



G 追梦·一线职工风采录

这个电工爱跨界

本报记者 王伟 本报通讯员 徐多

初冬时节，位于江苏省常州市金坛区指前镇建春村的江南百果园农机专业合作社一派繁忙景象，4台热回收型空气源热泵粮食烘干机正开足马力，为农户烘干秋收的稻谷。

与使用煤炭或燃油加热技术不同，这些烘干机不仅使用电能烘干，而且安装了热泵余热回收系统，让能量循环回收使用，相比燃煤烘干节省能耗成本超8成，并且可以精准控温，出米率提升2%。

热泵余热回收系统的设计者袁俊球，既不是农机具生产商，也不是热力学专家，而是国网常州金坛区供电公司综合能源服务中心的一名电力员工。

50岁的袁俊球，有着29年工作经验，不仅积累了丰富的电力专业知识，而且爱琢磨、爱创新，他主持了6项综合能源创新项目，拥有发明专利2项、实用新型专利6项，被同事们称为“跨界创新王”。

除了造热泵，袁俊球还研究过养螃蟹、造锅炉等。“鱼塘增氧泵长时间开启电费高”“鱼塘装光伏板影响水温，不适合螃蟹生长”……这些痛点，一个一个变成了袁俊球的创新亮点。

2019年，袁俊球主持开发了水产养殖在线监控系统，让渔民用手机就能精准监控鱼塘水质，鱼塘电费节约近半，水产品质量和产量提升超3成，目前已在金坛50余个鱼塘应用；2020年，他为服装厂直热式电锅炉增加了夜间高温热水存储装置，利用峰谷电价差，将每吨蒸汽的制取费用从600元降至230元，年可节约46万元；2021年，他给渔场设计的光伏板不仅能发电，还能自动调整角度，每亩增产约4成……

今年，袁俊球荣获常州市五一劳动奖章，还成立了袁俊球创新工作室。

从技术“小白”到项目骨干

本报记者 张玺 本报通讯员 潘辉玲

“环境监测设备无法回传信息的问题总算解决了，沿线50多个站点信息可以回传到监测中心了。”连日来，为神朔铁路通信信号整修忙碌的吕宇丁，终于松了一口气。

吕宇丁是通号工程局集团电气公司的一线建设者。2014年大学毕业入职后，他沉下心到现场学习，虚心向师傅、同事请教。遇到技术难题，他就在设备前与检修人员一起探讨钻研，直至疑难杂症彻底解除。

经过多年在一线摸爬滚打，吕宇丁逐渐从一名技术“小白”历练成为项目骨干。

2019年，吕宇丁担任新疆阿富准(阿勒泰-富蕴-准东)铁路(阿富段)铁路通信信息专业工程的工程部长。面对严寒地带施工战线长、专业配合多、接口复杂、网络通信受限等不利因素，他带领施工班组及技术员一边查阅资料，一边因地制宜编制施工工艺手册。

2020年9月，临近阿富准站后“三电”工程验收关键时期，吕宇丁通宵达旦带领团队在喀腊克站至富蕴站沿线，对引入井、铁塔螺栓防腐、铁塔散水面施工工艺进行钻研，确保工程得以顺利实施。

“沉下心来解决问题，内心是踏实的，充满成就感。”2020年12月，项目正式开通运营，吕宇丁充满自豪。从业7年以来，吕宇丁先后转战多个重点项目。

在兰州城市轨道交通弱电改造项目，管道线缆敷设需进入有限空间作业，他带领团队研制了人(手)孔井线缆敷设导线器，确保安全施工；在成贵公网覆盖作业时，他研制出隧道壁漏缆划线自动定位设备方便人员作业……吕宇丁在施工中的一系列技术创新举措，有效提升了工程经济效益。

多面手老杨

本报记者 黄仕强

“我们没有捷径可走，必须脚踏实地磨炼技术，练就过硬本领。”日前，在重庆智靖工业(集团)有限公司旗下重庆双狮摩托车制造有限公司(以下简称“双狮公司”)，重庆市劳动模范、双狮公司技术主管杨其海语重心长地对年轻同事说。

2002年，刚满20岁的杨其海中专毕业后入职双狮公司，成为一名技术工人。转正后，杨其海疯狂学习专业知识。一年半后，因工作认真负责、业务知识扎实，他被公司调到技术部参与摩托车发动机制图工作。

面对新环境、新岗位，杨其海颇有压力。他把目光投向生产一线，随后几个月，他的身影总是出现在生产车间里。就这样，发动机原理被他“吃透”了。

顺利完成该公司ISO9001质量体系认证工厂监督审查等工作后，他被调入技术中心成为技术员，负责新产品申报、样车试制等工作，由此走上创新之路。

在杨其海带领下，2015年~2019年，公司技术中心申请的外观设计专利、实用新型专利、发明专利等多达77项。其间，最让他自豪的是，2018年他与同事袁洪亮二人牵头对公司产品进行升级，完成了对摩托车排放技术路线的全面调整。

“杨师傅在集团是出了名的多面手。”智靖集团工会主席彭利说，杨其海在技术主管岗位已经为企业创造了上千万元的经济效益。

李秋顺练就“一杯水”驾驶技能，让乘客在车厢里感受到“家”的温暖——

一位网约车司机和他的“五星好评”

本报记者 赖志凯

“您好，首汽约车京BZ1183为您服务！”12月10日晚9点半，全国五一劳动奖章获得者、首汽集团首汽约车司机李秋顺驾车来到和记者约定的小区门口，像此前的无数个工作日一样，身穿笔挺工装的他熟练地为乘客拉开了车门。

李秋顺今年55岁。2017年，当了14年的哥的他转型开上了网约车。4年里，他用“一杯水”的驾驶技能和贴心服务，换来了乘客的“五星好评”。从出租车到网约车，18年间，李秋顺一直努力让乘客在小小的车厢里感受到家一般的温暖，始终保持着零投诉、零事故、零差评的“三零”纪录，收到过60多封感谢信。

“我开车是同时开‘五辆车’”

车内环境干净整洁舒适、温度适中，车子平稳启动。

“您开车的技术是怎么练出来的？”一问到驾驶技术，李秋顺打开了话匣子。

他告诉记者，从部队退伍后，第一份工作是在养鸡场开车，每天要把鸡蛋运送到城里的销售网点，“对驾驶技术要求比较高，否则鸡蛋就磕碎了”。

一路上，李秋顺的车子一直开得很稳，这是他多年来练就的硬功夫。

时间回到1960年，坐在轿车里的周总理把一杯水放在了车内的茶几上，一路上汽车起步、加速、转弯，直至停车到达目的地，杯里的水一滴未洒，周总理高兴地表扬这位首汽国宾队的司机驾驶技术好。从此，“一杯水”的功夫便成为考核首汽司机驾驶技术的标准。

当然，李秋顺还有自己的独家“心法”。“我开车时穿的鞋都是一样的款式，一样的鞋跟高度，方便准确找到脚感力度，保障车辆行驶平稳。”李秋顺向记者道出了自己的小技巧，“还有就是，我开车是同时开‘五辆车’。”

除了开自己的车，前后左右都得照顾到，一定要和前车保持距离。比如并线，如果要让别人踩刹车，那我是不會并的，一般都会让别的车先走。”见记者满脸困惑，他解释说。

“每天在路上跑，跑了18年，对道路已经很熟悉了。”李秋顺还有一项绝活就是“活地图”，哪儿有下坡，哪儿要急拐弯，他都记在了脑子里，脚下的动作几乎成了一种肌肉记忆。“只要有下坡，我的脚自然而然就收起来了，不需特意收油，更不需要刹车，这样车子自然而然就稳了。”

凭着过硬的驾驶技能和暖心服务，李秋顺成了乘客眼中的“五星”司机。在2019年首约车举办的司机节中，李秋顺被评选为“好评王”。

“越是天气恶劣越要接单”

开网约车后，李秋顺的工作时间主要在晚上9点到次日早上9点，昼伏夜出成了他的工作常态。

11月6日傍晚，北京下了今年冬天的第一场大雪。

“老李，你昨天才出差回来，很辛苦，今天

路滑，就不要出车了吧？”11月7日晚8点半，看着准备出车的李秋顺，妻子关心地劝道。

“得出呀，越是天气恶劣越要接单，这种天气不好打车，乘客更需要我们。放心，我会慢慢开，注意安全。”李秋顺安慰妻子说。

“叮咚”，刚打开APP，就有一单进来了。还没等李秋顺拨打乘客电话，他的手机就响了。

“我已经等了快半小时了，一直打不到车，太感谢您接单了。”电话那头，乘客十分激动。

李秋顺嘱咐乘客去暖和的地方等待，自己匆匆穿上衣服，拿上消毒液和车钥匙冲下了楼。

加入首汽18年，李秋顺坚持每天都出车，很多个阖家团圆的除夕之夜，他都是在各大交通场站度过的，为的是归心似箭的乘客能早点与家人团聚。

2020年除夕夜，李秋顺正陪着年迈的父母吃团圆饭，电视里新冠肺炎疫情的消息牵动着他的心。

大年初一，天还未亮，他就决定返回运营岗位。

李秋顺的身后，80多岁的双亲站在村口依依不舍，他对着反光镜里两位老人的身影，在心里说，“爸妈请放心。”

从车队领取防疫物资后，李秋顺按照防疫要求把车里外都消杀后就出车了，接到的第一单就是从北京南站回京的旅客。

“疫情期间出车害怕吗？”乘客问李秋顺。

“这是我的职责所在。我能做的就是做好消毒，确保乘客健康安全。”他平静地说。

疫情最严峻的时候，除了集团统一发放的防疫物资，李秋顺自费购买了口罩、酒精棉备在车内，主动送给有需要的乘客。他还特意把脚垫换成塑料的，方便清理雨雪，也便于喷洒酒精，让乘客一上车就能对鞋底进行消杀。

那个冬天，跑在路上“摆渡”乘客的李秋顺感到了守望相助、共同抗疫的力量。

“帮助别人成了一种习惯”

2003年成为的哥后，李秋顺坚持每天帮助一个人或做一件有意义的事。

“帮助别人成了一种习惯。”李秋顺说。一次，李秋顺拉了一对将近90岁的老夫妇，下车前他给老人留了电话，告诉他们

.....

传承，通往新工匠的道路

“稻粱谋”，更要“喻于义”。

显然，网约车司机李秋顺就是这样一位活跃在新行业、新职业的新工匠。

从的哥到网约车司机，从传统行当转战新兴职业，改变的是接单运营方式，不变的是李秋顺不断打磨车技，为乘客提供优质“家”服务的匠心。这是“做对”的自我延续。

读李师傅的故事时，我的脑子里突然出现了另外一个人——李素丽。

李师傅免费送高龄夫妇回家，李素丽主动为有需要的乘客找座位；李师傅苦练驾驶技术，追求一滴水不洒，李素丽为回答乘客问题把所跑线路周边的地形摸个“门儿清”……无论是李秋顺还是李素丽，他们都做了很多完成工作以外的事情。更为难

得的是，在做这些额外事，甚至是功利价值判断标准上的“无用功”时，他们全情投入、乐此不疲。

对他们来说，这些耗费时间、占用精力，也很可能费力不讨好的额外事不是麻烦，而是自觉，是自己给自己“加码”的更高要求。这是“做对”的代代传承。

眼下，在向阳而生的新业态领域，新职业、新工种正拔节生长，网约车司机李秋顺的故事给出的“彩蛋”在于，匠心没有被丢在过去，而是薪火相传。不断适应行业新发展、新变化的新工匠们，在守护人们美好生活的同时，也在不断激发新职业、新工种的澎湃活力，上演“新三百六十行”版本的工匠好故事。

.....

20多年来，建设者李海民与盾构结缘、在地下掘进——

穿越珠江底 突破喀斯特

本报记者 李丰

12月1日8时30分，李海民像往常一样来到办公室电脑前，打开数字化管控平台，屏幕上显示着全线20多台盾构机的各种参数。

“土仓压力是最重要的一个数据，我每天都要查看一遍。”作为一名盾构“老兵”，李海民每天上班第一件事就是查看数据。20多年来，中铁开投贵阳轨道交通3号线指挥部常务副指挥长、党工委副书记李海民先后参加了广州、深圳、北京、长沙等多个城市的地铁施工，从一名中专生成长为盾构施工领域的专家。

因故事与盾构结缘

李海民与盾构结缘的“掘进人生”，要从一本杂志说起。

1994年，李海民中专毕业后来到中铁隧道局，成为一名隧道工。当时他看了一本杂志，其中收录的关于英吉利海峡隧道建设的故事给他留下了深刻印象。

“故事讲述了修建隧道的艰辛和不易，这是我对盾构施工的最初认识，心想将来也要在盾构领域有所建树。”李海民告诉记者。

20世纪八九十年代，人类地下空间的开

江底带压进仓

广州在国内施工企业中素有“地质博物馆”之称，其复杂的地质条件让地铁施工人员头痛不已。

2004年，李海民作为盾构专业公司经理，负责修建广州地铁4号线，盾构机要穿越500多米宽的珠江（新造海段），这里隧道下部是花岗岩，上部是淤泥，属于典型的“上软下硬”地层。由于岩石强度极高，极易造成刀具非正常损坏，而在珠江底的复杂地层中进行开仓作业，更换刀具存在非常大的风险。

李海民带领团队在查阅大量资料后，决定在国内首次采取“江底带压进仓”技术开展施工，此时珠江江面离盾构距离只有25米，强大的水压之下，盾构机操作仓压力必须注满2.6公斤的气压来支撑。长时间在高压环境工作极易造成身体疲劳，一个人最多只能干几分钟。

为打消作业人员滴水的心理恐惧，李海民与项目班子成员带头进场。第一次试验操作，他在盾构机里守了近40个小时，直到最后一名工人安全撤出。

盾构穿越整个江底共进行了9次带压进仓作业，也经历了不少惊魂时刻。“那段刻骨铭心的经历，让大家建立了深厚友谊，一辈子也忘不掉……”说到这里，李海民眼里有些湿润，看着远处久久沉默。

突破喀斯特

2018年，李海民来到贵阳轨道交通3号线指挥部担任常务副指挥长。

据统计，该线共有地质钻孔1455个，发现溶洞的钻孔143个，见洞率高达13.6%。贵阳市经过多方论证，决定在轨道交通3号线首次采用盾构法施工。这是贵阳市在修建轨道交通项目时首次采用盾构法施工，填补了我国在喀斯特地区盾构法施工的空白。

2018年7月，李海民进驻3号线指挥部，

开展项目前期策划。经过半年研判，他提出在全面开工前设立3号线“盾构试验段”，以检验盾构法能否在贵阳顺利推进。

结合3号线线路地质特点和专家评审意见，“喀斯特专用”盾构机在刀盘刀具、防喷涌、防管片上浮等方面都进行了针对性设计。2019年7月，贵州首台盾构机“黔进1号”下线。

为了让全线22台盾构机顺利掘进，李海民重点抓了3项工作：盾构机的参数和配置，盾构机司机的学习培训，每月召开盾构技术交流会。

今年是3号线项目的攻坚之年，李海民将全员素质提升作为工作重点，他组织的“黔进大讲堂，人人当老师”活动取得良好效果。指挥部党工委多次联合贵州省总工会和市轨道交通集团等单位开展劳动竞赛活动，全线涌现出大批省工人先锋号、省五一劳动奖章获得者。

9月30日，3号线工程进入铺轨施工阶段，攻坚之战圆满收官。李海民告诉记者，截至目前，全线22台盾构机已安全出洞6台，2022年春节前后所有盾构机全部出洞。

如今，中国中铁的盾构机已出口至全球21个国家和地区，中国盾构施工技术已走在世界前列。“回想起青年时代的愿景，已然成为现实。”李海民笑着说。