

铁建故事

砥砺前行十载长审人 风好扬帆启新程

——写在中国铁建审计部长沙中心成立十周年之际

时代奔涌,星河为证。长沙中心已砥砺前行十载春秋。十年,一棵幼苗可扎根沃土,枝繁叶茂;十年,长沙中心已铸剑生威,收获威名。

回首过往,心潮澎湃,为那段激情燃烧的岁月而自豪

十年的风雨兼程,这支审计铁军以忠诚与智慧书写了一部扎实的创业篇章,用担当与奉献奏响了一曲昂扬奋进的时代乐章。十年间,他们以党建铸其魂,学习实践练其功,磨炼意志壮其骨,改革创新催其进,十年铸剑生威。

思想铸魂,他们是用理想信念淬炼的忠诚卫士——

“问渠那得清如许,为有源头活水来”。长沙中心始终坚持党管审计,党建铸魂,深入学习贯彻习近平总书记重要指示批示精神,坚决贯彻落实股份公司党委决策部署,依靠党组织的强大力量凝聚队伍、激励作为。十年来,他们将党的领导贯穿在审计现场,特别是近两年,长沙中心树立“有为才有位”的理念,激发干事创业的审计激情,采取支部书记讲党课、党员干部轮流谈思想认识,统一思想、凝心聚力,真正做到以学促干,确保党建工作与审计业务同频共振。在这里,理想信念是指引方向的明灯,忠诚担当是永不褪去的底色。

苦练内功,他们是用勤学善思锻造的行家里手——

“宝剑锋从磨砺出,梅花香自苦寒来”。面对错综复杂的业务数据,他们抽丝剥茧,洞若观火;面对日新月异的业务形态,他们勤学不辍,与时俱进。特别是近两年来,长沙中心把审计质量的有效提升作为抓手,紧紧围绕“可追溯性、可整改性、可追责性”的“审计三性”要求筛查分析问题性质,根据问题价值投入审计资源;在审计取证上严格落实“见人、见账、见物、见资金”的“四见”要求,确保查处的铁证如山;通过经济业务“比

合同价、比市场价、比指导价、比设计量、比实物量”的“五比”要求进行问题量化分析,提高了审计发现问题的深度和准确度。通过开展优秀案例交流及工作经验分享,推行“审计复盘会”等方式锻炼队伍的综合分析和表达能力,真正实现了从“普通士兵”到“特种部队”的华丽蜕变。

作风顽强,他们是用钢铁意志锻造的审计尖兵——

“千磨万击还坚劲,任尔东西南北风”。十年来,长沙中心的同志们上高原、赴海外、进深山,足迹跨越大江南北,年均行程八万里,只要是效益流失就查、只要是异常现象就追,不放过损失的责任。他们在项目现场,在财务和业务账簿里,埋首伏案,留下了拼搏的身影。他们曾在四五十摄氏度的高温下查勘现场核对数据,他们曾为获取关键证据集中访谈长达12个小时,也曾为完善审计方案讨论到天明,他们敢于动真碰硬,敢于啃难啃的骨头,有打破砂锅问到底、不达目的不罢休的干劲,让查深查透成为习惯,对审计监督对象形成了震慑。长沙中心是一支召之即来、来之能战、战之必胜的铁军,他们的作风,如磐石般坚韧,如利刃般锋芒。

锐意改革,他们是用创新精神驱动的进取力量——

“苟日新,日日新,又日新”。长沙中心始终坚持规范创新,勇于突破自我,坚持以改革和务实的精神推进工作。特别是最近两年,长沙中心每个项目都要召开审计上战场动员会,明确审计成果目标,建立审计项目量化目标责任制,他们创造性设立兼职纪律监督员制度,保证全员做到了全身心投入审计工作。在业绩考核上,他们推行以审计项目为单元的量化指标评价体系,业绩考核坚持真正排名真运用,通过晒业绩、比贡献、找差距,不断激发审计人员的竞争精神,营造了奋发有为、比学

赶超的良好氛围。

成果丰硕,他们是用卓越业绩诠释的责任担当——

“春种一粒粟,秋收万颗子”。十年来,长沙中心围绕主责主业,扎实推进各项任务审计工作,累计完成几十项审计项目,形成近百份审计报告与专题材料,提出多项管理建议,在促进企业规范管理、提升企业发展质效等方面发挥了积极作用。成绩的背后,是团队长期以来忠诚履职、细致求证、勇毅担当、较真碰硬的最好体现。特别是近两年穿透式审计开展以来,审计工作的深度与成效不断提升,审计工作的专业性影响力进一步增强,在项目治乱追损、审计价值贡献、促进企业发展等方面取得了突出成效,股份公司领导在多个场合对长沙中心工作给予了表扬和高度肯定。

铸剑生威,他们是用凛然正气守护的企业卫士——

审计之剑,十年磨砺,锋芒毕露。这把剑,斩的是违规行为,护的是企业利益;这把剑,断的是管理漏洞,扬的是清风正气。他们坚持敢审敢严,坚持敢说敢言,勇于揭示重大问题和重大风险,成为企业肌体最忠诚的“守护者”。在这把利剑的护卫下,企业的经营管理更加规范,风险防控更加有力。长沙中心已成长为中国铁建不可或缺的监督力量,为企业健康发展的重要保障。

展望未来,壮志满怀,为那片无限可能的蓝图而振奋

十年磨一剑,今朝再出发。站在十周年的历史坐标上,为深入贯彻落实习近平总书记关于审计工作的重要论述精神,塑造新时代长沙中心审计干部的价值观念,进一步凝聚共识、开拓思路、激发活力,长沙中心开展“砥砺前行,我的审计价值观”大讨论主题活动。通过主题活动确立未来发展的行动纲领,“担负一种使命,弘扬一种精神,追求一

种价值”,为长沙中心擘画无限可能的蓝图。

担负一种使命——护航企业行稳致远。“长风破浪会有时,直挂云帆济沧海”。助力中国铁建迈向高质量发展新征程,为建成世界一流现代化企业贡献审计力量,是他们崇高的共识。站在新的历史起点,长沙中心肩负着更加光荣而艰巨的使命——做企业巨轮破浪前行的“护航者”,做企业基业长青的“守望人”。他们将始终围绕企业中心工作,以更高的站位、更宽的视野、更实的举措,为企业高质量发展保驾护航。

弘扬一种精神——追求卓越永不止步。“欲穷千里目,更上一层楼”。“规范创新、较真碰硬,勇于揭示重大问题”——这将是长沙中心永恒的职业操守。他们将不断超越自我,勇于创新,在审计理念、技术、方法上持续突破,打造一支与时代同步的一流审计团队,让专业精神在传承中发扬,让卓越品质在创新中升华。

追求一种价值——审计赋能创造价值。“等闲识得东风面,万紫千红总是春”。未来的审计,将不仅仅是监督和评价,更是赋能和价值创造。审计应当主动作为,创造价值,为中国铁建高质量发展增添正能量。未来,他们将围绕审计如何实现从“合规监督”向“价值导向”转变,如何推动由“单一审计任务”向“审计全周期管理”转变,展开大胆探索和共同谋划,要明晰未来实现审计价值的新举措,硬标准,让“审计创造价值”的理念内化于心、外化于行,成为驱动他们持续前进的核心引擎。

前方的路,方向鲜明;未来的歌,正在唱响。中国铁建审计部长沙中心这支团结奋进的队伍,正以更加昂扬的姿态、更加坚定的步伐,向着下一个十年迈进,继续书写属于他们的辉煌篇章。
(中国铁建审计部长沙中心供稿)

工地见闻

伴随着一阵轰鸣,G770次动车组刺破零下20摄氏度的寒风,飞速驶过松花江特大桥,车轮卷起的雪花在空中划出一道银色弧线。一次偶然的机会,我跟随铁一院地路院副总工程师杨西锋来到哈尔滨西站,沿着哈大高铁开展走访调研。

“熟悉的车站,熟悉的温度,熟悉的寒风。我好像又回到了20年前。”杨西锋感慨道。

哈尔滨西站——跨越20年的故地重游

自2005年铁一院全面启动哈大高铁勘测工作以来,杨西锋全过程参与了项目可行性研究、初步设计、施工图设计、配合施工以及设计回访等各个阶段,对脚下这片黑土地充满了感情。

回想起初次接到项目勘测任务的时候,杨西锋笑着说:“那时候我和你一样,正是三十岁的年纪,能参与这个项目让我非常激动与振奋,然而内心深处却倍感压力。”

根据线路规划,哈大高铁横跨我国辽宁、吉林和黑龙江三省,纵贯8个纬度,年平均气温低于10摄氏度,极端最低温度可达零下40摄氏度,土壤冻结持续时间接近半年,工程区域地质条件复杂,设计建设难度巨大。

“地处这样的气候环境中,哈大高铁首先要解决的就是路基防冻胀问题。”杨西锋边走边介绍,“冻胀本质上是一个很正常的自然现象,引起冻胀需要同时满足水、低温和容易冻胀的土这三个基本要素。水在0摄氏度以下时由液体变成固体,体积会发生10%左右的膨胀。因此,在低温环境中,土里的水分结冰,进而引起土体膨胀,这就是冻胀现象发生的基本原理。”

冻胀现象在全球寒冷地区普遍存在,而在哈大高铁沿线观测到的最大冻胀量高达28.7毫米,让正在开展路基设计的铁一院设计团队感到了前所未有的压力。

成高子站——探寻高铁防冻胀技术之源

2005年正值我国高铁建设发展的初期,国内尚未掌握成套的高铁路基防冻胀技术。事实上,在哈大高铁建设之初,世界上还没有在高寒地区成功修建高铁的先例。相关技术经验很大程度上得益于铁一院青藏铁路的研究成果。

多年来,铁一院三代勘察设计师深耕雪域高原,成功攻克“多年冻土、生态脆弱、高寒缺氧”三大世界难题,积累了大量技术成果与宝贵经验,成为支撑哈大高铁技术研究的坚实基础。

为攻克防冻胀路基这一技术难题,铁一院主持研究了《严寒地区无砟轨道关键技术研究》科研项目,并在成高子站建立试验段,对防冻胀措施开展研究和验证。

“之所以选择成高子站,是因为我们需要在当地已经运营的铁路线上开展研究,这是对哈大高铁沿线条件的一种模拟。”杨西锋说,“无论什么防冻胀措施,只有经过列车真实的测试,才能检验技术是否成熟。”

我跟随杨西锋来到了位于哈尔滨市香坊区境内的成高子站,见到了正在开展铁路养护工作的工长杨义。

“杨工您好,我是铁一院哈大高铁的路基设计师。”杨西锋握住杨义的手说,“十七八年前,我们在成高子站建立了一段无砟轨道试验段,今天想了解一下车站路基的使用情况。”

“我们成高子站除了试验段是无砟轨道以外,其他都是有砟轨道,二者对比差异还是挺明显的。”杨义沿着铁轨边走边说。他蹲在既有的有砟轨道一侧,指着铁轨下方的垫片说道,“我们这边气温低,左侧钢轨冻得已经顶起来了,右侧没有顶起。为了保证轨道的平顺性,我们在右侧垫了7毫米的垫片。春天气温升高,我们还需要把垫片撤出来。”

“在成高子站有三五百米的有砟轨道路基段落都存在这样的冻胀问题。一对比,这个无砟轨道试验段的效果老好了。我在成高子干了十多年,还没有在这里垫过垫片呢!”杨义笑着说。

据了解,技术团队围绕排隔水和换填不冻胀土这两方面,在成高子站试验段做了大量工作。在排水盲沟设计过程中,技术团队查阅地质资料,开展现场勘探,确定了盲沟的埋藏深度,并在盲沟出水口处增加保温措施,确保土体冻结范围以内的水分可以顺利排出。与此同时,技术团队通过多轮试验,确定了改性沥青的防水材料,显著提升了隔水效果。

“隔排结合,才能尽可能消除冻胀带来的不利影响。哈大高铁路基防冻胀措施就是在这个试验段的研究基础上优化改进而来的。”杨西锋介绍说。

长春西站——为高铁“加盖棉被”

我还陪同杨西锋一行来到长春西站,在长春高铁基础设施段职工张工的陪同下,一起调研车站路基使用情况。

长春西站车水马龙,一辆辆动车组频繁进出站台,几乎刚送走一辆,下一辆就缓缓驶入。在候车大厅里,旅客们熙熙攘攘,比肩接踵。整个车站充斥着此起彼伏的说话声、广播的播报声和列车摩擦轨道的轰鸣声,交织成一曲热闹非凡的出行乐章。

张工指着脚下的钢轨问道:“我听前辈们说,长春一带是哈大高铁沿线冻胀问题最严重的路段之一,为什么这里冻胀最严重?”

“因为长春地下水丰富,冬季漫长,广泛分布着容易冻胀的粉质黏土层,同时满足了冻胀三要素。”杨西锋从大衣兜里掏出设计图,在纸面上比画着,“根据哈大高铁设计方案,长春西站路基段属于长挖方段落,设计为四线并行,因此路基面宽,排水条件差,冻胀问题则更为突出。”

“现场调查冻胀只有在冬季,而且是在天气最冷的时候。记得有一次户外调查,温度达到了零下30摄氏度。”杨西锋开玩笑地说,“出去调查还不如不穿衣服,因为在野外无论你穿多厚的衣服,不出半个小时一定会被冻透,跟没穿衣服一个样。即使这样,大家还是坚守岗位,成功查明了工程区冻胀的基本要素。”

据了解,长春西站路基段落设计方案不仅沿用了成高子站试验段的防冻胀技术研究成果,在采取纵向排水盲沟排水和换填不冻胀填料两种措施的基础上,还设计应用了一种新型保温板保温措施。“这层保温板厚约10厘米,埋深约40厘米,就像给高铁加盖了一层棉被”,杨西锋说,“在这三种措施的协同作用下,最终达到了防止路基冻胀的目的,保证了哈大高铁的顺利开通。”

从2006年开始,直至哈大高铁通车运营后的十多年时间,铁一院以哈大高铁为依托,围绕路基冻胀问题,先后主持或参与了《严寒地区无砟轨道关键技术研究》《寒区客运专线路基及涵洞防冻胀技术研究》《寒区铁路路基防冻胀结构及设计参数研究》《哈大高铁运营长期连续观测技术及冻胀整治技术研究》等七项科学实验研究,为彻底解决哈大高铁冻胀问题打下了坚实基础,并获得国家级科技进步奖二等奖1项,各类省部级以上科技奖10余项。

重走哈大高铁沿线,深切感受到它不仅让旅客的出行更加便捷高效,为区域经济的腾飞插上了翅膀,还带动了旅游、商贸等多领域的繁荣发展,让东北这片广袤的黑土地焕发出勃勃生机。

哈大高铁在岁月长河中静静诉说着奋斗与奇迹的故事,激励着新一代一院人,向着更美好的未来,无畏前行。

作者单位:铁一院

中国铁道建筑报社申领新闻记者证人员名单公示

根据《新闻记者证管理办法》的有关规定,经审核,以下人员符合申领新闻记者证条件,予以公示。

拟申领记者证人员名单:肖永顺 王重琦

公示期自2025年12月5日至2025年12月11日,如有异议,请来电本社反映情况。

监督电话:010-52689208。



作者单位:中铁二十二局房地产公司
段继新摄

摆渡者的双重修行

□ 周彦希

在车站嘈杂的广播声与匆匆步履间,我常常想起《自渡》中的一句话:“渡人者必先自渡,自渡者方能渡人。”这部融合了心理学与东方智慧的经典,像一面镜子照见了我在客运服务工作中的每一次微笑、每一句解答背后的心灵轨迹。作为千万旅客旅途中的短暂摆渡者,我逐渐明白,服务工作本质上是一场双向的精神摆渡——唯有不断自我修炼、自我超越的服务者,才能真正为他人提供有温度的出行体验。阅读《自渡》的过程,恰如绘制一张服务工作者自我成长与职业精进的心灵地图。

《自渡》的核心哲学直指现代人普遍面临的存在困境:在快节奏生活中,我们常常陷入“自动化生存”的状态,失去了对自我与当下的感知。作者通过大量案例与心理学实验揭示,这种“无意识活着”的状态正是现代人焦虑与空虚的根源。书中提出的“自渡”理念,强调通过持续自我觉察、接纳与超越,重建个体与自我、与他人、与工作的深度连接。当我将这一理念投射到客运服务场景中时,突然发现那些日常工作中的挑战与摩擦,本质上都是自我修炼的契机。

记得初入职场时,我面对旅客的询问常常机械应答,内心筑起一道无形的墙,将服务关系简化为“问题-解决”的冰冷流程。直到《自渡》中关于“在场服务”的章节点亮了我:“真正的服务不是功能的交付,而是心灵的相遇。”我开始尝试在每次服务中保持全然的临在——看着旅客的眼睛,感知他们背后的情绪与需求。一位焦急寻找失物的老人,一个因延误而暴躁的学生,他们的情绪不再是我防御的对象,而成为我理解人性、修炼耐心的教材。书中“情绪是未被满足的需求”的洞察,让我学会在服务冲突中先稳定自己的内心,再以平和的态度化解矛盾。这种从“机械应答”到“心灵在场”

的转变,正是《自渡》赐予我的第一次职业觉醒。

在客运中心运营管理的复杂系统中,《自渡》的智慧同样闪耀着实践的光芒。书中“系统自渡”的概念启发我,一个组织的健康程度取决于其成员的自我觉察与成长水平。作为基层管理者,我尝试将书中的“每日三问”(我的初心是什么?我今天的表现如何?我还能做得更好吗?)引入班组晨会。起初同事们觉得这过于“心灵鸡汤”,但当大家发现这种反思确实能减少交接失误、提升协作效率时,抵触逐渐转为认同。我们共同经历了从“被动执行”到“主动优化”的文化转变——一位同事创新了遗失物品的登记流程,另一位设计了更人性化的指引标识。这些微小但持续的改变,印证了《自渡》的预言:“当个体开始自我超越,系统就会涌现不可预测的生机。”

《自渡》对“痛苦即成长信号”的诠释,彻底改变了我对工作挫折的认知。我的专业素养几近崩溃边缘。这时书中“压力下的自我对话”技巧拯救了我——我不再对抗疲惫与委屈,而是接纳这些感受,并问自己:“此刻我能为客户提供的最重要帮助是什么?”答案清晰浮现:不是完美的解决方案,而是稳定的情绪支持。我和同事们轮流为旅客更新信息、分发热水,用最朴素的方式传递关怀。令人惊讶的是,当我们把注意力从抱怨转向行动,整个团队的凝聚力与创造力被激活了。这次危机后来成为我们服务升级的转折点,催生了“极端天气服务预案”与“情绪急救培训”。正如《自渡》所言:“生命的裂痕,恰是光照进来的地方。”

阅读《自渡》最深刻的领悟,是关于服务工作中“给予与获得”的辩证法则。传统观念中,服务者总是“付出”的一方,但书中“渡人即自渡”的观点揭示了更深层的真相:每一次真诚的服务都是自我成长的契机。当

我耐心为聋哑旅客书写指引时,我学会了非语言沟通的艺术;当我协调不同文化背景乘客的需求时,我培养了文化敏感度;当我护送独行老人上车时,我理解了责任的真谛。这些看似微小的服务瞬间,实则是《自渡》所描述的“灵魂的修行道场”。今年夏天,一位曾受助于我们的乘客专程送来锦旗,她说:“记得你描述窗外风景的声音。”这一刻,我真正懂得了书中“服务是爱的可见形式”的深意——我们付出的关怀终将以某种形式回流,滋养服务者的心灵。

在数字化浪潮冲击传统服务业的今天,《自渡》对“科技与人性的平衡”的讨论尤为振聋发聩。书中警告:“当技术成为目的本身,人性就会悄然退场。”这促使我在推进客运中心智能化改造时始终保持着警惕——自动售票机旁是否保留足够人工指导?语音播报是否温暖如真人?我们发起的“科技有温度”计划,正是对这种思考的实践回应。当一位农村老人紧握我手说“还是你们说得明白”时,我更加确信:《自渡》所倡导的“技术时代的返魅”,正是服务业对抗异化的良方。

回望与《自渡》相伴的职业旅程,那些勾画在书页边缘的笔记,已悄然内化为服务哲学的血肉。这本书教会我的不仅是应对工作挑战的技巧,更是一种将平凡服务升华为精神对话的能力。在客运中心这个微型社会中,每位工作人员都是灵魂的摆渡者,而优质的摆渡服务永远始于自我摆渡。当深夜最后一班列车离站,我又想起《自渡》的那句:“生命最美的风景,往往出现在你为他人指路的途中。”这或许就是服务工作的终极奥秘——当我们真诚地帮助他人渡过旅途的难关时,我们自己的生命也在此过程中悄然拓宽,驶向更辽阔的彼岸。

作者单位:铁建交运