

内河交通安全管理问题与对策研究

吴保家

江西理工大学应急管理与安全工程学院，江西赣州，341000；

摘要：内河航运是横贯东西、连接南北的重要通道，在助力做强国内大循环、支撑国内国际双循环中发挥着重要作用。内河交通安全是区域综合交通运输体系安全运行的关键环节，其管理效能直接影响航运经济可持续发展与社会公共安全。近年来，内河交通安全管理在法规标准完善、监管资源整合、风险防控强化等方面取得了显著成效。与此同时，内河交通还存在基层监管力量薄弱、应急资源投入不足、跨区域协同不畅等问题，严重制约了内河交通安全管理效能的进一步提升。因此，加强内河交通安全管理，对于破解内河交通安全治理堵点、卡点问题，推动构建“平安水上交通”运输体系具有重大而现实的意义。

关键词：内河交通；安全管理；存在问题；对策研究

DOI：10.69979/3041-0673.26.01.069

引言

近年来，随着长江、珠江、京杭大运河等主干线大通道能力持续提升，江汉运河、江淮运河建成通航，平陆运河等一大批重大工程加快推进，内河交通实现了量质双提升。然而，部分航段通航环境复杂、船舶通航密度大，气象水文条件多变，给内河交通安全管理带来诸多不确定性。一旦出现水上交通安全事故，将会给人民群众生命和财产安全带来不可估量的重大损失。因此，加强内河通航水域安全管理，及时消除内河交通安全风险隐患，是保障我国内河交通高质量发展的。

1 内河交通安全管理的问题分析

1.1 从业人员综合素质参差不齐

近几年，随着内河航运业的快速发展，航运公司和船舶市场规模快速增加，叠加经济下行压力影响，内河运力出现供需矛盾。航运公司和船舶竞争压力随之增大。执法检查中发现，部分航运公司和船舶经营者为了进一步压减运营成本，采取减少安全投入，灵活雇佣船员上船等方式来应对日趋激烈的内河航运市场竞争，为内河交通安全埋下了风险隐患。此外，部分船舶船员安全培训、实操能力不足、相关管理人员职责意识不强等问题，也增加了内河交通安全管理的难度。

1.2 内河交通水上搜救体系不够完善

虽然目前我国建立了国家、省、市海（水）上搜救中心，但水上搜救分中心的运行质效距离水上搜救分中心的目标定位还有很大差距。由于内河交通点多、线长、面广，涉及不同乡镇、区县甚至地市的行政管辖，仅靠海事部门很难推动跨流域的水上搜救和应急处置工作。

加上，部分地方政府部门对水上搜救中心建设重视不够，水上搜救基地站点布设不足，一旦遇到突发险情，周边应急救援力量无法在最短时间内赶赴现场救援。因此，内河水域搜救和应急救援高效组织、迅速响应、快速集结、应急协同等方面还需进一步加强，进而切实提升水上搜救和人命救助的成功率。

1.3 内河交通安全管理合力还需进一步增强

近年来，我国内河航运事业发展突飞猛进，水上交通安全风险和管理难题也层出不穷。为此，海事部门推动属地政府建立水上交通安全工作联席会议机制，贯彻落实交通运输部海事局水上交通安全信息共享共治专项行动部署要求，切实消除了一批长期想解决而没有解决的突出问题。今年是全国水上安全监督管理体制改革实施27周年，27年来，海事系统发生了翻天覆地的变化。但是内河交通安全管理深化改革之路依然任重道远。当前，从事水上交通安全管理的部门分散，管理职能存在部分交叉重叠，令出多门的情况时有发生。特别是在临水作业点、水上窝棚、水上高危活动、乡镇自用船治理实践中，经常发生相互推诿的情况，导致一些“顽瘴痼疾”依然无法得到标本兼治。

1.4 内河交通安全法律法规的普及落实有待提高

为进一步提高内河交通安全管理水平，我国出台了一系列相关的法律法规，比如《中华人民共和国内河交通安全管理条例》《中华人民共和国航道管理条例》《中华人民共和国航道法》等，相关涉水省、市也出台了内河交通安全管理规定。密集的内河交通安全管理法律、法规、规章和规范性文件的出台，在一定程度上为内河

交通安全管理提供了法律依据。但是从执行情况来看,这些法律法规从“纸上的条文”变为水上从业者的“行动指南”还需要进一步发力。

1.5 内河交通安全管理信息化建设还需完善

当前,人工智能正日益融入生产生活的方方面面,赋能千行百业、造福千家万户。直属海事系统也积极拥抱信息化时代,2024年,交通运输部海事局为实现直属海事系统“核心业务标准统一、区域工作协调统一、公共服务供给统一”的目标,率先在长三角试点建设海事监管与服务保障一体化,并印发《交通运输部海事局关于上线智慧海事监管系统和海事通APP的通知》(海通航函〔2024〕403号),在全国统一推广应用智慧海事监管系统和海事通APP,要求15家直属海事管理机构关停自建系统,破除系统内部信息壁垒和数据孤岛问题。2025年3月,交通运输部海事局制定并发布了《船舶智能监控系统技术指南(1.0)》,继续拓展人工智能技术在海事监管中的应用场景,以此来提高海事监管的精准化和智能化水平,不断适应新时代海事监管的发展需要。但从目前运行情况和执法人员以及船员使用反馈来看,智慧海事监管系统和海事通APP运行还不是很稳定,服务功能的集成性还需进一步完善。

2 内河交通安全管理的对策分析

内河交通安全管理涉及海事管理部门、航运公司、船员、港口码头等多方主体,造成内河交通事故险情的成因既有人人的不安全行为,也有货物的不安全状态以及管理上的疏漏、突发恶劣天气等原因,需要从多方面防范应对。

2.1 提升水上从业人员安全意识

内河交通作为我国综合交通运输体系的重要组成部分,承载着大量货物和人员的运输任务,对经济社会发展和人民群众生命财产安全有着深远的影响。然而,近年来内河交通事故频发,给相关家庭和企业带来了巨大的损失。深入分析这些事故的成因,不难发现,人的不安全行为往往是事故发生的“罪魁祸首”。因此,提升水上从业人员的安全意识,不仅是内河交通安全管理的当务之急,更是保障内河航运可持续发展的关键所在。一方面,海事部门要加强对航运企业的监管,督促其建立健全船员安全培训制度,确保每一位船员都能接受到系统、全面的安全培训。通过理论学习与实操演练相结合的方式,切实提高船员的安全意识和操作技能。另一方面,海事管理机构还可以通过组织专题讲座、开展安

全宣传活动等形式,向广大水上从业人员普及水上交通安全知识。例如,在内河港口、码头等人员密集区域,定期开展业务帮扶,邀请海事业务骨干和经验丰富的资深船长为船员们讲解典型事故案例,分享安全航行经验。同时,利用海报、宣传册、微信推文等多种形式,广泛宣传水上交通安全法规、航路航法和注意事项,营造浓厚的安全氛围,让安全意识深入人心。此外,海事部门还应充分发挥引导作用,利用法律武器,加强对内河交通安全的监管力度。对于那些忽视安全培训、违规操作的航运公司和船员,要依法依规予以严肃处理,形成强大的法律威慑力。只有通过严格的监管和有效的培训,才能真正提高水上从业人员的安全意识,减少人为因素导致的险情事故,为内河交通安全管理筑牢坚实的思想防线。

2.2 构建完善的水上搜救应急救援体系

水上应急救援预案的完备性是衡量水上应急救援水平的关键性指标。一个科学、系统、全面的预案,能够在突发事件发生时,为救援行动提供清晰的指导,确保救援工作高效、有序地展开。因此,相关的水上搜救中心要对辖区内的水域环境、船舶流量、气象条件、地理特征等进行全面、深入的调研,从而制定出针对性强、操作性强的应急预案。例如,对于长江、珠江等主干航道,由于船舶流量大、通航环境复杂,预案应重点考虑船舶碰撞、搁浅、火灾等事故的应对措施;对于内河湖泊,应重点关注洪水、强对流天气等自然灾害的应急响应。一方面,预案应明确各相关部门和单位的职责与分工,确保在紧急情况下,各部门能够迅速响应、协同作战。例如,海事部门负责现场指挥和救援协调;消防部门负责火灾扑救;医疗部门负责伤员救治;交通部门负责交通管制和疏导;气象部门负责提供实时气象信息。另一方面,通过定期组织船舶碰撞、火灾爆炸、洪水灾害、危化品泄露等演练科目,检验预案的科学性和可操作性,从而提升各部门的协同作战能力。另外,随着水上交通环境的不断变化,相关的水上搜救中心要对应急预案进行分析评估,确保突发事件发生时,相关部门能够迅速、高效地展开救援行动,最大限度地减少人员伤亡和财产损失。

2.3 健全内河交通安全管理法律制度

加强内河交通安全管理法规制度建设,是维护内河交通安全和航运市场秩序的关键环节。市场经济体制下,良好的法治营商环境是推动内河航运市场健康发

展的保障。为此,海事管理机构需要结合内河交通安全管理现状,结合《中华人民共和国海上交通安全法》《中华人民共和国内河交通安全管理条例》等法律、法规规定,细化制定市一级的水上交通安全管理规定,对航运公司、船员、港口码头、政府等相关主体的职责进行明确规定,航运公司应承担起船舶安全管理的主体责任,确保船舶适航、船员适任;船员应严格遵守操作规程,履行安全职责;港口码头要保障设施安全,优化作业流程;政府部门则要强化监管,提供公共服务。通过明确各方职责,形成良法善治的协同管理格局。此外,海事管理机构还需定期对规定的实施情况进行评估和反馈,及时发现并解决法规执行过程中出现的问题。例如,通过建立水上交通安全管理规定实施效果评估机制,收集航运企业、船员、港口等各方的意见和建议,对不适应当前管理需求的条款进行修订和完善。同时,加强水上交通安全管理规定的宣传和培训工作,提高水上从业人员对水上交通安全管理规定的认知和理解,确保水上交通安全管理规定能够真正落地生根。

2.4 深入实施各类专项行动

内河交通安全管理是一项复杂而系统的工程,涵盖了“人、船、货物、环境、管理”等多个方面。为了有效维护内河交通安全和良好的生产生活秩序,海事管理机构必须铸牢“主角”意识,积极协调公安、航道、应急管理、渔政、文化广电旅游等多个部门,形成强大的协同联动机制。通过各部门的共同努力,构建起全方位、多层次的安全监管体系,确保内河交通安全形势的持续稳定。海事管理机构要对辖区内河交通安全进行全面的分析评估,精准识别潜在的风险点和薄弱环节。在此基础上,充分发挥“商渔共治”三年行动、“汛期暑期重大风险隐患排查整治”“违规进入船舶危险密闭空间专项治理”“防船碰桥”“船载危险货物安全专项整治”等专项行动,集中力量解决突出潜在风险。例如,在“商渔共治”行动中,海事部门要与渔政部门紧密合作,加强对商船和渔船的管理,减少商渔船碰撞事故的发生;在“暑期汛期重大风险隐患排查整治”行动中,针对夏季高温、台风等恶劣天气条件,对内河船舶实施全面的安全检查,确保船舶在极端天气下的航行、锚泊和作业安全。同时,海事部门还要加强对重点时段、重点船舶、重点航段的现场巡查和电子远程管控。在“春节、清明、五一、国庆”等节假日、汛期、强对流等特殊时段,增加巡查频次,确保船舶遵守航行规则;对于客船、危险品船等重点船舶,要实施更为严格的监管措施;在桥区、

航道狭窄等重点航段,利用电子监控设备实时监控,及时发现并纠正船舶的不安全行为。此外,海事部门还应加强对船舶船员日常行为规范管理。通过开展安全教育活动,提高船员的安全意识和操作技能,使其自觉遵守安全规定。对于违规行为,要依法严肃处理,形成有效的执法威慑力,切实将隐患消除在萌芽状态、成灾之前。

2.5 加强信息化管理平台建设

在数字化时代,内河交通安全管理必须紧跟时代步伐,充分利用信息技术提升监管效能和服务水平。通过加强海事监管与服务保障一体化平台建设,助推内河交通安全管理从传统模式向智能化、高效化转变,为内河航运的安全与可持续发展提供坚实保障。一方面,海事部门要积极推动更多港口码头的监控平台接入海事监控系统,实时掌握船舶动态和港口作业情况。通过在关键航道、桥梁、码头等位置安装高清摄像头,并结合先进的视频分析技术,从而实现对内河交通安全的全面监控。借助“一屏统揽”的可视化界面,执法人员可以迅速发现异常情况并及时响应,真正做到“一网打尽”各类安全隐患。另一方面,海事信息化管理平台的建设还应不断拓展应用场景。例如,利用大数据分析技术,对船舶航行数据、事故记录等海量信息进行深度挖掘,精准识别高风险区域和时段,为科学制定监管策略和资源调配提供依据。此外,开发船舶智能导航系统,结合电子海图和实时水文数据,为船舶提供最优航路建议,降低触礁、搁浅等事故风险。同时,借助移动互联网技术,推广使用海事通APP等移动终端应用,方便船员随时随地查询航行信息、办理相关手续,提升海事服务的便捷性和高效性。

参考文献

- [1]陈友喜,顾松涛.内河交通安全管理条例之不足和对策[C]//中国航海学会2008年度海事管理学术交流会.2008.
- [2]桓兆平,刘欣伟.内河航运公司安全管理问题与对策研究[C]//中国航海学会内河海事专业委员会2023年海事管理学术年会.长江海事局,2023.
- [3]田重霄.对现行《内河交通安全管理条例》存在问题的探究[J].珠江水运,2019(8):2.

作者简介:吴保家(1987.07—),男,汉,江苏连云港,本科,公共管理,江西理工大学应急管理与安全工程学院。