担当铸辉煌

——记江苏省“五一劳动奖章”获得者王兴超

□ 全媒记者 张弛 通讯员 史玉道

王兴超，现任长江南京航道工程局工程管理部部长。他2002年进入工程管理行当，以高度的责任心和专注、专业、专研精神，参与了长江和沿海多类型重大工程建设，创造了辉煌的成绩。斩获了2011年、2012年“全国水运行业优秀项目经理”“全国工程建设优秀项目经理”“上海市重大工程立功竞赛优秀建设者”和江苏省“五一劳动奖章”等荣誉。

当记者问道：“是什么力量支撑着你这么拼？”王兴超十分坦然地回答两个字：“担当！”

A 重大工程的功勋者

同事们都说：“王兴超，是一个特别能够创造奇迹的人。”

2010年8月，长江南京航道工程局承建了上海浦东机场外侧滩涂促淤圈围3#围区工程，这是中国商飞C919国产大飞机试飞专用跑道的基础工程，被列为上海市重大工程，合同总价10.1亿元，规模大、工期紧、关注度高。

“这是我局第一次涉足上海滩涂造地市场，起初业主单位对我们能否圆满完成施工任务还是有些担忧的。”王兴超暗下决心，必须要全力以赴地干好这个项目，在“上海滩”缔造神话……

艺高人胆大，王兴超英勇地接下了这个“投名状”。他每天起早贪黑，坚持深入到项目现场指挥，总是拖着疲倦的身躯回到项目驻地，即使时间再晚，也要召开项目部碰头会，认真总结当天的工作，协调布置第二天的任务。

“成功实现龙口合龙是最关键的第一个节点工期，天时、地利、人和缺一不可。”王兴超组织召开专家评审会，综合考虑天文、潮汐、风浪、砂源、人员和船舶运输等各种因素，精心编制施工组织设计，倒排工期，制定了周密的施工方案。

为了避开寒潮等恶劣天气影响，项目部决定提前实施龙口合龙。为此，项目上掀起了“百船会战、千人合力，全面夺取龙口合龙阶段性胜利”主题劳动竞赛活动热潮。王兴超和他的项目管理团队在这片荒漠的滩涂上，和时间赛跑，与风浪争雄，战天斗水，搏风击浪，不断刷新了上海滩涂造地史上单日供砂量最大的纪录。

“在合龙阶段那140多小时里，全体参建人员轮流坚守在现场，饿了就吃点干粮，渴了就喝点矿泉水，让我十分感动。”经过昼夜奋战，2011年1月17日晚20时，4个龙口全线合龙，比合同规定时间足足提前了半个月。项目管理团队以实际行动，构筑了敢为人先、迎难而上、克难奋进、勇于胜利的“浦东项目攻坚精神”，受到了各级领导的充分赞誉。

王兴超和他的项目团队精于管理，深化文明工地创建，着力打造优质工程，获得了“中国水利工程优质（大禹）奖”，这也是整个上海滩涂造地项目第一次获得水利工程最高奖项。

2016年10月，长江南京航道工程局再次承建上海南汇东滩N1库区应急圈围工程，项目合同额12.75亿元，王兴超二次挂帅出征。

“虽然在浦东机场项目积累了一些经验，但我依然不敢有丝毫懈怠”，据王兴超介绍，项目开工后，随即进入寒潮大风频发期，有效施工时间十分有限。“专家组断定不可能在2017年春节前合龙，建议项目部调整施工进度，在春节后实施合龙”。

2017年1月底前成功实施龙口合龙，具备上海城市工程建设渣土消纳条件，这是一项政治任务，没有退路。“本工程围区面积2.2万亩，仅设置一个600米龙口，且没有隔堤，合龙难度确实很大，但经过前期精心准备，我们是有信心的。”

不畏艰难勇者胜。王兴超每天穿着雨靴步行20多公里，在龙口段来回穿梭，精心指挥合龙施工。项目管理团队主动加压，浴血奋战，于2017年1月22日成功实施了龙口合龙。近日，该项目“大型圈围工程单龙口构筑及合龙施工工法”获交通运输部水运工程一级工法。

B 安全质量的“守护神”

经过多年的探索、实践和总结，王兴超对项目安全、质量、进度的认识非常清晰。“安全、质量、进度辩证统一，并不矛盾。”王兴超深有感触地说“只抓安全、质量，不顾进度是舍本逐末的做法，有时进度落下了，损失会非常大；只抓进度，不顾安全、质量，就会违规违章甚至违法，后果谁也承担不了。”

王兴超坚持以人为本，统筹协调，权衡对待，以管理能力的提升推动项目建设顺利进展。他高度重视项目建章立制工作，在施工生产流程的各环节、各岗位建立完备的安全、质量保障体系和制度，制作项目进度图，明确责任，细化任务分解，坚持以制度管人、管事。

“安全责任重于泰山，需要各层级齐抓共管，有副经理分管安全，我也要紧抓不放。”王兴超总是不厌其烦地抓安全，他常和项目部人员说：“安全管理再严格也不为过，不能讲情面，绝对不能只满足于过得去的要求。”多年来，王兴超项目管理团队推行安全标准化建设，加大安全经费投入，加强安全宣传教育、演习演练，系统开展安全风险评估、隐患排查、违章治理，筑牢了安全生产屏障。

王兴超对工程质量的把关非常全面，从矿山考察、预制厂和排布厂生产加工等源头把控，到施工进展中每个工作细节，再到作业后水下监测等各环节，他都不放过一丝一毫。

在通州沙I标段航道整治工程项目施工期间，王兴超带队检查铺排作业情况，发现一处绑系联锁片的丙纶绳存在轻微老化现象，立即要求更换。现场有人解释道：“可能是沾了水，夏天暴晒，有一点老化，对强度没有影响。”王兴超一脸严肃地说：“工程质量，来不得半点马虎！别小看这一根绳子，如果放下水，有可能造成整片联锁片脱落。”施工人员立刻进行了更换，并当场保证以后坚决杜绝此类情况发生。

“要想保工程进度，施工工序和计划安排很重要，同时也要根据现场情况进行合理调整并督促落实。”王兴超坚持用施工计划指导现场作业安排，严格控制施工管理节奏，同时加强施工组织，提前做好生产要素的测算与调配，保证施工不间断。

王兴超一方面加强对项目人员的培养，综合每个人的专业、阅历和性格，有针对性地压担子；另一方面加强监控和指导。如今，从他的项目管理团队走出了一大批独当一面的项目管理骨干。“项目管理不仅要出效益，还要出人才、出成果。”王兴超如是说。近些年，王兴超的项目团队结合生产实际，研究出了多项科技成果和工法，保安全、提质量、促进度。其中，《一种双工字型透水框架专用吊具》等8项成果获国家实用新型或发明专利，其本人申报的《长江航道整治软体排设计与施工成套技术研发及运用》，获中国水运建设行业协会科学技术一等奖。他所在的广州港南沙港区二期工程软基处理项目部获“第十届中国土木工程詹天佑奖创新集体”称号。

C 改革发展的促进派

王兴超在项目管理岗位上摸爬滚打15年，积累了丰富的管理经验，于2017年底被调任长江南京航道工程局工程管理部部长。

“王兴超主政工程管理部大半年来，紧跟改革步伐，把握关键环节，狠抓基础管理，有效提升了全局项目管理标准化、规范化、精细化水平，得到了局领导的一致认可！”工程管理部副部长丁晶自豪地说。

在王兴超主持下，部门人员历经大半年时间，展开深入调研，充分征求各层级意见，几易其稿，编印了《项目管理标准化手册（试行）》。《手册》综合了诸多项目管理要素，明确了各方的责权、时间节点，消除了一些人为的主观性、随意性弊端，对项目全过程的工作流程及程序进行了规范，具有较强的实用性和可操作性。随即，分批开展了《手册》宣贯培训，强化执行。

今年年中，工程管理部修订并建立了与《手册》相配套的《工程施工分包管理办法》《项目经理部组建管理办法》《项目质量管理办法（试行）》和《项目进度管理办法（试行）》等制度，编制完成了施工分包、劳务分包、设备租赁和材料采购四类合同范本，把项目管理工作进一步落实、落细。

“管理制度化，制度流程化，流程表单化，这是现代企业管理的趋势。”王兴超介绍，近半年来，工程管理部坚持以制度为依据，对所有流程进行了优化，解决了流程繁冗的突出问题，进一步缩短了责任链，提高了工作效率。同时本着务实管用的原则，对20多份表单进行了修改。通过这些表单，可以便捷地掌握全局项目管理动态。

今年以来，王兴超加强了项目前期策划、风险评估及系统管控工作。“项目开工前，我们首先要把合同研究透，设定一些边界条件，防控风险。采用哪种施工方案，我们部门要牵头召开专题会，认真做好比对。”王兴超介绍：“目前全局施工任务比较饱满，船机设备和人员显得有些吃紧，我们要充分研究，统筹做好安排，实现全局效益最大化。”

“项目管理关键是要发挥项目部和施工船舶的积极性。”王兴超要求组成联合考核组，定期对在建项目部实施严格考核。每月进行进度考核，每季度进行综合考核，并把季度考核与项目部薪酬挂钩。王兴超坦言：“考核一方面是为实地掌握情况，主要还是向基层传导压力，促进现场强化管理，提质增效。”当前，工程管理部正会同人力资源部着手对项目部和船舶薪酬体系进行优化，以期更好地调动积极性。

铁肩担重任，热血铸辉煌。王兴超恪尽职守、夙夜在公、敬业奉献，在项目管理领域树起了一面旗。“管理有方法，工作有魄力，人格有魅力”，长江南京航道工程局广大干部职工对他的评价如此一致！

带出旗舰船的“大个子船长”

——记“南京市劳动模范”孙晓锋

□ 全媒记者 张弛 通讯员 史玉道

1米83的个子，年近不惑，头发花白，技艺娴熟，勇于担当，为人豪爽，同事们都喜欢称他“大个子船长”。他就是孙晓锋，曾在“航浚8”轮、“航浚22”轮、“长鲸1”轮等船舶任职，2012年接任“长鲸2”轮船长。近年来，孙晓锋带领“长鲸2”轮创下多个“首次”和“第一”：万方耙吸船首次进驻长江辖区航道维护施工；航道系统内耙吸船首次自行靠泊艏吹；首次在急弯、船密、适航宽度小的长江“老虎口”水域施工；实现长江口航道维护施工单航次运转时间最长、维护产值最高……打造出“长鲸2”轮“江海旗舰 疏浚先锋”响亮品牌。

拼搏进取逐梦想

孙晓锋从普通的水手做起，一步一个脚印成长为江苏省“明星船长”。他始终信奉一句话：“要一直学习，永远勤奋，越努力就越幸运。”

“船舶操纵、疏浚吹填施工和管理涉及面很广，综合性、实践性都很强，想要把工作做精，真得下一番苦功夫。”多年来，孙晓锋坚持不懈地学习船舶操纵和工程管理知识，研究船舶航行施工机理，全面了解船舶及机械设备性能。他通过自学考试先后取得英语专科，法律和工程管理双本科学历。孙晓锋坦言，学习助他成长，“这么多年，英语我一直没丢，所以在翻阅相关设备、仪器说明书的时候，就很轻松。通过学习法律、工程管理知识，遵章意识、风险防控意识和成本管控意识进一步增强，工作条理性也强多了，船舶管理方式方法得到持续优化。”

“每一个水手都有一个船长梦”，通过不断地坚持与积累，孙晓锋一次性通过船长适任证书考试，为实现梦想铺平了道路。

“机遇永远垂青有准备的人。”“长鲸2”轮政委郭长在对孙晓锋很是钦佩，“正因为孙晓锋驾船水平高，管理能力强，才被单位选派参加了长江上首艘万方耙吸船‘长鲸2’轮监造工作。2009年，孙晓锋被提任为全局最年轻的一等一级船长，那年他才30岁。”

孙晓锋表示，“船长是全船工作的‘掌舵者’，除了自身过硬，还要注重提升和培育全员的业务技能和责任心，着力打造一个强有力的战斗整体。”他鼓励船员积极参加适任证书的升级升等考试和学历深造，并为大家提供学习便利。“长鲸2”轮青年船员学习劲头很足，学习成效十分显著。孙晓锋大力开展业务交流、岗位练兵和演习演练，他手把手地教，大胆放手让大家干，船舶上一大批技术骨干脱颖而出。

担任“长鲸2”轮船长近10年来，孙晓锋身先士卒、拼搏进取的劲头始终如一。一年冬天，“长鲸2”轮泥舱顶部被高压冲水冲出微小漏洞，必须紧急抢修。他安排其他船员调整水线上的喷头，自己却置身齐肩的泥水里调整水线下的喷头，修理完成后，他已经被冻得嘴唇发紫。2013年7月底，他连续在船工作5个多月后，刚回到老家休假，就在当天晚上陪家人吃饭时，被告知船舶施工软件忽然出现问题，参数校验不准，而“长鲸2”轮第二天必须施工。他挂了电话，连忙放下碗筷就往回赶，妻子抱着小孩万分不舍地目送他搭乘出租车渐渐远去。第二天凌晨，孙晓锋一上船就指导大家查找问题、更换传感器、校验参数。到了上午8时左右，船舶通过业主率定，顺利开工。

孙晓锋就像一团熊熊燃烧的“火种”，在平凡的岗位上不断发光发热，也照亮了船员兄弟们逐梦前行的道路。今年，他当之无愧地荣获了“南京市劳动模范”称号。

勇于担当保安全

“长鲸2”轮参建的每一项工程都是国家及省市大型重点项目，面对的都是时间紧、任务重的复杂情况。如何保障船舶的航行施工安全？孙晓锋牢固树立安全底线思维，引领全船职工打好“攻坚战”。

2015年上半年，“长鲸2”轮首次进驻长江，参与12.5米深水航道一期维护性施工。如此大的船舶进长江施工，孙晓锋意识到了巨大的安全风险，“从沿海转战长江，施工环境发生了根本变化。航道比较狭窄，水流特别急，通航密度很大，关键是很多小船不守规则，大多数驾驶员没有长江施工经验。”

谈到刚到通东水道施工的那段经历，孙晓锋记忆尤深，“这个施工区域环境特别复杂，既是港区、桥区航道，又是单向控制航道，还有渡轮穿越，施工抛泥要穿越两个航道，其中永钢航道水深不足，不仅狭窄，还经常有抛锚的渔船挡住去路。”

怎么办？

孙晓锋和驾驶员认真学习安全技术交底资料，前往现场踏勘，分析潮流和船舶流规律，系统评估安全风险，科学制定了一整套施工方案和应急预案。

万事开头难，为了熟悉环境，孙晓锋先组织两班施工，从早到晚坐镇驾驶台指挥，指导操作。一天忙下来，腿脚都有点不听使唤了；一个星期下来，嗓子也快说不出话来了。“每次觉得特别难耐的时候，就想想自己是一名船长和一名共产党员，共产党员就要担当作为。”

经过孙晓锋的传帮带和艰苦环境下的历练，后来“长鲸2”轮进入被业内称为“老虎口”的长江下游“和畅洲”航段施工时，驾驶员们心中都有了底气。

孙晓锋时时刻刻都紧绷安全之弦，严格管理，一丝不苟。他依托ISM和ISPS体系管理，系统识别安全风险，逐条排查安全隐患，详细制定船舶安全管理责任清单。他高度重视船员安全教育和培训，结合“安全生产月”“汛期百日安全”等专项活动，不断增强全员安全意识，提升安全技能。他将各项安全任务进行分解，责任落实到人，自己随时抽查、监控……

孙晓锋把沉甸甸的安全责任，分解转化成细致、务实、管用的安全管理举措。“长鲸2”轮累计航行34万多海里，实现连续120个月安全生产无事故，荣获了全国水运系统“安全优秀船舶”称号。

创新攻坚出效益

孙晓锋是一个善于创新的人。他坚持问题导向、目标导向，引领大家在实践中不断改良工艺、创新管理，实施科学、精准施工，不断追求船舶生产效率的最大化。

让孙晓锋引以为豪的是“长鲸2”轮攻克了船舶靠泊艏吹的难题，开创了长江航道疏浚史上万方耙吸船采用此工艺施工的先河：在国内无任何经验借鉴的境况下，靠自身动力，实现高效靠泊接管艏吹施工。

“船舶重载靠泊惯性本身就比较大，这项工艺对靠泊的精准度要求很高。因为这些管线是铺设在岸上的，在水中浮管的自由长度只有20米左右，船舶靠前或者靠后了，都不适合施工。”为此，孙晓锋付出了相当大的精力，带领技术骨干进行了多次实验。“在码头边找准一个点作为参照，当船舶某个部位到达这个点的时候，就立刻把前后缆绳打住，这样靠泊位置就很精准，效率也提高了。”

孙晓锋把精益管理、精准施工的理念融入到生产作业的每一个环节，深挖“增效点”，堵住“出血点”，不断探索新的操作管理模式，想方设法在各个环节实现降本增效。

“在船舶高效生产的基础上，计量也显得尤为重要。”孙晓锋说，船舶创效，一是要保证运转时间，二是要提高生产效率。为了寻求经济的抛泥航线和争取效益最大化，2013-2015年在长江口施工期间，他开发了一个软件，将运距、单价输入其中，系统生成测算数据，指引船舶选择在哪里抛泥，提高有效方量。据初步统计，那段时间，该轮累计多创造了300多万元的产值。

孙晓锋改变重大设备依靠厂家修理的常规做法，组织船员们潜心研究，发明专用工具，不断提升关键设备自主修理能力。“长鲸2”轮研制出“内燃机气缸盖翻滚器”，巧妙地将传统的气缸盖翻身操作，由悬空作业变为地面常规作业。有了这个利器，极大地降低了劳动强度，船员们可以安全、便捷地进行自修，节约了大笔的厂修费用。该成果还在2016年获得了国家实用新型专利。

“在我任船长的这些年里，‘长鲸2’轮航行施工了9826个船次，累计疏浚吹填5560万方，创造产值近9亿元。”孙晓锋言语中透露着满满的成就感。

孙晓锋20年磨一剑，尽情地演绎拼搏创造的精彩人生，成为勇立潮头、敢为人先的开拓者，爱岗敬业、默默耕耘的奉献者，独树一帜、出类拔萃的佼佼者。接下来，他将以船长身份投入到长江南京航道工程局13800方耙吸船监造工作中，在新的岗位上创造更加辉煌的业绩。