

简介:十三集团三公司2007年承建哈大客运专线TJ-1标段。该标段全长34.75公里,包括新大连站站场、5座大桥,其中金州湾特大桥全长9563.55公里,长度为集团在首之冠。2008年5月,他们拿到京石客专23.69公里综合工程,其中桥梁占54%。2008年8月,他们拿到厦深铁路客专广东段XSGZQ-5标段工程,管段全长35.92公里,其中5公里以上隧道1座,榕江特大桥全长7.4公里,钢桁梁柔性拱跨度为世界之最。2008年12月,他们拿到贵广铁路GGTJ-8标段工程,其中隧道9座,两安隧道长12.62公里。

十三局集团革新施工组织模式,意在减少管理层次,把哈大、厦深两个铁路大桥交三公司独立组织施工,这是集团公司第一次将如此大桥交予公司独立组织施工。4条铁路大线、近70亿元工程,三公司的将士们能代表十三局集团出征吗?在人们疑虑、惊讶的目光中,山水间传来激动人心的回响——

乍暖还寒的3月,甘荣军在寒风凛冽的制梁现场对同志们说:“哈大铁路是集团公司第一条时速350公里的客专工程,我们必须取胜,去年欠的账今年补,夏天的账冬天补……”

“甘荣军任项目经理,李鹏年任项目书记!”2007年9月,一份从未有过的任职令把一个副总经理、一个党委副书记捏在了这三家公司有史以来最大的标段上。与此同时,任命四名项目副经理,他们都曾担任过多个项目的经理。

三公司董事长兼总经理周长斌说:“来得不早不晚,集团公司这么信任我们,高速客专,就得配这样豪华的人才队伍。”

众所周知,十三局集团等两三个单位能代表中国铁建拿到哈大铁路工程十分不易。中国铁建是铁路施工的王牌劲旅,在哈大线上,绝不能输给系统外的单位。

三公司承建的哈大客专标段,处在大连境内方兴未艾的开发区金州区和甘井子区。沿线企业103家,民房861户,树木35万株,地下管网49条等。而这里面,有很多难缠的户主。征地拆迁成了大问题。

谈到土地,老百姓像自己的孩子一样难以割舍,又像自己的父母一般,无限依恋。“怎么办?”本以为是自有备而来的项目书记李鹏年,一时也手足无措。

“羡慕在新疆沙漠戈壁干活的环境啊!”项目征拆部部长梁金山说。“很多职工都想到繁华地段,让他们来搞几天征地,他们就会怀念那无遮无挡的‘野’了!”

没有地,精兵强将空怀壮志豪情。李鹏年率领十几名征拆人员,厚着脸皮,摇动三寸不烂之舌,时而死缠烂打,一点点把土地拿回来。梁金山是项目公认的征地拆迁功臣,他面对过杆子户的刀口,冷看过伪装自杀者,为见到政府的办事员在人家办公室蹲守过三天。他以真诚感动人,最后还成了一些企业和村民的朋友,甚至成为大连市副市长肖盛峰的“座上宾”,肖市长称他为这一管段的“活地图”。李鹏年说:“征地确实困难太大,但我们的真诚感动了政府和老百姓,后期政府的帮助是关键。”

如果把征拆困难作为借口,不是干大事者的姿态。甘荣军很冷静,他把每一个制约工程的环节都想好了,然后一一破解。2008年下半年,征地拆迁基本告罄,甘荣军号召项目抓三件大事:一是抓预制梁架,二是抓连续梁浇筑,三是抓紧冬季施工、抢工期。

怯弱者,会被困难吓倒;勇敢者,困难会催生他的勇气。2008年下半年之后的十三局哈大标段,旌旗猎猎,尘烟四起。特别是900吨箱梁和大型T梁预制厂如火如荼,蔚为壮观。7月19日箱梁场地震来,8月5日打出第一片箱梁,15天。这是一个什么记录呢?他们说“不知道”,离他们梦想的记录有多远呢,他们也不知道。在王东明、刘玉明的带领下,梁场职工只知道拼命往前赶。

与此同时,跨公路现浇满堂不跨路。以魏桂林等率领的现浇队伍加班加点,速度一天比一天快。公司副总工兼项目副总李海锋说:“这个标段1跨铁路,4跨国道,6跨沈大高速公路,每一次跨越都是我们的节点,每一次都有阵痛感。所有行车不能中断,我们必须小心翼翼。”目前,他们已完成了3段跨公路铁路现浇混灌。

为了抢进度雨天坚持施工,有一个身影半夜冒着雨,四处借伞给工人,他就是哈大项目常务副经理周建德。

冬天到了。12月的江南,大地被季风和海风涂抹成一望无际的褐色。副经理王臻林围着围脖,带着手套,在工地巡视着他负责的桥。从上场,他就一直蹲在金州2号特大桥工地,这是集团公司最长的桥,领导把这个重任交给了他,他只能做好。最快捷,金州2号桥一周完成10个墩柱。看着一根根桥墩拔地而起,像列队等待检阅的战士排开在大连海湾畔,他稍微松了一口气。“该放冬休了吧?”笔者问。

“不,今年不冬休,制梁场披上了戎装,很多浇筑点都围上了棉絮,一些桩基必须冬天打出来。”远远望去,寒空气中的哈大十三局标段一幅挥汗如雨的景象。

2009年元旦,第一片梁顺利铺架,截至6月底,哈大项目已铺架139片梁,完成全段工程量的50%多。在集团劳动竞赛中,他们实现一百天完成产值1.55亿元,获集团嘉奖。5月22日金州湾1号特大桥1号连续梁按预计节点工期提前23天完成合龙,是哈大铁路全线三十多家参建企业中第二个合龙的工程连续梁。全国铁路总工会生产宣传部部长徐忠忠部长



说:“十三局哈大项目有一套灵活多样的劳动竞赛办法,竞赛内容新,有特色。”中国铁建副总兼总工程师夏国斌到哈大项目箱梁场检查生产时,对内部职工组成的桥梁队股份制管理称赞有加,并鼓励多建立这种专业化的内部架子队。

新上任的项目副书记李华宇说:“劳动竞赛在我们这里开展得很扎实,我们刚刚给几个青年突击队授了旗,我们必须把各层次的人员调动起来!”公司党委书记王家福多次在会上总结到:“哈大项目是公司客专的黄埔军校,为我们接下来的几条客专培养了众多人才!”

公司副总经理刘景山和公司副总工、项目经理段春凯走在沙尘扑面的京石工地,段春凯眺望着23.69公里的战场,问:“新来的这批小伙子行吗?”刘景山说:“试试吧,关键在培养!”

“京石项目有一个良好的开端,在全线创造了多个第一,面对工期提前的硬性要求,大家要继续保持优势,能跑百米就不跑马拉松!”这是十三局集团三公司董事长兼总经理周长斌在京石项目检查时提出的要求。时为2009年6月13日。

2008年7月,三公司拿到了京石客专专线近11亿元的施工任务。三公司副总经理刘景山带着先行人员来到了河北新乐,于青纱帐中开始踏勘。该段客专专线工程主要为大流跨203省道特大桥、大沙河特大桥、周村特大桥和定无公路特大桥等工程。工期紧、任务重、压力大,这是高速客专的共性。

“自古言勇者,皆出幽并。”三公司如何在古风浓烈的燕赵大地脱颖而出呢?公司副总经理及原项目经理刘景山和项目书记冷国军倍感压力。其时,集团公司几个单位都陈兵京石,外有高手,内有劲旅。“快!”,现在成了高速铁路施工常听到的一个词。

立足未稳,孙梦杰带领的征拆部与两市4乡15村迅速建立联系,民风陡变的今日,有很多不可理喻,有很多“鸿门宴”等着他们。和为贵,只能用真诚去感动地方了。酒为媒,人乡随俗吧,哪怕是摧残自己的身体。

付出总会有回报。他们在全线第一家拿下1200米的强夯段路基用地,第一家解决电力供应。在集团所属单位中,在其他单位很难用地的时候,还没有解决的时候,他们跑得了先机。业主在一次会议上讲到征拆问题时说:“京石铁路所经河北两市,最快者当属石家庄,石家庄要看新乐,新乐就要看十三局三公司。”

风烟漫卷,勇者再现。老书记冷国军奔波在地方政府、村民之间,在很多无法摆脱也不能摆脱的应酬间盘桓。他终于还是走进医院手术了,就是这样,他还给医生商量:“过两天来行不,我还有几块地等着谈呢?”

9月27日,三公司强夯段开始试验施工,紧接着,拌和站设立,也走在了前列。拌和设备进场那天,同志们们都喝高了。经营规模急遽扩大,人员紧缺摆在了面前。京石上场,正是一年一度接收新学员的时候,为加强京石力量,三公司一下安排15名学员去了该项目。

“关键在于培养。”刘景山副总和段春凯商量,每一个学员都必须安排老同事带。他们的基础不错,稍加点拨即可上手。项目上积极开展技术培训和交流,晚上的大会议室就是大家学习的课堂。

2008年10月,大沙河特大桥桩基试验桩施工,深秋的工地落叶纷飞,空旷的大沙河河床内寂寥寒冷。最吸引眼球的就是穿着军大衣在这里值班的新学员。他们有的手中拿着记录本,有的拿着标尺,有的拿着手电围绕在桩机旁边,对每一个细节进行认真记录。

项目上的“80后”在迅速成长。项目经理段春凯深感欣慰,看着这些学员一步步成长起来。从现场锻炼起来的段春凯在技术培训班上讲到:“责任,是做人做事的根本,要把工作当成事业去做,就会有成倍的收获。”是啊,通过项目培养锻炼出一批人,何尝不是对企业的一大贡献呢!

在华北的大平原上,这个充满激情和活力的团队在不断地刷新着自己的记录。2008年10月26日,京石客专全线第一根桥梁桩基试验桩在大沙河特大桥顺利浇筑成功。2008年11月5日,京石项目成功钻孔并灌注了全线第一个CFG试验桩。2009年3月10日,京石项目桥梁桩基已完成1996根,占总设计量的58%。2009年5月31日,大沙河特大桥现浇梁开始浇筑。2009年6月26日,大流跨203特大桥第一个现浇段开始施工。

一个个节点的保证,标明三公司京石项目的整体可控。但这还不够,公司董事长兼总经理周长斌、党委书记王家福多次到京石督战,并提出明确要求:“京石项目地接京津,形象尤为重要。要有大局观念和全局意识,要为全公司、全集团在京石创信誉、树品牌作出努力!凡事要有超前性、预见性,要打破常规,该走捷径的要走捷径,该借鉴的经验要借鉴。同场竞技靠的就是实力。”

今夏的新乐,一条长龙的体态已然勾勒出来了,在三公司掀起第二个百日大干之际,京石项目正在奋发进取。

李家茂副总终于回到重庆的两个工地结束,抽身回来,在沈阳购买的房子未及装修,立即赶到渝州。望着波浪滔天、舰船穿梭的榕江,李家茂说:“学桥的,都渴望碰到这样的机会!”

李家茂是三公司今年刚刚提拔的副总工。他所完成的是重庆云万、云奉两个项目以高梁悬灌桥梁施工为主,有很高的技术含量。因为难,所以需要他,因为需要他,所以无法脱身。3月,他回到沈阳,下定决心买了一套房子,正准备装修,领导“沙场点兵”,让他去接手厦深铁路工程。李总二话不说,直飞汕头。

厦门到深圳直飞高铁广东段XSGZQ-5标段,全长35.92公里。2008年8月中标,时为十三局集团有史以来独立签订的最大铁路桥。地段跨汕头、潮州、揭阳,这一带就是有名的潮汕地区,当地有遍布世界的华侨。乡俗浓厚,民风彪悍,一条大江在接近南海的入海口处横在管段内,那是榕江。这里要修建一座长7.4公里,中间两跨分别为220米的钢桁梁柔性拱,据说设计该桥的铁四院陈老总说:“这个跨度,目前在同类型桥梁世界第一”。与大桥相接的是桑铺山隧道,全长5.5公里。这是标段最准的啃的两块骨头,其中榕江特大桥更以其技术含量高、场地逼仄、施工难度大而成为全线重难点工程。

集团公司董事长兼总经理雷升祥形容:“厦深XSGZQ-5标是一个集高、大、难、新、深、急、险、重于一体的工程。”这个工程是集哈大铁路之后,三公司又一次独立组织的大型铁路项目。20亿元左右投资,一个子公司独立承建!这既是十

骏马驰骋山水间

十三局集团三公司参战哈大、京石、厦深、贵广铁路纪事

■ 官国强 杨德伟 郭金华 张莉楠 吕培良 姜宇轩



深工二两级主管领导雷升祥(右二)、周长斌(左三)深入厦魏丹摄



王家福书记(右三)冒雨检查铁路工程 官国强摄

三局集团的革新之举,也是三公司敢于担当的表现。

2008年8月中标,三公司跑步进场。在原项目经理李树军、公司副总工兼项目总工程师李志和等带领下,开局取得了较好效果。广铁集团几次评价,十三局集团名列前茅。就在他们卷起袖子准备大干的时候,又是征地拆迁挡住了。项目和几个工区的书记在征地拆迁中备受压力,弄得灰头土脸。张承刚、潘树林所在的四工区好些,王维刚、韩吉吉所在的三工区,隧道开了一个口子就被迫停下来了。榕江特大桥如此急难险重,江南岸民房锁岸,愣是不动了。

谈判和项目左右为难,他们和钱、和权谈判。国家投资的钱是有数的,施工单位承受不起无理要求。据说,当地某公务员群众的问题,人民的内部问题嘛,只能用人民币解决……真是经典的黑色幽默。

三公司刚来经验丰富的冷国军任项目书记,这位刚那在京石铁路喝得“胃穿孔”的老政工,中国铁建的优秀党务工作者,也为这里的征地犯难。“干吧,磨吧,我一天跑他村里十几次,期许着感动土地老爷!”

李家茂接手厦深铁路之时,厦深正处在多方被动之中。产值、进度、安全、效益,哪一项都不能忽视。上任第三天,他组织开展榕江特大桥安全演练。全段所有专兼职安全员现场感受。

“安全是天,我们必须保证安全生产!”李家茂提出要求。就在他们埋头赶进度的时候,一些施工细节不够规范,衬砌滞后的问题暴露了,领导大为上火。为贯彻落实集团公司雷升祥董事长和公司主管领导的要求,彻底改变面貌,厦深项目提出:“大干30天,现场全面改观!”

与此同时,李家茂苦苦思索破解征拆难题,他看到汕头市市长向同政邮箱,就把当前十三局面临的情况在网上向市长作了详细汇报,结果怎么样?好!市长这才知道“原来如此”,先后两次来到十三局工地现场办公,许多问题就地解决。

现在榕江特大桥已全线开工,水中桩基已完成26个,梁上部分正在加紧制作。桑铺山隧道进度加快,征地拆迁局面有了实质性进展,受到业主和集团公司好评。

但是,工期仅为25.5个月的厦深铁路,对任何人来说都是一个挑战。三公司建设者在困难面前不畏缩,不服输,这正是三公司人坚强勇敢的品性。

李家茂在职工大会上说:“我们处在一个开放的、经济活跃的地方,我们要躬下身学习,潮汕人在商业上精打细算,在农业上精耕细作,在工艺上精雕细琢,在技术上精益求精的精神,正是我们项目所需要的。”

厦深铁路开工10个月,真正施工只有9个月,他们克服台风、征地拆迁等困难,完成投资5.2亿元,这么短时间段完成的数据是历史上公司单个项目最高的。

崔永军副总看来比实际年龄老成,不苟言笑。贵广高速铁路两安隧道2号斜井创记录之后,他竟然重新再现实,喜不自禁地说:“太好了!”语气稍顿,又无不遗憾地说“其实,我们还可以干得更快……”

在集团公司的支持下,三公司在2008年即将收官之际,拿到贵广铁路GGTJ-8标段工程。这一漂亮的收官之作,使集团公司和公司的承揽跃上了历史巅峰。十三局集团承建贵广GGTJ-8标,全线71公里,有隧道9座,桥梁18座,车站2座,涵洞234座等构造物,其中12公里长的隧道1座,隧道里程占了全线三分之一多。

三公司还是主力。他们改工以来一直以隧道施工为主,25年干了150公里隧道,平均每年凿通隧道5公里多。最近三



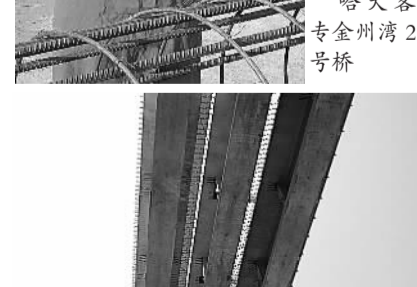
京石工地



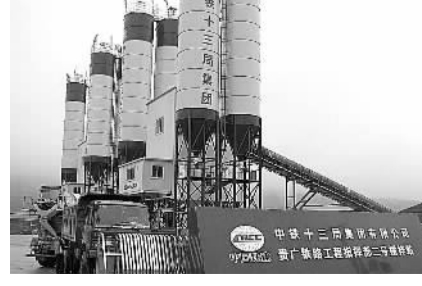
京石线上的钢筋女工



贵广人工工掘进破纪录



哈大客专金州湾2号桥



贵广铁路二号掘进站

