

后厨切配员变身口罩包装工,垃圾清运工变身摩托车安装工,乘务领班变身导光板质检员……疫情下,共享员工如何克服困难适应新环境,又如何掌握技能胜任新岗位? 本报记者走进车间探访——

# 共享员工:在流水线体验“换位人生”

本报记者 钱培坚 本报通讯员 赵爱金

拥有10200名员工的上海华铁旅客服务有限公司,主要从事高铁餐饮服务和高铁站车保洁服务,在新冠肺炎疫情严峻时期,约有3500名员工无活可干。如何减轻公司人工成本、保障员工工资收入成了头等大事。

据该公司人力资源部经理陶建伟介绍,他们抓住一些企业复工复产的契机,主动联系共享员工事宜,与人方一拍即合。从2月20日开始,先后组织19批次共2600名岗位富余员工到12家企业做共享员工。

“我们寻找用人企业也是经过认真挑选的,选择的都是具备较好工作生活条件的企业,以及我们员工能胜任的岗位。”陶建伟说,在员工共享出去以后,“娘家人”也密切关注他们的生产生活情况,及时帮助解决各种问题。

2月底,因天气变化,共享到合肥联宝公司的员工晚上在原公司微信群里说冷,公司立即联系有关单位协调800多床被子连夜给送过去。“要让共享出去的员工也时刻感受到家的温暖,坚定共渡难关的信心。”陶建伟说。

对员工而言,共享既是危机下的自救,亦是一种“新活法”的体验。他们如何克服困难适应新环境,又如何掌握技能胜任新岗位?近日,《工人日报》记者采访了该公司几位共享员工。

## 一个班打包13万个口罩

5月12日20时20分,45岁的杨贞文和妻子余雪美下班后一起从杭州珍琦口罩厂生产

阅 读 提 示

受疫情影响,一度出现有的企业有活缺人干、有的企业人多缺活干的现象。上海华铁旅客服务有限公司为了减轻疫情影响、保障员工收入,同时助力地方企业复工复产,从2月20日开始先后组织19批次共2600名岗位富余员工到12家企业做共享员工。

车间住宿舍走去。

杨贞文原本是上海华铁旅客服务有限公司南京南站主题餐厅的一名后厨切配员,去年11月和妻子一起入职,突如其来的疫情让餐厅生意一落千丈,有着丰富求职经验的他敏感地预见到岗位岌岌可危。

“那时我真的是担心,我们是新人没有什么特殊技能,如果我们夫妻俩失业,贷款怎么还? 还在上学的两个孩子的生活怎么办,关键是疫情期间再找其他工作也很困难。”杨贞文说。

很庆幸,该公司并没有裁减一名员工,而是千方百计到市场上帮员工寻找可以胜任的岗位。

杨贞文夫妇作为共享员工,来到了杭州珍琦口罩厂,成为生产线上的包装工。

杨贞文负责口罩整箱打包,余雪美负责口罩小盒包装。“别小看包装,我们可起到了口罩质量最后把关的作用。”余雪美介绍说,装盒时她会透过塑料包装袋看口罩做工有没有留下线头什么的,而杨贞文在最后打包称重时会通过重量来判断口罩数量是否无误。

“干一份工作就要踏踏实实干好。”杨贞文说。

一周白班、一周夜班地轮换,对于来自江西上饶农村的夫妇俩都不算难事。杨贞文一

个班可以打包65箱总计13万个口罩。

“虽然流水线工作与干切配员工作性质不同,但在疫情期

## 一天安装320辆摩托车

5月13日,武敏在车间举着10多斤重的电钻为三轮摩托车安装消声器打眼上螺丝。

“这个工作一般是男人干的,因为我们共享的男同事少,我就挑战上了。”宗申车间噪音很大,武敏近乎用“吼”来说话。

武敏原本是上海华铁旅客服务有限公司徐州东站的一名垃圾清运工,因为工作量减少,3月25日以来,她和部分同事共享到徐州宗申集团成为流水线上的安装工。

以前清运垃圾按固定的作业流程干,现在的工作节奏则要根据流水线来——每天8时开线到19时,除了固定的午饭、上厕所停线时间,其余时间流水线上都不能耽搁,不然会影响到整条线的工作效率。

一天下来,武敏要安装320辆车左右,一辆小车要打6个螺丝,大车的螺丝还要多一些,“经常下班时手臂都被震得麻木了”。

打眼上螺丝也是一门技术活,因为电钻

震动中,如果不能驾驭好的话,螺丝就会打偏。“安装消声器属于成品的末端工作,不能因为我的技术不过关影响成品质量。”武敏说,“流水线上的老员工刚开始对我们的技术没信心,经过勤学苦练,现在我们无论在数量还是质量上都能赶上老手了。”

说起为什么愿意外出共享,武敏坦言,“没有活干,肯定影响收入,尤其是一些有房贷车贷的同事,压力更大。公司能帮我们就近找工作已经很好了,虽然累点,但不用为生计发愁,我们还是很开心的。”

## 一夜检验1700多块导光板

5月14日6时半,劳累一夜的许梦娇脱下全副武装的防尘服回到宿舍休息。

许梦娇原本是上海华铁旅客服务有限公司G204次的乘务领班,疫情期间,为了减轻公司压力,保障自己的收入,她主动申请作为一名共享员工到苏州瑞仪光电工厂工作。

许梦娇的工作是在无尘车间做导光板终检,这也是导光板出厂的最后一个环节,稍有疏忽就会影响到产品质量。

“现在基本都上夜班,19时半工作到6时,一个人在1平方米的空间站着干一夜,腰酸腿疼,也没法找人说话。”她说,高铁餐饮服务全靠嘴勤腿勤、与人交流,可在工厂需要安安静静地守着流水线。

检验一块导光板需要18个程序,每20秒左右,流水线就会传递过来一块导光板,许梦娇每夜要检验1700多块导光板。

“通过这次外出工作,我真正感受到了我们以前工作条件的优越,等疫情结束回到自己岗位上,我一定会加倍努力的。”许梦娇说。



## “拆弹专家”

近日,在汤林线13公里410米处,中国铁路哈尔滨局集团有限公司绥化工务段正在组织工人进行安全隐患大排查大整治工作。这里地处小兴安岭,铁路沿线多为悬崖峭壁,春融时期,山体经过风雪腐蚀,表面的浮石开始松动,出现开裂破碎、剥落,一旦滚动到线路上,极易威胁列车运行安全,必须及时组织工人拆掉这些“定时炸弹”。

左图为两名工人在锤击浮石。

上图为工人在悬崖上仔细排查。

吴健 吕金奎 摄

作为一名技术工人,就要有“金钢钻”的精神,盯住一个点,不停地琢磨

# 守护核反应堆的“工人院士”

本报记者 蒋茜

在何少华的办公室里,透过窗户就能看到秦山核电站的第一个反应堆。25年来,这已成为他最熟悉的风景。

位于浙江海盐的秦山核电站是中国自行设计、建造和运营管理的第一座核电站,被誉为“国之光荣”。1995年,从南京一所中专学校毕业的何少华被分配到这里,不过学机械制造专业的他当时对核电的了解几乎为零。

“我从老师口中了解到,我们国家核电事业起步比较晚,有幸投身其中很有意义。”回想当年,他笑着告诉《工人日报》记者,进入这家企业,既有家国情怀的感召,也不乏对海盐这个名字中带“海”、位置上临海的小城的一些浪漫想象。

如今,岁月在他脸上留下些许沧桑的印记,同事们对他的称呼则已从“小何”变成了“大师”——25年里,他从班组学徒成长为全国核电设备维修领域的顶尖专家,曾摘得第十二届中华技能大奖,被誉为“工人院士”,还成立了以他名字命名的国家级技能大师工作室。

沉甸甸的“大师”两字背后,是日复一日、年复一年的潜心钻研。正如何少华所说,作为一名技术工人,就要有“金钢钻”的精神,盯住一个点,不停地琢磨。

## 吃苦耐劳爱琢磨

尽管核电站对核辐射有一整套安全防护

措施,提起“核”,很多人还是会有种本能的恐惧。而刚到厂里时,何少华便被安排到了核反应堆本体检修这个需要与核“亲密接触”的岗位。他坦言,当时也很紧张,尤其是自己在校学的只是最基础的机械理论,来干这个能行吗?

核工业起步阶段,缺少各方面的专业人才,唯有埋头钻研,边干边学。而核反应堆本体的检修不同于常规检修,不仅对安全性要求极高,操作程序也极复杂。为了尽快熟悉并掌握机组性能,何少华穿梭在各个现场,研究图纸,熟悉设备,虚心向老师傅请教。

师傅童阜忠看好这个有钻劲的小伙子,指名由他当班组的技术员。“成为科学家不容易,当个好工人也不容易。”童阜忠说,首先要吃苦耐劳,干一行爱一行,其次能举一反三,干完活能去琢磨哪儿还能改进。这两条何少华都占上了。

1982年秦山核电站选定厂址,童阜忠是最早一批来到这里的工人。这位经验丰富的老技工告诉记者,检修虽有规程,但这规程不是针对某个设备的,所以在具体操作中要善于钻研。

“看别人修一次泵,你能领悟多少? 关键要动脑,学会容易精通难。”童阜忠说。

人与人之间的差距,就是在这个过程中拉开的。通常需要5年的“入门”阶段,何少华仅用两年就完成了。1997年,他成了维修班的带头人。

## “看不到的强大”

在何少华心中,真正“人行”是从1998年观摩一次大修开始的。

当时,秦山核电站运行中的核反应堆出现异常,维修班操作一台可视设备进行维修,没想到刚下大设备就“罢工”了。无奈之下,只能请来一家外国公司维修。他们检测发现,故障是由堆芯下部构件上的一颗螺丝钉引起的,最终用了半年时间修好了反应堆。

那是何少华第一次见到全套的专业检测设备和系统的应急处理流程。“那颗螺丝钉让我认识到,要干好这项工作,就要尽可能多地储备相关工具和技能,以防紧要关头只能干着急。”

那次大修,厂里支付的费用高昂。加上由此耽误了发电,企业遭受巨大经济损失。何少华下决心要补上技术落后的短板:“一个国家在高端维修方面的实力是‘看不到的强大’,我们要努力追赶。”

此后,何少华带领团队进行技术攻关,完成了反应堆堆内构件水下维修技术研发、燃料组件修复成套装置研发等工作,达到国际先进水平。

2006年,中国援建巴基斯坦的恰希玛核电站出现故障。中核集团将维修任务交给了何少华所在的维修团队。根据检测,故障是由反应堆堆芯中的辐照监督管磨损引起的。维修队制定的方案涉及水下测量、水下切割、水下焊接、水下远距离输送等多项技术,挑战性极大。

2008年1月,维修设备终于造出来了。紧接着,他们花了半年多时间进行模拟实验。2009年1月,这项高难度的维修顺利完成。

## 建立核心技术体系

维修班实行四班倒,只要现场有问题,何少华准到。“大半夜他也去,总是冲在第一线。”同事林艺军说。

“核无小事,安全是底线。”何少华说,为了防止出现人为因素造成的隐患,严格进行自检、互检,他检已经成为维修人员的习惯。在他看来,为了提高安全性,一方面要尽可能用工具代替人,进行远距离操作;另一方面要尽量一次性把活干好,减少接触时间。

反应堆压力容器的主螺栓直径155mm,重200多公斤,一圈共48颗螺栓,使用拉伸机操作,原来拉伸要手动,摇两遍要6个小时。何少华觉得老这样不行,后来带领同事们研发出电动回转装置,能节约两个小时。

随着新核电站和扩建项目相继落成,何少华和同事们紧跟步伐,提升技能。至今,维修队已开发出多项技术和设备,拥有近百项专利,填补了国内核级设备特种维修领域的多项空白。

“我们要建立起自己的核心技术体系。”何少华说,再尖端设备还是需要维修保养,要持续研发,进行技术储备。他认为,更高层次的钻研,是做基础技术研究。“我们在国内处于技术的前沿,如果我们不往前走,怎么给后人积累更多经验呢?”

## 金牌班组

# 钢轨“快递员”

本报记者 康劭 本报通讯员 强科

钢轨也有“快递员”? 500米的长轨怎么运输? 五一前夕,《工人日报》记者来到位于兰州红古区的焊轨基地,探访钢轨“快递员”的作业现场。

4月29日零时10分,643.5米长的钢轨运输车满载着28对500米长的钢轨,在11名钢轨“快递员”的押运下,缓缓驶出兰州铁路局河口南焊轨基地。

钢轨“快递员”是兰州铁路局兰州工务机械段长轨运输车间钢轨运输工,担负着该局管内既有线路以及高铁线路的钢轨运输任务。今天“快递”的这批钢轨,是运往河西走廊兰新线金昌至发岚区间需要的大修轨。

过去,普通铁轨每段长25米、重约1.5吨,铺设完成后,铁轨之间会留下一段空隙。火车在行驶过程中,每隔一段距离会发出“喀喀”声,这正是列车行驶到焊接处的撞击声。但是现在,铁路都由500米的钢轨铺设而成,全部为无砟轨道,整条线路水平误差不过0.1毫米,列车在飞速前行的同时,乘客不会听到“咔嚓”声了。

但500米长的钢轨,运输起来可不是一件简单的事情。记者在现场看到,当一眼望不到边的钢轨被36台龙门吊抓起时,就像被筷子夹起的面条一样柔韧,在空中悠荡、起落。

“运送长钢轨,就像一次战斗。”装车时作业人员要标注好钢轨编号和摆放位置,并采取加装横梁的方式层层锁定,保证遇到坡道、弯道等特殊区段也能安全运输。班组负责人李强告诉记者:“我们这个岗位,外界很少有人知道,长年累月住在长轨运输车上,铁路建设到哪,我们就会把钢轨运送到哪。”

运输钢轨期间,他们不仅要紧盯钢轨锁定状态,防止钢条碰撞挤压和偏载超重,而且要对整个附属悬挂物、大部件不间断巡检,确保运输安全万无一失。

除了装轨、运轨,还要负责把钢轨安全、有序卸到铁道线上,这才算是完成运送任务。待施工结束后,长轨运输车再将“退役”的旧轨装载运回旧轨库。

一次运输任务往往需要10天以上。因为在沿途车站需要待避往来列车,往往百余公里的路程要走上好几天。趁此间隙,“快递员”们还要对车辆状态进行检查,及时消除安全隐患。

长轨运输车上有专门用于他们吃住的宿营车。宿舍两人一间,餐车、活动室样样齐全。“对我们来说最大的困难就是喝水,吃住都在车上,上一次水要保证用10天左右,所以大家也都养成了节约用水的好习惯。”车间包保干部陈以虎说。

运输四班11名钢轨“快递员”平均年龄50岁。长期生活在长轨运输车上,大家却能苦中有乐。运输途中,53岁的杨武主动向支部书记申请要给大家讲一堂党课,讲述自己亲身经历的铁路发展历程;52岁的杨永红是班组的金牌理发师,负责班组人员的理发;最年轻的支部书记今年43岁,兼任班组的电影放映员……

一路风景,一路欢歌。穿隧道、过戈壁、走山区,他们把最美好的青春年华都奉献给了铁路。仅今年以来,这个运输车间的钢轨“快递员”就为陇海线、兰新线、宝中线等普速铁路以及银西铁路等在建高速铁路运输钢轨31列,总长度达372.79公里。

## 班组现场

# 井场“跑”出来的加速度

本报记者 丛民

本报通讯员 王彦磊 于佳

工作11年后,丁磊过起了“跑井”的生活。

5月11日,凌晨5点的山东淄博市高青县唐坊镇武刘村,天边泛出鱼肚白。从这里向北不远的海拔89斜26作业井场,熬了一夜的丁磊揉着腰走出驾驶室,就在刚刚过去的夜班,他和同事完成了240根油管作业任务。

进入4月以来,丁磊的工作变得忙碌起来。“原先我们只要干完自己井上的活就可以了,现在碰上施工井等设备或方案的间隙,也会被安排到别的动力班组穿插作业。”他说。每完成一口井,他都要马不停蹄地赶往下口井,“见缝插针”成了工作的一种常态。他和同事戏称,这种状态就像“跑井”。

忙碌的背后,是丁磊所在的高青项目部因施工任务量增大带来的变化。受低油价和疫情双重影响,一个月前,中石化胜利油田油气井下作业中心按照油田部署开展“百日攻坚创效”行动,中心下属的纯梁服务区高青项目部,创效目标比基本任务增加了50万元。

相较往年,想要完成这个创效任务并不容易。随着采油单位成本大幅压减,以往的定额结算变成了协议结算,作业井创效收入减少。加之随着施工区域被打破,在保证属地工作量的前提下,还得跨区域抢效益。

“按照以往4台动力运行,很难完成日益增加的工作量。”高青项目部党支部书记王杰一说。早在去年年底,他们就开始探索在标配4台动力的基础上,加开1台穿插动力,确保最大限度地释放施工能力。

但是更让王杰一发愁的是,动力增加了,多余的人手从哪儿来? 在提高运行节奏的基础上,他们打破过去模式,在一口井施工完毕或者在施工井等待设备、方案的间隙,把闲置人员编入机动动力队伍,确保4台基础动力和1台机动动力能够全时段运行。“百日攻坚创效”行动开展以来,他们把这种方式运用其中,发挥出非常重要的作用。

丁磊的岗位是司钻,他的工作决定着施工质量和井口操作人员的安全。作为高青项目部02动力班班长,自从工作量增大后,丁磊身上的责任也更重了,不仅要提前对施工井的井口和注意事项了解清楚,避免施工过程中可能出现的状况,还要对员工的安全生产多加提醒。

4月份以来,这个项目部交井22口,较以往正常水平增加8口井,作业时效较上月提高8.3%。