

# 守护琼州海峡安全畅通

□ 全媒体记者 龙巍 张植凡 特约记者 石俊 文/图

与大海结缘,似乎是张海滨的宿命。2011 年,硕士研究生毕业的张海滨,在择业时放弃了“大江”“大河”,投身广袤的南海,选择筑梦琼岛,逐梦海南海事。

如今,张海滨拼成了海南海事局有名的“拼命三郎”,把工作当事业,用自己的专业、执着和忠诚,守护着琼海海峡的通航安全,用自己的方式为海南自贸港建设作贡献。

## 真心换真情 获货轮鸣笛致敬

在工作中,张海滨情系百姓、企业,充满柔情,默默担当“幕后老好人”。在他眼里,作为执法人员,不仅要严于执法,更要公平、合理,“管”得多成为他的工作常态。

2018 年,琼州海峡发生了一起香港籍集装箱轮与渔船碰撞事故,渔船受损,渔民受伤。接报后,张海滨立即带队前往现场,在大风浪中攀爬集装箱轮,主动登船调查。

“现在想想也是后怕,那么大的风浪还要冒险爬船。但当时就想着快点结束,让船可以早点走。”张海滨告诉记者,对于这些船来讲,时间就是金钱,尤其滞货期成本非常高。“耽误一小时企业可能就要损失上千美金,现在企业生存太难了,我们要帮企业一把,而且只有船的损失小了,在事故赔偿时才会更愿意配合。”张海滨说,按照程序,事故船舶靠岸处理事故,起码要耗时两三天,期间在责任认定后,需要保险公司出具保险函,肇事船舶才能得以放行,然而,一般这个过程需要等待两天左右的时间。

为了给事故船舶节约成本,张海滨创新了一套工作机制:快速做好笔录及事故船舶的情况调查,在确保对方有着良好的赔付能力和信用度后,可将原本需要保险公司出具保函,改成系统核实,由船舶运营公司出保证书即可。优化程序后,张海滨带队只用两个多小时便完成了事故处理。

“我们的船真的可以开了吗?”船长对海事执法人员如此处理表示感谢,并在他们下船之际鸣笛致敬。

“事故认定后不能撒手不管,要帮着协调,还要帮渔民追踪赔偿。”张海滨说,船是渔民安身立命的本钱,像这起事故另一方是渔民,作为海事执法人员不能光为企

业着想,还必须帮助渔民。

“到现在都有渔民总是打电话来约我去他们家做客。”提起与渔民的良好关系,张海滨这“幕后老好人”充满成就感。他说,只要海事人秉着初心,主动一点,担当一些,社会矛盾能被及时消解,如此点滴积累必然会为海南的营商环境打好基础。

## 专业见成效 事故数直线下降

2018 年,海南吹响自贸港建设的集结号。在西部陆海新通道的打造中,琼州海峡是重要的环节,这对海事部门的业务管理和服务水平提出更高要求。

也是这一年,琼州海峡共发生撞船事故 11 起,这让张海滨坐不住了:事故数量必须降下来。

“他是一个执着的人,认定一件事就一定要干成。”郑春玉不仅是张海滨的同事,更是一起闯海的“战友”。在他的眼里,张海滨有股子倔劲儿,敢闯、敢试,认定一件事就一定要干成,凡事都要拼出自己满意的样子。

海上交通管理是张海滨分管的工作之一。曾经,两船交汇的疏导工作,需要船只主动通过高频向海峡值守台提出,值守台工作人员被动配合。滞后且被动的工作状态令张海滨不满意,“海事部门一定要主动出击,把琼州海峡的撞船事故降下来是第一要务。”

要如何啃下的这块“硬骨头”?“不想被鞭打、承受痛苦地往前‘跑’,就得提前主动适应,主动‘跑’起来。每个人都绷紧这根弦,要与时代要求同频共振。”张海滨决定出硬招、用实招,誓要打造一支综合素质过硬的队伍,为此,他大胆提出“刀刀向内 自我革新”队伍管理改革,探索开展琼州海峡通航秩序整治“亮剑”行动,不断结合工作实际完善内部管理制度。

针对海峡值守台“船多人少”



张海滨现场组织指挥琼州海峡客滚船综合应急演练。

的局面,他采取了增设“加强连”——第一支巾帼班组的方式,给予日常值班的“强化海峡值守台”提供服务辅助力量;开展健全班组管理模式,陆续细化班工作标准,鼓励海上违章查处……经过 1 年多的时间,队伍的工作风貌发生了巨大变化。“大家的工作积极性更强了,面对工作更加主动积极。”张海滨欣喜地感受着这份难得的“质变”,同时“趁热打铁”,再探索月度考核制度,不断强化队伍纪律管理。

成绩是看得见的。一组数据显示出琼州海峡变得更安全:近五年事故平均数量较上个五年下降近五成,琼州海峡事故数量连续三年处于历史最低水平,2021 年发生 3 起小事故、3 起人命险情,险情、事故数量均为历史最少,也是全国“六区一线”唯一未发生等级事故的重点水域,今年截至目前,琼州海峡发生了 2 起事故。

2019 年,琼州海峡交管中心荣获“全国青年文明号”;2021 年,获评“海南省人民满意公务员集体”。

## 行动显忠诚 急难险重逆行当先

海南是台风袭击的重灾区,往往有台风来袭,别人都是往安全处撤离,张海滨和他的同事们此时却要逆行到最危险的地方抗击台风。

2020 年,受寒潮影响,多艘危险品船积压在锚地,琼北能源告急,电力和燃气供应、路空交通可能面临瘫痪,损失和舆论影响将难以估量。

一边是冰冷冷的规定,一边是火热的需求,张海滨深知这个责任

必须扛起来。经过研判,他提出以实时海况为准,在充分尊重船长意见的基础上,安排船舶靠泊。一开始大家心里都没有底,为了打消同事们的疑虑,他坚定地说:“大家分工协作,有问题我来担。”

一直忙到凌晨,看到第一艘满载航空煤油的货轮安全靠泊后,他才悄悄地离开了值班室。

作为琼州海峡交管中心主任,张海滨深知人命救助责任重大,自从到了这个岗位,他的手机从来都没有关过,时刻准备着处置任何一个海上险情。

险情就是命令,无论海况多么恶劣,接到命令后张海滨总是第一时间主动请缨到现场进行处置。近五年来,他组织协调海上人命救助 61 次,协调各类船舶 165 艘次,成功救助遇险人员 368 人,救助成功率为 98.9%。

在工作中,张海滨一直没有忘记自己的初心。正是凭着这份执着和责任,他带领同事化解了无数起水上交通险情,每年为一千四百多万百姓平安过海保驾护航,保障了琼州海峡的安宁和平静。

2021 年,他撰写的《海南自贸港建设新形势下 防范和治理机关党建“灯下黑”问题对策研究》荣获省直机关党建研究成果二等奖。个人先后荣获了海南省直机关优秀党务工作者荣誉称号、海南海事局“第一届最美海南海事人”“十佳青年”荣誉称号;直属海事系统“优秀青年”荣誉称号。

如今,海南自贸港建设的东风正劲,更是让张海滨感到激动和振奋,在他看来,有幸参与到新时代海南发展的浪潮中,是一种幸运,更是干事的机遇。



陈晋鹏(左)在油船上检查机舱设备。陈心嘉 摄

安全作业条件等关键环节串成了一个闭环链条,达成了全程内外部监管双结合的目标,最大程度保障液货船舶的安全生产。自 2020 年推行该工作法以来,船舶现场检查艘次数年均增长 27%,发现缺陷数年均增长 19%,行政处罚案件数年均增长约 76%,执法效能得到极大提升。

## 悉心教导带新人

“陈队平日最亲和,但干事来是真严肃。”一起工作的年轻同事这样评价陈晋鹏。作为青岛市五一劳动奖章获得者,陈晋鹏依托“液货监管创新工作室”,打造了教育实践平台,带领青年职工屡创佳绩。

每当监管执法现场出现新人面孔时,陈晋鹏总是千叮咛万嘱咐,耐心讲解装载危险货物船舶的禁区及相关危险性,他将“安全第一”的理念渗入到青年职工的心

中。那一刻,他是大家心中亲和的大哥哥。

每当在监管现场中发现新问题,他就带领大家围绕新问题确定研究内容与方向,并限期拿出研究成果。“发现问题必须穷追猛打,抓住细节做事情,见人见事见结果。”这一刻,他是团队成员心中严谨的队长长。

相比严谨的工作作风,陈晋鹏在研究问题的方式方法上,给了青年职工最大的发挥空间,在他那里允许“天马行空”与“头脑风暴”。2021 年,创新工作室成员刘淑凤就是在这样“自由宽松”的环境中发明了应急报警装置并成功申请到了国家专利。为备战 2022 年青岛海事局危防比武,他大胆启用工作室新生力量,带教、授课十余次,团队成绩名列前茅。

“办法总比困难多”是陈晋鹏一直以来的座右铭。肩上任那沉甸甸的责任让陈晋鹏始终紧绷着一根弦,不敢有一丝懈怠。



工作中的张永敏。

崂山实验室、即墨女岛港码头、青岛远洋船员学院、青岛贡北路海口路地下综合管廊、董家口化工管廊架……这些青岛市民耳熟能详的工程,都指向一个共同的名字——张永敏。从“全国水运建设行业优秀项目经理”到“全国优秀项目经理”,从“青岛市工人先锋”“青岛市工匠”到“青岛市大工匠”……一系列沉甸甸的荣誉背后,是 23 年施工领域的坚守,更是一位建筑人对精工品质的执著追求。

## 品质工程的缔造者

无论外界如何喧嚣浮华,始终不忘初心。“坚守”这个朴素的词语,是对张永敏工匠品质最好的诠释。自 1999 年入职中建建筑港集团以来,从技术员到工程科长、从总工程师到项目经理、区域公司负责人,一步步成长为港航施工领域的专家,他的履历在不断刷新,事业在不断提升,但永恒不变的是坚守精工品质工程的初心。怀揣着这份初心,张永敏扎根工程建设领域 23 年,建造了一个又一个精品工程。

建好地下管廊,誓把良心工程建成百年工程。2017 年,张永敏受命担任中建建筑港集团青岛贡北路、海口路地下综合管廊总指挥。怎么做才能把地下综合管廊这项良心工程打造成百年工程,是张永敏受命之初一直在思考的问题。虽然此前他已参与过多种类型基础设施建设,但面对青岛地下综合管廊工程建设导则和标准不完善的状况,在临近海域处锻造一条地下大动脉,无疑是在“豆腐”里建“地下长城”,难度可想而知。

面对挑战,张永敏没有退缩,他带领团队走了 700 多个日夜的漫漫管廊锻造“长征路”,攻克一个又一个技术难点,最终实现工程顺利交付。“地下综合管廊建设是城市建设的百年大计,是良心工程,如果说地标建筑是城市的‘面子’,那地下综合管廊就是城市的‘里子’,只有筑牢‘里子’,才能撑起‘面子’。”张永敏如是说。目前,青岛贡北路、海口路地下综合管廊正默默地扎根在地下,每天向市民提供着水、电、燃气、网络,让这座海滨城市充满了烟火和生机。

时光流转,初心不变。张永敏用坚守,见证了中建建筑港集团的成长,用智慧与汗水、热情与执着,助力国家海洋战略的建设与发展,点缀中国最美海岸线。

## 勇于攀登的挑战者

工匠精神是新时期建设者的共同特征,折射在张永敏身上,则是善于钻研,乐于探索的优良作风。在技术创新的道路上,他敢于迎接挑战,一路攻坚克难,解决了无数“疑难杂症”。

在青岛贡北路、海口路地下综合管廊建设时,青岛综合管廊建设尚处于摸索阶段,工程建设导则和标准不完善,张永敏带领团队积极尝试,采用了建筑业十项新技术中的 8 大项,14 个小项,取得了良好的经济效益和质量成果。在多种管廊主体结构模板工艺上大胆创新,采用了包括滑移式钢模板体系和分段移动式整体钢模板体系在内的新型模板形式,既提高了工程模板周转效率,还减少了混凝土分层浇筑次数、节省了施工工期,降低了施工成本。

管廊设计为百年寿命,防水、抗浮、防腐蚀要求极为严格。经过张永敏团队的努力,管廊整体质量优良,细部质量精美。主体结构无沉降、无裂缝、无渗漏;混凝土结构内外实光、平整顺直、棱角清晰;设备安装布局合理、运行稳定、联动顺畅;各类管线敷设固定牢靠、标识清晰、整齐美观……他兑现了“选择中建建筑港就是选择放心”的千金一诺。

技术创新的过程单调而又重复,没有激情喝彩,只有一次次的计算、验算、试验、研讨、优化……他拥有的不仅是执着,还有不变的工匠精神。累计编制施工方案千余项,个人研发成果取得国家专利、省部级以上工法和 QC 成果 29 项,其中《码头胸墙现浇与预制结合施工工艺》等 2 项关键技术经鉴定为国内领先。他主导的《青岛西海岸新区贡北路、海口路地下综合管廊 PPP 项目施工—运维 BIM 技术应用》等 BIM 成果,获评中国建设工程 BIM 大赛一等奖等 3 项国家级 BIM 奖项,《基于二次浇筑成型滑移模板体系的现浇地下综合管廊施工工法》等 3 项工法获评省部级工法,贡北路、海口路地下综合管廊等工程荣获“泰山杯”奖、水运交通优质工程奖、国家优质工程奖等省部级、国家级大奖。

为保证项目在水运工程混凝土施工和生产过程中做到技术先进、经济合理、确保工程质量,张永敏根据经验和积累制定出一套规范,并协助相关单位编制《青岛市水运工程混凝土预制构件施工管理规范》《青岛市地下综合管廊竣工验收导则》等 4 项青岛市工程建设导则和标准。

“我认为技术工作,要有一丝不苟的专注态度,更要有勇攀高峰的极致追求。”张永敏说,这是他 23 年的工作写照,更是对工匠精神的最好诠释。

## 优秀团队的引领者

23 年的职业坚守,让张永敏的管理能力和专业技术水平不断升级,在他的带领下打造了一支支“硬核”团队,攻克了一项项施工难题,创造了董家口港区液体石油化管廊 8 个月完成 9.5 公里的管架施工,工作船码头项目 6 个月完成 900 米岸线系列配套工程,清华青岛艺术与科学职业学院建成一所高校,青岛西海岸新区江山路综合整治提升项目 30 天实现通车等一个又一个“筑港速度”。

张永敏常说:“团队是工程建设制胜的法宝。只有让整个团队,尤其是年轻人更加优秀,企业才能蒸蒸日上。”近年来,他带领一公司技术管理团队累计注册科研课题 10 个,形成国家专利 56 项,省部级工法 14 项,省部级以上 QC 成果 4 项。凭借出色的业绩和管理能力,张永敏获评“全国工程建设优秀项目经理”“全国水运建设行业优秀项目经理”等荣誉。

导师带徒,薪火相传,在他的培养下,一大批昔日的徒弟已经成长为中建建筑港的中流砥柱,其中不乏项目经理、生产经理、总工程师、商务经理,斩获“齐鲁工匠”“青岛市工人先锋”“青岛市五一劳动奖章”等多项社会荣誉。

参与过多个国家级重点项目的经历,让他更加深刻体会到了工匠精神和技术创新的重要性,至今仍保持着勤于学习的劲头。每逢去项目工地带班检查之余,他还经常与年轻的技术员、工友兄弟们沟通技术要领心得。“能为家乡建设出一份力,是我无上的光荣;行百里者半九十,作为一名党员,决不能在荣誉面前止步不前,要坚守并传承工匠精神。”

# 匠心坚守 筑梦蓝海

□ 通讯员 胡顺静 文/图

# 一片丹心护安澜

□ 见习记者 任佳丽

“稍有不慎,就会出大事故。”

这是青岛海事局黄岛海事处油港区海巡执法大队副大队长陈晋鹏时常说的一句话。陈晋鹏从事危防监管执法业务十多年来,“细”“稳”“准”是他执法工作的鲜明个性,在日常安全监管和突发险情处置中,他注重工作细节、找准问题症结,及时消除安全隐患。

## 胆大心细干工作

“大事故都出在小细节,每次执行监管任务都如履薄冰,胆大心细才能干好这行。”这是陈晋鹏工作多年的肺腑之言。

逐条核对集装箱船舶历史缺陷,反复考察船长法规熟知度、现场开箱检查危险货物,这是现场监管的日常,但陈晋鹏做的远不止于此。他积极参与危险货物谎报瞒报查处制度建设,先后查处危险货物谎报瞒报案件 20 余起。“执法检查不仅要发现问题,更是要整改安全隐患,保障生产作业安全。”陈晋鹏说。

20 世纪 90 年代起,青岛海面不时出现小块油污,成为群众的“揪心事”。面对“来历不明”的油污,陈晋鹏带领团队走码头、进企业、登船艇,与船舶污染物接收单位、污染物处置单位和各个行政机关等反复沟通,摸清、封堵多个污染源,理清油污损害索赔渠道,经过一年的专题研究与整治,海上不明油污出现的次数已大幅减少。海面清亮了,海事人的名片也亮了。

在 2021 年“4·27”青岛外海船舶碰撞溢油事故应急处置工作中,他从收集各方物资到精准分配物资,每天工作到凌晨也毫无怨言,将成百上千吨物资及时送到了清污船。“虽住在同一屋檐下,但 60 多天几乎见不上面,我深知他的工作有多么重要。”同在海事系统工作的妻子说。

## 刻苦钻研忙创新

“非体系船公司”,是指未建立安全管理体系的管理中国籍船舶的船舶所有人、经营人、管理人或光船承租人。“非体系船公司”规模小,安全管理不规范,历来是海事安全监管的重点和难点之一。

陈晋鹏带领创新团队结合辖区“非体系船公司”实际情况,在海事监管法律体系之下,建立了一套“2+2+4”监管模式。这套监管模式采取日常检查与专项检查相结合,行政管理与教育培训相结合的方式,通过每年召开两次安全管理会议,开展两次专项检查和四次现场抽查,有力地保障了辖区“非体系船公司”的营运安全。

液货船货值大,监管链条长。为了保障液货船在各个环节的安全,2019 年,陈晋鹏带领团队探索出了“安危与共 1+1”关键点工作法,“1”代表海事部门的内部监管,第二个“1”代表其他各方的外部监管。该工作法将船舶安全、船公司管理、码头靠泊条件、