

# 当好新时代海事文化建设排头兵

□ 全媒体记者 陈俊杰 通讯员 张慧

动计划,分解任务清单,明确分管领导,落实牵头部门,为全局科学推进文明创建做好谋篇布局。同时,抽调全局综合党务骨干人员,专题建立文化工作室,通过打造一支专业化人才队伍,为文明创建提供智力支撑。

“我们有人无我有、人有我优、互通有无的独特优势。”张慧介绍,在文化创建过程中,该局职工全员参与到各类品牌创建及阵地建设等全过程,小到走廊上的浪花图案,大到提出并形成12395文化大格局体系,每一个环节均为职工原创,“海事人更懂海事”,原创优势让该局的精神文明建设更具特色。

据了解,十几年来,温州海事局除了高质量、不间断开展“学雷锋”“道德讲堂”等13项规定动作外,还成功培育了“12395职工之家”“12395廉政文化”“12395安全文化”“12395船艇文化”等“四大文化”体系,孕育了一支能打善战、活力四射的“蓝色铁军”,为温州海事事业提速跨越“走在前列”注入了澎湃动力。

## 文化引领共绘“同心圆”

在温州海事局办公楼内,记者注意每层的走廊墙体都被充分利用起来,化身6条文化走廊,同时还有职工活动室、健身房、阅览室、文化陈列室、精品党员活动室……这些硬件成为该局职工创新创业创新的平台,为职工参与文明创建打造丰富载体。

“一直以来我们紧紧围绕中心工作,通过提炼核心、全局动员、做实保障等举措,最大限度撬动单位文化建设资源,形成了有核心发力、能多点突破、可纵深推进的良好创建态势。”温州海事局党群工作部副主任张慧介绍,该局以打造海事文化精品工程和建成浙江海事系统文化建设工作标杆为目标,全面发力,绘就文化品牌建设“同心圆”。

据介绍,该局党委高度重视精神文明创建工作,将其作为局班子主抓工程,制定行

100%,其余团队青年占比平均达78%以上,为文化品牌建设提供了有力支撑。

“近些年全国都在开展建设的少年海事学校,最初的起源正是来自于温州海事青年的一次创新尝试。”温州海事局团工委书记郑臻告诉记者,十三年前,水系发达的温州在暑假期间常发生学生溺水事件,涉水安全事故已成为当地中小學生非正常死亡的“头号杀手”。作为水上安全监管部门,2006年,温州海事局5名青年自发组成了志愿者服务队,来到瑞安外国语学校给师生们做了一场水上安全知识讲座,现场效果很好,于是双方一拍即合,就成立了全国第一家少年海事学校,此后的每个学期海事志愿者们都会到学校开展水上安全教育服务,这一做就是13年。

13年里,这个项目也在成长壮大。2016年10月,交通运输部海事系统的“水上交通安全知识进校园”现场推进会在温州召开,交通运输部、教育部还联合发文推广项目模式。如今,仅浙江省就有6个地市成功复制项目经验,挂牌成立了18所少年海事学校,每年开展“进校园”公益活动近百起,惠及学生及家长多达万余人。

如今,该局青年进一步对水上交通安全知识宣教“项目”进行升级。与地方少年宫签订团组织共建协议,联合组建青年水上安全知识宣教队,吸纳大批学生及教师志愿者共同打造“流动”海事课堂和“小小海事人职业体验”月活动,以生动趣味的游园活动和丰富多彩的航海体验,寓教于乐推动水上交通安全宣教,一年来“流动海事课堂”被地方政府写入儿童自我保护公益计划,为近万名学生带去安全教育,“小小海事人职业体验”月更是在当地引起热议。

## 硕果累累成为“标杆”

“我们连续荣获了全国文明单位、全国巾帼文明岗、全国青年文明号、全国模范

职工之家、交通运输部直属机关工会唯一共建职工之家基层联系点、交通运输部海事局先进集体等各级荣誉。”说起温州海事局文化品牌建设的收获,张慧如数家珍。

记者了解到,由温州海事局创作的文化作品先后登上过交通运输部、直属海事系统等舞台,该局也承办了交通运输部直属机关工会职工之家建设现场交流会、全国“水上安全知识进校园”活动现场会等大型活动,建成了全国首个少年海事馆、温州首个“海洋主题”青少年实践教育基地、温州首个全市青少年水上安全宣教基地和实践基地,单位知名度和影响力获得较大提升。

“精神文明创建除了给我们带来硬件上的升级和软件上的优化外,它还潜移默化地提升了干部职工队伍的凝聚力和干事创业的自信心。”温州海事局党群工作部主任林云彪告诉记者,从创建初期的共同努力,到创建后期的奋发冲刺和最后目标的成功夺取,温州海事局上下团队协作意识更加强烈,队伍创先争优的氛围更加浓厚、全体干部职工敢打敢拼的斗志更加充沛,这些宝贵的精神财富,为今后温州海事事业发展“走在前列”打下更加坚实的基础。

“文明创建是一份厚积薄发的事业,也是一份众人拾柴火焰高的工程,它离不开十年如一日的坚持,更离不开每名职工心之所向、吾愿往矣的意志。”林云彪表示,创成荣誉不易,坚守荣誉更难。未来,温州海事局将始终围绕“走在前列”工作目标,继续做好“系统”文章,在原有品牌基础上,努力提炼出能够更加精准展现温州特色、海事风骨和时代特征的文化内容,把品牌做成名牌,争取形成一批以及创新一批能够辐射全局、引领系统、影响地方的优秀海事文化,真正让精神力量反哺事业、浸润人心。

# 凝聚各方合力 大沽口“散化”监管再添联动新平台

□ 全媒体记者 杨柳 通讯员 陈梦华 李兵

9月19日,大沽口海事局、天津临港港务集团有限公司共同组织召开了大沽口港区首届散装化学品安全环保、应急以及区域经济发展等方面发表了演讲、进行了讨论。

“本次会议对于实现大沽口港区化学品的‘融洽联动、共建共享’的远期目标具有里程碑式的意义,象征着港区各单位齐心协力向着共同目标迈出了坚实一步。”大沽口海事局相关负责人介绍。

天津大沽口港区是我国北方重要的化学品中转地,2010年至2018年散装液体化学品年吞吐量从200万吨增长到约1200万吨,占整个天津港此类货物吞吐量的70%以上。散装化学品吞吐量上升带动经济发展的同时,也为其监管工作带来了更大的压力。

近些年来,大沽口海事局始终致力于破解这个难题,携手大沽口港区各单位,进行了有益的尝试。

早在2009年作为港区船载化学品运输监管部门的大沽口海事局就提出了“危化闭环监管工作法”的构想,将“严防死守、专项整治”的刚性监管模式转变为“联防联控、服务管理”的刚柔并济新模式。随着党中央提出建设服务型政府目标的要求,大沽口海事局积极探索“服务型海事”的路径,并专门成立“卫士”团队致力于船载散装化学品的监管服务工作,将“危化闭环监管工作法”进行改进和升华,建立了“船载散装化学品服务型安全监管体系”,并把“安全环保联动、污染应急联动、党建联盟共建、信息资源共享”作为工作目标,全面助力天津港绿色智慧港口建设。

在“融洽”方面,推动建立了由政府、海事、船舶、码头等10余家单位共同制定的《天津港丙烯腈运输专项机制》《LNG船舶监管服务“12395”机制》等专项机制,为危化化学品和重点能源运输作业提供了安全保障和便利。在“联动”方面,2014年6月5日,由中央、地方和港区企业共建的大沽口溢油应急设备库投入使用,成为天津港首个建成的溢油应急设备库,大沽口港区也成了首个实现单次溢油控制清除能力达到500吨的港区。

在“共建”方面,推动成立了“大沽口港区党建联盟”,通过党建联盟促进港区各单位中心工作多层次、全方位地开展与交流,使中心工作与党建深度融合、共同发展。

在“共享”方面,共同开发了“天津港危化品装卸应急防控系统”“岸船污染应急桌面推演与培训系统”和“天津港船载散装化学品监管信息平台移动端APP”等系统,编制了《天津港水域船载散装重要化学品应急与避险手册》,建立了《数据信息沟通和共享机制》,为实现港区各单位间的信息和资源共享打下了坚实基础。

苦心人,天不负。近10年来,大沽口海事局保障船载散装化学品船舶安全进出港超过15000艘次,散装化学品安全装卸量超5000万吨,实现水上安全态势的长治久安。

化学品的安全生产事关人民群众生命财产安全和地区经济的可持续发展,不断更新、优化、完善化学品监管技术、手段和机制是维护安全生产的前提和基础。记者了解到,下一步,大沽口海事局将继续推动研讨会发挥“平台”作用,将研讨会作为连接公众、政府、企业、专家等对象的桥梁,提供船载散装化学品航运市场需要的全方位支持,从而保障船载散装化学品航运市场的安全、秩序和效率,激发船载散装化学品航运市场的能量和活力。

同时,大沽口海事局还将逐步扩大研讨会的影响范围到京津冀乃至全国,力争将研讨会打造成为具有行业影响力的平台,为国家制定航运法规和政策提供参考,实现各方共赢。

“维护水上安全生态态势稳定是一项持久攻坚战,我们将不断创新各种举措,提高忧患意识,守住安全红线,不忘初心,牢记使命,以稳定的安全形势喜迎新中国成立70周年。”面对安全监管的重担,大沽口海事人整装待发、干劲满满……

## 航路优化保民生 为交通强国建设蓄势发力



枝城大桥水域航路优化首航仪式。钟胜军 摄

枝城长江大桥通航水域航路调整和通航桥孔调整的意见。

三年多的时间里,宜昌海事局经历了实船试验、科学研究、专家评审、走访调研、意见征集等多个环节,终于在2019年9月正式启动启用新航路。

## 效益显著 船民欢喜

“这次新航路调整得好啊!由于横驶区取消,减小了船舶会让的概率,降低了我们特别是夜间驾驶的碰撞风险。”重庆中江船业有限公司所属的“重轮J3005”轮大副张进才开心地说道。

据介绍,航路调整后,上、下行航路各自靠右,上行航路更加顺直,从“S”形变为“1”形,缩短了航程,避开了石牌礁石区,船舶触礁碰撞、搁浅事故将大幅降低。

然而,这样的改变,张进才在很长一段时间内想都不敢想,他告诉记者:“以前的航路随着时代的变迁已经不适应现代船舶的通行,在这片水域,船舶碰撞、搁浅事故时有发生。”

得益于新航路的实施,今后船舶在桥区航行的操作复杂程度降低,也降低了船员因操作经验不足、换船时机选择不合适而造成与桥梁的碰撞风险。

不独安全效益,船舶在经济效益以及长江的生态环保效益方面效果同样显著。宜昌汇胜航运有限责任公司所属的“汇盛6号”轮船长喻程给记者算了一笔账:“枝城至洋溪横驶区7公里水域内,船舶按以前的航路上行走‘S’形,航程约9公里,调整后由于顺直了航路,船舶少航行约2公里,船舶平均航速约6公里每小时,在相同航速下航行节省了20分钟左右。以一艘主机功率为1000千瓦、满载货物2500吨的船舶(枝城港近六年平均船舶数据)计算,按照柴油机消耗的经验公式200g/kw.h来说,主机少运行20分钟,将节省燃油67公斤,约80升,以柴油价格5.5元/升计算,在此水域内,每船上行通过一次大桥,将节约燃油费用440元。”

据统计,枝城长江大桥日均上行船舶约100艘,仅航路改革节省的燃油费用,每日即可达到4.4万元,每年可达1600万元。另外,航路调整后,按每年减少事故数的35%约4.5起事故,每次事故损失20万元计算,每年可减少因事故导致的直接经济损失90万元,减少因事故导致的航路阻塞等损失预计会更多。

经济效益的提升同样伴随着生态环保效益的凸显,“航路调整后,较现有航路更加顺直,平均减少2公里航程,船舶燃油用

量减少,船舶尾气的排放也随之减少,促进了船舶节能减排,并降低了船舶尾气对大气环境的污染,促进了长江航运的健康、可持续发展。另外,由于原来航路的复杂性,大大增加了过往船舶碰撞、搁浅的风险,导致船舶装载的油、危险品等泄露的风险也大大增加,对枝城长江大桥通航水域的环境安全带来了极大的威胁,航路调整后,过往船舶的通航风险大大降低,也降低了水域环境面临的污染风险。”查朝阳说。

## 未雨绸缪 积极部署

改革不可能一蹴而就,也不可能一劳永逸。尽管航路优化是宜昌海事局服务船民民生的一项重大举措,但枝城长江大桥通航水域按以前的传统航道通行了近半个世纪,有些船员可能潜意识里还按以前的航路通行,这就带来一定的安全隐患。

“航路调整后存在一定的适应期,这也是我们海事部门高度关注的一个焦点,经过我们分析,将从四个方面进行管控。一是继续加大宣传的力度,多措并举,通过我们的政务窗口、通过执法人员现场检查,将宣传单发放到每一条船舶和每一名船员身上;二是通过科技手段加强桥区水域的监控,我们现在的监控手段有电子巡控系统,有雷达系统,还有CCTV系统,从指挥中心来说,我们有专屏24小时盯防桥区水域,如果发现船舶错走航路,就会通过甚高频及时提醒;三是通过交管提示,船舶通过枝城长江大桥时要向宜昌交管中心报告,这时,交管中心就会向过往船舶提示枝城长江大桥水域航路的调整情况,提醒注意航行安全;四是现场驻守与维护,目前初步的计划是宜都海事处自9月19日起至今年12月底,选派专班驻守桥区水域,对过往船舶进行现场维护,确保航路调整后船舶航行安全。”宜昌海事局副局长林仁哲介绍。

随着航路调整实施时间的推移,相信在宜昌海事局的精心部署下,船员们会很快熟悉新的航路,开启新的征程。

让航行更安全,让长江更清洁。党的十九大以来,宜昌海事局始终立足于服务交通强国国家战略,为改变枝城长江大桥通航水域事故风险高、船舶污染风险高的“两高”困境默默地奉献着,用实际行动践行长江海事人“忠于国家,热爱海事,服务船民,奉献社会”的忠实承诺。

## 长江上游朝天门至涪陵河段航道整治工程勘察设计招标公告

1. 招标条件  
本招标项目长江上游朝天门至涪陵河段航道整治工程已由国家发改委以发改基础〔2019〕1516号文批准建设,项目业主为长江航道局,建设资金来自国投资金,出资比例为100%,招标人为长江航道局,项目已具备招标条件,现对该项目的勘察设计进行公开招标。

2. 项目概况与招标范围  
2.1 项目概况:本工程建设地点为长江上游朝天门至涪陵,处于三峡库区变动回水区中下游,全长123公里,上起重庆朝天门(上游航道里程659公里),下迄涪陵(上游航道里程536公里)。本工程的建设标准为:4.5米×150米×1000米(部分碍航浅滩航宽不低于120米,弯曲线半径不低于800米),保证率98%。

2.2 招标范围:  
勘察:地质勘察、初步设计阶段原形观测和施工图设计阶段原形观测等;  
设计:初步设计、施工图设计(含建设期维护设计)及后续服务。  
2.3 勘察设计周期:约1460日历天(自合同签订之日起至工程竣工验收合格为止)。

3. 投标人资格要求  
3.1 资质要求:投标人应同时具备:(1)水运行业甲级及以上设计资质;(2)工程勘察专业类工程测量甲级及以上资质或测绘甲级;(3)工程勘察专业类(岩土工程)甲级及以上资质。

3.2 财务要求:提供近三年(2016年至2018年)经审计的财务报告,财务及经营状况正常。

3.3 业绩要求:投标人类似2014年1月1日至2019年8月31日承担过2个及以上航道整治工程或类似设计业绩,1个及以上水上工程等专业类似勘察业绩。

3.4 人员配备要求:  
3.4.1 项目负责人:具有港口与航道工程或相关专业的高级职称,从事水运工程设计工作5年及以上,主持过航道整治工程或类似工程设计。  
3.4.2 勘察技术负责人:具有港口与航道工程或岩土工程专业或工程测量及相近专业的高级职称,从事勘察工作5年及以上,主持过类似水上工程勘察的技术工作(不得与项目负责人为同一人)。  
3.4.3 设计技术负责人:具有港口与航道工程或相关专业的高级职称,从事水运工程设计工作5年及以上,主持过类似港口与航道工程设计的专业技术工作(不得与项目负责人、勘察技术负责人为同一人)。  
3.4.4 主要专业负责人:  
(1)勘察人员具有港口与航道工程或岩土工程专业或工程测量及相近专业的工程师及以上职称,从事水上工程勘察设计5年及以上。  
(2)河滩分析、总体设计和结构设计人员具有航道工程或相近专业的工程师及以上职称,从事水运工程设计工作5年及以上。

3.5 信誉要求:类似(2014年1月1日至2019年8月31日)内无违法违规及不良信用记录,所承担的项目无重大勘察设计缺陷或质量问题。

3.6 勘察设备要求:投标人本项目的勘察设备符合国家规定的相关要求。

3.7 联合体要求:本次招标接受联合体投标。联合体投标的,应满足下列要求:联合体所有成员数量不得超过3家。

4. 资格预审方式  
4.1 本次招标采取资格后审方式。  
4.2 本项目开评标工作在武汉市公共资源交易中心进行,投标人购买招标文件前取得武汉市公共资源交易中心CA钥匙,并登录武汉市公共资源交易平台(www.jy.wuhan.gov.cn)进行报名;同时按《长江航务管理局系统建设项目进入地方公共资源交易市场暂行管理办法》(长航规〔2013〕130号)有关规定,在长江水运工程建设市场信用信息管理系统(http://sys.cjhy.com.cn/)办理登记,并持相关原件及加盖公章的复印件现场审核。

6. 招标文件的获取  
6.1 凡有意参加本项目投标的投标人,在完成投标人登记后,请于2019年9月23日至2019年9月29日(法定公休日不休息),每天上午9:00时至12:00时,下午14:00时至16:30时(北京时间,下同),到武汉千代工程建设招标代理有限公司(湖北省武汉市金银潭经济开发区宏图大道33号金银潭现代企业城B1栋12楼),并持法人营业执照(副本)复印件、资质证书(副本)复印件一套(复印件应加盖单位公章)及单位介绍信、经办人身份证购买招标文件。  
6.2 招标文件每套售价为人民币800元整,逾期不取,售后不退。需邮购寄费的,招标文件机构在收到材料后1日内寄出,免收邮寄费,但如有丢失或迟误,概不负责。  
6.3 招标文件名称:武汉千代工程建设招标代理有限公司  
银行账号:42186120601801007062  
开户银行:交通银行花桥支行  
7. 投标文件的递交  
7.1 投标文件递交的截止时间为2019年10月17日9:00时;  
7.2 投标文件递交的地点:武汉市公共资源交易中心确定的开标室(武汉市汉阳区金桥大道117号)。

7.3 逾期送达的、未送达指定地点的或者不按招标文件要求密封的投标文件,招标人将予以拒收。  
8. 发布公告的媒介  
本次招标公告同时在中国招标投标公共服务平台(www.ccpblp.com.cn)、武汉市公共资源交易平台(www.jy.wuhan.gov.cn)、中国水运报、交通运输部长江航务管理局政务网(https://cjhy.mot.gov.cn/)及长江航道局网站(www.cjhd.gov.cn)上发布。

9. 联系方式  
招标人:长江航道局  
地址:湖北省武汉市解放公园路16号  
邮政编码:430010  
联系人:李荣彬  
电话:027-82763625  
招标代理机构:武汉千代工程建设招标代理有限公司  
地址:湖北省武汉市金银潭经济开发区宏图大道33号金银潭现代企业城B1栋12楼  
邮政编码:430000  
联系人:王达  
电话:027-82863226  
传 真:027-85563393  
电子信箱:whnyw@vip.163.com