于细微处显担当

——记中铁滨海(天津)轨道交通投资发展有限公司副总经理孙德志

本报记者 周 琳

初夏，记者见到中铁滨海(天津)轨道交通投资发展有限公司(以下简称“中铁滨投公司”)副总经理孙德志时，头戴安全帽的他正冒雨在天津市轨道交通Z2线一期工程现场解决施工难题，一身单衣几乎被雨水浸透。

今年43岁的孙德志参加工作20余年来，先后参与建设北京地铁10号线、天津轨道交通Z2线、沪汉蓉快速客运通道工程、石家庄货迁工程、保定站改造工程、越南轻轨工程等多个工程项目，其中由孙德志主持建造的越南河内城市轨道交通吉灵至河东线轻轨项目获得中国建设工程鲁班奖。

工程建设的一把好手

2003年，刚从学校毕业的孙德志被分配到北京市政四公司昌平污水处理厂项目部技术科。在工作时，他口袋里总是装着一个小本子，随手将在施工现场看到、听到的内容记录下来，遇到不懂的地方就围着师傅请教。

孙德志的工作态度和学习成果得到了同事们的认可。入职第2年，孙德志便成为昌平污水处理厂项目工地的主管工程师，负责桥梁施工。虽然从未独立管理过施工现场，但在师傅们的指导下，孙德志从人员施工效率、模板调拨、操作平台支架搭设施工工效、预计浇筑时间等方面，认真细致地梳理现场施工各环节，形成了一套自己的管理思路，按时完成了施工项目。“这小伙子有股子拼劲儿，自己琢磨着学会不少东西，有成为技术能手的潜力。”老师傅刘福生说。

凭着这股拼劲儿，经过多年努力，孙德志走上了领导岗位。2021年9月，孙德志来到天津市滨海新区，成为中铁滨投公司副总经理，承担天津市轨道交通Z2线一期工程项目建设任务。

孙德志深知Z2线项目有不少重点和难点，他带领团队靠前谋划，从办公地选址、开工手续办理、任务划分等方面着手，逐一攻克难题。

“我们与各单位对接，完成了预制梁、管片生产、首台盾构始发、站后工程开工等任务，创造了项目中标后4个月内开工的新纪录。”中铁滨投公司党委书记毛凯说。

一项挑战刚刚结束，另一项挑战接踵而至。2023年7月，滨海新区受海河流域持续性极端强降雨和上游行洪影响，多条河流高水位运行，防洪形势异常严峻。中铁滨投公司快速成立设备调度指挥组、物资调度指挥组、交通运输组、后勤保障组等多个小组和抢险队，投入抢险工作。

2023年8月6日凌晨，孙德志放弃休假，第一时间奔赴防洪堤坝，他一边接听抗洪抢险前线指挥部打来的电话，一边带领抢险队员们到指定地点集合。“我们公司负责太平镇大道口村和六间房大队子牙新河堤坝加高、加固工作，抢险队员们都是从各岗位抽调而来，没有一个人退缩。”孙德志说。

在孙德志带领指挥下，中铁滨投公司旗下8支队伍981人共完成了沙袋填装约865立方米，铺设土工布7.2公里，有效保障了子牙新河流域沿线人员不伤亡、水库不垮坝、重要堤防不决口、重要基础设施不受冲击。

技术攻关的“拼命三郎”

在孙德志看来，要在基建行业实现技术攻关，往往需要下更多“笨功夫”。

2007年，在武(武汉)康(安康)铁路复线项目工作期间，孙德志任项目副经理，主要承担铁路复线20公里的施工任务，包含桥梁、隧道、路基等工程。该铁路地处武当山脉和鄂西北崇山峻岭中，沿线山高路险、沟壑纵横，还要穿过武当山风景区。“单线改复线”的工程，除了沿线原有信号等设施要更换外，还有大量桥梁、隧道需拓宽或拆除、弯道需拉直，施工技术难度很高。

为此，孙德志更加重视施工生产的科学安排。为了让工人们在最短的时间内熟悉工地环境，孙德志每天早出晚归，带领大家奔波在施工一线。一个月下来，工人们对工地情况越来越熟悉，收集到很多宝贵的工地信息。

为了保证质量、按期完成施工生产任务，孙德志牵头组织开展了技能技术竞赛活动，鼓励工人们钻研技术难题。他还动员大家结合施工现场情况，排出每一周的施工计划，将计划细化到每一天、落实到每个人。孙德志还要求管理人员全天候跟踪服务、跟踪检查，做到事事有人管、事事抓落实、事事有回音。

技术难题不仅会出现在大项目中，有时候也会出现在小细节里。2016年，在越南首都河内市的吉灵至河东线轻轨项目工作期间，孙德志就时常遇到技术挑战。在轻轨项目大规模车站盖梁施工时，由于项目处在河内市的主要交通干线上，来往车辆较多，需要在各车站前方架设限高架用以警示来往车辆。这在海外施工条件下是个“不大不小”的技术难题——既要满足海外施工要求，又要符合当地施工技术条件和规章制度，这些新情况倒逼孙德志必须尽快拿出新的施工方案。

为了突破技术难关，孙德志连夜组织人员进行施工研讨，经过反复沟通、调研和测试，孙德志和团队赶制出一份图文并茂的限高架设计文件，解决了这一技术难题。

“我们对外方人员讲解新的技术方案时，得到了他们的称赞。他们没有想到我们会这么快拿出新方案。”孙德志说。

同事李雪源说：“德志经理是技术攻关的‘拼命三郎’，跟着他工作，我们心里感觉很踏实，干劲儿也很足。”

以身作则的良师益友

“我师傅平时话不多，但他以身作则、精益求精的精神，每天都激励着我们把手头的工作做得越来越好。”孙德志的徒弟张亮说。在越南工作期间，因为语言的障碍及施工理念的不同，部分在国内的施工模式难以继续实施。孙德志的徒弟、时任项目工程部负责人张亮在师傅指导下，采用图文对比的形式，编制了专门的施工手册、作业手册以及安全隐患控制措施等指导程序，摸索出书面交底、口头交底、亲自动手示范等方法，打通了施工“翻译”这一关。

如今，走上领导岗位的孙德志在干好工程的同时，还非常重视对年轻人的“传帮带”。他牵头组织制定了公司的人才队伍建设方案、培养选拔使用优秀年轻干部实施方案等。他还创新提出了“专业导师”制度，由新员工从事业务所在部门副职及以上人员担任导师，对年轻人进行“一对一、手把手”的业务知识和技能培养。目前，入职两年的年轻人才已能在部门“独当一面”。2024年，在孙德志的倡导下，公司建立了年轻人才公司内部跨部门轮岗机制，希望通过3年时间，使公司人才队伍能力更加综合化，培养一批“一专多能型”人才。

孙德志说：“要给年轻人多创造机会，让他们多锻炼，这样才能早日成才，我们的队伍才能一直接续下去。”

经过多年的奋斗和努力，孙德志先后荣获天津市滨海新区五一劳动奖章、中国中铁股份有限公司优秀共产党员、中铁六局集团优秀共产党员等称号。这些光环的背后，是孙德志的勤奋与坚守。他常说：“如果重新选择，我还是会干基建事业。始终奋战在祖国的基建一线，是我的初心和使命。我将以更加饱满的工作热情和精神状态，为加快建设交通强国贡献自己的力量。”

孙德志参与建设的天津轨道交通Z2线施工现场。 晏河清摄(中经视觉)

孙德志在轻轨建设项目施工现场。 杨坤鹏摄(中经视觉)

在施工一线书写青春故事

本报记者 齐 慧

中铁四局雅万高铁项目部青年突击队在万隆制梁场。 李金朋摄(中经视觉)

启动、加速……一趟列车从印度尼西亚万隆德卡鲁尔站奔驰而出，驶向雅加达。在动车上添乘的中铁四局雅万高铁项目部二分部副经理钮彦鑫，看着窗外飞速掠过的风景，回想起参建雅万高铁的历程，不禁感慨万千：“如今，乘坐高铁只要花46分钟就能从雅加达到万隆，而原来需要3个多小时。”

雅万高铁是印尼首条高速铁路，也是中国高铁首次全系统、全要素、全产业链在海外建设落地的第一单。这项任务的完成，离不开一支平均年龄只有29岁的青年突击队。

中铁四局参与建设的雅万高铁项目正线全长27.55公里，包括桥梁、德卡鲁尔车站及动车所，以及箱梁预制和架设任务。建设初期，急难险重任务不断，迫切需要生力军打开局面。2018年6月，在中铁四局雅万高铁项目部，由技术骨干组成的青年突击队成立。

“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。”青年突击队队员、“90后”测量工程师康晓睿说，“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。”

24岁的于百坤在万隆制梁场工程部担任技术员，他主动请缨加入青年突击队，并承担为制梁场搭建信息化系统的任务。“这个梁场是全线标准化程度最高的梁场，也是中国高铁首座海外‘智慧梁场’。”他说。

没有先例可循，没有现成的产品可借鉴。于百坤利用自己熟悉软件系统的专长，在企业现有信息化系统的基础上，结合梁场实际需求，打破系统人机交互的障碍，融合可视化、计划管理预警、智能张拉压浆等新系统，实现梁场信息化管控。

印尼有4500多座火山，是一个多火山的国家，德卡鲁尔车站及动车所就位于万隆火山灰沉积软土地质区。遇水易膨胀、崩解的火山堆积层地质环境给突击队队员造成困扰。

如何为飞驰的高铁列车提供稳定支撑，青年突击队再次发挥重要作用。已升任二分部副经理的钮彦鑫和二分部总工程师朱承全带领几名队员成立攻关小组，所有成员每天泡在施工现场测数据、勘地质、查资料。

“我们通过现场实践，结合当地人工工效和地材供应情况，创新搭配出一套铁路桥梁施工工装应用组合。”钮彦鑫说，经过不懈努力，他们顺利完成攻关任务，并形成结构性软土扰动式插打排水板施工等工法和专利科研报告。

随着工程建设不断推进，青年突击队从最开始的10余人逐渐增加到40余人。

对于高铁建设的线下工程来说，水准联测、平面复测与沉降观测贯穿工程始终，需要技术人员拿着设备沿着轨道一步步走，一段段观测，会耗费大量人力。

项目部从当地招聘了一些优秀的土木工程毕业生，以“师傅带徒弟”的方式手把手地传授知识，组建了一支10余人的印尼测量团队。“我的前辈们教给我的知识，我再教给印尼的同事们，就这么传递下去。”钮彦鑫说，“随着工程一点点推进，我们与印尼同事们一起商量、磨合。”

大学毕业后就到中铁四局雅万项目部工作的加朗·斯旺达鲁勤奋肯学，跟着中国“师傅”很快掌握了测量放样知识，一些基础技术工作甚至能独立完成。“像我这样在项目上边干边学的印尼籍技术人员还有很多。我们熟悉了中方的标准与要求，今后还可以去中国企业的其他项目工作。”斯旺达鲁说。

2023年10月17日，雅万高铁正式开通运营，目前已经稳健安全运行半年多。青年突击队员们完成工作任务后陆续回国。

“在国外建高铁并非易事，需要克服没有在建项目等困难，还要逐步熟悉当地风土人情、气候环境，克服语言沟通障碍等。”纽彦鑫说，回顾过去这几年，他们在克服一个接一个的困难中，逐步适应了工作节奏和难度，顺利完成任务。

今年，中铁四局雅万高铁项目部青年突击队荣获第二十八届“中国青年五四奖章集体”。谈及参与雅万高铁建设的经历，于百坤表示：“我把这段宝贵的经历当作一种荣誉，不断激励自己。未来，我们将在新的岗位上继续发光发热，挺膺担当、实干笃行，展现新时代中国青年的风采。”

青『上』『传』『上』

张 晓

“90后”非遗传承人创新陶瓷制作技艺、“95后”导游讲“活”兵马俑、“00后”汉服设计师让马面裙走向世界……越来越多有为青年加入文化传承队伍，探寻文化根脉、主动传承创新，助力传统文化“活”起来、“火”起来。

中华优秀传统文化源远流长、博大精深。只有真正深入了解传统文化并发自内心地热爱它，才能更好地继承和发扬。令人欣喜的是，文化传承中的青春力量不断壮大，他们不仅愿意了解传统文化、走近传统文化，还主动参与传统文化的传承工作。同时，从线上到线下的文化传承激发了更多青年对传统文化的好奇心，使他们自觉成为优秀传统文化传承的主力“粉丝”。

张扬文化传承中的青春力量，离不开有志青年的锐意创新。创新也是一种传承。青年“上心”，传统文化才会不断“上新”。如今，“新中式”成为许多人的日常穿搭，越来越多的非遗工艺也在现代生活场景中焕发独特魅力……这些变化背后，是许多青年借助新场景、新渠道，将保护与发展有机统一的理念贯彻到文化传承事业中，持续创新、孜孜以求。青年最具创新热情、最具创新动力，要继续与时俱进、勇于创新，在实践中推动中华优秀传统文化创造性转化、创新性发展，让历史融入当下，传统与现代共振。

张扬文化传承中的青春力量，离不开新技术新手段的有效赋能。当前，大数据、人工智能等新技术飞速发展，为文化传承创造了优良条件。数字化技术与手段，让厚重的历史变得活泼有趣、时尚多元，让古老的传统文化与新时代新生活有了更紧密的关联。充分挖掘传统文化和当代生活之间的契合点，在文物展陈、主题教育、文旅融合等方面改进方式方法，才能更好传承中华文化。

张扬文化传承中的青春力量，更离不开社会各界的广泛支持。近日，山东省文化和旅游厅等多部门联合山东大学计划定向培养文物全科人才，通过给予补助、定向培养等方式鼓励年轻学子躬身考古文保事业；中国非物质文化遗产保护协会倡议发起“全国青年非遗传承人扶持计划”，助力非遗人才梯队建设，推动非遗技艺代代相传。政府与社会力量共同推动，减轻后顾之忧、增加前进动力，更能吸引越来越多有热情、有想法、有干劲的青年加入进来，以昂扬的朝气锐气，用创新思维挖掘传统文化的魅力，用审美趣味和数字素养对传统文化进行现代演绎，为文化传承发展接力续航。

本版编辑 王 琳 张苇杭 美 编 高 妍