

渤海湾春运见证中国水运变迁

□ 全媒体记者 杨瑾 特约记者 郝光亮

自1954年“春运”一词首次在媒体上出现，成为社会热词。自改革开放后的1979年，春运历史性地突破1亿人次。至今，春运路上的每一帧影像都记录着国家发展为民众生活带来的变化。细数春运的变迁，你可能睡过在乡间驰骋的卧铺大巴、站过人满为患的绿皮火车，享受过高速动车和飞机的舒适便捷，也体验过从彻夜排队到各种软件抢票，但是有多少人知道在我国北方渤海湾“黄金水道”上的水运变迁。

从一票难求到网络购票；从席地而卧到星级服务；从夜不能寐到安全畅通；从轮船“自古华山一条路”的单项选择到水路、公路、铁路、空路“条条大路通罗马”的出游常态……渤海湾“黄金水道”春运见证了中国水运交通的变迁，也成为几代人生活变化的缩影。



“海巡11”在烟台至大连航线客滚密集区巡航。郝光亮供图

A 1873年他们靠舢板驳运“闯关东”

几百年前，一股“闯关东”的浪潮席卷山东。齐鲁大地上的农民们推着小车，挑着担子，用两条腿开拓出一条充满血泪的“闯关东”之路。后来，相当一部分人闯关东选择了水路，从山东出海，漂到大连，再从现在的旅顺、金州海岸上岸，然后北上寻找肥沃的土地。渤海湾烟台与大连间的海上航线是连接华东地区与东北三省最便捷的“黄金水道”，至今仍是许多华东地区民众去东北三省的首选。

1873年，国营轮船招商局购置了伊敦、福星、永清三艘轮船，为我国兴办航业之始；是年，烟台港海关开始办理旅客运输，烟台港的客运亦由此而正式开始；本年度旅客进口为1270人次，出口为2067人次。

1954年，最大靠泊能力7000吨的烟台港西码头投入使用，大船可直接停靠码头上下旅客或装卸货物，时称“水陆连接运输”，结束了旅客上下轮船靠舢板驳运的历史，“闯关东”从此不再是闯“鬼门关”。

B 『天鹅』号开启渤海湾客滚运输

1986年1月1日，客滚船“天鹅”号试航烟台至大连，渤海湾客滚船正式诞生。由于特殊的地理区位优势、旺盛的南北客货运输需求和粗放自由的市场准入机制，使得环渤海湾地区的客滚运输得以迅猛发展。

1987年烟台辖区省际客运量突破了200万大关。到1993年，我国水上客运市场全面开放，从事渤海湾客滚运输的公司很快发展到15家，船舶44艘，并相继经历了粗放发展、戮力改革、完善法制、综合治理、全面规范等几个重要阶段。近30年间，既有惨烈的历史教训，又有艰辛的改革探索和科技攻坚，更有业界孜孜以求的坚守和舍我其谁的责任，最终走上安全、便捷、绿色、健康的发展轨道。

目前，由大型客滚船为主角的烟台至大连“黄金水道”，已成为国家公路网和铁路网的重要组成部分，是国家海上交通运输命脉。

“1979年1月，改革开放后渤海湾第一个春运到来时，印象最深的就是船票特别紧张、一票难求，许多旅客凌晨两点就赶到客运站排队买票。为解决春运压客问题，烟台港甚至抽调调货轮充当客船，货轮没有床位和暖气，男女老少都在船舱草席上席地而卧，饮水、如厕、上下船梯非常困难，人挤人踩人，许多旅客冻得感冒，回一趟家能扒一层皮，真有一种颠沛流离的逃荒感觉。”现年70岁的烟台港客运站原副站长刘世强如是说。

改革开放伊始，渤海湾省际客班航线主要有烟台—大连、烟台—

C 从1700到3.5万 运力扩大20倍

龙口—天津、蓬莱—旅顺、威海—大连等航线，除了烟台—大连航线每天有一班客船外，其他航线每周零星发船，所有航线每天累计平均发送旅客约1700名。

山东海事局提供的数据显示，参与2018年渤海湾春运的客船共有25艘，累计可提供客位数35528个，40年间旅客运力扩大了20倍；这些客船多由大型客滚船担纲，最大的3.5万吨吨，约是40年前最大5000总吨的7倍；同时，车辆可随

船运输，给旅客自驾带来极大的便利。

渤海轮渡集团股份有限公司总经理于新建介绍，“仅我们公司就有9艘客滚船参加渤海湾省际春运，总客位达2万余个，总车道线超过2.3万米，尤其是近几年上线的4艘亚洲一流的客滚船，配有电梯、海景客房、直升机停机坪，其豪华程度介于客滚船与豪华邮轮之间，条件好、速度快、服务好，而今乘船成了一种享受。”



改革开放后的第一个春运，“天山”“天华”两艘客船承担烟台至大连航线旅客运输。烟台港档案馆供图



十九世纪码头驳运旅客上岸。烟台港档案馆供图

D 从“老掉牙”到“千里眼” 监控距离扩大50倍

1979年春运时任烟台海岸电台报务员的王德江说，“当时我整天通过‘嘀嗒’的莫尔斯电报收发往来船只的船位报和调度报，掌握船舶位置、载货、吃水等动态信息。记得当时在烟台—大连航线每天有‘天山’‘天华’两艘客船对开；只有‘工农兵12号’一艘客船在烟台—龙口—天津航线，每五天一个航班，‘BOCK’是这艘船舶无线电呼号，至今记忆犹新。那个年代的无线电台只能对船舶动态进行被动监控，而今是主动获取船舶动态信息，两者不可同日而语。”

曾任烟台山信号台台长的吴重利告诉记者，“渤海湾船舶动态监控主要分为4个阶段。1984年以前，烟台山信号台指挥船舶进

出港的装备非常原始，是老掉牙的望远镜、信号旗、灯光‘三件套’；1984年有了甚高频电话后，信号台与船舶之间实现了直接对讲，这个阶段可归结为‘可听’；1993年，海事部门投资100万元上了一套船舶管理系统，包括雷达、电子海图等等，实现了真正的可视、可听、可控；2005年以来，烟台海事局累计投资约8000万元，建成了现代化的船舶交通管理中心，通过8个雷达站和船舶自动识别系统，对渤海湾客滚船动态监控范围由40年前的不到2海里拓展到89海里全程动态监控，距离扩大了约50倍，所有客船的航向、航速、船位等实时数据都可一屏显示，有一种鼠标在手、运筹帷幄的感觉。”

20世纪八十年代初，渤海湾春运使用的基本都是五千吨级的船舶，抗风能力差，遇到五级以上的风，船体会上下摇摆，一旦出现意外，只有等待船舶救援这一条路可走。

为了改变被动挨打局面，各级政府和社会力量加大投入，并从事先预防、事中控制、事后补救入手，全面构建预警预防一条龙、应急救援海陆空的现代化保障体系，切实筑牢客滚安全的“牛鼻子”。

2000年，交通部要求船舶部门对所有客滚船舶抗风等级重新核定，不允许超抗风等级航行。山东省规定，海面风力7级及以上时，从事港口旅客运输服务的港口经营人不得允许旅客、车辆上船，避免客滚船舶恶劣天气冒险开航。

为杜绝载运危险货物车辆瞒报上船，各省际客滚码头均安装了大型车辆安检系统，用电子安检取代了“闻闻摸摸”等原始检查手段，每一辆上船车辆载货情况的直观显示，对载运危险货物车辆瞒报上船产生了极大震慑，减少了危险品上船诱发火灾的可能。

2003年，我国正式实施救助体制改革，成立了交通部北海、东海、南海3个救助局，以及4个救助飞行队，经费全部由国家财政承担，为无条件地实施海上救助创造了条件，海上应急救援体系跨入了海陆空时代。

烟台海事局局长、烟台市海上搜救中心常务副主任张杰平告诉记者，“春运与千家万户密切相关，容不得丝毫松懈，我们会团结辖区各涉海力量，不忘初心、牢记使命，更好地服务和保障民众安全便捷出行，为经济社会发展贡献力量。”

相关链接

渤海湾客滚安全大事记

推进立法 法治建设降低风险 (2000年至2003年)

为最大限度地消除事故隐患，交通部先后对《国内船舶运输经营资质管理规定》《老旧运输船舶管理规定》进行修订，明确界定了客滚船公司的经营资质，规定船龄到30年的客滚类船舶必须强制报废，渤海湾地区禁止进口二手客滚船，已有二手船舶逐步淘汰等。在短短的几年间，渤海湾省际客滚船公司由15家，经整合重组、优胜劣汰后变为5家；同时，19艘客滚船因不符合规定被陆续处置，船舶状况开始出现好转。

进入2000年后，海事管理机构总结海上监管规律，积极参与安全监管法律研究与起草工作，认定“碰撞”和“火灾”危险是渤海湾跨海跨峡运输形式的最大安全隐患。针对这两大风险，交通部先后颁布了《海上滚装船舶安全监督管理规定》《航运公司安全与防污染管理规定》，使客滚船安全航行、行业部门市场准入、海事部门安全管理与现场监督检查有了明确的法律依据，管理重点由原来的船舶、船员管理，扩展到了船公司。

山东省政府也下发了《山东省客滚船运输安全管理方法》及其《补充规定》，对船公司、管理人员资质以及船长、船员的任职资格提出了明确要求。同时对山东籍客滚船提出了“逢七(级风)不开”严格要求，从减少恶劣气象影响方面大大降低了客滚船的安全风险。

综合治理 动静结合集中监管 (2004年至2009年)

2004年，交通部投资4000多万元分别在烟台、大连海事部门新建了两个船舶交通管理中心；2007年以来，又投资1.47亿元，对烟台、威海、大连的船舶交通管理系统进行改建、扩建，最终实现3个船舶交通管理中心、21个雷达站的管理新格局。2005年9月，交通部启动创建烟台至大连“安全畅通文明”航线活动，由山东、辽宁海事局牵头，旨在建立一种有海事、交通、港航、救助、气象、船检以及客滚船公司、港务公司等28个部门共同参加的客滚船安全运营长效机制，条块结合，联手协作，全面提升客滚船安全营运水平和抵御各种风险的能力。

2005年10月，烟台海事局成立了我国首支客滚船执法大队，对客滚船进行专管，在客滚船监管模式上实现了由分散值守向集中监控，由静态执法为主向流动执法、动静结合的转变。

机制建设 多方携手共保安全 (2010年至今)

2010年4月，《山东省港口条例》颁布实施，要求港口经营人应当严格执行安全生产管理责任制，及时接收有关安全信息。在气象预报未来一个航次时间内航区风力达七级以上时，从事港口旅客运输服务的港口经营人不得允许旅客、车辆上船。此项规定，结束了辽鲁两地在客滚船航行限制方面掌握不一致的局面，统一了做法，进一步保障的客滚船航行安全。

2011年6月，《烟台市港口水域禁(限)航管理规定(暂行)》正式实施，规定海上出现7级及以上大风时，从事港口旅客运输服务的港口经营人不得允许旅客、车辆上船。同时要求能见度低于800米时，蓬长航线客滚船禁航；能见度低于300米时，蓬长航线客滚船禁航；能见度低于150米时，烟大航线客滚船禁航。目前，客滚公司和港口已能够通过天气预报自发安排禁航和避风行动，安全要求日益成为各公司的安全自觉。

公司源头管理是客滚船安全发展的关键，各客滚船公司以“建立并有效运行NSM体系”为总抓手，强化企业的主体责任，提高公司对船舶、船员的管理水平。客滚船公司实现了从“要我安全”，到“我要安全”，进而提升到“我能安全”质的跨越。

同时，海事部门与广播电视部门建立了海上重大风险预警信息发布联动机制，以进一步完善对海上重大风险的预防、监测与预警网络体系。各级政府和相关部门不断通过新闻媒体、培训教育等途径，广泛普及全民的公共安全和防范风险知识，并通过有效社会动员，不断强化提高全社会的避灾、避险和自救、互救能力。

延伸阅读

春运之记忆 从提心吊胆到心情舒畅

上世纪80年代，从山东回东北老家过年的陶长启拉着苹果、花生辗转来到烟台客运站排长队买票，倘若遇上大风停航，上千旅客只能在候船大厅席地而坐，回家过年“遥不可及”。

年近60岁的陶长启2月9日又开启了回老家过年的行程，与30多年前的“人在囧途”不同，如今回乡变成了轻松的旅行。他提前用手机订购了带有卫生间、大床的舱位，抱着一个行李箱就来到了候船室，“现在船上条件特别好，就像出去旅游住宾馆一样，到甲板上看看海景，回房间里看看电影，用不了多久就到家了。”

于江，今年91岁，1940年那年，他跟随父母和姐弟从山东闯关东。当时，大船十分少见，大多数闯关东的人要么乘小渔船从烟台前往大连，要么坐火车绕行，往来十分不便。

2月9日，记者电话采访了于江的侄子于洪顺，“以前经常听长辈讲，四五十年代烟台、大连的港口条件都不好，乘大船往来时也无法直接停靠所谓的‘码头’，而是到港口锚地后再由舢板往家取运，别提多辛苦了。我1981年从吉林来到烟台工作后，每年春节放假都要回家探亲。当时大船只有四五艘，烟台和大连互相对开。那些船的名字我至今没忘记，‘民主’‘工农兵2号’‘天山’‘天华’，船名起得很有时代特点。”他清楚地记得，当时每天晚上只有两班船，船票三四块钱一张，特别不好买，需要托人。买不上就得买高价黄牛票，每张票加五六块钱。

“1985年，渤海湾开始出现客滚船后，乘船条件有所改善。”不过，于洪顺说：“那些船也不算特别大，性能一般，遇到大风天气我还是会提心吊胆。”让于洪顺高兴的是，近十多年来，渤海湾换成了大型客滚船，条件好，服务好，往来也很准时，现在坐船真是一种享受。