

福建海事局抓紧安全责任“牛鼻子”

在客渡运监管中书写“民生答卷”

久久为功 监督企业落实主体责任

推进客渡运治理体系及能力现代化的核心是让客渡运企业自身理念实现从“要我安全”到“我要安全”的转变。

为此，福建海事局从督促客渡企业落实主体责任，指导企业从严从实抓好客渡船安全运营，帮扶指导企业建立健全安全与防污染管理制度，多措并举着力改变村委会代管船舶现象，积极做好第四批适用NSM规则客运船舶的宣贯动员工作，提升辖区客渡运企业岸基管理的规模化、企业化、专业化管理水平。

“公司设在偏远岛屿上，岸基是村里老人帮忙管理，安全管理制度零散驳杂，甚至有时船舶配员都不齐。”这是福州海事局执法人员陈恩对长乐松航海运公司检查的最初印象。为切实督促企业将主体责任落实到位，福州海事局从从严处罚、从细服务，还派遣定点联系人点对点精准指导企业制定实施安全管理制。

“在福州海事局的监管指导下，公司安全制度全了，专业人员齐了，旅客坐得放心，坐得舒心，我晚上也能睡个安稳觉了。想想以前，真的不应该，也没必要。”松航公司总经理王某介绍。

仅今年以来，该局共推动17家客渡航运企业、68艘客渡船纳入第四批NSM规则管理。截至目前，辖区建有37家公司管理经营着243艘客渡船，船舶岸基公司化管理率已由原来的不足60%提升至93%，客渡运企业化、专业化治理成效显著。

“我们还推动船东加大岸基对船舶的支持力度，着力提升客渡运船舶安全技术状况，及时淘汰安全状况不佳船舶，推动客渡运治理全面提质增效。”林云山说。

走好一步棋，激活一盘棋。2019年以来，福建辖区共淘汰老旧客渡船16艘，新建投入使用船舶6艘，计划新建船舶13艘，辖区客渡船舶得到有效降低。

真抓实干，埋头苦干，在务实功、求实效上下功夫，福建海事局将推进客渡运治理体系及能力现代化的蓝图变为现实。

全媒记者 王有哲 通讯员 左兵团



福建海事局执法人员开展客渡船现场检查。福建海事局供图

凝聚合力 推动地方落实属地责任

为从根本上解决渡运安全“谁来管、管什么、怎么管”的问题，福建海事局创新传统治理路径，紧盯住地方政府属地管理责任这个“牛鼻子”，持续打造以地方政府牵头、多部门齐抓共管综合治理格局，奏响了水上美好出行的新篇章。

2019年年初，福建海事局起草并推动福建省人民政府专门就沿海渡运安全管理的通知，首次清晰界定了政府属地管理责任、部门行业管理责任、企业安全生产主体责任和海事监管责任的内涵和边界，并成功将渡运安全列入地方政府年度安全生产目标考核。

2020年，福建海事局联合交通运输部共同起草并推动福建省人民政府顺利出台《办法》。《办法》填补了我省客渡运立法空白，其出台实施将对推动渡船标准化、船员适任化、渡口规范化、运营专业化、管理法治化产生深远影响，也必将为构建福建辖区渡运管理“共建、共治、共享”工

作新格局发挥重要的基石作用。”福建海事局副局长宋剑华介绍。

在三级海事机构的齐力推动下，客渡运综合治理的动能进一步汇聚：福建省安委办对各地市政府年度考核中首次采用福建局制定的渡运目标考核细则；泉州市、平潭管委首次同意由海事部门代替地方政府实施渡运考核；厦门、漳州、宁德市政府纷纷出台关于进一步强化涉客船舶治理的专项文件……

为解决海岛居民“出行难”，福建海事局还积极协调地方政府将渡口码头更新改造和航线布置纳入政府公共交通体系建设，着力推动渡口码头配备安全设施、专门工作人员和实施旅客实名制，协调地方政府牵头相关涉海部门加大对海上养殖非法侵占航道、非法渡运等问题的专项整治力度。

仅2019年以来，在各级政府牵头下，福建辖区渡口码头更新改造20个，计划纳入改造13个，客渡航线优化布置14条，辖区182个渡口码头基本设施和管理人员配备率已由原来的不足30%提升至59%，

与交通运输、公安边防、海洋渔业、港口航道等部门不定期开展联合执法行动80余次，辖区客渡码头基础安全管理和通航安全环境得到较大提升。

同时，针对辖区常年气象海况状况较为恶劣的情况，推动气象部门在客渡运水域建成和在建风力监测点35个，可获得专项气象信息服务的客渡船覆盖率由原来的不足50%达到当前的95.3%；积极协调推动船级社、船舶设计公司、船方对客渡船抗风等级重新校核提升，并协调相关方根据辖区实际从规范新建船舶抗风等级。

2019年以来，辖区共推动完成客渡船抗风等级提升25艘，极大提升了辖区客渡运使用效能、便利了人民群众安全便捷出行。家住莆田南日岛的林先生告诉记者，“以前每逢中秋节等传统佳节回家陪父母过节，经常由于风力太大船舶停运回不了家，现在渡船抗风等级提升以后，都没有发生过船舶停运，滞留岛外的情况，回家更方便也更有安全感了。”

狠抓落实 压实海事安全监管责任

“我们始终坚持把客渡运安全作为海上安全监管和具体落实总体国家安全观的重中之重，不断探索实践，逐步形成了具有福建特色的客渡船安全监管与服务体系，为满足新时期百姓安全出行需求、提升客渡运治理体系和治理能力现代化夯实了基础。”8月24日，福建海事局局长徐增福接受记者采访时表示。

8月1日，由福建省人民政府公布实行的《福建省渡运管理办法》（以下简称《办法》）正式生效，该《办法》是福建省首部渡运管理地方规章，依法规范了渡运管理活

动，对打造安全、便捷、舒适的渡运公共交通体系具有重要意义。

客渡运治理有“温度”，“民生答卷”有“厚度”。近年来，福建海事局通过对内连续4年开展客渡运安全监管专项行动，对外加大与地方政府、交通、气象等部门合作共建，初步构建了新时期福建沿海客渡运“共建、共治、共享”综合治理格局；2019年，该局协助福建省人民政府专门就沿海渡运安全出台管理意见，首次将渡运安全纳入地方政府安全生产考核指标；2020年，推动《福建省渡运管理办法》出台，开启了渡运安全长治久安的全新篇章……

狠抓落实 压实海事安全监管责任

福建海岸线曲折绵长，港湾众多，岛屿星罗棋布，沿海地区现有客渡运航线120条，客渡运码头182个，客渡船260艘，年客渡运量约4480万人次。新形势下，客渡运安全监管如何更快捷、更精准、更有效？

福建海事局精准把脉，着力推动客渡运安全监管工作由传统经验式管理、人海式监管向现代法治化管理、信息化监管转变。

履职尽责是基础。近年来，福建海事局出台了《关于全面推进客渡运船舶安全监管工作指导意见》，结合辖区实际建立客渡运安全监管“九项制度”，着力“六个严抓”，逐步建立健全“法规说得清、船东听得着、海事管得住”的监管机制，突出加强客渡运现场检查力度，强化节假日等重点时段客流高峰管控，严盯船舶落实恶劣天气禁航措施，严打各类客渡运违法行为，辖区客渡运安全形势持续稳中向好。

“今年，我局组织开展了客渡运安全监管‘回头看’活动，对辖区客渡运船舶安全监管中长期悬而未解的重点、难点和风险点问题进行系统梳理，制定了覆盖4个类别、10个方面、29个具体项目的工

作清单，以‘钉钉子’精神分类施策、精准发力，对安全隐患采取清单销号管理。截至7月，已实现时间过半、任务过半的工作目标，辖区客渡运安全隐患排查治理率达60%。”福建海事局船舶处副处长林云山介绍。

福建辖区客渡运点多、线长、面广，有些渡口更是在孤悬海外的偏远岛屿，如何才能保证监管覆盖到位，安全不留死角？福建海事局把目光投向了信息化建设，用信息技术赋能客渡运治理，促进海事监管提质增效。

近年来，该局持续强化电子巡航，开发应用客渡运安全监管信息化平台，划拨400万专项资金为辖区71艘客渡船增配AIS设备，为48个渡口安装CCTV监控等。截至目前，辖区260艘客渡船已100%安装AIS，182个客渡码头已安装114个CCTV，CCTV覆盖率由原来的不足40%已达到当前的62%，新时期辖区基于监管平台、VTS、CCTV、AIS等信息化技术支持的客渡运监管效能得到彰显，有力实现了“底数清、台账全、看得见、控得住”的管理目标。

2020年“长航局科技奖”

特等奖

项目名称：长江南京以下12.5m深水航道一、二期工程建设维护全过程模拟技术研究及应用

完成单位：上海河口海岸科学研究中心、长江航道规划设计研究院 本项目很好地探索了模型技术在长江黄金航道建设维护中的应用，取得了创新性的技术进步，并且已在长江南京以下12.5m深水航道建设维护过程中得到了广泛的应用，解决了长江南京以下径潮流河段泥沙运动关键参数选取、复杂河段航道布置模型研究技术、特殊动力环境下软体排抗掀稳定分析及航道月度维护量预测技术指导航道疏浚组织安排的关键技术难题，为“建设好、维护好”长江南京以下12.5m深水航道提供了直接成果论证。研究成果取得了显著经济效益。本项目提出的模拟研究技术，为项目单位新增合同额约为554.2万元。

一等奖

项目名称：新水沙条件下长江中下游槽调整与航道演变规律研究 完成单位：长江航道规划设计研究院 本项目首次发现了芦家河沙泓中段出现了卵石输移形成浅包碍航的新问题，还发现了发现了长江中游不同类型分汊河段存在“短汉发育”现象等。研究成果已成功应用到宜昌至荆门河段航道整治工程、荆江河段航道整治工程、长江干流武汉至安庆段6m深水航道整治工程的前期及设计中，同时精准预测芦家河水道及

太平口水道短期变化趋势，明确年度维护重点，为航道维护策略的制定提供技术支持。研究成果在枢纽下游河段航道整治工程中均有较好的通用性，为长江及汉江等枢纽下游航道整治工程提供借鉴。

项目名称：北斗技术在长江干线公务船（海巡艇）上的应用研究 完成单位：长江海事局、长江通信管理局、武汉理工大学

本项目首次在长江干线船舶终端上研究使用北斗芯片，接入更多船舶状态信息和船舶服务信息，点对点、点对多的发送安全信息、气象信息、事故信息等，解决了岸岸通信最后一公里短板。改变了长江船舶GPS系统一枝独秀的局面，结合北斗差分信息，为涉水用户提供了米级到厘米级的定位服务，满足不同用户需求，为长江上北斗系统的全覆盖、全替代以及常态化应用奠定了基础。项目中的成果《面向多业务的岸岸公共信息终端》获国家新型专利证书，发明专利《利用AIS和无线公网接收北斗差分信息的方法和装置》获国家知识产权局初步审查合格。目前，结合项目成果研发的北斗终端已在长江干线321艘公务船、1028艘客、渡船安装推广。

项目名称：长江口深水航道利用边坡自然水深提升通航效率关键技术研究及应用 完成单位：交通运输部长江口

航道管理局、长江航务管理局航道与通航管理处、长江航道局、中交上海航道勘察设计研究院有限公司、上海河口海岸科学研究中心

本项目成果在河口航道边坡自然水深利用标准、河口区域多波束高精度测量、基于标准的多维泥沙数模构建、超宽交会对接疏浚施工影响研究等方面取得了创新性的技术进步，并且在边坡水深利用总体方案及航道维护中得到了有效的应用，科学解决了超宽船舶通航与有限的航道资源之间的矛盾，有效提升了长江口深水航道通过能力。研究成果的应用提升了航道通过能力和服务水平，为长江经济带与海上丝绸之路的对接和物资交换提供了更加高效、畅通的水运通道。据估算，基于本项目研究成果的长江口深水航道利用边坡自然水深提升通航效率总体方案实施后，试运行期2018年1月1日至2019年11月30日期间长江口深水航道边坡自然水深利用产生直接经济效益约3.66亿元。

项目名称：武汉段I标智慧工地建设方案及应用实践 完成单位：长江航道整治中心、长江航运发展研究中心、长江宜昌航道工程局

本项目结合武汉段I标施工管理现状及航道工程智慧工地建设目标与功能，开展智慧工地平台应用方案设计，运用云计算、大数据、物联网、移动互联网等现代化信息技术，采用HT-

MLS技术，自主开发了视频推流引擎，将传统航道工程施工管理进行互联网升级改造，包括远程视频监控、视频识别、车船定位监控、水位水质监测、船舶用电安全监测、施工环境监测、基于BIM的项目管理等功能模块；并集成各应用系统于智慧工地管理平台。开创了全新的“互联网+航道施工管理”的智慧工地管理模式，大力促进了工程管理的智能化、可视化和精细化，是航道工程施工管理模式和手段的转型和升级，全面引领了航道工程智慧工地建设的方向。目前已在武汉段I标项目部建设完成并投入使用，大幅提升了武汉段I标施工管理水平和效率，开创了航道工



绿色长江。本报资料室供图

程智慧工地从建设方案到应用实践再到产生效果的先河。

项目名称：长江过闸船舶吃水检测装置应用技术

完成单位：长江三峡通航管理局 本项目深入结合长江经济带、长江黄金水道等国家战略发展需要，紧扣综合交通运输发展的时代脉搏，分析论证了吃水检测系统应用工作流程、船舶过闸安检及交通组织流程，以及船舶通过吃水检测装置的航路航法等重要研究结论，填补了国内外在过闸船舶吃水自动检测技术的空白。投入运用后，服务三峡河段过闸船舶安全检查工作，取得良好的实施效果：一是有效缩短船舶过闸时间（较人工检查可缩短20-25min）；二是保证了船舶过闸安全，有效杜绝了船舶谎报吃水和超载的安全隐患；三是在一定程度上船舶少报现象得到遏制，自2018年6月1日实施过闸船舶100%安检工作后，截至2019年底共提高统计通过量约3000万吨。

长航局中青年科技创新领军人才

项目获得中国航海学会、中国智能交通协会、长江航务管理局奖项。

程海峰（上海河口海岸科学研究中心副研究员）

程海峰同志主要从事河口泥沙、地貌、航道治理以及内河航运安全等方面的科研工作。12年来，他先后负责长江口航道治理维护科研项目、交通运输部西部建设科技项目、上海市建交委重大科技项目、国家标准制修订项目等20余项。多项成果达到国际先进或国内领先水平，先后荣获省部级科技奖、测绘工程奖、咨询成果奖共13项，在《水科学进展》《人民长江》《水运

工程》等期刊上发表学术论文30余篇，其中EI收录3篇，参与编写专著1部。

该同志科研工作业绩突出，先后被授予长江口深水航道维护工程立功竞赛先进个人、上海市重点工程实事立功竞赛优秀建设者、长江航道局和长航局青年岗位能手、交通运输系统和长航局优秀共产党员荣誉称号。

刘振嘉（长江三峡通航管理局高级工程师）

刘振嘉同志长期从事通航建筑物运行维护技术研究工作，由其主持和参加的一批枢纽通航技术研究所形成

的技术成果，已转化应用于生产一线，对确保世界上规模最大、技术难度最高、通航环境最为复杂的三峡—葛洲坝梯级枢纽通航安全高效运行，发挥了重要的技术支撑作用，同时通过科技研发培养了技术人才，促进了三峡通航管理局科研实力的提升。

近年来，他负责了三峡通航管理局水运新通道建设前期对外技术联系，组织开展了预可研阶段的研究工作；作为三峡后规划项目“完善三峡通航应急预案研究”的主研人员，牵头开展了专题三“三峡、葛洲坝闸检修模式优化研究”；参与起草部令《通航建筑物管理办法》，参与行业标准《通航建筑物维护技术规范》《通航建筑物运行方案编制导则》的制定，进一步规范了内河通航建筑物的管理。

长航局重点领域创新团队

生态航道创新团队 长江航道规划设计研究院

在全面推进生态文明建设的时代背景下，生态航道已经成为内河水运建设的发展趋势。“生态航道”创新团队是近期在长江中下游生态航道建设的探索与实践形成的。

团队核心成员均为年富力强的具有硕士及以上学历，或工作经验丰富的中青年优秀工程人员，研究范围包括航道整治工程规划与设计、水生态环境保护与修复工程技

术、生态环境监测河流动力学和河道演变、河道治理与水资源综合利用等等，具备深入开展航道工程与生态、河流动力等多学科交叉研究的能力。

该团队在航道生态整治技术方面进行了积极探索，取得了部分成果并已在长江中下游航道治理中得到了运用和推广，增强了长江航道的生态功能。其中，长江中游荆江河段航道整治工程荆门溪至熊家洲段工程被交通部列为全国内河航道生态环保示范工程。

郭涛（长江航道规划设计研究院高级工程师）

郭涛同志主要从事智能航道发展研究、航道信息化规划与建设、航道工程BIM设计、BIM技术研发与推广应用等相关工作。

该同志带领团队成功研发可适用于航道工程的BIM技术，填补国内空白。完成“长江中游新洲至九江河段航道整治二期工程”“长江干流武汉至安庆段6米水深航道整治工程”等重大航道整治工程的BIM设计工作，实现长江航道新开工整治工程BIM技术应用率100%。

近年来，该同志主持航道科研、设计类项目30余项，其中国家级项目2项，省部级项目10项，多个科研