

众志成城抗击“威马逊”·深读

海南西环高铁：台风后工地面目全非，全线损失达1.3亿元，但灾后第二天立即投入重建，并积极支援地方恢复生产

疾风知铁军

■ 本报记者 况昌勋 柏彬 通讯员 叶坚

保质量

信息化管理，三检制度，“安全质量”一票否决，只为“利在千秋”的那份责任——

质量责任终身负责

实时监控 即时警告
未按标准操作 开除
“三检”制度把住质量

西环高铁是头号民生工程，是利千秋的大事，不能因速度而影响质量

“虽然我们在争分夺秒地保工期，补回台风耽搁的时间；但是正是这个时候，质量这根弦要拧得更紧，不能有丝毫放松！”海南高铁有限公司负责人说，西环高铁是我省“十二五”头号民生工程，是利千秋的大事，不能因为速度而影响了质量。

西环高铁通过信息化管理和整套制度设计，实现速度与质量并行。

“中铁4局4标3号拌合站2号线，粉矿中灰报警5.67%，实际量161.3，设计量171。”打开程龙的手机，由信息化管理系统发来的短信，全部是建材的质量数据。

“西环高铁在全线对试验室、拌合站实现了信息化管理，负责混凝土生产的拌合站和负责质量监测的试验室全部处于实时监控之中，一旦出现质量不达标，立即向所有相关责任人发送警示短信。”程龙说，“信息化管理，不仅缩短了质量监管的时间，也利于严格有效地进行质量监控。”

海南高铁有限公司负责人说，每一份砂石料、水泥，每一根钢材，都会严格把关，不能出半点差错。施工单位围绕人员配备标准化、管理制度标准化、现场管理标准化和现场过程控制标准化等4个方面，严格实施安全控制及监管。老城梁场的一位拌合站工人，就因不按施工标准化作业被开除。

为确保工程质量，施工单位均严格执行“三检制度”，各分部还启动了专业技术人员担任旁站的旁站监督制度、经理部执行领导带班夜间巡视制度、试验检测检查制度等，通过试验段工艺先行、首件工程评估制、无缝隙监督检查等，规范现场施工行为和操作，工序流转实名签收。

据介绍，为强化安全质量意识，西环高铁参建单位的项目部与各分部分别签订了安全质量责任书，将安全生产工作作为分部考核的一项重要内容，实行“安全质量”一票否决制，执行终身质量责任制，通过明确责任，确保执行力度。

记者手记

西环高铁：灾后恢复的“火车头”

■ 本报记者 况昌勋 柏彬

今年，我省经济下行压力本来就大，“威马逊”来袭更是雪上加霜，但是，有的人灾后存在“等靠要”思想，如保留受灾证据等待政府补贴等；此时此刻，作为我省头号工程的西环高铁，在“铁军”们的奋力抢救下，迅速恢复生产，起到了“火车头”作用，给灾后恢复生产注入强心剂，给我省下半年经济发展注入动力。

“威马逊”袭击琼岛几日来，记者深入西环高铁灾区，我们发现：

这是一支不叫苦痛的“铁军”。台风过后的第二天，海南高铁有限公司、各施工单位不等不靠，没有保留“受灾现场”等待领导视察以求帮助，而是毫无怨言，不计人力成本、物资成本，积极自救，迅速清理受灾现场、恢复生产。

这是一支充满柔情的“铁军”。在治愈自身“伤痛”的同时，“铁军”们主动请缨，毫不计较报酬，也不计算自身的成本，投入到地方抢险救灾、重建家园的工作当中。他们没有把自己当成海南的“客人”，而是把海南当成了自己的家园。

这是一支有着铁般制度、铁般团结的“铁军”。无论是自救还是支援，“铁军”表现出了高度的组织化，其效率之高，让被援助者感动：这是一支召之即来、来之能战的队伍。在工期紧张时，这支“铁军”在整套制度之下，严格按照标准化操作，只要有碍高铁质量，坚决拒之、改之。

在强烈的对比中，在这恢复生产的关键时期，在经济不景气的大环境下，“铁军”做法值得其他单位和企业学习借鉴！（本报石碌7月28日电）



西环高铁积极自救，大部分施工点已复工。 本报记者 陈元才 摄

17级台风，袭击裸露的工地，10万“铁军”无一伤亡，只因“不存侥幸心理”的那份态度——

6个施工标段 全部制定预案

未完工程实施加固防护
24小时不间断巡查工地
准备应急救援人员和物资
及时转移工棚内施工人员

西环高铁全线
损失1.3亿元，
但损失程度已
降到最低

7月18日17时，“威马逊”虽已在文昌登陆，但澄迈老城镇的天气依然平和；而到20时，风雨大作，只听大风“鬼哭狼嚎”。

西环高铁二标段老城梁场内，值守的两位负责人刘佳宝、黄绍栋，已经站不稳，手拉着手，还是被风吹散；工人居住的工棚被台风撕扯成碎片，6000平方米彩钢瓦变成数万片“飞镖”在空中飞舞。“灾后，100多个工人花了2天时间，才把彩钢瓦碎片捡完。”海南高铁公司负责人说。

刘佳宝、黄绍栋一阵庆幸！老城梁场180多位工人在17时之前全部转移到镇上的宾馆。“如果留在工地上，那后果不敢想象！”

超强台风肆虐琼岛，但是在西环高铁工地上的10万“铁军”无一伤亡，尽管这些铁路施工人员绝大多数从未经历台风。“不存侥幸心理，做到万无一失，这是‘铁军’的精神之一。”海南高铁公司负责人说。

台风前，西环高铁6个标段施工单位，全部制定了预案。“加固设备，转移人员，安排值守人员，抢修队伍待命，以及如何及时恢复生产等，我们有一套预案。”4标段的中铁4局海南项目部党委书记关世东说。

7月16日，西环高铁上的防风战已悄然打响：海南高铁公司、各参建单位召开会议，成立防风工作组、抢险救灾突击队，租赁宾馆、购买食品、排查工地、检查设备等行动也开始展开。

7月17日，一份紧急电报从海南高铁有限公司办公室发出，要求各参建单位立即行动起来，对未完工程采取加固防护措施，派人24小时不间断对施工工点进行巡查，加固或转移设备，准备应急救援人员和物资。海南高铁有限公司领导班子成员分头到各标段工地，分工负责把守防范。

7月18日，西环高铁各建设单位，又收到了省委、省政府办公厅发出的防台风紧急通知，要求及时转移工棚内施工人员。防御战的成功，也极大减少了国家和人民的财产损失。

“据灾后统计，西环高铁全线损失1.3亿元。虽然这是海南铁路有史以来遭受最严重的一次台风损失；但换个角度看，西环高铁全线345公里，工地和施工设备全部裸露在外，17级台风，损失1.3亿元，应该说已经降到了最低。”海南高铁有限公司负责人评价说。

做预防

核心提示

这是海南“十二五”最大的工程，西环高铁，计划总投资268.2亿元。这是海南41年来登陆的最强台风，“威马逊”，中心风力达到17级。7月18日，两者相遇——

西环高铁建设现场面目全非，全线损失达1.3亿元；然而“铁军”屹立不倒！10万铁路施工队伍，不仅不等不靠，积极自救，并且支援地方重建工作。

疾风知“铁军”！坚贞不渝的铁的信念，百折不挠的铁的意志，牢不可破的铁的制度，所向无敌的铁的作风——“铁军”精神在天灾面前经受考验。



7月28日，西环高铁施工现场。 本报记者 陈元才 摄

援他人

“铁军”变“志愿军”，一边自救，一边支援地方，只为“兄弟有难不能不帮”的那份情谊——

救人抢路清垃圾 百姓感激送水

深入洪水 成功转移被困人员
不顾泥石流齐大腿 坚持清运
只睡4小时 忙着上街清垃圾

海口市环卫局副局长
云一鸣感叹：这是一支
能吃苦、能战斗、有社
会责任感的铁军

西环高铁部分参建单位，在自身受灾的情况下，不仅不等不靠，积极自救，而且还主动投入到地方救援当中。

“19日早上，各个施工场地将受损情况向项目部汇总，受损点近40处。与此同时，各地求援电话也纷纷打来。”关世东说，我们迅速研究决定，将800人的抢险救灾应急队一分为二，留200多人分赴各标段自救抢修，其余600人支援地方的救灾工作。

洪水致使昌江县城至棋子湾旅游公路25公里处出现泥滑，路面被掩埋。昌江公路局派出挖机抢修，却再次出现塌方，挖机被埋。“我们立即组织人员、施工机械赶赴现场。”关世东说。经过5个小时，棋子湾道路终于被抢通，为后续救灾赢得了时间。

台风中，“铁军”援外战果显著——7月19日上午8时，儋州市海头镇蔚园上村村民刘明禧、符英等4户村民被洪水围困，接到求援后，中铁四局海南西环高铁项目部二分部立即派出12台机械车辆、76人组成的抢救队，成功转移被困人员。

“在粤海铁路西环线的一条支线上的水尾隧道，泥石流塌方，堵住了隧道半个出口，我们赶到现场时，泥土浸没到大腿处。”

赶工期

台风无法冲毁前进的步伐，10万“铁军”奋力抢工期，只为“明年年底通车”的那份使命——

补上耽搁工期 今年春节不回家

便桥被冲毁 填河建临时路
早4点忙到晚10点连续加班
针对物资缺乏 召开专题会

西环高铁所有
受损处逐一列
出，并“对症”规
定复工日期

位于昌江的4标段珠碧江栈桥，虽然是一条临时便道，但是花了3000多吨钢材，是一座可载重100吨的纯钢铁桥。

7月26日，记者再次来到这里时，桥已经不见了。施工队负责人范正贵激动地给记者讲述那场“恐怖”的洪水。“18日夜里，工人转移后，我在这里值守，拿着手电筒，每隔半个小时察看一次水位。洪水直往上涨，不久就漫过了河岸，我就往山上跑。”

19日天亮，工人们返回工地，洪水肆虐，混杂着树木冲击着栈桥。突然，上游两艘抽沙船，被洪水卷走，冲向了栈桥。

栈桥被毁，西环高铁珠碧江双线特大桥桥墩建设将无法进行，而桥墩建设推不下去，后续的架梁、铺设轨道都会受阻。“一环扣一环，一个环节耽搁，将影响整个西环高铁工期。”关世东说，“明年年底通车，这是死命令，我们必须执行！”

“要重建栈桥，需要1个半月，我们耽误不起。”中铁4局海南西环高铁项目部工程部部长程龙说，“但是没有桥，施工的车辆、机械都没法进入工地。”最后，大家商定：河里埋涵管，沿着河两岸向中间填土，建一条临时的道路，这样可以大大缩短工期。西环高铁3标段主要在儋州境内，也

受到洪水的冲击。北門江、春江、光村河、大江河等河水暴涨，漫过便桥，便桥引桥全部冲毁。

“台风影响了10天工期，我们要补回来，确保北門江大桥明年1月建成。台风过后，我们马上组织人员，抽干平台上的水，从早上4时到晚上10时，日夜加班地填土。”

然而，许多设备损坏，海南物资、建筑材料匮乏，成为恢复生产的难题。

7月21日，海南高铁有限公司梳理了各建设单位上报的灾情和恢复生产的难处，召开会议研究恢复生产事宜，要求施工单位加大组织力度和资源投入，同时确保物资供应，迅速开展灾后生产恢复。

西环高铁所有受损处均逐一列出，并规定了复工日期：其中，小的损伤大部分规定在7月23日前就恢复生产；老城梁场复工时间为8月15日；珠碧江特大桥预计8月20日前恢复。

台风后，何开均给家里打了一个电话，他提前6个多月告诉家人，明年春节不回家了！“我们没有假期，一年365天，天天在工地上。为了补上台风耽搁的工期，春节肯定是不能回家的，要加班。”

白天干10多个小时重活，晚上挤在闷热的集装箱里，只为“要为灾区做点贡献”的那份信念——

工人凉水泡面 每日抢险10余小时

2标段组织3000人的抢险突击队
颜春岭隧道14台抽水泵排积水
老城梁场100人徒手“抢”路

大部分工地灾
后6天内已复
工，部分工地月
底可复工

西环高铁许多工地，面目全非！海南西环高铁二标段颜春岭隧道，平均积水深达2米，最深处达到4米；位于昌江的4标段珠碧江施工栈桥，被洪水冲垮，只剩下钢柱泡在河中……

虽有叹息，没有等待。19日清晨，台风影响减小，海南高铁公司董事长、总经理陈向前率领领导班子成员，冒着狂风暴雨，迅速到西环高铁各标段组织指挥，“铁军”们迅速集结，进驻施工场地，进行抢救。7月26日，记者到现场采访时，工地已经逐渐恢复正常，之前的惨状只残留在工人们记忆中！

西环高铁2标段靠近海口，受损严重。中铁21局集团副总经理兼项目经理赵春峰、书记周普华，组织三个分部抗洪抢险突击队3000余人投入抢险。

颜春岭隧道是西环高铁重点控制工程，其掘进速度关系着西环高铁全线施工进度。“10米多高的隧道，水淹过顶。”负责建设的中铁21局海南西环高铁项目部一分部项目部部长何开均说，公司迅速调集了12台抽水泵进行作业。连续作业，2台烧坏了，公司又购买了8台大抽水泵，终于抢在了21日早6时将水排干。

“老城梁场几乎成为一片废墟，路都没了。我们马上组织应急抢救队伍，100多人，徒手清理彩钢板，将路‘抢’出来了。”周普华说，“60个工棚全部损毁，工人没地方住，我们又紧急到海口购买集装箱房。

占地18平方米的集装箱房，铺个凉席，6个工人挤在一起，还没有水电，更没有空调。“集装箱房不散伙，闷热闷热的，没有空调，没法住，晚上睡觉，工人每半个小时就要出来透透气。”今年37岁的郭营伟说：“过去几天里，凉水泡方便面，每顿吃两包。”

工人们在缺衣少食的情况下，每天连续工作十多个小时，抢救被台风损毁的施工场地。7月26日，记者走进老城梁场，一切井然有序，只有“断脚”的起梁机能唤起人们对几天前惨状的记忆。

郭营伟说，大家是靠着一信念，度过艰难的日子，支撑过高强度的工作量！“什么信念？”

“海南受了这么大的灾害，我们没有钱捐，只能做好份内的事情，尽快把高铁建成，也算是为灾区做点贡献！”

10万“铁军”在这一信念支撑下，不等不靠，积极自救，大部分施工点在7月23日前复工，部分也能在7月底前复工。

忙自救