



“东方之星”号客轮翻沉事件调查报告公布

专家：客轮不存在赶时间问题

“东方之星”号客轮翻沉事件调查报告公布后，记者就该事件中社会关注的热点、疑点问题，采访了参与事件调查的四位专家。

闪淳昌 国务院应急管理专家组组长、国家减灾委专家委副主任

徐祥德 中国工程院院士、中国气象科学研究院研究员

吴有生 中国工程院院士、中国船舶重工集团船舶力学与水弹性力学专家

宋家慧 中国潜水打捞行业协会理事长、高级船长



“东方之星”号扶正后，专家登船调查。（资料图片）

事发水域出现的恶劣天气是下击暴流，不是最初媒体报道的龙卷风

记者：如何认定事发水域出现的恶劣天气是下击暴流，而不是最初媒体报道的龙卷风？

徐祥德：由中国工程院两位院士牵头国内外气象专家组成的气象调查分析团队，在综合分析气象卫星、天气雷达、地面自动气象观测、现场勘查航拍资料和当事人谈话笔录的基础上，认定事发水域出现了下击暴流，客轮翻沉是由突发罕见的强对流天气（飑线伴有下击暴流）带来的强风暴雨袭击所致。

经气象分析和实地勘察，距离“东方之星”号客轮倾覆位置北侧约8公里的老台深水码头附近，确实出现了龙卷风，此龙卷风为同一飑线天气系统下发生的灾害性天气，发生时间约为当晚21时20-26分。此区域距离江岸约100米，通过对附近水域5艘船调查走访，龙卷风未影响江面，所以此龙卷风不是客轮翻沉的因素。

记者：遭遇极端恶劣天气后，是否存在掉头行驶、船长弃船逃生等问题？事件发生前，“东方之星”号客轮是否赶时间航行？

宋家慧：根据“东方之星”轮AIS、GPS轨迹资料，

现场勘查记录及获救船员、旅客、事发水域周边船舶船员陈述，结合船舶模拟试验，证实船舶在遭遇恶劣天气时没有掉头行驶。

事发后，共有12人生还（船员6人，乘客6人），其中7人自己游上岸，5人被救上岸。经调查，船长没有在事发前弃船逃生。其逃生经过为：船舶翻沉时，船长和另外两名大副谭健、程林等船员的位置在驾驶室。船舶倾覆后，船长张顺文和谭健、程林等船员一同落水，船长在水里摸到左舷窗户钻出水面，随后顺流游上左岸。上岸后，在下游方向遇到自游上岸的轮机长杨忠权、大副谭健和程林；随后4人沿岸边寻找其他可能自救人员，后来遇到重庆航道工程局施工作业船舶“鄂黄冈货2177”，张顺文借助施工人员手机向岳阳海事局和重庆东方轮船公司报告了船舶翻沉情况。之后上了海巡艇被带至当地派出所。

客轮原定6月2日早上8时抵达荆州，但荆州接载乘客出游的客车因有其他接载任务，推迟到9时30分左右才能前来接载“东方之星”号客轮游客。因此，6月1日中午客轮从赤壁出发后放慢了速度，准备第二天9时30分左右抵达荆州。所以，客轮不存在赶时间问题。

为何事发水域其他船舶没有翻沉？

记者：为何事发时该水域的其他船舶没有翻沉？“东方之星”号客轮的三次改造是否符合规范要求？

吴有生：2015年6月1日21：00至22：00，上行的“长航江宁”轮、“东方之星”轮与下行的“翔渝9号”航经大马洲水道时，均突遇暴风雨袭击。由于“长航江宁”轮和“翔渝9号”抗风能力远远高于“东方之星”轮，所以这两艘船舶没有翻沉。

调查组委托专业机构对“东方之星”轮1994年初始建造、1997年改建、2008年改造、2015年6月实船技术状态下的风压稳性衡准数进行验算，结果表明，历经改建、改造和技术变更，其风压稳性衡准数逐次下降，但均符合规范要求。经调查，以上设计、建造单位承担的工作符合相应时段所承担任务的资质要求。

记者：相关企业、行业管理部门、地方党委政府及有关部门是否存在问题？

闪淳昌：在对事件从严、延伸调查中，也检查出相关企业、行业管理部门、地方党委政府及有关部门在日常管理和监督检查中存在以下主要问题：

一是重庆东方轮船公司违规擅自对“东方之星”轮的压载舱、调载舱进行变更，未向万州区船舶检验机构申请检验；安全培训考核工作弄虚作假，对客船船员在恶劣天气情况下应对操作培训缺失。二是重庆市港口航务管理局（重庆市船舶检验局）、万州区港口航务管理局（万州船舶检验局）船舶检验不严格；对公司水路运输许可证初审把关不严；万州区交通委对万州区港口航务管理局工作指导和监督不到位；万州区委、区政府对辖区水上交通安全工作指导不力。三是交通运输部长江航务管理局办理水路运输许可证工作制度不健全，审查发放水路运输证照把关不严；长江海事局、重庆海事局、万州海事处对重庆东方轮船公司安全管理体系审核把关不严，日常检查中未发现企业和船舶存在的安全隐患和管理漏洞等问题。

新华社电

向下、向小、向个人、向特色 宁波通商银行转型之路个性十足

□记者 崔凌琳

2015年，股市风险重重、大宗商品行情走低，利率市场化、银行业改革……面对行业以及整体经济环境的波动，宁波通商银行专注“普惠金融”目标，致力于金融服务覆盖面、渗透率和便利性的提升，欣然走出了一条“向下、向小、向个人、向特色”的转型之路，小贷规模较年初增长近七倍。

据悉，根据国家治理空气污染的要求，我市自2014年开始推行黄标车淘汰政策，为置换新的集卡运输车辆，小微运输企业因其轻资产属性存在较大信用融资需求。依托宁波港EDI进出港数据信息，宁波通商银行第一时间着手为经营正常的运输企业提供纯信用贷款，解决了这些企业的融资难问题，有效推动我市集卡车辆的更新换代、LNG集卡车辆的推广使用，在将宁波港打造成“绿色环保型”国际强港提供了差异化金融服务的同时，也彰显了自身在航运物流领域的创新能力。而实际上，围绕金融服务实体经济的宗旨要求，宁波通商银行凭着自身商贸金融优势而哺出的创新服务模式不在少数。

记者了解，为了解决单个小微客户轻资产、难以从银行直接融资的普遍性难题，该行依托自身以核心企业信用绑定、物流控制及债项管理等为风险支撑点的先进风控理念，为目标客户群量身定制差异化金融服务方案，弱化抵质押担保，通过创新服务模式实现小微业务的特色化发展。截至11月末，宁波通商银行共为30多个小微客户群量身定制个性金融服务方案，如快递加盟商群、通商科技卡、电商群、白领公寓、小超市群等，通过群模式为1500

多户小微客户提供贷款支持近10亿元。

针对小微客户融资“短、频、急、快”的显著特点，宁波通商银行创新推出了抵押通、E速贷等10多个特色小微产品，不断优化客户办理手续和业务流程，提升服务效率。截至11月末，已有近千户小微客户享受到了该行便利的微金融产品服务，全年小微贷款净增量达16亿元。

而随着经济发展，家庭财富的积累和消费观念的转变、家庭和个人对金融服务的需求迅速增加。“未来，大消费概念与个人财富管理将是我们的个人业务领域的两大主线。”宁波通商银行产品与营销管理部负责人在接受记者的采访时表示。

据了解，宁波通商银行亦不乏汽车消费贷、精英通、房按通等消费贷款品种。数据显示，截至11月末，该行已为近5000户个人客户提供了近15亿元消费贷款，有效满足了普通个人客群的消费金融需求。而在个人理财业务方面，该行则根据客户的年龄层次和风险评估情况，分别推出了薪盈通保本型理财产品和稳利通非保本理财产品。

此外，针对农村金融基础服务不足、城乡金融二元结构明显的现状，2015年起，宁波通商银行开始实施“乡村金融服务站”项目，通过设立乡村金融服务站，并借助当地村级组织的帮助，为村民提供各种便民服务，普及宣传金融知识，提供存取款结算等金融服务。

在此基础上，该行重点开发适合农民生产生活的金融产品与服务，建设符合农村特点的产品体系，并通过有步骤、有目标的在农村推广使用基于互联网的各类先进金融设备应用，普及移动金融，培养农村移动金融客户群。



宁波通商银行现坐落于宁波市金融中心。