

“最美铁路人”倾情讲述—— 平凡岗位上的奋斗故事

本报记者 严冰

新时代，中国铁路快速发展，建成了世界上最发达的高铁网和最现代化的铁路网，“坐着高铁看中国”已成为享受美好旅行生活的真实写照，高铁已成为中国一张闪亮的“名片”。在建设过程中，涌现出一大批“最美铁路人”。

为大力弘扬劳模精神、劳动精神、工匠精神，激励广大铁路干部职工团结奋斗、埋头苦干、为推动铁路高质量发展作出新的更大贡献，中共中央宣传部、中国国家铁路集团有限公司日前向全社会公开发布2022年“最美铁路人”先进事迹。

获得2022年“最美铁路人”称号的共有11名

先进个人，他们分别是中国铁路哈尔滨局集团有限公司满洲里站运转车间值班站长马如铁，中国铁路北京局集团有限公司北京客运段京张高铁车队列车长吕盼，中国铁路呼和浩特局集团有限公司包头供电段响沙湾供电车间副主任杜赫，中国铁路郑州局集团有限公司郑州高铁基础设施段电务维修技术中心副主任郑小燕，中国铁路兰州局集团有限公司银川工务段钢轨探伤车间探伤工黄涛等。

“最美铁路人”是中国铁路产业工人的优秀代表，是勤勉务实的劳动者、脚踏实地的奋斗者、朴实无华的追梦者。他们的先进事迹生动精彩、感人

至深、催人奋进。马如铁用心用情守护中欧班列国际物流通道畅通；吕盼在北京冬奥会、冬残奥会举办期间向世界展示中国高铁服务品质；杜赫脱下绿色军装、穿上铁路工装，在沙漠深处书写敬业奉献的青春格言；郑小燕勇于创新探索，成为高铁列控领域的“行家里手”；黄涛练就钢轨探伤的“火眼金睛”……

“最美铁路人”五位杰出代表日前在国务院新闻办中外记者见面会上，与中外记者见面交流，从不同角度讲述了他们的先进事迹、价值追求和工作生活感悟。

“铁调度”马如铁——

扛起国门下的担当

马如铁是中国铁路哈尔滨局集团有限公司满洲里站运转车间二班的值班站长，主要负责满洲里运转车间二班安全生产指挥工作。

满洲里站是全国最大的陆路口岸站，2016年，马如铁刚担任值班站长时，正值国家“一带一路”政策向纵深推进，满洲里口岸的运量急剧攀升，运输异常繁忙。为了解决作业效率问题，他带领业务骨干蹲在现场，反复揣摩作业环节，通过动态掌握班列开行信息，合理调配机车，用心用情守护中欧班列国际物流通道畅通，为中欧班列开行提供有力保障。

马如铁介绍：“如今班列满载货物，品类有上百种，我们比以前更忙了。如何保安全，举措就是两种，一种是我的规章，一种是我的记事本。”

10年来，满洲里站出人的班列近2万列，为了保证畅通，就要不断翻看学习规章。“落实好规章是为了更好地为安全生产服务。我的记事本，其实就是个问题本。我在现场检查时，发现问题就记录下来，带回班组，和同事们共同复盘，解决问题，提高通行效率。”

马如铁亲眼见证了中欧班列高速发展。从原来每几天开行一列，到现在每天开行十几列，满洲里口岸的运量稳步增长，进出口贸易大幅提升。他说：“我亲身参与了口岸站的扩能改造，返程班列的换装效率提高近10倍，为中欧班列的开行提供了更加优质的保障。”

马如铁认为：“国门之下无小事，我们的一言一行、一钩一调都代表着中国效率、中国标准，作为一名口岸铁路人，我会带领班组干好每钩活儿，编好每列车，扛起国门下的‘钢铁’担当。”

马如铁名如其人，志坚如铁，不愧为国门之下的“铁调度”。

冬奥列车长吕盼——

赛场之外为国争光

吕盼是中国铁路北京局集团有限公司北京客运段京张高铁车队“雪之梦”乘务组列车长。2013年，她加入铁路大家庭，10年来扎根铁路窗口服务岗位，先后值乘京哈线、京广线、京张高铁列车，用心用情服务于每一名旅客。

“最让我自豪的是能够担任冬奥专列列车长，和同事们一起为服务冬奥会贡献力量。”吕盼介绍，她和姐妹们成立了“雪之梦”服务品牌，一心优化服务、延伸服务，认真观察每一名旅客需求，探索推出重点旅客呼叫器、盲文服务卡、婴幼儿安睡床、耳鸣操等十余项特色服务。冬奥会、冬残奥会举办期间，共安全值乘冬奥列车97趟，和班组同事一同圆满完成了服务保障运输任务。

2019年9月，单位启动了服务保障冬奥会的筹备事宜，吕盼和同事们都觉得，能够参与服务冬奥是一件特别光荣的事，大家争先恐后报了名。单位对服务素养、业务能力、列车应急处置和个人形象进行了综合考察，吕盼做了充足准备，成为一名预备人员。在接下来的两年里，她们一边工作一边进行强化培训，全面备战冬奥。冬奥会举办前夕，单位又对筹备人员进行了一次培训、综合考察，吕盼终于正式成为一名值乘冬奥列车的列车长。

在北京冬奥会、冬残奥会举办期间，让吕盼印象最深的是，很多外国友人在乘坐列车时，都会主动用汉语交流。当发现列车员能听懂，并进行互动的时候，他们都特别高兴。吕盼说：“现在越来越多的国际友人在学习中文、了解中国文化、向往中国，中国高铁作为一张靓丽名片，被越来越多国际友人熟知、认可。我作为一名中国人、铁路人，感到特别骄傲和自豪。”

冬奥会后，吕盼和同事们探索更加温馨精准、更具人文特色的服务，去年中秋节在车上举办了“嫦娥送月饼”活动，和旅客们一起拍照、合影、猜灯谜，送上团圆的祝福。吕盼说：“我们一直在努力，通过有形和无形的服务让旅客感知我们对工作的理解，让他们能够发现最美铁路。”

列车有终点，服务无止境。吕盼用优质的服务展示中国高铁的形象，在冬奥会和冬残奥会赛场之外为国争光。

技术尖兵杜赫——

沙漠深处守护安全

杜赫是中国铁路呼和浩特局集团有限公司包头供电段响沙湾供电车间副主任。杜赫2012年从部队复员后，脱下绿色军装、穿上铁路工装，就来到库布齐沙漠腹地成为一名接触网工。接触网是给列车供电的输电线路，距离地面大概6米高，需要通过吊弦来保证接触网的高度稳定，而调整吊弦的长度成了杜赫的日常工作之一。

“这把扳手是过去经常用的棘轮扳手，干活快、效率高。现在用的这把扳手叫做力矩扳手，不仅干活快、效率高，而且可以调整力矩。工具的不断更新，让我们的作业更加精准。”杜赫拿起两把安装吊弦用的扳手，对记者介绍：“因为经常在接触网上进行高空作业，所以很多人还称我们为‘蜘蛛人’。”

从90后“菜鸟”到技术尖兵，一路走来，杜赫觉得，干好接触网，必须要胆大心细。为了让列车运行更加平稳有序，他想方设法把原本要求2毫米的标准误差控制在1.5毫米。“我所在的工作地点是在沙漠腹地，四季气候变化特别明显，要求接触网设备在极限温度条件下，必须运行良好。”杜赫说，接触网的很多计量单位以毫米“起步”，这中间的0.5毫米，不仅是自身作业标准的提高，还意味着更大责任。

接触网工是高空、高压、高危的“三高”职业，每天面对25千伏的高压电线，只有提高作业标准，才能保护战友们的安全；只有练就过硬本领，保安全才有更大底气。得益于现在的装备不断更新升级，杜赫和同事们才敢和0.5毫米较真；正是因为这种较真，设备才能一直安全稳定。

杜赫说：“新时代10年，我们草原儿女实现了坐着高铁进北京的梦想，当复兴号列车穿过长城脚下的时候，全家人兴奋地说，咱们终于看到长城了。”

虽然在沙漠腹地，但是经过十几年共同努力，如今，杜赫所在的办公区院内绿树成荫、鸡羊满圈。他们服务的包西铁路是北煤南运的重要通道，每天近30万吨的煤炭源源不断发往全国各地，运量还在逐年攀升。

胆大心细、精益求精，杜赫在6米高空检修接触网旁，守护着沙漠铁路的运行安全。



马如铁



吕盼



杜赫



黄涛



郑小燕

“行家里手”郑小燕——

精心维护“超级大脑”

郑小燕是中国铁路郑州局集团有限公司郑州高铁基础设施段电务维修技术中心副主任，主要负责列控系统维修管理工作。

列控系统是高铁安全运行的“超级大脑”和“导航系统”，它决定着高铁列车跑多快、在哪儿停。郑小燕做的工作就是对海量的列控系统数据进行验证，确保百分之百正确。郑小燕勇于创新探索，很快成为高铁列控领域的“行家里手”。她告诉记者：“新时代10年，我先后参与了郑徐、郑渝、郑阜等8条高铁新线列控系统施工和仿真试验，见证了河南省米字形高铁网的全面建成。去年我还光荣地当选党的二十大代表。”

郑小燕说，做列控数据核对工作是一项非常枯燥、繁琐、考验意志力的工作。干这行就得认真、精准，保持高度的责任感，因为任何一个错误都有可能造成无法想象的后果。“记得有一次，郑徐高铁联调联试前进行仿真试验，我们要对30多万个列控数据进行核对，工作量是很大的，而且数据版本变化了7次，每变化1次都意味着，要对所有数据重新核对一遍。我对小伙伴们说，不能怕麻烦，关键看质量。最

终对这些数据，我们一个一个地进行精准核对，圆满完成了任务。”郑小燕说，因为列控数据关系着高铁和旅客生命安全，来不得丝毫疏忽。

“去年京广高铁又实施了350公里常态化高速运营，这些事例都是中国高铁从无到有、从追赶领跑不断发展的一个缩影。”郑小燕说，“高铁改变着人们的生活，我既是参与者也是受益者。”她还记得1995年，从郑州到成都上学，当时还没有高铁，坐最快的K117次也需要28小时，而现在高铁只需要5小时。互联网点餐送到手边，刷部电影、喝个茶的工夫就到了，又舒适、又快捷。高铁给人们出行提供了更加经济、更加快捷、更加舒适方便的新选择。

“看到高铁网在国民经济生活中发挥着巨大作用，作为建设者，能够参与其中，我感到很荣幸。”郑小燕高兴地说：“在新的起点上，我将立足岗位，坚持高铁高标准，精心维护好高铁的‘超级大脑’，为高铁列车精准导航，让复兴号更安全、更快捷地奔跑在祖国广袤的大地上。”

百分之百的极致追求，源于强烈的责任感，郑小燕正是用这份责任心守护着铁路安全运行。

底图为列车行驶在郑渝高铁重庆市梁平区双桂街道段。 高小华摄（人民视觉）

“钢轨神探”黄涛——

练就一双“火眼金睛”

黄涛是中国铁路兰州局集团有限公司银川工务段钢轨探伤车间的一名探伤工，主要从事的工作是钢轨探伤，俗称“钢轨医生”，就是给钢轨问诊把脉，找出钢轨伤损。线路通到哪儿，探伤工作的脚步就跟到哪儿。工作20多年来，他累计行走近4万公里，相当于绕地球赤道一周，发现最小缺陷尺寸直径只有1.5毫米，相当于米粒那么大。他还曾荣获全国铁路钢轨探伤职业技能竞赛第一名的优秀成绩。

黄涛介绍，以前钢轨探伤主要是靠人力推着探伤仪徒步检测，现在由于技术的发展、设备的改进和作业模式转变，劳动强度得到很大改善。现在普通线路主要采用双轨探伤仪，高速铁路主要采用大型探伤车进行检测，单向站区一些特殊地段还是以人力徒步检测为主。他们所在的工务段管辖近2000公里，平均每个月要对所管辖的里程检测一遍，节假日前夕要连续加班，增加探伤遍数。“工作虽然辛苦，但为了保证列车运行畅通，再苦再累都是值得的。”黄涛说。

钢轨探伤工作是个技术活，更是一个良心活，岗位虽然平凡，但责任重大。“作为探伤工，我们就是要做到‘检测一公里，放心一公里’。”黄涛自豪地说：“平时我喜欢琢磨一些小革新、小发明。你看，这款创新小工具——探头夹持装置。在平时的作业过程中，有的需要探伤的部位比较狭窄，手持探头伸不进去、够不到。这个探测小工具像手机的自拍杆，可以夹持探头进行探测，小工具解决大问题。”

2020年，黄涛全程参与银西高铁的前期探伤。银西高铁的开通标志着宁夏回族自治区正式融入国家高铁网，现在从银川到西安全程只需3个小时，非常方便快捷。黄涛说：“今年夏天，我还打算带上家人到西安逛一逛、转一转，吃碗羊肉泡馍。”

黄涛20年行走了近4万公里，这些数字见证了“钢轨神探”和工友们的坚守与付出，更见证了铁路的快速发展。

5位“最美铁路人”代表在平凡岗位上拼搏奋斗的精彩故事，有汗水也有泪水，有艰辛更有喜悦，但始终不变的，是铁路人“人民铁路为人民”的宗旨，是他们几十年如一日的默默奉献和执着坚守。新征程上，这些“最美铁路人”将继续奋斗，中国的铁路和高铁将在千千万万铁路人的努力下，更加四通八达、便捷舒适，交通强国目标一定会早日实现。