

东航云南有限公司职工张启刚——

在家门口稳岗增收

凌晨4时，闹钟在黑暗中发出第一声喻鸣，家住滇中新区宝河家园的东方航空云南有限公司职工张启刚已经伸手按停它。穿好熨烫妥帖的黑色西装，打好领带，他轻手轻脚出门，生怕吵醒还在熟睡中的妻女。

天还未亮，张启刚开车驶入走过8年的机场东路，即将服务最早出发的航班。“把VIP客人送到停机坪。”张启刚刚说。

公路两旁的风景从记忆里绵延的农田和村舍，变成了如今整齐划一的安置小区、宽敞的马路和繁忙的物流园。2012年，昆明长水国际机场转场，飞机的轰鸣声第一次如此清晰地掠过乌西社区上空。“我当时还在驾校当教练，没想到自己会在5年后成为轰鸣声里的一部分。”更让他没想到的是，自家老屋因为眼前正在加紧建设的T2航站楼而静静退场。

“2023年4月签合同，8月就拿到新家钥匙了。到现在搬进新家刚好两年。”2026年元旦来临之际，记者来到张启刚宽敞明亮的家，在冬日的阳光下听他讲述因机场改扩建给家庭带来的变化。如今，他和妻儿住一套新房，父母住在对门，还有一

套公寓出租。最重要的是，那份让他心里踏实的工作地——昆明长水国际机场就在13分钟车程之内。

这份踏实，是他半生奔波后最看重的。在进入东航地服部开摆渡车之前，他开过大货车，跑过长途，后来当了11年驾校教练。“以前上班比较自由，但是市场好坏，收入起伏，全得自己担着。”张启刚说，2017年，东航云南分公司招聘持A1驾照的驾驶员，年龄卡在40岁，他刚好39岁。“离家近，收入也稳定，但是上下班时间严格，对安全意识的要求也高。”张启刚说，足足适应了一年多，才习惯凌晨三四时起床。

他的工作是驾驶一辆中型摆渡车，穿梭于航站楼与远机位之间。“重要航班得提前一两个小时到位待命。”他告诉记者，自己上过最长的班是从清晨6时工作到第二天9时许，“所有航班收底，再支援早高峰，才放心回家。”在交谈中记者了解到，每逢云南举行大型展会或进入暑运高峰、重要假期，航班多，非常忙。

张启刚对工作环境感到满意，车坏了有维修组立刻顶上，调度指令清晰，收入风雨无阻，连心理状

态都有定期的疏导和关怀。“背后有一整套系统托着。”张启刚说，这种系统性支撑消解了他中年转型的所有惶惑。

他如今的生活已完全被机场时间校准。作息跟着航班时刻走，话题离不开天气和流量，连回家休息的时间也因起伏的航班数而变得灵活。这份工作甚至重塑了他的一些习惯：以前开大车、当教练，讲究的是胆大心细、灵活应变；现在，安全规范是第一准则，每一脚油门和刹车都要平稳再平稳，因为车上载着的是刚刚落地或即将起飞的人。

“我们一家人都非常关心T2航站楼的建设进展。”随着新航站楼加紧施工，张启刚的未来与轨迹将再次被校准，“以后东航的主力航班也要转到T2去。”这不仅是工作地点的迁移，更是他个人叙事与昆明长水国际机场改扩建宏大篇章的又一次接轨。

这是一场激励人心的双向奔赴，张启刚奔赴一份蒸蒸日上 的事业，而滇中新区事业拓展的蓝图里也早已预留了他这样的建设者与守望者的位置。

本报记者 马逢萃 文/图

云南氟磷电子科技有限公司冯英杰——

工人与企业同成长

走进云南氟磷电子科技有限公司的六氟磷酸锂车间，生产线有序运转，却少见人影。车间主任冯英杰站在屏幕前，感受与一年前截然不同。2025年，对他和众多工友来说，是从“身累心累”到“轻松安心”的转折之年。

他清楚记得2024年年初的情景：市场波动，生产时断时续。工人们穿着厚重的防化服，在设备间不停穿梭，手动开关阀门、进料、出料。“化工生产，安全压力大，那会儿是实打实的忙，心里也绷着一根弦。”冯英杰说，转变始于一系列静悄悄的技术革命。这一年，车间完成了从间歇生产到连续化生产的改造。最让冯英杰感慨的是干燥工序的变化：过去，每批物料干燥后都需要工人手动取出、转运，再投入新料，人离不开岗位，重复劳动强度大。如今，连续干燥系统让整个流程自动衔接，生产线仿佛拥有了生命，自己“转”了起来。就像从全程手动驾驶换到了智能辅助驾驶，工人变成了监督员，车间用工人数从167人优化至138人，劳动强度不增反降。

变化远不止于效率，安全风险的显著降低让所有人心里更踏实。工人无需频繁接触危险化学品进行手动操作，人为失误的概率大幅下降。而更直观的感受来自工人们的状态。冯英杰笑着说，以前下班后常常累得不想动，如今巡检完回到岗位，竟有了些许空闲。公司设立了图书角，鼓励大家利用业余时间看书学习。

这一切的背后，是持续不断的技术奔跑。作为锂电池核心材料，六氟磷酸锂的生产工艺复杂，其成本控制是竞争力的关键。冯英杰所在团队的技术已从第三代演进到第四代。通过工艺优化与设备整合，生产线更为精简，效能却不断提升。一个明显的指标是能耗：生产每吨产品耗电量从约8000度降至5000度左右，使车间成本达到行业领先水平。

望向2026年，冯英杰眼中充满期待。车间计划新增产能，并导入更先进的第四代技术，自动化程度将再上台阶。更令他憧憬的是数

字化与智能化的深入。“我们准备引入机器人巡检。”他描述道，类似“机器狗”的设备将携带传感器在装置区自主巡逻，实时回传数据，工人坐在中控室便能尽览现场，预警也将更加及时。“最终目的，是把人从重复、危险的巡检中解放出来，去做更需要创造力的工作。”

作为一名从一线成长起来的管理者，冯英杰的愿望朴实而具体：筑牢安全防线，持续为工人“减负”，并鼓励每个人持续学习。冯英杰说：“我希望大家不仅是操作者，也是思考者、改进者。企业向前跑，咱们工人也得一起成长。”这条产线的升级，不仅关乎技术与产能，更勾勒出一群产业工人工作状态变迁的温暖图景——当机器愈发智能，人的价值正向着更从容、更具创造性的方向悄然迈进。

本报记者 陈熙 文/图



工作中的张启刚。

冯英杰巡查设备。

谢小龙(左)在施工现场。

玉石友夫妇整理西蓝花。

中铁四局安全质量环保部谢小龙—— 加快完成项目建设

“师傅，安全帽要戴好，这可大意不得。”“无昨轨道底座钢筋绑扎好了以后，还要再检查一遍钢筋间距、搭接长度等是否符合规定。”2025年12月29日，艳阳当头，在渝昆高铁修筑现场，中铁四局的安全质量环保部部长谢小龙走走停停，时而指挥混凝土搅拌车前行，时而蹲下检查工人们正在绑扎的钢筋和侧模板安装情况，专注的眼神落在每一个细节中，不放过任何潜在隐患。

2025年8月，谢小龙从江苏调任渝昆高铁(昆明段)项目，担任安全质量环保部部长。“渝昆高铁是国家‘八纵八横’高铁网的关键一段，云南段桥隧占比高达87.4%，施工难度极大，而预制箱梁架设是我接手的首个任务，安全风险与质量要求双重叠加，压力可想而知。”谢小龙坦言，从刚开始的不适应到快速调整状态投入工作，这4个多月的历练让他实现了专业与心性的双重成长。

作为项目安全质量的大管家，谢小龙始终秉持“隐患零容忍、质

量严把关”的原则，将精细化管理贯穿施工全流程。“想要做好安全质量环保工作，不仅要自身技术过硬，还要心细。”他介绍，作业前，要让工人们进行设备、人员的检查，确保安全条件；作业中，要对整体施工过程进行风险提示和工程质量巡查整改；作业结束还要确保无遗漏，做好质量把控。尤其是夜间施工，受照明不足、视线较差影响，易出事故，更要打起十二分精神，确保车辆顺畅通行，严防施工人员违规行为。

“2025年9月底桥梁架设完成，12月初路基建设工作已经完成，近期，我们正在做无昨轨道底座板和无昨道岔施工，桥面建设进度已达99%，预计1月底前完成建设。”谢小龙充满信心地说，2026年，将全面启动补缺整治工作，聚焦接口工程多、交叉作业频繁、工期与安全压力叠加的核心难点，常态化开展动态风险辨识与安全评估，精准化解各类施工隐患。确保项目施工安全的同时，加快完成项目建设工作。

本报记者 舒琚珩 文/图

昆明文理学院教师段晖——

让技术为设计赋能

在教育数字化转型的浪潮中，昆明文理学院视觉传达设计专业教师段晖，以18年教龄的深厚积淀，引领2025年教学创新实践，将AIGC技术深度融入课堂，探索出“技术赋能、文化扎根、实战导向”的教育新范式，为高等教育改革提供鲜活样本。

2025年初，段晖率先引入Midjourney、StableDiffusi等AIGC工具，推动教学模式革新。3月，他带领6名学生赴景谷傣族彝族自治县开展文旅调研。面对4天紧凑行程，团队借助AI辅助设计，将传统手绘效率提升数倍；从泼水节套装到文创食品，百余件创意作品在汇报中惊艳亮相，助力学校与当地文化和旅游局签订产教融合横向课题。

当问及教育创新如何赋能设计行业？段晖深有感触：“我们不是让AI取代设计，而是训练学生人工优化能力，避免千人一面。”这一实践使学生从操作工蜕变为设计主导者。

创新成果迅速转化为社会价

值。2025年12月，该校视觉传达设计专业2026届毕业生以“非遗活化·民族共生”为主题，在景谷县成立40周年庆典期间举办毕业设计展，70余名学生创作的百余件文创产品成为县庆亮点，为民族文化传承注入新活力。

展望2026年，段晖规划双轨并进：一是深化“AI+跨学科”项目化教学，联合计算机、传播学专业开设“数字文创全链路实战”课程，构建“创意—技术—传播”闭环；二是搭建“线上+线下”沉浸式教学场景，引入VR虚拟仿真工具还原傣族织锦纹样，优化线上案例库共享机制。长远目标是建立“高校设计实验室+地方文旅实践基地”生态，推动课程作业转化为可落地产业项目，孵化学生创业团队。

“教育创新不是追技术潮流，而是让技术为设计赋能，让文化为设计扎根。”段晖道出核心理念。2026年，他期待更多学生在设计中找到文化自信与社会价值，让云南非遗走出去。

本报记者 万旭 文/图



段晖(右二)带领学生调研产品设计。

大板桥街道菜农王石友—— 菜品更好收入更稳

2025年12月30日上午，在沙井农产品分拣中心，王石友将自家小货车上堆放整齐的西蓝花卸下。“800多公斤，是今天收的。”王石友擦了擦额头的汗，脸上却带着轻松的笑容，“现在每天8时才下地采收，上午送到刚刚好。”这个时间表，对于在田间地头忙碌了大半辈子的他来说，曾经是不敢想的奢望。

“以前凌晨就要开始干活了。”王石友的妻子张小丽一边帮忙装箱，一边回忆。那些年，为了赶在流动收菜商到来前完成采收，夫妻俩须深夜采收蔬菜。头灯是唯一的照明，露水浸透裤腿，冰冷的西蓝花让手指冻得发僵。“最难受的是浑身湿漉漉的感觉。”王石友说，“从头发到鞋子，没有一处是干的。等到8时赶到收购点，衣服外面是露水，里面是汗水，一整天都暖和不起来。”更让他们焦虑的是市场的不确定性。“有时候摸黑收好的菜，商贩突然压价，或者已经走了，那种滋味……”王石友摇摇头，没有说下去。

改变始于沙井农产品分拣中心的成立。这个在新区党群工作部等部门和大板桥街道支持下建设的分拣中心，实行“社区集体经济联合社+昆明平丰农业发展专业合作社”的运营模式，不仅保障了收购价格，更重要的是重新定义了劳作时间。

中心根据市场需求和物流安排，每天上下午都可以收菜。这意味着大家可以从容地在天亮后开始工作，告别了多年来的“深夜模式”。

在分拣中心，记者看到西蓝花经过分级、预冷处理后，被整齐地装箱，准备装车发往国内外超市和电商平台。“有了预冷环节，不仅保鲜期延长，还降低了蔬菜损耗率。”分拣中心负责人李彦超告诉记者，“农民增收，消费者也能买到更新鲜的菜。”

对王石友夫妇而言，变化是具体而温暖的。他们现在可以在清晨6时起床，吃过早饭，等晨雾散去再下地；他们可以在采收时看清每一朵西蓝花的品质，进行田间初选；他们可以在寒冷的冬天，保持衣服干燥温暖。“身体好，心情也好。”王石友笑着说，“现在我们在地里采收从容多了。”

随着生活节奏正常化，王石友夫妇开始规划更多可能。“中心提供技术指导，还承诺保底收购，我们敢尝试新品种了。”送完西蓝花后，王石友到分拣中心办公室挑选下一批农作物种子，准备送往育种基地。“收入更稳了，也敢往长远再多想些。”他望向窗外，充满期待地说：“说不定明年这时候，地里又是另一番景象。”

本报记者 周凡 文/图