

整个泉州仅23人 到底是个啥职业

走近“水上国门形象第一人”——引航员



在齐冬林的统一调度下,三艘拖轮从不同方位配合“万铭自由”轮靠泊。

社交平台上,他们拿着对讲机、挎着工作包,指挥拖轮将十万吨巨轮如积木般轻巧“泊入”狭窄港口的视频悄然走红。近一年来,“引航员”这个鲜为人知的职业,随着从业者在网络上的亲身分享,吸引了越来越多好奇的目光。外轮、对港口不熟悉的国轮或应主管机构要求必须引航的重要码头与航道,都是他们的作业对象与范围。他们被称作“水上国门形象第一人”,全国持证者仅约2500人,泉州仅23人,比大熊猫还稀少。近日,记者跟随泉州港引航站引航员齐冬林走近这个群体,进行了一次海上亲身体验。

■融媒体记者 许钺钺 王耿华 文/图

亲历 摇晃20分钟登轮 指挥万吨巨轮精准“泊车”

2025年12月29日,东北风5级,石狮市鸿山热电码头,记者随齐冬林登上拖轮,驶向约2.5海里外的“万铭自由”轮。海面并不平静,约20分钟的航程里,拖轮一路摇晃。登上驾驶室时,记者紧紧抓着扶手,强烈的眩晕感也阵阵袭来。

靠近巨轮时,一道引航梯从船舷悬垂而下。在两侧船员的保护与指导下,记者抓着绳索、脚踩木阶,攀上这艘钢铁巨兽。齐冬林告诉记者,幸好当天风浪小,且进港的轮船满载煤炭吃水深,引航梯仅两三米高,也不颠簸,爬起来不算困难。

“泉州交管,18号引航员鸿山热电

登轮点上‘万铭自由’轮。”一上船,他立即通过通信设备报告。此时,“万铭自由”轮左舷,三艘拖轮已在船头、船中和船尾就位。

“鸿途(拖轮)微速拖6点钟方向。”“拖6(拖轮)加到中速。”齐冬林紧盯着“万铭自由”轮和三艘拖轮动态,判断着风速、水流与距离,指令通过对讲机清晰传出。

这艘船长229.98米、载重8.47万吨、总重近10万吨的巨轮,在引航员的精准指挥与三艘拖轮的协同下,如同被无形之手缓缓推入预定轨道。约40分钟后,轮船平稳靠上泊位,随后又如“泊

车”般进行微调,再花去20分钟。

“我们船吨位大,鸿山热电码头航道窄,洋流又不稳定。引航员对本地水域特别熟悉,操作熟练,为了保证安全,我们必须请引航员来引领。”“万铭自由”轮船长田晓冬向记者解释,他们从河北黄骅港出发,在海上航行了5天,这是第三次来到泉州。

“关键在于控制船速和船位,将两者调整到最佳。”齐冬林解释,因为大船无法横向移动,但在空间有限的港内,要在码头前完全停驻并且与码头平行靠泊,便需要拖轮协助,停泊时观察与判断必须分毫不差。



引航员是不是年薪百万?

虽然引航员属于高技术、高风险、高责任的特殊行业,但具体薪资也因人、因地区而异。有的地区的引航员确实可能年薪百万,但泉州地区的引航员归属泉州港引航站,属于事业单位。

引航员随身背的黑包里,是不是装满船长送的礼物?

其实包里标配三样核心装备:气胀式救生衣(落水自动充气)、用于导航的平板电脑、与拖轮和岸上通信的对讲机。雨季时,还会塞进雨衣和水杯。



引航员的背包引发众多网友好奇

艰险 “比大熊猫还稀少”的职业 风浪中是生死考验

全国约2500人,泉州仅23人——引航员群体堪称“比大熊猫还珍稀”(目前大熊猫数量已超2700只)。这份职业光环背后,是常人难以想象的风险与艰辛。

“最困难的是台风天气。”齐冬林说,去年有一次台风二级预警,风力达7~8级,按照要求必须将所有在港船舶疏散至锚地或港外。当时风大浪急,作业危险陡增,而最危险的环节莫过于“登离轮”——即上下船。他当时赶往石湖码头为一艘近280米长的集

装箱船紧急疏港。三艘拖轮全速往外拉,船却在狂风中纹丝不动,反复尝试近两小时才成功。“如果轮船出不去,可能会发生失控或搁浅事故,轮船和码头都不安全。”

引航员上下船使用的引航梯,有时长达八九米。在风浪中,大船与拖轮摇摆不同步,经验老到的引航员知道必须抓住两者在浪尖短暂相对的零点几秒,迅速攀爬。“动作要敏捷,上去后得快速往前爬几步,以防梯子被挤断或扯断。”齐冬林说,这都是用经验换来的本

能,一旦坠落海中或被摇晃中的拖轮夹到,几乎不可能生还。

除了极端天气下的惊险时刻,即便是看似平常的作业日,海上工作也远没有想象中轻松。齐冬林坦言,自己也有晕船的时候。从鸿山热电码头到登轮点正常需要大约20分钟,有一次登轮后,他发现航道被渔网堵住,大船没法进港,只能又坐着拖轮回来,又摇了20多分钟,真把他摇吐了。他笑道:“吐着吐着就习惯了。这种事不常有,但去年就遇到了两回。”

相遇 “水上国门形象第一人”与世界的温暖握手

外轮进港前遇到的第一个中国人便是引航员,因此他们也被称为“水上国门形象第一人”。他们登上不仅是巨轮,也是一个个流动的“微型世界”。

齐冬林曾遇到一位巴基斯坦老船长。对方一见他便热情拥抱:“老朋友,又见到你了!”并端出船上的饭菜招待。“能感觉到他对中国人发自内心的友好。”他说。

他还在船上尝过印度咖喱、韩国泡

菜,见识过各国船员不同的习俗与信仰。一次,他遇到印度商船队首位女船长Radhika Menon,她拥有近30年航海生涯,令齐冬林敬佩不已:“她还是首位被国际海事组织授予海上特别勇敢奖的女性,在这个女性极少的行业,她是大神一般的存在。”

这些相遇让他感慨:“既能感受到中国实力的增强,国际好感度的提升,也见证了女性在航海这个传统男性领域中日益强大的力量。”

这几个月以来,齐冬林也和同事一样,在工作之余拍摄视频在社交平台上分享,逐渐揭开引航员的神秘面纱。

“很多人不了解这个行业,但它至关重要。没有引航员,外轮无法进港;不熟悉港口的船长,也可能面临巨大风险。”齐冬林说。

通过一方屏幕,这个曾经隐身于波涛之后的小众职业,正逐渐走进公众视野。被看见,被理解。他说,这是一件非常开心的事。

为什么此前从泉州出港的中国汽车运输船上,有很多外国船员?

“这是中国汽车工业,特别是新能源汽车快速崛起的甜蜜烦恼。”齐冬林解释,出口激增导致汽车运输船需求暴涨,专业船员一时紧缺。同时,航运本就是高度国际化的行业,中国船员也广泛服务于全球船队,这是一种双向流动。