



工作中的刘源(资料图)



繁忙的码头是陆海新通道欣欣向荣的缩影

“‘十五五’咱要接着干”

他从维修工学徒炼成“大国工匠”

清晨7点的重庆，长安汽车机电维修首席技能大师刘源提前到岗，用布满老茧的手抚过生产线设备：“在我看来，它们的每一次异常，都是在诉说。”

这位曾经的维修工学徒，今年刚评上“大国工匠”。“十四五”这五年，他陪着长安的生产线从“半自动化”跑到“全智能”，用国产零件堵过国外技术的“窟窿”，教出的徒弟能独当一面，自己的故事，就像车间地上那一道道被车轮磨亮的痕迹——扎实，又有力量。



“一个人的技术再强，也撑不起一条生产线；只有培养更多年轻人，才能让技术真正落地。”2013年，“刘源国家级技能大师工作室”正式授牌，这个不足50平方米的空间，成了他传承技艺的核心阵地。工作室成立之初，他就定下硬目标：不仅要教会徒弟修设备，更要建立一套能复制、可推广的人才培养体系。

破局攻坚

5元钱修好5000元的进口件

12月5日清晨，天蒙着一层薄雾，位于两江新区的扬帆制造厂总装车间内，生产线已繁忙地投入生产。自动化设备高效协同运行，平均每分钟便有一台整车顺利下线，全年总产量近30万辆。长安汽车生产线的高效协作，离不开刘源的贡献。

刘源已投身于守护这些汽车生产线长达十余年。例如2012年夏天，长安汽车冲压生产线突然“罢工”。德国通讯组件出现损坏，海外订购通讯组件周期长达数周。车间主任急得直转圈，驻厂的外国工程师也无奈地说道：“只能等待总部发货，至少需要45天。”

为了让教学更接地气，刘源曾带领团队逐一记录冲压、焊接、涂装、总装四大工艺的设备故障，拆解分析1516个技术知识点，最终开发出61门专业课程，编写了6本实操教材。

教材里没有空洞理论，全是车间里的真问题。工作室里的“技能擂台”每周都热闹非凡，徒弟们轮流上台处理模拟故障，刘源坐在台下打分点评，遇到共性问题就现场开“公开课”。截至2024年，这个工作室已培养出4名全国技术能手、4名省部级技术能手、160多名高技能人才，学员在各级竞赛中累计获奖48人次，不少徒弟已经成为其他车企争抢的技术骨干。

“工匠不能只埋头修机器，更要抬头育新人。”刘源说。

如今，由他牵头起草的行业标准、配套培训课程体系及各类教材，已不再局限于企业内部，更走出企业、服务行业。

初心如磐

守好设备，让每台新车顺利下线

刘源经常从工作室到生产线去，看着车间里不断升级的智能设备，他也没闲着——50多岁的人了，还跟着年轻工程师学AI诊断，手机里存满了技术讲解视频，晚上在家还对着屏幕记笔记。

“你看这个数字孪生系统，能提前预判故障，比我‘听声辨故障’还准。”2024年夏天，刘源指着车间的监控屏幕，跟徒弟们讲解新系统，眼里闪着光，“咱不能掉队，得跟着技术一起进步，不然怎么修得了新设备？”

今年9月，刘源评上“大国工匠”后，他跟徒弟们说：“‘十五五’咱还要接着干，长安要冲500万辆销量，咱得把设备守好，让每一台新车都顺顺利利下线。”

在刘源工作室的办公桌上，静静地摆放着一个使用了多年的小本子。本子上清晰地记录着：2026年，人才培养质量提升，形成良性循环，高级技师占比要从3%提升至5%，数字化培训覆盖率从30%提升至75%；2027年，实现行业引领突破，打造标杆品牌，主导制定的行业标准从1项增加到2至3项，建成全国领先的企业工匠学院……

上游财经-重庆晨报记者 郑三波

薪火相传

“工匠课堂”让技术得以传承

“小张，这台伺服电机，需要从哪些方面检查，我想听听你的维修方案。”在高值维修工坊，刘源指着工作台上的电机问徒弟。

“我愿当好黄碛港港哨”

港口运行观察员每天打表推进工作

12月3日，秋雨后的九龙坡黄碛港码头，几辆氢能重卡拉着铝板，正通过门吊转移至港口的货船船舱，这艘货船将于当天下午启运至上海。

该港商务部部长崔勇抬头翻看着值班室的货运清单说：“黄碛港今年3月投运以来，到12月3日货物总吞吐量已超过40.6万吨。我们的目标是本月底达到49万吨，争取超过50万吨，这其中相当一部分货物来自九龙新城园区企业，港口和产业之间的‘水铁公’联运，正不断降低区域物流成本。”



金属则主要来自西南铝、中铝等龙头企业，运输的铝锭、铝板正是九龙新城园区的主导产业产品。园区还有志成机械等几家大型汽配摩配厂家，每年进出口货物量数以万吨计，未来他们的物流需要更大，这是港口高质量发展的坚实保证。”

设置闹铃

每天打表推进港口商务工作

每天上班第一件事，崔勇就是先到港区转一圈。当然，他会随时拿出手机查看进出港货物信息，然后翻看与客户的预约时间。

作为新投入运营的枢纽，黄碛港是重庆打造“内陆开放综合枢纽”的新砧码，其地处重庆枢纽港产业园（九龙坡片区）的物理核心。多年在港务系统工作的崔勇，见证了该港的建设及投用过程：“这里紧邻成渝铁路，是一个优质港口选址，是园区大宗原材料进出、成品外运的关键节点，可服务园区铝基新材料、高端装备制造等产业集群。我所在部门主要职责就是负责港口经营发展规划、市场信息收集整理分析、组织货源；拟订有关经营合同、协议，并对其进行后期管理。”

崔勇说：“现在作业区只是港口的一期工程，待一期吞吐量达到预期标准后，启动建设二期工程，届时，其规模将是一期的3倍。”

多年工作经历，崔勇熟悉重庆各大港口的发展变迁。“以前从西彭到果园港，只能靠公路运输，现在我们正在动员一些企业将大宗货物从这里进港，通过水路运输到果园港，更加高效和绿色低碳。”在同事眼中，崔勇就像港口的一个哨兵，他时刻紧盯着进出港货物的物流信息，还要不时将客户带到港口作业区推介优势。就在与记者交流期间，他的手机闹铃声两次响起：“这是我设置的备忘录闹铃，我喜欢按照工作清单上的项目，一个一个地打表推进。”

物流赋能

未来走好绿色化发展之路

站在码头，崔勇笑着对记者说：“我清楚地记得，港口是植树节那天投运的，而树象征着绿色与希望。”

对于目前已完成的40多万吨货物品类，崔勇如数家珍：“以原木、金属原材料和精食为主，那些标有中欧班列集装箱里主要运输的是粮食。”

通道带物流，物流带产业，黄碛港通过提升物流效率、降低产业成本，正驱动着片区从传统工业区向开放型枢纽经济区转型。随着“水铁公”多式联运体系持续完善，九龙新城“先进材料、先进成套装备、现代物流及供应链服务业”三大产业将获得更强大的物流赋能，进一步巩固其作为西部陆海新通道主枢纽的产业根基。

责任担当

当好黄碛港的港哨

7月3日傍晚，那艘从云南水富港驶来的货轮靠泊黄碛港，标志着“云南水富港—黄碛港”公水联运通道正式实现首航。崔勇指着展板上的西部陆海新通道地图介绍，港口岸线长268米，拥有3000吨级和5000吨级多功能泊位各一个，黄碛港不仅是枢纽港产业园内的一个港口，更是整个园区规划空间格局中的中心节点。“它的投用，改变了九龙坡西部片区以往95%以上货物依赖铁路运输的局面，通过构建‘水铁公’多式联运体系，成为连接东西南北的物流核心。”

目前该港开通至云南水富港的内贸班轮，以及至果园港的水水中转通道，高效融入全市物流网络。该港东向经长江黄金水道连接上海、宁波等出海口；西向和南向则通过西部陆海新通道，连接云南、贵州、北部湾乃至东南亚；北向对接中欧班列，可通往欧洲和中亚。

“十四五”以来，重庆经西部陆海新通道累计运输货物箱量、货值年均增长约30%，居沿线首位。港口货物吞吐量由“十三五”末的1.65亿吨增长到2.3亿吨，增长39%。值得一提的是，周边地区货物经重庆港中转的比例由45%提高到50%，全市外贸进出口货物运量中有92%通过水运完成。

崔勇站在码头上，看着叉车在暮色中穿梭，勾勒出繁忙的作业轮廓，日益丰富的港口货种结构，验证了黄碛港“公水联运”模式的可行性和潜力。展望“十五五”，崔勇信心满满：“轮船需要领航员，港口的运行需要观察员，我愿当好黄碛港的港哨。”

上游财经-重庆晨报记者 陈军 摄影报道