

● 历史的画卷,总是在砥砺前行中铺展;时代的华章,总是在努力奋斗中书写。

● 大海航行靠舵手,万物生长靠太阳。新中国诞生70周年,南京海事与共和国同成长。

扬子江的见证

——南京海事与共和国同成长

□ 特约记者 田洪贞

新生后曲折前行



南京海事局揭牌成立。

“钟山风雨起苍黄,百万雄师过大江。”1949年4月23日,南京解放。原国民政府时期成立的长江区南京航政办事处(南京海事前身)迅即被以刘伯承为代表的南京市军事管制委员会(简称“军管会”)接管:在册职员13名、技术工人及勤杂工12名,各类文书档案600多个卷宗,一栋两层办公小楼(地址:江边路3号)。当时的办事处设有监理、技术、总务、会计四个组,主要负责长江南京段的船舶监督、检查及船舶管理、船员考试和水上交通秩序维护。1949年5月10日,南京市人民政府成立。该办事处在不改变建制的前提下,易名为南京市航政局,由军管会转交南京市建设局管理。

1950年3月,交通部在南京港成立“交通部长江区航务局南京分局”。此时的南京市航政局则从南京市政府分离出来,变成了长江区航务局南京分局的航政科。随后,又改称航行监督科、安全监督科。“大跃进”期间(1958至1960年),曾与南京港调度室合并,航政人员由原来的5人裁减成2人,并随南京港下放到南京市人民政府管理,航政管理功能受到严重弱化。

1961年8月,南京港被交通部收回。其航政管理功能也从调度室分离出来,成立了港务监督科,对外称

南京港务监督。

1965年9月,交通部以南京港务管理局港务监督科为基础,成立了“交通部长江航政管理局南京分局”(简称“南京航政分局”),下设镇江、南通2个航政处和江阴、高港2个航政站,编制47人,正处级事业单位。这是全国内河第一个从“政企合一”的港务管理体制中分离出来的港航监督机构,担负着长江江苏段380多公里的水上交通监管任务。然而,天有不测风云。机构挂牌不久,就遭遇了“文革之乱”,整个机构陷入八年瘫痪状态。直至1974年7月,才对外正常办公。到1978年初,“文革”中废止的《长江机动船舶进出港签证办法》《长江轮船船员考试办法》等20多个规章才得以恢复实施。

20世纪60年代,南京长江大桥的建成,震惊了世界。从1959年冬开始动工,到1968年12月29日全面建成通车,历经9年时间。水上现场维护在人员少、装备差的情况下,也创造了“全天候不断航”的记录。起初,这项工作就靠南京港务局安全监督科和一条小艇来完成。随着施工进度

的推进,通航航道改移频繁。为保障过往船舶安全通过新航道,1962年,长江局抽调老船长和工程技术人员,组成试航工作组,在“南京港务监督”的领导下,协助引领和操作船舶通过桥区。1964年以后,大桥九座桥墩同时施工,航道宽度由建桥之初的1000米,缩小为130米,有相当长一段时间只有60米。为加强现场力量,1964年4月,交通部从上海、武汉、芜湖调来3艘木质小拖轮;1965年9月,在南京港务局1号码头建了一个200平方米的瞭望塔,成立了大桥监督站。全站17名干部和船员实行“一天三班倒”,24小时地在瞭望塔上,用望远镜观察过往大桥的船舶,一旦发现问题,就用高音喇叭喊,或派监督艇现场处置……为了纪念这段历史,这个瞭望塔至今还矗立在扬子江畔。

“虎踞龙盘今胜昔,天翻地覆慨而慷。”世纪之交,全国水上安全监管管理体制进行得如火如荼。按照交通部“一水一监,一港一监”(同一水域、同一港口只设一个监督机构)垂直管理体制要求,1999年底,86名地方港航监督人员转入“交通部南京长江港航监督局”(简称“南京海事局”)挂牌成立,正处级事业单位,编制260名,主要担负长江南京段98公里干线水域(简称“百里航区”)交通安全监管任务。2013年1月,南京海事局由事业单位转入国家公务员单位序列。目前,南京海事局编制330名,有6个海事处、11个海巡执法大队、1个水上监管救助基地、1个溢油应急设备库和10个应急待命点。据了解,在303名现有在岗人员中,具有大学本科以上学历的有282名(博士研究生2名、硕士研究生66名、大学本科214名),占全局总人数的92.7%。

长江如虹贯,万船竞风流。“上行的船舶请注意,新版船舶定线制130黑浮以上的推荐航路已经取消,请将黑浮摆在右舷上行……”这是南京海事局现场执法人员,驾驶着海巡艇,一边瞭望着江面,一边用甚高频电话提醒过往船舶的一幕。自2003年长江江苏段实行船舶定线制以来,按照定线制要求维护水上交通秩序,则成了日常巡航的一项重要内容。2003年前,长江里的船舶一直沿用千百年来“上行走缓流,下行走主流”的习惯航法。然而,随着改革开放的不断深入,长江里不仅有日趋增多的海船、大型内河船,还有落后的水泥船、挂浆机船、渔船等。大型船舶尤其是海船要在这种船流密集、船型复杂、不断交叉相遇的航道里航行,原来那种“忽左忽右”的航路及航法,不仅避让复杂,也易引起事故多发,致使船舶不敢夜航、进江周期长、船东运营成本高,特别是外轮不愿进江,影响了船公司的经济效益和长江港口经营。为打破这种困局,充分彰显长江这条黄金水道在经济社会发展中的地位,2001年9月,南京海事局依据“船舶各自靠右航行,大船分道小船分流,避免航路交叉,便停易走,实行过错责任。”的航路改革原则,在充分调研论证的基础上,率先完成《南京海事局辖区通航环境整治和航路改革方案》,为长江江苏段全天候通航起到了典型引路的作用。现在,南京已经成为长江国际航运中心。据了解,仅2018年,进出南京港的各类船舶就达20.08万艘次。其中,国际航行船舶3200多艘次。

“南京交管,我是‘江海X号’船舶,现在长江144#浮水域下水,请核对船位。”“‘江海X号’,您的前方是长江大桥,请报您船水面以上最大高度。”“我船水面以上最大高度是24.1米。”“‘江海X号’,现在大桥的最大通航高度是23.97米,您船已超高,不能

安全通过长江大桥,请您立即就近选择安全水域抛锚压载,确保船舶水面以上最大高度不得超过23.97米方可过桥。”……走进南京海事局船舶交通管理中心(以下简称“交管中心”),首先听到的是值班员的呼叫声,循声望去,四个值班员正整齐地端坐在VTS(船舶交通管理系统)荧屏前,像猎鹰一样紧盯屏幕上那些密密麻麻的雷达回波,不停地用甚高频无线电向辖区船舶进行着各种安全提醒。“现在,每天过桥的船舶约有1300多艘。为确保这些船舶安全过桥,我们一小时要更新一次大桥最大通航高度数值,并及时向过往船舶发布。那个23.97米数值,就是根据长江中下游水文局每小时提供的实测水位信息与大桥的净空高度对照换算出来的,这也是对大桥监管的主要依据。”交管中心主任徐建介绍说。

南京海事局交管中心自1996年成立以来,先后投入数百万元,在辖区内建了9个雷达站、1个VTS中心、1个AIS基站、3个VHF基

站;在桥区、锚地、渡口、暗礁、浅滩等重要水域安装了若干个摄像头、LED大屏、高音喇叭;在各海事处建立了以CCTV监控为主的二级指挥平台,并为一线执法人员配备了警翼、海事通、照(摄)像等个人执法装备。形成了以指挥中心为龙头、业务部门为支撑、信息化手段及网格化管理为基础、海巡艇和执法车现场联动的大动态监管模式,实现了“从单一现场信息搜集、交管服务到动态、秩序、检查、搜救为一体。”的指挥职能转变。

“弄潮儿向涛头立,手把红旗旗不湿。”自南京长江大桥打破“中国人不能建大跨度桥梁”的神话以来,目前,长江南京段已有8座大桥,还有2座在建。为提升对大桥的智能监管能力,南京海事局与中国船舶重工集团有限公司724研究所共同研制开发了“桥卫士”桥梁防护系统,实现了船舶超高压预警、船舶误入非通航桥孔报警、雷达实时引导、“E航行”提醒、实时通航净空高度测量等功能。

另外,通过实地勘察和调研,还从通航安全角

新世纪的风采



新一代南京海事人。

度,向航道部门提出了洪水期航标优化配布调整的建议和意见;编印了《南京长江大桥桥区水域船舶航行导则》,并通过政务窗口、日常巡查、现场咨询、微信公众号等多种渠道进行发放、宣传;向辖区六家桥梁管理单位送达《桥梁管理单位落实通航安全保障措施》,达到了齐抓共管的目的。

“湛湛长江水,上有枫树林。”生态保护,绿色发展,这是时代的命题。近两年来,南京海事局紧紧围绕习近平总书记关于“共抓大保护,不搞大开发”“打赢污染防治攻坚战”等一系列重要指示精神,牢固树立共治共建共享理念,认真抓好各项工作落实。一方面,紧任务分工和辖区实际,先后制定了

先建成船舶洗舱水岸上公共接收设施;参照国际化管理标准和要求,帮助危化品生产、销售企业建立“危化品船舶选船机制”,开启了辖区主要危化品企业、港口码头单位(货主)承担安全与环境保护共同责任的先例;以长江水上综合执法、长航系统区域联席会议制度等措施为抓手,从现场监管机制建立、巡查方法、整治措施、预防预控四个方面,创新总结出具有长江中下游水上综合执法特色的“联、查、纠、预”“四字诀”,初步形成了片区“海事执法、公安保障、通信航道技术支持”的联动执法模式和“资源整合、信息共享、动静结合、上下联动”的工作格局,执法效能明显提高。

“不要人夸颜色好,只留清气满乾坤。”走进南京海事局文化展厅,墙上的各种荣誉挤满了眼帘:2009年获“全国精神文明先进单位”;“全国交通运输系统先进集体”;2011年局工会获“全国模范之家”;2016年交管中心获“全国青年文明号”;2014、2015、2017年获“全国交通运输文化建设卓越单位”;“全国交通运输文化建设优秀单位”;其中《守航百里,船行如歌》海事文化品牌被评为“全国交通運輸优秀文化品牌”;2015年获“全国文明单位”;2018年获“长江海事系统文明单位”……“荣誉只能代表过去,创新才能成就未来!”南京海事局政委邓振钢说。

“在建设‘革命化、正规化、现代化’和‘法治化、人文化、国际化’海事强的进程中,南京海事人将不断创新管理理念,运用科学的管理方法,提升管理手段,提高监管效率;实施人才、信息化、文化、创新发展战略,突破发展瓶颈;加快建设全方位覆盖、全天候监控、全过程服务和快速反应、快速救援的现代化水上安全监督管理体系建设;牢固树立法治观念,规范行为,秉公执法;坚持以人为本,加强人文关怀,提高人文修养,不断提升干部职工的自豪感、荣誉感和归属感;紧抓‘一带一路’和‘长江经济带’国家战略机遇,拓展国际视野,加快与国际海事接轨的步伐,彰显南京海事新形象。”南京海事局局长张奇南充满信心地说。

春天里的记忆



南京海事局交管中心。

风从东方来,潮涌扬子江。1978年,党的十一届三中全会,打开了封闭近30年的国门。长江里,沿江各省的船舶多了起来,沿海江、鲁、浙、闽等省的海船也进来了,呈现出一派“千帆竞放”的景象。1980年2月,南京、南通、张家港等沿江8个港口被国务院批准为对外贸易港口。

思深方益远,谋定而后动。为适应长江港口对外开放需要,1980年3月,南京航政分局抽调12名业务骨干,组成港监、船检两个组奔赴上海港务局。先后编纂了《船舶名词语》《引航员常用英语》《进江外轮管理手册》《海船船员考试管理规定》《长江江苏段海船航路指南》等书籍。其中,《长江江苏段海船航路指南》一书向社会投放3万册,很快售罄一空。同年4月,南京航政分局对外挂牌称“中华人民共和国南京港务监督”“中华人民共和国船舶检验局南京办事处”。1981年6月,南京航政分局及南通航政分局引航站成立。1984年9月,“中华人民共和国南京港务监督驻上海长江引航办事处”挂牌成立。“芳林新叶催陈叶,流水前波让后

波。”1980年2月27日,我国“雨花”号轮满载3000吨水泥,从南京驶往香港;1982年6月6日,瑞典经营租用的我国11600吨级“耀华”旅游客轮,从香港安抵南京;1983年5月7日,巴拿马籍“日本商人”号轮,满载1万多立方米木材,从上海吴淞口进江,安抵张家港;1983年5月24日,巴拿马籍“格陵兰海”号轮安抵南通;1986年3月23日,巴拿马籍“星辉”号轮安抵南京;1987年3月17日,巴拿马籍“大连商人”号轮安抵镇江……源源不断的外轮进入,催生了航政管理的提档升级。1987年,原南京航政分局管辖的南通、镇江、张家港航政管理机构,由科级升为县(团)级,并分别于1987年1月1日、3月14日和1989年1月31日起,直属长江航政管理局;1989年3月,“中华人民共和国南京港务监督驻上海长江引航办事处”也转隶长江航政管理局。1989年6月,南京航政分局更名为“交通部南京长江港航监督局”,对外称“中华人民共和国南京长江港航监督局”;1991年7月,被中国港监局正式授权为港口国管理(PSC)单位,将代表中华人民共和国行使对外国籍船舶安全检查职能。

船员是航运业的核心要素。为加强船员管理,自1978年以来,南京航政分局承担了辖区有船单位船员技术考试管理和鲁、浙等省进江一类船舶的船员适任考试及发证工作。按照交通部颁发的《船员考试大纲》要求,先后编写出版了《船舶驾驶问答》《船舶轮机问题》《长江船员考试复习题》《长江船员考试复习参考题解》等辅助教材;修改完善了《长江下游船舶航行参考手册》。1985年10月,率先在江苏征集筹建船员考试基地,开创了全国内河船员“基地化”培训的先河。



海巡艇编队。

本版图片由南京海事局提供