

上海2名个人和1个集体获殊荣 现代化挺膺担当

“海巡01”轮船长詹春珮：
纤手擎巨轮，逐梦向深蓝

青年报记者 周胜洁

本报讯 “选专业时，是当海军的哥哥推荐的，我觉得很有意义，就放在第一志愿。”一次选择，注定了詹春珮与航海的缘分。这名瘦瘦高高、安静内敛的90后姑娘已经在大型巡航救助船“海巡01”轮工作十年，二十余起海上重大搜救的经历让她成为战风斗浪的“海上花木兰”。

从党的十八大吹响海洋强国战略的时代号角，到党的二十大加快建设海洋强国，十余年来，“海巡01”航迹遍布东海海域、南海诸岛以及遥远的南印度洋，在一场场危机救援中践行国家使命，在一次次远海巡航中捍卫海洋权益。这十年，海巡从01一枝独秀，到03、06、08、09纷纷入列，从千吨到万吨，从近海到远海……海事深远海监管力量跑出了举世瞩目的中国速度！

从晕船“菜鸟”到“乘风破浪的姐姐”

“海巡01”轮是我国第一艘兼具海事监管和救助功能的大型巡航救助船。詹春珮的成长与“海巡01”轮微妙同频。

2013年，詹春珮从上海海事大学航海专业毕业后，通过国家公务员考试进入上海海事局。恰逢那一年，当时我国海事系统规模最大、装备最先进、综合能力最强的巡航救助船“海巡01”轮列编。从入行伊始，詹春珮就有志于登上这条船。

不试试，怎么知道行不行？詹春珮经历的第一道坎就是晕船。“刚开始遇上大风浪，一天就能吐上九次、十次”，但航海人怎能晕船？斗转星移，詹春珮常在晃得最厉害的驾驶室。晕船的时候，人会一阵冷一阵热，尤其闻不得肉味，但到了饭点她就给自己打气，顶着恶心一口口扒饭。越主动，适应得就越快，她很快掌握了多种缓解晕船的办法。

坚守“人民至上、生命至上”的初心

海上环境变化莫测，搜救既有惊涛骇浪间的生死营救，也有面对茫茫大海无功而返的无奈，但哪怕只有万分之一的希望也要全力以赴。

2015年底，渔船“苏赣渔运02886”因为恶劣海况翻扣，船上9人下落不明。当时作为三副协助船长的詹春珮执行救助任务。经过一系列现场探测及搜寻，并没有发现生命迹象，现场其他救助力量也几乎宣告无人员伤亡。但其他救助力量也这样宣告，水手们再次冒险跳上难船底部，一遍又一遍敲击船底，最终从翻扣渔船中救出幸存渔民。人员出水后不久，难船彻底沉没。这

场与死神的赛跑，他们以微弱优势险胜！亲历这次“生命奇迹”，詹春珮更加深刻认识到这份职业之于生命的重量。

2018年1月6日晚，满载11万吨凝析油的“桑吉”轮在东海发生碰撞后起火爆炸。“海巡01”轮临危受命，作为指挥船第一时间赶往事故现场，火光冲天、烟雾浓重。在这样的恶劣环境中，詹春珮随“海巡01”轮坚守117天，协调中日韩共27艘船舶参与行动，稳妥处置桑吉轮碰撞燃爆事故，打破国外专家做出东海海域将发生大规模生态灾难的预言，彰显我国作为海洋强国的雄厚实力与大国担当，赢得了国际尊重。

在开拓创新中彰显青春活力

惟创新者进，惟创新者强，惟创新者胜。2020年，詹春珮劳模创新工作室在“海巡01”轮正式成立。工作室坚持以“问题导向”开展课题研究，将研究成果源源不断转化为提升搜救能力的不懈动力。2020年与上海航标处联手开发出基于AMRD和北斗通信技术的海上落水人员漂流标，大大提高了搜救成功率；2021年针对海上可能发生大规模人员医疗应急的情况，联合东方医院共同研究制定了《海上突发事件医疗救援应急指导手册》；2022年结合过往案例及经验制定了《中远海水域油轮消防事件中的应急处置指导手册》。

2023年，詹春珮工作室入选上海市劳模创新工作室，多名工作室成员赴国际海事组织执行任务。“有了创新技术的加持，我们有更大的底气在海洋强国新征程中踔厉奋发、勇毅前行。”詹春珮说。

从女船长到“青年讲师团”成员

十余年来，在岗位履职之余，她也是一名“斜杠青年”。作为团中央“青年讲师团”成员，她坚持用青言青语向广大青年讲述身边的海洋强国故事，积极传播海洋文化、航海文化，播撒航海梦想。制作的《向海，向未来》课件也已走进社区、校园，以真实震撼的现场素材、饱满的精神风貌传递正能量。

作为全国航海科普教育基地的首席兼职讲解员，她将“海巡01”轮打造成全国首批航海科普教育基地、上海唯一的移动爱国主义教育示范基地，在实地实景中阐释惊心动魄的搜救故事，科普教育覆盖2万余人次。每次宣讲都像一颗颗满载着红色基因与蓝色梦想的种子，把对祖国的热爱、对党的忠诚和对建设海洋强国的“蓝色信念”植入青年心中。

上海外高桥造船有限公司邮轮项目部大型邮轮建造管理团队：
摘取造船业最后一颗明珠

青年报记者 周胜洁 实习生 钟欣悦

本报讯 2024年1月1日，中国首艘国产大型邮轮“爱达·魔都号”从吴淞口国际邮轮港顺利开启商业首航。看到这个场景，负责完工管理软件开发工作的郑行宇十分感慨，这是对他毕业三年来的工作总结，也是他这几年的高光时刻，负责部门成本和计划管理的马玉麟和负责区域建造的吴双也心潮澎湃。

“爱达·魔都号”的商业首航，见证我国成为全球唯一一个集齐造船业“三颗明珠”（航母、LNG船、大型邮轮）的国家。这艘意义非凡的邮轮，由上海外高桥造船有限公司邮轮项目部大型邮轮建造管理团队用“匠心”锻造，实现国产大型邮轮从无到有的重大突破。

十年攻坚，实现零的突破

大型邮轮被称为工业领域的集大成者，是国家制造业、科技水平综合实力的集中体现。面对欧洲的技术封锁和重重挑战，上海外高桥造船有限公司邮轮项目部大型邮轮建造管理团队没有退缩。

万事开头难，邮轮的设计图纸有15万余张、2.1吨重，整船零件数达2500万个，相当于C919大飞机的5倍、“复兴号”高铁的13倍，所使用的电缆长度有4300多公里，约等于上海到拉萨的距离。这些数字的背后是无数次的试验与挑战，但团队中每个人都深知，这是巨大的挑战，但也是难得的机会。项目伊始，郑行宇面临引进的完工管理软件信息化水平低的问题，“需要先打印出纸质表格，再录入到数据库中，纸张至少需要经过3手的流转才能回到我们手中，过程中难免会出现数据丢失的情况。”为此，团队研发出一套具有自主知识产权的完工管理系统，以便提高质量和施工进度内控的准确度和效率。

为了带领团队攻关，公司团委书记马玉麟坚持党建带团建，持续发扬“勇于创新、敢于担当、开放合作、拼搏奉献”的邮轮精神，以“队、号、手、岗”青字品牌建设为牵引，不断突破自我、追求卓越，把最新的科技成果运用到项目建造中。

通过团队的努力，2024年1月，“爱达·魔都号”在万众期待下完成商业首航。这条跨越山海的“摘‘珠’之路，凝聚着几代中国造船人的夙愿，见证着我国从造船大国向造船强国迈进的步伐。

全力冲刺，奋战四个120天

在建造邮轮过程中，团队成员有着共

同的目标：2023年年底交付邮轮。“根据国际海上人命安全公约（SOLAS）和国际海事组织（IMO）关于邮轮的相关规范要求，‘爱达·魔都’号必须在2023年年底交船才能满足规范要求，否则将无法完成交付。”马玉麟解释说，若拖到2024年，所建造的邮轮无法满足当时的公约要求，意味着团队需要将邮轮重新切开加长，大量返工，相当于重新来过。

为了确保如期交船，团队于2022年6月纵深推进四个“奋战120天”计划。联动管理360多家全球供应商、1100多家二级配套企业，构建起多中心、分布式、可迭代的邮轮工程组织管理模式。采用“两班制”劳动竞赛、专班工作等方式，快速解决问题、打通堵点、消除痛点，综合电网、舱室环境、振动噪声等贯穿邮轮全生命周期的关键核心技术，全面完成四个“奋战120天”既定任务，确保总体建造进度可控。

2023年7月17日是首次试航大节点，“在10天内要完成船舶航速、操纵性、安全返港等重要试验项目，还要组织相关内装施工，实现双线并行推进”，郑行宇还记得当时的情景。因为试验是24小时环环相扣的，有些安排在深夜，测试过程中难免会出现一些技术上的问题，为了保证后续试验按时进行，参加试航的成员基本处于24小时待命状态。经过团队的不懈努力，首次试航提前1天顺利完成，试验项目均满足设计规范要求，获得船东船检认可。

青春亮剑，在向海图强路上谱写华章

上海外高桥造船有限公司邮轮项目部大型邮轮建造团队共有成员76人，其中35岁以下青年占比63%，正是这支年轻的团队打破了国际技术垄断，开创了复杂巨系统工程管理典范样板，从无到有建立起涵盖国际标准、企业标准等1400余项各级标准的大型邮轮标准体系，为我国加快造船强国、制造强国建设奠定基础。

得益于首制船国际合作和自主创新形成的技术知识积淀，第二艘国产大型邮轮的设计建造周期将比首制船减少6个月，并于2024年4月20日下坞，意味着邮轮的建造已经进入2.0时代。“我们越来越有信心，相信不久的将来，一定会有更多的国产大型邮轮航行在世界各地，为我国的对外交流、海洋强国战略续力远航。”谈及未来，团队难掩内心的激动和自豪。