

综合信息参考

福建海事局办公室

2021年1月21日

目录

【时政要闻】	1
2020年前11月共查处形式主义官僚主义问题69355起.....	1
近三年查处涉黑涉恶腐败和“保护伞”8.14万起、处分6.81万人.....	1
6477个党组织、7.5万余名党员领导干部、监察对象被问责.....	1
2020年中国GDP同比增长2.3% 四季度增长6.5%.....	2
把农村疫情防控作为重中之重.....	2
中国造船订单重夺全球第一.....	3
【国际航运】	4
2020年度十大国际航运新闻.....	4
MPA再出新规：船员换班实施海上整船“包租”.....	6
联合国发布《2020全球海运发展评述报告》.....	7
2020年全球集装箱船队增长6%.....	9
【国内聚焦】	10
中国与意大利实现海员证书互认.....	10
苏浙海事部门推模范船舶创建 入选享政策倾斜.....	10
西昌森林火灾调查结果公布.....	11
海南海事局试点基层海事处执法效能量化积分考评工作.....	12
广东海事局海事调查研究实训基地（广州）正式揭牌.....	13
江苏海事局海事违法远程处理平台上线试运行.....	14
【新规速递】	15

【本期关注】	16
【职工建言】	17

【时政要闻】

2020年前11月共查处形式主义官僚主义问题69355起

中央纪委国家监委网站：据全国查处违反中央八项规定精神问题“月报”，2020年1至11月，全国各级纪检监察机关共查处形式主义、官僚主义问题69355起，批评教育帮助和处理103472人，其中党纪政务处分53205人。

对比数据发现，查处的69355起形式主义、官僚主义问题，占同期全国查处违反中央八项规定精神问题总数的58.9%，其中又以“在履职尽责、服务经济社会发展和生态环境保护方面不担当、不作为、乱作为、假作为，严重影响高质量发展”问题最为普遍，共查处52536起，占比75.7%。

近三年查处涉黑涉恶腐败和“保护伞”8.14万起、处分6.81万人

中央纪委国家监委网站：三年来，中国掀起扫黑除恶最强攻势。来自中央政法工作会议的消息称：截至2020年11月底，全国依法打掉涉黑组织3584个、涉恶犯罪集团11119个，打掉的涉黑组织相当于前10年总和，配合纪委监委查处涉黑涉恶腐败和“保护伞”问题8.14万起、给予党纪政务处分6.81万人、移送司法机关9220人。为期三年的扫黑除恶专项斗争成效显著，常态化扫黑除恶即将展开，对涉黑恶违法犯罪要打早打小、露头就打，持续改善社会治安环境。（供稿人：宁德局 郭兴）

6477个党组织、7.5万余名党员领导干部、监察对象被问责

中央纪委国家监委网站：各地纪检监察机关坚持把“两个维护”作为问责的基本原则和首要任务，聚焦维护党的政治纪律和政治规矩失责，贯彻新发展理念、打好三大攻坚战、统筹疫情防控和经济社会发展、保障改善民生等重大决策部署推进不力问题严肃问责，确保党中央政令畅通。2020年1至11月，全国共问责党组织6477个，问责党员领导干部、监察对象7.5万余人。近期，中央纪委国家监委对6起典型案例进行公开通报，再次释放出有权必有责、有责要担当、失责必追究的鲜明信号。

2020年中国GDP同比增长2.3% 四季度增长6.5%

中国网:1月18日上午,国家统计局发布中国经济运行年度成绩单。初步核算,中国2020年全年国内生产总值1015986亿元,按可比价格计算,比上年增长2.3%。分季度看,一季度同比下降6.8%,二季度增长3.2%,三季度增长4.9%,四季度增长6.5%。分产业看,第一产业增加值77754亿元,比上年增长3.0%;第二产业增加值384255亿元,增长2.6%;第三产业增加值553977亿元,增长2.1%。

2019年中国GDP总量为99.0865万亿元。2020年达到1015986亿元,是中国全年GDP总量首次突破一百万亿元。

把农村疫情防控作为重中之重

香港文汇报:1月14日,国务院联防联控机制在北京召开电视电话会议,中共中央政治局委员、国务院副总理孙春兰出席会议并讲话。她强调,要始终绷紧疫情防控这根弦,进一步压实“四方责任”,毫不放松地做好冬春季防控工作,确保疫情不出现反弹。

孙春兰指出,当前中国疫情总体得到有效控制,近期多地出现新的聚集性疫情,防控任务依然艰巨繁重。各地要把疫情防控作为头等大事,学习掌握各项政策规定和部署要求,指挥体系24小时保持运行状态,实行“零报告”制度。常态化时抓好预防,落实戴口罩、勤洗手、不聚集等要求,加强人员、物资、技术储备,降低疫情反弹风险;疫情发生后快速激活指挥体系,迅速组织核酸检测,精准锁定重点人员并隔离管控,切断传播途径。

孙春兰强调,要把农村地区疫情防控作为重中之重,压实社区、乡镇、村委会等责任,加强机场周边、城乡结合部等地区防控,做好务工返乡人员信息登记和健康监测。村卫生室、个体诊所、药店等要落实首诊报告制度,发现发热等疑似病例,2小时内必须报告。倡导移风易俗,严格控制庙会等民俗活动,暂停宗教场所聚集性活动,减少人群聚集。(供稿人:厦门局 贾剑登)

中国造船订单重夺全球第一

大公报：据央视新闻报道：造船行业的起落兴衰，一向以来是衡量经济的重要风向标。2020年在新冠肺炎疫情和经济不确定性的双重影响下，全球造船业处于近30年来的大萧条阶段，各国造船企业手持订单都出现大幅下降。而从工信部日前发布的数据显示，2020年，中国新船接单量超过韩国，时隔两年重新夺回接单量全球第一。

这份最新出炉的数据显示，2020年，中国和新韩国的新船接单量占全球份额的比例分别为48.8%和41.4%。时隔两年中国重返全球第一，韩国位居第二，日本获得约7%的份额，排名第三。中国船舶集团副总经理孙伟表示，其中重要的一条，就是内地疫情防控措施有力有效，坚定了船东对中国企业的信心。

同样得益于疫情防控有力有效，中国造船企业在造船完工量方面也取得优异成绩。目前全球最大的23000标准箱以双燃料为动力的集装箱船，在经过常规动力试航、LNG气体试航等复杂测试后，2020年年底在上海长兴岛正式交付。

据统计，2020年中国造船完工量和手持订单量，分别占世界总量的43.1%和44.7%。造船完工量、新船订单量和手持订单量三大指标是业界衡量造船工业发展规模与实力的重要依据，之前三大指标全球第一一直被日本或韩国所占据。2010年中国首次跃居世界第一，但是在新船订单方面，2018年、2019年又被韩国反超。

【国际航运】

2020 年度十大国际航运新闻

海大航运视界：2020 年，国际航运业发生着深刻的变化，出现一批重要的航运新闻事件。航运界网根据曝光量和传播率，评估新闻事件对航运业的影响与现实意义，遴选出十大国际航运新闻。

1. 船员换班成世纪难题，各方积极努力

2020 年，新冠肺炎疫情导致船员换班成世纪难题，给船员带来生理和心理的双重压力。包括 BIMCO、ICS、ITF 在内的几十家行业组织，连同中远海运、马士基、V. Group 和贝仕在内的上百家航运企业及船舶管理方，共同为船员发声，将船员列为“关键从业者”，积极呼吁为船员换班寻求切实可行的解决方案。经多方呼吁和行业内外有效合作，中国、新加坡等国家和地区及其港口开始逐渐放宽对船员的入境限制，并帮助船员安全换班。

2. 邮轮复航举步维艰，多家邮轮公司破产

2020 年，邮轮产业因为疫情而陷入谷底，“钻石公主”号邮轮出现大规模疫情感染事件。日本神户夜光邮轮、西班牙伯曼邮轮等公司宣布破产，一系列订单被迫取消。美国皇家加勒比油轮、嘉年华邮轮等大幅抛售船舶资产，邮轮复航举步维艰。

3. 原油期货价格一度跌为负数 浮式储油主宰油轮市场

4 月 20 日，WTI 原油 5 月份合约价格在相继突破 10 美元、5 美元、1 美元及 0 美元关口后，最终跌至-37.63 美元，跌幅超过 300%，创下历史纪录。7 月初，浮式储油量达到创纪录的 3.073 亿桶/天。尽管 OPEC+ 实施减产计划，但多家机构认为石油需求全面恢复需要等到 2022 年，疫情将在未来许多年里持续影响油轮市场，全球炼油能力和原油生产变化将对贸易流向产生影响。

4. 跨太平洋航线/亚欧航线运价创 18 个月最高 新一轮造船热潮新起

2020 年下半年，由于航运市场运力缩减和贸易需求的增加，中国-美西海岸航线的运价在上涨，创下 2019 年 1 月以来的最高值。亚欧航线也上演着运价高企、运力趋紧、需求暴涨的情形。由于供需结构短期内难有实质性的改变，

预计运价将至少在 2020 年维持在高水平，甚至有可能延续到 2021 年。Drewry 预测，2020 年集运业有望实现 140 亿美元的收益。随着船公司收益渐涨，赫伯罗特、ONE 等公司纷纷下单，23,000TEU 超大型集装箱船成新造船最低门槛。

5. 贝鲁特港大爆炸超 4000 人伤亡至少 14 艘船被波及

当地时间 8 月 4 日晚 20 时 40 分左右，黎巴嫩首都贝鲁特市中心附近一个港口仓库区发生巨大爆炸。该国卫生部长证实，爆炸造成至少 78 人死亡、近 4000 人受伤。马士基、达飞、赫伯罗特等船公司在贝鲁特港的办公室严重受损，至少 14 艘船受到波及。危险货物频繁出事，港口安全问题再一次引发业界的关注和思考。

6. “雅克·萨德”轮成功交付船舶燃料多元化时代来临

9 月 22 日，中国船舶集团有限公司旗下沪东中华为法国达飞集团建造的世界首艘 23000 箱双燃料动力集装箱船“雅克·萨德”号（JACQUES SAADE）在上海长兴岛造船基地成功交付。10 月 27 日、11 月 27 日和 12 月 22 日，第二艘、第三艘、第四艘同系列集装箱船“达飞香榭丽舍”号、“达飞皇家宫殿”号、“达飞卢浮宫”号也先后交付。2020 年是限硫令生效元年，也是 IMO 2050 温室气体排放目标细化后的第一年，LNG 燃料成为新造船“标配”，生物燃料、甲醇悄然兴起，海上风电不断吸引新玩家，氢能被认为航运业的“终极燃料”，船舶燃料多元化时代已至。

7. 全球最大海工钻井公司破产

8 月中旬，Valaris 在美国申请破产保护。根据破产申请提议，挪威大型银行 DNB 有望成为海上钻井公司 Valaris 的新大股东，将获得重组后 Valaris 公司 5.3% 的股份。从运力来看，Valaris 是全球最大的海上钻井公司，也是最近一家在美国申请破产保护的钻井公司，其竞争对手 NobleCorp 和 DiamondOffshore Drilling Inc 也已破产。PacificDrilling 表示其可能在不到三年的时间里将第二次回到破产法庭。全球最大的深海石油钻井平台 Transocean Ltd. 亦正在探索战略替代方案。近年来，油价低位运行，海上钻井石油行业一直处于困境。

8. 全面经济伙伴关系协定（RCEP）正式签署英国脱欧成功

11月15日，第四次区域全面经济伙伴关系协定领导人会议举行，东盟十国以及中国、日本、韩国、澳大利亚、新西兰15个国家，正式签署区域全面经济伙伴关系协定（RCEP），标志着全球规模最大的自由贸易协定正式达成。签署RCEP，是地区国家以实际行动维护多边贸易体制、建设开放型世界经济的重要一步，对深化区域经济一体化、稳定全球经济具有标志性意义。12月24日，英国首相鲍里斯·约翰逊宣布英国完成脱欧，并于2021年1月1日起实现全面的政治和经济独立。

9. 成立97年的德国航运银行DVB或将解散

12月，曾经世界排名前五的船舶融资银行DVB因持续亏损将被解散，剩余业务将转移给母公司DZ BANK。这是最新一家缩减航运业务组合并证实将从航运中抽身出来的德国金融机构，也意味着德国船舶融资行业进一步没落。

10. 中国批准韩国两大船厂合并 “韩国神船” 获得三票反垄断批准许可

12月28日，据韩联社报道，中国国家市场监督管理总局已批准韩国现代重工（HHI）旗下造船企业KSOE与大宇造船（DSME）的合并计划。截至目前，“韩国神船”获得三票反垄断批准许可。哈萨克斯坦和新加坡分别于2019年10月和2020年8月对该计划予以批准。业内分析，韩国两家造船企业的合并，可能会重塑全球造船业格局。（供稿人：法规处 彭小雅）

MPA 再出新规：船员换班实施海上整船“包租”

海事服务网：1月11日起，新加坡海事和港口管理局(MPA)宣布新的船员换班措施，实行海上整船包租式的船员换班模式，以尽量减少船岸人员的接触传染。

MPA此次参照了BIMCO发布的船员换班建议：1、进行船员变更时，所有代理人/船东应包租整艘驳船，并且不得有其他人员同签字上下船的船员乘坐同一艘驳船；2、船员在上下船之前，应一直留在车辆/运输工具中，直到准备上/下船为止，不得在码头游荡。

MPA 新加坡说，不遵守上述规定将触发惩罚措施。这项措施，是在 1 月 3 日起，MPA 禁止过去 14 天内所有到访过南非的长期签证持有人和短期访客入境，包括船员。而此前，有关新加坡对来自英国入境者的边境限制已于 2020 年 12 月 23 日生效。根据新加坡外交和运输国务大臣谢洪达提供的数据，到 2020 年 11 月至今，新加坡已为 3500 多艘船上的 60,000 多名不同国籍的船员进行了换船。（供稿人：福州局 叶青云）

联合国发布《2020 全球海运发展评述报告》

海事服务网：近期，联合国贸易和发展会议 (UNCTAD) 发布《2020 全球海运发展评述报告》。报告指出，新冠肺炎疫情凸显了全球各国之间的相互依存关系，彰显了海运格局的新趋势。目前，全球海运业正处于发展的关键时期，不仅面临新冠肺炎疫情带来的冲击，而且面临着供应链形态和全球化模式的转变，大众消费和支出习惯的升级，以及风险防控及全球可持续发展的挑战。

一、国际海运贸易面临严重压力

新冠肺炎疫情引发了全球卫生和经济危机，颠覆了海运和贸易格局，对海运发展前景产生重大影响。据联合国贸易和发展会议估算，2020 年国际海运贸易量较 2019 年下降 4.1%。疫情造成供应链中断和需求萎缩，全球经济受到罕见的供需双重冲击。

二、增加运力供给仍是集装箱航运业发展的重要特点

2020 年初，全球 100 总吨及以上商船总数为 9.8 万艘，总计 20.6 亿吨。2019 年，全球商业航运船队规模增长了 4.1%，为 2014 年以来的最高增长率，但仍低于 2004-2012 年间的平均水平。

天然气运输船的数量增长最快，其次是油轮、散货船和集装箱船。按运力计算，最大的集装箱船的容量提升了 10.9%，与最大的油轮尺寸相当。考虑到船型的建设经验以及船舶进出通道、港口基础设施和造船厂等方面的限制因素，集装箱船的尺寸可能已达到峰值。

三、规模经济使航运承运人受益

规模越大的港口，船舶停靠次数越多，同样船舶规模越大，其业绩和连通性也较好。假如集装箱港口停靠次数增加 1%，船舶在每个集装箱港口停留的时间就会减少 0.18%。此外，船舶停靠港口的平均规模增加 1%，船舶在每个集装箱的港口停留时间就会减少 0.52%。

部署大型船舶带来的规模经济效益并不一定有利于港口和内陆运输服务提供商，因为它们往往会增加整个物流链的总运输成本。平均停靠量或船舶尺寸的增加往往导致对卡车、堆场空间和多式联运连接的需求达到高峰，以及对疏浚和更大起重机的额外投资要求。

货物集中在较大的船舶和较少的港口，往往意味着海运生意集聚在少数企业。成本的减少并不总是以降低运费的方式让客户受益。部署大型船舶所产生的规模经济主要使承运人受益。

四、尽管受疫情影响，运费仍保持较高水平

集装箱航运市场结构性失衡令人担忧，班轮运输公司密切关注该问题，采取更严格举措，调整船舶供应能力并降低成本，以应对 2020 年较低的运输需求。承运人在 2020 第二季度开始大幅削减运力，采取了暂停服务、空白航次、重新安排船舶航线等运力管理策略。

2020 年上半年，大多数航线的运费高于 2019 年，许多承运人的报告利润超过了 2019 年的水平。将运费维持在较高水平可能是一种缓解危机的战略，但长远而言，持续削减船舶运力将给海运市场造成不利影响。

五、干散货运价波动较大

2020 年 3 月至 5 月，贸易商租用油轮储存低成本原油，对油轮运价产生了较大影响。干散货运价格持续受供求失衡的影响，而这种失衡受疫情影响而加剧。因此，运价波动性较大，特别是大型船舶的运价体现出高波动性。

六、实现低碳化、可持续航运，控制船舶污染仍是重要关切

国际航运业的温室气体排放仍然是国际政策议程的重要议题。国际海事组织在推动减少船舶温室气体排放方面取得进展，包括提高了船舶能源效率，促进使用替代燃料以及制定有关减少国际航运温室气体排放的国家行动计划。

尽管船队总吨位有所增长，但由于扩大了船舶规模，回收利用效率较低船舶，加之提高了海运效率，抑制了二氧化碳排放量的增长。然而，考虑到国际海事组织确立的目标是到 2050 年将年度温室气体排放量比 2008 年的水平减少 50% 以上，要实现该目标，需要对发动机和燃料技术进行彻底变革。

在保护海洋环境及生物多样性方面，目前已开展相关领域的监管行动，包括执行国际海事组织 2020 年硫限制，实施压载水管理，减少生物、塑料和微塑料的污染，统筹考虑新燃料混合物和替代性海洋燃料的安全性，以及养护和可持续利用国家管辖范围以外的区域海洋生物多样性。

2020 年全球集装箱船队增长 6%

海事服务网：据 Alphaliner 公司估计，目前全球活跃的集装箱船队的总运力为 2422 万 TEU，较 2020 年 1 月的 2282 万 TEU，多 140 万 TEU。当前，活跃的集装箱船队有 6167 艘，而 2020 年同期为 6150 艘。

马士基依然在全球最大的集装箱运营商中排名第一，但其市场份额在过去一年中，已经从 17.9% 下降至 17.1%。而 MSC 的份额增长了 1.4 个百分点，达到 15.9%。法国 CMA CGM 公司在排名中排名第四，在扩大市场份额方面名列第二。该公司现在控制着 12.4% 的市场份额，高于 2019 年 1 月的 11.6%。

马士基的两个最大的欧洲竞争对手，也拥有最大的造船订单组合，MSC 的新造船超过 323,000 TEU，占其现有船队的 8.4%。CMA CGM 预计将交付 21 艘新船，总运力超过 327,000 TEU，几乎占该公司现有船队的 11%。在前十名中，只有两家航运公司 ONE 和 ZIM 没有提供新船合同。

马士基已订购了 21 艘船，但就运力而言，其订购量是前十名中最小的，仅 5.45 万 TEU。CMA CGM 和韩新海运（原韩国 HMM）在船队扩张方面在 2020 年成为领跑者。韩新海运船队的运力增加了近 70%，即增加了 30 万 TEU，达到了 71.9 万 TEU，船队的评级也从第 9 位上升到第 8 位。CMA CGM 2020 年增加了约 37 万 TEU 的船队，并与第三名中远海运的差距进一步缩小到 16,000 TEU。

（供稿人：福州局 叶青云）

【国内聚焦】

中国与意大利实现海员证书互认

中国海事：2020年12月29日下午，由两国外长共同出席的中意政府委员会第十次联席会议以视频方式举行。会议闭幕式上，部海事局曹德胜局长与意大利基础设施和运输部港口、海运和内河基础设施和运输局迪马特奥局长分别代表两国海事主管机关云签署了相互承认海员证书的谅解备忘录。王毅国务委员兼外长同意大利迪马约外长通过视频见证了文件的签署。

该谅解备忘录签署后，双方将在国际海事组织《海员培训、发证和值班标准国际公约》（STCW公约）范围内，承认对方海事主管机关签发的海船船员适任证书和培训合格证，一方船员如在另一方国籍船舶上任职服务，仅需持有本国海事主管机关签发的适任证书，由对方海事主管机关在证书上签注即可。

2020年是中意两国建交50周年。中意均为国际海事组织A类理事国，也是STCW公约的缔约国。此次在海员培训发证方面的新合作成果，不仅有利于我国海员就业于意大利籍船舶，同时也将有利于意大利海员服务于我国邮轮产业，进一步促进两国交通运输领域的互利合作，推动两国经济更加密切往来，丰富中意全面战略伙伴关系内涵。

目前，与我国签署单方承认或相互承认海船船员证书的地区和国家增加到27个。（供稿人：法规处 彭小雅）

苏浙海事部门推模范船舶创建 人选享政策倾斜

中国海事：日前，江苏海事局与浙江海事局共同印发《“平安江海 畅行江浙”江海直达航线品牌创建实施方案》，聚力全面打造国内水上交通安全示范航区。根据方案，经双方评选公布的江海直达航线品牌模范船舶，可优先享受直靠直离、优先满足锚泊需求、船舶安检零待时等政策倾斜。

另外，两地海事部门将在船员知识更新培训、换发证和任解职等方面为模范船舶提供便利，优先安排其船员考试，同时为模范船舶提供容缺受理、并联办理、绿色通道、免费寄送证书等服务举措。

此外，针对模范船舶首次一般及以下情节的违法行为，双方可依法从轻、减轻处罚。经双方评选公布的品牌模范船舶，还将直接列入江苏海事监管领域“红名单”，优先享受联合激励措施。

根据方案要求，品牌模范船舶的评选面向航行于江苏沿江港口和浙江沿海港口之间从事江海直达运输的船舶。双方将每年组织开展模范船舶评选工作，船舶满足相关条件，由所属公司提供申请，相关条件包括所属公司及其船舶已实施安全管理体系并取得符合证明（DOC）和安全管理证书（SMC）证书 2 年以上，船龄为 12 年及以下的船舶，最近 3 年内船舶安全检查或港口国监督检查中未发生滞留等。

苏浙海事部门还将加强合作联动，畅通区域港航信息通道，共享船舶静态和动态数据，促进信息共享融合。定期开展 VTS 交流和共建。共同推广应用长江经济带船舶水污染联合监管与服务信息系统，推进实施危化品货主（码头）高质量选船机制。联合实施守信失信联合奖惩机制，推进两地船舶信用名单互认，信用信息和平台共享。

西昌森林火灾调查结果公布

应急管理部宣传教育中心：2020 年 3 月 30 日 15 时 35 分许，四川省凉山州西昌市经久乡和安哈镇交界的皮家山山脊处发生森林火灾，在救援过程中因火场风向突变、风力陡增、飞火断路、自救失效，致使参与火灾扑救的 19 人牺牲、3 人受伤。这起森林火灾造成各类土地过火总面积 3047.7805 公顷，综合计算受害森林面积 791.6 公顷，直接经济损失 9731.12 万元。

经查，凉山州西昌市“3·30”森林火灾起火直接原因为：110 千伏马道变电站 10 千伏电台线 85-1 号电杆架设的 1 号导线预留引流线（长约 1.9 米），受特定风向风力作用与该电杆横担支撑架抱箍搭接，形成永久性接地放电故障（时长 16 分钟零 3 秒），造成线体铝质金属熔融、绝缘材料起火燃烧，在散

落过程中引燃电杆基部地面的杂草、灌木，受风力作用蔓延成灾。火灾性质为：是一起受特定风力风向作用导致电力故障引发的森林火灾。

从调查中发现，凉山州及西昌市存在贯彻落实党中央国务院和省委省政府的相关部署要求不及时、不到位，“生命至上、安全第一”的思想未能根本树立，责任落实有空档，森林火灾应急预案的操作性、针对性、科学性不强，森林草原防灭火基础设施历史欠账多、建设滞后，标本兼治的措施落实不力。

尤其是西昌市“3·30”森林火灾发生后处置初期不规范，因准备不足、仓促上阵、应对乏力，个别干部失职、失责，特别是指令传达不及时、不准确、不顺畅，致使火灾扑救统筹协调不到位，加之灭火直升飞机因特殊天气未能充分发挥作用，在缺乏专家研判、火情不明的情况下贸然组织扑救，以致发生扑火人员重大伤亡的惨痛事件。（供稿人：莆田局 陈镇南）

海南海事局试点基层海事处执法效能量化积分考评工作

中国海事：自2020年7月起，海南海事局借鉴和融合量化管理、目标管理、绩效管理和精细化管理的一些理念和方法，在海口马村海事处试点推行执法效能量化积分考评管理。

一是在考评要素设定上，结合上级目标任务、辖区实际、执法规范、监管水平等方面，综合制定考评要素。对海事处年度工作任务指标进行全面梳理，明确任务重点，将监管任务、隐患排查、执法风纪、学习培训、主动承担工作等五大类考评项目纳入考核指标，推动考评内容广覆盖、重过程、明导向。

二是在目标任务分解上，结合辖区实际和执法人员值班运转模式，按月分解最低目标任务。综合考量辖区历年来各类海事业务情况以及该处“五班三运转”的人员值班模式，科学制定每名执法人员月度最低目标任务，建立任务分解台账，确保各项目标任务顺利完成。

三是在积分标准设定上，针对不同考评项目，设定分门别类的积分方法。如在监管任务这一类考评项目中，针对普通货船、危险品船等不同船舶种类的危险系数，设定不同船种的基准得分、加权赋分、以及最高分标准。每名执法

人员在完成最低工作指标可得基准分，不完成不得分，超额完成部分可进行加权赋分。针对隐患排查、学习培训、主动承担工作等考评项目，则根据工作难度、工作角色等因素综合考量进行赋分。通过以上积分方法，执法人员检查频次越高、承担的任务越多、学习主动性越高、排查的隐患越多，月度考评积分排名就越高，实现了“干好干坏不一样”的目的。

四是在考评结果运用上，坚持激励引导和监督管理相结合，强化考评结果刚性运用。在激励引导方面，安排专人每月统计执法人员工作任务完成情况，按照量化积分考评规则对执法人员当月的执法效能进行积分排名，将考评结果作为我处干部职工评先评优、职级晋升优先推荐的重要依据。在监督管理方面，对当月未完成基本指标任务的执法人员，由处领导进行谈心谈话，及早提醒告诫；对一年内累计三次未完成基本指标任务的执法人员，给予调整其工作岗位处理措施。通过奖惩分明的举措，充分发挥了执法效能量化积分考评的“指挥棒”作用，有效激发了全处执法人员干事创业的动力和活力。

广东海事海事调查研究实训基地（广州）正式揭牌

中国海事：2021年1月13日，广东海事海事调查研究实训基地（广州）在沙角海事处正式揭牌。

《广东海事局海事调查研究实训基地建设方案》明确，建设广东海事局海事调查研究实训基地旨在弘扬敬业、工匠、团队精神，深入开展海事调查相关公约和粤港澳大湾区水上交通事故规律研究，培养一批事故调查业务骨干，推出3-5名在行业内具有影响力的拔尖人才，打造业务素质过硬的海事调查官队伍，依托华南片区合作平台，不断提升广东海事局乃至全国海事调查工作水平，服务辖区水上交通安全形势稳定。

其中，实训基地（广州）主要以现已成立的广州海事局“海事调查创新工作室”为平台，参与人员为广东局各分支局海事调查官，实行人员轮训，参与事故调查、课题研究和业务交流研讨工作，实训人员参与轮训工作时间为3个月。实训基地（珠海）主要以现已成立的珠海海事局“海事事故研究工作室”

为平台，参与人员主要以珠海海事局海事调查官为主，根据研究课题或重要工作任务需要，适当安排广东局其他分支局海事调查官参与，并不定期组织课题研究集中办公或交流研讨等活动。（供稿人：厦门局 贾剑登）

江苏海事局海事违法远程处理平台上线试运行

中国海事：近日，江苏海事局海事违法远程处理平台正式在江阴海事局上线试运行，试运行期间船舶所有人、船舶经营人、授权委托代理人、船员等均可通过“船E行”微信公众号注册用户，远程办理“未按照规定的航路或航行规则航行”等5项违法业务。

远程处理平台的上线，旨在通过指尖上的便利，节省行政相对人现场办理时间，在为行政相对人提供便利的同时提高办公效率，真正实现“让数据多跑腿，让船员少跑路”。接下来江苏海事局将继续优化海事违法远程办理流程，扩大远程办理海事违法范围，让办事更高效、服务船员更便捷。

【新规速递】

1. 《政府督查工作条例》已经 2020 年 12 月 1 日国务院第 116 次常务会议通过，自 2021 年 2 月 1 日起施行。

2. 2020 年 12 月 20 日，交通运输部发布《航道养护管理规定》，自 2021 年 2 月 1 日起实施。

3. 《中华人民共和国长江保护法》已由中华人民共和国第十三届全国人民代表大会常务委员会第二十四次会议于 2020 年 12 月 26 日通过，自 2021 年 3 月 1 日施行。

4. 2020 年 12 月 27 日，财政部发布《罚没财物管理办法》，自 2021 年 1 月 1 日施行。

5. 2020 年 12 月 28 日，中共中央组织部发布新修订的《公务员考核规定》、《公务员奖励规定》、《公务员转任规定》、《公务员回避规定》、《公务员辞去公职规定》和《公务员辞退规定》等，上述规定自发布之日起施行。

【本期关注】

2020 年的海事大数字

中国海事:2021 年全国海事工作会议发布 2020 年的海事大数字整理如下:

1. 2020 年海事部门安全保障国内航行船舶进出港 **2256.8 万艘次**;
2. 2020 年海事部门安全保障国际航行船舶进出口岸 **41.3 万艘次**;
3. 2020 年海事部门安全保障水上货物运输 **187.3 亿吨**;
4. 2020 年海事部门安全保障水上客运 **3.3 亿人次**;
5. 疫情期间保障船员换班超 **14 万人次**;
6. 疫情期间紧急救助伤病船员 **800 余人**;
7. 2020 年全国海事系统共救助遇险船舶 **1065 艘**;
8. 2020 年全国海事系统共救助遇险人员 **10350 人**;
9. 2020 年水上人命搜救成功率 **96.0%**;
10. 2020 年海事部门减免港口建设费超 **150 亿元**;
11. 2020 年海事部门减免船舶油污损害赔偿基金近 **8000 万元**;
12. 2020 年海事系统不断深化“放管服”改革, **53 项**海事政务服务事项实现“一网通办”;
13. 全年共管理维护航标 **1.7 万座**;
14. 全年完成港口航道图扫测面积 **2.7 万**换算平方公里;
15. 全年播发安全信息 **58 万次**。(供稿人: 宁德局 郭兴)

【职工建言】

福建海事局于2020年4月召开青年干部挂职工作总结交流座谈会，现将挂职干部提供的一些好的想法建议进行分批发布。同时，为进一步调动干部职工参与管理的积极性和创造性，欢迎广大干部职工继续向局办公室出点子、提建议。只要有利于福建海事改革发展，我们都予以采用并公告，以展现干部职工的干事热情和履职能力。

福建海事局王瑞：推动海上风电项目监控设备与海事通航安全管理的资源共享

福清进港主航道附近水域已经建设完成的三峡海峡风电一期项目和正在建设的二期项目共有海上风机59套，不论是水工项目施工期间，还是建成后的日常海上风电运维，都会与附近通航环境产生交互影响。为响应国家资源节约要求，可以发挥风电项目的海上监控设备资源力量和其靠近锚地和主航道的地理优势，探索共享共用海上风机自带的监控设备，利用监控设备实施海上通航环境监控，及时发现和解决通航安全隐患，既能发挥国家设备资源共享优势，又能节约海上巡航的人力物力资源。

(本刊内容仅供参考，欢迎提供参考资料)

分送：局领导，局属各单位、机关各部门。

编辑：龚子强

审核：林智贤

