



▲专业救助直升机“B-7341”在现场警戒

“当我看到乘客安全登岸时，热泪盈眶！那一刻，我觉得所有的付出都是值得的，乘客的安全就是我们海事人的使命。”回想参与“北游25”轮的救援工作，北海海事局涠洲海事处副处长朱立内心仍然无法平静。

3月23日15时许，北海旅游客船“北游25”轮在涠洲岛西角码头离岸约200米处搁浅，794名游客和船员滞留海上，牵动无数人的心。接报后，交通运输部会同中共广西壮族自治区党委、自治区政府第一时间联动组织救助，一场与时间赛跑的海上大救援由此开始……

24日7时45分，经全力施救，“北游25”轮成功脱浅，船舶顺利靠泊码头，旅客平安下船。

17小时生死时速！

部省联动794名游客和船员成功脱险

□ 全媒体记者 龙巍 记者 徐碧苑

A 把旅客安全摆在首位

3月23日14时50分许，北海涠洲西角客运码头岸边一阵喧哗，“那条船怎么不动，是不是出事啦……”

正在码头巡查的朱立心里一紧，循声望去。此时，客船“北游25”轮在港池内，但船舶位置已经偏离了正常靠泊的地方，在港池内浅滩处距离岸边200米左右的地方，船舶一动不动也不动。

“职业敏感告诉我，该船搁浅了。我立即打电话向‘北游25’轮的船长确认情况。果不其然，由于风浪太大，船被推移到港池内的浅滩上，尝试多种方式都无法脱浅，船上有旅客770人、船员24人。”朱立随即将险情报告至北海海上搜救中心，并要求“北游25”轮船长安抚受困旅客，等待救援。

险情发生后，交通运输部领导高度重视，部党组书记杨传堂、部长李小鹏、副部长何建中、副部长刘小明赶到部综合应急指挥中心，指挥指

区主席陈武、副主席覃志刚、副主席李彬、副主席费志荣赶赴广西海上搜救中心指挥应急处置工作，并作出救助部署。费志荣连夜带队到北海险情现场指挥搜救。

接到险情报告后，广西海上搜救中心、广西海事局立刻启动海上搜救一级响应，组织联动救助。广西海事局局长、广西海上搜救中心副主任指挥长黄军根、广西海事局副局长、广西海上搜救中心办公室主任吕文伟及时按照要求组织海事、救助及社会搜救力量，采取有效措施，全力做好救援工作，同时组织做好人员安抚工作。广西海事局副局长宋国锋率工作组赶赴现场。

北海市委、市政府成立现场处置工作指挥部，下设海上救援指挥组、食品物资供应组、涠洲岛旅游区指挥组、游客安抚疏导组、医疗救治组、气象服务组，确保770名游客安全、稳定、健康。



▲遇险船舶上的旅客全部安全上岛。

B

“我们一定是最后下船的！”

3月23日20时，经过现场的细致勘查，“南海救131”“德渝”轮决定利用海面上出现的高潮时机，对“北游25”轮实施脱浅作业。但因潮位不够，脱浅并未成功。脱浅作业失败后，救援人员尝试利用救助船和客船分批接驳游客上岸。无奈天气恶劣，海浪一个接着一个，快艇在海面上摇摇欲坠，根本无法靠近搁浅船只。在实施救援的同时，船上工作人员通过缆绳将快艇送达的矿泉水、八宝粥、方便面等补给物资吊送上船。

3月24日零时10分，经救援组现场研判，北海海事局救援人员周君球、朱立、蔡志明和陈梁随同派出所民警，乘坐救援快艇前往“北游25”轮，尝试从客船船尾登船，以便了解船舶状况、安抚乘客、维持秩序。

快艇抵达“北游25”轮尾部跳板的附近。可是，登轮软梯无法直接系固在快艇上，快艇在海浪中左右摇摆，很难把正方向。此时只有一个办法，就是快艇靠近客船的时候，赶紧抓住软梯并迅速爬上软梯，这个时间只有短短2到3秒钟。

“我是党员，我先上！”有着二十多年海事工作经验的老党员蔡志明告诉记者，当时海上风浪很大，浪也很急，快艇上下左右摇晃的厉害，如果登轮时没有抓紧软梯，就

有可能被甩到海里。“登轮时没考虑那么多，心里就一个目标：无论如何，我们都要克服困难，登上‘北游25’轮。”

蔡志明冲在救援队伍前面，说时迟、那时快，快艇靠近船尾跳板的瞬间，就在那稍纵即逝的短短2秒，蔡志明纵身一跃死死地抓住软梯，二话不说，拼命地往上攀爬。受到蔡志明的鼓舞，其余人员也奋力攀上了客船。

“我们和你们在同一条船上，我们一定会确保你们的生命安全……请大家放心，我们救援人员一定是最后下船的……”3月24日凌晨3点，来自海事、派出所、消防等部门的24名工作人员陆续登上“北游25”轮，开始查看各个舱室，安抚旅客情绪，并与船长研究救援方案。3时05分，“德渝”轮用缆绳带上“北游25”轮船首，艉缆系上西角码头，以稳定“北游25”轮的船位。

与此同时，涠洲岛海域西角码头灯光明亮。而“海巡1005”“海巡1001”“南海救131”“德渝”轮等多艘救援船只正用灯光照暖被困旅客的心，共同守护“北游25”轮的平安。小型冲锋舟、救生员、医务人员、潜水员等近200名工作人员坚守在涠洲岛西角码头，为岸上后续的接待工作做好准备，等待游客安全上岛。



▲“北游25”轮在涠洲西角码头离岸附近海域搁浅。

导应急处置工作，并作出部署，要求部所属专业搜救人员与船方进行充分沟通协商，研究救助方案和措施，同时做好人员安抚工作，把旅客安全摆在首位，安全有序地展开救援。交通运输部海事局局长曹德胜、中国海上搜救中心副主任李国平、交通运输部救助打捞局局长王振亮在中国海上搜救中心指挥应急处置。

自治区党委书记鹿心社批示：全力组织救援，确保乘客安全。自治

3月23日17时25分许，在广西海上搜救中心组织协调下，“南海救131”“厦港拖16”“南海210”赶赴事发海域，协助“北游25”轮脱浅；搜救中心指定“南海救131”为现场指挥船舶，要求与遇险船以及两艘拖轮现场研究脱浅方案。与此同时，专业救助直升飞机“B-7341”“海巡1005”“南海救202”“海巡1001”“德渝”轮、“德滨”轮、“北游18”轮……各方救援力量朝着同一个方向集结，只为全力以赴赢得这场海上救援之战。



▲“北游25”轮成功脱浅，安全靠泊涠洲西角码头。

C 众志成城 船舶终于成功脱浅

凌晨两点，夜已深，旅客们在登轮救援人员的安抚下，渐渐进入梦乡。他们并不知道，远在北京的交通运输部综合应急指挥中心、南宁的广西海上搜救中心和北海海上搜救中心都是灯火通明。为确保他们的平安，广西海事参与救援人员全体不眠不休，持续关注船舶、天气、水位、游客等情况，反复研究讨论脱浅、接驳、防护、疏散、应急等方案。经专家论证评估，指挥部制定了两套救援方案，分别是用“北游18”轮和“南海救202”过驳旅客方案，以及借助潮位和救助船舶“德渝”“德滨”协助脱浅方案。指挥部决定两套方案同步实施，根据现场情况，随时调整计划。

第一个方案是利用“北游18”轮和“南海救202”过驳方案，计划于6时30分日出能见度较好，且潮位、风浪情况充分满足接驳条件后，由救助船、客轮并靠“北游25”轮外侧（右舷），实施接驳乘客。

凌晨2点开始涨潮，为了防止搁浅客轮漂到浅滩上，2时至2时45分，指挥部安排快艇在大风浪中将引缆分别送至码头和“德渝”轮，船尾绞缆机同时收紧缆绳，使码头所带尾缆受力，“德渝”轮使用5—10吨脱力，从船头、船尾两个方向固定遇险船舶位置，不仅防止涨潮时遇险船舶再次发生位移导致搁浅程度进一步加剧，也为实施第二次拖带脱浅计划做好了充分准备。

时间一分一秒地过去，24日6时30分，经慎重研究，现场再次尝试实施旅客过驳作业方案，但现场浪大、过驳船随浪颠簸，从旅客的安全考虑，过驳作业取消。

此时，指挥部考虑采用第二套方案，也就是借助潮位和救助船舶脱浅的方案。23日晚第一次脱浅作业并没有成功，备用脱浅方案能否顺利实施？现场所有人的心都悬了起来。船上共有794名乘客和船员，一旦拖带出现一丁点失

误，都有可能造成船舶倾斜、甚至倾覆，给乘客生命安全造成巨大的威胁。因此，面对如此高风险的作业方案，绝不允许任何细小的错误出现，他们必须慎之又慎。

脱浅方案的最难点，在于确定实施脱浅作业的时间点和拖轮的马力大小。为了确保方案万无一失，来自海事、救助、航运公司的专家救援组从凌晨两点开始反复计算推演，已经有了答案。他们仔细查阅潮汐资料，确定了理想作业时间至少是早上7时以后，那时潮水可以达到理想的水位；在确定“北游25”轮缆桩可以承受的拖力大小数据和船舶六面吃水的测量数据基础上，通过四分之一平均法计算船舶平均吃水，利用平均吃水和查取的船舶每厘米吃水吨数计算后得出了船舶的损失浮力，进而测算出实施脱浅拖带作业的最大马力和拖轮作业的理想角度。

测算出了脱浅方案的作业数据，他们对作业的成功完成有了一定的把握，但是具体如何实施，必须严格根据现场实际情况进行判断和调整。

3月24日7时45分，随着潮水上涨，船舶的脱浅的机会来了！现场指挥部报经交通运输部、中国海上搜救中心同意，果断决定启动借助大马力拖轮协助“北游25”轮脱浅备用方案。“德渝”轮拖带“北游25”轮船首，“德滨”轮协助“德渝”轮拖带；“海巡1001”“海巡1005”现场警戒，协调现场力量进行脱浅。

随着上涨的潮水，“北游25”轮开始慢慢松动上浮！成功就在眼前，7时55分，“北游25”轮终于脱浅！在两艘拖轮的牵引下，“北游25”轮缓缓驶离搁浅海域，成功了！

17个小时，牵动着无数人心的“北游25”轮上700多名游客终于平安回家！

本版图片由广西海事局提供

■记者手记

关键时刻彰显海事力量

□ 龙巍 徐碧苑

对于广西海事而言，3月23日至24日这个周末，如当时的北部湾海面一样极不平静。

因瞬间大风影响，承载794名旅客和船员的“北游25”轮无法按时靠近涠洲岛码头，在附近海滩搁浅。风急！浪大！食物紧缺！船上人员的安危牵动着海事人的心。

险情就是命令！在交通运输部、广西壮族自治区党委、政府和北海海事局的关心和指导下，广西海事人迅速行动，周密部署，多方联动，全力以赴投入救援。历经17个小时

不眠不休奋战，“北游25”轮终于化险为夷，顺利靠泊码头，船上所有人员安然无恙。

在这场突如其来的考试中，广西海事经受住了考验，迸发出同心同德、勇挑重担、攻坚克难、永不放弃的精神力量。我们相信，有这样一群在风浪中全力守护平安祥和的人们，有这样一种令人温暖的精神能量，广西海事一定能够汇聚起推动各项工作、推动海事和地方经济高质量发展的磅礴力量，书写交通强国的海事新篇章。

(上接第1版)

技术革新 引领治水新思路

为提升水运生态环境质量，加快推进内河港口水运节能减排工作，助力“五气共治”留住“碧水蓝天”，南宁多措并举积极推广内河岸电工程。

“苏盐货96488”货船缓缓驶入海厅长山河航段中粮码头，船靠泊后，船老大朱文左并没有像往常一样开启柴油机发电，而是将船上的电线拉上岸插入电桩，由电网直接向船用设备供电，以往此类船舶发电每天需要消耗柴油0.3吨左右，由此产生的废气污染量，相当于一辆汽车行驶4000公里排放的污染量。

随着南宁市码头“油改电”项目的陆续实施，原先码头上黑烟四起的现象不再，取而代之的是一台台岸电桩，停靠在码头的船舶“以电代油”，解决

了船舶柴油机发电带来的费用高，振动大、噪音大、气味难闻等困扰。

据了解，南宁码头岸电推广现已取得实质性进展。首个智能岸电在斜桥公用码头安装后，城东作业区、中粮码头等也陆续安装了智能岸电桩。截至目前，南宁已拥有29个智能岸电桩，在该省处于领先地位。现有的智能岸电桩能同时满足40艘船舶的用电需求，按照全年靠泊天数为300天计算，可节约燃油成本约150万元，减少二氧化碳、硫氧化物、氮氧化物等废气排放近10吨。

针对过去水上运输船舶产生的油污、生活污水直接排放等相关问题，南宁港航部门开展了全方位的整治工作，航区内400总吨以上船舶全部配备了生活污水柜，营运船舶和码头全部配备了垃圾收集装置。在此基础上，还推出了船舶油污水“一船一站一机制”建设，2018年全年接收

点燃发展“新引擎” 水运复兴展宏图

生活垃圾8521艘次、16720公斤，接收船舶含油污水344艘次、41480公斤，有效解决了船舶污染“最后一公里”的问题。

近日，南宁市港航管理处工作人员来到位于长安辖区的浙江沪杭甬高速养护工程有限公司养护中心码头，对该码头船舶生活污水接收设施进行验收，这是南宁港区首个建成并完成验收的码头船舶生活污水接收设施，标志着船舶生活污水收集排放将实现船岸联动，船舶生活污水收集治理“最后一公里”得到了保障。

据了解，南宁市港航管理处为了建设绿色港区，推出了船舶垃圾上岸、船舶油污水收集、码头岸电装置推广、港区垃圾分类、老旧船舶拆解

等一系列绿色环保举措。此次码头船舶生活污水接收设施的建成，实现了船舶生活污水收集处理系统的完备，将进一步改善和提升南宁辖区内河通航水域水环境质量。

南宁市港航管理处负责人表示：“水运转型升级是水运事业发展的必然趋势，最美航区是水运转型升级的最终体现，两者相辅相成、缺一不可，南宁港航将继续围绕这两个目标建成经济便捷、高效智慧、平安绿色的现代化内河水运体系，逐步实现内河水运治理体系和治理能力现代化。”

紧跟时代 开拓经济新模式

近期，浙江省首个纯民营资本投资共用码头——许村上运综合码头

已正式进入试运营阶段。

许村上运综合码头于2017年11月10日开工建设，占地面积81亩，使用岸线长度约为507米，总投资9500多万元，设计量通过能力640万吨，拥有500吨泊位6个，300吨泊位1个，是南宁市“五区十四码头”规划中一个重要的水运枢纽。码头位于融杭桥头堡，南宁市许村镇境内，毗邻杭申线，距离320国道不足一公里，区位优势明显，能够充分发挥水陆联运优势。

据统计，今年1月南宁港区完成货物吞吐量118万吨，其中许村上运综合码头吞吐量达23.85万吨，约占总量的20%。此外，许村上运综合码头还在1号泊位预留集装箱泊位。随着航道等级提升、散改集等工作的陆续展开，届时将实现该市西部地区集装箱运输零的突破，为南宁西部基础设施建设、城镇发展和水运的发展

发挥重要作用。

怎样走出一条符合海宁特点、依托创新的发展之路，一直是海宁港航面对的重大问题。借势航道等级提升和港区码头重新布局，海宁找到了突破的发力点，着力推动发展沿河重点产业，逐步形成了以粮食产业为主的长山河产业带，以新能源产业为主的六平申线产业带，以集装箱出口产业为主的杭平申线产业带和以煤炭、建材等大宗物资为主的杭海线产业带。“它不仅是一条高等级的航道，更是一条经济带、一条风景线。”海宁市交通局副局长范建祥这样形容杭平申线。

未来五年，海宁将做好杭平申线、京杭运河二通道、六平申线等航道沿河产业带的规划，吸引社会水运项目入住，实现公路网、铁路网、航道网及港口、场站、园区的高效衔接和配套发展，提升服务社会民生能力水平。