



责任编辑：王维砚
E-mail:ghxwghzk@126.com

G 追梦·一线职工风采录

火眼金睛“许行者”

本报记者 张婧 本报通讯员 卞俊烨

11月的山东青岛寒意渐浓，但中科曙光项目工地上仍是一片抢工的火热景象——工友们“拧紧发条”，铆足干劲赶工期。

这样的场面让项目安全责任工程师许显感到十分振奋，同时也意识到肩上的责任重大。“工作越火热，安全工作越不能放松。”他说。

每天早晨7时，许显都会准时抵达项目现场，指导工友在早班会学习，并进行当日的安全交底。

早班会结束后，大家各自奔赴岗位，许显也开始一天的巡检工作。

“老任，说了多少次了，反光马甲不能敞着怀！”

“在脚手架上没穿戴好防护，不能往上爬！”

……

许显一改往日的温和，巡检过程中总是面色严峻。他严肃地说：“是真着急，也是真担心，万一出了安全事故，后悔都来不及。”

冬日的青岛，夹杂着湿气的海风灌进现场，吹得人瑟瑟发抖，但一圈巡视下来，许显的额上却沁出了一层细汗。

项目现场并不算大，为了严把安全关口，每日的巡检许显都会至少前前后后转个四五遍。差不多他每天都要在现场走两万多步。

“跟着师傅逛过几次现场之后才深刻意识到，很多隐患的‘小火苗’，都是这么一脚一脚踩灭的。”张全通是许显的徒弟，在许显影响下，现在，他每天跑现场的步数都在一万五千左右。

因为闲不住，项目上的工友都调侃许显为“许行者”。

“这不光是说他能跑能逛，也是说他和‘孙悟空’一样‘火眼金睛’，能看出安全问题来。”任万增此前被许显批评了多次，但是却对他赞赏有加，“别人注意不到的小问题，他保准能看出来。”

在许显担任安全责任工程师的这段时间里，累计发现并协助处理安全隐患10余件，项目的事故发生率一直保持着零的纪录。

“对项目安全负责，就是对数百个家庭负责。”许显常常把这句话挂在嘴边。

绽放在养护一线的铿锵玫瑰



赵春青 绘

本报记者 邹倜然 本报通讯员 王丁

还来不及查看手机里17个被置顶的工作群消息，电话铃声就一遍遍地响起。沈彩琴一边仔细聆听对方的问题，一边迅速给出处理意见：“14厘米调平层需分层摊铺，上面层摊铺时上下厚度过渡位置注意松铺厚度，也要关注碾压情况……”

眼前的个头小巧的沈彩琴，是浙江顺畅高等级公路养护有限公司上虞片区中心总工程师。在道路养护行业，女职工比例本就不高，干到总工还坚守一线的更是凤毛麟角。

在上虞片区中心，有一群像沈彩琴一样的女职工——朱稠丹、熊分清、黄玉晶、徐燕燕、石肖肖……她们用韧劲和力量养护道路，守护群众顺利出行。

沈彩琴所在的项目部，主要负责上三高速上段，杭甬高速绍兴段和杭州段的养护工作。这几条高速，都是省内车流量较大的高速公路，日流量分别达到6万辆、10万辆以上。

2019年9月~10月期间，沈彩琴参与了杭甬高速公路双向k215+600处南门姚桥桥面抢修工程。此处地理位置特殊，位于绍兴互通进出口间，车流量极大、维修难度指数极高、质量要求也高。

她带着养护工人们在一线连续奋战了7天7夜，缩短了原本需要20多天的维修工期，不仅减少了对交通的影响，还为企业节约了成本。“盯好每个细节，才能保证工程质量。”沈彩琴每天都会在养护现场走上万步。

今年7月25日，台风“烟花”来袭，沈彩琴分配当天在岗的女职工一部分留在后勤岗位上，为80余名奋战在一线的养护工人提供食物和饮用水；一部分奔赴现场，协助做好口袋绑扎工作。

长时间的绑扎，她们的手被磨破了皮，头发和衣服被汗水、雨水浸透，但没有一个人轻言放弃。

在大家齐心协力努力下，共计60余吨沙袋被及时装载完毕，送往宁波段积水抢险现场。

向上吧 新工匠

以11次“逆行”疫区的英雄之举闻名后，货车司机龙兵依然专注于送好每一车货，开好每一趟车——

一位货车司机的不凡之路

本报记者 王鑫 方大丰

从乌云界收费站下杭瑞高速，再沿着G319国道行驶10多公里，就来到了龙兵位于湖南省常德市桃源县茶庵铺镇的家。门前一辆10来米长、红白相间的货车，是他家最显眼的标志。

或许是背靠国道的缘故，开货车、跑货运一直是不少茶庵铺镇人的谋生手段。

2009年，从部队退伍归来的龙兵也“顺理成章”成为一名个体货车司机，这一开就是13年。

正是这位看上去十分普通的货车司机，在去年疫情最严峻的那段时间，11次“逆行”湖北运送物资，成为挺身而出的“凡人英雄”。今年河南遭遇极端降雨灾情时，他的身影再次出现在救灾一线。

“最美逆行者”“最美货车司机”……成为1700多万货车司机中的“新榜样”后，龙兵拥有了更广阔的平台，也收获了更多关注，不过，见惯风雨的他依然说，“我只是一名普通货车司机。”

“在车上的时间比在家里多”

“这是我去年买的新车。”在家门口，龙兵向记者郑重介绍他的“新伙伴”——一辆13米长、“国六”标准的半挂货车。

2009年入行至今，龙兵已换过5辆货车。在茶庵铺镇，像龙兵这样的货车司机有上百名，各种型号的货车有几百台。

“当时也没有别的梦想，就想跑车赚钱还贷，完了给家里修个新房，买辆小轿车。”龙兵至今仍记得，买第一辆货车花了37万元，其中，贷款12万元。

开货车跑在路上的滋味并不好受。

从发货地到收货地，短则三两天，长则十几天。时间长的时候，龙兵会和妻子皇后云一起搭档出车。皇后云笑言：“他这个人比较讲究，爱干净，三天两头就要擦车。”

龙兵常在云南、贵州一带跑车，这一带山路较多，司机注意力需要格外集中。一趟下来上千公里，一个来回就得六七天。

为了节省开支，龙兵和妻子吃住基本都在车上。车里放着小冰箱、煤气罐、煤气灶和锅碗瓢盆。逼仄的驾驶室便是他们移动的家，路边停车的地方便是临时的厨房。

久坐、熬夜、饮食不规律……货运行业的辛苦，对司机而言意味着身体的提前透支。记者采访龙兵时，他正因身体原因“赋闲”在家。货车司机常见的颈椎病、腰痛、胃病等职业病，36岁的他一样都没落下，最近还发现了血糖高的新毛病。

“咱吃的就是这碗饭，握好方向盘是本分。”龙兵是家里的独子，上有老下有小，夫妻俩跑货运的收入，便是一家人主要经济来源。

“在车上的时间比在家里多。”女儿一直是龙兵心里的牵挂。趁着在家的几天时间，龙兵带女儿去城里看了龋齿，这是他与孩子独处的为数不多的时光。

“我就去送一下呗”

龙兵是个热心肠。

在他的短视频账号里，分享最多的就是

是做公益的内容。跑车之余，一有闲暇时间，他就穿上志愿者的“红马甲”，跟着公益组织一起看望慰问孤寡老人、贫困学子。他还主动帮扶了一位贫困学生。

或许，这也是他勇敢“逆行”的原因。

2020年2月，正是新冠肺炎疫情肆虐之际。一天下午，龙兵所在的物流微信群突然跳出一则消息：常德当地的慈善组织筹集了20吨新鲜蔬菜，希望尽快送达武汉。

龙兵主动“站”了出来。“当时也没想太多，我就去送一下呗。”再次提起这段经历，龙兵显得风轻云淡。

龙兵瞒着家人驶上了高速。从常德到武汉大约400多公里，一路上，除了检测站，他不下车、不喝水、不上厕所，一直向越。是接近武汉，货车定位系统的安全提示就越频繁。“说不紧张、不害怕肯定是假的。”

紧握方向盘的龙兵沿途收获了满满的感动：上高速前，附近的老乡自发送来了家里的腊肉，让他捎给武汉人民；一个加油站的员工看到他的车是运送爱心物资的，免费提供了水和食物；当地司机看到货车前的横幅，纷纷向龙兵和卡友们鸣笛致谢，沿途的交警也向他们敬礼……

前来接物资的志愿者一遍又一遍地对龙兵说：“您辛苦了，谢谢！”准备返程时，一位志愿者跑过来问：“龙师傅，您还会再来武汉吗？”龙兵坚定地回答：“会来！”

32天时间里，他驾车进出湖北11趟，为当地群众送去生活和医疗物资300多吨，行程超过1.2万公里。

今年夏天，龙兵又一次“逆行”了。

7月，河南遭受暴雨袭击，多个地区出现洪涝灾害。得知消息后，龙兵驾车前往河南新乡，送去19吨生活和救灾物资。卸下物资后，他留下来和志愿者们一起参与灾区救援，“每天晚上，就睡在车上，因为干活太累，一到座位上就睡着了，睡得很踏实。”

“送好每一车货，开好每一趟车”

从去货运市场找活的“小黑板时代”，



工匠语录

“送好每一车货，开好每一趟车，当好高速路上的‘红细胞’。”

——龙兵

到现在从网络货运平台“拿单子”，13年来，龙兵的驾驶习惯一直没有变，每次上车前，他都会照例检查轮胎、油箱、水箱等。“车子绝不能带病上路，要做到安全有保障。”

安全意识已经深植于他的心中，融入他的每个行车细节。跑在高速路上，他的车子总是开得很稳。“开车一定要讲规矩。”他说。

车轮滚滚，龙兵“开”上了更大的舞台。

去年9月，习近平总书记在湖南调研期间，与30名基层代表齐聚一堂，听取“十四五”规划编制的意见建议。在这次座谈会上，龙兵分享了他在疫情期间“逆行”湖北的经历。

今年6月28日，龙兵作为新发展党员代表参加庆祝中国共产党成立100周年新闻发布会，在镁光灯下，与中外记者见面

交流，分享“在路上”的感受与经历。

成为“公众人物”后，龙兵为货车司机发声的机会多了起来。“货源不稳定、服务区吃饭贵、担心‘油耗子’……”这些问题，他在公众场合提了又提。

经历过“高光时刻”之后，龙兵对自己的职业有了更深刻的理解。

“货车司机就像是高速路上的‘红细胞’。”龙兵打了个形象的比喻，红细胞的主要功能就是把氧气输送到全身的器官组织。数据显示，2020年全行业1728万货车司机完成了全社会74%的货运量和31%的周转量。

这段时间，货运行业不算景气，龙兵接到的订单不多，但他还是隔几天就会把车子擦一遍，随时做好出发的准备。

“送好每一车货，开好每一趟车。”龙兵说，这就是货车司机的工匠之心。

请先赞美他们的职业精神

罗娟

货车司机龙兵谈及自己在疫情最严重的时候11次往返湖北的经历时，使用了最轻描淡写的话语——“我就去一下呗”。这句质朴的话，表明他当时确实没想那么多，更多的是出于一个货车司机面对运输任务时的职业本能，即使面对的是“急难险重”任务。

疫情最严重的时候，许许多多像龙兵一样的货车司机“逆行”湖北，承担了大量运输任务，为抗疫作出了巨大贡献。人们赞美这种凡人善举，欣赏这种平凡而伟大，讴歌他们是“凡人英雄”。但是，我们却很少会去称赞他们在面对运输任务时表现得很专业，具有高度的职业精神。

要知道，他们拿着驾驶A本，面临着长距离驾驶和复杂路况的挑战，是职业司机里技术要求较高的群体。

当龙兵带着自己的故事“开”上更大的舞台，对“十四五”规划编制发出货车司机的声音，在中国共产党成立100周年新闻发布会上畅谈货车司机职业的辛酸苦辣，人们惊讶地发现，“我们似乎知道一件事，那就是我们对货车司机这个职业一无所知。”

2020年1728万货车司机完成了全社会74%的货运量和31%的周转量。然而，当我们在享受便捷物流时，却很少会留意马路上疾驰而过的货车，更不会去关注驾驶室里司机的喜怒哀乐。

改革攻坚阶段，尤须关切职工群众；利益交织地带，更要打捞“沉默的声音”。

在货车司机龙兵的故事里，我们看到了未曾看到的货车司机，在这个故事里，职业精神、工匠精神闪闪发光：“总是把车擦得很干净”“每次开车前都会仔细检查，绝不带病上路”“送好每一趟货，开好每一趟车”“把握好方向盘”……他们热爱岗位，尽职尽责，努力提高驾驶技术，练就“活地图”本领，遵守公共规则，保证货运安全和公共安全。

“送货靠谱”“开车稳当”“零安全事故”……当我们谈论货车司机时，开始称颂他们的职业精神、工匠精神，也是开始关注他们正面临的“油耗子”、停车难、休息难等职业困境。他们应该拥有匹配的劳动保护条件、相应的职业保障，凭借专业技能获得应得的回报……正如龙兵所呼所吁的那样。

“三天不进果园心就慌”

“我是真的喜欢红梨，一辈子能找到自己喜欢的事情太不容易了。”舒群说，让红梨飘香“彩云之南”，走向世界，一直是她的梦想。

她的同事告诉记者，在单位办公室里很难见到舒群的身影，但只要去基地找她，找一个准。

“三天不进果园心就慌。”舒群说，自己愿意待在田间地头，和土地亲近。

与红梨结缘后，舒群一直致力于云南红梨新品种和新技术的研发推广。

第一代红梨的诞生，破解了云南梨产业品种单一、种植技术落后等关键技术难题，使云南红梨的各项指标均处于国内领先地位。

为适应现代农业发展趋势，舒群带领团队通过不断对比研究，培育出新一代红梨“彩云红”，在安宁、泸西分别建有2个集新品种、新技术、新模式为一体的高标准千亩示范园，全园采用现代农业技术，节本省工效果明显，实现了果品的现代化生产，为下一步“彩云红”在全省大规模推广种植提供了

科学指导。

让果农拿到真金白银

舒群清晰地记得，2003年，在安宁市相关部门支持下，她带领团队准备给农户的果树进行嫁接，并对果农进行技术培训。当舒群和团队进入村民家中动员种植红梨时，很多村民都表示，白天要干农活，没有时间。舒群就与他们约定在晚上10点集中培训，然而，等到了约定时间，来参加培训的村民还没有技术人员多。

“果农不看到真金白银，很难认可新鲜事物。”为了让研究出的红梨新品种更好地走进农户、走向市场，舒群带领团队成立了云南红梨科技开发有限公司，率先提出“科研+农户+公司”模式，实现产、学、研一体化发展。

如今，时常会有前来参加培训的农户向舒群表示感谢。每当这时，一种成就感总会在她心里升腾。

目前，云南全省种植的红梨品种100%来自舒群及团队的培育，实现农业产值24亿元，对农户培训累计达3.27万人次，覆盖1.8万户果农，户均年增收1903元。

全国先进工作者舒群潜心钻研农业科技30余年，让高端水果扎根云南——

红梨妈妈

本报记者 黄榆

初冬时节，正值云南红梨果树一年中的关键生长期。

全国先进工作者、云南省农业科学院园艺作物研究所研究员舒群和她的团队成员，正在第二代红梨“彩云红”示范园里手把手地指导果农修剪果树，传授现代农业栽培管理技术。

从事农业科研30余年，舒群带领团队成功选育出7个新品种的红梨，在全省带动1.8万余户果农种植红梨20余万亩，让10余万农民实现脱贫致富，是果农们心目中的“红梨妈妈”。

11年育出“风味”红梨