

工会周刊

责任编辑：王维砚
E-mail:ghxwghzk@126.com



G 追梦·一线职工风采录

老字号里飘出新味道



本报通讯员 中美 本报记者 毛浓曦

古都西安又逢夏。

“这个月‘上新’什么夏菜菜品？”在位于东大街西安饭庄的“徐海军大师工坊”，徐海军和各分店的行政总厨正在就一款新品当季菜进行交流。

这间60平方米的大师工坊，是西安市总工会于2013年以中国烹饪大师、西安市劳动模范徐海军名字命名的劳模创新工作室，也是西安市首批命名的10家职工（劳模）创新工作室之一。

工作室的15名成员由西安市职业技能带头人、西安饭庄各店行政总厨组成，平均年龄43岁。这群顶尖大厨致力于升级厨房设备、工艺，提升菜品外观、品质，让老字号里飘出新味道。

翻开西安饭庄的菜单，创新菜品如凤桃花虾让人眼前一亮。这款菜品选用新鲜虾肉和杏仁烹制而成，造型优雅，如桃花绽放。装盘时，盘中摆放瓷瓶，瓶中斜插桃枝。

在徐海军看来，“烹饪不能闭门造车，要‘走出去’‘请进来’，博采众长。”这些年来，他带领厨师团队，按照“传承不守旧、创新不离宗、融合不照搬”的原则，不断创新改良，为传统菜品注入新元素。如凤桃花虾就是其中的“爆款”。

此外，团队还调整完善了“丝路花雨宴”“长安八景宴”等特色宴席，投入精力对陕西风味小吃进行改良，让泡泡油糕、金线油塔等小吃登上顾客必吃榜单。他们开发出的海参面辣子、酥皮酸辣汤、醋泼秦川牛等新菜品，进一步提升了西安饭庄的品牌影响力。

餐饮业竞争激烈，菜品更换升级十分频繁。一些转化率低的菜品不得不从菜单上消失。在徐海军大师工坊，针对温拌腰丝这款菜品的去留，曾有过一次激烈的争论，一场老手艺“保卫战”由此打响。

有人提出，温拌腰丝费时费力，销量却一般，不如换成更好卖的菜品。但徐海军认为，作为西安饭庄传统名菜，这是老师傅们传承下来的一份文化遗产，温拌技法的存在，已经不仅仅是一种风味，也是西安老字号的一张名片，应该将这份技艺发扬光大。最终，在徐海军的坚持下，温拌腰丝在菜单上得以继续保留。

目前，西安饭庄的经营菜品在120道~140道，50%为主打菜、特色菜，30%为融合菜，20%为创新菜。

海上追风者

本报通讯员 谢珍

在距离广东阳江沙扒镇海岸线20公里的海域，一座座白色风车矗立在海面之上，仿佛一串串海上明珠。这里是粤电阳江沙扒海上风电场所在地，也是中铁大桥局三峡阳江青洲六海上风电项目总工程师赵勇曾经的“战场”。

2019年9月，一直从事桥梁建设的赵勇开始转战海上风电项目，粤电阳江海上风电项目也是他挂帅的首个风电项目。此前，他先后参与了港珠澳大桥、平潭海峡公铁两用大桥等桥梁项目的建设。面对全新的领域，他的内心既期待又忐忑。

接到新任务后，他全程参与了粤电阳江海上风电项目的投标、各风电项目的施工资料收集以及国内船机设备调研，还前往其他风场拜师学艺。

粤电阳江风电项目施工难度较大，除了面临风大浪高、涌浪周期长、台风影响频繁、季风期长、地质复杂、全年有效作业时间仅140天等难点外，基础施工还存在数量多、种类多的困难。特别是有20个植入嵌岩基础，这是国内海上风电项目首次使用这种基础形式。

赵勇与技术团队一起，首创钢管桩植入施工技术，采用“厂内预制、现场整体植入”的方法，将现场浇筑的内填混凝土改为厂内预制，尽可能将水上作业变为陆上施工，减少海上施工工序及作业时间。此外，他们研发的吊装装置和水下定位方法，确保了钢管桩植入的连贯性及精度要求；优化改进的集成灌浆船、软管与钢管相结合的灌浆管系统，实现了钢管桩桩侧及导管架连接段快速、连贯灌浆……一系列技术创新实现了国内植入嵌岩多桩基础“零”的突破，为项目提前52天完成风机安装奠定了坚实基础。

2021年是项目的决战之年，自大年初一出海，到风机安装完成，赵勇非台风不离船，长期吃住起重船上，长则3个月、短则半个月，与团队成员一起严守安全质量关。

2021年9月9日，粤电阳江沙扒海上风电项目最后一台发电机组安装完成，赵勇靠在“大桥向阳”风机安装船栏杆旁，独自欣赏着眼前随风而动的风车组。压在他心里近两年的石头终于落地了。

眼下，赵勇和团队正在为再一次实现“电从海上来”进行艰苦奋战。相较于粤电阳江风电项目，青洲风电项目离岸距离更远、水更深、技术难度更大，更多的挑战在海洋更深处等待着这群追风者……

入行11年，张恒洋凭借精湛的炼化装置操作技能、丰硕的一线创新创效成果迎来人生高光时刻——

藏在时光中的努力，总会悄然绽放

本报记者 彭冰 柳姗姗 本报通讯员 张晚君

多年以后，张恒洋身处于一座座鳞次栉比的现代化炼化装置中间时，仍然会想起25岁的自己，为了补上薄弱的技术基础，他度过了无数个不眠之夜。

那是他走上工匠之路的起点，仿佛也成了他日后职业生涯的浓缩。从那时起，他始终没有停下追逐技术的脚步。

80后张恒洋是吉林石化炼油厂加氢三车间化工三班的操作工。入行11年来，凭借精湛的炼化装置操作技能、丰硕的一线创新创效成果，他迎来了人生的高光时刻——今年“五一”前夕，他从人民大会堂捧回了全国五一劳动奖章。

“藏在时光中的努力，总会悄然绽放。”这是张恒洋对人生的感悟，也是支撑他一直奔跑的精神动力。

“炼”成工匠

复杂的装置，高耸的塔林，层层叠叠、错综绵延的管线……2012年，初入吉林石化公司炼油厂的张恒洋，对眼前这个新世界感到有些迷茫。

尽管，此前他在部队经过了5年历练，又在吉林石化公司接受了两年系统培训，但专业性强、危险性大、技能要求高的化工生产一线，还是让这位已经25岁的“新工人”备受打击。“我的专业基础和工友们相比，还是太薄弱了。”

他暗自憋了一股劲儿，一头扎进了现场学习，下班后再捧着化工书籍一点点“啃”。2014年春天，Ⅲ柴油加氢装置开工在即，张恒洋被调入加氢三车间参与新装置建设。

从打地基、盖泵房，到每座塔、每个反应器渐渐“长高”，伴随新装置一点点完善，一个更加完整的化工知识体系也在张恒洋的脑海中慢慢建构起来。

同年10月，新装置建成。张恒洋有空

就拿着厚厚的流程图到现场钻管线，经过几个月的摸索，他对每条管线的来龙去脉记得清清楚楚。等车间开始对员工进行定岗时，张恒洋成了全车间最年轻的内操工。次年，他凭借突出的技术表现，一跃成为工厂首席操作员。

2017年，吉林石化公司举办汽煤柴油加氢操作技能大赛，张恒洋闯进了决赛。

“当时并不知道决赛具体考什么，我就把中级工、高级工、技师的技能鉴定题，还有历年与汽煤柴油加氢操作有关的题库都学了一遍。”那段时间，张恒洋清晨4点半就起床学习，每天只睡四五个小时。

最终，他过五关斩六将，一举夺得金牌。2018年，他被工厂聘为技师。

多年来，张恒洋熟练掌握了3套现代化装置、6个岗位操作技能，记录43.8万个关键数据无差错，精准操作超12.2万次，211个控制指标无一超标。

巡检中化险为夷

炼化装置最怕安全事故，及时发现并消除安全隐患是张恒洋最重要的工作内容。

2022年11月11日4时28分，正在巡检的张恒洋突然发现，原料油泵出口低流量联锁保温箱FT-10303C处有一摊油迹。他心头一颤，“这台泵是高压泵，出口压力非常高。”

张恒洋迅速打开保温箱，经过仔细检查，他发现，是仪表三阀组的接头正往外渗柴油。

“原料油泵在系统最前端，如果漏点变大引起油量变化，原料油泵就会连锁停车，后果不堪设想。”张恒洋意识到了问题的严重性。他立即向班长汇报，联系仪表车间紧急处理。

4时50分，漏点处理完毕，生产再次恢复正常，张恒洋这才长长舒了口气。

每天现场巡检的1个小时里，发现的隐患是在控制室里无法捕捉到的，因此，对张恒洋来说，从巡检路上迈开第一步起，重达



张恒洋在对柴油加氢装置进行精细巡检，以确保现场生产安全。
杨志达 摄

千钧的安全生产责任就扛在了肩上，“我不仅要对自己负责，还要对工友们负责，更要对企业负责。”

操作工的“听摸查看比”技艺，对张恒洋而言，已经“长进了骨头里”。查看DCS监盘时，他会时刻保持警觉，及时捕捉每个参数的细微变化，“不能等到系统报警才发现，而要在细微之处就能预判事故的发生。”

精心监盘、精细巡检、精准操作，张恒洋多次预判出装置不安全因素，将安全隐患消灭在萌芽状态，近两年来，避免大小生产波动11次。

为企业精打细算

路过泵房，看见水龙头没关，马上拧紧；走过休息室，看到屋内没人还开着灯，立刻关灯……这些都是张恒洋每天随手会做的事。“如果我们都把工厂当成家一样打理，精打细算能为企业省下很多钱。”他经常对工友们说。

不仅如此，他还发挥身处生产一线的优势，贡献了不少节能创效的“金点子”。

生产中，两台加热炉共用一套余热回收系统，造成两台炉子的热效率都偏低。

“热效率低，用的燃料气就多。”于是，张恒洋琢磨起了省钱的方法，“上面有烟道挡板，下面有风道挡板，风机有旁路……找到控制点，就能提高热效率。”

于是，张恒洋把炉膛的烟道挡板稍微打开一点儿，再把上面的热风抽出一些，与换热器进行换热，这样炉膛进来的风就成了热风，有效降低了燃料气的消耗。

从小处入手、从细节深挖，几年来，张恒洋参与提出合理化建议29项，解决了装置耗电量大、蒸汽消耗过多、新鲜水使用方式不合理等多项困扰车间的难题，帮助车间实施技改11项，为企业创效900余万元。

车间里的复转军人占操作工总数的1/3，他们起点低、底子差，张恒洋就将自己的操作“秘籍”毫无保留地分享。“他的讲解很通俗，大家都听得懂、记得住。”操作工余恒晶说。

5年来，张恒洋为车间培养优秀操作员6名，合格操作员15名，他们中有多人在企业举行的技能大赛中获奖。

眼下，公司转型升级项目的建设步伐加快，张恒洋再次接受了蜡油加氢装置的新挑战，用默默努力和坚持，等待下一次的悄然绽放。

图片故事

天涯海角“牧”海人

在蜈支洲岛海域海洋牧场，王丰国在水下开展巡护工作。

海南省三亚蜈支洲岛海域海洋牧场是海南首个国家级海洋牧场示范区，蜈支洲岛旅游区海洋部经理王丰国作为海洋牧场建设的一线作业人员，致力于海洋生态环境的修复和保护。他与海为伴，完成人工鱼礁、船礁投放、珊瑚移植、协助科研机构调研等工作。

2011年4月，随着第一块人工鱼礁投放入海，王丰国的海洋牧场守护之路正式开启。十余年间，王丰国亲历并参与了海洋牧场的建设过程。截至2023年4月底，蜈支洲岛海域海洋牧场已移植珊瑚3.5万多株，投入人工鱼礁及船礁等约8万立方米，水泥型人工鱼礁2571个，船型礁21艘，海洋生态修复和渔业资源养护成效显著。

“如果有一天，从海边潜下去，一眼就能看得到珊瑚和鱼群，我的工作就算完成啦。”王丰国笑着说。新华社记者 杨冠宇 摄

李嵩常年驾驶特种车辆在极端环境中试验车况——

“极限”司机

本报记者 田国奎 本报通讯员 陈国欣

5月31日，记者见到李嵩时，他正在中国重汽集团济南特种车有限公司停车场为4辆小型特种运输车进行紧急测试。

一身藏青色工作服、手拿着车辆状态检测表的他略带歉意地笑着说：“马上就忙完了。下个月要去新疆出差，所以这些天车辆试验排得有些满。”

39岁的李嵩，驾龄已有20年。作为一名特种车辆试验驾驶员，他担当过“连自己也不清楚”的军专特运试验工作。不论严寒酷暑还是风霜雨雪，他始终坚守岗位，累计行驶里程已超百万公里，行驶轨迹遍布全国各地。

“宝藏”驾驶员

作为特种车辆试验驾驶员，李嵩要站在使用者的角度去体验驾驶感受，确认车辆状态是否满足技术指标要求，记录反馈行驶试验数据和出现的质量问题。

干这一行，长途任务是家常便饭。李嵩在执行任务时从不挑肥拣瘦，十几年的出车试验，他随叫随到，总能安全、优质地执行好任务。

“他经验丰富，是我们的‘宝藏’驾驶员。”中国重汽集团济南特种车有限公司总经理陈克伟介绍说，“我们的军用特种车辆重130吨~150吨，宽度达4米多，车型很大，测试时的爬坡坡度非常陡，坐在驾驶位，抬头都看不到天空。对驾驶员的技术、胆识都有很高要求。”

李嵩性格沉默、不善言辞，但面对工作挑战总是满怀热情、勇往直前。

疫情期间，有客户突然要求提前4个月交车。80辆车、2000公里测试里程，李嵩带领团队24小时连轴转，人歇车不停，最终圆满完成试验任务。

“他一直都任劳任怨，类似这种急难险重任务，总是不讲条件就去做，从没请过假。”该公司质量部部长刘玉霞告诉记者，“我们的试验车辆大部分都是不装空调的，夏天在超过40摄氏度的高温天驾驶，非常不容易。”

挑战极端条件

特种车辆定型需要在高温、高湿、高寒等极端条件下进行测试。第一次参与西藏高原驾驶试验时，李嵩的高原反应非常明显，头晕了好久。

在驾驶特种车辆爬坡时，车胎被铁片扎破，他冒着暴风雪自己更换备用轮胎，更换好后，李嵩发现，自己的鼻腔里因缺氧用力过猛已满是鲜血。但他依然驾驶车辆迎风前行，踩着油门冲过了风雪地带，圆满完成试验任务。

“要把车辆当成并肩工作的工友，车辆反馈的数据就是和我们在交流。要时刻保持对问题的敏感度，养成发现问题、及时记录问题、积极反馈问题和严谨验证问题的的工作习惯。”与年轻驾驶员分享经验时，李嵩总是有问必答，倾囊相授。

李嵩常年驾驶特种车辆，在极端天气环境中打硬仗，参与了多项国家重大项目车辆道路试验工作，获得了由交通运输部、全国总工会等部门联合评选的“2022最美货车司机”等荣誉。