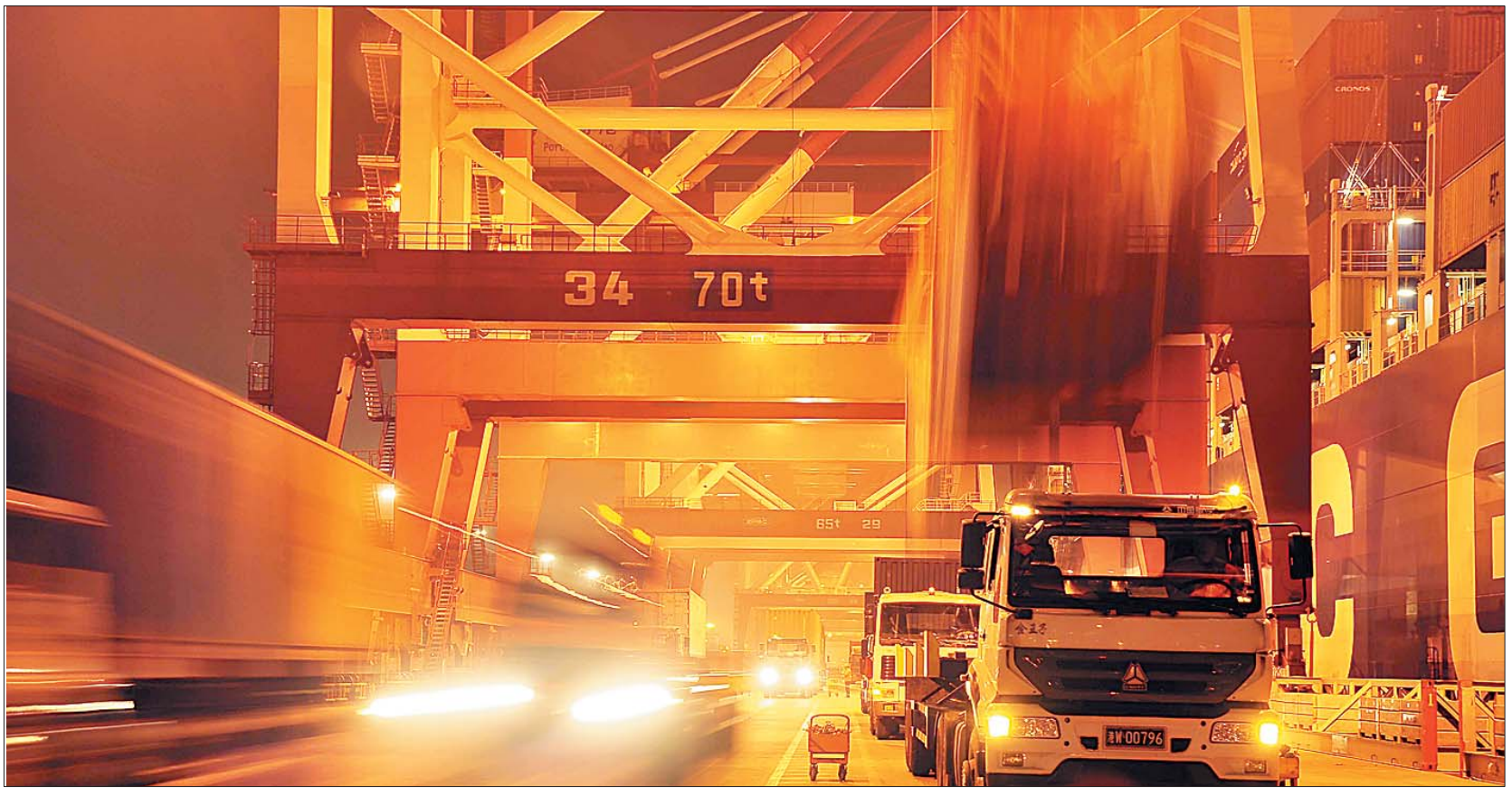
农民工、博士生,都是港口能人

虽然岗位、出身不同,但他们都为青岛港创造了奇迹

走进青岛港,几乎每个岗位上都能看到工人们精彩娴熟的“绝活”技能。青岛港的工人群体在普通岗位上普遍成才,身怀绝技的技术工人在青岛港大有人在。

别人不能干的,他们能干;别人干不好的,他们能干好;别人干不上去的,他们干上去了。创造这些岗位奇迹的都是普通职工,他们有的是技术工人,有的是农民工,有的是知识分子。他们立足岗位实干圆梦,用自己的行动实践着青岛港人“工人伟大、劳动光荣”的誓言。



码头夜间装卸也是分秒必争。(资料片)

本报见习记者 李虎

“正处级农民工”徐万年:

无数个“第一”书就人生传奇

说起20年前,捡酒瓶子被门卫羞辱、帮人装卸货物老板却一分钱都没给的打工岁月,徐万年至今还是感慨万千。“我老家在革命老区沂南,小时候家里穷,17岁就离开家乡外出打工了。北到哈尔滨,南到福建,西至江西,东到山东沿海地区,这些地方我都走遍了。”

徐万年说,他伐过木头、扛过麻包,受尽了别人的欺负,可以说是尝尽了人情冷暖。1990年,徐万年到青岛港干起了装卸工,港口从领导到职工,对他们农民工像亲兄弟一样,十分关心爱护。在经历了四处漂泊的打工生涯后,徐万年找到了久违的家的温暖,也找到了奋斗的动力。从此,徐万年便开始书写自己由无数个“第一”组成的人生传奇。

1993年,他成为青岛港第一批纹车手,2005年又被提拔为装卸队的副队长,成为青岛港第一批合同制的农民工。2007年,徐万年被提拔为青岛港西港分公司副经理,成为青岛港第一个,也是全国少有的副处级农民工,2008年荣获山东省首届百名农民工之星第一名。

徐万年在工作中练就了一身绝活。2004年,他带领全班创出了17分14秒安全优质装完一节火车的青岛港集团最高纪录,成为全港火车装卸作业的“排头兵”,也打破了全国海区纪录。他至今是纸浆接卸世界纪录的保持者,他带领各班组人员研究装卸工艺,钻研绝活,先后创建了17个工作法,先后刷新了300多项全国、集团和公司的生产纪录。

2010年,徐万年担任了西联公司党委书记,成为青岛港第一个正处级农民工。当领导后,他始终保持着码头工人吃苦耐劳的淳朴本色,不管是白班夜班、风里雨里,还是酷暑严寒,他的身影总是日复一日穿梭在西港这片42万平方米的码头上,每天的工作时间在16小时以上。

用心钻研之下,徐万年又提出“叉缆靠船法”、“散货平衡垛”等多项合理化建议,在他的科学安排、合理调配下,公司先后创出多项集团纪录和海区纪录,以1个码头的能力干出了10个码头的业绩。

“工人发明家”乔伦:

普通修理工变身“新鲁班”

5年前,乔伦还是一名普普通通的维修班修理工。而如今,在青岛港前港公司提起“乔伦”,却是人人知晓人人称赞的“发明家”,被许多媒体称为“新时期的鲁班”。2008年,乔伦踏进青岛港的大门,被分到了前港公司堆装队维修班,从事流程设备的维修工作。

在这里,乔伦发现,只要肯干就有实现梦想的舞台,只要付出就有收获。当时班里专门给他安排了师傅,教他学安全、学技术、学作风。在工作中,乔伦慢慢对设备零部件的构造产生了浓厚兴趣,由于他手脚勤快,舍得出力,凡事又喜欢动脑筋,很快就掌握了一些常规维修项目的要领,成长为班里的技术维修骨干。

有次乔伦在维修变速箱时,发现一个轴套的内孔起了刺,需要打磨处理,他用圆锉一点一点凭手工磨,整整花了半个多小时才修好。手工的繁琐让他琢磨起,怎样用电动工具来打磨这样的轴套。

3个多月后,他拿着设计好的工具图纸,兴冲冲地跑到一家机械加工厂请求加工,然而没有人把他的“小活儿”看在眼里。乔伦软磨硬泡终于征得了同意,自己掏钱租用他们的车床进行加工。凭着以前学过的一点基础,乔伦仔细操作,花了一个多小时才加工完毕。之后他马上赶到单位,找到废旧的轴套试着打磨,发现工具短了一点,只好返工。经过了这样三个回合,工具终于合适了。

几天之后,正巧有一台减速箱的内孔需要修理,乔伦的工具便派上了用场,仅用一分半钟的工夫,就把原来半个多小时的活干完了,轴套的维修效率整整提高了20倍。看到效果如此显著,队里便安排主管工程师帮他绘制电子图纸,组织人员帮他搞制作。乔伦又先后加工、组合了几套不同尺寸的工具,实现了各种孔都能打磨。由此诞生了第一套工具——“万能钻磨系列工具”。

尝到甜头的乔伦继续钻研,又先后发明制作了可用于维修打磨、钻孔、清理、割圆、錾起的8套30多件工具,消除了维修工作中很多安全隐患,破解了特殊维修场所普通工具拿起来不顺手、用起来不方便的难题,提高了维修工作的效率和质量。他的“新系列工具”荣获集团工属具革新优秀成果一等奖,他本人被评为集团“乔伦精创”员工品牌。

“码头博士”庄开宇:

扎根一线攻克港口世界难题

庄开宇(资料片)

2002年,庄开宇在浙江大学工业控制技术研究所毕业,获得博士学位。当时他面临着很多选择:可以留在名牌高校,可以走进知名外企,也有机会出国继续深造,但他都没有去。一个偶然的机会,让他走进了青岛港。

“当时身边的同学找工作多是从个人发展或经济收入方面考虑,多数选择了外企。我有个朋友正好在青岛工作,他说我的专业在青岛港应该能派上用场,我便投了一份简历。”庄开宇说。

“没想到,3天后,青岛港人事部的领导给我打来电话。”庄开宇说,“不论你有多么高的水平,与企业对话,求职者总是弱势。但青岛港给我的第一印象是,非常尊重知识,渴望人才。”

青岛港对待知识分子的态度让庄开宇产生了好感,决定来这里一看究竟。来到青岛港后,他在信息中心谈了两个多小时,港口领导表示,有本事能都使出来,来了就是要让他挑大梁的。庄开宇比谁都清楚,拥有知识固然可贵,但更可贵的是拥有干事创业的舞台,实现人生的抱负。

就这样,庄开宇扎根港口,将未来与青岛港关联了起来。

当时,正值青岛港集装箱事业发展的关键时期,为了能让青岛港拥有世界一流、自主品牌的现代化计算机系统,确立青岛港的世界大港地位,他主动请缨,积极承担起集装箱计划实时控制系统的课题研究任务,并任课题研究带头人。

庄开宇非常清楚,对现场情况有个真实准确的了解是项目成败的关键。于是,他将工作地点直接搬到了码头现场,在机械隆隆和船笛声声中与码头工人融为一体。两个月的时间里,他顶风冒雨,不分昼夜地在几十米高的机械上爬上爬下;两千多米的岸线,一个晚上要不停地走八九个来回,没有人相信他就是当时青岛港唯一的博士。

经过整整一年的努力,2003年5月,这一课题的研究成果成功应用于前湾三期集装箱码头,构建了具备实时性、智能性的集装箱生产作业模型。经青岛市科技局组织的科技成果鉴定,系统达到国内同行业领先水平,创经济效益4900多万元,为“振超效率”的诞生起到了重要的推动作用。

这些成绩的取得并没有让庄开宇感到满足,他依然在寻求着自身的突破。现在他和他的团队正在努力攻克港口“雾天靠泊”这一世界性难题。青岛港一年中有50多天是雾天,过去只能通过视线和经验发出指令,这极大地影响了港口的装卸数量和安全系数。

庄开宇介绍,在这方面没有现成的经验可以借鉴,他们扎根一线试用了声浪、GPS等方案,最后经过不断摸索找到了采用光学方式解决这难题的路径。利用日全盲紫外线技术和成像技术找到了问题的答案,与正常天气停靠标准相比误差仅1米,第一套产品计划年底面世。