

市政府办公室关于印发 南通沿海水上交通安全监管与应急能力 建设专项规划（2024—2030年）的通知

通政办发〔2024〕20号

各县（市、区）人民政府，市各直属园区管委会，市各有关部门和单位：

《南通沿海水上交通安全监管与应急能力建设专项规划（2024—2030年）》已经市人民政府同意，现印发给你们，请认真组织实施。

南通市人民政府办公室

2024年7月12日

（此件公开发布）

南通沿海水上交通安全监管与应急能力建设 专项规划（2024—2030年）

为顺应沿海水上交通安全面临的新形势，提升沿海水上交通安全监管和应急能力，助力我市加快建设富有江海特色的现代海洋城市，依据《中华人民共和国突发事件应对法》《中华人民共和国海上交通安全法》《江苏省“十四五”应急管理体系和能力建设规划》《南通市国民经济和社会发展第十四个五年规划和二〇三五年远景目标纲要》《南通市“十四五”应急管理体系和能力建设规划》等相关法律法规和文件精神，结合我市实际，制定本规划。

一、发展基础和面临形势

（一）发展基础

1. 港口航运稳步发展

南通港通州湾港区包括洋口、通州湾、三夹沙、海门、吕四等五个作业区；主要航道包括烂沙洋北水道航道、烂沙洋南水道航道、金牛码头区进港航道、环港码头区进港航道、小庙洪进港航道、吕四环抱式港池进港航道、三夹沙南航道、三夹沙支航道、通州湾一港池进港航道、网仓洪航道等10条航道；已建N1、N2、N3、S1、S2、S3等10个锚地，正规划建设S4、太阳沙锚地等7个锚地；已建成码头22座（泊位53个），其中万吨级以上泊位19个、

10万吨级以上泊位4个；洋口、吕四、三夹沙作业区及通州湾作业区的腰沙冷家沙水域已对外开放。

吕四作业区10万吨级进港航道、“两横两纵”的疏港公路、港区道路以及内河转运区14个千吨级泊位已投入使用，“铁路进堆场、内河连码头、海港通大洋”的多式联运体系正逐步形成。吕四起步码头是江苏首个采用5G技术实现港区全自动化作业的码头，航线已覆盖欧、美、亚、澳等六大洲，通达荷兰、瑞典、俄罗斯、美国、印度尼西亚、澳大利亚等40多个国家和地区。

如东洋口港阳光岛是全国第一个无遮蔽大型海上人工岛，岛上设有原油、成品油、液体化工品中转及仓储区，已建码头5座、泊位10个。岛上建有全国第一个可接卸世界最大LNG船舶的码头，年接卸LNG达1600万立方米。南通沿海LNG船舶接靠频次及接卸量已跃居全国行业首位，约占全国的1/3，成为全国最大的LNG集散地。

2. 交通流量日益增长

随着沿海相关码头陆续建成投用，进出港船舶数量总体呈上升趋势，年均进出港船舶4万余艘次。各类涉海工程较多，工程船来往作业频繁，目前已有风电运维船100余艘，作业人员逾1800人。作为六大国家级中心渔港之一，吕四渔港有渔业船舶2000余艘，渔业人员约3.4万人。海上休闲观光活动增多，客船、游艇、钓鱼船等休闲观光船不断涌现。

3. 监管架构逐步健全

沿海水上交通安全监管涉及沿海各县（市、区）政府，以及生态环境、交通运输、农业农村、应急管理、海事、海警等部门。其中，生态环境部门主要负责职责范围内的防治陆源污染物、海岸工程和海洋工程建设项目、海洋倾倒废弃物对海洋环境污染损害的环境保护工作，参与环境污染事故和生态破坏问题调查，组织开展职责范围内的环境应急监测；交通运输部门主要负责督促港口企业加强安全管理等；农业农村部门主要负责渔业船舶检验和监督管理工作，包括远洋渔业管理和渔政渔港监督管理；应急管理部门主要负责安全生产、应急管理、防灾减灾等领域行政执法工作；海警部门主要负责管辖海域及其上空开展海上维权执法活动；海事部门主要负责水上交通安全监督管理、船舶及相关水上设施检验和登记、防治船舶污染和航海保障等行政管理和执法。

4. 搜救体系不断完善

南通市水上搜救中心成立于1988年，由市政府分管领导担任指挥长，市政府分管副秘书长以及海事、应急管理、交通运输、农业农村部门主要负责人担任副指挥长，成员单位由海事、交通运输等30个部门组成，下设办公室在南通海事局，在启东市、如东县、海门区、通州湾示范区分别设立水（海）上搜救分中心。搜救范围覆盖沿海岸线276.44公里，海域面积8949.19平方公里。

南通市长江和海上交通安全专业委员会成立于2022年，由市政府分管领导担任第一主任，市政府分管副秘书长以及南通海事局主要负责人担任主任，成员单位由海事、发改、工信、公安、

农业农村等17个部门及沿江沿海10个县（市、区）组成，下设办公室在南通海事局，负责处理日常事务。

沿海水上搜救成员单位主要包括海事、海警、农业农村等部门以及各港航企业等。日常搜救任务主要由海事、救助、打捞、农业农村和海警等单位的公务执法船艇以及辖区沿海码头拖轮、工程船承担，各类海上救助船艇共计约50余艘。

沿海水上搜救队伍包括搜救专家、搜救志愿者等力量，其中，搜救专家共50余人，涉及航运、引航、救捞、消防、水文、海事、医疗等相关行业；搜救志愿者总队现有100余人，涵盖拖轮公司、打捞公司、水上清污单位、码头单位从业人员，以及航运院校、政府部门一线人员。

沿海水上救助站点包括海门东灶港海警码头、江苏省海域执法监督中心启东连兴港基地码头、通州湾海事工作船码头、吕四环抱式港池港口支持系统码头及各风电场海上应急救援站点。

5. 服务能力稳步提升

服务大通州湾建设。出台《南通沿海港口及其附近水域通航安全管理规定》《关于加强沿海海上活动安全管理的实施意见》，加强南通沿海港口及其附近水域的海上交通安全管理。“南通通州湾港区河海交界水域划分为相当A级航区”获交通运输部海事局批复同意，“通州湾江海直达特定航线延伸”纳入海事技术法规立项计划，逐步形成“海运直达、江海转运、内河集散、水陆连通”的独特综合集疏运体系。

服务沿海产业发展。创新构建“全方位监测、全链条服务、全天候运行”的海上风电运维模式，出台全国首部《海上风电运维安全管理规定》和首个《海上风电安全监管领域联动治理办法》，成立全国首个风电发展党建联盟和海上风电产业联合党委。开发全国首个海上风电智能监管平台，风电运维船舶实现视频监控全覆盖，建成江苏首个风电运维登乘点智能卡口，成立海上风电矛盾纠纷调处中心，保障沿海综合能源保供基地建设。

服务沿海港口发展。依托南通海上交通指挥中心和港航调度中心，整合江苏海事局水上搜救应急指挥平台及南通市相关部门应急调度系统等资源，初步建成市水上应急搜救综合平台。上线运行南通海上通州湾港航调度平台，沿海286家关联港航企业均纳入平台统一管理，初步实现沿海船舶港口调度一体化。

6. 应急体系基本构建

完善应急工作机制。加强沿海搜救应急资源配置研究和科学调配，定期开展沿海水上交通安全形势分析。建立“动态评估、分级管控”风险管控机制，动态更新沿海水上风险隐患预防预控清单，对重大风险实施项目化管理，落实企业主体责任，督促企业建立隐患排查治理及重大危险源监控的长效机制，深化驻点检查、定期例会、开工前培训等制度。发布《南通沿海“商渔船”防碰撞航行指南》，建立健全整治沿海水上违法行为的长效机制和商渔共治机制。

健全应急预案体系。修订《南通市水上搜救应急预案》，完善《江苏沿海海域防抗台风船舶撤离方案》《南通市水上危险化学品事故应急预案》《南通市防御台风应急预案》等，为沿海水上搜救与应急工作提供了行动指南。辖区企业内部应急预案逐步完善，沿海水上施工单位应急避风水域研究有序开展，各风电场建设单位制定了沿海水上施工防范台风、寒潮大风专项应急预案，企业主体责任基本落实。

提升应急队伍能力。定期组织搜救综合演练，圆满完成2022年南黄海海上搜救综合演习暨江苏沿海风电船舶防台专项演练、2020年南黄海三号搜救综合演习等活动，水上搜救队伍素质有效提升。海上设施工作人员海上交通安全技能培训中心落户南通，船员职业培训纳入南通市职业技能提升行动，定期举办南通市水上搜救技能竞赛，更新水上搜救中心成员名单。

强化应急装备配备。建成南通沿海甚高频安全通信系统、船舶交通管理系统、码头及风电场视频监控系统等项目，海事、海警、农业农村等相关单位配置系列公务船艇，尤其是100米级“海巡21”及多用途大马力拖轮“苏海01”列编，填补沿海大型巡逻船和应急救援力量的空白。

2021—2023年，成功应对台风8次、短时强对流天气70余次，共救助遇险船舶38艘次、遇险人员338人次，平均人命救助成功率98.83%，初步建立了政府主导、社会救助力量参与的应急救援管理体系。

（二）面临形势

1. 面临的机遇

（1）上级战略部署实施提出新使命

《长江三角洲区域一体化发展规划纲要》中提出，规划建设南通通州湾长江集装箱运输新出海口；2024年全省沿海地区高质量发展工作会议强调，要进一步完善沿海港口功能布局，高标准打造通州湾长江集装箱运输新出海口；市委十三届八次全会指出，深入参与“水运江苏”建设，完善江海河、公铁水多式联运集疏运体系，着力建设长三角北翼江海组合强港。随着南通沿海港口战略地位不断提升，沿海水上交通安全与应急工作也迎来更大发展机遇、肩负更加重要使命。

（2）应急管理能力建设提出新要求

2019年10月国办印发《关于加强水上搜救工作的通知》，明确水上搜救协同、信息资源共享等10个方面38项任务；2022年交通运输部等23个部门和单位联合发布《关于进一步加强海上搜救应急能力建设的意见》，要求充分发挥中央和地方的积极性，统筹发展和安全，聚焦海上搜救应急能力提升，着力构建海上搜救应急能力体系。这对沿海水上交通安全与应急工作提出了更高要求，推动沿海水上交通安全监管与应急能力现代化摆上重要日程。

（3）海洋经济蓬勃发展提出新期盼

随着沿海新能源、海工装备、海洋船舶等海洋优势产业发展潜力加速释放，中石油新材料、华峰新材料等百亿级项目加快建

设，万亿级绿色高端临港产业基地加快成型，南通沿海发展对水上交通安全的需求更强、“粘性”更高，需要匹配与之相适应的水上交通安全监管与应急能力，为南通沿海发展提供坚强支撑。

2. 面临的挑战

（1）沿海水上交通安全形势复杂严峻

南通沿海频繁受气旋、台风和寒潮影响，海况复杂，年均200多天风力不小于6级，最高潮水位达10米多，潮间带宽度最长达11公里，浓雾、寒潮、大风等极端天气对水上交通安全影响较大。南通沿海航道多为单向航道，容易发生船舶拥堵，同时与传统渔区有交叠区域，对进出港交通组织要求较高。沿海风电安全监管范围大、距岸远，交通运维船多而散、活动频繁，事故发生概率大。

随着沿海开发建设不断深入，各类项目建设加速推进，工程施工建设、风电能源生产、渔业养殖、物资转运等各类活动交织汇聚，商船、工程船、渔船、风电运维船等近二十类船舶交叉航行，交通流复杂，给沿海水上交通安全监管带来新风险，应急救援工作压力日益增大。

（2）监管能力难以匹配沿海快速发展需要

动态监控设施亟待加强。现有监管系统主要覆盖南通沿海原有港区水域，部分水域仍存在监控覆盖盲区，存在“看不到、叫不到、覆盖不到”等问题，不能适应港口向外海快速发展的需要。

装备设施相较滞后。现有船艇数量不足，抗风等级较低、耐

波性差、续航能力不足，船艇适航性、救援能力较差，大型公务船“海巡21”轮使用年限较长，设施设备工况欠佳，搜救装备老旧不足，船体结构局部锈蚀严重，安全稳定运行能力较差。无人船尚未在南通沿海投入使用。

防污能力有待加强。目前南通沿海防污力量以港口企业和社会力量为主，由港口企业配备了少量溢油应急物资，投入相对有限，溢油应急设备总体数量较少，缺乏应对中大型溢油事故的应急设备。无有效的船舶污染物监视监测手段，海上船舶防污染监管难度较大。

智能化程度有待提高。新技术应用不足，数据互联互通互济不够，涉海监管单位之间数据交换和信息共享滞后，对航运经济发展支撑不足，不能适应政务服务快速便捷办理的需求，距建立智能化监管模式的要求存在一定差距。

（3）应急能力和体系建设有待加强

搜救机制尚未健全。跨区域联动合作机制及应急指挥体系尚未成熟，与相邻救助责任区搜救中心之间、各成员单位之间应急联动机制不完善。社会应急力量动员响应及奖励补助机制不顺畅，溢油应急反应及损害评估、赔偿机制不完善，尚未建立与周边上海、盐城等地的船舶污染应急协调机制。

应急力量较为薄弱。沿海潮间带及滩涂面积大、潮差大，传统搜救船舶难以及时到达事发水域，且缺少抗风等级强的救助船艇，可供救助船舶停靠的码头较少，大型船舶锚地不足，应急救

援难度大。沿海救助打捞力量薄弱、救助设备设施不足且分布不均，专业应急队伍建设不完善、进展不平衡，社会应急队伍力量缺乏，深海远海及恶劣海况下的救助能力不足，难以实现全天候、全水域高效救助。

监管规则亟待完善。沿海水上交通安全监管与应急救援配套规定不完善，尚未制定沿海船舶航行定线制，航运快速发展需求与配套监管规则不足的矛盾日益突出，海事、应急管理、生态环境、自然资源等部门执法事权关系还需进一步厘清界限。

为把握机遇、应对挑战，切实解决存在的突出问题，应紧跟新技术应用和航运发展趋势，持续加强水上交通安全监管和应急体系的统筹规划和建设，不断提升水上交通安全监管和应急能力；坚持一体化融合发展，推进建立各涉海管理单位“共建共治共享共赢”机制，联合专业救助力量、社会力量等各方资源，及时有效地实施应急救援，提供安全稳定的水上环境，更好地服务国家战略实施和航运经济发展。

二、总体要求

（一）指导思想

以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，坚持总体国家安全观，深入贯彻习近平总书记关于应急管理重要论述和对江苏工作重要讲话重要指示精神，更好统筹高质量发展和高水平安全，加快推进沿海水上交通安全监管和应急事业发展，持续提升

水上交通安全监管和应急反应能力，支撑打造更具特色的“水运江苏”，为全面推进中国式现代化南通新实践提供有力保障。

（二）基本原则

以人为本，生命至上。牢固树立以人民为中心的发展理念，把保护人民群众生命安全放在首位，最大程度降低海上交通事故风险，减少人员伤亡和财产损失。

预防为主，防救结合。树牢红线意识，强化底线思维，从源头上防范化解重大水上交通安全风险，真正把问题解决在萌芽之时、成灾之前。坚持事前防范、事中响应、事后恢复相结合，做到防救相统一，强化风险全过程管控。

统筹协调，形成合力。地方政府落实属地管理职责，企业落实安全主体责任，鼓励其他社会力量参与，建立健全社会参与机制。加强公共财政投入，调动政府、企业和社会各方面积极性，努力实现资金渠道多元化。

科技支撑，创新驱动。充分发挥科技和人才的支撑作用，优化整合各类科技资源，加强科技自主创新，加强人工智能、新能源、大数据等技术运用，提升沿海水上交通安全监管和应急管理科学化、专业化、智能化和精细化水平。

（三）发展目标

1. 总体目标

到2030年，基本建成感知精准、管控精细、指挥高效的沿海水上交通安全监管体系，响应及时、反应快速、共享联动的沿海

水上应急救助体系，保障精细化、调度高效化、办理便利化的海事政务服务体系，结构合理、保障有力的现代化装备设施体系，初步实现沿海水上交通安全监管和应急能力现代化，满足沿海航运经济快速发展的需要。

2. 具体目标

——安全监管多元立体。可视化监管和远程感知能力显著提升，实现全方位覆盖、全天候运行，实现船舶交通管理系统、视频监控等现代化监管系统的单重或多重覆盖，港区、航道的雷达和视频监控覆盖率达80%以上；实现无人机、无人船常态化巡航，立体化监管格局基本形成。

——应急救助快速高效。提升事故险情的应对能力，实现快速反应、有效救助。辖区年均人命救助成功率95%以上；具备500吨溢油事故处置能力和常见散装化学品泄漏初期处置能力；沿海离岸100海里以内水域应急到达时间不超过90分钟，离岸30海里以内滩涂应急到达时间不超过60分钟，主要港口水域应急到达时间不超过30分钟；辖区救助力量在6级海况下（浪高6米、风力9级）能实施有效监管救助。

——政务服务便利优质。实现海事政务服务“网上办、自助办、一次办”，让船员“零待时、零跑腿”，主要业务实现网上全流程办理，互联网电子申报覆盖率100%，政务服务网上申报事项办结率100%。船舶进出港报告及查验网上办理率100%，实

现沿海口岸“单一窗口”数据互联互通。实现动静态数据全面联动，跨区域、跨部门信息融合共享、协调有序、沟通高效。

——装备设施保障有力。综合监管救助基地提档升级，监管搜救用房、救助船舶码头泊位的拥有率和达标率均达到100%；船艇梯队基本形成，船型和数量比例合理；应急救援设备快速投送，智能单兵监管救助装备配齐配优，具备一定的船舶大气污染物排放、危化品泄漏等快速检测能力。

表1沿海水上交通安全监管和应急能力建设核心指标

序号	指标内容	目标值	属性
1	年均人命救助成功率	>95%	预期性
2	港区、航道的雷达和视频监控覆盖率	>80%	约束性
3	离岸100海里以内水域应急到达时间	≤90分钟	预期性
4	离岸30海里以内水域应急到达时间	≤60分钟	预期性
5	主要港口水域应急到达时间	≤30分钟	预期性
6	互联网电子申报覆盖率	100%	约束性
7	政务服务网上申报事项办结率	100%	约束性
8	船舶进出港报告及查验网上办理率	100%	约束性
9	监管搜救用房、救助船舶码头泊位拥有率和达标率	100%	约束性

三、主要任务

（一）健全监管和应急体系，提升统筹协调能力

1. 健全监管和应急机制

健全沿海水上交通安全协调机制。积极发挥南通市以及各县（市、区）长江和海上交通安全专委会相关职责，跨部门联合执法检查，凝聚共管合力，解决海上交通安全重难点问题。优化沿

海水上交通安全协同工作机制，推进建立启东港入海航道、部分吕四进港航道等交界水域联合监管机制，研究建立相邻水域水上交通安全监管合作模式。

健全应急救助管理机制。完善沿海水上搜救组织指挥和应急力量协调机制，建立海上搜救联席会议制度，加强公安边防、农业农村、海事、海警以及东海救助局、相邻水上搜救中心等相关单位的合作与联动，推动交通、海事、应急管理、农业农村、生态环境等单位沿海搜救一体化融合发展，建立应急值守动态调整机制和海空立体救援协作机制，形成政府主导、社会救助力量积极参与的应急救助管理体系。

健全船舶污染联防联控机制。推进沿海危险品码头企业建立污染防治联合体，实施港口船舶污染综合整治，落实港口船舶污染物接收、转运、处置联合监管机制，细化各应急联动单位职责。

设置沿海水上搜救服务中心。实体化运行南通沿海水上搜救服务中心，集海上搜救、海上消防、海上应急响应、科研培训于一体，形成以南通市水上搜救中心为主导、沿海水上搜救服务中心为主体的沿海水上应急管理格局。

2. 完善应急预案和航路规则

完善应急预案体系。在《南通市水上搜救应急预案》的整体框架下，持续更新和完善南通沿海海上搜救应急预案，推动其纳入海区所在地政府应急预案体系，强化各专项应急预案的有效衔接、高效运行。加大区域融合力度，大力推动长三角区域沿海水

上搜救一体化融合发展,推动与相邻省市制定区域应急联动预案,实现应急资源共享、应急搜救联动。

完善航区划定和船舶航行规则。强化通航功能区规划研究,有效推进大通州湾航道规划及建设。完善南通沿海港口功能布局,推进锚地等港口配套设施建设,制定南通沿海通航水域整体规划,进一步明确航道、锚地、停泊区等水域范围,推动通州湾部分海港水域的航区划定,推动大通州湾专用航道纳入国家公用航道,促进通州湾江海联运通道和多式联运体系建设。研究沿海航道单向通航管理和服务举措、风电场水域船舶航行规则、沿海船舶航行定线制等。

（二）构建风险防控体系，提升防范防治能力

1. 强化风险辨识评估

强化风险分级评估。强化风险隐患摸排、风险因素辨识,实行风险分类分级动态评定,完善风险和隐患信息数据库。加强对沿海水上风电运维、危险化学品运输等重点领域的安全风险评估,建立重大安全风险辨识评估机制。加强企业安全风险辨识,开展港口企业应急资源和能力调查,推动港口和航运企业增强风险意识。将沿海水上交通安全风险隐患评估内容纳入公共安全治理体系,制定落实化解和防范措施。

2. 聚焦风险源头预防

坚持源头治理。提高沿海水上危险品作业单位、运输企业及船舶的准入门槛,支持、鼓励信用优、管理好的国有企业积极参

与危险品运输，推广危化品货主（码头）高质量选船机制。开展沿海水上交通事故规律性研究，发挥事故调查及统计分析的作用，制定有针对性的防控措施，从源头上消除沿海水上交通安全风险。

加强隐患排查治理。健全隐患排查治理制度，建立重大事故隐患清单，定期排查、挂牌督办重大隐患。压实风险隐患排查中企业的主体责任，指导港航企业建立企业应急资源情况基本数据库，建立健全企业安全风险管理制度，督促港航企业加大安全投入和安全管理力度。

实施风险动态管控。建立精准评估、动态调整的沿海水上风险分级管控机制。建立重大风险基础信息清单、责任分工清单、防控措施清单和应急处置清单，对重大风险防控实行动态报备。开展船载危险化学品运输、海上风电运维、商渔船防碰撞整治，构建安全风险分级管控和隐患排查治理双重预防机制。

提升沿海船舶安全技术状况。完善以船籍港综合监管为核心、以到达港现场监管为保障的船舶监管模式。加强船舶安检人才培养，完善安检工作评价指标体系，提升船舶安检质量，促进船舶缺陷和安全隐患有效整改。强化新建船舶、营运船舶检验质量监督检查，对船舶建造重要日期实施节点管理。

提高沿海船员综合素质。完善船员培训、考试和发证管理体系，不断提升船员实操和应急应变能力，着力提升危险品船、风电运维船等重点船舶船员综合素质。强化船员责任意识、法制意识教育，加强船员动态管理和在船船员履职能力检查。

3. 加强监测预警预报

加强风险感知监测。加强云计算、大数据、人工智能等新技术的运用，深化海事、航保、气象、地灾、消防、水文等部门的沟通合作，推动船载危险化学品运输、海上风电施工运维等重点领域和企业重大风险联网监测，完善相关气象灾害、海洋灾害等领域的信息共享和监测网络，不断提升安全预警信息的获取能力，逐步实现安全预警信息自动采集、自动传输、自动发布。

提升预警预报水平。全面打造多域覆盖、智能敏捷、精准高效的沿海水上交通事故灾害综合预警预测体系。完善沿海水上交通安全突发事件预警信息发布平台，提升预警信息发布覆盖率、准确率和时效性。针对商渔船的违规行为及时预警通报，引导船舶遵章航行、停泊、作业。

（三）加强监管和应急救援力量，提升应急处置能力

1. 加强应急救援队伍建设

培养专兼结合的搜救队伍。建立健全南通沿海应急搜救专家库，完善跨区域、跨部门、多专业的海上搜救专家队伍。积极引进和培养海上搜救专业人才，通过政府购买服务等多种方式，加强专业海上搜救队伍建设。壮大海上搜救志愿者队伍，鼓励商船、渔船、社会组织、志愿者、医务人员等社会力量全方位参与海上应急搜救。健全并常态化落实社会力量搜救奖励和补偿制度，提高社会力量参与海上搜救积极性。

加强搜救人员技能培训。立足南通沿海实际，围绕“保人命、

防污染、疏通道、减损失”目标，常态化分层分类开展水上搜救队伍培训，通过实操和演习训练，提高实战能力。将海上搜寻救助公约及国内搜寻救助法规纳入培训大纲，增强搜救队伍法律意识。常态化开展贴近实战、形式多样、节约高效的应急演练，提高船员自救、互救和专业救助能力。

2. 强化应急救援装备配置

加强海上巡航救助船艇配备。结合南通沿海未来发展，加强船艇配备，100米级、60米级巡逻船用于海区搜救指挥，40米级巡逻船用于进出港航道巡航，30米级巡逻船用于港区及港池巡航救助，20米级及以下船艇用于港池及部分非通航水域巡航救助，加大对通州湾港区等重点区域船艇配备力度。

配置适应高海况、潮间带救助的海上救援气垫船，作为浅滩水域主力船型。在通州湾水域和洋口港作业区配置溢油应急处置船，提升海域溢油事故发生时的应急处置能力。配置风电场应急巡逻船，用于风电场日常巡航监管、应急救助。试点建设无人救助船艇，满足南通沿海应急救助需要。

加强空中巡航力量配置。配置复合翼无人机作为沿海空中巡航监管和应急反应的主要力量，配置轻型多旋翼无人机作为主要补充，在巡航救助船艇无法到达的部分海域，采用空中巡航方式开展现场监管和救助。加强无人机驾驶员培养，为南通沿海立体化巡航和监管提供人才保障。

完善单兵装备配置。为一线巡航救助人员配备智能化、现代

化、多功能单兵装备，实现巡航救助全过程记录，同时配备应急救援包、生命探测仪、无线声呐探测器、沉箱扫测设备等新型搜救装备，提升救助人员现场应急处置能力。

（四）加强基础设施建设，提升综合保障能力

加强监管救助基地建设。根据监管需求及不同水域船舶配置情况，结合机构设置和船舶停靠实际需求合理布局。其中大型基地统筹布局，主要配置在高风险水域，满足大型船舶停靠补给需要；中型基地确保主要港口、重点水域至少布局一处；小型基地根据机构设置和监管需要布局，满足小型船舶停靠补给需要。结合南通沿海港口规划，建设相应的基地和趸船浮码头，同步提升应急救助功能，总体形成以通州湾为中心，如东、启东为两翼的“一体两翼”基地布局。

加强海上应急救助直升机临时起降点建设。在南通沿海启东、如东建设海上应急救助直升机临时起降点，供海事、救助、海洋、农业农村、海警等涉海管理单位统筹使用，满足直升机、中小型无人机等航空器使用需求，满足南通沿海海域空中监管和救助需要。

完善海上溢油应急设备库建设。按照《国家重大海上溢油应急能力建设规划》中提出的6小时内海上溢油清除能力可到达事故水域的目标，综合考虑装备能力、建设投资、应急速度等因素，根据水域安全等级、港区分布和社会力量状况，合理建设南通沿海溢油应急设备库，建成后纳入市应急管理体系，统一调度管理

使用。探索溢油应急设备库运行和维护模式，推动形成属地政府支持、社会化管理的运行和维护模式。

（五）强化科技赋能，提升智慧监管服务能力

完善沿海船舶交通管理系统。扩大南通沿海船舶交通管理系统对港区水域和重点进出港航道的覆盖范围，同步提升设备水文、气象等通航要素感知功能。建设南通海上交通指挥中心，构建动态监管一体化模式，提供信息服务、助航服务、交通组织服务、防抗恶劣天气、预防预控海上突发事件等功能，全面提高通州湾港区通航水域内船舶动态监控能力。

搭建智慧交管监管平台。加强大数据、物联网、人工智能等新技术应用，持续优化拓展智慧监管平台功能。集成船舶智能监控与指挥、行政检查、水上应急指挥与决策等信息系统，实现统一指挥、综合执法、协调联动、精准管控。构建智能化、一体化的沿海水上交通组织指挥体系，实现沿海水上交通态势的智能预测、智能预警、智能预控和交通流的精准组织，全面提升预测预判能力及决策支撑能力。支持大型重点船舶全线“直进直靠、直离直出”，构建陆巡、海巡、空巡相结合的立体执法监管模式，实现常态化监控和全方位监管。

强化沿海船舶污染物监视监测。加强海洋环境风险防控，利用卫星、雷达等监测船舶污染情况，采集大气环境、船舶污染水环境等检测数据，实时监测海域环境质量，开发预警及联动处置系统，与生态环境、自然资源、农业农村等部门共享水域环境监

测资源。优化船舶尾气检测系统的设置，在港口、码头船舶密集区以及近主航道区域布置固定式或移动式的船舶尾气监测设备，提升船舶尾气排放监视监测能力。

提升海事政务服务水平。依托国家综合交通运输信息平台 and 长三角一体化海事监管服务平台，整合各类监管、应急管理应用和信息资源，实现对监管、应急的大数据支撑，全面提高沿海水上交通安全监管和应急业务协同能力；全面推进政务公开，加强互联网政务信息数据服务平台和便民服务平台建设，升级政务自助终端功能，实现政务服务“网上办、自助办、一次办”；积极融入长三角海事一体化，解决港航企业和船员群众异地办事、就近办事等热点需求，全面实现政务服务事项在上海、浙江、江苏等地区“跨域办”。

四、重点工程

（一）建设协同高效的“陆”基设施

一是优化船舶交通管理系统及视频监控系统布局，补点建设雷达站、视频监控点、甚高频通信基站、水文气象探测点等设施，加强深远海船舶感知管控能力建设，整合动态数据资源，提升大通州湾区域船舶动态监控能力；二是加强船舶防污染应急设备库建设，加强防污染监视监测设施配备，全面提升南通沿海船舶污染事故的处置能力。

专栏1 建设协同高效的“陆”基设施

1. 南通沿海船舶交通安全管控设备更新改造工程。在南通沿海补点建设5个雷达站，更新现有5个雷达站部分设备，在沿海重点码头、主要港池内水域和海上游览点等水域建设视频监控点，建设南通海上船舶交通管理中心。更新改造现有南通沿海甚高频通信系统，在覆盖盲区补点甚高频通信基站和船舶自动识别基站，并在海上增建部分基站，延伸外海覆盖范围。

2. 南通沿海船舶溢油应急设备库工程。在通州湾建设中型船舶溢油应急设备库（具备500吨溢油能力），选址位于南通通州湾海事工作船码头后方陆域内，主要承担以通州湾为中心的南通沿海地区水上溢油应急处置，进一步提升南通沿海地区水上防污染和应急反应能力。

（二）打造智能领先的“海”基装备

重点完善南通沿海巡航救助船艇配置。一是完善大型巡航救助船配置，强化南北航线以及外海区域的监管和应急救助力量；二是优化存量，更新老旧船舶，提升南通沿海巡航救助力量的整体性能；三是加强新技术应用，配置新型高性能船舶，提升风电场日常巡航监管和应急救助水平。

专栏2 打造智能领先的“海”基装备

1. 南通沿海应急搜救能力提升项目。对“海巡21”进行海上应急搜救功能拓展和性能提升改造，强化南通近海、海上风电场、南北航线等区域的监管和应急力量，服务保障大型水上活动，现场组织、协调指挥水上应急行动。

2. 南通沿海风电场应急巡逻船建设项目。配置2艘30—40米级应急巡逻船，用于风电场日常巡航监管、应急救助，方便风电场现场监管。

（三）形成灵活机动的“空”基平台

重点推进无人机技术在南通沿海的应用。一是加强直升机临时起降点建设，满足直升机、中小型无人机等航空器使用需求，充分发挥其活动范围大、反应快速、观测范围广的优势，提升南通沿海巡航、应急搜救的能力；二是推进轻型无人机的应用，注重空海协同和联动，实现人力资源的集约高效利用。

专栏3 形成灵活机动的“空”基平台

南通沿海应急救助直升机临时起降点建设项目。在南通沿海启东吕四港和如东洋口港各建设一处海上应急救助直升机临时起降点，配套相关助导航、保障等设施设备，可满足海上应急救助直升机临时起降、转运伤病人员等需要。

（四）打造多源感知的“天”基资源

重点推进通导遥一体化卫星技术在南通沿海的应用，开展基于宽带网络、人工智能的近海监管网络通信技术、基于空海协同的远距离中继传输技术研究。一是推动北斗导航系统在沿海的应用，推进北斗AIS信号在船E行、行政检查等系统中的应用，支持船舶北斗AIS设备替代和系统更新，提升深远海安全监管、应急搜救感知能力。二是推动卫星遥感监测技术的应用，有效监视沿海水域及周边水域船舶污染，保障沿海水域环境清洁。

专栏4 打造多源感知的“天”基资源

南通沿海北斗系统应用推广工程。结合行业发展趋势，推动北斗导航系统在南通沿海的应用，促进风电施工、运维、交通船舶等重点船舶安装北斗船载智能终端，以北斗高精度定位、北斗船载智能终端、船岸通信以及AIS等技术为基础，建设基于北斗地图的高精度导航与位置服务应用系统、授时系统、船舶航行安全系统，支撑南通沿海安全监管、应急救援、船舶防污、通航服务。

五、保障措施

（一）加强工作组织保障

加强对沿海水上交通安全监管和应急工作的组织领导，加大资金、力量投入，构建“政府投资、地方支持、企业参与、社会捐助”多元化的资金保障机制，强化沿海水上交通安全监管、搜救服务、港航综合调度等机构设置、人员配置、人才培养。

（二）推动规划相互衔接

加强规划实施的统筹协调和过程指导。强化本规划相关内容与市级其他规划的衔接，针对规划内容科学制定计划进度，明确重大工程、重点项目建设责任，充分依托港口、物流园区建设等项目，合理配置资源，协调相关工程，确保规划顺利实施。

（三）强化规划监测评估

加快启动规划重点项目，确保规划任务和目标如期完成。建立规划实施监测机制，定期检查规划实施情况，适时开展中期评估。结合港口建设进度等情况变化，及时制定和完善相关政策措施，增强规划的可操作性和指导性。

