

文兴林,现任中铁四局二公司机械分公司经理。2006年参加工作以来,一直从事机械设备管理工作,先后参与武广、昌九、沪宁、杭黄、贵南、湖杭等铁路项目建设。多年来,他专注执着,勤奋好学,在开源节流、提质增效等方面取得了显著的工作成绩,个人多次荣获公司“先进生产(工作)者”,所在的机械分公司在2021年被公司党委、公司授予“先进基层党组织”“先进集体”“安全生产先进单位”等荣誉。

2014年,二公司的资产经费单位重组,文兴林由钢结构分公司调入机械分公司,负责杭黄铁路站工程前V标项目拌和站的管理工作。对于从未接触过拌和站管理的他来说,刚到项目时有点迷茫,如何确保项目四个分部90万方砼及时供应?采取哪些措施来提高拌和站使用效率,降低混凝土生产成本?为此,他虚心向经验丰富的同事请教,总结分公司多年来的拌和站管理经验,优化拌和站的管理方式,在杭黄铁路项目试点推行拌和站集中供应模式,也是全局首座集中供应的拌和站。文兴林牵头成立杭黄铁路项目拌和站集中供应专业化管理团队,按照“集中联动、统一管理”的思路,通过车辆GPS

文兴林:提质增效记心间

定位与油料监控系统、地磅监控系统等信息化手段,实现人员、设备动态管理,随时根据现场施工情况在各拌和站间调配,既保障了混凝土及时供应,又减少了油料消耗,提高罐车利用率,降低了拌和站的生产成本。

2016年提任分公司总工的文兴林,十分重视技术人员培训教育。他以创新工作室、岗位练兵、技能大赛等为平台,提升技术人员创新能力,完善技术人才梯队建设,着力打造业务素质优、创新能力强、技能功夫深的专业化管理团队。六年来,分公司所属拌和站站长35岁以下占比达86%,裴维勇荣获“全国劳动模范”、2人荣获局“劳动模范”、4人荣获公司“岗位标兵”,“裴维勇劳模创新工作室”荣获中国中铁“劳模创新工作室”。

2021年5月任分公司经理后,文兴林把安全工作放在首位。在二公司各项目的450吨提梁机、900吨箱梁运架设备、TP56米/220吨节段架桥机的转场安拆以及拌和站安拆的现场,总能看到他的身影。一次,他在分公司湖杭铁路架梁分部,发现450吨提梁机的卷扬机有异响,初步判断减速机齿轮磨损

间隙大,维修需要5天时间,但建设单位下达的架梁节点工期极其紧张。有人建议先用着,出问题了再修,他坚决不同意,顶住压力主动与建设单位沟通,得到理解后组织人员24小时抢修,设备修好后组织人员24小时轮班架梁作业,最终仅比节点工期晚了1天。

混凝土拌和站是分公司的主营业务板块。为提高拌和站使用效率、降低混凝土使用成本,文兴林先后修订《生产考核管理办法》《经济活动分析实施细则》,在新建拌和站中试行班组承包、专业分包、经费包干等管理模式,对拌和站骨料提升系统、湿喷机械手控制系统进行升级改造。同时,积极对接外部市场,盘活闲置设备,通过设备租赁增收300多万元。

一路走来,文兴林始终秉承“管好企业资产、为项目做好服务、让设备最大增值”的理念,以服务施工生产为中心,努力探索机械集中管控模式。(王浩 王昊)

建筑公司多措并举培养大商务管理人才

本报合肥讯 为适应企业规模化、跨越式发展需求,中铁四局建筑公司多措并举培养大商务管理人才,截至目前,公司商务人员共144人,其中14人通过局商务经理岗位资格认证,62人通过局商务部部长岗位资格认证,26人通过公司商务主管岗位资格认证。

公司坚持“本科底线、专业对口”的商务人才引进标准,加大工程造价、工程管理等专业人才引进力度,并通过外部合作等途径多方法、多渠道从社会上引进一批经验丰富、思维新颖、专业能力过硬的成熟的商务管理人才。近6年,公司先后引进商务管理方面的高校毕业生96人,从社会上引进成熟的商务管理人才6人。

为适应不同岗位需要,结合员工职业发展规划,公司对商务人才采用定向培养、业务能力提升培训和专项岗位交流锻炼的方式进行培养,做好商务管理系统结构化课程、标准化题库开发等工作,常态化举办商务管理人员“新商力”系列岗位资格认证培训班、项目合规专员培训。今年6月自主举办公司第一期商务主管岗位资格认证培训班,并于8月积极承办局商务算量培训班,通过科学化、规范化、系统化的培养培训,推动建立商务人才培养培训的长效机制。公司对商务人才培养实施动态管理,每年度根据其工作表现、培训考核成绩进行通报,考核结果将作为员工岗位聘任、薪酬调整、奖金发放、提拔使用、评先评优、考核淘汰等方面的依据,召开商务人才述职座谈会,并通过网络方式组织全公司商务管理人员线上工作交流。

围绕“总成本领先”管理理念和“低成本竞争、高品质管理”经营理念,公司加快提升商务人才队伍综合素质能力,有力增强了企业的成本管控和价值创造的能力。(卢勇龙)

40岁的夏徐刚,现任中铁四局电气化公司上海分公司上海地铁6号线、8号线传输设备改造项目常务副经理。黝黑的脸庞,敦实的身板,看起来比实际年龄大一些,被同事亲切地称为“老夏”。

2020年9月,夏徐刚担任项目生产副经理,主要负责现场施工生产和对外协调。项目启动初期,正赶上分公司重组,大部分通信专业人员调至兄弟单位。面对没有成熟的技术人员、作业队人员匮乏、业主要求跑步进场的困难局面,他从最基础的通信施工规范到既有线施工注意事项,从最基本的缆线设备知识到通信网络知识,手把手地对技术人员进行培训,使他们的技术水平在短时间得到了有效提升,满足了施工生产的基本需求。

区间光缆定测配盘,按照原来的老方法,

全线路130个车站区间需要3个月的人工才能定测完成,费时耗力延误进度。为提高定测配盘效率,夏徐刚提出“以量换时间”的建议:利用OTDR测量既有区间光缆长度,以此长度为基数,加上适当的余量作为新的光缆配盘长度。使用这个方法,比起原有人工走区

“老夏”的工地经

间丈量大大提高了效率。3个月定测周期被缩短到半个月,圆满完成光缆配盘计划提报。

夏徐刚不仅在技术管理方面是一把好手,在施工组织方面也经验颇丰。该项目全线路为营业线施工,根据上海申通地铁集团有限公司要求,所有施工都要提前“要点”、经审批同意后方可施工。尤其是每天晚上地铁营

深汕西高速改扩建预制梁突破千榀



11月12日,中铁四局五公司深汕西(深圳龙岗至汕尾陆丰)高速公路改扩建项目部预制梁突破1000榀。项目部承建的深汕西改扩建TJ11合同段长11.09公里,承担全线3个标段2725榀预制梁的生产任务。项目建成后,将完善粤港澳大湾区交通基础设施建设。(刘长魁 摄)

莱荣高铁玉皇山隧道贯通

本报威海讯 11月12日,中铁四局莱(西)荣(成)高速铁路二标项目部玉皇山隧道贯通,标志着莱荣高铁全线隧道全部贯通。

玉皇山隧道长6058米,是山东省目前在建的最长铁路隧道,也是莱荣高铁的重难点控制性工程,最大埋深378米,Ⅳ、Ⅴ级围岩占比41.3%,围岩等级变化频繁,设计采用钻爆法施工,施工技术难度大、安全风险高。施工中,项目部按照建设单位济青高速铁路有限公司“高标准起步、高效率推进、高

质量达标”的理念,配备自行式液压仰拱栈桥、智能浇筑衬砌台车、衬砌边墙凿毛机等工装设备,创新研发隧道开挖和钢拱架安装一体化台车,实现了“以工装保工艺、以工艺保质量、以质量保进度”的目标。

莱荣高铁位于胶东半岛南部沿海地区,是山东省“四横六纵三环”高速铁路网重要组成部分,正线全长192.814公里,设计时速350公里。建成后,将进一步完善区域铁路网布局,打造半岛1小时、省内2小时、首都4小时高质量交通圈。(鲁颖 曾晓晓)

运结束后的“天窗点”,需要在不到3个小时的有效施工时间内完成缆线设备进场、光缆敷设绑扎引入、设备组立、人员机械安全撤场等,如何提前策划、有效实施,显得尤为重要。他根据地铁6号线、8号线不同的维护管理模式,对施工站点进行优化,周一至周五工作日的施工偏向于8号线,周六、周日施工点安排在6号线,确保现场连续作业不窝工。

营业线施工,安全是第一位的。在每晚的“天窗点”,夏徐刚都会在现场盯控。技术交底,班前讲话,把安全时时刻刻挂在嘴边,落实在工作中。保安全的同时,他对施工质量也严格要求。针对既有设备、既有线路改造的特殊性,他把样板站、样板段落落到实处,每道工序施工前都邀请业主、监理等单位现场定标。(陈锋)

现场短波

芜湖徽州路快速化工程开工



本报芜湖讯 11月13日,中铁四局一公司施工的徽州路快速化工程首桩开钻,标志着项目进入主体施工阶段。

该项目将对现有的徽州路进行改造,改造线路长4.86公里,设计时速80公里,包含万春路、赤铸山路和神山路三个立交。

(周晓丹 刘志仑)

宁马城际首条220千伏线路迁改完成



本报马鞍山讯 11月12日,中铁四局电气化公司电务分公司承建的宁(南京)马(鞍山)城际铁路220千伏当阳线电力迁改工程,一次性送电成功并完成。

宁马城际铁路建成后,南京和马鞍山两市中心城区仅需30分钟即可互通互达,对进一步落实长三角更高质量一体化发展战略,推动马鞍山全面对接长三角、深度融入南京都市圈具有重大战略意义。(刘永旭 王丽媛)

苏台高速全线单体最大连续梁浇筑完



本报苏州讯 11月12日,中铁四局二公司承建的苏(州)台(州)高速公路震泽特大桥跨铜七线连续梁浇筑完成,这也是苏台高速公路全线单体最大的现浇连续梁。

二公司施工的苏台高速公路ST-QL3标长5.33公里,共有现浇连续梁3联。苏台高速公路是“长三角经济圈”由浙江通往江苏的六条大通道之一,对完善江浙省际互联互通、促进长三角地区经济发展具有重要意义。

(谭俊 彭学亮 王昊)

沈阳地铁二号线南延线沈本大街站竣工



本报沈阳讯 11月14日,中铁四局五公司承建的沈阳地铁二号线沈本大街站竣工。

沈阳地铁二号线全长31.88公里,共设车站26座。其中,五公司承建的沈阳地铁二号线南延线一标长3.366公里,包含一站两区间。沈本大街站为全线起点,长156.2米,为明挖岛式站台车站,主体为地下两层三跨矩形框架结构。沈阳地铁二号线建成后,将有效连接沈阳北站和桃仙机场两个一级交通枢纽,进一步发挥“空铁联运”作用。(刘泰富)