

“杭平申线离全线贯通更近了！嘉兴海河联运要迎来大发展了！”9月25日，站在沪昆铁路桥下，望着列列火车疾驰而过，嘉兴市港航管理局规划建设科科长金晓萍满是感慨。

“为了推动嘉兴海河联运发展，嘉兴港航部门这几年可是下了苦功夫。”金晓萍介绍，杭平申线连通着嘉兴独山、乍浦、海盐三个港区，是浙北海河联运发展的主通道航道。近年来，嘉兴市港航部门以杭平申线建设为契机，努力打破发展瓶颈，沟通内河航道网与外海，全力推动嘉兴海河联运向着高质量发展。

为了它 沪昆铁路桥抬升6米多

时间回到9月10日晚上22:30。此时，杭平申线航道沪昆铁路桥施工现场开始进行拨接施工。

施工现场，上海铁路局杭州工务段、电务段、大修段、供电段、维管段、通信段以及项目主体施工单位等22个部门，近600名施工、管理人员争分夺秒地作业。

时间在一分一秒地流逝，他们一丝不苟地严格按照预定时间，有条不紊地推进着新老轨道线路对接、大机线路抬道捣固及卸砟、接触网调网、拆除旧线路、预铺线路、同步进行通讯、电务调试等工作。

经过4个小时奋战，封锁施工结束，所有人员在调试完成之后全部撤离铁路桥，沪昆铁路桥上行线拨接完成。凌晨3点，第一列火车顺利通过。

据了解，沪昆铁路桥改建工程是杭平申线航道改造工程重要节点，项目总投资6.2亿元，改造完成的沪昆铁路梁底标高为8.96米，相比老铁路桥抬高了约6.16米。“此举打破了桥梁限高对航道通航的制约，将通航能力提升到1000吨级。”金晓萍介绍，随着沪昆铁路桥的正式建成通车，杭平申线五长段将于今年年底建成通航，届时，将形成嘉兴市内河集装箱运输的第二个通道，减少平湖、海盐、海宁公路的货运压力，让更多的企业“弃陆走水”，带动沿河产业发展，更好地满足腹地经济发展要求，更好地服务于江南水网地区经济与社会发展。

沪昆铁路桥改建工程是嘉兴推动海河联运发展，破除桥梁制约的缩影。记者了解到，为了彻底摆脱桥梁“困扰”，嘉兴港航部门积极推动浙北高等级航道网集装箱运输通道建设工程，在现有内河航道网的基础上，依托杭平申线、东宗线、杭申线、乍浦塘四条航道118公里，按照三级航道标准改造提升净高明显不足的桥梁24座和乍嘉苏线乍浦塘约9.5公里航道。

成本减半 浙西企业翘首以盼

“上次去钱塘江中上游对接调研后，衢州巨香食品有限公司负责人多次打电话问我们杭平申线什么时候能建好，他们对海河联运有着很强烈的期待。”嘉兴市港航管理局相关负责人介绍，今年4月，为加快推进嘉兴海河联运，实现嘉兴内河与钱塘江上游航区水运联动，该局专门组织部分港航企业、货主单位、船货信息平台等代表到杭州、金华和衢州等地实地考察。

在巨香食品有限公司，这一说法得到了印证。该公司相关负责



杭平申线平湖段。

人给记者算了一笔账，该公司生产原材料面粉主要从山东济宁通过公路运输，每吨运费在220元，如果通过水运，仅生产原料物流成本就能节省一半左右，“我们迫切希望开通海河联运集装箱运输航线。”该负责人说。

杭平申线的建设对浙西企业来说，就犹如一条快捷运输的“大桥”，让这里充足的货源无需周转即可轻松“出海”。据介绍，根据相关规划，衢州地区出产的砂和石料，到2020年开发总量在500万吨左右，外贸集装箱生成量约30万标箱。而金华地区出产的矿建材每年可通过水路运输约1500万吨，水泥年产量约1600万吨，目前水路运输处于空白，一旦条件具备，水路运输和公路相比有较大优势。

融合发展 “水运红利”开始释放

嘉兴区位优势明显，是“一带一路”、长江经济带、长三角一体化等国家战略的黄金交汇点和融合叠加区，一直以来就是浙江省接轨上海的门户和“桥头堡”。

近年来，嘉兴全面实施水运复兴行动计划，加快内河水运转型升级，内河航道补短板成效显著，为“海河联运”高质量发展与融入长三角一体化打下了坚实基础。

也正是看到海河联运带来的巨大机遇，嘉兴许多水运企业纷纷“弃陆走水”。这其中，振石集团浙江宇石国际物流有限公司是嘉兴第一家“自建码头”改走水路的企业。该公司码头就坐落在东宗线旁，总投资1.09亿，此前公司产品主要通过陆路运输，而在“陆改水”以后，极大地降低了公司物流成本。“将来杭平申线打通后，到乍浦港还可进一步降低运输时间4个小时。”该公司相关负责人表示。

同样嗅到嘉兴“水运红利”味道的还有水运物流平台——“新船帮”，作为一个致力于通过互联网和大数据技术解决航运供求双方交易信息不对称问题的互联网平台，其业务以长江流域大宗货物集聚地为中心辐射至全国，“目前已开通山东与浙江两条航线，嘉兴是平台线下重要根据地。”新船帮科技有限公司董事长付海平说。

在海河联运的带动下，企业沿水而聚，一条条沿河产业带初现雏形，港产城融合发展也蹄疾步稳。“嘉兴海河联运正处在加速发展阶段。”嘉兴市港航管理部门负责人表示，未来，嘉兴港航部门将做好统筹协调，不断强化基础设施建设，营造更好的水运发展环境，助推“海河联运”发展得更好更快。

党建引领 筑起水运工程质量“防火墙”

全媒记者 程璐 杨柳 通讯员 唐正涛 苏利国



长江中游宜昌至昌门溪河段航道整治二期工程的交工检测。长江航道规划设计研究院供图

9月12日，随着“武汉新港三江港区综合码头一期工程陆域道路堆场施工SJGLY-1、2标段工地试验室”的成功建设，长江航道规划设计研究院工程检测中心（以下简称“工程检测中心”）圆满完成“战高温、斗酷暑、保生产”的夏日攻坚战，再一次将“水运工程防火墙”立在了长江航运工程建设的最前端。

质量是工程建设的生命线。作为工程材料、结构实体质量的“把关人”，工程检测中心人员不多，责任不小，如何聚沙成塔，立起一道确保水运工程质量的坚强屏障？工程检测中心以“水运工程防火墙”党建品牌为抓手，用支部建设带动中心发展。

“作风实则‘墙’实，能力高则‘墙’高，服务靠前则‘墙’靠前，我们的目标就是筑起更实、更高、更前的‘防火墙’，将材料风险、施工风险、廉政风险等尽可能隔绝于水运工程之外，为长江经济带建设打好质量基础。”工程检测中心主任、党支部书记孙爱国说。

强化纪律磨砺意志 作风越实“墙”越实

7月上旬，一项紧急任务拉开工程检测中心“夏日攻坚战”序幕。为保障长江下游芜裕河段航道整治工程按计划开工，工程检测中心要在半个月完成芜裕水道施工图设计阶段的原型观测。按照常规，这项任务至少耗时30天左右。

“硬骨头也得啃！”工程检测中心十多名技术人员与时间赛跑，跟蚊虫争道。为抢时间，他们白天看仪器“望穿秋水”，晚上处理数据“泪眼朦胧”，“5+2”“白+黑”的工作模式坚持了半个月后，终于圆满完成了外业任务并继续转战到内业工作。

而这只是工程检测中心完成的诸多急难险重任务中的一例。检测、勘测、科研等工作，不仅辛苦往还还烦琐。孙爱国告诉记者，今年4—5月，中心为武汉段航道整治工程开展河流泥沙分析，在一个月就分析了近万个水质样本，分析数量达到了之前近一年的工作量。“如何在万千次的重复工作中确保检测结果‘科学、公正、准确、满意’？意志力和责任心尤为重要。”孙爱国说。

为此，他带领工程检测中心党支部，在作风建设上狠下功夫——

一手抓纪律建设。中心党支部修订现有的《质量手册》《程序文件》和《作业指导书》，建立完善的试验室质量管理体系，让大家工作有所凭，行动有所依。

一手推进主题实践。半军事化管理、野外拓展实践……根据内外业兼顾的工作性质，中心党支部创新形式，借主题党日实践磨炼党员意志，凝聚战斗力。

当信念深入骨髓，规范变成习惯，党支部就凝聚成了攻坚克难的战斗堡垒。

就在8月，工程检测中心党员冲锋在前，带队开展了长江中游宜昌至昌门溪河段二期工程验证性检测工作。烈日下工作，片刻间便汗流浹背，甚至有中暑的风险，但他们没有退缩，严格按照程序完成了一项又一项检测任务，以高效、准确的检测数据为该工程以后的验收提供了详实的客观依据。

爱学会学资质升级 能力筑高“防火墙”

开展检测勘测工作，资质是能力的代名词，也是市场的敲门砖。工程检测中心于2003年由原院勘察设计室泥沙组组建而成，成立仅十余年，检测资质持续升级，目前持有湖北省资质认定证书（CMA）、水运工程结构检测甲级证书、水运工程材料检测乙级证书（含甲级增项）；检测能力不断扩大，原有16类130余项检测参数增至22类301项，检测参数数量跃居湖北省水运行业前2名。

跨越发展的背后，工程检测中心党支部浓郁的学风功不可没。

作为支部书记，孙爱国带头先学。为了在最短的时间内学到更多的检测、勘测技术，他在埋头学习之余，多次“走出去”并“引进来”，积极向行业专家请教学习。

头雁高飞，群雁也不落下。自学之余，孙爱国为支部确立了“学习制度严、学习方式活、学习效果好”的学习型党支部建设目标，倡导党员带头学，职工主动学，将学习与工作实际相结合。

在中心内部，有一本74页的制度小手册。随手翻翻，对学习的要求贯穿在方方面面：每位职工每周自学不

少于5小时，每月开展一次小组讨论，每季度进行一次内部讲课。

除此之外，每月支部大会也是工程检测中心教学相长的大平台。“检测领域涉及方方面面，有人擅长岩土，有人擅长结构。我们每次请一位同事讲他最擅长的专业，大家相互学习，以一专带多能，就能快速提高。”支部委员唐正涛介绍，“为保证学习质量，主讲人还要当考官，给我们出套卷子当场考试、当场评卷。”

学风“立”起来，成果就能“拿”出来。一次，工程检测中心承担了芜湖某公司码头检测业务，现场检测发现其中一根桩存在缺陷，可施工及业主现场负责人对这个结果并不认同。冒着被索赔的风险，工程检测中心同意现场开挖求证，挖到6米时果然发现混凝土浇筑时夹进了编织物，形成了空洞。面对检测结果，施工及业主负责人心服口服。

服务靠前廉字当先 把“墙”立到最前沿

“工程要建好，材料是基础。所以我们的检测工作得做在项目施工前，我们的服务要推进到工程施工过程中。”秉持“向前靠”理念，工程检测中心以“工地试验室”为抓手，将中心的服务送到长江水运工程最前线。

2013年建立长江中游宜昌至熊家洲段航道整治工程工地试验室，2015年建立长江南京以下12.5米深水航道二期工程口岸直水道整治工程I、II标段工地试验室，2016年建立长江下游江心洲河段航道整治工程工地试验室，2017年建立汉江雅口航运枢纽工程工地试验室，2018年建立长江中游蕲春水道航道整治工程

工地试验室……“整治工程定在哪，标准化工地试验室就建在哪，检测人员就驻在哪”，这已成工程检测中心上下共同的理念。

随着品牌影响力与日俱增，工程检测中心党支部对廉政风险的重视度也越来越高。“检测结果能否服众，信誉很重要。只要一次数据不真实，我们的‘防火墙’品牌就再也立不起来。”孙爱国说。

将风险扼杀于萌芽，工程检测中心逐步强化、完善“水运工程防火墙”党风廉政教育，将“防火墙”安全排查向前推进。

一方面制度立规。结合工程检测中心特点，孙爱国将院里管理制度和分配方式进行了调整，修订完善“检测中心防止商业贿赂行为准则”，将工作中可能存在的廉政风险点一一列出，再用准则个个封堵。

一方面“思想补钙”。工程检测中心定期开展批评与自我批评，支部党员轮流进行廉政自查，月度例会分享学廉体会，日常汇报强调廉政意识。“廉”，已刻在每一位党员的脑海心间。

服务靠前，廉字当先，如今工程检测中心“水运工程防火墙”的品牌越擦越亮，检测市场持续拓展，不仅实现从长江中游不断向下游深水航道和上游山区河流延伸，更从内河走向了沿海。

“肩扛千斤谓之责，背负万石谓之任。”孙爱国告诉记者，工程检测中心党支部将坚守“水运工程防火墙”品牌的持续建设，不断改进发挥自身优势，在长江经济带新一轮发展大潮中站好岗、守好责、干好事，为每一个水运工程筑起更加坚实的质量“防火墙”。

了解突现障碍物、浅滩险点的处理方法，现在结合航道部门的专业技术，可以更好地维护水域安全。”邹俊说。

敢于创新 彰显新时代海事本色

从了解航道专业基础知识到运用这些知识、技术为海事执法效能“加分”，如何在综合执法改革中创新，阳逻海事处一直在思考。

恒阳化工码头的“精准设标”、电子航道图系统与海事执法的科学结合，包括航道部门安装在航标上的GPS，也被阳逻海事处“盯”上了，准备在这方面想法子搞创新，“能不能给我们也接入这个系统，为海事执法所用呢？”孙玉国向记者讲述了自己的想法。

一方平安保一方发展。长江航道作为国家水上交通重要基础设施，是推动长江经济带发展的重要支撑，一旦遭到破坏，引起的事故、损失难以预估。船舶搁浅、非法采砂等，都会对航道产生破坏，为此，该处依托航道技术支持，在重点水域用声呐扫测技术对河床进行扫测，生成技术图纸，待夜间对违法行为进行打击，对违法船舶查扣，并再次扫测，观察了解航道破坏情况。“违法处罚不足以威慑违法者，但破坏航道可追究其刑事责任，对违法行为能起到有力的遏制作用。”孙玉国如是说。

综合执法让海事实现了角色上的新突破，也在新时代长江航运发展中彰显了海事人的责任担当。

一项改革举措。阳逻海事处从新时代海事执法需求出发，主动学习、深入研究，不断提升执法效能，在改革试点实践中逐步总结出诸多经验。

深研航道技术 海事探索融入“新角色”

万事开头难，在没有具体经验可以借鉴时，如何实施有效的改革？

“航道部门提供了航标布设图，让我们对辖区航道情况有更全面的了解，进一步完善了辖区管理基础数据库，另外，还为阳逻处本部和两个大队都安装了电子航道图，用更精确的数据替代过去人为经验判断，便于海事部门更有针对性地制定巡航与监管计划”，阳逻海事处监管科吴科长介绍，该处以会议制度、通报制度和联动制度为基础，统筹调用本区域海事、航道、通信部门执法资源，在日常工作中注重实现资源共享、信息共享。

除了航道部门提供的支持，阳逻海事处还坚持定期联合巡航机制，一方面通过联合巡航查看辖区航标、航道水深变化情况，发现问题及时解决，另一方面，进行航道执法方面的现场教学培训。

记者了解到，伴随近年来阳逻新港的快速发展，阳逻辖区水上施工项目增多。对于新建的项目，由航道部门通知施工方组织召开航道安全评审会。综合执法改革以来，海事部门发挥的作用越来越重要。阳逻海事处白浒山大队队长邹俊告诉记者，不久前

以“航道经”为综合执法改革试点“添翼”

全媒记者 王喙雷 通讯员 吴丹

深水良港，码头林立，船舶穿梭，运输繁忙。阳逻，这一长江经济带格局中极具分量的落子之处，在改革发展新时代承载着重要的责任与使命。

发展离不开安全。阳逻海事处，作为长江海事系统实施长江干线上综合执法改革试点单位，从2016年6月1日正式开展综合执法以来，始终围绕保障辖区水域安全这一核心任务，认真研究综合执法改革核心要义，尤其在与航道部门通力配合方面，主动学习专业领域技术知识，研究创新工作方式方法，为推动综合执法改革有效落地，真正提升综合执法效能方面发挥了重要作用。

“综合执法改革以来，我们要操的心更多了，但这些工作能够对辖区水上安全起到更好的保障作用。”阳逻处龙口大队队长孙玉国告诉记者，“两年多时间里，阳逻海事执法人员每天都像海绵一样学习吸收航道专业方面知识，从最初的水深、流速、尺度和浅险区段情况、航标布设情况等，到现在能利用这些‘工具’与航道部门更好地配合，为水上安全护航。”

综合执法改革是根据《交通运输部关于深化长江航运行政管理体制改革意见》，落实《长江干线上综合执法改革试点方案》，整合长江干线上海事、航道、通信等现场执法职责的

刚刚参加了航道安全评审会，会上征求了海事部门对施工船舶进出施工区如何保障安全、浮标对相邻码头作业区是否有影响等一系列问题的意见。

良好的沟通联动机制，让海事综合执法发挥了“1+1大于2”的效应。

实战练兵 修炼积累综合执法心得

在阳逻辖区有一个牧鹅洲水道，每年到了枯水季节，水道附近的一个浅滩就会出现出来。“这个区域没有设置浮标，一些船舶从湖广水道进入牧鹅洲水道的时候，为了节省油料，会选择从浅滩走船，容易发生事故。”邹俊拿出一张图纸向记者比划着，图中显示船舶走到此处时会面对一个Y字形水域，一条向北路途稍远，一条向南通往浅滩。阳逻海事处为了避开浅滩发生，与航道部门及时联系，在通往浅滩的入口处设置了一个白色浮标，避免船舶误入。

这样的例子在阳逻处还有许多，辖区恒阳化工码头由于施工需要设置浮标，阳逻海事处与航道处密切沟通，认真分析了该水域水位情况：在涨水时作业平台被淹没在水中，必须设置标志来提醒过往船舶，而在枯水季节，作业平台露出水面，无需设置浮标，仅安装警示标志和灯光即可。为此，海事部门向该企业提出了合理化建议，对方采纳了建议并落实到位，保障了施工安全，也节约了开支。“通过综合执法实践，海事部门更