

曹亚恒，1990年6月出生，2014年7月参加工作，先后参加丹金溧漕河溧阳段、扬州快速路、苏州独墅湖隧道等工程建设。工作以来，他一直奋斗在施工一线的物质管理岗位上，默默付出，刻苦钻研，从项目材料员成长为优秀的物机部部长，为项目施工生产顺利推进提供有力保障，得到项目领导一致好评。

“锱铢必较”的曹部长

“这小子，咋在材料上这么较真儿呢。”面对“锱铢必较”的曹亚恒，供应商们纷纷“抱怨”道。他对待工作认真负责，在物资管理这一岗位上，一丝不苟，分毫必争，打好成本的“算盘”，在降本增效上狠下功夫，助力项目扭亏为盈。

苏州独墅湖项目开工时，面对工期紧张、资金困难、初测成本亏损的重重压力，曹亚恒深知物资管理在项目成本管控中的重要性，他没有畏难、没有退缩，撸起袖子迅速投入千头万绪的工作中。他在最短的时间内调查掌握项目施工计划及各类材料供应商的供货能力等基本情况，为项目施工建设营造持续稳定的物资供应环境。

作为物资部门负责人，曹亚恒注重做好对物资市场的调查工作，多次到苏州市的各大建材市场实地调查，到其他施工单位了解价格、供应情况，收集市场信息，研究价格走势，独墅湖二期工程钢管桩通过研判市场走

势提前锁定价格，节约成本400余万元。

“他敢于‘虎口夺食’，经常与材料供应商‘斤斤计较’”。时任苏州独墅湖项目经理刘雄曾这样评价道。材料验收是物资管理至关重要的一环，抓紧了它，项目效益就抓好了一半。曹亚恒十分注重材料验收管理，在工地现场，经常能看到他与材料供应商们“斗智斗勇”。独墅湖项目刚进场，需要提前加工混凝土预制路面板，使用大量商品混凝土。他发现混凝土浇筑时常有超方，但在每次过磅验收时却未出现“缺斤少两”的异常。多年从事物资管理工作的经验告诉他，这中间必定有“猫腻”，对项目的效益影响巨大。

为此，曹亚恒迅速展开行动，联合工程部、试验室等部门，对原材供应、拌合生产、罐车运输、过磅验收、现场取样、混凝土核算等流程仔细调查分析，发现混凝土实测容重大于理论容重。但在平时过磅验收中，一般是按照理论容重去推算混凝土是否“偷方”，而恰恰是这一漏洞，悄无声息地“偷”走了项目效益。

发现问题，就要快速解决问题。曹亚恒通过前期的调查取证，在混凝土过磅验收上据理力争，要求在合同中明确约定“混凝土过磅验收以实测容重为准”，此举打破苏州市混凝土市场的验收潜规则，遭到各混凝土供应商们的强烈反对，纷纷采取经常性不配合、停止供应等手段。但这难不倒“锱铢必较”的曹亚恒，三个月的软硬兼施、各个击破，最终让供应商们妥协让步，接受项目部要求的验收

模式。

最终，该项目部利用实测容重验收方量模式，反扣供应商混凝土1564方，扣回金额89万元，使项目混凝土从亏损到不亏，再到盈余。事后，供应商们纷纷打趣道：“给曹部长供货，每车得多加半方料。”

“操碎了心，跑断了腿，磨破了嘴皮。”用这句话来描述曹亚恒的一天最为恰当。作为项目物资部门负责人，为防止施工过程中因物资设备管理不善造成效益流失，单是手机里的监控软件就有好几个，做到物资设备存放、物料调转的实时监控，同事们称他是“保安大队长”。只要涉及物资设备的进出场必查必管，他要求劳务队伍进场必须签订物资设备管理承诺书，对未经报备私拿私用、出场夹带藏匿的，抓一罚十，严格管理项目部物资设备的使用情况。

此外，曹亚恒还坚持每天把工地巡查一遍，不放过一个“犄角旮旯”，只要有物资设备的地方，必然有他的脚印，在他的手机相册里，全部是现场物资设备的照片。有人问他，为什么要这么认真。他笑说：“并不是我认真，是我没有一个好记性，才用了这个‘笨办法’。”连带着劳务队伍的库房，他跑遍工区的每个存放点，清晰地掌握着全工地材料存储、调转、消耗情况，让工地材料物尽其用。

“锱铢必较”控成本，精打细算增效益，这是曹亚恒对待物资管理工作的态度。他认真履行职责，想方设法降本增效，在项目扭亏为盈中做出突出贡献，为公司守好筑牢效益大门。

(袁环 刘雪东)

物资管理面面观

本报合肥讯 7月15日，中铁四局四公司承建的合肥宿松路快速化改造8标首桩开钻，标志该工程进入主体施工阶段。

该工程为锦绣大道立交完善工程，包括8条互通匝道桥、综合管廊及地道，互通匝道共计3886.02米，衔接下穿地道共计60米，桥下综合

宿松路快速化改造8标首桩开钻

管廊共计1052.09米。

宿松路是合肥市“五横七纵”规划快速路网体系的重要组成部分，改造完成后对于构建老城区与经开区、滨湖新区之间快速交通走廊，向南形成合庐快速通道连接南部副中心，推动城市经济社会发展均具有重要意义。

(魏智文)

金鸡湖项目部获嘉奖函

本报苏州讯 7月17日，中铁四局安装公司金鸡湖项目部收到来自浙江天成项目管理有限公司和苏州工业园区城市重建有限公司的嘉奖函，对该公司高效推进工程施工进度，安全质量有序可控，树立“四局安装”品牌表示充分肯定。

金鸡湖隧道自西向东穿越金鸡湖，西起星海街，东至南施街，项目全长约5.35公里，其中湖中段约3公里、陆上段约2.35公里，全线共设5条匝道。该公司主要负责标段内通风空调、给排水及消防、供配电(含变电所)、照明、火灾自动报警等系统工程。

建设中，面对施工现场工作面移交滞后、周边环境复杂等诸多不利因素，公司与项目部积极推进工作进展，科学组织，高效部署。并积极开展隐患排查治理工作，守住安全红线，将安全管理落到实处。项目部高度重视工艺质量控制，坚持以“样板引路”为原则，完成机电安装样板段施工。

(陈欣彤 余秋雨)

本报扬州讯 7月18日，中铁四局二公司施工的仪(征)禄(口)高速公路沪陕高速至长江北大堤段主体工程开工建设。

仪征至禄口机场高速公路开工

仪禄高速公路沪陕高速至长江北大堤段主体工程是江苏省高速公路网规划的“十五射六纵十横”的高速公路网联络线，起自与沪

陕高速交叉处的铜山枢纽北侧，止于长江北大堤，接在建龙潭长江大桥，全长12.372公里。二公司负责标段全长1778米，主体工程为青山隧道，按双向六车道高速公路标准建

设，设计时速100公里。

该工程是为更好地发挥龙潭长江大桥功能作用，保证其接线与跨江大桥同步建成并接入高速公路网，对完善宁镇扬地区过江通道布局，推进南京都市圈一体化、宁镇扬同城化发展等具有重要意义。

(李光东 曹广龙 王昊)

世界最大吨位转体斜拉桥主墩基础开工



7月13日，由中铁四局五公司承建的九江新建快速路项目系统工程(一期)跨庐山站立交桥主墩首桩开钻，标志着世界吨位最大的转体斜拉桥进入主体施工阶段。

跨庐山站转体斜拉桥桥型布置采用(99+250+116)米双塔单索面预应力混凝土斜拉桥，全长465米，桥面总宽度42米，双向8车道，上跨14股铁路线，斜拉桥与既有线夹角为84°。采用先平行既有铁路大节段支架现浇成型，拆除支架、张拉完斜拉索后形成T构体系，T构长达241米，再平面旋转至设计线位后进行边跨和中跨合拢施工，单幅转体重量分别为47000吨、42000吨，是目前世界上同类型桥梁中吨位最大的转体斜拉桥。

(陈海锋 华佳佳 沈嘉鹏 摄)

南京地铁1号线北延线长轨通

本报南京讯 7月15日，随着迈(皋桥)晓(庄)区间高架段最后一根钢轨焊接完成，标志着中铁四局八分公司施工的南京地铁1号线北延线全线长轨通。

该工程南起已运营的1号线迈皋桥站，北至二桥公园站，线路全长6.455公里，其中高架段0.339公里，地下段5.925公里，共设车站5座，全部为地下站，其中换乘站1座。

受高温影响，项目部适时调整施工作业时间，避开高温时段。在7月8日短轨铺通以后，项目部立即对施工方案调整，工作重点转移到25米短钢轨焊接，进行钢轨应力放散、线路精调等后续工作，实行项目部领导跟班作业，增强现场施工组织和协调能力，确保安全优质完成全线长轨通任务。

(常未香)

现场短波

江宁制梁场箱梁预制完成



本报南京讯 7月17日，中铁四局四公司南沿江城际铁路江宁制梁场完成502榀箱梁预制任务。

该制梁场承担着南沿江城际铁路站前1标箱梁预制任务，线路长度为24.51公里，标段内含6座特大桥，需预制箱梁总计502榀，其中双线箱梁412孔，单线箱梁90孔。南沿江城际铁路起于南京南站，止于太仓站，后利用沪苏通铁路进入上海枢纽，正线全长约278公里，设计时速350公里。

(张臻郁 侯波)

长深高速并行段改移工程首梁架设



本报南京讯 7月14日，中铁四局四公司承建的长(春)深(圳)高速公路并行段改移工程首片预制箱梁完成架设。

该工程起自长深高速公路上方互通，止于长深高速公路拟建淳化互通，改移路段全长6.57公里，主要分为南、北区段，其中北区段为上方互通至东山枢纽，南区段为东山枢纽至江宁服务区及南沿江铁路跨高速公路帮宽段。全线路基段长5.671公里，桥梁段长905.32米，共需架设预制箱梁200片。(殷雷雷)

黄河高速3标全线首片盖梁浇筑



本报郑州讯 7月15日，中铁四局一公司黄河高速3标项目部完成全线首片盖梁浇筑。

为保证首个盖梁浇筑，项目部严格按照标准化管理理念，对盖梁施工工作周密部署，在安全交底、技术交底、工艺流程、施工措施、材料设备供应以及混凝土配合比等工作中，安排专人全程监督，层层把控。

(王静涵)

武汉地铁12号线秦公区间底板浇筑



本报武汉讯 7月16日，中铁四局五公司武汉地铁12号线(武昌段)4标秦(园路站)公(正路站)区间底板浇筑完成。

秦公区间风井位于武昌区沙湖大道、乐业路交叉路口，北侧为沙湖公园，南侧为沙湖大道。风井主体基坑大部分位于沙湖公园内，局部位于沙湖大道，为地下三层结构。本次施工底板长32米、宽25米、高1.2米。经过17个小时不间断施工，共浇筑980立方米混凝土。

(朱菲 姜萌)