

渤海湾上护航人

记2018年辽宁省“五一”劳动奖章获得者刘盛有

□ 全媒体记者 周佳玲 通讯员 毕雨亭 鞠成名

“交管中心，‘集发黄海’进口报告线，申请靠泊大窑湾6区，请问是否可以？”“大连交管，‘梅山岗7’呼叫……”8月15日早上7时，大连海事局船舶交通管理中心（以下简称“交管中心”）的甚高频无线电话就响个不停，刘盛有拿起面前的电话，语气镇定、不急不缓，“不要急，请一个来个……”

这是交管中心的日常，身为该中心的值班主任之一，刘盛有的工作就是带领班组成员，全天候对大连港水域及老铁山水道进行海上船舶动态监控、开展搜救应急等工作，以维护海上交通秩序，保护海上交通安全。

15年里，刘盛有参与安全监管船舶7万余艘次、参与海上险情救助300余起、成功救助上千人脱离险境，用真诚的服务在交管中心值班员这个岗位上扎下根，结出果，成为渤海湾上贴心的护航人。

踏实钻研的海事新兵

船舶动态监控、组织协调交通、海上搜救应急、提供避碰信息……交管中心作为海事单位的窗口，其重要性不言而喻。在交管中心，值班员主要通过甚高频无线电话和船方沟通，根据船方需求查看调取监控信息并予以反馈。“我们的值班人员都是经过交通运输部海事局正规培训，持证上岗的，每个人都能胜任重要而繁忙的船舶监管工作。”刘盛有谈到自己的工作团队时，眼里闪着光。

然而，刘盛有对工作的这份自信也不是生来就有。“刚来交管中心工作那会，我还有点手忙脚乱呢。”刘盛有调侃道。

那是2004年1月，刘盛有成为交管中心的一名值班员，此前，他曾在辽宁海事局通信中心工作。“俗话说‘隔行如隔山’，来了交管中心之后我算是有切身体会了。”刘盛有笑道。

交管中心的工作强度大、责任重、专业性强，作为新人怎么胜任？刘盛有的回答只有五个字：“就是多干活！”

“在交管中心，各种各样的问题都可能遇到，自己多干活，多积累经验，下一次处理类似情况时就会游刃有余，做到把握大局，心里不慌。”刘盛有是这么说的，也是这么做的。凭着一股子韧劲，半年不到，刘盛有就成长为独当一面的交管值班员，进步之快令资深值班员连连称赞。

临危不乱的监管卫士

“交管中心，交管中心，有艘客船着火了，位置在……”2004年11月16日13时30分左右，交管中心的甚高频无线电话突然传出呼救声。原来，一艘从烟台开往大连的客货滚装船“辽海”轮驶至大连港附近时突然着火，蔓延的火势迅速将客船包裹在滚滚浓烟之中。事发时，船上载有291名乘客和49名船员，并装有70多辆轿车和约100多吨燃油。

刘盛有接报后，立即联系到“辽海”轮，详细了解情况后马上向上级领导汇报，并和其他值班员分头行动，迅速联系码头、轮驳公司、海警、消防站等各个救援单位协同展开施救。12分钟后，第一艘救援船就已到达事故现场，紧接着又陆续有30余艘快艇和渔船赶往施救地。4个小时后，340名遇险乘客成功获救，无一人死亡、无一人失踪，这起事件甚至被称之为“世界海难救助史上的奇迹”。而此时，甚高频无线电话里，刘盛有的嗓音早已嘶哑。

工作不足一年，面对重大灾难险情时却能指挥若定，刘盛有因为这件事时常受到赞扬。而每次谈起，他总是摆摆手，诚恳地说：“我一个人的力量很微小，人能够救回来，是我们基层值班员和上级领导通力合作的结果，更离不开兄弟单位的支持。”

“志不求易，事不避难”是镌刻在交管中心值班室墙上的字，刘盛有将它小心翼翼地刻到了心里。“危难之际，人命关天，我首先要做的便是救人。”这种信条化成一缕温暖，通过甚高频无线电话，暖到了船员心里。

勇担重责的兴港先锋

国家“一带一路”战略为大连港带来了巨大机遇，45万吨级油轮、40万吨级矿石船等早已经是交管中心的“常客”，港口的升级发展拉动了地方经济，同时也给海事监管服务带来前所未有的挑战。

2017年3月1日，世界最大油轮“泰欧”轮计划靠泊大连港，该船全长380米，45万吨级，靠泊须8艘拖带船协助，拖航速度缓慢且需要长时间占用航道。为了尽可能减小对其他船舶正常航行的影响，实施安全可靠的航道管控措施，刘盛有提前把码头、引航站、代理公司的电话打了个遍，再三确认“泰欧”轮进港的具体时段和航路信息，在“泰欧”轮还未进入辖区时就开始跟踪标绘，并在监控屏幕上开辟单独视窗，实时为其提供交通组织与信息服务。在刘盛有和班组成员充足的准备下，当日这艘油轮顺利靠泊在大连新港22区。

一个甚高频话筒，一块小小的交管监控屏，是刘盛有以声护航的全部工具。兢兢业业15年，刘盛有用科学实际的管理方式助力辖区开花结果：助推航运经济发展，大连港突破千万标箱；保障老铁山黄金水道通航安全，辖区内有六个港口跻身全国15大港口；凝练出“5+2”客滚船服务模式，保障辽鲁客运航线10余年安全“零事故”……

刘盛有说，他只是守护辖区力量中的一滴水，但是在太阳的照射下，这滴水分明折射出勇担重责的光辉。



刘盛有在交管中心坐镇指挥。 费洪亮 摄

“龙江工匠”绘水上丹青

□ 通讯员 孟庆涛 记者 孙文华



董爱民（中）正和同事们讨论工作方案。 黑龙江省航道局供图

提起黑龙江省航道局测绘导航中心副主任董爱民，在黑龙江水运系统可是无人不知的技术能手。

是他，执笔完成了《黑龙江省航道图》编绘，使其成为黑龙江省最完整最实用的航道图形资料；是他，主持编制了《中俄界河航行图集》，这是黑龙江省水运系统第一次依靠自己的力量完成的专题图集，达到了我国内河航行图先进水平；是他，指导并组织制作了松花江数字化航道图，其设计理念和思路被应用到即将颁布的《全国内河电子航道图技术规范》中；是他，临危受命绘制了现场打捞布置图，为黑龙江省2010年成功打捞吉化双苯厂爆炸流入松花江污染物提供了可靠依据；是他，绘制了《黑瞎子岛区域地形图》，为黑瞎子岛的开发建设发挥了至关重要的作用。

董爱民曾荣获黑龙江省创新能手、黑龙江省航运系统劳动模范、省交通运输厅优秀共产党员、黑龙江省“龙江工匠”等荣誉称号。

业精于勤 认准方向不回头

前不久，董爱民接到黑龙江省航务管理局布置的一项绘图任务，急需在一周时间内完成全省航道概要图和黑瞎子岛区域航道示意图。此项工作没有现成的模板和格式，需要进行搜集素材、设计版面、核对数据等多项复杂工作。董爱民二话没说，便受领任务。他把自己关在办公室里，加班加点，昼夜不分，以体现航道要素为主，合理规划文字、布局、色彩，配以航标航线和居民地……仅用5天时间，便把2幅精准完美的绘图呈现到了上级领导面前。

多年来，为了工作，董爱民牺牲了大量休息时间。用他的话说就是：“生命有限，我要把时间抢回来，干点正事儿。”

董爱民于1991年毕业于哈尔滨高等测绘专科学校工程测量专业，同年分配到黑龙江航道局从事航道测量工作。工作期间通过函授于2001年取得了武汉大学工程测量专业本科学历，2003年被聘任为省航道局测绘专业高级工程师。

刚参加工作时，同事们都说测量专业艰苦，有畏难情绪。但在董爱民看来，这个专业却是能够提高自己业

务技能的好机会，丰富的野外测量实践，让他在工作实践中学到了在办公室掌握不到的真才实学。

参加工作的第二年，董爱民就在松花江上游工程测量绘图中展现出了不凡的水准。在1992、1993年的中俄东段联合勘界中，他因为业务精湛被指定为专职绘图员。董爱民手绘水深数字几乎达到了植字标准，图纸干净整洁，图例文字规范，令很少称赞中方人员的俄方技术人员叹服不已。

常年在生产一线从事手工绘图工作，为董爱民积累了深厚的绘图功底，在单位举办的历次绘图竞赛中他都以高分夺魁。但随着电脑绘图逐渐普及，董爱民意识到绘图工作必须从繁重的手工绘制中解脱出来。

于是，他率先学习电脑成图技术，废寝忘食地潜心研究各种成图软件，达到了痴迷的程度。为了达到精度和效果，他在原有字库设计的成功经验基础之上，自行设计出“地图专用图名字库”、图形修改通过编辑功能简便应用、不同方案效果通过显示控制进行比较等多项应用，诸多的绘图技能经过他的精心研究，均可通过电脑实现。

艺高胆大 主动请缨绘航图

2008年末，领导找到董爱民，说原有航道图已经无法满足行业的需

要，要对80年代绘制的航道图进行修订，并打算委托地图编辑部门完成，具体业务问题由董爱民负责。

董爱民想：“编绘航道图如此复杂，即便委托专业部门来做，其行业要素和资料应用也必然出现沟通上的障碍，势必影响工作效率，还不如我们自己做。”

董爱民找到领导，主动请缨：“委托绘图，需要两年左右时间，无法满足航道局工期的要求；另外委托费用需要20万元以上，对于单位来讲这也是个不小的支出。单位现有设备资源已经能够支持该项目的开发，我觉得我可以完成这项工作。”他的请求得到了领导的肯定和大力支持。

对于董爱民来讲，这是一次全新的挑战。真正投入工作后，他才感到，涉及的很多知识都是陌生的，很多技术都是从未用过的，而且许多同事也持怀疑态度。面对巨大的压力和困难，他并没有气馁和放弃。

为提高底图图片和卫片应用精度，合理确定影像覆盖面积，他重新计算并建立控制格网；为提高绘图科技含量和工作效率，他在矢量化中通过脚本语言和编写程序辅助绘制线划；为提高图面效果，查阅不同比例尺的绘图规范，优化文字、色彩、符号表达……经过6个月的不懈努力，《黑龙江省航道图》通过了专家审核，不仅保证了工期，而且还为单

位节省了一笔不小的开支。这一年，董爱民荣立航道局个人一等功。同时，这一成果获得了2011年黑龙江省水运科技进步二等奖。

勇挑重担 严把界河航图关

2013年，上级决定编绘界河航行图集。领导任命董爱民为项目副团长和技术负责人。董爱民再一次接受挑战，带领技术人员开始了界河图集的编绘工作。

为了严格图廓精度，他率先采用计算的方法绘制图廓，严格尺寸；他将分割工具和橡皮工具结合起来使用，成功解决了“面内扣岛”的难题，有效避免了由绘图层次改变可能带来的压盖错误；他根据图上要素，规范图层设置，定义要素规格，并制定了绘图表格分发到每个绘图人员手中执行。对于绘图人员，他更是提出极高的要求，当发现个别绘图有问题时，便推翻重来。在他的带领下，项目组工作保持了高水准。当首期图稿出来后，评审专家们慨叹道：“我们航道人也有能力从事图集编绘工作啊。”一位上级领导用4个字评价：“令人震撼”

2017年董爱民参加了黑龙江中游瞬时比降联测工作。界河比降联测其外业工作系统性强、涉及人员多，所以工作方案十分繁复，解读方案对每位工作人员提出了很高的要求。为使参加本次工作的每个人都能读懂自己在每一个工作环节中应该干什么，董爱民以时间为无缝节点，将每个人的位置、岗位工作、进度、工序关系做成调度图，将这一复杂工作以图的形式直观地展现出来，一些从未参加过此工作的人员拿到图后，不住地点头连连说：很清晰明了，我一下就看明白了！

有同事曾问过董爱民：“在你工作的20多年里，你是如何把那么多的水文数据，图形图例，软件资料灵活运用熟记于心的。”他没有说话，而是随手拿出几本笔记本给同事看，上面密密麻麻规整地记录着各种图例数据等等，同事不禁竖起了大拇指。

“注重细节，提升档次，打造精品”是董爱民多年来的工作座右铭。他扎根本职、刻苦钻研、无私奉献、勇于创新“工匠精神”，已经在黑龙江航道这块沃土上生根发芽。

陈木材：将实干进行到底

□ 全媒体记者 王有哲 通讯员 肖水西



陈木材在工作现场。 漳州海事局供图

熟悉陈木材的人都知道，他是个不折不扣的实干家。他于2014年2月至2016年2月任漳州海事局龙海海事处处长，2016年2月任漳州海事局东山海事处处长至今。在领导和同事眼里，他做事踏实、肯动脑筋、善于总结，在平凡的岗位上，做出了不平凡的事业。

一个人 一面旗

13个人的海事处，能否肩负起辖区每年近600万人次水上出行安全，保障近4000万吨货物安全进出港，统筹做好通航管理、船舶监管、应急处置、现场服务等各项工作？时任龙海海事处处长的陈木材，用实际行动提交了一份标准答案。

龙海辖区岸线123公里，点多、线长、面广，监管45个泊位、32家船厂、13道客渡运航线，分布在招银、后石、石码三个港区。辖区内“四类重点船舶”俱全，几乎涉及所有海事监管服务。

面对龙海海事处人员少、任务重、起步晚、基础弱的实际困难，如何有效推进海事处正规化建设，在短时间内蜕变成一个能战斗的海事处成为摆在陈木材面前的一个难题。

火车跑得快，全靠车头带。作为监管一线成长起来的海事处处长，他提出了“专精”的队伍建设理念和“以老带新”“以新促老”相结合的队伍培养方式。他组织老同志帮助年轻人解决工作难题，帮助年轻人树立正确的价值观，拨正人生的航向；同时让年轻人帮助老同志掌握信息化设备使用以及新科技知识运用。

他提出“善学、善政、善为、善信、善拓”的五善团队理念，要求全体人员“业务全面掌握、负责领域专精”，促使每位人员业务工作多样化、个人效力和工作能动性最大化，有效地实现了“人、岗、责”的统一，促进龙海海事处工作全面有序运转。

“诚实做人、踏实做事，我这样教后辈，我自己也这样做。”在陈木材的带领下，龙海海事处全体干部职工敢

当重任、奋发实干，探索和践行现场综合执法机制，将海事处有限的人力资源实现效率的最大化。

艰难困苦，玉汝于成。在他的带领下，龙海海事处在福建海事系统27个海事处正规化建设中成绩名列前茅，荣获福建海事局第一批“正规化示范达标海事处”称号。龙海海事处党支部也先后荣获福建海事局先进基层党组织、福建海事局基层党建示范点等称号。

有召唤 有担当

“时间会在计算得失的犹豫中转瞬即逝，不要犹豫，义无反顾地投入奉献，你会发现人生快乐的真谛！”在陈木材工作本的扉页，写着这样一行字。他说，这样做的目的就是时刻告诫自己不能松懈，要争分夺秒地学习和突破。

工作中的陈木材，被同事形容为“拼命三郎”。在如何确保监管履职到位方面，经历了建设初期摸索、运行、完善的历程后，他逐步建立了适合龙海海事处工作的“五种机制”：每

日动态信息监控收集传递机制、动态监管无缝衔接闭环管理机制、现场监管和业务主办衔接机制、党员示范区责任岗互促互补责任落实机制、信息化监管手段应用机制。

“他一个人就像一支队伍，对着自己的心灵和智慧招兵买马，不气馁、有召唤、有担当。”漳州海事局海巡执法大队宋军用作家刘瑜的话，来评价陈木材。

“逢山开路，遇水架桥”用来形容陈木材执着和魄力最恰当不过。面对砂石船舶监管难题，他积极运作，通过强化与地方政府互动，发挥执法合力，疏堵结合、标本兼治，促使龙海市清理了九龙江沿岸的183个违规砂石场，有效切断砂石运输链条，使水上交通安全的“顽疾”得到基本根治。

在2016年调任东山海事处处长后，陈木材针对古雷石化园区恢复生产和港区水工项目开工建设，进出东山湾船舶交通和货物吞吐量大幅增长现状，提出突出重点时段、重点水域和重点船舶安全管控，强化通航环境和秩序维护，确保了船舶航行

和作业安全。

一个人“两个家”

忙碌了一周，终于可以歇歇了。老婆孩子团坐在一块，这是他的家。这个家，在距离单位近200公里的市区；而另一个家，在东山海事处。他是三口之家的顶梁柱，他是领导同事的定心丸。

作为东山海事处负责人，他努力克服交通和生活上的不便，经常往返奔波在辖区基层各个地方，周末还经常牺牲休息时间参与海事处领导带班工作。如果遇到恶劣天气和应急抢险等重要任务，时常半个月才能回一次家。

自从到了东山海事处，陈木材的大部分时间都耗在了海事处的家里。还记得当时做决定的时候，孩子小，老人在不在身边，他真的有点打退堂鼓。“去吧去吧！干你们海事这行就是这样，人都是在外边，大不了以后我自己做顶梁柱吧！”妻子总能在关键时刻推他一把。

在海事处的时间多了，跟老婆孩子的时间自然少了。陈木材说，他取得今天的小小成绩，最要感谢的是他的妻子。几年来，无论家里大小事发生了什么事，妻子从来没有在晚上给他打过一次电话，因为她知道，丈夫不完全是属于她自己的，还有更重要的事情等着他，就别给他添麻烦了。

陈木材是这么解释他两个家的。“我是基层海事处的负责人，干什么吆喝什么，就得带着大伙儿一起干，工作忙时顾不上家庭，感谢家人的支持和理解，爱人自结婚后都是围着我转，家里那边只能让她多分担一些了。”多数的节假日，他都将与亲人团聚的机会让给同事，自己留守海事处值班。

在谈及现状及展望未来的时候，陈木材显得十分朴实，他说，“扎扎实实做好自己的工作，为基层海事建设多奉献自己的一份光和热，那样就足够了。”