

来自阿尔及利亚的报告

(上接第一版)这是一个资源丰富而又贫乏的国家。其石油资源丰富,完全可以满足“油老虎的胃口”;而先进的机械设备和高素质劳动力资源,这里又极其缺乏。如何整合全球资源,尽快形成设计施工能力,是中国铁建在这里遇到的又一道难题。

为了加快公路建设步伐,“金普庆总裁先后4次率领中国铁建高层管理者现场办公,亲自组织整合我国多家综合设计院、专业设计院资源,加快东西高速公路设计进度,编制详尽的施工组织计划,努力避免计划实施过程中出现“短板”。”项目总经理卓磊告诉记者,“金总每次到阿尔及尔,都是靠药物倒时差,顾不上休息,就翻高山越深溪,深入施工现场,在一次次现场追问中,出思路,提方法,帮助我们解决各种问题。”

设计施工总承包,在设计上的“技术集成”,充分体现出大型企业的竞争优势。为保证工程质量,优化工程设计,改善高速公路的纵面坡度,增强运营的安全性,中国铁建组织专家队伍,深入细致研究合同条款,严密现场勘察,将原方案7座隧道,优化为两座;原方案107座桥梁,优化为86座,节省了大量投资,将有限的资金用到刀刃上。

走进施工现场,处处都是机声隆隆,一派热火朝天的会战景象。机械化作业、专业化施工、工厂化生产,替代了“人海战术”,降低了劳动力成本。“受时间、空间的制约,落实到现场的每一个动作,都必须有严密的超前计划性。”卓磊说,“我们严格按照施工计划、现场环境和地质状况,进行设备选型,科学配置生产要素。90%的设备从中国集中采购进口,同时采购3000多万元的备件,保证设备正常运转。10%的设备从欧洲市场招标采购,努力提高作业线运行质量。”

在泥灰岩地质研究方面,具有一定的国际地位,在阿国又有15年工作经验的法国地质协会秘书长保罗和他的法国公司,也被中国铁建专门聘请来了,担负图纸审查工作。由于中标段地质特点,为世界罕见的大面积泥灰岩地质,这种地质开挖前很硬,扰动之后,怕风、怕水,见不得阳光,隧道和路基高边坡开挖,极易滑塌。采取措施太强,投资不足;太弱,安全质量没有保障,工程造价、工期、安全、质量等,由此受到严重影响。受聘于中国企业的保罗公司,处处专门与中国企业“过不去”,从每一个细节上给图纸挑毛病、卡标准,为长达40多公里的泥灰岩地质施工,提供了可靠的技术保障。

中标段工程浩繁,构造物复杂,按照专用技术条款要求,每一个构造物都必须独立出图,即使是相同的构造物,也不能复制。很多设计工程师,从踏上阿国的土地,一年多都没有休过假,每天加班加点忙设计。然而,设计加快了,审图又成了满足现场图纸供应中的“短板”。经中阿双方协商同意,由中信—中国铁建联合体,另

行组建一支外部审查队伍,独立按照专用技术条款的要求履行职责,将特殊地质以外的图纸,交由中方自行审查,大大提高了图纸审查的效率,提前3个月保证图纸到现场。

四

2006年11月7日,在中非合作论坛北京峰会上,阿尔及利亚总统布特弗利卡称,东西高速公路工期是40个月,而不是41个月,绝对不能动摇!

然而,工程开工前,谈及工程工期,业主都会这样回答:“只有真主才知道,什么时候能够开通。”几乎没有人相信中国企业,能够在40个月内开通这条道路。

而现在,几乎没有人不相信,中国人能够按期完成任务。甚至认为部分标段提前完成任务,中国人也能够办得到!于是,他们又将中标段合同外,总投资约5亿元人民币的3个互通立交桥,交给中方施工。还有5座互通立交桥,也在意向当中。在业主看来,中国企业竞争实力毋庸置疑。

开通东西高速公路,重难点控制工程主要集中在中标段。只要中标段能够提前开通,就能将阿尔及尔、奥兰、君士坦丁等阿国三大中心城市连接起来,尽早发挥其巨大的经济和政治效应。但是,由于中标段现在施工的有4段工程,都是他国公司前期施工不敢涉足的困难区段,地处恐怖分子老巢,安全压力大,很多地段没有人敢去,加之地质复杂,地形起伏大,这段工程令各国公司望而却步。

从阿尔及尔驱车向南经过一个多小时的颠簸,就进入M3标段的崇山峻岭中,放眼望去,山顶白雪皑皑,山腰云雾缭绕。正是由于恐怖分子盘踞山中,使这里的山川失去色彩,却增加了无限的神秘、恐怖色彩,令人望而生畏。阿国基础设施建设规模大,资源又极其缺乏,地材需要量大,依靠当地产能无法满足需求,价格飞涨,直接影响工程成本和建设进程。承担M3、M4标段施工任务的十二局集团,不畏艰险,最终在这里选定了一座曾因恐怖分子经常出没,承包商不得不将其废弃的碎石厂。

3月5日下午,记者得到军方允许,顶风冒雪来到这座位于山顶的碎石厂。紧挨碎石厂的就是一座军营,士兵们扛枪伫立在风雪中,向记者挥手致意。“开采这座碎石厂,得到了阿国政府和军方的支持。工人们上山之前,派军队对厂

区周围进行了“定点清除”,然后在山上扎营,派重兵住守,保护中国员工生命财产安全。”项目总工程师告诉记者,“在当地人不敢进山的情况下,我们自己动手,将高压电线架设上山,以最快的速度开始碎石生产,保证现场供应,大大降低了地材成本。”

在极端困难的环境中,中国铁建以我为主,努力创造条件,攻克道道难关,快速形成施工能力。2007年国际劳动节期间,阿尔及利亚公共工程部部长阿马尔·顾勒,

我方总经理,并对中国铁建取得的成绩表示满意及感谢。阿国公共工程部要求承担东标段施工任务的他国企业,向中国企业学习。

五

东西高速公路中、西标段,管理跨度上千公里,沿线都是阿国居民密集居住区。维护中国员工的权益和生命财产安全,尊重阿国国情和当地民众宗教信仰,赢得阿国人民的友谊,对于中国企业同样



阿尔及利亚公共工程部部长阿马尔·古勒考察中标段现场,高兴之情溢于言表。

来到中标段施工现场,对中国铁建取得惊人的施工进度和良好的工程质量,大加赞赏。

2007年5月29日,阿尔及利亚总统布特弗利卡,在接见东西高速公路中标段中国铁建项目总经理时说:“感谢中国人,感谢真正选择了中国,向中国建设者表示慰问。”

2007年11月24日,阿尔及利亚总理贝勒卡迪姆,在公共工程部长陪同下,视察了阿尔及利亚国际工程展览,亲切接见

是一种考验。

走进营地,记者发现很多员工的床头都有一本小册子,里面记载着阿国人民的礼仪、习俗和禁忌,以及出国员工必须遵循的文明守则和行为准则。十二局集团中标段项目书记张占军说:“在阿工作的中国铁建员工,出国前都要进行严格的政治培训,并将维护中国公民的国际形象,写进劳务合同。”

为记者开车到工地采访的司机名叫

哈克姆,他还有一个中文名字叫李林,曾是阿尔及尔市的一名出租车司机。自从到东西高速公路中国铁建项目部打工,他开始学中文、练本领,被项目部评为“优秀员工”,还获得了到中国清华大学培训学习的奖励。

东西高速公路开工后,中国铁建在当地招募阿工近4000人,培训阿工上万人次,现在这些阿工都已掌握一技之长,既有效缓解了当地就业压力,又为阿国培养了一批优秀的工程技术和管理人员。

六

“棋到中盘才见功力。开局固然很重要,但中盘更见功力。”今年3月22日,金普庆在阿尔及利亚现场办公时指出,“现在项目已进入‘中盘’,到了攻坚的阶段,这时需要解决的问题很多,有生产要素的合理调配问题,有技术难题限时攻关的问题,有进度、质量、安全、效益等各方面的。”

受到李长春同志三次亲切接见之后,金普庆对于建设好东西高速公路,感到了更大压力。在3月24日下午召开的现场办公会上,金普庆根据自己了解掌握的现场存在的各种问题,向各标段项目经理追问解决问题的方法与思路,现场“开方、抓药、治病”。他要求项目管理者,要穷尽一切问题,一级一级地追问下去。真正对摆在眼前的问题限时解决、专题解决、对症下药。只有这样我们建设的工程才能经得起市场的追问、业主的追问、历史的追问。“大家要深刻领会长春同志的讲话精神,东西高速公路是一条政治路,是大国展示的一个平台,承载着国家的信誉。”金普庆强调,“听了长春同志的多次指示后,我更感到肩上的责任重于泰山,如果我们不以强烈的责任感、使命感和危机感来做好工作,来贯彻落实好长春同志的讲话精神,我们就会辜负他的重托了。”

目前,各参建单位正超强度配置要素,超前安排计划,限时消除“瓶颈”,全力组织“中盘”突进,确保中标段每月完成产值1亿美元的施工计划,坚决打赢2008年攻坚战,以优异的成绩向中央首长汇报,让祖国人民放心,为中国铁建争光,用我们的智慧让中国制造成为世界品牌,向阿国人民交一份满意的答卷。

武广客专无砟轨道先行段召开观摩会

本报株洲4月13日讯(通讯员刘庆玉)日前,武广客运专线有限责任公司董事长陈章连在观看了十六局集团武广项目部无砟轨道先行段施工时称,“你们开创了国内无砟轨道施工的先河!”

3月14日,湖南株洲春意盎然。此时,十六局集团武广客运专线项目部管段无砟轨道铺设现场人头攒动,专家云集。来自中国铁建武广总公司、中南大

学、设计、咨询等20多家单位的200余名领导、专家、工程技术人员齐聚一堂,共商和探讨无砟轨道施工这一崭新的课题。

武广客运专线设计时速高达350公里,其轨道铺设将在国内首次采用当今世界上最先进的德国雷达双块式无砟轨道技术。由于它的技术标准高,机械化程度高,质量控制严格,必须先取得相关工艺技术参数要求,最后才能在全线大范围推广。

因此,武广客运专线有限责任公司优选先行段,专门对施工工艺、施工方法、施工设备和施工队伍进行一次集中检验和培训。十六局集团武广项目部作为无砟轨道先行段的施工责任主体,承担了科研攻关和施工任务。

观摩会上,铁四院对双块式无砟轨道设计、CP3网的建立原理进行了阐述,铁五院介绍了无砟轨道施工细则,十六局集

团武广项目部就施工准备、沉降评估、精密测量、工装设备配置、工艺性试验、道床板混凝土浇筑等方面进行了介绍。仪式结束后,观摩团沿先行段分别进行了认真细致的观摩研究、探讨和分析。

中国铁建副总裁兼总工程师夏国斌、副总裁赵广发,武广公司副总经理邓卫升,十六局集团董事长刘汝臣分别在观摩会上讲了话。



中嘉湖高速公路是“长三角经济区”通往上海的五大通道之一,在嘉兴与乍嘉苏高速公路相交,形成了浙江省第二大互通枢纽——观音桥互通枢纽。担负施工任务的二十一局集团三公司中嘉湖项目部,以建设“景观路、环保路、生态路”为施工理念,打造“中国铁建”品牌。图为观音桥互通枢纽全景。

二十二局集团哈建公司

安全生产为企业创誉

本报讯 由二十三局集团一公司承建的天津北疆发电厂铁路专用线南堡疏解线特大桥,日前开工建设。该桥全长1830.33米,合同工期为13个月。(张涛)

龙江省建设安全生产工作先进个人”荣誉称号。

去年以来,二十二局集团哈建公司各级领导班子把安全生产作为一件大事来抓,建立网络,落实责任,主要施工环节和工序指定专人死看死守,实现了无责任行

车险性及以上事故,无责任职工重伤及以上事故,无责任交通、火灾、爆炸及设备事故。他们当年创总公司安全质量标准工地1个,集团公司安全质量标准工地3个,哈尔滨市安全标准工地1个,哈阿和杭州留石路项目部顺利通过了国检。

时讯短波

浏阳河畔防汛忙

本报长沙4月13日讯(记者周利兵通讯员那天)半个月来,二十五局集团三公司长沙市栖凤路下穿京广线框架桥项目部全体职工三班连倒,昼夜不停,抢建浏阳河大堤防汛工程。

据长沙市防汛指挥部介绍,3月底4月初的防汛工作是继年初抗冰救灾之后的又一场恶仗。

三公司长沙市栖凤路下穿京广线框架桥紧临浏阳河大堤,连日的大雨,已使浏阳河的水位不断上涨,很快就靠

到了警戒线。

在三公司的建议下,业主增加了两排深15米、直径1.5米共30根挖孔桩,按照距离京广铁路的远近由密到疏排列,挖孔桩间灌注高性能防渗混凝土,以确保浏阳河大堤和浏阳河京广铁路大桥的安全。目前,该防护工程已基本完工。将来,这个防水防渗帷幕,将作为长沙市栖凤路两侧路堑的文化墙而存在,既能保证城市市容的美观,又能起到防汛的作用。

十七局集团三公司郑西客专项目

今春沾上“桃花运”

本报西安4月13日讯(通讯员刘远峰杨帝龙)清明时节,古城长安绿树低垂,秦川大地桃花盛开。西安市未央区举办了一年一度的“桃花节”盛会。与之毗邻的十七局集团三公司郑西项目,在掀起春季施工高潮的同时,借近水楼台大作“文章”宣传企业经营及文化成果。

三公司郑西项目承担的郑西客专渭河特大桥全长16138.3米,工期28个月。为了展示良好的企业形象,扩大社

会影响面,项目党工委抓住“桃花节”这一有利契机,在全线掀起大干热潮的同时,还在主要路口竖立展示企业形象的广告牌、企业、施工简介牌,并在紧邻桃园的墩柱上安装“郑西铁路,中国铁建十七局集团承建”等大字招牌广告之。“桃花节”开园以来,项目沿线游人如织,很多游客在沾“桃花运”的同时争相与十七局集团“零距离”接触,并摄影留念。

十四局集团广深港项目

箱梁生产首获认证

本报广州4月13日讯(通讯员张玉金张建宾)近日,十四局集团北京房桥番禺分公司,为广深港客运专线ZH-1标生产的时速350公里32米/24米预应力整孔箱梁,顺利通过铁道部生产许可证认证评审。这标志着十四局集团广深港项目部在全线首家取得了铁路桥简支梁生产许可证。

承担广深港客运专线ZH-1标508箱梁生产任务的十四局集团北京房桥番禺分公司,自2006年11月建场以来,始终坚持“开工必优,一次成优、全面创优”的施工理念和“打造客运专线

精品”的质量理念,在施工生产过程中严把原材料质量关、工序质量监督检查关和安全生产等关口。从2007年11月正式投产开始,现场全体职工像呵护自己的亲生宝贝一样全心投入,确保了产品“健康漂亮”。在此次认证评审中,铁道部专家组对该单位质量管理体系、生产过程控制、生产资源提供、产品质量检验等方面进行了综合评价,一致认为,技术标准齐全,管理制度健全,制梁保证体系完善,职工素质和干部管理水平符合要求,安全质量工作有序可控,完全满足取证细则要求。