

有一种海事叫滨州

按照山东海事局业务帮扶统一安排，6月3日-6月7日，我和另一位同事有幸去到滨州海事局进行业务交流学习。日照到滨州的直线距离不过300公里，可高铁1个小时的车程，却因交通不便周转了五个多小时才抵达。五个小时的时间，倘若从日照乘坐高铁出发，北可以进京、南可以入沪、西可以抵陕，滨州局偏域一处的地理位置可想而知。

滨州很“热”。原本以为滨州是个安静平淡的偏僻小城，可是当抵达滨州局的一刻起，那升腾起来的“热”能量就扑面而来、挥之不去、回味无穷，短短五天的时间里便轻而易举刷新了我的认知、融化了我的情感、触动了我的心灵。

热情洋溢的工作氛围。早就听说滨州局热情好客，此次滨州一行，是切切实实感受到了。局领导们都热情与我们交流，像亲切的长者，关心我们的饮食起居，讲解滨州海事的点点滴滴，机关各部门的领导同事都对我们的到来表示了欢迎，进行了轻松愉快的交流，海事处的同事们更是不厌其烦带着我们踩一线、进站点、巡海上，让我们有机会深入了解滨州、感受滨州、学习滨州。这种热情毫不羞涩，尽情地洋溢在每个人的脸上、自然地归落到每个人的心中。我们盛赞滨州局的热情好客，他们自谦地说滨州是个小地方，民风淳朴而已，可我认为并不完全是，热情更像是滨州局的一种文化，自上而下、由内及外，无时无刻不在影响着每一个人。这种热情使得滨州局充满了万分活力，蕴藏了无限动

力。

热火朝天的工作环境。滨州局工作条件艰苦也是早有耳闻，可当亲眼所见、亲身体会之后，还是觉得“百闻不如一见”。滨州局辖区特点是典型的“点多、线长、面广、距离远”，所辖的港口主要分为三个部分，一个是港区码头，距离无棣海事处 50 余公里，距离市区 130 余公里，仅从岸边填海筑堤就有 17 公里，8 个泊位液化石油气、原油、散杂货应接不暇，是辖区安全监管的“火山口”。另一个是鲁北港码头，地处山东与河北交界处，距离无棣海事处 40 余公里，是山东范围内唯一一个需要跑高速公路才能到达的监管现场。第三个是套尔河两岸的港区，分布着 38 个泊位和 13 个业主单位，作业方式比较原始但承载着全辖区 80% 以上的货物吞吐量。滨州局海事处的同事们每天分成若干组，开着车东南西北风尘仆仆前往各个港口区域，每个港区往返都至少要 2 个小时的车程。去现场着急是没有用的，在那种沟沟壑壑、坑坑洼洼的地方，除了会飞，要不然谁也没有好办法，遇到有任务的时候他们索性带着干粮不再回来，让我有种战士们奔赴前线打仗的感觉。套尔河两岸的所有泊位几乎是不会停歇的，船舶乘着潮水一批又一批地涌进来，然后一批又一批地挤出去，他们创新“港航一体化”交通组织模式，船舶进港就像老师指挥着小学生排队放学，在河面上形成了一道美丽的风景线，效率更是提高了 40%，使套尔河成为了名副其实的“黄金水道”；可是当进入到码头前沿的时候却又是另一番景象，道路崎岖泥泞、大车呼啸穿行，卷起千层粉。单是论滨州局的工作环境，要说是晴

天一身红土、雨天一身红泥，我觉得还不够，最少还应该加上两句：下车汗夹背、上车脸黝黑，出门跑断腿、归来沙满嘴。

热烈奔放的工作状态。滨州局的编制只有 35 人，一星期的时间，我几乎见到了滨州局所有的领导同事，特别是两个海事处的同事们，没有一个人休假或空岗，他们不会等着领导去布置具体的任务，就像心有灵犀一般对号入座，不推诿不扯皮不讲任何条件，该执法执法、该办案办案，工作起来井然有序而且非常高效，我想这就是“主角意识”的一种表现吧！他们坦言日常工作担子重、困难多、压力大，多多少少也会抱怨一下环境的艰苦、工作的劳累，可是我从他们的言谈举止中却丝毫未看出有半点懈怠，相反地，每个人的眼神都是坚毅笃定的，工作起来都是全身投入的，从局领导到普通干部、从机关到基层，所有人的身上都有一股劲，那种越是艰难越向前、不破楼兰终不还的热烈积极的劲头。回顾自己已经走过的 16 年的海事路，也曾彷徨迷茫，也曾踌躇不前，现如今看到滨州局同事们的工作状态，内心深处受到了强烈的冲刷和洗礼。习近平总书记来日照视察时强调，幸福是奋斗出来的。奋斗无关年龄，唯有奋斗，才能擦亮青春的底色，唯有奋斗，才能不负韶华问心无愧。

热诚团结的工作作风。受套尔河水深限制，船舶只能凭借潮水进港，相当于全年有将近一半的时间是不满足进出港条件的，可即便如此，每年进出的船舶艘次也达到了 2 万多艘次，货运量达到 6500 万吨，比 2017 年建局时翻了近一番，居全省沿海 7 市第 4 位。当了解到滨州局每年的通航数据时，增势之迅猛，我是

相当吃惊的！日照港现在吞吐量将近6亿吨，排名全国第六、世界第九，每年的船舶进出艘次也是2万多艘次，可是这并不具备可比性，日照辖区的船舶更趋大型化，受制条件也没有那么多。如果把工作量按人头均分的话，滨州局每人要承担650艘次船舶的监管，这应该是全山东局乃至全国沿海局首屈一指的吧！这么大的工作量是如何完成的？我认为除了强有力的领导之外，最主要的就是过硬的工作作风了。在与滨州局同事们接触的时候，感受到他们强大的执行力，说了就干、干就干好，不怨天尤人、不拖泥带水、不患得患失，每个人都会把工作任务当成自己的事情来办，你帮帮我，我帮帮你，心往一处想，劲往一处使，握指成拳，实效为王。正是因为有了这些的加持，滨州局才能彻底清除非法砂石运输船、才能实施能提高4成效率的“港航一体化”交通组织、才能打通与地方政府间的“任督二脉”，继而破除一个个制约海事发展的疑难杂症，取得今天令人拍手称赞的成绩。

热泪盈眶的工作事迹。我们通常把海事处称作基层一线，把距离市区较远的海事处称作偏远海事处，但是到底多基层、多偏远？不到滨州局实地感受一下，恐怕我始终难以想象的到。滨州局有两个海事处分布在套尔河的东西两岸，可以遥相呼应，但也只能互相呼应，特别是沾化海事处，它一面临河，其他三面被工厂重重包围，在那片杳无人烟的盐碱滩，我觉得能通水电已经是很神奇了。人们常常说，有卧龙的地方必定有凤雏，同理，但凡艰难困苦之地，也必定有守得住清贫、耐得住寂寞的先进模范：王春盛同志坚守“苦海盐边”33年，将职业生涯都奉献给了艰

苦的基层一线；马庆贵和田涛同志与非法砂石船动真碰硬被撞落水仍穷追不舍；任梦林同志为了彻底清除非法砂石运输船，在海上蹲守一个月没有回家，与老人妻儿聚少离多；李辉同志一人身兼数岗，“五+二”、“白+黑”随时在线；信嫣然同志带着婆婆和出生10个月的婴儿一同出差……滨州局八成以上职工一岗多职，晚上加班、周末节假日加班已成常态，询问得知几乎没有人能够休年假。这些在我看来已经是很不容易的了，可滨州局同事们聊起来却习以为常，就好像理所应当、以此为乐一样，这更加让我心生敬佩，这是何等的无私与奉献啊！

在与滨州局同事们交流时，我汇报了我“五个意想不到”的直观感受：一是意想不到滨州局对我们业务帮扶人员如此渴求；二是意想不到滨州局的工作条件如此艰苦；三是意想不到滨州局领导对具体业务如此熟悉；四是意想不到滨州局的工作作风如此过硬；五是意想不到滨州局全体上下如此团结，得到了他们的广泛共鸣。对此，我并不觉得滨州局同事们是因为得到别人的称赞而沾沾自喜，而是他们有着更深的体会和更多的无奈，以及他们对这些评价的认同，他们认为他们就是一支作风过硬、团结实干的队伍！思想统一、信念坚定、文化自信，这，本身就是一种强大的力量。

听闻滨州局争取到地方政府在政策、资金、人力、业务用房等方面的大力支持，滨州局机关和海事处的整体办公环境和工作条件也在一步步得到好转。我想，这与他们主动作为，担当主角是密不可分的，这就是“有为才有位”！滨州局铁拳整治非法砂

石船实现清零，创新“四项举措”（创新“一体化交通组织”建设、创新实施 VLGC 船舶进出港“一船一策”、创新开展港区“套泊热接”作业、创新打造滨州港航信息一体化平台），靠着卓有成效的实绩为地方经济社会高质量发展提供了高质量安全保障，赢得了上级的认可、赢得了地方的尊重、赢得了职工的拥护，更赢得了滨州局未来发展的大好局面。

站在日照岚山绣针河畔眺望滨州无棣大口河岸，一个山东海上南大门，一个山东海上西大门，200 海里的距离，好似遥远，却又很近。不同的辖区成就了不同的特色、孕育了不同的文化，套尔河上的船行如织、河岸两侧的漫天飞沙、海港港区的悠长堤坝、无棣沾化的“孤芳自赏”……这些场景一旦见过就会过目不忘。

人少但是力量大，小局却有大格局。希望大家有机会能够多了解滨州局，衷心祝愿滨州局辖区一切安好、亮点纷呈，祝愿滨州局的同事们苦中作乐、心想事成。

感谢山东局为我们提供的学习机会，诚挚欢迎大家来日照交流指导！

日照海事局 曾繁彬

2024 年 6 月 26 日