

当好“世纪工程”安全守护者 ——记中铁四局2024年度“安质管理标兵”刘智旺



刘智旺,现任甬(宁波)舟(山)铁路工程指挥部安质环保部部长。2005年入职中铁四局二公司,先后担任项目技术员、工程部长、安质部长、安全生产总监、副经理等职。20年的时光,他每天兢兢业业、一丝不苟,开口闭口必言安全,晴天雨天都在现场,参建项目未发生一起安全事故。

甬舟铁路西堠门大桥是局战略项目,具有三项世界首创,五项世界之最,是目前世界上在建难度最大、建设因素最复杂的跨海高速铁路桥梁工程。该桥位于西堠门水道,风大浪急,海况复杂。当地渔民有句谚语:“船老大好当,西堠门难过。”对世世代代在此打渔谋生的渔民来说,环境尚且如此险恶,何况要在这平均深40米的水道建设桥梁。

面对复杂严峻的安全管理形势,刘智旺结合安全穿透式管理要求,围绕施工现场特点,精细责任单元划分初3个关键部分,狠抓关键工序、关键部位、关键环节的安全管理,落实各工区安全培训、安全风险分级管控和隐患排查治理双重预防等机制。

“海上施工,涉及大型海工设备、水下作业、水上交叉作业多,如果说陆地上建造一座跨度1488米的高铁桥梁的难度系数是1的话,那么在西堠门,难度系数就是1.8甚至更高。”作为局指安质部长,刘智旺很清楚自己肩上的责任。“我每天都如履薄冰,生怕出一点事。”面对局唯一纳入股份公司I级管理的高风险重难点项目,他没有退缩,沉下心来,带领两级安环部工作人员,系统梳理西堠门大桥安全隐患,精准辨识项目风险源。从那时起,工地现场的每个风险点,都能看到他带

着安全人员穿梭的身影。

“搞安全,首先自己要以身作则。”他是这么说的,也是这么做的。每天清晨,天刚亮,刘智旺便套上反光背心出现在施工现场。他左手攥着隐患排查记录本,右手不时扶正被海风吹歪的安全帽,后腰挂着的对讲机在薄雾中微微晃动。日复一日,他总能及时掌握各风险点的安全状况和各岗位人员的安全动态。对作业人员强化监督管理、大胆管理、严格执法、狠抓“三违”现象,在工作中不怕得罪人、敢于动真碰硬,帮助项目查找问题、及时督促整改,杜绝隐患演变成事故。结合西堠门大桥世界级工程,他有针对性制定各类海上施工的安全生产管理办法7项。为了验证这些安全管理办法的有效性和可操作性,刘智旺积极与地方应急、海事、环保等部门联系,主动邀请地方管理部门到西堠门大桥施工现场组织各类应急演练,有效锤炼了现场管理队伍应对各类突发事件的应急处突能力。

在六工区全面开工的崇山峻岭间,刘志望带领团队每日跋涉20公里崎岖山路,既当安全员又当“人体导航”,为施工车辆开辟生命通道。面对隧道爆破、火工品管理等高危作业,他严格执行责任清单检查确认后再施工。在高墩连续梁施工现场,这位他身系安全带与工人同攀38.5米高空,手执交底方案逐项核验施工细节,创下零事故的安全纪录。

2024年7月,舟山海事局确定由西堠门大桥项目部承办全市海上防台搜救应急演练,刘智旺主动对接沪杭公司、海事、应急、东海搜救大队等单位,制定详细的演练方案,动用包括直升机、游轮、大型浮吊等各类海工设备38台套,浙江省、舟山市、沪杭公司等相关单位的领导现场观摩演练,演练成果获得一致好评,有力提振了中铁四局在舟山建筑市场的知名度。沪杭公司舟山指挥部先后3次组织各工区相关管理人员到标段对标交流现场标准化作业,对甬舟西堠门大桥的安全管理给予了肯定。

弋鹏丽

从“救火队长”到“攻坚先锋” ——记中铁四局2024年度“项目管理标兵”张志宏



后参与广州有轨电车、大连金普城际铁路、敬业铁路专用线、大吾煤炭物流园等重点工程建设。

“没有啃不下的硬骨头,只有算不准的效益账。”这是张志宏常挂在嘴边的话。2013年,张志宏初任广州有轨电车项目经理,该项目是八分公司首次进入广州城轨市场的敲门砖,却面临着初始合同额低、预期亏损显著的困局。

看着手里“开工即亏”的“烫手山芋”,张志宏没有时间犹豫,他带领团队一头扎进图纸和合同条款中进行逐项梳理。他通过高强度工作推进项目进展:白天在设计院协调技术方案、优化设计细节,晚上与业主进行多轮商务谈判直至深夜。面对不利市场环境,他凭借技术优化方案和谈判策略成功扭转局势。在通过地方政府机关多轮严格审核后,最终促使合同规模显著提升,成功实现项目扭亏为盈,更为后期公司相继中标广州地铁13号线、深圳龙华新区有轨电车等项目奠定基础。

在大连金普城际铁路项目建设过程中,面对“无预付款、进度款支付少”的合同条件,张志宏创新采用“扁平化管理+超计价策略”,

从技术、图纸、概算、物资设备、人员配备等各方面入手,适时调整施工组织方案,优化人员、机械、物料配

置。他通过积极与业主沟通,先后克服合同工期短、线下土建工程进度严重滞后等困难,以技术支撑商务,以精细管控成本,最终成功改善资金回款节奏,将支付比例上调20%。在确保工程质量的同时,有效控制成本,实现利润指标超预期,刷新了公司在东北市场的效益纪录。张志宏圆满完成现有项目施工任务的同时,还推动大吾煤炭物流园项目、海勒斯壕南站标准化能力建设项目两项工程相继中标。

2024年6月,大吾煤炭物流园项目交到了张志宏的手上,项目施工内容是既有大吾站改造。这是八分公司第一次涉及既有路基土石方、既有桥涵接长、轨道铺设、接触网、通信等多专业全方位施工。

作为河北省煤炭应急储备基地,大吾煤炭物流园承担河北省一半以上煤炭储备任务,地处西煤东运通道关键节点。其中大吾站改造施工属于营业线施工,有效作业时间短,安全风险高,技术综合性强,施工组织协调和管理难度大。看着如拦路虎般横亘眼前的施工难题,张志宏反复推敲技术重难点,将工程量、成本、安全目标分解到每个作业班组,推行“网格化责任清单”,从人员、机械、物料、工法、环保等方面建立健全管理制度与目标,明确管控重点。结合现场情况,动态优化施工方案,形成各岗位看得见、摸得着、可操作、可执行的生产要求。该项目共顺利完成Ⅲ级封锁施工达43次,质量合格率100%。业主方负责人不禁感叹:“张经理的‘铁手腕’又稳又硬,不仅能保证施工安全,连施工质量也把控得这么好!”

自担任项目经理以来,张志宏先后获评广东省十项工程劳动竞赛广州轨道交通工程赛区“先进建设者”,广州市市政工程协会“优秀工程技术人员”和“优秀项目经理”,负责的广州有轨电车项目荣获“广州市建设工程优质奖”和“广东省市政优良样板工程”;大吾煤炭物流园项目被评为“安全文明标准化工地”和“先进单位”。

赵梦婷

新闻采访手记:用镜头见证雅万高铁的中国故事



德卡鲁尔车站

刘玉才 摄

自习近平总书记提出共建“一带一路”倡议以来,“一带一路”合作从“大写意”进入“工笔画”阶段,把规划图转化为实景图,一大批标志性项目落地生根。距离中国数千里之外的千岛之国——印度尼西亚,东南亚的首条高铁——雅万高铁已开通运营一年。雅万高铁连接印尼首都雅加达和万隆,是中国高铁首个全系统、全要素、全产业链在海外建设项目。作为一名省级媒体摄影记者,2023年7月,雅万高铁开通前夕,我有幸跟随中铁四局雅万高铁几位建设者,从安徽合肥出发,前往陌生的异国他乡,用镜头记录雅万高铁建设中的壮美画卷。

经过漫长的十几个小时的旅程,我和同行的雅万高铁建设者逐渐熟稔。在与他们交流的过程中,我了解到2016年,中铁四局便加入了雅万高铁的建设队伍,承担起全线唯一的动车所——德卡鲁尔动车所和德卡鲁尔车站,桥

梁、箱梁预制及架设等施工任务。聊起当地肆虐的蚊虫和高温湿热的气候、语言文化的差异,他们都是用调侃的语气描述道,每天都要被蚊虫送“红包”……此时,这条高铁建设还有哪些困难、印尼当地百姓对高铁建设有什么想法、建设这条高铁到底有什么意义,这些问题浮现在我的脑海中。

一下飞机,我就走进了中铁四局雅万高铁建设驻地,与建设者们同吃同住,亲身体验了工地生活的艰辛与不易。此时,肆虐的蚊虫和高温湿热的气候就给我下了马威。尽管我已备足了驱蚊膏,也不能完全抵御这些“空中杀手”的侵袭,经常睡一觉醒来,身上又多了不少红疙瘩。每天外出都像是在蒸桑拿,跟着建设者们行走在施工沿线拍摄采访,他们扛着测量仪器,背着一天的水和干粮等补给,我扛着摄影脚架,背着几十斤重的摄影包,常常跟不上

他们的脚步,一会儿每个人的衣服都像水捞出的一般,但是我镜头下的每位建设者仍然是意志坚定、精神饱满。

“记得我们接到过一项任务,要在8天内完成20余公里水准联测。白天扛着30斤重的仪器,在烈日下一步步走、一段段测量,晚上还要到办公室及时整理采集的数据。”“90后”测量工程师康晓睿告诉我说,“那些天几乎没时间休息,两条腿像灌了铅一样沉重酸胀,但没有人喊苦叫累。”

一次和建设者聊到,爪哇岛区域多地震和火山,而万隆地区更是处于沉降段,沿线地质环境复杂多变,给施工带来了极大挑战。特别是德卡鲁尔动车所区域,遇水易膨胀、崩解的火山灰底层厚达30米,土体结构容易造成工后不可控沉降。中铁四局雅万高铁项目部青年突击队队长于百坤讲的一句话让我记忆犹新,他说:“雅万高铁可是中国高铁首次走向海外,我们每个人每天都是打起十二分精神,容不得半点懈怠和疏忽。”因此,他们走遍了沿线的山川田野,针对地质情况,测数据、勘地质、查资料,总结国内经验,研发并实施了扰动式插打排水板工法和设备,取得了显著的地基加固效果,极大缩短了施工时间,并因此获评省级工法。如今,在已建成的德卡鲁尔动车所,银、红相间的动车组排列整齐,如同一支“陆地舰队”,它们蓄势待发的英姿也成了我拍摄记录的重要影像。

建设团队中,还有一位90后的李姓工程师给我留下了深刻印象。这是他第一次远离家乡,在异国他乡工作。刚开始时,语言不通、文化差异让他感到孤独和迷茫。但随着时间的推移,他逐渐适应了这里的生活,学会了简单的印尼语,与当地民众建立了深厚的感情。每当看到高铁线路一点点向前延伸,他都感到无比自豪和成就感。

小李还跟我分享了一个感人故事。有一

次,施工队伍在一条山间小径上作业时,遇到了一位当地的老奶奶。老奶奶用颤抖的手给他们送上了一篮新鲜的水果,并表达了对他们建设高铁的感激之情。原来,老奶奶的家就在高铁线路附近,她期待着高铁的建成能够改善当地的交通状况,让她的孩子们能够更方便地回家探望她。那一刻,小李深深感受到了自己工作的价值和意义。

在雅万高铁的建设过程中,这样的故事还有很多。中方建设者们不仅承担着建设高铁的重任,还与当地居民建立了深厚的友谊。尽管语言不通,但两国友好、热心的心意紧密相连。每当遇到村民结婚或节日庆典时,他们都会送上真挚的祝福和礼物,与村民们一起载歌载舞,共享欢乐。当地人遇见中铁四局建设者时,说得最多的一句话就是“China bagus, CREC bagus!”(印尼语:中国真棒,中国中铁真棒!)

从雅加达到万隆,雅万高铁的142.3公里线路穿越了繁华的城市、雄伟的高山、奔腾的河流以及层层叠叠的梯田。我紧随中国建设者的步伐,用镜头记录下他们不畏艰难、攻坚克难的决心与毅力。在高铁途经的重要节点,我提前选定地点蹲守拍摄,用镜头“追逐”着风驰电掣的雅万高铁试运行动车,捕捉着那充满力量的“中国速度”。

这次采访拍摄任务对我来说,不仅是一次简单的记录,更是一次心灵的洗礼。我亲身体会了中印尼两国建设者在炎炎烈日下挥洒汗水,在复杂地质条件中运用智慧攻坚克难,他们的精神让我深感敬佩。我还亲眼见证了印尼人民对于雅万高铁建设的欢迎和支持。我深知自己记录的不仅仅是一段高铁建设的历程,更是一段关于勇气和智慧、友谊与合作的动人故事。这些故事将永远镌刻在历史的长河中,成为中印尼两国人民共同的美好记忆。

刘玉才