

可突破20米冰脊 原地360度自由转动

我国建造“雪龙2”号交付使用

继“向阳红10”号、“极地”号和“雪龙”号后，我国有了第四艘极地科考船，这也是我国第一艘自主建造的极地科考破冰船——“雪龙2”号今天在上海顺利交付。

青年报记者 郭颖



虽然只比“雪龙”号多了一个“2”字，却是一次不小的飞跃。

青年报记者 吴恺 摄

资料显示，我国前三代极地科考船，都是“非专业”的极地科考船，它们或从国外购入，或经过多次后期改造。

2016年，“雪龙2”号开始建造；2018年9月，正式下水；2019年6月15日，“雪龙2”号历经16天东海航行试验，按计划顺利完成了各项船舶性能、系统和设备功能测试。

虽然只比“雪龙”号多了一个“2”字，却是一次不小的飞跃。

“雪龙2”号船长122.5米，型宽22.32米，设计吃水7.85米，设计排水量13996吨，航速12—15节，续航力2万海里，自持力60天，能以2—3节的航速在冰厚1.5米+雪厚0.2米的条件下连续破冰航行。

“雪龙2”号具备全球航行能力，能满足无限航区要求，在极区大洋安全航行。该船融合了国际新一代考察船的技术、功能需求和绿色环保理念，采用国际先进的船舶船艏双向破冰船型设计，具备全回转电力推进功能和冲撞破冰能力，可实现极区原地360°自由转动，并突破极区20米当年冰脊。

值得一提的是，“雪龙2”号还是

全球第一艘采用船艏、船艉双向破冰技术的极地科考破冰船。它能够在1.5米厚冰环境中连续破冰航行，交付使用后 will 填补我国在极地科考重大装备领域的空白。

青年报记者获悉，“雪龙2”号极地科学考察破冰船建造工程由自然资源部所属的中国极地研究中心组织实施。该船按照“国内外联合设计，国内建造”的模式，由芬兰阿克北极有限公司承担基本设计，中国船舶工业集团公司第七〇八研究所开展详细设计，江南造船(集团)有限责任公司负责建造。

“雪龙2”号装备有国际先进的海洋调查和观测设备，能实现科考系统的高度集成和自治，在极地冰区海洋开展物理海洋、海洋化学、生物多样性调查等科学考察，进而成为我国开展极地海洋环境调查和科学研究的重要基础平台。

“雪龙2”号交付后，将正式加入我国极地考察序列，开展船载科考设备调试等工作，计划于下半年和“雪龙”号极地考察破冰船共同执行我国第36次南极考察任务。

■航海日活动

免费登名舰 吴淞口灯塔上邮戳 航海日活动怎么这么好玩!

青年报记者 刘晶晶

本报讯 参观明星舰船，盖个有“吴淞口灯塔”的彩色首发邮戳，拿一份上海航海地标的手绘地图……7月11日是2019年“中国航海日”，丰富多彩的活动可算是让申城的航海爱好者过足了瘾。

3艘明星舰船供市民免费参观

今年恰逢建国70周年，早上9:00，300余名来自海事、救助、海事大学的船员和师生以及航运界高级船长、科研人员、市民代表，在上海港国际客运中心引吭高歌《我和我的祖国》，在国旗的辉映下，拉开了2019年“中国航海日”上海主题活动的序幕。作为“中国航海日”的“招牌”活动，船舶公众开放日自然最受市民尤其是青少年的欢迎。

记者了解到，今年向公众开放的舰船可都是我国海事系统新一代的明星舰船——“海巡01”“东海救204”“沪港引6”。

“海巡01”轮是我国第一艘兼具海事监管和救助功能的大型巡航救助船，曾在马航搜救、南海岛礁建设保驾护航、“桑吉”轮事件处置等重大任务中“大显身手”。“东海救204”轮则是一艘近海高速救助船，航速可达35节，相当于陆地上的70公里，续航能力为520海里，同时还配备有先进的通讯导航

设备、高速救助艇等各种先进的救助器材，也让很多市民啧啧称叹。“沪港引6”轮则是我国尺度最大、自动化程度最高、装备最先进的专用引航船，于2019年4月10日建造完工。

当天在黄浦江上，还举行了帆船展示活动，向市民展示体育竞技类现代帆船。

“吴淞口灯塔”上了宣传邮戳

邮资机宣传戳、风景戳、明信片、纪念封……第15个中国航海日，位于霍山路上的航海邮局里，全国首枚以“吴淞口灯塔”为原型的彩色邮资机宣传戳发行，吸引了大批邮品爱好者。

“吴淞口灯塔”是上海航运文化地标之一，位于黄浦江与长江汇流处，始建于公元1412年(明永乐十年)，清末、民国时期为固定灯标，1988年改名为吴淞口灯塔。国家邮政局发行的1套4枚《现代灯塔》特种邮票中，吴淞口灯塔就榜上有名。

今天，航海邮局发行的邮资机宣传戳，是专门为纪念第十五个中国航海日而创作设计的，沿用彩色图案的形式，巧妙地将吴淞口灯塔与上海市市花白玉兰的元素融合在一起，具有极高的纪念意义和收藏价值。而在白玉兰广场的航海嘉年华活动现场，记者看到，以航海日吉祥物“海海”与“丝丝”形象为主画面的“寄语2020”明信片也已同步发行。明信片可在白玉兰广场专设的邮筒寄出。

长三角航运创新发展联盟在沪成立

青年报记者 刘晶晶

本报讯 7月11日中国航海日，在上海举办的长三角航运一体化发展论坛上，长三角航运创新发展联盟正式成立。

首批15家单位 共同发起成立联盟

数据显示，长三角港口群在全国港口生产中地位突出，在全球大港中亦位居前列。2018年全球百大集装箱港口中，长三角港口占据5席，上海港和宁波舟山港分列第一和第三位；2018年全球港口货物吞吐量前十大港口中，中国占据7席，长三角港口占据3席，宁波舟山港、上海港和苏州港分别位列第一、第二和第七位。

眼下，面对错综复杂的国内外形势，航运业已达成共识，必须紧紧抓住长三角区域一体化发展上升为国家战略这一重大历史机遇，区域发展一体化的显著标志就是交通一体化。

长三角航运创新发展联盟首批15家发起单位分别是：上海市虹口区投资促进办公室(航运办)，江苏太仓港口管理委员会、江苏省通州湾江海联动开发示范区管理委员会、南京市下关滨江商务区管委会、南通市交通运输局、张家港电子口岸、杭州市港航管理局、宁波市人民政府口岸办公室、舟山市港航和口岸管理局、温州市港航管理局、嘉兴市港航管理局、湖州市港航管理局、台州市港航管理局、芜湖市港航管理局、马鞍山市港航管理局。

将推动长三角区域内 港口城市一体化发展

上海市交通委员会副主任张林在论坛上表示，目前，上海正在大力推进三方面工作提升区域互联互通水平。一是加强小洋北开发合作，与浙江省共同推进小洋山北侧集装箱江海联运码头开发，力争早日开工建设。二是大力发展海铁联运，加快沪通铁

路建设，推动铁路进外高桥港区，提升上海港服务范围。三是积极推进江海、河海联运，构建“互联互通、畅达高效”的长三角高等级内河航道网，大力推进杭平申、苏申内港线等航道项目规划建设，促进区域水运系统升级。

张林表示，上海还将增强航运服务辐射能级，面向更广区域提升服务能力。如丰富航运服务功能、促进区域市场开放合作、推进航运制度创新、增强航运科技创新策源力。与此同时，推动生态环境的共保联治，共同打造区域绿色港航体系。与会专家表示，三省一市的港口、码头各有所长，推进长三角航运一体化发展已是大势所趋，长三角航运创新发展联盟的成立将是长三角航运业发展的历史性跨越。

上海继续位列 全球航运中心第四

当日发布的2019新华一波罗的海国际航运中心发展指数则显示，新加坡、香港、伦敦位列全球国际航运中心三甲，上海继续位列第四。

新华·波罗的海国际航运中心发展指数从港口条件、航运服务和综合环境三个维度，全面反映国际航运中心城市的综合发展水平。2019年，全球航运中心城市综合实力前10位分别为新加坡、香港、伦敦、上海、迪拜、鹿特丹、汉堡、纽约-新泽西、休斯顿、雅典。

中国沿海城市在全球航运中心评价体系中表现较为突出。除了上海，进入综合实力前30位的城市还有宁波舟山、广州、青岛、大连、深圳、天津、高雄、厦门。

2019年指数评价结果显示，亚太新兴经济体航运中心继续保持上升趋势。新加坡仍然保持领先水平，香港与伦敦航运发展水平差距逐步缩小；上海和迪拜作为新兴经济体重要城市，凭借快速发展的现代航运集疏运体系，不断提升的航运服务能力，自贸区的驱动效应和持续改善的营商环境，航运发展水平紧追伦敦，分列第四和第五位。



中国航海日，黄浦江上展示帆船秀。

青年报记者 施培琦 摄