

21公里航行险段的守护者

□ 全媒记者 陆民敏 通讯员 吴永锋 文/图



长江长寿航道处职工清理杂草。

“当得知获得了‘交通运输系统先进集体’荣誉称号时，大家都非常高兴，这是对我们工作的莫大肯定，士气高涨啊。”6月29日，长江重庆航道局长寿航道处（简称“长寿航道处”）处长余波在电话里难掩激动地对记者说。

长寿航道处有48名职工，负责管理和维护长江干线龙蛇子至笑滩全程21公里的航道。近年来，该处所辖航道航标维护正常率均达100%，航道尺度保证率均达100%，信号指挥正常率均达100%，连续3年在上级开展的航道维护质量评比中名列前茅。

主动作为 为企业解难纾困

长寿航道处辖区内有重钢集团、长化集团、川维厂、新恒阳等多家涉水企业，港口码头遍布，都是通过水路运输。余波告诉记者，“辖区内不同水位的航道通行条件极为复杂，我们一直都在考虑如何满足及保障当地企业与过往船舶的安全通行。经过反复讨论，我们提出了‘保畅保深服务企业’的理念，就是根据水位情况及时调整航宽及弯曲半径，合理配布航标，确保船舶能在浅滩、碛坝中顺利通行，港口能顺利作业。”他们的主动作为、贴心服务，也得到了多家港航企业的好评。

该处21公里的航道内有2个控制河段，其中王家滩素有“川江瓶子口”之称，属一类浅滩，具有弯、浅、窄、急的特征，是船舶海损事故多发水域。

2018年6月9日，长江长寿段水位150.7米，王家滩水域告急。“当时，排队通过该单向控制河段的船舶绵延至20公里以外，致使船舶等候7小时以上才能过滩。”宜昌亲河船务有限公司蒲哟坪告诉记者，长寿航道处及时出动，主动联合长航公安、长江海事，科学指挥船舶安全有序通行，及时缓解了通行压力，让船舶缩短过滩等候时间，节约了经济成本。

“我们码头的所处水域是川江

提升能力 科学维护航道

目前，航道维护已由传统操作向数字平台发展。要想工作做得好，就要紧跟时代步伐，提高对航道的科学维护管理水平。长寿航道处成立了数字航道、航道专业技术知识学习小组，切实加强对干部职工的航道新知识、新技术的学习培训，要求人人掌握数字航道系统平台实操技术，并能应用到实际工作中去。

“事实证明，提高专业技能很重要。”余波给记者举了个例子。

2019年8月5日下午，长寿航道基地接到值班室电话，“忠水碛2号标志平台漂移报警，请恢复。”当天

分类组织开展支部活动，在机关部门开展政治学习活动；在船舶岗位开展“党员先锋岗”活动；在信号台开展“一名党员一面旗”等活动。他们依托“学习强国”平台有组织、有管理的开展主题党日活动，充分利用视频会议平台连线外地休假和基层班组坚守岗位的党员，听支委委员讲授廉政微党课。“越来越多党员增强了党性意识，哪里有困难，党员们都冲锋在前。”

2018年汛期，该处辖区有洪峰5次过境，仅9月14日到17日三天时间，该处辖区水位连续涨幅达10米。水情就是命令，为确保辖区航道安全畅通，陈家付主动停止休假赶赴基地待命，原本轮班休息的大副胡鹏、轮机员向天树主动留在基地，机关党员谭孝晟、邓波等也在支部书记余波的带领下火速前往一线班组。

连续三天，该处党员与职工们团结一心顶高温、战洪峰，每日累计出航作业15个小时以上，不分昼夜奋战在江面，努力清除标志船上堆积的漂浮物，及时化解一个又一个因洪峰冲击流失的航标险情，以确保辖区航标准确指引行轮通行。“当时就想着一定要保证航道通畅，船舶航行安全。也没感觉多累。”回忆起当时的情景，陈家付笑着。

2018年6月26日凌晨1时47分，当地水位153.9米，“巨航999轮”行驶至王家滩控制河段，因操作不当在横石板水域划船，导致船舶失控，并造成断航。该处接到信息后，余波第一时间率队及时赶往现场进行救援，采取应急措施。党员、职工一起上，两艘工作船经过几个小时来回引导堵塞船舶依次通过，避免出现拥堵和安全事故再次发生。

“正是因为在困难和危险面前，党员干部始终坚持带头攻坚克难，才让我们全处能上下一心，齐心协力搞好工作。”余波说。

谈起下一步打算，余波言语朴实，但语气坚定：“获得的荣誉是对我们的激励，也是新的起点。长寿航道处全体职工会再接再厉，继续流动守护好这21公里长江航道。”

叶隆：从岸桥司机到“岸桥大师”

□ 通讯员 成苏炜 文/图



岸桥操作中的叶隆。

惧挑战、逆势而上，凭借丰富的经验和过硬的操作技术，他仅仅用了几十分钟就适应了新机器的操作状态。

赛场上，只见叶隆手握操纵杆稳如泰山，双眼紧盯目标准确入位，吊具开锁、闭锁动作一气呵成，集装箱起落平稳。最终，他取得了全国岸桥第五名、轮胎吊混排第十名的好成绩，之后更是荣获全国港口青年优胜奖及全国交通技术能手。

良好的职业心态、炉火纯青的技术让他在同行中展露头角，当被别人问起成功的经验和心得时，他说：“也没什么特殊的，就是在平时工作中严格要求自己，装卸每一钩箱子都要求完美，放平心态，每一次都尽量做到最好！”

不断突破自我

多项荣誉加身的叶隆并没有骄傲，而是继续兢兢业业地在装卸一线深耕，始终坚持着自己“每一次都做到最好”的工作原则。投身装卸一线近15年来，他没有出过哪怕一次微小的装卸事故。现如今，他早已成了作业线上工友们的主心骨，肩上的担子更重了。

轻人，在他身上有股年轻人特有的不服输的劲头。”

传技授艺解惑

作为公司“孙世锋劳模创新工作室”的成员，2019年，叶隆荣获了大连市劳动模范称号。一直以来，他时刻以操作创新、技术创新为己任，致力于岸桥操作模式流程优化、操作实践经验总结，为公司提升作业效率、节约能耗作了重要贡献。

他将自己的工作经验转化成一套标准化操作方法，让一个人的经验变成无数人的教程——

他先后编制了岸桥《稳准快》操作法、《六到位操作法》《岸桥操作安全关键点视频》《场桥操作安全关键点视频》《岸桥操作常见100问》《拖车操作常见100问》等技术教材，总结了“猛龙过江”“狭路相逢”“十拿九稳”等20项操作经验和37项实操攻略……

他的操作方法得到推广后，公司岸桥整体操作效率提升超过64%，单机最高效率达到121.8自然箱/小时，一年可为公司创造利润1000余万元。

在工作与生活中，叶隆也毫不吝啬地帮助他人，为同事解惑。“叶隆利用自己在生产一线的岗位优势，细心留意一线员工遇到的难题，耐心地帮忙解决，并及时向上反馈，研究解决办法，充当着公司管理层与作业最前沿的沟通桥梁，增强了团队凝聚力，为公司稳定发展贡献着自己的一份力。”大连集装箱码头公司总经理黎晓光如是评价他。

也许人们很难将年轻人与“工匠精神”联系在一起，但是在叶隆身上，能看到新码头人专注、执着的工匠精神，能看到年轻一代身上的冲劲与韧劲。叶隆，这个80后的年轻小伙子，用自己的不懈的努力与顽强意志，全力把握着码头安全生产第一线的命脉。他把自己的满腔热血，全部融入到生产一线当中，不断鼓舞着身边人为辽港集团建设世界一流强港贡献光与热。

7月1日，骄阳似火，湄洲湾港引航站高级引航员张宗荣穿着防护服，背着重达10多斤的引航包，快速攀爬引航梯登上货轮甲板，紧接着通过船舶室外梯道快步前往船驾驶舱。密不透风的防护服在高温的炙烤下更显闷热，他的脸上、身上，细细密密的汗珠不断冒出来，每一个登轮环节都需要耗费更多的体力。

然而他眼神始终坚定，心中只有一个目标：安全引领每一艘船舶进出港。张宗荣自踏入引航事业的那一刻起，刻苦钻研引航业务，始终奋战在生产一线，18载栉风沐雨，迎来朝阳，送走晚霞，他一丝不苟地引领每一艘船舶中流击水、扬帆破浪，用平凡的坚守助力港口生产平稳有序。

坚守引航阵地

2020年伊始，突如其来的新冠肺炎疫情席卷中华大地。湄洲湾港承担着我国东南沿海及中西部地区大宗能源、原材料运输中转的重要任务，疫情期间，船舶能否及时到港装卸，关系着港区后方乃至港口腹地区域防疫和民生物资生产企业能否正常生产。

疫情来势汹汹，原本打算春节休息一下，跟家人好好过个“团圆年”的张宗荣，不但放弃了休假的打算，还主动承担了更多的船舶引航工作量。

“特别是二月底以来，全球疫情形势愈加复杂的背景下，引航工作也面临着更严峻的安全挑战。为了最大限度降低人员交叉感染风险，我们必须尽量精简外出执行引航任务的人员数量。这就要求承担引航任务的同志不仅要业务娴熟，更要非凡的勇气和毅力。张宗荣主动请战，我们是既放心，又担心。放心的是他的业务能力，也担心他身体能不能吃得消。”福建省湄洲湾港口发展中心副主任余贤顺表示。

为严防疫情境外输入，在引航过程中，医用防护服、N95口罩、护目镜、一次性手套等防疫用品都是引航员的全程标配。在引领船舶的过程中，引航员这一身密不透风的“装备”一穿就是几个小时。在这种环境高温和心理高压的状态下，引航工作更加考验引航员的意志和体力。

大浪淘尽始见金，张宗荣顶住了考验。疫情发生的数月以来，他依然坚守引航阵地，在“汗蒸”体验中，密切关注每个航行数据指标的变化，提前预判可能存在的航行风险，安全引领电煤船、LNG船等各类船舶进出湄洲湾港，有力保障疫情防控期间民生物资运输畅通。

见证港口腾飞

18载斗转星移，从引领小船到引领大船，张宗荣是湄洲湾港奋进新时代开启新征程的见证者和实践者。凭借着扎实过硬的操船技术，他一直承担着湄洲湾LNG船及大型矿砂船等重点船舶的引航任务。

如今近六旬的他，阅尽千帆，积累了大量的引航经验。一次次引领，一次次沉淀，让他不仅拥有了娴熟的船舶操纵技术，还对湄洲湾港内航道、水深、潮汐、暗礁浅点的最新数据了然于心。作为业内专家，他多次被邀请参加湄洲湾港码头及航道工程的论证评审工作，并提出了许多专业性意见。

然而他最在乎的是，并不是工作成就，而是每一次完成引航工作中的新挑战时，船舶安全靠港的那一声鸣笛：

2012年7月21日，首艘Q-FLEX型LNG船“迪艾尔”轮在他的引领下安全靠泊湄洲湾港，助力福建LNG接收站首次接卸的世界级超大型LNG船舶；2018年8月24日，25万吨级大型铁矿石船“印地希望”轮在他引领下优雅首航罗屿港口，创造了掀开湄洲湾港“大港大船”新篇章的“划时代之引”；2019年12月30日，30万吨级大型铁矿石船“雨果”轮在他引领下安全靠泊罗屿作业区，刷新了湄洲湾港引航站引领重载进港船舶载重最大、船长最大、吃水最大三项纪录……

对于张宗荣来说，船舶引领过程不仅是一场面临未知风险的挑战之旅，更是一场在风险中掌握生机的魅力之旅。

6月13日，张宗荣在引领25万吨级矿砂船“山东政通”轮进港靠泊时，见该轮船舶逐渐往航道右侧偏移，果断下达车钟和舵令以把定航向，此时驾驶台主机转速指示仪转速为零，船舶主机也迟迟未启动，随后机舱通知船长主机失控，无法用车。为了避免船舶发生搁浅触底险情，张宗荣临危不乱，根据现场态势立刻调整拖轮配布，将船位牢牢控制在航道内，避免了船舶偏离航道发生搁浅的风险。

“每次引航任务顺利完成，那份成就感、自豪感是无法用言语形容的。”张宗荣虽历经风雨，仍享受着引航工作带来的喜悦。正是这份对引航事业的执着信念，让他不断开拓创新，勇挑重担，让心中的热爱掷地有声。

引领新生力量

江海无言，潮起潮落，前浪奔涌，后浪追逐。张宗荣不仅给船舶引航，更为年轻的引航员们引航。

对于引航员来说，引航并没有固定模式。船况不同、气象不同、配合的船员也不同，每一次引领过程都是一次风险与挑战并存的经历。

“平常我会让他们多翻看海图、研究技术论证报告、查看扫测图，尽量让他们做到把港口最新数据装进大脑。”张宗荣说，“虽然现在有了先进的电子导航设备，但熟知港口情况有助于引航员从容应对突发险情。”

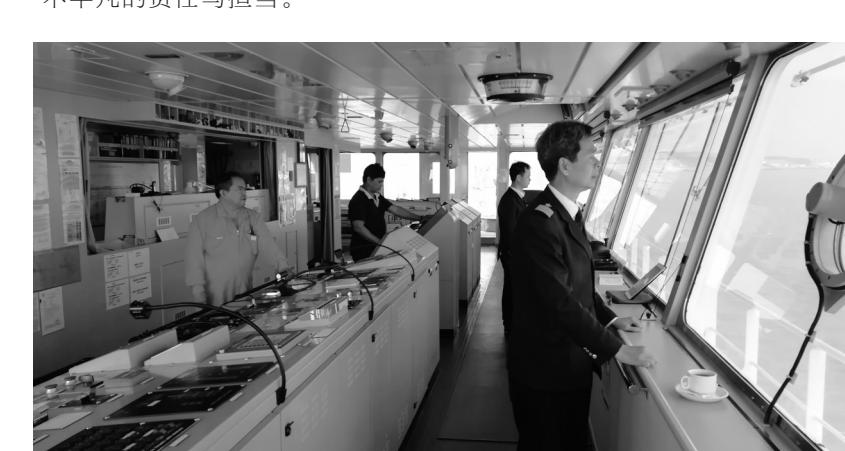
每次带徒弟上船前，张宗荣都会要求他们结合当时天气、船舶操作特性、水深、潮汐及各航段情况制定详细引航方案，引导他们思考每一种可能遇到的问题和对应的解决办法。

为了让徒弟们练就“好本事”，张宗荣总是督促他们引领完一艘总结一艘、再实践、再总结，直到将操作要领完全掌握。

在徒弟们眼里，张宗荣严肃认真。对待这位师傅布置的“作业”，年轻引航员小林可不敢有丝毫的马虎，他说：“在交流船舶实操经验时，他不允许我们糊弄过去，他一直强调我们要沉下心来钻研技术。”

多年来，他先后帮助多位新进引航员从助理引航员成长为具有独立引领能力的三级引航员及二级引航员，为湄洲湾港引航队伍的发展壮大作出了积极贡献。

目前全球疫情形势依然严峻，张宗荣和无数战“疫”在一线的引航员们一样，依然低调严谨地做着他心中的平凡事，在船舶的方寸间书写着不平凡的责任与担当。



□ 全媒记者 王有哲 通讯员 谢敏敏 陈娜妍 林晓娟 文/图

18载筑梦引航 诠释责任与担当

引航中的张宗荣。