

随着一声声汽笛长鸣，一列列搭载着货物的中欧班列驶向四面八方。广袤的亚欧大陆上，古有丝绸之路驼铃阵阵，今有“钢铁驼队”奔驰不息。经过10多年发展，中欧班列已累计开行8.1万列，行驶总里程逾7亿公里，运送货物700多万标准箱，货值超3400亿美元，成为国际经贸合作的重要桥梁。

中欧班列是指中国开往欧洲“一带一路”共建国家间的快速货物班列，共有东中西3条运行线路，通达欧洲25个国家的217个城市，运输服务网络覆盖欧洲全境，开创了亚欧国际运输新格局，搭建了沿线经贸合作新平台，有力保障了国际产业链供应链

稳定。

2011年3月19日首趟中欧班列成功开行。目前，中欧班列以其运距短、速度快、安全性高的优势，成为共建“一带一路”旗舰项目、标志性品牌和广受欢迎的国际公共产品，得到国际社会广泛赞誉。

为了中欧班列安全运行，有无数铁路人在坚守。从调车到装卸，从调度到司机，每个岗位上的铁路人都一丝不苟，为中欧班列保驾护航，共同创造骄人业绩。我们走近中欧班列开行沿线的4位基层工作者，了解他们在不同岗位上经历的故事。

他们为中欧班列保驾护航

“看着中欧班列驶向世界，就感到无比自豪”

严冰 陈斯达

调车长张一帆： 见证中欧班列一年比一年“火”

今年8月，渝怀铁路鱼嘴站南货场开通运营，中国铁路成都局集团公司涪陵车务段调车长张一帆作为南货场第一趟中欧班列的调车长，见证了这一时刻。

张一帆所在的鱼嘴站位于重庆市江北区鱼嘴镇，是渝怀铁路的一个二等站，设计分为南、北两个货场，总占地面积达1170亩，是重庆铁路枢纽3个二级物流基地之一，也是中欧班列（成渝）、西部陆海新通道、长江黄金水道三大国际物流通道的重要物流节点和联结点。

2020年5月，随着鱼嘴站北货场开通运营，张一帆被分配到该站从事调车工作，一直服务于中欧班列。

“我的主要职责是组织调车人员正确、及时完成调车任务，完成列车编组、牵引、开出的工作。”张一帆说。

为了保证班列安全准点发出，张一帆和其他调车组工作人员四季如一、风雨无阻、不舍昼夜地全力护航中欧班列从鱼嘴站顺利开行。

每一次调车作业前，作业人员都要仔细检查线路、车辆，检查每一辆车是否符合编组要求，是否都能够承担班列运输任务。

调车属于户外作业，与风吹、日晒、雨淋对抗已是常态。在重庆，夏天室外的高温作业常常在四五十摄氏度的天气里进行，张一帆和同事们穿着长袖长裤在滚烫的列车车体爬上爬下；冬天，南方天气潮湿浸骨，干活得出一身汗，后背经常是湿漉漉的。“我们哥几个，回去第一件事就是围着取暖器烤火，缓和一下冻僵的手脚。”张一帆说。

张一帆和同事们对待工作一丝不苟，每一次调车作业都认真对待。“上班前我和同事都要上交手机，统一保管，工作中也不能使用其他电子设备。”张一帆说，“只有保持全神贯注，遵守作业章程，才能保证自己的人身安全和工作安全。”

今年国庆期间，为了确保班列运输，张一帆和其他调车组工作人员从9月30日上半夜起，开启9天“超长待机”，立足岗位，保证假期鱼嘴站运输安全，为国际班列开行保驾护航。

由于人手紧缺，在岗工人的工作量接近饱和。张一帆也有过换工作岗位的想法，但6年过去，他选择坚守自己的岗位：“如果都换去做轻松的工作，我们这种工作可能就没有人干了。虽然很累，但能对中欧班列做出自己的贡献，也是值得的。”

张一帆介绍：“我们这个车站，主要负责JSQ车（商品车铁路运输专列）运输，商品车可直接驶入车厢，无需安装托架，每节车厢可装载9—10台汽车，相较传统的集装箱运输，单批运量更大、装卸效率更高、运输成本更低、运输稳定性和安全性也更有保障。今年7月以来，平均每天至少有1趟国际班列发出。”

这几年，张一帆亲眼见证中欧班列一年比一年“火”，也看到鱼嘴站从五等站发展壮大到二等站，商品车的种类从燃油车到新能源汽车，从传统的集装箱运输到JSQ车。业务范围更广，发货量也更多了。

“我的工作虽然很平凡，但是看着自己检查后发出的中欧班列拉着货物驶向世界，就感到无比自豪。”张一帆说。

总调度员王德： “分秒必争，才能创造佳绩”

“就是那么有缘嘛！”从首发列车，到第1000列、第2000列，再到今年3月的第5000列，中国铁路上海局集团有限公司徐州车务段连云港港口调度室总调度员王德多次参与组织中欧班列的重要节点发车。谈起这段缘分，他的自豪之情溢于言表。

王德主要负责连云港港口地区6个铁路车站及港区货物列车调度组织，而其工作重点之一是确保中哈（连云港）物流合作基地中欧班列安全正点开行。

从1993年开始，王德就一直在铁路工作。在2008年正式走上总调度员岗位前，从

制动员、连接员，到助理值班员、车站值班员、车站调度员，编组站大大小小的工种，他几乎干遍了。他将自己取得的成绩，归因于此前得到的多工种锻炼。“只有了解各工种作业标准、作业方法，指挥起来才能得心应手。”他说。

调度需要极强的全局意识，在王德眼里，一流的调度就是要精益求精。“调度没有最好，只有更好。”他打了个比方：一列车提前1分钟，10个岗位就能提前10分钟，但如果每个站都提前10分钟，6个站就可以提前60分钟。毫不起眼的分秒必争，正是王德和同事们创造发车纪录的工作基石。

今年9月23日晚，王德接过后班，看到车站生产组织运作得很好，预计当晚有条件创造新的发车佳绩，便迅速与各部门提前沟通联系，科学调度指挥机车、空重货车、到发线合理运用，加快各作业点的生产组织，争取创造今年港区单个班次发车31列的纪录。“有能力去创造佳绩时，绝对要全力以赴。”王德说，“条件允许的情况下，努力争取更好的成

绩，就是在追求属于自己的荣誉。”

次日凌晨5点半，第31列货车正准备发出，王德接到了上海局调度所电话：“老王，马上给你嘉奖！”

今年底，连云港港口地区将要发出第5500列中欧班列。“分秒必争，才能创造佳绩！”王德说，“我不仅希望自己能够组织第5500列，我还想见证第6000列、第7000列……”

火车司机董岩： “车速更快，货品更丰富了”

董岩是中国铁路乌鲁木齐集团有限公司乌鲁木齐机务段机车乘务员（火车司机）。“我见证了中欧班列的繁荣发展。”董岩说，“亲眼看到车速更快，货品更丰富了。”

董岩说，10年来，中欧班列运输的货物品类从10余个品类扩展到200多个。之前有用百货、机电设备、建筑材料，如今还有红酒、面粉、番茄酱、肉类、核桃等产品。2013

年，董岩刚参加工作便和同事驾驶西行国际货运班列从乌鲁木齐开往阿拉山口。从此，他加入了服务中欧班列的行列。

随着货运量增加，他和同事的工作量也增加了，全车队较开行之初每月增加了100多趟值乘任务。在朋友眼里，能够驾驶中欧班列是一个“高大上”的活儿，董岩却知道，每当我们握住机车操纵手柄，都意味着一份沉甸甸的责任，天气变化、线路状况、机车运行状态，每个细节都要了然于心。

“安全出行至关重要，比如在大风天气，我们要根据列车的载重量采用不同的速度安全驾驶。”董岩说，这就要求，既要开好车，还要看清“表”。每次出乘前，董岩和同事都会仔细查看列车编组表，“我们要仔细核对，只要发现有一节车辆的自重加载重小于40吨，遇到大风天气整列车就要限速，保持60公里时速运行。单节车辆重量高于这个标准的列车限速，则保持在80公里时速，这样才能确保中欧班列在大风天气安全运行。”

阿拉山口是世界闻名的大风口，大风天



▲张一帆
▼王德



▲董岩
▼袁佳静



制图：潘旭涛



▲11月21日，浙江省金华市金东区华东国际联运港金华铁路口岸，一列装载着110标箱光伏组件、日用百货等货物的X8020/19次“义新欧”中欧班列鸣笛启程，驶向匈牙利首都布达佩斯。

胡肖飞摄（人民图片）

气较多。从奎屯出发，进入阿拉山口站的前一站是乌兰达布森站。有一次遇到大风天气，董岩值乘的一趟中欧班列在车站停车避风，10.7公里的路程，他们在驾驶室听着风声守了几个小时。直到风力减弱，他们才保持安全速度，把中欧班列开进阿拉山口站，深夜才吃上了晚饭。

还有一次，董岩驾驶机车牵引的是一趟载重3千多吨的行李中欧班列。精河站至托托站区段线路长度大约45公里，坡度为千分之六。天气不佳，列车拉着货物，在上坡道区段爬坡难度增加，跑慢了容易影响班列运行时间。

爬坡前，董岩操作机车手柄，加速到110公里时速左右，一股劲儿冲上坡道，让列车在上坡区段保持匀速运行。

突然，驾驶室微机显示屏上，列车运行曲线出现轻微波动。“这条线就像人的心跳曲线，虽然看不到钢轨的情况，但是曲线波动就意味着运行速度不稳。”董岩立即判断出“这是由于钢轨结冰造成车轮空转，影响机车的牵引电流”。

于是董岩脚踏撒砂踏板，将细砂均匀洒在钢轨上，增加车轮与钢轨的摩擦力。他不时微调机车手柄，精准控制车速，让跳动的曲线渐渐平稳下来。“这就像开汽车，操控油门不能太猛。”董岩说，在钢轨结冰的情况下，仅用28分钟就平稳通过坡道区段，准时赶到了奎屯站。

“把载重几千吨的列车调速手柄控制在3至5级平稳爬坡，全靠平时一趟趟跑车练出的手感，这需要有娴熟的技巧和丰富的经验。”在旁边负责瞭望的同事吴少辉说。

随着中欧班列的通行数量连年增加，董岩和同事们更加忙碌。2022年除夕之夜，正准备与家人团聚的董岩接到车间的电话，因为人手紧张，需要董岩临时顶岗。当天晚上，董岩从乌鲁木齐跑回奎屯站，然后接力跑到阿拉山口站再往回返，一趟一趟跑下来，上千里的路程，回到家已经是10多天后的。“这种情况挺多的。”董岩笑着说，能在除夕夜和家人吃个团圆饭，对机车乘务员来说是一件很难得的事情。

“将满载货物的中欧列车一段段牵引开往中亚和欧洲，就像一场接力赛，这个接力棒决不能从我手中掉落。”10年间，中欧班列从乌鲁木齐驶向阿拉山口、霍尔果斯，一次次安全、稳重的接力背后，是董岩和同事全力以赴、努力拼搏的成果。

龙门吊司机袁佳静： “只要有心，就能干成”

“今年以来明显感觉到工作量增大，特别是砂石之类的货物更多了。”西安国际港站的龙门吊司机袁佳静说。她主要负责煤炭、砂石等重点物资的吊装作业。

位于陕西省西安市国际港务区内的西安国际港站是中国铁路西安局集团有限公司管辖的一座一等站，也是全国中欧班列开行量最大的车站。

袁佳静回忆起当初下定决心学习操作大型设备时，周围人有一些质疑。大多数情况下，是男师傅操作大型设备，女同志开得都比较少，“他们一是感觉我开不好，二是觉得危险。”

但袁佳静像是和龙门吊结了缘。从十几米高的镂空车梯上爬上爬下，一般人腿都要发软。第一次到现场，只是爬完车梯后，5名女工中就有3名放弃，而袁佳静克服了恐惧，选择留下。老师傅也发现她摸得清机器，拥有不错的方向感。“他们说学得还可以。”袁佳静笑着说。

龙门吊、正面吊是大型设备，国家特种设备资格证是上岗必备，袁佳静也认真备考，背熟1700多道理论题，抓紧练习实操，最终成功通过。

通过考试只是第一步，实际的工作场景困难更多。袁佳静看到，实操考试只是在理想场地的机械上实现简单的位移，考察的货物只是一箱水。现实中，运输方向变化更多，货物吨位更重，恶劣天气还可能模糊视线，让平稳操作更加困难，都对操作人员提出更高的要求。

开门吊需要操作员在货物下落的时候保持绳子的稳定性，把货物安全平稳地落到地上。如果操纵杆拿捏不住，绳子剧烈摆动，下面十几吨甚至几十吨的货物可能就会来回打旋，非常危险。不过，袁佳静为克服这一技术难点，不仅按老师傅的指点主动上手反复练习，在休息时还认真观察同事抓举箱体的停车位置及落钩技巧。

功夫不负有心人，只过了7个月，袁佳静的日班作业量就能达到老师傅水准，其操作技术也得到老师傅们的认可。现在，她能极快地发现理想停车位置，踩铃、动车、拉杆、对箱、落钩、加锁，操作起来已十分熟练。

“我觉得不论男女，不看资历，只要有心，就能干成。”袁佳静说。

门吊司机从进入驾驶室开始，神经基本都是紧绷的，这样的状态要持续4个小时才能换另一个司机上。然而下到地面的时候，司机又要转换角色，成为辅助人员。袁佳静说：“并不是说不开车就能休息了，因为司机和货物有时候距离比较远，下面的辅助人员也要通过对讲机和司机沟通，告诉其正确的方位，从而协助完成作业。”

袁佳静2016年8月进入铁路部门工作，做过货运员、客运员、正面吊司机等多个岗位。因为西安西站开展复合型人才培养，鼓励年轻人“一岗多能”，袁佳静才能抓住机会考取龙门吊证书。谈到未来，袁佳静说：“期待中欧班列越开越好，我想接触更多岗位，学习不同岗位的新知识。”