

从人烟稀少到游客如云

大陈岛之变彰显海事奉献精神

□ 全媒记者 陈俊杰 通讯员 管静媛

今年端午小长假期间,台州海事局巡航里程707海里,检查船舶54艘,保障安全运送旅客39.2万人次,运送货物55.8万吨,水上交通安全形势持续稳定。针对小长假期间赴大陈旅游客流高峰,台州海事局落实“站高峰”机制,严防客船超载,同时依托“猎狐”行动,主力船艇24小时布点值守,严厉打击非客船载客违法行为。数据显示,端午节期间,椒江到大陈航线以及金清到大陈航线共安全运送旅客4800余人次。

从人烟稀少到游客如云,从出行难到开通“红色航线”,近年来,大陈岛发生了翻天覆地的变化,当地百姓的幸福感越来越强。这一切蜕变的背后,有着台州海事局默默地付出。他们以习近平总书记给大陈岛垦荒队员后代的回信精神为指引,大力弘扬“艰苦创业、奋发图强、无私奉献、开拓创新”的大陈岛垦荒精神,发挥海事专业优势,全力服务“小康的大陈、现代化的大陈”建设,助推海岛旧貌换新颜。

倾心守护“红色新航线”

“以前只有大陈到椒江一条航线,交通十分不便,要去岸上办个事,坐船就要1个多小时。”在大陈岛上生活了60年的老陈最近坐上了新的高速客轮,只要45分钟就能到台州岸上。

今年5月4日,台州路桥金清至大陈客运航线开通,路桥至大陈岛有了一条“红色新航线”,也意味着许多和陈一样的岛上居民外出,将不再只依赖椒江至大陈这一条航线,出行更加便捷。

据了解,路桥至大陈岛客运航线直线距离约14海里,相比椒江至大陈航线航程缩短一半。“每次上岸,为了赶船,总是匆匆来、匆匆去,如果遇上稍微复杂的事情,往往要跑好几次,现在节约出来的时间,可以好好逛逛城里,好好享受一下。”老陈一脸惬意的说。

据介绍,为确保路桥金清至大陈客运航线按照时间节点通航,台

州海事局多次派员实地勘查现场,并向地方政府提出有针对性安全保障建议。组织召开航线疏浚工程现场协调会,对接协调相关方完成航线手续办理、航线航标设施等事宜。推动椒江区政府牵头建立金清港水上客运安全综合治理联席会议制度,及时研究解决客运航线开通中出现的新情况、新问题。

除了助力新航线开通,台州海事还进一步强化监管,服务保障大陈岛客运安全。严格执行水上客运安全“五项制度”,探索实施客渡船舶安全检查“双随机”抽查机制,从电子巡航远程监控、海巡艇动态游弋、定期船舶安检和应急演练现场监管着力,全方位确保船舶适航、船员适任。督促落实安全生产主体责任,改善大陈岛陆岛交通条件,启用台州市海上客运中心,首次使用海上运输安检关卡,严把客船开航关。推动“椒江至大陈”、“椒江至一江山”两条客运航线旅客实名制,实名售票率达100%,确保旅客安全便捷出行。

全力筑牢“海上生命线”

今年5月2日,2名人员私自驾驶休闲摩托艇从大陈岛出发驶往金清,途中失踪,台州海事局迅速出动海事搜救力量,并组织海洋、海警、东海救助局、社会救助力量和周边过往船舶实施大规模搜救,并派出直升机搜寻,于14小时后成功救助2名失踪人员。

据了解,近年来,台州海事局一直强化大陈岛周边水域的海上搜救工作作为重中之重来抓,并在大陈岛上没有海事专用码头,无法常态化实施搜救力量部署的不利情况下,积极推进布点前移,在离大陈岛最近的有人居住的岛屿——头门岛设置专门搜救力量,随时应对大陈岛水域的海上突发险情事故,并定期安排主力船艇“海巡0750”驻点大陈水域。

同时,该局进一步强化东海救助局驻岛专业搜救力量和周边公务、社会搜救力量的协作,充分发

挥联动效应,努力筑牢海上安全最后一道防线。数据显示,2017年台州市成功救助遇险人员315人、船舶37艘,海上人命救助成功率达97.5%。

去年9月21日,浙江海事局台州大陈海事工程船码头工程在椒江区大陈镇正式开工建设,补齐了大陈岛搜救力量相对薄弱的短板。据介绍,该工程总投资1.2亿元,是目前全国海事系统投资额最大的海事码头基建项目。该项目将填补大陈海域海事码头基础设施空白,建成后可将停靠大型海巡艇长期驻扎大陈水域,极大地提高台州海事在大陈岛的应急响应和巡航救助能力。

真情传授“水上安全知识”

相对于陆上的车,岛上的孩子接触更多的是船。从他们懂事开始,就开始看着自己的家人趁浪而去,乘船而归。他们对海洋充满了感情,也充满了好奇。这种好奇带来了求知欲,驱使着他们去探索海洋的奥秘,随之而来的是探索历程中时时存在的水上安全隐患。

为了让安全意识在海岛孩子们心中生根发芽,台州海事部门早在2015年,便主动与大陈实验学校合



少年海事学校举行安全实践活动。台州海事局供图

作,开展水上安全知识教育系列活动。近几年来,海事青年志愿者讲师团与在岛40余名师生建立了深厚的友谊,也用形式多样的教育活动为海岛学生们打开了海洋知识的大门。

2016年6月23日,台州海事举办水上安全知识实践营,大陈实验学校、台州市白云小学共30余名学生参与了这次实践活动。孩子们在台州海事主力船艇“海巡0750”艇上参观了驾驶室、甲板,以及艇上的主要仪器和设备,并现场学习了如何正确穿着儿童救生衣和海上HELP姿势等实操技巧。

2017年10月27日,大陈少年海事学校正式成立,成为一个以“海事、海洋、海防、海权”一体化为特色,致力于提升学生水上安全保护与自救能力,强化海洋文化教育的水上安全知识的平台,让海洋强国战略在幼小的心灵里生根发芽。

“对于海岛上的孩子而言,防溺水非常重要。”大陈实验小学校长翁丽芬说,“与海事的合作刚好弥补了我们在这方面的不足。几次的教学和实践活动下来,我们明显感觉到孩子们的水上安全意识有了很大的提升。更令人欣喜的是孩子们开始对海洋有了更辽阔的想象和更理性的认识。”

燃油要检测 垃圾要送交

镇江地方海事重拳治理船舶污染

本报讯(全媒记者 郝琦 通讯员 田进 张爱林)“运输船舶燃油含硫量是否达标、船舶垃圾是否送交上岸、危化品运输船舶是否报港报告”……这是镇江市交通海事部门近期落实“263”行动计划,防止运输船舶污染,采取的重要措施。

记者了解到,每天经过苏南运河镇江段的各类船舶近千艘次、船队200多个。为了做好运输船舶污染防治,防止水域及大气污染,交通海事部门在全市干线航道94个视频监控点基础上,上半年再扩

建6个,完成对危化品运输船舶的远程监控,实现船舶污染科学化监管。同时,要求镇江籍400载重吨以上新建船舶安装生活污水处理装置,严禁600载重吨以上的油船进入辖区水域。对过往船舶开展燃油含硫量送检测机构进行检测,地方海事部门将根据检测结果对使用不合格燃油的船舶依法进行处理。

截至6月17日,今年航行在苏南运河镇江段的977艘次、约有1963公斤的船舶垃圾送交上岸;计划对30艘船舶送交含硫检测。

搜救连线

7人乘渔船出海遇险 多方合力紧急救助

本报讯(全媒记者 龙巍 通讯员 张超 刘毓林)6月16日,湛江东海岛一渔船载7人出海遭遇大风浪遇险,经过海事、边防、渔政等多部门联合救助终获救。

6月16日13时51分,湛江海上搜救分中心接公安局报:在东海岛民安镇龙佃村对开水域离岸约1公里处一无名渔船,因风浪大,有沉没危险,船上7人遇险,请求搜救分中心协调力量救助。接报后,湛江海事局立即核

实情况,启动应急预案,要求东海岛海事处立即派出执法人员到现场跟进搜救进展,协调湛江边防支队、湛江渔政支队派船前往搜救。经多方努力,15时15分,7名遇险人员被安全接到渔政船上,人员安全。

湛江海事局再次提醒,水上出行、游玩必须乘坐正规客船、渡船或旅游船,为了自身和家人安全切勿乘坐渔船、农用船等非法载客船舶,遇有危险请及时拨打12395水上求救电话。

龙舟意外下沉 湾边海事及时施救

本报讯(全媒记者 王有哲 通讯员 陈娜妍 黄声喧)“听到海事局的呼叫我们的心就定了,大家都按照岸上的指挥,稳稳地坐着没有乱动,虽然龙舟上的人都会游泳,但如果龙舟翻沉就不好说了,幸好海巡艇来得快!”

6月16日下午,刚从正在下沉的龙舟里被救上海巡艇的林先生清点了下获救的人员,确认龙舟上的32名划手都被救上来了,终于松了一口气。

端午小长假期间,闽江上龙舟活动频繁,仅湾边海事处辖区的闽江南岸航段,每天江面上都有近200艘龙舟竞渡。为确保群众水上活动安全,节日期间,福州市地方海事局联合乡镇政府

持续开展巡航。

当天下午,湾边海事处的陈文和同事们驾驶“闽海巡106”艇,正在辖区水域巡航,突然发现右前方水域有一艘龙舟“不对劲”,船舱即将下沉,艇部跳起,陈文心里一沉:“不好,龙舟可能要翻了!”陈文立即指挥海巡艇缓缓接近龙舟,同时呼叫附近的小渔船左舷向龙舟靠拢配合施救,海巡艇上的工作人员分工合作,有的用高音喇叭持续喊话,稳住龙舟上人员的情绪,有的拿竹竿、救生圈等救助设备,待海巡艇接近龙舟后,立即展开施救。

经过半个多小时紧张而有序的施救,龙舟上的落水人员全部获救,无人伤亡。

两船员不慎滑落江中 岳阳航道处成功救起落水者

本报讯(通讯员 汤云鹏)“三江口水域有人员落水,请求紧急救援……”6月18日8时45分,正在执行航道维护管理任务的“汉道标319艇”甚高频电话传来紧急呼救声。船长颜俊接到消息后,迅速行动,调转船头向三江口水域进发,并通知全员做好救援准备。在赶往水域的途中,向岳阳航道处值班领导报告了救援行动。9时许,船员到达救援水域,发现救援目标。9时20分许,成功救起2名落水者。

据了解,2名落水人员均系“长望神月号”船员,本航次从枝

江开往南京,在航经29#标上300米时,轮机长李莉在甲板进行冲水作业时,由于甲板湿滑,不慎从右舷甲板尾部滑落江中,被同船船员顾子好发现,随即携救生圈跳入江中施救,由于水流湍急,2人未自救成功,向下漂流,货船因无法实时紧急救援。只有通过甚高频向过往行轮发出紧急救援信号。

岳阳航道处收到求救信号,指令“汉道标319”艇全力救助的同时,调派“航道标320”艇赶往事故水域增援,成功救起2名落水人员。

快递企业做大盘子更要做好“面子”

(上接第1版)

改变当前这种“窘境”,企业需要转变发展思路,消费者也需要更加理性。对于快递企业来说,谋求企业的发展不能仅仅把眼光放在“做大盘子”上,而应当把眼光放长远,以质量求生存,以服务谋发展,做强提升服务这个“真面子”,去过度包装这个“假面子”,走高质量发展之路。对于电商企业来说,当前社会公众的消费需求已经由过去的满足基本需求逐步转向更高质量的商品质、更好的服务体验。只有不断改善消费者的购物体验,赢得消费者的信赖,才能为企业发展奠

定更加坚实的基础。对于社会公众来说,“一分钱一分货”始终是个颠扑不破的真理,遇到“花小钱办大事”毕竟是个小概率事件。要想获得更加优质的购物体验,恐怕还得摒弃贪图实惠的一时短见,以免掉入各种“消费陷阱”。同时,守住青山绿水,也需要我们每一个人增强环保意识,推动快递业循环利用,而不能将仅仅将责任推给企业。

总之,只有把提升服务质量这个“面子”做好了,才能实现电商企业、快递企业和消费者多方共赢,才能使快递业走出各方都不满意的“怪圈”。

南一飞担大任挑战不可能 成功修复世界上首例被海水浸泡过的直升机

□ 全媒记者 龙巍 通讯员 路瑞霞

日前,珠海天空蔚蓝而明媚,在珠海九洲机场,空中传来一阵直升机的轰鸣,迎着朝阳,随着白色透明的机翼旋翼高速旋转形成的气流,机身划出漂亮的弧线,南海第一救助飞行队EC225(编号B-7137)大型救助直升机稳稳地降落在停机坪上。

“这可是南一飞机务人员自行完成修复的第二架受损飞机。修复前,它可是架沾满了泥、滴着水、拆的凌乱的被平板车拉走的受损飞机。”南海第一救助飞行队副队长曹鸿宇向记者自豪地介绍道。在短短3个月的时间里南一飞如何自主完成了两架受损直升机的大型维修工作?记者走进了南海第一救助飞行队(以下简称“南一飞”)机务工程部。

“不看着他安全到达,我不放心。”

“2017年8月23日,第13号强台风‘天鸽’正面登陆珠海,这是自1962年以来阵风级别最大,1993年以来风速最强的台风。我们租赁的九洲机场机库,大门损坏、棚顶部分掀开,机库结构受损,海水倒灌,水深达到1.1米,给两架EC225救助直升机造成严重损伤。”南一飞机务工程部副部长王小三回忆道,在此期间,第14号台风“帕卡”生成,有可能也会在珠海登陆,为避免受损直升机的二次损害,南一飞制定飞机转运方案,8月27日凌晨两点钟,部救助打捞局副局长王雷跟着2架EC225直升机安全转运至深圳南头机场机库,此时的他,眼睛通红,“不看着他安全到达,我不放心。”

在直升机运往深圳南头机场

后,摆在面前的巨大任务就是直升机的修复工作。

“一般飞机是不会出现被海水浸泡的情况,而一旦飞机迫降海上,因高昂的维修成本,最后都会废弃处理。”曹鸿宇介绍,由于此次被海水浸泡的飞机只有半截机身被泡,再加上是新购置不久,情况特殊,所以大家都想方设法希望能够修复。但想要修复被海水浸泡的飞机的难度非常高,他指出,由于被浸泡的救助直升机都是国外进口的,所以飞行队向国外的专家寻求帮助。但由于海水具有强腐蚀性,国外的专家对这类直升机的维修经验也不多,这也导致了此次维修的经济成本和时间成本都非常高。

“这3架需要维修的直升机维修报价很高,而且国外维修专家明确,此次的维修周期需要花费8个月到12个月。”曹鸿宇坦言,“这个时间成本我们很难接受,因为我们飞行队共有5架救助直升机,日常的救援任务繁重,一旦其中3架直升机因维修而长期耽误救援任务,对我们及沿海遇险人员的损失是不可估算的,我们必须抢时间尽快修复好飞机。”

“我们自己干,一定能行!”

没有金刚钻,不揽瓷器活。那么,到底有没有飞机大修能力,能不能尽快完成修复工作,南一飞队长陈国权介绍说,“经过我们队领导班子和机务工程部负责人以及技术骨干成员进行多次讨论研究,分析优劣,全盘考虑得出:即使存在很多客观上的困难,但是我们拥有十几年的EC225运行维护经验,拥

有大批专业技术人才,这是别的维修单位无法比拟的,同时自行维修不仅可以大量节省经费,而且大大缩短维修时间,尽早恢复救助值班工作。我感觉我们自己干,一定能行!”

2017年11月1日,南一飞按照部党组、部救捞局党委和局党组指示要求,响应交通运输部副部长何建中“夺秒修复,适航出征”的口号,派出机务人员正式赴深圳开始自修工作。

“此次深度维修工作与以往的航线维修不同,也是南一飞乃至整个通航系统有史以来首次遇到,没有任何经验可循,只能摸着石头过河。”王小三介绍说,在综合厂家评估意见和民航局相关规定,前后历经3个版本,9次修改,最终制定了《EC225直升机维修方案》。在整个维修期间,都是按照整体的维修方案进行,如果出现偏差,立即进行理论研究和实践验证,从而进一步完善维修方案,是一个去伪存真,不断检验和验证的过程。

为了尽快完成2架直升机适航工作,修复组成员每周工作6天,每天工作9小时,下班后还会抽出2到3小时,阅读第二天的任务工卡,减少工作不熟悉可能造成的时间浪费。正是在这样高强度的工作中,体现了南一飞机务人精益求精的维修态度,机务人的工匠精神。“做好每一步,在自己的这一环节中绝不犯错,不拖大家后腿,也不能让直升机带病上天。”维修组成员韩冰腼腆地笑着说。

2017年11月1日开始,从联系厂家、评估报价到制定维修方案、订购航材,正式维修到先后完成两架直升机修复,南一飞机务人员凭着

精湛的技术,精益求精的维修态度,仅用了2个多月的时间就高标准、超水平地完成了世界上首例被海水浸泡过的直升机维修工作。2017年12月29日第一架飞机正式修理好,2018年2月9日第二架飞机修好完成试飞!2架飞机修好后转回珠海,并于返程后的第六天就完成了第一次救助任务。2架EC225大型救助直升机的维修费用比国外的维修报价低了60%左右,比国外维修周期缩短了近半年的时间,及时有效地保障了南海第一救助飞行队日常救援任务。

“完成了不可能完成的任务!”

记者了解到,此次深圳维修组成员20人,其中党员占了四分之三。王小三作为支部书记亲自负责现场协调,率先垂范,带头学习十九大精神,内化于心,将学到的知识转化为工作动力。维修工作中,要求党员佩戴党徽,增强党员身份的认同感,充分发挥党员的先锋模范作用。

期间,副队长曹鸿宇给维修组成员作了题为“不忘初心,牢记使命”的十九大精神专题辅导,号召大家牢记使命、攻坚克难,鼓足干劲为实现直升机早日恢复适航而努力奋斗。维修各小组负责人全是党员,在维修工作的4个多月时间里,没有发生任何违纪事件,就连作息、用餐也都有严格要求,优良的表现受到了各方高度肯定。正如维修公司总经理赵崇亮说的那样“你们人员的状态叫我佩服,你们创造了奇迹,你们完成了不可能完成的任务”。