

### 鼠浪湖喜迎第100艘次40万吨巨轮

# “永远第一艘”监管理念常态化守安全

□ 全媒体记者 陈俊杰 通讯员 刘继波 俞璐瑶/文 华志波/图



△“远卓海”轮正在靠泊。华志波 摄

“‘YUANZHUOHAI’(远卓海)轮,这里是‘海巡0732’,我们正在为你护航,请保持联系。”通过海巡艇上的甚高频,舟山岱山海事处海巡执法大队副大队长肖毅波向“远卓海”轮进行呼叫,同时指挥执法人员密切关注该轮进港动态,整个过程紧张有序。

11月7日8时30分,满载39万吨铁矿石的新加坡籍矿砂船“远卓海”轮在6艘大马力拖轮的协助下,由舟山海事局“海巡0732”艇、“海巡07342”艇和“中国渔政33128”艇护航,顺利靠上舟山鼠浪湖矿石中转码头1号泊位。该船是鼠浪湖矿石中转码头自开港以来靠泊的第100艘次40万吨矿砂船,成为该码头“巨轮时代”道路上的里程碑。

到港超级巨轮艘次从“0”到“1”再到“100”,每艘矿砂船卸货时间从“90多小时”缩减到“40多小时”,鼠浪湖正逐步创造新的历史。舟山海事局秉承“永远第一艘”的监管理念,从无到有构建高效监管模式、从小到大的释放码头中转潜力、从慢到快提升通关便利程度,以专业的业务能力、高效的监管效率、热情的服务态度保障着鼠浪湖矿石中转码头的运营安全,助力重大国家战略落地实施。

## 从无到有构建高效监管模式

“摸着石头过河,战战兢兢的第一艘”,这是肖毅波印象中“巨轮时代”艰难的开端,也是舟山海事摸索巨轮监管的缩影。

作为全国最大的矿石中转码头,自2016年初开港伊始,鼠浪湖矿石中转码头就备受瞩目。这座码头拥有交通运输部、国家发改委布局的7个允许接卸40万吨矿砂船泊位中的2个泊位,依托深水良港、航道交汇和长江沿线广大的经济腹地,主动承接系列国家战略落地的重担。

2016年9月,鼠浪湖矿石中转码头迎来开港以来最大的挑战——首艘40万吨矿砂船“YUANJIANHAI”(远见海)轮试靠泊,这在

当时的宁波舟山港史无前例。“面对的挑战难度难以想象,但没有人想到过退缩。”谈起三年多前的情景,肖毅波介绍,舟山海事部门在毫无经验可循的局面下直面挑战、积极应对,集全局之力做好超级巨轮安全保障准备工作。没有先例就创造先例。该局协调多部门提前介入,从前期船舶试靠和大型矿砂船靠泊监管中一点一滴积累经验,巨轮试靠泊前协调召开40万吨散货船靠泊论证报告评审、蛇移门航道40万吨船舶进港通航水深核查等前期论证会,巨轮进港前又分别召开开船前会、专题协调会、进港扫护协调会等,集各方力量制作形成“远见海”轮

靠泊安全操作手册》,并推出“一船一议”等多项安全举措,最终成功保障这艘巨轮安全靠港。

“‘远见海’轮的试靠泊成功让我们吃下了一颗定心丸,但探索的路还很长。”衢山海巡执法大队执法人员赵怡筠在衢山岛坚守了近四年,他见证了鼠浪湖矿石中转码头的成长。

在首艘40万吨巨轮顺利靠泊后,来自全球各地的40万吨散货船纷纷选择靠泊鼠浪湖矿石中转码头作为卸货港或减载地。于是,建立健全常态化巨轮进出港保障制度和靠泊安全措施迫在眉睫。

舟山海事最不缺的就是迎难而上、在首艘超级巨轮监管经

验的基础上,该局集合全局力量,以岱山海事处为主办单位,编写形成了《鼠浪湖矿石中转码头安全监管手册》,为海事监管提供了理论支持;通过组织码头相关单位定期开展安全管理座谈会和开放式船舶安全检查,不断完善和优化海事监管流程,以闭环要求建立监管平台;全面加强船舶及其装卸作业的现场监管,重点把控到港船舶技术状况、船员履职能力、装卸作业中的规范化操作等,建立完善船舶征信机制,实施精细化管理。

很快,围绕40万吨矿砂船的海事监管体系逐一建立,一艘艘超级巨轮在舟山海事部门的护航下纷至沓来。

## 从弱到强提升海事监管能力

步入生产正轨的鼠浪湖矿石中转码头,铁矿石接卸量迎来井喷式增长。

据统计,截至今年10月底,该码头铁矿石吞吐量累计已达1.43亿吨,接卸量突破7000万吨。

“已经数不清第几次为40万吨大家伙护航了。”衢山海巡执法大队执法人员汤光鹏说,“就跟对待第一艘次一样,每一艘巨轮进港我们都会护航,无论工作天还是节假日。”一次,在40万吨船舶“青岛海”轮进港时,因为大风影响,洋山航道涌浪较大,现场护航的海巡艇摇晃得厉害,风浪掀翻了所有可移

动的东西,摔坏了洗衣机,砸坏了洗脸台,部分艇员也发生了晕船。但海巡艇上的海事人员强忍着晕船的痛苦,依然坚持在驾驶台联系过往船舶,拦截欲抢船头的渔船,保障着巨轮进港安全。

巨轮进港后的海事安全监管同样在不断加强。

“我们在实际监管中不断探索,创新推出了‘四强化’的现场监管方法,海事监管和保障水平得到显著提升。”赵怡筠介绍,该局在40万吨巨轮常态化到港作业的情况下,积极创新,提出了“强化与码头、船舶、检测机构等单位的沟

通协作,强化到港船舶技术状况和船员履职能力的把控,强化作业现场规范化操纵和强化恶劣天气前预警预控”等现场监管法则,对到港外轮逐步实现常态化PSC检查,同时有序推进到港船舶燃油质量监督及船舶防污染监督检查工作等各项工作。

“有时我们也根据需要,选择驻船监管。”肖毅波介绍,舟山海事部门在加强远程监控的同时,必要时还会上船驻守。

第二艘次进港的40万吨船舶“巴西”轮靠泊时正值大潮汛,为了保障大潮汛期间船舶稳泊安全,海

事人员连续2天驻守在船上。看见海事人员因彻夜不睡而肿胀的眼袋,外籍船员纷纷对他们竖起了大拇指。

该局还积极为码头方建言献策,指导建立和完善各项规章制度,并助力码头产能全面释放,推动实现卸船码头组合靠泊、300米以下船舶全天候靠泊和40万吨船舶同日离靠泊等。此外,该局还组织了蛇移门40万吨航道水深通航安全核查、进出港航道和作业配套设施规划研究,推动鼠浪湖矿石中转码头通航环境和靠泊泊条件持续改善。

## 从慢到快提升通关便利速度

“鼠浪湖,非常棒!这里的通关速度非常快。”“远卓海”轮在靠妥码头后,海事、海关等部门立即进行了联合登临检查,该轮船长SINCH SUSHENDER PAL介绍,这是他随该轮第2次到访鼠浪湖,印象最深的便是越来越快的通关速度。

为提升政务办理效率,舟山海事局对标“最多跑一次”和“就近跑一次”改革目标,创新推行“互联网+政务服务”模式,开发海事业

务网上申报系统,并为行政相对人提供专业指导。目前,鼠浪湖矿石中转码头涉及的主要海事审批业务基本实现网上办理,真正实现了“一次都不跑”的便利。

国际贸易“单一窗口”应用是另一大亮点。2018年以来,舟山海事局在中国(浙江)自贸区先行先试,在全国海事系统中率先实现国际贸易“单一窗口”标准版运输工具申报全程“无纸化”通关。

“与以前相比,现在的通关速度快多了,为我们带来了实实在在的便利。”“远卓海”轮代理小周介绍,国际贸易“单一窗口”简化了审批流程,取消了44种70余项共计150页左右的纸质材料,帮助代理结束了船舶通关手续办理一度需要定海、岱山、衢山、鼠浪湖四处奔波,口岸单位间来回审批的历史,整体办理时间缩短至2个小时。

海事服务手段也在不断丰富。

针对鼠浪湖矿石中转码头典型的离岛特点,舟山海事局推出一整套简便易行的保税货物免征核销手续,建立了货主(货代)申报,分支局和海事处两级审核,通关中心集中核销的简易流程,同时,对保税信用征管环节进行优化,调整担保方式,允许资信良好、管理规范的企业以代收代付保函的方式提供担保,有效减少了企业资金占用,并加快了物流速度。

11月8日,天气略微带着凉意,一大早,船员小陈就来扬州海事政务大厅办理业务。在政务大厅旁边的“船员之家”里,放有饮水机和纸杯,有的杯子里还盛放着温热的茶水,供前来办理业务的人取用。这是扬州海事部门“美丽政务窗口”的便民举措之一,记者发现,除了饮水机和纸杯,政务大厅中还有自助手机充电器、自助打印机等便民设施,船员还可以在“船员之家”中休息,免费查阅海事的业务公告和最新刊物。“这些细节让我们感受到了切实的便利,心里很温暖。”小陈说。

打造“美丽政务”仅仅是扬州海事局服务地方经济发展的一个方面。近年来,扬州海事局通过创新举措、精心服务,为港口发展护航、为企业转型助力、为民生发展助力,逐渐成为服务扬州经济发展的海事排头兵。

## “海事保障”助力港口吞吐量破亿吨

今年1月10日,从“助推长江扬州段高质量发展、庆祝扬州港跨入亿吨大港行列”专题座谈会上传来消息,2018年长江扬州段港口货物吞吐量达1.03亿吨,历史上首次突破亿吨大关。

扬州港口货物吞吐量跨越亿吨门槛,离不开长江南京以下12.5米深水航道工程释放出的利好,更离不开扬州海事部门的全力保障。在扬州港江都港区的泰富码头,一艘货轮满载货物从这里出发,该轮船长告诉记者,得益于海事网络审批流程的优化,货轮进港前只需要通过手机APP便能够提前办理相关流程,十分便利。数据显示,2018年扬州海事保障扬州港(一港三区)船舶安全抵离6.05万艘次,货物吞吐量大幅提升。今年上半年扬州海事保障扬州港(一港三区)船舶安全抵离4.03万艘次,同比上升27.16%。

据了解,为保障实现扬州港口吞吐量破亿吨,扬州海事局对基层海事处辖区和监管模式进行改革与调整,优化了辖区管理事权,增强信息化手段运用等,监管、服务、保障能力实现新的突破;大力支持沿江涉水重大工程建设,加快推进辖区口岸开放,极大地便利了港航企业和人民群众。

同时,扬州海事局通过认真践行“嘶马树精神”,创新运用“五可”(即可定义、可量化、可操作、可考核、可追究)工作法,积极落实事故预防预控,加强恶劣天气监管规律的研究,主动为“防污攻坚”专项行动贡献力量,积极推动扬州市政府出台实施《船舶污染物接收转运处置监管联动单制操作指南》,江都港区在江苏全省范围内率先免费接收靠港船舶生活污水,推动扬州港口(化工园区)应急物资储备库正式启用,提升了辖区应急处置的能力,均有效保障了扬州实现“亿吨大港”目标。

## “海事力量”推动造船企业转型

今年8月13日晚,因交船时间临近,扬州海事辖区一家船厂法人焦急万分地来到扬州海事局,申请对新造船舶开展完工重要日期确认,希望能够抢在交船合同期截止前交船。该局连夜协调船检、船东等相关方,最终仅用1天,为该轮实施了完工重要日期确认,获得船厂、船东一致好评。

“目前扬州境内近百公里长江岸线上,密布着金陵船舶、中远海运、新大洋船厂、中航鼎衡、中船澄西等诸多造船企业,仅中远海运一家的年造船产量就达到数百万载重吨。”扬州海事局政务中心主任赵立俊介绍,据不完全统计,扬州造船企业规模造船总吨占全省三分之一,一直以来,扬州海事局结合辖区船舶修造厂多、造船量大等特点,积极服务辖区船厂,倾力为船企高质量发展提供优质服务,营造高效营商环境。

造船企业要转型发展,海事服务要跟上。赵立俊告诉记者,海事部门会定期对造船企业进行走访,了解企业生产计划安排和发展困难,将服务关口前移,以便在新造船下水、试航时能尽快帮助指导企业制定完成切实可行的应急措施和应急预案,并联系西等诸道造船企业,仅中远海运一家的年造船产量就达到数百万载重吨,试航水域桥梁多,但无论如何危险,扬州海事人始终秉持专业的服务精神,靠前服务,提前介入,助力扬州造船业发展。”赵立俊说。

记者了解到,今年江苏海事局和扬州市政府签订了战略合作协议,将积极支持扬州发展具有国际竞争力的特种船舶和海洋装备高端制造业,推动船舶产业向大船、高附加值转型升级,优质服务新造船舶下水试航,简化审批程序,优化受限船舶护航措施,推动船舶企业做大做强。

## “美丽政务”提升民生获得感

“当时船员次日就要上船,没想到通过海事的‘绿色通道’,当日就把海船船员合格证办下来了。”说起去年11月26日的那次紧急求助,扬州鸿翔船务有限公司王爱芝依然印象深刻。

王爱芝介绍,由于原先船上的船员遇特殊情况需要紧急下船,公司须紧急派送一名新的船员上船。当日上午,他们前往扬州海事局政务中心,前来申请加急办理船员宋某某的合格证书。扬州海事局按照“美丽政务窗口”建设要求,特地开通“绿色通道”,以优先办理、缩短办结期限的方式,当日下午即办结了该船员的合格证书。

以更优质、更方便、更快捷的服务增强民生获得感、幸福感,是扬州海事不懈的追求。近年来,扬州海事局深化改革,完成海事事权成果的转化运用,共确立7类事权运转模式,梳理出内外部事权300余项,成功实现40项内部管理事务的电子化流转,明显提升了行政效率。另一方面,扬州海事局着力构建“全时段、全区域、全方式、全标准化、全品牌化”的“5A”政务服务体系,打造“美丽政务窗口”,在全辖区范围内推广网上申报模式,采用对外培训、座谈研讨等方式,广泛宣传各类申报系统,充分利用海事综合服务平台、协同管理平台、综合管理平台等,实现海事业务外网申报、内网审批的无缝衔接,大力推进不见面审批,提升办事效率,创新推出了静态业务“24小时电子申报审批”、开辟了集装箱船舶“绿色通道”、“24小时全年无休”服务制等许多便民利民的举措,受到船员、企业的一致好评。



## 全力打造现代化水运体系和国际海港枢纽

(上接第1版)

聚焦“丝路海运”品牌建设,打造“一带一路”国际航运重要枢纽。持续优化港口营商环境,落实支持自贸区深化改革创新举措,探索研究构建福建省交通运输领域新一轮高水平对外开放的港航政策体系。推进航运业态、技术、运营模式创新,构建与中欧班列无缝衔接、陆海联动、东西双向互济的国际贸易新通道。加大“海丝”航线培育力度,优化拓展航线布局,将“丝路海运”打造成为具有国际竞争力的世界知名综合物流品牌,为福建建设“21世纪海上丝绸之路核心区”提供更加优

质高效的港航服务。积极推动福建港口企业与“海丝”沿线国家的交流合作,鼓励福建省航运企业赴海丝节点港口设点,拓展与境外港口的开发合作运营,打造“一带一路”沿线国家共商共建共享的特色平台。深化闽台航运交流,拓展对台“三通”业务,加快推动“新四通”,推进向金门马祖海上,大力发展闽台海上直航和海上快件物流,进一步提升对台服务水平,促进两岸人员便捷往来。

聚焦拓展港口物流新业态,构建安全、便捷、高效、绿色、经济的港口物流体系。推动大数据、互联网、人工智能、区块链、超级

计算等新技术与港口航运的深度融合,发展智能航运、自动化码头;结合福建“智慧交通云”建设,建立港口航运大数据中心体系,建设智慧港航。强化节能减排,加快推进港口岸电系统建设,实现岸电供应常态化,引导靠港船舶优先使用岸电;推进船舶更新升级,全面实施新生产船舶发动机第一阶段排放标准,推广使用电、天然气等新能源或清洁能源;加强污染防治,推进油气回收和港口船舶污染物接收处置设施建设,加强码头扬尘污染治理,提升沿海港口码头污染防治能力。加快运输结构调整,不断优化船舶

运力结构,发展大型化、现代化、专业化船舶;大力发展铁水联运、水水中转,加快疏港铁路建设,引导矿石、焦炭等大宗货物集疏港运输向铁路或水路转移。

聚焦推动行业治理现代化,构建优质高效的港航服务保障体系。坚持法治引领,进一步完善行业法规标准体系,力争出台《福建省渡运管理办法》,推动修订《福建省航道条例》和《福建省港口条例》;充分发挥法制机构和行业法律顾问作用,探索港航系统专家论证和风险评估工作机制,确保管理决策科学化、民主化和法治化。深化“放管服”改革,在

全省沿海地区推广船舶证书“并联办证”工作机制,深化内河船舶“多证合一”改革,推行网上办理,探索“多证联办”“多检联办”。强化安全监管,推广应用省级港口危险货物安全监管综合服务平台,开展省级港口危险货物第三方机构安全指导服务,强化港口安全风险分级管控,推动构建双重预防的港口安全管理体系。推动建设“信用港航”,全面实施市场准入负面清单制度,加强港口生产、水路运输以及水运工程建设市场信用信息管理和诚信化管理,构建统一开放、竞争有序、科学完备的港航信用体系。坚持以

人民为中心,推进港航文化品牌建设,鼓励科技创新,大力选树和宣传先进典型,健全正向激励和容错纠错机制,努力打造忠诚、干净、担当的高素质专业化港航干部队伍。

当下有为,未来可期。福建港航系统将不断增强责任感、使命感、紧迫感,找差距,补短板,准施策,进一步发挥港口岸线资源优势,加快构建“能力充分、服务高效、开放融合、平安绿色”的现代化水运体系,加强与“海丝”沿线国家和地区航运交流合作,为建设新福建,推动高质量发展落实赶超作出新的贡献。