

十二年砥砺前行安澜

佛山思贤滘蝶变之路

□ 全媒体记者 张植凡 通讯员 黄建霖 赵明锋

在西江与北江交汇之处，2.5公里长的思贤滘水域曾以“咽喉要道”“黄金航段”闻名，却也因航道复杂、通航密集等因素，2013年被广东海事局列为十大危险水域之一。12年光阴流转，佛山海事局以“咬定青山不放松”的韧劲，加快治理能力与治理体系建设，尤其近几年，大力推进重点领域常态化治理及流域协同共管，这片水域事故数量下降80%。最近，广东海事局对原十大危险水域进行了调整，思贤滘水域成功移出了十大危险水域名单。

首个“严管”河段的发源地

思贤滘水域的蜕变，始于一套严密且极具针对性的严管模式。受陆上交通严管路段的启发，2014年首次提出打造水上“严管”理念，思贤滘水域成为佛山乃至广东最早“严管”河段。

12年来，佛山海事局以雷霆之势展开专项整治行动，对无线电设备、锚泊秩序、航行秩序等问题展开严查，始终保持严管高压态势；建立3大类14项与严管相关的制度、流程、规范，逐步形成严管长效机制；经验推广至辖区重点渡口、重点桥梁等重点水域，以点带面，不断放大严管效应。

数据统计，2014至2019年期

间，海事行政处罚量环比增加1.24倍，船员违法记分量激增14倍。“实施严管后，思贤滘水域水上交通事故率明显下降，近五年期间更是仅发生了十起轻微事故，事故总量降幅超80%，且未发生需要列入统计范围内的事故。”佛山海事局相关负责人介绍。

智慧海事探索实践的试验田

在强化思贤滘水域全时段、全要素严格监管的同时，该水域的海事管理实践还承担着探索信息化、智慧化监管新路径的重要使命，致力于为海事监管领域创新发展提供可复制、可推广的先进经验。

12载深耕，思贤滘水域见证了海事监管的蝶变：从第一支视频枪建设使用，到智慧卡口应用，再到雷达检测站的组网运行；从佛山海事局水上交通智能管理系统的局部探索，到广东海事局监管指挥平台的区域整合，直至如今一体化智慧海事系统的全面升级，这里始终是智慧海事建设的“创新试验田”、数智化转型的“前沿实践地”。

经过近几年持续不断创新与探索实践，智慧海事监管的新应用、新技能层出不穷：“多重电子预警、全河段电子盯防、无限制电子设卡”智管网络，让船舶动态尽在掌握；“移动配员核对”，让配员不足

无处遁形，实现船舶配员精准打击；“夜间电子回放”逐步填补夜间与节假日监管空白；科技与执法的深度融合，为水上安全监管装上了“千里眼”和“顺风耳”，实现了海事监管效能质的飞跃。

通航环境与秩序整治的关键点

为筑牢船舶航行安全防线，思贤滘水域聚焦航路航法优化、通航环境管控与治理，通过系统性、精细化管理，全力打造安全有序的水上通行环境。

12年间，佛山海事局将思贤滘航行避让原则纳入辖区安全航行规定，增强限制性规定约束力；“一个必须、六个不准”航行规范，配合更新的航路宣传单张与警示教育视频，有力纠正了船员不安全操作行为；助推优化调整航标设施，2024年优化调整2处航标，2017年增设1处航标，进一步改善了通航环境；针对渡口渡运风险以及沿岸非法装卸点等风险隐患，加强地方安委办、河长办、三防办沟通协同，向属地政府提出安全管理建议，推动渡口搬迁，取缔临时装卸点，形成执法监管合力，及时解决水域风险隐患。

12年来，经过通航环境与秩序的持续优化，思贤滘航段航行秩序更加顺畅，船舶碰撞、搁浅、失控等

事故险情得到有效遏制，船员驾驶习惯不断改善。

洪水汛期安全监管是思贤滘水域监管的重中之重。汛期期间，受西江、北江上游洪水影响，入滘水与出滘水存在较大水位差，最高可达1.5米，滘内水流湍急，常伴有漩涡，通航环境极其复杂，汛期思贤滘水域通航安全管控压力大、责任大。经过多年实战与不断总结，佛山海事逐步摸索出“事前、事中、事后”三步法，通过强化前期预警、中期管控、后期疏导，以及加强上下游协调协作与科学分析研判，分时分段实施临时交通管制等举措，有效应对2022年6月、2024年4月北江100年一遇洪水、西江超十年一遇洪水影响。2024年北江1、2号洪水期间，实施临时交通管制14次，有效疏导2000余艘船舶有序通过思贤滘水域，实现了洪水期间零事故。

12载坚守，12年砥砺前行。思贤滘水域安全监管与治理，是佛山海事人十年磨一剑的成果，更是近两年来佛山海事局水上交通安全治理能力提升的生动缩影。安全只有起点，没有终点。接下来，佛山海事局将按照广东海事局总体部署，聚焦佛山市委“环两江先行区”、三水“几字湾”文旅产业聚集区等战略重点，为地方经济社会发展高质量发展助力赋能，奋力在建设内河海事现代化强局中走在前做示范。



江淮气旋来袭 崇明海事紧急转运重伤老人

本报讯（全媒体记者 孙木子 通讯员 赵大明）5月8日，“土台风”江淮气旋裹挟强风暴雨抵沪，受其影响，上海崇明横沙通道内疾风骤雨，横沙岛居民唯一出岛方式长横江渡停航。

16时2分，崇明海事局接崇明区总值班室转警，横沙岛上一名83岁高龄的老人因雨天路滑不慎摔倒，头部受到重伤，急需出岛救治。

崇明海事局横沙海巡执法大队立即启动“三预一快”应急响应机制。经评估，应急轮艇“美悦68”轮抗风能力强，航行时船体平稳不易上浪，最适合转运担架上的重伤员。执法人员立即登轮，克服风大浪急、不良海况的影响，科学、沉着地指挥“美悦68”轮成功靠妥泊位，安全接到老人后，迅速组织登轮渡江。16时40分，在海事执法人

员、“美悦68”轮全体船员和医务人员的共同努力下，伤员被顺利转运至长兴岛，并立即由救护车送往医院。目前老人已脱离生命危险，病情稳定，正住院接受进一步治疗。



搜救连线



东莞海事护航电动公交车整车出口罗马尼亚

本报讯（全媒体记者 张植凡 通讯员 吴保家）5月8日16时，在东莞海事部门的安全保障下，装载94辆电动公交车的“厦门泽安”轮从东莞港一期码头启航，驶往共建“一带一路”国家罗马尼亚，标志着中国制造在欧洲高端市场再树里程碑。

据悉，本批次出口的电动公交车货值高达1亿元人民币，专为罗马尼亚市场量身定制，不仅能满足当地对大运力、低能耗、长续航电动公交车的迫切需求，也充分考虑了罗马尼亚乘客的乘车体验，为罗马尼亚乃至未来整个欧洲的城市公共交通现代化建设输出贡献力量。

为保障这批电动公交车装船和运输安全，东莞海事

部门靠前服务，提前掌握船舶、货物信息，及时开展电动公交车集港、堆存、装载、绑扎系固业务指导，为电动公交车出口开辟绿色通道，实现船舶到港作业“零等待”，离港快速通关“零延误”。

针对件杂货船舶型特点，东莞海事采取“远程+现场”相结合的方式强化安全监管与服务保障，聚焦底舱、舱盖积载车辆绑扎系固及相邻车辆的隔离等关键环节，及时排查风险隐患，防范事故发生。针对近期连续强降雨天气，执法人员不断强化恶劣天气提前感知，及时提供最新天气预警信息，提醒码头严格落实安全防范措施，按照系固手册要求加强绑扎系固，确保船舶停泊、作业安全。

青岛海事保障大豆油载运船舶安全出港

本报讯（全媒体记者 马榕蔚 通讯员 万联军）5月9日，在青岛海事部门护航下，载运1万吨大豆油的“探界者”轮安全驶离青岛港48号泊位，出发前往东南亚地区。据了解，这是青岛辖区近五年首次向东南亚地区出口大宗食用油类货物，是“一带一路”倡议沿线粮油贸易的重要突破。

为保障民生物资运输安全，青岛海事局主动靠前掌握重点物资船舶动态，及时了解船舶航行、靠泊计划。针对大豆油装载的特性，在船舶作业期间对“探界者”轮开展专项作业巡查，重点对船舶透气系统

及溢流报警系统运行状态、装卸管汇密封性及防污染应急设施装置进行逐项检查和核验，同时，提醒现场作业人员增强安全作业意识，督促船方严格落实船舶岸联检制度，防范泄漏风险。

此次大豆油外贸航线的新开启，标志着青岛港进一步融入东南亚粮油供应链，打通了粮油贸易新通道。青岛海事局将持续优化船舶监管机制，对粮油、煤炭、成品油等重点民生物资运输实施“优先查验、重点保障”，助力提升港口通关效率和服务能级，为打造东北亚国际航运枢纽提供海事支撑。

西双版纳海事助力进境水果“抢鲜”上新

本报讯（全媒体记者 许愿 通讯员 奚永清）5月7日，两艘载有16标准箱共计300余吨泰国新鲜蔬果的集装箱船舶顺利靠泊云南省西双版纳州关累港。这是自关累港通过国家级口岸验收后，澜沧江—湄公河国际航运迎来的首批集装箱水果运输。

为保障该批次船舶快速安全顺利抵港，助力水果运输“抢鲜”和上市“抢鲜”，西双版纳海事局科学研判、精准施策，全方位提供安全保障服务。通过提前与港口经营企业、船舶代理公司沟通，精准对接船舶靠港时间，实时了解掌握船舶信息，载运货物情况和码头作业安排。

同时，海事部门加强全链条服务，利用北斗卫星导航系统、微信等智慧监管手段，全程与船长保持沟通联系，对船舶技术状况、气象水文情况、船舶

境外航行和预计进港时间等进行全方位跟踪掌握。

此外，海事部门优化船舶进出口岸服务和船舶安全信息服务，提前审核船舶进出口岸申报材料，“随时办、即刻办”，船舶到港后第一时间受理进出口岸手续，最大限度缩短船舶通关等待时间；加强对船舶安全信息预警提示，收集气象水文预警信息，并及时向码头、船舶、船舶代理发布，提醒各方落实各项安全防范措施，确保船舶作业安全。

据悉，这批集装箱船舶卸装水果后，还将装运新鲜蔬菜出境。后续，西双版纳海事局将持续优化海事服务举措，向进出境船舶提供7×24小时通关保障，不断强化水上交通安全监管，为充分发挥澜沧江—湄公河国际水运通道优势、积极推进“公铁水”多式联运贡献海事力量。

（上接第1版）

记者查阅《办法》发现，船舶积分初始分值设定为400分，积分等级分为三个星级，0—300分为一星级船舶，301—500分为二星级船舶，501分及以上为三星级船舶。

高星级船舶可以用积分兑换优先放行服务，比如三星级船舶享有积分兑换过闸排队往前跳号的服务资格，每20积分可兑换往前跳60个排队号，每艘船舶每月最多享受上行过闸、下行过闸各2次积分兑换往前跳号服务。

有奖就有罚，《办法》规定，一星级船舶不享有积分兑换往前跳号服务资格。积分在201—300分的船舶每次过闸延后50个排队号调度过闸，积分在101—200分的船舶每次过闸延后100个排队号调度过闸，积分低于100分（含100分）的船舶每次过闸延后150个排队号调度过闸。

打造公平公开透明监管环境

记者从广西港航发展中心获悉，《办法》实施以来，船闸管理方采取多种举措，推动船闸管理环境公平、公开、透明。当前，所有过闸船舶均建立“一船一档”信用档案。

“积分制实行定期公示，所有过闸船舶的积分都可以在西江水运物流网或‘西江通’APP查询到。我们实行积分制，首先要确保的就是公平公正公开、可申述、受监督。”西江集团相关负责人表示，船舶每一条加分减分记录都有相应的视频截图，作为各关键时间点认定的依据，杜绝了人为随意记录的可能。船舶排队信息、跳号排队信息都可在西江水运物流网或“广西西江船闸调度中心”微信公众号上查询，接受船主和社会各界的监督。

信用“小积分”激活船闸通航“大动能”

与此同时，为了增强船企的满意度，西江集团还建立西江船闸社会监督员机制。从行业相关部门、航运企业、船东代表、沿江企业聘请人员担任社会监督员，并印发《长洲船闸过闸积分管理办法（试行）监督方案》。

“如船主对积分有异议，可以向船闸调度中心申诉，船闸调度中心将在5个工作日内做出维持、修改或撤销的决定。”西江集团船闸调度中心相关负责人还强调，如船主对申诉处理仍有异议，可继续向上级行业主管部门申诉处理。如发现船舶在过闸过程中存在违反相关规定的，可向船闸调度中心举报反映情况，船闸管理方也欢迎广大群众监督，共同营造风清气正的船闸管理环境。

《办法》实施一年多来，已对

184841艘次船舶进行评价积分，其中有1169艘次船舶对评价积分结果进行了异议申请，异议申请率仅为0.63%。西江船闸调度中心严格按照规定对申诉船舶过闸行为及过闸时长进行核查并将核查结果反馈船舶，其中异议申请成功船舶493艘次，异议申请成功率为42.17%，无船舶对异议申请核查结果进行投诉。同时，积分管理办法当中的积分激励机制使得船员和航运公司在过闸过程中更加注重效率和安全，从而增强了安全高效过闸的主观能动性和积极性。

通货量相当于再造一个新船闸

“之前从叫号到过闸要4个多

小时，闸室关闸放水都比较慢，有些船进出闸室的确也是拖拖拉拉。实施积分过闸后，过闸时间快了不少。”“粤广XX”轮船长一边从容地驾驶船舶过闸，一边向记者介绍。

记者从广西港航发展中心获悉，《办法》实施一年多来，长洲船闸过货量呈现明显的增长态势，实现过货量达3.09亿吨，同比增加约6658万吨，增长27.44%；年单向过货量增加约5000万吨，超过长洲三线（或长洲四线）船闸年设计单向通过能力，相当于再造一个长洲三线（或长洲四线）船闸。

在通航秩序方面，实施一年多来，船舶在过闸过程中发生的违规行为和安全事故次数显著下降，过闸效率有效提升。目前过闸时间最快为75分钟，相较于之前提升了约25%。与此同时，由于过闸效率的提升，船舶待闸时间进一步缩短，年平均待闸时长下降10.8小

时，减少了因待闸而产生的船舶运营成本，加快了货物流通，降低了物流成本。

为进一步保障船舶进出闸安全，西江集团还自主研发了新型重力消能式船闸闸门防撞装置。“针对过闸船舶船长驾驶技术参差不齐可能造成船舶进出闸碰撞船闸闸门安全风险，我们研发了可推广的新型闸门防撞装置，具有结构简单、易操作、碰撞消能、碰撞后无需停航、可自行恢复使用等特点。”西江集团相关负责人介绍。当前，该装置已成功应用在长洲三线四线船闸，在提升船闸过闸效率的同时保障船舶安全。

同时，西江集团积极研发建设长洲船闸过闸效率管理系统，通过运用北斗导航技术、图像视觉识别、AI算法训练等技术感知过闸全流程行为数据，进行积分计算及评价，推动长洲船闸过闸效率进一步提升。