

中国铁道建筑报

CHINA RAILWAY CONSTRUCTION NEWS 1948年创刊

中国铁道建筑总公司主管
中国铁道建筑报社主办



2008年4月15日 星期二
第1849期(总6367期)
国内统一刊号 CN11-0225

“搞工程,还是中国铁建队伍靠得住”

十九局集团三公司新河高速品牌傲立国门

本报河口4月13日讯(特约通讯员倪作霖)新(街)河(口)高速公路是二(连浩特)河(口)国道主干线的最后一段,河口与越南老街隔河相望,是我国通向东盟国家的重要国际通道,也是彩云之南的国门。

新河高速公路全长56.32公里,路面工程分两个标段,十九局集团三公司承担路面第二标段的施工任务。在国门修筑高速公路,神圣使命感

和民族自豪感在职工们心中油然而生,立志要把新河公路建成精品工程,创新企业品牌,为祖国争光。项目部创新誉双管齐下,基层施工首次采用骨架密实型结构,将面层设计变更为高性能沥青混合料,把土工布覆盖养生改为塑料薄膜覆盖,提高了路面整体质量和使用寿命,成为交通部高速公路路面示范工程项目。

一标段工程进度严重滞后,无法

实现预期目标。三公司职工以大局为重,临近春节毅然放弃休假,主动为业主排忧解难,为一标段承担单幅沥青上面层和中面层40公里的施工任务。项目经理袁宗勇带领职工披星戴月昼夜奋战,每天以两公里的速度向前推进,保质按时地完成了这项额外任务。新河高速公路指挥长马万权深有感触地说:“搞工程,还是中国铁建的队伍靠得住!”

属鸡的企业会创食



本报南通4月14日讯(通讯员林贻嵩 记者吴炳森 朱海燕)南通市城北正建设一座大桥。今年清明节的下午,刘宝剑拉着记者来到工地,指着正在施工的工人说:“这些人都是会创食的鸡。”

刘宝剑是二十四局集团路桥公司的总经理。路桥公司是一支不吃“铁路饭”的游击队。开始他们在上海和江苏的苏锡常打游击,今年北渡长江,又占领了南通的建筑市场。

公司书记宋端文说:“南通,古名通州。乾隆皇帝曾为它留下一幅对联,叫做‘南通州,北通州,南北通州通南北’。它独特的地理优势,决定了我们必须去占领,可搬江负海,拓展市场。”

这支“游击队”,守着“芦花放,稻谷香,岸柳成行”的江南两岸,可没少

挣钱。去年承揽任务为计划的103.7%,完成产值为计划的101.3%,上缴一笔不少的管理费,被二十四局集团的同志称为是机关的“粮仓”。

他们的经验说来也很简单,就是像鸡一样,到市场上创食。

他们根据自己“小而专”的特点,在市场定位上,做到不和集团公司本部重复经营,不和兄弟单位互相残杀,既“拾遗补漏”,又当“尖兵连”开辟新战场。

他们的工作思路,是以沪宁、沪

杭两条铁路干线,上海、江苏、浙江三大市场区域为重点,抓住沿线城市新建下穿上跨立交工程的机遇,避开主战场,在市场的边角角落淘黄金。

他们把在建工程分为“有潜力”和“无潜力”两类,对“无潜力”的在建工程精心处理,树起一座里程碑,让客户永远记住他们;对“有潜力”的工程,加大投入,恪守诚信,把工程的精品度做到极致,把市场延伸到未来。

无锡有一条金城路,他们2002年在那里拿下了第一个工程。因为是有潜

力的工程,他们把工程做得格外靓丽。之后,他们在金城路屡屡得标,从2002年一直干到2007年。仅在这条路上,他们就吃掉了近7个亿的工程。

在苏州人民路的北延工程中,他们也实现了“吃二看三”的滚动式发展。刘宝剑说,由于工作关系,他经常路过“沙家浜”,穿越阳澄湖。在那里总升腾起一种神圣感,那就是像郭建光的小分队一样,坚守阵地,打好游击,用自己的双手,为企业创造出“锦绣江南鱼米乡”的幸福生活。

宜万线上降“水魔”

本报湖北利川4月13日讯(记者徐云华 通讯员周建国)曾在8个月时间内,相继5次发生特大透水灾害的宜万铁路马鹿箐隧道,目前实现了打通特大富水溶腔过水通道的预定目标,彻底解除了马鹿箐隧道的富水施工风险。施工中时刻可能造成突发突泥突水的“水魔”终于被降伏。

马鹿箐隧道位于湖北省利川市境内,全长7879米。2006年,为彻底解除透水灾害,铁道部决定在隧道进口开挖一条专用隧道,进行山腹溶腔泄水。

泄水工程自2006年8月开始,施工中采用TSP、地质雷达、红外线探测等当代最先进的探测仪器和超长水平探孔、超长炮孔、地质素描等超前地质预测预报措施。经过职工们19个月争分夺秒地顽强攻坚,先后进行了泄水洞深孔泄水、扩挖平行导坑泄水、泄水支洞泄水和泄水洞延长段等连续四期的突击攻坚,比预定计划提前5天完成了施工任务。

“引滦”故地缅怀先烈

本报天津4月13日讯(通讯员伍振)为纪念“引滦入津”工程通车25周年,缅怀先烈,弘扬引滦精神,4月2日上午,十八局集团与天津引滦隧洞管理处联合在河北迁西联合举行了“引滦入津”故地瞻仰祭奠活动。

怀着对先烈无限的崇敬与缅怀之情,在“引滦入津烈士纪念碑”前,十八局集团与天津引滦隧洞管理处的党员干部,为21位烈士敬献花圈,清扫了纪念碑。当年指挥过该工程建设的原铁道兵第八师师长景春阳来到故地,触景生情地说:“为了让天津人民早日喝上滦河水,担负其中7210米施工任务的铁道兵第八师和天津驻军官兵争分夺秒,仅用了1年零4个月就胜利将隧洞打通。”

在纪念碑前,主持瞻仰祭奠仪式的集团公司副总经理刘家文号召大家:继承铁八师的光荣传统,弘扬“引滦精神”,努力为加快天津发展、加快企业发展而拼搏!

十七局集团建筑公司

成立房地产开发公司

本报太原4月13日讯(通讯员赵桂军)日前,十七局集团建筑公司成立山西铁建房地产开发有限公司工作正式启动。

该房地产业务是建筑公司拓展经营领域,实施市场升级和产业升级,培育新的竞争优势的主要着力点。总目标是起好名、开好局、走好路、创好誉,为十七局集团提供支持、帮助和服务。

根据该公司地产储备情况,今年将着手3个项目的开发和筹备:启动太原高新区平阳路小马地块;推动侯马政府工程款置换地块的开发;对公司3栋楼住宅用地评估出让,为2009年开发创造条件,该项目旨在改善职工住房条件,一部分用于拆迁户回迁,无房产按成本价认购,从而让职工共享企业改革发展成果。

随着该项目的启动,该公司青年职工将结束无房住的历史。青年大学生李栋兴奋地说:“这下可好了,我快能分到房子了。”

大家谈

大众车的启示

□ 孟凡方

我听到过这样一个故事:一只老骆驼又一次穿越了号称“死亡之海”的千里沙漠,凯旋归来。

马和驴想找这位“骆驼英雄”介绍经验。“其实没什么好说的”,老骆驼说,“认准目标,耐住性子,一步一步往前走,就到达了目的地。”

“就这些?没有了?”马和驴问。

“没有了,就这些。”

“唉!”马说,“我以为他能说出些惊人的话来,谁知简简单单三言两语就完了。”

“一点也不精彩,令人失望!”驴也深有同感。

美国汽车大亨亨利·福特的信条:自从第一辆汽车在街上出现那天起,它对我来说就是生活必需品,正是这种认识和确信,促使我去制造最好的大众车。

“我的车比任何别的车都简单,一件东西越简单,它就更容易制造,它便可以用越便宜的价格出售,因此也就越可能大量地销售。”

正是因为从自己切身需要而推及大众的切身需要,站在大众立场上思考自己应该怎么做,才有了名垂青史的T型车,才使汽车成为广大消费者的代步工具,才创造出了巨大的市场和大规模生产方式,进而改变了20世纪的历史进程。

对金钱的贪婪不一定能得到金钱,但当一个人为了消费提供他们需要的服务——做他认为该做的事——那时候金钱就会滚滚而来。

对权力的贪婪不一定能得到权力,但当一个人为了他人的幸福费尽心智——做一个纯粹的人,一个高尚的人——那时候权力就会不请自来。

其实道理就这么简单。惟其简单,才最彻底、最具体,当然也就最难做到。

(下转第二版)

二十局集团六公司

朔黄施工十年滚动发展

本报西安4月13日讯(记者唐相彦)3月22日,詹天佑大奖又一次走进了二十局集团六公司。这是该公司在朔黄铁路施工中继荣获4项部优、1项国优工程后,10年间获得的又一殊荣。

自1997年中标承建朔黄一期工程(神池南至肃宁北段)五标段三分标合同段后,六公司实现了滚动发展,相继中标朔黄二期至四期和朔黄铁路改造工程。10年间,朔黄铁路建设延伸到哪里,哪里就有这支队伍的身影。

10年间,六公司朔黄项目领导也几经变换,朔黄线上参建的队伍前后换了几十家,他们为什么工程却能持续不断?靠的是“用心做事,以诚待人”的朔黄精神和优异的诚信履约能力。

他们把“用心做事”体现在每一期工程的施工管理中,体现在科技攻关的每一个岗位上。施工中树立大成本观念,倒排工期,实行周计划考核制,有效调动了职工的积极性;先后攻克了硫酸盐对桥墩强腐蚀、酸碱软地基处理等施工难题;10年来9项QC成果获部优,1项工法获中国铁建科技进步二等奖,撰写技术论文20余篇。

到目前,该项目已累计为公司培养副处以上领导7人,项目经理10人,各类人才20多人,很多岗位上锻炼出了一批业务骨干。

通过10年不间断的发展,该项目不仅培育了独特的团队精神,还形成了具有浓郁人文关爱情怀的情感价值观。项目以50万元奖金设立的朔黄爱心基金,每年使朔黄铁路沿线的一些贫困职工和上不起学的孩子得到了资助。

二期项目经理、现公司总经理张文峰说,随着黄万复线、黄大铁路(黄骅—大家洼)的开工,这个项目还有信心继续实现进一步的发展。



武广不夜天

担负武广客运专线三座连续梁施工任务的十八局集团一公司,针对该项目属咽喉和控制工期工程,科技含量高、施工难度大的实际,在确保工程质量全面创优的同时,工程进度不断加快,创造了多项施工纪录。图为80米连续梁夜间紧张施工的情景。白树民 摄

【新闻故事】

□ 本报记者 王秉良

海底隧道工地成了央视演播室

“爸爸,明天下午3时34分,您在中央电视台一套节目里等着看我吧!”二十二局集团厦门翔安海底隧道测量技术员郝显志兴奋地给远在河南老家的父亲打电话。

演播室就设在二十二局集团厦门翔安海底隧道洞口,几十名职工围坐在一起,中央电视台播音员胜春和我们坐在小凳子上,围在一起像唠家常

一样谈隧道的建设过程。节目从3月25日到4月8日,每周一期。

中央电视台《当代工人》栏目从去年推出了《国家大工程探秘》系列专题节目,这一次来到隧道工地,也让全国人民知道中国铁建工人是怎么在龙王爷肚皮底下钻洞子的。

厦门翔安海底隧道是我国内地第一条海底隧道,是厦门进入本世纪以来最大的基础设施建设项目,隧道专家王梦恕院士称“翔安海底隧道将开启国内交通建设的建隧新时代”。二十二局集团承建的A3标段是隧道4个标段中地质条件最复杂、技术含量最高、安全风险最高、投资量最大的标段。

来自阿尔及利亚的报告

□ 本报记者 江耀明

阳春三月,地中海南岸的阿尔及利亚首都阿尔及尔,风和日丽,绿草如茵。走出阿尔及尔的布布丁机场,海风拂面,旅途疲劳顿失。记者为采访阿尔及利亚东西高速公路,来到这个美丽的国度。到2010年1月,阿尔及利亚东西高速公路建成通车,将会大大缩短这处北非地区的旅游胜地与整个非洲的距离。

到今年3月,中国铁建在阿尔及利亚东西高速公路施工中,与法、意、日、西班牙等国际著名建筑企业同台竞技,取得了良好开局。业主通过对各国承包商严格考核,10项指标,中国铁建承担施工的中标段工程夺得9个第一名,项目总经理卓磊,受到阿尔及利亚总统的亲切接见。3月下旬,中共中央政治局常委李长春访问阿尔及利亚,三次接见中国铁建总裁曹普庆,对中国铁建在这个项目建设中取得的成绩给予充分肯定。

横贯阿尔及利亚北部的东西高速公路,东连突尼斯,西接摩洛哥,全长1216公里,是阿国最重要的交通大动脉,也是连通马格里布五国约7000公里沿海地区的重要通道,极具经济和战略意义。

这条动工兴建多年的高速公路,被很多国家承包商“吃”得只剩下“骨头”,不得不在2006年5月再次向世界招标。中信—中国铁建联合体经过与多家世界知名建筑企业的激烈竞争,以技术、商务综合评分第一,一举中标东西高速公路中、西两个标段工程,框架合同额62.5亿美元。这是我国公司在国际工程承包市场获得的各类工程中,单项合同金额最大的大型国际设计—建造总承包项目,也是中国公司迄今为止在世界工程承包市场中拿下的同类项目单项合同额最大订单。

从阿尔及利亚回国之后,一位朋友问我:“从工地拍回来的照片,包括与中央首长合影的照片上,怎么看不到‘中铁十二局集团’、‘中国铁建’的徽记?”他对记者从阿尔及利亚带回的新闻图片有些疑惑。其实,在东西高速公路工地,只能看一种徽记,那就是阿国专门设计的中信—中国铁建联合体徽记。在这里代表着中国企业,代表着“中国制造”,与世界多家知名承包商同台竞技。

中国铁建所属中土、十二、十四、十九局等集团公司,在这里承担着攻坚任务。另外,在中信总承包的西标段,十二、二十七局集团,还分别承担了W7和W8标施工任务。

“欧标”,一个新鲜而又陌生的词汇。阿尔及利亚东西高速公路,采用的专用技术条款,就是欧洲标准。这是将2010年开始在欧洲试行的“欧

标”,首次在国际工程中使用。从业主、监理到承包商,都是第一次吃螃蟹。

刚刚进入阿国公路建设市场,“中国制造”在这里还没有真正树立起品牌威信。由加拿大、法国等30多名专家组成的业主顾问团和当地监理,开始对中国企业执行“欧标”存有疑虑,反复论证、审查中方提出的每一个施工方案,高频率检测施工现场。在国内,中国铁建一年完成桥梁和复杂地质隧道2000多公里,而在这里只有百余米的隧道建设中,施工方案遭到怀疑。

为此,中国铁建确定了“先适应后改善”的原则,寻求中国标准和欧洲标准的最佳结合点。

在国内积累了十几年甚至几十年施工管理经验,堪称各方面专家型人才的中国铁建管理者们,走出国门又当了学生。他们专门聘请8名法国专家讲解欧标,主动接受国际通行标准,与顾问团专家的思维方式接轨,缩短了与欧标的距离。

同时,坚持用事实说话,配置目前世界最先进检测设备,建立具有国际一流水平的试验室,顺利通过阿尔及利亚国家认证,形成合法的检测能力。硬件设施全面适应“欧标”。

修改一份图纸,在顾问团看来至少需要一周时间,中方技术人员,第二天就能将改好的图纸送到顾问团的案头;图纸到现场,很快就会物化构成构造物,任凭超出上限的高频率检测,都能实现目标值,令各国专家极为感动。

经过半年的磨合、调整,中国人的诚实守信、吃苦耐劳的精神和科学认真的态度,终于打动了业主顾问团。双方开始站在平等的地位上,研讨问题、制定方案。

阿尔及利亚的汽车牌照上中间有一组数字,标明汽车车型及出厂年份。在大街小巷、干线公路上,记者常常看到五六十年代出厂的汽车还在行驶。

(下转第二版)