

浅谈引航员队伍年轻化的原因与思考

——以上海港引航站为例

张程程

(上海港引航站, 上海 200082)

摘要: 随着国家对外开放政策的不断深入, 2020 年上海港集装箱吞吐量蝉联十一年世界第一。伴随着港口集装箱事业的不断发展, 进出上海港的外籍船舶数量不断增加。进港船舶艘次的增长对“引航员”这一特种职业的需求越来越大。为解决由于引航员人数不足而制约港口发展的问题, 上海引航站加大了从各海事院校招收航海技术专业本科毕业生人数, 随着年轻人员的不断加入, 引航队伍整体年龄也逐渐呈现年轻化。本人作为 2008 年院校直接进站的一员, 现已成为上海港一级引航员, 结合自身十三年工作经历, 就上海港引航员年龄构成比例以及引航员队伍年轻化后出现的问题进行简要分析与探讨, 以便供年轻引航员更好地提高引航技能、职业素养, 从而更好地助推港口事业的发展。

关键词: 引航员; 年轻化; 优势; 不足

中图分类号: U692

文献标识码: A

文章编号: 1006—7973 (2021) 09—0056—03

1 引航员

1.1 引航员定义

引航员又称“引水员”或“领港”, 是指持有有效的引航员适任证书, 在港口、内河或其他特定水域, 为船舶安全航行、靠离泊或通过船闸提供服务的专业航海技术人员。

1.2 引航员工作重要性

世界上国际贸易总运量的 75% 以上是通用海上运输来完成的, 而我国的对外贸易运输 90% 是通过海上运输完成的, 作为世界第二大经济体, 海上货物运输安全运行显得尤为重要。货物在海上的安全运输离不开船舶海上安全航行, 离不开港口生产的安全有效运行, 而引航员就是船舶海上安全航行与港口货物安全装卸的有效联结者, 引航安全也成为了一个港口航运发展的关键因素之一。

1.3 世界各国对引航的要求

引航有强制引航和非强制引航两种。世界上绝大多数国家为了维护国家主权, 保障港口和船舶的安全, 在一定水域对非本国籍船舶实施强制引航。有的国家规定载重量超过一定吨位, 或上次引航后超过一定期限的船舶, 均须由当地引航员引航 (如日本横须贺, 佐世保和那霸引航区对 300 吨以上的外国籍船舶和 1000 总吨以上的日本籍船舶, 横滨川崎等引航区对 3000 总吨以上的船舶, 东京湾, 伊势三河湾, 大阪湾等引航区对 10000 总吨以上的船舶才实行强制引航^[1])。

1.4 我国对引航的要求

中国实施强制引航, 外籍船舶不得自行进出港或在港内航行、移泊, 而对于本国籍船舶实行非强制引航, 除某些船舶进入特定水域, 从保证安全的角度考虑实行强制引航。

2 上海港集装箱的发展与上海港年引航艘次统计

2.1 上海港集装箱吞吐量不断增长



图 1

随着国家对外改革开放的不断深入, 长三角城市一体化战略的不断推进, 上海港作为长三角城市经济发展的龙头, 国际航运中心的地位不断显现, 集装箱吞吐量逐年递增, 从 1979 年上海港启动集装箱运输第一年吞吐量 7951TEU, 随着国家改革开放政策的深入, 1995 年集装箱吞吐量已达 152.6 万 TEU, 1998 年突破 300 万 TEU, 2000 年突破 500 万 TEU, 2003 年突破 1000 万 TEU, 2007 年集装箱吞吐量 2615.2 万 TEU 跃居世界第二, 2010 年集装箱吞吐量达 2907 万 TEU, 超过新加坡跃居

世界第一。2011年突破3000万，2017年突破4000万，2020年集装箱吞吐量达4350万TEU，连续十一年蝉联世界第一，创下全球港口集装箱运输史的新纪录，同时上海港也成为世界最重要的航运枢纽中心之一。

2.2 上海港引航站年引航艘次



图2 上海港各年引领船舶总艘次统计

伴随着上海港集装箱吞吐的不断突破，进出上海港的船舶数量不断增加，上海港引航站的年引领艘次也有了飞跃性的增长，且持续高位。从1978年上海全年引领船舶只有5451艘，到1988年达到10570艘，1998年达20940艘，2005年突破5万艘次，2008年引航艘次达6.1万，2016年超过7万艘次，2017年至今引航年艘次依然保持在7万艘次附近^[2]。

3 上海港引航站年轻引航员年龄结构

随着上海港集装箱业的发展，上海港年引航艘次的增加必定导致对“引航员”这一神圣职业的需求量的与日俱增。近几年招收的引航员人数大幅提高，青年引航员人数在整个引航队伍中所占比例增多。2019年全国引航员总数为2335人，其中，上海港引航员总数304人，上海港引航员人数占全国总引航员人数的13%。上海港本港一线引航员304人，其中44岁以下青年引航员人数202人，占比达66.45%。本港一线引航员平均年龄40.3。

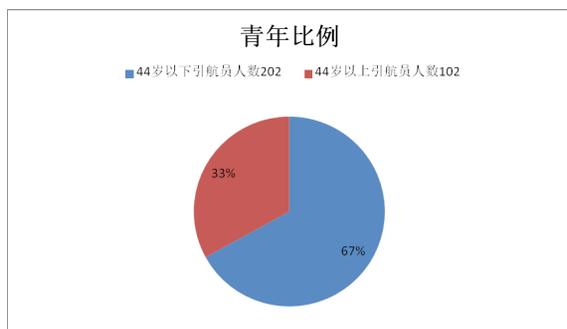


图3

4 引航员队伍年轻化存在的优势与不足

4.1 年轻引航员的优势

年轻引航员接受过专业的航海知识学习和技能培训，接受新鲜事物的能力较强，能够熟练应用各种先进的助航仪器，拥有较强的英语会话能力，能熟练地与外国的船长、船员进行有效沟通，及时地融入被引领船舶的驾驶台团队，从而更好地与被引领船的驾驶台人员紧密合作。同时年轻引航员精力充沛，拥有较强的身体素质，无论是在大风浪天气上下船舶还是夜间长时间的航道航行，对人的精力，体力都是巨大的考验，而相对较年长的引航员，年轻引航员能够更好地调整自身的状态。

4.2 年轻引航员存在的不足

(1) 引航资历浅，工作经验不足。由于工作时间短，引领船舶艘次数相对较少，引航经验不足，导致在引航工作中对潜在危险的预判能力不够，船舶操纵技术上不够成熟。

(2) 船舶应急应变操纵经验不足。船舶航行和紧急避让时，存在过度依赖先进的引航电子设备，以致不能养成良好的引航习惯。

(3) 面对突发状况时的心理素质有待进一步提高。由于缺乏应对紧急情况和处理突发事件的经验，容易慌手慌脚，处理问题时表现得比较浮躁。

(4) 对海事及站里的各项规章制度需加强学习。工作中容易存在侥幸心理，对各种规章制度的掌握不够完善。

(5) 综合协调能力欠缺。在利用被引领船的驾驶台资源，与船长的信息交流、合作以及船舶航行、靠离泊时与其他相关船舶、协作拖轮，相关码头人员等的联系沟通技巧上都须进一步提高。

5 年轻引航员不断提升自我素养更好助推引航事业发展

一个全能的引航员不仅要有丰富的经验技术，还必须具备较强的工作责任心，较强个人综合素养，良好的沟通技巧，遇事不慌。引航员自信心的建立需要不断地工作经验总结与积累，另一方面，随着工作中经验技术的不断总结学习，引航员才能更加娴熟地引领船舶，从而更好地增强工作的自信心。



据吴淞海事不完全统计：每天进出长江口船舶约达1000艘次，其中，上下引水船舶约达200艘次，面对如此大地进出长江的船舶交通流，怎样在如此复杂的通航环境下保证自身引航安全，作为青年引航员要不断提升自我素养，在平时的工作学习中应该做到：

(1) 虚心向其他引航前辈学习，利用引航船休息期间，与他人多交流沟通，取长补短，学习老师傅的宝贵经验。引好每一艘船，不断总结提高。

(2) 平时工作中，尽量不依赖电子海图，利用船上雷达和目测岸形物标来确定自身船位，养成良好的引航习惯。

(3) 不断提升自身引航职业素养，学习老一辈引航员无私奉献精神，树立正确的引航服务观。好的心态来自于平时认真引领每艘船舶经验的积累，随着自己操船技能的不断提高，自信心也会不断增强。在日常的生活中，克服浮躁心理，将生活中的消极情绪与引航工作区分开来，以更加科学严谨的态度对待引领的每一艘船舶。

(4) 认真遵守海事及站里、科里的各项规章制度。“无规矩不成方圆”，相关规章制度的制定，都是对各位前辈工作经验教训总结，是保证安全引航的制胜法宝。只有把安全和遵章守纪的意识扎根在思想中，融入到自己平时引航工作的每一个动作口令中，才能在引航的过程中从容不迫，从而避免与他船发生紧迫局面，保证引航安全。

(5) 引航工作不仅需要良好的船舶操纵技能，要

有团队协作精神；与被引领船船长进行详细的安全信息交流，与整个驾驶台人员紧密合作；在航行过程中，与其他相关船舶，相互理解；在靠离码头时与码头，拖轮的相关工作人员紧密配合。

6 总结

作为年轻引航员，朝气蓬勃，思维活跃，学习和理解新事物的能力强。每一次引航工作结束后，对引航过程中存在的问题进行归纳总结，寻找更好的处理复杂局面的方式方法，在不断地总结归纳中，使自己的引航技能得到全面提高。同时我们不仅仅要具有过硬的专业基础知识，还要不断提高安全意识，强化责任意识。不断提高自身职业素养，树立正确的引航道德观、服务观。随着国家“一带一路”战略的不断深入，上海港国际航运中心的建设，外高桥，洋山自贸区的建成都给我们提供了新的机遇与挑战，时代在召唤，青年强则国家强，青年引航员强则引航事业必强。作为新时代引航事业发展的主力军，我们要不断增强自身的责任感，使命感，精心引领，服务港航，做好“水上国门形象第一人”，以更加饱满的精神面貌和工作作风助推引航事业的发展。

参考文献：

- [1] 陆悦铭. 日本引航业漫谈 [J]. 水运管理, 2011,(9):37
- [2] 上海港引航站, <https://www.sh-pilots.com.cn/> [EB/OL], 2020.