

# 记者跟随天津港引航员体验船舶进出港“最后一公里” 风浪中 他们为万吨巨轮“代驾”

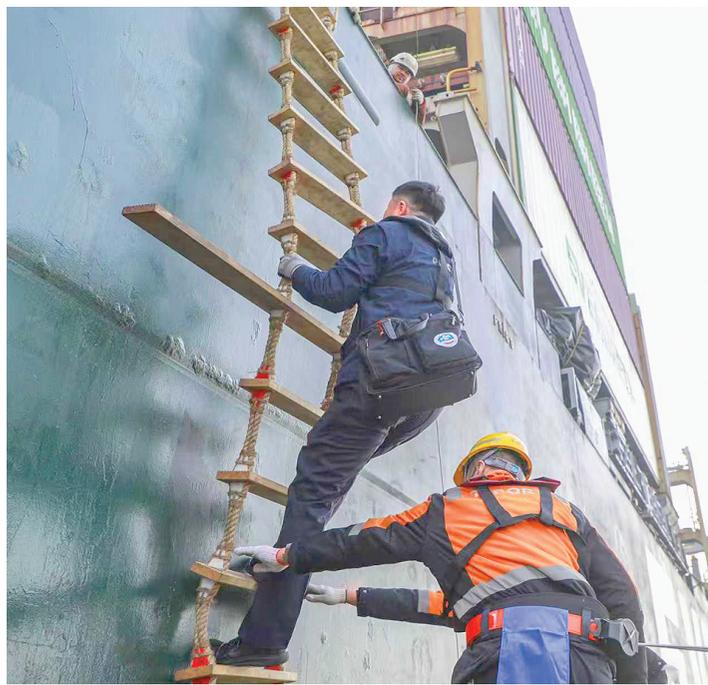
引航员,是港口水域的专业导航专家,负责引领船舶安全进出港、靠离泊。他们要从拖轮小船爬梯子到大船上,海上风浪大时,还有不小风险。遇到特殊情况,甚至需要乘坐直升机空降到船上,这在全世界范围内都是一个风险度非常高的职业。近日,记者跟随天津港的两名高级引航员孙勃和许钦平,从天津港码头乘船出海,体验了引航员的海上“代驾”工作。他们用自己的专业知识和技能,一次次获得船方的尊重和认可,他们也被誉为“水上国门形象第一人”。



孙勃用卫星电话与交管中心沟通



孙勃(右一)、许钦平(左一)和船长



孙勃在爬引航梯

## 新春走基层

### 用专业经验规避航行风险

在天津港集装箱码头的G37泊位上,已经装货完毕的集装箱货轮“中远海法”停在码头边,正在等待着引航员登船,然后才能离泊出港。

上午10时,记者来到天津港引航中心,见到了高级引航员孙勃和许钦平,他们正在收拾需要携带的装备。“引航是国家主权的体现,也是船舶安全的保障。”孙勃一边检查救生衣一边介绍,这件遇水自动打开的救生衣里,北斗定位信标、哨子和反光条一应俱全,是他们每次登轮的“标配”。他解释,外籍船舶船员大多不熟悉天津港的航道水深、泊位情况和潮汐气象,强制引航既是维护国家主权,也能凭借港口引航员的专业经验规避航行风险。

11时30分,孙勃和许钦平通过舷梯登上了“中远海法”轮。在驾驶舱内,22℃的恒温环境与室外形成鲜明对比。孙勃第一时间与船长交换船舶信息卡,上面详细记录着吃水、主机状况、倒车马力、旋回半径等关键数据。“就像开陌生的车,得先摸清‘脾气秉性’。”孙勃笑着说,他从业22年引领船舶4500余艘次,从未发生责任事故,秘诀就是“把每艘船都当新船对待”。许钦平则打开电子海图,结合实时潮汐和风流情况,规划最优航行路线:“涨水时水流向西北,主航道里必须精准计算风流压差,稍有偏差就可能影响安全。”

12时35分,在港口拖轮“津港轮28”和“津港轮29”的拖拽下,“中远海法”轮的船头开始缓缓驶离码头。“这种大型船舶横向移动非常困难,要想离岸,就必须靠拖轮把船拖出来。”许钦平解释说。

完成掉头后,“中远海法”轮开始沿着主航道向外航行。“能见度1海里,西南风2—3级,11点最低潮1.3米,16点最高潮3.3米,涨水流向西北。”许钦平盯着电子海图显示信息系统,快速报出实时海况数据。驾驶舱内,孙勃不断下达舵令和车令,还不时用高频对讲与智控中心和交管中心报

告信息。许钦平紧盯电子海图和雷达,随时调整航行参数。

### 用实力和能力赢得尊重

在航行途中,驾驶舱内的孙勃和许钦平两人始终保持高度专注,眼睛紧盯海面 and 仪器,即便短暂交流也是围绕航行安全。“每艘船的状况都不一样,小到几千吨,大到三十万吨,就像每个人的脾气不同,必须快速适应。”孙勃介绍说,“我把‘中远海法’轮引航到锚地后,那边还有一艘货轮等着我,要把它引航进港。”孙勃一边跟记者说着话,一边拿起高频对讲机,与货轮上的船员交谈起来,语言瞬间切换成了英语。“干了20多年引航员,英语都快成了母语。”孙勃介绍说。

今年44岁的孙勃毕业于大连海事大学,“20多年前我刚参加工作那会,有些外籍船长会质疑中国引航员的能力。如今,中国船舶工业年造船产量占世界市场份额40%左右,船舶研发设计、工艺技术日益提升,中国引航员的专业素养也同步精进。”孙勃解释说,引航员守护的是船舶进出港的“最后一公里”,在海上相当于半海里多点儿,正是船舶靠泊和离泊的关键阶段。“船来是我们接,船走是我们送,我们是外籍船长对中国港口的第一印象,也是最后回忆。”孙勃坦言,要赢得对方的尊重,靠的不是外表或年龄,而是“遇事不慌的气场和征服人心的硬技术”。他坦言,刚从业时面对外籍船长的质疑,唯有凭借实力说话:“他们操纵不了的船,我们接过来如鱼得水,自然能让他们刮目相看。”这种职业荣誉感,也正是两人多年坚守的动力源泉。

许钦平从业18年,独立引领船舶3568艘次,零事故零投诉,他总结道:“引航不仅是技术活,更是良心活。我们手上的每一个指令,都关系到船舶安全和港口通航效率。”

### 记者亲身体会爬梯下船

14时05分,“中远海法”轮顺利抵达天津港二号登离轮区,拖轮“津港轮34”在距离大沽灯塔东侧3海里位置

等待着,记者和两位引航员要从大船慢慢爬着引航梯下到拖轮上。

“船长为了照顾咱们,特意把舷梯放了下来,但还有一段引航梯要爬。”顺着孙勃指的方向,记者看到悬挂在船舷的引航梯,由绳索和木板构成,在风浪中有些微微晃动,拖轮上的两名船员把软梯死死顶在船身上。

“抓牢绳索,脚踩稳木板,身体跟着梯子的晃动调整重心。”许钦平叮嘱后,率先攀爬而下。穿上救生衣的记者紧随其后,刚踏上第一块木板,就感受到海风带来的晃动。厚重的防寒服让手臂活动受限,手上戴着防滑手套紧紧抓住绳索,一步一步向下爬。

“冬天爬梯最危险,衣服厚重影响平衡,有时候遇到大浪,梯子能晃动半米多。”孙勃在上方回头提醒,语气里满是经验之谈。虽然海面上有一些雾,但在风浪不大,记者很快爬下引航梯到达拖轮。两人沿着软梯返回拖轮后,孙勃来不及休息,又投入到下一个任务中,他要前往锚地引领“长喜”轮进港。“我们实行24小时值班制,最多一天要引航4艘船,平均每艘船用3小时以上,经常连轴转。”孙勃介绍说。

### 登轮最考验引航员体力

如果说在船上引航考验的是引航员的脑力,那登轮则需要引航员具备充足的体能优势。“我是易胖体质,每天都要跑上3—5公里,一是锻炼身体,二是保持头脑清醒。”孙勃表示,他90公斤的体重,对于爬引航梯来说,也是不小的负担。

除了引航梯登轮外,遇到大型船舶或特殊情况,引航员还得乘直升机登轮。“6万总吨以上的散货船、大型LNG船,或是刚从船厂驶出的空载集装箱船,吃水浅、干舷高,引航梯长度往往不够,即便勉强搭梯,高度也会超过15米,攀爬风险极大。”许钦平介绍说,这时就需要动用直升机,从滨海高速旁的塘沽机场出发,15分钟抵达锚地,比坐拖轮能节省1个多小时。”许钦平补充道,直升机经常采用的索降

方式,即引航员腋下系着专用腰带,在直升机悬停状态下被缓缓放下,“悬停高度一般在七八米,遇到船舶障碍物多的情况会升高到十米左右,越低越安全,但必须确保起降区域无遮挡。悬停时的气流让甲板上的绳索都在晃动,我系着腰带往下落时,眼睛得紧紧盯着甲板落点,还要感受风向调整身体平衡。”许钦平坦言,无论是爬引航梯还是直升机索降,都有风险。

### 记者手记

#### 他们无愧于“水上国门形象第一人”称号

跟随孙勃、许钦平两位引航员体验的半天,让我对“水上国门形象第一人”这个称号有了真切的认知。攀爬引航梯时的眩晕与紧张,驾驶舱内的高度专注,寒风中坚守的身影,都在诉说着这份工作的艰辛。他们不仅要面对体力与精神的双重考验,还要随时应对突发状况,用专业与担当守护着港口的安全与畅通。

春节,是阖家团圆的日子,但对引航员而言,坚守岗位已成为习惯。他们放弃与家人团聚的时光,在渤海湾的风浪中,用一次次精准引领,保障着物资运输的畅通,守护着国家主权尊严。孙勃鬓角的白发、许钦平冻红的脸颊,都是他们坚守的见证。

正是这些平凡岗位上的坚守者,用敬业与奉献编织起安全防线,让新春的祝福沿着海上通道传递。向每一位坚守在岗位上的劳动者致敬,他们是这个春节最美的风景。

记者 李梅旭 见习记者 李文博  
摄影 记者 吴迪



记者爬引航梯