



# 洋山港畔“海东青”的巾帼风采

□ 全媒体记者 魏望依 通讯员 周广丰



马云洁(右)和同事在查验出口货物。 洋山海事供图

在东海之滨的洋山深水港，巨轮穿梭、货箱如织，这里是全球航运的关键枢纽，也是安全监管的前沿阵地。

洋山港海事局东港海巡执法大队开箱查验小分队扎根船舶载运危险货物集装箱查验一线，以“海东青工作室”为阵地，用专业与担当筑起海上安全屏障。

马云洁则是开箱查验小分队中最年轻的一员，1995年出生的她已经扎根海事风险防范现场近10年，她巾帼不让须眉，不管严寒还是酷暑，都能在一线看见她的身影，近10年的现场执法经验积累了她自己的一套危险物品管理理念。

2024年初至今，她查获67起危险货物瞒报案件，护航超24万标箱海运危险货物安全出港，成为上海港的“隐形守护者”，用行动诠释了新时代海事女性的巾帼风采。

## 与“隐形风险”博弈的“海事猎鹰”

面对日均数万标箱的吞吐量，马云洁练就了一双“鹰眼”。危险货物谎报、瞒报手段隐蔽，从“普通建材”中夹带灭火器，到“日用品”中混装易燃化学品等，她总结并应用“数据筛查、现场核、精准查”三步工作法，实施精准查验，筑牢安全防线。

2025年春运期间，在万家灯火共团圆、欢声笑语氛围里，马云洁坚守岗位，依托口岸联防联控机制，结合大数据筛查，锁定某集装箱内疑似有危险货物并存在瞒报嫌疑。面对复杂的货物申报

信息，她凭借多年经验迅速研判风险，带队实施突击开箱查验。

经现场核查，发现集装箱内违规夹带了UN3480类锂电池。锂电池遇到挤压、碰撞、高温等情况时极易发生短路导致的冒烟、起火，因此需严格按照规定的包装方式和货物运输组件要求进行锂电池运输。又一次，她的“火眼金睛”成功化解了重大运输风险，保障了节日期间水上安全形势持续稳定。

## 与“进关货物”赛跑的“海事卫士”

洋山港地处中国(上海)自由贸易试验区临港新片区，集装箱

从进入洋山特殊综合保税区再到出口，堆存时间较短，部分集装箱甚至不经过堆存，进入保税区后会通过直装上船的方式出口。

面对这样的特殊情况，海事执法人员必须在极为有限的时间里完成谎报瞒报、未按规定装箱等违法行为查处。为了尽可能减少对出口货物的影响，保障港区作业顺畅，作为“海东青工作室”业务骨干，马云洁积极探索危险货物监管模式。

一方面她借助AI，应用船载外贸危险货物预检系统对进货物信息，通过装箱管理系统筛查疑似违法的行为，加强与口岸单位联防联控，快速锁定目标箱和目标货物；另一方面，她优化工作机制，通过“采样即封箱”机制，案

件处置效率大大提升，尽可能减少集装箱待港给企业带来的损失。同时，她还加强普法释法，通过“洋山海事法治方舟”平台，她结合《中华人民共和国海上交通安全法》《中华人民共和国海洋环境保护法》《船舶载运危险货物安全监督管理规定》等，为口岸单位和相关企业开展培训，提升海运危险货物的监管效能。

## “护航”东方大港的“海事巾帼”

“查验不仅是执法，更是守护千万人民生命安全。”秉持这一理念，马云洁主动承担起“传帮带”责任，她认为一个人的力量永远抵不过一群人的力量。

2024年以来，从本单位海事新入职人员的带教、海事防范人才的技能提升授课，再到兄弟单位的人才实训和外单位的交流授课，她都深度参与谋划和实践。她独立组织多次专题培训，带领青年执法人员开展实战检查，2024年培养出1名能独立开展全流程查验的业务骨干。她主导设计的“两员”课程已经成为洋山港海事局危险品管理干部的“必修课”。

从炎夏高温下的现场查验，到寒冬深夜的应急值守；从查获危险品的雷霆行动，到企业宣贯的春风化雨，她以女性特有的敏锐与坚韧，在守护水上安全的战线上绽放芳华。值此“三八”国际妇女节之际，马云洁用实干实绩展现了新时代海事巾帼的卓越风采。未来，她将继续以初心为舵、以使命为帆，在建设世界一流港口的航程中继续贡献“她”力量！

孙日新是青岛港大港公司(简称“大港公司”)流机队的一名设备主管。入港13年来，她始终扎根一线的维修岗位，脚踏实地、拼搏进取，是全港为数不多的维修电工和装卸机械电器修理工“双料高级技师”，她用智慧和勤奋书写了海港巾帼的靓丽风采。

## 职场新人蜕变为“岗位尖兵”

“身为女生，我从小性格刚强，喜欢研究一些稀奇古怪的东西。因为热爱，大学选择了电气自动化专业。一毕业，我就来到大港公司。在全是男同志的设备维修基地，一干就是13年，希望能闯出自己的一片天地。”接受采访时，孙日新告诉记者。

2012年，孙日新刚大学毕业参加工作，初出茅庐的她对吊车主板、PLC、控制器等元件仅闻其名、不知何物。她不甘心，于是便跟在师傅身边做拎包学徒，再经历这么多年大大小小过万次的设备维修磨炼之后，现在的孙日新可以在20分钟内就判断出机器故障的原因了。

孙日新回忆起她记忆深刻的一个冬天。恰逢傍晚时分，孙日新临时接到一个抢修故障的通知，她顾不上手中的活，立刻从家中跑到现场，以最快的速度戴上头灯、躺在修车滑板上，钻进车底仔细检查，大约用了40多分钟排除了故障。

“天气又冷，我又长时间躺在车底不能动弹，我只记得当时我的脖子、腰杆、腿脚都麻了，仅凭自己的力量已经无法从车底出来，然后我的工友们把我从车子里拖出来……再后面的事情我就忘记了，只记得这件事当时还受到了表扬……”孙日新笑着描绘当时的场景。记者了解到，当晚这场抢修很及时，不仅给青岛港一连创出了3项会战新纪录，而且也让自己的能力得到在场所有人的认可。事后工友们连连称赞“不愧是咱们的女专家！”

除此之外，孙日新还先后参与过100多个公司级技改革新项目，从刚开始只会按部就班搞维保给创新工作打下手，到现在成为团队带头人，带领团队每年至少完成20项创新成果。

## 奋进脚步踏出创新之路

青岛港作为山东港口龙头，承担着“走在前、挑大梁”的时代重任。孙日新也备受鼓舞，她在工作中发现装载机计量装置工作效率低，把散矿石装进集装箱作业时，由于装载机计量不准确，需要拖车拉着一箱子货，多次往返地磅和码头称重，这种低效率有可能让港口白白流失货源。孙日新主动请缨，要攻下这个“科技创新的山头”。

孙日新和同事采集和分析了近10000组现场数据。大家20多天吃住在港，反复调试、研究，不断拿出改进方案，但在现场试验时却屡遭失败。“心灰意冷的时候，她一个人待在办公室，想想20多个日夜又一回到了原点，真是不甘心。”孙日新说，自己呆坐了几个小时，咬了咬牙，觉得不能就这么放弃。于是，她又找了500多页技术资料、包含300多条电气线路的图纸，铺满桌子、沙发和地板，一页页看，一条条捋，最终在油门踏板找到了“突围”思路。

“第二天到现场一试验，完全可行！”孙日新告诉记者，经过这个改造，称量精度由10%提升到3.5%，装箱准确率达到了98%以上，装箱效率也提高了整整40%，彻底实现了“零返箱”，这个创新项目还获得了国家专利。

凭着不怕难、不服输的这股劲头，孙日新的技艺越来越精湛。2017年，大港公司建立了“日新创新工作室”，近年来，她带领团队完成创新项目127项，发表论文12篇，26项发明申报国家专利，为企业节约资金1100余万元。

## “导师带徒”助力“青蓝接力”

“我能有今天的本领，都是源于大港公司悉心培养、前辈榜样引领、师傅倾囊相授，所以我会把自己掌握的知识、技能和经验毫无保留教给新人，做好传承，确保人才培养不断。指导技术能手成长为技师，助力青年骨干争当安全标兵。”孙日新告诉记者。

在工作中，孙日新精于技术操作技术创新。她充分发挥有理论、懂实践的优势，自行编写了数万字的培训教材，制作了十多个PPT课件，为1000多人次的现场管理人员、维修工及机械司机作专题培训，不仅教育出了一批港口上的能工巧匠，也深受职工们的欢迎。

孙日新的徒弟回忆起刚入港的时候，当时的我们什么也不懂，孙师傅见到我们就十分热情，还见到我们就让她想起自己刚参加工作的日子，她为了让我们更快地适应工作环境就主动跟我们结成对子，然后帮我们打基础理论知识讲起，解读电器设备原理、故障及处理方法。她经常在她的工作室定期组织经验分享活动，让我们更快地掌握技能，独当一面。而且在我印象中孙师傅经常教育我们“把工作当作一把量尺，用更高的工作标准，更专注的态度投入到现场维修当中。”

记者了解到，在孙日新的“导师带徒”下，共有3人获得技术比武状元，4人被提拔至主管岗位，6人取得高级技师、技师资格，1人获得“齐鲁首席技师”。

采访的最后孙日新表示，虽然没能像别的女同学那样过上文静娴静生活，却走上了一条为港口、为事业而拼搏的光荣之路，但她感到这样的青春特别有意义，这样的人生也特别有价值。在今后的工作中，她将继续用心传承劳模精神、工匠精神、创新精神，争做新时代“泰山挑山工”，带动身边的工友们，继续在平凡的岗位上书写青春建功的最美风采！

# 船艇为家浪作歌

□ 全媒体记者 石孟园 通讯员 罗帅 文/图

四十四年，16071天，从初出茅庐的“小陈”到受人尊敬的“陈老大”，他用半生光阴把信仰刻进每一座航标，在赣江上写下最动人的坚守诗篇——江西省赣南航道事务中心二级技师陈立和，他以船为家，用坚守、担当与传承，诠释着对赣江水域的深情与热爱。

## 从炊事员到“掌舵人”

“航标是船舶航行的‘眼睛’，灯不亮，船就没了方向。”父亲这句话成为贯穿陈立和职业生涯的信仰。

1981年，当17岁的陈立和第一次踏上扒沙船时，迎接他的不是想象中的波澜壮阔，而是二十多米船舱里的“冰火两重天”。夏天，阳光炙烤着船体，整个舱室像蒸笼，一台直流电风扇，热风吹得人燥热难耐；冬天，寒意从四面八方袭来，只能靠煤灶烧饭取暖，煤烟在舱室内弥漫，呛得人直咳嗽。

“刚参加工作的我从炊事员干起，白天在颠簸的船舱里掌勺，夜晚听着机器轰鸣声入睡。”但陈立和的眼里始终亮着光——不做饭时，他总待在船老大身边，询问航标为何总漂浮在特定位置，甚至主动上手绑扎缆绳。

5年灶台边的“偷师”，让陈立和从烧菜的“小陈”，成长为能看懂水位图、会系缆绳的准水手。1987年，他接过船员适任证书的那一刻，正式成为了单位里最年轻的“船老大”，证书上仿佛映照着无数个挑灯钻研的夜晚。

1990年，他担任船长开始独立掌舵。赣江十八滩，滩滩“鬼门关”。万安大坝至赣州水尺94.8公里航道，曾是令行船人都害怕的“魔鬼航道”，陈立和偏要在辖区航道“鬼门关”里蹚出一条路。

洪水期，他手持望远镜一站就是几小时，只为记住漩涡的位置；枯水期，他踩着淤泥丈量浅滩，用竹竿标出最深处；封水期，他带着笔记本绘制航标移位规律图……“只要陈老人在驾驶台，我们的心里就有底，比吃了定心丸还稳。”同事们这样告诉记者。

## “与浪共舞”四十四载

“驾驶船舶，得先摸清它的‘脾气’——舵效如何、发动机功率多大、吃水深度多少……”谈及船舶驾驶的门道，陈立和娓娓道来。

2009年6月，陈立和驾驶巡航船行驶在万安大坝航道。突然，机舱传来急促报告声：“主机冷却水系统出现故障，是否立即停机？”陈立和瞬间冷静下来说道：“保持航向，先掉转船头，下锚再检查！”他一把按住操作杆，等待船舶稳定下来后，沉声下令：“停机，抛双锚！”完成机器故障修复后，陈立和表示，当时船正往下游航行，如果当下停机，船将立即失能，后果不堪设想。

2018年9月，赣江水位降至全年最低，一场与时间的“硬仗”悄然拉开帷幕。原江西省港航管理局调配给原赣州分局的两艘工作船吃水1.5米，需要从南昌开回赣州。情况特殊的是，此时的赣江航道处于枯水期，吉安境内有座跨江大桥要拆除且月底封航，船舶返航必须经过桥梁拆除水域，时间十分紧迫。

“你们船太‘吃水’，至少得等下一轮涨水。”原丰城航道处的同仁急迫地告诉陈立和。“走！要‘咬’住水流走。”陈立和亲自握住舵轮，与徐忠东一起，沿路密切关注航道变化，通过对航道、水位的了解以及丰富经验，最后按期成功返回赣州。

2019年6月5日凌晨，趸船值班室传来一阵急促的电话声：“五艘砂船在储潭段走锚，立即请求支援！”陈立和亲自掌舵，火速赶往救援水域。当最后一艘砂船被固定在安全锚地时，这场与时间的搏斗持续6小时17分钟的奋斗终于结束。“此次救援避免了超千万元的经济损失，更守护了沿岸桥梁的安全。”赣州市有关单位发来感谢信。

2008年夏天，陈立和正在给趸船做保养时，突然听到河面传来呼救声——建春门浮桥下游100米处，一名游泳者不慎脚抽筋，在水中不断挣扎，已无力游回岸边，形势万分危急。“拿救生圈！解缆绳！”他的指令简洁有



陈立和(右)与同事在调整锚链。

力。陈立和驾驶船艇快速靠近，把救生圈扔给呼救者并紧紧抓住他的双手，使劲将其拉上船艇，助其顺利脱险。

“当听见呼救声的那一刻，脑子里只有‘救人’两个字。”诸多类似的紧急事件，陈立和已记不清多少次了，他经常说：“这也是我们航道人的社会责任！”

## 平凡岗位业绩不平凡

“航道就是我的第二个家，守护航道安全就是守护自己的家。”正是这份质朴的情感，支撑着陈立和在平凡的岗位上做出了不平凡的业绩。

“安全无小事”是陈立和始终恪守的工作信条，带领船员进行全船检查，从发动机舱到甲板设施，不放过任何可能的隐患。“哪怕是一颗螺丝钉松动、一缆绳打偏，都可能让整艘船陷入险境。”他总是不厌其烦地强调，在航道上，隐患从来没有大小之分，只有存在与消灭之别。

安全驾驶四十四年——这看似简单的数字背后，是陈立和对航道事业本质的把握。原江西省航务(港航)管理局统筹入鄱阳湖征费、打击“三无”船舶期间，陈立和所在小组保持安全无事故的优异成绩……在他看来，把航道上、船艇上的事干好绝非

空洞的口号，而是早已深深烙印在骨子里，化作日常工作里的习惯。

陈立和深知人才是航道事业发展的根本，始终毫无保留将积累丰富的经验传授给青年职工。在驾驶室里，他手把手教导新人辨识水文信号；在机舱中，他耐心讲解每一个零件的保养要点；在甲板上，他示范各种应急情况的处置方法。这种“传帮带”的使命感，让他培养出了一批又一批的优秀船员。

更难能可贵的是，陈立和特别注重培养年轻职工的综合素质。他鼓励年轻职工参与技能交流和实践活动，不断提升专业技能和综合素质；注重传承和弘扬航道精神，通过言传身教、榜样示范等方式激发青年职工的工作热情和创造活力。“鼓励年轻人走出舒适区，多在实践中提升能力！”在他的言传身教下，不少船员不仅掌握扎实的专业技能，更继承老一辈航道人勇于担当的精神品格。

从1981年初登上扒沙船，到2024年底退休，从前辈口中的“小陈”，到大家公认的“陈老大”，44年航道的漫长航程抵达终点。临别之际，站在码头上，他深情地回望赣江，眼里满是情怀和不舍，每一处航标和每一朵浪花都承载着满满的回忆。

# 扎根一线的海港「女匠」

□ 全媒体记者 马榕蔚 文/图



孙日新在检验设备。