

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

玛依塔斯风区护路人



本报记者 吴泽恩 本报通讯员 芦亚婷

在烈日下修补路面坑槽，在风吹雪天气昼夜除雪保畅，20多年来，杨顺峰坚守在G3015线奎塔高速玛依塔斯防风雪抢险基地，犹如一颗质朴的铺路石，守护路面安全。

杨顺峰是新疆交投北高速有限责任公司塔城养护中心的负责人，这里的工作人员，每年10月底至次年4月初，都会进入玛依塔斯防风雪抢险基地集中护路，其余时段负责路面日常维修和养护。

每年七八月，是硬化路面维修作业的黄金时段。“越热越忙。”杨顺峰说，由于任务量大、工期紧，他几乎每天都要带领工友们从早上6点干到晚上11点。

每当那时，地表温度高达60多摄氏度，他们穿着厚厚的工装，脚踩着发烫的路面，不停地挥动锄头、铁铲。十几个小时下来，每个人的衣服上都析出了一层汗碱，每个人的手掌上都有磨出的血泡，被烫伤更是常有的事。

玛依塔斯防风雪抢险基地位于玛依塔斯风区，是新疆九大风区之一，每年8级以上大风天有150多天。该路段冬季气候恶劣，常伴有七八级大风，极易堆积“雪梁子”，风力较大时，不到半小时积雪厚度就能达到20厘米以上，积雪最厚时能达到七八米，个别路段还会因为驾驶员出现“雪盲”，造成道路阻断。

每到冬季，杨顺峰和工友们都会以雪为令，全力做好连续抗击暴风雪天气的准备。

2022~2023年的冬季，受新一轮强冷空气影响，塔城地区额敏县境内普降大雪，玛依塔斯风区遭遇11级大风袭击，风区气温降至零下40摄氏度，风吹雪天气能见度几乎为零。

一天，杨顺峰在接到路上有人员和车辆被困的救援电话后，立即和同事前往救援。经过14个小时的救援，他们救出被困人员74名、被困车辆18辆，将所有被困群众分批成功转移至安全地带，无一人滞留。

在最后一辆救援车辆安全撤回后，杨顺峰累得趴在办公桌上昏睡过去。

冬季风区的除雪任务十分艰巨，杨顺峰安排11名驾驶员及后勤人员合理分工，采取“人休车不休”的工作方式，24小时不间断清理积雪。在短短9公里的除雪路段，载有除雪机械设备的作业车辆，每天行驶里程可达600多公里。

杨顺峰告诉记者，“等雪来，迎雪干，送雪走”是他和工友们的冲锋号，“等风来，迎风干，护人走”是他们一年四季的护路承诺。

工地上的00后女孩

本报记者 张册 本报通讯员 方妍

2022年7月，00后女孩杨鑫博有了新身份——雄安新区建设者。

从青涩懵懂的大学生蜕变为与泥土为伴的建设者，杨鑫博见证着偏僻荒凉的河渠中“长出”坚实有力的堤坝，河道两侧的枯枝孕育出待放的花朵，也在工地上享受着把蓝图变成现实的快乐。

2000年出生的杨鑫博，来自河北唐山，毕业于河北工业大学工程管理专业。2022年7月，她在大学毕业后进入中建三局三公司，在雄安新区唐河河谷郊野公园项目部负责质量安全、项目核算等工作。

项目部沿唐河河谷而建，一排整齐的蓝色板房立在一旁。从繁华的都市来到荒凉的工地，杨鑫博感到了不小的心理落差——风裹挟着泥土从空旷的河床迎面吹来，太阳炙烤下，现场的仪器仿佛都在冒着蒸汽。

尽管如此，这位00后女孩还是坚持了下来。

杨鑫博的日常工作需要到现场核对施工图的算量，与业主和分包方进行沟通确认，然后办理结算，这些都需要项目的相关文件做支撑。刚工作时，由于不了解如何对文件进行分类和归档，她经常因为反复查阅文件记录而浪费时间。后来，在同事的帮助指导下，杨鑫博很快胜任了工作岗位。

夏天，顶着烈日跑现场，冬天，踩着积雪做测量、记数据……半年多下来，她跑坏了好几双鞋。后来，为了方便跑现场，她还专门买了几双厚底鞋备用。

在跑工地的过程中，杨鑫博渐渐找到了工作乐趣。“现在一到工地就感到特别兴奋，有时了解了新仪器的操作技巧，还会迫不及待地赶去现场测试。”杨鑫博说，特别是看到图纸上的蓝图被一砖一瓦地建造出来，内心充满成就感。

4月1日将是雄安新区成立6周年，杨鑫博与中建三局三公司的百余名建设者一起，加班加点、不辞辛苦，在劳动中创造幸福，与雄安一同成长。

40多年的职业生涯中，无论在哪个岗位，他总想做得更好一点——

老工人刘宁的故事

本报记者 蒋蕊

3月3日9时，北京房山，大兴机场磁草变电所全贯通式同相供电科研项目机房，穿着黄色反光背心的刘宁正在这里查看项目进展。

这是中铁电气化局城铁公司刘宁创新工作室带头人刘宁普通的一天。他黝黑的脸上带着“沟壑”和笑容，敦实又朴实。项目已进入收尾阶段，刘宁的职业生涯也接近尾声，3个月后他就要退休了。

普普通通的他，似乎又与众不同。同事说他是“机动人员”，哪个项目现场遇到困难，首先会想到找他；领导说他是“宝藏员工”，多年来他的一项项发明创新为公司提质增效作出的贡献不小。

老工人刘宁的故事，也是千千万万普通工人的故事。

“想让工人干得更轻松一点”

“这是我做的。”在2号输入变压器室，刘宁指着电缆支架对记者说，神情有点骄傲。

起初这个支架是铝型材做的，可以防止涡流，但承重较差，电缆一放上去，架子就变形了。

项目部找来刘宁商量对策。刘宁提出，把主材改成槽钢，放电缆的横担还用铝型材，这样既解决了承重问题，又可以防止涡流。

在改造过程中，他发现斜放的电缆压在水平横担上，表面有压痕，想到通电后电缆发热变软，更容易划伤，他主动革新，把固定横担改成了旋转横担。

类似的小改造，刘宁已记不清做过多少。“创新不是凭空想出来的，而是现场哪儿有问题就去解决。”他说。

有些问题是项目推进的拦路虎，必须拿下。有些问题别人没注意到，或者注意到了也没采取行动，而刘宁仔细观察了，用心琢磨了，然后动手去做了。

让刘宁最有成就感的是2011年获得发

明专利的轨前测量仪，它也是“最给单位省工期省钱的”。原本轨道铺好后才能测量，而刘宁发明的仪器在铺轨前就能测量，大大节省了工期。此前每测量1公里，专业队伍用水准仪要一两万元，而刘宁的发明只要几千元。

看到工人放电缆很累，电缆还容易磕伤，刘宁发明了区间电缆敷设辅助装置。

看到工人布线时站起来太高，蹲着太低，只能半蹲，刘宁发明了无线遥控布线机。……

“我想让工人干得更轻松一点，更高效一点。”刘宁说。

就这样一点一点，他走到了职业生涯的“收尾阶段”。

“不断创新的动力来自哪里？”记者问。“要给自己一个理由，告诉自己前面还有更好的，才能一直往前走。”

“更好的东西是什么？”

“是理想啊！”他脱口而出，然后哈哈笑了。当一个站在60岁门槛上的老工人说出“理想”这个词，他脸上的每一道“沟壑”都在发光。

“要做就把这事做成”

40多年的职业生涯中，无论在哪个岗位，刘宁总想努力做得“更好一点”。

1980年，17岁的他高中还没毕业，就顶替退休的父亲，成为原铁道部电气化局二处建筑队的一员。

他的第一个岗位是瓦工。师傅给他的评价是“天生悟”，干活会动脑子。他每天下班总会留到最后，“看看别人做的跟我做的有什么不同，比较一下怎么做更好”。

1983年，单位举办了一场砌砖比赛，砌一根2米高、8个面的柱子，误差不超过3毫米。刘宁砌的8个面都是零误差，在120名参赛者中拿了第一。赛后，他一下子从二级工升为三级工，要知道，他的父亲50岁退休时才五级工。

1989年，他进入二处的另一个下属单位襄樊机械厂，被分在了镀锌分厂。在这



刘宁在北京大兴机场线磁草变电所检查全贯通式同相牵引供电系统的电缆是否安装牢固。
杨瓚摄

里，他学会了机加工、编制工序和CAD制图，还拥有了一项至今依然倍感骄傲的发明——一台去除余锌的离心机。

“以前都是人工去敲掉零件上多余的锌，但锌很烫，还有毒性，我就想用离心机来除。”他说。前后花了五六年的时间，反复调试，终于做成，不仅解了工人的苦，还让镀锌合格率从5%跃升至95%。

厂里给刘宁发了300元奖金。“我就爱琢磨这个，跟奖金没关系。我做的东西，工人实实在在地能用、爱用，很有成就感。”刘宁说。

2004年企业分流，刘宁来到中铁电气化局城铁公司，在不同的城市、项目和岗位间切换，他始终没有停止创新。

用近两年发明了轨前测量仪，花两三年发明了放线装置……刘宁的创新，更像是怕麻烦、不计得失地“给自己揽活儿”。

“有没有想过付出这么多值不值？”记者问。“没想过，我想的是，要做就把这事做成。”他笑了笑，说，“老是左想右想，就走不动了，就得一直向前，不看旁边。”

“差一点都不行，没有让的余地”

“不看旁边”，另一层意思是坚持做自己。“较真”是很多同事给刘宁的评价。比如，干北京地铁6号线二期时，刘宁发现疏

散安装平台的板在曲线部位有个弧度，就要求全部敲掉重来。

“人家辛辛苦苦干好的，敲掉重来肯定不舒服，但不这么做质量不达标，我心里不舒服。”刘宁说，“干技术差一点都不行，没有让的余地。”

刘宁不是劳模，“刘宁创新工作室带头人”可能是他最值得称道的头衔。2018年创新工作室挂牌，2019年成为“巨晓林创新工作室”分室。

回望自己漫长的职业生涯，刘宁感慨万千：也许当初的出发，就注定了自己要一路向前。

1980年夏天，一个17岁的少年离开家乡四川遂宁车家沟，身高1.59米，体重才69斤。他走了25公里到邻县，又搭大巴3个小时到绵阳，在这里他坐上一辆绿皮火车，三天四夜之后，抵达襄樊（现称襄阳）。上车前，他遇到一对丢了车票的夫妇，于是把仅有的40斤粮票全给了他们，并没有去想自己接下来要挨饿了。那是他第一次出远门，心里有一点忐忑，更多的是兴奋——他要拥有一份“拿工资”的工作了。

那趟经历仿佛成了刘宁日后漫长职业生涯的浓缩。此后的43年里，他经历了更多的辗转，天津、重庆、上海、北京……他一直向前，不看旁边。

图片故事

25年扎根中医药一线

3月23日，重庆市一家医药企业内，49岁的全国劳动模范郭平桢正在实验室内进行中药研究。

作为当地中医药战线上的一位“老兵”，郭平桢25年如一日扎根研发一线，把激情和心血倾注在中医药事业上。

1998年，郭平桢从四川大学化学系毕业后，进入一家药企工作。初入职场，他决心干出一番成绩，整天“泡”在实验室和库房里研究中药材。凭借这份执着，他逐渐从新人成长为业务骨干。

2011年，郭平桢作为科研技术人才被重庆万盛经开区引进，成为重庆多普泰制药股份有限公司的一名研发人员。在这里，他通过改进生产工艺，将制药生产效率提高了3倍，成本降低了20%。同时，他还带领团队获得国家专利36项，其中发明专利28项，累计为公司节约成本800余万元。他本人也于2020年荣获全国劳动模范。

本报记者 王伟伟 摄



邓举明用50项国家专利授权、30余项自主研发技术为地铁检修添“智”——

“地铁医生”的电子梦

本报记者 张娟

在山东青岛，你也许不知道邓举明的名字，但是你一定乘坐过他检修的地铁。

获得国家专利授权50项，发表论文50余篇，自主研发30余项非标电子装置技术填补行业空白……青岛地铁高级工程师邓举明匠心守护“最初的梦想”，也在地铁车辆维修领域不断实现着自己的电子梦。

6年获14项专利

初见邓举明，记者对他的第一印象是典型的“工科男”：冷静、沉稳。

邓举明今年38岁，出生于山东莱州农村，母亲常年务农，父亲是村里的电工。当别的孩子在村里玩泥巴时，他却喜欢把自己关在屋里鼓捣家用电器。

高考结束后，邓举明填报了齐鲁工业大学电气工程及其自动化专业。2009年，他凭借大学时期的优异成绩，进入青岛一家国有企业从事电气设计工作。

由于企业缺乏竞争力，产品附加值不高，

热爱跨越万难

地铁车辆维修包括电气电子和机械两类，邓举明所从事的电气电子类别包括牵引、制动、照明、旅客信息、辅助供电、空调等六大系统，每个系统都有近百种器件。

“青岛地铁自动化程度高达80%，这也增加了电气电子的维修难度。”邓举明拿起身边的一块集成电路板向记者介绍，这个被称作系统“大脑”的硬件，包含单片机、晶振和三极管等近百个电子元件，地铁车辆一旦发生故障，需要逐项进行排查锁定。

全新的领域、更高的技术要求并没有难

住邓举明，得益于此前的积累沉淀，他迅速掌握了地铁车辆电气电子原理，并将过往的专利技术迭代升级，成功应用于检修系统。

以往车辆报站系统出现故障，检修人员必须驱动列车模拟报站才能再现故障，一辆列车的运行时间至少45分钟，往往需要排查多次才能确定故障原因，费时费力。

能不能研制一个模拟信号装置，实现车辆静态半自动报站，提高检测效率？邓举明花了一周时间，尝试了数十个版本的程序代码和上百次的硬件调试，成功研制出PIS半自动报站信号模拟发生器装置，不仅填补了行业空白，每年还可节约成本50余万元。

尽管攻克技术难关需要经历数场鏖战，但是邓举明乐此不疲，“热爱可以跨越万难。”

掌握核心技术

采访中，邓举明讲述了这样一个故事。

有一年，青岛地铁3号线车辆牵引系统出现故障，影响车辆运行，该系统的法国供货商提出更换整个部件单元的解决方案，而整个牵引箱的费用需要30余万元。

为了给企业节省成本，在没有图纸和程

序代码的情况下，邓举明带领团队拆解了一台完好的牵引控制箱作为参照物，将故障集成电路板上的近百个电子元件逐项测试。

两个多月里，经过数千次的排查、绘图、检测，他们终于锁定故障原因，解决这个难题只用了数百元。

随着这样的经历增多，邓举明越发体会到，新时代的“地铁医生”不能只会修理，还要会创新、懂研发，将核心技术掌握在自己手中。

2016年，以他名字命名的创新工作室正式成立，集团为这个246平方米的工作室购置了十余种先进电子设备，每年拨付专项资金支持工作室研发创新。近年来，邓举明先后获得国家专利授权50项，发表论文50余篇，获得国家计算机软件著作权授权3项，带领工作室团队自主研发的30余项非标电子装置技术，填补了行业空白，被广泛应用于地铁车辆检修作业。

“我们正在设计研发一款车辆里程表自主检测装置，成功应用后，将有效减少里程表送检频次，每年可创效100余万元。”邓举明说，无人驾驶、人工智能系统的时代已经到来，更多与地铁有关的电子梦正在一一实现。