

## “好汉”登岛

缩小地图的比例尺,上海东南方向的小洋山岛就像一只小小的风筝,系在东海大桥的那一头。

今天,从人民广场到小洋山岛车程约110公里。但20年前,大桥还没建成时,坐船是唯一的上岛方式。

2002年6月,洋山深水港正式开工;2003年11月18日,当时的上海港公安局洋山分局完成组建,首批20名民警登岛进驻,为洋山港建设发展保驾护航。

每次从芦潮港码头出发上岛,民警都要坐两趟船:先花1小时到大洋山岛,换了船后,再前往小洋山岛。“买不到班轮船票时,只好去工程船上挤一挤,那时我们开玩笑说,自己明明是来执法,却好像是‘偷渡’的。”上海市公安局边防港航分局洋山公安处处长叶建明说。

“偷渡”时的头晕目眩,只能算是岛上艰苦生活的“开胃菜”。

上岛工作,首先要学会“生存”。当时20人采用轮班制,10人一组,每组工作一周,其间不下岛。海岛缺乏物资,所有食物与生活必需品,都需要他们自行采购上岛。

当年29岁的卢松接到任务时,正与妻子在外地度蜜月。“不知道岛上会这么艰苦。”卢松回忆,淡水成了最大的难题,“生活用水全靠船艇一桶一桶地送上岛,必须节约着用。”

有一回,卢松那组值班到第七天就要下岛时,海上突然起了风。“整整两天,物资上不来,我们也下不去,被困在岛上了,几乎弹尽粮绝。”当时桶装水只剩最后一点,别说做饭,方便面也只能干嚼。更难熬的是,岛上其他项目部也因争抢物资引发纠纷打架,民警需要一边忍耐饥渴、一边维护治安。

其次是学会“走路”。洋山民警在岛上的办公场地,一开始是石头砌成的农民房,后来搬到了腾空的小洋山卫生院。卫生院被两座山包围,无论去哪个项目工地,都要翻山越岭。

“山体有100多米高,基本没有路,很多时候我们都要爬山、穿山洞。”卢松说,初来乍到,许多民警都有迷路的经历。有一回,一处山洞因为施工封闭了,周围伸手不见五指,毫不知情的卢松与同事不小心迷了路,急得在山里团团转,过了好久才终于在手机电量只剩下最后一格的时候,看到了洞口的一丝光亮。现在回想起来,卢松仍觉得有些后怕。

第一批上岛20名民警,就这样在没有路的小岛上,踏出一条路来。后来,他们被同事亲切地称为:洋山“二十好汉”。

## 风雨之舟

“二十好汉”的职责,是为洋山港提供全天候的治安服务和安全保障。这意味着,无论是人口流动管理、打击犯罪、治安维护,还是生产安全监管、消防提醒、隐患排查,他们事无巨细,都要操心。

迅速摸清工作码头、滩涂、堤坝、油库、发电站等底数,在施工区域协调建立联防队、义务消防队等内部安保组织……岛上只有一辆警车,由于碎石多,经常被扎胎,多的时候一周要补两三次。晴天沙、雨天泥,有时巡逻的民警一脚下去,淤泥就没过膝盖。但“好汉”们习惯了“以苦为乐”,比如,分局门口两条早先开凿的短短山道,就被大家戏称为小洋山的“南京路”“淮海路”。

“拓荒”中的小洋山岛,机械轰鸣震耳欲聋。就算是各项目建设工程热火朝天之际,“安全”也始终被放在第一位。

2004年1月起,洋山分局会同建设指挥部在深水港工地区域实行“三证”管理模式:针对在建港区人员,采用“驻岛证”管理模式,共办证13307张;针对流动机械和作业车辆,采用“流动机械许可证”和“车辆通行证”的审核管理模式,共办证831张。

除了日常工作,洋山民警还需要应对海岛捉摸不透的气候变化:雷电、台风、暴雨……

2005年8月5日,强台风“麦莎”正面侵袭小洋山岛。民警在岛上开展全方位检查,疏散撤离了所有人员,但仍有5名船员自以为有丰富的抗台风经验,不愿下船。风雨中,民警冒着危险登船劝离,终于说动了他们。就在民警带着船员刚上岸没多久,“哗”的一声,那艘船被巨大的风浪掀翻了。

“遇到台风,总是别人撤、我们留。”“麦莎”来时,正好轮到卢松值班,那一夜,分局两扇玻璃门都被吹碎了,狂风呼啸着在一楼大堂打转。等台风过后,工地上不少简易房都像纸片一样被吹倒了。民警庆幸,安置工作提前完成,没有造成人员伤亡。

2021年,台风“烟花”来袭,大量集卡司机被困港区,一度陷入食物短缺的困境。民警在巡逻间隙,连夜为司机送去了饮用水、盒饭和点心。风雨中的“深夜食堂”,让人格外暖心。

台风是洋山民警每年夏天都会遭遇的“大仗”。其实,面对极端天气,警车也只是风雨中的一叶扁舟。但不断闪烁的警灯,就是人们眼中的安心所在。



■ 爬上桥吊检查设备排除隐患,是洋山民警的必修课,也是一项基本功

# 守岛二十年

本报记者 杨洁

小洋山岛的风里有海水的咸味。

岛上没有都市喧嚣,也没有田园悠然。只有忙碌的船舶与卡车,林立的桥吊与帆樯;整齐密布的集装箱,仿佛从海天之际奔腾而来的万马。

这里是洋山深水港,上海国际航运中心建设的关键落子。2023年,上海港集装箱吞吐量突破4900万标准箱,连续14年全球第一,洋山深水港箱量占据总量的“半壁江山”。

许多普通人的故事汇成了时代的宏大叙事。20多年来,一群“以岛为家、以苦为乐”的“守岛人”,就是其中之一。

## 穿越迷雾

2005年,东海大桥建成通车,全长32.5公里。它是连接小洋山岛与陆域的唯一陆运通道,也被比作一根扁担,一头挑起洋山深水港,一头挑起临港新片区。

叶建明说,东海大桥的年设计通行车流量是430万辆次,日均1.17万辆次。近年来,随着洋山港集装箱吞吐贸易的不断增长,大桥车流量持续走高:2022年,通行总量是787万辆次;2023年1—9月,通行总量就已达664万辆次,是设计流量的2.1倍。

大港的繁忙程度,可见一斑。“如果把洋山港一天的箱量平铺,从头到尾连接起来,可以堆600公里,相当于从上海到南京堆一个来回。”叶建明说。

日趋增加的车流密度,也对交通管理提出了更高的要求。“集装箱卡车‘身躯’庞大,事故救援难度很高。有时集卡侧翻会把大桥三条车道全部堵死,许多公司的运输与生产都将受到影响。”叶建明说,从一开始的5小时救援,到后来4小时、3小时,洋山公安的响应速度不断提升,如今一般2小时就能完成事故处置。

为了让岛域与陆域的“生命线”始终保持通畅,洋山公安处还组建了一支大桥巡逻队。车尾“背着”警示灯牌的警车在桥面上24小时不间断巡逻,提醒往来车辆注意行车安全、防止司机疲劳驾驶,并及时主动发现紧急情况,随时处置车辆抛锚、单车碰擦等交通事故,尽可能做到“防范在先”。

受湿度与温差等条件影响,团雾与迷雾,成为大桥上频繁出现,捉摸不透的“杀手”。

“东海大桥目前限速30公里/小时,请过往车辆保持安全车距,注意行车安全……”2023年12月28日下午,东海大桥出现团雾,次日凌晨,大雾黄色预警更新为大雾橙色预警。接连几天,东海大桥上出现壮观一幕:能见度只有几百米的桥面,闪烁的警灯刺破迷雾,警车缓缓压道;它们的身后,无数集装箱卡车排起长龙,打着双闪、亮着雾灯,有序穿行在白雾中,在恶劣条件下,这支庞大的队伍平安抵达大桥的另一端……

从12月28日15时到12月30日4时,那场雾弥漫了整整38小时。

“警车开道、限速压道、批次放行,民警吃饭都在桥上,不敢有一丝懈怠。”洋山公安处政委徐海骏说,那几天警车不停不休压道199批次,保障3.3万余辆车安全通过,创造了东海大桥迷雾天“零事故”的奇迹。不少司机在停留时拍下短视频,彻夜坚守的民警在社交平台引来无数点赞。

## 风起扬帆

东海大桥上,公安巡逻车昼夜不休,每天来回行车800公里。而在港区里,“距离”的挑战从“水平”变为“垂直”——密密麻麻的集装箱上方,每座桥吊有50多米高。爬上桥吊检查设备排除隐患,是洋山民警的必修课,也是一项基本功。

“平时我跑50米只要七八秒,但第一次爬桥吊,同样的50米却花了半小时。”青年民警诸佳君说,爬完才发现自己手心全是汗,脚也在发抖。冬天很冷,凛冽的海风,让人“高处不胜寒”;夏天很热,桥吊机械表面温度高达75℃,隔着手套都能感受到炙烤。

高处有不一样的风景。眼前,数以万计的集装箱堆垛成山,数百个吊桥不停起落。往小洋山岛北侧望去,吹沙填海开发滩涂,重大项目接踵而至,如火如荼的建设场景,与20年前的一幕幕几乎重叠。

但今天的北侧“拓荒”,早已有了不一样的服务保障。今天的边防港航洋山公安队伍,也不再只有“二十好汉”,不再单靠脚步丈量。

公安处指挥中心,三维立体地图、全景视频巡逻,融防台防汛、治安巡逻、分析研判、排堵保畅等多功能于一体,用科技力量提升管理效能。“空中,固定翼警用无人机可以飞越数十公里,续航1小时,成为敏锐‘鹰眼’;海上,一支舰队即将组建,开启巡航。”叶建明介绍,届时,洋山深水港将获得“海陆空”全方位防护。

“新质战斗力”持续增强的同时,民警综合素质与作战能力也不断提升。比如,诸佳君牵头开发了“智慧马甲”,依靠一件件反光马甲,就能实现临时居住人员“来登去销”的AI管理新模式。又比如,岛上的施工项目,从建筑设计到防火规范,民警都要看“一麻袋”材料,把好“安全关”。再比如,一些年轻的新警熟练掌握英语,能够流畅地同各国海员交流。

洋山民警的工作场景,丰富而具有挑战性,也见证过太多历史性的瞬间:洋山港迎来第一艘外轮;洋山四期自动化码头开港;洋山港集装箱吞吐量不断刷新历史纪录;进博会首批海运展品抵沪;中国首单国际航行船舶绿色甲醇燃料加注业务在洋山港完成……

尽管依然辛苦,但洋山“守岛人”心潮澎湃:他们站在开放的前沿,因“五个中心”与中国式现代化倍感自豪,为肩头的责任与使命热血沸腾。

这里——“离城市最近,离世界最近”。

■ 迷雾中,警车开道、限速压道、批次放行,保障数万车辆安全通过东海大桥 受访者供图