

# 扬帆踏浪护卫『高铁飞虹』

常州海事局保障常泰长江大桥建设侧记

□ 全媒体记者 廖珉 通讯员 陆琳

何谓桥？桥是联系两岸的纽带，桥是我们梦想的延伸，桥是通往未来的大门。

2019年1月9日，常泰长江大桥正式开工建设。作为世界上首座集高铁、普通公路、高速公路“三位一体”的大桥——常泰长江大桥，犹如一把巨大的“竖琴”，拨响了江苏中部地区的南北向省际衔接通道，进一步提升常州市在江苏中轴主枢纽的核心地位，为江苏省经济社会全面可持续发展奏响凯歌。

“常泰长江大桥作为一项国家重点工程，对海事监管提出了新的更高的要求，每一个施工阶段都存在很多监管重点和难点。”11月5日，常州海事局副局长邱永旺在常泰长江大桥主体工程海事监管服务新闻发布会上表示，就主体工程阶段，海事监管在沉井浮运的交通组织维护、施工船舶的现场监管、交通船的组织维护以及恶劣天气下的水上管控等方面都面临着挑战。

## 面对史无前例的挑战

在建常泰长江大桥主跨1176米，有“世界第一跨斜拉桥”之称，两侧连接的天星洲和禄安洲两座拱桥也将成为世界上最大跨度的公铁两用钢桁梁拱桥。其社会影响之大、技术难度之高、工程周期之长、水上安全监管任务之重，在常州建桥史上前所未有。

世界级水上施工工程的难度系数数倍于陆上施工，而水上安全维护更是如同“走钢丝”。水上监督的使命，历史性地落在了常州海事人肩上。

2018年9月4日，早在大桥开工建设前，常州海事局就成立了“常泰长江大桥青年突击队”，持续不断地为建设世界一流大桥提供全天候“保姆”级服务：

——开通大桥“绿色通道”。在法定的程序范围内，开辟“常泰长江大桥业务受理”“绿色通道窗口”，大桥项目部申请海事部门行政许可、交通组织、应急保障、人员培训等工作统一与“绿色通道窗口”联系，该窗口设立专人对相关业务进行汇报、跟踪、沟通和反馈，形成海事保障与现场施工之间由一个窗口带动两面共振的“衍射效应”。

——清除水上障碍设施。为保障大桥安全施工，经过多方努力，运营10多年的9号水上服务区于2019年9月7日上午全部拆除，此次拆除涉及5家企业9艘油趸船，是大桥全面开工建设的关键一步。同时，对大桥附近水域107艘锚泊船开展清理工作，至此，常泰长江大桥施工水域最后一道障碍全部扫清。

——主动对接现场服务。常州海事局积极了解大桥建设所面临的困难，提供多种污染防治管理建议，尤其是针对小于400总吨的船舶提出了生活污水及生活垃圾零排放的要求。

此外，常州海事局还积极组织青年突击队队员分别前往张家港、南通等地开展苏通大桥、沪通大桥水上安全监管经验，定期组织学习通航、污染防治以及施工工艺等内容，全面要求执法人员知法律、懂工艺、能监管、会服务。

采访中，中铁大桥局集团有限公司常泰长江大桥项目经理部政委丁胜杰由衷表示：“没有这种务实、专业、高效的服务，大桥建设不可能有现在的进展！”

“想大桥之所想，解大桥之所难”，常州海事人做到了，也做到了。

## 施工与通航双安全

大桥建设，安全如一把“达摩克利斯之剑”悬在海事人头上。为使命促人行动，使命呼唤担当。

为了头上这枚国徽，为了维护国家重点工程的水上施工安全，面对日均1600余艘次的断面船流量和复杂的通航环境，常州海事人唯有激流勇进，主动作为。

根据工作实际，该局成立常泰长江大桥现场监管指挥部，负责大桥4号墩以南施工水域的水上安全监管工作，以及大桥监管标准、监管工作计划的制订。截至2019年11月，大桥施工期间各类安全监管会议已经举行32次，协调解决安全及污染防治问题42余项。

大桥施工初期，过往船舶对施工作业知晓度不高，容易导致事故险情。“我们借助一切可能手段发布航行通告。每天高频次地现场滚动播报航行安全信息，利用海巡艇船载甚高频、高音喇叭随时提醒过往船舶，通过网络手段定时宣传大桥信息，桥区的通航环境得以有效保障。”常州海事局指挥中心林新春告诉记者，他们多次提醒施工单位、警戒维护单位在大桥施工船舶、警戒船水上统一悬挂醒目的警戒标志，目前，各项安全警戒措施已陆续完善到位。

海事的牵挂，不仅有大桥建设者的安全，还有过往60万艘次船舶的船员安全。

为进一步加强过桥区的水上安全维护，常州海事局现场执法人员积极开展对施工船舶、运输船舶的内部安全检查和安全教育培训，针对船流变化随时调整警戒范围和预警时限，协调航路调整及航标布设工作，尽最大努力减少对过往船舶的影响，降低施工水域航行安全风险。

“虽然我们的工作量比平时增加了两倍，但是能够实现施工与通航双安全，这种双赢的结果是我们努力追求的。”常州海事局海巡执法支队负责人盛兵说。

一年多来，常州海事局充分发挥“零距离监管、零距离服务、零距离应急”的优势，实现了“通航零干扰、人员零伤亡、水域零污染”的“三个零”监管目标，为大桥主体建设安全监管和服务打下坚实基础。

## 打造“大桥安全共同体”

对于常州海事人而言，随着大桥主体工程进入施工期，各种考验接踵而至——

大桥建设任务重、工程量大，施工现场每日有上千名施工单位工作人员上下船，人员运输需求与现有交通运力供需矛盾突出；

航路调整的频繁需求与保障过往船舶正常通航之间的影响矛盾更加突出，已架起的桥梁以及桥墩等整个桥区防船舶碰撞的压力进一步增大；

6号墩的沉井将从南通浮运至大桥水域，需要沿江海事机构通力合作，这一系列工作将对常州海事局的现场维护、交通组织、应急处置等工作提出更高的要求……

旧的风险与新的风险叠加，进一步增加了水上交通安全管理的难度。如何保证安全维护的可操作性，进一步提高安全系数？常州海事人孜孜不倦，努力打造“大桥安全共同体”。

为保障大桥建设安全、有序、高效进行，常州海事局严格落实安全工作“三同步”，加大与相邻兄弟海事部门实施联合监管、联动执法的力度，通过沉管浮运水上交通安全保障等工作，进一步完善协同合作工作机制；建立健全与大桥建设业主单位、施工单位联防联控协调联动机制，有序推动安全生产健康发展，重点解决施工水域作业安全以及桥梁施工水域防碰撞等监管难题，深入推进大桥建设平安水域创建工作。

“通过党委、政府、建设单位、施工企业，对文明安全绿色建设各司其职、各负其责、不越位、不越位，合力共谋可持续发展格局。”常州海事局副局长、新闻发言人朱波说。

据了解，2020年3月至6月沉井接高施工第一阶段以及2020年7月至11月沉井接高施工第二阶段将对正常航行船舶产生较大影响，这也同时对常州海事局的服务和监管提出了新的要求。正如邱永旺所言：“安全监管的挑战前所未有，但我们依然坚持了下来，我们有不断升级的海事技术和现有经验的支撑，未来虽是一盘充满挑战的棋局，却也值得期待。”

一切为了大桥，一切为了安全。

# 重庆海事筑牢长江上游生态屏障

□ 全媒体记者 周佳玲 通讯员 彭南祥 文/图



重庆巴南海事处执法人员检查码头趸船上的生活污水通岸接口。

江干线水域范围内有34个码头趸船，辖区年进出港作业船舶达25000余艘次，船舶污染防治形势依然严峻，下一步还将继续推广集污舱的改造安装，全力提升绿色交通发展水平。

## 排放少成本低 船舶岸电益处多

在佛耳岩码头，装载着6000吨木材的“和谐1303”轮正安静地停靠在港作趸船旁等待卸货。货船过道上的一根黑色电缆，一头连着货船，另一头连着港作趸船上的船舶岸电供电设施。

“和谐1303”轮的船长蔡斌才告诉记者，船舶在停靠码头时，为了维持正常运转和船员的基本生活，辅助柴油发电机组必须24小时不间断工作，而辅机燃料利用率普遍不高，发电时就会将温室气体和柴油颗粒持续排放到空气中，而且船舶柴油机产生的过剩电能不能储存，还会造成大量浪费。

据测算，船舶停泊10小时左右，需要消耗100升柴油，排放二氧化碳110千克左右。“现在接上岸电后，船舶不冒黑烟了，空气质量好了，没了发电机的噪音污染，船员也能好好休息，而且成本还下降了不少，真是一举多得。”蔡斌才说。在

船舶岸电供电设施的显示屏上，记者看到，充电24小时，花费不到70元，而以前烧柴油一天大概要500元左右。

重庆航发三江港埠有限公司是岸电的运营者，该公司安全环保部部长杨玉全表示，去年3月，公司花费240万元为佛耳岩码头的4艘趸船都配置了船舶岸电智能装置。“岸电设施成本较高，回收成本较难，但是作为一个企业我们也应该承担社会责任，共同保护我们的母亲河。”杨玉全笑着说。

据重庆巴南海事处统计，辖区8个码头先后完成岸电设施建设，自今年年初以来，前后共为584艘次船舶提供岸电91738度，有效减少了船舶燃油使用。

“去年推广岸电初期，我们还需要劝导船舶来使用岸电，而现在大家都主动来接岸电，岸电使用已经形成了常态化的良好氛围。”杨玉全补充说，“这种氛围的形成还多亏了巴南海事人才，专题会就开了2次。”

蔡斌才也笑着表示赞同：“我每次一到佛耳岩港，他们就带着宣传册上来了，给我们现场解难答疑，真心实意为我们船方着想。”

“一开始我们也担心船方会顾虑船舶岸电收费贵、使用方法复杂等问题，为了打消他们的顾虑，我们持续走上船码头宣传，终于让船

# 安全监管再发力 创新笃行护平安

□ 全媒体记者 王慧 通讯员 徐训春

近期，南京市地方海事局防治船舶污染应急演练拉开序幕……按照高质量发展的要求，南京市地方海事局着力锻造一支经验丰富的海事应急救援队伍，狠抓安全监管与船舶污染接收工作，在务实笃行中守护辖区的绿色发展，不负韶华写忠诚。

## 科技乍行 做紧要时刻的决策者

救援，就是和时间赛跑！如何以最快速度、最短时间、最大效能妥善处理各类突发事件，有效保证辖区645公里的安全，南京市地方海事局以科技化和信息化手段为基础，率先开展无人机巡航在海事领域的研究实践，让“立体监管”成为提升海事监管能力的不懈动力。

作为“智慧海事”的重要一环，无人机在应急救援中发挥着不可替代的作用。面对与日俱增的监管压力，海事人自2018年1月便联合第三方单位有计划开展无人机在水上巡航工作，以锐意进取的精神为辖区稳定保驾护航。

相较于传统的救援方式和监控方法，无人机在快速响应、高机动性、空中监视巡查上有着独特的优势。据了解，无人机一般在航道上空40-60米高度，45度角将无人视频采集，通过4G网络信号将无人机拍摄的画面回传至后台，通过手机或电脑在线观看航区实时画面，整个航道通航情况一览无余，基本无死角。

与此同时，作为应急装备库重要成员的水上救生遥控机器人的应用，让搜救力量的“空间维度”得以延伸。据南京市地方海事局航行监督科科长黄健介绍，水上救生遥控机器人是目前世界上最先进的水上搜救设备之一，它能抵抗6级风浪，在波浪之中稳定转弯。当有人落水时，搜救人员可以在岸上通过遥控操作，指挥水上救生遥控机器人下水施救。除了救人，它还能拖拉救

生圈、橡皮艇和浮水绳，开展更多救援活动。

清晰的视频信号从辖区现场传回指挥中心，水域情况及船况随着鼠标的移动尽收眼底。一旦发生险情，南京市地方海事局即可第一时间多角度对突发事件进行研究处置，节约时间成本，让“就近处置、属地处置”的原则真正落地。

结合CCTV监控平台、VITS监测系统、船舶污染防治及应急管理系统的应用，以及海事应急装备库建设和移动指挥方舱投用，南京市地方海事局突破空间限制，有效提升了海事监管能力和应急保障能力。

## 冲锋在前 做枕戈待旦的亮剑者

党的十八大以来，习近平总书记对应急管理工作高度重视。南京市地方海事局从主动服务的角度出发，组建起一支由IRIA水域救援指挥官、海事调查官、船旗国监督检查官、注册验船师、海上及内河高级船员以及海军陆战队退役队员组成的8人“海事尖兵”，旨在危难时刻能够配合科技救援手段，在险情突发时彰显海事担当。

这支队伍自2017年成立以来，根据历年事故分析，在每年冬季最冷和夏季最热时组织两次训练，通过20%的课堂理论知识、80%的实操操作，将水上人命救助体现在实战规则中，不断提升队伍的专业技能和战斗力。

10月8日至12日，亲历过今年大暑集训的水上应急救援队长陈文义和大家一起参加培训。具备国际救援联盟资格认证的教官，带领大家接受水上应急救援理念、激流游泳、脱困技术、横渡系统操作等多项技能的考验，让救援队伍掌握从个人到团队的正确救援方法。

通过“演”和“练”，南京市地方海事局不断检验预案的实操性和适宜性，确保一旦出现险情，这支海事专业救援队能快速调遣，真正做到召之能来、来之能战、战之能胜。



南京市地方海事局水上应急救援队。南京市地方海事局供图

据了解，为了更好地提升水上动态监管和应急处置能力，南京市地方海事局紧绷安全弦，每三年修订一次《南京市内河水上交通突发事件应急预案》，明确各部门在应急处置中的分工。

安全是场持久战。在加强自身队伍建设的同时，南京市地方海事局通过与相关单位建立共管水域联防联控协作机制、建立流域安全管理协调机制，实现管理资源共享和应急预警联控联动。

南京市地方海事局集结清污、打捞、堵漏、医疗、消防等社会救援力量共同维护界河水域交通安全。

## 时不我待 做绿色防线的守护者

高质量的发展离不开坐而谋，更需要起而行。只有以敬畏之心对待自然，以持之以恒的精神应对挑战，才能守护蓝天碧水。2019年9月，南京市内河水域海事局参与的南京市内河船舶污染防治及应急管理系统正式启动建设。从10月底开始，到11月之前，六合区内河通航水域码头将先试先行。

面对水网密布监管挑战，海事人在充分调研的基础上，按照“应收尽收、应建尽建、应管尽管、应免尽免”的“四应四尽”原则，以更高的标准、更严措施，在海事窗口、执法一线、船运公司……将相关政策

员接受了岸电这一“新鲜事物”。杨科说。

## 严把关强落实 织牢一张“危防网”

要唱好新时代的长江之歌，写好长江大保护文章必不可少。自长江海事局倡议“共护碧水蓝天、共建美丽长江”，开展“共倡绿色发展、共护长江平安、共治长江污染、共推生态保护、共建美丽长江”活动以来，重庆巴南海事处坚定地绘出了长江巴南段的绿色底色，而这只是重庆海事局扣响“绿色长江”脉搏的一个实践缩影。

据重庆海事局数据统计，今年1至3季度，重庆危险货物进出港吞吐量达8967897吨，载运危险货物进出港的船舶有3634艘次；共计下达船舶防污染方面的行政处罚决定书419份。目前辖区防污染工作压力仍然比较大。

把压力转化为动力，今年以来，重庆海事局务实求是地开展了捍卫美丽长江“365”攻坚行动，并开展了船舶污染风险隐患排查、船舶污染物接收处置大排查、防治船舶污染专项整治、船舶水污染物排放治理、船舶大气污染物排放治理等专项活动，一张严密的“危防网”正在徐徐展开。

“有突发情况提前上报海事部门，并及时做好相关记录……”8月14日，重庆巴南区温度高达35℃，重庆巴南海事处鱼洞海巡执法大队执法人员在辖区发现一艘装载着1200吨原油的船舶疑似有非法锚泊行为，执法人员随即展开调查。据了解，除了日常性工作，重庆海事局还加强了高温季节载运危险货物船舶安全监管，由于监管有力，高温季节期间，重庆辖区危险货物船舶未发生一般等级以上安全事故。

在日前印发的《交通强国建设纲要》中，明确了要严格执行国家和地方污染物控制标准及船舶排放区要求，推进船舶、港口污染防治。重庆海事局表示，将继续抓住一个“严”字，落实一个“实”字，高标准、严要求做好危管防污工作，为交通强国建设积极贡献海事力量。

向船民、船东进行广泛宣传。如今，靠泊码头，通过启动船上“船舶污水回收设备控制与监测系统”，船舶即可将污水存储装置通岸接口与岸上绿色船舶生活污水接收装置对接。南京海事人根据码头靠泊能力、泊位数和吞吐量，因地制宜设计生活污水接收柜容积，并为生活污水存储柜全部安装VITS终端。

点开排污监控平台APP，安装总数、今日排放船舶数量、累计排放量等数据清晰可见。通过手机端，船方可以快速找到附近的污水回收站点，维修人员可以通过回收装置工作状态，对设备进行有效的维护。

在“绿水青山就是金山银山”的生动实践中，南京市地方海事局将逐步在全市内河水域码头、服务区、船舶待闸区推行，形成岸上接收为主，流动船接收为辅的船舶污染物接收体系，实现船舶污染物接收的公共服务保障能力和海事监管能力双提升。

“通过抓好污染源头管理，我们在求新求变中对船舶污染进行预警预控。”南京市地方海事局局长钟康介绍说。

舵稳当奋楫，风劲好扬帆。南京地方海事人将以“敢”的担当，“进”的方向，“实”的作风，不忘初心牢记使命，守住安全底线、生态红线，做辖区高质量发展的捍卫者、守护者、践行者，在革故鼎新中履行让“航行更安全，让水域更清洁”的铮铮誓言。