

HOMELAND

家园

2014年第2期
(双月刊)

卷首语 劳动美丽

P22
封面人物
印象
胡庆桥

IMPRESSION

劳动节专题
——鲜花和掌声送给劳动者

国务院副总理马凯
中国交建董事长刘起涛一行
慰问一线职工

我的二航情
为了工程
守护一生

劳模风采
功夫不负
有心人



来自星星的你

记“中交集团技术能手”获得者 陈玉良
湖南汝郴高速赤石特大桥测量工

劳动竞赛

公司劳动竞赛活动获得
武汉市总工会多项表彰

二航随君女人

天涯相随
携手奋进

TCHEE COSTC

成本去哪儿了

劳动美丽

程海涛



分公司青年文化周暨物流中心武深项目青年联谊趣味运动启动



5月1日，在秦岭北麓山区的中交二航局西成客专项部大院内，不时传来阵阵助威声、喝彩声，一场热闹喜庆的员工拔河比赛正在精彩上演。



5月3日下午，孝感高新区基础设施项目团支部召集青年团员，在项目部会议室举行“五四”青年节座谈会，要求继承和发扬“五四”精神，大力推进共青团“151”工作体系建设，助力成才“青年梦”。会上邀请了项目部全体党员同志，整个座谈会氛围融洽、热烈。

5月初，分公司工会举办了第二届在汉单位羽毛球赛。此次比赛采取混双淘汰赛制，一共32对计64名选手参加了比赛。最终混双比赛的桂冠由分公司财务部向蕾、张洋斩获。

“五四”期间，五分公司贵州毕都高速项目开展了青年文化周系列活动，活跃青年氛围。



5月4日，贵州道安高速TJ18标项目团支部开展“传承历史文化，弘扬求是精神”参观活动，组织30多名团员青年参观位于贵州省湄潭县城的浙江大学西迁历史陈列馆。



高尔基则说：“我知道什么叫劳动：它是世界上一切欢乐和美好事情的源泉。”人生因劳动而精彩，因劳动而美丽，劳动者，是最美的人。

劳动者的姿势最美。在无数的建设工地，不论是白天还是夜晚，无论是钢筋水泥的丛林里还是尘土飞扬的路基上，你都可以看到劳动者的身影。他们或者拿着测量仪器翻山越岭，如同朝圣者般庄重虔诚，被星月在身后留下美丽的剪影；他们或者面对着施工图纸，挥洒方遒，专注的脸上满是坚毅和认真，在岁月的画版上留下最美的瞬间；他们或者是在施工现场，指挥设备、安排物资、调动人员，气定神闲中，是责任与勤奋之美；他们或者肩抗手提、挥汗如雨，阳光照在肌肉虬结的手臂上，是力量之美雕刻之韵。他们，是李志林们在实验室里，面对测试的任务认真严谨，沉默的脸上写满了沉着、冷静。他们，是姜永生们在施工现场，认真探讨如何加强管理，提高效率，任太阳将脸庞晒的黝黑。他们，是张家辉们在高塔之上，带领着工人朋友们披星戴月、栉风沐雨，他们是另外一座高塔，标志着二航工人们的赤诚、坚毅与美丽……

劳动者的笑容最美。“劳动的成果是所有果实中最甜美的”，他们面对着自己的劳动成果，脸上绽开了笑容，如同5月的鲜花，盛开在明媚的阳光下。高速通车了，我们的劳动者心和这长索般的公路一起飞翔，看天堑变通途，光荣的日子，也属于我们的劳动者；主塔封顶了，高高的墩身上，寄托着我们的心血汗水，中国第一、亚洲第一、世界第一，多少个纪录被我们刷新；隧道贯通了，当会师的人群发出喜悦的欢呼时，战斗了无数日日夜夜的劳动者，使冰冷的砼都生动微笑起来。劳动者的笑容是美丽的，因为每一个人都知道，劳动的过程是艰辛的，只有

参与其中无悔付出的人，才能体会到发自内心的喜悦。浸透着奋斗汗水的成功，让我们的笑容更美。在劳动中展示自己的聪敏才智，同时又服务于企业时，还有比这更有成就感更幸福的吗？

劳动者的心灵最美。在太阳下忘我工作的人，才会在树荫下心安理得的吃饭喝酒。不劳而获的人，永远没有创业的幸福与丰收的沉醉。劳动者生活充实，远离无所事事的空虚，劳动者在奋斗中实现自我价值，不会因为虚度年华而老大徒伤悲，劳动者在劳动者锻炼自己、成就自己，人生因为创造而充满生机。许多劳动者长年工作在生产一线，每天宵衣旰食，远离父母妻儿，他们为了自己的家庭而劳动，也为了企业的发展而奋斗，这些普普通通的职工，心灵最美。

劳动，是表达爱的最佳方式。当我走在绿意溶溶的大地上，看到田间劳作的人们，真正感受到他们对土地、对劳动的那份热爱。家乡的农田里，小麦已经成熟，蝴蝶蜜蜂在田间飞舞，他们也是在劳动，在采花酿蜜。母亲站在农田里挥动的镰刀，那光亮的声音里，总有无尽的诗意和美丽。而66岁的父亲，他不愿意停下劳动的步伐，开始在县城里当清洁工，每天早晨5点起床扫马路。虽然只有2个小时，但在他汗水湿透衣服的辛勤里，总有我感动而泣的泪水。父母一直在劳动，他们把对儿女、对生活全部的爱，都转化为无声的劳动。当我闭上眼睛，我就能看到他们劳作的身影，成为我忘记中永恒的风景，也是我依恋这个世界的底色。

劳动创造幸福、创造美与满足。从来就没有什么救世主，是谁创造了人类世界？是我们劳动群众。劳动创造世界，劳动者最可爱，劳动者最美丽！





2014年第2期总第69期双月刊

主管主办
中交二航局第五工程分公司工会

出版时间
2014年5月28日

刊名题写
蒋成双

本刊顾问
张文胜 张育林 姚本思

总编辑
程海涛

主编
刘曼

责任编辑
邓晓菁 宋文健 游华锴 杨 丽
蒋闻悦 朱玲玲 沙金玲 王焱君
于 越

E-mail
sneb5home@163.com

联系电话
027-82348859

内部刊物免费赠阅

Content

卷首语

P1 劳动美丽

劳动节专题——鲜花和掌声送给劳动者

P4 国务院副总理马凯、中国交建董事长刘起涛一行
慰问一线职工

P5 西成客专项部荣膺“全国工人先锋号”

P6 鲜花和掌声送给所有劳动者
——五一前夕五分公司斩获多项个人、集体荣誉

P6 五分公司节前慰问各级劳模

P11 六盘水市总工会来毕都项目部考察

劳模风采

P7 勇于挑战科学管理 打造一流精品工程
——记郴州市劳模王磊同志

P8 塞外第一“模”
——记鄂尔多斯市劳动模范姜永生

P9 勤奋开出成功之花
——记武汉市五一劳动奖章获得者李志林

P10 功夫不负有心人
——记湖南省五一劳动奖章获得者张家辉

劳动竞赛

P12 公司劳动竞赛活动获得武汉市总工会多项表彰

P12 委内瑞拉卡贝略港集装箱码头项目部启动“百日
争拼”劳动竞赛

P13 惠罗2+3标参加贵州高速公路三年建设会战劳动
竞赛

P13 地企工会组织携手共同开展工会活动

P13 二航局承建武汉二七大桥获“全国市政金杯示范
工程”奖

成本去哪儿了

P14 “事故成本”与“预控成本”

P15 悄无声息流失的成本

P16 过磅的学问

P17 不良协作队伍是成本之痛



P17 成本去哪儿了

P18 细节与成本

我的二航情结

P19 为了工程 守护一生

封面人物

P22 印象胡庆桥

二航人在海外

P25 卡贝略西班牙城堡游记

P27 不是“钱”的事

P27 加勒比海岸的身影

P28 “鱼乐”

P29 卡贝略项目的“国际大餐”

状元360

P30 来自星星的你——记“中交集团技术能手”获
得者湖南汝郴高速赤石特大桥测量工陈玉良

二航随君女人

P32 天涯相随携手奋进

工地在行动——温情在行动

P35 为体检员工准备一份早餐

P36 陪伴成长筑“爱心港”

P36 “以人为本,关爱员工”委内瑞拉卡贝略项
目开展社保知识学习讲座

P37 小书屋撑起项目部知识大力量

P37 渝万铁路项目部组织摄影爱好者户外采风

工地在行动——雷锋在行动

P38 毕都高速T17标项目部资助村民建暖心通道

P38 做好家园共建、西成客专项目爱护抢救国家
珍稀保护动物

工地在行动——学习在行动

P39 第一堂西语课

工地人物

P40 电工老高

P41 “海归”的老司机

P41 咱们的“国际义务理发师”

P42 我们分部的“小海龟”

P43 十年磨一剑,扬帆物流风

封二 五一五四专题活动

封三 渝万铁路项目部员工“书画·摄影”展作品

封底 花开富贵



国务院副总理马凯、 中国交建董事长刘起涛一行 慰问一线职工

4月28日上午，中国交建董事长、党委书记刘起涛，中国交建路桥轨道交通事业部总经理王建一行，在二航局董事长、党委书记蒋成双，二航局五分公司党委书记张文胜等领导的陪同下，对西成客专项目部进行工作指导，并代表集团党委及各部门向工作在一线的各位职工表示五一劳动节的慰问，提前预祝大家劳动节快乐。

刘起涛一行先后对公司承建的清凉山隧道进口、钢构件加工厂、一分部试验室等地进行察看，结合现场情况对工程建设形势、进度、安全、质量、资源配备等多方面进行了详细了解，在现场听取了五分公司副经理、项目经理王磊对西成客专项目整体情况介绍。

刘起涛指出：“西成客专项目是

二航局自2005年进入铁路建设市场以来，第一次进行大型的长大隧道工程施工，该项目施工难度大，建设风险高，一定要在保证质量、安全的前提下，高标准、高要求完成西成客专项目的建设，为今后二航局乃至集团在铁路建设市场占得更多的先机。”

4月28日下午，中共中央政治局委员、国务院副总理马凯深入二航局西成客专项目部，现场调研了解铁路建设产业发展情况。中国铁路总公司总经理盛光祖，国务院副秘书长肖亚庆，交通运输部副部长、国家铁路局局长陆东福，中国交建董事长刘起涛等领导陪同调研。

马凯十分关心西成客专项目的建设情况，他详细询问了投资环境、资金筹集、施工组织、安全质量、建成后

的客运流量、运行效益等情况，关切地查看了施工一线人员的安全防护措施。他指出，中国交建能够严格按照标准操作，牢固树立“安全第一”的思想，始终把工程质量和施工安全当做头等大事来抓。

调研结束时，马凯充分肯定了二航局在铁路建设领域付出的努力和所取得的成绩。他指出，加强铁路市场建设，做好安全质量管理是基础，自主创新是关键，各方面要加强资源整合，做好人才培养，加强技术保障，完善体制机制，切实增强项目安全支撑和保障能力。同时，企业要做好服务和协调，加强行业自律，引导建立协同创新模式，合作开发共性平台、关键共性技术，促进铁路建设行业持续健康发展。

(赖小龙)

西成客专项目部荣膺 “全国工人先锋号”

4月29日下午二航局西成客专项目部党委书记王从志从陕西省省长娄勤俭手中接过“全国工人先锋号”的牌匾，凭借着优质、高效的工作态度和文明建设的精神风貌，此次，二航局西成客专项目部荣膺“全国工人先锋号”称号，为全体人员带来了莫大鼓舞和激励，进一步增强了西成铁路全体职工主人翁责任感，最大限度地激发了大家劳动热情和创造活力，进一步加大了员工扎实建好西成铁路，为陕西人民做贡献的决心。

由二航局承建的西成客专项目第2合同段位于秦岭北麓山区，合同额20.9亿元，正线全长约34.3公里，其中隧道施工占98%，施工难度大，安全、质量风险高，工法复杂多变，工序转换频繁。项目开工以来，在一批优秀管理团队的领导下，项目部全体员工坚定信心、凝心聚力、攻坚克难、真抓实干，施工中不断进行技术创新、管理创新，将文明施工与环境保护、施工生产与构建和谐社会有机统一起来，开工以来，累计实现产值6.78亿元。

为了扎实开展创建“工人先锋号”建功立业劳动竞赛活动，认真贯彻执行各项管理要求，实施高起点起步、高标准推进，项目部确定了以“建树一流素质、创造一流工作、提供一流服务、取得一流业绩”四个“一流”为主要内容争创活动。

建树一流素质，即抓住“作风”与“技能”两个关键点，从班组文化开始，凝心聚力，提升素质。创造一流工作，以积极创新施工工艺，研究和应



用新技术、新工艺，努力改进工艺设备，改善操作，与厂家技术人员配合，自我创新以满足工地建设生产的实际要求。提供一流服务，项目部领导在重视施工生产顺利进行的同时，十分重视采取各种有效措施，保障并维护职工权益。取得一流业绩，紧密结合岗位工作实际，积极投身于岗位创一流、建功当先锋，把先进理念转化为先锋行为，不仅年年月月保质保量全面完成任务，而且还有效地带动了企业在铁路建设领域的发展动力，成功树立了中交集团在铁路建设领域上又一标杆。

2013年8月中国铁路总公司组织全国铁路工地试验室和拌和站标准化建设观摩会在二航局西成铁路项目部举行，全国18家铁路局、24家客专公司组织观摩团到项目部学习观摩，项目部标准化建设得到业界一致认可和

赞许。2014年以来，项目部先后获得分公司“最佳文明单位”；公司“优秀团队”；陕西省西成客专公司“优秀班组”等诸多荣誉。4月，国务院副总理马凯在西成客专项目调研时，对项目现场的标准化建设、科学管理和文明施工给予了高度评价，他盛赞：“中交二航局的工作做得很漂亮！活干得很扎实！”。

五一前夕，项目部获得“全国工人先锋号”荣誉称号，并获中央领导对西成铁路工作的肯定，对全体员工工作给予莫大的鼓舞，当前，项目部全体员工正以百倍地豪情继续奋战在建设一线，翘首期盼着首条穿越秦岭的快速铁路通过他们挥洒汗水、智慧凝结实现贯通。

(赖小龙)

五分公司节前慰问各级劳模



五一劳动节即将来临，近日，五分公司工会走访慰问了各级劳模，把分公司对劳模的关怀送到了大家手中。

退休劳模、“模板大王”黄南山在我们造访他说：现在的二航局更多的是机械化操作，但对工艺的精益求精、对质量的高要求始终是我们企业要提倡的，而劳模身上凝聚的那些敬业、坚持、奋斗则是永不过时的精神，应该被一代代传承下去。在看望退休劳模杨秉清的时候，这个八十多岁的老人，只能靠他的老伴帮他回忆起那些

他曾经感动过无数人的事迹，但在老人的脸上，我们看到的是岁月的平静和无悔的记忆。

在长江南岸，在即将开工的沌口长江大桥项目部，在紧锣密鼓的施工准备前场，我们在摇晃的交通船上，将分公司的慰问带给了节假日仍坚守在岗位的全五一劳动奖章徐刚，和五一劳动奖章的获得者马文兵，他们一个是运筹帷幄的项目管理者，一个是单项的技术负责人，但在他们身上，都凝结着劳模最纯粹的精神品质：爱

岗敬业，勤奋与坚守。而此时此刻，分公司的其他劳模们，不是奔赴在前往海外项目的路途中，就是在大山的某处为项目的运作而工作。电话拨过去的时候，他们总是匆匆的道谢，言语中有着忙碌工作时特有的爽快。

五分公司现有各级劳模23人，在这份长长的劳模名单上，新老劳模犹如企业的明星，散发着熠熠光芒，照亮了他们自己，也闪耀了身边诸多的普通职工。这是劳模们不懈努力的成果，也是五分公司一贯提倡的尊重劳模，尊重劳动的文化氛围的提升。在这些明星身边，凝聚了很多具备劳模精神的“普通职工劳模”，他们在各自的岗位上勤奋学习、敬业奋斗，为自己，为企业，同时也为社会奉献着自己的光与热。

而如今，这个名单还在逐年递增。在今年分公司的劳模“封神榜”上，又多了五个新面孔，这其中，有年轻有为独挡一面的青年项目经理，有靠高超技艺享誉盛名的技能大师，也有自小闯天下在行业内搏出一番天地的农民工兄弟。让我们一同学习劳模的光辉事迹和他们身上那些光彩夺目的品质，祝福他们劳动节快乐！

(文/文刀 摄影/江细婷)

鲜花和掌声送给所有劳动者

——五一前夕五分公司斩获多项个人、集体荣誉

五一前夕，分公司斩获多项个人、集体荣誉。原分公司财务总监邹强同志、分公司试验检测中心李志林同志获得武汉市五一劳动奖章；分公司副经理王磊同志荣获郴州市劳动模范；内蒙蒙乌大桥项目部经理姜永生荣获鄂尔多斯市劳动模范；赤石特大桥项目部农民工张家辉获得湖南省五一劳动奖章。集体荣誉方面也是捷报频传，西成客专项目部获得全国工人先锋号、陕西省工人先锋号，项目多人受到陕西省总工会表彰；孝感高新

区基础设施项目部获得湖北省工人先锋号；赤石特大桥项目部和该项目一工区同时获得湖南省工人先锋号，一枝绽放并蒂花；贵州毕都17标项目部则获得贵州省“安康杯”先进单位的称号。荣誉的取得来之不易，这与五分公司尊重劳动、尊重劳模的良好氛围密不可分，亦是分公司踏实朴素，力争上游的企业特色文化的最佳体现。

近年来，五分公司将开展劳动竞赛作为契机，在项目艰难时期、关键时期开展一系列调动积极性、鼓舞士气

的劳动竞赛活动，外树企业形象，内促生产管理，将职工技术创新活动作为企业管理的推进器。同时，积极参与到所在地区的“双创双保”、“五比无创”、“安康杯”等主题竞赛活动中，涌现出了多个先进集体和先进个人，他们道德高尚、爱岗敬业，干一行爱一行，这种勤奋、踏实、坚守的无私奉献精神默默影响着身边的所有人。让我们把鲜花和掌声送给这些劳动模范，也送给分公司所有的劳动者，劳动者最光荣！（文刀）

勇于挑战 科学管理 打造一流精品工程

——记郴州市劳模王磊同志



编者：这不是他第一次获得如此荣誉，对这位年轻的项目管理者而言，荣誉之于他，就如同昨日枝头的花朵，嗅其芬芳，然后继续前行。

王磊，男，35岁，中共党员，工程师，现任二航局五分公司副总经理兼西成客专项目经理。工作中，王磊在刻苦钻研工程施工技术的同时，努力学习施工现场管理技能，结合现场施工难题，有针对性、创新性的提出解决方法，是一名理论知识丰富、技术管理全面的项目管理者。先后获得湖北省重点工程十佳项目经理、武汉市青年岗位能手、湖南省重点工程优秀项目经理、郴州市“五一先锋”、郴州市劳模等荣誉称号。

2003年7月，王磊从华中科技大学土木工程专业毕业，先后参加了武汉阳逻大桥，武合铁路等国家级重点工程建设。2006年王磊调任鄂东大桥B标项目部担任常务副经理，在鄂东大桥三年的建设中，王磊和他的团队遇到桩基施工的“拦路虎”——安山岩。面对“拦路虎”，王磊没有退缩，和技术人员在一起，通过技术攻关，使每根桩成孔成桩周期由100余天逐渐缩短为30余天，抢在长江汛期来临之前完成了桩基施工，创造中国特大桥梁承台

施工“单位方量时间最短”的新纪录。其针对安山岩的桩基施工方法获得中国土木工程协会科技成果二等奖。为此二航建设者被湖北省交通运输厅、鄂东大桥建设指挥部誉为“铁军”。

2010年，王磊调任赤石特大桥项目经理。赤石特大桥作为汝郴高速全线的关键控制性工程，是目前同类型桥梁中排名世界第一的四塔斜拉桥，工期紧，技术要求高，施工难度大。面对困难，王磊直面挑战，迎难而上，组织项目领导班子及时理清思路，研究对策，制订了一系列管理措施，快速地促进了施工生产。为了做好项目创新工作，王磊在项目开工伊始就组织成立科技攻关领导小组，并邀请相关专家，帮助指导项目科技攻关工作。项目部先后攻克超岩溶发育地区超大直径钻孔及挖孔桩技术、高性能砼施工技术等技术难题，创造性的提出使用劲型骨架的方式，对钢筋定位，塔柱线型控制和降低高空作业安全风险等起到了关键性作用，此工艺已在多个项目上推广应用；《管精确定位装置》、《大吨位钢筋笼下放架》等九项新技术荣获国家实用新型专利。

“质量和安全是企业的生命”，这一理念早已根植于王磊的脑海中。

在赤石特大桥的建设中，王磊更是提出了确保工程优良率100%的质量目标。他组织编制了贯穿整个施工过程的质量计划和创优规划，并针对赤石特大桥的特点，出台了质量通病及防治对策手册。对于安全管理，王磊按照“安全生产、预防为主”的方针，以二航局浓厚的安全文化为依托，采取铁腕的手法强化安全管理。大力加强安全教育与培训，定期对全体工作人员进行教育与培训，赤石大桥已实现安全生产1600天。

从武汉阳逻长江公路大桥项目到西成客专项目，王磊这一路走来，他把自己的大部分时间和精力都投入到国家建设一线上，与家人团聚的时间寥寥无几，但他无怨无悔。他深知自己的一举一动将是全体项目人员的样板，好与坏、对与错将影响着他们；多年来，他与项目其他同事一起坚守在工地已成为习惯，为项目建设、为企业和交通基础设施的发展默默的奉献青春年华。如今，他将带领他的团队，在大秦岭山脉中修筑贯彻汉中到西南的经济动脉通道，在西成客专项目建设中续写新的辉煌。（图文/严林征）



——记鄂尔多斯市劳动模范姜永生

塞外第一『模』

两千多年前，湖北秭归姑娘王昭君出使塞外，为民族团结和大汉的和平做出了自己的贡献。两千多年后，同样来自湖北的中交二航局也来到塞外，在这片辽阔的土地上修路筑桥，为内蒙的交通事业持续奉献。姜永生，就是二航建设者的杰出一员。

荣乌高速公路是内蒙古重点工程，而准格尔黄河大桥是整个荣乌全线的控制性工程，大桥标价低，工期长，施工难度大。准格尔大桥项目远离武汉总部，项目生活条件较差，这里风沙大，交通不便。尤其是冬季寒冷，十一月到次年二月，现场寒风凛冽，有时施工用水上冻，不得已只能远距离买水使用。姜永生同志发扬共产党员吃苦耐劳的精神，一心扑在工地建设上，长年坚守在施工一线，很少回家。他成为新时期的愚公和大禹，为了大桥建设付出了自己的一切。

姜永生同志作风踏实，身先士卒，始终战斗在施工一线。项目部驻地离施工现场有一定距离，为加快工程进度，加强现场管理，姜永生同志

从2012起，带头住进了施工现场钢筋加工场的单层活动板房。这板房就在黄河边上，冬冷夏热，生活条件很差，姜永生同志在小小的房间里会客办公，每天关注着现场进度、质量和安全施工。即使暑假爱人和孩子到工地看他，他让老婆孩子也住在工地现场，他笑着告诉女儿：“看到没有，这就是黄河，是我们的母亲河。”他甚至带着年幼的女儿在黄河边上放歌，教她朗诵“白日依山尽、黄河入海流。”他这种乐观和吃苦的精神影响着一线的员工，使他们干劲十足，有效地促进了现场管理。

对于大桥的施工，姜永生同志投入了自己全部精力，他多次召开专家会，对项目施工的技术方案、安全管理方案进行策划，并且请设计院的专家到现场，根据实际情况重新堪探设计。在施工中，姜永生也调动员工积极性，发动员工开展经济活动创新活动，不断进行技术革新，优化施工方案，确保大桥施工顺利进行。

姜永生坚持认为，干工程不能只

求过得去和混日子，而是要有精品意识，要确保二航局的企业形象和产品质量，要紧跟公司品质成就未来的精神脉络。在施工过程中，他除了加强现场管控外，也严把原材料关，多次将不合格的原材料清退出场。在他的影响下，项目部全体员工都牢牢树立精品意识，工作中严格要求、严格把关，工程质量受到交通厅领导的肯定。

施工四年来，准格尔黄河大桥在荣乌高速公路指挥部年度评比中，每次都名列前茅。内蒙古自治区交通厅领导多次到项目检查指导工作，交通厅副厅长周杰由衷地对姜永生说：“大桥的质量和进度都不错，你们不愧是建桥国家队！”

在荣乌的四年工作中，姜永生同志严格项目管理，维护二航形象，注意处理好与地方的关系，本着为工程负责、为人民负责的精神，抓好项目的质量管理，用自己的一腔热血，谱写着二航人在内蒙大地上的奉献之歌！

（文：付猛 图：申家名）

勤奋开出成功之花

——记武汉市五一劳动奖章获得者李志林

4月29日，鲜花和掌声满聚在武汉剧院，分公司孝感项目的试验主管李志林同志，被武汉市总工会授予了2014年武汉市五一劳动奖章的光荣称号。这个一向朴实无华，来自湖南桃源的农民工劳模回想起他在二航局一路走来

的喜悦与成长，感慨万千。进入二航局前，李志林是湖南桃源县的普通农民，在当地一些小的建筑单位打工。2003年3月，李志林进入二航局，从事试验检测工作，他非常珍惜在国有大型企业务工的机会，工作认真踏实。白天，他认真做好现场的试验检测工作，夜里，他加班把白天的工作进行认真记录，并做好相关基础资料。同时，他不断加强学习，努力提高自己的专业能力，进步很快。在业余时间，他还通过自学，取得了大专文化学历。

十多年，他从一名农民工逐步成长为具有较高理论水平的项目试验室负责人，他以踏实认真，严谨细致的工作作风、积极上进，刻苦钻研的精神，受到业主单位和公司各级领导的一致好评，逐渐成为能够独挡一面的试验主管。他能够结合现场情况，认真钻研，较好的解决实际问题。2005年在内蒙古白集高速项目，通过大量的基础实验，他分析总结了不同含砾情况下的最大干密度变化规律，采用归纳



统计和线性回归分析方法，成功的解决了因击实标准不确定所造成现场压实度控制标准无规律可循的问题。在桥梁施工中，高密度下的玄武岩沉渣对泥浆提出了更高的要求，他通过查阅大量的工程资料和规范，咨询了相关专家和经验丰富的工程技术人员，配置出符合施工要求的泥浆，保证了桩基的施工质量和工程进度。

2011年8月，在湖北恩施恩黔高速公路第二合同段，作为试验技术负责人的他，认真工作，做好内业资料，每次的检查都赢得了上级领导的一致好评，在全线七个标段中名列前茅，该试验室亦被评为省优秀工地试验室。他还顺利的完了高强、高扬尘机制砂泵送混凝土的施工和高扬尘聚丙烯纤维混凝土的泵送；通过优化砷配合比，控制住因机制砂对混凝土结构物外观的影响，为项目节约了成本，提高了产品质量。

李志林同志热爱学习，勤于钻研，得到了大家的一致认可。他努力提高自身的业务水平，顺应新材料，新工

艺的发展，2013年在湖北省交通重点工程“质检杯”技能比武中，以笔试第一名，综合成绩前三的比赛结果荣获检测组个人二等奖，为中交二航局及鄂西高速公路指挥部赢得了荣誉。随后在二航局2013年建筑材料试验职业技能竞赛中脱颖而出，夺得第一名，并被授予“中交二航局技术能手”称号。该同志在工作之余刻苦钻研，利用office办公软件，对试验检测数据进行归纳统计分析，极大的提高了工作效率，保证了试验数据的准确性。

2014年9月，受公司指派，他被调至孝感高新区基础设施项目任项目试验室主任，在新的岗位上，该同志积极与各部门进行协商，突破市政工程与交通工程管理上的衔接，优质高效的完了工地试验室的组建，为工程的施工质量控制供了极大的方便。

李志林同志默默无闻的工作，无私奉献的精神，为中交二航局的发展不断贡献着自己的力量！

（图/陈柏林 文/孝感项目提供）



功夫不负有心人

——记湖南省五一劳动奖章获得者张家辉

23岁，却已是世界级大桥施工现场带班班长，仅有初中文凭的农民工，却是湖南省五一劳动奖章获得者。这样的殊荣似乎有些传奇，但这恰恰是一个真实的故事，这个故事的主人公就是2013年“湖南省五一劳动奖章”获得者——张家辉。

2008年，家境贫寒的张家辉辍学在家，经同是农民工的父亲介绍，跟随同乡进入湖北鄂东长江公路大桥施工现场，做起了杂工。所谓杂工，就是什么脏活、累活都要干，工地上的体力活特别繁多，不是拿着锤子敲敲打打就是搬着几十斤的材料、工具来来去去，一天下来往往是腰酸背痛，手上、身上布满大大小小的伤口，但他从不说累，不说苦。张家辉这时快满18岁，他觉得只干杂活没有出路，而且工地上能干杂活的太多，没准哪天就会把他替换下去，连杂活都没得做。正是这样的紧迫感，他学会了电焊技术，在项目部开展的“现场施工大评比”中，他以快速度、高质量的电焊技术，多次得到项目部的奖励，连很多老师傅都要向他学习一些关键点的电焊技术。张家辉以此为契机，开始学习建桥施工的方方面面。

上工时间，张家辉在工地上忙里忙外，老师傅随叫随到；下工后，张家辉利用休息时间向其他老师傅请教技术。那时的张家辉还是个腼腆的小伙子，很多老师傅都不愿把自己的技术全部教给他，这让他一度感到难过，有时候被老师傅骂了就躲在一旁独自伤心；他没有因此而气馁，反而愈发坚定了他要学好技术的决心。由于他勤奋好学，也让不厌其烦地老师傅慢慢接受了这个“死皮赖脸”的学徒。鄂东长江公路大桥是一座世界级的桥梁，施工工艺复杂，对各种设备要求很高，张家辉在建桥的过程中又学习掌握了桥面吊机的拼装、钢箱梁起吊安装及设备保养工作。说起那段当学徒的日子，张家辉看似傻傻地笑着说：“农民工拿得出手的就是那一丁点儿技术，这种活儿谁都能学会，要是我，也不愿教给其他人……也没什么有脸可丢的，脸本来就

是靠自己争取的，自己刚开始什么也不会，只有用热脸把老师傅的冷屁股贴高兴了，他们才会教我东西……后来他们慢慢就认可我了，都愿意教技术给我，其实他们都很好。我想人要知道自己做什么，别人才会帮你。”

夯实的技术功底、勤奋好学的态度，以及对人生的成熟看法，让这个未满18岁的小伙子比其他人更快速地成长起来。而张家辉对工作的认真态度都被其他人看在眼里，工地上其他农民工对这个健壮的小伙子很服气，工头亦对他赞誉有加：“小伙子，有干劲。”

由于二航局的快速发展，对各类人才的需求也日益增加，张家辉作为一位技术过硬、踏实肯干的现场施工人员，也很快得到工头的赏识和提拔，让他成为5人小组的组长，负责小组的具体施工指挥。他在日常工作中，对设备状态进行仔细检查，做到了把故障排除在萌芽状态，精心安排人员进行钢箱梁吊装作业，安装完成的钢箱梁轴线偏位满足设计及规范要求，于2010年5月圆满完成主桥合拢，因在项目施工期间表现突出，他也多次在项目部组织的劳动竞赛中获奖。

鄂东长江公路大桥完工后，他又转入了一座世界级桥梁——湖南汝郴高速赤石特大桥的施工中。赤石特大桥是厦门至成都国家高速公路湖南省汝城至郴州段的控制性工程，为四塔双索面预应力混凝土斜拉桥，主桥全长1470米，跨径组合为165m+380m+380m+380m+165m，7#主塔高287.63米，8#主塔高273.63米，是目前同类型桥梁中排名世界第一的四塔双索面预应力混凝土斜拉桥。经过上个工地的锻炼，他积累了丰富的经验。2013年，张家辉所在的7#主塔钢锚梁的施工进度相比于5#主塔严重滞后，而张家辉所在的西侧施工班带班班长无故拖延工期，无法有效加快施工进度，致使东侧施工班也无法顺利进行施工，而不得不停下来等待西侧钢锚梁建到指定长度，进度上不去，收入就减少，看着其他塔上的农民工都能够顺利拿到应得的收入，整个塔上的农民工都是抱怨连连，西侧施工班长已不能继续胜任班长工作。而张家辉的小组在各类劳动竞赛中表现突出，工头便提拔张家辉为带班班长。经过上一个工地的锻炼和平素的认真学习，张家辉用累积的

经验以及在施工过程中树立的声望，他对主墩钢结构施工工艺进行了总结优化，将钢筋施工各个环节进行了统一调整，配合相关部门编制出了索塔劲型骨架施工流程，运用先进的“承包制”管理办法，使得他的工作取得了很好的效果，使索塔施工的效率大大提高，时间由七天缩短为五天，几节下来，赶上工期已经指日可待。对此，7#主塔东侧的施工班长感慨道：“以前老是催他们加快进度，当听说他们建得比我们还快了，非常不服气，后来观察了几天，现在彻底服了，而且老是向他们借人施工。张家辉这个小伙子真能干，真没想到西侧的班长这么年轻！”

现场的技术员如此评价：“我们的施工指令下来，实际上真正动手的都是这些农民工，弄懂指令意图并且传达到每一个工人，这对大多数农民工来说非常不容易。而张家辉对指令的执行能力特别强，这不仅要求他对建桥的各种技术都很熟练，而且要求他熟悉每一个工人的特点，才能把他们安排到合适的位置上去，这样减少了人工的浪费，加上他的改进方案，就大大地提高了施工进度。”

由于地理位置特殊，交通不便，特种设备的维修人员经常不能及时赶到工地。于是张家辉利用业余时间，一头扎进书堆，开始学习设备的维修管理。虽然担任着钢结构施工班长，却在各种特种设备的维修时都能看到他的身影。经过了两个世界级桥梁的锻炼，张家辉在大型桥梁建设中已由一个普通的农民工逐步成长为对现场具有全面掌控能力的带班管理人才。彩虹飞跨，龙卧长波之时，张家辉同志也在一步一步实现自己的梦想，就是像他这样的工匠，默默地推动着中国从一个建桥大国向建桥强国的转变。二航局这样的优秀员工的还很多，张家辉只是一个闪亮的缩影。一个优秀的企业，必先优秀的人才培养的摇篮。

“二航局是个好单位，只要我努力，就会得到我要的一切，”张家辉眯着不大的双眼感慨，“我特别感谢我的带班经理李光华，是他给了我成长的机会。”

功夫不负有心人。2014年，由湖南省总工会颁发的2013年度全省重点建设劳动竞赛先进个人湖南省五一劳动奖章揭晓，中交二航局五分公司赤石特大桥项目部农民工张家辉荣膺了这一称号。

六盘水市总工会来毕都项目部考察

近日，六盘水市总工会党组成员、经审委主任王军，劳动保护部部长漆俊，水城县总工会副主席吴儒舒等一行来我项目部考察，详细了解了项目部的施工进度和二航局农民工用工情况以及在职工工会组织情况，对二航局企业有了深入的了解。王军

表示：希望两方工会组织今后能够经常联系，互帮互助，共同开展工会活动和进行经验交流。促进职工相关技能的提升，加快工程施工进度，为企业的工程建设创造良好的条件，创造良好的经济效益，并树立出先进典型，鼓励其他个人和单位进行学习，扩大工

会组织规模，增加工会的影响力。考察期间，工会领导还对项目部的农民工和在职工工的劳动保护情况大加肯定，对保护工作的展开予以了高度的评价。（谢刚）

公司劳动竞赛活动获得武汉市总工会多项表彰

4月10日，武汉市总工会隆重举行2013年度劳动竞赛表彰暨2014年度劳动竞赛动员大会，五分公司荣获武汉市“双创”劳动竞赛先进单位，武汉东风大道改造项目部荣获市“双创”劳动竞赛先进集体，邹强荣获市“双创”劳动竞赛创新能手，并被授予“武汉五一劳动奖章”，任立亮荣获“双创”劳动竞赛优秀组织者称号。

2013年，公司三级工会组织围绕中心、服务大局，建立以劳动竞赛、职工技术创新为重点的职工建功立业体系，坚持用劳动竞赛激励职工，技术创新引领职工，评先树模鼓舞

职工，不断推动全员创新创效，不断提升职工素质，进一步增强了工会组织的吸引力和凝聚力。去年，公司工会围绕企业管理的重点、难点，重新定位了劳动竞赛理念，组织开展了“一元多层次”劳动竞赛活动，不断探索研究和创新劳动竞赛的新方法、新形式，不断完善和推广劳动竞赛好的做法和经验，积极参与项目所在地方工会组织的劳动竞赛活动，更加鼓舞了职工的士气、工作激情，增强了主人翁责任感，大力促进了项目的施工生产、降本增效和计量结算等工作，有力推动了企业稳健发展。（五工）



委内瑞拉卡贝略港集装箱码头项目部启动“百日争拼”劳动竞赛

3月16日下午，委内瑞拉卡贝略港集装箱码头“百日争拼”劳动竞赛正式启动。中港美洲区域公司副总经理等领导出席仪式并发表讲话。

此次劳动竞赛是项目部开工以来开展的首次劳动竞赛，为确保5月1日码头桩基施工顺利启动，项目部明确本次主题为“强管理、讲文明、抢时间、重安全、严质量、快进度”。

启动仪式上，中港美洲区域公司副总经理虞惠贤表示，5月1日首桩能否顺利施打，不

仅关系到项目部的对外形象，更影响到中港和集团在整个委内瑞拉市场的声誉，任务十分艰巨，时间格外紧迫。号召大家增强责任感和紧迫感，科学管控、精心施工，确保此次劳动竞赛活动的顺利开展。

活动现场还举行了卡贝略项目部“青年突击队”授旗仪式。全体青年同志集体誓言：坚决完成建设任务，为公司占领委内瑞拉市场奉献青春！（王立）

惠罗2+3标参加贵州高速公路三年建设会战劳动竞赛

4月11日上午11时，以“决战高速，助推跨越”为主题的贵州高速公路三年建设会战劳动竞赛誓师大会在贵州省惠水县和平镇大兴村惠罗高速公路K0+000起点举行。贵州省人大常委会副主任、省总工会主席袁周出席誓师大会，并宣布竞赛启动。

誓师大会上提出此次贵州高速公路三年建设会战劳动竞赛以“保质量，保安全，保工期，保效应”和“工程质量好，成本控制好，现场管理好，技术创新好，劳动关系好”作为核心指导思想，通过开展“六比一创”即“比工程质量、比安全生产、比工程进度、比技术创新、比文明施工、比科学管理、创精品工程”来激发参建职工的工作热情。

此次劳动竞赛将持续到今年年底，包括建设、施工等60多家参建单位，1500万个以上班组，10万人以上的职工，农民工参赛。竞赛结束后主办方将按年度目标进行评分考核，通过综合评分排序评出先进。



惠罗2+3标作为惠罗线的重点标段被邀请参加誓师大会，并被授旗“创建工人先锋号”的旗帜。（邓琴）

地企工会组织携手共同开展工会活动

——孝感市重大项目劳动竞赛启动仪式在二航局孝感项目工地上召开



中交二航局党委副书记、工会主席肖继生出席了启动仪式并作重要讲话。

肖书记在劳动竞赛仪式上表示：孝感市总工会在二航局项目部隆重举行重大项目劳动竞赛启动仪式，这是对孝感项目部全体建设者的鼓励和厚望，我们深感荣幸和自豪。他说：劳动竞赛活动也是二航局工会组织服务中心工作的重要载体，我们一定按照市总工会的竞赛方案，围绕竞赛总目标，以“创新推动发展，劳动实现梦想”为主线，团结动员全体职工，开展“五比一创”竞赛活动，抓安全、重质量、促进度，精心组织，科学管理，努力将孝感高新区工程建设成为民心工程、环保工程、样板工程，助推孝感新区的稳健、快速发展。

孝感项目部经理栾知明代表参建单位在启动仪式上发言。他表示：我们积极响应劳动竞赛活动的号召，争创一流，以辉煌的业绩，全面完成本次劳动竞赛制定的目标任务，为孝感市的经济发展做出积极贡献！（陈柏林）

二航局承建武汉二七大桥获“全国市政金杯示范工程”奖

日前，由中交二航局五公司承建的武汉二七长江大桥正桥工程I标段获“全国市政金杯示范工程”奖。“全国市政金杯示范工程”奖是中国市政工程行业质量方面的最高奖项，由住房和城乡建设部、中国市政工程协会联合颁发。该奖项评选活动每年举办一次，评选程序复杂、规定标准严格、名企竞争激烈、奖项档次极高。该项目又一次获奖，进一步巩固了二航局在国内建桥的地位，充分展示了二航局在市政工程建设领域的施工组织能力和综合水平，品牌形象得到进一步提升。

此前，该项目科研成果方面获得省部级科技进步奖1项、国家级工法3项、省部级工法13项、专利5项，部分成果达到国际领先水平；质量方面获得国家级QC成果5项、省级QC成果1项、集团级QC成果2项、市级QC成果1项；安全方面获得湖北省青年安全生产示范岗、青年文明号及建筑工程安全文明施工现场（楚天杯）等；项目管理方面获得全国建设工程优秀项目管理成果二等奖。（陈亮 陈柏林）

TIME COST

成本去哪儿了 第一期

引言：当前，建筑施工企业面临着激烈的市场竞争，行业利润微薄，如何在激烈的竞争中异军突起，占据行业魁首，成本领先是取胜的关键战略之一。有效的成本控制管理可以带动全局的发展。而就在今年，二航局提出了“让规则落地、让成本还原”等一系列关键性战略思路，从本期起，我们杂志开辟“成本去哪儿”系列话题栏目，我们将邀请广大的员工针对成本问题畅所欲言，也希望这一话题的大讨论能使大家更多的认识、了解成本管理。一言以蔽之，只有企业的每一名员工将成本控制的思路贯穿到自己工作的每一个细节里，成本管理才真正落到了实处。

“事故成本”与“预控成本”

2014年是二航局的“成本还原”年，安全生产上的成本主要来自于事故预控措施、事故处理费用。二者究竟是什么情况呢？

一. 事故成本在哪儿？

媒体发达，生产事故死亡1人赔偿近百万，施工

企业的员工都知道。那么要告诉列位：很多人以为这就是事故的成本，却不知这只是事故直接成本，之外还有间接成本，而且间接成本远超过这个数字。

死亡事故的成本包括生产成果损失（停工、减产、额外抢工费）、生产设施的财产损失（构筑物、临

时设施、机具、设备、原材料及本成品等损坏）、事故现场清理整治费、死亡赔偿、死亡抢险、事故调查与善后处理费。按照安全生产统计学的数据，直接经济损失和间接经济损失的比例为1:4。施工企业事故死亡1人，直接经济损失就算只考虑死亡赔偿，那么总的损失也高达500万。在一定情况下，算上政府部门的处罚（可高达500万）、信用等级管理下暂停投标或吊销企业证照（按照企业利润率估算，最低也近千万）、企业负责人免职，总的损失将高到无法估量。

二. 事故成本还原法儿

事故成本还原只有一个途径：遏制事故。遏制事故的手段多种多样，最后落地还得看安全投入。

在工业实践统计中有一个安全效益“金字塔法则”：设计时考虑1分的安全性，在生产加工中有10分安全效果，而能达到运行或投产时的1000分安全

性效果；同时在安全经济学上，预防性的“投入产出比”高于事故整改的“产出比”。研究成果显示，安全保障措施的预防性投入效果与事后整改效果的关系是1:5的关系。

应用到施工项目安全管理上：方案中1分的安全设计，能为施工生产带来1000分的安全效果；对隐患整改的投入是危险源的风险预控措施投入的5倍。

由此可见，项目部要遏制事故成本，必须要加大投入。

可这投入如果不是有效的，换句话说说是被浪费了，事故成本依然会得不到遏制。比如：隧道超前预报分包给专业单位来做了，项目部却对预报结果不管不问、束之高阁，那么这投入依然为0，事故成本也将无从遏制。（长弓）

悄无声息流失的成本

在与市场开发部的同事聊天时，常听到他们说，随着国家宏观经济政策调整，现在传统领域的市场份额正在逐年下降，施工企业之间的竞争异常激烈，工程投标价格的控制显得尤为重要。但是我们企业在价格竞争中时常处于劣势，往往会出现我们的实际成本价大幅高于中标价格的现象。

我们作为老牌的国有大型建筑施工企业，具有良好的桥梁施工品牌优势、掌握着先进的工程施工技术、拥有大批量高性能的工程施工设备、建立有系统的管理规章制度，企业的综合实力可以与国内任何一家施工企业匹敌。但是我们在成本控制方面落后于人的主要原因，个人认为还是在于施工管理的精细化程度不够所导致，许多成本正在悄无声息的流失。

材料费用在工程成本中所占的比重约为50%左右，降低材料成本费用支出就等于直接增加了收入和利润，所产生的经济效益不言而喻。虽然近年来我们企业通过不断地修订和完善针对于成本管控的规章制度，开展了管理提升、管理对标等系列活动，成本管控的能力得到了显著的提升，但是在一些细节管理方面还是存在一些不足。下面就结合两个真实的案例，谈谈哪些在成本管控方面给我留下深刻印象的经验教训。

案例一：有次去某铁路项目检查的工作过程中，发现在几处浇筑混凝土的施工现场周围，都停着二、三辆挂着当地牌照的小型农用车。陪同的项目部人员告诉我，这些车辆都是附近村子的老百姓用来“捡”废弃混凝土的。项目部的现场管理人员对这种现象大多已经习以为常了，基本上都是听之任之的态度。经过深入的了解得知，最初是附近的村民发现在施工现场周围总会遗弃有一些混凝土，就自发的将这些混凝土收集起来用于自家院子或晒场的修建。由于最初期没有对这种行为进行制止，加之当地民风比较彪悍，发展到后来事态就逐渐有所失控。到工地来“捡”混凝土的村民越来越多，当工地没有遗弃的混凝土时，他们就采用各种明偷暗抢的手段获取混凝土。在项目部近一年的施工期间，附近老百姓家家户户需要硬化的场地基本上都已经硬化了，甚至有人开始将倒卖混凝土作为主业在经营。经过材料消耗核算，该项目部墩台、墩身部分的混凝土超耗量达2959m³，超耗率为2.96%，仅此一项的经济损失近120万元，项目的成本就这样一车车的流失掉了。

试想一下，如果最初项目部采取有效的措施，在事态刚露端倪时就对这种行为加以制止；如果混凝土施工过程中叫方量更准确一点；如果混凝土的调配方案和措施更合理一点；如果严格的执行了混

凝土消耗量与施工队伍经济效益挂钩的管理制度等等,这些原本不该出现的经济损失是完全能够避免的。

案例二:在对某贵州项目进行效能监察检查过程中,发现项目部将用于称重验收的地磅安装在距搅拌站平均运距约10km的砂石料加工场旁。由于地磅安装位置距搅拌站较远,加之运输便道崎岖不平,运输路途中的材料漏撒现象时有发生。虽然这种运输损耗无法进行具体的量化统计,但是经过长年累月的持续发生,其产生的成本损失是可想而知的。

项目部签订的砂石料采购合同内容不严谨,未约定材料含水率的控制条款,在材料验收环节中未将超标的水份重量予以扣除。贵州地区每年的4~8月为雨季,雨季时砂石料的含水量会有一定比例的提高。试验室提供的砂石料含水率测量统计数据显示,雨季时砂的含水率在3%~7%范围内波动,平均值为

5%。该项目在2009、2010年两年的雨季中共签收机制砂105867t,按含水率平均值计算,未扣除的水份重量为5293.35t,这部分成本损失近20万元。

像这种成本流失的现象在项目施工生产中普遍存在,而且往往被大家所忽视。如果我们在前期的布局和规划方面多加一点考虑,这些损失是完全能够在不需要额外增加任何投入的情况下就能够全部避免的。虽然从单个事件上看,其造成的损失金额不大,但是积少成多、集腋成裘的道理大家都懂,如果不及时建立起防微杜渐的管理意识,千里大堤毁于蚁穴的后果就很难挽回了。

成本管理无小事,细节决定成败,只有通过管控好各个管理环节中的方方面面细节,不要再让成本悄无声息的流失,才能促进整体管理能力和管理水平的提高,企业的竞争和盈利能力才能切实有效的逐步提高。(东真)

过磅的学问

材料过磅是我们物资验收过程中的重要环节,但施工过程中往往对这个环节的关注力度不大,常常疏于管理而造成不小的损失。假如每次过磅时都损失一点,一个工程几年下来累积的数量也不会少,积少成多的道理大家都懂。如果过磅前后被他人钻空子,地磅被操控,造成的经济损失就更大。所以加强材料过磅工作的监管,对于成本的节约具有重要的意义。下面就简单谈谈地磅使用过程中有可能遇到的问题

和解决办法。

- 1.货车过磅前增加汽车配重,在过完毛重后卸去配重来降低皮重,从而增加货物重量。这种方式比较常见,解决办法也比较简单。过货车毛重前首先检查驾驶室人数,一般过磅要求只司机一人乘车;其次检查货车车厢,车上是否装有与货物无关的重物;最后检查货箱底部是否加装水箱(一般加装水箱的货车货厢底板较厚,货车左右两端设有排水

口)。检查完毕后,应立即过磅,避免货车在等待过磅前乘虚增加货车配重。

- 2.在地磅上加装电子干扰装置达到控制磅重的目的。现代科技日新月异,通过干扰装置控制磅重已不是什么高手段,做到以下几点将能有效防范这类问题。首先,做好磅房的安全防护工作,磅房加装防盗门窗,周边安装监控摄像,现场保安加强巡查力度,杜绝他人入室安装监控装置。其次,过磅前先检查地磅,地磅显示器内部、显示器接口端、地磅传感器内都有可能安装控制器。在新购地磅时,可以对这些装置的关键部位进行照片存档,检查时一一比照,发现异常及时排除,无法判断时还可以与地磅厂家进行沟通,从而消除隐患。再次,电子干扰装置的有效范围有限,因此操控者会一边关注地磅显示器的数据一边操控遥控器。对此我们可以通过合同条款或者按照现场管理的需要,要求除司

机外的其他人员远离磅房,杜绝他人使用电子干扰器的意图。

- 3.利用套牌车改变车辆重量。这是指将已经过完磅且重量较轻的货车更换车牌,替代另一辆外形相似还未卸货的车辆过磅,利用两车重量差牟利,如果现场管理不善,有可能将未卸完货的车辆直接开走。解决这个问题,得要求现场管理人员具有高度的责任心,时刻监督货车装卸货物,仔细观察每辆车的细微特征(例如货车印刷体车牌号)。同时,货车装卸完毕后,必须停在指定的地点,凭项目部开具的出门证待库管人员检查完毕后方可出门。另外,同一辆车每次进场必须过皮重,不允许使用以往的过磅数据。

总而言之,加强现场管理,多总结勤思考,能够有效防范这些问题。如,加装水箱的车辆一定会想办法在第二次过磅前把水放出,如果你一直在现场监督,它就无机可乘。(火薪)

不良协作队伍是成本之痛

2011年春节,某大桥会议室里,某福建队伍的民工坐了满满一屋子,干吗?要工资。而同样是这个队伍,不顾项目部再三反对,雇用当地没有经验的工人,导致出现安全事故。在赔偿方面,此队伍置之不理,又使项目部出现较大损失。

无法有效管控分包队伍,个人认为是项目成本控制不力的最大原因。就说刚才那个队伍,还是与公司长期合作的队伍,这个队伍与很多队伍一样,有一个最大弱点:无法承担风险。

不能共同承担风险,所有风险都由项目、由公司承担,导致我们的成本就这样无原则流失。这样不能共同承担风险的队伍在二航局不在少数,工程开工后,项目部与队伍签订了质量、安全等协议,由于协作队伍自身原因造成的损失,协作队伍必须承担。比如协作队伍管理不善造成的材料

浪费,比如施工人员素质不良导致砼施工质量不合格,比如协作队伍工人违章操作造成的安全事故,完全应该是协作队伍负责,但事实上呢?往往是协作队伍承担少部分,大部分转嫁到项目部。也就是说,项目部还得无条件承担协作队伍的风险。

谁都知道这不公平,可这现象却屡禁不止。还是某大桥,这个福建队伍尽管与公司长期合作,但信誉为零,在项目部不差他一分钱的情况下,他照样纵容下面民工到项目部讨要工资,而且丝毫不考虑造成的恶劣影响。项目部三令五申不得聘请工程所在地没有经验的民工,可该队伍图省事,依然顾我。结果其聘请的一个当地民工中午外出喝酒,回来突发疾病,猝死在工地现场,导致工人家属在项目部闹事多日。

最让人愤怒痛心的是一起安全事故。该协作队伍聘用了当地

民工,一天下午要收工时,现场管理人员大多离开,这些民工违章操作,一个民工图方便站在吊车起重钩上,准备从栈桥上到大桥桥面上,结果不慎摔下造成二级伤残。在事故赔偿上,该协作队伍推诿逃避,不仅不配合处理,而且在赔偿时要求项目部承担大部分,他自己只赔偿小部分。这一故事给项目造成了近百万的损失。

类似的协作队伍肯定还有,平时不加强管理、不服从管控,总是带侥幸心理,出了事后概不负责,导致项目出现较大经济损失。我们该如何有效管理协作队伍?如何让他们承担必要的风险?这是研究成本去哪里了,最重要的一方面。培养优秀的协作队伍,实现双赢,这是我们一直所希望的,但

这些只知道赚钱不愿意或者没有能力承担风险的队伍,不要也罢。

成本去哪了

“又来检查了!”办公室传来喧闹声,这是近两个月以来的第三次检查,每逢检查倍加忙,作业现场忙得热火朝天,钢筋上盖下垫,施工用具摆放整齐,作业人员要佩戴安全帽、安全带等安全上岗,标志标识牌的正确摆放。虽然是老生常谈,平时也在管理监督,但是工人的安全文明施工意识不是很高,处在紧张忙碌的施工过程中也无暇顾及现场的整洁,不得以每次检查都要兴师动众的彻底再搞一次。“安全网怎么

又破坏了!标志标牌怎么又弄丢了!”又听到了安全员的牢骚。每次检查过后,像是一次性筷子一样,用完就丢。又一次检查时,安全网、安全标志标识牌每次都是整理重点,作业人员的不爱惜,现场没有及时将用完的回收,都导致这不起眼的小成本流失掉了,细算一下,每张密目式安全网21块左右,仅一次检查使用量可以达到200张,到下次使用时大概一半会被损坏,仅这一项就损失2000多,还有安全标志标识牌也

有损坏。钱虽不多,积少成多,不要让马虎大意、不以为然成为成本流失的源头。

谈谈以前在一个高速公路项目工作的经历,整个项目有6座桥梁、18座涵洞,受业主要求,钢筋加工厂要设备齐全、标准化加工。如果每座桥梁和涵洞都建立标准化钢筋加工厂,投入的资金相对较多,所以为了节约资金的投入,桥梁方面在相应地理位置建立3个标准化钢筋加工厂,每2个相近的桥梁共用一个钢筋加工厂,涵洞钢



为了工程守护一生

程解珍，1952年生人。23岁那年，那时的一个青涩小伙毕业后便进入了二航局，来到当时的船舶机械大队土石方一队，开启了自己的工程建设生涯。这一开头，就是38年。直至目前，退休后的他，还在竭力发挥自己的光和热，不辞辛劳到处奔波，协助五分公司解决各项目的生产难题。可谓是用一生来守护他的岗位，用一生来守护港口码头、路桥交通的建设。

且跟着作者的记录，共同聆听他的讲述，在那点点滴滴的回忆中，去追寻和感悟他的二航情结，去领略二航局五分公司发展沿革的侧面，感受二航人曾经创业的艰辛。

要做吃螃蟹的人

1975年，当时的船舶机械大队下属船队、土方队、机电厂三个单位，船队分管全局施工船舶，土方队分管全局土石方设备，都是配合工程公司的施工队做配合施工。程解珍刚参加工作时，每天面临的都是“推土碾压”，而且如此往复，一干就是近十年。当年一同分配来的同事有的早已离开，而程解珍自己坚持了下来，后来担任了土方一队副队长。

“我当时一直感觉到自己所学的港口水工建筑专业知识没有派上用场，认为土石方的工作简单、机械，很羡慕其它工程公司独立做工程、有成就感，就主动向公司领导要求，希望能有机会做与水工专业相关的工程施工，有一个展示自己专业技能的地方。但是那个时候属计划经济，分工非常明确，做工程都是那几个工程公司的事，我们是船机大队，船机大队都是做配合施工，都是上面统一安排任务，相当

于只能分包水工项目的土石方业务，根本不存在自己接工程的概念。”

“1983年，船机大队更改为船机公司，但还是做配合。也是在这个时候，改革开放的春风吹到了内地，二航局开始从计划经济划定的长江流域板块走向沿海市场。看到那么多的土石方机械设备没活干，都很着急，公司也通过局驻深圳办事处找活干。经过积极请战，公司领导让我带领土方一队代表二航局第一次进驻深圳蛇口，配合其它单

筋统一在搅拌站建立的标准化钢筋加工厂加工。初期桥梁钢筋加工厂运行良好，但经过几次检查发现，钢筋废料逐渐增多，而且很大一部分还算不上废料，长度达到2m，3个钢筋加工厂造成的钢筋损耗竟然达到30多吨，无形中成本就这样流失掉了。当意识到问题的严重性，经过仔细分析，又详细询问过工人如何下料，发现有些主材像直径28的钢筋，设计图纸长度为7m，9m长的钢筋直接被截去了2m，剩余的2m无处可用就变成了废料，这其中工人专业技能不是很高，做事情图省事，施工管理人员对此也疏忽大意，后来经过改进，9m钢筋被统一截断成3m和4.5m，一根3m钢

筋和4.5m钢筋进行搭接既满足7m的长度，又符合28cm的搭接要求，如此一来钢筋损耗降低了不少。为了避免后面还会发生同样事情，经过工程部技术人员的计算，合理配料，将钢筋损耗降到最低，降低成本的流失。

记得以前修建过一座框架桥，整体框架结构，共分12节，由近1千吨钢筋、1万方混凝土构成，钢筋铁骨。如此庞然大物有两个大大的鼻孔，一孔作为当地老百姓内外出行之路，一孔作为附近河流的流经之用。这样的大块头，想要完全驾驭是有些难度的，当开始做第一节框架身时，钢筋安装过程中发现了很多图纸上没标识的钢筋，问过施工作业人员

才知道，设计图纸上底板和顶板钢筋排布都为上下两层钢筋骨架，但中间仅有的直径12的系筋不足以支撑上层直径25的主筋，底板倒角处需用钢筋做支架，图纸也未设计。为了施工方便，增强牢固性，底板施工时，每节增加了13根直径 ϕ 25长度12m的分布筋，117根直径 ϕ 25长度1.1m的支撑筋，顶板增加了10根直径25长度12m的分布筋，90根直径 ϕ 25长度0.7m的支撑筋，每节倒角处增加40根直径 ϕ 16长度3.5m的支撑筋，如果每节都这样施工，算出来的钢筋损耗吓人一跳，达到23吨之多，这都还不算很多模板拉筋，如此一来成本就在钢筋的电火花中流失掉了。(刘勇)

细节与成本

进入雨季，凯里的天气越令人捉摸不透，且不说冬夏交替的奇葩节奏，只是顿晴顿雨的状况就给现场的施工出了一道难题。还好，“逆来顺受”早已成为“工程人”的一种习惯，现场呈现出的有条不紊也佐证了我们这支队伍攻坚克难的特点。此刻是晚上9时，从办公室的窗外望出去，透过簌簌雨帘，第一眼就会看到石桥特大桥主桥施工的情景。半空中的灯火炫亮了雨夜，安装敲击模板的“噔噔”声打破了山区原本的沉寂。可以想象，箱梁上加班工作的工人，汗珠混合着雨水打湿了衣服，浸润了这些令人致敬的一线劳动者的脸庞。

我们致敬一线劳动者雨夜辛勤的付出，也致敬一线管理者的默默奉献，然而付出和奉献带来效益才能体现更高的价值。施工现场是价值的创造地，更是价值提升的源泉，而提升价值的重要

一环则是在保证施工质量的前提下，最大限度地降低成本。

走马观花式地巡查工地，万千现场大同小异。但当我们把注意力集中到细节上时，那就会有更深层面的认识，原来我们可以做的更多更好！钢筋堆放场地的钢材，在雨中尽享“洗礼”，穿上厚厚一层锈装，这或许是每个工地司空见惯的现象。但到使用时，除掉这层厚厚的锈蚀所发生的人工成本着实令人惊叹，而这本可以用一层防雨布就能避免！

在钢筋加工场，我们能看到堆落在角落里可以再加工的钢材，但却没有让它们实现自己的真正价值，它们从原始的矿石几经波折辗转到现场，它们去哪儿了！就这样静静地栖身在角落里？

如此的事例，我们在现场还有不少。现浇箱梁上散落的波纹管，长度直径大小不一，它们经过简单的处理本也可以合格使用，却

因为种种原因被废弃！现浇箱梁刚开盘，负责桥面系的技术员也刚开出了浇筑令，负责T梁预制的技术员也在积极联系搅拌站准备砼浇筑，真是不巧，搅拌站的两台罐车今早上出故障了！怎么办？那桥面系的砼就先拖一拖吧，本该浇筑砼的工人只好在住处打起牌来。当然设备出故障是很正常的现象，但如果平时的维修保养跟得上，如果及时发现并维修，是不是昨晚上就可以修好？是不是只会有一台出故障？那另一台就能使用了呢？

不可否认，作为一个传统行业，效益的提升点越来越少，但不代表没有进一步提升的空间。向成本要效益无疑是最有效的途径之一，把双眼紧盯成本，把管理思路围绕成本，成本去哪儿，我们管理跟到哪儿，效益自然跑不掉！

(汪振红)

位做了一个填海的项目，算是走出了第一步。可是，依然是比较简单的填方施工，离所学专业还是有一定差距。我还是想，要像其它公司那样搞个水工码头项目，因为我是学水工的。”

“1985年，随着企业发展，管理越来越规范，全局那么多的船舶需要有一个稳定的基地。二航局要在红钢城建设一个自用的船舶基地（即现在的建设十路，天兴洲大桥桥址，已拆迁），码头造价100多万元。当时的船机公司争取到了这个机会，那年我32岁，公司让我带领一帮年轻人去干，我们都非常高兴，终于有了自己的水工项目，当时这些人想到的就是一定要把这个码头工程做好。当然，第一个项目肯定也遇到了一些困难，经过大家的努力，最终项目成功了，还赚了钱。也是经过这个项目后，公司成立了水工队（下属于土方队），可以说这个项目成为船机公司做项目的开端，在这个项目上的年轻人都成为后来的骨干。”

这个“要吃螃蟹的人”和他的团队有了实质工程建设管理的实战经验，也体会到自己做项目确实比做配合施工的利润要高。这时，土石方分公司升级为机械化分公司，他当了经理。

万事开头难，“螃蟹”吃了第一只，当然得往后继续吃。他带着团队，开始自己找项目投标。这个“要吃螃蟹的人”带队投标承建了湖北省第一条汽车专用道工程，也即是现在的武黄高速公路的一段。从此，走上了工程行业，做工程的收益好，也锻炼了一支队伍。于是，宜黄高速（仙桃段）、黄石西塞山码头，广东顺德泵房，海南洋浦码头……

“通过几个项目施工，公司领导认识到确实应该走工程施工的道路，水工队从土方队分离出来，成立了水工施工处，我担任了施工处主任。经过几年的努力，以及从大中专院校招收一大批青年学生，公司将水工施工处分解为501、502施工处，又相继成立了503、504、505

施工处。1995年10月，船机公司正式更名为第五工程公司。”

行走在改革“风口”

发生在上世纪末的国企改革大潮，有些职工没经历过，有些职工还记忆犹新，在改革的关键时期，程解珍被推到了改革最前沿。

“到90年代末期，国企业的各种矛盾都突显出来，机制不灵活，负担沉重，各种办社会职能多，严重影响了企业的发展，这也是当时很多企业破产的原因。国企发展到今天，离不开当年国企大刀阔斧的改革。当时提出的方向是：下岗分流、减员增效、主辅分离、关停并转，全国形势都是一样的。”

“五公司在那次改革中，经历了前所未有的阵痛。在经过几年的工程施工中，五公司何去何从摆在公司领导面前。经过激烈争论，大家统一了思想，那就是必须改革，向工程施工发展。在大的形势下，公司领导把我推到改革的风口上。但是，当时还是做到了：改革无情，操作有情。将相关的政策尽量都用好。”

“从船机大队时的施工配合、附属公司，到实施项目施工的工程公司，我把专业和才智奉献在这个过程中，这其中得罪了很多人。但是，为了发展，公司必须要改革，而且是破釜沉舟地去做。”

回忆五分公司改革的那些经历，程解珍浅浅说了些许感受。

“1998年，公司把我从项目上调回来负责这项工作，首先所面临的是主辅业务分离。明确了主业为工程施工，把与此不相适应的船舶机械、集体所有制等剥离出去，把一些不适应工程施工的人员分离出去，把一些不适应工程施工管理的管理干部调离或劝退。这样才能把公司成功转型。在大的形势下，在上级领导与公司班子的支持下，五公司当时改革成功了，也成功转型为工程公司。”

谈到企业改革，也许作为聆听者，无法去想象过程的艰辛，想象有多“惊心”。但是，在程解珍不多的讲述中，却能感受到，“勇气、责任、担当、魄力”，亦或这些词也不足以形容改革过程中的那些个情感。也许，那就是企业在发展“刀尖口”、改革者在“风口上”吧。

贵州开拓

2000年，伴随西部大开发，五分公司挺进贵州。那时，程解珍带着一支队伍，来到黔西南的关兴公路项目，这是二航局开拓贵州市场的关键性工程。

“在关兴项目，买菜要到20多公里外的地方。没有水，只有砌池子，等着下雨积水，或者绕几十公里山路到花江去拖，生活用水定量供应。施工设备都是采用最原始的方式运上去。这么多年了，关兴项目的职工一直令我感动。尽管条件艰苦，我们的桥梁率先开工，经过一年多的努力，提前3个月在全线率先完工，赚取了较好的利润。这么多年来，没有比关兴公路更苦的项目。当时金良局长看过现场后说过‘看了关兴施工艰苦条件，我二航局没有干不了的工程’。”

在回忆担任贵州关兴公路项目经理的岁月，程解珍说起了二航人在艰苦条件下的战功。

艰苦条件下，如何把人留住，而且还做出了成绩。这确实是一个课题。

或许，用一个关于酒的文化传承，可以稍作说明。

在关兴项目部，工程禁忌的酒有所破除。

程解珍说：“贵州山高雾大，湿气重，时间长了，喝酒可以祛湿。”

其实，更重要的是，在“荒山野岭”的环境中，酒不仅祛湿、驱寒，而且可以减压，也算是大山里难得的娱乐。《工人日报》记者邹明强在工地采访中感叹道：“你们贵州项目的酒文化很有特色。把一群项目上的技术骨干

组织到一起喝酒，实则让大家得到放松，缓解压力，更好的交流。”

“因此，在工作之余，特别是在山上交通、娱乐不便的情况下，我会不时地在晚上与大家一起喝点酒，拉家常、谈人生，与青年职工联络感情，让他们心理放轻松，需要多一些人性化的关心。这样，那几年毕业分配到项目上的年轻大学生一个也没有离开项目部，那么艰苦的条件，大家坚守下来了，我很欣慰。”

程解珍在贵州除关兴公路外，还参与了镇宁-胜境关公路施工，一直协助分管贵州片的生产，与贵州片区业主建立了良好的合作关心，10多年过去了，谈起贵州工地年轻人的成长，他是如数家珍。

“一个企业要发展壮大，必须有一大批优秀的人才作支撑。我每到一个项目，除了解决施工生产的问题外，还喜欢与项目班子进行交流，帮助他们解决思想困惑或者后顾之忧，更多的也要了解青年人的工作情况，要项目部积极向公司推荐优秀青年，期望这些人才得到考察，期望把好的人才用到合适的岗位上。我认为贵州片区锻炼了不少人，也为公司输送了不少干部。”

40年的“情怀”

在二航局工作近40年，也许我们无法通过一个简短的采访来完全了解和体会他心理积淀的情怀。

对于项目管理，他的感受：“搞好项目经理的三个条件是好的班子、好的方案、好的合作伙伴。好的团队是工程成功的40%，而且在这个过程中要用人就大胆用青年人，看人要看人的优点。”

对于要传承的企业精神。他说：“第一是吃苦和永不气馁的精神，二航局没有干不了的工程；第二是成本管控理念，要保证项目成本的稳定和资金回收才能维持企业的持续发展。”



近40年的工作，他用一生守护了自己的岗位。经历过众多的风风雨雨，但是他从没想过离开五公司，这里是他发展成才的地方，这里让他认为自己有用武之地，这里留下了他的青春、梦想和太多的喜怒哀乐，这么多年的感情，让他不舍得离开。

2012年，他在自己年满退休的那一天，曾写下了一段文字，回首来时路上的“情怀”：

“我即将到法定退休年龄，很愉快地接受这个现实。在离别之际，感慨万千。

我参加工作三十八个年头，从毕业分配来五分公司，也是在公司工作的三十八年。在这三十八年中，是公司发生翻天覆地的变化时期，我亲历、见证了一个船机配合施工的附属公司成为二航局工程施工主力公司的历程。为能在这时期为此贡献自己的微薄之力感到十分荣幸。长期以来，与大家朝夕相处，携手奋进，一起经历各种困难和挑战，也共同分享了经过艰苦努力而取得发展进步的喜悦。回首往事，心情难以平静。

我感谢党和组织的教育与培

养，把我从一个农家子弟培养成一名企业管理人员。对此，我充满感激之情，如果要评价自己，我自认为，无论什么时候，无论在什么岗位，忠诚党的事业，从未动摇过。认认真真地做事，从没敢懈怠过，努力做好每一件事，尽职尽责地工作，不辜负领导期望。

我感谢公司员工对我工作的支持和帮助。我还要感谢大家对我过去工作中的缺点和不足给予的宽容和谅解。我和大家在过去共事中，如果工作不周和言语不当，借这个机会表示深深的歉意。

俗话说，铁打的营盘流水的兵，基业长青、持续发展的百年二航就像是铁打的营盘，这是一项长期发展的目标，需要一代又一代人的不懈努力。在这一过程中，我们就是流水的兵。长江后浪推前浪。望同志们继续努力，支持和关心公司班子的工作和公司的发展，勤奋工作，把公司发展壮大。我也相信公司一定会取得更大的辉煌。公司的明天一定会更美好。”