砂石盗采何时休？

□ 全媒记者 陈俊杰

10月4日凌晨1时07分，河南省固始县南大桥乡大庄村的宁静被打破，村道上运砂车的轰鸣声惊醒了记者，打开大门，只见5辆运砂车停在村道上，排成一队，已被一位60多岁的村民逼停，一群司机和砂石运输的组织者正僵持对峙着。

深夜偷运扰民

当地村民介绍，该村史河段砂石资源丰富，被不少非法分子盗采。“现在河内已经不允许采砂，但还有之前盗采的大量河砂没有运出来。”当地一村民告诉记者，为了运输这些河砂，盗采者常常在深夜偷运。“在国庆节前两天，他们还在运输，中间停了两天，今天夜里又开始运，还都是大车。”拦车的村民说。

记者数了一下发现，当晚运输砂石的车辆达到15辆之多，“每辆车子都能拉10—20吨不等的砂子。”运砂者说。

据了解，运砂车深夜在村道上行驶除了惊扰村民休息外，更是带来不少安全隐患。“夜里视线不好，我们要出行，就得万分小心。”村民告诉记者。

监管形同虚设

盗采砂石及运输者为何能如此明目张胆地进行非法勾当呢？当地村民给出了一种说法：因为当地有村干部参与其中。

拦阻运砂车的村民亲属告诉记者，当时其家人拦车时就遇到了村干部的阻挠，该村干部甚至动手掐住其家人脖子，事后该村干部家属到村民家中，表示其在非法采砂场中有“干股”，希望其不要干预。

观察砂石运输的路线，记者发现，有村干部家就在运输必经之路边上，夜里隆隆的轰鸣“吵不醒”村干部，却惊醒了村民。

据了解，根据相关规定，当地对盗采砂石及运输者有严格的监管要求，在村里设有村级“河长”，乡里有乡级“河长”，共同对盗采行为进行监督。“然而却并没有什么实际效果，他们依然能畅行无阻。”该村村民说。

值得一提的是，今年6月，该村还出现了“扶贫沙”的事情，更早之前的5月，该村盗采河砂更为猖獗，本报曾予以曝光。（详见5月9日2版）

今年6月15日，大庄村村民们发现，从6月14日晚上开始，村道上贴着“桂岗村扶贫用沙车”的砂石车越来越多，他们质疑：是否有人利用扶贫之名偷偷盗采、贩卖河砂，以谋取私利？对此，记者曾进行了调查。

【村民】盗采河砂者无人被问责

今年5月，记者曾报道过河南固始县大庄村盗采河砂违法活动猖獗，曝光后，当地政府表示已挖断运砂石的临时道路，并将对盗采者及相关负有监督职责的工作人员追责。

6月15日，记者再次来到大庄村了解情况时，村民们却表示，并未有相关人员被追责。“现在运砂车从以前的大车变成了农用三轮车，每辆车上都贴有扶贫标志。”一位村民告诉记者，她对现在的状况很恼火，但又无可奈何。

经过记者核实，前期盗采河砂行为曝光后，南大桥乡政府部门确实表示要严惩大庄村盗采河砂者，但除了在今年4月拘留一位盗采村民外，被曝光的盗采者及相关公职人员却无人被问责。该村村干部甚至在曝光后致电记者，要求删除稿件，并做记者家人工作，表示：“如果你不删，我大不了花点钱，一样也可以删掉！”

【疑惑】盗采的河砂为何变成“扶贫沙”

6月15日，记者在进出大庄村的村道旁简单的统计了一下，5分钟之内，有10辆运砂农用三轮车经过，有的上面贴有“桂岗村扶贫用沙车”标志以及数字号，有的则无任何标志，记者观察到最大的编号为19。“实际上有30多辆车子不停地运输。”当地村民告诉记者，这种情况从6月14日开始。

为了摸清楚这些砂石来源及去处，记者悄悄跟随这些运砂车跑了一趟。从大庄村出发，在狭窄的村道上驾驶电瓶三轮车约10分钟，记者在史河大堤旁的一块空地上发现了这些砂石，一辆铲车正在不停地进行装砂作业。

随后记者再次跟随这些车辆，经过半小时左右，运砂车驶入桂岗村村委会，并在这里卸下砂石。“这些砂石以前也是盗采自史河的，因为风声紧一直未能运出，这两天不知怎么回事就变成了‘扶贫沙’。”一位村民说。

6月15日，带着村民的疑问，记者再次来到史河盗采河砂点，这里涨过的河水已经褪去，看不到任何车辆作业。细心观察后记者发现，这里虽无车辆作业，但运输砂石作业的道路完好，并非此前南大桥乡政府部门所说的被挖断，而且路面及河道里留有大量新鲜的车轮重载驶过的印迹。10月4日，当地村民表示，运砂的路已经被挖断。

【官方】扶贫压力太大

6月采访时，大庄村村支书告诉记者，村民反映的三轮车不停运送砂石的情况属实，但这些砂石均用于附近村子的扶贫工作，“到15日晚上，现有存砂运完以后就不会再运了。”在随后的几天里，记者确实再未发现有车辆运送“扶贫沙”。

“扶贫沙”到底是怎么回事呢？固始县县委宣传部一位工作人员透露，固始县近年来扶贫工作考核压力巨大，连续两年在河南省排名倒数，为了改变扶贫落后的局面，固始县许多地方开始搞扶贫建设，需要大量砂石，但该县仅有一家合法的公司能进行河砂开采工作。“以村级公路建设为例，仅大庄村就有30多公里路面需要硬化，全县大约有五六百公里，加上农村危房改造等，砂石需求量很大。”该工作人员告诉记者，为了解决砂石供需矛盾，所以才出现了“扶贫沙”的情况。

“扶贫建设确实让我们的日子越过越好，但绝不能以扶贫名义，夹带私人生意，做违法违规的事情。”当地村民认为，扶贫不能成为盗采河砂并贩卖的借口，更不能让坏人钻了空子，把盗采的河砂贴上“扶贫标签”就大肆贩卖牟利。

对于村民的观点，固始县政府相关部门给予认同，并表示一定会严查盗采河砂行为，守护好生态环境。

就记者观察而言，总体来说，大庄村乃至固始县的河砂盗采现象都有所减少，但是如何做到杜绝，真正还路于民、还河于民，让村民安居乐业，仍需相关部门持之以恒加强监管。在这一过程中，一定要严防砂石盗采者和基层腐败分子相互勾结，杜绝苍蝇式贪腐，唯有如此，才能真正让村民乐享田园。

宁波海事开展防止大气污染港口国监督专项检查

完成检查50艘次 发现问题128项

本报讯（全媒记者 陈俊杰 通讯员 颜丙纳 陶冶）目前，一场针对外轮的港口国监督集中大会战（CIC）活动正在宁波港域如火如荼进行，截至10月8日，宁波海事局已完成检查50艘次，发现问题128项。

据了解，CIC是亚太地区海事合作组织——东京备忘录组织开展的、对到缔约国港口的外国籍船舶开展的专项检查。2018年CIC主题是“MARPOL公约附则VI”履约，即开展防止船舶造成大气污染方面的专项检查。

“本次CIC从9月1日到11月30日，为期3个月，我们重点关注船舶硫氧化物、氮氧化物、消耗臭氧物质的排放、船上焚烧炉以及能效方面情况，旨在提升航运业界对防止大气污染重要性的认识，确保国际公约有效履行。”宁波海事局船舶监督处处长徐红尔说。

为了开展好本次CIC，宁波海事局一方面“修炼内功”。近年来，该局先后编写《船舶能效规则港口国监督检查导则》、《经修订的MARPOL73/78防污公约附则VI港口国监督指南》并推动在东京备忘录组织通过，成为国际标准。依托防止大气污染方面的强劲实力，该局受中国海事局指派承担本次CIC检查问卷和导则的翻译工作，并派出精干师资就本次CIC为全系统PSCO进行授课交流。另一方面，实施“开放服务”。于8月底组织常有船舶靠泊宁波的国内外20余家航运公司召开专题宣贯会，详细说明了本次CIC的检查重点和监管要求；同时，通过中国港口国监督专业平台“China PSC”微信公众平台等途径向社会公布详细解读，在业界构建了以海事检查为督促、各方共同行动防止船舶污染的良好氛围。

针对检查中发现的问题，宁波海事局要求相关方立即完成整改，并做好深层次剖析，避免类似问题再次发生。后续，宁波海事局将继续保持对到港外轮防止大气污染监管力度，尤其是对环保表现差的船舶采取滞留等措施强制整改，切实守卫一方海洋和大气环境清洁。

福建3家社会搜救力量获中国海上搜救中心奖励金

本报讯（全媒记者 王有哲 通讯员 陈振章 黄静芳）10月9日，记者从福建省地方海事局获悉，邵武市水上抢险救援协会、南平锦平水运有限公司夏道水上抢险救援队、连城县蓝天志愿救援队等3家社会搜救组织获得中国海上搜救中心海（水）搜救奖励专项资金。

据介绍，社会救助力量作为交通应急抢险力量的有效补充，也是交通“四方力量”的重要组成部分，在灾情面前，社会救助力量积极高效快速反应，可有效发挥应急救援的作用。为鼓励社会搜救力量参与海（水）上搜救行动，根据《国家突发公共事件总体应急预案》，中央财政预算内专项安排海（水）上搜救奖励资金，对在搜救行动中作出突出贡献的社会搜救力量予以奖励。从今年开始，中国海上搜救中心海（水）搜救奖励专项资金，由各省级海（水）搜救机构代发。

福建省地方海事局相关负责人表示，3家救援队均为非营利性公益机构，成员为志愿者，该项奖励资金有利于进一步促进福建省社会搜救力量的发展，支持鼓励民间救援机构积极参与本地区或更大范围应急抢险救援，成为福建省水上应急救援强有力的补充力量，助力保障群众生命财产安全。

大沽口海事：“24⁺大平台”开创水上综合监管新模式

□ 通讯员 徐琳弟 吕晨 文/图

“一代人有一代人的使命，一代人有一代人的担当”，面对着“水域风险等级高、监管任务繁重、管理难点多”这几大难题，大沽口海事人大胆尝试，勇于创新，探索出“24⁺大平台”水上综合安全监管新模式，成功破解内河船参与海上运输的难题，有效提高安全监管效能，开创了辖区安全监管新局面。

“24⁺大平台”是什么？

“24⁺大平台”的核心理念就是既高标准完成24小时工作时间内的本职工作，又在非工作时间额外提供超值服务。

将海事的动态业务和静态业务“2”个模块深度融合，整合执法资源，分解成以“信息共享、动态执法、应急指挥、政务服务”为主的“4”个子平台，即“24⁺信息平台、24⁺执法平台、24⁺应急平台、24⁺服务平台”。通过24小时值班监管模式，全天候、全覆盖地开展全局性的监管业务，形成“动静结合、上下联动、职责清晰、闭环管理”的综合监管体系。

“+”有三重属性：一是“超值”“倍增”的内涵，即在满足24小时工作时间内各项服务保障工作需求的基础上，还要在工作之余更好地提供超值、倍增的优质服务。二是动态属性，意味着大平台要不断吸收，采集、交互各类信息，24小时不间断更新、升级平台数据库；三是“家”的寓意，打造船员之家和船舶停靠的港湾，用VTS电波为船员带来第一声问候，用24小时热线把海事政务服务快速送达。

“24⁺信息平台”串起数据资源孤岛

目前的海事信息化建设中通常会面临三大难题：一是没有建立统一的数据库，信息孤岛现象严重；二是已建成的信息系统无法实现对海事现场执法的有力支撑；三是由于数据分散在不同系统、不同操作环境中，很难提供一致、可靠及时的信息。

“24⁺信息平台”发挥了串联作用，通过集成的船舶动态、船员配备、船检情况、通航环境、安全信息报备等各类海事数据，对“三条航道、三个港区、三种环境”下的各种监管场景进行动态管控，从而实现对船舶的“全面感知”，现场监管业务的高度协同，提高海事监管服务和海上应急的智能化水平，海事信息数据实现“现场成图、监控成网、数据成链”。

实现现场成图。走进大平台值班室，多图像信号映入眼帘。平台集成VTS（船舶交通管理系统）、AIS（船舶自动识别系统）、CCTV（海事视频监管系统）、LRIT（船舶远程识别与跟踪系统）等多种技术手段，采集辖区通航要素、管控区域、船舶动态、水文气象等基础数据，实现现场情况的全天候、立体化、综合性的可视化展示。

实现监控成网。平台值班员通过多种监控系统，结合现场巡航人员对水域巡查情况的实时报告，迅速做出应急处置。结合反馈信息进行数据整合，开展通航形势分析，获知辖区风险源，评定安全风险等级，对于事故多发区域，纳入隐患数据库，实行重点时段、重点船舶、重点监控，打造海事监管“一张网”。

实现数据成链。通过多部门、多人员之间实时、动态的协同、并联工作，形成多维度数据链，用数据说话，让数据发声，运用大数据链建设，打造海事执法行动的“指南针”。

“24⁺执法平台”提升精准监管效能

通过“24⁺执法平台”，在现场执法大队、业务处室之间建立上下联动的工作机制，各个执法单元与执法平台互通互联，建立指令直接下达、信息实时反馈。发现水上交通安全隐患、涉嫌违法违章、水域污染、船舶协查等情况，平台实时反馈到现场执法单元，动态执法精准有力。

近4年来，内河船参与海上运输一直是影响辖区水上交通安全的一项顽疾，暗藏火灾、爆炸、碰撞、搁浅等事故隐患。“堵、拦”等“汗水型”“粗放式”的监管模式浪费了执法资源，又往往无法获得治理实效。

精准打击，兵贵神速。现场执法的速度提升，执法平台起到关键作用。通过VTS、CCTV等电子监控设备，对港区水域实施全天候电子立体巡航，执法人员采取现场蹲守的方式，形成“盯、蹲”为主的“集约型”“智慧型”监管模式。通过平台设定内河船舶水上电子警戒线、禁航区等功能规则，进入区域的船舶如违反相关规则，平台系统就会自动报警，从而实时有效监管。据统计，通过信息数据分析内河船舶的航行区域轨迹和历史时间，在电子设备有效监控范围内，共监测到航行砂石船2254艘次，发布安全信息提示8000余次，对发现未遵守相关规定的砂石运输船违法行为通报各相关部门900余次。

2018年以来，大沽口辖区未发生内河船事故，内河船作业现象明显减少，港池锚泊内河船数量较往年同期减少90%。

“24⁺应急平台”筑牢海上防线

从过去电话接警、巡逻艇蹲守，到如今的“24⁺应急平台”的建成，大沽口海事局应急管理能力迈上了新台阶。

“24⁺应急平台”就像一架预警机，不仅可以对即将发生的险情进行提前预判，同时也是一个指挥中枢，可以通过大数据的收集，指挥调度全港应急搜救力量科学作战，提高辖区突发应急事件的感知能力和应急力量的反应处置能力，有效降低辖区水上交通事故率和险情次生灾害。

在日常预控中，通过恶劣天气预警信息的传递和水域交通流监控，为船舶亮起“红黄灯”，根据通航密集度和大风、浓雾等恶劣天气，及时、合理的实施船舶分时段、分区域管制，在时间、空间上有效分离，在保障水上安全监管的同时兼顾港口发展；辖区发生险情时，应急平台通过多种信息化手段将事发船舶精准定位，不仅能实时了解事发水域船舶情况、船员配备、通航环境、载货信息等情况为应急指挥决策提供依据，还可以在第一时间调配出最快速度抵达现场的应急力量。

截至10月8日，“24⁺应急平台”共向辖区相关单位发布大风气象预警恶劣天气43次，受大风大雾气象影响封航42次，封航累计时间265小时，实行单向通航67次，临时交通管制时间509小时；同时，在航道恢复通航后及时打开“时间窗口”，积极组织交通调整船舶动态科学疏港，共进行重要疏导15次，累计疏导船舶460艘次，有效缓解了港口生产压力，大大提高了港口的船舶吞吐量。

“24⁺服务平台”注入海事温度

今年2月6日，随着首艘装载10万立方米液化天然气的超大型LNG船舶“中能北海”轮安全靠妥大港港区中石化LNG码头，大沽口海事局辖区由“大沽口港区、高沙岭港区、大港港区”和“大沽沙航道、高沙岭航道、大港航道”组成的“三港三航道”的监管新格局基本形成。其中，大沽口港区、高沙岭港区所在的天津港保税区（临港区域）以打造海洋工程装备制造业、海洋船舶工业集聚区域为目标，形成海洋工程和高端装备制造产业基地。大港港区所在的南港工业区以打造高端海洋石油石化产业集聚区域为目标，形成上下游产业衔接的世界级生态型海洋石油石化产业集群。辖区内既有占天津港危险品散装液货吞吐量70%左右的危化品运输，又有国家“一带一路”建设下的重型装备制造运输，还有关系民生福祉、社会稳定的粮油运输、LNG运输，辖区内的形势日趋复杂，这些都对提高海事水上交通安全监管效能、更好地服务经济发展提出了更高的要求，也成了摆在大沽口海事人面前的又一道难题。

面临“三港三航道”带来的一系列新挑战，我们的服务是否能跟得上？“24⁺服务平台”交出了一份满意答卷。

一是实现“一网式”汇聚海事部门服务资源，“一站式”审批各项业务，“让信息多跑路、让行政相对人少跑腿”；二是通过信息平台的数据信息，将有用的水上安全信息分享出去，传播开来，让水上交通安全信息更加简练、清晰、可得；三是运用大数据加强与公众的信息共享，将平台的信息数据有效共享给更多的企业用户，提高海事安全监管与企业安全管理的协同互动性。

今年6月，为响应天津市“双万双服”促发展的号召，服务平台推出定向帮扶举措。举办了首次政务窗口公开日活动，方便行政相对人熟悉海事各项政策和活动，增进海事部门与相对人之间的沟通和理解。面对面的交流，有效解决辖区港航企业在工作中碰到影响生产经营的老大难问题，同时根据每次公开日的效果和相对人的需求，及时调整和丰富活动方式和内容，切实将服务、便民之风贯彻落实到工作中的每一处角落。

值班员通过“24⁺大平台”实时向管控区域内船舶提供助航服务。

一路同行 全程呵护

“通行由大沽口海事全程管控的大沽沙航道，是这些年来进港最舒服的一次了。”停靠在大沽口港区12号泊位的“奋进轮”船长笑着谈道。

一路同行，并非虚言。

船舶一旦进入大沽口海事管控区域内，将自动获取“24⁺大平台”的各项服务。平台值班人员运用系统获得船舶静态数据，运用海事鹰视功能，定位船舶位置，设置成自动跟踪反馈，船舶进入航道后，第一时间内以VHF甚高频无线电通讯等方式与船舶取得联系，及时向船舶提供航道通航环境信息提醒以及助航服务，如船舶业务问询可告知其手续办理以及相关流程等事宜，有效地提高海事服务、管理的主动性，提高船舶进口岸、通关效率。

“24⁺大平台”实现从船舶进入（驶离）大沽口水域到靠泊（离泊）码头的全程、连续实时监控。截至10月8日，共完成船舶动态计划8639艘次，未发生一起险情。

“无线电波”构筑船员之家

进出港口的声声电波在海上构筑起了“船员之家”，一句提醒，就能帮助船舶避免可能发生的危险；一句“一路平安”，会让船员感到温暖和安慰。24小时“线上”用心服务和24小时“线下”现场服务建立起了船舶的温馨港湾。

航运和社会发展对海事提出了新的要求。智港天津、“双万双服”、绿色发展、京津冀一体化等等，作为地方经济体系组成一部分的大沽口海事，必须与地方经济保持统一步调，与城市港口并肩发展。该局提出的“24⁺大平台”建设作为海事转型升级的突破口，是明智更是必要之举。

大沽口海事局指挥中心负责人毕学军说：“2018年，无疑是大沽口海事局的发轫之年，立足定位，做细做深，才是根本。我们相信‘24⁺大平台’的构筑必将促进大沽口海事监管添翼、服务升级，可以预见，‘24⁺大平台’智慧海事的光芒定会越来越耀眼。”