

奋进新征程 建功新时代·北京劳动者之歌

从职场“菜鸟”到高铁技术“尖兵”

——记中国铁路北京局集团有限公司北京西电务段京雄城际车间主任何新普

□本报记者 宗晓畅 通讯员 陈峯 王海霞

勤学苦练，在工作中迎难而上；精进技术，在施工中大显身手，扑在一线岗位十余年让他从一名职场“菜鸟”走上了高铁专业技术理论“尖兵”的进阶之路。他严把施工质量关，执行首件定标保障了京雄城际铁路及北京丰台站高速场按时保质顺利开通。他就是中国铁路北京局集团有限公司北京西电务段京雄城际车间主任何新普。

业精于勤 处处留心皆学问

2009年8月，何新普进入铁路系统工作，从此与高速铁路结下不解之缘。他先后在石太客专、京广高铁、霸徐铁路、津霸客专、京雄城际等高铁线路参与维修及建设工作。何新普吃苦耐劳、兢兢业业，经过副工长、工长、车间业务指导、车间副主任、高速技术科业务指导和车间主任等多个岗位的磨炼，一路脚踏实地、风雨兼程。期间，他积累了大量高铁现场实践经验，具备较高的高铁专业技术理论，并注重用实践检验理论、用理论指导并提升实践。

刚进入铁路系统时，作为职场“菜鸟”的何新普虽然对工作很生疏，但在师傅眼中他是最勤奋的学生。刚定职时恰逢车站改造施工，有绘图基础的何新普主动承担起绘制贯通图和制作配线表、设备揭挂铭牌的工作。这些在别人眼中繁琐单调的工作，他却干得津津有味。遇到不认识的设备、看不懂的图纸，他总会追着经验丰富的同事请教，经常研



究图纸到深夜，直到学懂弄通。无论后来变换了多少工区、调整了多少岗位，凡是具有挑战性的工作，他总要去试一试。“勤能补拙”是何新普的人生格言。

在京广高铁配合施工期间，拥有了一定技术功底的何新普面对新设备和新知识如饥似渴。道岔安装调试时，他经常头顶炎炎烈日从早上忙到中午。“那段时间的刻苦钻研，让我的技艺日益精进，凭的是‘铁杵磨针’的恒心和毅力。”何新普回忆，那次施工期间，他也第一次参与了列控的仿真试验。面对繁琐的公式算法，他将所有的试验流程及方法归纳总结在笔记本上，后续对

照列控技术规范时时揣摩，很快掌握了其中的精髓。津保列控软件仿真测试时，他带领车间试验人员一展身手，仅用12天完成了津保4站的试验任务。此后，再到北京西列控改造、京雄城际和丰台高速场建设开通，他率领团队持续攻坚克难，圆满完成任务的同时，培养锻造出一批列控领域技能人才。

何新普在担任保定东高铁车间主管津保维修副主任后，带领津保各工区学规对标，提高设备维修标准；抓监测巡视、促案例学习，有效排除了隐患。他还大力推进工区练功台建设，学、练、考一体，极大地提高了职工

应急处置水平，增强了工区的凝聚力与行动力。在他带领下，实现了管内津保全线2018年全年无责任故障，并创造了津保全线连续18个月无故障的好成绩。期间，白洋淀工区荣获中国铁路北京局集团公司“青年文明号”班组称号。

卡控环节 严把施工质量关

2019年1月，何新普调任京雄城际高速技术科业务指导，主管施工及工程。京雄城际铁路介入施工前，他不断总结高铁维修经验，制定了《京雄城际铁路施工工艺标准》。他还负责组织施工单位执行首件定标，在施工过程中，紧抓工程质量和标准不放，严格把控介入问题库整改及销号工作，发现并解决了数个影响高铁开通的关键问题。在列控数据的提报复核、各系统软件的编制及试验、现场设备的单项试验过程中，他严把软件试验关，通过对43套软件仿真、模拟、单项试验，发现并解决59个隐患问题。在施工中，他还针对静态验收、设备初验和安全评估，重点卡控每一个环节，依据不同的实施重点持续推进，保证了京雄城际铁路按时保质顺利开通。何新普表示，作为一名铁路人，能够助力“轨道上的京津冀”加速形成，深感使命光荣。

何新普在负责北京丰台站高速场及动车所的施工与建设时，充分总结京雄城际高铁施工经验，结合北京丰台站高速场施工实际，提前工程介入，积极与集

团公司业务处室、建设单位及设计单位沟通。他在设计审查阶段提出增加蓄电池在线均衡监测、ZPW2000A轨道电路智能诊断、股道加分割、道岔外锁自动注油等意见，实现了提高高铁设备质量、降低安全风险、提供维护维修便利条件的目标。同时，他组织人员到京雄城际调研学习，参考京雄施工工艺标准，坚持执行首件定标，保障了北京丰台站高速场如期开通。

精确施策 提高劳动生产率

在担任北京西电务段京雄城际车间主任期间，何新普大力组织设备平推整治、加强人员培养锻炼、积极探索新的维修模式，努力将京雄城际车间打造成高铁标准示范车间。他从道岔抓起，逐步放宽设备检修周期，在“计划修为主、状态修为辅”的维修模式下，逐渐降低“计划修”所占比重。同时，通过车间组织生产、工区区域化“结对子”等方式，降低上线作业防护及应急值守对用工的消耗，从而有效提高劳动生产率。京雄城际车间自2022年成立以来至今，实现了无责任故障的佳绩。

作为党员，何新普坚持深入现场、扎根工区、时时带头、处处争先，曾获中国铁路北京局集团公司“百日会战”劳动竞赛活动先进个人、科技拔尖人才等荣誉。奋斗不止，精进不怠。未来，他仍将立足岗位、锐意创新，为中国铁路高质量发展贡献智慧和力量。

北京地铁5号线乘务中心带班主任王雪：

做市民出行的安全“驶”者

□本报记者 周美玉 通讯员 张添翼

王雪是北京地铁5号线乘务中心带班主任。作为一名曾经的地铁司机，她保持着14年安全行驶20余万公里的记录。如今她已成长为乘务中心的中坚力量，继续做市民出行的安全“驶”者。

1999年，地铁技校毕业的白雪被分配到古城车辆段实习。当时，她在校学的是“车辆驾驶与维修”专业，毕业后有两个选择，一是司机，二是检修。出于对地铁司机职业的向往，白雪选择了前者。“我们班有13名女同学，只有我选择了司机专业，我认为，男性能做好的工作，女性也能做好。”白雪说。

初入职场时，全国范围内的地铁女司机寥寥无几，但充满干劲的王雪认为，能去驾驶地铁是一件很有挑战性的事，“既然被选中，就说明我有这个潜力。”她说，“对地铁司机这个岗位来



说，所有知识都是从零开始，不管男性还是女性，大家的技术都

是学来的，开始上手可能会慢一点，但女生心比较细，也有自己

的优势。”

王雪明白，要在这个领域里立足，就必须付出比别人更多的努力。地铁列车在隧道里穿行，王雪在狭小的驾驶室内，时刻观察着车上的仪表以及周围环境，一点也不敢马虎。虽然说现今的地铁主要采用自动驾驶模式，但是手动驾驶仍是行车安全的“最后一道保障”，必须要掌握。每次进站，白雪都要重复进行对标、停车、开门、关门、确认等一系列操作，虽然枯燥但至关重要。有人以为地铁进站是自动程序设定，其实操作是由手动完成，这非常考验司机的驾驶技术。经过不断练习，她每次都能准确无误地将车门对准上下车的位置。

2013年，白雪通过竞聘成为了一名带班主任，虽然不再跑车，但她早已养成了坐第一节车

厢的“职业病”。司机驾驶地铁列车时，在哪个区段起步、刹车，加速是否稳定，是否有站不稳的感觉，作为“乘客”的她都要根据自己在车厢内的感受，总结经验教训，更好地帮助司机驾驶地铁。在日常的培训中，白雪除了要求司机熟练掌握必备的技能外，还要注重自身心理素质的培养。她认为，在“单兵作战”条件下，司机劳动强度大，应对突发情况或与乘客沟通应对的能力容易受限，因此要着重培养司机的责任心与使命感，使每个司机都具有强大的心理素质、快速的应变能力以及对环境的适应能力。

转眼间，白雪已在乘务中心度过了25个春秋。从一名普通司机逐渐成长为乘务中心的中坚力量的她，将继续用自己的实际行动诠释对工作的热爱与执着。