

美丽，由心而生

聚焦江苏海事局『美丽政务窗口』报道之三

□全媒体记者程璐 通讯员张喜 唐志勇

一滴水，可以折射太阳的光辉。一群美丽的人，可以扮靓一个美丽的窗口。
 工作人员“走心”，改革良策才能落地。肩负“服务港航发展第一岗”和“把好水上安全第一关”的双重使命，江苏海事各政务服务窗口人员正如这一滴水，凭借闯关夺隘的决心、服务为民的初心、久久为功的恒心，让美丽服务由内而外，让美丽窗口丰富而多彩。

下决心啃硬骨头

改革走向深入，意味着要以更大的决心啃硬骨头、涉险滩。
 审批权下放、重心下移，任务多了、担子重了，但自己毫无基础，这是江阴海事政务“娘子军”遇到的第一块“硬骨头”。
 “改革就是要‘刀刀向内’！”在“领头羊”刘姐的带领下，一群姑娘下定“从零开始”的决心，在工作中学习，在学习中工作：每周2次集中学习，大家轮流上台，教学相长；积极参与局内“匠心讲师团”“危防研学堂”和“百事通讲堂”，抓住一切机会学习成长。
 如今，姑娘们个个都是窗口业务的“多面手”，并在江苏海事政务技能竞赛中荣获团体一等奖。截至9月底，今年江阴海事局政务窗口办理进出口业务3408艘次，船舶载运危险货物审批8066艘次、船舶各类登记117艘次，限船核准1792艘次……“娘子军”用这一连串美丽数字，撑起窗口受理一片天，把住辖区水上安全第一道关。
 目光转向泰州，这里也有一位“用钢牙啃硬骨头”的海事巾帼。

泰州辖区航运公司数量居全省前列，其中危化品航运公司多达15家，体系内船舶385艘，年审核量280次左右，在江苏海事局系统内排名第二。而政务中心负责公司体系审核受理的，只有一人。
 人手少、任务重，这名“女汉子”也不放松任何环节，实行严格的三级审批制度，层层把关，做好内控，确保审核发证有条不紊，打破惯例，对两家管理水平相对较差的危化品航运公司分别实施中止审核和跟踪审核，为水上交通安全提供坚实后盾。

保初心服务为民

窗口有“温度”，群众才会感受到政务服务“热度”。

7月27日，东营镜元船务有限公司负责人专程从山东东营赶到泰州海事局，送上一面写有“优质服务 认真负责”的锦旗，“感谢贵局开通‘绿色通道’，我公司五艘船3天就办好了临时国籍登记，给公司省下大几十万。”

展台上，还陈列着20余面获赠锦旗，它们诉说着一个个执法为民的故事：有提前介入指导、精心服务进出口外国籍船舶登记的；有关切企业需求、加急帮办船舶抵押融资的；有响应“一带一路”倡议、帮助泰州籍船舶走出国门光租境外的……

“窗口工作没有刀光剑影的外来危险，就要在平淡重复中自我加压。”面对锦旗，海事工作人员如是说。

把群众当亲人、当家人，办实事解难事，他们用不改初心演绎一个又一个美丽故事。
 随着12.5米深水航道竣工运行，全球大船巨轮纷纷纷踏浪而来，造成江阴港区常出现锚地紧张的情况。而国际航行船舶进出口查验手续安全要求高，目前还需要“跑一次”，这给往来江阴的船舶造成一定困扰——从一个锚地移泊到相邻港口锚地，也需要上岸办理进出口查验手续，而停靠期间可能会多次移动。怎么办？

江阴海事政务中心工作人员主动担当，与各口岸查验单位积极协商。功夫不负有心人，今年9月，几家单位达成一致，决定“特事特办”，简化因泊位紧张进出相邻港口锚泊的国际航行船舶办理进出口查验手续，即不再重复办理船舶进出口岸查验手续，以移泊报告形式进行管理，将“见一次面”变为“不见面”。

有恒心方显芬芳

行之苟有恒，久久自芬芳。
 作为长江干线首个实现国际航行船舶“100%无纸化”的通关港口，常熟港海事审批已实现数据跑“网路”代替群众过“马路”。但先行一步的常熟海事人没有歇脚松劲，反而向更深处进发。
 “‘互联网+政务’优势在便捷，弱势在监管，必须引入诚信体系，形成约束。”

为此，针对该局电子申报系统(EDI)，海事青年卯起劲，白天跑调研，晚上搞开发——梳理、完善船员、代理等航运有关企业的诚信管理各项措施，整合、整理，编文成册，建立为“对外诚信管理规范”；按照江苏海事局诚信管理规范，撰写并印发诚信管理规范，同时编印相关窗口及人员诚信手册，架起一扇“美丽窗口、诚信管理”的大门。
 “放”产生活力和动力，“管”营造公平和秩序。

“文书填写不完整，扣1分。”“文书有效期过期，扣2分。”……
 如今，打开常熟港EDI系统信用管理栏，每位使用者的“信用分”历历在目。由于该系统实现了口岸管理部门的“三互”，所有部门都可看到其他部门出具的扣分原因及分值等，在简化通关手续的同时，形成监管合力，让执法威慑力大为提升。
 数据显示，国际航行船舶无纸化系统上线以来，代理人员诚信记分同比下降了52%，有效促进代理人员办理相关业务更为规范有序。

源浚者流长，根深者叶茂。
 着力提升人民群众获得感，把“放管服”改革推向纵深，江苏海事人持续加力、久久为功，将激情和汗水洒向这片滚烫的江海。

走出去 开拓“新蓝海”

(上接第1版)
 在印尼孔雀港码头工程中，项目团队引入新型海上平台技术，施工效率明显提高，人员及船机管理费均大大减少，每平米创造效益近万元。2015年，印尼副总统穆罕穆德一约瑟夫一卡拉在视察中建港承建的印尼宾坦岛氧化铝码头项目时指出，中国建筑是中国最优秀的企业之一，在印尼承建了许多重要工程，有着良好的信誉和实力，感谢所有参建人员的辛勤付出。
 中国标准、中国模式走向世界的另一个著名例子是吉布提版“蛇口”。吉布提港原来只是一个100年前法国人建设的老港，以设施旧、规模小、货物装卸运转慢著称。2013年，当得知吉布提政府要拿出6亿美元升级改造旧港时，时任招商局集团副总胡建华就马不停蹄奔赴吉布提，作为多年港口建设的专家，在经过一番仔细考察后，他向吉布提总统盖莱提出了一个大胆的新方案：5.8亿美元，建出一个新港口，由地主港变为运营港，接下来配套发展自贸区，将老码头改造成商业和住宅中心。形成前港、中区、后城的全方位立体发展模式，在吉布提打造一个“新蛇口”。
 当时，吉布提政府官员对招商局这个宏伟计划心存疑虑，但几年后，他们脸上写满了惊讶。2017年5月24日，吉布提多哈雷多功能码头(DMP码头)正式开港，完善的基建、先进的设备、一流的技术、高效安全的管理模式，书写了吉布提港口史上的新篇章。该项目正是由中国建筑承建，展示了一流的中国标准。原先一艘船在老港要先等一个月，然后再经过三周以上才能卸完。现在随到随卸，只用4天到5天就能卸完，为客户大大节省了成本，效率至少提高了3倍。而更重要的是自贸区的成功发展，也将改变吉布提本国依赖进口的局面，在满足当地市场需求的同时，发展出口

型经济，带动大量当地就业，改善国家经济结构，提高吉布提的国际竞争力。
 “西方人来了100多年，我们的国家还是这么穷，中国招商局才来了3年，就让我们国家发生了这么大的变化，让我们看到了希望。”招商局集团董事长李建红清楚地记得吉布提总统深情的感慨。

促进“民心相通”

在家千日好，出门一时难。每一个海外建设者身上都有数不清的故事，有些故事让人潸然泪下。
 2014年中建港印尼宾坦岛码头项目成立之初，尚未得到试验室的授权，项目总工程师孙振华只好背着沉重的钢筋试块和混凝土试块频繁往返于印尼、新加坡做检测。2016年大年三十，国内早已放假，所有人都沉浸在喜迎新年的喜悦中，项目部里却是一片紧张的气氛：连续几天的暴雨使得潮水高涨，即将漫过施工围堰，物资设备面临着巨大的考验。项目经理孔祥波查看险情后召集大家说：“不能等了，工人放假了就是我们自己上吧！”说完就拎着铁锹上了工地。整整3天，项目部所有员工轮番上阵，手抬肩扛，在围堰抢险中度过了一个难忘的春节。2018年1月，印尼万丹省南部海域发生6.4级地震，首都雅加达震感强烈，但晃动的高架桥依然没有撼动营销经理潘峰去拜访重要客户的决心，他说：“守时守信是我们中国人最基本的礼节。”对于严寒来说，“走出去”的这几年异常繁忙，每个月基本一半半的时间都在国内外。护照上印着的几十个国家出入境签章，仿佛在诉说：中国是第一故乡，海外是第二故乡。
 海外的生活很苦，但是中国的建设者们却很自豪，他们既修路架桥、筑港通航，实现海陆空基础设施的“硬联通”，也通过系统性、长期性的社会责任实现

了中外民心的“软联通”。招商局集团在“一带一路”沿线展开了一系列切实可行的民心工程，包括旨在培养当地治国理政精英人才青年的领袖社区项目、解决贫困人口住房问题的安居房项目、提升当地劳动力素质的培训中心项目、加强文化交流的白俄罗斯中小学汉语培训计划以及帮助白内障患者进行复明手术的“光明行”项目等。这些民心工程让当地百姓得到了实实在在的益处，也让未来治国理政的精英人才了解中国、亲近中国、拥护中国。
 我国水企企业还把增加当地就业、提升当地员工收入、培训当地人才作为重要目标。招商局集团投资的斯里兰卡科伦坡集装箱码头，仅派出不到20名高级技术人才引进约8.3万个就业岗位；中交集团旗下的中国港湾女员工陈章英在安哥拉把35位毫无电焊基础的当地劳工培养成“焊接工程师”；振华重工李江华团队在美国新海湾大桥建设中的出色表现，让旧金山市政府把2011年7月11日确定为“李江华日”……
 中交集团董事长刘超涛接受采访时表示，中交集团不仅是所在国可信赖的商业合作伙伴，也积极做好所在国人才培养基地、突发事件救援队和优秀社会志愿者的多重角色，通过与所在国政府、人民、企业互利合作、共同发展、共享价值，积极传播丝路精神，树立中国企业诚信担当、透明共赢的良好形象，携手“一带一路”相关参与方，共同造福中国和世界人民。

源头管控 一刻都不能放松

——南京海事辖区航运公司安全监管调查手记

□ 特约记者 田洪贞 文/图

“一个个体户买了一艘500总吨以上的油船，要想营运，除办理相关的船舶登记手续外，还必须纳入具有安全管理资质的航运公司管理，因为航运公司是船舶安全生产管理的源头，只有在源头上，把安全主体责任压实，船舶发生事故的几率才能降到最低。”2018年11月27日，在南京辖区航运公司安全管理会议上，南京海事局船舶监督处邓学兵处长对记者说。

航运公司是船舶安全生产的主体，按照《国际船舶安全营运和防污染管理规则》《中华人民共和国船舶安全营运和防污染管理规则》要求，应建立安全管理体系，明确职责和相互关系。一方面，建立健全船员培训、船员安全生产奖惩、信息流转、应急训练、标明救援、风险防控及隐患排查机制，确定船长指挥资格，配备合格船员，开展风险评估，降低安全风险。另一方面，加大安全投入，加强对船舶和设备尤其是关键设备的维护，标明关键设备并制订操作流程，确保船舶及设备完好。再一方面，加强岸基检查、监控以及多层次的信息化、企业安全文化建设，强化岸基的支持和保障，确保公司安全管理体系有效运行。对此，南京海事局又是怎么监管的呢？

严格审核

这里的审核是指海事部门对航运公司及所属船舶，为了满足《国际船舶安全营运和防污染管理规则》《中华人民共和国船舶安全营运和防污染管理规则》等一系列有关安全和防污染管理的强制要求而建立的船舶安全操作和防污染管理体系的审核。审核的目的，就是督促航运公司按照相关要求，建立和完善船舶安全管理体系，以科学、严密的管理措施，来避免由人为因素造成的船舶安全及污染事故。

目前，在南京海事局登记注册的已建立并运行安全管理体系的航运公司有65家、船舶520艘、从业人员近万人。对于这些公司和船舶，南京海事局每年都要组织调派多批次审核人员，根据安全管理体系审核发证的具体要求，分别开展与之相对应的初次审核、年度审核、中间审核、换证审核、临时审核、跟踪审核、附加审核等不同类型的审核活动。审核合格的，由海事部门签发公司《符合证明》和《船舶安全管理证书》。为高质量地完成此项工作，他们通过严格的培训和考试，在全局范围内挑选了29名“政治过硬、业务过硬、责任过硬、纪律过硬、作风过硬”的同志担当此任。
 “为提升审核的针对性和实效性，我们将根据不同公司的船种和货种，优化审核资源组合和调派，实施分类审核。审核过程中，审核组成员不仅要仔细查看公司相关文件、访谈相关人员、检查各种记录、观察有关管理活动，还要跟踪船舶，对照查看相关文件、访谈相关船员、检查船上各种记录、观察有关操作活动，发现问题，及时与被审核人员沟通，确保其理解、认可并知悉如何改正。审核结束后，审核组将以会议或其他有效方式，围绕审核发现的‘不符合规定的情况和问题，对公司安全管理体系建立运行的总体看法’等，与公司领导及有关人员进行充分沟通，确保安全管理体系运行的实际效果。期间，张奇南局长、邓振刚政委还通过不定期的走访，及时了解公司安全管理体系审核及整改情况，督促航运公司安全管理主体责任落实到位。与此同时，我们还将审核结果纳入到航运公司安全管理年度动态评价体系之中，实行‘末尾淘汰制’，对排名靠后的公司，开展安全约谈；改进不到位的公司，实施劝退处理。”邓学兵介绍说。

扩大交流

安全和环保是港航经济稳健发展的前提，也是企业主体、行业管理和海事监管共同的责任。近几年来，南京海事局按照“共建共治共享”理念，紧紧抓住航运公司这一安全管理

主体，拓展交流平台，合力打造“水上安全命运共同体”。

召开辖区航运公司安全管理会议。每年定期召开2次，航运公司总经理和指定人员参加。会上，总结分析辖区水上安全形势，传达上级最新要求，反馈公司管理常见问题以及相关处理意见或建议。通过会议，进一步压实航运公司安全管理主体责任和海事部门监管责任，努力形成“共建安全生产管理责任体系，共治事故隐患、共管事故风险，共享‘平安交通成果’”的水上安全治理格局。

建立定点联系人制度。2018年，南京海事局按照交通运输部海事局要求，与辖区航运公司建立了定点联系人制度。通过指定专人定期向航运公司宣贯新的海事法律、法规及海事部门专项整治行动、季节性监管措施；接受航运公司日常安全咨询，收集航运公司对海事监管服务意见及建议；不定期对航运公司开展典型事故案例教育，沟通交流先进管理经验；跟踪航运公司船舶安检、事故险情、违章处罚等安全管理的重大事项，对公司日常管理存在的不足提出改进建议；参与或跟踪公司对体系运行不符合项的原因分析及整改措施的落实；以观察员身份观摩公司内审或有效性评价等会议，了解公司体系运行情况等举措，进一步强化海事监管职责。

开展业务技能竞赛活动。2018年11月，南京海事局会同南京市总工会，组织举办了“2018年度航运公司安全管理技能竞赛”活动，辖区45支公司代表队、3支海事队代表队158人参加了角逐。大赛紧紧围绕公司安全管理体系内容，通过模拟对抗，重点考察参赛人员对体系运行的理解和认识、体系审核不符合项与缺陷问题分析和解决实际问题的能力。通过竞赛，不仅展示了参赛选手的业务技能，也为海事与航运公司相互交流提供了平台。

精准帮扶

据调查，目前南京辖区现有民营航运公司53家，占辖区航运公司总数的85%。从调查了解的情况看，这些公司多数都是自然人或家族公司。有些公司因安全管理制度不健全、不规范，严重削弱了在航运市场的竞争力，影响了可持续发展。

在加快建设公平开放统一高效的市场环境、公平经营的法治环境和加强监管执法的背景下，这些公司如何在合法合规中发展壮大？对此，南京海事局紧贴工作实际，在提高辖区船舶本质安全上下足了功夫。一方面，指导帮助南京恒隆航运、宁高石油运输、鑫路通船舶管理、鹏飞智慧物流股份、鲁燕贸易等多家民营企业建立完善了船舶安全与防污染管理体系，公司体系运行走向正规。另一方面，对在辖区航运公司多次滞留或被列入重点跟踪的船舶，及时派员上船，帮助制定相关整改措施，并督促落实。今年11月下旬，南京海事局还商邀南京长江江运公司船员培训中心，在辖区航运公司开展大走访、大调研活动，通过现场答疑解惑、赠送《内河油船、散装化学品船安全知识与操作》书籍和《中国内河船员安全培训系列片》等形式，增进了相互间的了解和信任。

南京高淳区武家嘴村是一个水运村，个体船舶多。为扶持这个村的航运企业，南京海事局从2007年起，就与该村结成了“文明共建”对子。在为该村提供优质服务的同时，还适时派员对所辖航运企业进行现场指导，将各项安全管理措施落地生根。

南京东港船舶技术管理有限公司是新成立的一家民营管理公司，他们的主要任务是代管辖区一些民营船舶。“下一步，我们将委托这家公司对辖区部分危化品运输公司所属船舶的航行、作业、停泊情况，开展实时AIS和CCTV视频监控，通过联合集中监控方式，将一些资金投入有困难的民营企业船舶全部纳入到常态化监控之中，精准帮扶这些公司有效落实主体责任。”邓学兵说。

▼向航运公司赠送书籍。

