

温州市地方标准《沿海非设关地走私风险隐患点分类和防控措施》编制说明

一、项目背景

反走私工作一直是实现海洋经济高质量发展的关键一环。党中央高度重视反走私工作，习近平总书记多次就打击走私做出重要批示。近年来沿海非设关地走私多发，全国打私办和省政府相关领导明确要求各地夯实主体责任，强化属地防控，全面开展走私走私风险点再排查再落实，对新排查出来的风险点，逐个落实“一点一策”管控措施。我省大力推进海洋经略、乡村振兴，强调以数字赋能、科技创新、制度创新为驱动力，2019年浙江省发布地方性法规《浙江省反走私综合治理规定》明确提到要提高反走私综合治理工作的智能化水平，加强走私易发区域的反走私综合治理设施建设和防范。2018年-2022年，浙江省反走私办下发的《省反走私综合治理工作要点》，均对走私隐患点防范提出要求。

近年来，温州市坚持打防结合、综合治理方针，切实强化沿海非设关地走私风险隐患点防控工作，并取得明显成效。一是地方工作特色鲜明，2017年，瑞安市率先提出风险隐患点“一点一策”防控措施，即根据隐患点实际情况，因地制宜，分别采取设置卡口、限高限宽、物理隔离、视频监控、重点巡逻等措施强化管控。次年，浙江省反走私办在全省推广“一点一策”工作经验，温州市对全市隐患点进行全面排查，共排查隐患点360多个，并逐一录入反走私一点一策地

理信息管理系统。2022年，乐清市开展反走私隐患点“四级五星”智控建设，将一点一策和数字化管控紧密结合，进一步规范了风险隐患点分类、动态管理和科学防范工作，为推动隐患点管控制度化、规范化奠定了基础。二是智慧综治成效显著，2019年以来，根据全打办部署，温州市深入开展全国反走私智慧综治试点创建，顺利建成反走私智慧综治系统，并迭代生成海上综合智治应用。海上综合智治应用受到全国打私办和省委省政府充分肯定，被评为2021年度省数字政府最佳应用。2021年，温州市开展海上综合智治应用省级标准化试点建设。围绕海上综合智治集成改革总目标，聚焦海上走私、偷渡等违法行为打击等高频事项，以海上综合智治应用为载体，构建形成海上综合智治应用标准体系，覆盖走私风险隐患点管理、港口岸线智慧安防管理等重点涉海业务事项的管理标准。

近年来，温州市非设关地走私风险隐患点防控工作虽然取得了阶段性成果，但在工作开展过程中，仍发现了以下现实问题和相应的标准化需求：一是各地风险隐患点情况排查要素尚未统一，信息未能及时录入、有效联网，无法形成面上整体分析和管控，需要相应的标准对风险点信息采集、展示进行有效规范；二是因为风险隐患点是海上船只和陆上车辆、人员的对接点，是走私行为的关键环节，随着海上综合智治系统的深入应用，海上船只管控得以强化，为风险点研判和防范提供了更科学、更智能的技术支撑，所以催生了对风险隐患点更为精细化管理的需求，需要对隐患点风险分类标准进行调整规范；三是温州海岸线较长，沿海码头、岙口或可供停靠上岸的点位多，走私风险较大，而传统的大范围巡查管控消耗基层大量人力物力，难以持续，需要结合数字化建设对防范措施进行调整规范；四是走私物品更

加多样化，冻品、煤炭等成为走私热点，走私易发点也随着发生较大变化，需要对风险点排查和防控范围进行调整规范。因此，智能化、标准化、数字化的沿海非设关地走私风险防控模式的制定和推广迫在眉睫。同时，目前沿海非设关地走私风险隐患点分类及防控措施要求相关的国家标准、行业标准、地方标准还处于空白，我市各有关部门在开展相关工作过程中亟需相应的技术性文件予以指导，以更好地提升反走私综合治理效能。

二、项目意义

（一）本标准是推进我市海上反走私综合治理的必然要求。作为海上反走私综合治理的重要环节，全国打私办和省政府均对走私风险隐患点防控提出工作要求，但至今缺乏规范性意见，也没有制定相关标准。本标准将沿海海域、岸线整合为一体防范，以海上船舶轨迹为主要研判依据，将沿岸岛礁、码头、冲滩点等隐患点作为主要防控点，按风险等级不同分成高、中、低及一般关注点四级，并按照系统自动预警、核实、查缉等情况对风险等级进行判定以及不同的风险隐患点的防控措施作出了准确的规定。本标准的制定有助于海关缉私、公安、海警、市监、交通运输、乡镇（街道）等反走私相关部门明确风险隐患点排查要素、风险隐患点分类、确定风险隐患点防控措施等工作的开展，也为码头业主开展码头反走私整改提供了标准依据，为全省乃至全国提供借鉴，助推各地反走私综合治理工作开展。

（二）本标准是解决海上非设关地走私防范现存问题的重要抓手。温州海岸及水域情况复杂，码头多、岙口多、自然形成可供船舶停靠的海堤多，航运交通发达，故给海上走私提供了非常好的条件。

针对当前海上特设关地走私零散、小规模、多发的特点，沿海非设关地风险隐患点防范压力较大，有时依旧存在无法正确评估隐患点的风险类别，无法针对性制定风险隐患点防控策略的现象。制定本标准，有利于海关缉私、公安、海警、市监、交通运输、乡镇（街道）等反走私相关部门全面排查、梳理风险隐患点信息，科学确定风险隐患点类别，从而精确地采取不同的人防、物防、技防策略，有效开展风险隐患点防控工作，提升反走私综治效率，推动基层反走私综合治理更加规范化、信息化。

（三）本标准将为反走私智慧化应用提供范本参考。反走私智慧综治是海上综合智治的重要场景，本标准的制定，充分考虑了数字化与标准化的有机结合，对风险隐患点信息数据采集的范围、方式、字段及其格式以及海上综合智治应用系统风险研判和风险隐患点分类进行了明确规定，为推动反走私智慧综治场景的应用提供了技术支撑。将各种零散的信息进行统一汇总，数据从单一信息来源，到多部门多渠道汇总，更有利于对反走私工作开展综合智慧研判，提升了隐患点风险研判的科学性，从而有效提高走私行为的捕获率和打击率。所以，本标准的制定将为海上其他业务标准化提供参考，助推涉海业务标准化、规范化建设，为海上整体智治提供范本参考。

三、工作简况

（一）任务来源

2023年8月9日，温州市市场监督管理局发布《关于下达2023年第三批温州市地方标准制修订计划的函》（文件编号：温市监函〔2023〕

26号），将《沿海非设关地走私风险隐患点分类和防控措施》列入温州市地方标准制定计划。

（二）协作单位

本标准由乐清市人民政府办公室牵头，乐清市公安局、乐清市交通运输局、浙江省标准化研究院等单位（组织）等单位共同参与起草。

（三）主要工作过程

1. 预研阶段

今年年初，在温州市人民政府办公室的指导下，乐清市人民政府办公室牵头联合乐清市公安局、乐清市交通运输局、浙江省标准化研究院、等单位（组织）成立项目工作组，开展《沿海非设关地走私风险隐患点分类和防控措施》市级地方标准预研究，组织各对口业务部门搜集整理近几年我省沿海非设关地走私风险隐患点分类和防控工作相关法律法规、标准和典型案例，分析当前沿海非设关地走私风险隐患点分类和防控工作的重点、难点和问题以及如何通过制定地方标准来达到统一规范的效果，初步确立了标准的研制方向和主要内容，同时明确了各阶段的工作内容、职责分工、时间安排以及阶段性成果。通过3个多月的预研究，编制形成标准草案和立项分析报告，并通过“浙江标准在线”向温州市人民政府办公室、温州市市场监督管理局提交标准立项申请。

2. 标准立项

2023年7月，温州市市场监管局对《沿海非设关地走私风险隐患点分类和防控措施》市级地方标准立项材料进行技术审查后，于7月

25日在温州组织召开温州市地方标准集中立项论证会。与会领导和专家组听取了标准工作组对于立项必要性、标准主要内容、标准与相关法律法规及标准关系、预期效果以及保障措施等方面的介绍，对标准立项的必要性、可行性展开论证，经过投票后同意该标准通过立项评审，同时提出以下主要意见：一是进一步修改标准题目，明确标准范围；二是应进一步明确动态管理相关内容是否属于标准规范的内容。8月9日，温州市市场监管局正式将《沿海非设关地走私风险隐患点分类和防控措施》列入温州市地方标准立项计划。

3. 形成标准征求意见稿

立项论证会后，标准研制工作组梳理了立项论证会专家意见，吸收了专家的意见，对标准草案进行了修改完善，主要对标准范围进行了进一步的明确，根据标准的适用范围和适用对象修改了标准的题目，将原标题“走私隐患点等级评定和动态防控规范”修改为“沿海非设关地走私风险隐患点分类和防控措施”，并删除了超出标准范围的动态管理部分，修改完善后形成了市级地方标准征求意见稿以及编制说明。

（四）主要起草人及其所做的工作

标准主要起草人：吕新江、王晓森、卓赛龙、薛海熙、郑建忠、陈伟雷、赵银旺、陈志春、黄旭林。其中，吕新江、卓赛龙、薛海熙、郑建忠、陈伟雷负责项目沟通协调；王晓森、赵银旺负责为主编写标准；陈志春、黄旭林参与标准编写和资料搜集。

四、本标准编制原则和确定地方标准主要技术要求的依据

（一）标准编制原则

1. 协调性原则

本标准遵循《中华人民共和国海关法》《浙江省反走私综合治理规定》等相关法律法规、规章的规定，未违背现有上层标准的技术要求。目前，沿海非设关地走私风险隐患点分类和防控措施相关的标准还处于空白，本标准与现有国家标准、行业标准、地方标准相协调，不存在矛盾、交叉、重复等问题。

2. 适用性原则

本标准的技术内容是以国家、浙江省、温州市各级政府部门对于海关、反走私综合治理有关的政策文件为指导，同时基于全市各县（市、区）反走私综合治理发展实际和先进经验而制定的。项目组前期已开展了文献资料研究分析、实地调查、访谈和案例研究等标准预研工作，充分考虑标准的普适性、通用性要求，标准技术内容基本能在全市范围统一。

3. 可操作性原则

本标准规定了沿海非设关地走私风险隐患点的类别及分类依据、分类方法、风险隐患点数据采集、风险隐患点防控，充分考虑标准的可操作性，能够有效指导沿海非设关地走私风险隐患点分类和防控措施工作的开展。

（二）确定地方标准主要技术要求的依据

本标准主要依据了《中华人民共和国海关法》《浙江省反走私综合治理规定》等政策文件，以乐清反走私隐患点“四级五星”智控建

设工作实际为蓝本，结合了全市各县（市、区）多年来海上非设关地走私风险防控的探索实践经验和有效做法而制定的。

本标准规定了沿海非设关地走私风险隐患点的类别及分类依据、分类方法、风险隐患点数据采集、风险隐患点防控。本标准适用于海上非设关地走私风险隐患点分类分类和防控。

1. 风险隐患点类别及分类依据：主要规定了海上非设关地走私风险隐患点的类别及其分类依据。

2. 分类方法：主要规定了高风险隐患点、中风险隐患点、低风险隐患点及关注点的分类方法以及风险隐患点分类流程。

3. 风险隐患点数据采集：规定了风险隐患点数据采集内容、采集方式和相应采集要求。

4. 风险隐患点防控：规定了风险防范措施的分类，主要包括技防、人防和物防，以及不同风险隐患点的防范要求。

本标准中关键定量指标的确定依据见下表。

表1 标准主要技术指标确定依据

| 序号 | 章条号 | 内容 | 确定依据 |
|----|-------|---|--|
| 1 | 4 | 船舶通行及停靠条件，即可通行、停靠最大船舶吨位及对应的长宽、吃水深度，涉嫌走私货船吨级见附录A | 根据乐清实际工作总结中的数据汇总测算得出。 |
| 2 | 5.1.2 | 沿海沿江岸线出现下列情况中的一种或多种的，应划分为海上非设关地走私高风险隐患点： a) 近一年内发生过走私相关刑事案件； b) 近三年内发生2起以上（含2起）走私相关刑事案件； c) 近半年内发生过走私相关行政案件； d) 近一年内发生2起以上（含2起）走私相关行政案件； e) 近三月内海上综合智治应用系统提示 | 根据温州市风险隐患点“一点一策”防控措施及乐清走私隐患点“四级五星”智控建设等反走私实际工作经验得出。 期限要求则依据了《中华人民共和国行政处罚法》第三十 |

| | | | |
|---|-------|---|---|
| | | <p>1 次以上(含 1 次)非法锚泊行为预警,经核查无法排除走私嫌疑;</p> <p>f) 近三月内系统监测发现过疑似走私行为的;</p> <p>g) 经群众举报、职能部门反馈或综合研判近 1 月可能发生走私行为的。</p> | <p>六条“违法行为在二年内未被发现的,不再给予行政处罚。”和《中华人民共和国刑法》第八十七条“【追诉时效期限】犯罪法定最高刑为不满五年有期徒刑的经过五年不再追诉。”</p> |
| 3 | 5.2.2 | <p>沿海沿江岸线不符合高风险隐患点划定标准,但出现下列情况中的一种或多种的,应划分为海上非设关地走私中风险隐患点:</p> <p>a) 近两年内发生过走私相关刑事案件;</p> <p>b) 近五年内发生 2 起以上(含 2 起)走私相关刑事案件;</p> <p>c) 近一年内发生过走私相关行政案件;</p> <p>d) 近三年内发生 2 起以上(含 2 起)走私相关行政案件;</p> <p>e) 近半年内海上综合智治应用系统提示 1 次以上(含 1 次)非法锚泊行为预警,经核查无法排除走私嫌疑;</p> <p>f) 近半年内系统监测发现过疑似走私行为;</p> <p>g) 可通行船舶吨级≥ 500 吨,且道路限宽在 2.4 米及以上;</p> <p>h) 检查发现存在吊机、地磅、油罐、油管、无证砂场且尚未整改到位。</p> | <p>根据温州市风险隐患点“一点一策”防控措施及乐清走私隐患点“四级五星”智控建设等反走私实际工作经验得出。</p> <p>期限要求则依据了《中华人民共和国行政处罚法》第三十六条“违法行为在二年内未被发现的,不再给予行政处罚。”和《中华人民共和国刑法》第八十七条“【追诉时效期限】犯罪法定最高刑为不满五年有期徒刑的经过五年不再追诉。”</p> |
| 4 | 5.3.2 | <p>沿海沿江岸线不符合高、中风险隐患点划定标准,但出现下列情况中的一种或多种的,应划分为海上非设关地走私低风险隐患点:</p> <p>a) 近一年内海上综合智治应用系统提示 1 次以上(含 1 次)非法锚泊行为预警,经核查无法排除走私嫌疑;</p> <p>b) 近一年内系统监测发现过疑似走私行为的;</p> <p>c) 可通行船舶吨位≥ 200 吨且< 500 吨,且道路限宽在 2.4 米及以上;</p> <p>d) 船舶吨位≥ 200 吨且< 500 吨可冲滩的;</p> <p>e) 检查发现存在吊机、地磅、油罐、油管、无证砂场,但已整改到位。</p> | <p>根据温州市风险隐患点“一点一策”防控措施及乐清走私隐患点“四级五星”智控建设等反走私实际工作经验得出。</p> |

| | | | |
|---|-------|--|--|
| 5 | 7.2.3 | 中风险隐患点防控措施应满足以下规定:隐患点相连的所有道路,有限制宽2.4米或高2.5米及以上货车通行的条件; | 限高或线宽的指标设置依据国家标准《汽车、挂车及汽车列车外廓尺寸、轴荷及质量限值》(GB 1589-2016) |
| 6 | 7.2.4 | 高风险隐患点防控措施应满足以下规定:隐患点相连的所有道路,有限制宽1.6米或高2.2米及以上货车通行的条件; | 限高或线宽的指标设置依据国家标准《汽车、挂车及汽车列车外廓尺寸、轴荷及质量限值》(GB 1589-2016) |

五、与有关法律、法规、规章的关系以及与相关国家标准、行业标准、地方标准的重复性、协调性分析

(一) 法律法规、规章

本标准符合《中华人民共和国海关法》《浙江省反走私综合治理规定》等相关法律法规、规章。

(二) 相关国家、行业、地方标准

目前,沿海非设关地风险隐患点无相关国家标准、行业标准以及地方标准,本标准与现行标准不存在矛盾、重复、交叉的问题。本标准各部分内容层次清晰,各部分之间相协调。

六、定量、定性技术要求在本行政区域内的验证情况

针对本标准中规定的沿海非设关地走私风险隐患点的类别及分类依据、分类方法、风险隐患点数据采集、风险隐患点防控措施已在乐清反走私实际工作中进行初步验证,并通过点对点征求意见和座谈交流等方式在我市其他区县反走私综合治理部门进行了意见征求和验证,标准内容对于我市沿海非设关地走私风险隐患点分类和防控工作具有规范、引领的作用,标准内容符合实际,标准定量和定性指标

基本能在全市范围内推广。

七、重大意见分歧的处理依据和结果

无。

八、预期的社会、经济、生态效益及贯彻实施标准的要求、措施等建议

（一）社会、经济效益

1. 本标准的制定，将弥补现阶段沿海非设关地走私风险隐患点分类和防控工作的标准空白，为我市海上走私风险隐患点的分类和防控层级管理工作开展提供科学决策。走私风险隐患点分类工作是科学部署人防、物防、技防措施的基础。通过标准的实施，指导反走私工作从人工巡防转为监控巡防结合人工重点部位巡防，避免反走私监控重复安装资源浪费、物防设置不合理导致生产运营活动等问题。

2. 本标准的制定，将成为反走私防范层级管理工作开展的有力抓手，更有针对性的对锚地、码头监管、外轮检查、安全监管、人工巡查管理，从而有针对性地强化防控措施，有效提高走私行为的捕获率和打击率，树立沿海非设关地防走私的“温州样板”，为全省乃至全国各地开展沿海非设关地防走私工作提供经验借鉴。

3. 本标准作为我市反走私数字化管控实践经验的成果之一，将沿海非设关地走私风险隐患点与数字化管控紧密结合。本标准的实施将为海上综合智治应用系统的应用提供标准支撑，有利于提高反走私综合治理效率和精准性，切实提高海上综合治理效能，筑牢海上“防护网”、守住海上“生命线”提供。

（二）贯彻实施标准的要求、措施等建议

本标准制定发布后，建议温州市人民政府办公室牵头组织标准全市实施，通过发文推广、政策制定、激励奖励、监督考核等一系列举措推动标准的落地实施，进一步建立沿海非设关地走私风险隐患点分类和防控工作质量评价体系，通过对标达标、以评促改的方式充分发挥标准化在反走私综合治理中的统一规范和引领作用。同时，应开展标准宣贯工作，加强反走私部门对本标准内容的了解，对照日常工作进行查漏补缺。

九、其他应当说明的事项

无。

标准起草小组

2023年8月5日