

引航破浪踏歌行

□ 全媒记者 康承佳



多少次，在外轮主机失灵、巨轮失控的危急关头；多少次，在大雾台风侵袭、巨轮航行受困的艰难时候；多少次，在港口险情突发、人民生命财产面临威胁的关键时刻……都是引航员临危不惧，从容应对，转危为安。

改革开放让中国水运迎来了发展的春天，40多年过去，我国已成为世界上具有重要影响力的水运大国，港口规模首屈一指，内河货运量连续多年居世界第一，长江成为世界上运输最繁忙运量最大的通航河流……中国引航也随之成为加快建设交通强国的水上先锋，变化翻天覆地，举世瞩目。

这背后，中国引航历经了怎样的风雨？又克服了怎样的艰辛？今天，让我们一起走进他们。

擘指战象 保制聚力 “把世界引进中国，把中国引向世界”

受台风“烟花”影响，长江下游航道连续4天封航。大量船舶积压在长江口，各大港口煤炭告急、化工原材料告急、重要民生物资告急……

7月28日，长江江苏段陆续解除交通管制。各分站引航员在长江引航中心的统一调度下，鏖战黎明和黑夜，畅通应急运输“绿色通道”，用一次次精心引航为港航企业“输血”。

“改革开放后，长江引航白手起家，披荆斩棘闯新路，一路走来，着实太不容易。”望着繁忙的长江，长江引航中心原党委书记陈治政感慨道，40多年的光阴里，长江引航发生了太多故事……

新中国成立后，长江闭关锁江33年。

1983年5月7日，陈守德、吴民华、施歧元3名引航员引领巴马籍货轮“日本商人”号首航张家港港，拉开了长江对外轮开放的序幕，同时也掀开了现代长江引航业的新篇章。

为了实现集中统一管理，1997年6月18日，长江引航中心正式挂牌成立，将原直属各个港监局的引航站建成建制归引航中心。“那时候太难了，机关办公全挤在太仓浏河镇江边一栋三层小楼里，周围全是农田，连门牌号都没有。”陈治政告诉记者。

就一句“不能耽误了开船”，长江引航论述了几十年——

改革开放初期，长江引航员的工作环境非常艰苦，通讯难、交通难、食宿难是长江引航员日常工作中面临的“三大难题”。为了保障



长江引航中心高级引航员王荣达引领外轮出江。
长江引航中心供图

引航任务的实施，引航员可谓使尽浑身解数。领任务只能跑去单位看计划表，挂个长途电话往往一等就是半天；三轮“地老鼠”、手扶拖拉机、摩托车、自行车都是引航员的重要交通工具；住地下室、钻防空洞、两个人挤一张床也是很平常的事……

多年的筚路蓝缕，长江引航迎来脱胎换骨、凤凰涅槃的巨变。

2020年，长江干线的年货物通过量超30亿吨，稳居世界内河首位。长江引航中心年引航船舶6万余艘次、引航总吨数近10亿；先后在沿江主要港口科学布局11个引航站、4个引航基地；外轮引航服务至湖南的城陵矶港，径深1331公里。长江引航中心已经成为长江对外开放的重要窗口和航运发展的重要力量。

从一栋三层小楼起家，到助推长江航运高质量发展，长江引航中心何以能走在前列？

答案就在不断加大核心凝聚力！

把引航力量汇聚在一起，没有完成时，只有进行时——

2008年1月8日，中国引航协会在北京揭牌成立，把分散在全国的引航机构拧成一股绳，处处对标、时时奋进、久久为功，形成一往无前的水上力量，抱团负重，破浪致远——把世界引进中国，把中国引向世界！

服务保障 用情用力 建设“国际一流引航机构”

7月18日10时30分，船长341.31米、最大宽度75米、当今世界吨位最大的无动力浮式生产储油船——“SEPTIBA”轮在长江引航中心南通引航站5名引航员的精心引领下，采用“倒拖”引航方式安全出江。

成立专项工作组、先后四次现场调研、召开六次通航安全研讨会

……长江引航中心提前半个月就开始准备，“超宽超大型船队‘倒拖’出江过程中可能出现偏荡严重、弯曲航段航行转向操纵困难……各种潜在风险我们都需要一一化解，引航必须保证‘零事故’。”参与此次引航的引航员告诉记者，经过8个多小时的艰难引航操作，“巨无霸”顺利出江。

真诚服务，敢于担当，开放包容，务实领先——这一直都是长江引航中心的魄力。长江引航中心的成功，不只有开头和结果，更有艰苦的奋斗过程。

——开展分段引航。长江引航中心大胆借鉴国外先进经验，自2002年9月起对进出江阴以上港口的船舶实行分段引航，改变了单程长距离引航的局面，加快了引航员周转，提高了引航力量的使用效率和船舶运行效率。

——实现夜航突破。随着长江发展的提速，长江引航积极服务沿江“口岸通关”建设，主动为进出长江的船舶提供夜航服务。美国前总统福特私人游艇“迈克拉罗斯”访问中国，白天旅游，夜间航行，要求不鸣笛、不变速、不抛锚，长江引航员圆满完成任务，“中国引航员技术精湛，堪称世界一流。”船长禁不住点赞。

——服务12.5米深水航道。2018年5月8日，南京至长江出海口431公里的12.5米深水航道全线贯通，长江航运驶入“大港大船”时代。为使这一利好惠及更多港航企业，长江引航中心积极推出八项服务承诺新举措，确保引航服务能力与12.5米深水航道延伸同步适应。

……

在长江引航中心成立20周年的时候，他们提出了一个新的目标——建设国际一流的引航机构。乍一看无甚新鲜。然而，说易行难。

回望40多年发展历程，长江引航从摸着石头过河，到创造了多个“全国首创”和“全国率先”，切实肩负起建设“国际一流引航机构”的使命担当。

改革开放以来长江引航的发展，也是中国引航的缩影。

40多年的栉风沐雨、艰辛探索，一个个引航站、一批批引航员勇立潮头，以实干书写担当，用专业体现价值，让中国引航一步步走上了世界舞台。

文化引领 同心协力 当好“水上国门形象第一人”

顶着高温、迎着洪水，13.5个小时连续作业。8月9日，在长江引航中心靖江引航站高级引航员王荣达的精心引领下，“布扬XX”轮终于靠泊靖江国信电厂码头，靠泊前，船长热情地递上两条名贵香烟，对引航员高强度工作表示感谢。

“一艘外轮，就是一块流动的国土。”王荣达指着驾驶室外飘扬的五星红旗，郑重地告诉船长，“我们引航员在船的一言一行、一举一动都代表着国家形象，您这样的行为，是对我们引航员职业的不尊重。”

从当年保障船舶安全，到如今维护国家形象，时代总在赋予长江引航员全新的历史责任，而他们始终以不负使命的心态答卷——当好水上国门形象第一人！

看历史，从引航宗旨“为国引航，服务长江”，到引航精神“扬国威、讲奉献、敢争先”，长江引航人奋勇争先，踏上建设“国际一流引航机构”新征程。

望未来，长江引航追求的不仅仅是“引航零事故、服务零投诉、管理零缺陷”，而是要“把世界引进长江、把长江引向世界”。

2020年以来，新冠肺炎疫情带来的严峻考验和复杂多变的国内外环境，让长江引航备受考验，“抗疫专班”以文化铸魂，畅通国际物流产业链，促进国内国际双循环，在疫情大战大考中深刻诠释引航人的初心和使命……

40多年发展的背后，惟有“爱国、敬业、慎独”是永远不变的主旋律。

这何尝不是中国引航的精神核心。

我国90%以上的外贸进出口都是通过海运完成，这些船舶都要由引航员引进引出。40多年来，一批批引航员和改革开放一起成长，写下了属于个人、属于港口、甚至属于国家的引航传奇。改革开放以来，中国经济的腾飞，引航员功不可没。

一江春水向东流，舟行天下党引航。

如今，奔腾不息的河流滚滚汇入海洋，见证改革开放大潮的奔涌，更昭示着未来的中国引航，将在党的引领下继续担当改革开放的先锋——引万船来仪，送舟行天下！

浙江沿海开展商渔共治 联合执法系列活动

本报讯（全媒记者 陈俊杰）东海全面开渔在即，浙江沿海将有数万艘渔船集中出海作业。为保障海上安全，推进调整后的浙江沿海主要公共航路实施，9月8日，浙江沿海商渔共治联合执法系列活动正式启动。

当天10时，浙江海事、交通、农业农村、应急管理等相关部門执法人员乘坐“海巡22”“海巡0717”“中国渔政33203”“中国渔政33205”从象山石浦港出发开展巡航联合执法活动，对沿海东航路、虾峙门航道等重点水域进行巡查，重点检查船舶核查船舶配员情况，船舶通航密集区、渔区航行安全措施落实情况，检查商渔船高频值守，检查商渔船AIS设备正常开机、规范显示，检

查驾驶人员对驾驶台设备操作和海上避碰规则熟知等，严厉打击违法违规行爲，进一步夯实商渔船船舶、船员本质安全基础，共同防范和化解安全风险，有效遏制重特大事故发生。

当天，宁波、舟山、温州、台州、嘉兴等沿海地市海事、农业农村等单位部门也同步开展现场联合检查活动。

联合执法活动期间，联合执法人员加强法律法规和主要公共航路宣贯，营造知法、懂法、守法的社会氛围，确保从业人员掌握并规范使用航路，浙江海事局还组织全省1264家航运公司岸基管理的船长开展商渔船防碰撞集中警示教育 and 培训，提升从业人员的安全意识和操作水平。



广东海上人命救助 开辟空中“绿色通道”

本报讯（全媒记者 龙巍 张植凡 通讯员 王娟 王克 康乐）9月8日，记者从交通运输部南海救助局获悉，目前广东海上人命救助开辟空中“绿色通道”，缩短救助飞行申请时间，提高救助出动时效。

9月3日下午，在珠海市东南方向约120海里海域处，“桂北渔60118”上，一名渔民突发急病，急需救助。接救助任务后，南海救助局救助飞行队立即申报救助飞行计划，通过最新飞行计划审批程序，仅9分钟即获得计划批复。2个小时后，B-7340救助直升飞机成功将该患病渔民接回珠海送医救治。

据介绍，通常情况下，救助飞行计划按照正常临时计划程序进行申请，通过通用航空计划申报系统申报，并逐一联系沿途各管制单位，申请时间较难估算，如遇优先级更高的飞行活动，计

划审批时间将会更长。在海上人命救助任务面前，时间就是生命，能早一分钟起飞，便可能拯救更多生命。

开展党史学习教育“我为群众办实事”以来，南海救助局救助飞行队积极与中南地区空中交通管理部门沟通协商联系。双方针对海上人命救助的强时效性需求，结合中南空管局飞行计划审批程序，本着生命至上、分秒必争的宗旨，积极寻求优化审批方法，最终确定了“归口管理”的方式，即救助飞行可直接向中南空管局运行管理中心申请，由运行管理中心向各相关管制单位下达任务，并进一步完成空中管制保障。这将有效避免多方联系，大大缩短救助飞行计划申请时间，快速提升出动效率，为海上人命救助开辟出了一条空中“绿色通道”。

福建海事携手气象部门 共同推动“海上福建”建设

本报讯（全媒记者 王有哲）9月8日，福建海事局和福建省气象局签署合作框架协议。为推动“海上福建”建设提供强有力的海上安全保障。

根据协议，双方将围绕科研合作、业务互通、信息共享、应急处置等方面，进一步健全机制、加强合作，通过成立合作领导小组、建立联络员和应急会商制度等举措，在统筹推进联合加强海洋立体观测体系建设、联合提升海上安全和搜救预警能力、联合开展装备研发和技术应用、联合开展海洋气象灾害及海上安全知识宣传等

方面下功夫。

据统计，“十三五”期间，福建海事局每年播发冬防、雾防预警信息达3.5万余次，在台风期间播发预警信息达4万余次，保障了近100万艘船舶安全通过台湾海峡。福建海事部门每年开展海上搜救行动140余次，年均救助遇险人员1000人，救助船舶70余艘。

据介绍，下一步，福建海事局将统筹推进“陆海空天”一体化水上安全保障体系建设和全要素“水上大交管”建设，提高服务发展、服务民生、服务安全的能力和水平。

“北海之声”播出 《来了！新海安法》专题节目

本报讯（全媒记者 杨柳 通讯员 崔晓琨）9月9日，记者从北海航海保障中心天津通信中心获悉，天津海岸电台“北海之声”联合天津海事局船员考试中心、VTS、南疆海事局以及北海航海保障中心多家单位共同制作《来了！新海安法》系列专题节目，以通俗易懂的语言，解答船员有关新《海上交通安全法》的疑惑。

“北海之声”是天津通信中心开通的甚高频海上广播服务业务，为进出天津港水域的船员朋友提供全面的安全信息、港口交通信息、气象信息、行业新闻资讯以及相关法律法规的咨询等。今年9月1日起，新版《海上交通安全法》正式施行，这是海上交通安全管理的基础性法律，也和船员的权益密不可分。“北海之声”不少听众通过热线电话咨询新版

《海上交通安全法》有什么新的政策，有没有什么针对船员的福利，对考试晋升有什么新的要求等等。

为了解答船员听众的这些疑惑，让船员懂法、守法，“北海之声”相继邀请海事法官、船员考试中心考官、航海保障安全专员等专业人士，为听众在线答疑。最近，天津海事局船员考试中心青年考官通过热线电话就“船员的工作和休息时间如何保障”“境外船员出了事儿归谁管”等热点问题，按照新《海上交通安全法》的法律规定，进行了一一解答。

据了解，《来了！新海安法》系列专题节目在甚高频62频道和“天津海岸电台北海之声”喜马拉雅网络电台同步播出。

长岛至旅顺客运航线即将开通

海事部门严把开航关

本报讯（全媒记者 杨柳 通讯员 李汉臣 于化锦 罗青松）9月6日，烟台蓬莱莱海事处派出安检人员对“寻仙17”轮实施了详细的安全检查，打通海事监管与服务保障工作“最后一公里”。

据悉，由蓬莱中柏京鲁船厂为长岛渤海长通旅运有限公司建造的豪华客船“寻仙17”轮于9月初完工交付，近期将投入长岛至旅顺航线跨省营运。为确保“寻仙17”轮安全投入运营，海事人员重点对该轮的船舶证书、船员证书、消防救生设备、导助航设备、应急系统、舵机系统、防火分隔、船员实操等方面进行了严格细致的检查，对查出的缺陷提出了针对性的处理意见，要求开航前全部纠正，经复查合格后才能开航。

据了解，“寻仙17”轮为一级二等客船，最大乘客定额430人，抗风等级8级，航速17节/h，全球海域适航，由山东渤海游轮旅游有限公司运营。该轮船舶投运后，适航日每天计划上午8时30分从长岛港始发，13时抵达停靠旅顺新港；当日14时30分自旅顺新港返回长岛港，每日一次往返。



日前，连云港海事针对危险品码头安全监管难度大，现场作业人员疫情防控要求高的特点，严格落实作业安全和疫情防控措施，严格检查船员疫苗接种、健康记录及相关轨迹记录，对防控措施落实不到位的船舶或人员立即开展调查处理，全力保障辖区作业安全生产和疫情防控“双稳定”。

图为9月7日，海事执法人员对输油管道安全状况实施检查。

陈杰 摄