

李鹏飞：用心当好项目建设的“粮草先行官”

兵马未动，粮草先行。在工程项目建设中，物资保障相当于粮草供应，作为中铁四局一公司黄河高速3标项目的“粮草先行官”——经理助理兼物机部部长李鹏飞深知这点。为确保施工现场“粮草”充足，他带领物机部全体工作人员直面任务重、管理标准高等困难，优化机制，科学组织，超前谋划，建立健全物资管理制度，进一步提升物资精细化管理水平，推进物资管理标准化建设，使项目的各项物资管理工作平稳有序推进。

精细管理保进度

走进黄河高速3标的备料场和库房，物资分类堆码整齐，定置管理规范有序，各种管件一字排开，各类物资名称、型号规格、产品配套等信息清晰明了，摆放井然有序。

每天面对货量大、场地小、人员少、到货集中等问题，项目物资管理却能做到如此规范，靠的就是李鹏飞的“四精”工作理念。一是库存精美，他要求库房货架采用适用范围广、承重能力强、安装方便、存储挑选快捷的立体式，让物资的收、发、存变得更加高效便利。二是账物相符，及时盘点，保障账、卡、物、资金四相符。三是验收精细，完善物资验收体系，认真梳理验收流程，确保验收意见、实际交货时间、供应商联系方式、验收结果等重要信息完整。四是核对精准，根据施

工计划，结合现场实际，制定周密、科学的采购计划，按需进行物资储备。施工以来，大到钢筋、混凝土、钻机、塔吊，小到螺丝、铁钉、手套，无论是集采、自采，还是租赁，李鹏飞都能了然于胸，每天哪种材料需要多少、何时进场他都会提前安排妥当，并且确保物资储备量超前于施工进度。

项目建设进入高峰期时，每天物资平均到货多达数十车，仅砂石料一项就得3300吨，共100车。为了及时卸车，李鹏飞总是坚守在项目现场，协调人员机械，采取交叉作业的方式，24小时不间断收货、理货、分发，有效避免压车，确保施工安全、高效、有序进行。

排除万难保供应

“抓住供应与现场控制，物机部的工作才算基本走上正轨。”李鹏飞如是说。

开工伊始，李鹏飞带领部门人员考察市场。几天时间，他们走访数十家建筑设备材料厂家、供应企业，实地考察、上门沟通，查看材料质量、了解产品价格、拓宽项目物资采购渠道……夜里，回到项目部就开始埋头整理价格信息，撰写考察报告，白天一边继续寻找货源，一边组织招标。

从去年到今年，郑州洪水、疫情等状况不断。虽然疫情逐渐转好，但防控政策依然严格，当地政府处处设卡、严防输入，道路不通畅，外地供货商无法正常供料，项目面临停工的难题。李鹏飞就拿着政府批复一个个卡点跑，一个关口、一个关口地解决。现场急需用料，厂家发货不及时；施工方案设

计变化，材料的计划也随之更改；现场使用物资采购种类多、采购复杂……身处“夹缝之间”的他合理规划用料安排，催促发料，用“磨破嘴、跑断腿”的毅力，保证施工顺利推进。

严格管理降成本

物资管理关系到项目成本。李鹏飞的“控本”是出了名的，大家常会用一句“亲身体察探实情，双脚到位探究竟”来形容他。项目点多、战线长，每笔材料投入都是成本管理的重点。他常“泡”在现场，在施工条件允许、不影响安全生产的情况下，坚持有旧不发新，及时掌握物资库存情况，从材料计划、审批源头，严格把关。每项工程结束后，他马上到现场核对物资，确保不丢失、不浪费，做到工完料尽。

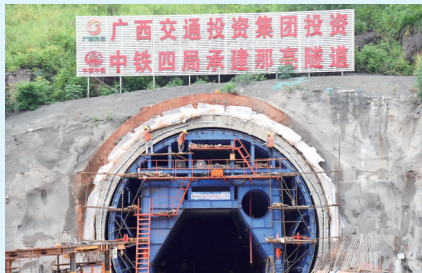
施工中，项目钢筋采购需求达73000吨，通过市场调查了解，项目部签订钢筋战略采购合同，主供厂家价格最低。然而，业主下发的钢筋准入厂家相比价格更高，却没有与项目已签约的厂家。李鹏飞就每天往返于业主和项目，积极同业主部门对接，收集钢厂资料，据理力争。通过他不懈努力，最终业主将与项目签约的厂家增入准入钢厂，仅这一项为项目节约成本近两千万。

凭借着出色表现，李鹏飞获得局“物机管理标兵”、公司“优秀物资机械管理人员”等荣誉。他扎根建设一线，扎扎实实当好“粮草官”，为项目又好又快发展做好物资保障。

（王静涵 党洁）

现场短波

崇凭铁路1标那亮3号隧道贯通



本报崇左讯 8月12日，中铁四局七分公司崇（左）凭（祥）铁路1标项目那亮3号隧道贯通，这是该标段首条贯通隧道。

那亮3号隧道位于广西壮族自治区崇左市宁明县那亮村境内，全长210米，设计时速250公里，最大埋深约36米，全隧为V级围岩。

（鲁颖 李平辉）

郑州地铁机许线04标分部工程验收



本报郑州讯 8月12日，由中铁四局安装公司承建的郑州机场至许昌市域铁路工程（郑州段）风水电安装及装修工程施工04标项目通过分部工程验收。

该工程全长约33.43公里，共设车站16座。其中安装公司主要负责洹美路站、思存路站、黄海路站、双鹤湖北站四站四区间的风水电安装装饰及装修任务。（马腾飞 唐鹏磊）

宿松路快速化改造3标最重单节钢箱梁吊装



本报合肥讯 8月15日，中铁四局四公司宿松路快速化改造3标第十二联钢箱梁33号—34号跨中节段首片箱梁吊装。

此次吊装的钢箱梁位于宿松路塘西河上，长19.2米，宽3.9米，高2.4米，重68.6吨，临近高压线，是标段内单节箱梁吊装重量最重、安全风险最高的一节箱梁。

（冯蓉 唐婷 魏智文）

新建福厦铁路正线连接进岛联络线



本报厦门讯 8月15日，中铁四局新建福州（州）厦（门）铁路西溪特大桥42号高速道岔左幅完成施工，标志着新建福厦铁路正线与进岛联络线连接。

西溪特大桥42号高速道岔左幅紧邻杭（州）深（圳）铁路，右侧为厦门北第一动车所，工程量大、时间紧、作业面狭窄，施工组织难度极大。西溪特大桥42号高速道岔全长228.9米，具有我国完全自主知识产权，能大大缩短列车转线时间，提高通行效率。（马南南 刘佳星）

分区划块让『网格化』管理更有效

“对管理人员重新划分后，由原来的点多面广改为如今的分区划块，会使管理更集中。”8月12日，谈及“网格化”管理时，中铁四局一公司合庐产业新城项目部项目队长王彦召如是说。

面对建筑面积达23万平方米的房建工程，该项目部为进一步提高管理质量，召开集中研讨会。会上，工程部副部长李宏雁提出：“如果大家都满场跑，一是面积太大跑不过来，二是分工不清效果欠佳。”“如果我们对人员进行调整，结合‘网格化’管理要求重新分工，以区域为单位分片包干，职责明确，也许效果就不一样。”物机部部长程馨提议道。结合实际，项目部推行分区划块管理，将项目分成3个工区16地块，每个工区设置一名副网格长，组建分管团队，沉入一线抓管理、控安全、保质量。正如项目经理余进所说：“管理思维形成是在综合各方合理意见基础上，补短板、强弱项，讨论产生最优解。”

目前，该项目管桩已完成3735根，占设计4785根的78%；地库土方开挖7栋楼，占16栋楼的43.7%；边坡喷锚支护和基础砖胎膜同步推进。实行“网格化”管理后，项目进度提高约20%。（方太平）

本报合肥讯 8月13日，中铁四局四公司工程管理部下发通报文件，对部分项目网格员履职不到位情况进行处罚，这是该公司严格落实安全生产网格化管理的具体举措。

为建立完善的安全生产管理网络，公司制定出台《中铁四局四公司项目安全生产网格化管理实施细则（试行）》，在合肥、江苏等重点工程集中区域实施安全生产网格化管理。

建立监管网络，明确各级安全监管职责。公司成立网格化管理领导小组，制定实施细则，指导项目开展管理工作，监督检查项目落实情况。项目部成立网格化管理实施小组，根据项目实际情况，对现场进行网格化划分和管理，选拔聘任网格长、网格员开展网格化管理，按月进行考核工作。网格长、网格员主要由现场队长、领工员、技术员等人员担任，与作业人员同步上下班，施工中如实记录网格

内当班作业人员数量、上下班时间、网格内机械设备状况、存在的问题及防控措施落实情况。截至目前，公司在合肥地区在建项目已设立32个实施小组，划分232个网格、选聘85名网格长、232名网格员，形成“一网多级、一级多格、一格多点”的工作模式和“全覆盖、无缝隙”的安全生产监管责任体系。

健全监管制度，实行隐患排查动态化管理。

四公司强化安全生产网格化管理

公司网格化管理领导小组成员每月带队检查分管项目，每月至少召开一次安全防范工作会议、网络安全形势分析研判会，协调解决隐患排查治理问题。项目实施小组成员每周带队检查所辖网格，召开网络安全生产协调例会，研究解决每个网格中存在的隐患。项目安质部在每天对网格长履职情况进行检查并留有书面检查记录，网格长、网格员在作

引江济淮新建青龙桥钢塔封顶



8月10日，中铁四局四公司承建的引江济淮青龙桥钢塔封顶，标志着大桥主体工程基本完工。

引江济淮新建青龙桥位于肥西县，全长814米，道路标准宽42米，拟建为城市主干道路，设计时速50公里，是引江济淮工程重要节点工程，也是肥西县与合肥市之间的重要枢纽通道。该主桥为独塔斜拉桥，长220米，采用钢混混合梁，塔高72米，共计26个制造节段，塔、梁用钢量共计4121吨。

（韩翔 华新平 摄）

业人员上班前、下班后需确保现场施工用电、物资堆码、机械设备等处于安全状态，对危险源较多的重要工序、关键节点（时段）同步执行领导带班制度，按照既定网格职责，实行责任倒查制，实现日常照单监管、失职照单追责，全面提升监管水平。

加大奖罚力度，激发安全责任落到实处。项目部网格人员实行日津贴制度，根据项目施工进度、风险点数量等情况不同，给予网格人员不同等级的津贴补助。项目部安质部开展日巡查、周平推、月停工检查，对于检查中发现的问题，经分析判断属于现场管理不到位的，根据网格点划分对网格长、网格员津贴进行扣减。对于网格管理履职优秀的网格长、网格员，纳入后备人才储备库，优先推荐职务晋升，对连续三个月考核不合格的网格员调离原工作岗位。

（崔辉 苏诗洋）