

桥隧开通,青黄相接,对于需要经常往返于青黄之间的旅客来说,无疑是天大的喜事,对于两地的发展更是功不可没。然而,当人们举杯相庆的时候,已经运行了26年的青岛轮渡却只能黯然神伤。桥隧开通仅仅一年,轮渡已然客流锐减,被边缘化,不得已谋求转型。



在轮渡码头,一名旅客在追赶即将起航的渡船。

聚焦

挥别昨日辉煌,轮渡求转型

一年来客流量锐减,26年辉煌不再

文/本报记者 潘旭业 片/本报记者 张晓鹏

青岛轮渡冰火两重天的一年

在青岛轮渡快船登船口处,有一个候船的亭子。亭子上挂着两块大铁牌,一块上面写着黄岛,另一块上面写着薛家岛,用来标明不同的乘船去处。但凡经常乘坐轮渡往返于青黄之间的旅客,或许都会对这个亭子充满感情。因为仅仅在一年之前,这里每天都还会有很多旅客排着长队,希望尽快登船。

日前,记者再次来到这里看到,标有黄岛字样的铁牌前

竟无一人排队,标有薛家岛字样的铁牌上面挂上了一块新牌子,上面写着竹岔岛。原先青岛至薛家岛这一客运航线已停,青岛开往竹岔岛是一条旅游航线,替换之间,似乎在诉说着青岛轮渡正在由客运向旅游的转型。

从去年6月30日桥隧开通,在黄岛工作的王璐再也没有乘坐过轮渡,但一提起那个小亭子,她依然倍感亲切。由于男朋友在青岛工作,桥隧开通

前,王璐每次都是在这个小亭子处排队等着上船。

“一艘快船最多80个座位,当时每次去坐船都会排很长时间的队。由于人太多,每次排队都排到离亭子外面很远处,夏天非常热。为了防止有旅客插队,一到检票的时候,旅客都挨得很紧,即使这样,近一个小时上不了船也是常事。”谈起以前轮渡繁忙的情景,王璐回忆说。

26日上午,记者来到青岛

轮渡码头看到,售票大厅内只有很少的旅客在等待,高速船上船入口处的小亭子里一个人也没有,入口处一直开放着,旅客随时可以上船。桥隧开通仅仅一年,青岛轮渡昔日的繁忙已不再,乘客排队登船的现象成为了一种奢望。当旅客已经习惯了桥隧便利,并在渐渐淡忘轮渡的时候,或许只有那些一直与轮渡为伴的“老人”,会依旧习惯性地谈起它昔日的辉煌。



青岛轮渡快船登船口处原本标有薛家岛字样的铁牌上面换成了竹岔岛。

26年,曾经的辉煌

作为青岛轮渡公司多年从事宣传工作的老员工,谈起轮渡曾经的辉煌,滕少军如数家珍,而且至今还保留着1986年12月28日,往返于青黄之间的第一艘大船——“鲁胶渡1”轮首航时的照片。青岛轮渡首航的时候,滕少军还没有在轮渡公司工作,这些老照片都是他从老员工那里要来的。

据了解,在1986年,轮渡刚刚通航的时候,当时的轮渡公

司只有“鲁胶渡1”轮和“鲁胶渡2”轮两艘渡轮,这两艘船都是1986年从日本购买的二手客滚船。刘国宽当时是“鲁胶渡2”轮的船长,他告诉记者:“也就是从那会开始,很多人才第一次见到,原来渡轮除了运客,还可以运汽车。”一直到1993年,“鲁胶渡3”轮来之前,青黄之间只有这两艘船在运行,由于船少人多,青黄之间的轮渡发船频率也由原本的

一天5趟,增加到后来7趟,再后来的11趟,最后直接就流水发船了。

谈起之前工作时的情况,刘国宽描述道:“当时从早晨六点多一直忙到晚上九点多,吃饭要等乘客和车辆下船的那点空隙,有时候一顿饭要吃好几次才能吃完。”在轮渡客运站工作过的老王告诉记者,当时他只是负责检票,但是也非常吃香,很多乘客为了能早

上船,每次经过的时候都会主动打招呼。

滕少军告诉记者,自1986年青岛轮渡首航以来,轮渡就成了往返于青黄之间最重要的途径。在桥隧开通之前,每天有9艘渡轮,6艘快船往返于青黄、青薛之间,每天运送旅客达到两万余人次,运送汽车达4000辆,市区到黄岛之间的大部分旅客都是乘坐轮渡往返。

16年前也曾受到过冲击

让人没想到的是,桥隧开通仅仅一年的时间,轮渡客流量就由原先的每天2万人次锐减至目前的4000人次。辉煌了26年的青岛轮渡已然被逼至绝境,谋求转型。其实对于青岛轮渡而言,自1986年建成通航至今,这已经是第二次面临重大冲击。在16年前,胶州湾高速公路的开通,也曾给轮渡带来冲击,只是,那次冲击虽

然猛烈,但并不持久。

1995年底,随着环胶州湾高速公路开通,当年往来于青岛轮渡的客流量和车流量明显减少,多年来一直在增加的公司经济效益在那一年里急剧下滑。“主要由于当时青岛轮渡一直没有高速客船,渡轮往返需要的时间较长,再加上当时的环胶州湾高速刚刚开始,很多旅客都

怀着一种新鲜劲去体验,所以当年的客流量下降得很明显。”滕少军说。

也就是在那一年,青岛轮渡正式开通了高速客船航线。与环胶州湾高速相比,开通高速航线之后的轮渡只需15分钟就可以从青岛到达黄岛,而且票价很便宜,如果走环胶州湾高速的话,最起码要一个多小时。青岛轮渡的比较优势得

到凸显,又很快爆发出了新的活力,青岛轮渡也安然度过了第一次冲击,反而得到了更大的发展。

斗转星移,15年后,当去年6月30日桥隧开通,尤其是隧道公交的开通之后,使青岛轮渡在客运方面的比较优势尽失,要想在客运方面再有所回升已不可能,青岛轮渡被迫转型。

最后的转型:进军高端旅游

其实,早在桥隧开通之前,青岛轮渡也早已预料到了可能产生的冲击,并在2010年就开始未雨绸缪,谋求向海上高端旅游“进军”。

2010年春天,青岛轮渡斥资400多万元将鲁胶渡10号改造成了

能容纳299人的豪华旅游客船“蓝海明珠”号,并开通了奥帆中心到栈桥、崂山、跨海大桥三条航线,为海上交通向海上旅游转变打开了一个新的局面。去年10月,青薛轮渡停航之后,正式开通了青岛至薛家岛的旅游航线。今年6月初,青岛市环保局发布的蓝海新港城项目环评显示,蓝海新港城项目建成后

成为以中高端居住为主,集商业、办公、餐饮、酒店于一体的滨海公共休闲区,青岛轮渡客运站计划拆除重建,重建后将强化旅游功能。青岛轮渡的去向更加明确。

“我们会依托轮渡公司拥有的各项海上运营资质、航线运营经验和专业人才优势,加大海上旅游项目开发,实现由海上交通向海上旅游转变,打造高端海上旅游产业。”滕少军说。

此时轮渡快船候船的小亭子处,已将原先的薛家岛换成了竹岔岛,似乎在诉说着轮渡由客运向旅游的转变。



服务24年的青岛轮渡“改行”旅游,图为改造成旅游客轮的鲁胶渡10号。