

北国边陲采金人

——十九局集团矿业公司黑河三道湾子金矿项目部发展纪实

缪兴标

在北国边陲黑龙江畔有座美丽的城市黑河,她与俄罗斯的布拉戈维申斯克市隔江相望。在距离黑河市50公里的山区,这里蕴藏着丰富的矿产资源,有金矿、铜矿、铁铂矿等。2005年底,十九局集团六公司以5500万元中标黑河三道湾子金矿一期地下采掘工程。这对当时的六公司(现矿业公司)来讲,搞地下采掘尚属首次。

六公司党委非常重视这项工程,通过千挑万选,决定派年仅28岁,年轻有为的郭继辞出任项目经理。他带着十几名职工,2005年12月16日进场,12月28号开工,他们冒着零下40摄氏度的严寒展开施工,当月就掘进58米。两年来已掘进10404.4米,采矿203350吨。达到了业主的工期要求。可这期间他们经历了多少艰辛是鲜为人知的。

顽强拼搏迎挑战 面对严寒不低头

在黑河地区每年的十月份就开始下雪结冰。十二月至来年的三月是该地区最冷的季节,通常气温都在零下40多度,所有的矿山都会停产放假。而该金矿是属于抢救性开采。5年以后,这里将修建一座水电站,水位标高为238米,整个金矿将被水淹没。业主要求施工单位越快越好。就在这样的背景下,2005年12月28日,工程一开工就面临着零下40多度严寒的考验,三台凿岩机一台干,一台用火烤,进行循环作业。可是由于气温太低,凿岩机里面的风管还是结冰了,要把它打开,把里面冰清理干净才能继续工作。就这样一天24小时不停的与凿岩机较劲,与严寒较劲。工地由于太冷,营建没办法搞,只能临时住帐篷,帐篷里面生炉子,上半夜还行,可到了半夜没人加煤,早上起床时被子结着厚厚的一层冰,这是人呼出的气所形成的冰霜。甲方司机刘凤林到工地看到我们的职工特别

是年轻的职工心疼地说:“我们都有孩子,让我的孩子站在这零下40度的现场,什么也不干我也舍不得,更何况他们还要在这冰天雪地里干活。”在他们的顽强拼搏下,第一个月就艰难的掘进了58米。

28岁的郭继辞是六公司最年轻的项目经理,他曾经干过济东铁路、洛湛铁路、青藏铁路,是一把好手,而干矿山特别是地下开采,新组建的六公司还是头一次。小郭压力很大,凭着一股“初生牛犊不怕虎”的精神走上任了。2006年工程刚刚开工,当时由于公司的资金十分紧张,只给了他50万元的启动资金,工地只有一台破旧的小解放,施工现场所需的物资都要从黑河拉,可冬天的雪下得太大,到工地的道路大部分都是山路,坡陡路滑,积雪达半米多深,拉物资的车常常会被阻在半道,因为工地急需,只能租用当地的推土机开路才能把物资拉回工地。业主当年下达的掘进速度指标是4000米,8月份必须出矿石。这对他来讲是一个严峻考验,面对诸多的困难和挑战,他带领工友们没日没夜地奋战在工地,哪儿有困难他出现在哪儿,在他和工友们的共同

努力下,第一年就创下了掘进4343米、超额343米,采矿5.8万吨,超额完成1.8万吨的好成绩,来了个开门红。公司原定上缴产值利润率的8%,到11月份给他增加到11.6%,这对一个十二个人的小项目来讲,要多上缴36万元谈何容易。他硬是咬牙带领全项目职工完成了这个上缴指标。

企业发展靠人才 锻炼培养是关键

黑河项目部作为(原六公司)矿业公司第一家井下开采项目,懂地下开采的人才奇缺,培养井下专业技术人员,就成为项目部刻不容缓的工作,况且矿业公司地下开采是今后发展方向,已经又相继中标了4项地下开采工程。工程刚开工项目部就高薪聘请了地下开采的高级工程师,派四名大学生跟他学技术,并嘱咐他们要把他的技术学到手,用郭经理的话说:“我这是花钱缴学费。”就这样,在地下开采的每道工序都派专人学习,在不到半年的时间里,学员们都能熟练掌握地下开采的各项程序。对刚分来的学员在生活没日没夜地奋战在工地,哪儿有困难他们出现在哪儿,在他们和工友们的共同

地下开采技术主管兰瑞就是一个典型的例子,他在跟聘用的工程师学习一年后,他就挑起了地下开采技术主管的大梁。现在地下开采的各种技术他都能熟练掌握,成为地下开采的小行家。2005年毕业,26岁的冯军辉在项目部人员少的情况下,既当计划主管又兼着出纳员、劳资员,还要兼管办公室工作。每天要跑工地协助现场管理,在施工现场,对出现的工程变更及时做变更索赔,每月及时对上对下验工计价。司机刘兰军是一个内退的老同志,返聘后既要开车又要采购后勤供给,大小两个食堂100多人吃饭,由他一人管理,一天忙的不可开交,可从没怨言。项目部人员少,每人都身兼多职。郭继辞深有感触的说:“黑河项目部地下开采工程,年产值虽然只有1000多万元,但所有的工序跟大矿山比一点都不差,包括竖井、斜井、天井、平硐、采矿等等,要干好这个项目也是不容易的,要把地下开采的每一道工序学好弄精,成为行家,不下一番苦功夫学习是不行的,希望今后从三道湾子金矿走出去的工程技术人才,到下一个地下开采的工程中都成为行家里手,项目的顶梁柱,希望项目部成为培养地下开采人才的摇篮。”

成本管理见真功 项目效益最大化

每个企业都追求利润的最大化,黑河三道湾子金矿项目部也不例外,在管理费和固定成本已定的情况下,产值越高,单位成本越低,利润也就越高。而且业主还将超额完成部分产值的5%奖励给施工单位,如2007年业主下达掘进指标4500米,项目部实际完成了5500米,那超出的1000米产值的5%作为奖金,采矿也是如此。如何提高产量就成为项目部的工作突破口,在保证安全、质量的前提下加快掘进速度,是确保项目部利润最大化的关键。项目部实行班组(架子队)计件工资,吸取了以前的施工单位,把工程全部包给包工队,自己只收管理费的教训,这样做有两个好处,一是包工队不挣钱他不会干的,你就是把10%利润给他,他还嫌少。那我们就拿出10%利润中的5%来交学费,还剩5%的利润。二是包工队提出要求你不满足他,他就会给你撂挑子、闹罢工,直到你满足他的要求为止。很多单位养肥了包工队,一旦有一点不满意就会将你告上法庭,得不偿失。项目部采取按劳取酬,多劳多得的原则,充分调动了



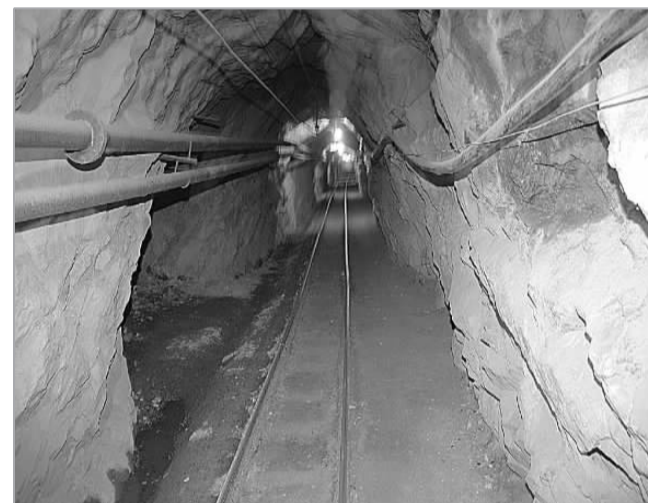
滴水成冰



项目部领导在工地



黑河三道湾子金矿项目部领导正在研究施工方案



巷道作业

时代先锋

泥海中架起 信誉之桥

——记十二局集团四公司甬台温铁路项目部的共产党员

通讯员 安剑承 屈常利

十二局集团四公司担负甬台温铁路11公里建设任务,甬台温铁路是这个公司在华东地区拓展经营战略的重点阵地。公司领导特派有着三次水上建桥经验,一次荣获国家优质工程鲁班奖、两次夺得铁道部火车头优质工程一等奖的公司副总经理张福才负责该项工程。

该项目施工所经地段高压线、低压线、电话线等密度极高,大小河流30多条。每过一道河,要先修桥、挖沟、接水管,把水道变好了才能建铁路要用的桥,在修建市内的奉化江大桥时,更是手续繁杂,因为火车通道不能停,奉化江水道运货不能停,市内各种交通不能停。

在云岭镇地段,他们按设计施打预应力桩,这在内地平原是最安全科学效率最高的一种方法,可在这里就不行了。当他们摆开架式打下几根桩的时候,距离200米远的房子全都开裂了。原来,他们打的预应力管桩地质全是淤泥,而且建的三座特大桥,每个桥墩桩,都是挖一点,塌一点,打下的钢板桩也是打在淤泥里,没有一个硬的支撑点。基坑防护成了大问题。2006年5月,浙江省发改委、宁波市政府召集设计、施工等五家单位召开会议,一致通过十二局集团采用旋喷桩在沿海淤泥中建桥的建议。

拆桥建桥

奉化江大桥,全长不过300米,是一座正在运营的过江水道上的铁路桥。要在原桥基础上建一座新桥,就要在原桥旁边先建一个能走火车的便桥,便桥修好后,把原桥的火车引到便桥上,再把原桥炸毁,在原桥的位置上建一座新桥,新桥建好后,再把便桥的火车引过来,再把新建的便桥炸掉,这样才算完成了施工任务。真正成了两拆两建桥梁,这在我国建桥史上还是少有的。

说是便桥,其实和一般的桥梁一样,因为要通火车,一点不敢大意。经理张福才派一名有三年水上施工经验的老搭档梁植武担当现场项目指挥。在打桥墩桩

时,由于只离运营桥80厘米,按照规定,必须等到火车运力部门批准才能施工,项目部经理张福才、书记王桂荣、总工程师李建康等轮流值夜班。2007年11月4日,当他们要好后,就使用振动锤开始打压拉森钢板桩,由于此桩紧靠岸边,又加上地质坚硬,两个小时才打了五根拉森钢板桩。

创新工艺

该项目部担负的11公里施工任务,仅大桥就占了四分之三,桥面系的挡渣墙部分和电缆槽部分就有2000延米,桥面系的挡渣墙才10厘米厚,电缆槽部分才5厘米厚,按规定一个板块约十米要有一个间隔条,可木板有一定的粘性,不管你往上面抹多少油,待干了以后拆模或多或少要有粘连现象,造成混凝土挡渣墙壁高低不平,不光滑,虽然不影响工程质量,但直观效果差。

现场经理刘伍占带领技术人员经过多次实验,最后把10毫米的钢板切割成挡渣的实际尺寸,两面抹好机油进行隔离,等到打完混凝土后再拆模,他们打的挡渣墙墙面平整,线条直物,沉降缝间隙一致,棱角分明,成为桥面系上的一大亮点,并在全线推广。

人人奉献

该公司一上场,就定下保省部优、创优工程的目标,把所有工程分成三个工区,让有水上施工经验的梁植武担当第一管区现场经理,让有超前意识的段中担当第二管区的现场经理,让技术全面的刘伍占担当第三管区的现场经理,让项目部科长以上的干部每人承包一段工程。凡是工程质量、工期、环保、安全出现问题的地方,首先要和承包人说清楚,然后按照处罚规定全面兑现。甬台温项目部的共产党员们各个都是好样的。他们积极参加百日大战,党员创岗建岗、党组创岗建岗活动以及一帮一的导师带徒活动。他们夺得的锦旗最多,项目部党工委成为公司里的一面旗帜,在汪汪泥海里架起了一道金光闪闪的信誉之桥。

践行科学发展观 建和谐工程

铁四院院长 何义斌

求是

设计是工程建设的前提和灵魂,好的勘察是优质工程的必要条件。作为基础设施建设服务的工程勘察设计公司,学习和践行科学发展观,对于创新设计理念,提供优质设计方案与服务,建设和谐工程,推动企业又好又快发展具有重要意义。

践行科学发展观,建设和谐工程,最根本的是牢固树立以人为本的理念,坚持工程设计的过程及其产品以保护人、服务人、发展人为出发点和落脚点,按照人的需求层次及人不断追求高层次生活需求的规律进行勘察、设计,使设计成果为人提供最优的服务。为此,勘察设计和和谐工程主要把握四点:

确保人的生命财产安全要求。铁路工程设计质量对运输安全具有重要意义,存在安全隐患的设计,必然会导致行车安全事故,因此,要把安全观念作为工程设计的第二观念,坚持“任务量上一个台阶、质量也要上一个台阶”。高速铁路、客运专线速度快,对路基的要求高,铁四院为了摸清地质状况,现在每公里钻探工作量达到普通铁路的3倍以上,尽管成本增加,但地质资料更详实,安全性提高了。宜万铁路的复杂地质集中中国山区铁路险、难之大成。线路70%以上穿行在岩溶水文地质条件极为复杂地区,所遇到的很多地质难题被有关专家称为是“世界级难题”,“地质选线”在本线显得尤为重要。铁四院在完成常规勘探工作的同时,投入大量人力物力,与国内有关科研院所合作,采用最先进的技术和设备,对重点工程开展了专项地质勘察工作。在八字岭、马鹿角等重点岩溶隧道有针对性地进行了大面积地质测绘、岩溶水文地质调查、深孔钻探、综合

物探等工作,组织开展了“深埋复杂岩溶隧道预测和综合治理”等科研和地质超前预测预报技术的研究,为确保工程安全提供了坚实的基础。

符合人与环境共生原则。党的十七大首次提出“建设生态文明”概念,使科学发展、和谐发展理念得以升华。处理好人与环境的友好关系,实现人与自然的和谐协调、良性循环,并以此促进人与人、人与社会的和谐共生和全面发展,是社会进步的表现,也是人民的共同意志和愿望。铁路线路长,对环境的影响大,处置不当会对环境造成永久性甚至灾难性的破坏。因此要把保护环境作为工程设计的第二原则。修路总要改变原有生态环境,但要将对环境的影响降低到最小程度。由铁四院设计正在建设的宜万铁路,最初规划设计时,有关方面曾打算在葛洲坝下游修建过江隧道,而这区域恰好是中华鲟产卵区,铁四院主动建议改为建桥方案,为生态“让路”。由于这一修改,铁四院重新进行了3次勘察。为了实现人与自然的和谐相处,铁四院确定了“遵守法律法规,履行社会责任,坚持污染防治,保护生态环境”的方针,并通过了ISO14001国际环境管理体系认证,使人本设计理念向制度化建设迈出了重要一步。铁四院研发的无缝轨道技术、土工合成材料等新技术,为节约社会资源展现了广阔的前景。早在2007年,铁四院就完成了“铁路洗漆污水处理技术研究、武汉轨道交通线网规划环评”等390余项勘察设计与环评项目,环境影响与评价已成为铁四院新的经济增长点。

具有便捷和舒适特点。早在“十五”时期,铁四院就预测到旅客对行车速度会有更高的要求,下大力气时速200公里以上铁路设计进行了系统的研究,攻克了高速客运专线一系列技术难题,从实际出发编制了我国第一部高标准铁路技术暂行标准、技术规范,作为我国承担高速铁路设计的第一家设计企业,设计了以京沪、武广、郑西

为代表的中国高速铁路。

在铁路车站设计中尽可能满足旅客换乘舒适方便的需求。大型火车站的内部功能比较复杂,铁四院将短捷的流线、清晰的方位感作为车站设计的重要原则。武汉站站房运用了“视觉引导”设计的理念,旅客走进中央大厅,就可以一目了然地看清楚整个车站的布局,看到自己将要乘坐的列车。南京站房旅客流线采用“高进低出”进出站组织模式,通过立体化的交通组织,将地铁及各种城市轨道交通与铁路车站合理衔接,在国内铁路车站设计中首次实现了真正意义上的“零换乘”。采用了先进的客运管理自动化信息集成系统、远程空调送风系统、智能消防系统等新技术,全方位为旅客提供安全、快捷、舒适的服务。

体现心理和谐意识和审美意识。心理和审美都属于人的意识范畴。心理和谐是社会和谐的基础。心理科学表明,小环境对人的心理有明显影响,不同的视觉、颜色、声音、空间对人的心理会产生不同的影响。根据心理学原理,铁四院在设计车站和城市铁路桥梁时,充分体现了符合心理和谐的灯光、色彩、空间等元素。南京火车站在国内站房设计中首次引入共享大厅的设计理念,旅客置身其间,视野开阔、透过通透的点点玻璃幕墙,可以远眺南面的玄武湖和北面的小红山,候车环境优雅舒适,彻底改变了拥挤、繁杂的局面。

作为人造的审美对象,不仅要具有外在的形式,还需具备深刻的文化内涵。武汉站房在设计风格上充分体现了“九省通衢”和“千年鹤归”的荆楚文化特点。“黄鹤一去不复返,白云千载空悠悠。”唐朝诗人崔颢的诗使得“白云黄鹤”成为武汉的代名词。站房中部突出的大厅屋顶象征着地处华中省的湖北省会——江城武汉“中部崛起”,反映出武汉蒸蒸日上的经济发展趋势。

技术革新走进劳动竞赛

本报讯(通讯员 杨茂森)“发扬老传统,充实新内容,探索新方法,创出新经验,获得新成果。”这既是十二局集团电气化公司工作会上人们对甬台温项目劳动竞赛活动的一致评价,也是被上海局建设指挥部在甬台温全线普遍推广的成功经验。

该公司甬台温项目部承担着萧(山)甬(宁波)铁路电气化13车站14区间,共150双正线公里的工程任务。甬台温铁路是上海局最繁忙的营业线,既有有线施工安全压力大;在流塑软土地段挖坑立杆,施工困难多,技术要求高。项目部运用传统的劳动竞赛形式凝心聚力,用创新竞赛内容、

更新竞赛方法加大活动引力。他们首先把施工安全和工程质量作为主要内容和目标。先后培训各类管理人员115名,对劳务队进行安全质量培训56场次,培训职工达1300余人。为确保工程质量创优,他们制定了标段创优规划,确定各分项工程质量管理目标和各工序的质量管理标准,及时下达技术交底书,确保工程质量一次创优。同时,依托劳动竞赛,大力开展技术比武、工法创新等活动。在竞赛中增加技术革新内容。通过竞赛,他们不仅完成了《软土路基接触网施工二级工法》一部,而且获得了建设指挥部授予的劳动竞赛标兵单位称号。

奉献爱心 挽救生命

本报讯(通讯员 缪兴标)日前,一场以“奉献爱心、挽救生命”为主题的捐款活动,正在十九局集团矿业公司展开。截至发稿时,罹患白血病的该公司职工于泳的爱人,已收到捐款近9万元。

该公司黑龙江鸡讷公路25标项目总工程师于泳的爱人张春玲,不久前,被确诊为急性白血病。生存的唯一希望是骨髓移植,最少也得50多万元。这对本不富裕的家庭来说,根本无力支付。矿业公司党委了解到这一情况后,向全公司发出“奉献爱心、挽救生命”的捐款倡议书,号召全体员工伸出援助之手,挽救张春玲的生命。捐赠仪式上,总经理信长才,刚刚上任的党委书记纪学峰带头捐款。到目前为止,工会已收到捐款近9万元。