

莫照兰代表支招海洋牧场信息化与自动化建设

# 实现“信息通”，打造海上绿水青山



□半岛特派记者 李晓哲 肖玲玲

海洋牧场是拓展海洋渔业发展空间、促进海洋渔业可持续发展的有效措施。全国人大代表，中国海洋大学海洋生命学院教授、博士生导师，致公党青岛市委副主委莫照兰提出建议，认为应大力推进海洋牧场信息化与自动化建设，通过信息化和自动化促进海洋渔业生产和管理现代化，对于打造具有中国特色的海洋“绿水青山”“金山银山”，实现海洋经济又好又快发展意义重大。

## 海洋牧场仍存“信息孤岛”

近年来我国沿海省市以现代化、标准化、信息化为目标，大力推进海洋牧场建设。目前全国共创建国家级海洋牧场示范区86个，建成海洋牧场233个，海洋牧场信息技术已初具规模，但海洋牧场的建设还存在一些问题。例如，信息资源不完善，数据资源相对分割，相关标准不一，共享机制不畅，难以发挥整体优势等。如国家海洋局海洋预警预报观测网、海洋生态环境在线监测网、地方渔业环境监测系统，三者技术与服务上有诸



全国人大代表莫照兰。(本人供图)

多可互补建设的交叉点，但目前均存在信息不共享的“信息孤岛”现象。

此外，海洋牧场信息自主获取与通信能力不足，很多海域无通信信号覆盖。生产和环境保护观测要素、覆盖范围和时效精度需要进一步提升。水质动态监测、预警预报及污染趋势分析的自动监测系统、水质移动监测系统的有效性和准确性有待提高；缺乏通过长期监测对环境、经济效益、生态效益进行科学定量的信息评估。

信息化与自动化建设的基础设施多而复杂，规模较大，也是限制海洋牧场发展的重要因素，各地区重视程度与资金支持存在较大差别。全国海洋信息化发

展不平衡，海洋信息化的综合效益难以充分、持续发挥，严重影响海洋牧场信息化的施行效果。

## 建数据库搭平台开“窗口”

为此，莫照兰提出，要注重资源整合，加强顶层设计。通过国家主导、企业主体，在技术方面打造互联互通、融合共享的海洋信息网络技术体系，在机制方面形成多方共建共用共享的运行机制。

政府层面，应制定总体发展规划和实施方案，整体部署、整合资源、分步实施、体系化协调，建立由中央部署统领目

标、省市级根据当地情况制定实施方案的规划机制。企业主体上，建议引导海洋信息化企业借鉴国外经验，加快实现信息自动化技术与管理的深度融合，根据规划统一部署海洋信息资源，改变自行其是的现象。技术方面，建议建立以数据为中心与基础，以自动化系统为枢纽，以互联系统为平台，以公众网站为窗口，以政务内网为重要补充的海洋牧场云计算系统平台，建立专题数据库，包含海洋牧场基础地理数据库、环境数据库等。

## 加强基建实现信息全域覆盖

增强海域信号，完善信息体系是重要保障之一。莫照兰对此建议，针对海洋牧场信息自主获取与通信能力不足的问题，进一步加强基础设施建设，提升通信信号覆盖范围与传输质量，增加观测要素，提高时效精度，实现全天时、全天候、全海域的实时信息覆盖，形成完善的信息体系。

此外，莫照兰建议尊重区域特点，加强政策扶持。充分挖掘当地智慧海洋建设重点，既能够最高效助力地方海洋信息化产业发展，又能够避免地区间同质化竞争。各地区可将海洋牧场建设作为智慧海洋建设的亮点工程，细化工作指标，分解工作任务，确保相关工作落到实处。同时，积极研究数字经济发展相关政策，鼓励更多社会力量参与到海洋牧场建设中；制定企业扶持政策，鼓励更多有技术、有实力的企事业单位参与到此项工作中。

# 让外国船也能在中国港口间带货

许振超代表建议修改国际海运条例，推动北方港口建国际一流集装箱枢纽港



□半岛特派记者 肖玲玲 李晓哲

许振超是山东港口青岛港前湾集装箱码头有限责任公司工程技术部固机高级经理，以他名字命名的“振超效率”九次刷新了世界纪录。本着精益求精的工匠精神，他身上总是透着一股钻研的劲儿。今年两会，身为全国人大代表的他带来了关于修改《中华人民共和国国际海运条例》个别条款和释法的建议，允许外国籍船舶运输经营者经营中国港口之间的外贸国际集装箱中转业务，为我国北方有优势、有条件的港口建设国际一流集装箱枢纽港提供有效的法律保障！

许振超坦言，这次的建议牵扯到青岛建设现代化国际大都市，也牵扯到港口的影响力。国际集装箱中转业务体现的是一个港口对国际航运业贡献的影响力，近几年国际集装箱海运市场船公司联盟化已成趋势。联盟船公司普遍采取在不同的区域分别



全国人大代表许振超。(本人供图)

选择一个中转枢纽港的做法，以减少同区域其他港口挂靠次数。这是船公司重新选择、重新定位区域中转枢纽港的重要时期，也是我国沿海港口争取成为国际中转枢纽港的历史机遇。

“现在我们感觉《中华人民共和国国际海运条例》有一些规定过时了。”许振超表示，这个条例是2001年以国务院令的形式颁布，对我国国际集装箱运输

事业起到了很大的推进作用。近20年过去了，国内集装箱运输市场规模、能力有了颠覆性的变化，国际海运市场也发生了很大变化，条例的一些规定反而起了限制作用。

为什么说条例限制市场发展了呢？许振超列了一组数字来说明。以青岛港为例，2019年国际集装箱吞吐量达到2100多万箱，其中国际集装箱的中转箱量仅占

19%左右，远达不到国际一流强港的指标。青岛港自1995年开始国际集装箱中转业务至今已25年，年均增长量缓慢。

“究其原因不是港口能力欠缺，而是目前北方各港口执行的《中华人民共和国国际海运条例》中的个别条款制约了国际集装箱中转业务的拓展。”许振超表示，由于条例中的“外国籍海运船舶禁止捎带国内运输货物”的规定，每年有约200万箱的中转箱源流失到国外港口。“从目前的情况来说，如果约200万箱的中转箱能留在国内，而非流到国外，一方面可以产生一亿美元左右的经济效益，另一方面可以提升港口的规模和影响力。”

为此，许振超建议修改《条例》(2016年版)第二十五条规定，“外国籍船舶运输经营者从事本章程规定的有关国际船舶运输活动，应当遵守本条例有关规定。外国籍船舶运输经营者不得经营中国港口之间的船舶运输业务，也不得利用租用的中国籍船舶或者舱位，或者以互换舱位等方式变相经营中国港口之间的船舶运输业务。”允许外国籍船舶运输经营者经营中国港口之间的外贸国际集装箱中转业务。同时，“由交通运输部主管业务司局，对国际海运条例第二十五条释法，明确外贸集装箱的中转箱在国内运输段是国际间海运运输的一部分。”