

鏖战高原 筑路阿里

—— 中铁十七局四公司西藏阿里门士至达巴公路新改建工程施工纪实

张 鹏 杨 涛

前言

西藏自治区阿里地区札达县地处青藏高原西部,平均海拔4000多米,自然环境极其艰苦,交通条件非常不便,严重制约了当地群众脱贫致富。去年9月,中铁十七局四公司建设者来到札达县,启动阿里门士至达巴公路新改建工程C标段建设,以期在雪域高原为藏区人民开辟一条通往富足的康庄大道。

中铁十七局四公司承建的路段地处阿里无人区南侧,全长50.5公里,沿途气候干旱、植被稀疏、资源短缺,建设者面对的不仅是随时可能致命的高原反应,而且还要面临在当地劳动力不足、机械设备短缺等条件下,完成路基开挖152万立方米,建成一条包含4座桥梁的高品质公路。经过详尽的现场踏勘,四公司从多个项目抽调精兵强将,组成了一支勇于挑战、管理水平高、整体战斗力强的项目团队。该团队严格落实四公司“四高四强”指导思想,即“高政治强认识、高质量强管理、高效益强控制、高奉献强精神”,努力以实际行动实现海拔最高、管理最佳、效益最好、形象最优目标,全力打赢这场高原筑路战。

阿里地区交通局负责人称赞道,“中铁十七局四公司成熟的管理机制、顽强的拼搏斗志、干练的工作作风、完备的环保举措,在阿里首条旅游环线公路建设中起到表率作用,让藏区人民见证了什么是真正的铁道兵精神!”

提前谋划 不打无准备之仗

从踏上札达县那一刻起,中铁十七局四公司阿里门达公路项目经理何伟就很清楚,只有抓住青藏高原全年6个月的施工黄金期,才有可能完成施工任务。为了做好统筹管理,何伟一上场就带领项目工程部部长、测量队长对管段进行了30天的实地勘察。他们强忍剧烈的高原反应,在了解当地政策法规、风土人情的基础上,详细考察地材地材供应源、设备物资运输条件、沿线生态环保重点及可供选择的劳务队伍等,为接下来顺利展开生产布局打下了坚实基础。

“先排兵再布阵,施工效益才有保障。”何伟在开工仪式上反复强调。经过对沿线河床砂石料的质量检测,阿里门达公路项目部迅速利用自有加工设备,联合有关方面办起了砂石料加工厂,不到2个月时间,就囤积砂料7万多立方米、碎石料1.8万余立方米,一方面满足本管段材料需要,另一方面还支援其他标段兄弟单位,现已节约成本140多万元。

同时,阿里门达公路项目部还积极做好其他物资储备工作,划分4个施工队分管不同路段建设,提前为各施工队储备了1000吨水泥、300吨柴油,并从拉萨、格尔县、札达县三个地方分远、中、近的模式提前签订混凝土、钢筋、柴油等主材供货协议书,根据物资前期测算,制定出在途货物运输不低于300吨物资供应制度。临战前的超前决策、精准谋划,增配人才尖兵,助推了项目进入更高管理平台,未曾决战,四公司就棋高一筹已超前布局,为高原施工的全面推进赢得先机。

环保先行 保护高原绿水青山

阿里门达公路项目部承建的标段最高海拔5050米,沿线不少路段属软基路段,生态环境极为脆弱,一旦遭受破坏将难以恢复。为实现工程建设与环境保护双赢目标,保护藏区青山绿水,阿里门达公路项目部推出了一系列行之有效的绿色施工举措。

进场之初,该项目部把生活驻地、拌和站等临时设施建在无草的荒地上,避免破坏植被;工区生活、采暖均使用液化气、电能等清洁能源,减少大气污染;对营地生活垃圾实行分类收集、储藏,按照环保要求定期处理;设定职工外出行走固定路线,防止践踏植被,全方位营造了人与自然和谐相处的良好生态环境。

他们充分借助当地环保部门力量,把沿线植被分布情况、野生动物活动规律及环保法规等逐一列出,并邀请环保局专家到项目部进行全员环保培训。在开工前,阿里门达公路项目部提前在施工现场、生活区和野生动物迁徙通道设置环保宣传栏和标志牌共16处,向全员及当地群众宣传环保理念与知识。同时,该项目部还成立环保小组,配备专职环保工程师,制定环保管理制度及实施细则,明确各施工点、各施工环节责任人和作业人员的环保责任,并从项目部到班组再到个人,逐级逐人签订《环境保护责任书》,把环保与个人收入挂钩,变“要我环保”为“我要环保”。

札达县地广人稀,在荒无人烟的地段经常有凶猛的野兽出没,给施工人员人身安全造成威胁。今年4月,阿里门达公路项目部几名测量员正在工程测控点进行测量作业,测量队长偶尔一次转头,突然发现大伙儿身后三四百米远的草丛里,几只野狼正向他们悄悄逼近。他立即带领大家稳步撤退,迅速回到通勤车内,开车返回驻地。这几只野狼紧盯车队,跟着跑了两三公里才放弃追赶。阿里门达公路项目部对此十分重视,专门召开防狼专题会议,并举办大型野生动物防御技能培训,请来藏区经验丰富的老猎户为大家传授防狼经验,举行野外突发情况应急演练,并结合实际用高音金属敲击声来驱赶野狼,多措并举保证全员人身安全,保护野生动物。

科学管理 发挥人力资源合力

“在海拔4500米以上的高原地区从事体力劳动,高原反应会大大加剧,这就给作业人员各方面管理带来不利影响。”何伟深知,要干好阿里门达公路工程,必须科学管理施工队,在充分保障工人权益的基础上整合人力资源,才能推动施工生产顺利进行。

为此,阿里门达公路项目部农民工与自有职工同工同酬,不搞双重标准,每月工资由项目部财务直接打到工人工资卡上,避免协作队伍克扣农民工工资等情况发生。同时,该项目部充分照顾藏族、回族工人不同的生活习惯,定期安排专车到距离驻地80公里外的达巴乡及札达县采购糌粑、酥油茶和羊肉等,保障少数民族工人饮食供应,受到少数民族兄弟的好评。

阿里门达公路项目部的工人来自7个不同省区,包含汉、藏、回等多个民族,大家生活习惯各不相同。为此,该项目部成立了劳务管理办公室,制定出台了《日常生活制度》《环境保护办法》和《劳务管理失误责任追究制》等10项管理制度,与各劳务队分别签订《劳务管理责任书》《社会治安综合治理责任书》和《安全包保责任书》,并逐人签订《劳动合同》,出台了《劳务人员突发事件应急预案》,用科学完善的制度强化源头管理,充分维护工人权益,激发他们施工生产积极性。

在劳务队伍选择上,阿里门达公路项目部坚持“五不用”原则,即不是专业队伍的不用,没有专业技术人员的不用,与企业领导沾亲带故的不用,投机钻营的不用,“三证一书”不齐全的不,并实行“录用条件”“施工预算”和“择优录用”三公开,在签订合同时,明确工程概况、环保指标、质量目标、定额标准、履约责任、总造价、工期和安全责任等,做到选用过程高度透明,严控劳务队进场关。

同时,针对有的工人技能素质较低,不能很好适应高原施工需要的情况,该项目部结合工种把工人编排到施工能力强的作业队班组中,采取老带新等方法,边干边学边提升,一方面促进其提升职业技能,另一方面也大大提高了劳务队整体素质,有利于施工生产发展。

严格要求 筑造高品质工程

“在阿里,我们的底线就是工程合格率100%,要全力以赴建好这条藏区公路。”这是中铁十七局四公司领导对阿里门达公路项目部提出的质量管理“硬杠杠”。

在施工过程中,阿里门达公路项目部先后攻克了高海拔混凝土耐久性、配合比、入模温度和脱模搬运等诸多技术难题。他们通过安装蒸汽炉、搭设保温棚、增加热风机和设立自动测温装置等,使预制混凝土储放地温度满足质量要求,解决了高寒地区对混凝土施工的不利影响。为最大限度减少恶劣环境对工程建设质量的影响,该项目部成立了课题攻关小组,接连攻克了高原条件下的“取土地表植被保护”“桥墩表面裂纹控制”“混凝土表面养护技术”和“机械设备保养”等10多项技术难题,积累完整成熟的高原施工经验,获得重要科研数据300多项,为实现质量创优打下坚实基础。

今年4月5日,在施工现场进行质量巡检的项目部安质部部长胡国伟发现,标段5公里处的1座涵洞外观有轻微错台现象。经仔细检查,他还发现局部区域出现少量蜂窝麻面。施工一队队长闻讯赶来,一看只是很小的质量问题,便只想简单修复一下。胡国伟没有答应,立即请项目部试验室主任到场查看。经检测,此处的微小质量问题是因施工温度过低导致混凝土强度不够。经项目部批准,施工一队把此处涵洞拆除重建,安质部还对近期施工的涵洞进行全面检查,发现一处、拆除一处、重建一处,确保无任何质量问题。

7月12日,项目部副经理杨建伟发现挡墙有1处没有按施工图纸要求预留排水孔,当即要求施工队返工。施工队长觉得这是小事,心想眼看挡墙施工就要完成,索性以各种理由拖延不干,准备把“生米煮成熟饭”蒙混过关。等到月度检查时,项目部再次发现问题,项目部领导二话没说,抡起大锤向挡墙砸去。施工队长急了,一边阻止一边说:“这个挡墙就是少了个排水孔,这么长的线路,验收检查不至于这么细致,你不说别人不会发现,没必要砸了重新施工。”但项目部上下态度坚决,施工队只能把墙推倒重建。事后,项目部相关负责人说:“其实,刚建好的挡墙推倒重建我也舍不得,但大家在高原施工本就不易,必须严格把好质量关,如果锤子不砸下去,那就会砸了中铁十七局四公司的牌子!”

铁军铸魂 雪域高原献青春

在阿里门达公路项目部工作的职工,都经历过高原上那缺氧、头晕、呕吐和失眠交织的日子。虽然环境恶劣、条件艰苦,但这些中国铁建人始终保持乐观精神,“天上无路我们修,神仙怕我们走”是他们口口相传的一句话。大无畏的背后,蕴藏着许许多多隐忍与坚持。

有的职工来到工地没两个月体重就锐减25斤,胸闷气短、头昏脑涨、嘴唇开裂、脸部脱皮是每个人的“家常便饭”。开工至今,没有人没经历过不眠,但为了抓住5月至7月的黄金大干期,很多人在工地一待就是20多个小时。有的同志晕倒在现场,吸氧苏醒后,又顶着种种身体不适,坚守在各自工作岗位上。

阿里门达公路项目部党工委负责人冯天河是一名1980年入伍的铁道兵,他早在3年前就来到高原工作。2015年底,为了让儿子冯春来来到高原历练一下,他在征得儿子同意后,向组织上要求把冯春来调到条件艰苦的西藏雅江项目部工作。经过2年多的锻炼,冯春来迅速成长,并于今年3月来到阿里门达公路项目部从事设备物资管理工作。5月5日,因工地机械缺油,冯春来主动申请去札达县城拉柴油。项目部到县城的路途较远,路况复杂难行,车辆在崎岖的“搓板路”上颠行,就在离县城16公里的地方,路上的一个钢筋头扎爆轮胎,车子失控翻滚到坡下,冯春来年轻的生命永远定格在29岁。

在处理完儿子身后事后,冯天河马不停蹄地赶回项目部。有人问他:“你后悔让儿子来阿里吗?”他说:“不后悔,在艰苦环境下施工就要做好牺牲的准备,这是一名合格的中国铁建人应该有的担当。春来是我的骄傲,他从小到大,我因到处施工没能陪在他身边。这次,是我在西藏把他丢了。我会坚守在阿里,继续把春来生前没修好的公路修通……”话没说完,冯天河已是泪流满面。

正是有了中国铁建人的勇于挑战、敢于吃苦、不怕牺牲的大无畏精神,才有了现今青藏高原上一条条连接四面八方的康庄大道。在这里,中铁十七局四公司阿里门达公路项目部全体干部职工还将继续坚守、继续奋斗,为推动西藏经济社会发展再立新功!

沥青铺设现场

项目部员工正在进行切割

沥青表面温度测试

施工现场

施工现场鸟瞰

邮发代号:1—57 地址:北京市复兴路40号 邮政编码:100855 电子报网址:www.crcn.com.cn 新闻部电话:(010)52689207 政文部电话:(010)52689202 记者评论部:(010)52689208 美术摄影部电话:(010)52689215 办公室电话:(010)52689219

广告部电话:(010) 52689201 传真:(010) 52689200 广告经营许可证:京海工商广字 0250 号 (1—1) 经济日报印刷厂印刷 星期二、四、六出版 单价:每份1元 季价:39元 全年定价:156元