

砥砺前行40载 长航服务谱新篇

——纪念改革开放40周年长江航运系列报道之三

□ 全媒体记者 周佳玲 李佳婧 特约记者 李璐

1978年,注定是一个具有历史意义的年份。这一年,中共十一届三中全会召开,长江航运发展史上最为波澜壮阔的篇章也由此开启。

40年筚路蓝缕,长航儿女用坚实的脚步一寸寸丈量长江,保安全,促畅通,不断优化运输服务,让黄金水道迸发出拼搏向上的活力,让长江航运服务品质提档再升级。

40年栉风沐雨,长江航运“软件”条件不断提升。“平安长江”“春暖行动”、定线通航、引航服务……长航服务已润泽南北两岸,惠及港航万家,长航人也实实在在成为港航企业的“娘家人”。

A 船舶定线制助力航运畅通

俗话说,“有水就能行船”,然而让船既要走得得了,还要走得好,保证航运畅通是关键。

回溯改革开放之初的长江通航状况,千百年来的“上行走缓流,下行走主流”的航法俨然成为一道自然法则。“那个时候大船与小船、航速快的船舶与航速慢的船舶相互交叉,船舶航路选择随意性大,江面上险象环生,事故频发。”在长江上行船多年的一位老船长告诉记者,随着航运市场的发展,传统的自然法则弊端日显。

90年代初,长江海事部门着手长江干线航路规范研究工作。在充分考虑辖区各段航道特点、船舶状况、交通流量等通航环境的基础上,先后出台了《长江下游分道航行规则》《长

江江苏段船舶定线制规定》《长江三峡库区船舶定线制规定》《长江安徽段船舶定线制规定》《长江中游分道航行规则》《长江三峡大坝—葛洲坝水域船舶分道航行规则》《长江上游界石盘船舶分道航行规则》《长江上游界石盘至成贵高铁宜宾金沙江大桥船舶分道航行规则(试行)》等8个定线制规定。

其中,2003年7月1日,由原交通部颁布实施的《长江江苏段船舶定线制规定(2003)》在内河航运史上具有划时代意义。自此,过往船舶统一遵循“大船小船分流、避免航路交叉、各自靠右航行及过错责任原则”。

通过对特定船舶航路、横驶区、停泊区的规范,船舶交叉相遇情形有效减

少,船舶航行、停泊随意,船舶交通流向复杂等局面也得到了根本性扭转。

各区域定线制的实施极大提升了通航安全水平。以《长江中游分道航行规则》实施前后为例,长江中游等级事故数下降了61.8%,等级事故中碰撞事故数下降了60%,死亡人数下降了56.5%,沉船艘数下降了53.2%。死亡人数和沉船艘数,下降幅度明显,水上安全形势明显好转。

此外,长江江苏段船舶定线制规定首次实现了内河航路及航法与国际惯例和海上规则的接轨,同时它为我国在内河水域实施船舶定线制提供了最早的成功范例,对全国大江大河的航路建设发挥了典型的示范作用和辐射效应,是内河航运史上的里程碑事件。

B 三峡通航能力不断挖潜

江宽水阔好行船。2003年,三峡水利枢纽开始蓄水,三峡双线五级船闸也随之投入试运行。三峡成库后,形成了670公里的优质库区航道,水运成为长江上游地区运输方式的首选。

通航后的三峡船闸,迎来了“络绎不绝”的船舶。2011年,三峡船闸过闸货运量就达到1亿吨,提前19年达到了设计通过能力。2017年,这一数据已经达到1.38亿吨。

挖掘三峡通航潜力,成为长江三峡通航管理局一直钻研的事——

强硬件。2006年,实施了葛洲坝水利枢纽下游河势调整工程,建设了葛洲坝大江下游江心隔流堤,改善了大江下引航道水流条件,使葛洲坝一号船闸通航控制流量由20000立方米/秒提高到35000立方米/秒,年通航天数由不到250天提高到330天以上;2011年,增设了三峡船闸导航靠泊设施,使船舶由靠船墩待闸优化为导航墙待闸,缩短进闸距离约610米,缩短进闸时间约9分钟;2012年,增设葛洲坝一号船闸上引航道

船舶临时待闸设施,使其单向运行时运行效率提高20%。

优管理。2003年开始先后限制100、200总吨的船舶过闸,提高准入门槛。自2013年开始禁止600总吨以下商船过闸,提高闸室利用率。从2009年起实行两坝间分道航行,改变了以往船舶“自行其道”所带来的航路交叉、会遇频繁等状况,优化了通航秩序。同时开展了三峡船闸145米水位运行时,下行船舶一闸室待闸研究,形成了《三峡船闸一闸室待闸实施办法》和《三峡船闸一闸室待闸距离约1000米,缩短平均进闸时间约15分钟,使三峡北线船闸运行闸次每天提高1—2个闸次。此外,还开展了船舶同步进闸、同步移泊等研究,缩短了船舶进闸和移泊时间。

促创新。研究快速检修关键技术,完成了《三峡船闸快速检修关键技术研究》,使葛洲坝一号船闸计划性大修停航时间由2005年的86天减少至2012年

的55天,葛洲坝二号船闸计划性大修停航时间由2001年的85天减少至2014年的20天,葛洲坝三号船闸计划性大修停航时间由2003年的105天减少至2015年的20天。2012年、2014年三峡南线、北线船闸分别首次岁修,各停航20天。

提效率。为优化船闸调度,开发应用三峡—葛洲坝水利枢纽通航调度系统和三峡船舶GPS综合运用系统等信息技术,实现了“远程申报、滚动计划、信息公开”,自动生成符合要求的24小时、4小时动态调度作业计划,并充分利用两坝间锚地强大的“中转功能”,实现特殊天气状况和大流量条件下的“船舶分段调度”,大大提高了船舶交通组织效率。同时,一线职工中亦不断涌现新思路、金点子。以“罗静排档法”为代表的船舶快速过坝调度指挥模式、以“链式调度”为代表的交通组织模式、以“源头控制”为核心的安全管控模式,使三峡船闸日均运行闸次数由最初的24个提高到目前的31个,船闸货运量过亿吨已成常态。

C 优质服务展国门形象

接世界的重要桥梁和纽带,也成为长江沿线地区对外开放的先行者和引路人。为适应船舶大进大出、快进快出的需要,2001年9月21日,长江引航中心主动与国际先进引航方式接轨,通过船舶在航行中交接引航员,实现“人不停船不停”,有效加快了船舶周转,极大提升了港口装卸效率。

40年间,长江引航人凭借良好的引航技术和优质服务,一步步把世界引进长江,把长江引向世界。随着长江南京以下12.5米深水航道的建设,开普型船舶可直接进江。对港口来说,每靠泊一艘开普型船,能直接增加营业收入100多万元;对引航员来说,开普型船吃水达到11米以上,技术要求更高。为此,每次执行这类任务,长江引航中心总是周密安排,精心引领,确保这些超大型船舶顺利进出长江。据江阴港港口集团股份有限公司负责人介绍,2015年开普型船舶开始进入江阴港,让江阴港口集团一改常年亏损状态,收益连年增长,

逐渐实现扭亏为盈,不仅盘活了企业,而且带动了整套船舶服务产业链的发展。

如今,长江引航中心服务沿江20多个开放港口,其中包括14个亿吨大港,近600个码头泊位,200余家船舶代理公司,年引航业务量近6万艘次。这些船舶运输了沿江地区所需85%的铁矿石、83%的电煤、90%的外贸货物……

此外,长江引航员以优质服务面向世界;对内,长航人也用优质的服务面向沿江各港航企业。2008年国际金融危机以来,长江沿线各大港口生产量从“高增长”到“高回落”,行业景气度明显下滑。为了帮助长江沿线港航企业度过金融危机的“寒冬”,长江航务管理局(以下简称“长航局”)从2009年起开展“春暖行动”,一系列帮扶举措给港航企业“穿上保暖衣”。从2009年的帮扶措施到2015年开始的“服务措施”,更名意味着长航局在经济新常态下服务港航企业的制度化与常态化。

长航局系统各单位也积极响应,出台了一系列具体帮扶措施,如长江航运公安局积极响应长航局“春暖行动”的号召,深入开展“大走访”活动,进企业、登船舶、听民声、访民意,将温暖送进港航企业,为社会发展创造更加和谐稳定的环境。



海事人员加强危险品运输船安全检查。



海事人员维护三峡库区学生渡。



三峡五级船闸。

本版图片由长江航务管理局提供



三峡库区巡航。

D 『平安长江』初心不变

茫茫一江水,安全能行船。改革开放以来,长江航运的质量与内涵虽然随着时间变迁而不断丰富,但是建设“平安长江”的初心从未改变。

近年来,长航局构建了“大安全”综合管理新思路,即以人民安全为宗旨,以长江生态安全为核心,以水上交通安全为根本,以长江航运治安消防安全为保障,以内部生产安全为基础。“五个安全”相互联系,辩证统一。

思路为先,落地则实。长航局多措并举,将安全理念化为行动,做出了实打实的好成绩——

扎实开展“平安渡线”创建活动。长航局制定渡船“116”长效管理机制,开展渡船“斑马线”“春雷行动”“渡口渡船回头看”等专项行动,并在突出重点时段强化渡运安全监管,运行管理网络,搭建渡口渡船数据库,守护沿江百姓出行的“生命线”。

积极推进“平安船舶”创建活动。“吨位换吨位,客位换客位”等船舶运力置换措施,让船型标准化在长江干线上大力推进,三峡船型、高效船、LNG动力船等一批新型船型成为示范典型;旅游客船、危险品船舶、砂石船舶、易流态化固体散装货物运输船舶等四类船舶成为海事部门关注重点,查源头、治隐患,长航人用无数个仁立在船头的日日夜夜换来水上一方平安。

“平安航道”“平安三峡”“平安引航”“平安工地”……“平安长江”建设将“平安”理念以六大工程形式深入长江航运的方方面面,织成一张牢固的“安全网”,让两岸百姓安心,让港航企业放心。

水上应急救援能力显著提升。改革开放以来,长江水上应急救援装备基地建设全面加快,巡航救助一体化机制全面运行,应急救援能力显著提升,人命救助成功率高达98%以上,死亡人数减少近80%。40年来,共设置搜救中心(分中心)60个、救助站183个,建设综合救助基地9个、溢油应急设备库(点)12个、巡航救助船艇300余艘。

安全监管智能化水平显著提升。从“一条艇、一双手、一支笔、一张纸”到VTS、无人机、电子巡航等有机结合,“全方位覆盖、全天候运行、反应快速、救助有效、服务及时”的现代安全监管立体化体系日渐成熟。

40年初心不忘,40年风雨同行,长航人正用更加优质的服务谱写新时代长江航运发展的新篇章。



引航员告知船员航行计划,并对所引领船舶的汽笛、GPS、AIS等助航仪器设备逐一检测。

1983年5月7日,巴拿马籍“日本商人”号由长江引航员引进张家港。

“巴拿马籍‘日本商人’号货轮是建国后进入长江内河港口的第一艘外轮,我们引领并见证了长江对外开放的伟大时刻。进江前夕,我们仔细研究引航方案;将英语操作口令录成磁带,不断听、读、记、背,提升英语口语能力……”回忆起当时的情景,77岁高龄的原长江引航中心高级引航员吴民华仍激动不已。

“日本商人”号驶抵张家港,奏响了长江对外开放的乐章。从此,长江对外开放步伐加快,沿江各港相继开始接靠外国籍船舶,长江引航在其中发挥了不可替代的作用。

40年间,长江引航不仅成为长江连