

## 向上吧新工匠

处理快件90万票零投诉,在岗位上的每一天,让杨勇感到自己和这座城市融在了一起——

## 接驳快递“摆渡”城市

本报记者 张翀  
本报通讯员 姚超 刘华丽

清晨7点30分,湖北宜昌,这座位于长江之滨的城市在早高峰的人流中,逐渐喧闹起来。

此时,宜昌伍家岗区城东大道碧水林茵小区顺丰速运万达点部的接驳员杨勇,已经卸完了中转车上的全部快件,热得汗流浃背。

人行7年来,1980年出生的杨勇,已经累计接驳处理快件90万票,一直保持着零投诉的纪录。

因为在疫情期间“摆渡”医疗物资的突出表现,他在2021年被授予全国五一劳动奖章,成为400万快递小哥中的“劳动明星”。

在湖北省,像杨勇这样年龄在35岁~45岁的快递员构成了从业者的主力。杨勇觉得,这个职业正在获得越来越多的社会认同。

## 精打细算巧接驳

很多人也许并不知道,当顺丰快递进入目的地城市,收件人收到的第一条提示信息上显示的联系方式就是接驳员的。

由于快递量很大,快递小哥在外出送货时常常不能将快递一次性带走,同时还会不断有新快递抵达站点。因此,通常在快递员和站点之间,会设有中转站,杨勇的工作需要在站点和中转站之间奔波。

装卸快件、有序码放、合理安排接驳顺序,将需要寄出的快递及时送回站点……这些都是杨勇每天需要完成的工作。

9点10分,第二班次的快件到达站点,杨勇撸起袖子、跳上车,开始卸快件。半小时后,他和仓管员协作完成分拣,然后将接驳的快件按区域麻利装车。

人们常说,一名优秀的快递员需要具备“活地图”本领。当过6年快递员的杨勇,早已对这一带的道路了然于心。专职做接驳员后,他把自己升级为了“网格优化员”。

杨勇所在的万达点部是城区点部,医院、商超和小区较多,服务范围广,人员构成复杂。

“我们在卸货扫描进站时,会根据快递量和目的地,合理规划派送路线。量小、网购的个人物品放在里面,量大、单位用的东西放在外面,医院的快递一般都会优先处理。”杨勇一边码放快递一边告诉《工人日报》记者。

“既要考虑快递员出门后的路线点位,也要衡量车上快递的区域分布,简单来说,一条线路单循环,尽量不走回头路,不让兄弟们多跑路。”杨勇向记者解释着规划线路的窍门。

随着快件扫描装车完成,杨勇随身携带的两个手机很快此起彼伏地响起,有的是网点收派员询问快件到达位置,有的是客户询问快件状态。

9点58分,杨勇将需要接驳的快件送至第一个中转站。一般情况下,每天他需要在站点和中转站之间往返一两趟,快件多的时候,他还要再多跑两三趟。

## 疫情中的城市“摆渡人”

中午11点,杨勇完成快件接驳和急件派送,并收回当班次的待发件后,再次回到站点。

接待来站点自取自寄快递的客户,兼顾收件班次装车……手头的事一直停不下来,直到接近中午1点,他才匆匆吃了口饭。

傍晚6点,站点的一项重要工作是整理要发出的快件。和早上一样,快递员们左右穿梭、进进出出,扫码机哔哩哔哩地响起,站点里一片忙碌。

晚上8点左右,新收的快件全部装车完毕,封车发往中转场。这时,收派员们会收拾好作业工具准备回家,而杨勇则会留下来继续组织夜班同事商讨卸车、分拣的工作细节。

等一切安排妥帖,杨勇一天的工作才告一段落。

不过,遇到“双十一”“双十二”这样快递量暴涨的时段,杨勇会主动增援“夜散”,一直忙到深夜才能下班。

“夜散”是快递员们对夜间分散货物的简称。通常凌晨1点左右,为减轻中转压力,点部会提前将到达的快件分散到各个网点。杨勇会在网点提前将工具摆放好,把收派员的操作区域收拾干净,为“夜散”做好准备工作。等“夜散”的快件卸车分拣完毕,往往已是凌晨两三点。

2020年,新冠肺炎疫情突袭湖北,杨勇和同事们成了维系城市正常运转的“摆渡人”。

当时,急需的药品、口罩、防护用品、婴幼儿用品大量增加,而水陆空停运,区域间的社会车辆封闭阻隔,人员禁止流动,他带领点部的快递小哥们扛住了前所未有的考验。

疫情期间,他配送医疗物资及居民生活物资累计达6000件。

有一次,道路被封锁,快递车不能上路,他就自己步行把快递扛到了医院。“给医院送的物资肯定都是救命的,不能耽误。”杨勇说。

那段时间,杨勇请缨承担起了每天的网点消毒和往来人员的体温检测登记等工作,守好网点防疫的第一道大门。他还主动在各区间奔走,协助为快递员和车辆办理了

工匠  
语录

“总要干得比别人多一点,总要关心别人更多一点。”

——杨勇

132张通行证。

## 总要干得比别人多一点

在点部,杨勇还有一个身份——工会代表。他也在努力成为让工友们感到暖心的“老大哥”。

在暴雨天,叮嘱同事注意安全;在收派员出发前,嘱咐大家进行零接触式配送;对看上去情绪有波动的工友及时进行心理疏导;在夏日为同事煮绿豆粥解暑,在寒冬给同事煮姜茶驱寒,夜班时给兄弟们送上提神、补充能量的食物饮料……热心肠的他,总能让工友门在辛苦的工作中感受到温暖。

“总要干得比别人多一点,总要关心别人更多一点。”这是杨勇对自己的要求。

通常,每天清晨6点,杨勇的手机闹钟就会准时响起。他会早早来到点部,准备好体温枪、消毒液、口罩等防疫物资,为即将陆续到达网点的工友们做好开工前的准备工作。

## 星光不问赶路人

付出了多少汗水。我们动动手指就能轻松购物,不出门便能让货物送到家,并非完全依靠科技力量的加持。生活在真实世界里,路还是要跑的,快递小哥就是那个替你跑路的人。

快递接驳员杨勇的辛劳是能确切看得见的。身着夹衣的杨勇在冬天的室外依旧汗流浃背,由此可见他们的体力付出之大。如果再加上日晒雨淋、风吹雪打的恶劣天气,快递小哥的辛苦掰着脚趾头便也能想象得出。

接驳员在快递小哥群体里算是相对特殊的工种。可千万不要以为做快递接驳员仅仅是件力气活。当一名好的快递接驳员,不仅拥有“活地图”的本领,还要升格为“网格优化员”。

此外,接驳快递非常讲究效率。一车货,哪个物件放里面,哪个放外面,都有门道。深入了解才会发现,快递接驳员的技术能力同样含金量满满。

这样也会带来新思考:送快递是不是会成为快递小哥的职业天花板?什么样的快递小哥才能“升格”为快递接驳员抑或成为快递小哥中的“技术大拿”呢?

毫无疑问,那就是像杨勇这样的人。

杨勇对站点所辖区域内的各个单位,各个小区了然于心。别人忙完回家休息了,他还要把水、电等检查关闭后再走。他还能从每个快递小哥的表情中读出他们的心理,帮他们疏导与客户打交道时心中可能郁积的情绪问题。

星光不问赶路人,时光不负有心人。本就是生活在一群十分辛苦的劳动者当中,杨勇还能超脱于辛苦之上,做出更多完善工作方式、提升工作效率的突破自我之举,他也再一次用自身的成长故事证明了——新360行,同样行出状元。

周海涛用心焊好每一条焊缝,带出“金牌徒弟”——

## 焊花照亮人生路

的他站在颁奖仪式的领奖台上,手中的冠军奖牌在阳光下闪耀金色光芒,身着笔挺西装的他露出了自信的笑容,更加坚定了用焊枪实现人生梦想的信心。

焊花璀璨,弧光耀眼,周海涛的身影总是在解决技术难题的生产一线。

20世纪初,二氧化碳气体保护焊还是一个全新的工艺领域,公司在工程施工中从来没有使用过这种工艺,技术人员对这种工艺也只是略有了解,周海涛甚至连这种焊枪是什么样都没见过。

经过一场艰难的“跋涉”,周海涛带领团队掌握了这项技术,并成功运用于项目建设——在山东济宁运河电厂工程的循环水管道制作安装过程中,二氧化碳气体保护焊工艺第一次被大规模应用,施工速度达到了传统手工电弧焊工艺的3~4倍。

在多个火电、核电电站工程项目的建设中,周海涛用心焊好每一道焊缝,练就了过硬的焊接技能。

## 把创新融入焊花里

时代进步和技术革新对焊接工艺提出了

更高要求,周海涛积极发挥技能引领、传承创新、科研攻关带头人作用,立足行业发展需求开展新材料、新工艺研究,先后完成省部级重大课题3项,新材料焊接工艺评定90余项,获实用新型专利1项,发表论文6篇。

在半自动二氧化碳气体保护焊培训中,他采用不对称焊接参数调用法,有效控制了焊缝内部夹渣和未熔合的产生,在外观上防止了熔池下垂和咬边缺陷,解决了二氧化碳气体保护焊熔深较浅、易出现夹渣和层间未熔合缺陷的现状,改善了外观成型。

周海涛还根据铝合金特性,对原材料进行细化分类,改进操作手法,把内部群孔缺陷的出现频率控制在1%以下,解决了铝管焊接出现群孔的难点。

创新的血液在周海涛身体里流淌,在他的带领下,一个又一个创新成果新鲜“出炉”——

国产化焊接设备在核电主管道窄间隙的自动焊焊接工艺打破了国外设备垄断;大径厚壁马氏体耐热钢管中频感应加热焊后热处理工艺在华电国际十里泉、大唐东营、华电莱州二期等工程中全面推广,大幅减少了管道焊接接头焊后热处理内外壁温差,接头厚

度方向力学性能均匀性取得了革命性突破;《核电站安装自动化焊接成套关键技术研究》形成了具有自主知识产权的自动焊技术标准系列,极大提升了核电站安装质量。

## “金牌师徒”相继涌现

在周海涛看来,把多年积累的经验传承下去,带出更多高徒,是自己的责任。

周海涛国家级技能大师工作室成立近2年来,培养出了数名高技能人才。在他的带领下,工作室完成省部级重大课题3项,授权实用新型专利5项,发表论文12篇,为实现企业高质量发展奠定了坚实的人才基础。

焊接工艺不断出新,“金牌师徒”也相继涌现。

周海涛的徒弟黄文荣先后获得山东省第六届电力行业十大杰出青年、全国技术能手等荣誉,成为公司里的“金牌焊工”。而黄文荣带出的徒弟马凯,也在各类技能竞赛中崭露头角。

“成长不会因鲜花与掌声止步,梦想终将坚持而实现。”周海涛告诉记者,他要在闪耀的弧光中,继续带出更多的“技能状元”。

## G 追梦·一线职工风采录

## “眼睛就是尺”的技能大师

本报记者 邓崎凡 本报通讯员 刘建柱 李玉红

“我的眼睛就是尺!”近日,短道速滑名将王濛在冬奥会解说中的金句成为网络流行语,也成为专业精神和专业能力的代名词。短短14年,从钻工到技能大师,获得18项国家专利,6项省部级创新成果,总结推广11项个人先进操作法,中原石油工程公司钻井二公司培训考核站职工李伟伟就是一位在一线上磨砺中练成专业本领的能工巧匠。在生产一线,李伟伟的眼睛也是尺。

34岁的李伟伟曾荣获中石化集团公司石油钻井技能大师、中石化石油工程公司“铁军名匠”、中央企业技术能手等荣誉称号,这些荣誉的取得靠的是他独到的钻井操作绝活。

面对钻井一线工序多、风险多、难题多等问题,他在干中学、学中练、练中思。自从担任司钻以来,他一直保持着零失误的纪录。在2014年集团公司业务竞赛的起放游车实操项目中,他在保证吊卡上的丝杠毫不外溢的同时,将井口坐线误差控制在1毫米之内,创造了当时集团公司历届竞赛的最好成绩。他创新提炼的“解决深井定向托压司钻操作法”,在西南工区推广使用后,中深井定向托压现象明显减少,原定向托压井段机械钻速提升50%。

他也是在规则之内求创新、在薄弱环节求突破的导师。在2019年全国钻井大赛实操培训中,参加拆检气控元件项目的选手常有超时情况发生。李伟伟连续研究十几个小时,终于准确找出6项影响操作速度的问题。“竞赛突遇瓶颈时,师傅总能快速发现症结,解决问题。”李伟伟的徒弟程成叹服不已。

在长期实践中,李伟伟还练就了“闻声诊断”“逆向溯源”等绝活,“钻进过程中发现泵压下降,要遵循先地面后井下的原则,采用‘问、望、听、想’四步操作法,这样就能在3分钟内判断出泵压下降原因。”这是李伟伟向司钻学员传授的秘诀。

由于技术素质过硬,李伟伟多次及时发现井下复杂情况并正确处理,避免了事故发生,为钻井队挽回重大经济损失。

## 手到“病”除的“铁头大夫”



赵春青 绘

本报记者 卢翔

“我们的工作内容就是对火车头‘望闻问切’,查出并解决‘病灶’,保障火车安全运行。”1月24日,列车出发前,聂华平仔细检查机车砂箱状况,反复确认没问题后,他才舒了口气。

今年45岁的聂华平是中国铁路南昌局集团有限公司鹰潭机务段整备车间交车工长,在火车头修理一线已经坚守了22年。

出生在铁路职工家庭的聂华平从小就是一个火车梦。1997年上完高中后,他选择去铁路机械学校学习技术。毕业后被分配到了鹰潭机务段。

“那时年轻,对工作不上心,师傅带了我3个月,出师后,发现自己什么都不会,火车出现故障,只能硬着头皮让师傅帮忙,心里很不是滋味。”从那时起,聂华平下定决心,要提升自己的业务技能,成为独当一面的修理工。

从此,再遇上故障,聂华平会先自己想方设法解决,实在不行再请师傅出马,师傅操作时,他会在一旁认真学习。空闲时,他常常钻进火车,一项一项熟悉火车部件。

其实,聂华平也想过放弃——火车头修理的确是一件辛苦费时的工作,但每每想到这是自己的兴趣所在,他还是坚持了下来。

“夏天,火车机械间由于暴晒,加上散热透风性不好,温度经常达到六七十摄氏度,我们在里面修理,至少要待上一两个小时,汗水流个不停。”聂华平说,夏天检修火车一般都会安排两个人一起,方便互相照应。

工作至今,聂华平共发现处理机车重大故障437件,排除安全隐患问题2700余件,他不仅成了段里的技术能手,还先后被授予集团公司首席技师、“火车头”奖章和江西省劳动模范,被工友们称为手到“病”除的“铁头大夫”。

“我只是普通工人,但我知道自己的岗位很重要,我会一直坚守在一线,为火车保驾护航。”聂华平对记者说。

## 寒夜里的线路“整理师”

本报通讯员 付佳

前几天,22时12分,中国铁路南昌局集团有限公司厦门工务段龙山镇线路车间班长李天成和工友们带着整理道床所需的九尺钉耙、钢叉等工具,赶赴龙漳线作业地点。

今年34岁的李天成是一位整理道床的“高手”,因常常挥舞钉耙,他被工友们调侃地称作“二师兄”。

随着春运的到来,整理道床工作成为李天成的头等大事,他要带领线路“整理师”们利用夜间天窗时间,对道床进行整理,提升旅客乘车舒适度。

凌晨1时3分,寒冬的山区雾气蒙蒙。龙漳线K84+500米线路上灯火通明,一群线路“整理师”正在这里挑灯夜战。头戴夜灯、手持九尺钉耙,李天成带着工友们挥动钉耙不停地往线路上补充石砟,“整理道床一定要看清周围,注意安全……”李天成嘱咐道。

在李天成看来,整理道床是个精细活,直接影响旅客的乘车体验,“整理道床既要保持道床坡度均匀,又要确保道碴顶部平整,不仅考验着‘整理师’的技法,还需要经验的积累。天窗时间有限,所以扒砟、匀砟一定要快又准,找准方向”。

用钢叉把道床石砟及边坡道砟全部夯实拍平,不间断地往线路上匀砟……线路“整理师”们铆足干劲,一叉叉、一耙耙,不停地整理着路肩上的石砟。

凌晨4时,经过几番作业后,“整理师”们望着整齐划一的道砟斜坡和菱角分明的道床,脸上露出了满意的笑容。