

浙江国际海运职业技术学院学报

2018 年 第 3 期
(总第 55 期)

主 办
浙江国际海运职业技术学院

学报编辑委员会

主 任: 陈松华

副 主 任: 王 捷 张新杰

编 委: (以姓氏笔画排名)

马瑶珠 王杏娣 王维平

孔志光 孔志华 叶明君

李 丽 刘 相 江爱芬

孙 峰 陈永芳 陈定樑

汪益兵 李海波 张海波

舒伟权 周剑敏 罗浩波

胡国光 俞海平

主 编: 张新杰

副 主 编: 汪益兵

编 辑: 罗 英

英文编辑: 刘群芳

编辑出版:

《浙江国际海运职业技术学院学报》编辑部

本校网址: www.zimc.cn

本刊电子信箱: xuebao@post.zimc.cn

准印号: (浙) 1504219

地址: 浙江省舟山市临城新区海天大道 268 号

电话: 0580-2095032

邮编: 316021

出版日期: 2018 年 9 月

(内部刊物 免费赠阅)

目 次

·工程技术·

风帆助航船舶操纵性及营运能效探析 陈再发 钱善柏(1)

船舶附加组合节能装置水动力性能研究

..... 赵 陈 马瑶珠 程枳宁(6)

激光扫描仪在集装箱吊装轨迹优化控制中的应用

..... 卓宏明 王 斌 何海华(10)

·人文社科·

基于全域旅游的舟山海上花园城旅游休闲空间结构优化研究

..... 张 蕊 俞海平(15)

全域旅游背景下舟山群岛新区公民生态文明素养培育路径研究

..... 李文文(22)

历史性街区功能重构与传统村落文化振兴 翁源昌(26)

定海名人文化旅游资源开发研究

——以著名作家三毛为例 邵佩华 邱玲玲(30)

舟山市剿灭劣 V 类水公众参与机制研究 戴智明(34)

非遗项目的民间档案资源征集开发研究

——以舟山《翁洲走书》为例 潘瀚涛 孙 峰(37)

舟山海洋非物质文化遗产保护性旅游开发的必要性及可行性研究

..... 程芸燕 王正强(41)

·教育教学·

现代交通运输业发展背景下高校交通类专业转型发展研究

..... 周剑敏 谭狄溪(46)

高职院校学生会项目化管理可行性研究 管建民(50)

全面依法治国背景下大学生法治思维培育路径研究

..... 吴海霞(54)

·大学生科技创新·

基于 Arduino+labview 的多路自动浇花系统的设计与实现

..... 沈一栋 周志伟 毛攀峰(58)

Journal of Zhejiang International Maritime College

(General 55)

Vol.14 No. 3 Sept. 2018

Contents

| | |
|---|---|
| Analysis on Maneuverability and Operation Efficiency of Sail-assisted Ships | Chen Zaifa Qian Shanbo(1) |
| Analysis of Hydrodynamic Characteristics of Marine Additional Combined Energy-saving Equipment | Zhao Chen Ma Yaozhu Cheng Zhining(6) |
| Application of Laser Scanner in Optimal Control of Container Hoisting Trajectory | Zhuo Hongming Wang Bin He Haihua (10) |
| Study on Structure Optimization of Tourist Leisure Space of Zhoushan Marine Garden City Based on All-for-one Tourism | Zhang Rui Yu Haiping(15) |
| Research on Paths of Ecological Civilization Quality Cultivation of Citizens in New District of Zhoushan Islands Under the Background of All-for-one Tourism | Li Wenwen(22) |
| Functional Reconstruction of Historical Blocks and Cultural Revitalization of Traditional Villages | Weng Yuanchang(26) |
| Research on Cultural Tourism Resources Development of Dinghai Celebrity —— A Case Study of Sanmao, a Famous Writer | Shao Peihua Qiu Lingling(30) |
| Study on Public Participation Mechanism of Eliminating Inferior Class V Water in Zhoushan | Dai Zhiming(34) |
| Research on Collection and Development of Folk Archives Resources of Intangible Cultural Heritage Project ——A Case Study of <i>Wengzhou Zoushu</i> in Zhoushan | Pan Hantao Sun Feng(37) |
| Study on Necessity and Feasibility of Protection Tourism Development of Marine Intangible Cultural Heritage in Zhoushan | Cheng Yunyan Wang Zhengqiang(41) |
| Research on Transformation and Development of Transportation Specialty in Colleges under Background of Modern Transportation Industry Development | Zhou Jianmin Tan Dixi(46) |
| Feasibility Research on Project Management of Student Union in Colleges | Guan Jianmin (50) |
| Research on Cultivating College Students' Rule of Law Thinking under Background of Ruling the Country by Law | Wu Haixia(54) |
| Implementation of Multi-channel Automatic Watering System Based on Arduino+Labview | Shen Yidong Zhou Zhiwei Mao Panfeng(58) |

风帆助航船舶操纵性及营运能效探析

陈再发^{1,2} 钱善柏³

(1.浙江国际海运职业技术学院,浙江舟山 316021;2.大连海事大学,辽宁大连 116026;
3.31611部队,浙江舟山 316000)

摘要: 针对风帆助航船舶航行中受风力和水动力影响,出现较明显的船首偏转和船体漂移现象,对风帆及船体进行数学建模,分析不利于船舶航行保向的因素,为驾驶人员应急工况操舵提供安全参考。考虑到风帆的推力作用使船舶主机营运功率降低,对风帆助航船舶能效营运指数(EEOI)进行数学分析,得出风帆助航系统较大程度上有助于降低燃油消耗量、改善EEOI指数,从而达到降低排放,保护环境的目的。

关键词: 风帆助航;操纵性能;EEOI;营运能效

中图分类号: U692.5

文献标志码: A

Analysis on Maneuverability and Operation Efficiency of Sail-assisted Ships

Chen Zaifa^{1,2} Qian Shanbo³

(1.Zhejiang International Maritime College, Zhoushan,316021, China;2. Dalian Maritime University, Dalian,116026,China;3.31611Troops, Zhoushan,316000, China)

Abstract: In view of the influence of wind and hydrodynamic forces on the sail-assisted ships, there are obvious deflections of the bow and the drift of the hull. The mathematical modeling of the sail and hull is carried out. The factors that are not conducive to the navigation of the ship are analyzed, so as to provide a safe reference for the helmsman in the emergency operation. Considering the effect of the ship sails thrust operating power down, the sail-assisted ships' efficiency operation index (EEOI) is analyzed. And the results show that the sail system greatly helps to reduce fuel consumption and improve the EEOI index, so as to achieve the purpose of reducing emissions and protect the environment.

Key words: sail-assisted; maneuverability; EEOI; operation efficiency

0 引言

随着世界船舶运输业的不断发展,每年消耗大量的燃油,不断增长的能源需求与日益紧缺的传统化石能源资源以及随之而来的环境污染问题构成了不可调和的矛盾。因此,降低化石能源在船舶综合能源系

统中的比重,引入新型清洁能源补充和逐步替代化石燃料已成为大势所趋。

近30年来,丹麦、德国、美国、法国、日本、澳大利亚和中国等国均研究过风帆助航船舶,风能是一种取之不尽用之不竭、无污染的自然能源,据世界气象组

织估计,全球可以利用的风能为 $2 \times 10^7 \text{MW}$, 为地球上可资源化利用的水能总量的 10 倍^[1]。大型风帆助航船舶在节能减排方面有很大的潜力,对实现“低碳经济”具有重要意义,符合当今“低碳环保”的时代主题,已成为国内外研究的热点。然而,当船舶加装风帆之后,会对船舶的操纵性能、船舶稳性造成一定影响,如果实际营运中不加以考虑很可能产生适得其反的效果,本文以机翼型硬质风帆应用于某 8 万吨级远洋散货船为研究对象,对船舶操纵性能及营运能效加以探讨与分析。

1 风帆受力分析

翼型硬质风帆的受力情况及流场与飞机机翼在低速航行时近似^[2],考虑到风从两舷吹来都有可能,因此应选择左右对称的翼型。其次,船舶风帆的攻角计算与机翼有所不同,机翼的攻角一般较小,而风帆则需要计算大攻角。风力作用于帆,对帆产生了升力和阻力,其升力和阻力在航行方向上的分力对船舶产生推力,垂直于航行方向的分力产生横向力,对船舶稳性和操纵性能产生影响,如图 1 所示。

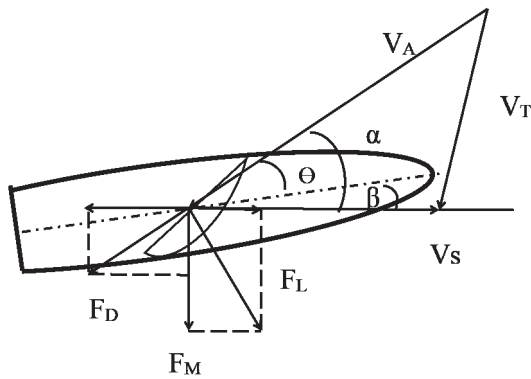


图 1 风帆助航船受力图

由于风帆的升阻力系数对于风帆推力都有所贡献,故帆翼的空气动力特性研究不单需要考虑帆翼的升力特性,还需要考虑风帆的阻力特性、推力特性、侧向力特性以及横倾力矩特性等。为了计算方便,通常将各个特性进行无量纲化,也即选取升力系数 C_L 、阻力系数 C_D 、推力系数 C_X 、横向力系数 C_M 来进行研究。且图 1 中推力系数 C_X 、横向力系数 C_M 和升力系数 C_L 、阻力系数 C_D 的关系为:

$$C_X = C_L \sin \alpha - C_D \cos \alpha \quad (1)$$

$$C_M = C_Z \sin \alpha - C_D \cos \alpha \quad (2)$$

则风帆产生的沿航向线方向的助航推力和横向力为:

$$F_X = C_X \cdot \frac{1}{2} \cdot \rho_\alpha \cdot V_\alpha^2 \cdot A_S \quad (3)$$

$$F_M = C_M \cdot \frac{1}{2} \cdot \rho_\alpha \cdot V_\alpha^2 \cdot A_S \quad (4)$$

式中, F_X 为风帆助航推力 (N); F_M 为风帆横向力 (N); ρ_α 空气密度 (1.226kg/m^3); α 为相对风向与航向线之间的夹角; V_α 为相对风速 (m/s); A_S 为风帆面积 (m^2)。

船舶加装风帆的主要目的是为了获得沿航向线方向的推力 F_X , 以此为辅助动力降低主机功率。但是只要 $\alpha \neq 0^\circ$ 或 180° , 横向力便一定会存在, 这也是航行中存在漂角和船首偏转的原因之一。一旦漂角过大或船首偏转的现象过于剧烈, 则会引起保向困难甚至超出船舶保向界限的紧迫局面, 驾驶员操纵风帆助航船舶时应充分考虑这一现象造成的影响, 必要时降低航速或改变帆角和航向。

2 航行中船体受力分析

2.1 风力作用研究

船舶在航行过程中, 船体必然会受到风和水动力的影响。尤其是对于风帆助航船舶, 船体受力情况十分复杂。因此为了便于理解, 先分析风作用力对船舶的影响。在此基础上考虑水动力作用的影响。

船舶加装风帆以后, 会引起水线以上受风面积增加, 对船舶的稳性及操纵性能均会产生影响。通常将船舶水线以上面积的风压总和称为风压力, 风压力的存在会改变船舶的力学状态, 进而对船舶的运动状态产生影响。实际研究中将作用于受风面积中心的风压力称为风压合力, 风压合力的求取方法为:

$$F_\alpha = q C_\alpha (A_T \cos^2 \theta + A_L \sin^2 \theta) \quad (5)$$

$$q = \frac{1}{2} \cdot \rho_\alpha \cdot V_\alpha^2 \quad (6)$$

式中, F_α 为风压力 (N), C_α 为风压力系数, q 为风压强 (N/m^2), A_T 为船舶水线以上正投影面积 (m^2), A_L 为船体水线以上侧投影面积 (m^2), θ 为相对风舷角。

由式(6)可以看出, 在一均匀风场中, 风速越大, 风压力越大。在风速、风向一定时, 受风面积越大, 风压力也就越大。图 2 中所示, 当 $\theta < 90^\circ$ 时, 即左右正横前来风时, 风压力作用中心位于船舶重心前偏向船

首的位置^[3](VLCC 船除外),因此在风力作用下船体会向下风方向漂移,同时船首会产生向下风方向偏转的趋势。

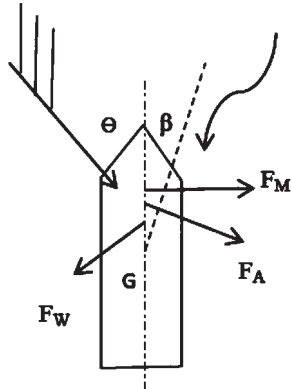


图2 风帆横向合力中心位于G之前

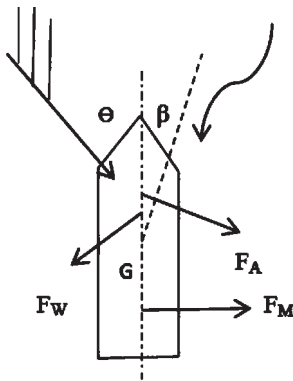


图3 风帆横向合力中心位于G之后

加装助航风帆以后,帆会受到升力、阻力的作用,若帆的横向合力中心在重心G之前,帆力会使船首向下风向偏转的趋势进一步增大,对船舶的正常保向性产生危害;反之如果帆的合力中心在重心G之后,帆力会抑制船体受力造成的船首下风偏转,有助于提升船舶的保向性能,如上图3所示。由此可见,风作用于船体产生风压力的横向分量 Y_α 与风帆力的横向分量 F_m 不但会改变船舶的横向运动状态,还会分别对船舶产生力矩。风作用于船体产生的风压力矩为:

$$I_\alpha = Y_\alpha \cdot X_\alpha = F_\alpha \cdot \sin \theta \cdot X_\alpha \quad (7)$$

$$I_\alpha = q \cdot A_L \cdot \sin \theta \cdot L \cdot C_{\alpha l} \quad (8)$$

I_α 为风压力矩; X_α 为风压力中心距船中的距离(以船中为坐标原点,中前为正,中后为负); L 为船

长; $C_{\alpha l}$ 为风压力矩系数。

风帆力产生的横向力矩为:

$$I_m = F_M \cdot X_m \quad (9)$$

X_m 为风帆力中心距船中的距离。

因此,可以得出在正横前来风时且 $X_m > 0$ 时, $I = I_\alpha + I_m$,风压力矩与风帆力矩方向相同,均朝向下风方向,船首转向趋势增大;当 $X_m < 0$ 时, $I = |I_\alpha + I_m|$,风压力矩与风帆力矩方向相反,船首转向趋势受到一定程度的抑制。正横后来风分析方法相同。

但是对于大型VLCC船来讲,由于其水线面以下面积较大及上层建筑位于船尾,其满载时的风压力矩系数 $C_{\alpha l}$ 与其他船型有较大区别。通过风洞试验所得到的满载VLCC船风压力矩系数图可以得到^[3], θ 在 $0^\circ \sim 180^\circ$ 范围内, $C_{\alpha l}$ 均小于0,即无帆时任何方向来风均会使船首向上风偏转。 θ 在 $135^\circ \sim 140^\circ$ 范围内,风压力矩系数最大,说明此时船首向上风偏转趋势明显。如果此时 I_α 与 I_m 同向,则转首趋势进一步增大,很可能出现无法保持航向的现象。因此应控制好起帆位置及数量,使 I_α 与 I_m 反向,抑制船首偏转。

2.2 船体水动力作用研究

船体受风作用后,势必会向下风向飘移,实际运动中产生漂角 β ,如图2、图3所示。斜航则会受到水动力,水动力大小为:

$$F_H = p \cdot L \cdot d \cdot C_H \quad (10)$$

$$p = \frac{1}{2} \cdot \rho \cdot v^2 \quad (11)$$

F_H 为船体水动力,也称斜航阻力(N); P 为水动压强(N/m^2); L 为船长(m); d 为船舶实际吃水(m); C_H 为船体水动力系数; ρ 为海水密度(取 $1025 kg/m^3$); v 为船速(m/s)。

此时,根据经验定理:若 $\beta < 90^\circ$,水动力作用中心位于重心G之前;若 $\beta > 90^\circ$,水动力作用中心位于重心G之后。水动力可以分解为纵向分量和横向分量,纵向分量会使船速降低,而横向分量会使船首向上风向偏转。如果一艘满载VLCC风帆助航船航行时风舷角 $\theta < 90^\circ$,且风帆合力中心相对重心更加靠近船尾,船速较高时再加上水动力的作用,船首会有十分明显的上风偏转趋势,同时由于VLCC船方形系

数较大,此时船舶保向性会变得很差。在实际操纵中驾驶员应当充分考虑这一现象,在航线设计时采取适当的风压差角并用压舵的方式尽可能保持航向。在恶劣天气下(如飓风),要及时收起辅助风帆,避免进一步增加船舶失向或倾覆危险。

营运船舶的实际能效通常由船舶能效营运指数(EEOI)反映,风帆助航船定速航行以后,全船消耗总功率 P_T 、螺旋桨输出功率 P_p 、主机输出功率 P_e 和风帆助航系统输出功率 P_s 关系式为:

$$\begin{aligned} P_T &= P_p \cdot \eta_p + P_s \cdot \eta_s \\ &= P_e \cdot \eta_c \cdot \eta_p + P_s \cdot \eta_s \end{aligned} \quad (12)$$

η_p 为螺旋桨综合效率; η_c 为主机传动系统综合效率; η_s 为风帆助航系统综合效率。

由式(12)可以看出,实际航行过程中,如果船舶保持航速不变,其消耗的功率 P_T 不变,则风帆系统输送给船体的功率为主机减少的功率。所以此时主机可以降功率运行,主机的油耗随之降低,EEOI指数也会随之降低。

根据MEPC.1/Circ.684号决议可知,船舶能效营运指数(EEOI)的计算公式为:

$$EEOI = \frac{\sum_{ij} FC_j \times CF_j}{M_{cargo} \times D} \quad (13)$$

$\sum_{ij} FC_j$ 为航程 i 中燃油的 j 消耗量(t); CF_j 为燃油 j 的燃油量与 CO_2 量转换无量纲系数; M_{cargo} 为货物运输量(t); D 为货物运输距离($n\ mile$)。

无帆状态时,船舶正常航行时柴油机功率一般为额定功率的85%,即 $CSR=85\%NMCR$,设此时主机单位油耗量为 $g_1(g/kw \cdot h)$ 。风帆助航后,风帆系统输出功率为 P_s ,此时主机功率变为 $(CSR-P_s)$,设此时主机单位油耗量为 $g_2(g/kw \cdot h)$ 。因此风帆助航系统对船舶能效营运指数的影响为:

$$EEOI_1 = \frac{CSR \times \eta_1 \times g_1 \times t \times CF_j}{M_{cargo} \times D}$$

$$EEOI_2 = \frac{(CSR - P_s) \times \eta_2 \times g_2 \times t \times CF_j}{M_{cargo} \times D}$$

$$\Delta EEOI = \frac{|EEOI_2 - EEOI_1|}{EEOI_1} \times 100\%$$

仿真计算结果表明:按照4面风帆设计方案、单帆面积为 $120m^2$,风帆提供推力可10%-20%,即主机可降低相应大小的功率^[4],本文按照风帆系统提供15%的推力计算。在对一艘8万吨级远洋散货风帆助航船的研究中发现,无帆时船舶正常航行柴油机功率为主机额定功率的85%,此时主机单位耗油量 $g_1=168.47g/kw \cdot h$;在使用风帆航行时,如风帆提供15%的功率,主机功率将下降为额定功率的70%左右,主机此时的单位油耗为 $164.14g/kw \cdot h$ ^[5],将相关数据代入上述模型计算得到风帆助航系统可使油耗降低约19.7%。可见风帆助航系统的运行可大大降低燃油的消耗。另外主机降功率运行还可以降低负荷,部件运转状况得以改善。在航程和载重量不变的情况下,EEOI值降低20%左右,风帆助航系统在提升船舶实际能效方面意义重大。

3 风帆助航应用存在的问题

3.1 节能与安全的统一性问题

风帆助航可分为两种形式:一种是风力作为主推力,柴油机装置作为辅助推进装置;一种是风力作为辅助推进力,柴油机动力装置作为主推力^[6]。对于远洋中大型船舶来讲,更多采用后者。在航次开始前应对航行水域进行分析,一般风帆助航船在周期性海洋季风的航线下航行会更有利于节能,但应注意起帆时避免横风作用船体,同时注意船舶是否保持原航向,避免因船首偏转造成航向改变。

3.2 最佳帆角控制系统

要使各个方向吹来的风在帆上获得最大推力,就必须有最佳的帆角位置。最佳帆角位置与风向角并不是线性关系^[7],一般需要使用计算机控制系统才能达到满意的效果。现行风帆船的帆角控制系统一般比较简单,只设置针对几个特定风向的最佳帆角,由于风会从各个不同角度吹来,因此推力效果并不太好。同时研究表明,差动操帆可以获得更大的纵向推力,同时有效控制横向力矩^[8]。因此,操帆时是否能够获得无极帆角并支持差动操帆是评价帆角控制系统好坏的重要指标。

4 结语

随着欧盟法规的生效,船舶的燃油消耗量及碳排放量都会受到十分严格的监管,此外出于对环境的保护目的,越来越多的风帆助航船会投入运营。了解风帆助航船舶受风力和水动力后的操纵特性有助于驾驶员对船舶的全面掌控。同时,风帆助航系统可

以在很大程度上降低燃油消耗量、改善指数,从而达到降低排放,保护环境的目的。

参考文献:

- [1] 陈鲁愚,陈顺怀,严新平. 大型远洋风帆助航船舶节能效率分析[J].船海工程, 2010(6):121-128.
- [2] 于小虎,刘寅东,张英俊,等. 船舶风帆助航节能效果[J].大连海事大学学报,2011(4):35-38.
- [3] 沈智鹏,姜仲昊.风帆助航船舶运动模型[J].交通运输工程学报,2015:57-64.
- [4] 任洪莹,黄连忠,孙培廷,等. 大型风帆助航船舶综合节能减排潜力分析[J].大连海事大学学报, 2010(1):27-30.
- [5] 胡以怀,薛树业,何建海. 风帆助航技术实船应用的若干思考[J].船舶工程,2014:41-44.
- [6] 孟维明,赵俊豪,黄连忠. 风帆助航节能船的应用前景[J].船舶工程,2009(4):1-4.
- [7] 任洪莹,孙培廷,杨崑崧. 风帆助航典型船舶选型及其应用对策研究 [J].船舶工程, 2013:116-119.
- [8] 陈纪军,潘子英,宋长友,等. VLCC 风帆船不同操帆模式下的节能收益评估[J].中国造船, 2016(1):169-177.

船舶附加组合节能装置水动力性能研究

赵 陈¹ 马瑶珠¹ 程积宁²

(1.浙江国际海运职业技术学院,浙江舟山 316021;2.浙江海洋大学,浙江舟山 316022)

摘 要:采用 CFD 计算软件,对目标船型的附加组合节能装置水动力性能进行了研究。主要探究在船-桨-舵-舵球式推力鳍基础上,加装桨前导流管对船舶节能效果的影响。通过数值计算分析,桨前导流管对桨前来流的整流和增速效果明显。在设定船速下,提高螺旋桨推力 3.1%左右,降低扭矩约 2.8%,船舶节能和螺旋桨减振效果明显。

关键词:CFD;组合节能装置;导流管

中图分类号:U661.1

文献标志码:A

Analysis of Hydrodynamic Characteristics of Marine Additional Combined Energy-saving Equipment

Zhao Chen¹ Ma Yaozhu¹ Cheng Zhining²

(1.Zhejiang International Maritime College, Zhoushan, 316021,China;

2. Zhejiang Ocean University, Zhoushan, 316022, China)

Abstract: In this paper, the hydrodynamic performance of the additional combined energy-saving equipment of the target ship type is studied by using CFD software. Based on the study on the ship-propeller-rudder-rudder spherical thrust fin, the article mainly studies the energy-saving effect of adding a draft tube before the propeller on the ship. Through numerical calculation and analysis, the effect of the front draft tube on the propeller is obvious. At the given speed, the propeller thrust is increased by about 3.1% and the torque is reduced by about 2.8%. The energy saving and vibration reduction effect of the propeller is obvious.

Key words: CFD; combined energy-saving equipment; draft tube

0 引言

国际海事组织(IMO)在2011年7月召开的第62届MEPC会议上,新船能效设计指数(EEDI)被正式通过,并于2013年1月起对船舶CO₂排放进行强制性限制,船舶节能技术的开发和应用对老旧船型降低EEDI效果显著。另外,船舶油耗一直是航运企业运营的重要开支,在国际油价处于高位时期,船舶燃油支

出甚至可达到船舶运营成本的一半以上^[1]。因此,船舶节能减排技术的研究一直是船舶工业发展的重要方向之一。

当前,船舶节能技术主要包括:船型优化^[2-3],提高推进器效率^[4],提高主机和传动效率^[5]、船舶底部气垫减阻^[6]等。但是,前述几种节能技术多适用于新设计船型,且部分技术应用代价高昂,不适用于数量庞大的

项目基金:2016年舟山市科技局公益技术项目“基于EEDI能效规范的江海直达船舶快速设计技术研究”(项目编号:2016C31053)。

作者简介:赵陈(1990-),男,浙江绍兴人,助教。

旧船型改造。因此,通过改善船舶流场来减小船舶阻力,提高船舶推进效率,从而达到船舶节能减排目的的节能附加装置的研究方兴未艾。船舶尾部由于型线收缩剧烈,流场状况不佳而产生诸多改善尾流场的附加节能装置。根据节能装置在船舶尾部的安装位置不同,又可以分为桨前节能装置和桨后节能装置。桨前节能装置包括伴流补偿导管、整流鳍、前置预旋定子等;桨后节能装置包括后置定子、舵球、舵球式推力鳍等。通常桨前后节能装置组合应用,从而达到更好的节能效果。

本文以一艘 22 000DWT 多用途散货船为研究对象,运用 CFD 计算软件,通过结构化网格划分技术,在船-桨-舵-舵球式推力鳍组合装置的基础上安装桨前导流管节能装置,模拟船-桨前导流管-桨-舵-舵球式推力鳍在不同航速下的水动力性能,对比该装置与船-桨-舵-舵球式推力鳍装置的各项水动力参数,得出它们之间的节能效益差,为桨前导流管在该船型的应用提供有益探索。

1 研究对象

本文研究的 MVP 2 2000 多用途散货船总长为 166.53m,参考水池试验时的缩尺比大小 1:25.179,建立三维船体模型;螺旋桨选用水池试验配套的 No.2987 型螺旋桨,船体和螺旋桨模型的相关数据如下表 1 所示。

表 1 船体模型的相关尺寸

| 主要参数 | 实船 | 模型 |
|-------------------|--------|--------|
| 垂线间长 L_{pp} (m) | 166.35 | 6.6067 |
| 宽 B(m) | 27.60 | 1.0962 |
| 吃水深度 T(m) | 9.50 | 0.3773 |
| 方形系数 C_b | 0.7043 | 0.7043 |
| 螺旋桨直径(mm) | | 258 |
| 毂径比 | | 0.147 |
| 桨盘面积比 | | 0.522 |
| 转向 | | 右旋转 |
| 桨叶数 | | 4 |

舵球安装于桨的正后方,其中心与桨毂中心处于同一水平线上^[7]。舵球采用半球形,球径与桨径比为 0.22,舵前沿与桨后缘间距为 1.12mm。舵附推力鳍安装于舵球两侧,展长与桨径比为 0.3。舵和舵附推力鳍模型的具体尺寸如下表 2-3 所示。桨前导流管由左右两个不对称的半圆导管构成,安装于螺旋桨前的两

侧,且偏于螺旋桨轴线的上方,导管前圆直径要大于后圆直径。图 1 为船-桨前导流管-桨-舵-舵球式推力鳍组合装置模型,图 2 为船-桨前导流管-桨-舵-舵球式推力鳍尾部模型。

表 2 舵相关参数

| 参数 | 具体数值 |
|------------------|-------------|
| 翼型 | NACA66 |
| 弦长(m) | 0.116-0.186 |
| 最大厚度(m) | 0.07 |
| 舵角($^{\circ}$) | 0 |

表 3 舵附推力鳍模型相关参数

| 参数 | 具体数值 |
|------------------|----------|
| 翼型 | NACA0010 |
| 弦长(mm) | 38.28 |
| 展长(mm) | 77.6 |
| 最大厚度(mm) | 8.28 |
| 攻角($^{\circ}$) | 4 |



图 1 船-桨前导流管-桨-舵-舵球式推力鳍组合装置模型



图 2 船-桨前导流管-桨-舵-舵球式推力鳍尾部模型

2 计算域网格划分

由于船舶尾部螺旋桨区域结构较多且复杂,为提高网格划分效率同时保证数值模拟的准确性,采用分块混合网格划分方式,船体中部及上部采用结构化网格,船尾部采用非结构网格。由于桨前导流管的厚度比较薄,在该处需要设置更加细密的网格,如图 3 所示。湍流模型选取 SST $k-\omega$ 模型,计算域边界设定自由滑移壁面,船体、螺旋桨等结构物表面设置不可穿透壁面并赋予相应的粗糙度,桨前导流管设置为不可穿透光滑壁面。通过前期水池试验和相应数值模拟的结果比较^[7],验证了该方法的可靠性。

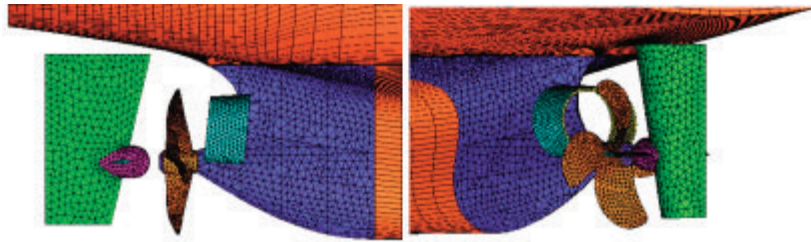


图3 船尾导流管-桨-舵-舵球式推力鳍网格

3 数值模拟分析

本次模拟采用船舶航速为 $V=1.23\text{m/s}$ 、 1.384m/s 、 1.538m/s 、 1.692m/s ，设置螺旋桨转速 $n=5.61\text{r/s}$ 、 6.32r/s 、 7.07r/s 、 7.88r/s ，开展船-桨前导管-桨-舵-舵球式推力鳍节能装置的数值模拟。由于在桨前导流管处进行了网格的细致加密处理，整个计算域的网格数量增大到 520 万。为了保证计算过程的稳定性，本次模拟采用双核计算，导致计算时间大大增加。数值模拟后各项水动力参数如下表 4 所示。

表 4 船-桨前导流管-桨-舵-舵球式推力鳍组合节能装置各项水动力参数

| 船舶航速 V (m/s) | 螺旋桨转速 n (r/s) | 船模阻力 F_s (N) | 螺旋桨推力 T (N) | 螺旋桨扭矩 Q (N*m) | 舵-舵球横向力 F_t (N) | 船-桨前导流管-桨-舵-舵球鳍合力 F_t (N) |
|----------------|-----------------|----------------|---------------|-----------------|-------------------|-----------------------------|
| 1.23 | 5.61 | -29.124 | 21.636 | 0.711 | -7.615 | -15.104 |
| 1.384 | 6.32 | -36.304 | 27.784 | 0.891 | -10.008 | -18.528 |
| 1.538 | 7.07 | -45.479 | 35.333 | 1.113 | -13.071 | -23.217 |
| 1.692 | 7.88 | -56.078 | 45.235 | 1.436 | -16.613 | -27.457 |

为了检验桨前导流管的节能效果，把带导流管和不带导流管的模型数值模拟结果进行比较，即船-桨-舵-舵球式推力鳍模型和船-桨前导流管-桨-舵-舵球式推力鳍模型间进行结果对比。不同航速下船模助力变化情况如图 4 所示。

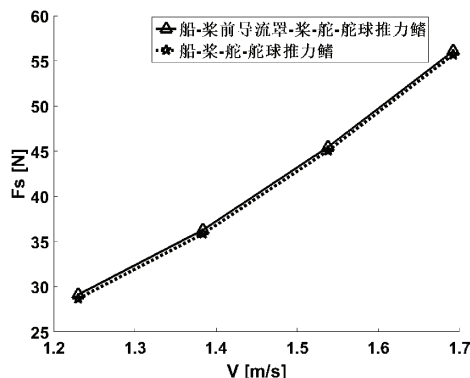


图4 不同航速下船模阻力值变化曲线

从图 4 可以看到，在船-桨-舵-舵球式推力鳍组合装置的基础上加装桨前导流管后，船模阻力增大。与舵球及舵球鳍装置节能原理不同的是，桨前导流管并没有减小船模所受阻力，反而带动了船模阻力的增大。这是因为导流管增加了船舶湿面积，使船舶阻力增大，但是增大幅度较小。

不同航速下螺旋桨推力值变化如图 5 所示。

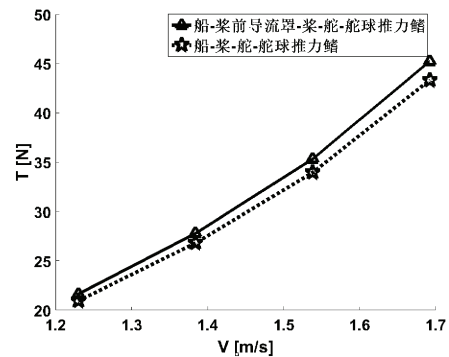


图5 不同航速下螺旋桨推力值变化曲线

由图 5 可知，安装桨前导流管后，螺旋桨推力相比舵球、舵球式推力鳍装置有了明显增大，这主要得益于导流管改善了桨前的进流，使螺旋桨前来流速度更加平稳，提高了螺旋桨的推进效率。同时，更加平稳的桨前流场也减少了螺旋桨运行时的振动和噪声，对改善船舶航行舒适性也是有益的。

不同航速下螺旋桨扭矩值变化如图 6 所示。

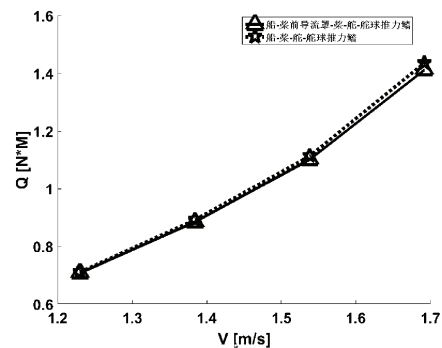


图6 不同航速下螺旋桨扭矩值变化曲线

从图6中可以看到,带桨前导流管的螺旋桨扭矩略小于不带桨前导流管的螺旋桨扭矩,而且随着航速的增加,两者的区别更加明显。说明桨前导流管对减小螺旋桨激振,优化桨前来流速度具有积极的作用。

由表5可知,加装桨前导流管后,其节能效益主要体现在提高螺旋桨推力上,同时也降低了螺旋桨的激振力。船模的阻力较船-桨-舵模型减小0.54%左右,螺旋桨推力较船-桨-舵模型增大6.42%~6.69%,螺旋桨扭矩较船-桨-舵模型减小2.2%左右,作用于舵、舵球横向上阻力较船-桨-舵模型减小3.42%~13.47%,船-桨-舵-舵球式推力鳍模型总阻力较船-桨-舵模型总阻力减小11.63%~14.14%。

表5 船-导流管-桨-舵-舵球式推力鳍各项参数相对船-桨-舵各项参数变化率

| V(m/s) | n(r/s) | $\Delta F_s\%$ | $\Delta T\%$ | $\Delta Q\%$ | $\Delta F_r\%$ | $\Delta F_t\%$ |
|--------|--------|----------------|--------------|--------------|----------------|----------------|
| 1.23 | 5.61 | -0.539 | 6.417 | -2.163 | -13.46 | -14.143 |
| 1.384 | 6.32 | -0.543 | 6.583 | -2.207 | -9.410 | -13.356 |
| 1.538 | 7.07 | -0.547 | 6.692 | -2.236 | -6.295 | -12.409 |
| 1.692 | 7.88 | -0.553 | 6.427 | -2.402 | -3.424 | -11.627 |

由表6可知,船-桨前导流管-桨-舵-舵球式推力鳍相对船-桨-舵-舵球式推力鳍减阻差异主要体现在提高螺旋桨推力上。同时螺旋桨的激振力也得到了改善。具体来说,前者与后者相比,船模阻力增大1.2%左右,螺旋桨推力提高为约3.1%,螺旋桨扭矩减小约为2.8%。而作用于舵、舵球鳍上的横向阻力变化不大。另外,前者总阻力相比较后者总阻力减小2%左右,说明加装导流管装置后船模航行过程中取得了不错的减阻效益,这主要得益于桨前导流管良好的整流和来流增速效果。

表6 船-桨前导流管-桨-舵-舵球式推力鳍与船-桨-舵-舵球式推力鳍各项参数变化

| V(m/s) | n(r/s) | $\Delta F_s\%$ | $\Delta T\%$ | $\Delta Q\%$ | $\Delta F_r\%$ | $\Delta F_t\%$ |
|--------|--------|----------------|--------------|--------------|----------------|----------------|
| 1.23 | 5.61 | 1.198 | 2.959 | -2.788 | -0.665 | -2.119 |
| 1.384 | 6.32 | 1.226 | 3.102 | -2.883 | 0.039 | -2.072 |
| 1.538 | 7.07 | 1.224 | 3.321 | -2.886 | 0.778 | -2.046 |
| 1.692 | 7.88 | 1.275 | 3.104 | -3.074 | 0.569 | -2.002 |

4 总结

通过加装桨前导流管前后,对船-桨-舵-舵球式推力鳍的组合节能装置的水动力性能对比,可以得到如下结论:

(1)加装桨前导流管后,船模阻力值增加。但是如果算上舵球及推力鳍等所有节能附加装置后的船舶总阻力,却相较未加导流管时减少2%,这得益于导流管优良的整流和提高来流速度的效果。

(2)加装桨前导流管,螺旋桨推力提高为约3.1%,且在一定航速范围内,随着航速的增加,推进效率也随之上升。

(3)加装桨前导流管对减小螺旋桨扭矩效果明显,减小幅度约为2.8%左右,这对螺旋桨减振和降噪都有积极作用。

参考文献:

- [1] 左成魁,孙权,黄国富,等. 伴流补偿导管和消涡鳍组合节能装置实船节能效果验证[J]. 中国造船, 2015, 56(03):89-95.
- [2] 冯大奎,叶恒奎,杨向晖,等. 超浅吃水肥大船舶首部线型优化[J]. 中国造船, 2009, 50(03):180-185.
- [3] 梁军. 基于水动力性能的线型优化[D]. 上海:上海交通大学, 2008.
- [4] 赵威,杨晨俊. 船舶螺旋桨螺距及拱度的优化设计研究[J]. 中国造船, 2010, 51(01):1-8.
- [5] 王强. 船舶主机降功率节能减排技术的优化研究[D]. 大连:大连海事大学, 2013.
- [6] 魏艳. 微气泡减阻数值模拟及其机理分析[D]. 哈尔滨:哈尔滨工程大学, 2013.
- [7] 程积宁. MPV22000 散货船水动力性能分析[D]. 舟山:浙江海洋大学, 2017.

激光扫描仪在集装箱吊装轨迹优化控制中的应用

卓宏明¹ 王斌² 何海华³

(1.浙江国际海运职业技术学院,浙江舟山 316021;2.上海飞赛机电科技有限责任公司,上海 201801;
3.浙江杨帆通用机械制造有限公司,浙江舟山 316013)

摘要:针对集装箱码头装卸效率低、安全性差问题,研究设计了一种应用激光扫描仪的吊装轨迹优化控制系统。该系统主要通过二维激光扫描仪实时扫描获得集装箱分布情况、小车、吊具位置等情况,进行吊装轨迹优化控制,实现保证安全距离下的吊装“最优轨迹”运行。实践表明,使用该系统后优化效果显著,吊装高效,安全、节能,具有较好的工程应用及推广价值。

关键词:激光扫描仪;集装箱;控制

中图分类号:TP277

文献标志码:A

Application of Laser Scanner in Optimal Control of Container Hoisting Trajectory

Zhuo Hongming¹ Wang Bin² He Haihua³

(1. Zhejiang International Maritime College, Zhoushan, 316021 China;
2. Shanghai Fei Sai Electromechanical Technology Co., Ltd, Shanghai, 201801 China;
3. Zhejiang Yangfan General-use Machinery Manufacturing Co.,Ltd,Zhoushan, 316013 China)

Abstract: Aiming at the problems of low cargo handling efficiency and poor safety at container terminals, an optimal control system of hoisting trajectory using laser scanner is studied and designed. The system can obtain the distribution of containers, the position of carriages and spreaders by real-time scanning of two-dimensional laser scanner, and optimize the hoisting trajectory to ensure the safe distance of hoisting "optimal trajectory" operation. Case analysis shows that the optimization effect is remarkable after using the system, and the hoisting is efficient, safe and energy-saving. It has good engineering application and popularization value.

Key words: laser scanner; container; control

0 引言

随着自动化集装箱码头发展建设,对集装箱装卸效率,安全性,环保性提出了越来越高的要求^[1-2]。然而不管是岸边集装箱起重机还是集装箱龙门起重机在进行集装箱装卸时,都会因为吊装集装箱或集卡过程

中的晃动,导致集装箱碰撞,并可能造成人员伤亡。为了避免集装箱碰撞事故,集装箱起重机司机通常在吊装集装箱时,会把吊具拉得很高,然后再移动小车,即使用门形操作。这种操作方式增加了能源的消耗,影响了集装箱装卸效率。因此,为了解决上述问题,在保

证安全的前提下,本文应用激光扫描技术实现集装箱吊装轨迹优化控制,避免集装箱碰撞,提高集装箱装卸效率,节约能源消耗。

1 激光扫描仪概述

激光扫描仪通常采用飞行时间法测距,激光发射器发出激光脉冲波,打在物体后,部分能量反射回来,最终被接收器所接收。接收器准确地测量光脉冲从发射到被反射回的传播时间,从而计算出与物体的距离值;同时通过检测电机的选择角度获得物体的方位角。激光发射器连续不停地发射激光脉冲波,激光脉冲波打在高速旋转的镜面上,将激光脉冲波向各个方向发射,从而形成一个二维区域的扫描^[2-3]。增加一个纵向扫描的旋转电机还可以纵向扫描,实现物体的三维轮廓扫描。激光扫描仪测距工作原如图 1 所示,目标的距离:

$$S = C \times (t_2 - t_1) / 2 \quad (1)$$

式中: C 为光速; t_1 为发射激光脉冲波的时间; t_2 是接收到返回激光脉冲波的时间。

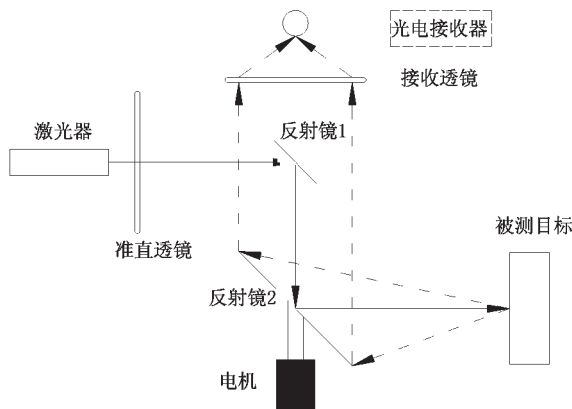


图 1 激光扫描仪测距工作原理图

点云坐标测量工作原理如图 2 所示。被测点云的三维坐标在三维激光扫描仪确定的左手坐标系中定义, XOY 面为横向扫描面, Z 轴与横向扫描面垂直。任意一个被测云点 P 的三维坐标为:

$$P = \begin{cases} x_p = S \cos \theta \cos \alpha \\ y_p = S \cos \theta \sin \alpha \\ z_p = S \sin \theta \end{cases} \quad (2)$$

式中: S 为每个激光点的实际测量距离; α 为每

个激光脉冲横向扫描角度观测值,且取值范围为 $0 \leq \alpha \leq \pi$; θ 为和纵向扫描角度观测值,且取值范围为

$$-\frac{\pi}{2} \leq \theta \leq \frac{\pi}{2}。$$

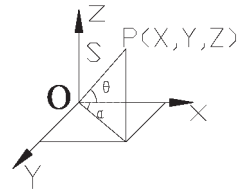


图 2 点云坐标测量工作原理

通过二维或三维扫描激光束,激光扫描仪能够以较高的频率提供大量的、准确的距离和方位信息。与其他距离传感器相比,能够同时满足精度要求和速度要求^[4]。在无人驾驶、港口、能源、交通、钢铁等行业的工业自动化和安全生产领域,在以机场、高铁、核电站、监狱、军事设施为代表的中高端安防监控领域有着广泛的应用。

2 控制系统设计

轮胎式集装箱龙门起重机吊装轨迹优化控制系统的工作示意图如图 3 所示,系统框图如图 4 所示。

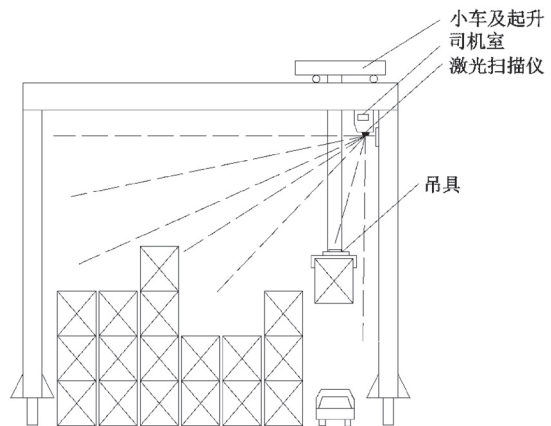


图 3 集装箱吊装轨迹优化控制系统的工作示意图

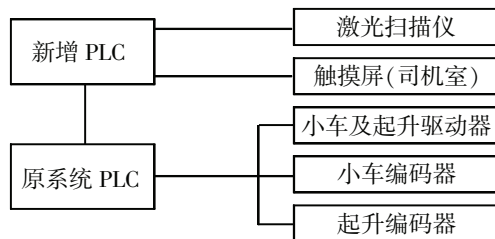


图 4 系统框图

集装箱吊装轨迹优化控制系统主要由数据采集部分、数据处理部分、吊具运行控制部分、显示部分组成。数据采集部分主要由安装在与小车联动的司机室下方的激光扫描仪,和小车编码器及起升编码器组成。激光扫描仪实时扫描获得集装箱分布情况,小车编码器和起升编码器实时获得当前吊具高度和小车位置信息,从而获得激光扫描仪本身的坐标,以及吊具的坐标。数据处理部分主要由新增加的 PLC 完成,以减少对原控制系统的改动,提高可靠性及模块化方便安装。数据采集部分获得的集装箱分布位置信息以及激光扫描仪和吊具的坐标,在新增 PLC 里进行坐标转换为以轮胎吊一侧支腿中心为原点坐标的坐标值,激光扫描仪的扫描平面与 XOZ 平面重合,即 $\alpha=0$,激光扫描仪所在坐标为 $P_0(x_0,0,z_0)$,如图 5 所示,坐标转换:

$$P_1 = \begin{cases} x_1 = x_0 - S \cos \theta \\ y_1 = 0 \\ z_1 = z_0 - S \sin \theta \end{cases} \quad (3)$$

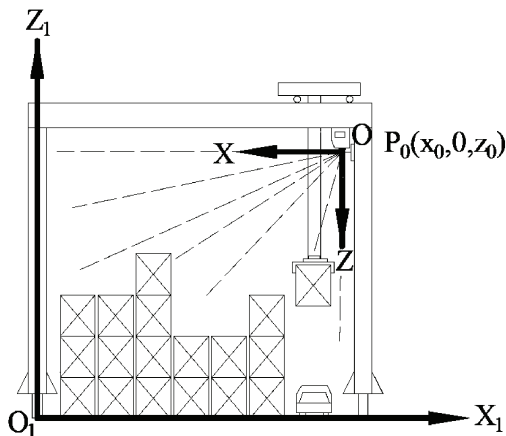


图 5 坐标转换示意图

吊具运行控制部分主要有原系统 PLC 以及小车及起升驱动部分等组成。新增 PLC 将数据处理后的信息发送给原系统 PLC 进行吊具吊装轨迹优化控制。显示部分主要由安装在司机室的触摸屏组成,可实时显示当前扫描平面内的集装箱分布情况及吊具位置信息,吊装轨迹及工作任务状态。控制系统流程图如图 6 所示。

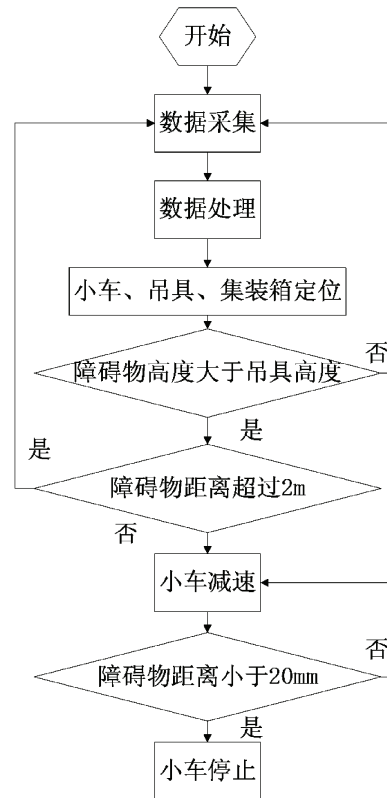


图 6 控制系统流程图

3 案例分析

轮胎式集装箱龙门起重机在集装箱码头堆场吊装作业主要有堆箱、取箱、翻箱三种作业流程。下面分别对这三种模式进行案例对比分析。某集装箱堆场中堆放的都为 20 英尺或 40 英尺普通集装箱,每个集装箱外尺寸宽为 2.44m,高为 2.59m,相邻两排集装箱中心距离为 2.74m,集卡车道中心距离第 6 排中心距离为 3.78m,集卡所载集装箱顶面距地面高度约 4m,吊装优化控制系统设定最小安全距离为 0.3m。

(1)堆箱作业流程:即轮胎式集装箱龙门起重机把集装箱从集卡上吊装到指定堆场的箱位。某次堆箱作业任务吊具需从集卡上移动到箱区第 4 排第 3 层如图 7 所示,传统“门”字吊装时司机由于视线不佳,对高度方向不敏感,为了保证绝对的安全需要将吊具移动到很高的上停止线。优化前传统“门”字堆箱吊装吊具移动的标准距离为:

$$L_{堆} = l_1 + l_2 + l_3 \quad (4)$$

因此,由已知计算可得:

$$L_{堆} = l_1 + l_2 + l_3 = (18.1 - 4) + (2.74 \times 2 + 3.78) + (18.1 - 2.59 \times 3) = 33.69m \quad (5)$$

使用激光扫描仪的集装箱吊装轨迹优化控制后,吊具的移动可实时在满足设定的最小安全距离的状态下工作,运动轨迹变成了类似抛物线,连续采集的两点间可近似地认为是直线。优化后抛物线堆箱吊装吊具移动的标准距离为:

$$L'_{堆} = l'_1 + l'_2 + l'_3 + l'_4 \quad (6)$$

因此,由已知计算可得:

$$\begin{aligned} L'_{堆} &= l'_1 + l'_2 + l'_3 + l'_4 \\ &= \sqrt{(3.78-2.74)^2 + (2.59 \times 4 + 0.3 - 4)^2} \\ &\quad + 2.74 + 2.74 + \sqrt{2.74^2 + (2.59 + 0.3)^2} \\ &= 16.2m \end{aligned} \quad (7)$$

堆箱作业流程使用吊装轨迹优化控制后吊具移动的距离明显减少,本次作业任务减少了 17.49m,51.86%。

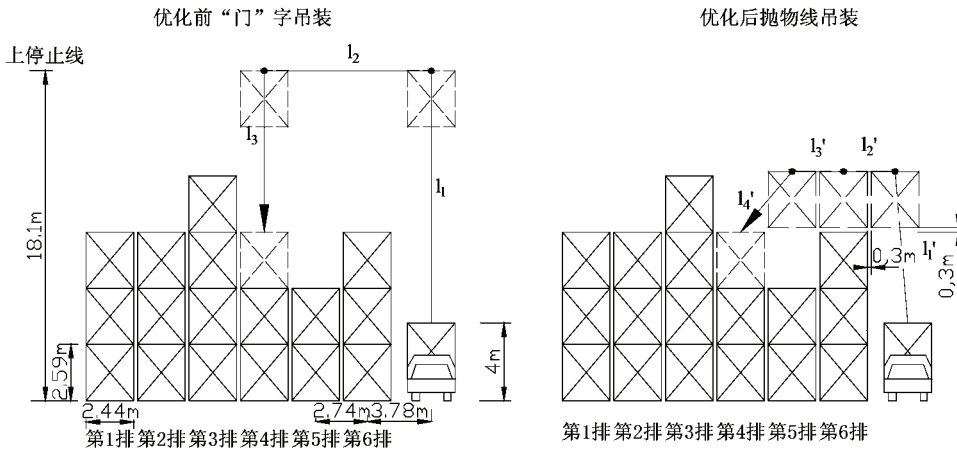


图7 堆箱作业吊装轨迹优化对比示意图

(2)取箱作业流程:即轮胎式集装箱龙门起重机把堆场上需要取的集装箱吊装到集卡上,与堆箱作业相反。类似的某次取箱作业任务吊具需箱区第1排第3层移动到集卡上,如图8所示。优化前传统“门”字取箱吊装吊具移动的标准距离为:

$$L_{取} = l_1 + l_2 + l_3 \quad (8)$$

因此,由已知计算可得:

$$\begin{aligned} L_{取} &= l_1 + l_2 + l_3 = (18.1 - 2.59 \times 3) + (2.74 \times 5 + 3.78) \\ &\quad + (18.1 - 4) = 41.91m \end{aligned} \quad (9)$$

优化后抛物线取箱吊装吊具移动的标准距离为:

$$L'_{取} = l'_1 + l'_2 + l'_3 + l'_4 + l'_5 \quad (10)$$

因此,由已知计算可得:

$$\begin{aligned} L'_{取} &= l'_1 + l'_2 + l'_3 + l'_4 + l'_5 \\ &= (2.59 + 0.3) + \sqrt{2.74^2 + 2.59^2} \\ &\quad + 2.74 \times 2 + \sqrt{(2.74 \times 3)^2 + 2.59^2} \\ &\quad + \sqrt{(3.78 - 2.74)^2 + (2.59 \times 4 + 0.3 - 4)^2} \\ &= 27.5m \end{aligned} \quad (11)$$

取箱作业流程使用吊装轨迹优化控制后吊具移动的距离明显减少,本次作业任务减少了 14.41m,34.38%。

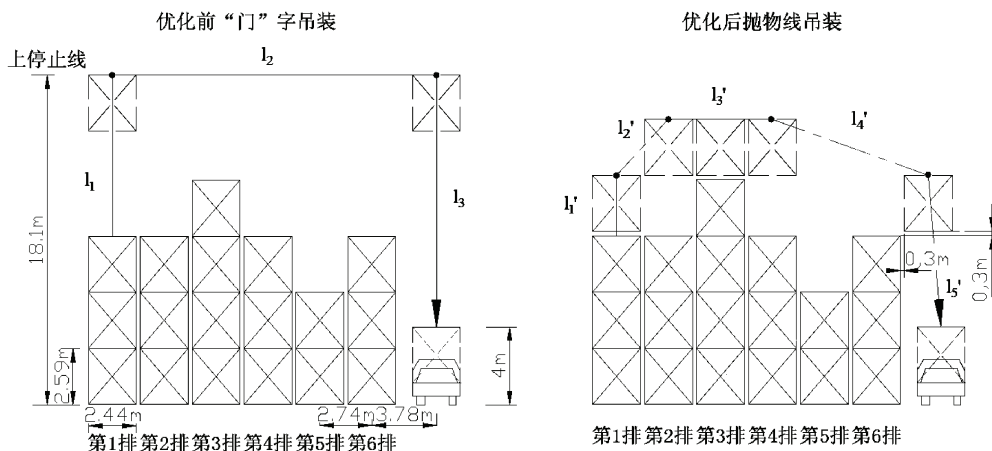


图8 取箱作业吊装轨迹优化对比示意图

(3)翻箱作业流程:翻箱是由各种原因造成的所需集装箱在其他集装箱下面,需把上面的集装箱移到指定箱位,才能取到指定的所需集装箱。类似的某次翻箱作业任务吊具需从箱区第1排第3层移动到第5排第3层,如图9所示。优化前传统“门”字翻箱吊装吊具移动的标准距离为:

$$L_{\text{翻}} = l_1 + l_2 + l_3 \quad (12)$$

因此,由已知计算可得:

$$L_{\text{翻}} = l_1 + l_2 + l_3 = (18.1 - 2.59 \times 3) + 2.74 \times 4 + (18.1 - 2.59 \times 3) = 31.62m \quad (13)$$

优化后抛物线翻箱吊装吊具移动的标准距

离为:

$$L'_{\text{翻}} = l'_1 + l'_2 + l'_3 + l'_4 + l'_5 \quad (14)$$

因此由已知计算可得:

$$\begin{aligned} L'_{\text{翻}} &= l'_1 + l'_2 + l'_3 + l'_4 + l'_5 \\ &= (2.59 + 0.3) + \sqrt{2.74^2 + 2.59^2} \\ &\quad + 2.74 \times 2 + \sqrt{2.74^2 + 2.59^2} + (2.59 + 0.3) \\ &= 18.8m \end{aligned} \quad (15)$$

翻箱作业流程使用吊装轨迹优化控制后吊具移动的距离明显减少,本次作业任务减少了12.82m,40.54%。

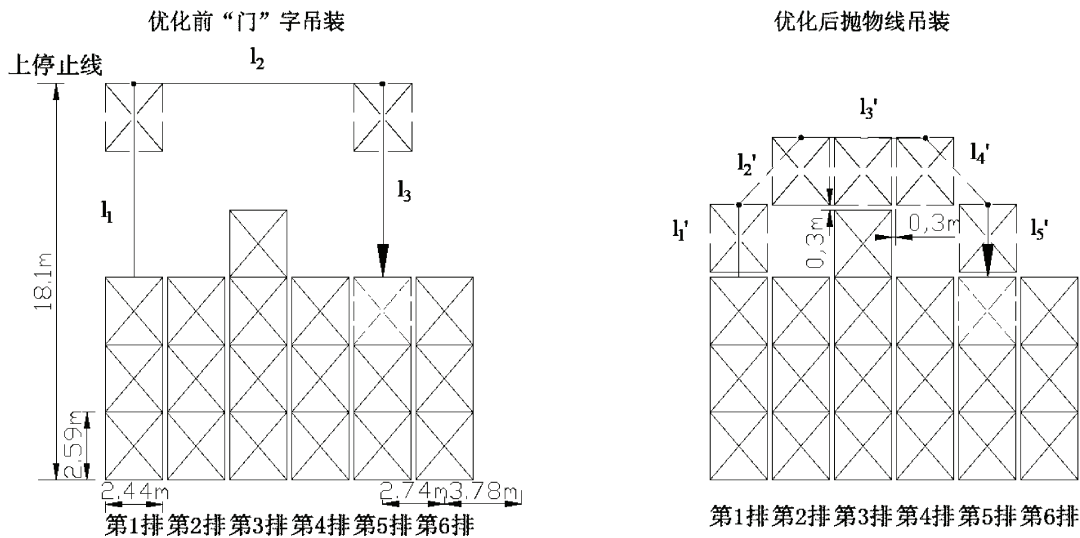


图9 翻箱作业吊装轨迹优化对比示意图

4 结语

针对集装箱码头装卸效率和安全性问题,本文在分析当前集装箱吊装问题的基础上,进一步研究了激光扫描仪的工作原理、特点,将激光扫描技术应用于集装箱装卸中,设计了轮胎式集装箱龙门起重机吊装轨迹优化控制系统。最后以堆箱、取箱、翻箱三种典型的堆场作业流程进行案例分析,使用吊装轨迹优化控制系统后吊具移动的距离分别比原来减少了51.86%,34.38%,40.54%,优化效果明显。该系统的使用不仅提高了堆场的装卸效率及安全性,而且设备较为简单经济实用,具有较好的工程应用价值。

参考文献:

- [1] 仲志平.岸桥集装箱吊装“最优运行轨迹”监控系统[J].港口装卸,2012(03):29-30.
- [2] 张志勇,应俊,刘影.基于激光的集装箱防撞系统[J].集装箱化,2015,26(11):18-21.
- [3] 张延芝.基于激光扫描技术的带式输送机非接触式输送量检测系统的应用与研究[D].辽宁:东北大学,2014.
- [4] 滕秋菊.基于超声探测的飞机地面牵引移动防撞技术研究[D].南京:南京航空航天大学,2007.

基于全域旅游的舟山海上花园城旅游 休闲空间结构优化研究

张蕊 俞海平

(浙江国际海运职业技术学院, 浙江舟山 316021)

摘要:全域旅游是以旅游业带动和促进经济社会协调发展的一种区域协调发展理念和模式,舟山海上花园城市建设与全域旅游发展相辅相成,在全域旅游理念指导下建设海上花园城,旅游业成为城市区域空间内产业融合的纽带。文章界定了全域旅游下海上花园城的内涵、海上花园城旅游休闲空间结构的内涵、外延与构成,通过旅游休闲资源空间分布结构、旅游休闲交通线空间结构、对外通道空间结构、客源地市场空间结构、旅游休闲网络空间结构五个构成要素的实证分析确定了旅游休闲空间结构优化的应然性,最后依据“地理空间—产业空间—网络空间”的脉络提出旅游休闲空间结构优化的具体路径,使舟山海上花园城既有“面子”又有“里子”,同时实现“智慧”城市建设。

关键词:全域旅游;海上花园城;旅游休闲空间结构

中图分类号:F592

文献标志码:A

Study on Structure Optimization of Tourist Leisure Space of Zhoushan Marine Garden City Based on All-for-one Tourism

Zhang Rui Yu Haiping

(Zhejiang International Maritime College, Zhoushan, 316021,China)

Abstract: All-for-one tourism is a kind of regional harmonious development concept and mode that can drive and promote the coordinated development of economy and society. Zhoushan marine garden city construction and all-for-one tourism development supplement each other. Under the guidance of all-for-one tourism concept to construct marine garden city, tourism industry will become the bond within the development of the urban area space industries. The article defines the connotation of marine garden city, the connotation, extension and constitute of spatial structure of marine garden city under the all-for-one tourism. Through an empirical analysis of the five elements of the tourism leisure space, tourism leisure resources spatial distribution structure, tourism and leisure traffic line spatial structure and external channel spatial structure, spatial structure of tourists market, tourism and leisure network spatial structure, the necessity of optimizing the tourism leisure spatial structure is analyzed. According to the path "geographic space, industrial space and cyberspace", the specific measures in optimizing the tourism leisure space structure are put forward, which will make Zhoushan marine garden city more beautiful, meanwhile realizing wise urban construction.

Key words: all-for-one tourism; marine garden city; tourism leisure spatial structure

基金项目:2018年舟山市社科联研究项目“基于网络文本分析的舟山海上花园城宣传形象与感知形象比较研究”。

作者简介:张蕊(1986-),女,河南洛阳人,讲师。

全域旅游是以旅游业带动和促进经济社会协调发展的一种区域协调发展理念和模式。城市是全域旅游目的地较为合适的空间尺度,因此舟山海上花园城建设与全域旅游发展相辅相成,将全域旅游的发展理念全面融入海上花园城建设与发展之中,以旅游产业发展的要求和标准指导推动城市规划和建设,将城市公共休闲设施与城市旅游功能融合,逐步打破舟山景点景区与居民生活区的藩篱,进而形成全域旅游理念指导下的富有舟山特色的海上花园城建设模式。

旅游空间结构是旅游地理学的主要研究内容之一,其理论基础包括空间结构理论、“点—轴”理论、环城游憩带理论、协同理论和“核心—边缘”理论等。从经济学角度出发,研究经济事物的空间分布,指旅游经济客体在空间中相互作用所形成的空间聚集程度及聚集状态。城市内部空间结构是从地理学角度出发,研究城市各要素在一定空间范围内的组合关系和分布状态等问题。在全域旅游理念指导下建设海上花园城,旅游业成为城市区域空间内产业融合的纽带,城市休闲游憩与旅游相互交织,旅游空间结构也被赋予新的涵义。因此,研究海上花园城旅游休闲空间结构优化将为舟山城市整体规划布局、居住生活空间及旅游休闲空间优化提供坚实的理论支持和有效的决策建议。

一、基于全域旅游的舟山海上花园城旅游休闲空间结构界定

(一)全域旅游下海上花园城的内涵

海上花园城的核心功能是建成市民宜居城市,在全域旅游下,旅游业突破固有的旅游区域界限,渗透在城市的全部空间范围,游客旅游区与市民生活区出现交叠和重合,因此海洋花园城的功能得以扩展,其延展功能就是建成受游客欢迎的旅游休闲城市。海上花园城的主体包括城市居民和外来游客两部分,海上花园城是指经济建设与生态文明协调融合、自然景观与人文风情交相辉映、基础设施与公共服务便捷高效、城市居民与外来游客和谐共享的新型城市。

(二)海上花园城旅游休闲空间结构的内涵与外延

舟山海上花园城空间结构从功能上划分为经济产业空间结构、政治管理空间结构、社会文化空间结

构、居住社区空间结构和旅游休闲空间结构五个要素。在海上花园城建设过程中,各产业通过适当的方式进行有效的融合,各空间结构既相对独立又紧密联系,旅游业成为各空间结构协调发展的耦合剂和催化剂。

旅游空间结构是指旅游经济客体在空间中相互作用所形成的空间聚集程度及聚集状态。在全域旅游发展的作用下,传统意义上的旅游空间结构扩展为旅游休闲空间结构,其内涵扩展为旅游休闲经济客体在空间中相互作用所形成的空间分布状态,其外延扩展主要表现在以下几个方面:第一,旅游休闲空间结构的主体包括旅游者和城市居民;第二,旅游休闲空间结构的客体包括旅游景区、城市街景、园林街巷、休闲设施、居民社区等多方面;第三,在全域旅游理念的指导下,城市旅游休闲空间结构对内需具有更强的包容性,对外需具备更广的开放性;最后,旅游休闲空间结构的分布呈聚集和扩散两种状态。

(三)全域旅游下舟山海上花园城旅游休闲空间结构的构成

全域旅游下海上花园城旅游休闲空间结构包括“三个层级和五个要素”。在地理空间上,舟山群岛新区总规划师周建军提出海上花园城的空间形态有三个层级,第一层级是整个新区,第二层级是包括本岛区域和朱家尖、普陀山在内整个城市的中心城区,第三层级是各建制镇。在产业空间上,舟山海上花园城旅游休闲空间结构的组成要素包括目的地空间结构、连接通道空间结构和客源地空间结构。具体分为旅游休闲资源空间分布结构、旅游休闲交通空间结构、对外通道空间结构、客源地市场空间结构、旅游休闲网络空间结构。

二、全域旅游下舟山海上花园城旅游休闲空间结构优化应然性分析

(一)旅游休闲资源空间分布结构

舟山境内拥有各类旅游景点 1 000 余处,休闲设施散落在 1390 多个岛屿的角角落落,在国内外具有影响力的旅游休闲资源包括普陀山和嵊泗列岛两处国家级风景名胜区,岱山和桃花岛两处省级风景名胜区,省级历史文化名城定海,以及沈家门港、朱家尖岛和桃花岛组成的旅游“金三角”地区(如图 1)。



图1 舟山市旅游休闲资源空间分布与交通网络形态图

采用最邻近距离对舟山市知名旅游休闲区空间分布状态进行测度,其公式为:

$$R = \bar{r} / \bar{rE} \quad \text{其中: } \bar{rE} = 1 / (2\sqrt{n/A})$$

式中 \bar{r} 为每个点与其最邻近点之间的距离r的平均值, \bar{rE} 为理论最邻近距离,n为旅游节点数,A为区域面积。当 $R < 1$ 时,点状要素趋于凝聚分布,当 $R = 1$ 时,点状要素为随机分布,当 $R > 1$ 时,点状要素趋于均匀分布。

经计算,舟山市旅游休闲景区 $\bar{r} = 22.49$, $\bar{rE} = 28.17$, $R = 0.80$,舟山具有高知名度的旅游休闲区趋于凝聚分布。全域旅游需利用舟山核心旅游吸引物引领带动区域旅游和经济产业发展,现阶段相对凝聚的核心旅游吸引物与舟山分散的群岛式地理格局存在矛盾。

(二)旅游休闲交通网络空间结构

衡量旅游休闲交通网络结构状况的指标主要包括连结度和通达度指标。连结度表示旅游休闲交通网络的发达程度,常用 β 指数与 γ 指数衡量。通达度表示旅游休闲交通网络中结点间移动的难易程度,常

用通达度指数和平均路径长衡量。选取舟山旅游吸引力较大的普陀山、沈家门港、朱家尖岛、桃花岛、定海区、岱山岛和嵊泗岛为旅游休闲交通网络的代表进行测算(见图1)。

(1) β 指数

公式为: $\beta = L/P$, β 表示旅游休闲交通网络的连结度,L表示旅游休闲交通网络中两个结点直接连结的数目,P表示旅游休闲交通网络中结点的数量。 β 的范围在0-3之间, β 值越大说明旅游休闲交通网络的连结度越好。

图1显示, $L = 11$, $P = 7$, $\beta = 1.57$ 。该值反映出舟山市旅游休闲交通网络连结度处于较低水平。

(2) γ 指数

公式为: $\gamma = L/3(P-2)$, γ 表示旅游休闲交通网络的发达程度,L、P含义与上文相同, γ 的范围在0-1之间。 γ 值越大说明旅游休闲交通网络越发达。从图1显示, $\gamma = 0.73$,该值反映舟山市旅游休闲景点连通水平较弱,旅游休闲交通网络不够稠密。

(3)通达度指数 A_i

$$A_i = \sum_{j=1}^n Dij/n$$

A_i 表示顶点i在网络中的通达度指数, Dij 表示顶点i到顶点j的最短距离, A_i 值越小,说明从该点到其他旅游休闲区的通达度越高。

表1 舟山市主要旅游休闲区通达度

| 结点 | 通达度指数 | |
|-----|-----------|----|
| | 分值(单位:km) | 排序 |
| 普陀山 | 17.6 | 1 |
| 桃花岛 | 18.5 | 2 |
| 朱家尖 | 23.4 | 3 |
| 沈家门 | 30.0 | 4 |
| 岱山岛 | 43.2 | 5 |
| 定海 | 43.2 | 5 |
| 嵊泗岛 | 77.2 | 7 |
| 平均 | 36.2 | |

从表1看出,舟山市旅游休闲区平均通达度指数为36.2km,其中通达度指数最高的是嵊泗岛,说明嵊泗岛在舟山区内通达性较差。该指标一定程度上反映了舟山旅游休闲区内交通网络的状况,但鉴于舟山水路与陆路交织、船班不一等原因,通达度指数只能从一个侧面反映舟山旅游休闲景区之间的通达性。

(4)平均路径长

连接性矩阵是衡量旅游休闲交通网络结点间连通性的方法,结点间可以连通记为1,结点间不能连通记为0,根据图1计算平均路径长,平均路径长越

小,结点的连通性越好,平均路径长最小的节点是该地区旅游休闲交通网络的中心,理想的旅游休闲网络里平均路径长为1,即每个结点与其他结点都有直接连结。

表2 舟山市主要旅游休闲区交通网络平均最短路径长矩阵

| 结点 | 普陀山 | 桃花岛 | 朱家尖 | 沈家门 | 岱山岛 | 定海 | 嵊泗岛 | 行总数 | 平均路径长 |
|-------|-----|-----|-----|-----|-----|----|-----|-----|-------|
| 普陀山 | 0 | 1 | 1 | 1 | 3 | 2 | 2 | 10 | 1.67 |
| 桃花岛 | 1 | 0 | 2 | 1 | 3 | 2 | 2 | 10 | 1.67 |
| 朱家尖 | 1 | 2 | 0 | 1 | 2 | 1 | 2 | 9 | 1.5 |
| 沈家门 | 1 | 1 | 1 | 0 | 2 | 1 | 1 | 7 | 1.17 |
| 岱山岛 | 3 | 3 | 2 | 2 | 0 | 1 | 1 | 12 | 2 |
| 定海 | 2 | 2 | 1 | 1 | 1 | 0 | 1 | 8 | 1.33 |
| 嵊泗岛 | 2 | 2 | 2 | 1 | 1 | 1 | 0 | 9 | 1.5 |
| 平均路径长 | | | | | | | | | 1.55 |

从表2可见,舟山市主要旅游休闲区交通网络平均最短路径长为1.55,其中沈家门是舟山市旅游休闲区交通网络的结点,定海、朱家尖和嵊泗岛高于平均值,普陀山和桃花岛连接性稍差,有待于进一步优化。

(三)对外通道空间结构

舟山对外交通以飞机、汽车和船舶为主(如图2)。开通舟山空中航线的城市有北京、重庆、阜阳、广州、济南、连云港、泉州、上海、天津、西安、湛江、福州、揭阳、深圳、厦门等15个城市;因舟山没有铁路,陆上交通以汽车为主,开通到舟山汽运线路的城市以省内为主,热门城市是宁波、杭州、慈溪、湖州、义乌、奉化等,省外主要是上海;前往舟山的海上航线主要包括宁波白峰码头到舟山鸭蛋山码头,上海到嵊泗李柱山码头。因舟山缺乏高铁等一站式直达的交通工具,省外游客前往舟山需多次转车。



图2 舟山市对外交通网络形态图

(四)客源地市场空间结构

舟山市旅游委2016年度对舟山本岛、岱山、嵊泗及普陀山的部分星级酒店、非星级住宿、旅游景点进行调查,对其住宿和游览的国内游客进行随机抽样调查,汇总得出舟山市2016年度国内旅游主要客源地分布情况(见表3)。

表3 舟山2016年度国内旅游主要客源地分布表(单位:%)

| 客源地 | 舟山市 | 定海区 | 普陀区 | 岱山县 | 嵊泗县 | 普陀山 |
|-----|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 浙江 | 47.70 | 33.98 | 40.67 | 72.40 | 75.45 | 30.83 |
| 江苏 | 6.12 | 4.97 | 5.90 | 6.33 | 8.11 | 5.64 |
| 安徽 | 4.64 | 4.70 | 5.67 | 5.20 | 0.23 | 5.26 |
| 上海 | 4.54 | 3.04 | 4.76 | 6.56 | 6.76 | 1.50 |
| 江西 | 3.64 | 3.31 | 4.84 | 0.90 | 1.58 | 4.89 |

舟山市客源地市场相对单一,国内游客仍以省内及周边省市为主,省内游客占绝对优势;省外市场及国外市场占比较小,需进一步拓展。

(五)旅游休闲网络空间结构

旅游休闲网络空间结构是指整合区域内旅游资源与休闲资源,为外地游客与本地居民服务的综合信息网络。具体形式包括旅游信息网站、旅游在线预订、便民服务网站、旅游类APP和便民类APP等。舟山市旅游休闲信息网络服务覆盖面较广,服务对象各异,通过对舟山市现有的旅游类网站、APP和微信公众号的调查,汇总出舟山市旅游休闲信息网络服务情况分析表(见表4)。

表4 舟山旅游休闲信息网络服务

| 类别 | 项目 | 名称 | 主要服务对象 | 核心竞争力 |
|---------------------|-----------|--|------------------------------|---|
| 网站 | 旅游信息网站 | 舟山市旅游网 | 1)舟山市旅游行业人士; 2)旅游者 | 1)由舟山市旅游委员会主办; 2)舟山最大的综合旅游平台; 3)包括政务网、商务网、群岛游览、舟山旅游气象、舟山旅游质监网、假日旅游数据推送等模块 |
| | 旅游在线预订 | 携程、阿里旅行、同程、途牛等 | 旅游者 | 1)强大的客户群体; 2)配套的APP; 3)功能齐全,包括航空公司、酒店、火车票、景区门票、用车、订餐、邮轮、签证等多种服务 |
| | 便民服务网站 | 舟山论坛、舟山生活网(大舟山) | 市民 | 1)以本地市民服务与交流为主; 2)具有较强互动性; 3)本市居民休闲服务项目居多 |
| | 旅游微博 | 舟山市旅游委员会 | 1)旅游者; 2)市民; 3)旅游行业从业者 | 1)公开发布 25000 多条微博; 2)粉丝数为 600000 余; 3)旅游主管部门官方微博 |
| 舟山普陀旅游、定海旅游等区域或景区微博 | | 1)包括舟山普陀旅游、定海旅游、嵊泗旅游官网、岱山旅游官网、朱家尖旅游、朱家尖大青山、白沙岛旅游官网、舟山东极岛旅游、舟山国际沙雕官方微博、朱家尖风景旅游管理委员会 10 个微博; 2)景区介绍、新闻播报等资讯丰富 | | |
| APP | 旅游类APP | 自在舟山、舟山旅游、舟山智慧旅游、舟山智慧旅游服务平台 | 旅游者 | 1)景区介绍、门票、交通、酒店、餐饮、导航等功能齐全; 2)配置景区语音导览; 3)可实现在线预订门票、车票、船票等 |
| | 便民类APP | 美团、大众点评 | 1)市民 2)旅游者 | 1)全国通用APP,覆盖面广泛,无需重复下载; 2)可在线购买,APP盈利点明确,能够持续运营; 3)业务面广,包括酒店、餐饮、景区、外卖等多个方面; |
| | | 滴滴出行 | | 1)全国通用APP; 2)解决市民与旅游者市内交通问题 |
| | | 高德地图 | | 1)全国通用APP,覆盖面广泛,无需重复下载; 2)解决自驾游旅游者及市民市内外交通问题 |
| | 大舟山 | 1)市民 | 1)舟山本地生活的APP; 2)公交线路及时间预报 | |
| 微信公众账号 | 旅游类微信公众账号 | 舟山群岛旅游微信 | 1)市民 2)旅游者 | 1)包括景区流量、公共自行车、公交路线、道路畅通、停车位、舟山天气、旅游交通、台风路径等内容; 2)无需下载,使用方便; 3)舟山市旅游委官方微信 |
| | | 舟山海岛旅游、舟山群岛水上旅游集散中心、舟山群岛旅游服务中心 | | 1)包括旅游预订、交通服务、宣传展示等功能; 2)无需下载,使用方便 |
| | 交通类微信公众账号 | 舟山市汽车运输有限公司 | | 1)在线购买汽车票 |

舟山旅游休闲网络分为全国通用类、专门针对旅游者的旅游类和专门针对本地市民的休闲类三种。从表4可见,舟山旅游休闲网络覆盖面广,但功能分散,针对游客旅游休闲与市民休闲游憩需求的综合型APP和网站缺乏,舟山特殊的地理格局使岛与岛之间交通靠船只运营,车客渡与快艇的班次信息及预订对于市民和游客均很重要。现有的APP和网络中部分信息存在更新不及时、信息杂乱、信息重叠、无人管理等现象,舟山旅游休闲网络的功能与覆盖面尚不能满足全域旅游和智慧城市建设需要。

总之,通过对舟山市旅游休闲空间结构要素的实证分析表明,三个层级间差距大,五要素发展参差不齐,协同功能不突出。舟山目前处于城市建设与产业发展的并行状态,存在城市其他功能区建设与旅游休闲区建设矛盾、居民生活休闲与游客旅游休闲矛盾、基础设施建设与旅游设施建设矛盾以及旅游休闲圈层式发展格局与城市群岛式地理格局的矛盾,因此依循舟山城市肌理和产业结构现状寻找破解矛盾之道成为舟山海上花园城建设的首要任务。

三、全域旅游下海上花园城旅游休闲空间结构优化路径研究

全域旅游下海上花园城旅游休闲空间结构的优化可依据“地理空间——产业空间——网络空间”的机理逐层进行优化,通过旅游休闲地理空间结构优化美化海上花园城的“面子”,实现海上花园城区域环境、交通条件、目的地形象、旅游设施与城市公共设施、游憩与旅游资源分布的改善与优化;通过旅游休闲产业空间结构优化改进海上花园城的“里子”,实现旅游休闲产业核心利益相关者形成合作型博弈关系,构建旅游休闲产业生态管理系统形成良性发展格局;通过旅游休闲网络空间结构优化促进海上花园城“智慧”发展,整合舟山现有的APP,形成集景区、市内交通、对外交通、酒店、民宿、餐饮、酒吧、图书馆、咖啡馆、博物馆、城市书房、海滨步道等旅游与休闲功能完善的综合型APP或官方微信公众号,以APP或官方微信公众号为着力点,构建具备投诉建议、咨询解答、数据统计、数据分析等综合功能的实用型旅游休闲虚拟网络。

(一)旅游休闲地理空间结构优化

第一,优化旅游休闲区域布局与功能,将旅游休闲区与城市游憩区拥有的资源进行梳理和整合,城市内外游憩景观、商业区、广场、海滨步道等纳入旅游体

系,使旅游空间覆盖全域,让游客接近市民和城市的真实生活,使城市居民与旅游者共享城市空间,促进旅游业持续发展的同时为城市崛起奠定基础;第二,优化市内与对外交通,保障舟山市两区两县公交车、快艇、轮渡的畅通。随着自由行客人的增多,消费升级倒逼供给侧改革,解决好旅游交通“最后一公里”问题,推动飞机、高铁、汽车、轮渡等对外交通进一步发展;第三,优化海上花园城与海岛旅游目的地品牌形象,以“海上花园城”为名片对舟山进行内外整体宣传和营销,对内使市民具有自豪感和归属感,对外使游客具有向往感和亲切感;第四,优化旅游基础设施,将城市基础设施与旅游基础设施功能叠加,一方面可以使城市基础设施更具美感和更加便捷,另一方面可以使旅游设施在花费最少的情况下得到大幅度的补充,如进行海上花园城厕所改造,旅游景区厕所进行星级评定,推进海洋文化与旅游厕所的结合,促使旅游景区内外商家对游客免费开放厕所,建设生态厕所和智慧厕所等。

(二)旅游休闲产业空间结构优化

第一,旅游休闲产业利益相关者形成合作型博弈。旅游休闲产业的利益相关者众多,核心利益相关者包括政府、旅游企业(包括旅行社、旅游酒店等)、旅游者和市民。利益相关者和谐的关系是旅游休闲产业发展的基础,政府作为调控者,通过行政手段规制旅游企业、旅游者和市民的行为,通过政策颁布为旅游行业和城市发展提供良好的外部环境;旅游企业作为参与者,达成经济目标的同时肩负起维护旅游资源、旅游市场秩序、旅游行业可持续发展的责任;旅游者与市民作为城市的客人与主人和谐相处。旅游企业诚实守信,旅游者文明出行,使旅游休闲产业利益相关者的权益实现最大化的保障;第二,构建旅游休闲产业生态管理系统。它是指旅游休闲产业作为一个具有内部成长性、外部协调性和底部支持性的良性发展有机体,与所在城市的自然生态系统、经济生态系统和社会生态系统和谐共生,通过旅游休闲产业支撑体系、旅游休闲市场体系、旅游休闲预警体系等构建,使旅游行业为经济发展和城市建设创造更大的价值。

(三)旅游休闲网络空间结构优化

旅游休闲网络空间结构优化需基于全域旅游和智慧城市建设,设计并应用舟山海上花园城旅游休闲综合服务APP。舟山海上花园城是主客共享型智慧城市,目前舟山各类APP功能分散,整合现有的旅游体

闲网络资源,在此基础上设计出能够满足游客与市民共同需求的一站式综合型APP,能够促使舟山旅游业与休闲业耦合式发展,也能从旅游者和市民入手收集第一手的信息统计数据。

舟山旅游休闲APP的构建原则为公益性、经济性和系统性。第一,公益性是指该APP开发的初衷是提升城市生活的便利化程度,不宜采用按价格排名等排位法,所有信息向行业免费提供,城市公共服务部门每天实时更新信息为用户提供便利,将旅游者、市民、旅游休闲企业的利益放在首要位置;第二,经济性是指APP开发时注意利用现有的系统、人员和设备,以便节约开支,采取适当的方式获得利润支撑APP后续运营与维护;第三,系统性是指APP覆盖面应更加广泛,除了包括常见的旅游景区、酒店、民宿、餐饮、汽车票、公交车等基本功能以外,还应考虑到旅游者在全域旅游理念和供给影响下,逐步融入当地市民生活。因此,当地市民休闲设施如酒吧、图书馆、咖啡馆、博物馆、城市书房、海滨步道等也可以成为旅游吸引物与旅游者共享,该部分信息也应纳入到APP系统中,车客渡、快艇班次与预订,旅游投诉与建议等也应完善。总之,舟山海上花园城综合APP应满足游客、市民、企业、从业人员、政府、协会等多主体的全面需求,使用户以最便利的方式获得舟山一站式智慧城市服务。

参考文献:

- [1] 安应民,等.旅游产业生态管理系统构建研究[M].北京:人民出版社,2011.
- [2] 曹宇宁.中日乡村旅游空间结构比较研究—以宁波、静冈为例[D].杭州:浙江工商大学,2011.
- [3] 王巍.浙江省旅游空间结构研究[D].宁波:宁波大学,2011.
- [4] 桑东升,孙兴华,杨霏,等.生态田园城市发展模式理论与实践探索[J].西部论坛,2014(7).
- [5] 于洁,胡静,等.国内全域旅游研究进展与展望[J].旅游研究,2016(8).
- [6] 朱晶晶,陆林,等.海岛型旅游地空间结构演化机理——以浙江省舟山群岛为例[J].经济地理,2006(11).
- [7] 朱晶晶,陆林,等.海岛型旅游地旅游空间结构演化机理分析——以浙江省舟山群岛为例[J].人文地理,2007(1).
- [8] 黄玲.海洋体育旅游地旅游空间结构的分析及其优化研究——以浙江舟山群岛为例[J].广州体育学院学报,2010(5).
- [9] 黄金火,吴必虎.区域旅游系统空间结构的模式与优化——以西安地区为例[J].地理科学进展,2005(1).
- [10] 温田勇.全域城市化视角下的大连城市空间结构优化措施[J].山西建筑,2015(9).

全域旅游背景下舟山群岛新区公民 生态文明素养培育路径研究

李文文

(浙江国际海运职业技术学院,浙江舟山 316021)

摘要:通过对全域旅游背景下舟山群岛新区公民生态文明素养的现状分析,找出舟山群岛新区公民生态文明素养存在的问题及其成因,从政府、社区、学校教育、公民个人等方面探索舟山群岛新区公民生态文明素养培育的有效路径。

关键词:全域旅游;公民;生态文明素养;培育

中国分类号:D64

文献标志码:A

Research on Paths of Ecological Civilization Quality Cultivation of Citizens in New District of Zhoushan Islands Under the Background of All-for-one Tourism

Li Wenwen

(Zhejiang International Maritime College, Zhoushan, 316021,China)

Abstract: By analyzing the present situation of the ecological civilization quality cultivation of the citizens' in New District of Zhoushan Islands under the background of all-for-one Tourism, the problems and the reasons of the cultivation are found out. The article explores the effective paths to cultivate the citizens' ecological civilization quality from the government, communities, school education and individual citizens and etc.

Key words: all-for-one tourism; citizen; ecological civilization quality; cultivation

党的十八大明确把生态文明建设提升到中国特色社会主义建设总体布局的高度,我国正式进入建设社会主义生态文明新时代,培育和提高公民的生态文明素养,是关系经济发展和生活改善的重大实践课题。十九大报告首次提出建设“富强民主文明和谐美丽”的社会主义现代化强国的目标,这也表明生态文明建设已经上升为新时代中国特色社会主义的重要组成部分,实现重大创新。2016年舟山全面启动

创建国家生态文明示范区,2017年舟山把“加快创建国家全域旅游示范区”列入政府工作报告,并制定了建设美丽舟山的“生态路线图”。加快生态文明建设是舟山群岛新区实现全域旅游目标、创建国家生态文明示范区的必由之路。而公民生态文明素养培育是舟山群岛新区生态文明建设的治本之策,是打造全域旅游、建设海上花园城市面临的一个重大而紧迫的现实课题。

基金项目:2017年舟山市社科联研究项目“全域旅游背景下舟山群岛新区公民生态文明素养培育路径研究”。

作者简介:李文文(1983-),女,湖北枣阳人,讲师。

一、全域旅游背景下舟山群岛新区公民生态文明素养的现状

舟山作为中国东部著名的海岛旅游胜地,在生态旅游方面具有得天独厚的优良生态环境,注重海洋海岛开发保护和生态旅游发展,打造了“绿色舟山、健康舟山”等新品牌。随着全域旅游的推进,舟山群岛新区建设生态文明建设的重要性日益凸显,公民的生态文明意识有了改观,生态文明素养有所提升。所谓生态文明素养是个体在生活和学习中形成的有关生态知识、素质、行为能力的总和,主要包括生态文明认知、生态文明情感、生态文明道德、生态文明行为。公民的生态文明素养可以从对自然和社会环境知识的了解、欣赏和爱护环境的情感、生态伦理观和生态哲学思想、有利于环境的行为习惯四方面得以体现。基于调查,在走访城镇公民和到相关部门了解之后,发现当前舟山群岛新区公民具有一定的生态忧患意识、生态求知欲,以及生态感知力和提高生态文明素质的主观愿望。

(一)具有一定的生态忧患意识

当前,人为干扰致使全球生态系统经历着有史以来最为剧烈的变化。自然灾害频发,生态环境污染和破坏日益严重,人类的生活深受大气、噪声等污染的影响。在舟山群岛新区发展全域旅游的过程中,公民对于生态危机和环境污染破坏有了全新的认知和正确的反应,具备一定的忧患意识,对于生态保护不再熟视无睹,认识到生态保护与个人发展休戚相关。公民的生态文明意识日益增强,多数公民接受尊重自然、顺应自然、保护自然的理念,自觉把海洋生态文明建设融入发展,将“绿水青山就是金山银山”的理念化为舟山群岛新区建设的实践。

(二)具有一定的生态求知欲

随着全域旅游的推进,生态文明、绿色发展、低碳经济等概念频频出现在大众的视野,在舟山城乡百姓心中生根发芽,潜移默化于日常生活的点点滴滴。公民也希望能够与时俱进获取新知识,能够跟上时代的发展潮流。在调查中,多数公民对环境知识有一定的了解,但对其具体含义知晓甚少。他们在提高自身生态素质方面有需求,希望通过学习获得关于生态方面的知识。

(三)具有一定的生态感知力

当前生态环境不断遭到破坏,生活环境的恶化促使公民感知环境,主动思考生态环境与自身的关系问题。调查显示,公民认为本地区环境问题产生的主要原

因在于个人、企业、政府对环境问题重视不足,措施力度不够。在调查中发现,多数公民具备一定的生态感知能力,当前生态环境存在的问题能够理性地看待。

(四)具有提高生态文明素养的主观愿望

随着舟山经济的发展,公民生活水平不断提高,对生态也有了更高的要求。公民对良好的生态环境十分向往,生态文明意识越来越强,生态行为越来越多,公民提升自身的生态文明素养的意愿也日益凸显。

二、舟山群岛新区公民生态文明素养存在的问题

由于生态教育、政府宣传引导和公民自身能力不足等多方面原因,舟山群岛新区公民生态文明素养有待提高,还存在不少需要解决的问题。

(一)生态文明知识缺乏

我们主要针对当地公民对生态环境、环保等方面的了解及把握程度展开调查。通过走访、问卷调查等方式,发现大多数公民对一些基本的生态概念和环境热点比较了解,比如雾霾、清洁能源、低碳等。但在生态知识方面欠缺系统的了解,对于一些细节性的以及环境相关法律知识了解不多,甚至“没有听说过”。多数公民对自然灾害的根源认识不清,部分公民忽视动植物灭绝现象,甚至少数公民放任生态破坏行为,这些与公民的生态文明知识的匮乏有直接关系。

(二)生态文明意识淡薄

由于大多数公民文化素质偏低,受教育程度不高,同时基层政府对生态文明的教育宣传不够重视和普及,造成公民普遍生态文明意识比较弱,缺乏生态危机意识和生态责任意识。居里夫人曾说过“如果每个人都尽力完善自己又共同分担社会的责任,尽心尽力于自己的本职工作并以最有益的办法帮助他人,我们的社会必然会进步,走向美好。”由此可见,公民的生态文明意识对推动整个社会的生态文明作用之大。公民的生态文明意识在生态文明建设中的作用日益重要,也影响到舟山群岛新区全域旅游的成败。

(三)生态文明行为习惯尚未养成,生态行为践行能力不高

在调查中,通过对公民日常生活习惯的原则来了解他们的生态行为习惯,比如平时离开房间时随手关灯能否做到、外出购物时是否可以避免使用超市塑料购物袋而自带购物袋、是否使用一次性产品等。结果显示,和自身利益相关的,能节省金钱开支的,如随手关灯,绝大多数公民能做到;大多数公民经常使用一次性产品,自带购物袋的公民只占到调查人数的

10%以下。

三、舟山群岛新区公民生态文明素养问题的成因

根据舟山群岛新区公民生态文明素养现状和存在问题的分析,影响公民生态文明素养的因素主要有以下两点:

(一)政府引导存在不足

公民生态文明素养的提高离不开政府的引导。一方面,政府当前在生态文明建设中必需的人力、物力、技术和资金投入相对不足,引导公民参与生态环境保护的力度不够。另一方面,生态文明的相关法规缺乏约束力。政府在生态文明法规的制定、管理落实、执行引导任需加强,公民行为得不到恰当约束。

(二)生态文明教育存在不足

近年来我国生态文明教育才开始发展,舟山群岛新区的生态文明教育虽取得一定成就,但还是存在不足,造成公民的生态文明素养还未完全养成。在认识层面,政府和公民对生态文明教育不够重视,花费的时间和精力不足;同时生态文明教育体系不够完善,内容不够全面,生态文教育城乡失衡、结构失衡等导致公民接受教育不够全面。

三、全域旅游背景下舟山群岛新区公民生态文明素养培育路径

提升公民生态文明素养,是舟山群岛新区发展全域旅游的重要方面。公民生态文明素养培育应结合实际情况,需要多管齐下各方共同努力。

(一)强化政府主导作用

在环境保护和可持续发展中,政府居于不可替代的主导作用。在提高公民生态文明素养方面,政府主导可以从以下着手:第一,把提高公民生态文明素养纳入政府议事日程。建设社会主义生态文明,政府必须为公民生态素养的培育提供正确的导向,可以通过行政手段加强宏观调控和监督管理,制定正确的政策法规等。第二,提高政府领导决策者的生态素养。政府要引导公民生态素养的提升,必须先提高决策者的生态素养,这样才能充分发挥政府的主导作用。第三,加强政府社会宣传教育。一方面,政府可以通过报纸、杂志、电视等传统媒体和手机、互联网等新兴媒体的宣传,采用网络、影视、文字、动漫等相结合、公民能够并且愿意接受的方式向公民开展生态文明素养教育;另一方面,对于民间的环保组织给予资金、政策等方面的支持,让更多的组织和个人参与到生态保护中,扩大宣传教育的影响力。

(二)充分发挥社区教育和引导作用

社区作为公民生活不可缺少的服务组织,在培育公民的生态文明素养中发挥着重要的教育和引导作用:第一,增强公民的生态情感体验。作为感受转为行为的必要阶段,公民的生态情感体验需要加强。增强社区公民的生态情感体验,让公民能够全面认识自然,对自然有正确的态度,从而促进自己去积极地保护自然生态环境,能够体验并且享受来自自然带来的欢乐,促使公民个体的生态素养水平在和自然的接触的过程中得到不断提升。第二,提高公民的生态伦理意识。社区可以适当开展一系列的生态道德实践,如社区生态道德规范检查评比、环保咨询、知识竞赛、征文比赛等,让公民在实践中接受教育,树立牢固的生态道德意识。第三,营造社区的生态文化氛围。首先,社区可以积极开展绿色课堂生活指导讲座、生态生活方式等方面的讲座,普及宣贯绿色食品标志识别知识等;其次可以倡导家庭积极参与,组织亲子活动,开展以家庭为单位的系列环保宣传和日常环保活动;再次对形式灵活多样、广大公民喜闻乐见的社区文艺娱乐活动要多组织开展,如户外拓展训练、社区家庭旅游、社区文艺团队等社区周末游戏和假期娱乐活动;最后还可以组织丰富多彩的民间民俗文化活动,加深社区公民的交流,提高公民凝聚力,创建绿色社区,打造健康文明的社区生态文化。

(三)构建学校生态教育体系

学校教育重要内容之一就是要强化学生的生态意识,培养和发展学生个体的生态价值观。作为提高公民生态意识和素养的基本手段的生态教育,在改变公民的思想观念并规范其生态行为中起着不可替代的重要作用。生态教育是贯彻人一生的持续性教育,开展各种形式的生态教育要依靠小学、中学、高校等不同层次和学校,构建完善的学校生态教育体系,建设生态校园、生态课堂,把生态教育融入教学,开发生态课程,有计划、有组织的培育公民的生态文明素养。

(四)培育公民个人的生态化行为

公民的生态行为的培育主要包括生态生活方式和倡导生态消费两个主要方面,可以从这两者着手。在生态生活方式培养上,要重点引导公民养成有利于生态的生活习惯,如节约水电、随手关灯、对垃圾进行分类处理、购物减少使用塑料袋等。同时通过宣传、教育和正面引导等多种手段相结合,让适度、节约、绿色、低碳的生活方式被更多的公民了解和接受;并通

过生态图片展、发放宣传单、在公共宣传栏宣传生态知识等方式促进公民生态生活方式的养成。在倡导生态消费上,倡导适度消费,树立“低碳、安全、适度”的生态消费理念,从点滴做起,从日常生活、工作、学习中的消费细节,从关系到日常生活消费的吃、穿、住、行、用等方面给环境减压,减少环境污染。

参考文献:

- [1] 廖福霖.生态文明建设理论与实践[M].北京:中国林业出版社,2001.
- [2] 祝新怀.环境教育论[M].北京:中国环境科学出版社,2002.
- [3] 马桂新.环境教育学[M].北京:科学出版社,2007.
- [4] 陈丽鸿,孙大勇.中国生态文明教育理论与实践[M].北京:中央编译出版社,2009.
- [5] 陈学明.生态文明论[M].重庆:重庆出版社,2008.
- [6] 诸大建.生态文明与绿色发展[M].上海:上海人民出版社,2008.
- [7] 赖章盛.高校生态文明观教育:内涵与目标[J].江西理工大学学报,2008(10).
- [8] 蒙秋明.大学生思想政治教育的一个新内容—生态文明观教育[J].贵阳学院学报,2010(1).
- [9] 宫长瑞.学校生态文明观教育路径的多维考量[J].环境教育,2011(6).
- [10] 沈学萍,马新书.中小學生生态文明素质的培养[J].新课程,2009(7).
- [11] 冯静冬,孙润秀.加强青少年生态文明教育的方法与途径探析[J].北方环境,2010(4).
- [12] 翟金德.浅议和谐社会视阈下的大学生公民教育[J].中国电力教育,2009(19).
- [13] 翟金德,王国聘.现代公民生态素养研究综述[J].山东省农业管理干部学院学报,2010(6).

历史性街区功能重构与传统村落文化振兴

翁源昌

(浙江国际海运职业技术学院,浙江舟山 316021)

摘要:历史性街区是开展乡村旅游的重要文化资源,是实施乡村振兴战略的一个重要途径。文章以定海区白泉村历史性街区为例,从研究历史性街区渊源、文化入手,结合白泉高铁集散中心背景,对其历史性街区功能重构提出建议。通过功能布局调整、街道景观设计、建筑风貌等方面的规划与控制,延续历史街区文化底蕴,构建历史街区文化符号体系,使历史性街区成为乡村振兴的一个有效途径。

关键词:历史街区;文化记忆;乡村旅游;乡村振兴

中图分类号:G127

文献标志码:A

Functional Reconstruction of Historical Blocks and Cultural Revitalization of Traditional Villages

Weng Yuanchang

(Zhejiang International Maritime College, Zhoushan, 316021 China)

Abstract: Historic blocks are important cultural resources to develop rural tourism and implement rural revitalization strategy. Taking the historical blocks of Baiquan village in Dinghai district as an example, starting with the study of the origin and culture of the historic blocks, combining the background of Baiquan high-speed railway distribution center, the article puts forward suggestions on the functional reconstruction of the historic blocks. Through functional layout adjustment, street landscape design, architectural style and other aspects of planning and control, the cultural heritage of historical blocks, the construction of historical blocks cultural symbol system, to make historic blocks become an effective way of rural revitalization.

Key words: historic blocks; cultural memory; rural tourism; rural revitalization

历史街区是一个城市、农村地域文化特色的聚集地,提出“历史街区”以及保护最早是见于1933年8月国际现代建筑学会在雅典通过的《雅典宪章》,《宪章》中强调“对有历史价值的建筑和街区,均应妥为保存,不可加以破坏”。我国的历史街区保护的概念则是1986年国务院公布第二批国家级历史文化名城的文件中提出来的,要求保护“文物古迹比较集中,或能较

完整的体现出某历史时期传统风貌的街区、建筑群、小镇、村落等”历史地段,核定公布为地方各级“历史文化保护区”。海岛舟山历史上不少人口相对集聚的乡村中心都有传统商业街区,这些历史性街区的文化遗存,是传统村落发展演变的珍贵记录。近年来,在城镇化大力推进过程中,传统村落“空心化”“老人化”现象日趋严重,历史街区也随之日益衰退,历史街区的

基金项目:2018年浙江省文化厅文化科研项目“浙东海洋文化振兴与‘海岛型’传统村落活态保护发展路径研究”(项目编号44)。

作者简介:翁源昌(1962-),男,浙江定海人,副教授,舟山群岛文化研究中心研究员。

原有建设风貌正在快速改变,乡村商业文化历史记忆也正在不断消失,如何保护和完善传统历史街区已成为乡村文化振兴的一个课题。本文以位于定海区白泉村的历史性街区为例,从研究白泉历史性街区渊源、文化入手,结合目前白泉高铁集散中心背景,对其历史性街区功能重构提出一些建议。

一、白泉历史性街区发展概况

(一)白泉镇基本概况

白泉镇位于浙江舟山群岛新区本岛中北部,东接普陀区展茅镇,西南与定海区主城区相连,南靠临城街道,北邻舟山海洋产业集聚区。镇域面积约82平方公里,耕地面积17870亩。辖白泉、金山、万金湖、柯梅、河东、米林、平湖、皋泄、小展、洪家、新港、星塔、星马13个社区。镇政府所在地白泉村的历史性街区一直以来是全镇经济、政治、文化、交通中心。

白泉历史悠久,水土资源丰富。历史上的白泉湖(旧称富都湖、万金湖)，“周广三十里,溉田二百顷。”(宋乾道《大明图经》)千百年来,白泉镇农、渔、林、工、商等多种经济结构并存,也形成了多重文化形态兼容互补状态,既具有中华传统伦理道德为主的农耕文化底色,有丰富的海岛特色民俗文化,又有源远流长的以手工作坊、店铺为主要表现形式的传统工商业文化,以及近三十多年市场经济活动所表现出来的各种文化元素,文化的多元性在舟山乃至浙江沿海小城镇中有一定的代表性。

(二)白泉历史性街区发展概况

白泉历史性街区,是海岛舟山小城镇商业经济发展的一个缩影,其商业经济活动已近千年,虽然街区面积只有0.003左右平方公里,但前后有三条东西走向,建筑风格不一,代表着不同历史时期商业文化的街道,这种商业经济状态在舟山小城镇中极为少见。

老十字街,清光绪间始成规模集市,其历史可追溯至宋宝庆年间(1225—1227)的白泉酒坊。街由横直两条街交叉成“十”字形状,故名十字街。横直各长200余米,宽2—3米,街面方整石板铺路,街两边是青砖灰瓦,单层或两层的木结构老宅,一楼商铺,二楼住人。清中晚期至民国,十字街商铺林立,“协成”酒坊、“同昌”南货店、“泰昌”南货、“源春和”油坊、“同寿堂”中药铺、“长源”饭店、“源泰”布店、“穗裕”布店、“穗丰”南货、“华鑫”轧米厂等十多家老字号商铺让“千年海市”白泉十字街久负盛名。光绪三十三年(1907)白泉乡邻马秀秀才王亨彦在《定海乡土教材》中这样写

到:“白泉庄,土主管流长,夙称沃壤,南为十字路街,市廛错杂,贸易颇盛。……物产除五谷外,有茶叶、杨梅、桃、李、柑等,颇获利。”一直到二十世纪七十年代初,老十字街还是白泉小城镇重要的商贸活动中心。

白泉新街,与老十字街相隔仅三四十米。1976年,随着经济的发展,白泉拓十字路南、白泉溪北公路为白泉新街(今万金湖路),万金湖南筑公路,北侧建起了3至4层楼的商业街。1982年建成320米、宽16米泥石路面。1987年改建水泥路面,沿街原设有白泉供销社、白泉饭店、田园舞厅、建设银行白泉分理处、照相馆、招待所、文化楼、农业银行白泉分理处、食品站、电影院等单位。于此,原十字路街退出了商业舞台,成为白泉老商业文化的历史记忆。

万金湖路商业街,即白泉新街对面。二十世纪九十年代以后,市场经济不断繁荣,白泉新街已无法承载当地商贸经济发展状态,于是先后在万金湖公路南边建起了三至四层的商业街,后又利用万金湖河面空间,用长水泥板架建起单层隔空的商业店面房,约60间。外墙用磁砖装饰,屋顶采用庑殿顶,黄色琉璃瓦。

白泉三条不同历史时期的商业街,是白泉千百年商贸市场经济发展历程的见证,有着极为重要的历史文化价值。虽然从2014年开始,“缤纷天地”“奥莱广场”商贸集团入驻白泉,“千年海市”白泉新一轮的商贸经济中心正在快速形成,然历史街区在一定时期依然会继续存在,发挥其独有的经济文化价值。

二、白泉历史性街区的文化价值

历史性街区是一个地区综合的社会经济文化载体。千百年来,白泉一直是连接农村与城市经济的桥梁,在一定历史阶段还承载着定海与镇海、嵊泗等沿海地区商贸往来,在协调城乡发展中起到了重要作用。

白泉历史性街区时间跨度超过三四百多年,分别代表了清代至二十世纪五六十年代以及二十世纪七八十年代改革开放前后,舟山农村小城镇在不同历史时期的商贸市场发展变迁过程。特别是传统老十字街与二十世纪七八十年代改革开放所建成的万金湖路商业街,是小城镇商业发展历史的一个重要历史见证,其所蕴含的历史文化价值很有典型意义。

老十字街萌芽于宋宝庆年间的白泉酒坊,是白泉悠久农耕文明的产物,而历史上曾贯穿于白泉广袤田野与老碇海口的,11.5千米长的“九曲河”,自南向北通往大海,让老十字街商贸往来有了一个通畅的渠道,光绪年间老十字街成为定海东乡片农村一个重要

的商贸集散市场。白泉老十字街作为白泉小城镇传统记忆和地域文化的物质载体,反映了海岛地区小城镇传统商贸经济的历史和特色,生动再现了当地居民鲜活的生活与生产方式。

建造于改革开放前后的万金湖路白泉新街,不仅拓展了白泉作为定海东乡片小城镇商业中心地位,还成为定海农村经济发展的一个突破口,有效地转移了农村剩余劳动力,增加了农民致富渠道,使农村消费环境整体上得到了改善。白泉新街是二十世纪七八十年代沿海中小城市现代建筑样式在农村小城镇的延伸,水泥钢筋结构与外立面线条型装饰的现代建筑,与农村传统的砖木结构建筑形成了鲜明的对比,直接影响了当时农村传统建筑观念。虽然就现在的建筑审美来看,白泉新街建筑结构相对简单,线条构成缺乏韵律,又与老十字街传统建筑文化相割裂,然而这样的商业建筑样式如今在其他中小城市已荡然无存。白泉新街建筑所保存的上世纪城市化商业建筑样式,因而也具有特殊的历史价值。

万金湖商业店面房建筑形式又有别于白泉新街,它是在二十世纪九十年代文化大开放思潮的物质反映。二十世纪九十年代,随着国家对宗教工作所作出的一系列重要论述、决策和部署,民间建筑领域也悄然发生了变革,坛庙彩色琉璃瓦屋顶、以及起翘翼角、吻兽等建筑样式开始渗透到民间传统建筑之中。万金湖商业店面房,就是坛庙建筑风格在农村小城镇建筑的一种及时应用。这种建筑文化大大拓宽了新一代农村居民的视野,以至于十多年之后,随着建筑技术、材料的不断改进,以及西方建筑文化的进入,中国坛庙屋顶样式与西式建筑外立面装饰风格相交融的“农村别墅”势如破竹般改变了沿海小城镇农村建筑的面貌,白泉镇也是如此。

如何妥善保留白泉历史性街区不同风格的商业建筑,使之成为海岛舟山小城镇商业市场发展历程的历史见证,这不仅是对历史的一种尊重,如果通过精心设计,也将是休闲旅游开发的一个非常有特色的资源。

三、白泉历史性街区功能重构之建议

据《浙江省铁路网规划(2011—2030)》,甬舟高铁站的选址初定在白泉镇,历史文化名镇白泉将面临着一次新的历史性跨越式发展,“高铁集散中心”必将对白泉休闲旅游经济带来难得的历史发展机遇。《舟山市全域旅游发展规划(2017—2025年)》第四章“构建全域旅游之大局”提出,“以白泉站为建设重点,发

挥其旅游集散中心功能,应配套建设交通换乘工程(与租车公司、自驾停车场、城市轻轨、有轨电车、旅游专线巴士无缝换乘),实现高铁自助游散客的交通工具无缝对接。同时,配套打造白泉特色小镇(4A景区)和免税购物天堂,使之成为舟山旅游高铁散客的第一站和终点站”。作为旅游集散中心,白泉的物流、人流将会出现“井喷式”的发展趋势,白泉正面临着从传统“农村型”经济、现代“城镇型”经济结构向区域性旅游集散中心转变。无论是高铁旅游集散中心,还是特色小镇(4A景区)建设,休闲旅游都将成为白泉经济发展的一个新领域。而历史性街区,是白泉开展休闲旅游的一个重要资源。在今后高铁集散中心规划建设中,针对三条不同背景的历史性街区文化,通过功能布局调整、街道景观设计、建筑风貌等方面的规划与控制,促使历史性街区脱胎换骨、华丽转身,成为白泉休闲旅游的重要区域。具体建议如下:

(一)合理调整白泉商贸市场布局,打造万金湖路特色美食街

万金湖路商业街,已有三十多年历史。目前,白泉整体社会经济结构及产业结构已发生重大转变,这几年随着“缤纷天地”、“奥莱广场”新一轮商贸市场中心的落成,万金湖路商业街市场活力正在降低。而同时,这几年大工程项目落户白泉,人口集聚明显,也使得万金湖路商业街经营内容有了新的变化,来自各地的特色饮食纷纷进驻万金湖路,夜排挡也已悄然兴起。据实地调查,在三百余米长的商业街上,已有三十多家大小不等的饮食店、美食店。今后,随着高铁集散中心的建立,大量的游客将进入白泉,对吃、住、行消费将带来新的挑战和发展机遇。

为此,建议对万金湖路商业街功能进行重新谋划,依据历史性街区的建筑元素与风貌肌理,对原来凌乱环境进行整治,建设万金湖路特色美食街,以此激活以万金湖路商业街为核心的历史性街区的市场组织结构,使之成为白泉休闲旅游特色小镇的重要空间,以实现白泉历史性街区建筑风貌的地域性表达以及传统街道良好环境的长效治理机制。

(二)未雨绸缪十字街,筑巢引凤待来时

十字老街,是白泉历史的记忆,是几代人魂牵梦牵之地。承载着历史与文化的石板街道、青砖灰瓦、传统作坊,以及街坊居民闲适恬淡的生活状态等等,不仅能够满足游客追寻历史、探索历史发展轨迹的需求,而且是白泉打造休闲旅游特色小镇的最富生活气

息、最能展现历史风貌的空间。虽然建设投入还不能立竿见影,但必须未雨绸缪。目前,可着重改善十字老街下水道、排污设施等环境卫生。随着高铁集散中心的到来,游客的大量增多,小城镇文化休闲空间需求将会越来越强烈,老十字街也必将以其独有的历史文化风貌成为白泉历史性街区休闲旅游的一个亮点。

(三)重新构画现代公共建筑,增强历史性街区的文化载体功能

白泉历史性街区除了老商业店面建筑以外,还有不少其他老建筑,如建造于上世纪六十年代的红楼,八十年代的镇政府办公楼、文化楼、电影院等,这些原承载文化教育等功能的公共建筑,目前不同程度的被改变、被损坏,其文化宣传的作用根本无法体现。与繁荣的市场经济相比,整个历史性街区的传统文化环境衰减不堪,这与作为省级历史文化名镇极不相称。

在打造特色小镇过程中,对于这些具有明显时代特征,有一定历史文化价值的公共建筑,建议通过对其内部结构的适当改造,增加文化内涵,继续发挥其文化、教育等功能,如可以利用电影院原来设施设备改造成为文化礼堂,原镇政府办公楼改造成为老年人

活动中心,原红楼可以开辟为文化陈列馆,使之成为白泉休闲旅特色小镇的一大亮点。

四、结语

党的十九大报告提出乡村振兴战略,并提出乡村振兴战略总要求:“产业兴旺、生态宜居、乡风文明、治理有效、生活富裕”。重视传统文化资源的保护利用,重视传统文化资源在乡村旅游发展中的有效转化,是实施乡村振兴战略的一个重要抓手。乡村历史性街区作为传统文化振兴的一个重要窗口,在保护和发展过程中,我们必须要有整体性保护和可持续发展的理念,延续历史街区文化底蕴,构建历史街区文化符号体系,通过功能转化提升,使之成为乡村振兴的一个有效途径。

参考文献:

- [1] 白泉镇志编纂委员会.白泉镇志[M].北京:中国书籍出版社,1996.
- [2] 何白鸥,齐善兵.乡村振兴战略实施中加强乡村文化建设的建议[J].领导科学,2018(12).

定海名人文化旅游资源开发研究

——以著名作家三毛为例

邵佩华 邱玲玲

(浙江国际海运职业技术学院,浙江舟山 316021)

摘要:名人文化资源因其独特的社会经济价值、历史文化价值以及思想教育价值等从物质和精神两方面极大满足了旅游者的旅游需求,从而成为文化旅游资源重要组成。定海是全国唯一的海岛历史文化名城,有着丰富的名人文化资源。文章以定海籍名人三毛的文化资源开发为例,分析存在的问题,从打造成熟的旅游产品、深入挖掘文化内涵、结合周边资源开发综合性旅游产品、多方联动推广宣传和利用名人影响吸引国际游客等方面提出名人文化资源开发的策略,以使定海文化旅游更全面、更具体地服务社会,最终推动定海旅游业的全面发展。

关键词:文化旅游;名人文化;资源开发;三毛

中图分类号:F592.7 **文献标志码:**A

Research on Cultural Tourism Resources Development of Dinghai Celebrity

—— A Case Study of Sanmao, a Famous Writer

Shao Peihua Qiu Lingling

(Zhejiang International Maritime College, Zhoushan, 316021, China)

Abstract: Celebrity cultural resources have greatly satisfied tourists' needs from both material and spiritual aspects, thus becoming an important component of cultural tourism resources because of its unique social economic value, historical cultural value and ideological educational value. Dinghai is the only famous historical and cultural city on the island in China. It has rich celebrity cultural resources. The article takes the cultural resources development of the famous celebrity Sanmao of Dinghai as an example to analyze the existing problems. Some strategies are put forward for the development of cultural resources for celebrities from building mature tourism products, exploring cultural connotations, developing comprehensive tourism products in combination with surrounding resources, promoting publicity through multiple sources, and using celebrities' influence to attract international tourists in order to make Dinghai cultural tourism more comprehensive and more specific to serve the society, eventually to promote the overall development of Dinghai tourism.

Key words: cultural tourism; celebrity culture; resource development; Sanmao

基金项目:2018年舟山市社科联研究项目“国际海洋文化名城建设背景下舟山名人资源开发利用研究——以定海籍作家三毛为例”。

作者简介:邵佩华(1979-),女,浙江舟山人,讲师。

文化旅游因其能够满足旅游者不断提升的旅游品味和需求,从众多的旅游类型中脱颖而出,受到广大游客的青睐,成为旅游业的时尚。文化资源也因而成为旅游重要资源而受到旅游开发者的重视。这其中,名人文化资源因其独特的社会经济价值、历史文化价值以及思想教育价值等从物质和精神两方面极大满足了旅游者的旅游需求,从而成为文化旅游资源重要组成。

名人文化资源是以一定的地域和历史条件为依托形成的精神层面的文化景观,具有强烈的实践性、地域性、独特性、垄断性和难以复制性,是地方旅游特色的灵魂,它的开发将极大地增强旅游地的吸引力和竞争力,同时也是塑造城市文化形象、增加城市文化底蕴的好机会。

每一座名城的旅游开发,都应该把深入挖掘、精心梳理、仔细筛选、高超创意名人文化作为首要任务。定海是全国唯一的海岛历史文化名城,有着五千多年的历史。千百年间,定海孕育了许许多多了不起的人物,他们或是商贾大亨,或是文人雅士,或是政界精英……这些都是定海重要的文化旅游资源,拥有巨大的旅游开发潜力。近年来,为助推海洋文化名城建设,定海在名人资源开发利用上已经做了不少文章,在挖掘和保护相关资源方面逐步呈现可喜的局面。但是总体来看,与定海丰富的名人资源相比,定海的名人旅游资源的开发利用还有待加强。在建设花园式国际人文港城的战略背景下,如何开发利用具有高知名度、高美誉度的名人资源,打造以名人文化资源为中心的旅游产品,推动文化旅游,有很大想象和发挥的空间,同时也是提升定海文化品牌知名度、美誉度的新引擎。

本文以三毛文化旅游资源为例,研究定海名人文化旅游资源的开发。

一、三毛文化旅游资源开发可行性分析

从三毛的知名度、影响力和吸引力以及三毛与定海的关系来看,三毛资源具备旅游价值,适合旅游开发。

(一)三毛知名度高、影响大

三毛是台湾上世纪70至80年代著名作家、旅行家、演讲家,以独特的文学作品扬名于世。其影响主要表现在:

影响范围广。她的足迹遍及世界各地,游历54个国家,她的作品曾风靡世界华人社会,形成一股

“三毛热”。一生著作和译作丰富,共有24种,其代表作品《撒哈拉的故事》等被广泛译成英、法、日、西班牙等15国文字出版。“三毛迷”遍布全球,三毛不仅是中国的,而且还是世界的。

影响深刻。三毛的行走文学影响并引领无数人走向诗意与远方,三毛的流浪与梦想,吸引了无数三毛迷,成为一代人心中的偶像。三毛作品能唤起多元文化下的民族认同感,可以唤起读者强烈的参与愿望和体验热情,三毛走过的路、读过的书、穿戴过的服饰、品尝过的美食……被一一追逐效仿。

影响深远持久。三毛已过世二十多年,但“三毛热”还在继续。据不完全统计,作家创作的有关三毛传记及图书达100余种,创下了作家为一个名人作传之最。世界各地的三毛粉丝依然钟爱三毛,还在以各种方式记惦缅怀三毛。三毛热经久不衰,成为独特的三毛现象。

(二)三毛是定海的女儿

三毛与定海关系密切。定海是三毛的故乡,是三毛的根,三毛是定海的女儿。三毛家里一直讲舟山话,三毛一直与家乡亲人有书信往来,对定海故土情深。位于小沙街道庙桥社区陈家村的三毛祖居,是其祖父陈宗绪先生于民国十年(1921年)建造的砖木结构院落式传统民居,三毛曾于1989年4月返乡祭祖,并自称“小沙女”。三毛是世界的,也是定海的,三毛资源是定海重要的文化资源。

(三)“三毛散文奖”的创立与影响

2016年4月,经过努力,定海的“三毛散文奖”列入浙江省作家协会三大文学奖之一(另两大文学奖为富阳的郁达夫小说奖、海宁的徐志摩诗歌奖),同时得到《人民文学》杂志共同主办的支持。首届“三毛散文奖”引起了强烈的反响,把定海和三毛紧密地联系起来,很多三毛文学爱好者和文学创作者因为三毛知道了定海,相聚在定海。因为三毛,定海的城市知名度得以提升。

二、三毛文化旅游资源开发存在的问题

近几年来,定海在三毛资源开发和利用方面,花了很多心思,采取了很多举措,开展了很多活动,从物质层面和文化层面对三毛资源进行了建设和挖掘。如修缮三毛祖居、建立三毛纪念馆、创办三毛书吧、布置舟山名人馆三毛展厅、创立三毛散文奖并成功举办第一届三毛散文奖、成立三毛研究会、举办三毛文化论坛、成立三毛粉丝微信群、在当地举办以三毛

为主题的书评大赛、朗诵会、文学研讨会座谈会、举行三毛诞辰、返乡纪念会、撰写三毛传记、组团赴台推介三毛散文奖座谈会等。这些举措和活动单从名人资源开发的角度来讲都是非常好的,既有助于发扬三毛文学及其价值,提升三毛文化资源的生命力和影响力,又建设了定海城市文化品牌,提升了定海知名度。这也是过去一段时间三毛资源开发和利用工作的重点和预期的目标,但是由于缺少从旅游资源开发的角度进行营销策划、管理和宣传,三毛文化资源没能形成一个完整的旅游产品,对于定海旅游的促进和贡献非常有限的。我们不但要通过三毛让人知道定海,还要以此吸引他们来到定海、玩在定海、消费在定海。三毛文化资源要转化为旅游资源,存在着以下几个主要问题:

(1)景点内容单一、分散,配套设施不完善,无法留住游客。旅游产品是一个由食、住、行、游、购、娱六大要素共同组成的综合性产品。三毛纪念馆、舟山名人馆三毛展厅、三毛书吧和三毛祖居,分别位于定海城西、城中、城北和距定海城区约30分钟车程的定海区小沙街道,所处位置相对分散,而且这些资源简单开放,基本独立,没有合理贯通的旅游线路,没有相应的配套设施,无论是在接待能力还是服务水平上都不能满足游客的基本需求,无法给游客好的旅游体验,无法留住游客。

(2)旅游产业链单一,缺乏具有丰富内涵的复合型旅游产品,无法吸引游客。名人文化旅游资源的开发应注重对各类旅游资源要素进行巧妙的组合和开发。定海三毛旅游资源还是一个相对孤立的旅游元素,旅游产品结构比较单一,主题仅局限于纪念缅怀,没有更多的项目可供游人玩赏,不免使游客产生单调乏味之感,无法满足旅游者物质与精神的多样化的需求。

(3)宣传力度不够,无法开发潜在游客。目前定海对于三毛的宣传主要针对三毛粉丝和文学爱好者,主要通过三毛散文奖系列活动进行,宣传范围不广、力度不够,形式单一,以至本地游客和非三毛粉丝对三毛旅游资源的认知度不足,参与热情不高;另外,舟山普陀山、朱家尖等是著名的旅游胜地,每年游客众多,三毛旅游资源宣传没能有效渗透,错失宣传良机,没能很好的开发潜在游客。

三、三毛文化旅游资源开发的策略

(一)打造成熟的旅游产品,满足游客的基本需求

食、住、行、游、购、娱是旅游者的六大需求,旅游开发者与经营者应积极调动旅游业涉及的各个方面,综合打造成熟的旅游产品。

(1)整合三毛资源形成三毛文化旅游专线。将与三毛有关的景点串联起来,设计旅游路线,游览顺序可按照地域位置,也可按照三毛当年返乡的足迹。撰写导游词,景点展示要把介绍性与文化性相结合。另外在公交大巴上可印上三毛图像或其作品篇名、锦句或与三毛有关的特色图片,游客在游览过程中以画娱目,以文助兴,使游览更具有文化性与体验性。

(2)完善配套设施,增设三毛特色景点。在三毛祖居边上开设三毛特色酒店、商场、茶吧、书店等,开通公交线路,开辟停车场;开辟三毛特色公园、橄榄林、百合园等休闲观光景区,满足游客基本旅游需求,丰富旅程,能使游客留下来。

(3)设计三毛特色旅游纪念品出售或赠送。紧紧围绕三毛及三毛文化旅游资源的特征,从美观、新颖、奇特、富于寓意等方面设计纪念品,或出售或赠送,以增加经济收入或达到宣传效果。

完善的设施、便利的交通、丰富的景观,才有可能吸引游客,留住游客,有好的体验,才可能有好的口碑。

(二)深入挖掘文化内涵,丰富游客文化体验

文化旅游游客渴望的是参观名人景观,感受名人气息,体验名人文化,旅游开发设计者要通过空间组合与实际自然景物的巧妙搭配,来突出人文意境,营造富有人文色彩的氛围。

(1)深入挖掘,抓住细节,靠细节弥补资源的不足,使游客觉得颇有品味。因为三毛没有在定海生活过,所以定海关于三毛的资源并不丰富,可以利用细节弥补不足,营造氛围。如酒店外观和内部的设计融入三毛元素,体现三毛风格,房间和包厢名可以是三毛的作品名,或三毛游历过的地名,里面的布置融入三毛元素;酒店的菜品可以是三毛作品中出现过的或她喜欢的,“沙漠中的饭店”就有不少现成的菜品和菜名,也可以用三毛作品中出现过的其他元素来作为菜名。这样就感觉与三毛有了具体、实际的接触,感受到了三毛的气息,丰富了文化旅游的体验,同时彰显景区特色,避免雷同。

(2)构建名人文化空间,或利用名人文化模拟新的情境以丰富游客的认知。可以根据三毛作品中的

描述,构建空间,如再现三毛和荷西在沙漠中的家。

(三)结合周边资源,开发综合性旅游产品

名人文化旅游资源的开发应注重对各类旅游资源要素进行巧妙的组合和开发。在定海建设“国际花园式人文港城”的大框架下规划景区蓝图,结合周边资源优势,进行产品优化组合。比如,可以和定海其他名人资源整合,形成名人文化之旅;可以挖掘三毛资源中音乐元素与“东海音乐节”进行整合,形成音乐文化之旅;与海鲜美食结合,推出文化+美食之旅;也可主要针对本地游客,与小沙农家林地花果采摘相结合,发展乡村休闲文化旅游等旅游产业。同时,还可将当地的民俗文化、饮食文化、节庆文化等融入到产品的开发之中,提升产品文化含量,实现各产业间的资源共享与市场共享,形成文化、教育、观光、休闲、健康、生态于一体的综合性旅游产品,增加吸引力,提高竞争力。

(四)广泛传播名人资源,营造旅游氛围

多方联动,多元化、多途径宣传定海三毛文化品牌。大力宣传三毛文学,进一步提高知名度,让更多的人知道三毛,喜欢三毛;继续做好“三毛散文奖”评选、三毛系列活动的宣传、报道工作,扩大影响,提升定海知名度。与各旅行社合作,推出三毛文化旅游路线,通过旅行社进行宣传促销。在普陀山、朱家尖等旅游胜地设置广告牌、电子宣传屏幕。在市内公共汽车车身上、公交站点广告牌上等处,喷绘三毛旅游资源图片和相关活动信息。在银行卡的背面、企业产品包装、传统食品包装上等处,适宜地配上三毛旅游资源的图片。拍摄三毛宣传片,在公交车、轮船、大巴、电影院(电影播放前)等处反复播放。借助网络力量,与一些点击量比较大的公众号合作,推出三毛系列宣传文章。

尝试寻找三毛旅游形象大使。可以通过公开的社会活动评选出与三毛形象相似的、能体现三毛文化特色的有一定社会影响力的知名人士或影视歌星等担任旅游形象大使,并邀请其踩线宣传,同时请新闻记者采访。提高游客满意度,利用口碑宣传,实现良性循环。

(五)充分利用三毛影响,吸引国际游客

名人文化具有寻根旅游价值。不同于国内同时代的多数作家,三毛有很高的国际知名度。三毛成长在台湾、曾“万水千山走遍”、婚后曾居住西属撒哈拉等,影响范围比较广;三毛作品曾多次被翻译成英语、西班牙语等15国文字出版,粉丝遍布世界各地。三毛文化旅游开发要利用三毛的知名度和影响力,提升定海的国际知名度,进而吸引国际游客来定海寻求文化之源。

要把名人文化资源转化为旅游资源,并不是一项简单的工作,需要群策群力,需要用心坚守,尤其是政府应引起足够重视,要加大财力投入,组织专家深入研究挖掘名人文化资源内涵,组建营销策划团队,同时积极招商引资。

定海文化旅游市场的潜力很大,希望定海在发展文化旅游的过程中,将精力投放在文化内涵、文化精髓的挖掘上,深入探究真正适合文化旅游的营销方式,从而能够使定海文化旅游更全面、更具体地服务社会,丰富人们的精神生活,最终推动定海旅游业的全面发展。

参考文献:

- [1] 魏苏宁.漳州历史名人文化旅游资源开发研究[J].湖北经济学院学报(人文社会科学),2018(2):43-45.
- [2] 张丹.名人旅游资源的开发策略研究[J].九江学院学报(社会科学版),2016(1):126-128.
- [3] 孙天胜.名人文化在名城旅游中的价值与地位——以徐州东坡文化为例[J].中国名城,2017(9):50-53.
- [4] 张丹.近代名人旅游资源开发研究[D].合肥:安徽大学,2008.
- [5] 钱旭初.作为城市符号与文化资源的绍兴鲁迅纪念馆[J].鲁迅研究月刊,2014(8):55-59.
- [6] 周倩倩.大陆学术界的三毛研究综述[J].南京晓庄学院学报,2012(1):85-91.
- [7] 朱丽萍,肖海燕.基于名人文化的旅游营销模式探究——以泰州为例[J].2012(6):60-61.

舟山市剿灭劣 V 类水公众参与机制研究

戴智明

(浙江国际海运职业技术学院,浙江舟山 316021)

摘要:治水是一项复杂的系统工程,需要全民树立“人人都是治污者”的理念。舟山因为得天独厚的区位优势和环境条件,其剿灭劣 V 类水的实践活动承载着为“中国的明天”提供鲜活样本的重要责任。因此,必须出台政策和措施,建立健全治水的宣传引导机制、监督机制和民众资金培育机制,吸引广大民众投身治水实践,才能有助于舟山海上花园城市建设的达成。

关键词:劣 V 类水;公众参与;机制

中图分类号:TV213.4

文献标志码:A

Study on Public Participation Mechanism of Eliminating Inferior Class V Water in Zhoushan

Dai Zhiming

(Zhejiang International Maritime College, Zhoushan, 316021, China)

Abstract: Water control is a complex system project, which requires all the people to form the concept that "everyone is a pollution controller". Because of the unique location and environmental conditions of Zhoushan, the practice of eliminating inferior V-type water in Zhoushan bears the important responsibility of providing fresh examples for "China's tomorrow". Therefore, policies and measures must be introduced to establish and improve the publicity and guidance mechanism, supervision mechanism and public funds cultivation mechanism for water control, so as to attract the public to participate in water treatment practice and contribute to the construction of Zhoushan marine garden city.

Key words: inferior V water; public participation; mechanism

一、舟山市剿灭劣 V 类水任务艰巨

众所周知,水是生命之源。一定意义上讲,人类的文明史是一部先贤们治水的历史长卷。舟山市作为一座具有深水良港的海岛城市,因其重要的区位优势,近几年屡次成为国家发展战略规划的承接地。然而舟山不仅面临着淡水资源稀缺的窘境,还承受着水环境受到一定污染的压力,致使城市化竞争优势受到

严重挑战,进而制约着已承接的国家发展战略的有效实施与推进。

2017年,浙江省委、省政府在全国率先提出,到2017年底全面剿灭劣 V 类水。所谓劣 V 类水,是指污染程度已超过 V 类水,基本丧失了水的使用功能。目前,浙江省剿灭劣 V 类水的任务依然任重道远,特别是大量的小微水体,是剿劣中难啃的硬骨头。打赢剿

基金项目:2017年舟山市社科联研究项目“舟山市剿灭劣 V 类水公众参与机制研究”。

作者简介:戴智明(1976-),男,江西永新人,讲师。

灭战,是深入推进“五水共治”巩固提升的关键一仗,是把“浙江的今天”建设得更好、为“中国的明天”提供鲜活样本的重要实践。作为因海而建、因海而兴的舟山,因得天独厚的区位优势和环境条件,其一举一动备受外界瞩目。浙江省委省政府对于舟山市的剿灭劣V类水模式寄予厚望,强调舟山市剿灭劣V类水的做法将对全省起着引导和示范作用。因此,舟山有义务有责任在剿灭劣V类水方面做好全省的舟山样本,为美丽浙江建设和舟山海上花园城市建设打下坚实的基础。

二、舟山市剿灭劣V类水亟需全民参与

舟山人均拥有淡水资源量仅为全省平均的四分之一水平,属于严重缺水的海岛城市;此外,舟山市水污染也较为严重。截至2017年4月初,舟山市4247处水体中,共排查出劣V类小微水体426处。这些硬骨头的病灶,往往是“污染在水里,根子在岸上”,亟需举全市之力、集全民之智协同应对,众志成城。剿灭劣V类水实质上是倒逼产业转型,践行绿水青山就是金山银山的理念。俗话说众人拾柴火焰高,剿灭劣V类水是一项复杂的系统工程,需要全民协作与参与,必须建立健全相关的民众参与机制,集中民智,使他们积极投身到治水的宣传、监督、资金培育的全过程中,形成强大合力,推动舟山经济社会又好又快发展。

三、舟山市剿灭劣V类水公众参与机制建构

(一)健全民众宣传引导机制

所谓兵马未动,思想先行。治水是一项系统工程,其成败涉及到每个公民的切身利益和长远利益,因此必须树立“人人都是治污者”的理念。为此,必须要加强舆论宣传力度,宣传剿灭劣V类水的重要意义和科学举措,健全民众宣传引导机制,提高社会公众投身治水的主人翁意识和大局意识,促成公众提高思想认识,体会到剿灭劣V类水的迫在眉睫和责无旁贷,告别陋习并积极做宣传者,形成共建共享的浓厚氛围,实现源头治理。为此,必须做好以下两点:

(1)加强组织领导,对社会团体、群体的自发宣传活动进行科学引导。当前,有不少社会团体和大学生群体自发通过清理河道,加入河小二等护河队伍,以及悬挂条幅、发放海报和宣传画册等形式,为治水摇旗呐喊,贡献力量,收到一定效果。然而,一般来说,这些社会团体和群体的上街宣传发自主体的热忱,具有应景性和主观性,往往不能够持之以恒的坚持,其宣传效果也会有所折扣。因此,必须对群体的自发宣传

进行合理有效的引导,使宣传内容更多样化和贴近老百姓生活,促成绵绵悠长的宣传氛围形成,发挥引导和教化功能。例如,调配安排好各群体宣传的时间,避免出现宣传时冷时热现象,呈现两极化趋势。

(2)多措并举,“线上+线下”宣传模式双线发力。首先,轮训社区工作人员,充分利用好舟山市已有的网格化管理平台,将治水和节水理念传送到每个网格。其次,调动小区物业工作人员的积极性,使其在走门窜户做物业工作时能顺势进行渗透式治水宣传,将治水节水理念传达到千家万户。再次,加大宣传力度,形成良好舆论氛围。鉴于河畔浣衣经常在古典文学中被颂扬,老百姓出于节约水费和方便考量,习惯了在河里洗衣和水库里洗澡,然而这些陋习一定程度上污染了水环境而当事人却不自知。针对这种现象,必须加大宣传力度,不留宣传死角。除在电视、报纸、户外橱窗等传统媒体加强宣传外,还应该紧跟互联网+时代潮流,做强做大专项微信公众号和微博等新媒体,充分发挥新媒体的宣传功能;此外,还应该的人群密集之地如广场舞场地、埠头渡口、车站、公共交通工具、自行车租赁点等地方做好宣传工作。最后,宣传内容和宣传方式应该与时俱进,使之多样化并有针对性,贴近老百姓的需求。例如,可采用喜闻乐见的说唱编曲形式,用本土语言舟山话来呈现使用含磷洗衣粉和在河里洗衣服等的危害,触动大妈大叔等民众内心柔软的部分,促使她们告别陋习,告别图一时便利而污染了水环境的生产方式和生活方式。

(二)完善全民监督机制

监督的目的旨在纠正破坏环境的不正之风,使不优的产业结构布局以及不良的生产方式、生活方式曝光在阳光下,无处可遁。剿灭劣V类水要取得事半功倍的成效,必须唤醒人民群众的有效监督。因此,必须集中民智,充分发挥广大人民群众的监督作用,建立健全长期有效的人民群众监督机制,才能有助于打赢这场剿灭战。

(1)建立各级巡视组,加强对治水的督察。建立各级巡视组,包括官方的和非官方(民间)的巡视组。当前,舟山市已启动了“四加一”的治水督查,即由人大政协巡视组、市委市政府监督组,市县两级治水办以及市级主要成员单位,对剿灭劣V类水工作进行督察,形成高压监督态势,取得了很好的成效。但是现实表明,民间巡视组的监督尚亟待加强。因此,必须出台政策、完善机制,吸引和激励民众积极投身到剿灭劣

V 类水活动的组织层面、运行层面和反馈层面等全过程的监督事务当中,充分发挥人民群众的主动能动性和集体智慧。

(2)设立网络监督平台,实施全民监督。囿于工作时间等原因,很多民众没有能够参与到线下民间巡视组的队伍中,但他们仍然有监督的意愿和兴趣专长;此外,治水这项系统工程也亟需全民监督,害群之马才能够充分得以曝光,治水才能起到事半功倍的成效。因此,可考虑推出 24 小时剿灭劣 V 类水的免费有奖举报热线和网络监督平台,出台激励措施,保护监督者的隐私,使广大民众卸去后顾之忧,广开言路、建言献策,积极投身到剿灭劣 V 类水活动全过程的监督员角色中。例如,舟山市在媒体上设立“剿灭亮相台”,鼓励有奖举报,即时曝光治水红黑榜。这种扬善去恶的监督行为,取得了很好的社会反响。

(三) 出台民众资金培育机制

俗话说钱不是万能,但没有钱万万不能。资金对于治水的重要性毋庸置疑。无论截污纳管,还是污水处理设施设备的购买,还是水源保洁工的工资支出等,都需要有充沛的资金予以保证。因此,除财政预算给予必要的拨款保障外,治水费用需要多方多渠道筹措。因此,必须拓宽渠道,出台相应政策,使广大民众成为积极活跃的资金捐献者和募集人,为治水保驾护航。

俗话说“人之初,性本善”,慈善作为一种道德品格内在于人的心底,从人类走出丛林世界就逐渐形成。曾经,家境拮据的农村祖父辈们经常对上门的乞丐赠以米饭和食物,悯人关爱之情溢于言表。然而这些年,国内捐赠环境持续不容乐观,老百姓腰包越来越鼓,但在慈善方面却愈发爱惜自己的羽毛。归咎原

因,主要是职业乞丐大量出现、“郭美美”事件和网络诈捐门等事情的发生,导致人与人之间、人与慈善机构之间的信任极度下降。这种社会诚信机制的缺失,已经影响到了我国慈善事业的顺利推进。

因此,出台民众资金培育机制必须做好三个方面:一是要建立严格的捐资管理制度,如实记载每一笔善款的来源去向并即时对外详细公布,时刻置身于民众的监督之下;二是要强化资金监管,使资金专款专用,确保每一笔资金都用在刀刃上,不得挪为他用,圆满完成捐资人的治水心愿;三是要出台激励措施,如可以给资金捐献者和募集人授予城市荣誉称号及表彰等,以吸引社会群体和个人“有钱出钱、有力出力”,为治水资金提供支持和坚强保证。

当前,舟山市剿灭劣 V 类水已进入关键时期,老百姓的热情也越发高涨。相信在市委市政府的坚强领导下,凝心聚力,科学施策,一定能够率先在全省全面消除区域劣 V 类水体,取得剿灭战的胜利。

参考文献:

- [1] 张妙毅,范彩彩.关于舟山群岛新区“五水共治”现状的思考——以浙江省岱山县为例[J].管理观察.2017(2).
- [2] 虞伟.五水共治:水环境治理的浙江实践[J].环境保护.2017(Z1).
- [3] 陈杰.统筹推进“五水共治”工作的实践和思考[J].智能城市.2017(3).
- [4] 鲁明川.杭州“五水共治”的生态逻辑及现实启示[J].齐齐哈尔大学学报(哲学社会科学版).2017(6).

非遗项目的民间档案资源征集开发研究

——以舟山《翁洲走书》为例

潘瀚涛¹ 孙峰²

(1.舟山市定海区非遗保护中心,浙江舟山 316000; 2.浙江国际海运职业技术学院,浙江舟山 316021)

摘要:非遗项目的民间文化特性,决定了其历史档案的形态以民间档案为主。文章分析民间档案在非遗传承研究中的意义,提出非遗传承研究中要有意识地、持续性、系统性地征集民间档案,并就非遗传承人家庭档案构建等提出具体建议。

关键词:非遗;民间档案;翁洲走书

中图分类号:G272

文献标志码:A

Research on Collection and Development of Folk Archives Resources of Intangible Cultural Heritage Project ——A Case Study of *Wengzhou Zoushu* in Zhoushan

Pan Hantao¹ Sun Feng²

(1. Intangible Cultural Heritage Protection Center of Dinghai, Zhoushan, 316000, China;
2. Zhejiang International Maritime College, Zhoushan, 316021, China)

Abstract: The folk cultural characteristics of the intangible cultural heritage project determine that the form of its historical archives is mainly folk archives. This paper analyzes the significance of the folk archives in the study of intangible inheritance and puts forward that the folk archives should be collected consciously, continuously and systematically. Some specific suggestions on the construction of family archives of intangible inheritors are made.

Key words: intangible cultural heritage; folk archives; *Wengzhou Zoushu*

非遗项目的历史研究非常重要,不仅有学术研究价值,而且也颇具实践应用价值,历史研究成果对于非遗项目的申报、宣传等直接具有引证作用。因此,各地文化部门、非遗研究机构都十分重视对非遗项目的历史研究,出版的一些非遗项目的图书资料,其中就涉及非遗项目的历史演变与民俗特征研究等,而在非遗研究过程中,需要深入挖掘当地的民间档案资

源。2012年,我们组织编写关于省级非遗项目《翁洲走书》的研究资料,走访了翁洲走书历代传人所在的乡村社区、家庭,采访了《翁洲走书》的表演者、非遗传承人和社区村民,获得了相关艺人的家谱资料、手稿、照片、演出证件、演出合同等各种民间档案,为近代以来翁洲走书这一传统曲艺项目在舟山的诞生、演变过程的研究,填补了许多空白。在实践中,我们发现民间

档案对非遗项目的保护与研究,意义重大!

一、非遗项目与民间档案,两者都具有民间文化的本质特性

(一)民间档案,种类繁多

民间档案,是相对于政府的官方档案而言。一般是指散落于民间的、各种非官方组织(如民间社团、行业组织、民间宗教团体等)和个人、家庭所收藏的历史文献,其蕴含着特定时代、某一区域、群体的社会生活信息,且具有一定的社会历史价值。民间档案一般包括三个类型:

文献资料,如私人信函、日记、笔记、手稿、家谱、照片、各种合同等等。

口传史料,如反映当地民俗文化的曲艺说唱、民间歌谣、民间故事、神话传说、民间谜语谚语等等。

实物史料,如先人留下的碑刻、乐器、证书证件、服装等等。

民间档案,虽然比不上官方档案保管严密、系统化,但是其种类多、数量大、内容及其丰富,具有历史佐证价值、学术研究价值、文艺创作价值、社会记忆价值等多层社会价值功能。

(二)非遗项目与民间档案的民间文化特性

非物质文化遗产项目的历史研究,必须深度挖掘民间档案资源,这是因为无论非遗项目还是民间档案,两者都具有民间文化的本质特性。一些民间档案源于非物质文化遗产,是对非物质文化遗产的真实记录。

非物质文化遗产是被活态传承下来的那部分社会历史现象,而被固化下来的那部分社会历史现象的民间原始记录,就成为“民间档案”的一部分,正是基于这种认识,两者都属于民间文化遗产范畴,这正是非物质文化遗产与民间档案关系的逻辑起点。从逻辑关系层面建立起非物质文化遗产与民间档案的关系,目的在于说明,非物质文化遗产的保护与研究中,应该注意民间档案资源的开发与利用。

1.非遗项目的民间文化特性,决定了其文献资料多数成为民间档案

人类非物质文化遗产的概念表述出来就是:通过群体或个体口头表达的、来自传统而被同一文化社区所采用的、能够代表其文化与社会特性的形式;主要有口头传说、表演艺术、风俗礼仪、工艺技能等。

非物质文化遗产首先具有非物质性、口传身授性的共性特征,其源于民间,是人类不同民族不同社群的民众在历史的长河中自己创造和传承的,它既非单

个人的行为,也非政府指令的行为,而是一种民间自主的行为。

我国非物质文化遗产划分为十大类,即:民间文学、传统音乐、传统舞蹈、传统戏剧、曲艺、杂技与竞技、民间美术、传统手工技艺、传统医药、民俗。大部分属于民间文化范畴,有十分浓郁的民间特征。

非物质文化遗产,根植于民间,在历史长河中往往散落于民间,而不登大雅之堂,其口传身授性,决定了承载非物质文化遗产的那部分文献资料往往不是正式出版物,也没有作为文物、档案被各级博物馆、档案馆收藏。因此非遗传承的许多资料成为民间档案文献散落于非遗传承者、民间收藏者等私人手里,成为民间档案的一部分。

2.非物质文化遗产具有地域性,研究非遗必须挖掘当地的民间档案

非物质文化遗产具有地域性。非物质文化遗产与某个特定地域独特的自然生态环境、生产方式、宗教、信仰以及日常生活习惯、习俗等有关,这些因素从各个方面决定了非遗项目的地域特色。如同样是谜语,由于自然环境、民族、方言等不同,不同区域的谜语有自身独特的形式和内容;走书是在浙东地区流行的一种曲艺形式,在不同区域传播、流行,形成了宁波走书、镇海的蛟川走书、舟山的翁洲走书等不同种类,在表演形式上既有相似性,又有自身的区域特点。走书表演具有区域性,往往在某一地区流行,因此关于其历史研究、相关档案的征集也必然具有地域性,特别需要从当地的民间档案资料中获得,如家谱资料、手抄文献、口述资料等等,由此也说明地方上的非遗研究人员在当地民间档案资料收集工作方面也大有可为。

3.非物质文化遗产具有家族的传承性,研究非遗必须重视构建家族档案

在非遗的传承方式中,家族式的传承是最为传统的方式。文化部非遗司马盛德说:“第一个是家庭式的传承,家庭里可能父亲是金银铜器的工匠,儿子就会在家庭的氛围中,和父亲学习相关的制作工艺,母亲是搞剪纸的民间艺人,那么女儿可能会在母亲的教导下学习。在这种家族式传承的关系里,一个是方便,一个是家族传承的自然性,这个是民间包括非遗传承里面一个很重要的形式。”

翁洲走书的传承,也同样是以家族式的传承为主,翁洲走书的创始人沃小安与沃阿定、沃阿来有宗

亲关系,定海艺人黄次生与黄素芬是父女传承,紫薇艺人侯惠义与侯雅飞也是父女传承等等。这也意味着关于翁洲走书的许多历史资料只能通过家族档案获得。

非遗具有家族传承性,因此对非遗传承人的考证往往可以运用家谱、家族史料。如,一些乡村艺人,人们对他们的称呼往往是小名,而其真实的姓名往往只能根据家谱的记载来确认,还有具体的出生、故去时间,也可以通过家谱里的记载来确定。我们在对翁洲走书代表性人物沃阿来的考证过程中,就是运用六横地区的《沃氏家谱》,确认他原名“沃嗣来”,并根据家谱确认他的生卒时间,并根据家族排行,确认沃阿定(沃绵定)、沃阿来(沃嗣来)之间的辈分关系。

二、民间档案在非物质文化遗产保护与研究中的重要意义

第一,民间档案资源,是非物质文化遗产传承发展的直接证明。

非物质文化遗产,往往起源于民间,很多生产技艺、民间艺术等都是“草根文化”,在旧时代甚至被视作“下九流”之业,当然关于这些非遗项目的活态传承信息,在旧时代往往难以落入官方档案部门的法眼,常常自然散落于民间。

而散落于民间的很多档案资源,由此成为非物质文化遗产传承发展的直接证明,甚至是非遗项目某一历史问题的唯一证明,足以补官方档案之不足。

如,关于翁洲走书的起源,舟山境内的各地史志莫衷一是。多数传说是起源于马岙的地方曲艺形式,其创始人是一名叫“安阿小”的农民,后来传到普陀六横岛,形成六横走书。经过多年传承,这一海岛独特的说唱形式,后来演变为“翁洲走书”。关于安阿小在马岙唱书的年代,舟山各地史志则各有说法。有的说是嘉庆年间,也有说同治年间。而宁波的民间文艺界人士,则认为安阿小是宁波北仑柴桥沃家人,原名沃小安,是因为参加太平军,在攻打定海失败后,流落定海乡间,隐姓埋名,以唱书为生。这一信息最后由北仑乐炳成老先生提供的《庐江沃氏支谱》得到确认。家谱的相关记载,也直接说明走书艺术的发源地在宁波。

《庐江沃氏支谱·补遗》,荣寿堂民国五年版。其涉及沃小安的说明,有如下文字:“……清同治间,小安通长毛,结蠢贼,合伙伤于舟山。安漏网入下九流业,妄入谱名讳,规明不允。妻儿逐紫石,与沃无涉。后成效犹毋质疑。光绪丙午秋月望日,十七世孙同伟谨

记。”

光绪丙午为1906年。这段补遗说明是沃氏十七世孙沃同伟于1906年记述。讲述沃小安随太平天国军攻打定海,“通长毛,结蠢贼,合伙伤于舟山。”失败后,沃小安“漏网入下九流业”,改名“安阿小”,在定海马岙一带演唱走书,以此为业,被沃氏家族认为是“下九流”业,也反映出当时人们封建意识比较浓厚,认为农民起义大逆不道,同时轻视民间艺人,在这种情况下,沃小安被清除出家族,不予“入谱”。这份补遗就是说明沃小安被开除族谱的史实。结合定海马岙安阿小在六横传艺,与沃氏后人沃阿定、沃阿来的师徒传承关系,安阿小与沃氏应该是有家族关系的。

一份家谱,填补了“翁洲走书”历史研究的空白。关于非遗文化,正史的记录往往是有限的,而族谱具有文化、社会、史料价值,可以作为历史研究的有益补充,也更为生动。由此可见,民间家谱是乡村记忆乃至非遗文化研究的宝贵财富。

第二,民间档案中丰富的历史文化信息,是形成非物质文化遗产项目档案库的重要资源。

近年来,各地非遗部门重视非物质文化遗产项目的档案建库工作,用文字、录音、录像、数字化多媒体等手段,对项目的文化表现形式进行真实、完整的记录,《翁洲走书》的传承档案也逐渐完备。但是要追溯《翁洲走书》的历史档案,必须借助家族档案、曲艺协会的档案资料,以此填补其历史上的空白。我们通过走访老艺人,不仅获取了大量口述资料,同时也积累了许多珍贵的历史照片,录音资料、艺人手稿、演出合同、演出证件等文献档案,内容十分丰富。

近年来的非遗传承通过“名师带徒”的方式,在活动实施过程中我们也积累了许多文件、照片、证书等官方性质的档案资料。但是一些资料依旧存在于艺人手中,如学徒学艺过程中的笔记、演出心得、创作的曲本等,这些民间档案需要我们持续关注、注意征集或复制。

三、非遗项目的民间档案资源征集开发的思考

(一)民间档案,需要有意识地征集

散落民间的老家谱存封已久,老墓碑藏之山林,老照片散落家园,这些民间档案实物史料对于当地的老百姓来说,是司空见惯的,往往得不到珍惜与保护,而对于非遗研究人员来说却是可遇而不可求。这里就需要做两方面工作。

其一,非遗项目调查人员,要树立民间档案意识,

熟悉涉及非遗的民间档案的种类,深入城乡社区基层,多方寻找线索,面对采访对象需要有意识地刨根问底,不放弃任何一个蛛丝马迹,有时还要现场考察,从老百姓认为很平常的东西中挖掘出有价值的信息。

我们在采访六横大支村沃家,采访翁洲走书代表性人物沃阿定的孙子,问及他爷爷的墓址,我们踏勘旧墓,发现墓碑上的名字是沃绵定,由此确认沃阿定的真实姓名。

其次,要向群众做好档案知识的普及与宣传,培养群众的民间档案意识,请他们保存好民间档案,积极向非遗研究者、管理部门提供档案信息。

走书在上个世纪曾经在舟山乡村比较流行,有的村民还经过培训和自学,掌握了演唱技能,至今一些农村的老人还会演唱翁洲走书或宁波走书。笔者在2017年暑假,路过某乡镇小公园,听到熟悉的走书旋律和曲调声音,闻声而去,结识了多位年老妇女,她们年轻时有的接受过培训,有的自学演唱走书,并时常在社区表演自编的走书小段,这些自编的作品手稿,还有演出照片等等,都是非常好的民间档案,要动员她们保护好过去的老档案,有意识地建立新的民间档案,“活态化”地记载民间的走书文化活动。

(二)民间档案,需要持续性地征集

非遗传承的民间档案征集,重点对象在于非遗传承人,要持续“跟踪”非遗传承人,定期收集汇总,长期整理积累,做好汇编工作。

非遗部门首先要注意构建非遗传承人的家庭档案,培养非遗传承人的档案意识。对有一定文化素质的传承人,要手把手地开展档案创建培训,如撰写演出日记、拍摄演出照片、录像,整理手稿和实物档案,也可以邀请传承人的亲朋参加,聘请能熟练使用电脑和手机的亲朋好友,担任家庭档案的志愿者,帮助建立家庭档案。

要发挥非遗项目专家指导组的功能,落实一位专家负责传承人档案的持续征集工作,不仅要协助做好传承人的家庭档案构建,而且要定期采访传承人,开展口述资料的整理、历史资料的征集和研究等多项工作。

要建立非遗民间档案征集的长效机制,制订非遗档案征集的相关制度,对积极从事民间档案捐赠、征集、整理的热心人士给予表彰和奖励,

(三)民间档案,需要系统性地征集

一套完备的非遗传承档案需要系统性地收集。不仅要用文字、录音、录像、数字化多媒体等手段,对项目的文化表现形式进行真实、完整的记录,而且要

积极搜集有关实物资料,科学分类、编目,因此需要发挥团队力量,开展区域合作和部门合作,多渠道征集民间档案。

开展校地合作,要充分发挥非遗研究基地的功能,吸纳高校学者参与民间档案的征集研究,鼓励高校教师开展非遗田野调查,收集非遗民间档案,利用深厚的学术背景和学科研究力量,提高民间档案的学术研究质量。

加强区域合作、部门协作,走书艺术的流行主要在浙东沿海地区,因此要加强与宁波等地的文化、档案部门合作,共享档案资源。在民间档案开发过程中,非遗部门、档案部门、博物馆、图书馆要形成部门合作、档案资源共享机制,如通过档案局将省级以上非遗传承人列入名人档案库工程,共同做好档案的征集开发工作。同时,在条件成熟时筹建翁洲走书艺术馆,展出民间档案精品,彰显民间档案的文物价值。

鼓励民间收藏爱好者参与非遗档案的开发与共享,可成立民间档案收藏研究会,引导民间档案收藏者对非遗档案进行关注和研究,借助研究会这个平台,使广大民间收藏爱好者和非遗文化研究人员形成良好互动,有序挖掘、抢救、保护好分布在民间的大量档案文献,培育、引导民间力量参与非遗档案事务,保存好社会记忆。

拓展征集途径,不仅要通过本地收藏爱好者及时捕捉民间档案信息,而且要通过民间收藏市场、收藏品网络交易平台等途径,多渠道地征集非遗民间档案。非遗工作者要经常性地有意识地“游走”于民间收藏市场,浏览收藏品交易网站,善于“淘宝”征购非遗相关的民间档案资料、文献等。

非遗民间档案的征集、保护,是一项持续性、系统性工作,非遗保护和研究人员一定要“咬定青山不放松”的决心,满腔热情、持之以恒地开展,把散落民间的非遗档案抢救出来,保护起来,为社会留下宝贵的非遗财富。

参考文献:

- [1] 贺学君. 关于非物质文化遗产保护的几点理论思考[J]. 江西社会科学, 2005(2).
- [2] 浙江省文化厅, 关于实施省级非物质文化遗产项目“八个一”保护措施的通知(浙文非遗[2013]68号)[Z]. 2013.

舟山海洋非物质文化遗产保护性旅游开发的必要性及可行性研究

程芸燕¹ 王正强²

(1.浙江国际海运职业技术学院,浙江舟山 316021;2.浙江省公安厅警卫局,浙江杭州 310012)

摘要:舟山海洋非物质文化遗产数量丰富且品质较高。随着国家、社会对非物质文化遗产保护重视程度日益增加,舟山海洋非物质文化遗产资源得到了不同程度的保护和开发。结合当前舟山海洋非物质文化遗产旅游开发的实践,从必要性和可行性两方面深入剖析了舟山海洋非物质文化遗产的保护与旅游开发之间的关系,以期为舟山海洋非物质文化遗产保护性旅游开发提供理论与经验借鉴。

关键词:海洋非物质文化遗产;旅游开发;舟山

中图分类号:G122 **文献标志码:**A

Study on Necessity and Feasibility of Protection Tourism Development of Marine Intangible Cultural Heritage in Zhoushan

Cheng Yunyan¹ Wang Zhengqiang²

(1. Zhejiang International Maritime College, Zhoushan, 316021, China;

2. Police and Security Bureau of Zhejiang Provincial Public Security Department, 310012)

Abstract: Marine intangible cultural heritage in Zhoushan is rich and good. As the country and society pay more and more attention to the protection of intangible cultural heritage, the marine intangible cultural heritage resources of Zhoushan have been protected and developed to some extent. Based on the current practice of tourism development of marine intangible cultural heritage in Zhoushan, this paper analyzes the necessity and feasibility of the relationship between the protection of marine intangible cultural heritage in Zhoushan and tourism development in order to provide theoretical and empirical references for the protection tourism development of marine intangible cultural heritage in Zhoushan.

Key words: marine intangible cultural heritage; tourism development; Zhoushan

一、引言

我国大陆东南两面临海,漫长的海岸线为沿海人民的生产生活提供了基础,辛勤的渔民在长期的劳作中孕育了丰富的海洋文化,在历史长河中留下了极其珍贵的海洋非物质文化遗产。随着城市化及新型化建

设快速推进,沿海人民群众对传统的海洋文化生活的依赖性逐渐减弱,海洋非物质文化遗产失去了往日的活力,传承与发展的内在动力日趋不足。同时,经济全球化与世界一体化带来的种种挑战,使得海洋非物质文化遗产生存环境岌岌可危,为数众多的珍贵海洋非

物质文化遗产遭到不可逆转地破坏,甚至濒临消失,海洋非物质文化遗产的保护已迫在眉睫。

海洋非物质文化遗产是我国传统文化遗产的重要组成部分,然而长期以来,人们对海洋文化的认识不足,导致海洋非物质文化遗产相关的研究相对匮乏。大量实践证明,发展旅游业是非物质文化遗产保护的有效途径。随着世界海洋经济的快速发展,旅游开发亦逐步扩散到海洋非物质文化遗产领域,旅游开发与海洋非物质文化遗产的理论研究已成为国家海洋战略发展中的重要课题。

舟山市位于我国东部沿海,是我国唯一一个以群岛建制的地级市,拥有种类丰富、价值较高的海洋非物质文化遗产,在现代文化的冲击下,这些珍贵的遗产同样面临着生存与发展的挑战。“一带一路”国家发展战略的实施和舟山群岛国家级新区的建设使舟山海洋文化的社会影响力与日俱增,为舟山充分挖掘海洋非物质文化遗产资源,推进海洋非遗的保护和开发创造了有利条件。

二、舟山海洋非物质文化遗产保护性旅游开发的必要性

(一)有助于舟山海洋非物质文化遗产的保护

中国文化遗产保护工作历来存在着重陆上轻海洋、重物质文化轻非物质的倾向,致使我国海洋非物质文化遗产的保护成为文化遗产工作中的一项薄弱环节。作为我国海洋非物质文化遗产的重要组成部分,舟山海洋非物质文化遗产种类繁多,具有较高的历史、文化、艺术、审美等价值。然而社会条件的变迁及技术的发展使得这些珍贵的海洋非物质文化遗产由于不再适应社会发展的需要,社会审美的更替也使得舟山海洋非遗中的艺术性逐渐被人们所忽视,再加上舟山海洋文化的承载范围较小,受众面也不大,舟山海洋非物质文化遗产保护面临前所未有的挑战。保护性旅游开发强调在开发中对旅游资源进行保护与发展,已经成为了非物质文化遗产保护的有效途径之一,如云南丽江的纳西东巴文化就是在旅游开发的推动下才得以复兴和传承,从濒临消失到成为丽江的核心文化景观的。保护性旅游开发可以为舟山海洋非物质文化遗产打造一个全新的展示平台,吸引更多人们前往观察和了解,激发人们对舟山海洋非遗的保护意识,为其保护与传播吸纳更多社会力量。同

时,保护性旅游开发还可以提升舟山海洋非物质文化遗产的社会地位与经济地位,在保障其真实性和原生性的基础上,推动其复兴和发展,使舟山海洋非遗保护工作落到实处。

(二)有助于舟山海洋非物质文化遗产的传承与创新

非物质文化遗产是我国劳动人民千百年来的智慧结晶,是历史沉淀下的宝贵财富,具有社会性、无形性、多元性、活态性、传承性等多个特征,舟山海洋非物质文化遗产是我国非物质文化遗产的重要组成部分,同样根植于民间,扎根于民间,其传承与保护同样需要强大的群众基础。然而,舟山海洋非物质文化遗产受限于舟山群岛地形与交通条件,其表现形式因缺乏对外交流仍然较为陈旧,受众较为分散且传承意愿不高,其保护工作的群众基础可谓较为薄弱。保护性旅游开发能够打破舟山海洋非物质文化遗产保护长期脱离社会、漠视社会需求的自我封闭状态,在旅游市场机制的作用下促使舟山海洋非遗关注社会需求,并获得更多的与外界主流文化接触、交流的机会,使舟山海洋非遗最终形成与社会发展相适应的有效机制,创新其表现形式,从而激发其的活力;同时,保护性旅游开发能扩大舟山海洋非遗的文化辐射面,增强舟山海洋非遗传承人和舟山当地群众的文化自信心与文化认同感,充分激发其社会功能,为其保护与传承不断注入新鲜血液,延续海洋非遗的生命力。

(三)为舟山海洋非物质文化遗产保护提供资金支持

由于舟山是一个远离经济中心的海岛型城市,自然地理、人口素质、交通条件等因素限制了其经济发展,同时,这些因素也决定了舟山的发展不能沿袭其他东部沿海地区的传统产业经济结构。世界旅行旅游理事会(WTTC)对我国近5年的旅游产业溢出效应分析,我国旅游业就业带动效应可大1:3.5,旅游业关联产业较多、带动力强且能耗低、污染少等特征已经取得了社会各界的共识,许多经济欠发达地区运用旅游作为经济杠杆,将旅游业融入经济社会发展全局,已获得了较好的经济效益,如云南丽江、广西靖西等,可以说是旅游业带动了这些地区整个经济的流动,平衡了我国东西部地区的经济收入差异。随着旅游业综合效益日渐突出,其对国民经济综合贡献率占

比日益上升,旅游业已经成为了目前我国各地区发展的重点和龙头产业,真正成为了国民经济战略型支柱产业,其经济功能可见一斑。舟山海洋非物质文化遗产资源丰富,海洋文化表现形式独特,发展旅游具有较强优势。通过科学理论的有效指导,进行合理的保护性旅游开发,可促进舟山海洋非物质文化遗产转化为文化资本,吸引人们到舟山休闲、娱乐、消费,感受舟山海洋文化氛围,实现舟山海洋非遗文化资本的经济价值的转化,带动当地经济增长,从而为当地政府获取资金,反哺海洋文化遗产的保护,为地方财政减轻负担,同时,为舟山海洋非遗的传承者们带来一定的经济收入,保障其技艺的有效传承,形成良性循环。

(四)有助于提升舟山海洋非物质文化遗产知名度

我国当前非物质文化遗产保护现实体系中,非物质文化遗产的保护程度与其知名度具有较强的正相关关系,即知名度越高,该非遗保护工作越为完善,故此,非物质文化遗产的知名度的提升对其保护工作具有强大的促进作用。而实践也不断证明,旅游开发能够提升非物质文化遗产知名度,非物质文化遗产能够提高旅游开发的文化品位,旅游开发通过市场价值、市场规律最终能够实现非物质文化遗产保护的目的地,旅游开发就是提升非物质文化遗产知名度、保护非物质文化遗产的重要途径之一。保护性旅游开发能对舟山海洋非物质文化遗产进行深入的挖掘与保护,并在其中不断融入现代元素以传承创新,不断增强海洋文化与时俱进的适应性,弘扬其深刻的文化内涵和思想精华,使游客可以从中领悟海洋非遗的独特文化内涵和魅力,从而自发的进行宣传,达到切实提高舟山海洋非物质文化遗产的知名度的目的。同时,通过保护性旅游开发,可以全方位展示舟山海洋非遗内涵与外延,提高舟山当地群众对舟山海洋非遗的保护积极性,有效提升舟山的文化软实力,从而促进舟山海洋非物质文化遗产旅游产品知名度的提升,推动的美丽新渔村的建设。

三、舟山海洋非物质文化遗产保护性旅游开发的可行性

(一)市场可行性

旅游是一种综合性的消费,其市场状况受到各类影响因素较多,其中,对一个地区旅游业起到决定性的影响因素就是其客源市场。舟山是我国唯一一个

群岛型的地级市,地处我国海岸线沿线中部,长江、钱塘江、甬江三江的入海口,位于我国最大的经济区长江三角经济带。长三角经济带是我国最大的经济技术核心区,经济发展已有相当基础,是中国人均收入水平最高的地区,这赋予了舟山消费能力较高的旅游客源市场。2009年舟山跨海大桥正式启用后,舟山旅游接待人数和旅游收入得到了较快增长,见表1。

表1 舟山2009-2015年旅游接待量及旅游收入统计表

| 年份 | 接待游客量(万人) | 同比增加 | 旅游收入(亿元) | 同比增长 |
|------|-----------|--------|----------|-------|
| 2009 | 1754.93 | 15.6% | 116.52 | 16.1% |
| 2010 | 2139 | 22% | 142.04 | 21.9% |
| 2011 | 2460.53 | 15% | 233.48 | 17% |
| 2012 | 2771.02 | 12.6% | 266.76 | 13.3% |
| 2013 | 3067.47 | 10.7% | 300.12 | 12.5% |
| 2014 | 3398 | 10.8% | 338.4 | 2.8% |
| 2015 | 3876.22 | 14.08% | 552.18 | 15.7% |

(数据来源:舟山市旅游委员会历年工作总结)

从表1可知,近6年来,舟山旅游接待量与旅游收入均以每年超过10%的速度在增长。同时,舟山旅委发布的数据显示,舟山旅游国内客源市场主要在长三角地区,其中44%的游客来源于浙江本省,其次是上海和江苏两地,游客数量分别占总量的16.4%和13%。可见舟山旅游的国内一级客源市场是沪、浙、苏、闽市场,其中上海和福建游客占年游客总量的近1/3。近年来,长三角地区每年出游人数超过两亿人次,占全国的28%,长三角地区大、中城市的居民平均出游率已达到了100%,这些客源市场的出游率与消费水平高于全国平均水平,为舟山发展海洋非物质文化遗产旅游奠定了坚实的客源基础。

(二)资源可行性

旅游行为产生的本质就是旅游者寻求异质文化体验的心理。因此,发展旅游业,资源是基础,吸引力是关键,只有在真实、全面地保存并延续文化遗产的历史信息及全部价值的基础上进行旅游开发活动才是有意义的,开发出的产品才能够满足游客对于体验非物质文化遗产的要求。舟山海洋非物质文化遗产资源丰富,品质较高,多项非物质文化遗产已入选

国家级、省级、市级以及县区级等文化遗产名录,如舟山渔民号子、舟山锣鼓、渔民谢洋节、传统木船制造技艺和观音传说等5项海洋非物质文化遗产已入选国家级非物质文化遗产名录。统计显示,目前舟山海洋非遗已被列入文化遗产保护名录的省级资源有38项,市级资源有67项、县(区)级资源共174项,这些特色鲜明,价值较高的海洋非遗对于旅游开发而言具有天然的资源优势。同时,舟山海洋非物质文化遗产资源与其他产业有着较强的相融性,可以开发出带有舟山地域特色、海洋文化特色的差异化的文化体验项目,这对强调体验性、差异性的现代市场具有很强的旅游吸引力。

(三)政策可行性

舟山群岛新区建设是一项国家型海洋经济战略决策,作为国家级新区,舟山享有国家、浙江省以及市级有多项政策倾斜,为其海洋非物质文化遗产的保护性旅游开发创造了新机遇,提供了有利条件。2012年,党的十八大提出从海洋资源开发、海洋经济发展、海洋科技创新、海洋生态文明建设等多个方面建设“海洋强国”的战略,出台了《关于加快海洋产业发展的决定》、《海洋强国建设规划》、《21世纪国家海洋经济发展战略目标规划纲要》等配套文件,这些文件均明确指出海洋旅游工程是海洋经济建设的重要组成部分,从国家层面为海洋非物质文化遗产资源的开发利用指明了方向;国家“一带一路”战略也为舟山海洋非物质文化遗产的保护性旅游开发提供了政策支持。浙江省为进一步加强非物质文化遗产的保护工作,先后出台了《浙江省非物质文化遗产保护条例》、《2015全省非物质文化遗产保护发展指数指标数据(试行)》、《浙江省非物质文化遗产保护发展“十三五”规划(2016—2020年)》等一系列文件,同时,为进一步推进海洋特色产业发展出台了《浙江海洋经济强省建设规划纲要》、《浙江海洋经济发展“822”行动计划(2013—2017)》等文件,从非物质文化遗产保护和海洋经济发展两个方面出发,为舟山海洋非物质文化遗产保护性旅游开发明确了目标。市级层面上,2014年舟山市制订出台了《关于加强非物质文化遗产生产性保护工作的指导意见》,从宣传推广、挖掘整理、分类引导、政府扶持和调动社会力量等五方面入手,对非物质文化遗产传承和发展提出了要求;舟山旅委编制出台

了《舟山海岛休闲旅游目的地行动计划(2015—2020)》,为舟山海洋非遗旅游发展明确了定位;舟文办[2016]22号《舟山市文化广电新闻出版局关于开展市级及以上非物质文化遗产代表性传承人抢救性记录工作的通知》和舟文办[2016]18号《舟山市文化广电新闻出版局关于加强舟山曲艺保护传承工作的通知》,为舟山海洋非物质文化遗产旅游的资源提出了保护目标,承认了旅游开发对海洋非遗的保护作用,从政策层面,进一步推动了舟山海洋非遗的保护性旅游开发。

(四)技术可行性

“科学技术是第一生产力”,表明了科技对现代社会经济发展的重要作用,科学技术发展对现代旅游发展的推动作用也十分的显著,现代旅游业的产生的根源也在于现代科技的发展,交通工具的改善,促使托马斯库克组织的火车团体旅游成为近代旅游活动的开端。从旅游供给角度看,现代科学技术的发展,使得作为群岛城市的舟山的可进入性不断提高。东海大桥、杭州湾大桥和舟山跨海大桥等一系列大桥公出的建成通车,舟山摆脱了以往只能通过轮渡进入的局面,与长三角地区更为紧密的结合在一起,以329国道为主干线,以县乡道路为支线,以交通码头为节点的舟山陆路交通网络已经形成;航空技术的发展,推动了舟山潜在客源市场的进入性,目前舟山朱家尖机场已开通飞往北京、上海、厦门等十多个地区的航线,国际航线开通也指日可待,航空网络架构基本建成;轮渡技术的成熟,舟山本岛与岱山、嵎泗、东极、普陀等大岛的航线均已通航,本岛和上述大岛与宁波、上海等周边城市航线也已开通,舟山对外的海陆空全方位交通网络已日趋构架完善。科技的日新月异不断提升舟山的可进入性,不断提升为舟山海洋非物质文化遗产保护性旅游开发提供条件。另一方面,科技的进步也为舟山海洋非遗的保护性旅游开发提供了技术性支持。现代媒体制作技术可以将舟山珍贵的海洋非遗,如翁州走书、渔民号子等曲艺艺术制作成多媒体材料,刻录至CD或移动硬盘,将其制作成为旅游纪念品;现代光影技术能将舟山海洋非遗更好的与现代艺术形式结合,产生更好的艺术效果,使其成为舟山海洋非遗旅游核心吸引物之一;VR技术与AI技术可以为舟山海洋非遗旅游提供更加真实的游客体验,丰富其旅游感知,提升其满意度。

从旅游需求来说,现代科学技术的发展使社会劳动生产率大大提升,从而让人们获得了更多的闲暇时间和更多的经济收入,使更多的人愿意出门旅游,而为舟山海洋非遗旅游形成了更大潜在客源市场。

四、结语

勤劳勇敢的舟山渔民在长期征服海洋、生息繁衍的过程中形成了独特的渔家民俗风情,造就了具有当地特色的海洋文化,并在历史的磨砺下留下了众多珍贵的海洋非物质文化遗产,具有较高的历史文化价值与审美艺术价值。保护性旅游开发有助于保护和传承舟山海洋非物质文化遗产,并给予资金

和提升知名度支持,同时,市场、资源、政策及技术等方面均能够支撑舟山海洋非物质文化遗产的保护性旅游开发,因此,对舟山海洋非物质文化遗产进行保护性旅游开发是适应时代发展之举,对于维护我国海洋文化遗产的多样性,具有重要实际价值。

参考文献:

- [1] 朱燕.对舟山旅游业发展的思考[J].漯河职业技术学院学报,2010(3):65-66.
- [2] 段学成.基于市场调查的舟山慢旅游开发研究[J].特区经济,2016(4):121-125.

现代交通运输业发展背景下高校交通类专业转型发展研究

周剑敏 谭狄溪

(浙江国际海运职业技术学院,浙江舟山 316021)

摘要:围绕现代交通运输业发展格局,建设有交通运输行业特色的人才培养体系,是当今高校所面临的重要任务。文章总结并阐述了现代交通运输业所需人才的基本特征、现代交通业所面临的人才困境,提出了旨在指导交通类专业人才培养模式转型的相关建议。

关键词:交通运输业;专业转型;人才培养

中图分类号:G712

文献标志码:A

Research on Transformation and Development of Transportation Specialty in Colleges under Background of Modern Transportation Industry Development

Zhou Jianmin Tan Dixi

(Zhejiang International Maritime College, Zhoushan, 316021, China)

Abstract: It is an important task for colleges and universities to build a personnel training system with characteristics of transportation industry, concerning the development pattern of modern transportation industry. This paper summarizes and expounds the basic characteristics of talents needed by modern transportation industry, points out the dilemma of talents faced by modern transportation industry, and puts forward some relevant suggestions aimed at guiding the transformation of talent cultivation mode in transportation specialty.

Key words: transportation industry; professional transformation; talent cultivation

一、现代交通运输业发展背景

《交通部、教育部关于进一步推进交通职业教育改革与发展的若干意见》中指出:“加快人力资源开发和高技能人才培养,全面提高行业从业人员素质,已成为提高交通行业核心竞争力的紧迫任务”。

《浙江省交通运输厅关于加快发展现代交通职业教育的指导意见》指出要“通过发展现代交通职业

教育,形成与我省交通运输发展格局和水平相适应,具有交通运输行业特色的人才培养体系。通过建设与改革,使我省交通职业教育的结构规模更加合理,专业设置更加适应交通行业需求”。

现代交通运输业在社会发展和国民经济成长过程中起着血脉融通的重要作用。随着国内外经济和技术环境的不断发展变化,我国现代交通运输业正

基金项目:2017年中国教育研究会重点招标课题“现代交通运输业发展背景下交通类学科专业转型发展研究”。

作者简介:周剑敏(1964-),男,浙江金华人,教授。

处于一个转型升级的趋势当中。目前现代交通运输业表现出五个方面的发展趋势,分别是:跨界融合、系统整合、安全环保、智能信息、集约规范,这五个方面也代表了现代交通运输业转型升级的目标,具体阐释如下:

第一,跨界融合。随着新技术和新型商业模式的涌现,现代交通运输业与其他行业产业之间的界限变得更加模糊,跨界融合的趋势更加明显。现代物流业与传统交通运输业相互之间的积极融入与拓展,使得双方的界线愈加模糊;信息技术产业高度渗透至交通运输业,使得传统交通运输业的服务能力大为提升;金融业也与交通运输业产生了融合与创新等。

第二,系统整合。现代交通运输业更加强调从全局系统的高度来优化行业产业,强调综合协调各种运输方式与资源,优化运输结构来给顾客提供系统综合的运输服务解决方案,满足运输市场顾客的多元化需求。

第三,安全环保。现代交通运输业对交通安全、环境方面的要求更高,由过去的后续治理向先导预防为主发展。现代交通运输业把环保交通、绿色交通列为基础性建设要求。

第四,智能信息。现代交通运输业的智能化与信息化程度进一步提升,行业特性由过去的资本密集型行业向知识技术密集型行业演变。现代交通运输业正朝着高新技术的方向发展,交通设施和设备的机械化、智能化程度和自动化程度变得越来越高。

第五,集约规范。现代交通运输业的生产经营越来越专业化,运营模式表现出愈加集约化,而面向全体客户的服务质量越来越规范化,整个交通运输业的经营管理水平要求也更高。

无论是基于顺应外部环境发展趋势外在压力,还是基于现代交通运输业自身的内在发展驱动力,都迫切地要求整个交通运输行业必须加快转型与升级的节奏,而这个转型升级当然离不开大批的能够适应当

前交通运输业发展所需要的高端复合型的技术技能型专业人才培养和管理人才的培养和加入。然而,传统交通类专业所培养的人才在跨专业融合、全局系统思维观、安全环保意识、智能信息技术能力及运营管理能力等方面都远远不能满足现代交通运输业转型升级的需要。

二、现代交通业所面临的人才需求问题

我国传统运输业中,存在着人力资源结构一定的不合理性。首先是因为行业运作过程大部分需要的是粗劳动力,高等学历人员不愿进入基层,使得整个行业具有高等学历水平的人员比例相对较小。其次是从业人员所具备的知识结构不尽合理,传统的点到点的简单运输模式无须具有现代物流知识的专业人才加入,更不用说具备基本的经营和客户管理、信息处理及市场营销方面的人才参与,而具备这些专业领域的高级复合型管理人才更是严重匮乏。再则是行业内从业的技术人员和管理人员的知识还停留在落后老化的知识层面,未得到及时的更新与充实。交通行业内绝大多数的员工,甚至包括大部分的中高层管理经营者,对现代物流理论和现代企业的经营管理知识等理解不多,对物流配送增值服务和全供应链物流服务理念等了解很少,只满足于提供单一的功能服务。

随着电子商务、人工智能的迅猛发展,电商物流与智慧交通等与现代经济发展密切相关的领域也迅速占据高地,传统运输业向现代服务业转型成为必然的趋势。由于教育的滞后性,导致多数院校还停留在传统的体系模式下开展人才培养工作。据中国物流与采购联合会统计,2016年我国物流岗位(各行业中从事物流活动的人员)从业人数超过5000万,占全国就业人数的6.5%,交通运输与物流人才需求占就业行业分布比例达28%,如图1所示。随着现代物流业越来越重视成本的控制和效率的提高,传统运输业的人力资源需求方向和企业管理模式正在发生着变化。

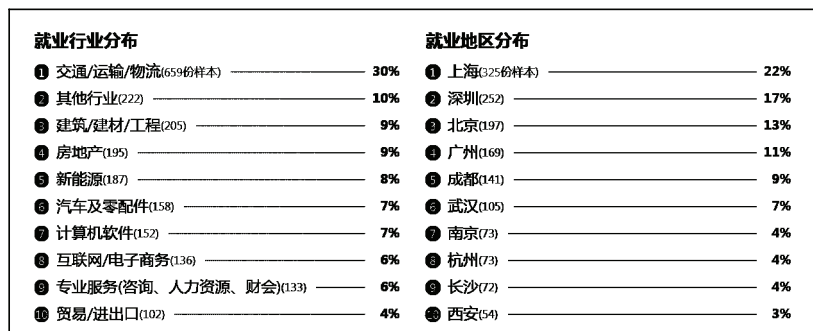


图1 就业行业分布示意表(根据2018年职友集公司点评网调研数据)

在物流企业的智能化管理方面,一些运输企业正在对传统的粗放管理模式作出改变。由于这些企业采用甩挂式的运输模式,营业网点和运营线路不断增加,因此需要更先进的管理人才,来实现对整个物流的全过程精细和有效管理。

由于目前高速发展的智能化物流对人才的急迫需求导致一些企业在引进人才时不再对工作经验做出严格限定,甚至有企业表示愿意收购或自办高等学校的相关专业,用于储备人才和专用人才的培养。可见企业为了自身发展的需要,已经把目光聚焦在培养适应企业未来发展需求的人才上来了。

三、开展交通类专业转型发展研究的目的和意义

交通类专业作为应用型工科类型的专业,具有显著的行业特色,其生命力也体现为能否促进行业产业的发展,是否能给行业产业的转型升级提供最有效的服务支持能力。

通过广泛的现状调研和相关统计及文献的研究发现,目前的交通类专业的建设现状远远不能满足现代交通运输业发展的需要,尤其是不能满足前述交通运输业转型升级五个方面的目标的需要。在新工业经济转型升级和社会大发展的背景下,人才的供给是产业顺利转型升级的关键因素,而高校作为这一重要要素的关键供给方,怎样开展专业转型发展研究,促进专业与产业之间的对接,成为亟待解决的课题。

在互联网与信息技术的高度融入后,现代交通运输业的边界已被完全打破,现代交通运输业的人才需求结构发生了深刻的变化,交通运输人才的能力要求从传统意义的交通运输管理向信息化、智能化等多学科复合型人才需求转变。而高校既有的专业还是以学科为导向,专业结构基本没变,专业及学科之间的藩篱还未打破,所培养出来的学生,不能迅速适应社会的需求。

所以有必要在现有的高校人才工作中,进一步研究人才培养模式,专业建设途径和方法,以求对交通运输业发展的趋势做出有效的响应。

四、交通类专业转型发展的建议

(一)交通类专业结构优化调整

近两年来,以物流为主要专业的应用型高校毕业生的需求趋旺,很多物流企业纷纷进高校招聘,甚至达到数量不限的程度,而另一方面,以水运为主的航运类专业却出现招生和就业的滞缓现象。

这一方面说明在国内,以电商为主的新型商业模式,催生了电商物流业的蓬勃发展,以电商为主体的物流运输、物流仓储等流通服务业越来越兴盛,大大带动了相关行业的人才需求,同时,随着交通条件的不断改善,原本维系沿海商品运输的近海航运业却逐步被陆路及航空运输能力所取代,原本低成本的近海水运因不能满足现代商品配送时效需求而逐步走弱,如图2所示。

| 排名 | 专业名称 | 门类 | 就业指数 |
|----|-----------|-------|-------|
| 1 | 交通工程 | 交通运输类 | 29325 |
| 2 | 交通运输 | 交通运输类 | 2412 |
| 3 | 轮机工程 | 交通运输类 | 591 |
| 4 | 飞行技术 | 交通运输类 | 42 |
| 5 | 航海技术 | 交通运输类 | 35 |
| 6 | 船舶电子电气工程 | 交通运输类 | 25 |
| 7 | 交通设备与控制工程 | 交通运输类 | 8 |
| 8 | 救助与打捞工程 | 交通运输类 | |

图2 交通运输类就业排名表(根据2018年职友集公司点评网调研数据)

教育部[2004]1号文件指出:紧密结合地方经济和社会发展需求,科学合理地调整和设置专业。专业设置是社会需求与高等职业教育教学工作紧密结合的纽带,是学校教学工作主动、灵活适应社会需求的关键环节“,要求”高等职业院校在调整和设置专业时,要认真开展市场调研,准确把握市场对各类人才

的需求情况,根据学校的办学条件有针对性地调整和设置专业。”

就业为导向一直是职业类院校的办学指导方针,交通运输业的基层单位的人才需求绝大多数是本科以下的应用技能型人才,如图3所示。

因此,高职类院校及应用型本科的相关专业,应

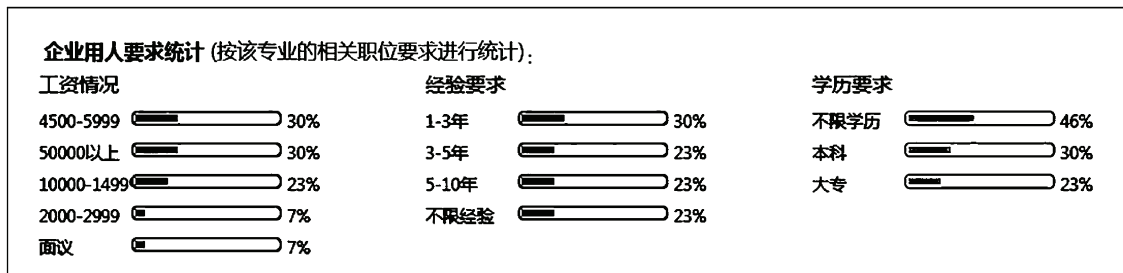


图3 交通运输业企业用人要求统计表(根据2018年职友集公司点评网统计数据)

紧跟社会发展的需要,做出合理的调整,以更好地满足行业转型的需要。

(二)对于交通类专业的课程和实训体系进行优化和调整

为社会培养适用人才,就要深化学校和政府、企业的合作,把“校企合作、产学研”作为培养适用人才的主要途径,邀请交通行业企业专家骨干参与学校相关实践平台的课程体系设计、专业课程开发和课堂教学内容的改革活动,探索专业与职业、专业群与产业链紧密对接的课程体系,现阶段应试点做好基于现代学徒制的综合性人才培养实训体系建设,探索政府、行业、企业深度合作的人才培养新机制,探索“现代学徒制”在交通类专业中实施和推广的体制机制,进行学校和企业深度联合,实现合作办学、合作育人、合作就业、合作发展,从而增强学校与交通运输行业在经济建设和社会发展等方面的关联度和协调度。学校应组建由行业专家广泛参与的教学委员会和专业建设指导委员会,引导课程体系建设贴合全行业未来发展的需要。

(三)应在航海类院校相关专业中试点“双证书”制度,探索实施可行性和模式

交通运输部、教育部推出《关于在职业院校交通运输类专业推行“双证书”制度的实施意见》。要求“创新人才培养模式,完善职业资格制度,不断提升职业院校学生的职业素养和实践能力,为加快发展现代交通运输业提供人才保障和智力支持”。但目前航海类专业职务考证制度中,国家海事局是唯一的考证与

颁证合法机构。因考证制度模式的限制,在航海类院校中实行双证制有一定的困难,为确保水上运输业专业转型的发展需要,适应水上交通行业人才需求的发展趋势,双证书制度的运行是面临困境的水上专业转型发展的重要途径。

双证书制度的实施,需要原来的职业资格证书的发放管理机构与职业院校合作,管理机构对职业院校的代发证资格进行审核和持续的有效性。检查,并把证书的考核、发放权限下放到相关院校。这一方面促进交通类院校真正将技能技术型人才培养与交通行业的需求紧密结合在一起,使院校的相关专业建设与职业能力培养的需求高度吻合;另一方面也使得专业院校在人才培养和职业能力鉴定等复合型职能上实现了转型,为社会和行业作出更多贡献。

参考文献:

- [1] 王振辉,张莹. 基于行业发展的我国交通类院校本科专业结构调整研究.[N]. 2009年中国教育经济学会年会征集论文,1-16.
- [2] 刘英英. 转型下交通运输专业人才培养目标定位[J]. 现代交际,2016(4):243.
- [3] 徐鹏奎. 高等学校学科专业建设与结构调整的实践及探索[J]. 科技管理研究,2009(12):210-213.
- [4] 吕同舟. 变革与转型:交通与物流融合发展[J]. 中国远洋海运,2018(7):36-38.
- [5] 温旭丽,过秀成. 新形势下交通工程专业应用型教育转型研究[J]. 理论研究,2014(8):66-67.

高职院校学生会项目化管理可行性研究

管建民

(浙江国际海运职业技术学院,浙江舟山 316021)

摘要:高职院校学生会在日常运作过程中存在创新力不强,团队意识差等特点,学生会引入项目化管理,可以有效破除部门管理的隔阂,发挥学生特长与创新力,强化团队合作,提升活动的成效。

关键词:项目化;学生会;管理

中图分类号:G445.7

文献标志码:A

Feasibility Research on Project Management of Student Union in Colleges

Guan Jianmin

(Zhejiang International Maritime College, Zhoushan, 316021, China)

Abstract: College Student Union has the characteristics of low innovation and poor team consciousness in the daily operation process. Project management of student union can break the barrier of department management effectively, give full play to students' strong points and creativity, strengthen team cooperation and enhance the effectiveness of activities.

Key words: projectization; student union; management

高校学生会是高等学校学生工作的重要组成部分,是学校与学生之间联系的纽带,为大学生提供了能力展示的平台,也是大学生自我管理的重要载体。与本科层次学生相比,高职院校的学生层次上不占优势,存在工作经验不足、创新力弱、团队合作意识差等学生群体固有的问题,但也有执行力强、有耐心、肯吃苦等特点。高职院校学生会工作容易受到学生这些特点的影响,产生一些诸如主动性不强、工作缺乏延续性等问题。实践证明,简单照搬本科院校学生会运作模式无法有效解决这些问题。因此,如何有效整合学生会资源,转变学生会工作模式,成为高职学生会工作能否顺利运行的关键问题,也将进一步影响高职

学生管理和思想教育工作的实施。

一、高职院校学生会组织管理存在的问题

(一)学生会机构行政化

机构设置模仿高校行政管理体系,缺乏符合学生自身特点的组织形式,造成学生会组织一个突出的问题,即某些职能部门间职责不明,分工不平衡,致使学生会资源不能得到合理的配置。如团委组织部与学生会办公室部门职能重叠;又如,文艺部承担文艺晚会的工作职能,但单凭一个部门,无论如何无法完成一台晚会;再如纪律检查工作中的课前迟到检查工作,如果单单由学生会中一个部门承担,那么以下三种违纪类型便无法即时记录,第一类是仍在寝室睡觉

旷课的学生、第二类是超过检查时间段迟到的学生以及第三类通过其他非检查路径进入教室的学生,往往造成检查结果不尽人意。

(二)学生会缺乏自主能力

学生会组织运行是自上而下的模式,对学校的学生管理教师依赖性较大,学生会成员参与活动缺乏自主性,工作缺乏主动性。各类学生活动的目标不明确,发展方向也不明确,往往是等着老师布置任务,这样就很容易造成有任务时繁忙,如运动会、迎新年、欢送毕业生等重要活动节点,学生会全员动员,有课没课都要上,干部干事一齐上,造成多头管理,你一言我一句,不但影响工作效率,更会造成部门矛盾。而无任务时则存在“打酱油”的情形,甚至占用很多正常课业时间。

(三)学生会存在部门隔阂

学生会部门间缺乏科学、有效的联动机制,缺少团队协作合作精神。各部门间存在现实的隔阂,各部门干事只服务“自己”部门,极少去其他部门“串门”,无法实现人才的主动流动,更无法发挥学生的综合能力,一定程度上造成学生会人才的浪费。或以部门间小团体的形式,先把好处给“自家人”,余下的分给“别家人”,阻碍正常信息的流转,造成工作的被动与公平的缺失。

(四)学生会存在沟通壁垒

由部门隔阂产生的沟通壁垒无法避免,这种壁垒不单单存在于学生会各部门中,更存在于校院两级学生会以及院学生会与各班班委的沟通中。学生们无法认清从属关系、平行关系的区别,这就必定造成信息渠道不畅通的问题,如学生会中设立学习部,班级里也存在学习委员,本应是有密切联系的两者,却基本无实际联系,这也从侧面加大了二级学院、学校教务处等相关部门的工作量和难度,学生会在学校与学生、学生与学生之间沟通桥梁的作用无法体现。

(五)学生会缺乏经费支持

学校在学生会中投入的经费普遍不足,也制约着学生会的发展。客观上,也体现了学校对于学生会的重视程度。因此,学生会组织的活动有时陷入活动重叠、层次不高,学生参与热情低的窘境。如何有效配置有限的资源,将学生会活动经费用在刀刃上,提升学生会活动质量是亟待解决的问题。

综上所述,高职院校学生会存在的种种问题由来已久,既有学生本身固有的性格特点的主观原因,也

有各方面对学生会重视程度的客观因素。随着高职院校校园文化建设的深入,高职院校逐渐认识到学生会这个组织在学生管理与学生活动的重要性,高职院校学生会需要建立有效的管理模式来适应时代发展的需求。

二、“项目化”理念在高校学生工作中的应用

“项目化”管理作为新兴的管理学理论,与高职院校“工学结合”的教育理念十分契合,在高职院校各项工作中逐渐得到运用,特别是在教育教学管理、学生工作管理、学生社团管理等方面,如青岛职业技术学院旅游管理专业群开发了以“项目”为主导的课程体系,实施“项目化”教学模式,极大地调动了学生的学习兴趣、增加了自主学习的能力、强化了团队意识,毕业生,得到了用人单位的充分认可。又如苏州农业职业技术学院将“项目化”实践于学生工作中,给予学生更多展示个性和激发创造性的空间,在科技创新、社会实践、创业就业、校园文化建设等学生工作的具体活动中,鼓励学生根据各类教育活动主题,创新立项,组建项目团队,充分发挥学生自我管理、自主学习、勇于创新的特点,为学生搭建发挥个性和创造性的平台。在学生社团“项目化”管理方面,广西民族大学从学生社团在管理体制、激励机制、保障条件等方面存在的问题入手,将社团活动项目化,激活社团的能动性,赋予了学生社团巨大的生机和活力,推动大学生素质教育的发展。

项目化管理的基本原则是以具体的项目带动资源的整合,使各种资源得到优化配置、发挥团队协作及个人的创造力。高职院校学生会工作与项目化管理两者之间存在契合点,把项目管理应用到学生会管理工作中,可有效地整合学生会工作资源,具有很好的基础、条件以及可操作性。通过设置具体的、广泛的学生活动项目达到提高学生工作效率,拓展学生多方面素质。能够使学生转变为了学生活动真正的主体、从被动变为主动,达到了锻炼学生、培养能力,促进学生综合素质发展的目的。

三、项目化管理模式契合学生会组织管理

(一)学生会活动类型契合项目化管理

学生会活动多以互不关联的项目为主,如开学季的迎新生活活动,即可分化成若干小项目,迎接组、报到办理组、寝室安排组等,十分符合项目化管理的特点。那么不管是校院指定的任务,还是学生根据自身的需要,自行提出的活动申请,都可采用学生活动申报立

项,条件允许的情况下,甚至可以采用招标竞标的工作模式,选取最优最强的项目小组。不仅顺应高等教育社会化的特点,还能强化学生的竞争意识,建立良好的竞争机制。

(二)学生会组织模式契合项目化管理

学生会组织模式,符合项目化管理特点,项目化管理在不打破学生会原有机构设置的基础上,为学生提供参与不同活动的机会,有利于提高学生的积极性。同时也能够解决部门职能不平衡的问题,当然这也要根据实际情况综合考虑各个职能部门的关系,比如任何一项学生活动都和宣传、后勤等方面分不开的。因此,成立项目团队前要充分考虑与其他学生会部门的关系,吸收各部门的人,成立跨部门的团队。

(三)高职学生特点契合项目化管理

项目化管理有利于发挥学生特点,发掘学生潜力。曾经谁去做,谁会做,谁适合做,这些问题困扰着学生管理部门的教师,通过项目化管理的实施,根据学生特点组成项目小组,那么问题就变为了如何引导学生运用能力,如何给予学生强有力的支持,如何配合学生进行创新。采用灵活化运作的方法,放开部门和团体之间的束缚,更大程度地发挥项目承办学生及团体的积极性和创造力,同时,也使得一些条件不足的学生和团体也有机会施展才华。此外,除了资源分配工作的分解,更重要的是要落实到具体个人,要保障团队的充分协作,以保证项目实施的效果。

(四)项目化管理利于激发学生主动性

项目化管理有助于学生对于学校活动观念的转变,项目化实施前后,学生从知道学校有这么几件事儿变为学校有这么几件事儿的需要去做。学校活动学生参与率低的原因在于学生认为这些活动是学校的事儿,与己无关。学校活动项目化管理让学生们知道学校有哪些事情是与他们息息相关,并且这些事情是需要依靠他们的力量去完成。学生的主人翁精神也因此油然而生。

(五)项目化管理利于发挥学生能动性

传统的自上而下的目标传递系统,在指令传达方面有其优势,但不能发挥学生的工作主动性和积极性。项目制可有效避开这个弊端,通过“计划—实施—总结”的流程,使学生在指令下达前便已做好准备,此种项目适合证书类考试等有固定时间节点的活动。这要求负责项目的部门对于计划要缜密、实施过程中有调整、总结要全面。通过项目化管理的实施,涉及

学生会管理的教师也可“退居二线”,将活动主动权交与学生,发挥学生的能动性。

学生会的工作主要是由一个一个的活动组成,每一个活动都有它完整的生命周期,就如同项目的生命周期一样,最后经过适当的途径将结果进行公示,或者直接进行展示。学生会工作项目化管理就是把学生会的工作具体活动视为日常管理、社会实践、校园文化等大项目,对学生会涉及的工作进行分类、设计,项目化,在学年或学期初期发布立项指南,申报、组建团队,中期由项目团队进行项目运作、检查、实行,并在学年或学期末进行结题验收、总结评比等程序,建立项目规划、项目实施以及项目考核评估的完整体系,形成“项目—品牌—事业”的发展模式。项目化管理模式主要有市场化、规范化、灵活化、广泛化等特点,其与高校学生会工作的契合度很高。

四、推进高职院校学生会项目化管理的思考

高职院校学生会项目化管理,在推进过程还有许多需要完善的方面,需要不断思考、探索、总结。

其一,要做好学生会项目化管理工作,除了确立学生在活动中的主体地位外,应成立学生会项目化管理教师团队,扩大项目制指导教师的来源,如专职辅导员、专任教师等均可,主管教师应转换角色,转变工作职能,由管理者向监督者,由主导者向引导者转变。教师在项目化运作过程中起到一个润滑剂的作用,他们所具有专业知识以及沟通技巧是学生所欠缺的,使得学生与学校之间顺畅沟通,学生与学生之间打破壁垒。

其二,要做好学生会项目化管理工作,需转变传统组织管理模式,强调过程管理在工作中的作用。首先,应注重项目前期规划、收集资料、运行分析和策划。其次,学生招募和任务分配应科学,符合学生的能力和专业,并且做好事先的培训。再次,根据项目具有阶段性的特点,分阶段总结,并根据实际情况,规划下一步工作。过程管理对学生会项目化管理的作用是多方面的,有利于整个项目的整合和优化。

其三,要做好学生会项目化管理工作,应建立容错机制,学生由于专业能力和经验的缺失,在项目化工作进行中,各种问题难以避免。因此,合理的容错机制就将由此产生问题及造成的结果及时化解。容错机制由评估机制和处理机制组成,要把评估工作作为重要工作来做。做好评价工作,不仅公正评估了本次活动,也为下一次活动开展提供了有益的借鉴。

其四,要做好学生会项目化管理工作,应保障经

费投入,明确激励机制。相关职能部门通过加强统筹、规划和管理,保障对学生会项目化管理的经费投入。应探索建立有利于项目化管理的激励机制,调动教师的主动性和参与性,激活学生自主性和创造性。

社会大环境进步和教育发展的要求使得高职学生会工作必须不断拓展新思路,不断提高学生会的工作效率。通过项目化管理模式在学生会组织工作中推行,使得学生会非规范的组织行为得到淡化,通过灵活多变的项目制活动的实施,引入竞争机制,激活学生的能动性。在实施的过程中,培养学生独立、仔细、勤于思索的能力,强化学生的自我管理、团队合作以及创新能力,给学生创造更多发挥特长和个性的机会,以推动高职院校学生综合素质的提升。

参考文献:

- [1] 张超,杨军丽,李洪霞. 高校学生活动的项目管理模式研究[J]. 边疆经济与文化,2010(4):192-193.
- [2] 陈明森,蔡立强. 项目化管理在高校学生会工作中的应用[J]. 法制与社会,2008(9):265.
- [3] 梁一灵,胡志洪. 项目化管理在高校学生组织管理中的运用研究[J]. 高等教育,2011(8):41.
- [4] 戴培培,陈迪辉,薛荣荣. 项目化管理在高职院校学生工作中的实践与思考—以苏州农业职业技术学院为例[J]. 教育管理,2011(12):183-184.
- [5] 张永民,孙晓璿. 高职院校学生社团活动项目化管理的SWOT分析[J]. 职业教育,2011(1):115.

全面依法治国背景下大学生法治思维培育路径研究

吴海霞

(浙江国际海运职业技术学院, 浙江舟山 316021)

摘要:党的十九大报告提出:坚定不移走中国特色社会主义法治道路,完善以宪法为核心的中国特色社会主义法律体系,建设中国特色社会主义法治体系,建设社会主义法治国家。大学生作为社会主义事业的未来建设者和接班人,具备法治思维是全面依法治国的需要。本文从大学生法治思维培育的四个价值维度分析,针对大学生法治思维培养存在的问题,提出全面依法治国背景下大学生法治思维培育的对策。

关键词:依法治国;法治思维;路径

中图分类号:G415 **文献标志码:**A

Research on Cultivating College Students' Rule of Law Thinking under Background of Ruling the Country by Law

Wu Haixia

(Zhejiang International Maritime College, Zhoushan, 316021, China)

Abstract: The report of the 19th National Congress of the Communist Party of China puts forward that we should unswervingly take the road of socialist rule of law with Chinese characteristics, improve the legal system of socialism with Chinese characteristics centered on the Constitution, build a socialist rule of law system with Chinese characteristics, and build a socialist country ruled by law. As the future builder and successor of the socialism, it is necessary for college students to have rule of law thinking. Based on the analysis of the four value dimensions of the cultivation of college students' legal rule of law thinking, this paper puts forward some countermeasures for the cultivation of college students' legal rule of law thinking under the background of ruling the country by law.

Key words: ruling the country by law; rule of law thinking; path

一、大学生法治思维培育的四个价值维度分析

(1)从国家的维度看:是推进全面依法治国的需要。全面推进依法治国离不开全体国民法治思维的培育,而当代大学生作为这一特殊的群体,他们的法治素养的水平在一定程度上代表一个国家未来法治化的进程,大学生法治思维的培育是衡量一个国家全面依法治国的重要指标。当前大学生这一群体不仅

人数较多,有着较高的文化素养,接受能力和领悟能力也比较强,在日常的学习和生活中能规范自己的一言一行,因此在依法治国的实践中更容易引导其法治思维的培育,提高他们的法治素养,有利于依法治国方针政策的宣传,有利于全面依法治国贯彻实施。

(2)从社会的维度看:是推动形成积极向上的社会主流意识形态的需要。随着社会经济的发展以及

事件传播方式的变化,当社会中发生法律事件或一些敏感的政治事件时,广大的社会群体尤其是大学生群体,能够运用法治的眼光和思维去辨别事件的真伪,形成正确价值判断与认知,引导社会舆论向积极的、正确的方向发展,从而推动形成积极向上的社会主流意识形态,有利于和谐社会的构建。

(3)从个人的维度看:是健全大学生人格的需要。法治社会中,每个“社会人”从某种意义上来说都是“法律人”,具备法治人格,只有养成法治思维,提升自己的法治素养,才能融入到法治社会中去。从调查问卷中发现:绝大多数大学生是具备一定的法律基础常识和处理法律问题的能力,但是由于受到社会阅历以及法律专业知识的局限,在面临处理一些复杂的法律事件时有可能会犯错。因此,大学生法治思维的培育就显得尤为重要。而对大学生法治人格的培育,要从大学生的法治知识的认知,大学生法治情感的熏陶,大学生法治意志的确立等方面下功夫,逐步形成大学生的法治人格,使其具备参与法治社会建设的基本法律要素。

(4)从发展的维度看:是践行社会主义核心价值观,实现中国梦的需要。法治作为社会主义核心价值观的重要组成部分,大学生是践行社会主义核心价值观的重要力量,在价值多元化的现代社会,面对纷繁复杂的社会问题,依靠社会舆论、传统习俗和内心信念的道德约束作用显得十分脆弱,只有依靠强大的法治外在强制作用才能使得社会主义核心价值观顺利践行。而中国梦的实现也离不开法治建设,走法治路,实行依法治国,是实现中国梦的必经途径,从某种意义上说,法治中国是实现中国梦的保障,也是中国梦的核心内容之一。通过对大学生的法治思维培育,让其在面临一些复杂的社会问题时能运用理性的法律的思维来解决,避免违法犯罪行为的发生,有利于和谐社会的构建,加快中国梦实现脚步。

二、全面依法治国背景下大学生法治思维培育的现状分析

通过对舟山高校的调查来看,当前大学生的法治思维培育初见成效,大部分学生能认识到法治的重要性,对法律常识有一定程度的了解,有一定程度的法治实际运用能力。总体来说,大学生的法治素养在逐年提高,大学生已经成为社会中遵纪守法的群体,推动了法治社会的建设。当然,大学生的法治思维培育也存在一些不足,法治认知水平不高,部分学生由于

受教学条件的限制,难以对法律进行专业的学习,造成大学生法律认知水平低。法治意识淡薄,缺乏法治信仰。绝大多数大学生法律意识已经初步形成,但法律运用能力很弱。当遇到社会问题时,意识到需要通过法律的手段来解决,但涉及到如何运用的问题时,往往表现出迷惘。

(1)大学生法治思维培育的自我意识不强。在目前高校教学体系当中,除了法学专业的学生和部分对法律感兴趣的学生之外,绝大多数大学生学习法律知识只是用于应付考试,有些学生由于专业培养的导向,会更加忽视法律基础知识的学习。法律基础知识的缺乏导致一部分学生遇到实际法律问题无法妥善的解决。而法治思维的养成需要一个人思想上主动学习法律,行动上服从法律遵守法律,在法治实践中去感悟和体会。法治思维的缺乏将直接导致一部分学生在实践中忽视法律规则和原则,甚至利用法律漏洞来获得利益最大化,知法犯法。如上海复旦大学林森浩案件,案件的作案者和受害者均为上海复旦大学的研究生,林森浩学业优秀,但却缺乏法律意识,因日常的琐事处理不当,导致了惨剧的发生,给双方家庭留下的只有悲痛与伤心。

(2)高校培育大学生法治思维的意识不强。法治思维方式的养成必然要经过长期的熏陶教育和潜移默化才能逐步树立起来。法治思维的培育需要多方合力、共同推进,是一个系统工程。然而,目前高校对大学生法治思维的培养方式存在课程设置单一,课堂教学效果欠佳,教学中学校主要通过思想政治理论课对学生进行法治思维培养。主要依靠《思想道德修养与法律基础》课进行,但该课程内容比例失衡,偏重思想道德修养部分,法律方面的内容较少且内容比较抽象,缺乏对学生法治理念和法治思维的培养;部分高校师资力量不足,教师专业结构不合理,主要表现为大班授课,有部分教师根本不具备法律专业基础,教学方式主要以老师讲学生听的模式为主,缺少有针对性的法治课外实践活动。部分学生本来就对基础课的学习积极性不高,大班授课再加上课堂内容枯燥无聊,导致教学效果欠佳,法治思维的培养也就无从谈起了。

(3)大学生法治思维培育的社会环境不理想。党的十九大提出了“科学立法、严格执法、公正司法、全民守法”十六字方针。由于种种原因,我们践行这十六

字方针并不理想,我们强调科学立法,但在立法方面,有的法律具有一定的滞后性,有的法律缺乏针对性,并不能完全反映人民真实的意愿。在执法过程中,有的部门和公职人员有法不依,执法不严,违法不究的现象仍然存在,执法不透明、不文明现象比较严重;我们强调公正司法,但在司法过程中,司法的公正和独立还是会受到外来舆论包括行政的干预,人民群众的维权通道依旧不通畅,冤假错案还时有发生。而一些国家工作人员特别是领导干部知法犯法、以权压法、徇私枉法,严重影响了党和政府在人民群众中的公信力。这些问题都严重违背了社会主义法治原则,损害了人民群众的利益并且在一定程度上打击了人民群众对于法治建设的信心。随着经济的高速发展,媒体的便捷快速,不良社会风气和不良的社会示范通过网络对大学生产生很大的影响,导致拜金主义和个人主义盛行,而这种风气的存在,使得大学生在遇到一些问题时候,首先考虑的是自己的个人利益,把规则和法律抛在九霄云外。处在这样大环境中,导致部分大学生对法律产生不信任不认同,不能理解把握我国法治发展的阶段,对目前国家的法治建设中出现的问题在理解上出现偏差,有的学生甚至对法治教育出现抵触心理,不愿意参加法治实践活动,严重影响了大学生法治思维的养成。

(4)大学生法治思维培育家庭教育的缺失。良好的家教家风对孩子的成长起着至关重要的作用,父母作为孩子的第一任老师,其自身的道德素质、法律水平和采取的教育方式影响孩子健康人格的形成。通过调查研究,我国一部分家庭还存在着教育方式的偏差,主要表现为:普遍看重孩子的成绩,评价孩子的方式简单单一,不太注重孩子综合素质和思维方式的养成,法律知识自身了解有限,运用法律的能力不足,遇到法律问题自己也无从解决,使孩子从小感觉不到法律的重要性;还有一部分家长自身法治素养较低,意识不到自己日常生活中小的违法违规的行为对孩子潜移默化的影响,例如:违章、酒驾、赌博等,这些不良的示范影响着孩子的行为方式,阻碍了孩子的法治意识产生,不利于法治思维的培育。

三、全面依法治国背景下大学生法治思维培育的路径研究

(一)优化大学生法治思维培育的社会环境

(1)提高公民的法治观念,通过社会综合力量提

高公民的法治意识,加大全民普法的力度,建设社会主义法治文化,营造全体公民学法、遵法、守法、护法的社会氛围。(2)优化司法体制环境,确保司法机关独立行使审判权和检察权,保持司法公正公平,不受任何外来舆论和行政力量的干涉。(3)建立人权司法保障体制。在司法过程中,受到法律的滞后以及人为的因素的影响,可能会出现侵犯公民人身权利和自由的现象,如果不及及时妥善地解决,可能带来不良的社会影响。这就需要建立人权司法保障体制,对侵犯公民人权的进行积极的处理。(4)净化网络环境,优化网络法治教育资源。信息技术的迅猛发展,网络传播速度的加快,海量的生活、学习咨询和互动平台,以无界限的方式为大学生们提供了丰富的传媒形式,但是媒体是一把双刃剑,它既承载和传播着大量的先进的、积极的、正确的、正向的信息,也将大量的落后的、消极的、腐坏的、错误的信息带至大学生眼前,这就需要大学生有足够辨别真伪的能力。在法治宣传方面,不少媒体在对法治事件的宣传报道中往往缺乏客观的立场,甚至不乏恶意造假,制造混乱的嫌疑。因此,要加强媒体监管对媒介文化的管理,及时惩处不良媒介,建立媒介制度,净化网络环境。(5)发挥法律作用,严惩违法犯罪行为。对社会上出现的严重的违法犯罪行为,需要充分发挥法律的强制作用,对违法犯罪行为进行严厉的打击,达到法律教育作用,营造良好的社会法治环境。

(二)完善大学生法治思维培育的高校教学体系

(1)合理设置课程,通过必修和选修课程的方式,将法治思维教育融入课程教学当中。培育大学生法治思维的前提是必须了解和掌握基本的法律知识,法治思维的培养既需要知道法律法规方面的知识也需要了解法律原理方面的知识,才能更好地了解法律的原理、原则,领会法律精神,从而形成法治思维。因此作为高校的通识基础课程《思想道德修养与法律基础》课堂教学中,要重视法律基础知识的教学,同时要突破教材的局限,根据不同的专业要求选择有针对性的法律知识进行讲解。如我校海上专业的学生就强化了《海运业务与海商法》和《中华人民共和国船员条例》等相关法律知识,让学生了解自己专业及职业的要求以及在就业过程可能出现的风险,懂得拿起法律武器维护自身的合法权益。大学生除了从课堂上获取法律知识外,还可以通过运用新媒体等途径学习法律知识。作为学校还可以通过开设法律通识课或法

律公选课来培育学生的法律意识和法治思维。(2)培育大学生的法治思维必须将法治理论与实践结合起来,将法治思维教育落实到社会实践当中,脱离法治建设的生动实践,是难以养成法治思维方式。只有通过参与各种法律活动,在法律实践中运用法律知识和方法思考、分析、解决法律问题,才能养成自觉的法治思维习惯。大学生可以参与到国家或地方的立法讨论,行使自己的立法权,可以依法行使宪法和法律赋予公民对国家机关及其工作人员的行为是否合法进行监督的权利,大学生还可以向人民法院申请旁听法院庭审,更加直观地了解案件的判决过程。学校还可以组织模拟法庭、法律诊所、法律辩论等活动,让学生参与到这些活动当中来,增长法律知识,锻炼法治思维。(3)将法治思维融入校园文化建设当中,在立足法治教育的基础上,营造法治化的校园文化,倡导法治化的生活方式,在潜移默化中引导大学生养成法治的思维方式。学校管理者要增强法治思维,依法治校,加强民主管理,充分尊重和保障教师和学生权利。学校要加强法制宣传,推进法治化的校园文化建设,培养学生民主法治、公平正义的法治理念,形成全校遵法、守法、护法的环境。(4)提升师资队伍整体法律素养,学校应健全教师招录、遴选制度,造就一批基本素质过关、职业能力过硬、知识结构合理的高素质专业化法治课教师队伍。

(三)增强大学生法治思维养成的自觉性

法治思维说到底它是一种思维方式,与一个人长期养成的行为习惯紧密相连,因此,增强大学生法治思维养成的自觉性显得尤为重要。(1)养成法治思维习惯,树立正确的法治观,这就要求大学生积极主动的学习法律知识,具备一定的法律知识,才能形成良好的法治意识,并将之指导实践,学会科学的解决法律问题,自觉的遵法守法,这是法治教育的最终目的。(2)养成法治思维习惯需要大学生在学习生活中遇到冲突能够预知行为造成的法律后果,不诉诸武力而是主动查找法律,能够理性的站在法律的角度思考、分析问题。(3)法治思维习惯的养成并非一日之功,需要长期的学习和不断的强化,大学生要从日常生活中遇到的小事做起,从身边做起,自觉养成遵守宪法和法律的习 惯,才能逐步养成守法的习惯和法治思维。

(四)加大家庭教育对法治思维培育的力度

(1)大学生法治思维的培育,离不开家长的言传身教。家长要从小事着手,在平常的生活中严格遵守社会规范,严格遵守法律,努力成为遵章守法的榜样。在潜移默化中帮助大学生从小养成法治思维,依法依章办事。(2)家长要加强自身法治理论修养。能够对当前的社会法治热点问题作出理性的思考和正确的判断。随着新媒体的发展,大学生可以通过各种媒介浏览自己关注的热点,当人们对社会法治热点问题作出各种评论分析时,由于大学生缺乏社会经验,很难作出正确的判断,这时作为拥有一定法治思维的家长就可以运用自身所掌握的知识适当的指导孩子,利于培养孩子法治思维的养成。(3)营造良好的家庭氛围。和谐的家庭环境有助于大学生形成正确的世界观、人生观和价值观,也有助于大学生法治思维的培育。良好的家庭氛围将会降低大学生的浮躁情绪,减轻压力,如果大学生不能以一个平和的心态去面对社会,那么诱惑与压力很可能使大学生认命妥协,为了一己私做出违规甚至违法的事情。所以,家长要注意家庭生活氛围建设,注意大学生的心态建设。法治社会的建设,大学生法治思维的培育,需要国家、学校、家庭和个人形成合力,并不断为之努力。

参考文献:

- [1] [法]孟德斯鸠.论法的精神[M](上册).张雁深,译.上海:商务印书馆,1959.
- [2] 马克思,恩格斯.马克思恩格斯全集[M]第4卷.北京:人民出版社,1964.
- [3] 张文显.二十世纪西方法哲学思潮研究[M].北京:法律出版社,2006.
- [4] 张文显.法理学[M].北京:高等教育出版社,2007.
- [5] 周永坤.法理学——全球视野[M].北京:法律出版社,2000.
- [6] 张文显.法哲学范畴研究[M](修订版).北京:中国政法大学出版社,2011.
- [7] 马怀德.如何让法治成为信仰[J].领导科学,2013(3).
- [8] 陈楚庭.大学生法治思维方式的培育[J].黑龙江高教研究,2015(6).
- [9] 杨建军.法治思维形成的基础[J].法学论坛,2013,28(5).
- [10] 韩春辉.论法治思维[J].行政法学研究,2013,(3).

基于 Arduino+labview 的多路自动 浇花系统的设计与实现

沈一栋 周志伟 毛攀峰

(浙江国际海运职业技术学院,浙江舟山 316021)

摘要:为解决花卉在没人看管的情况下也能实现自给补水,设计了多路自动浇灌系统。该系统采用 Labview 为上位机,Arduino 为下位机相结合的控制模式。系统运行时,土壤湿度传感器先对盆栽土壤进行参数采集,再经 Arduino 对采集数据信号进行分析判别,若盆栽需要浇灌,舵机将带动浇灌臂在盆栽的指定位置进行浇灌,直至湿度达到标准值,最后将浇灌后的湿度值通过蓝牙传输至 labview 上位机显示。本系统先后经过模拟仿真和实地检测等测试,测试结果达到预期设计要求,系统运行稳定。

关键词:Arduino;Labview;多路自动;土壤湿度传感器;舵机

中国分类号:S24,S68

文献标志码:A

Implementation of Multi-channel Automatic Watering System Based on Arduino+Labview

Shen Yidong Zhou Zhiwei Mao Panfeng

(Zhejiang International Maritime College, Zhoushan, 316021, China)

Abstract: In order to solve the problem that the flowers can realize self-sufficiency hydration without any care, a multi-channel automatic watering system is designed. The system adopts Labview as the upper computer and Arduino as the lower control mode. When the system is running, the soil moisture sensor collects the parameters of the potted soil firstly, and then analyzes and discriminates the data collected by Arduino. If the pot needs to be watered, the steering gear will drive the pouring arm to water at the designated position of the pot until the humidity reaches the standard value, and finally the humidity will be poured. The value is transmitted to the labview host computer via Bluetooth. The system has been tested by simulation and field test, and the test results meet the expected design requirements, and the system runs stably.

Key words: Arduino; Labview; multi-channel automation; soil moisture sensor; steering gear

0 引言

在倡导绿色生活的今天,越来越多的人喜欢在办公场所和家庭中种植花卉盆栽用来净化空气和美

化环境,但随节假日的到来,人们因出差、旅游等原因无法及时给盆栽浇灌,因此导致盆栽长势不好甚至枯死。目前,市面上大部分浇花系统只适合大面积

基金项目:2017年浙江省大学生科技创新活动计划暨新苗人才计划项目(项目编号:2017R473004)。

作者简介:沈一栋(1995-),男,安徽人,浙江国际海运职业技术学院船舶工程学院学生。

农作物灌溉,能满足小户型的智能浇花装置较少并且成本很高^[1]。本设计不仅能满足小户型需求,在管理模式上还设有自动、手动和智能三种人性化模式,它还具有多路浇灌的特点,一个喷水口能同时满足多盆盆栽的浇灌需求^[2]。本设计除了能方便我们的生活,还具有节省人力、成本、水资源等优势,可进一步推广到蔬菜大棚、园林等的自动浇灌管理,对于实现科技务农具有重要意义^[3]。

1 系统整体架构的设计

本浇花系统由硬件和软件两部分组成。硬件包括 Arduino UNO 开发板、土壤湿度传感器、DS1302 时钟芯片、按键、12864 液晶显示屏、蜂鸣器、水位器。软件部分为 Labview 上位机(显示)和 Arduino 下位机,整体架构如图 1 所示。

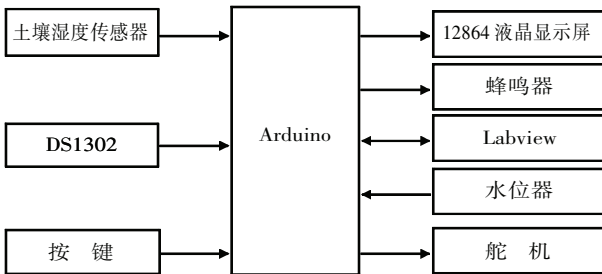


图 1 整体架构示意图

2 系统硬件部分

2.1 土壤湿度传感器

本设计中,土壤湿度传感器用于检测土壤湿度值,当土壤缺水时,传感器所采集数据将低于下限值,并将数据反馈到 Arduino 控制端,传感器如图 2 所示。该土壤湿度传感器可以宽范围控制土壤湿度,配合电位器调节控制相应阈值,湿度低于设定值启动相应继电器吸合,高于设定值时继电器断开。



图 2 土壤湿度传感器

2.2 DS1302 时间模块

本设计中,时钟模块用于控制和调整整个系统的时间参数。该实时时钟可提供秒、分、时、日、星期、月和年,一个月小于 31 天时可以自动调整,且具有闰年补偿功能,工作电压宽达 2.5~5.5V,如图 3-4 所示。



图 3 DS1302 时钟芯片

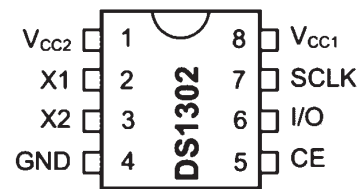


图 4 DS1302 引脚结构图

2.3 12864 显示模块

12864 液晶显示模块是由 128×64 点阵组成,可显示汉字及图形,内置国标 GB2312 码简体中文字库(16X16 点阵)、128 个字符(8X16 点阵)及 64X256 点阵显示 RAM(GDRAM),具有多种功能,如光标显示、画面移位、睡眠模式等,如图 5 所示。在本设计中,它用于显示时间、盆栽湿度及前控制模式等。



图 5 12864 液晶显示图

2.4 蜂鸣器

本设计中,当土壤湿度低于下限值时,蜂鸣器将发出警报,提示用户给盆栽浇水。并且压电式蜂鸣器具有体积小、灵敏度高、耗电省、可靠性好,造价低廉的特点和良好的频率特性。



图 6 蜂鸣器

2.5 红外水量检测模块

水箱内装有红外检测模块,水位过低时,红外被



图 7 红外水量检测模块

触发,随即蜂鸣器发出报警提示用户加水。在本项目中,根据按键设置的模式设置蜂鸣器是否会提示,如处于假期模式则无水量提示功能。

2.6 Arduino UNO 开发板

Arduino 作为新兴的开源电子设计平台,注重程序的逻辑结构,忽略底层函数的具体设计,降低了编程难度,可以采用 ATmega 328 为核心处理器,具有 14 路数字输入/输出口(其中 6 路可作为 PWM 输出,6 路模拟输入)。在本设计中,作为终端控制板,它负责处理和收发各装置信号。开发界面如图 8 所示,开发板如图 9 所示。



图 8 Arduino 编程界面



图 9 Arduino UNO 开发板

3 系统软件工作及硬件驱动流程

系统软件执行流程如图 10 结构所示,浇花系统有自动和智能两种浇水模式,手动模式可以人为选择对盆栽进行浇灌。自动模式是当土壤湿度传感器检测盆栽土壤湿度低于设定的下限值,Arduino 主控芯片驱动舵机转动,带动浇灌臂转到待浇灌盆栽位置,如图 11 所示。喷口处内置的电磁阀得电打开,开始浇水,直到盆栽达到湿度值,如图 12 所示。其中智能浇花模式又有假期模式和非假期模式,两种模式的区别在于假期模式禁止水量提示功能以及主控芯片休眠模式由原来 4h 增加到 7h。

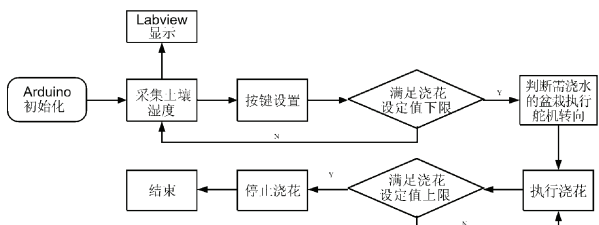


图 10 自动浇花模式

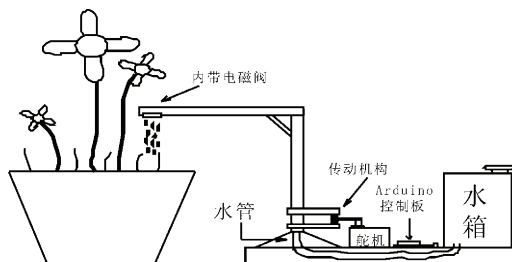


图 11 浇灌装置工作简图

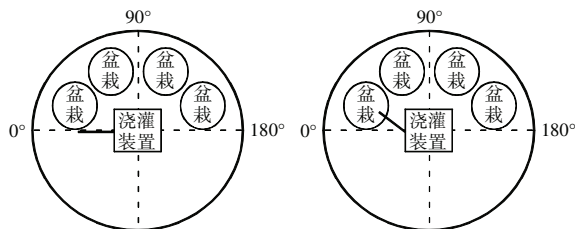


图 12 浇灌工作图

软件设计包括 labview 上位机和 Arduino 下位机程序的编写,其中 labview 上位机作为显示界面,内容包括系统当前运行模式(手动、自动、智能)、盆栽湿度值、水箱蓄水位高度等。Arduino 下位机负责接收土壤湿度传感器所采集信号进行处理判断,是否驱动舵机并给盆栽浇水。

4 结语

本文介绍的基于 Arduino+labview 的多路自动浇花系统是一种绿色环保、智能便捷、经济实用的植被管理装置。可根据不同植被所需湿度设定下限值,具有自动、手动和智能等人性化模式设计。此外,该设计最大特点是它的多路功能,可根据盆栽大小设定浇灌角度,实现多盆栽同时管理,增加效率的同时降低了成本。该系统经过了仿真模拟和实地试验,系统整体性能良好,能完成预期设计功能,具有一定的推广价值。

参考文献:

- [1] 吴腾龙,王振宇,郑俊浩,等.基于 ARDUINO 的智能花盆设计[J].农业网络信息,2016(2):34-37.
- [2] 崔庆权,尹逊和.一种简易盆栽浇花控制系统的设计与实现[J].电子测量技术,2015,38(2):109-112.
- [3] 崔阳.一种基于 Arduino 的智能家居控制系统[J].计算机技术与应用,2014,40(4):123-125.