

青岛港职工传承前辈精神,助推港口向新发展

# 港口码头有一群冠军青年

## 阅读提示

在山东港口青岛港134年的发展历程中,孕育了众多先模典型。如今,传承着前辈精神的年轻面孔,一代代、一批批涌现,他们用精益求精的技艺、敢为人先的锐气和脚踏实地的奋斗,展现了“海港年轻人”的担当。

本报记者 张楠

在山东港口青岛港134年的发展历程中,孕育了众多先模典型,也沉淀着他们的成长故事。“人民工匠”许振超、“时代楷模”“连钢创新团队”、“全国劳动模范”皮进军、“大国工匠”郭凯……他们是新时代产业工人的缩影——执着、专注、突破、奉献。

如今,那些传承着前辈精神的年轻面孔,一代代、一批批涌现,他们个个是技能竞赛、岗位比武“冠军”,用精益求精的技艺、敢为人先的锐气和脚踏实地的奋斗,展现了“海港年轻人”的担当。

### “只要好好干,都能成才”

在青岛港董家口港区,高大的叉车整齐列队。“00后”机械司机刘立杰一身深蓝工装,正专注地检修叉车。那份沉稳,若不是亲眼看到,很难将这位2025年青岛港职业技能大赛叉车项目冠军,与一年前那个刚走出校园还有些忐忑的新手联系起来。

初入港口,刘立杰的师父张雷是港区有名的“技能状元”,没有深奥的理论说教,只给了他一句朴实如铁的叮嘱:“在这里,只要好好干,都能成才。”

这句话,像一把钥匙。从此,刘立杰以“极度较真”的状态投入工作。常人需要一年的见习期,他半年就能独立顶岗;装卸光滑的氧化铝大袋是公认的“技术活”,他偏偏不信邪,反复琢磨叉车的每一次切入与移动,渐渐

## 建设“三标”井场

胜利油田河口采油管理六区持续加强井场“三标”建设,从细节入手统筹推进杂物清理、设施规整、标识更新、管线防腐防护、隐患排查等各项工作。图为5月6日,班组职工们默契配合,全力开展井场平整作业。

辛媛 摄

## 他山之石

### 自制“法宝”取样两分钟完成

本报通讯员 李建强 吴晓宇

5月7日6时许,齐鲁石化第二化肥厂气体联合车间气化炉C系列检修现场,工艺四班员工孙伟分别到气化炉入口、捞渣机等处取样,带着班组自制的取样器,几乎每件样品都在两分钟内完成检测。

4月初到5月下旬,气体联合装置生产氢气、一氧化碳的气化炉C系列检修,每天受限空间作业大增,受限空间气体取样任务加重。岗位上配备了传统的橡胶气囊采样器。

“取一个气体样品10至15分钟。平日取样少,如今每次取样最少五六个,最多的时候十几个,取样时间耗时太久。”员工杨宇眉头紧锁。

班长王心鹏开起了诸葛亮会,员工们集思广益,想到了医用大容量注射器,注射器活塞移动快捷,吸取与排出空气效率高。

员工们买来了30多厘米长、容积1000毫升的医用注射器。机械专业毕业的副班长房玉良修旧利废,在注射器头部上加装三相接头与软管,分别用于取样、连接气体取样球胆。软管带有止回阀,取样时拉动注射器活塞,取样软管的单向阀门打开,连接气体取样球胆的单向阀关闭,气体进入注射器。推动注射器活塞时,单向阀动作方向相反,气体便进入气体取样球胆。

由于注射器活塞移动较快,容积也大,这样置换气体与取样速度加快。4月20日,工艺四班自制的取样器“上岗履职”。如今在王心鹏心中,这可是取样的“法宝”。



九江桥工段的桥梁工人们用数据为大桥做“健康管理”

## 长江“数智”守桥人

本报记者 吴锋思 本报通讯员 陈果

长江之畔,春潮涌动。全长3.537公里的鳊鱼洲长江大桥,横跨鄂鄂两省,是世界首座交叉斜拉桥,也是京港高铁安九段的“咽喉”。4月28日凌晨,中国铁路南昌局集团有限公司九江桥工段鳊鱼洲大桥车间的桥梁工人们,对大桥展开全面“体检”。

零点刚过,“天窗”命令下达后,叶奇奇带着工友钻进了大桥箱梁内。

“我们这套智能除湿系统,是大家一起研

究出来的。”叶奇奇自豪地说,车间青年团队自主研发了这套系统——在箱梁各关键断面布设温湿度传感器,一旦湿度超过阈值,系统便自动启动干燥循环。

“这系统好比大桥的‘肺部’,要确保它时刻正常呼吸。”叶奇奇细致检查着排风管道和温湿度传感器,“湿度控制住了,钢梁的‘筋骨’才硬朗。”

夜色未褪,鳊鱼洲长江大桥健康监测室内,易建军正盯着屏幕上的实时数据,451个传感器如同大桥的“神经系统”,24小时不间断监测应力、索力、振动、温度等关键指标。

新单班、单船装卸纪录,让“振超效率”薪火相传。但他不满足于此,而是将自己的操作心得系统总结,参与编撰队内的操作指南,把“飞梭巧吊”的个人品牌,变成了可供青年员工对标学习的标准化范本。

“比赛夺冠是一时,但把好的经验传承下去,让整个团队的效率和安全都提升,才是更大的价值。”陈飞这样认为。

这种拼劲与担当,弥漫在青岛港每个角落。2024年,27岁的油港公司董油库区操作部运行四班班长庞树浩,首次参加公司技术比武,因经验不足遗憾失利。那一晚,他独自在宿舍,对着比赛录像反复观看,将每一个失误点、每一个优化可能记录在笔记本上。

“输,要输得明白;赢,更要赢得扎实。”带着这股韧劲,庞树浩投入到了2025年公司技术比武的备战中。他把流程图随身携带,利用作业空闲反复研读;在训练场上,他把每个动作拆解、优化,一次次练习,直到达到最佳状态,一举夺得流体装卸工项目冠军。

与许多选择一线操作岗位的年轻人不同,外理公司曹琪越首次参赛便斩获青岛港职业技能大赛“商务外语”冠军;董分公司王庆,入港一年就获得2025年青岛市职业技能竞赛第一届青岛市人工智能训练师竞赛一等奖……

在青岛港,这样的“年轻冠军”还有很多。从老师傅手中的绝活,到年轻冠军屏幕上的代码;从“一滴油不漏”的承诺,到“一秒都不能等”的效率;从征服庞然大物的体力,到驾驭智能系统的脑力……

在这片沸腾的海岸线上,“冠军”不是终点,而是接续奋斗的起点。



## 创新协作

近日,宁波舟山港股份有限公司北仑矿石码头分公司组织17名一线班组组长赴鼠浪湖码头开展技术交流。活动以观摩、模型演示、互动研讨相结合,聚焦船舶机远控自动化作业。活动中,主任工程师王东升(右二)利用自制船舶机模型,直观展示作业全流程,细致讲解离岛远控、智能抓料、自动循环等关键技术,让复杂的智能作业原理更加通俗易懂。

蒋晓东 摄

## 班组现场

### 扎扎实实打好每一根桩

本报记者 刘静 本报通讯员 李科

沁河岸边,钻机轰鸣,一派繁忙景象。在由中国铁设集团总承包、中铁二十三局承建的焦平铁路JPZQ-3标沁河特大桥施工现场,李志刚刚架桩基施工班组正全力攻坚,一根根桩基稳稳扎入地下,为这座全长11.99公里的特大桥筑牢“钢铁根基”。截至目前,该班组已完成400余根桩基施工,经检测全部为I类桩,实现了“零事故、零缺陷、高效率、高品质”的目标。

“桩基是大桥的根,差一厘米都不行,必须把每一根桩都打成优质桩、放心桩。”在216号墩施工现场,班组长李志刚紧盯钻机操作屏,实时核对钻进深度、泥浆比重、孔底沉渣厚度等关键数据。从开钻到成孔,从清孔到浇筑,他全程盯守,寸步不离。

面对复杂地质带来的塌孔、缩孔、钻进困难等难题,李志刚带领班组成员总结形成“一看、二测、三调整”工作方法:一看地层变化,及时调整钻进速度;二测泥浆指标,确保孔壁稳定;三调整施工参数,适配不同地质工况。在深桩、长桩施工中,班组实行两班倒、人停机不停,24小时连续作业。

一次深桩施工中,地层突然出现软硬不均,钻进阻力骤增,极易发生偏孔、塌孔。李志刚立即停机,会同技术人员分析地质数据,优化钻进参数,连续奋战18小时,最终顺利成孔。经检测,孔径、垂直度、沉渣厚度全部达标。

李志刚总说,“技术学在自己手里,走到哪儿都不怕。”他利用雨天和工余时间,手把手教年轻工人识别不同地层泥浆的颜色和稠度,判断钻头磨损程度。

班组里的90后钻机操作手小张回忆,自己刚来时遇到塌孔就慌,李志刚带着他模拟处置流程,直到形成肌肉记忆。如今,小张已能独立带班作业。在李志刚带动下,班组形成了“老带新、强帮弱”的默契。

进场至今,班组实现安全生产“零事故”,多次获评项目“安全先进班组”。

## 把关怀送到旅客心中

本报记者 张莹 本报通讯员 刘超 董策

今年“五一”假期,京沪高铁客流量保持高位。往返京沪间的国铁北京局天津客运段G7次列车列车长刘欣慧子,坚守在节日里,行走在旅客间,以一双“慧眼”,在人群中快速捕捉到需要帮助的身影,把关怀送到旅客心中。

在刘欣慧子的服务理念里,真正的优质服务,是于细微之处体察人心。有一次值乘中,她注意到一位白发老人独自乘车,佝偻着身体,就着冷水啃食干硬的凉馒头,每咬一口,馒头屑便簌簌落下。刘欣慧子端了杯温水走过去,俯身询问:“爷爷,您一个人坐车吗?”怕老人心存顾虑,她轻声解释:“爷爷,我是这趟车的工作人员,没别的意思,怕您吃凉馒头不舒服,想帮您热一下。”老人愣了愣,随即露出了笑容:“太好了,姑娘,谢谢你!”随后,刘欣慧子在餐车把馒头加热好送回,老人倍感温暖。

在高铁上遗失物品时有发生,每一件失物背后,都可能连着一段急事、一件难事。有一次,刘欣慧子在巡视中发现行李架上遗留着一个黑色背包,包内整整齐齐码放着近十万元现金。凭借背包夹层里的一张发票,她迅速联系上失主。电话那头,旅客声音焦急且慌乱,“这笔钱,是给家中重病老人筹备的救命钱”。

刘欣慧子耐心安抚,并精准规划交接方案。考虑到列车到站仅停靠两分钟,她提前与车站值班员沟通协调,确保失主能当面取回钱款。当失主紧握她的手几度哽咽,执意要表达感谢时,她微笑婉拒:“这是我应该做的。”一句朴素的话,道出铁路人最本真的坚守。

作为一名母亲,刘欣慧子懂得孩童的天性,更知家长的不易。遇到车厢里哭闹的小朋友,她蹲下身平视交流,用提前准备的卡通贴纸安抚情绪,再用温和的方式给出照看建议,让旅途多一份从容。“没当妈妈时,服务是职责;当了妈妈之后,服务有了共情。”刘欣慧子把对家人的牵挂,转化为对旅客的温柔。

为了服务更贴近旅客,刘欣慧子还和班组同事把安全提示、文明出行知识编成快板书,在车厢里轻松互动,让文明乘车知识入耳入心,用特有的方式助力旅程温馨平安。

中铁六局路桥公司安盘高速运架梁班组念紧“安全经”

## 云端上的毫米级守护

本报记者 赖志凯 沙剑青

本报通讯员 郭花斌

清晨6点,贵州安顺的山雾还没散干净,十二营枢纽互通的桥墩已经露在云海上面了。

“昨天架了6片,今天争取稳在7片。但谁要是在安全上给我打马虎眼,我第一个不答应!”班长老王的声音在峡谷间来回撞。

他身后,十二营枢纽互通主桥已经双幅贯通,210片T梁,一片一片落到位,那是他们花了将近5个月啃下来的硬骨头。

老王名叫王鹏,干架梁这行快二十年了。按他的话说,架梁就是“在刀刃上跳舞”——T梁最重的有一百三四十吨,架桥机往那一横,底下可能是高速、是铁路、是村庄,

不能出半点差错。

在这座被工友们叫作“云端上的工地”里,这群架梁人用汗水、智慧和近乎“轴”的安全坚守,把1135片T梁一片片拼成了通途。十二营枢纽互通是安盘高速全线重点控制性工程之一,10条匝道像盘龙一样扭在一起,7座匝道桥要从既有的安顺西绕城高速和普安高速头顶跨过去。在这里方运架梁,说白了就是在“车流头顶上走钢丝”。

“最难的不是技术,是心里那根弦你不敢松。”90后安全员刘俊峰对这话感触最深。

今年3月一次日常巡检,他看见运架梁通路上有块木头裂了一道纹。搁别人眼里,那就是块木头,换一块就完事了。可刘俊峰不干。

“我当时蹲下来用手掰了一下,裂缝能伸进去半个手指头。”刘俊峰回忆,“运梁车上百

吨重,每天来回跑,这块木头要是压碎了,梁车侧偏,后果想都不敢想。”

他当场叫停了当天的运架作业,一根枕木一根枕木地查。那天,他们一口气换了7处有隐患的枕木。

这正是班组推行的“风险分级管控和隐患排查治理双重预防机制”——从运架、提梁到架梁,每个环节都有人“吹哨”,隐患排查细到一个螺丝、一根钢丝绳。每周,项目部都要组织一次大型特种设备专项检查,架桥机、龙门吊、塔吊,19台“大家伙”,一台一台过。

一次,架设十二营枢纽C匝道——一条小曲线半径匝道桥,技术难度高——突发状况让所有人屏住了呼吸:一片40米长的T梁即将落位,技术员却突然发现,梁体上的预留孔位与墩顶支座螺栓孔对不上,偏了。

现场瞬间安静。硬装?结构应力会出问题,弄不好就是安全事故。拉回返厂?至少耽误两天工期,后续工序全得“趴窝”。

“不等了,现场解决!”王鹏当场拍板。技术员抱着图纸爬上墩顶,测量组打着全站仪复测。不到十分钟,偏差数据出来了——8毫米以内。几位老师傅蹲在一起合计,很快拿出微调方案:用千斤顶配合三维千斤顶,进行毫米级纠偏。

“那23分钟,比跑马拉松还累。”王鹏抹了把汗,“操作室里的人手都在抖,但手抖归抖,活不能抖。”

只听“咔嚓”一声,高强螺栓顺当当穿进孔位,T梁稳稳落定。“值了!”王鹏一拍大腿,“咱架的梁,得对得起‘百年工程’这四个字。”如今十二营枢纽互通的桥面已经铺开,远远看去,像条游龙在黔中大地上穿行。班组休息区墙上,最显眼的地方写着一句话:“这世上很多事可以侥幸,唯独安全不能侥幸,因为命就一条。”

太阳快落山时,最后一块T梁在晚霞里稳稳落位。刘志强掏出手机,在班组微信群里敲下一行字:“今日运架梁施工,安全无事故。”