



本领过硬的执法尖兵

□ 全媒体记者 王有哲 通讯员 方洁 文/图



刘洪兵(右一)和同事开展PSC检查。

在漳州海事局,有一位勇挑重担、敢啃硬骨头的海事工匠,敬业、专注、精湛,他就是——船舶监督检查处处长刘洪兵。

从一名远洋公司轮机员成长为一名优秀的海事专家型人才,从业17年,他埋着头、沉下心、勤干事,在平凡的工作岗位上,做出了不平凡的工作业绩,在海事的工作长河中留下一朵朵翻腾着的璀璨浪花。由于表现突出,刘洪兵先后获得“直属海事系统十佳安检员”“福建海事局十佳青年”“漳州海事局首席船舶安全检查官”“首届海事工匠”等荣誉称号。

近年来,刘洪兵始终坚守在船舶安全检查第一线,持续探索基层船舶监督管理最优路径,为进出辖区港口的国际航行船舶“把脉问诊”,切实肩负起为航运业保驾护航的责任。

作为一名港口国监督检查官,刘洪兵长年坚持不懈地跟踪研究国际海上人命安全公约、国际防止船舶造成污染公约、国际海事劳工公约等十多项公约及其修正案、通函。扎实、深厚的专业知识基础,让刘洪兵的业务能力得到了快速提升。自工作以来,刘洪兵对进出漳州港口的外国籍船舶累计实施港口国监督检查300余艘次,滞留40余艘次,发现和纠正船舶安全缺陷1200余条,为船舶提供了高质量的安全监督与服务。

在PSC检查时,刘洪兵总是细心负责,严格把关,一艘船安检下来往往就是四五个小时,其间他用流利的英语与外籍船员进行沟通,并做好公约要求的解释,展示了海事执法的良好形象。别人

问:“你要不歇会儿?”他却说:“没事,等检查完再休息。”对他来说,既要确保检查质量,又要尽可能不影响船舶在港正常装卸时间安排,个人辛苦一点也是值得的。

刘洪兵凭借过硬的专业能力,不仅赢得了荣誉,还得到了上级海事部门的认可。在2022年福建海事系统船舶安检比武中,他获得个人第一名的成绩。同时,他还参与交通运输部海事局“船舶安检员教材”及题库编写,受邀担任兄弟直属局“油船安检指南”“LNG船舶安

全监管”“对台小额贸易船舶安全监管”等课题评审专家,受邀担任部海事局PSC培训班、福建海事局FSC培训班的授课老师。

船舶安检是一项专业要求高、责任重的海事一线专业执法任务,2022年4月,刘洪兵负责牵头组建漳州海事局“船舶安检站”,创新采用“组长或指定负责人+青年安检员”梯队带教模式,向青年人传授一线安检经验和海事业务知识,并常态化组织现场检查教学、安检员轮训、安检技术交流,不断提升

漳州海事安检员队伍的专业素养。年轻人都喜欢围着他转,跟他一起安检成了青年人快速学习的课堂。

刘洪兵总是说,“一个人的力量是有限的,只有尽个人的努力传帮带,推动提高基层海事执法队伍的整体专业水平,才能打造高素质的漳州海事铁军。”他凭着对海事事业的无限热爱和忠诚,在船舶监督检查领域默默耕耘,勇当开路先锋,为漳州海事事业高质量发展作出积极贡献。

浙江象山是海洋大县、渔业重镇和造船强县。冯雨露生长在这片富饶的象山半岛,是象山造船行业中的杰出后辈。冯雨露在近日的采访中告诉记者,他自小便对造船这个行当情有独钟,立志要超越父辈,成为行业中的佼佼者。在造船业中,一直存在着“工艺派”与“实用派”的理念碰撞,而冯雨露则致力于提升造船效率,凭借非凡的决心,成为了行业中为数不多精通船舶建造全流程的造船“多面手”。

延续技艺

2024年9月的一个上午,坐在船厂办公室的冯雨露,低头沉思着一个深刻的问题:你想超越你的父亲吗?

他是象山众多造船企业里年轻一代的缩影。过去几年,冯雨露凭借丰富的多型船舶建造经验和船舶及船用机电产品的设计能力,在年轻一辈中崭露头角。然而,他心中始终有一个目标——超越他的父亲冯贤宁。

冯贤宁是象山第一批造船人之一。在那个计算机尚未普及的时代,他凭借多年积累的经验,用一支笔、一把尺,在纸上绘制出一张张精确的船舶工程图。这些手绘工程图因高度的准确性和科学的布局设计,被同行频繁借阅,作为设计的参考模板。

在父亲的影响下,冯雨露早早在心中播下了热爱船舶建造的种子,并逐渐生根发芽。自2011年进入船舶行业以来,他参与及负责组织生产建造了80多艘船舶,涵盖船型设计、船舶建造以及船用设备设计等工作,积累了深厚的专业知识和经验。

冯雨露坦言,与父亲相比,他更注重船舶建造项目的高效性和船型种类的多样性及高附加值。他相信,只要不断努力、不断追求,就一定能持续书写出新篇章。

转变理念

冯雨露清晰地记得他从图纸设计到下水试验全程参与建造的第一艘船——一艘型宽8.2米、长52.5米的鱿钓渔船。那是2014年,船厂领导让他尝试独立负责这艘船的建造工作。当时他非常紧张,毕竟以往都是前辈带着工作。6个月后,这艘船在一个秋天的夜晚迎来了下水仪式。冯雨露紧张不已,直到船顺利下水,他才如释重负。

如今回望,那艘400吨的鱿钓船与如今动辄上万吨的船相比,只是个“轻量级选手”,但在冯雨露眼里,“那400吨好像40万吨。”

鱿钓渔船顺利交付后,冯雨露在造船理念上逐渐发生了变化。他此前深受父亲影响,对船舶工艺有着极高的追求——每一寸钢板的切割、每一条焊缝的打磨、每一个细节的处理都力求达到完美。然而,在与船东的深入交流中,他发现,在快速变化的市场环境中,越来越多的船东希望在确保船舶建造符合法规和的前提下,通过优化设计和建造流程来减少工时、控制成本。

这一发现让冯雨露开始反思。他意识到,虽然追求细节和工艺美感是船舶建造中不可或缺的一部分,但过度追求可能会导致成本增加、生产周期延长、市场适应性下降等问题。

事实上,大多数船舶是作为生产力工具而存在,服务于特定的运输任务,因此,实用性和经济性往往比工艺美感更为重要。”这种认识的转变,让他不再拘泥于单一的“工艺派”视角,而是成为了一位能够灵活应对市场变化,将传统工艺与现代需求完美融合的“实用派”。

因此,他开始探索如何在设计阶段就充分考虑施工便利性,选择更适合、更快速的建造工艺和工法。同时,通过船型设计、建造流程优化等,确保新建船舶符合标准化、绿色化船型要求。2023年,他成功负责建造了一艘5.7万吨的散货船,这是当时象山建造的最大吨位散货船。

冯雨露对传统理念的继承与创新,不仅是他个人成长的标志,也是整个造船行业在新时代背景下自我革新的缩影。也正是“冯雨露们”推动了象山造船业的持续进步与发展。

力求突破

当前,中国造船业正面临劳动力年龄结构老化,焊工、装配等技术工种供不应求等问题。随着人口红利逐渐消退,未来很多国内船厂可能会向外寻求新的劳动力资源,考虑迁移至如越南、马来西亚等国家。对此,冯雨露态度坚决:“如果我工作的船厂真的决定迁移,我愿意跟随前往。”

尽管未来充满不确定性,但解决当前造船业面临的问题并为行业发展贡献一份力量,是冯雨露心中坚定不移的信念。以船舶破舱稳性为例,破舱稳性关乎船体在破损进水后的稳定状态,是保障船舶及人员安全的基石。针对最新法规对砂石输送带破舱稳性的严格要求,冯雨露迎难而上,研发了两项实用新型专利:“一种新型机架回收装置”、“一种干散料舱最大稳定流量装置”,这两项专利极大地提升了船舶及船上人员的安全系数。

在冯雨露内心深处,造船早已超越了单纯职业范畴,它更是一种担当与坚守的事业。自幼年起,受父亲手绘船舶图纸的启迪,这份对造船的热爱便悄然生根。时至今日,他已在船舶行业深深扎根,与之同呼吸、共命运。



冯雨露在研究设计图纸。

精通船舶建造的「多面手」

□ 全媒体记者 陈俊杰 特约记者 宋兵 通讯员 谢坤炬 朱智凤 文/图

于洋:把水上安全课堂搬到了沙滩上

□ 全媒体记者 马榕蔚 通讯员 王艺霖 文/图



于洋在检查船舶文书。

破解“三无船舶”困局

在回顾自己的职业生涯中,最令于洋费心费力且印象深刻的就是“三无船舶”的整治工作。于洋解释道:“‘三无船舶’因其本身技术状况差,从业人员素质低,安全技能、安全意识差,故意逃避监管,自身隐患突出,事故时常发生。一些不法分子甚至利用‘三无’船舶从事走私等犯罪活动,扰乱了正常的海上运输秩序、海上治安秩序,影响社会和谐,严重危及自身和其他船舶人身财产安全。”

如今,来到崂山仰口景区,除了欣赏山海相间的绝美景色,还可以乘船享受海上观光的美好体验。而为了提升游客们旅行的惬意体验,于洋付出了不少努力。

在担任前海海事处海巡执法大队副大队长时,于洋通过现场带队,发现崂山流清河海域水上旅游秩序混乱以及仰口海水浴场存在“三无游艇”载客航行行为。他便联合当地政府、沙滩管理处和边防所等相关单位,对流清河海上客运旅游秩序进行停业整顿,并依法取缔相关“三无船舶”。

谈及当时的情景,于洋只是摆手笑道:“都是日常工作而已。”

记者了解到,于洋每天带队在辖区103公里海岸线上巡检,通过现场排查的形式发现并及时解决问题。同时,为不断提高一线执法人员整体业务技能,方便现场实际操作,于洋还编制了《前海海事处旅游船舶现场巡查简易程序》,使执法人员快速熟悉辖区船舶监管特点、掌握监管要求。

今年年初,于洋调任崂山太清海巡执法大队。面对辖区内三无船数量多、分散广、隐患大的问题,即便是在春节过后气温依旧寒冷的日子里,他仍坚持深入辖区11个村、12个站点进行逐一摸排。经过20多天的深入走访和细致调查,在当地村委、渔业主任、海防工作站的配合及本人反复确认下,共统计梳理辖区疑似三无艇114艘并全部拍照建档,书面汇报报送崂山区涉渔三无船舶整治办公室,受到高度认可。

此外,他还联合青岛船检同船共诊,对港东、仰口和小黄山的16艘游艇进行联合换证检验,结合游艇实际船况,及时消除船舶安全隐患,杜绝“带病”航行。

患,杜绝“带病”航行。

打造海事惠民品牌

多年来的基层经验,让于洋明白,堵不如疏,如果不能从源头解决“三无船舶”的问题,那么只要放松监管,“三无船舶”现象仍会卷土重来。

在谈及之前处置“三无船舶”工作时,多年前的一件小事让他印象深刻。他回忆道,当时正在清理崂山辖区海域的“三无船舶”,这些船舶大多来自附近村子里的渔船。这些渔民中甚至有不识字的,他们似乎不认为自己的行为是违规行为,而且他们也不知道该去哪里办理证书,以及办理证书需要什么材料和流程。

在了解这些情况之后,于洋认为,应该抽空去给村民们做免费的科普教育,甚至手把手帮助他们进行整个证书的办理。

村子里设施简陋,没有专门的会议场地,于洋就地取材,将课堂开到游艇业主们的身边——沙滩上!“沙滩课堂”由此而来。现如今,“沙滩课堂”科普的范围已经延伸到确保旅游客运和游艇安全运营,保障广大游客、游艇驾驶员的人身安全等领域。

“以前感觉海面那么宽,船可以随便开,没想到跟汽车一样,也有规则约束航行,这次学习收获太大了。”参与过“沙滩课堂”的游艇业主激动地表示。

除此之外,“沙滩课堂”还以现场直播无人机巡执法为切入点,通过演示“鲁海智控”平台对船舶的动态监管、“海事之眼”线上船舶配员核查、“海e行”一键海上报警、海事政务服务事项“掌上办”“跨域办”“无感办”等新的服务手段,向现场游艇业主们分享了海事部门在服务群众、保障安全方面取得的新成果。

现在“沙滩课堂”还是每月一期照常举行,于洋会通过亲自走访收集船员、船公司的疑点难题,然后通过“沙滩课堂”的形式进行及时的解读与帮助。参加过“沙滩课堂”的游艇业主们都表示课堂的内容对他们的触动很大,使得他们今后在游艇管理中也要牢固树立安全意识,确保快乐出航、安全归港。

在课堂的互动环节,大家都在相互交流讨论。于洋看到“沙滩课堂”真正为船员、船公司解决了实际问题,他倍感欣慰。

于洋:把水上安全课堂搬到了沙滩上

□ 全媒体记者 马榕蔚 通讯员 王艺霖 文/图

“为什么会想到在沙滩上开设课堂?”面对近日记者的提问,前海(崂山)海事处太清海巡执法大队于洋表示:“我们就是想更好地为船员们服务好。村子里没有会议室,人员也难以集中,不如我们主动走出去,到沙滩上,挨着船头讲课。大家都很喜欢这种开在身边、开在沙滩上的课堂,这才有了‘沙滩课堂’这个名字。”通过“沙滩课堂”,于洋定期对辖区游艇业主进行法规宣贯、答疑解惑、实船教学。目前已累计开展22期,服务600余人。

坚守基层一线33年

于洋自1991年进入海事系统后,便一直扎根在海岸基层一线。按照同事们对他的称呼,于洋早已经成为青岛东海岸的“活字典”。

海岸线就是海事人的岗位。这些年,于洋的工作岗位从青岛即墨,到团岛轮渡,再到八大峡(市南)、崂山。他的脚步几乎踏遍了青岛东部的海岸线码头,从浴场到社区,从社区到村庄,对辖区监管情况了然于胸。直到今天,于洋还在坚持每天现场巡查,在辖区一线

实地监管、摸排走访,实时掌握一线海域船舶情况。仅2024年1月至今,他的巡查路线就超过1200公里。

2014年至2016年,于洋任前海海事处海巡执法大队副大队长。在此期间,于洋为保障辖区水域安全畅通,组织海巡执法大队开展辖区“打非治违”工作,促进“平安海区”创建。2015年,于洋带领海巡执法大队采取多项措施对辖区“三无”沙石船舶进行驱赶清理,探索建立针对“三无”沙石船舶的安全监管对策,最终清理取缔了石老人观光园以东简易码头等非法船舶砂石装卸点,彻底解决了此处的安全隐患。

2018年至2020年,于洋任前海海事处八大峡海巡执法大队副大队长。其间,辖区客运零事故发生。他曾带领大队对八大峡辖区132艘客运船舶、11个站点和13家客运公司组织系统的陆域巡查787次、客船现场检查425艘次、游艇船舶旗国安全检查228艘次,发现并纠正问题249项(其中客船缺陷124项,游艇125项),滞留游艇3艘。实施海上巡航438艘次和安全与防污染检查56次,全力保障了辖区海上航运安全。