



开栏的话：

改革开放40年以来，我国从海运落后国家成长为世界第一航运大国，世界前十名大港中我国独占七席，若论其间的贡献，引航员功不可没。引航员作为“水上国门形象第一人”，肩负着“把世界引进中国，把中国引向世界”的重任。今日起，本报推出《引航十佳 光耀国门》专栏，集中展现第三届全国十佳引航员的精神风貌和精彩故事，敬请关注。

守护一湾蓝海的“引航绅士”

——记第三届全国十佳引航员潘国华

□ 全媒体记者 程璐 杨柳 见习记者 周佳玲

初，宁波港和舟山港合并，统称为宁波舟山港，潘国华就一直从事这一港域的引航工作。

33年里，潘国华总共主引中外船舶7500余艘次，以丰富的引航经历及服务港航企业的赤诚之心为港口跨越式发展贡献引航力量。

宁波舟山港梅山港区是国家级保税港区，但码头前沿航道狭窄、掉头区宽度为510米，长度大于260米以上船舶须在镇海高潮前3小时至高潮后2小时候潮靠泊，因为是半日潮港，每天的引航窗口只有10小时，限制了港口生产能力。

潘国华观潮流、找教授、多模拟，四处奔波，通过引航创新把梅山1#和2#泊位的船长从280米和340米分别提高到320米和367米，并且靠泊泊时间不受潮时限制，能见度大于1000米时24小时可以进出港。

这一引航新技术的探索极大地提高了码头使用效率和港口美誉度，为船方带来丰厚利润，为港口“二次创业”作出了重要贡献。潘国华以此为背景撰写的《提高港口引航服务效能的项目管理》一文，也被评为2013年全国交通运输企业管理现代化创新成果一等奖。

精益求精 用创新之力突破引航瓶颈

2009年，潘国华引领吃水达22.35米的30万吨油船“威巴夫”轮首靠大树中油燃料油码头，创造了新码头首靠吃水和核心港区船舶吃水两项纪录；2017年2月，潘国华引

领世界在航的最大载重吨船舶——装载33.9万吨货物的超级油轮“泰欧”轮靠泊大树实华码头，创下了宁波舟山港单艘油轮实际装载量最大纪录……

在潘国华的引航生涯中，这样的“极限”引航任务不在少数，而最让他引以为豪的则是他首创的在航中原油过驳新技术。

潘国华介绍，宁波舟山港早在1985年就开始开展超大型油船上原油过驳，属国内最早的港口。“那时候最大的油码头只有10万吨级，载重吨20万吨及以上的大型油船无法直接靠码头。”最初，引航员只能在海面上采用定点锚泊、船靠船的方法把大船上的原油过驳到2~3万吨的小船上，再驶往南京等港口。

20世纪90年代开始，船舶大型化已成趋势，30万吨级船舶成为原油运输的主流船型，满载吃水近22.5米。因宁波舟山港虾峙门口外有一条宽约5~8海里、自南到北的拦江沙洲，水深只有-17.8米，超大型油船不能满载进港，过驳点只能转移到虾峙门外的港外锚地。但新的过驳点缺少岛屿遮掩，常年涌浪大，定点锚泊过驳十分困难，缆绳和靠球连接缆绳经常崩断，严重危及船舶和海上人命安全，严重影响海洋的生态环境。

为解决这一问题，潘国华从2001年开始起草超大型油船在航过驳方案和应急措施，两年后已熟练掌握在航状态下两船过驳期间的稳驳技术。

该技术具有两个突出的创新点：在不使用拖轮协助的情况下，可以引领3~5万吨子船靠泊航行中的30万吨母船；另外，灵活利用潮流规律结合车舵效应，把过驳船组控制在很小的范围内。“两个创新点均为国内首创、国际一流。”潘国华自豪地说。

2003年10月19日，在不使用拖轮协助的情况下，潘国华成功引领3.5万吨“大庆454”轮靠上在航中的30万吨级油船“马士基·伊利莎白”轮；同年12月29日，又成功引领3.5万吨“大庆85”轮离开在航中的超级油船“克里丝”轮。他首创的这一技术可以更安全、环保、高效地开展海上原油中转，频频受到港方、船方、货方点赞。

终身奋斗 把引航当事业的专家型引航员

一湾蓝海流日夜，一身忠义护航船。在同事们眼中，潘国华特别善于总结反思，是一名专家型的引航员。

作为港口通航评估专家和资深引航员，潘国华多次参与新码头的通航评估、试靠离泊、码头升级论证及港口疑难杂症的会诊等工作，而这些经验都是从各种急、难、险、重的引航任务中总结出来的。

北仑锚地超大型船舶、油船经常走箱，潘国华根据多年引航经验结合理论知识，指出急落流、强横风等因素会引起船舶大幅度偏荡而走箱，多年无序的恶性采砂等人为因素也是

重要原因。经过多次呼吁，采砂活动终于被取缔，潘国华也受到中外船长及同行的普遍好评。

众人拾柴火焰高。2015年，“潘国华创新工作室”成立。扩大穿山港区LNG码头、光明码头的引航靠泊窗口；论证3E级集装箱船舶进靠梅山港区；三星重工宁波分公司平地造船的技术创新……这个仅有7名高级引航员和3名一级引航员的工作室攻克了不少引航难题。

荣誉更多，责任也更大。拖带10万吨级无动力船“荣晶”；超长、超宽船“维新海工一号”进出狭窄的甬江航道；新港区、新码头的首次引航……完成急难险重的引航任务似乎已成了工作室的家常便饭。不仅如此，工作室每年还有3~6篇专业文章参与各级航海学会、协会的论文征集，论文也多次获得省部级、市级和宁波舟山港集团的奖励。

一花独放不是春，百花齐放春满园。潘国华对自己是高标准严要求，教授徒弟也同样如此。“没有天生的引航员，只有后来的勤奋人。”潘国华说，要成为一名优秀的引航员，就要刻苦钻研，谦虚谨慎，培养让人感觉“靠谱”的“气场”，还要按照“绅士”精神的要求，不断锻炼自己。目前，他已培养出高级、一、二、三级引航员多名。

“慎独自律，言行有范”是他心中的信仰，潘国华用行动诠释何为“绅士精神”，也用行动镌刻着“水上国门形象”。海浪激荡，他勇立潮头，而潮头之上，他的光彩正随着这片浪花撒向四方大海。



工作中的潘国华(右)。宁波引航站供图

“身怀大国工匠心，高举阳光引航旗，你是新时代引航员杰出代表，用行动诠释水上国门绅士风采。”近日，在中国引航协会成立十周年暨第三届全国十佳引航员颁奖大会上，潘国华被评为第三届全国十佳引航员。专家、学者、带头人、总指挥……此前，这位来自宁波引航站的高级引航员已集多种身份于一身，而这次全国十佳引航员评委会又给潘国华定义了新的代名词——“引航绅士”。

“您眼中的‘绅士精神’是指什么？”面对主持人的提问，今年53岁的潘国华和善地笑了起来，眼角渐起的皱纹像裂开的浪花散去。“‘绅士精神’就是指‘慎独自律、言行有范’。引航员要有植根于内心的修养，无需提醒的自觉，以约束为前提的自由，为别人着想的善良，誓把引航当事业，终身奋斗；当精品，精益求精。”潘国华铿锵有力的发言响彻会场。

作为一名引航员，他平均每年要引领240艘次船舶。一日日，一年年，他见证了大港腾飞，攻克了无数

引航难关，更让自己蜕变成了业界专家。

言行有范 33年优质服务助力港口腾飞

书藏古今，港通天下。宁波是一座“向海而生，倚港而兴”的城市，港口就是宁波发展的生命线。

在潘国华的手机相册里，珍藏着一张宁波舟山港与曾经的世界第一大港——荷兰鹿特丹港在集装箱吞吐量、总货物吞吐量上的对比图。

从1985年至2017年，荷兰鹿特丹港集装箱从265万标准箱增加到1360万箱，货物吞吐量从2.5亿吨增加到4.67亿吨；而宁波舟山港集装箱从零增加到2460万标准箱，货物吞吐量从1000万吨到突破10亿吨，并且成为全球首个年货物吞吐量超10亿吨的大港，连续9年位居世界第一。

1985年，正是潘国华开始到宁波港从事引航工作的时间。2006年

所有码头将合理「关停并转」

本报讯（全媒体记者 杨柳 通讯员 陈晓欢）7月24日，记者从湖南省水运管理局了解到，长江岸线湖南段专项整治取得阶段性成果，“关停”工作已全部到位，7月底将出台“并转”方案。

根据码头关停“无作业设施设备、无货物堆放痕迹、无船舶停靠、进出口通道已关闭”的标准，湖南省已关停42个码头泊位，关停渡口13道，暂停5个在建港口码头项目，退出岸线7302米，退出11家港口码头经营单位。相关码头及工程设施拆除后，完成边坡整治和复绿，基本达到专项整治中“关停”的预期目标。

据悉，湖南省委省政府特别建立了“推进长江岸线湖南段港口码头专项整治工作联席会议制度”，在明确“关停并转”整治原则下，列出了任务清单，做好了总体规划。7月底出台的具体方案将按照生态港口和现代化码头要求，

对长江湖南段剩余港口码头实施并转和提质改造；构建港口码头统一管理的机制体制，提高岸线使用效率，推动长江湖南段的港口码头由“伤筋动骨”实现“脱胎换骨”。



近日，齐齐哈尔奎海事处“曹如意青年服务队”来到该市铁锋区中东社区，为孩子们送上一堂生动有趣的水上交通安全知识教育课。右图为海事人员正在示范如何正确穿戴救生衣。程彦孟祥龙 摄

杭州余杭拟投35亿打造“运河文化带”

本报讯（全媒体记者 陈俊杰）7月23日，杭州市余杭区召开大运河文化带保护开发暨城市建设推进会，正式启动大运河文化带保护开发三年行动计划。

根据规划，未来三年，余杭将以“运河古镇、湿地田园、航运古道”为特色，总投资逾35亿元，计划实施码头整治、产业活化、文化彰显、景观提升和生态保育等五大方面，共计57个项目。具体来说，2018年以“整、拆”为主，启动样板段工程；2019年以“提、建”为主，全力推进项目建设；2020年以“串、联”为主，打造运河文化特色。

结合运河（余杭段）沿岸不同的生态资源、旅游资源、产业空间资源，余杭也赋予了大运河文化带创造性转化和创新性发展的机遇。“大运河是活态的，不仅是历史的也是当代的，保护和开发大运河文化带就是要带动沿线区域经济、社会文化的协调发展。”余杭区相关工作负责人表示，大运河文化带建设也是一项惠民工程，目的是要“还河于民”，让大运河真正成为看得见、摸得着、感受得到的“共建共享之河”。

据了解，不久前，余杭区已启动运河二通道（博陆至八堡段）“新开挖”段征迁工作，该工程建

成后将替代原有的运河航道，千吨级船舶可从山东直达杭州。运河水系将有效解决运河沿线堵航、噪音等环保问题，更好地满足广大百姓尤其是运河沿线居民对改善环境、提升生活品质的需求。

接下来，杭州余杭区将以建设大运河文化带为重要引擎，实现全域旅游总体规划、生态廊道、慢行系统、绿地系统、交通、水利、环保、文保、城乡建设等多规融合，把大运河打造成交通长河、经济长河、生态长河、文化长河和惠民长河，使其成为展示和传播“余杭故事”的大长廊。

“全国青少年航海模型锦标赛”上海开战

本报讯（全媒体记者 管登红 通讯员 黄佳萍）7月24日，“全国青少年航海模型锦标赛”在位于上海临港的中国航海博物馆拉开序幕。在为期5天的比赛中，来自全国15个省市46支代表队的551名运动员将在23个航海模型项目中角逐35个组别的奖牌。

全国青少年航海模型锦标赛是一项国家级体育赛事，融竞技、科技、健身、益智、娱乐于一身，具有观赏性强、科技含量高等特点。开幕式结束后，中国国家航海模型表演队将一支由当今世界最先进的著名战舰组成的两栖特混编队开到了活动现场，为现场

观众奉献了一场视觉盛宴。

本次大赛共设仿真模型、仿真航行模型、动力艇模型、耐久模型、帆船模型等五个大类，23个小项，35个组别，从静态模型到动态模型，从个人操纵竞赛到团体接力赛，让观众亲身感受科技模型体育的魅力。

黄骅港口岸2个20万吨级矿石码头对外开放

年吞吐能力达3000万吨

本报讯（全媒体记者 甘琛）近日，黄骅港矿石港务有限公司2个20万吨级矿石码头泊位正式对外开放，黄骅港没有大型深水矿石泊位的历史从此终结，矿石年吞吐能力将达到3000万吨。

黄骅港矿石码头一期工程是《河北沿海地区发展规划》重点实施项目，于2012年6月全面启动，2013年底实现重载试车。该项目一次性规划4个泊位，目前已建成2个20万吨级泊位，总投资57.9亿元，水工结构按25万吨级设计施工，年设计通过能力3000万吨。20万吨级矿石码头的建成能够满足沧州及冀中南地区、山西、山东、河南等地钢铁企业外贸进口铁矿

石的运输需求。黄骅港口岸的功能得到进一步拓展和提升。

在沧州黄骅港矿石码头工程获准正式对外开放之后，黄骅港口岸综合港区已开放泊位共达到11个，占黄骅港综合港区已建成码头的73%。另外，河北钢铁物流2个5万吨级散杂货泊位对外开放也正在加快推进。

作为环渤海港口群中极具成长性的深水亿吨综合大港，截至目前，黄骅港已累计完成投资近700亿元，形成岸线39.5公里，后方陆域56.65平方公里，建成20万吨级航道和20万吨级泊位，万吨级以上泊位达30多个。

山东乳山港重启2万吨级航道工程

本报讯（全媒体记者 甘琛）7月24日，记者从山东乳山市人民政府官方网站获悉，该市将重新启动2万吨级单向航道建设工程，进一步提高通航能力，推动该市商贸物流和临港产业发展。

随着乳山市经济的持续发展，大宗货物进出口量近年来大幅增加。但由于航道水深的限制，来港的船舶或需乘潮进港，或无法进港，成为制约港口和腹地企业

发展的主要因素。目前，乳山港航道仅能满足5000吨级船舶乘潮通航，与现有泊位规模不匹配。

为提高港口综合服务水平，今年乳山市重新启动2万吨级单向航道建设工程，设计航道总长11233米，设计底高程-8.9米。其中，内航道长2233米、航道通航宽度104米，外航道长度9000米、航道通航宽度112米，工程建设总投资约为1.62亿元。

以更加饱满的精神状态 更加务实的工作作风 新时代新担当新作为 加快推进交通强国建设

（上接第1版）

会议指出，要加快推进现代综合交通运输体系建设，优化基础设施网络布局，加快运输服务一体化进程，健全综合交通运输法规标准统计体系。要打造过硬干部队伍，全面提高业务素质，切实加强作风建设，进一步调动广大干部积极

性、主动性和创造性，新时代新担当新作为，以钉钉子精神狠抓工作落实。

在京部领导，部总师出席会议。在京部机关处级以上领导干部，民航局、珠航局主要负责同志，部属在京单位党政主要负责同志参加会议。



持有内河船长证书 可报考海船吗？

手机号为159****7789的朋友来电咨询：我现在持有内河一类船长证书5年，能报考海船吗？可以报考什么职务？

为此，记者询问了有关海事部门，答复如下：根据交通运输部海事局发布的《特定人员申请海船船员适任证书考试和发证管理办法》，你最高可报考沿海一等大副（有内河一类船长资历24个月），沿海一等二副（有内河一类船长资历12个月）；其他较低职务的对应资历要求可具体查看上述《特定人员申请海船船员适任证书考试和发证管理办法》。

全媒体记者 张峰