

广西水路运输疫情防控阻击实践分析

陈梓松

(广西壮族自治区港航发展中心, 广西南宁 530012)

摘要: 广西水路运输行业通过完善应急防控机制、轮动交班值班制度、特殊航线民生航班、乡镇渡运群众联防联控、滞留船舶疏导机制、无接触船检模式、引航突击队等特色措施, 精准施策, 取得了防控新型冠状病毒肺炎与保畅通保生产的阶段性胜利。

关键词: 水路运输; 防控; 新型冠状病毒肺炎

中图分类号: U698

文献标识码: A

文章编号: 1006—7973 (2020) 06—0022—03

广西河流密度大, 海岸线较长, 航运资源丰富, 广西全区内河航道通航里程达 5873 公里, 是水运大省。2019 年, 广西全区共有内河航运企业 291 家, 沿海海运企业 57 家, 社会船舶 6532 艘及 2.87 万客位; 沿海港口企业 92 家, 内河港口企业达 157 家, 生产性泊位 770 余个; 另有乡镇渡口 860 余座, 渡船 1650 余艘, 6830 客位。面对突如其来的新型冠状病毒感染的肺炎疫情, 广西水路运输管理部门根据自治区疫情应对处置工作领导小组部署, 在联防联控工作机制下, 按照交通运输部“一断三不断”的要求, 开展了一场水路阻击战。

1 疫情对水路运输应急防控的挑战

广西水运时值春运及春节假期的关键节点, 客货流频繁,

即代表了其成绩, 但是不能漠视成绩背后的工作付出。

安全方面的正面激励还应采用短期奖励与长期奖励相结合的方式实施。安全工作是长期行为, 不能有一丝松懈。长期安全才能得到兑现的激励方式有利于企业员工牢记安全纪律, 保持长期的安全习惯。

正向激励可以充分体现企业的每位员工都对企业的安全生产承担相应的责任, 每个人的安全都是对其自身和企业的贡献, 可以增加企业员工的安全认同感和责任感。

2.5 向家庭和社会延伸, 建设更有社会价值的企业安全文化

企业安全文化主要以企业员工为主体, 员工行为所体现的企业安全文化自然而然会随着生活和工作延伸到员工家庭以及与企业有业务往来的各方, 形成一般的外延传播。

企业应重视这一过程, 应主动宣传企业安全工作要求、安全先进典型、安全常识等, 加强向本企业关联群体的传播。一方面企业相关的社会群体将重视安全, 从中获益。此外通过这一过程, 家庭成员将更加重视对员工的安全叮嘱和关怀, 更有利于员工珍惜安全价值。本企业的安全行为和形象也会带来企业员工的自我安全行为认同和相关方对企业和员工的关注和监督, 促进企业在安全上做得更好。例如笔者所在集团下属广场公司定期组织商户召开安全会议对消防、用电问题提出建议, 形成安全监督, 在广场公司开展的“百日安全活动”和“消防日活动”中, 邀请商户和部分游客参与“四

特别是桂林漓江旅游航线、北海—涠洲岛班轮航线是传统的旅游热点, 乡镇渡运深入社会民生, 西江黄金水道往来船舶密度大, 船闸锚地待闸船舶较多, 如果应急防控不当, 船舶就有可能成为传播和扩散病毒的工具, 给水运行业和社会经济造成严重影响。

1.1 客运船舶发生群体性疫情事件概率较高

广西水路旅游客运发达, 春节期间旅客众多, 但船舶防疫设备设施缺乏, 旅客在密闭空间极易造成交叉感染, 形成群体性疫情事件, 甚至有造成疫情蔓延的严重后果。

1.2 乡镇渡运引发农村地区输入性疫情事件可能性较大

广西乡镇渡运遍布全区乡镇、农村, 是很多地区村民群众出行的必要交通工具, 和社会民生紧密相连。农村地区卫

懂三会”消防灭火培训, 使广场员工、商户、游客共同接受安全教育, 收到了良好的效果。

2.6 全力保障安全投入, 夯实安全文化的物质基础

现代的工业生产早已摆脱纯手工作业的方式, 仅仅依靠员工的安全意识是无法让企业安全文化在现代生产条件下生存的。全力保障安全投入, 是从企业建设之初, 做好安全设施和环境投资建设、在企业运营中, 投运安全设施设备, 对员工的安全防护用品、职业健康、安全培训、安全宣传和安全奖励, 设备和工具的维修保养和更新、安全检测等等予以充分物质保障, 以《企业安全生产费用提取和使用管理办法》作为企业安全生产费用提取和使用管理的指导和参考。特别是在企业亏损或者考核业绩无法达标的情况下, 要确保企业安全投入, 切不可为压缩成本而削减安全投入。企业愿投入, 员工的工作环境及设备设施安全有保障, 员工将更愿意也更有信心保持安全, 为企业创造效益。

参考文献:

[1] 崔政斌, 张美元, 周礼庆. 杜邦安全管理——所有事故都是可以防止的 [M]. 化学工业出版社, 2019.

[2] 靳晓华, 李晓艳. 领导行为对企业安全文化的影响研究 [J]. 领导科学, 2018 (7): 60—62.

生防疫力量薄弱，农民群众信息接收较慢，特别是春节期间农村群众都有探亲访友的习惯，如果不能在渡运环节有效阻断病毒传播，广大农村地区将沦为病毒肆虐的场所，造成防疫工作的极大被动。

1.3 西江黄金水道货运船舶有可能产生流动传染源

春运期间，广西西江黄金水道物资保供压力较大，往来船舶数量较多，待闸船舶密度大，且在船舶运行过程中，船舶需要靠港装卸货物、上下船员、待闸过闸、生活物资补充等等，如果防控不当，货运船舶就有可能成为流动的传染源，给沿江社会造成恶劣影响。同时，由于2019年末以来上游来水不足，长洲水利枢纽船闸通航水位持续保持低位，较多船舶停泊在船闸上锚地等待过闸，极易造成聚集性疫情事件的发生。

1.4 船舶检验人员登船检验造成病毒接触性传播

2019年以来，广西内河造船需求剧增，船台一位难求，船舶检验业务申请数量较多，但由于船厂防疫能力不足，验船师进厂上船检验有可能造成病毒接触性传播。

2 水路运输疫情防控存在的隐患

2.1 对病毒认识不足导致防控力量分散

由于疫情突如其来，广西水运从业人员对病毒的危害性、传播途径、防范措施尚不了解，导致各港航企业及船舶业主在疫情防控初始阶段重视程度不足，部分船舶没有完全理解、彻底地执行属地防控部门及水运行业管理部门的指令。

2.2 疫情应对机制不完善

广西水运行业应急预案体系包括广西交通运输突发事件应急预案一个总预案和港口突发事件应急预案、航道突发事件应急预案、水路运输保障应急预案等三个分预案以及广西西江黄金水道通航突发事件应急专项预案等组成，水路运输企业日常主要防范安全生产事故突发事件，没有针对传染病突发事件的水路运输专门预案，使得疫情防控缺乏科学性。

2.3 防控措施没有先例

由于疫情传播速度快，波及面广，给全国各省市各行各业造成了极大影响，尚未有针对水路运输的专门性防疫措施可借鉴，只能根据广西水路运输实际，按照交通运输部“一断三不断”的要求，有的放矢，精准施策。

3 科学开展防控阻击工作

3.1 完善应急机制

为有效防范疫情通过水路交通运输环节传播，并做好应急运力储备，应急物资、人员及时运达，保障水路交通运输的正常运行，自治区交通港航管理部门制定了《广西壮族自治区交通运输厅应对新型冠状病毒感染的肺炎疫情应急预案》、《广西壮族自治区港航发展中心应对新型冠状病毒感染的肺炎疫情应急预案》。根据该预案，广西壮族自治区港航发展中心在广西壮族自治区交通运输厅领导下，具体实施广西水路运输行业疫情应急防控工作；由交通运输厅主管副

厅长担任领导小组组长（指挥长），全区各级航道、船检、引航及派出港口管理局领导为领导小组成员。领导小组下设应急办公室、宣传组、政策法规组、后勤保障和内部防控组、港口航运组、航道养护和水运建设组、船舶检验组等工作机构。领导小组根据自治区突发公共卫生事件应急指挥部发布的响应指令同步启动相应级别响应，全区各级水路运输管理服务单位负有防疫职责的部门及人员全部取消春节休假返回工作岗位，进入应急防控状态。

（1）建立疫情防控轮动交底值班制度。由应急办公室牵头，建立了24小时疫情防控轮动值班表。由于疫情形势变化快，时间紧，每天新工作要求多，值班人员培训采取“交接班传递培训”方式，把前一阶段的工作任务在交接班时进行“交底”，确保工作质量一致性及要求的连贯性。

（2）建立信息报告制度。由应急办公室牵头，明确了疫情信息报告的工作规范。信息报告坚持属地为主，各单位收到新型冠状病毒感染的肺炎疫情后，事发地、发现地的水路运输管理部门等单位应立即将事件信息报送本级卫生健康部门，同时报送本级交通运输主管部门。必要时，可越级直报应急办公室。信息报告的基本要素包括：突发新型冠状病毒感染的肺炎疫情事件发生时间地点、事件类型、主要症状与体征、可能的原因、发展趋势和已采取的措施等内容。信息报告方式可通过电话、传真、短信、邮件等方式。

（3）开展宣传培训工作。由宣传组牵头、政策法规组配合，全面布置开展全区水运行业防疫宣传培训工作。全区水运行业开展了挂横幅、制作板报及电子显示屏、发放宣传手册等，做到疫情防控宣传全覆盖，无死角，无漏洞，不断增强人民群众的自我防范意识，增进人民群众对水路交通运输工作的理解和支持。同时，切实加强行业业务指导，及时将国家卫生健康委员会、广西壮族自治区新型冠状病毒感染的肺炎疫情防控工作领导小组指挥部、交通运输部相关指令传达到全区水运行业各港航企业及船东业主，特别是与水路运输紧密相关的《关于严格预防通过交通工具传播新型冠状病毒感染的肺炎的通知》《公共交通工具消毒操作技术指南》、《客运场站和交通运输工具新冠肺炎疫情分区分级防控指南》和《船舶防控“新型冠状病毒”疫情工作指南》等及时传达到生产一线，指导经营业主开展知识培训，提升一线从业人员疫情防控和应急处置能力，降低感染风险。

（4）加强疫情监测防控。由港口航运组牵头，指导各级水路运输管理服务单位协同卫生健康部门在港口码头设立检疫站或留验站^[1]，对企业船舶开展消毒杀菌工作，对所有来往人员、司乘人员及物资等依法实施卫生检疫，对体温超过37.3℃的人员，立即依法采取分检隔离和留观措施，并与就近的卫生防疫部门建立了联动机制，根据动态进展情况，及时移交医疗部门进行专业检查。同时，加强了来自区外重点省市及广西境内重点地市人员的跟踪监测，提前做好疫情预警防控。

3.2 分类加强客运疫情防控各项措施

针对广西水路客运实际，采取差异化的防控措施。对于客运码头、候船楼，做到有预案、有值班制度、有执勤人员、有信息报送、有消毒、有测温、有防护、有督查、有宣传、有舆论管控。对于客运船舶，按照航线功能性质，采取不同的措施予以防控。漓江旅游航线、北海—海口班轮航线，以及城市观光旅游等，于1月26日前全面予以停航，切实阻断病毒传播。涠洲岛是广西主要旅游景区，常住居民和岛上的机关单位人员共有1.55万余人，岛上的生活物资需要从北海市区运送。为保障岛上居民生活及就医等需求，北海—涠洲岛航线于1月28日全面停止运营后每天开航一趟民生航班。港航管理服务单位在当地防控部门的配合下，联合运营方在客运场站、船舶均设置了专用隔离区，并张贴区域标识，严格执行发热病人的专业陪护，全面消毒等措施，在保证交通和生活物资供应畅通的同时，有效防止疫情传播。

3.3 保障农村地区疫情防控形势稳定

做好乡镇渡运的疫情防控，是取得抗疫成功的关键环节。各地市、县、镇、村四级渡运管理部门结合实际，按照能停运的尽量停运，不能停运的要按照相关要求做好防控措施，共对506道渡口、1440艘渡船予以停航。同时，对涉及交通运输保障的渡口渡船，充分发挥农村地区自我生活保障优势，成立由属地防控小组、村民委员会组成的现场防控小组，对本村村民实行实名登记、凭票登船、现场测量体温、佩戴口罩、船体消毒等措施，对非本村居民进行劝返，特别是加大对春节走亲访友的劝阻，有效减缓客流，保障农村地区疫情防控形势稳定。

3.4 建立疏导机制

广西内河航道里程长，船闸众多，如何在保障航道畅通的同时做好防疫工作，是一个紧迫的问题。为避免超限吃水的船舶长时间滞留、聚集，确保航道、船舶过闸安全畅通，广西水路运输各级管理部门建立船舶属地疏导机制，由船籍港交通港航管理服务部门对各自辖区出港吃水深度超过2.0米、滞留长洲船闸上游锚地的船舶采取劝返或减载过闸措施，消除聚集性疫情爆发隐患；同时加强各自辖区港口的管理，严格控制出港船舶吃水，不允许不符合出港条件的船舶出港；对申请过闸的船舶，须提交消毒、船上人员体温检测的相关材料备查。非常时期的非常措施，严防死守长洲枢纽船闸等关键节点，在做好疫情防控的同时，有效保障了航道畅通，杜绝疫情从水路蔓延扩散，为重要物资运输提供了保障。

3.5 创新无接触船舶检验模式

疫情防控期间，全区各级船检（渔检）机构充分利用现代的通信手段、互联网和快递物流简化业务办理程序及手续，减少现场接件和发件，严格执行《中国海事局关于疫情防控期间船舶管理有关事宜的公告》，原则上暂不安排现场检验。对不同的船舶检验申请，采取灵活的检验方式，确保工作不断。一是对于营运船舶检验证书到期的，给予一定期限延长；

二是对于建造船舶检验，委托船厂质检员进行内部检查，做好自查报告并拍照，待验船人员后续核校。

3.6 强防控优服务

广西北部湾港共有集装箱班轮航线47条，其中外贸航线27条，与世界近100个国家和地区的200多个港口开展了贸易运输合作。随着境外新冠肺炎疫情呈快速扩散蔓延态势，港口已成为严防疫情输入的一个重要关口。为了强化对入境国际船舶的疫情防控，交通港航管理部门严格按照专业要求做好船员管控工作，外国籍船员原则上不允许登陆，特殊情况下需要登陆的，需经相关部门批准后方可登陆，但需在指定地点集中隔离14天；对入境的外国籍船舶，暂停在港口更换外国籍船员；对入境的中国籍船员，抵港前在海上航行超过14天且健康状况正常、经海关检疫部门检疫通过的，允许入境下船，不满14天但其他情况相同的，准予入境下船，并按照港口所在地防控要求配合做好隔离观察工作，补足14天。

为了保障北部湾港生产的有序进行，减少不必要的接触，各引航站成立引航突击队，防疫期间所有的引航任务均由突击队完成。突击队实行固定引航员、固定居住场所、固定专门车辆接送、固定车辆行走线路，不回市区、不离港区、不到办公室、不乱跑动、不接触其他人员、定期核酸检测等半封闭性管理。

4 总结

广西水路运输行业按照交通运输部“一断三不断”的要求，因地制宜，分类施策，实现疫情零报告，有力保障了广西水运生产的稳定，第一季度广西北部湾港货物吞吐量、集装箱吞吐量逆势增长，增速均位列全国沿海主要港口第一位。

虽然取得了疫情防控阻击和保畅通保生产的阶段性胜利，但疫情防控亦进入常态化，需要对防控实践中发现的问题加以改善以便提高防控效力。一是防疫工作中信息化手段有待开发应用。水路运输疫情防控工作异常繁重，大量港航管理服务人员日以继夜坚守在防控一线，希望找到有效的信息化手段，解决船舶船员体温监测、报告问题，以及工作表格重复录入问题，切实减轻人力耗费。二是行业指导与属地指挥一致性有待提高。部分地方部门在防疫初期阶段对“一断三不断”理解不透彻，需要行业管理部门及时指导纠偏。三是应急物资储备及筹措存效率有待提升。水路运输管理服务单位及港航企业平时主要关注安全生产事故预防，防疫物资应急储备不足，造成疫情防控初期阶段的被动应对。