

G 聚焦·深圳往事



30年前的深圳赤湾9号泊位施工现场。 张文健 摄



测量员在配合打桩2号施工船的沉桩施工。 张文健 摄

由施工产值不到1500万元到在整个华南地区年产值40多亿元;从一个项目部到在广东、广西、海南仅经营网点就十余个,在建项目近20个,这都是从深圳赤湾9号泊位开始的

赤湾港:饱含艰辛与不易的第一步

陈会文

今年是深圳特区改革开放四十周年,也是中交三航局进入深圳建筑市场三十周年。从1990年最早承建深圳赤湾9号泊位工程到现在,公司在深圳先后参与了50余个工程项目建设,涉足水工码头、市政道路、工厂房建等。

岁月流逝,斗转星移,三航局在深圳最早成立的蛇口工程经理部几经搬迁与易名,幸运的是它到今天还存在于深圳赤湾小南山上,现有职工中还有两位参与了当年赤湾9号泊位工程建设。追忆初闯深圳时的那段经历,可以体会到饱含艰辛与不易。

差点露宿街头的先遣队

现任中交三航局深圳分公司副总经理的张文健,早已在深圳安家落户。1990年12月,他作为第二批先遣队员来到深圳。当时他刚毕业参加工作不久,充满激情与活力。

当年无论交通还是通讯都远没有今天便利,张文健他们出发之前,公司给的信息就是到深圳蛇口赤湾港,去找比他们先到的打桩2号施工船(以下简称桩2)和同事。除了一个模糊的地址和联系人孙国徽,别的信息公司也无法提供,当时工地也没有电话。

张文健一行七人背着行李风尘仆仆直奔赤湾港,中途转了两次火车,历时两天两夜终于到了深圳火车站。出站后转乘中巴车,在茫茫夜色中又是几经辗转,一直到晚上9点多才来到赤湾村。

当年的赤湾远非今天这样繁华,而是深圳最边远地区的一个小渔村,仅有一条不足200米的水泥路,路两边零星几家小店铺。

7位职工都是参加工作后首次离开位于连云港的公司大本营外出施工,不要说住酒店,连找个旅馆的意识都没有。为了不至于晚上露宿街头,他们都忘了还没吃晚饭,经商量后决定留5人原地不动照看行李,另外两人找桩2与住地。

张文健当时年轻,又是大学生,便自告奋勇和另一个同事龚幼宝摸黑向海边走去。没想到赤湾港离赤湾村有近六里地,当时赤湾港没通公交车,他俩走了一个多小时。到了现场一看,黑漆漆一片海岸,就在这时张文健看到了海上公司先期到达的桩2,因为该船有高耸的打桩架。到了海边,发现打桩船离岸边还有一段距离,任凭他们两人怎么喊,船员都睡着了,没人响应。张文健就找石子往船上砸,石头砸在甲板上发出声响,引船员出舱查看情况,这才听到张文健的喊声。船员向张文健他们指明了项目部营地的位置。

等到把在赤湾街上的5个人都接到接待点已是夜里11点多,当时整个赤湾街只剩下一个小商店还没有关门停业,就剩下那5人蹲在路边。

“按当时的思维,如果那天晚上找不到联系人,我们只能露宿街头了,因为当时脑子里没有花钱找个旅馆的意识,赤湾村当时也没有旅馆。”张文健说。

一度陷入僵局的工地

当年的三航建设者之所以来到深圳,

主要是参与建设连云港码头的员工当年生产任务严重不饱和,这时正好深圳赤湾港因地质条件适宜采用三航局专利产品混凝土大管桩,这为三航局走进深圳带来机遇。当时谁也不会想到赤湾港9号泊位这个工程最后成为三航局在南方片发展史上的里程碑。

来到赤湾9号泊位工地后,对习惯了在家门口搞施工的工友们来说,更多的人是不愿意。当时公司及时提出了“打响南方第一炮,占领南方一片市场”的目标,并在公司上下做了动员。虽说赤湾港9号泊位总造价才1800余万元,但三航局将原连云港施工的502工程队整体搬迁到深圳,成立蛇口工程经理部,并派出一位副处级干部担任项目经理。

当时的三航局还属于交通部,职工们都习惯了国家分配任务的计划经济模式。但历史是相似的,看看开拓者的足迹,哪个不曾经历过坎坎坷坷?开工之初,工地的大部分物资、设备、人员都要从北方长途跋涉而来,导致施工效率难以提高。当年的好多做法在今天看来,都是“土法上马”。

另外当年正值全国学习深圳速度,深圳国贸大厦创造了7天建设一层楼的标杆,工地所在的深圳南山区领导班子更是提出了“时间就是金钱,效率就是生命”的口号。当时业主的现场主管跟那个年代大部分怀揣梦想与激情的年轻人一样,很想干一番事业证明自己,工作积极认真,对工程进度、质量都依合同提出严格要求。

没想到进驻工地的三航人思想还没有转变过来,他们过去形成的施工中没有业主、监理概念,认为干码头工程是三航建设

者的强项,施工进度、质量等也都是由自家全权负责的,业主现场人员工作职责就是配合我方及时计量并保证工程进度款支付到位就行。所以他们感觉业主的现场主管管得太严太细了。因为理念认识不同,导致双方现场管理人员就项目管理的权限产生严重分歧。

还有一个今天看来是笑话的事情,就是业主现场主管按当时的国家行政级别是科级,而三航局现场项目经理行政级别是副处级,所以经常发生三航局现场项目经理对业主现场主管不理不睬、拍桌子讲狠话的场景,所以双方沟通自然就不顺畅了,激化了矛盾,最后甚至导致工程一度陷入僵局,严重影响了工期和士气。

在这关键时刻,局及公司两级领导都十分重视,特派工作组深入南方调研,发现再不转变观念跟上特区步伐,那么最终只有退出南方建筑市场或被淘汰掉。于是首先从转变观念入手,要求全体职工彻底放下过去那种“国企老大”的思想,树立“顾客是上帝”的意识。三航局及时调整现场班子主要成员,及时修补与业主的关系,并在工艺方面也采取了许多改进措施。

经过这一次的波折后,工程步入快车道,9号泊位经过300多位三航人18个月的艰苦奋战,最终的质量获得了各方好评,被认为是当时深圳施工质量最好的码头,并被评为当年的“部优工程”。

由施工产值不到1500万元到在整个华南地区年产值40多亿元;从一个项目部到在广东、广西、海南仅经营网点就十余个,在建项目近20个,这都是从深圳赤湾9号泊位开始的。



1986年,王成(右)与日本专家在大亚湾核电站项目部讨论技术问题。 受访者供图

一天,梅田指着王成上交的电表数据,问为什么要把电表读数乘上一个互感器倍数?所谓互感器,就是一个将高电压变成低电压、大电流变成小电流,用于量测或保护系统的装置。王成把专业技术用流利的英语术语解释给他听,但梅田还是不能接受。

急中生智,王成开车拉上他到了预制场,指着眼前的一台行车说:“这台行车的吊钩电机是11Kw,行走电机是2X2.2Kw,小车电机是3Kw,所以总功率是18.4Kw。如果按照一天工作5个小时,一天的耗电量应该是92度,如果不乘互感器显示的倍

数,我们得到的电表数据只有9,怎么能呢?”

梅田想了想,不再作声。回到办公室后,梅田再次问道:“是不是中国没有直读式电表?”王成说:“当然有了,通常25A以下的都使用直读式电表,那样比较经济。”

这次“考问”,也让梅田对中国技术人员有了全新的认识。

回忆建设深圳大亚湾核电站的点点滴滴,有初次尝试的困惑、迷茫,有“不被看好”却“更要干好”的信念、敢闯敢拼的勇气和“干成事”的决心,而这也是一代深圳人的真实写照。

G “最班组”追踪报道②

点燃那团火

本报北京10月19日电(记者徐潇)“您有新的邮件,请注意查收!”

临近10月15日截稿日期时,我们接收投稿的邮箱不断响起提示,邮箱暴增200余封信件。十月份的北京降温了,但大家参加“最班组”视频大赛的热情达到最高峰值。

不断有人添加小编的微信:“您好,参加‘最班组’比赛,请拉我进沟通群。”而沟通群里,我们发送了去年“最班组”的获奖作品,大家一边观看一边交流学习。临近截稿日期时,大家最关心“何时评选”。

为了加快进程,报社小编们兵分多路,连出差在外也不敢放松,一回到住处就打开电脑继续工作。下载视频、登记信息、联系投稿人,小编周末两天时间都沉迷在投稿视频中无法自拔,一会儿哭一会儿笑。

时间,仿佛被这些故事拉回到2020年初,拉回到特殊时期守望相助的时光里:

“大家什么都没说,拿着铺盖卷就来了。”一个巾帼班组,年三十晚上到岗,两天时间摸排核实2445户7000余居民,做到了无人感染;

为了不让境外疫情的扩散蔓延影响到外贸畅通,长江引航中心自3月6日起组建抗疫引航专班,专门引领高风险船舶。抗疫专班引航员义无反顾出征,白衣执甲、为国引航,坚守在水上国门的特殊战场;

主动请缨,敢于担当,2月10日凌晨,贵州铝厂有限责任公司省总职工医院保安队接到医院通知,要求紧急成立消杀组,承担有较大危险的患者转运车辆内外部消毒处理任务。动员大会还没召开,10余名队员主动请战上前线。

时光,又被拉到全国复工复产、团结奋进的激动时刻:

北京轨道交通4号线宣武门站有一个最早勤工班组,为了保证第二天地铁运营,这个班组只能利用零点到3点半的天窗点施工;

平均年龄53岁,其中大部分员工扎根戈壁已40多年——中石化西北油田年龄最大的一线班组“金胡杨班组”像胡杨一样深深扎根大漠,疫情期间被封闭在戈壁大漠,在洗澡都很奢侈的情况下,他们用顽强不屈、艰苦奋斗的品格,给大家展现了戈壁另一片“胡杨林”的别样风景;

大漠孤烟直,长河落日圆。七月的新疆,疫情卷土重来,新疆油田公司百口泉采油厂检188采油作业区运行三班坚守45天,齐心协力,圆满完成了疫情期间的各项工作;

但愿人长久,千里共婵娟。拉林铁路一支平均年龄只有21岁的工程技术团队,高原精神小伙子怀揣着知识与理想,响应时代的召唤,在茫茫雪域高原奉献青春,2020年中秋佳节只能遥寄祝福和思家之情。

“稿子写完没有?”一条消息将小编拉回现实,打开的EXCEL表格,一条条登记信息还要继续补充资料。此时,视频正播放着一幕队友们点亮打火机给班长当生日蜡烛的情节,一朵朵名叫“幸福”的火焰,它点亮的不仅是手中那朵火焰,更点燃了我们大家心中那团火。

G “最班组”拍摄手记③

复工复产中最具匠心的“成本经”

湛刚

我们的参赛作品《最具匠心的成本经》真实反映了疫情之下神龙工匠立足现场,对进口备件进行国产化改善的一个个真实案例。视频中,一张张朴实的脸、一个个紧张的表情,却依然掩饰不住国产化成功后工匠们的那份喜悦与激动。

3月12日,神龙公司襄阳工厂成为襄阳市第一批复工复产企业,率先按下“重启键”,在保证疫情防控和员工防护的前提下,正式启动BE变速箱零部件的外销生产,标志着神龙公司2020年出口项目全面恢复。全年涵盖9个品种、总量高达180万件的BE变速箱零部件,将搭乘“一带一路”国际专列发往法国PSA瓦朗谢纳变速箱工厂。

4月20日,襄阳工厂里,机器正在全负荷运转,工人们熟练操作设备,外销变速箱零部件在生产线上快速成型。在流水线的最后一道质量目视岗位,班长湛刚正在仔细地翻开零件,16时05分,一阵急促的电话铃声响起。

“喂,班长,XF1449轴向测头前端的硬质合金崩刃了,尺寸波动很大,库房没有备件了,怎么办?”

在变速箱分厂热后BE一轴生产线,轴颈及轴向尺寸均采用MARPOSS主动量仪控制,且测头都是采用焊接的方式,将硬质合金镶嵌在测杆前端凹槽内,由于测头与零件高频次接触,容易出现磨损及崩刃现象,导致加工尺寸波动。

电话中能够听到罗邦宏急促的呼吸,就在早上,工厂生产协调发出调货指令,要求21日17时前完成7200件BE一轴发交,目前还有将近1000件的缺口。

湛刚紧急联系备件技术员宋郅艳,得到的答复是:单价2300元,采购周期6个月。

“通常大家都认为测头很精密,应该购买原装进口的备件才可靠;其实只要解决磨损过快或崩刃问题即可。”湛刚启发大家。

此时的罗邦宏正自绘测头图纸,细心地在图纸上标注着每一个尺寸,最终他选择20Cr材质,一次加工成型。经过热处理渗碳,既满足了测头硬度,又实现了耐磨性能。

整个加工过程30分钟,成本10元,通过对BE一轴加工能力的确认,自制MARPOSS测头的尺寸控制误差为1UM,完全满足加工质量要求。一场因备件问题导致的交付危机就此化解,并在襄阳工厂范围内得以推广运用,年节约30万元。

如今,在变速箱分厂生产MB6的每一台设备,都能看到国产化刀辅具的身影。

截至10月4日,神龙公司已累计发交外销零部件100余万件,不仅实现质量“零缺陷”,交付率也实现100%。这是复工复产中一张漂亮的成绩单。