

上海一家餐馆店主  
徐志荣——

“有信心，事情就好办”

“老板，我又来啦！”进店的顾客小赵是常客。春天时，在这家位于上海虹口区的小餐馆，小赵买到了美味的点心。

那时候，上海的疫情严重，客流量直线下滑，“样样体面”的店主徐志荣给部分员工放了假。之后，城市按下暂停键，餐馆却没有静下来，附近居民的送餐需求大增。“订餐信息像潮水一样。”老徐回忆，此外餐馆还要给街道环卫工人供应盒饭。

千方百计弄到原材料，按时出餐、协调车辆送餐……那段时间，徐志荣每天忙得团团转。“多忙？那两个月，我的两个微信的好友新增了近万人！”

每天做800多份盒饭，工作量大，员工又在餐馆打地铺休息，眼看场地不够用了，徐志荣只好给隔壁已闭店的麻辣烫店主打电话，寻求场地支援。邻居爽快答应了，而徐志荣支付的房租，成为对方后来恢复经营的一笔重要资金来源。“困难的时候，大家互相帮衬就过了难关。”老徐说。

夏天，整个大上海开始全面复苏，餐馆门口的两棵绿树生机勃勃，但餐馆的就餐量却没有上来。算一算资金流水，刨去房租、水电燃气、员工工资、食材成本……在餐饮业摸爬滚打多年，已经开了3家门店的徐志荣感到一阵寒意。

烦恼的人不只是老徐。疫情形势刚见好转，堂食还有风险，上海不少公司的经营者也在为员工如何安全就餐发愁。这时候，牵线搭桥的人出现了，物业公司最熟悉双方的需求。于是，徐志荣的餐馆开始为多家公司供餐。上班族每天上午通过小程序下单，中午到餐馆出示就餐码，服务员送上餐食，全程不到2分钟。晚上，徐志荣再汇总就餐量，给对方报账。

“那时候，每天能有近百份固定就餐量，缓解了经营压力。”徐志荣说。

暖心政策接二连三。徐志荣位于长宁区和浦东新区的两家门店享受了共计22.5万元免租优惠。

过去几个月，每到水、电、燃气缴费的时间节点，徐志荣都会欣喜地发现，最终金额打了九折。老徐了解到，上海市加快经济恢复和重振行动方案提出：“对非居民用户给予3个月应缴水费（含污水处理费）、电费、天然气费（不包括燃气发电企业用气）10%的财政补贴。”

此外，徐志荣属于增值税小规模纳税人，应税销售收入适用3%征收率，今年4月1日起至年底，都免征增值税。“这些都给了我坚持下去的信心。有信心，事情就好办。”徐志荣说。

靠政策扶持和菜品推陈出新，老徐的小餐馆成了整条街最先恢复人气的店铺之一，生意重新步入正轨，他开始考虑开第四家店面。

感受到市场稳步回暖的，不只是小餐馆的老板。上海市社会消费品零售总额自7月份实现转正，9月份同比增长0.3%。随着居民外出购物、就餐和旅游等活动逐步恢复，餐饮业营业额恢复增长，9月，上海餐饮业营业额同比增长7.2%。

想维持顾客的新鲜感，需要付出更多心血。每发明一道新品，备菜流程都要更新，才能确保食材新鲜。“这样做虽然辛苦，但不愁客流，薄利多销嘛！”徐志荣说，“我想努力在社区守住一份抚慰人心的烟火气。”

湖北襄阳铁路工程机械企业设计师王江——

“让中国高铁更智能、更安全”

入夜，位于湖北襄阳市的大机车间里灯火通明。一位40多岁的中年人仔细地观察着显示屏上的运行参数。几天后，这批铁路工程机械将跨江过海，运抵印度尼西亚首都雅加达。

11月16日，雅万高铁首次试验运行成功。这条铁路连接印尼首都雅加达和第四大城市万隆，是中国高铁首次全系统、全要素、全产业链在海外落地。

“这也有我们的一份功劳。”金鹰重型工程机械股份有限公司研究院副院长王

江，带领研发团队为雅万高铁定制生产了钢轨打磨车、探伤车和重型轨道车等一系列工程设备。

“高速铁路对钢轨平顺度要求极高，必须有先进的打磨设备来养护。”王江说。

打磨头紧贴着钢轨高速旋转，溅出一排排耀眼火花……雅万高铁采购的钢轨打磨车仅用3个月时间就成功下线。速度为何这么快？王江解释：“这批产品主要部件和我们研发的96头钢轨打磨车通用，可沿用既有的成熟技术和配置。”

接到研发96头大型钢轨打磨列车任务，被任命为总体设计师的那一年，王江不到30岁。当时，这项技术在国内还是空白，全世界只有两个国家掌握。年轻气盛的王江憋着一股劲儿，和团队设计了两万多张图纸，成功破解26项技术难题，研发出打磨车。

对打磨车而言，行驶速度越均匀，打磨效果越好。可钢轨不是平直道，线路坡度、磨头阻力时刻在发生变化，怎样控制400多吨重的打磨车自动匀速运行？控制系统是关键。“它就像打磨车的‘大脑’，识别传感信号，控制器件动作。”王江介绍，控制系统价格昂贵，占整车利润的80%以上，但这项核心技术多年来依赖进口。

突破关键核心技术刻不容缓，必须拿下打磨车控制系统！

王江带领团队从头摸索，15名工程师组成打磨实验室，通过打磨小车的作业工况进行反推，开展逆向设计。工程师们在实验室钢轨上模拟不同作业环境，先后采集了1000多万条数据。

今年，自主研发的打磨车控制系统终于达到量产标准，将打磨车作业后钢轨表面的粗糙度控制在6微米以内，相当于头发丝的1/10。7月，一台有10多年年龄的打磨车接受了“大脑移植”——更换上自主研发的控制系统。经过测试，新系统在打磨精度上优于进口产品4微米。王江长舒一口气：“这意味着我们让一根钢轨的使用寿命提升了5年。”

如今，金鹰重工已开发出具有自主知识产权的铁路工程机械产品110余种，掌握核心技术30多项，取得专利200多项。企业所在的湖北省，今年前11月，全省高技术制造业增加值增长21.6%，对全省工业增长贡献率达33%。

王江记得，小时候，村里的老人说，“铁路修好了，你就能走出大山了”。如今，中国铁路已走向世界。王江说：“技术过硬才能走得更远。我们要继续瞄准‘高精尖’，让中国高铁更智能、更安全。”

海南热带雨林国家公园护林员李大江——

“山中的美景等着游客来”

藤缠树、根抱石，脚下乱石嶙峋。走在前面的李大江，双手交替抓着藤条和树根，从一处岩石攀跃而过。上百米的落差，七八十度的坡，险处绝壁近乎垂直。回头望，已看不到来时路。跟随踏勘小分队，记者不知不觉已身处鹦哥岭红坎片区的一处陡峭山崖。

这里，是海南热带雨林国家公园，热带生物多样性和遗传资源的宝库：4269平方公里，约占海南岛陆域面积的12.1%，涵盖了岛上95%以上的原始林和55%以上的天然林，保存了我国最完整、最多样的大陆性岛屿型热带雨林……

2021年10月，第一批国家公园正式宣布设立，海南热带雨林国家公园名列其中。

当年，李大江调任国家公园管理局鹦哥岭分局局长。一年来，不知在雨林的悬崖峭壁上蹬了多少险路，勘探路上看到的问题，让这位老林业没少犯难。

头道难题，是片区的“堵点”。上世纪70年代，为了解决用电难，鹦哥岭里建起了1600千瓦的小水电，拦水发电造成河水断流，天然河谷的鱼类洄游通道被阻断，湿地退化，生物多样性下降。

第二道难题，是鹦哥岭主林层的外来物种“飞机草”、刺树。“飞机草”砍了又长，刺树参天，本土树种争不到阳光和养分，天然林难以更新。

生态保护问题突出，游客也不愿意来。鹦哥岭本应是生态教育窗口，但森林栈道坡度太陡，老人小孩难行，且沿途只闻水声不见水，奇花异木难见到，游客抱怨：“既没有水，也没有树，白来了。”

这话听得李大江脸发烫：“雨林雨林，怎么会没有水、没有树？”

哪里有问题，工作就从哪儿发力。

那边要发电，这边鱼要水，解决生态堵点，难在十多人的转岗，李大江多方沟通，问题终获解决；“小水电2023年要退出，退出的建设用地用来搞生态旅游，电站职工转岗讲解员。让绿水青山变成金山银山。”

小水电的“堵”能打通了，还要解决外来物种的“抢”。李大江带人清杂草控制刺树铺草皮，增加昆虫栖息地，把原来诱杀昆虫的白炽灯都换成了环境友好型的暖色灯。

“有虫就有鸟，雨林鸟类有了嬉戏场地，它们带来的树种落在草皮上生根发芽，天然林木就能更新。”如今，越来越多的榕树、木棉、黄花香等本地树种落地扎根在鹦哥岭。

“打扫”好了鹦哥岭这片宝库，李大江寻思如何让游客有更好的观光体验。“栈道不能太陡，也不能太长，要看得到原始林沟谷河床，见得到天然季节性草地，尽可能‘偶遇’更多种植物。”今年3月，鹦哥嘴生态展示区提升行动启动，同时增补栈道线路，精心设计坡度、台阶和落差。

为了完善线路，李大江和同事反复在山里蹚路。随勘探队走的这条线路，山崖土层薄，地湿滑，记者花了40多分钟，终于下到崖底。密林掩映下，环形山谷出现。循着水声望去，一条银瀑从百米高的绝壁倾泻而下。“这是两个月前栈道改线踏勘的意外之喜。”李大江计划着，等小水电退出后，把这里建成溪谷绿廊，“施工团已经出了，山中的美景等着游客来。”

陕西西安国际港站集卡司机丁磊——

“‘一带一路’建设改变了我的家乡”

晨曦微露，透过车窗望去，龙门吊笔直矗立，镶上了一层金边。丁磊搓着手，鼻尖呼的热气，一并融入这如画般的冬日剪影。

古城“刚睡醒”的样子，对这位85后集卡司机而言，再熟悉不过。在西安国际港站，丁磊转运的集装箱，正准备搭乘中欧班列“长安号”，启程“出远门”。

不远处，汽笛鸣响，一列“长安号”正缓缓驶出。50个集装箱里，满载冰箱、洗衣机等家电，将于十几天后抵达欧洲。

“钢铁驼队”奔赴“一带一路”沿线，丁磊每天忙活的，就是帮班列“整理行囊”。在国际港站，有600多名集卡司机短驳转运，在堆场来回穿梭。

丁磊的老家丁家村，距国际港站仅4公里。“长安号”乘着“一带一路”建设东风，将西北内陆推向开放前沿。

“一年比一年忙。作为司机，也最盼着忙。”3年前，丁磊成为集卡司机，与“长安号”结下不解之缘，2022年，是他工作以来“最忙、最充实、最舒心”的一年——

“今年，‘长安号’开行量首次突破4000列。”丁磊说，“这阵子，货运量尤其大，每天开行20多列。我们的工作节奏也成倍加快。”小小的驾驶室，满是忙碌的痕迹：保温壶里，早上灌的热水，中午还没打开；旁边的饭盒，透着余温，却顾不上扒拉一口……

“越忙越高兴”的背后，是认可与感动。“刚工作那会儿，每天能跑一两趟；现在每天四五趟，最忙的一天，跑了6趟。”丁磊笑言，忙起来心情舒畅。“亲朋好友肯定，尤其是妻子支持，让我心里特踏实。”

“进站后，称重、落箱，都要赶趟儿，错过饭点是常事。”妻子心疼丁磊，每天早起打包午餐。“看，还有橘子和牛奶。”丁磊打开饭盒，甜蜜爬上眼角眉梢。

忙碌的集卡车，背后是奔跑的“长安号”。“一带一路”建设推动“长安号”快速发展——运行之初，“长安号”年开行量不足百列；丁磊入职的2019年，开行2133列；2022年，年度开行量首次突破4000列，常态化开行国际线路17条，基本实现中亚、南亚、西亚及欧洲地区主要货源地全覆盖。

今年，辛勤的丁磊，运货更多了，腰包更鼓了。他把老家的房子整葺一新，“总算了了多年的心愿。”

汽笛声中，一列“长安号”经过万里奔腾，缓缓入站。集装箱里的各类货品，不久后将摆上国内货架，走入寻常百姓家。

“‘一带一路’建设改变了我的家乡，也带给我更多人便利、实惠。”丁磊说。（本报记者方圆、季觉苏、强郁文、周亚军、高炳）

本版策划：殷新宇 吴燕 程聚新  
本版责编：蒋雪姝 吕莉 祁嘉润 郭雪岩 王子凯  
版式设计：蔡华伟

一线调研

2022年，是党和国家历史上极为重要的一年。国际环境风高浪急，国内改革发展稳定任务艰巨繁重，我们成功举办北京冬奥会、冬残奥会，胜利召开党的二十大，全面建设社会主义现代化国家新征程迈出坚实步伐。

岁末将至，本版推出特别策划，走近5位普通人的生活，致敬平凡中蕴藏的蓬勃力量。他们的故事里，可以看到一个坚韧不拔、欣欣向荣的中国。

——编者

黑龙江嫩江农民崔晶——

“这么好的田，更得管好种好”

黑龙江嫩江市，黑土地白雪皑皑。农田边，前进镇联合村党支部书记崔晶指着不远处说：“这条侵蚀沟足有13公里长，名叫利民大沟，村民祖祖辈辈受它影响。”过去，大沟泥沙淤积严重，一到雨季，少说也有两场涝灾，沟边土地全遭殃，经常减产绝产。

今年中央一号文件提出，全面完成高标准农田建设阶段性任务。多渠道增加投入，2022年建设高标准农田1亿亩。

“年初听到消息，嫩江成了高标准农田建设整县推进试点。没想到动作这么快，天寒地冻的时候，政府就开始组织施工改造。”作为联合村春光种植专业合作社的理事长，崔晶召开动员会，鼓励大家参与改造。

社员于贵龙第一个反对：“这地还没种，就先损失5亩，这不是让我们倒贴钱吗？”原来，治理侵蚀

沟所需工时较长，7月才能完工，有5亩地因为施工需要，会错过5月的播种期。动员会上，崔晶说得口干舌燥，依然有人不买账，最后大伙儿不欢而散。

崔晶愁得睡不着觉，第二天一早，便冒雪来到于贵龙家。

“大龙，高标准农田建设是国家给咱农民的福利政策。咱们眼下损失一点，到年底就能回本，往后更是年年受益。你就信我一次，可好？”看着老崔熬红的双眼，被雪打湿的衣裳，于贵龙终于点了头。

利民大沟彻底变了样。经过石笼护砌、整形清淤等治理，利民大沟如今“大雨不成涝、暴雨不成灾、连阴雨不成洪、雨过田间无积水”，排水体系建了起来。过去沟边没人爱种的田地，现在成了“香饽饽”。

舍弃5亩“望天田”一年的收成，收获3000亩“丰收田”。等到秋收，大豆亩产增加100斤，玉米亩产增加200斤，若算总账，合作社比去年增收70余万元。

“过去这里都是零星‘小地块’，看不出模样，现在不仅连成片，还成方成块的，大机械作业方便多了。”崔晶说。今年秋收，社里新添了联合收割机、秸秆粉碎还田机等装备。

现在本是农闲时节，崔晶却一天也闲不住。“建成的高标准农田统一纳入永久基本农田数据库管理。作为村级团长，我得动态掌握管护、土地利用、耕地质量等级变化等情况。”崔晶自感肩上担子不轻，“这么好的田，更得管好种好，才能对得起这片黑土地啊！”

今年底，黑龙江省将累计建成旱涝保收、稳产高产的高标准农田超1亿亩；放眼全国，高标准农田将累计建成10亿亩，保障粮食产能达1万亿斤以上。

平凡的岗位 奋斗的故事

