

铁军先锋急开路 建设揭惠立新功

—— 导师带徒重传承 ——

项目部高度重视青年人才培养,坚持用事业激励人才,让青年成就事业。从精准帮扶、搭建舞台、选树典型方面着手,激励新员工学有所获,成就自我,以实绩实现价值,以实干振兴企业。

正所谓“一枝独秀不是春,百花齐放春满园”,有考核就会有排名,有排名就会有先后。对于后进的新员工,项目部会帮其找出短板弱项和不适因素,及时做出调整,为后进员工重新调制“培养液”和开展多元化、多层次特色培养活动,制订更加精准的帮扶计划并严格督促落实,同时以先进徒弟作为表率,形成“头雁领航,群雁齐追”的雁阵效应,发挥榜样的示范引领作用,积极与后进员工交流成长心得,共同携手、群策群力,引导全体青年员工从自身岗位实际出发,干一行、爱一行、钻一行,鼓励新员工接续奋斗。

为进一步发挥榜样的力量,项目部以“能吃苦、敢担当、肯奋斗”为导向,建立激励制度,激励新员工有所作为。每月公开评选“揭惠之星”,作为立得住、叫得响、推得开的先进典型。并对获得公司、局级奖章的青年进行二次表彰,以楷模文化激励员工,营造积极向上的团队氛围,形成学、比、赶、超的良好氛围。

项目部结合工点分散、工序专业类别多等特点,分桥梁、隧道、路基土石方等专业编制“培养内容”,精心安排技术岗位新员工下派工区进行实操锻炼,实地学习现场管理,精炼技能。不仅如此,项目部自行组织新员工参加各类知识考核190余次、安全质量知识竞赛合赛6次、测量比武大赛3次,其中2022年试验见习生叶庭森参加局青年比武大赛中获得第二名,王毅鑫、魏宇建、刘游等见习生成长为技术主管,办公室谭鹏见习期发表文章70余篇。在导师倾囊相授、言传身教下,有4对导师和徒弟实现双双提职,9位2022届新员工已实现提前定职目标。

出色的青年人才队伍也助力项目工程建设不断推进。如今,揭惠铁路3标段控制性工程节点进度过半,项目部通过各个击破的方式,不断压缩工点数量,逐步取得新进展、新突破。项目常务副经理周大林指着航拍图里徐徐成型的“揭惠巨龙”说道:“项目建成后,将充分带动临港产业集聚及地区港口经济,完善粤东地区互联互通城际铁路网建设,推动揭阳、普宁、惠来三个城市中心”深度融合,届时也将为揭阳全市全域“融湾建带”插上腾飞的翅膀。”

本报记者/章仁财 通讯员/谭鹏 李小艳



攻坚克难铸精品

总工程师胡鹏2011年毕业于华东交通大学铁道工程专业,他平时操心最多的,是管段内6座四至五级围岩的隧道和119处连续梁和连续钢构。

胡鹏说:“隧道施工要讲究科学,利用超前地质预报判定围岩等级,不能凭经验进行施工;隧道支护措施要扎实,保证安全质量,严格按照设计支护参数进行施工。”普宁隧道下穿普宁大道,埋深仅10米,设计采用29根长80米直径159毫米的管道进行隧道加固,这种大管棚施工工艺,要将管道一根一根在地下顶推80米且保持角度符合设计要求,难度十分大,项目没有人干过类似的施工。他们邀请局隧道专家、副总工程师王圣涛到项目指导和评审施工,了解到北京有一家分包队伍有相关业绩,能够将管道在长距离推进过程中把角度控制到位,满足施工要求。钻孔、送管、注浆,严密检测沉降,经过一个多月的不懈努力,管棚顺利施工完毕。

针对项目隧道多、爆破量大的实际,胡鹏牵头调研和推广聚能管爆破工艺,他们在炸药上面增加聚能管,一个成本120元的聚能管可以打一个循环,节约2700元,经过测算,整个揭惠铁路隧道施工采用这种方式可以节约成本300余万元。

榕江南河特大桥是揭惠铁路3标段内的另一重点控制工程,桥长1.5公里,宽7.6米,高20米,也被业主夸赞称为“揭惠铁路最美大桥”。建桥初期,为使大桥外观与山水秀美的景色相契合,胡鹏等技术人员创新提取了本地的自然元素,将桥梁设计成以线条排列组合。大桥整体设计错落有致、层次分明,近看是“揭惠诗画走廊”,远远看去,就好像一幅画卷向乘客徐徐展开。

针对标段连续梁较多的实际,项目最开始就统一规划,统一设计,托架、挂篮比选最优的方式进行施工,在跨越高速公路施工时,采用无兜底的防护,保证施工过程中完全没有东西或者杂物调到高速上。对于大的施工组

党建引领凝聚力

进场伊始,杨雷就决定要将揭惠铁路3标项目经理部建设成“党员先锋工程”。他为此成立了“党员突击队”,重点攻克项目控制性工程难点,划分好党员责任区,明确各个责任区的具体考核标准,结合项目施工生产实际,合理调配党员,做到关键岗位、关键工序、关键环节“我是党员我先上”;结合项目部实际开展好“党员先锋岗”“携手五共管理 情系施工一线”和“童心向党 喜迎二十大”等特色党建活动;他还主动带领项目部管理人员登门拜访当地政府单位、业主单位和其他兄弟单位的党支部,建立了“组织联建,共筑战斗堡垒;阵地联合,共享优势资源;服务联心,共办实事好事;工作联动,共建精品工程;活动联办,共创党建品牌”为内容的“五联五共”工作机制,成功打造了“潮汕大地党旗红、揭惠铁路争先锋”的党建共建品牌。

2023年6月13日在新揭隧道进口处,中铁四局揭惠铁路项目经理部联合广东省铁路建设投资公司党支部、广东省揭惠铁路有限公司党支部、揭阳市应急管理局、交通运输局,普宁市应急管理局、交通运输局等政府部门代表,设计、监理、施工等参建单位代表共110余人组织开展了“隧道坍塌专项应急演练暨2023年安全生产月活动”,有效助力安全生产,为加快推进揭惠铁路施工建设凝聚了各方力量。项目部党支部还将党建与中心工作相融合,大力推行“党的阵地建设进一线”,以党支部为中枢,推行“1+N+N”一线建设实施模式,做到工点在党,党组织的作用同步发挥到哪,确保项目施工生产顺利进行。并通过党建管理重心下沉,关口前移,推动解决了项目管理人员年轻化和脱离现场的问题,让年轻人可以学习现场经验,融入生产生活,确保项目总体管控,实现系统管理提升。另一方面,项目部党支部还让项目党员管理人员“双亮”在现场,日常办公在现场,结对帮扶在现场。此外,项目部党支部还推进党建工作进班组,通过“书记讲党课”和观看党的二十大直播等形式,架起班组共建“连心桥”。

在党建融合生产之下,中铁四局揭惠铁路3标项目部的工程安全、质量、进度在全线各标段中遥遥领先。两年来,项目部取得全线2022年上半年、下半年信用评价第一名,广东省“平安工地示范单位”,广东省铁路建设信用评价AA级等荣誉。

以心交心促征拆

揭惠铁路全长107.66公里,新建正线长88.66公里,线路起至梅汕铁路揭阳站,经揭东区、揭阳产业园、揭西县、普宁市、惠来县,终至汕汕铁路惠来站,是广东省“十四五”规划的一项重点工程。中铁四局五公司承建的揭惠铁路3标管段全长34.5公里,途径揭东区、揭西县、普宁市,建设内容包括路基、隧道、桥梁和车站等。

项目进场后,仅用26天便拿下了全线第一座搅拌站,之后又相继创下了“全线第一座钢筋加工厂”“第一个中心试验室”“第一根桩”“第一个墩身”等亮眼的成绩。而这多个“第一”的背后,饱含着诸多不易。揭惠铁路项目部党支部书记杨雷,2008年毕业于安徽理工大学,在石武客专、沪昆客专等多个重点项目积累了丰富的项目管理经验。刚进场时,他接到的任务是三天完成搅拌站的征地工作。初来乍到,杨雷两眼一抹黑,只能带着车沿线一处一处摸排,与当地人民交流了解用地情况。

“项目管段横跨3个县区、10个镇街、30个行政村,征地拆迁涉及水田、林地、商住地以及厂房、民房众多,这么庞大的征拆量放在宗族意识浓厚的潮汕文化地区,是我想都不敢想的,更别说三天拿下搅拌站的地了。当时接到调度通知并了解项目情况后,感觉自己的眉头纹一下子又深了几分。”回忆起当时的情况,杨雷苦笑。

那时候铁路用地的文件还没下,杨雷手里没有用地手续,当地村干部和沿线产权单位负责人对他们的身份表示怀疑,根本不愿意跟他们谈用地事宜。但是搅拌站等不愿意见迫在眉睫,杨雷只得上门拜访镇委书记,讲述工程建设的重要意义,动之以情,晓之以理,并明确提出用地需求,态度坚决。对方终于被这个年轻人的执着打动,搅拌站的用地问题得以解决。

经此一事,杨雷也得到了经验:有时候态度坚决一点,事情说得清楚些,反而更能够让对方感受到我们的诚意。

搅拌站用地顺利解决后,为破解整个标段征地拆迁这一困扰施工的“头号”难题,杨雷带领项目部管理人员走访乡里,了解潮汕文化和地方风俗,了解项目征拆大环境,并随后成立了征拆协调工作组,出台征拆管理办法和目标考核机制。征拆小组定期召开征拆

专题会,对征拆工作进行总结和安排,并对按时完成征拆节点的个人和集体给予表彰。

“我们确定了先易后难、见缝插针、责任到人、落实到户的工作思路,制定了以真心换诚意、以和谐促征拆的策略,挨家挨户进行铁路建设重大意义的宣讲,把工作做到了田间里、台桌上。但没想到我们还是低估了征拆的难度。”不到半年时间,接连两个地亩员当了“逃兵”后,杨雷无比苦恼。

面对困局,杨雷想到同事王登位是个征拆好手,便向人事部门申请将他调到项目牵头对外协调工作。王登位是重庆人,一口“川普”,一张娃娃脸,让他有着天然的亲和力,来到项目后,很快与当地村镇熟络起来,征拆协调工作步入正轨。

2022年10月,葫芦地村红线内房屋久久不能迁移,这时离计划时间已经不足2个月。潮汕地区村民的宗族意识浓厚,对征拆敏感又抵触,为了迅速啃下这块“硬骨头”,项目工会主席董立频繁与地方政府联系,常态化与当地村民交朋友、拉家常、通电话,和村民结成兄弟,建立情谊,主动帮扶村民困难户。

在征地红线内住着一位百岁老人,唐立

定期去看望他,还协助村民修建新房,最终成功拆掉了红线内的房屋。谈及成功的经验,唐立说道:“搞征拆要做到嘴勤和脚勤,平时就要和村民多走动,勤交流。在村里面进行施工建设,如果做不到与村民以心交心,他们只会认为我们在搞破坏。我们只有和村民和谐相处,和他们讲情讲理,从他们角度上考虑问题才能快速推进征拆工作。”

为更好地融入地方、拉近与村民的距离,项目部还主动参与地方公益事业,无偿出动挖掘机、装载机、运输车并提供混凝土为当地村民修整村道、县道1.4公里,填筑地基3500余立方米;在雨季地方水库由于损坏不能发挥防洪作用时,项目部主动联系进行修缮,杜绝洪涝灾害的发生;在了解到周边村小校舍存在硬件条件差、常年未修缮的问题后,项目部主动联系村委会办事处,在不影响学生上学的前提下,使用环保材料修缮学校,并向该校学生捐赠了书包、文具、书籍等……项目部的真诚,最终打动了当地村民,村民们越来越认可中铁四局,越来越明白工程建设的意义,配合度也越来越高,项目部征拆工作也越来越顺利。

安全生产强管理

所有工作面都有摄像头,能看到工作开展情况,便于及时掌控。普宁隧道下穿普宁大道市政公路采取暗挖施工,路面预埋32个监测点检测沉降,控制开挖进度,他们采用原始的三台阶短进尺开挖,一个循环60厘米米到80厘米,确保安全生产万无一失。该高风险点开挖的时候现场副经理全天候跟班作业,项目常务副经理周大林每天无论多忙都会去巡查一次。

周大林2011年毕业于安徽理工大学土木工程专业,毕业后一直在铁路项目工作。他介绍说,项目重难点集中在短隧道和跨高速的连续梁,今年要把隧道干完,消除大的风险点。目前项目征地拆迁压力仍然比较大,红线用地完成80%,房屋拆迁剩余工作量比较大,临近既有线的八公里,业主与路局还未达成一致,目前还没有打开工作局面。

周大林的工作思路是尽快把具备条件的工点干完,一分部和二分部工作量已经不大了,争取今年完成,然后腾出手来全力突击三分部,计划到2024上半年,整个标段要合并成一个分部。

虽然目前项目部人员已经陆续在调离,但是周大林对于人员减少方案还是很慎重,反复和杨雷等领导班子成员讨论。管理人员减少意味着管理费用降低,这本是好事,但是沿线三十多公里的风险点很多,周大林排来排去,还是觉得不能减少太多人员,因为现场总需要人去盯控,他需要尽量保持人员减少和现场管控水平不降低之间的平衡。

回顾过往,很多琐碎的工作已经不能一记起,周大林总结起来就是一句话:“快速进场,全线第一个人员到齐,第一个拌合站、一个实验室,第一根桩基,第一个开连续梁、全线第一个大跨度连续梁合龙,第一个墩身施工,承办两次观摩会。”

曾地荣是项目商务经理,他2014年毕业于江西交通职业技术学院道路与桥梁工

程专业,2017年底转岗干工程经济,经过几年商务管理的锤炼,他理解的商务管理总结成一句话就是“两策划一调整”,即前期策划,中期调整,竣工策划,全周期作为项目部的智囊促进项目效益最大化。

以标段内榕江南河特大桥施工为例,榕江南河特大桥跨河连续梁设计为4X64米,桥宽四百米,清单只给了200米的措施费,这是一个潜亏工序,项目经过策划,将原跨度调整为2x96米,减少主墩数量,不仅能补足措施费,消除潜亏项,还能节约工期,一举两得。

项目重视实际成本核算,按局里要求,月度核算,季度分析。商务部牵头联合各部门进行全过程的成本核算,及时对成本偏差采取措施进行纠正。对国家、地方和业主下发的政策性文件进行解读和贯彻,对增加收入的部分进行仔细研读是曾地荣的一项工作重点,“这能增加项目效益”。

2010年参加工作的项目安全总监马良毕业于陕铁院道路与桥梁工程专业,他干过石武、兰新和玉磨等国家重点铁路。由于管段有几十公里长,他给自己下达了一个已执行近两年的计划,两天一个周期,把标段内所有的工点转一遍,如此反复。

项目开工初期,马良就张罗着把标段内所有风险点都列出来,过程中更新管理,要求每个点的网格员进行盯控,一天打卡6次,发三张照片,网格员每天汇总上报两张照片,一级抓一级,层层抓落实。

马良说,项目实行日、周、月逐级统计通报,对于安全工作,他们丝毫不敢马虎。项目安全员上午一趟,下午一趟,每天检查两遍,进行每日通报;每周交班会上对本周内的重点风险事项进行通报;一个月开月度会的时候,安全方面的,质量方面的,文明施工方面的还要进行分类进行通报。

标段内隧道和连续梁较多,安质部配备先进的检测设备保障施工顺利进行。隧道

