

# 青春该有的样子

——记新运公司阿富准项目副队长吕凡毅

“起床了，起床了，今天温度零下20摄氏度到32摄氏度，大家穿好棉衣棉裤，做好保暖……”

清晨的第一缕阳光照进了中铁一局新运公司阿富准项目铺架队驻地的院子，吕凡毅揉了揉睡意朦胧的眼睛，甩了甩昏沉的脑袋，利索地穿戴、洗漱，随手提起桌旁陪伴他两个年头的保温饭盒，登上去工地的大巴，开始了一天的工作。

到达现场后，吕凡毅有条不紊地安排着一天的技术工作，94年出生的他因为经历的原因，有着比同龄人更多的沉稳。

每个青春都会有无知、有无奈，有痛苦、有迷茫，有磨炼、有奋进，那就是青春，是每个人都会经历的阶段，但无论哪种状态都是青春该有的样子。能从青春的迷茫中走出来，更勇敢地改变自己，吕凡毅比同龄人更早做到了这一点。

从城市到边疆，他选择坚持，绽放青春光彩

2017年7月，吕凡毅自西安理工大学毕业后，加入了中铁一局新运公司。接受完公司为期一周的新入职员工培训后，他怀揣梦想和激情踏上前往铺架二公司乐清湾项目部的列车。看着沿途的秀丽风景，他想象着工地生活，憧憬着自己的未来。

也许是巧合、抑或偶然，刚到乐清湾项目的吕凡毅还没待多久，2017年8月，新运公司让有丰富新疆施工经验的铺架二公司承担新中标克塔铁路的建设，吕凡毅也因此随大部队转战到

新疆最西北部。

面对由城市到戈壁的巨大落差，吕凡毅选择以乐观的心态面对。参与百口泉铺架基地大临建设和百口泉车站站改施工，让他掌握了铺轨、架梁、钉联、道岔拨接等各项作业技术标准，迅速成长为项目工程部一名业务骨干，并于2018年7月以优异的成绩通过定职考试。

时间如白驹过隙，一晃就是三年。三年来，吕凡毅扎根边疆，深耕茫茫戈壁，勇闯魔鬼风区，在各个作业面不断磨砺自己，从舒适的校园生活到现场的艰苦作业，由一个刚从学校毕业的菜鸟，一步步成长为能够独当一面的项目管理人员，让青春在戈壁绽放。

从戈壁到魔鬼风区，他勇于承担，乐于奉献青春

2018年底，克塔铁路铺架挺进到全国乃至世界都令人闻风丧胆的“魔鬼风区”——玛依塔斯、老风口风区。受大风和风吹雪天气影响，铺轨时常中断，施工计划得不到有效落实，唯有的一名技术人员也因自然环境太过恶劣选择了退场。

“领导，让我去吧！”面对艰巨的施工任务，吕凡毅主动请缨到铺架队担任现场技术员。“我当时想着自己上去是为推进铺轨计划，同时这也是一次对自己所学专业知识的现场运用的考验。”吕凡毅回忆。

作为现场施工技术人员，他严把质量关，不弄人情关，时刻紧盯施工情况，积极协调存在问题。

大风雪天气时，吕凡毅经常第一

个抵达施工现场进行施工准备工作；运输机车突遇极端暴风雪灾害，难以到达施工现场，他立刻带领工人们争分夺秒进行清雪作业，确保机车能够尽快抵达现场，避免影响铺轨作业进度；在现场零下三十多度严寒和极端大风吹雪天气下，他用自己的坚持和付出，确保克塔铁路的如期开通。

从生活到工作，他激情似火，绽放无悔青春

转眼又到了2019年春节，已有个年头没有见过父母的吕凡毅放弃了回家的机会，选择留守项目。和家人视频通话后，他顾不得些许留恋，再一次扑进了施工现场。这对上班仅两年的他也许有些残酷，但克塔铁路的开通容不得丝毫耽误，工期就是命令。

为了能获得第一手准确的施工现场气候数据，面对大风肆虐的施工现场，他一个人跳下轨道车，在雪地里深一脚浅一脚地查看运输机车和铺轨机。当发现铺轨机电球防护衣被大风刮开，电球内部进雪，严重影响铺轨机运行时，他及时通知调车长，调配人员，使用大列风管对电球进行清雪，经过1个多小时的清理，铺轨机重新启动，轨排顺利铺设，有力保障了施工的顺利进行，按期兑现了克塔铁路“5.30”节点目标。

2020年，因工作需要，吕凡毅被调至新运公司阿富准项目。面对新冠疫情，他在父母不舍和担忧的目光中离开了家，踏上了项目复工复产的专列。到达项目部后，他被聘任为桥面系副队长，负责阿富准段桥面附属的安装。

面对全新的业务，不知从哪下手，再加上阿富准迫在眉睫的施工节点，吕凡毅不免有点担心，但他却没有因困难而放弃，始终坚信“只要思想不滑坡，困难总比办法多”。

摒弃心头的那点担忧，自己翻资料、请教老师傅……短时间内吕凡毅就掌握了相关施工工艺和流程。他主动联系前方铺架负责人，了解铺架时间段，制定有效作业时间，同时积极与桥面系附属安装劳务队负责人沟通部署实施，最终比提前5天顺利完成桥面附属安装工程。

吕凡毅性格开朗，总能给身边人带来快乐，可是提起家人，他总感到愧疚。“我是独生子女，从小到小，几乎没有一个人独自出门远行，在远隔家乡两千多公里的祖国边疆工作，家人是我放不下的牵挂，有时候我常想，能够带家人在自己奋斗过的地方走一走，看一看，让家人安心了，自己也就干劲十足了。”

2019年5月30日，他的愿望实现了。那一天，项目部从陕西老家接来了吕凡毅的父母。伴随着汽笛声，克塔铁路开通后的首趟旅游列车自塔城车站驶出——车厢里，吕凡毅指着车窗窗外，兴奋地向父母介绍自己当时奋斗过的地方。

无奋斗，不青春。吕凡毅用勤劳的双手和精练的业务在魔鬼区争做先锋、劈波斩浪，用青春和汗水斩获了新运公司2019年度“科技强企、岗位立功”主题活动红旗个人，荣获了中铁一局“优秀青年”称号，为自己奏出了一章激昂的青春序曲。

（通讯员 赵树明）

# 羊城地铁上的“安全卫士”

——记广州分公司广州地铁十一号线项目安质部部长魏永洁

一副细黑框眼镜，中等身材，皮肤已经被晒得有些许黝黑，乍眼一瞧，就知道这肯定是长期经历过阳光炙热的照射而导致的。工作上一丝不苟、注重细节、雷厉风行，无论什么事情，他都能第一时间去落实，现场遇到什么事，他总是第一时间出现；生活上平易近人，对同事关怀备至——他就是中铁一局广州分公司广州地铁十一号线项目安质部部长魏永洁。

自2017年7月参加工作，他就被分配到广州地铁十一号线项目部安质部从事安全管理的工作，三年以来，由一名青涩的见习生到安全员，到获评中铁一局“安全卫士”和中国中铁“优秀青年安质岗岗员”，再成为项目安质部部长，这奋斗的背后印证着他付出的艰辛与努力，更让大家看到了一个在平凡的岗位上一步一个脚印，不断向前迈进的魏永洁。

初入羊城 努力提升自身业务能力  
刚走出校园进入广州这个大城市，同时又面对一个施工难度较大的地铁项目，对魏永洁来说挑战不小。来到项目后，为了能更快地成长起来，他白天奔赴于施工一线，发现并整改现场安全问题，晚上加班学习，做好项目安全管理内业资料，在上班的同时

充分利用业余时间对中国中铁、中铁一局和广州分公司的各类安全施工规范、安全管理规定和安全知识手册进行学习和研究。“你自己都不懂，还怎么去要求别人？”他总是说道。

为进一步规范现场安全行为和充实知识面，他认真学习《施工企业安全管理规范》《工程建设施工企业质量管理规范》《施工现场临时用电规范》等规范，积极报名参加“建筑电工”“信号司索工”“注册安全工程师”等学习取证，结合规范要求耐心指导作业工人，争取他们的理解和配合，从思想上、操作上实现“要我安全”到“我要安全”的转变。

奋斗羊城 凝心聚力促进施工进度

三年来，他总是坚持每日的班前安全讲话活动、隐患排查和危险源防控，一天都没有落下过，除了晚上睡觉的宿舍，工地基本上成为了他的第二个家。除了本职工作外，他同时还兼顾中铁一局、中国中铁、广州地铁集团等隐患排查系统的运行管理工作，每日按期排查及填写，对各个施工环节、部位进行巡视和指导，严格开展各项安全检查。

今年年初，面对突如其来的新冠肺炎疫情，魏永洁主动提出取消休假、

坚守岗位，投身疫情防控工作当中，严格落实各项安全管理制度，每日对现场及生活区进行巡查，认真填写巡查记录。他统筹项目部疫情防控信息统计工作，每日在群里发布各项信息，催促其他人员按时上报。面对繁杂而琐碎的工作，魏永洁依然保持细心与耐心，确保数据准确无误，还利用自己的创新能力设计防疫知识宣传横幅与展板，联系广告公司进行制作安装。他认真学习关于疫情防控和复工复产的相关文件，着手准备相关资料，为项目复工出智出力。

智造羊城 积极创新安全管理模式

为不断摸索适应新模式，满足高标准、严要求的方针，秉承中国中铁“勇于跨越，追求卓越”的企业精神，魏永洁带领着青年创新小组团队和青年安质岗岗员，积极探索新形势下安全管理新模式，实施了现场“分区管理”“分区管理”“编号管理”“标线定位”等安全管理特色做法与经验，设置危险作业区语音提示器、吊索吊具管理区，梳理安全质量控制要点、恶劣天气施工现场紧急检查表等管理措施，全面提升现场安全管理效率。

在整个项目施工过程中，他不断总结安全管理经验，参与完成的《工程

项目部实体化体验式安全教育新方式》获得中铁一局2019年管理创新获奖成果二等奖，以及第二十九届广东省企业管理现代化创新成果评比二等奖。另外，他还参与了中国安全生产协会《安全管理标准化示范班组创建活动》的课题评比成果编写。

“学习无止境”是魏永洁常说的一句话，还有很多知识需要去学习，还有更多的困难去面对和解决，学习和工作仍然是当前要做的最重要的事情。

“心怀敬畏，心存感激”，在这个项目，他学到了很多，也成长了很多，中间也犯过错，项目领导和同事都很包容和关心，也让他知道了成长的路上要常思不足、存敬畏。他说：树的成长不是因为种子本身的粗壮，而是因为他在土壤肥沃、阳光充足。

他也常说：我的工作就是保证现场安全，也许听上去很平凡，但是化在手上，就是一件具体的事，也许就是一次防护栏杆的固定、也许就是一次临时用电的整改、也许就是一次叮嘱工人“兄弟，请把安全帽戴好”，但带给其他人的，也许就是一生的安宁。

（通讯员 符强）

但你得先看清楚现在的“短板”在哪里；部门领导，就要向着副职的方向培养，要制定好个人职业生涯规划，今年订一个小目标，今年努力一下，等项目结束的时候，就能走向一个新的高度；一般员工，尤其是新分配来的大学生，史维康会首先了解他们的简历，在对他们的人职心态有充分的了解后，再给予引导。

“人才培养，一是要让他们担责任，二是要给他们教方法。”史维康说。

他们教方法总是搞得项目上下手忙脚乱，一开始史维康会手把手进行安排部署，等有程式化、常态化的工作标准后，就放心交给副职或部门领导，让他们在实践中担责任、获锻炼。

有一个员工来汇报回填工作，史维康会反问：设计方案是什么样的，几个方案的优劣各在哪里，用哪种材料回填，价格怎么样，通过招标还是顶管会决策，重新招标的话是否来得及，还需要完善什么，……“要教会他们方法，以后遇到同样的问题，他们就知道怎么去做了”。

“细发”建设团队  
2018年，贵阳吉利大道项目开工，史维康在动员会上强调：“油瓶倒了都不扶”的人，可以离开这里。在他看来，没有这种意识的员

# 项目管理的“细发人”

——记中铁一局桥梁公司“优秀管理者”史维康

憬，又有思想准备。一开始就这样，一部分隐患也就能消除了。”史维康说。

从贵阳项目开始，史维康就要求项目部高度重视协作队伍的管理收益，如果队伍的利润没有达到，项目部会帮他们分析处理。“服务前置”是史维康反复向现场管服人员强调的话。“技术交底要及时、管理服务要跟紧，该回应的必须回应、该答复的一定答复，只有以高质量的服务实实在在地在帮队伍解决问题，才能赢得他们的信任。当你再向他们提出要求时，他们就不会拒绝你了。”

桥梁公司每年都会表彰一部分优秀劳务队伍，史维康会积极为诚信履约的队伍争取荣誉和奖励，也会把履约能力强，具有一定抗风险能力的劳务公司推荐到支付相对良好的项目，既解决了队伍的收支平衡，又有利于本项目的良性循环。“其实不是没有化解，是很多问题我们在它还没有爆发前就化解了。”

“细发”培养人才

前段时期，桥梁公司后备干部考核结果揭晓，汉中兴汉新区项目3名副职、中层成功后备，加上在贵阳项目后备的人员，史维康近负责的两个项目已为桥梁公司输送了八位后备人才。

“干一个项目，就要实现经济、社会和人才效益‘三大目标’”。史维康始终把“人才目标”放在重要位置考量。

他根据每个人的职位、阅历、年龄、学历、上升空间等因素的不同，帮大家找出进步的通道；班子副职的目标一定是要比以前更优秀，

# “小将”扛大任

——记广州分公司深圳前海交易广场基坑及地下室结构工程项目总工程师郭文林

中铁一局广州分公司深圳前海交易广场基坑及地下室结构工程项目，地处粤港澳大湾区最核心板块的前海自贸区，是中铁一局和广州分公司重点监控的高风险项目之一。而担任项目总工程师的郭文林是一名“90”后小将，2014年调深圳前海项目以来，先后在4个重点工程历练中茁壮成长、绽放青春。

成长在前海

郭文林2011年大学本科毕业后来到中铁一局广州分公司，凭着对工作的热爱和事业的追求，快速成长成才。刚参加工作时，面对实践经验少、现场工序不熟悉，他如饥似渴，加强自身技术水平提升。他总是一整天“泡”在工地，虚心向老师傅和班组请教；晚上回到办公室，别人休息了，他还在加班做内业资料，学习图纸和规范要求，梳理当天工地上的问题和学习心得。

机会总是垂青于勤奋上进者。2014年，年仅24岁的他就担任起深圳地铁11号线11303-1标及前海综合交通枢纽项目工程部部长。面对压力，他更加虚心学习、勤奋努力。郭文林组织各部门集体讨论，邀请一线作业的施工组长、老工人参加，集思广益、充分比选，先后编制各项专项施工方案48份，保证了施工方案的可操作性和经济性。

别看郭文林年龄不大，却少年老成、思路清晰。针对工程部技术人员大部分为90后，他就结合年轻人特点，组织开展月度学习研讨制度，通过“请进来”“走出去”，以及座谈、经验分享等方式，不断提高技术业务培训的广度和深度，有效提高了项目年轻技术人员的业务水平。

奋斗在前海

2017年，随着深圳交易广场项目中标，郭文林再次被广州分公司委以重任，担任项目总工程师。该项目合同额达10亿元，占地面积7.9万平方米，开挖最深达17米，地铁保护区长度401米。加之工程地处填海区，地质条件复杂，既有线地铁1号线从基坑下穿过，安全风险极高。

面对巨大的挑战与压力，郭文林带领技术团队迎难而上、攻坚克难。地铁保护区施工是该项目安全施工的重中之重，运营中的地铁1号线保护区间在项目深大基坑的下方穿过，距离基坑底部最小净距仅3米，距离基坑围护结构最小净距仅4.6米，施工过程中必须精准控制地铁保护区间的变形和上浮，安全风险、技术要求和施工难度都达到极致。

为了在施工中精准控制地铁1号线上的上浮变形，项目部多次组织参观学习和专题研讨，邀请相关专业的工程院院士以及相关领域专家学者进行方案评估、论证，最终确定采

取，在当下的团队管理中生存是十分困难的，项目的成本管理也无法从点滴处实现。“项目部就是一个团队，只有大家心往一处想，劲往一处使，项目才能欣欣向荣。团队精气神好，项目问题就少。”

而在团队建设上，史维康也有自己的一套“法子”：领导班子之间，首先要做到“尊重”，在重大事项决策、推荐员工提职、奖励分配等重大事上，一定要一起商量；新提拔的干部，背景不一样，面临的瓶颈压力也不相同，对他们的“短板”进行评估，鼓励的同时，协助他们处理好一些短期的工作，有利于他们迅速收获信心，赢得认可；一些责任矩阵不清晰的工作，会根据工作要求和个人特点选好“牵头人”，“牵头人”选定之后，其他人必须全力以赴做好配合；有人来反映问题，既不能“拒人千里之外”，也不能听信一面之词，只有从侧面去验证，才能确定是事实还是误会，最终做出正确的处理。

项目负责人是整个团队的“主心骨”和“灵魂人物”。“你既然是‘领头羊’，你的个人魅力、能力一定要，要让大家发自内心尊重你，你对自己的要求一定要提高。”班子所反映的问题，史维康总是会第一时间回复，而且绝对不是“收到”“知道”“回头再说”这样的回复，哪怕你给出的是“问答题”。史维康也会引导你做成“选择题”，从而让问题得到真正的推进或解决。

“回复既是对别人的尊重，也能反映你个人的能力和作风。”史维康说。

（通讯员 陈君柱 李康）

# 把心放在项目上 把项目放在心上

——记城轨公司无锡S1线项目部工程部副部长张存良

一个人从平凡到优秀有个秘诀——那就是工作上用心一点，再用心一点。

正是凭着这样一份专注和执着，使他在地铁施工门外汉不断成长为优秀的项目技术管理人员，他就是城轨公司无锡S1线项目工程部副部长张存良。

—

城轨公司宁波市轨道交通4015标项目是张存良参建的首个地铁车站施工项目，一切都要从最基础的知识开始学起，这对于已经从事桥梁和隧道施工五年多的张存良来说的确是一个不小的挑战，但他清楚地认识到只有加强学习才能迅速弥补自己地铁施工知识的短板。

在该项目工作期间，他坚持白天跑工地，晚上加班编制施工方案，做到现场管理和内业资料整理两不误，工作之余他不断地查阅、学习地铁施工相关规范及公司印发的作业指导书，遇到疑难问题及时向项目领导、同事请教学习，他通过自身不断的努力

学习，使得个人技术管理能力全面提升，主持编写并代表课题组发表了《提高钢筋直螺纹连接施工质量合格率》的成果，该项QC成果荣获2017年陕西省工程建设优秀QC小

组一等奖；同时他参与编写的《提高顶板防水涂料验收合格率》荣获2018年上海市工程建设优秀QC成果二等奖。

2017年12月，张存良被调至杭州5号线7标盾构项目部，负责项目莫干山路站至巨州路车站间2台盾构施工的技术保障工作，这是他第一次参加盾构施工项目。

面对杭州软土地层盾构施工地层束缚力弱，盾构机姿态控制困难，容易出现偏移、上浮和下落；成型隧道容易变形扰动，出现管片上浮等难点以及项目技术人员不足的情况，他每天往返于两个区间内，对照盾构掘进地层的状况，及时与操作手沟通交流，研究盾构推进过程中各项参数，并加强盾构施工下穿建筑物、下穿河流、下穿变电站区风险源管控，从而保障了2台盾构的安全快速推进、始发及接收工作。最终此区间隧道因施工质量控制好、线型优美荣获杭州地铁集团好评。

在项目后期区间单位工程验收前，不管从现场准备还是到内业资料准备，张存良都全面细心组织准备，最后为区间单位工程顺利验收提供保障。他的工作得到了项目领导和同事的认可，个人也被评选为项目部

“杰出青年”。

二

2018年12月，张存良又转战杭州地铁10号线3标项目部，负责莫干山路车站施工技术管理工作。施工前期他以方案为抓手，完善车站施工前期准备工作，在施工过程中面对现场管段改迁后遗留地下障碍物影响的情况，他带领工区技术人员积极梳理施工组织，认真梳理每幅地连墙施工顺序，安排见缝插针式施工，最终保证了地连墙快速、连续施工。

在车站施工管理中，他经常与技术人员讲说：“车站施工由于工序及相应分包队伍较多，如果分包队伍管理不得当，将直接影响施工进度，同时可能直接影响项目成本管理，对分包队伍的管理将尤为关键，作为技术管理人员，我们必须要以技术为保障，加强施工组织管理，树立‘服务意识’，服务好分包队伍，快速、及时解决好分包队伍遇到的诸多施工困难，为他们创造一个良好的施工环境，保证现场施工最大程度上不因技术保障不足、沟通不及时发生的工期延误”。

当谈到他作为技术管理人员对自己工作的感悟时，他这样讲到：在现如今企业发展与项目管理中，对我们

技术管理人员提出了更高的要求，不仅要掌握技术知识，更应学会项目经营管理，逐步成长为企业发展需要的综合性人才。

“我们不能登上顶峰，但可以爬上半山腰，这总比待在平地要好得多”。连续七年的一线施工工作没有磨灭张存良的激情，反而激发了他的斗志。

三

2019年5月，城轨公司成立川藏铁路筹备组后，他踊跃报名并通过选拔。在筹备组工作期间，他积极与设计院联系沟通，及时了解川藏铁路工程设计进展情况，针对川藏铁路工程TBM施工隧道设计情况及时开展TBM施工技术研究，并对相关资料收集整理。先后参与川藏铁路工程TBM隧道现场实地施工调查三次，总结形成川藏铁路工程TBM隧道现场踏勘报告，同时积极进行川藏铁路工程相关科研工作，为川藏铁路工程后期施工提供技术保障。此外，他配合中铁一局完成了川藏铁路相关投标组编的编制工作。

与其他工程项目相比，川藏铁路后期将面临更为恶劣的施工条件考验，当同事们问到他这一问题时，张存良回答“自己作为以盾构施工为主的企业成员之一，若能参与川藏铁路施工，对个人将是一种真正的锻炼和知识的积累，对公司将是TBM新领域的开拓”。

（通讯员 邹旭阳 徐琳）

践行企业核心价值观

——典型人物系列报道 ③② ③③ ③④ ③⑤