

心系平安渡

曾经,渡船是人们重要的出行工具,舟楫往来,带动两岸百业兴旺。但随着越来越多的桥梁和隧道的兴建,天堑变通途,一些古老的渡口逐渐走向萧条。一方面是渡运的萎缩,一方面是偏远地区百姓出行需求依然存在,如何存续渡口的生命力?

乡村渡运的美丽升级

□ 全媒体记者 李薇 特约记者 宋兵 通讯员 范智曼

2月11日,吴爱图成为象山渡运公交公司正式员工已经一个多月了。今年四十出头的女员工吴爱图17岁就开始学舵,每天早上6时开船,一直要忙到晚上6时。过去,渡船采用的是“以渡养渡”和承包经营的模式,她从来不敢请假休息。

2018年12月28日,浙江沿海首家渡运公交公司在象山县挂牌,吴爱图也成为这家公司的员工。浙江象山石浦镇的铜钱礁渡、对面山渡、晓湾渡,鹤浦

镇的韭菜湾渡,定塘镇的中坵渡和新桥镇的崇站渡施行定船舶、定航线、定航班的“公文化运营”,从此海岛居民坐上了“公交船”往返海岛和城镇,实现了乡村渡运的一次美丽升级。

渡运改革最大的变化就是渡工从“个体户”变成“企业职工”。收购渡船后,公司优先考虑聘用像吴爱图这样的渡工,纳入公司统一管理,参照国企标准领取工资、享受社保,彻底解决了渡工的后顾之忧。

渡工生计难以为继与海岛居民“出行难”的矛盾如何破?公益和生存如何并存?记者春节前在石浦镇渡口见到了女渡工吴爱图,带着黑白相间围巾,梳着马尾,吴爱图精气神十足。“工资收入增加了,还能保证休息,这让我更加热爱和珍惜这份工作。”吴爱图说。

30年来,吴爱图终于有了固定搭档,这是公司根据安全生产的要求另外增加的渡工。她和搭档根据工作时间轮流开船。在今年春运中,她也有了固定的休息时间。最让她高兴的不仅如此,当地的渡运公交改革后,船老大成了渡运公司在职员工。公司优先聘用原先人员,对符合条件的原渡工通过统一挂靠劳务公司继续使用,并纳入公司统一管理,纳入社会养老保障体系。“按月领取工资,还缴纳五险一金”,吴爱图说,现在工作起来,心是踏实的,有一种归属感。

据介绍,去年,为了破解渡口渡运运营难题,宁波市象山县两级政府和港航管理部门前往在渡运公交改革方面作为全国先进典型的景宁地区,决定实施农村渡运公交改革,结合象山实际情况,成立农村渡运公交有限公司,整合渡运资源,打通涉水乡镇的经脉,分阶段逐步推进当地渡运管理工作向“渡运公

化、渡口规范化、渡船标准化、渡工职业化”方向发展。当年11月底,印发了《象山县农村渡运公交改革实施意见》,为象山渡运改革夯实了政策基础。根据这一方案,象山县港航管理局在县委、县政府领导下,大力推进渡运改革,注册成立了象山县汽车轮渡有限公司农村渡运公交分公司,作为象山县农村渡运公交化运营主体,履行农村渡运管理职能。当年12月,象山县汽车轮渡有限公司农村渡运公交分公司注册成立,实行定船舶、定航线、定航班的公文化运营。

象山县港航管理局负责人介绍,根据该县渡口实际,乡镇所属的渡船资产划归公司,村集体和个人所属的渡船资产通过收购或租赁纳入公司化运营;码头、渡埠、候渡亭等渡运设施权属保持原状不变,符合条件的渡工(船员)由劳务公司实行劳务派遣,纳入公司统一管理。改革后,渡运公交公司配备专业管理人员,对所有农村渡船实行公司化管理,渡运安全主体责任得到了有效落实。

“渡工的收入从原先的月薪2000多元涨到如今的年收入约7万元,且被纳入社会养老保障体系。这一举措,也让不少年轻人加入渡运队伍,解决了渡工青黄不接的问题。”象山县汽车轮渡有限公司副总经理叶锋表示。

渡工纳入「正规军」政府兜底保证出行

宁波象山县居浙江东部沿海,位于象山港与三门湾之间,三面环海,两港相拥,境内有600多个岛礁,渡船是出岛的唯一交通工具。据了解,目前,象山辖区共有渡口10道,渡埠22处,渡工34人,年渡运量约100万人次,100万车次。以前,渡船又老又旧,船员老龄化,渡口设施简陋,班次少、不固定,岛民们出一次岛非常不容易。“有时等不来渡船,我们便要搭乘民用的小船,来回一趟要140元,也不安全。”一位岛民说。

东门渔村与石浦镇隔着浅浅一道海湾,坐船五分钟就能到达。岛上现有居民200多户,在象山众多的渔村中,规模不大也不小。居民日常出行,就靠这条小小的渡船。“以前,象山农渡船采取‘以渡养渡’的模式,近年来,随着海岛居民的大量外迁,渡船经营效益日益低下,许多渡口‘以渡养渡’的模式难以为继,逐渐变为‘义渡’,依赖各类财政补贴,才能维持渡运服务,伴随而来的是许多渡运管理问题 and 安全隐患。”象山县港航管理局农渡管理负责人告诉记者,除了疲劳驾驶外,为了保本,经营者势必会减少安全投入,导致渡船维护保养不到位,船况普遍较差,“渡船老旧,而且维修不及时不到位,船员缺配、疲劳驾驶、渡工老龄化、台风雾季等特殊气候环境下不及时停航、超载等安全隐患随之而来,老百姓坐船出行心慌慌。”

“生意好的时候,一艘船80个客位全都满了。这几年生意越来越差,平均每天只有15人左右,有时候一艘船就只有几个人,连着亏了好几年了,都不想做了。”“浙象农渡3”轮渡工陈宗今年36岁,是象山鹤浦人,开渡船有18年了。2001年,他和其他三个村民一起花了45万元买了一艘渡轮,开始做起渡轮生意,“生意不好,但是由于我驾驶的渡船是对面山岛居民出岛的唯一交通工具,每天来回还必须得有四个班次,又累还亏钱,真是感到身心疲惫。”

随着时代需求的演变,经济效益和公益功能的冲突在渡口渡运上体现得非常明显。据记者了解,在一些很偏僻的小岛上,常住居民可能只有十几户,每天出岛人数不多,渡船经营艰难,班次也就自然稀少,不能满足居民随时出行的需要。沿海岛屿居民患病无法出岛就医,不得不借助海巡艇当“急救船”的事情并不罕见。



渡船经营惨淡成「义渡」海岛居民遭遇出行难

安全监管360°

“特管”“空管”相结合

南京桥区实现安全风险“三无”

□ 全媒体记者 陈俊杰 通讯员 徐超

“现在通过南京长江大桥,老远就能看得见桥孔啦。”常年行驶长江中上游的“长芦 62003 轮”拖带船队队长张荣青日前告诉记者,之前南京长江大桥桥孔没有亮化之前,夜间桥涵看不清、桥孔轮廓不清晰等问题发生15起。但在封闭维修的27个月里,南京海事局按照“高于规范、严于规范”的原则,以“12345”科学安全监管体系为器,运用“特管”方法管理桥区水域,运用“空管”保障渡运安全,着力打造大桥“不能碰”的高压线、“碰不到”的防护网、“碰不坏”的安全盾,实现了“零事故、零死亡、零污染”的骄人成绩。

2016年10月至2018年11月,南京长江大桥封闭维修,而桥孔亮化,正是南京海事局为守护桥区安全推出的创新举措之一。据统计,南京长江大桥建成以来已发生40多起船舶碰撞大桥的事故,仅2010年以来就发生15起。但在封闭维修的27个月里,南京海事局按照“高于规范、严于规范”的原则,以“12345”科学安全监管体系为器,运用“特管”方法管理桥区水域,运用“空管”保障渡运安全,着力打造大桥“不能碰”的高压线、“碰不到”的防护网、“碰不坏”的安全盾,实现了“零事故、零死亡、零污染”的骄人成绩。

打好“人防”+“技防”组合拳 实现桥区本质安全

据介绍,南京长江大桥位于长江南京水道,该航段是长江中下游航行最为繁忙的航段之一,日均船舶流量1300多艘次,高峰时近2000艘次,几乎每分钟都有一艘船舶通过南京长江大桥。大桥水面10墩9孔,是国内典型的障碍性桥梁,通航桥孔3个(上行1个,下行2个),桥区浮标多达16座。

为严守桥区水域安全,南京海事局打出了一套“组合拳”。为通航桥孔加装LED示廓灯带,同一通航桥孔助航标志实现同步闪烁,并

在通航桥孔中央安装雷达应答器,在船舶雷达上自动提示桥孔位置,从根本上破解了“看不清辨不明”的难题;推动南京长江大桥两家业主单位共同出资建设桥墩防撞设施,大大提升桥墩的防撞能力;组织实训通航实验,推动航标调整,缓解了水流对过桥的不利影响;率先组织开发了“桥卫士”桥梁防护预警系统,实现过桥异常智能提醒;将上元门海巡执法大队应急待命点调整至南京长江大桥上游南岸水域,全天候驻守维护大桥水域安全,严格规范船舶过桥行为……

重锤敲响鼓,利剑保安全,一系列措施管出了桥区平安、守住了安全底线。“桥区通航安全保障实现由被动监管向协同治理转变,由被动应对向智能防范转变,由粗放无序向标准规范转变,通航安全形势持续好转。”南京海事局相关负责人介绍,现在南京长江大桥桥梁防护能力比以往更强,“桥卫士”“船E行”“VTS系统”3个智能化监管平台充分发挥作用,将风险和隐患消灭在萌芽发展阶段,桥梁安全防护工作由过去的人防单一作用向技防、物防协同发力转变。同时,桥区通航环境也比以往更优,通航秩序比以往更好,桥区安全意识比以往更牢。

抓住“人、船、环境”三要素 平安守护1100万人次过江

南京长江大桥封闭维修期间,1910年运营至今的宁浦客渡再次承担起南京市至浦口之间行人和绝大多数非机动车交通出行的重任。

“日渡运量由1万人次增加到1.5万人次,渡船航次由100上升到130,平均每小时就有一班渡船开出,高峰期渡船发车间隔只有5分钟,每日约3/4时间有渡船在江面横越,渡运安全监管风险极大。”南京海事局船舶监管处处长邓学兵说。

面对严峻的安全监管形势,南京海事局以敢啃硬骨头的责任担当,用“钉钉子”的奋进作为,牢牢抓住“人、船、环境”三个关键点,全力筑起守护人民生命安全的坚强防线,安全守护渡运1100多万人次,渡船航行近9万航次,实现了渡口安全水平再上新台阶。

2017年,南京浦口海事处打响了渡运安全攻坚战的“当头炮”。该处推动辖区中山码头渡口(宁浦客渡)的两艘主要营运船舶“中山15”和“中山16”轮进行了船名和船身的亮化,极大地方便了顺航道行驶的过往船舶识别渡船。目前,该渡口所有船舶已经完成渡船船名亮化改造,而且在大桥维修期间,新投用3艘新建客渡船,渡运安全基础更加牢固。

记者了解到,南京海事局还同时推动渡口自主监控,协调南京市轮渡公司先后投入近一千万建设安全预警平台,综合运用移动通信、GIS、AIS、雷达和传感器等多种信息化技术对渡船定位跟踪,保障渡船航行安全,提高了渡运单位对渡船航行的掌控能力,推动渡船航行行为逐步由“凭经验、靠传统”向“制度化、规范化”的转变。

携手多家单位 打造桥区“安全共同体”

“守护桥区安全,南京海事局

从来不是一个埋头苦干,而是始终坚持‘共建共治共享’理念推进工作。”邓学兵给记者举了一个例子:大桥封闭后,一些市民常常骑着燃油摩托车乘船,由于车内存有燃油,且早晚高峰人流量极大,一旦发生事故,后果不堪设想。“于是,我们就联合公安部门和地方政府,推动乘客实名制,推行人车分离等举措,有效解决了这一问题。”

正是基于“共建共治共享”这一理念,南京海事局先行先试、大胆探索,以“高于规范、严于规范”的要求,牵头与桥梁单位、航道、引航、公安等各方一道打造桥区“安全共同体”。

南京海事局相关负责人表示,该局充分发挥长江航路江苏区域南京片区分会作用,深化海事、航道、公安联动合作,各单位分工负责,协同配合,多点发力,完成了南京长江大桥航标调整,实现了助航标志同步闪烁,建设了“桥卫士”系统,完成了桥孔亮化,推进了桥墩防撞设施的建设。在南京长江大桥通航安全保障工作推进过程中,正是由于桥梁单位、海事、航道、公安、船舶船员协同发力,才有效释放了“共建共治共享”的红利,保证了大桥通航安全保障工作各项任务的协调有序完成。

大桥的通航安全保障工作至关重要,只有起点,没有终点。“我们将一如既往践行‘特管’方法管理桥区,‘空管’方法管理渡口,坚持‘共建共治共享’理念推进工作,持续巩固提升大桥通航保障能力,为平安长江建设作出新的更大的贡献。”南京海事局相关负责人表示。

2018年12月28日,浙江沿海第一条“公交船”开船,今后海岛居民可以坐“公交船”往返于海岛间。

该撤还是该留 渡口未来在何方

随着新时代交通事业的发展,千年古渡繁华落尽。在公路交通越来越发达的今天,渡运的萎缩仍是不可避免的事实。

象山县定塘镇与宁海县长街镇,隔着石浦港岳井洋相望,英山渡轮是两镇之间最便利的交通工具。天气好的时候,在定塘英山渡口向北眺望,对岸宁海的居民楼隐约可见。

这两个地方如果走水路,直线距离只有1.5公里,坐船只要十来分钟;如果从陆地上绕,则要经过新桥、泗洲头等地,全程有五六十公里,开车起码要1.5小时。由于地理位置特殊,从20世纪50年代以来,这里就一直交通要冲。从原先的小舢板到现在的车客两用船,渡船正在逐步迭代。前几年,当地政府就对英山渡口进行升级改造,进渡口的道路从10多米宽的坑坑洼洼的泥路全部拓展为30米宽的水泥路,渡口面貌发生了很大改观。

随着岳井洋大桥的建设,英山渡该去该留成为一个悬念。据了解,宁波市还有23个农村渡口,分布在8个区县(市)。有以余姚河姆古渡、江北半浦古渡为代表的11个内河渡口,也有以英山渡为代表的12个沿海渡口。这些渡口正在遭遇“生存危机”,是“一刀切”退出,还是转型升级求发展?

在距离英山渡15公里的金高椅渡口,每天有渡船穿梭往来于高塘岛和花岙岛之间。这里除了当地居民,还有不少慕名而来的游客。随着乡村旅游的开展和海岛开发进程的加快,从去年开始,当地有关部门对金高椅渡口实行了“大整容”,新建一座500吨级浮码头,长134米,可以容纳2个汽渡泊位和1个客运泊位。

金高椅渡口的升级,正是花岙岛整体开发中的重要一环。金高椅渡运站负责人金辉告诉记者,新的码头建成后,既能保证水上交通安全,提升陆岛交通公共服务等化水平,又能促进区域经济和旅游事业发展、提升渡运服务品质。“一方面让群众坐上舒心船、过上平安渡,另一方面可以拓展渡口的旅游功能,寻求新的发展方向。”金辉对此非常期待。

宁波市港航管理局相关负责人表示,今后,随着公路的延伸,将有更多的渡口面临转变。有些可能退出历史舞台,但是仍然可以以另一种形式挖掘其内涵,如与旅游结合,将“码头文化”纳入其中,留住千年水上文化,为社会发展贡献力量。有些需要升级,提高码头的安全等级,让乘客更加舒适和安全。

象山县港航管理局渡运改革负责人介绍,目前,象山全县共有10道农村渡口,12艘渡船。从长远考虑如果条件成熟,将从传统的交通功能升级为交通+旅游功能,以新的发展形式继续存在。他们将结合海岛旅游、民宿开发,以客运代替农渡,像渔山岛、花岙岛将结合旅游开发,按客运标准运营。

每年辞旧迎新之时,总有这么一群人,在这个热热闹闹、熙熙攘攘的节日里诠释着海事人的责任,践行着海事人的使命,坚守着他们的初心。海河海事局政务中心的工作人员就是这样一群人,他们用实际行动保障着海河的水上安全、保护着海河的水域清洁。

春节期间,气温偏低,海河河面和船舶甲板极易结冰,乘坐渡船往来海河两岸走亲访友的游客数量骤增,海河下游水域的几座渡口迎来一轮客流高峰。为了妥善应对春节期间的复杂状况,最大限度地降低安全风险,政务中心的值班人员需要付出比平时更多的时间和精力。

他们既要做好船舶的进出港报告核查、港建费油污基金的征收、进出港危险货物的审批等日常工作,又要密切关注天气情况,及时向进出港船舶发布气象预警信息。同时,还要肩负起电子巡航任务,利用水上动态智能监管平台、CCTV、VHF等电子设备,随时掌握辖区水上交通状况和冰情信息。值班工作要求细致之又细,丝毫不能懈怠,值班人员压力之大可想而知。

在海河海事局政务中心,今年大年三十值班的是于金华,他已经在值班室度过了好几个春节。说到值班期间繁杂的工作,于师傅毫无怨言,他说:“过年就跟平常日子一样,在政务中心就跟在家一样,越是过年越要保持好的心态,咱们这个工作不能心浮气躁,这样才能对一些突发事件做出准确、快速的应急反应,为在这个特殊日子里出行的人们和船舶提供好服务。”

于师傅的老家在武清区,家里有近80岁的老父亲,有呀呀学语的

小孙女,对于家人,于师傅感觉亏欠很多。忙碌了一年,大年三十跟家人坐在一起吃吃饭、聊聊天是很幸福、很难得的,但他也深知离家在外的那份思念和牵挂,于是把回家的机会让给同事们,让他们回家过个团圆年。

大年三十那天,单位食堂的工作人员都已回家过年,吃饭只能自己解决,空下来煮一包速冻水饺,就着从家里带的饭菜,安静地吃一口饭就让于师傅感到莫大的安慰和幸福。或者说,安全畅通的海河和热热闹闹的景象就是于师傅最大的幸福。

在大年初一跟于师傅接班的是一名年轻的85后,他叫陈振亮,是一位新晋爸爸,孩子还不到三个月。平日里,由于双方父母都比较忙,小陈和爱人只能亲力亲为地照顾孩子,既要工作又要带孩子,非常辛苦。小陈笑着说:“很累,但也很快乐。每次值班前,我都会给爱人做好足够的饭菜,到饭点了,她热一热就可以吃。”当问到初一值班提前做什么,陈说:“这里,小陈很坦然,他说:“大年初一谁不想在家热热闹闹得待着呢?但我的工作就是这样,工作需要我,我就要出现,而且要做好。”这是作为一名海事人的责任,这份责任也让我更懂得一个爸爸的不易,工作和家人都是我的牵挂。”

这只是海河海事局政务中心的一个缩影,在这支队伍中的每个人都在坚守着那份初心,用自己的实际行动肩负起海事人的职责,他们没有豪言壮语,但一句句发自肺腑的朴实的话语,一件件落到实处的小事,却让人感动。

用实干担当践行海事使命

□ 通讯员 贝少军 陈超 李俊