摈弃现有的机械设备和爆破手段,全部采用手工作业

十七局集团六公司把桥“扛”到鼓浪屿

图为十七局集团六公司在近6米深的海水中修建的观海桥。**孙念国** 摄

本报厦门鼓浪屿7月22日讯(通讯员**孙念国 罗国军**)站在四周海茫茫的鼓浪屿上,十七局集团六公司特级项目经理张明思指着观海码头连接风景区的石桥说:“这座全长166米的观海桥是我们从厦门岛‘扛’来的。”

笔者在施工现场发现,小桥依海而建,环通码头。工人们正用大理石精心为桥“美容”。为保持鼓浪屿幽雅、静谧的历史特色,建设者们摈弃现有的机械设备和爆破手段,全部采用手工作业。所经之处,白鹭低旋,游人悠然。

自古以来,去观海码头或由此进岛的游客必须涉水或攀岩通过,虽然该码头独具特色,因为没有路,不得不让国内外游人望“海”兴叹,最终成为被遗忘的角落。在此背景下,原厦门市委书记何立峰等7位领导和20个相关部门应民所愿,在今年1月2日的会议上,批准了申建观海桥的报告。

现场工程师付清荣表示,桥虽然小,但施工难度非常大。自今年5月初开工以来,他们摸准了潮水规律,潮退而作,潮涨而息,根据环境灵活变更作息时间,巧妙地避开了潮水、台风所带来的不利影响,仅用68天就完成了主体施工。

由于该岛四面环海,2500多吨的建桥材料从7海里外的嵩屿码头运上岸后,全部由人工扛到施工现场。

技术员黄雍南告诉笔者,为保证景区礁石的观赏性,他们采取最原始的施工方法,用锤子和錾子在岩石上凿出了32个深为13米和1.5米不等的桩基孔。工人们在1米见方的钻孔中施工,每凿进一寸,都耗力百倍。这种做法换来了岛内居民“绿色施工”的赞誉。

此时,几位钓鱼的老者健步走在防滑桥面上,面露喜色。建设者们“扛”来的桥彻底改写了人们在这里涉水而行的历史。

石武客专首座大桥主体完工

本报河南信阳7月20日讯(通讯员**殷万军 宋青**)7月12日,河南省信阳市鸡公山管理区李家寨镇,十六局集团一公司喻家桥大桥现浇梁顺利浇筑,标志着该桥主体工程的完工,此为石武全线的首例,也是继3月份在全线浇筑首孔现浇梁后的又一佳绩。

该桥全长209.76米,孔跨布置为6至32米双线简支现浇梁,桥墩为双线双柱形桥墩,桥台为双线矩形空心桥台,梁体全部采用满堂支架法现浇施工。

海满增建二线Ⅲ标工程夺得龙江杯

本报黑龙江省齐齐哈尔7月21日讯(通讯员**林存库 代春艳**)日前,二十三局集团二公司承建的滨洲线海拉尔至满洲里段增建二线Ⅲ标段工程继荣获中国铁道工程建设协会授予的“火车头优质工程一等奖”称号之后,又夺得黑龙江省建设工程质量最高奖——龙江杯。

海满增建二线Ⅲ标段工程主要包括三电拆迁、路基、桥涵、轨道、房屋、给排水、站场设备、大型临时设施、辅助工程等项目,线路总长87公里,合同造价7.4亿元。

由十七局集团承建的安(康)毛(坝)高速公路是国家西部大开发的重点工程,其中,AME6合同段由于沟壑纵横、地势险峻、控制性工程多,成为全段重难点工程。图为溢家河特大桥首家进入梁部施工。 **李梦新 唐昭慧** 摄

二十局集团西安工程机械有限公司

“三大创效板块”助成功转型

本报西安7月21日讯(通讯员**罗燕 高明玺**)二十局集团西安工程机械有限公司以国家高速公路、高速铁路等大规模基础工程建设为契机,布局“三大创效板块”,形成了以冲击压路机为主导的压路机板块;以铺轨机、轨排生产线、客专专线施工设备为特色的铁路施工设备板块;以钢结构加工为代表的非标加工板块,完成了从单一压路机生产企业向综合型工程机械设备制造企业的转型。

2008年,该公司紧抓国内高速铁路施工设备国产化机遇,研制开发无砟轨道施工设备,双块式轨枕生产线和187台(套)模板安装机、拆洗机、散枕装置、物流平车在郑西、武广两条高速客专正式投入使用。自主研发的单线往复式轨排生产线2008年成功走向海外,2个铺架基地、5条轨枕生产线、5条轨排组装线、轨枕锚固生产线在安哥拉均已正式投产,承担着整条本格拉铁路工程的轨枕生产、轨排组装任务。

2009年5月,该公司又中标内蒙古锡乌铁路工程土建制枕厂,预计8月就能投入生产,具备年产成品轨枕50万根的能力。1月中标的甘肃平凉钢结构工程,是继压路机主业之外承揽到的一项较大工程,开拓了新的经济增长点。

为共和国开路架桥

(**上接第一版**)国外某些专家曾预言:在此地修建铁路,简直是天方夜谭!

然而,在英勇无畏的铁道兵指战员面前,没有跨不过去的山,也没有趟不过去的河。历经3年多时间的艰苦奋战,成昆铁路于1970年胜利通车。一位美国的社会学家,沿着成昆铁路考察了一段时间,他得出这样的结论:成昆铁路的建设,使沿线的社会、经济、文化整整前进了50年。也就是说,铁道兵战士的巨手,推动着中国西部的半壁江山整整前进了50年。

当共和国前进的脚步踏在世纪更迭的交汇点上,中国铁建这支西部开发的先遣队,又肩负起新的历史使命,重上青藏高原去开垦铁路的处女地——占八分之一国土的西藏,修建世界最高的天路——青藏铁路。

青藏铁路从格尔木南山口,翻越昆仑山、唐古拉山、念青唐古拉山三大山脉,穿越可可西里和550多公里的永久冻土带,经过30多公里的盐湖,跨过长江、怒江上游的11条河流,全线平均海拔4000米以上,每年的冰冻期为280天,年平均气温只有摄氏零下5度,最低气温为摄氏零下45度,含氧量不足内地的一半,这里高寒缺氧、地质复杂、生态脆弱,是世界上海拔最高、里程最长、建设难度最大的高原铁路,是人间绝地、生命的禁区。然而,中国铁建的创业者们在那里一干就是5年,承担了青藏铁路全线的勘察设计任务,以及青藏铁路591.357公里的线下土建工程施工,安多至拉萨段441.656公里的铺架任务;承建了全线海拔4600米以上的绝大部分重点难点工程、唐古拉山地段海拔4900米以上的全部工程。

2006年7月1日,这是一个令中华民族欢欣鼓舞、备感自豪的日子:举世瞩目的青藏铁路正式通车,中国铁路实现了飞天梦想!

60年来,铁道兵指战员以及中国铁建的员工们,肩负着西部开发先遣队的历史使命,跨长江、越黄河、翻天山、穿秦岭、进戈壁、上高原、战酷暑、斗严寒,不畏艰险、不怕困难,踏遍大江南北,转战长城内外,硬是在那些被认为不可逾越的地方,修建了条条钢铁运输线,使“山涧铃响马帮来”的西部地区,变为“山涧笛响列车来”。至2008年,铁道兵和中国铁建的员工们修建的3.5万公里铁路中,大部分在中国的西部,这支队伍为共和国的西部地区打通了“血脉”,使交通不再梗阻,为促进西部地区资源优势转化为经济优势、加快经济发展和社会进步发挥了重要作用。可以说,他们所建设的道路、所架起的桥梁,都是连通历史与现实的大通道。

中国铁建在实施西部大开发的战略决策中,在开辟通“天”之路的旷古史诗中,为祖国、为人民续写着新的历史,创造着新的传奇!

拉动国民经济的国家队

建筑同人类的生存史、城市乡村的发展史、国家的进步史始终是连在一起的。建筑,不仅满足着人们的衣食住行的物质需要,也体现着经济、科学、技术、哲学、艺术、美学等精神方面的需要,同时还适应和满足着不同时代、不同地域、不同民族的异彩纷呈的生活方式、生产方式、思维方式、风俗习惯、社会心理等方面的需要。这种综合性使建筑成为人类每个历史阶段发展水平最重要的标志,成为共和国在每一个历史转折时期,用以拉动国民经济增长的“火车头”。为此,邓小平曾把建筑业称作是“国民经济的三大支柱之一”。

从这个角度讲,中国铁建对共和国的贡献,不仅仅在于修建铁路、公路和其他基础设施本身,而在于它所建设的铁路、公路对共和国经济、政治、文化和社会生活的推动,在于它从事的建筑行业对其他行业的辐射,在于它所创造的价值对国民经济的拉动。

如果说在战争年代中国铁建对共和国的贡献,在于铁路运输线的保障;在和平建设时期对共和国的贡献,在于基础设施建设的话,那么,改革开放以来特别是在应对世界性的金融危机时期,中国铁建对共和国的贡献就在于对国民经济的拉动。

假如我们以持续增长的国家基建投资和中国铁建新世纪以来承揽规模为纵横轴,划一条坐标线的话,那么我们看到的是几乎是一条火烤水银柱般唰唰上升的直线。2000年中国铁建承揽任务为372亿元,到2008年全系统突破4000亿元,是2000年的13倍。特别是近3年来,累计新签合同额达9223亿元。按照经济学所提供的建筑业每增长一个百分点,就会拉动国民经济增长近两个百分点的公式计算一下,人们会豁然明白:近3年来中国铁建为拉动内需保增长的国家宏观政策的落实,作出了突出贡献。

如果我们对这份“成绩单”再进行细分的话,或许可以看到另一个惊喜。在中国铁建起步的“老根据地”——铁路市场上,占取的市场份额逐年扩大,特别是2008年在铁道部工程交易中心招标的铁路项目中,中国铁建系统中标2084亿元,为铁路一级市场招标总额的44.63%;在设计时速200公里以上的高速铁路、客运专线、城际铁路等项目上,先后共中标2236亿元,占全部投资总额的42%;在举世瞩目的京沪高速铁路角逐中,占到了46.6%的份额,可谓独领风骚。

即使在非铁路项目市场,中国铁建的地域布局也得以进一步扩展。3年间中标公路工程1332亿元,中标城市轨道交通工程281亿元,新签合同额年平均增长率达到69%,并且覆盖了国内建设轨道交通工程的所有城市;市政和房建新签合同额年平均增长率分别达到37%和17%;水利水电、机场码头、能源矿山、环保工程等领域的工程经营都实现了新的进步。

社会发展的历程证明,在生物不断进化的历史中,每一次气候的巨大变迁都会为物种的进化带来飞跃——不能进化的物种会灭绝,适应环境的物种将进入大规模繁衍的新时代。经济发展史也同样证明,在每一次经济形势的变化中,都会有一大批企业灭亡,而完成升级换代的企业将进入一个大规模扩张的新时代。

面对市场容量急剧放大的历史机遇,面对企业实力不断壮大、市场竞争力和影响力进一步扩大的喜人局面,中国铁建人没有飘飘然,没有被快速发展的骄人业绩冲昏头脑,而是审时度势、未雨绸缪,顺应市场发展趋势,提出了“加快结构调整、促进企业转型”战略目标,在创造共和国美好明天的同时,去开启一个中国铁建的新时代。

走向世界的远洋队

早在150年前,马克思和恩格斯就以其敏锐的洞察力为世人描绘了一幅经济全球化早期的图像:“资产阶级,由于开拓了世界市场,使一切国家的生产和消费都成为世界性的了……”到了上世纪80年代末90年代初,经济全球化这个名词已经风靡全球,并且出现在中国共产党代表大会的报告之中。

经济全球化的实质是经济资源跨越国界在全球范围内流动,是把世界各国的经济运行,更紧密地联结为一个“流动转盘”之中。这种经济资源国际流动和一体化的发展方式,主要表现为各国国民经济与世界经济的融合、与世界经济和世界市场的相互依赖,从某种程度上说是将世界重组为一个“地球村”。

作为以构建国际化现代企业集团为目标的中国铁建,抓住经济全球化的历史机遇,进军海外市场,就成为必然的选择。其实,中国铁建是最早走出国门的企业。中国铁建所属的中国土木工程集团公司,早在上世纪60年代,就肩负毛泽东主席、周恩来总理的重托,代表中国,走向万里之外的非洲,为那里建起了世界最有名的铁路——坦(桑尼亚)赞(比亚)铁路,成为引领中国企业走出国门的行动先导。

1979年,就在中国斩落封关闭国的铁锁,拉开改革开放大幕后的第一年,中土集团再次走出国门,集中优势兵力开赴中东,为国际大承包公司提供大量劳务,为后来的发展奠定了坚实的基础。进入90年代,他们果断调整经营结构,抓住香港房地产业迅猛发展的有利时机,由10年前的单纯劳务输出转向更高层次的市场竞争,连续开发了20多个房地产项目。1999年,与5家国际大公司开展强强联合,拿到了香港回归以来最大规模的西部铁路项目。这一时期,他们还获得了当时我国在境外承揽的最大承包工程——尼日利亚铁路修复改造等一批项目,相继占领了非洲、中东、香港、澳门等国家和地区的建筑市场,实现了海外市场的快速开拓和发展。

新世纪伊始,中国铁建将所属中土集团、设计院、各局集团公司各个独立舰队,整合为可提供科研、勘察、设计、施工、维修一站式服务的特混舰队,实施了以设计为龙头的建设项目总承包,将企业重组后的集团优势发挥得淋漓尽致。中土、十一、十二、十四、十六、十八、二十局集团……从安哥拉、尼日利亚、阿尔及利亚、利比亚……从非洲拓展到周边的沙特、阿富汗、土耳其、以色列……并择机进入了欧美和周边市场;从铁路拓展到机场、公路、市政……中国铁建的海外经营实现了从单纯的施工承包到设计采购施工总承包、从劳务输出到技术标准输出的重大转变。2006年以来,中国铁建同时承担了境外27个国家和地区的120多个项目,新签海外工程合同总额达1769亿元,年均增长率达159%,海外工程已占中国铁建系统年承揽任务的三分之一左右。中国铁建不再是走遍千山万水的“吉普赛”部落,而是一个走向世界各地的远洋舰队和加强与世界各国经济往来的友好使者。

EPC承包、PPP承包,买方信贷项目……一个个曾经陌生的名词,如今正在中国铁建人的手中变为现实,不但成为中国成长最快的对外工程承包商,更牢牢地奠定了中国海外经营企业的龙头地位!

科技道路上的尖刀队

科技是上帝赐给人类的一根“魔杖”,许多梦戏般的预言,经过“魔杖”的点化,转眼间变为现实。这根“魔杖”在不断地改变着世界,也在不断地调整着国家与国家、企业与企业、团体与团体、地区与地区、人与人之间的利益分配和经济格局。谁拥有了这根“魔杖”,谁就占有更多的知识和财富;谁掌握了这根“魔杖”,谁就领先于他人,谁就会走在世界的前面。

前不久,一位阔别多年的老铁道兵“回娘家”,他走进了十一局集团城轨公司杭州地铁隧道施工现场,只见一位青年人轻轻按动着盾构机操纵台上的按钮,像穿山甲一样的盾构机缓缓地向大地深处前进,随即,地铁管片安装完毕,地下宫殿般的隧道成形了。

没有炮响,不见硝烟,没有风枪的啸叫,没有人与铁的碰撞。这位老铁道兵怀疑自己是在做梦。他说,我们那时候打隧道全靠三件宝:铁锹、风枪、大头镐。进了隧道一身泥,出了隧道满脸灰,戴着口罩两个鼻孔都是黑的。现在,工作人员如同进了温室一般,打隧道像是在变魔术,盾构机这个庞然大物进去出来隧道成型了。

这不是在变魔术,而是中国铁建的员工逐渐掌握了科技这根“魔杖”。

改革开放的30年间,中国铁建引领了中国建筑工程技术的每一次进步和发展。在全国首条高标准铁路秦沈客运专线建设中,依靠自主创新实现了每小时321.6公里的“中国第一时速”;在京津城际铁路建设中,创造了时速350公里的“世界速度”,为我国实现了从修建普速铁路到高速铁路的质的飞跃;在举世瞩目的青藏铁路的建设中,攻破了高原铁路高寒缺氧、多年冻土、生态环保三大世界性难题,创造了人类工程史上的奇迹;并且拥有了一系列中国乃至世界隧道建设的最高纪录,从设计到施工,从钻爆法施工到盾构施工,从地面长大隧道到全国第一条穿越长江和全国第一条大陆海底隧道……隧道施工技术无论从深度和广度上都取得了历史性的突破,处于世界先进水平。

迄今为止,共和国无数里程碑式的建筑,都刻下了中国铁建的名字,中国铁建是目前世界上拥有磁悬浮运行轨道关键生产技术的企业,也是世界上建设磁悬浮的专业队伍;中国铁建通过引进、消化、创新的大型自动化养路机械生产技术,推动了养路技术的一场革命,开创了中国铁路机械化养路的新时代,其主要产品占领了全国市场的85%以上……截至目前,中国铁建共取得国家科技进步奖52项,省部级科技进步奖372项、设计奖376项,取得国家专利145项,形成国家工法95项,获得国家优质工程奖58项、中国建筑工程鲁班奖47项、詹天佑土木工程大奖34项、省部级优质工程奖近500项,去年,被批准为国家创新型试点企业。

在改革开放的春风孕育下,中国铁建的科技羽翼已日渐丰满,实现了部分前沿技术领先世界、多类关键领域领先全国、综合经营绩效领先行业、整体竞争实力领先市场的目标,不仅推动着中国建筑行业技术水平的提高,掀开了中国铁路建设史新的一页,也孵化着中国铁建全新的生产方式和产业结构,步入了科技筑路的新时代。

自强不息、艰苦奋斗民族精神的播种队

今天的中国铁建和当年的铁道兵之间,是不能划“等号”的。“中国铁建”的概念,不是“铁道兵”这个概念。但历史不能割裂,文化和精神的“遗传基因”永远不能改变。

当年,杨连第只身登上45米高的陇海铁路8号桥,提前抢通陇海路,为解放大西北作出卓越的贡献,成为闻名全国的“登高英雄”。从此,“艰苦奋斗、勇攀高峰”的杨连第精神,就成为这支队伍的灵魂和旗帜,成为这支队伍的优良传统和文化内核,成为这支队伍宝贵的精神财富,成为每个人的前进动力和价值取向。这种精神始终激励着这支队伍攀登了一个个“险峰峻岭”;召领着这支队伍战胜了无数的“急流险滩”;鼓舞和鞭策着这支队伍不管前进道路上,有多么艰巨的困难,都会微笑着冲向困难,并战胜困难,一次次地将鲜血、汗水与赤诚凝聚成前进道路上的桥梁和基石,推动中华民族执着地前进,书写着一页页自强不息的历史传奇。

一位社会学家曾经指出:“世界上任何事物,都有可能被历史的长河冲刷掉它的踪影,被时间的抹布擦拭掉它的痕迹。唯一不能为其所淹没和覆盖的是精神。”换句话说,能超越有限生命的只有人的精神追求。

如果我们把在战争年代形成的“一往无前、勇攀高峰”的杨连第精神,和平建设时期形成的“逢山凿路,遇水架桥,铁道兵前无险阻;风餐露宿,沐雨栉风,铁道兵前无困难”的铁道兵精神,以及引滦精神、大秦精神、南昆精神、京九精神、青藏精神连成一条红线的话,我们或许就会发现:不论在铁道兵时期,还是兵改工之后,这支队伍一以贯之地为人民共和国演绎着一幕创业的长剧;不管遇到何种艰难险阻,总是那样愈挫愈奋、艰而弥坚、傲视苍穹、不坠青云之志,总是那样坚韧不拔地奋进在布满荆棘的道路上;无论是在战争年代,还是在改革开放时期,这支队伍在共和国的大地上建起了一座座雄伟建筑的同时,也耸立起一座座精神的丰碑和灯塔,他们在不同时期所展现和凝结的精神,与中国共产党人的理想信念一脉相传,与“自强不息、艰苦奋斗”的民族精神一脉相传,与共产党人的先进性一脉相传。

可以说,这支队伍的伟大和不凡,就在于他们在精神和心灵上构建起了一条“打不烂、炸不断”的铁道兵精神传承线,有着与时俱进的本质特征和内在动力,因此而将每一次巨大的转折,转变为一个开创新局面的起点,变成一次向新的高度冲刺的伟大进军。使中国铁建这支队伍在改革开放的复杂形势下,始终保持了坚定正确的政治方向;在任务繁重、环境艰苦的情况下,始终保持了旺盛的工作热情;在经济利益、分配方式、社会物质文化生活日趋多元化的情况下,始终保持了强大的凝聚力;在旧的道德体系被打破,而新的道德体系尚未建立起来的“空白”时段,始终保持着那么一股劲、那么一种精神、那么一种战斗作风。中国铁建正以绵延60余年的生命力量不断地塑造着自己,使自己拥有了生生不息的创造力和凝聚力。

中国铁建60余年的风雨征程,是一部宣言书,也是一架播种机。它向世人宣告:伟大事业需要伟大精神的激荡,常盛不衰的企业需要伟大精神的支撑;它用坚韧不拔的意志和始终如一的追求,在共和国的大地上播撒着自强不息、艰苦奋斗、不屈不挠的民族精神。

在庆祝共和国60华诞之际,记者奉命寻找“60年中国铁建为共和国做了些什么”的答案,在追寻与共和国同呼吸、共命运的中国铁建足迹之中,在总结和挖掘中国铁建为共和国奉献的辉煌和丰碑之中,探寻着它之所以能饱经世变而生生不息的科学内核。共和国的开路先锋队,是这支队伍的历史定位;西部开发的先遣队,是这支队伍的历史使命;走向世界的远洋队,是这支队伍的必然趋势;拉动国民经济的“国家队”,是这支队伍的历史责任;科学道路上的尖刀队,是这支队伍称雄市场的制胜法宝;自强不息、艰苦奋斗民族精神的播种队,是这支队伍的文化内核和内在动力。

然而,在通向未来的道路上,迎接中国铁建的未必都是鲜花和掌声!

事实上,问题是带人走出困境的最好的向导,看到问题就是看到出路,遇到挑战就是遇到机会。对敢于正视问题、不满现状、冷静观察、上下求索、奋勉自励的中国铁建来说,对一个有着60多年奋斗历史的铁军队伍来说,对中国第一个摆脱计划经济的羁绊、率先闯入市场海洋的建筑企业来说,明天一定会更加美好!