

攥着一个诚字,跨越20年

不信不立,不诚不行。手心里攥着一个诚字,我国最早进入城市轨道交通建设领域的专业化公司——中铁电气化局集团有限公司城铁公司走过了20年。

2001年12月24日,中铁电气化局集团成立轨道交通事业部;2006年11月19日,更名为中铁电气化局集团有限公司城铁公司。

历史川流不息,精神代代相传。一个企业走过的20年,也是一群人所奉行的“言行诚实,做人诚朴,交友诚挚,待人诚恳,做事诚信”的诚城文化生根、发芽、开花、结果的20年。



中铁电气化局城铁公司自主研发的地铁隧道水冲洗车。
(康超 摄)



国内首条两年建成、全功能开通的南京宁天城际一期工程。
(师公良 摄)



广州首条新型有轨电车海珠区试验段建成通车。
(付静 摄)

当时的苦,成了此时的回甘

“轨道交通事业部的成立是集团公司领导审时度势做出的战略决策,也是历史的机遇。”周志宇说。周志宇曾任轨道交通事业部部长,是城铁公司首任总经理。

2000年,在西北地区建设大铁的周志宇被调来担任轨道交通事业部筹备组组长。成立之初有7位成员,都是从集团各部门抽调来的。

“我们这一代人吧,说实话,真的就是指哪打哪,我就是一块砖,说往哪搬就往哪搬。”周志宇笑着说,但话里透着认真。

2001年12月24日,轨道交通事业部正式成立,协同参与北京地铁13号线建设。

刚刚成立的事业部向集团工会借了间活动室,7个人就在一张台球桌上办公,名副其实的白手起家。

“那时候空调都买不起,我们租了两个大柜机,因为那是一个大活动室嘛!”周志宇说。

一天晚上,为了投标忙到很晚,周志宇和同事们干脆睡在活动室。“夜里蚊子特别多,早上起来全身是包,当时还纳闷怎么这地方有跳蚤啊!”

地铁建设在当时是个新鲜事物,有丰富大铁建设经验的周志宇发现管理难度很大。“它的腾挪空间太小,就这么点地方,怎么去组织队伍?”班组建设就显得格外重要。轨道交通建设往往在十几公里的范围内施工,尤其像城铁公司主要干站后系统,更多是靠突击队,所以班组的作用非常大。“它不像大铁路,一干就是几百公里,那需要大兵团作战。”

当时的装备只有两合作业车,是大铁淘汰下来的。“我们开玩笑说都不敢踩刹车,一踩刹车停下来,驾驶室飞出去了。”周志宇回忆。

当时的苦,成了此时的回甘。

“这就是艰苦奋斗精神,实际上是一种锲而不舍、攻坚克难的精神。”53岁的罗兵也是那段时光的亲历者,现任城铁公司总工程师。

没有工具,就找人研发;没有实验室,就把集团公司实验室的人请来帮忙筹建;没有焊接技师和轨道车司机,就从外面厂里找。

“人很少,活很少,装备很少,经费更少,我们就是在这样的状态下起步的。只有有大格局、有情怀的人才能做下去,才能拢得住人,让大家愿意在这样艰苦的条件下跟着你干。”罗兵说。

周志宇就是这样的领头人。“我们筹建之初就有自己的理念,一要团结,齐心协力带着队伍往前走;二要创新,企业才能够有活力;第三就是拼搏,起步的时候可以说历经艰辛,就像骑车一样,上来就是个坡,最开始蹬的时候一定是弯腰撅着屁股,要使得很大很大的劲。”

“那是一段最宝贵的经历”

起步时的艰辛,余刚历历在目。

2002年从石家庄铁道学院毕业的他

是公司招聘的第一批20个应届大学毕业生之一。“毕业时我就认准了城市轨道交通这个行业,这是个蓬勃发展的新兴领域。”

城市轨道交通建设刚刚萌芽,年轻人跃跃欲试。

当时轨道交通事业部在两个城市有项目,一个是上海,一个是广州,余刚被派到2002年2月设立的上海分公司。

到上海一下子就扎到了黄土飞扬的工地上,和工人们同吃同住同劳动。上海的夏季酷热难耐,一个屋子住8个人。同去的毕业生,有的萌生了离开的念头……

余刚没被吓走。“从大学校园到工地板房,落差大,有人受不了这个苦,我能理解。但我是冲着这个行业、这个企业来的,所以有一份执着。”放电缆、挖电缆沟,粗活、重活全都干,余刚在这个工地干了一年半。

郭润桥是和余刚一起分到上海的。一天,他俩去接接地电阻,线特别长,有四百米,要拉得特别远。放线时比较顺利,但收线时给收乱了。

线特别长,要把它盘好,下次再放的时候就比较方便,所以是怎么拿出来的,就要怎么还回去。“在灯红酒绿的大上海,人來人往的下班晚高峰,我们俩戴着安全帽坐在地上,把线一点一点地理出来。”

理了两三个小时才理完,送工车已经走了,只能坐公交。“我们拿着那么多线,穿的衣服也很脏,车上的乘客投来异样的眼光。”

那个晚上,“不干了”的念头曾在余刚脑子里闪过。但是睡一晚上,第二天又继续下工地了。“那个时候确实非常艰苦,像我这样在农村长大的,从小也是经过各种磨炼的,那个苦还能坚持得住。”余刚说,“有动摇也很正常,但还有事情等着你的时候,那种责任在你背后的时候,你就不会过多地想这些。”

隔着近20年的光阴回想起来,余刚觉得最重要的就是一个词“坚持”,“没有受过那个苦,就过不去那个坎,就没有今天。”

今天的他,是城铁公司总经理。昔日工地上的小伙伴郭润桥,如今是中铁电气化局投资部部长。

“经过这么多年回过头来看,那一段经历是最宝贵的,是人生的一笔财富。”余刚感慨地说,“在工程单位,如果连上班这个最基本的单元你都没有经历过的话,做管理可能就有点像空中楼阁,你做的事、讲的话可能就不接地气。”

直到今天,城铁公司新招的大学生都要先到项目一线进行至少一年的锻炼。工地是他们成为城铁人的第一个战场,也是职业生涯的第一个课堂。

“创新的灵感都来自现场”

一个在很多人眼中“应该到设计院去”的清华硕士,主动要求去项目一线,一干8年。

2008年,林云志作为人才引进到城铁公司。在一次与现场技术人员的交流中,他了解到

地铁接触轨的检测只能靠人工逐点进行测量,不但耗费人力和时间,其准确度也不够高。

林云志开始了在城市轨道交通领域的第一次创新。不久,接触轨自动检测装置在北京地铁15号线一期中段施工中亮相,将检测效率提高了好几倍。

小试牛刀就解决了项目的实际问题,这更加激发出林云志创新的热情。他向领导提出:“我要到一线去,搞应用于项目实践的创新。”

林云志牵头的城铁公司第一个职工创新工作室在北京地铁15号线项目部成立。从完成接触轨检测装置、多功能接口测试仪等小革新、小发明,到研发出地轨动态检测车、隧道水冲洗车等“四大装备”,再到数据化动车联调联试模式在城市轨道交通建设领域的全面推广……林云志在工地上不断拓展着一名高学历人才的用武之地。

动态检测车是特别令林云志引以为豪的一个设备。原来每隔十米就要设一个点,有了这个车,把车子开过去一遍就检测完了。这个设备已经投用11年,不断迭代升级,目前正在研发第四代,涵盖了城轨行业线路验收时所要检测的主要功能项。

解决现场难题,为一线员工减轻工作量、提高劳动效率,林云志觉得“一线很有干头”。

“创新的灵感都来自现场,最终服务于现场。”他从干过的每条线中都学到了新东西,从强电到弱电,集成、施工、联调,还有4G、5G网络运用,学无止境。

有的时候为了研制一个新设备,他会把自己关在房间里一整天,等他一脸笑容地开门出来,准是又攻克了一道难关。

一次,工作室做一个再生能馈设备的研发,实验室环境的硬件连接均已完成,但是在测试中系统输出始终不满足要求,最终推断是控制程序的问题。团队成员都是业余时间参与研发,很难有较长时间完成这种系统性调试,最终林云志独自一人

在实验室干了个通宵把程序调好了。

搞技术创新很辛苦,但林云志乐在其中,他希望做“长时间地做一件事做到极致”。

2014年,林云志担任城铁公司总工程师。

2015年,他被评为全国劳模。2016年开始担任中铁电气化集团科技设计部部长。

谈及最初的选择,林云志说,中铁电气化集团是个大平台,城铁公司是个朝气蓬勃的公司,对一个热爱创新的人来说,这些都意味着更多的机遇。

高学历创新人才在这里成长,展翅高飞;一线工人

在这里扎根,收获价值感和成就感。

59岁的刘宁是城铁公司下属机电分公司的“宝”,根据一线需求做了不少小改小革小创新。

原来轨道铺好后才能测量,但因为工期紧,交叉作业,不同专业经常相互“打架”。2011年,刘宁发明了轨前测量仪,可以在没有轨道的情况下进行测量,两个工人一天能测四五公里,大大节省了工期。每测量1公里,专业队伍用水准仪要一两万元,用自行研发的设备还节省了大量成本。

原来布线,站起来太高,蹲着太低,只能半蹲,很累。刘宁发明了无线遥控布线机,大大减轻了劳动强度。

他还发明了区间电缆敷设辅助装置,改变了人工放缆的历史。原本人工需要4天,用这个装置只要30到40分钟。

刘宁说,小改小革也不容易,但“只要认定的,从来不放弃”。

刘宁的“轴”还体现在一些小事上。干北京地铁6号线二期

的时候,他发现疏散安装平台的板在曲线部位有个弧度,就要求都敲掉重来。“按尺寸做不一定行,还要用眼睛去看,他们做的虽然符合验收标准,但不美观。”他说,人家辛辛苦苦干好的,要敲掉重来肯定不乐意,但返工后看了效果,他们“不得不”。

工匠精神,不就在这毫厘之间吗?这些有着

一颗匠心的人,正是城铁公司的脊梁。

“我们有应用型研究,也有比较前沿的科技创新,2019年还成立了技术研发中心,可以做全生命周期的BIM技术应用。今年,我们在深圳地铁14号线做科技示范,核心就是数字化施工和智能化建造。”罗兵如数家珍,干劲十足。

据城铁公司工会主席吴军庄介绍,公司长期以来坚持创新引领发展,在各基层单位成立14个职工创新工作室,把充分发挥劳模、技术拔尖人才的引领示范作用与深化职工创新、创效活动有机结合,大力开展技术攻关、理念创新、装备研发等群众性创新活动,年均为企业创效1000多万元。

公司累计完成省部级科研课题6项,集团级55项,公司级76项,获得发明专利13项,实用新型和外观专利45项;开发国家级工法2项,省部级工法4项,集团公司级工法18项;编制行业标准、规范41本,出版城市轨道交通专业书籍12套。

20年来,城铁公司创造了我国城市轨道交通领域建设史上多项第一:首条采用DC1500V柔性悬挂接触网供电的上海地铁1号线;首条采用DC1500V刚性悬挂接触网供电的广州地铁2号线,后来拿到国家科技进步二等奖;首条采用跨座式单轨制式和设备系统总承包模式管理的重庆轻轨较新线;首条采用直线电机运载系统及DC1500V三轨供电模式的广州地铁4号线;首条采用BOT模式建设的北京首都机场线;首条采用BT模式建设的北京地铁奥运支线;首条采用PPP模式建设的南京地铁1号线南延线;首条实现车载地面信号ATP系统同步投入运营的北京地铁5号线;首条采用CBTC信号系统的北京地铁2号线改造工程;首条中低速磁悬浮交通示范线北京S1线,剩余的一站一区区间段预计今年年底投入使用……

在尊重劳动、尊重知识、尊重人才、尊重创新的良好氛围下,城铁公司现有住建部专家1人,正高级职称3人,高级职称109人,中级职称284人,高级技能人才132人,注册执业资格137人。公司领导班子连续14年被集团公司评为“四好班子”。

做专做精做强做广

11月15日,北京2022年冬奥会延庆赛区国家高山滑雪中心正式启动冬奥会赛时造雪工作,预计造雪任务1月中旬完成。

延庆赛区建在小海坨山区域,海拔最高点2198米。造雪用水是如何输送到山上的?原来,有一条不为人知的“生命线”——冬奥会延庆赛区外围配套综合管廊,用于保障赛区造雪用水、生活用水、再生水排放以及电力、电信、有线电视转播等市政能源需求的重要市政基础设施。目前由城铁公司负责运行维护。

“我参与了双奥之城的保障工作!”城铁机电分公司经理王磊不无骄傲地说。他和余刚一样,都是2002年大学毕业进入城铁公司的。2008年北京夏季奥运会前,他参建了首都机场线。

从建设到运维,企业的业务版图在拓展,职工“我想有个家”的期盼也得以落地。漂泊是工程人的日常,顾不了家是工程人心头的痛。城铁公司“区域经营、滚动发展”战略则让职工们在不断开拓市场的同时,可以在一地扎下根。

城铁公司第二任总经理刘培栋说,一个城市建设轨道交通必须成网,至少3条线,一条线做得好,你可能拿到第二条线、第三条线,这就滚动发展起来了。“地铁总有饱和的时候,今后这些人怎么继续留下来?就要去搞地铁运维、市政工程等其他相关业务,这样也就把区域经营、滚动发



中铁电气化局城铁公司“送文艺、下基层”慰问活动。
(梁亚州 摄)

展做起来了。”

遵循这样的发展原则,城铁公司第三任总经理李磊,带领团队成功进入成都、厦门等城市轨道交通市场;中标北京、广州、雄安等管廊项目,成功进入管廊市场;中标北京土桥车辆段土建改造、保定造车基地铺轨、北京雪亮工程等非传统专业项目,多元化发展之路越走越宽。尤其是2019年,公司新签合同额首次突破100亿元大关,企业的综合实力大幅度提升,经济效益和社会效益显著。

从做专做精做强到做广,城铁公司正在不断延伸触角。“其实就是专业化和规模化的有机结合。”余刚说,我们是有选择地发展相关多元,比如管廊运维、地铁运维。

轨道交通一般15年到20年是大修期,2000年之后建的那些地铁慢慢进入维修改造期,运维方面孕育着非常大的市场,将成为城铁公司业务发展的一个重点。

城铁公司自行研发的隧道水冲洗车市场前景看好。“地铁隧道开通之前必须水冲洗一遍,把尘土都冲掉,这样保证给乘客提供更加良好的环境。”城铁公司下属通号分公司经理苏庆佳介绍,今年他们的这项业务在北京地铁就中标了7条线。

关于“十四五”期间公司如何高质量发展,公司党委书记周文钊表示:“在新阶段,公司将不断坚持和加强党对企业的领导,以高质量党建引领企业高质量发展。通过加强项目管理,采用数字化施工和智能化建造辅助,实现‘一体两翼’突破性成果,竭诚为城市提供绿色、安全、便捷、智能的现代化生活体验。”

20年来,城铁公司从无到有、从小到大、从弱到强,从单一到多元,坚持“专、精、强、广”的发展思路和“区域经营、滚动发展,系统管控、层级负责”的经营管理理念,形成了华北、东北、华中、华东、东南、华南、西南七大片区的发展格局,累计建成、开通线路总里程3000余公里,成为国内领先、国际一流的轨道交通系统集成商。

公司大力推广系统集成总承包理念,在总承包、PPP、BT、BOT等模式上积极探索创新,形成了城市轨道交通领域“大服务、多系统、深集成、专施工、精联调”的独有优势,所承建的项目先后荣获鲁班奖、詹天佑奖等全国优质工程奖、国家科学技术二等奖。

20年前城铁公司首任总经理周志宇提出的愿景正在成为现实:纵横中国大地,度量祖国山河,以科技引领未来,以品质驰骋天下。

(满菁)



中国第一条运营时速120公里的深圳地铁11号线。
(韩国瑛 摄)