

编者按：

交通运输新型智库联盟成立以来，推动了各方对交通强国建设等重大战略实施积极建言献策，发挥了推动科学决策、提升决策水平的“智囊团”作用。本期“交通智库之声”继续精选专家观点，敬请读者关注。本栏目文章仅代表作者本人的观点。

2024年长江口航道产生经济效益超220亿元

本报讯(全媒体记者 孙木子)6月13日，记者从《2024年度长江口航道经济效益评估》成果验收会上获悉，2024年，长江口航道合计通过总货运量16.99亿吨，产生直接经济效益222.29亿元，拉动GDP增长1714.09亿元，有力保障了长三角一体化发展、长江经济带高质量发展等国家战略的实施。

据介绍，长江口航道经济效益与航道治理费用的比值，已从2011年的

5.55倍一路攀升，至2024年已达到11.2倍。这一显著的提升，无疑深刻印证了长江口航道“小投入、大产出”的经济效益特色，凸显了其独特的经济价值和巨大的发展潜力。

记者了解到，自2011年长江口12.5米深水航道投入运行以来，通过长江口航道的货运总量高达194.27亿吨，共计产生直接经济效益1932亿元，拉动GDP增长19078亿元，带动财政收入增加3731亿元。

强化基础设施和装备建设 支撑海事高质量发展

□ 张展 徐振 程金香

海事承担着保障水上交通安全、保护海洋环境、保障船员整体权益和维护国家海洋主权的职责，涉及安全、经济、社会、生态等领域，是维护总体国家安全和经济社会发展的重要力量。海事基础设施和装备作为支撑海事管理工作的硬件基础，在提升水上交通安全监管与服务能力，推动交通强国建设和水运经济高质量发展方面发挥着不可替代的关键作用。

海事基础设施和装备作为支撑海事管理工作的硬件基础，在提升水上交通安全监管与服务能力，推动交通强国建设和水运经济高质量发展方面发挥着不可替代的关键作用。

海事履职需要强大的基础设施和装备

海事基础设施和装备对海事履职意义重大。

——加强海事基础设施和装备建设是维护国家海洋主权的现实需要。

海洋领土是国家领土不可分割的组成部分，海洋主权更是国家主权的重要延伸。近年来，随着海洋资源开发价值不断提升，我国海洋权益面临诸多挑战。强大的海事基础设施和装备是捍卫海洋权益的坚实后盾，进一步发挥常态化海事执法力量的作用刻不容缓。

——加强海事基础设施和装备建设是提升海事监管能力的必然选择。

航运业的迅猛发展带来水上交通流量的

不断增大，船舶大型化、专业化趋势明显，海事履职面临严峻考验。覆盖全面、布局合理的海事基础设施和装备体系，能对船舶航行秩序进行高效管理，改善通航环境，降低污染损害，确保水上交通安全形势持续稳定。

——加强海事基础设施和装备建设是提供便捷优质服务的重要途径。

海事服务水平直接影响到航运企业和广大船员的利益，关系到我国航运业的发展环境。数字化、智能化的海事基础设施和装备能让行政相对人通过网上办事平台便捷办理各类海事业务，及时获取气象等信息，减少办事时间和成本，保障船舶安全航行，促进社会满意度提升。



万吨级海巡船“海巡09”。

基础设施和装备还需进一步完善

面对“十五五”新形势需要，海事基础设施和装备还需进一步完善，但建设过程尚面临以下几方面问题。

第一，项目建设外部环境趋紧。

——支持系统建设项目投资规模大幅缩减，规划项目执行压力大。“十四五”以来，受港建费停收等因素影响，支持系统建设项目特别是海事项目建设资金严重缺乏，持续供给能力不足，基础设施和装备建设进展缓慢。

——项目要素保障难度加大，用地用海环保水利等手续办理要求高。近年来，国土空间规划、生态环境分区、河湖水域岸线等空间管控体系要求愈发严格，海事项目选址和建设审批困

难，部分规划项目面临难以落地的问

题。

第二，布局和结构有待优化提升。

——设施布局不够完善，覆盖面不全，难以形成监管合力。目前的船舶基地缺少在深远海和重点方向战略支点的布局，部分新增重点监管水域缺乏配套基地保障，现有船员评估设施不能满足广大船员对常态化评估考试的需求。

——装备结构不够合理，船舶老化严重，空巡力量建设滞后。老旧船艇众多，故障率普遍较高，存在安全隐患。大中型和钢制巡逻船艇偏少，对恶劣气候水域的适应性差。可执行长续航搜救

巡飞任务的中远程航空器配备不足。

第三，绿色智慧发展不能适应新形势需要。

——绿色发展水平不足。部分溢油应急设备库存设备老化严重，缺乏现代溢油监视和检测手段以及自动报警措施，大型设备缺少吊装和搭载平台。水上危化品应急装备配备不足，缺乏危化品应急物资设备及处置能力。

——智慧发展水平不足。业务数据仍存在标准不统一、一数多源等问题，数据共享和业务协同困难。无人机、无人船、卫星通信导航遥感等新装备、新技术在海事领域应用有限。数字航保服务产品难以满足用户多元化需求。

基础设施和装备建设成效明显

以江苏海事局和东海航海保障中心为例，近年来基础设施和装备建设成效明显。

船舶感知和通信能力稳步提升。长江江苏段接入35座雷达站，基本建成世界上规模最大的船舶交通管理系统(VTS)区域监控网，沪苏VTS覆盖水域实现了“一次性船位报告”和特定船型“一程式进出港”。建设和接入1200余路视频监控点，视频监控覆盖长江江苏段重点水域。完成东海海区GMDSS通信网统一改造和大船AIS基站VDES升级试点改造测试，实施上海海岸电台改造工程。

立体监管和快速反应能力持续加强。累计建成入列各类巡逻救助船艇上百艘，包括百米级、60米级、40米级、30米级、20米级及以下各种船型。形成以大型船为引领，中型船为骨干，小型船为主力的大中小匹配、快慢结合的巡逻救助船艇体系。配备多旋翼无人艇100余架，搭载多种任务载荷，实现与巡逻船艇的协同巡航和立体化监管，进一步增强了日常巡航执法、重点水域长期值守、突发事件快速响应能力。

基地基站和应急物资布局逐步完善。累计建成监管救助综合基地2处、基地3处、工作船码头2处、船舶溢油应急设备库5处、趸船约80艘。新增和升级改造水文

站7座，补点建设CORS站26座。持续推进厦门刘五店航标基地、大型测量船码头、朱家浜航标基地改造等一批建设项目。各类基地站设施布局进一步完善，基本满足船舶靠泊需求，有力支撑了交通组织管控、巡航救助、溢油应急和航海保障能力。

监管和服务一体化系统初步构建。深度参与智慧海事监管系统建设，在全国海事推广应用，整合分散的海事政务服务，统一升级海事通APP，提供7大项功能。建成长江干线船舶水污染物联合监管与服务信息系统，用户总数超过23万，基本实现长江干线船舶水污染物来源可溯、去向可寻、动态可查。建成东保智能航保数据服务平台，为“陆海空天”大交管打造基于数字孪生技术的全三维地理信息基础平台。

航海保障设施设备体系不断优化。开展数字航道和多功能航标建设，实施长江口南槽航道调整一期等工程的航标配布。建成120米级、40米级、20米级测量船，开展小型航标船建造工作。搭建水上交通运输领域自主安全的北斗三号分理服务平台，加快推进北斗系统在航保领域应用。完成海洋空间基础数据设施(MSDI)建设。推动小型无人机和深海测量设备应用，进一步提升航保专业设备现代化水平。

进一步强化对海事项目的统筹谋划

随着我国“海洋强国”战略的深入实施，航运贸易量持续增长，水上交通环境日趋复杂，笔者建议，在“十五五”建设规划中进一步强化对海事项目的统筹谋划，可从以下几方面入手。

强化资金和要素保障。

——争取中央对海事建设项目加大投资。按照中央财政事权，联合发展改革、财政部门进一步加强开源节流措施研究，增加中央预算内投资水上交通安全保障能力建设方向的资金规模，建立多元投入机制，保持中央资金保障的连续性和稳定性，积极构建资金保障长效机制。

——完善重大涉水工程海事设施配套机制。研究制定相关技术标准，在港口、跨江桥梁、海上风电等重大项目工程前期工作中纳入海事等支持系统配套建设内容，争取新增监管区域配套资金，鼓励社会资本投入，引导企业依法参与海事治理。

——推动相关部门出台要素保障政策文件。推动各地港口规划及时修编，结合区域发展，合理利用资源，为海事等支持系统项目建设预留充足发展空间。

间。联合发展改革、自然资源、生态环境、水利等部门，对列入相关规划的项目简化要素审批手续，加大支持力度。

提高设施设备配置系统性。

——补短板建设基地站，加强覆盖。在重点监管及重要战略支水域建设船舶码头。统筹推进海事通信监管设备升级改造，包括岸基雷达、AIS基站、甚高频中高频电台、视频监控站点等。加强深远海岛礁航海保障设施建设，推进具备条件的灯塔、灯桩、灯标建设和改造。

——加强老旧设施和装备更新，优化结构。完善大型巡逻船、大中型航测船和航标起吊作业船配备，提升远海巡航监管、航海保障能力。推动老旧中小型船艇及趸船更新改造，加大高速船等新船型，以及大测船新装备、新系统、新技术应用。加强中远程航空器配备。

——配置便捷服务设施设备，完善体系。根据各辖区船员评估规模、建设条件、社会评估能力情况，推进船员考试评估中心建设，逐步提升船员评估能力。建设技能训练中心，适应智能航

和新业态发展新形势对航运人才培养的新要求，服务航运业高质量发展。

提升绿色智慧发展水平。

——加强防治船舶污染设施建设。优化调整溢油应急设备库装备品类，更新一批老旧设备，增配危化品鉴定评估、快速检测、应急处置设施设备。配置船舶尾气排放监测设备，形成技术种类多样、覆盖全面的监测网络。建立统一的船舶污染监管信息系统。

——加强新技术和新装备研究。丰富无人机、水下机器人等新型装备，以及北斗卫星在海事领域的应用场景，强化卫星遥感等技术应用。开展多功能航标改造，加强深水测深系统、侧扫声呐等专业测量设备的配备，建设高效率、高精度的综合测量系统。

——加强数据融合和智能应用。建立统一的智慧海事监管系统，开展海事数据标准治理，深化监管服务一体化发展。全面打造数字航保，提升航保服务能效。实现关键设备国产化替代，提升系统自主可控能力。提高信息系统辅助分析和决策能力。

本文图片由本报资料室提供