

# 从“门外汉”到“香饽饽”

## 余杭工地有位年近六旬的“宝藏”焊工

□记者 崔义刚 通讯员 金佳卉

家有一老，如有一宝。在余杭东西向快速通道下穿杭徽高速段项目，就有一位年近六旬的“宝藏”焊工——黄崇良。快到退休年纪的他，不仅承担着项目关键节点的焊接工作，还用他的光和热，诠释着交通人的“工匠精神”。



### 仔细揣摩虚心求教 “门外汉”的技术突飞猛进

1993年，在朋友的介绍下，黄崇良辞去了山东枣庄某乡镇电影放映员的工作，来到江苏徐州一家机械厂成为了一名焊工。

当时，他对这项工作一窍不通。

“我们家祖辈都是做木工的，但是我不喜欢拉大锯，觉得电焊工很好、很感兴趣，正好有这个机会，我就跟着大家一起去了。”黄崇良说。

看着工友们把钢板、钢筋焊得结实又美观，他十分“眼馋”。于是，便常常趁着别人中午回家吃饭的空当，扒一口从家里带的饭菜，就拿起电焊条和废旧钢板，开始研究这项技术活儿。

“我心想，别的师傅能焊得这么好，我也一定要学会。”就这样，黄崇良利用吃饭、休息的时间打磨技术，有不懂的地方就向老师傅请教，过了1年多就可

以独立上岗了。

在机械厂工作的五六年间，黄崇良主要负责炼铁车间机修，由于铁炉水压较高，焊接质量必须过硬，他的焊接技术在这期间突飞猛进。

后来，黄崇良到大连某船厂做过焊船工，2000年以后开始“跑工地”，辗转到过内蒙古、宁夏、安徽、江苏，还曾参与上海迪士尼乐园的建设。

### 迅速提升焊接质量 年近六旬的他是个“香饽饽”

来到东西向快速通道下穿杭徽高速段项目时，黄崇良已经年近60岁。从事焊工近30年的他是被当作“特殊人才”引进到项目上的。

“之前，这个工地上电焊等方面出现的质量问题比较多，归根结底还是缺少专业的人才。”项目分管质量的副经理卢赵伟告诉记者，因此，引进一名经验丰富的老师傅就成了当务之急。

此时，正好黄崇良结束了在南京工地的工作，受班组长袁传虎的邀请来到了杭州。

袁传虎说，他与黄师傅接触五六年，合作了四五个项目，他对黄师傅的印象是：技术精湛、人品很好、踏实能干。“黄师傅确实很厉害，焊接手法快、质量好，听他说，当年在船厂做焊工，焊出来的钢板跟玻璃一样光滑，他自己是一步步摸爬滚打练出来的。”



来到“下穿”这个项目以后，黄崇良立即投入“战斗”，不仅承担起重要工序的焊接工作，还作为老师傅将经验和技能传授给十几名焊接工人。“比如底板、顶板的支撑筋，如果焊不结实，容易发生塌陷，对中间施工的工人造成威胁，像这种关键部位，都是由黄师傅带着技术人才做的。”卢赵伟介绍，自从黄崇良来到项目上，焊接工作有了极大改观，监理现场取样的合格率达100%。

### 严格要求严于律己 得到别人认可是他的工作信条

能实现这样的“飞跃”，离不开一个“严”字。袁传虎说，别看黄师傅生活中很随和，同事关系处得都很好，看起来不太威严，但工作起来却十分严厉。“如果干不好，他会发脾气，比如焊接的方式不对，调整焊机的电流有问题，或者焊的地方不准确，他都会及时提出来。”

严归严，提出意见之后，黄崇良会

帮着大家一点一点把错误纠正，将自己多年积攒的技术毫无保留地教授给年轻人。

不仅如此，作为一名老同志，年近六旬的黄崇良一点都没有放松对自己的要求，和工友们一起开工、下工、吃饭；每次开始工作前，他都要仔细揣摩钢筋的种类、粗细，判断该用多大的电焊条，以防烧伤母材；焊接结束后，认真检查是否有沙眼……

“这么多年，不论在哪里工作，我都严格要求自己，兢兢业业不能马虎，自己如果放松了要求，以后什么活儿都干不好。”这位山东汉子的话像他的人一样朴实无华，却铿锵有力。在他看来，自己觉得焊得好，不行，得让别人都觉得这项工作做好了，这才算是成功。

黄崇良说，“下穿”很可能是自己参与的最后一个建设项目了。退休后，他打算回老家枣庄开一家电焊铺，让这份手艺继续发光发热。

# “铺路石”铸就“康庄大道”

## 杭绍甬高速杭绍段有一颗不一样的“铺路石”

□记者 林木

在浙江交通发展的各个时期，总有这样一批时代的领跑者，他们立足平凡的岗位，却做出了不平凡的业绩。在他们的身上，彰显着浙江交通人的伟大品格和浙江交通集团的当好交通建设主力军作用。杭绍甬高速杭绍段副指挥陈翔就是其中之一。

2003年，台州人陈翔成为浙江交通集团的一员——从普通的隧道所执勤队员到高速公路建设指挥部副指挥，他一路成长、一路创新。多年来，他亲眼见证了高速公路施工人员也可以穿着干净的衣服在工厂里操作电脑加工构件。智慧化生产的梦想已经成为现实，他经历了挥锹抡镐的人海战术，到指尖轻点的“AI”时代，也见证了交通集团从小到世界500强的崛起过程。

### 工厂化预制突破工期瓶颈

建成一座跨海大桥需要多长时间？同在灰鳖洋海域的西堠门大桥用了50个月；象山港大桥用了48个月；同样采用预制拼装的乐清湾1号桥近35个月。27个月，来参加世界桥梁年会的各国专家差点惊掉下巴，这是陈翔在他的新战场——“超级工程”主通道项目鱼山大桥给予了世界一个全新的答案。这座连接岱山岛与鱼山岛的唯一陆上通道，刷新了同等规模跨海大桥快速施工新纪录。

27个月有多难？鱼山大桥孤悬海外，面临年均台风次数多达6次，年均

季风期长达173天，季风强度高达11级，海上有效作业时间不足200天，更难的是国内外尚无类似工程经验可供借鉴。面对挑战，陈翔在指挥部领导的带领下又一次发挥“会创新”精神，建议借鉴乐清湾大桥的装配化施工经验，打破固有模式，在乐清湾大桥“品质工程”的基础上，以新型建筑工业化理念推动桥梁建设。“减少海上作业工序、减少海上作业时间、减少海上作业人员”的“三减少”建设理念，大力推行班组立功竞赛活动，大桥在陈翔和团队的配合中逐渐成型。仅用27个月就建成8.8公里的跨海大桥，并获得了省领导的“点赞”。

在“会创新”的负责人的影响下，主通道项目也掀起了对创新攻关的浪潮。舟岱1标全预制桥梁墩梁一体化快速建造、舟岱3标大体积混凝土裂缝控制关键技术、舟岱5标关于预制墩身预应力体系分析、我国首个全天候应用北斗测量技术的跨海桥梁项目等众多技术，为我国新时代桥梁工业化建设提供技术支持，也成为主通道项目成功获得全省执法大检查“六连冠”定下了“品质”基调。

时间慢慢流逝，陈翔的经验不断的累积，对于项目管理也愈发得心应手。针对主通道项目的自身情况，陈翔在乐清湾大桥人员管理的基础上，向党总支部提出“党建连队化”管理初步构思，让项目管理实现半军事化管理，并最终形成

了主通道项目“党建连队化+指导员”管理模式。

好的管理举措在关键时刻总能发挥作用。2020年疫情突然爆发，“党建连队化+指导员”管理模式让主通道项目在疫情防控与复工复产的关键时期，迅速筑起了抗击疫情的红色防线和复工复产的有力保障。2020年2月23日，在疫情防控的高压态势下，主通道项目因为完善的机制和有效的管理手段成为全省首批、交通领域首个复工复产的项目。

### 智慧化建造敢为人先

从乐清湾到舟岱，从东海之滨到曹娥江畔，从综合办主任、指挥助理到副指挥，3个大名鼎鼎的项目记录了陈翔一步步的成长。说起杭绍甬高速杭绍段，可以说名声在外。“超级高速”“全国首条智慧高速”“不限速”……众多的“褒义词”让社会对这个项目的期望特别的高，也让陈翔这位“创新”大将倍感压力。

“创新不能脱离实际。”陈翔说，“对于这种需要创新的项目，‘创新’反而要慢下来、沉下来。”

“创新”这个关键词，就像这条全新的“智慧高速”的“心脏”。目前，全国都在探索“智慧高速”的建设，而杭绍甬高速杭绍段作为“智慧高速”的标杆项目，做的每一步都可能是给“智慧高速”下定义，可能代表着未来5到10年高速公路



路建设的发展方向，每一步都要慎重。“现在可以说是‘智慧’和‘创新’的掰手腕。”陈翔说。虽然说要慢下来、沉下来，但在项目开工的半年时间里，项目的“创新”举措不断，并且与智慧都能有机的结合。目前，作为分管杭绍甬高速杭绍段安全等工作内容的陈翔，许许多多像“智慧安监平台”“机器人安全官”这样的创新，构成了杭绍甬项目杭绍段特有的智慧建设气质。

“现在，国内、省内很多同行都来我们这参观，并希望我们能指导。”陈翔觉得自己很荣幸，他说，把一个有挑战性的事情一件一件做成，就是在一次次地体会幸福。“鲜花都是慢慢绽放的，大海不是一天形成的。无数颗铺路石铸就康庄大道，我希望我就是大道上的一颗小小铺路石……”