

大路通天

——发生在集团公司黄蒲高速公路项目的故事



图为正在施工的上跨拱桥

6月18日上午,一台越野车从渭北高原蒲城县的黄蒲项目驻地出发,几分钟后来到了“蒲城东”入口,进入G65E榆蓝高速公路,司机老刘一脚油门踩下去,车速瞬间飙到了每小时100公里。

“咱们的管段就从这个收费站开始,到白水的32公里去年底已经建成通车,到黄龙的48公里正在建设,计划今年年底通车……”同行的黄蒲高速公路有限公司副总经理张文弓饶有兴趣介绍情况,笔者听得热血沸腾,“脑洞”大开。心里在想:集团公司过去修建高速铁路、高速公路、民用机场无数,却没有一项是自己管理运营的,现在能自己投资建设,自己组织施工,自己管理运营高速公路,将来是不是也可以投资管理运营高铁和民航啊!

理想很丰满,现实往往很“骨感”。发生在黄蒲高速公路上的故事,就是理想与现实强烈碰撞的过程,令人欣慰的是,集团公司在本次碰撞当中置之死地而后生,表现令人敬佩。

山重水复 路在何方

故事最早可以追溯到七年之前,2013年的春天,一则重大消息从北京传来,国家调整经济政策,鼓励民营资本进入国家基础设施建设当中。于是,各地政府立即响应。当年4月30日,陕西省发改委下达一纸批文,由渭南市政府牵头,会同延安市政府向社会公开招标,以BOT模式确定黄蒲高速公路的社会投资人。一时之间,众多民营企业跃跃欲试,经过激烈的投标角逐,国内两家知名的民营企业胜出,组成联合体成功竞标,签订了建设施工总包合同。然而,当他们踌躇满志施展身手时,哪里知道,第一次“吃螃蟹”就陷于吞之难咽、弃之不甘的尴尬境地。由于融资渠道遇到变故,资金断链难题自始至终困扰着他们,最终留下个“烂尾工程”。

2017年9月,渭南市政府果断收回该项目,公开招标选择新的投资人,集团公司凭借良好的社会信誉和雄厚的企业实力,牵头与新余铁建融投资合伙企业组成联合体竞标,一举胜出,成功中标该项目,并于2018年3月和6月分别签订了投资建设协议和运营特许经营权协议。合同约定,以中铁二十局主导组成的联合体自己投资(筹资)建设,自己组织施工,自己管理运营30年,期满后无偿移交

地方政府。

于是,黄蒲高速公路,这个在三秦大地上较早诞生的BOT新生儿有了“再生父母”,中铁二十局取代原投资人,进入当地政府和沿线百姓的视线。由李选利任董事长兼总经理挂帅注册成立的“陕西省黄蒲高速公路有限公司”挂牌登场,数百名精兵强将驻扎渭北高原,数百台机械设备开进现场,寂静中沉闷多日的工地重新沸腾起来,省市政府和沿线百姓对这一“县县通”民生工程翘首以盼,寄予厚望。当然,其中不乏有人捏着一把汗:“这次的这拨人行吗?”

历尽坎坷 终成大道

对于李选利为首的黄蒲公司团队来说,同为第一次“吃螃蟹”,他们玩转这个“BOT”并不比前一拨投资人轻松洒脱,只不过遇到的困难和困惑属性有所不同,但也同样棘手。也许是当“施工方”当习惯了,第一次当“业主方”不适应,工作刚刚开展,很多疑难问题就让他们始料不及,吃尽了“陌生苦”,跑够了“回头路”。

“首道难关当属报建手续,当初是老虎吃天,无处下口,业务员走出大门,却不知道往哪走,该先找谁办。”分管报建的副总经理张选如是说。后来跑熟了才知道,搞BOT高速公路项目,最紧迫的工作当属报建手续,前期报国家部委、省级部委审批的有十多项,每项报批都要准备若干支撑资料,取得这些资料则需要大小配套手续数百个,每个手续都需从下往上找,村、镇、乡、县到省、国家部委等,少一个公章都办不了。

在报建攻坚阶段,从董事长李选利到公司相关业务人员都毫无经验,只能“摸着石头过河”,村里乡里盖章,发现主办人员不在,没关关,蹲守。跑到省里甚至北京报批,却发现手续不全,立刻折回来补办。历尽艰辛,终成正果,等手续办齐了,“门外汉”也练成了“专家”!

接下来遇到的难题是资金问题,尽管投标前各方对黄蒲高速公路的“资金链”做过充分论证,公认为可行,但在运行当中却“掉了链子”,各种“意想不到”接踵而来。项目开工后,恰逢国家调整融资政策,最直接的影响是股东成员新余铁建的资本金无法合规进入黄蒲高速公路公司账户;因报建手续迟迟没有办完,原定的银行贷款计划无法

●牛英 姚政军

落实,剩下的资金来源渠道只有一条,企业在投入资本金外无限量增加垫资,其风险谁来承担呢?

“资金问题虽难,却是暂时的,随着报建手续的完成,银行贷款如愿到账,最致命的是国家‘蓝天工程’的实施带来当地砂石料场的关停,让整个黄蒲高速公路成了无米之炊。”对于建筑施工行业来说,国家任何一项关联政策调整,都会带来暴风骤雨式的震荡,李选利率领的黄蒲公司团队也不例外。

没有砂石料,整个工地面临停工,“退场”谣言一度在一线员工中传播,悲观情绪像传染病一样在参建队伍中扩散。

“咱中铁二十局既然揽下黄蒲高速公路这个瓷器活,就必须拿出金刚钻,遇到困难就退缩,央企的信誉何在,咱这些人的脸面何存?”应了那句古话:兵熊熊一个,将熊熊一窝。关键时刻,李选利的态度不但让黄蒲团队员工精神振奋起来,也让地方政府官员深深感动。

于是,“一条腿”走路变成了“两条腿”走路,他们一边花高价从邻近省份购买部分砂石料保证重点工程施工不停,一边积极主动,奔走呼吁,向相关方如实陈述停工待料可能造成的不良后果,还借助国家领导人调研的机会反映情况。

精诚所至,金石为开。2019年6月,当“黄蒲高速公路专用石料场”打开绿灯时,整个工地立刻迎来了大会战的春天。

黄龙到蒲城高速公路,全长80公里,概算总投资约75亿元,设计5个收费站,2个服务区,1个停车区,所经之处山梁起伏,沟壑深邃,高墩高桥、长大隧道密布,对于集团公司能工巧匠来说,这项工程只能算“小菜一碟”。但是,这条线出自关中,直通陕北革命老区,政治意义深远,它是地方政府乃至中央领导重点关注的“县县通高速”民生工程,老区要“消费”,就必须打通“最后一公里”,其紧迫性不言而喻。

2020年2月13日上午,陕西省交通运输厅党组书记、厅长杨育生一行专程到集团公司总部,前来表达感激之情:“黄蒲高速公路首段蒲城到白水32公里在很短时间里建成通车,中铁二十局员工付出了很多艰辛,创造了陕西公路建筑史上的奇迹,特来表示感谢!”

路漫漫 其修远兮

首段32公里通车后,当团队中有人为小胜沾沾自喜时,李选利一盆冷水迎面泼了过来:“咱们是央企,不是慈善组织,钱投进去了,就要管好用好,让它产生效益,如果投资收不回来,给集团公司挖个大窟窿,在座的都可成了历史罪人啊!”

李选利的警示并不是没有道理,从事财经工作多年,他深谙建筑市场的投资风险,尽管集团在投标接手黄蒲高速公路之前,对征拆补偿、设计检测、建设施工

成本、运营维护成本、投资回报率等“经济账”算了又算,对与股东的合作模式、与原建设单位的交割、遗留问题的消息、建设运营当中的风险管控、未来市场的拓展空间等“政治账”反复评估、论证,其可行性方案得到省、市及上级主管单位中国铁建的一致公认。但是,笔者明显感觉到,这个团队的领导班子头脑非常清醒,忧患意识无时无刻不在。

深度交流得知,黄龙至白水48公里按期开通才是真正的“娄山关”和“腊子口”,陕西省委、省政府已关死后门,必须确保2020年底建成通车。意味着除去疫情影响的两个月,要在短短10个月完成剩余的35亿元投资,对承担土建和交通安装的二、四、贵州公司来说,都堪称开集团公司历史先河。为打响新的战役,从6月初开始,省交通厅、集团公司、参建子公司均成立工作组进驻现场优化方案、调配资源,层层包保弥补欠产。截止目前,如火如荼的全线昼夜奋战态势已经形成,各关键控制点正快速推进。

了解通车段的情况后,笔者把视线转移到黄蒲高速公路在建工地,越野车沿着盘绕在大山深处的狭窄公路继续前行,出了洛川县石头镇,拐进了一条铺了水稳的施工便道。“你看,前面就是四公司施工的石堡川河特大桥,这座桥目前正在突击架梁。省里要求白水到黄龙段年底全线建成通车,任务很重,时间很急,大家都在加班加点赶工期!”看得出,张文弓对施工进展了如指掌。

看完全线返回途中,笔者想起了屈原的两句名诗:“路漫漫其修远兮,吾将上下而求索。”结合《离骚》全诗理解,该句的大意应该是:尽管道路又窄又长无边无际,只要我们百折不挠,不遗余力地去追求和探索,就一定能够寻找心中的太阳。中铁二十局“黄蒲战队”的未来何尝不是这样呢?



图为水稳基层铺设施工

国内单线铁路最大跨度钢管拱合龙

马鞍山讯(林向军)6月26日,由四公司承建的国内单线铁路最大跨度钢管拱——郑蒲港铁路专用线“跨合芜高速公路连续梁170米钢管拱”成功合龙,该连续梁拱所采用的“退行低拼提升架施工工艺”,在集团公司属首次使用。

该公司承建的马鞍山郑蒲港铁路专用线横跨芜湖、马鞍山两市,线路全长38.8公里,工程以路基、桥梁、房建等为主,计划今年7月份建成通车。

此次合龙的跨合芜高速连续梁钢管拱拱矢高为34米,拱间净间距8米,拱肋全重612吨。施工过程中,受场地限制吊车站位困难,起重高度超50米,且吊车占用高速公路面积大,协调难度大,安全风险大。

面对一系列困难,项目部邀请相关专家教授会同现场技术人员,反复研究、制定钢管拱安装技术专项施工方案,多次组织召开钢管拱安装施工评审、安全技术交底等会议,同时从多方面进行了实地考证,实施全过程、全方位监控管理。施工中,他们采用“在桥面临时支撑从中间向两头退行低拼4/5,再利用两端设置提升架

进行整体提升,与拱脚部分钢管拱合龙施工”的方案,确保了此次节点的顺利实现。

2020年,是郑蒲港铁路建设的收官之年,项目部以铁路铺架为主线,紧紧围绕“夯基础、强管理、创品牌、走前列”的总目标,将践行“自豪、自信、自觉”年主题活动与施工生产有力结合起来,全力构建“融合党建”的格局,党员干部带头现场办公、解决难题,为项目快速推进提供了保障。

施工过程中,该项目部以全线控制性工程跨合芜高速连续梁170米钢管拱安装为重点,坚持高标准、严要求原则,配足460人的劳务队伍及各类机械70台套,明确岗位职责,提高了工作效率,加快了连续梁拱架、架梁等施工进度。同时,他们积极推行“一网四格”安全管理模式,强化现场盯控,狠抓安全风险管控、隐患排查治理。截止目前,项目未发生一起安全质量责任事故,为7月份建成通车奠定了坚实基础。

郑蒲港铁路建成通车后,将进一步提升马鞍山市江北地区的港区集疏运能力,促进马鞍山地区经济发展。

昆明讯(王慧伶)日前,五公司承建的郑徐高铁民权特大桥、西安地铁四号线和贵阳地铁一号线三项工程荣获“中国铁建杯”优质工程奖榜单,企业创优工作再结硕果。

郑徐高铁民权特大桥位于河南省商丘市民权县境内,属历史黄河泛滥区,地质条件差,且跨越既有有线、国道与省道施工,大跨度桥梁多,安全压力大。同时,该条线路为CRTSⅢ型板式无砟轨道结构,设计时速350公里,技术标准极高。在历时四年的施工中,项目建设者展开技术攻关,研发了自密实混凝土、混凝土裂缝控制、预应力技术、预制构件工厂化生产加工、钢结构滑移、顶升施工及施工扬尘控制等多项全新技术,完善了CRTSⅢ型板式无砟轨道技术体系,极大提升了施工效率和工程品质。项目建设团队也一举斩获中华全国总工会“模范职工小家”“陕西省工人先锋号”“青年文明号”等多项荣誉。

西安地铁四号线是西安城市建设、遗址保护和改善民生的重点工程。施工中,建设者大胆创新施工工艺,全程过程管控,成功克服了“文物保护、湿陷性黄土和穿越地裂缝”等重大技术难

题,又好又快完成建设任务,创造了盾构空推过站、空推过隧道以及单月产量245环的“西安地铁速度”。建设中,项目参建人员严格落实管理流程、岗位职责和施工工艺“三个标准化”管理,将“精品引路,样板先行;开工必优,一次成优”的质量管理理念贯穿施工全过程。他们成功编写了《穿越地裂缝暗挖隧道特殊变形缝施工》《黄土地层盾构掘进施工》等五项施工法和七项国家级实用新型专利。该项目盾构工班荣获“全国质量信得过班组”;项目经理梁斌鑫荣获“全国质量管理先进个人”荣誉;项目建设团队先后荣获“陕西省工人先锋号”“陕西省重点工程建设劳动竞赛先进集体”“陕西省省级文明工地”等68项荣誉,为集团在西安地铁市场赢得了“金牌”口碑。

贵阳地铁一号线全长34.3公里,横跨贵阳南北,所经区域属喀斯特地貌,多溶洞、多断层、岩面

▲近日,四公司佳鹤铁路项目兴安制梁场通过国家认证,标志着该制梁场已具备批量生产箱梁能力,为下一步保质保量完成箱梁预制和架设工作奠定了坚实基础。(王保恒)

▲近日,一公司承建的陇漳高速公路乔家坪隧道双联管连接工程,提前15天实现全线贯通。该隧道全长2147米,是全线控制性工程,为2021年实现全线通车目标奠定了基础。(杨萍 姜雪)

▲6月28日,由一公司承建的常合高速公路北延S3标段正式通车,比计划工期提前4个月完工,常熟市交通工程管理处发来贺信表示祝贺。(蒋长江)

▲近日,由三公司承建的全国首个物联网示范小镇——江西鹰潭高新区智联小镇定制厂房、标准厂房及展示馆分批进入交验阶段,标志着该项目两大房地主体主体工程全部完成。(王磊 陈福得)

▲6月16日上午,由长安重工公司物资分公司组织招标的马拉维公路沥青摊铺机采购项目在西安顺利开标。这是该公司物资板块由国内服务商升级为海外服务商的第一单,标志着该公司海外集采正式“上线”。(王旭)

简讯

(上接第1版)公司生产的冲击式压路机正式出口阿联酋,至此,长安重工装备出口国已达15个。凭借着优质的产品、强劲的性能和一流的服务,长安重工以创新促升级,生产了一大批国际先进的机械装备,依托高品质的服务,在装备制造领域赢得了广阔的市场,仅冲击式压路机就占据了85%的国内市场份额,目前获得订单量较去年同期增长61.5%。

选拔精兵强将成立的高原隧道施工技术装备研发中心,甫一成立便一鸣惊人,与长安重工共同攻关研发盾构刀具,与三公司、五公司和长安重工共同研发出适合西安地铁14号线的软土刀盘,并完成了滚刀在线监测和隧道内温度控制技术,累计获得9项专利授权。

以海外启幕新格局

国内千帆竞发,海外百舸争流。在“一带一路”伟大倡议实践中,中铁二十局认真践行“海外优先”战略,始终坚持“没有海外发展,就没有中铁二十局兴盛美好的未来”理念,以诚信赢合作,以品质赢市场,先后在安哥拉、马拉维等国中标12项工程,并成功中标乌兹别克斯坦近年来最大的基建工程。近日,经过三年持续努力,加纳房建项目又被他们揽入囊中,使海外国别市场达到14个。

复制国内优秀管理案例进行属地化改良形成独特的实施模式,是中铁二十局海外项目的成功实践。

在对目前分布于10多个国别市场的36个海外项目管理中,中铁二十局多措并举全方位做好疫情防控防控工作,真正保障2837名海外员工的生命安全和身体健康。在此前提下,积极与所在国政府协调复工事宜,目前各项目正逐次按要求进行复工。

中铁二十局的大海外发展之路,经历了从“三分天下”到“平分秋色”的蜕变,拓荒之旅虽艰,但创业频频,积淀的丰富经验更被广为借鉴。年初,中铁二十局修订完善的

《在跨文化管理中推进文化认同》的案例,被国务院国资委宣传局收录于中国企业海外形象建设案例集《共生·共赢》一书,为开来者馈赠既往者的探索。

以责任担当新挑战

“With great power comes great responsibility”!

筑造无愧于历史和国家的建筑是中铁二十局的使命,凝结改革发展硕果回馈社会和人民是中铁二十局的初心。

面对疫情,中铁二十局党委第一时间组织党员群众为疫区捐款481万元,与疫区人民心连心,奉献央企大爱。中铁二十局基层各项目部党组织积极作为,组织志愿者紧密配合地方政府开展联防联控工作。

得知西安市公共卫生中心项目开建,中铁二十局主动请缨,昼夜驰援,按时保质保量完成建设任务,并为项目建设者捐赠大量防疫物资。还有爱心员工自发采购近40万斤蔬菜和5万多个鸡蛋,驰援武汉和黄冈医院,更有许多党员主动向党组织缴纳93.26万元特殊党费支援疫区。

四海之内皆兄弟。中铁二十局海外人积极协助滞留哈萨克斯坦的防疫物资回国,倾力援建安哥拉“小汤山”医院,在13个境外市场与所在国政府携手抗疫。

在脱贫攻坚的决胜之年,中铁二十局还与地方政府联动,为“两联一包”宁陵县五台村拨付产业扶贫资金20万元,巩固提升脱贫攻坚成果……

一封封感谢信纷至沓来,无不诠释着共和国长子的责任和担当。回首前路,我们无比自豪;立足当下,我们无比自信;放眼未来,我们无比自觉。

如果说品质铁建是慷慨恢宏的大文章,“自豪、自信、自觉”年主题活动就是具体生动的小标题,用中铁二十局梦为铁建梦集聚动能,时刻锻造“战略、管理、服务、效益、贡献、人才、文化”七把高品质的“剑”,待利刃出鞘,定所向披靡。

五公司创优工作再结硕果

起伏大、区域地下水丰富,施工难度极大,被地铁专家授以“最难”地铁称号,形容是“在心脏上做手术”“给大脑做CT”。建设过程中,参建人员克服重重困难,“见缝插针”,实现了全线第一家围挡、第一家管线迁改、第一家基坑开挖、第一家车站封顶……第一家完工等多项“第一名”,在轨道公司各项考核评比中名列前茅。在新长区间隧道施工中,技术人员成功破解技术难题,严格遵循“以防为主,刚柔相济,多道设防,因地制宜,综合治理”原则,采取冷开挖并辅以注浆小导管支护的方式,成功穿越喀斯特,圆满完成“针尖上跳芭蕾”这一高难度动作,为地下水丰富、地质条件差环境下的隧道施工积累了宝贵技术经验。

近年来,凭借优异的施工品质,五公司美誉度日益攀升,多项工程荣获“国家优质工程奖”“中国铁建杯”优质工程奖及所属地方最高质量奖等诸多荣誉。