

中交四航局第三工程有限公司

# 优秀企业价值观典范 (三)



中交四航局第三工程有限公司



## 目 录

序言.....	1
一、干好本职，创高效纪录.....	3
二、工作海上漂，家人梦中见.....	9
三、鼓足干劲搞技改，老船做出新贡献.....	11
四、见缝插针维修保养，节支新招出成效.....	15
五、以人为本创和谐，优化管理和服务.....	18
结语.....	22
海浪的耕耘者.....	23
——中交四航局三公司“防城港”号船长陈超	
技术精湛的操船能手.....	24
团结协作的带头人.....	27
增效节支的企业标兵.....	29
工作第一，家庭第二.....	33
结语.....	35



## 序言

环北部湾经济圈，是继珠三角、长三角、环渤海之后中国未来经济增长的“第四极”。

环北部湾经济圈位于中国南海西北部，北靠广西，东临广东雷州半岛和海南，南接越南，



钦州港全貌

被称为中国与东盟全面合作的重要桥梁和枢纽。因身处正在构建中的“中国—东盟自由贸易区”的结合部，北部湾的区域位势正日渐凸显。为迎接即将到来的货流大扩容，环北部湾各港口的扩建目前都在加速进行。北海铁山港将在三年内建成15万吨级码头，防城港正在建20万吨级码头，钦州港也在建10万吨级码头，北海港、防城港、钦州港“三港合一”，港口建设如火如荼。

三公司是较早参与“三港合一”建设的单位之一。旗下“防城港”号半潜驳和“粤工拖41”船组成的“防城港”号船组，从2009年11月10日进入北部湾施工至2010年11月（其中2010年10月为停工待料），共出运、安装圆筒数221件，平均每月出运、安装圆筒20件，其中2010年5月单月安装圆筒25件，创下

了国内半潜驳出运安装速度之最，生动地诠释了“效益四航”理念。

在平凡的工作岗位上，“防城港”号船组的船员们辛勤劳动，忘我工作，充分体现了筑港人的理想信念和精神追求，他们以自己的切实行动诠释四航局三公司的企业核心价值观。

“防城港”号半潜驳始建于1994年，2004年7月从日本冲绳购入改造后投入船舶施工生产，至今已为三公司服务了7年，是三公司的主力施工船舶之一。“粤工拖41”自2007年从浙江舟山购入后，在海口秀英港区开始第一次合作出运沉箱安装，自此，就一直与“防城港”号半潜驳合作施工。



“防城港号”船组荣获“广东省工人先锋号”荣誉称号

4年来，“粤工拖41”与“防城港”号半潜驳来往穿梭于北部湾畔与海口港之间，先后跨海区转战十多个工地，海上长途调遣10余次，航行里程达3000余海里，安

全无事故1460天。“防城港”号先后被授予三公司“2005—2006



年度文明集体”、“2007-2008 年度文明集体”、2009-2010 年三公司“文明集体”、2010 年度荣获“集体一等功”；该船组及配合单位被三公司给予 60 万元的赶工奖励，被四航局授予“五星级”文明船舶，2011 年荣获广东省工人先锋号荣誉称号。

“粤工拖 41”与“防城港”号半潜驳密切协作，以“志在四方，勇闯四海”的豪情壮志在奋进中发出了扎实稳健而又铿锵有力的排浪声。在北部湾畔，在南海之滨，你都可以看到“粤工拖 41”与“防城港”号半潜驳穿梭航行的身影，可以目睹他们在中国海边披风斩浪的飒爽英姿。

## 一、干好本职，创高效纪录

“干好，才会有饭吃。”

这是“防城港”号船长陈超经常说的一句话。

话很朴实，也很在理。因此，“防城港”号的船组成员都记得这句话，更以这句话来激励自己，让自己在工作中尽职尽责，争取做到更好。

船员们的职责各不相同，



陈超

但是各个都是好手，专而全。我们应当抛开流行歌曲或电影中关于水手的浪漫因素的幻想，亲眼目睹他们干活的全过程，这样才会被他们那起早贪黑、埋头苦干的精神所震撼；当我们亲身体验他们干活的劲头，才会感受到“干好了，才会有饭吃”的那份朴实情怀。

2008 年，“防城港”号船组工作任务十分繁重，共有 148 件圆筒和沉箱的出运安装任务。根据施工计划安排，“防城港”号船组于 1、3、5、8、9 月在防城港 18#~22#泊位码头安装圆筒；2、4、6、7 月在钦州中石化码头安装沉箱；11 月在钦州大榄坪码头工程安装圆筒；12 月在北海铁山港区 1#~2#泊位安装沉箱。要完成这个任务，“防城港”号船组必须在“防城—钦州—北海”线上多次往返。

面对艰巨任务，在三公司船舶部的统一安排下，“防城港”号船组全体船员纷纷签下“军令状”：只要服务、质量、安全、进度不能满足要求，就立刻调离。他们郑重承诺：



安装沉箱



“只要工作需要，只要条件允许，我们 24 小时都不会停下来。”为了赶工期和克服自然条件的不利影响，他们不分昼夜轮班坚持作业。

当时，到船上与他们一起工作的防城港项目部技术员韦林广说：

“他们太苦了，一天 24 个小时，1 个小时吃饭时间，3-4 个小时的睡觉时间，大家三班倒。除了潮水太低没法上驳之外，大家吃饭睡觉都没有齐过！有的时候半夜三点钟赶潮水装好船，还要等港调命令下来才能走，在等待中，船也不能停机，一等就是一个多小时，半夜熬夜最怕停下来，我们技术员都忍不住要睡着了，但是他们不能睡，他们要保证命令一下来，船马上就能够出发。”

负责出运的技术员小宋说：

“他们太苦了！搭驳的时候，倒班的船员都很难叫醒，他们脸都是青的。”

项目部的人说：

“他们太苦了！因为买菜不方便，对于他们来说，项目部的技术员每次上船带来的新鲜水果和蔬菜是最好的牙祭。”

休息时间短，吃得不好都不算什么。在施工过程中，船员们比较担忧和痛苦的是涌浪和海上的风。涌浪是从台风风区传播

过来的巨浪。人们常说的“无风三尺浪”，指的就是涌浪。一个涌浪短则几十米，长则几千米。一个连着一个，能延绵几百海里，气势磅礴，威力无穷。在这种情况下，即使是久经风浪洗礼的水手们都会晕船，此时甲板一般会上浪，不适宜对船体进行保养，从安全角度考虑也不适合上驳、出运安装。海上的风，尤其是快到 6 级的时候，最让船员痛苦了——临近安全风力的临界点。有时候看着风不大，可正在作业时又可能会达到 6 级，大家的神经都紧绷到极限。如果是在海上拖行还好，碰到起锚拖船时如果风太大船就无法控制方向，可能会压到一边，如果控制不好的话就会出事故，碰上在搭驳的过程中，风浪又大，船的摆幅很大，都是致命的危险。但谈起风浪，船员们却这样说“风浪是正常的啊，只是平时拖航风浪大时晕船的总会感觉想呕吐，头晕，吃不下睡不着嘛！”

圆筒和沉箱的出运安装需要赶潮作业，为了合理的分配休息时间，船上要求每个人都得上得了岗，都能担当起责任来，要求每个船员都要学会开吊机、



沉箱下沉



操纵锚机等。在圆筒安装时，船机下潜和起浮一般都要用 6-7 个小时才能完成。按照严格的轮换值班，两个人完成船体下潜之后需要适当的休



沉箱出运

息，另两个人接班起浮。当船起浮到甲板面时如果有潮水的话就再起抛锚拖回预制厂出运圆筒上船，上驳一般都要四个小时才能完成，每一天都是这样周而复始的工作着。每一次出运安装前，船组要切实做好了前期各项准备工作，掌握了解当地港口、航道的水深、潮流、涨退潮时间、天气情况等每一个细节。加强与各个项目部之间配合与沟通，不断改进出运施工技术。在 2009 年 11 月至 2010 年 11 月这段时间里，“防城港”号船组一改过去等潮水作业的方式改为赶潮水作业，计算好涨潮水时间，潮水涨潮时进入，高潮时出来，大大节省了圆筒出运安装的时间，过去一个圆筒的出运安装需要两天时间，现在船组 24 小时配合项目部工作，只用一天能进行一个圆筒的出运安装，工作效率大大提高。2009 年 11 月至 2010 年 11 月，“防城港”号船组先后从海口马村到北部湾辗转千余里，来回奔波数个工地，在短短 13 个月的时

里，安装完成 221 件自重 1600 吨的大型薄壁圆筒，平均每月出运、安装圆筒 20 件，其中 2010 年 5 月份单月安装 25 件，创下了国内半潜驳出运安装速度之最，而且无一起安全事故发生。在这个月里，只要潮水够，无论什么天气船员们都在干活，他们不避风寒酷暑，风雨无阻；就在这一个月，他们每人每天工作 17 个小时，起早贪黑，披星戴月。因为他们知道，少休息一会儿，就能多出运、安装一个圆筒，码头顺利竣工就多一份保障。就这样，在项目部和“防城港”号船组的通力配合下，公司终于圆满地按计划完成了所有的出运安装任务，为后续工程项目的施工创造了有利条件。防城港 18#-22#

泊位码头工程和钦州中石化码头工程竣工日期均比业主计划提前了一个多月，受到了业主和监理的高度赞扬。



防城港号装载长 14.2m 宽 15.36m 高 115.8m 重 1600t 沉箱定位出坞



## 二、工作海上漂，家人梦中见

“防城港”号船组船员们付出的不仅仅是心血和汗水，更多的是与家人相聚的亲情与温暖。全体船员休假平均不足两个月，有的甚至休假不到半个月，因为只有这样才能确保船组有足够的人员施工。为了企业的生存与信誉，他们坚守岗位无怨无悔，把对家人的深情眷恋留在睡梦里。

在这里，我们讲几个船员的故事，希望能将他们不为人知的一面展示给大家。

今年28岁的“防城港”号二副梁秋庆是典型的80后，于2008年10月份从福州分公司调入做水手。梁秋庆的老家在广西百色地区，弟弟于2010年大学毕业工作后，他仍不忘时常把钱往家里寄。在那段赶工的日子里，他连续三四个月每天只睡三四个小时，船一靠岸就抓紧时间休息。对于这种忙碌的生活，他觉得充实。他温顺漂亮的女朋友总是很担心，这么辛苦的工作，总是熬夜，一天就休息几个小时，打个电话都没有时间，想打电话给他问问情况，又怕耽误他工作或者是休息。



当别的情侣花前月下，卿卿我我的时候，她却只能对着明月独自品尝孤独和思念的滋味。

冯传礼是“粤工拖41”号船长。1977年他从四航技校毕业后就来到三公司船舶部工作。2008年1月份，他被调任“粤工拖41”号船长。在钦州港安装出运圆筒的过程中，龙门海域航道较窄，且受风力及周边海域环境复杂等因素影响，“防城港”号在拖运时易被搁浅。为了避免船组在拖运时被搁浅，船长冯传礼亲自探明水深，综合多方数据，分析计算出单靠“粤工拖41”无法把“防城港”号半潜驳拖至预定海域。为此，他提出租用一艘船，借助该船在“防城港”号船尾推动，完成拖运任务。作为船长，冯传礼很少有时间照顾家庭。他的儿子小的时候经常握着粉嘟嘟的小手指，着他的照片跟他的妻子说：“妈妈，爸爸为什么不回来呀？”现在儿子已经高职技校毕业在外面打工了。作为父亲，他对自己没能在孩子上学时期好好教育孩子而感到深深的愧疚。

苏柳斌是“粤工拖41”号大管轮。18岁的苏柳斌顶职来到三公司船队，开始了他的船员职业生涯。苏柳斌家在江门，2005年他在江门买了一套二手房，女儿今年11岁了，正上五年级。妻子在生完女儿三个月后就只身回到江门打工。为了更好的辅导孩子上学，苏柳斌妻子已辞职在家做全职太太。苏柳斌妻子说：“他一年下来难得回一趟家，家里照顾小孩和老人的事情，都由我来承



担着。我能体会到他在船上的生活很不容易，但干了这一行就应该爱这一行，其他船员也是这样过来的。”说到这里，她平淡的语气里稍微有些哽咽。苏柳斌因为有背后的这个女人的支持，他才能全心全意地安心工作。

“防城港”号船组的船员们是朴实勤劳的，他们没有什么豪言壮语，也不会喊流行的口号。谈起成绩，他们认为那是他们应该做的；谈起最大的幸福，他们认为是能够与家人在一起吃饭，睡在没有海浪摇晃的床上，踩在坚实的陆地上；谈起最有成就的事情，并不是一个个刷新的纪录，而是大家彼此相处的难忘岁月，是面对艰难时彼此默契的配合。谈起最难忘的事情，谈起他们的家人，他们都选择沉默来表达自己的歉意……

亚热带炽热的阳光普照蔚蓝的大海，“防城港”号半潜驳在阳光下闪闪发光，波光粼粼的海水像一串串音符，时光流逝，记忆永恒——因为这些工作海上漂，家人梦中见的船员们！

### 三、鼓足干劲搞技改，老船做出新贡献

“防城港”号半潜驳船共经历过两次大型的技术改造。

2004年，“防城港”号半潜驳船长52米，宽32米，型深3.6米，最大沉深15.6米，新购进的船体整体性能无法满足重力式码

头施工需要，必须重新改造。

三公司派了一批船组人员在广州对“防城港”号进行改造。拿到图纸说明书之后，船组人员都傻了眼，所有的图纸都只是日文说明，而全体船组人员没有一个人能看懂日文。尽管请了两个日本方面的专家进行讲解，可他们也只是敷衍了事，大概讲解了下船的基本操作后就匆忙离去，留下一大片空白给船组人员慢慢摸索、探究。

谈起当时的情况，参与技改的前“防城港”号轮机长陈洲东说了一个有趣的事：

不懂日文，也不知道请教谁，他们就完全丢开那些日文注解，凭借着以往的经验，拿着图纸，对照着实物慢慢摸索，顺着每一根管子的方向，直到最终摸清楚它的用途。因此在技改的最初那段时间里，每天就是不断地看图、摸索。有一次，他对着图纸，顺着其中的管子爬上爬下，等走到最后才发现原来是一根排污管道，当时与他一起负责修理改造的人员都不禁笑出声来。

说起这个事，陈洲东还是笑声不断。就这样，凭借这股不服输钻研的劲头，两个月后，改造完成了，他们完全熟悉了整个船体构造。大家彼此开玩笑说，闭上眼睛都知道随便一个螺丝零件在哪里，有什么作用，如何工作的。





当船空载试潜的时候，守在岸边的公司领导及技术专家焦急地看着水面，静静等候。当船上的操作人员竖起大拇指向着岸边报喜时，人群像煮开的水一样顿时沸腾起来。



两个多月时间的技术攻坚，他们用顽强的意志和拼搏精神打了一场漂亮的胜仗。看着傲然挺立的庞然大物，大伙的心里像是喝了蜂蜜一样甜。

2005年，由于工程需要，公司决定对“防城港”号重新改造。经过专家论证，通过分别在船的四个角增加四个水密舱室来提高船舶的起浮能力，保证船舶在起浮时保持平衡的要求。四个水密舱室的比例大小都要一致，不然下潜或起浮时船体就会不平衡使船舱内存在较大的自由液面，改造后“防城港”号船的起浮能力增加到了三千吨，解决了大型沉箱和圆筒的出运需求。至此，“防城港”号的改造全部完成，也就是我们目前所看到的“防城港”号半潜驳。

2005年，共安装沉箱87件。3月，防城港20万吨级码头泊位圆筒出运安装；9月，海南马村华南电厂码头出运圆筒；

2006年，共安装沉箱44件。5月，钦州企沙电厂码头圆筒出运和海南秀英港的沉箱出运安装；

2007年，共安装圆筒95件。12月，北海项目部和防城港13#-17#泊位的70件圆筒出运安装；

2008年，共安装沉箱106件。1月至下半年，防城港18#-22#泊位的69件圆筒和钦州中石油码头圆筒出运安装；年底，北海铁山港深水码头1、2号泊位圆筒的出运安装；

2009年共安装圆筒106件。1月，钦州港1#-2#泊位圆筒出运安装；3月底，海口马村一期工程75件沉箱出运安装；9月至10月，湛江修船；11月初，钦州港3#-8#泊位，中石油12#-13#泊位；钦州天盛集团十万吨级煤码头以及防城港403#-407#泊位的圆筒出运安装；

2010年安装圆筒实现产值811万元。1月，防城港403#-407#泊位的圆筒出运安装90件；4月至12月，钦州港1#-2#泊位46个圆筒、3#-8#泊位84个1600吨圆筒、天盛十万吨级煤码头18



广西钦州港3-8#泊位工程圆筒



个1600吨圆筒安装完成；12月30日至钦州港天盛勒沟杂货码头出运安装圆筒53个；

2011年，截至7月份已安装圆筒49个，安装沉箱20个。

“防城港”号半潜驳以一个个优异的成绩获得了项目部、业主的高度赞扬和评价，也得到了公司、局的无数嘉奖。

劳动创造智慧，船员们通过在工作中不断摸索和积累，出谋划策，为“防城港”号能够更好的服务施工做出了巨大贡献，老船在他们的钻研改造中重新焕发出新的生命力！

#### 四、见缝插针维修保养，节支新招出成效

船舶的维修保养对于船舶的安全生产和节能具有十分重要的意义。由于施工任务繁重，“防城港”号组船多年未能进行正规的修理，在施工计划空闲时间

来临前，船组就提前做好修理项目和修理计划，落实修理人员，在一个月的空闲时间里完成了主机、副机、泵系的检修和船体甲板除锈油漆、加焊锌块的



修理任务。

在节支降耗方面，船组制定出了一套切实可行、行之有效的办法。以安全节油、准点为前提，制定出适合本船的经济航速；以船到码头后即停主副机搭岸电、开航前待全部准备工作就绪后才启动主机等措施节油，减少了机械空转耗油。船长陈超带头节约船用易耗物料等用品，同时教育船员要节约，不要浪费。通过多管齐下从各方面降低运营成本，对公司增效节支工作起到了积极的作用。据不完全统计，“防城港”号船组仅通过节支降耗这一项就为公司节约近百万元。

2008年1月1日，正值待潮期间，“防城港”号船长组织船员拆卸两边坞墙滚筒和导缆轮进行填焊，轮机长陈洲东组织对机器的保养工作。由于保养及时到位，船的锚



缆、吊机起重缆和变幅缆自接船以来一直都在正常连续使用，没有更换过，节省了可观的材料开支。

即使这样，还是难免会发生危急情况。这个时候最考验船组的经验和管理水平。无论在施工过程中遇到什么样的故障问题，“防城港”号船组都能保证及时处理，绝对不影响第二天的工作。



2009年11月15日在钦州港大榄坪工地,装载圆筒下潜至12米时,“防城港”号轮机长陈洲东发现泵房异常,有一条进水管穿孔漏水,在此危急情况时,当时值班的大副及时与项目部取得联系,



机长与大副一起下到泵房检查破损情况,制订修复措施和办法,并在项目部派来的焊工配合下,堵住漏洞,排除险情,为项目施工争取了时间,提高了施工进度。

度。

2010年上半年,“粤工拖41”在钦州随船组一道拖带出运安装圆筒时,突然船舵失灵,拖轮无法控制方向,此时船组正行驶到狭窄的航道,加之潮水低,情况十分紧急。这时,当时的大管轮苏柳斌立即将船组抛锚停泊抢修,迅速进入舵机间检查,原来是舵机行程开关出现故障,致使满舵时继续跑舵,导致左右舵连接杆曲折变形,舵机无法正常工作,找到了原因,立即更换行程开关,并且加热修复扭曲变形的左右舵连接杆,经过4个小时抢修,终于排除了故障,船组得以继续出运安装作业。

## 五、以人为本创和谐,优化管理和服务

《管子》中说:“上下不和,虽安必危”。

“防城港”号船组注重营造团结和谐气氛,打造一支技术过硬、训练有素的管理团队。

船组的船员平时坚持岗位练兵,不断提高自身素质,自觉做到一岗多能,甲板水手熟悉机舱的操作系统和操作规程,机舱机工也熟悉甲板机械的操作技术和操作规程,真正做到在工作上能互帮互助,一专多能。



船员共同学习

在生活上,船组尽量关心每一位员工,将温暖关怀送至员工心坎。如船舶上有一位船员不吃牛肉,在买菜做饭时,大副会吩咐采购人员如果买牛肉,就一定要买一份其它的主菜给那位不吃牛肉的员工。在施工中由于

岗位分散,吃饭时安排专人送饭至岗位。

船长、机长经常与船员沟通,及时了解船员的思想状况,以人为本,根据家庭的实际情况合理地安排船员轮流休假,稳定大



家的情绪。

2010年9月一个凌晨，“防城港”号从防城港出运码头拖至403泊位途中。

早起的陈超心情不错，站在船首值班室欣赏晨曦下船两边飞溅的白花。

一位船员上来打断了他忙里偷闲的雅兴。船员报告说，他的心脏好痛，呼吸有点困难，感觉好难受。

听完他的描述，陈超感觉事态有点严重。船正在拖航中，选择返回或就地定位都需要时间。陈超立刻决定让他先回船舱休息，让其他同事守在其身旁，同时通知拖轮，船上有急症，航行增至最大航速，并联系好交通船等候，同时和项目部联系，安排车在码头边等待。

船以最快速度到达定位处。由于这位员工痛症严重，自身行动不方便，几个船员护送他下到交通船。为了不影响工作，陈超匆忙安排好船组工作，一个人护送他去医院。当医生了解到他们是从船上赶来，惊讶得说不出话来，久久才吐出一句：“你们在海中间能这么快速度将他送来，真是了不得，像这种症状最需要的就是时间。”看着这名船员的痛症一点点消失，陈超绷紧的脸上才开始溢出淡淡的微笑。

“防城港”号在船舶管理上的以人为本，让广大员工感受到了家庭的温情气息，增强了全体船员的凝聚力和战斗力。

在“粤工拖41”的10名船员中，有从二公司调转过来的员工，也有从福州分公司调转过来的员工，不管他们之前在哪个公司服务过，“四海为家”的信念和激情，船员们朴实的本性早已让他们不分彼此，心无隔膜。船员们不管在哪条船上，他们都会像以往一样干，只要公司和项目部有需要，他们不分机舱和甲板，互相配合，在做好安全防护的前提下，始终兢兢业业的把工作干好。

团队的和谐也带来了他们的优质服务，凡是跟他们合作的项目部对他们都交口称赞。船组想方设法为项目部节省台班费，项目部尽量为船组解决陆上的问题，配合非常默契。龙门预制厂的码头较高，而钦州的码头较低，当潮水变化超出预期，龙门预制厂无法上驳的情况下，“防城港”号船组会马上调头前往钦州继续上驳安装，为项目部节约台班费；沉箱和高潮期剩下不多时，船组会通知项目部，大家抓紧利用潮水，为后续项目赢得更多的时间。船到龙门的时候，项目部都会提前帮忙通知排在码头的十几条渔船为船组让出航道。

有一次，“防城港”号船的一个零件坏了，船不能起锚，生怕耽误工期的船长陈超急的要命，项目部工程部长陪着船长找遍了整个防城港都没有车床能够车好这个零件，如果回湛江耽误了工期不说，台班费一天也要损失几万块钱。这时，项目部想到了业主专用的车床，通过关系找到他们的厂家把零件车好了。陈超拿



回车好的零件二话不说，连夜赶着修船，第二天，“防城港”号又照常出运安装了！

2010年春节，防城港项目部邀请船组的船员们一起吃年夜饭。在烟花盈盈的夜空下，大家一起举杯畅饮，借着醉意，回想起一起战斗过的日日夜夜，想着远方的亲人们，这些七尺男儿的眼眶都湿了……

再高深的管理方法在人的情感面前也会变得单薄。人，之所以不同于世上其他物种，在于人能够拥有自己的情感，并思考、掌握自己的命运。而“防城港”号船组船员之间的情感是全体船员们所共同拥有的最宝贵的财富，这也是“防城港”号船组无法被超越的秘密武器。

## 结语

英雄是什么？

在群雄并起，军阀割据的三国时期，有个名叫刘邵的人认为，聪明秀出，谓之英；胆力过人，谓之雄。

英雄者，有凌云之壮志，气吞山河之势，腹纳九州之量，包藏四海之胸襟！肩扛正义，救黎民于水火，解百姓于倒悬。

但是在和平时期，在我们企业里，我们身边的英雄是什么？

我们身边的英雄是这样人：

他们对企业忠诚，对朋友真诚，对工作热忱。

即便是创造了奇迹，他们也没有豪言壮语，夸夸其谈，而是认为这是自己工作分内的事。

“防城港”号船组的船员们便是我们身边的英雄。他们如涓涓细流，不舍昼夜。三公司因为有这样一批英雄而不断发展壮大。

海纳百川，有容乃大。

我们期望在我们三公司，在我们的企业里，有更多这样的英雄、更多这样的英雄群体涌现，在三公司这个大家庭里实现自己的职业价值和人生价值，共同谱写我们三公司未来的华章！



## 海浪的耕耘者

——中交四航局三公司“防城港”号船长陈超



2009 年全国海员工会金锚奖

2010 年四航局企业标兵

四航局三公司优秀职工

所有这些荣誉的获得者，都是同一个人。他自 1986 年 12 月到三



公司报到上班，至今已有二十四年。二十四年的风霜雪雨，二十四年的港口船舶施工历程，让他从一个毛头小伙成长为一位沉稳刚健的船长。他，就是中交四航局三公司“防城港”号船长陈超。

## 技术精湛的操船能手

1986 年 12 月，刚满十八岁的陈超从他父亲——四航局三公司的老船员手中接棒，成为耕耘海港的一员。陈超从事港口船舶施工，从水手开始。

那时，还没有动画片《大力水手》，郑智化的那首《水手》也未风靡，更没有好莱坞大片《加勒比海盗》。但从当水手的那一刻起，陈超就一边勤奋工作，一边刻苦自学船舶操纵技术和航海知识。

只有中学文化水平的陈超，在干中学，在学中干。功夫不负有心人，通过自学和参加各种专业培训，逐步掌握了船舶航运和港口施工专业知识和技能。他把多年来的各种海况条件下指挥船舶航行和船舶施工的经验，不断地积累起来。他能认真分析不同





港域环境，不同的风向、潮流、流速和不同的住泊设施的具体情况，采取合理的操作方法，始终做到胆大、心细、谨慎、安全、快速。而周全考虑所有的这些问题，正是一个船长必备的技术素养和业务能力，也是船舶安全航行的保障。

多年的航海和港口船舶施工经验，令陈超的工作能力和业务水平逐渐成熟起来。

2009年6月，陈超被任命为“防城港”号船长了，掌舵这样一艘大吨位半潜驳船舶，他深感肩上的担子之重。船舶航行的安全，取得最佳经济效益，展示“四航三”船员的风采，都是一船之长应该做到的职责。为此，他总是严格要求自己，以主人翁的精神，尽心尽职，做好工作。他以高度的责任感和无私的奉献精神，一切从实际出发，充分发挥自身的潜力，通过坚持不懈的努力，不断提高船舶的经济效益。

“防城港”号船组在出运钦州保税港区3#—8#泊位圆筒时，遇到了困难。当地航道狭窄，且当地的沙船在航道中乱抛锚阻挡，严重



拖运圆筒

阻碍了“防城港”号的拖航任务。同时，由于潮水的限制，“防城港”号船组常常是夜间进行托航，视线受到了很大影响。

时间就是金钱！为了节省时间，保证拖船的安全，只能派小艇提前清理航道。但有时当地沙船故意阻挡不让出航道，也让陈超头痛。陈超亲自组织“防城港”号船组人员下船请求各沙船让出航道，沙船老板最终被陈超的诚恳所感动，尽快让出了航道。

航道问题解决了，在进出龙门预制厂出运码头时，又遇到了新的问题。由于在预制厂抛锚时正好有一灯标在转弯口，在拖航时如果偏一点航道，“防城港”号就会搁浅在礁石上或碰撞到灯标，而且码头也是个渔港码头，渔船停靠紧密致使抛锚难度很大，每次抛锚“防城港”号船上两舷的人员都须站在船边上注意观察船舶的动态并随时向船长报告船的偏离情况，以便更好地调整航向，在抛锚时还须避免撞到船头方向的渔船。每次出运都会遇到这样那样的难题，作为“防城港”号的掌舵人，陈超总是能谨慎、安全、稳妥地完成出运安装任务。

当地渔民说：“这样的航道，也只有‘防城港’号才能开的进来！”这是对陈超这位操船能手的一种比金杯银杯更高的评价——口碑。



## 团结协作的带头人

大型船舶在海上航行，要做好各方面工作，只靠船长一人，



是不行的，尤其在海上运输不断发展，减员增效日益深入，发挥每一位船员的作用显得至关重要。陈超深谙其中的道理。他觉得，在船上，船长

和大副、轮机长等人的团结协作是做好船舶各项工作的重要保证。只有团结好，协作好，船才能航行好，安全生产、经济效益等等也才有了保障。

他是这样说的，也是这样做的。作为船长，除了有重要事项及时与大副商量之外，他还带头模范自律，以身作则，处理问题，立场公正。在倾听各方面的意见时，他通常的做法就是不单单维护甲板上的利益，而是还经常多听听机舱和轮机长的意见，这样有利于工作，也有利于互相之间的理解和团结。

2009年到2010年这段随“防城港”号出运安装的日子，工

期紧、任务重，船组需要在防城—钦州—北海之间来回调遣，陈超经常与船员沟通，及时了解船员的思想状况，根据家庭的实际情况合理地安排船员轮流休假，稳定大家的情绪。

为了调动船员们的积极性，他经常替别人顶班。项目部的技术员都说，其它的船员都在轮换，只有他无法轮换，无论什么时候，总能看到他的身影。那段时间，陈超的脸色因为没有休息好经常都是青的，眼圈也肿得很大。

陈超就这样带领船组员工挑战极限，一套船组完成了需两套同等船组同时开工才能完成的施工生产任务。问及这些，他有些腼腆的说，主要是力求配合默契，务使大家心往一处想，劲往一处使。首先是船舶内部甲板与轮机的配合，其次是船组内部船舶间的配合，然后是船组与项目部之间的配合。抓好了这三方面的配合，再大的困难也能克服，再大的极限也敢挑战，施工过程中出现的问题便能迎刃而解。

2010年9月一个凌晨，“防城港”号从防城港出运码头拖至403泊位的途中，早起的陈超心情不错，站在船首值班室欣赏晨曦下船两边飞溅的白花。

一位船员上来打断了他忙里偷闲的雅兴。船员报告说，他的心脏好痛，呼吸有点困难，感觉好难受。

听完他的描述陈超感觉事态有点严重。船正在拖航中，选择返回或就地定位都需要时间。陈超只好让他先回





船舱休息，同时通知拖轮船上有急症，航行增至最大航速，并联系好交通船等候，同时和项目部联系，安排车在码头边等待，安排其他同事守在病痛员工身旁。

船以最快速度到达 403 泊位定位处。由于这位员工病症严重，自身行动不方便，几个船员护送他下到交通船。为了不影响工作，陈超匆忙安排好船组工作，一个人护送他去医院。当医生了解到他们是从船上赶来时，惊讶得说不出话来，久久才吐出一句：“你们在海中间能这么快速度将他送来，真是了不得，像这种症状最需要的就是时间。”看着这名船员的痛症一点点消失，陈超绷紧的脸上才开始溢出淡淡的微笑。

“防城港”号在船舶管理上的以人为本，让广大员工感受到了家庭的温情气息，增强了全体船员的凝聚力和战斗力。

大海航行靠舵手，陈超就是“防城港”号上出色的掌舵人。

## 增效节支的企业标兵

2000 年至今，陈超先后担任了“粤工起 7”、“粤工驳 32”、“粤工驳 9”、“粤工起 10”、“四航防城港”等主力施工船舶船长，累

计安全航行、施工达十年之久。在航运筑港系统工作的二十几年中，陈超接触了各类不同船舶的操纵和管理。

操千曲而后晓声，观千剑而后识器。

正因为对各类不同船舶的操纵和管理的熟稔，陈超才能够从技术和管理层面来提高船舶的工作效率，节省工程成本，为公司节支增收作出突出的贡献。

2008 年初，在苏丹工地工作了 6 年之久的陈超，回国休息不到三个月时间即被调任“粤工起 10”船长，被派遣到安哥拉罗安达工地，承担新集装箱码头扶壁的安装任务。当时，扶壁安装位置距离出运码头 400 百多米，而“粤工起 10”船锚缆长只有 350 米。如果按照咨工审定的方案施工，先将扶壁装驳，然后再将“粤工起 10”和驳船拖运至扶壁安装区域安装，这样一天只能安装一件。陈超根据实际情况，提出了采用接长“粤工起 10”锚缆和间接抛锚的办法，直接由“粤工起 10”吊运安装，省去了扶壁装驳拖运这道工序，扶壁安装一天达到 2-3 件，比原计划提前五天完成任务，不仅降低了施工成本，而且大大缩短了工期。业主、咨工高度赞扬陈超这一施工方案，纷纷竖起大拇指称赞：密古陈，命岛泵（陈先生，好样的）！

2009 年底，钦州港“保税港区 3-8 泊位码头”、“中石油 12#-13#泊位码头”、“天盛港务集团 10 万吨散货码头”以及防城

港“403-407 泊位码头”等 4 个工地、14 个码头几乎同时开工，需要在短短 13 个月的时间里，安装完成 221 件自重 1600 吨的大型薄壁圆筒。其工期之紧、安装任务之繁重可想而知。公司根据各项工程的合同工期统



圆筒上驳

一编排安装计划，可作业潮水期须一天安装一件圆筒方能确保工期。

面对如此艰巨的安装任务，谁可堪当重任？公司领导首先想到了陈超。2009 年 11 月，已调任“四航防城港”船长并在海南马村工地赶工 5 个月、完成 70 件大型沉箱安装任务的陈超，又马不停蹄地赶赴北部湾。为了不辜负公司的期望，他科学计划、严密组织、精心部署，带领船组员工顶严寒冒酷暑，在确保安全的前提下争分夺秒抢赶工期。他一方面采用轮班作业，做到人停机不停，最大限度提高了船机设备的使用效率；另一方面，他合理调整工序，利用等潮水搭驳期间做准备工作，排好垫木，把船调到搭驳位置，做到搭好驳圆筒就能移动上船，大大缩短了圆筒上

驳的时间。

在 2009 年 11 月至 2010 年 11 月这段日子里，陈超日夜指挥着“四航防城港”号，在钦州港与防城港之间来回施工作业。北部湾风大涌急，“四航防城港”号在圆筒上驳过程中容易摇晃，存在着很大的安全隐患。陈超一改以往下潜前吊装水泵为下潜到 8 米再吊装水泵，这不仅增加了安装工人在圆筒顶工作的安全性，而且大大提高了半潜驳储运安装大型薄壁圆筒的效率。

以往一个月时间最高安装圆筒数量为 17 件，在陈超的精心组织 and 周密部署下，“四航防城港”半潜驳从 2009 年 11 月 10 日进入北部湾施工至 2010 年 11 月（其中 2010 年 10 月为停工待料），共出运、安装圆筒数 221 件，平均每月出运、安装圆筒 20 件，其中 5 月份单月安装 25 件，创下了国内半潜驳出运安装速度之最。在确保工程按时完工的同时也受到业主和公司领导的高度评价，为公司节约了一大笔租船费用。

2010 年，由于出运安装圆筒 213 件，“防城港”号船组获三公司“集体一等功”，“防城港”号船组以及相关合作单位获得 60 万元奖励。当人们对陈超竖起大拇指称赞的时候，他却连连摆手：“这荣誉是与广大船员的共同努力得来的，绝不是我一个人的功劳。”

“防城港”号的高效率从何处来？因素有很多，但注重维修

保养是其中不可或缺的因素。陈超很好地把握设备抢修、维护保养、提高工效三大重点，并加以创新。设备的抢修、维护，他们做到“一报告一不等三利用。”即发现隐患及时报告主管单位，不等主管单位派人来抢修、维修，利用船舶停泊空隙，全员动手抓维修保养，利用船员最熟悉机械设备性能的特点，船舶一旦需要抢修，他们就利用两船具备技能的船员齐抓共抢，相互利用配件资源确保抢修时效性。在节支降耗方面，陈超不仅带头节约船用易耗物料等用品，同时教育船员要节约，不要浪费，他还和轮机长制定出了一套切实可行、行之有效的办法。如以安全节油、准点为前提，与轮机长制定出适合本船的经济航速；采用船到码头后即停主付机搭岸电，开航前待全部准备工作就绪后才启动主机等措施节油，减少了机械空转耗油。

通过多管齐下从各方面降低营运成本，对公司增效节支工作起到积极的作用。

## 工作第一，家庭第二

采访陈超，当谈起他的爱人和儿子，他面有愧色：“我对不住这个家”。

陈超平时出海航行，一去就是半年以上，甚至将近一年，家

庭根本无暇照顾。往往休整不到三个月，又有新的出海任务。陈超的妻子自结婚后就一直在家做全职太太。尽管聚少离多，但是她能理解并支持陈超的工作。因为她知道，陈超始终是把工作放在第一位的。

2010年陈超购买住房，他也根本没有时间搞房屋的装修，所有的一切都是他爱人一个人到处奔波。到新房入伙时，陈超才知道房子的地板是什么颜色的。

今年儿子已经12岁了，成绩也很优秀，但是陈超还是觉得亏

欠了他很多，“每次我回到家，儿子就低着头，像见到陌生人一样，我长年在外没带够啊。”“我爱人总说，嫁给我等于只嫁了三分



陈超儿子

之一的老公，我在家的时间太少了。”陈超说这些话时语气颇为自责。