

常凯旋：自找麻烦“抠”回每一分钱

“赵波波创新工作室”引导员工参与揭榜攻关

在净空 1.3 米的夹层空间，猫着腰安装环网电缆支架和电缆，一个人能坚持多久？低头仔细看了看中国铁建电气化局城轨公司天津地铁十号线项目部于台站低压馈电柜下面的预留夹层空间，笔者心里产生了这个疑问。

第二天下午，在该项目部举行的座谈会上，工程部副部长常凯旋回答了这个问题：在夹层空间里施工，一千就是半天。看看常凯旋近 1.9 米的大高个儿，猫着腰一千就是半天，他究竟是怎么坚持的呢？

不坚持练永远也吃不消

“像于台站一样，天津地铁五号线车站供电设备下面预留的夹层也是用来敷设电缆。在净空只有 1.3 米高的夹层里施工，对常凯旋这样身高 1.86 米、体重 175 斤的小伙来说，的确是个挑战。”项目部党支部书记陈猛说。

2016 年，从大学毕业加盟中国铁建电气化局三公司仅两年的常凯旋，调到城轨公司天津地铁五号线供电项目部，从通信专业到供电专业，与在三公司高铁施工不同的是，除了在隧道里从事环网电缆支架安装和敷设电缆，另外带有“挑战性”的就是在车站供电设备下面的预留夹层里安装电缆支架和敷设电缆。

晚上，常凯旋等大伙都睡觉了，就悄悄地走出宿舍，开始练习弯腰。一练就是两个多小时。第二天上午上班时，他咬着牙，勉强伸直腰来到现场。他在心里不断地提醒自己：坚持，只有坚持才能挺过去。

在夹层里连续安装作业，几天下来，常凯旋发现，让身上的肉减下来，是最重要的。只有变瘦了，在夹层里作业时，不但转身方便，“吃”的“亏”也少。

平日里，除了尽量少吃肉和少喝饮料，一有时间，他就坚持做腹部锻炼和弯腰练习，以增强弯腰时的耐力。常凯旋领着劳务队伍顺利完成了包括车站供电设备下面的夹层环网电缆支架安装和 230 条公里（注：“条公里”为专业名词）电缆敷设任务，回想这段日子，他都不知道究竟是怎么过来的。不过他知道，“不坚持练，永远也吃不消”。

节省每一米可以节省的电缆

常凯旋发现，安装地铁环网电缆支架和敷设电缆，虽然都是按照施工图设计图施工，但是，里面的讲究还真不少。稍不留意，一个标段下来，随随便便就会浪费几十米电缆，还不容易发现问题出在哪。

一次，丈量完一排需要打眼的环网电缆支架线路后，常凯旋对比图纸和线路走向的上、中、下位置，真的还有区别。顺着设备电缆接口的夹层打眼和安装环网电缆支架，是最理想的选择。选取中间位置打眼，要相差 0.5 米。如果选取下面打眼，要差 0.8 至 1 米不等。新冠肺炎疫情以来，随着市场上铜价疯涨，电缆价格也明显上涨。多消耗一米电缆，增加的不仅是企业的成本，还有粗铜和橡胶等原材料，加工时消耗的水、电等能源。常凯旋明白这个道理。

回到项目部，常凯旋便找到物资部负责人商量，不能凭设计图和原来的施工交底发料，应当按照工程部实际丈量后的尺寸开出领料单，限额发料。

“限额发料，是给工程部自己找麻烦，大伙得钻进夹层里仔细地丈量环网电缆支架走向不说，还要把夹层里实际敷设电缆数量弄得一清二楚，否则，就无法把电缆控到位。这不是给自己找麻烦吗？”常凯旋建议限额发料的消息传到现场后，有员工私下里议论。

常凯旋知道后，就耐心地把账算给大伙听：“在只能猫着腰的夹层里丈量、统计和标记环网电缆支架的走向，确实是给我们增加了工作量，两个人一上午，最多只能丈量一个车站和一个区间。的确没有凭着设计图放线、领料省事。可是，大伙想过没有，节省的电缆，哪怕只有一米长，减少的不仅是成本，更重要的是养成杜绝浪费的习惯。经常凯旋这么一说，大伙这才明白，这限额发料的背后，还藏着大道理呢。

中国铁建电气化局城轨公司副总经理、天津地铁项目经理刘晋明介绍，天津地铁五号线供电工程，涉及的 230 条公里环网电缆支架安装和电缆敷设任务，都是环网专业分队员工在夹层或隧道里先丈量最佳的安装位置，再计算电缆需求量，然后交由物资部，限量发料，再由他们精确安装到位，真的是一厘米不差，差一厘米也不行。

“在环网专业分队影响下，从日常工作中‘抠’回每一分不必要花费的钱，把每米可以节省的电缆省下来，已经成为项目员工的良好习惯。”刘晋明说。

(郑传海 林羽)

瞄准京唐城际铁路“四电”工程难点“赵波波创新工作室”引导员工参与揭榜攻关

5 月 23 日，中国铁建电气化局三公司京唐城际铁路项目部“赵波波创新工作室”负责人、项目经理赵波波，围绕如何瞄准京唐城际铁路“四电”工程建设的难点开展揭榜攻关，向新入职的员工和各专业负责人介绍参与揭榜攻关不掉队的诀窍。

“四电”工程是电气化铁路建设最后一个环节，与列车牵引、运行和移动通信之间的联系最为密切。国铁集团关于《新时代交通强国铁路先行规划纲要》提出的“自主研发新型智能列控系统、智能牵引供电系统、智能综合调度指挥系统以及新一代铁路移动通信系统”，都与电气化铁路“四电”工程有直接关系。

如何培育近年来从高校毕业后入职员工的科技攻关兴趣，引导他们立足岗位、着眼未来，瞄准前沿科技攻关课题，积极参与揭榜攻关，这是该项目部针对京唐城际铁路“四电”工程建设遇到的技术问题，专门举办以青年技术人员为主体的揭榜攻关专题培训的初衷。

参加这次培训的大部分人员都是近年从高校毕业新入职的员工。他们当中有来自弱电通信、信号专业的，也有来自强电电力、变电、接触网专业的。18 名近年入职的各专业人员，和“赵波波创新工作室”的专业骨干一起，认领了“一种变电多功能定位器”“一种贯通接地管子信号箱”等 8 项揭榜挂帅的攻关课题。

“赵波波创新工作室”自成立以来，坚持以科技创新服务现场施工为切入点，围绕京唐城际铁路四电施工，先后立项了信号专业“材料自动统计软件”、电力专业“电力放缆车”、通



● 5 月 23 日，赵波波（右）为青年员工展示科技创新成果。（高健斌 摄）

信专业“可折叠平板车”、接触网专业“可折叠梯车”等立项课题为攻关主要内容，为建设“轨道上的京津冀”做出贡献。

早在 2018 年 6 月，在京哈高铁（原“京沈客专”，下同）京冀段，赵波波、李志、宋建卿等“赵波波创新工作室”成员，在承德南站现场检查时发现，接触网梯车因高度较高，在铁路弯道作业时，非常不稳固，严重威胁高空作业人员的安全。针对这一问题，“赵波波创新工作室”负责人赵波波，带领李志、宋建卿、王聪等核心成员和近年来高校毕业入职的员工（实习生），深入现场调查研究，反复开展讨论，最终研究出了一种机械强度高，

结构简单，安装和拆卸方便，既能增强梯车稳定性，又不影响梯车正常作业效率的防倾覆装置。该装置在梯车停止前进进行作业时，人工操作控制杆将卡轨器卡紧在钢轨上，保证梯车稳定；梯车行进时，人工抬离控制杆，释放卡轨器控制作用。这款梯车防倾覆装置不仅保证了高空作业人员安全，而且提高了施工效率，仅在承德境内就缩短工期 12 天。

为激发青年员工积极投身京唐城际铁路科技创新热情，赵波波带领青年员工认真研究了“赵波波创新工作室”以往的部分创新成果和专利，并对目前“四电”施工常见的科技

密切。员工踊跃参与攻关活动的热情高，正是基于这一点。而这正是“赵波波创新工作室”平台发挥传、帮、带作用使然，也是“赵波波创新工作室”释放出头雁效应和揭榜挂帅效应的结果。

啥是劳模创新工作室呢？劳模创新工作室是由劳模领衔、员工广泛参与，围绕企业中心任务和重点难点问题，充分展示劳模精神，发挥劳模业务专长和技术优势，通过开展业务训、难点攻关等，带动员工共同成长、共同进步、学劳模的实训基地。（详见《工人日报》2019 年 6 月 25 日第 5 版）

结合“赵波波创新工作室”取得成效带来的启示，经营好“创新工作室”，扮演好企业在科技创新攻关中的主演角色，让想干事、能干事、干成事的人挑起科技自强自立的大梁是最重要的。只有如此，企业生产一线的“创新工作室”才能在科技自强自立中充分发挥硬核力量。

科技自强自立，从“创新工作室”抓起

■ 郑传海

党的十九届五中全会指出，“把科技自强自立作为国家发展的战略支撑，面向世界科技前沿、面向经济主战场、面向国家重大需求、面向人民生命健康，……深入实施科教兴国战略、人才强国战略、创新驱动发展战略，完善国家创新体系，加快建设科技强国。”（详见《党的十九届五中全会〈建议〉学习辅导百问》第 19 页，党建读物出版社、学习出版社）对于面向经济主战场的企业来说，肩负起科技自强自立的使命，是时代赋予的责任，也是企业面对国内国际双循环相互促进的新发展格局，积极参与市场竞争，实现高质量发展的必然要求。

企业科技自强自立从何入手，借助“创新工作室”当然是最理想的途径。这是因为，“创新工作室”就在员工身边，在生产经营的最前沿，对企业生产与市场消费之间的供需曲线、

员工在日常生产中遇到的技术难题，感受最直接，反应最灵敏。倒逼企业通过攻关创新，走科技自强自立之路，比任何方式都更有针对性。

以“赵波波创新工作室”在京哈高铁针对员工在接触网梯车上作业潜藏的安全风险，而研发的防倾覆梯车为例，不但结构简单，安装和拆卸方便，且切实起到了保障高空作业人员安全的作用，同时，提高了工作效率，仅在承德境内的接触网施工中，就缩短了工期 12 天。

还有，他们针对隧道内“四电”施工遇到的安全风险，研发的铁路隧道内作业车，在确保施工人员安全的同时，施工工效提高了 25%，经济效益提高了 20%，提前 25 天完成了项目工程，等等。这些都是员工看得见，摸得着，能为企业换来真金白银的科技创新成果。

如果从人们习惯了衡量科技成果必须具备高上大的标准去看，这些攻关成果的含金量的确不大，但它与企业生产经营联系十分

核心产品销量连年增长 稻花香发展后劲足

■ 本报记者 许强

近日，稻花香酒业公司召开冲刺年度任务动员大会，立足“十四五”发展，公司经营班子成员、全国市场大区经理、分公司负责人、业务员齐聚一堂，凝心聚力，抢抓机遇，细分市场群体，精细渠道运作，布局新品推广和招商，全面打响“十四五”市场营销开局战。

2021 年，是“十四五”开局之年，也是稻花香实施“燎原战略”和“131”目标的奋进之年。今年以来，面对疫情防控和生产经营“双线作战”，稻花香酒业周密部署、排兵布阵，强化市场建设，抢抓线上机遇，加大线下投放，积极开展社区营销、新基建营销、直播营销，核心产品清样、活力系列、珍品系列等中高端产品销售全面增长，在这场特殊的大战中考中淬炼营销模式，赢得市场先机。

数据显示，今年 1-4 月份，与 2019 年、2020 年同期相比，稻花香清样产品发货量分别增长 30.11%、66.68%，活力系列产品发货量分别增长 88.9%、169.82%，中高端产品市场表现总体呈上升趋势。珍品一号类产品作为稻花香畅销全国市场 20 年的大单品，1-4 月发货量与去年同期相比增长 94.5%，“腰部”产品市场增势强劲。

据了解，自 2018 年稻花香提出进入“二次创业”新征程以来，公司以“四新战略”为引领，聚焦“131”目标，深入实施“燎原战略”，全面打造中高端产品矩阵，推进产品升级、市场升级和



● 稻花香酒业召开冲刺年度任务动员大会

产业升级。近三年来，稻花香清样、活力系列、珍品一号类产品销售连年呈上升趋势。2020 年疫情对白酒市场造成不小冲击的情况下，尽管增幅趋缓，但与 2019 年相比，稻花香清样发货量仍增长 19.48%，活力系列增长 74.3%。

在推进市场升级的同时，稻花香以消费者为中心，全国首创**“鑫香型”**白酒生产工艺，并研发推出**“鑫香型”**产品原浆系列白酒，产品上市以来反响良好，受到白酒专家、行业协会高度评价，先后获得“中国白酒酒体设计奖”“中国酒业精品白酒”“农博会金奖农产品”“青酌奖酒类新品”，其市场销售也逐年上升，2019 年增幅达 112.03%，2020 年增幅达 75.65%。

今年，稻花香酒业拟打造万吨**“鑫香型”**白酒智能化酿造基地项目，以**“鑫香”**工艺为基础，实现规模化生产应用，计划三年内建成数字化智能化生态白酒酿造基地，打造集白酒生产酿造、科普展示、文化体验、工业旅游

于一体的 5G 智慧工厂，稳步推进公司产业扩能，开辟白酒发展“**鑫**”赛道。5 月上旬，稻花香酒业已召开项目设计方案评审会，项目前期筹备工作正在紧锣密鼓进行，预计年内开工建设。该项目是稻花香“十四五”时期重点建设的白酒产业项目之一，也是稻花香聚焦实业、做强主业、做优品牌、做精产品，实现高质量发展的重要项目支撑和内生动力。

稻花香集团董事长、稻花香酒业公司董事长、总经理蔡开云表示，“十四五”我国将进入新发展阶段，是实现新的更大发展的关键时期，以推动高质量发展为主题，民营经济大有可为。稻花香将抢抓机遇，把握改革创新主线，着眼生态酿造、智慧酿造、绿色酿造，坚守质量根基，专注品质提升，以科技为驱动，以人才为支撑，以项目为抓手，推进品质创新、品牌创新、产业创新，在国家 and 行业发展新形势下开新篇、布新局、创新绩。



● 稻花香活力型生产线



● 稻花香系列产品享誉全国



● 稻花香鑫香型白酒酿造车间

创新课题进行梳理和解释，从如何围绕现场施工需求，组织开展 QC 成果和五小成果攻关开始，逐渐向国铁集团在《新时代交通强国铁路先行规划纲要》中提出的向“新型智能列控系统、智能牵引供电系统、智能综合调度指挥系统”等重大创新课题攻关方向迈进，并以自身参与的创新项目为实例，进行情景再现式演示，激发青年员工立足京唐城际铁路“四电”工程建设，积极参与揭榜挂帅，投身科技攻关的积极性。

据介绍，近年来，“赵波波创新工作室”以京哈高铁为阵地，先后攻关研发了“一种室内放线器”“新型联锁接口柜”“一种双螺母膨胀式塞钉及其安装工具”“一种铁路信号电缆固定卡”“一种护套线缆去皮专用剥线器”“一种铁路梯车防倾覆装置”“一种铁路隧道内施工作业车”等实用新型专利并获得国家知识产权局专利授权，以及“一种智能防溜平板车”“一种铁路信号引接线支撑托板及其防护槽”等科技研发成果。

在京哈高铁“四电”工程施工中，他们仅推广运用“赵波波创新工作室”研发的“一种铁路隧道内施工作业车”科技成果，在确保施工人员安全的同时，施工工效提高了 25%，经济效益提高了 20%，提前 25 天完成项目工程。在京哈高铁北京西站经北京站至北京东站信号系统升级改造施工中，“赵波波创新工作室”研发的“一种室内放线器”科技成果，应用于北京东站室内放线施工，将原计划 8 天完成的工程量，只用了 4 天就完成了，为后期京哈线信号系统升级改造开通打下了坚实基础。（高健斌 曹筱璐 郑传海）

成什绵改移高速保通道路 实现双幅交通转换

由中铁十一局四公司德都 4 标项目部担负施工的四川德都高速公路双盛互通 2.7km 成（都）什（邛）/绵（阳）改移高速公路保通道路，近日实现双幅交通转换。

为了实现双幅交通转换，2021 年以来，这个项目部积极组织成什绵改移施工，为了确保改移施工顺利进行，他们加强与成绵复线高速产权单位成德绵公司、成绵高速交警和高速执法单位对接，于 5 月 21 日，实现了成什绵改移双向交通导改，向 9 月德阳至成都高速建成通车的目标迈出了一大步。

由中铁十一局四公司德都四标项目部施工的主线路长 6.825km、改移成绵复线 2.7km、匝道 9.9km。主要结构物为双盛互通一座和匝道 9 条。双盛枢纽互通是德都高速与成绵复线高速交通转换的重要枢纽互通，其中双盛主线特大桥上跨 S1 成绵复线和在建成兰铁路。因在建的成兰铁路与 S1 成绵复线距最近处只有 9m 左右，需要将既有成绵复线向东改移 92m，改移长度 2.7km。

双盛主线特大桥、C.D 匝道大桥上跨既有成绵复线，有的桩基就在既有成绵复线上，需要先施工新建成绵复线改移，将交通转换到新建改移道路上后，才能上路施工双盛主线桥桩基及后续现浇箱梁施工。因此，成什绵改移又是德都高速控制性工程中的唯一重难点。

德都高速起于四川德阳市，途经什邛、彭州，止于都江堰市，正线全长 91 公里，双向六车道，设计时速 100 公里/小时，是《国家公路网规划（2013—2030 年）》建设项目中的一条新增国家高速公路，属于京昆高速（G5）的一部分，也是四川省第一个 PPP 项目。

德都高速公路建成通车后，对于完善区域路网，加速推进成都、德阳、资阳、眉山等城市一体化发展，促进成渝地区双城经济圈建设以及西部地区高质量发展具有深远影响。（彭翔 刘正华）

获得 2021 年全国工程建设企业信用 7 星级认定 山东寿光建设集团增加一个星级

近日，中国施工企业管理协会公布《2021 年第一批工程建设企业信用星级认定结果的通知》，全国共有 574 家企业信用获得星级认定。山东寿光建设集团寿光一建公司获得 2021 年全国工程建设企业信用 7 星级认定，比去年增加 1 星级，这是该集团寿光一建公司第二次获此殊荣。

今年以来，山东寿光建设集团坚持“稳中求进”的工作总基调，以诚信经营为己任，严格遵守法意识，规范道德行为，夯实诚信管理，争当行业典范，将人民群众对美好生活的向往，落实为一砖一瓦的精益求精，积极履行社会责任，全力推动集团健康持续高质量发展，实现了社会各界赞誉连连，品牌知名度不断提升，创建精品工程层出不穷，树立起了诚实守信、和谐进取的企业形象。（李疆）