

# “中斯一家亲”绽放友谊之花

□ 通讯员 黄义力 文/图

近日,中交二航局南亚区域中心正式运营。南亚区域中心总部位于斯里兰卡首都科伦坡,主要负责南亚区域市场开发、资源整合、项目管控和风险控制,业务覆盖斯里兰卡、马尔代夫、孟加拉、印度及尼泊尔五个国家和地区。

南亚区域中心的成立是中交二航局国际化发展适应性组织建设取得实质性进展的体现,也是该企业在斯里兰卡深耕市场、坚持属地化建设的结果。从2010年进入当地,中交二航局在斯里兰卡承建了多个项目,并以属地经营为着眼点,建立符合当地的管理模式,积极履行社会责任,树立了一个负责任、可信赖的企业形象。

2010年,是中交二航局承建的斯里兰卡南部高速公路项目建设的第二个年头。通过朋友介绍,Ruwan(中文名如万)从当地一家有名的制衣厂辞职了,毅然成为我方招聘的第一名当地HR。

当时项目部刚进入斯里兰卡不久,对当地劳动保护法律法规和风俗文化等了解不深,通过Ruwan的详细介绍和努力付出,项目团队的工作思路变得更加清晰起来,迅速与当地的法律法规和风俗文化接轨。从2010年以来,公司在斯里兰卡先后承建了南部高速公路第一标段、延长段第四标段等多个项目。如今,斯里兰卡南部高速公路正在建设之中。在这九年中,Ruwan一直跟随中交二航局的建设团队,坚守自身岗位。

查阅当地资料,协助翻译大量律法文件,夜以继日参与研讨……在Ruwan的帮助下,项目团队在实践中逐步摸索总结,尤其是在人力资源管理等实施多项科学举措。项目部根据实际,制定了符合当地法律法规的一系列制度,如《当地劳工管理办法》《劳工请假制定》《劳动用工协议》等,既规范了劳务用工,还为处理劳动纠纷提供了有效依据。在薪酬待遇上,项目部结合当地最低工资标准合理定薪,并根据劳工技术等级和素质的不同,划分科学的薪资档次。同时为每名当地劳工缴纳了社会保险,切实保障了他们的合法权益。

斯里兰卡民众普遍信仰佛教,加上语言、文化等方面的差异,起初中方人员与当地劳工的交流和融合难免出现隔阂。Ruwan建议项目团队实行人性化管理,落实“一家亲”文化:一是根据当地政府相关规定,每年给予当地劳工一周“年休”假期。二是尊重当地劳工信仰,在合适位置设立佛像,并对劳工拜佛时间作出统一规定,避免了正常工作的影响。三是根据斯里兰卡劳动法,制定了周六周天轮休制。这些举措获得当地劳工一致肯定。他们纷纷表示,能在这样充满温暖的大家庭里工作感到非常高兴,并将在工作中以更饱满的热情回报项目。

如何稳定“军心”?这是Ruwan和项目团队不断思考的问题。Ruwan加入项目工会成立的斯方劳工维稳小组并担任组长。他每天奔走于工地、办公区和宿舍,深入一线调研,及时掌握每位当地劳工的工作生活状态。Ruwan和项目工会成员一起,坚持为当地困难劳工做好服务,关心他们的生活,在当地重要节日对他们进行慰问,对重病住院的人员,及时进行探望,赢得了广大员工的赞叹。

九年来,Ruwan矢志不移奔波在属地化管理的路上。今天的他已完全融入到这个大家庭,成为在中交二航局南亚区域工作时间最长的资深员工之一。上下班开了车,有了自己的新房……Ruwan在工作中磨砺成长,也收获了实实在在的幸福。

2018年3月,Ruwan被公司评为优秀外籍员工并第一次去中国接受颁奖。他兴奋地感叹道:“我们应该多向中国学习,希望在‘一带一路’倡议下,我们能紧跟时代步伐,强化国家基础设施建设,不断深化我们之间的友谊。”



△中斯联合职业技能技术培训中心开班典礼。



△中国师傅教斯里兰卡工人绑扎钢筋。



▷携手救助野象。

## 开辟当地人就业新通道

2017年1月7日,中斯联合职业技能技术培训中心开班典礼在斯里兰卡南部马特拉机场内举行,首批斯当地工人学员开始接受职业技能培训。斯里兰卡总理维克勒马辛哈和中国驻斯里兰卡大使易先良共同为培训中心揭牌,并向首批技工学员颁发了教材。

该培训中心由中交二航局斯里兰卡南部高速公路延长线第四标段项目经理部提供前期维护教室、办公室、住宿等地,以确保开班仪式的准时进行,并为后续开课的培训

中心提供了钢筋调直机、钢筋弯曲机、电焊机、砂轮切割机物资设备,为当地学员提供了良好的学习实践环境,帮助他们更好提高操作能力。

2017年12月8日,斯里兰卡中国商会在斯里兰卡班达拉奈克国际会议大厦举行了招聘会,帮助斯里兰卡本地人解决就业问题。作为中国企业的代表之一,中交二航局斯里兰卡南延线项目参加了此次招聘会,并招聘了一大批当地员工到项目工作。

## 有难必伸援手

属地化建设,不仅局限于为当地员工搭建培养渠道,还在于通过实实在在的实际行动履行社会责任。

2017年6月7日,斯里兰卡纳特纳普勒(Ratnapura)地区遭受洪灾,项目部精心筹备了急需救灾物资,并以最快的速度发放到受灾民众手中。项目部将一批饮用水、大米、小麦粉等救灾物资达1000余件,送到了灾区人民手中,帮助他们度过了困难时期。斯里兰卡员工Saman表示:“中交二航局在斯里兰卡开展业务期间与我们结下了深厚友谊,非常感谢中国人。”

一天清晨,项目部接到紧急电话:“一只小象在穿越公路的过程中不慎落入水沟,需要紧急援助!”项目部救援人员到达现场后,发现情况较为复杂:母象带着小象穿越高速公路的过程中,小象不慎落入集水井中,小象两只脚被磨出血,而母象则守在集水井口焦急来回踱步,行为异常暴躁。考虑到安全问题,项目部救援人员联系当地野生动物园保护中心。在等待野生动物园保护中心兽医到来的漫长过程中,母象不时发出愤吼,当地村民告诉我们母象是在向从林深处的象群呼救。由于现场围观人员较多,项目部救援人员及时疏导人群,设立警示带,控制现场车辆噪音,避免了母象情绪再度恶化。很快,野生动物保护中心人员

到达现场。然而草丛中又闪现出一头更大个头的公象。鉴于麻醉剂剂量只够一头大象的量,我方援救团队马上与野生动物保护中心人员商讨新的方案:首先安排另外三只麻醉剂送达现场,再用现有剂针对母象麻醉。接下来便是按方案进行麻醉和援救,紧张的气氛让人屏住呼吸……

小象筋疲力尽,很快就被我方援救人员抬出集水井。就在大家送小象进丛林时,母象突然返回出现在丛林边,气氛再次紧张。但让人意外的是,母象仿佛领会了项目部工作人员援救小象的意图,安静地目送项目部工作人员和动物保护人员一起把小象送回丛林。在项目部积极配合下,小象安全地重回妈妈怀抱。

自进入斯里兰卡以来,中交二航局斯里兰卡项目一直秉承“建一个项目,树一座丰碑,育一批人才,交一方朋友,拓一片市场”的理念,这是作为一个中国企业的社会责任,也是深化中斯友谊的生动实践。

九年前,公司在斯里兰卡只有Ruwan等几个当地员工。而今天,当地员工已遍及项目部顾问、秘书、设计师、工程师、预算师、采购工程师、司机等多种岗位上。更多的“Ruwan”正在斯里兰卡这块热土上,与中交二航局一起成长。

## 外籍员工的中国缘分

## 打通非洲丛林中的「黄金通道」

□ 通讯员 常魁星 程万

在赞比亚中南省和南方省的森林交界处,一条几百公里的大道似巨龙蜿蜒腾飞,横跨赞比亚国家森林公园,承载着200万卡富埃盆地人民的梦想,成为赞比亚中南省、南部互联互通的“黄金通道”。6月29日,笔者走进中建博茨瓦纳公司项目部,聆听他们讲述非洲丛林中的一段段奋斗者的故事。

### “拦路虎”变成“纸老虎”

“以前我们去一趟城里步行要走上一天,现在坐汽车只需两小时,今年种的玉米可以卖出去了”,森林内道路贯通后,位于森林中部伊拉族的农民萨卡拉激动万分。萨卡拉口中的道路就是赞比亚卡富埃237公里道路项目(简称“237项目”),该公路总长237公里,其中有104公里跨越原始森林。道路修通前,能在原始森林中畅通无阻,他都不敢想。2017年8月该项目开工以来,280余名来自中国、赞比亚、津巴布韦、博茨瓦纳的中国建筑建设者用智慧和坚守打通着当地百姓的梦想之路。

“压实路基,沙子必须有足够的水量”,而赞比亚的气候让项目经理陈小波皱起了眉头。“一到雨季,整个森林很快就成了沼泽地,各村庄相互隔绝,根本无法施工,旱季是道路施工的黄金期,但水又成了‘奢侈品’,当地严重缺水,想要有现成水源取水施工就成了天方夜谭,施工一度难以推进”,陈小波说。经过讨论,项目团队决定“开源”,通过多次走访动员,克服重重阻力,最终在当地民众的帮助下,项目部在森林中打了5口大水井。水井不仅为施工提供了便利,更为村民往后的生活提供新的优质水源。

“水源问题解决了,但很快清场和运土问题又来了”,生产经理校二坡说道,按原计划施工,要经过多片沼泽地。从4月到10月是最佳施工期,然而沼泽会严重影响分段施工,同时回填量也非常大。项目部通过与工程师及业主的多次研究和实地踏勘,征得当地政府同意——调整施工路线,避开大量沼泽地。修路方案的变更,为项目分段连续施工创造了更为有利条件,节省工期超过40余天,创效约80余万元。

气候、缺水、运输、工期……项目团队拧成一股绳,让困扰在施工道路前的“拦路虎”一一变成“纸老虎”。

### “90后”的成长与担当

2018年10月,中建博茨瓦纳公司负责人到项目现场检查,意外被一群大象拦了去路。途中一头3米高的

非洲象挡住了皮卡车,大象用鼻子敲打车身,大家只能屏息等大象走开,所幸最后人车无碍。

在赞比亚国家森林公园内,除了大象,还生活着狮子、野牛、豹子等野生动物。项目施工几乎是与这些猛兽为邻,需十分警惕,为避免发生意外,项目部在危险区域都设置了标识牌,拉起警戒线,每天进行安全教育和巡查,在道路两侧随时准备车辆,做好撤离预案。

年仅25岁的董雪枫大学毕业就来到237项目。两栋夹板房,树枝做成的围栏挂上彩条布就是他和他同事的临时营地,到晚上,蚊子成群,还可能传播疟疾,大家只能靠着蚊帐和篝火驱蚊,即使是炎热的夏天,晚上加班依然穿着长袖。森林里信号差,打电话只能去驻地旁的小山头,离最近的小镇有50公里……

“面对如此环境,如何坚持下来?”董雪枫说,“项目承载着200万卡富埃盆地人民对外面世界的渴望和梦想,我们在这里搞建设,展现的是中国青年形象。”

在这里近一年,踏实上进的董雪枫已经能自如面对日常生活,工作上也获得了项目部大家庭的认可。艰苦的生活条件造就了项目部员工坚韧不拔的品质,237项目团队仅用时6个月就完成了104公里原始森林的清场、路床及回填工作。

### 搬砖工变身技术能手

在压路机的轰鸣声中,精神头十足的赞比亚籍员工伊万斯正忙着修理设备,他一脸专注,仿佛在雕琢一件艺术品。在237项目工作后,他不仅学会了开铲车,电焊、修电机等对他来说都不是难事,然而,谁也不会想到一年前他还只会搬砖。

2017年6月,项目与当地组建了施工队伍,伊万斯成为第一批工人。刚开始伊万斯只是跟着工长做些力气活,在项目部的培养和自身努力下,一年间,伊万斯从搬砖工变成修理工,从修理工变成司机,如今他已是项目铲车司机兼碎石场负责人,并且带出了6个徒弟。在他的鼓励下,莱纳德从力工成长为技术工,帕斯科成为了道路班组的负责人……伊万斯和他的同乡组成的劳务队通过历练,已成长为一支具有机械操作和修理能力的技术队伍。虽然离能独立建设道路还有很长的路要走,但从力工到技术工的转变是他实现梦想迈出的第一步。伊万斯说:“感谢中建,237项目是我们赞比亚的梦想之路,也是我的幸福路、致富路。”

237项目是卡富埃融入“赞比亚中心”,打开山门走向城市的黄金通道,对当地经济发展具有划时代意义。如今,237项目已经走出森林,进入第二个施工阶段。

## “世界第一高墩”上的挑战

□ 通讯员 康宁 卢建建 李国斌 陈国平 文/图

红河是发源于云南境内的一条重要国际性河流,是云南至越南的跨境水系。红河之上,一条连接中国、老挝的国际通道——中老铁路正在建设中。而在红河的正上方,中老铁路的控制性工程——元江红河特大桥正进入高墩施工阶段。元江红河特大桥,被称为世界第一高桥,6月28日,笔者在施工现场看到,大桥两侧的山体坡度达到70度,桥面到江面高差237米,施工难度可谓“非一般的高”。

### 创造性的“X”方案

由中国中铁四局五公司承建的元江特大桥,3号墩建成后高度达154米,相当于54层楼的高度,是世界双线铁路第一高墩。元江特大桥为同类桥型亚洲最高桥,桥高163米,主跨265米,施工、监控技术国内领先。

从西北的兰新铁路,到东南的南广铁路,再到西南边陲的玉磨铁路,红河两岸地势崎岖,直线距离不到900米的大桥,从1号墩到4号墩就需要绕行便道50分钟的车程。按照设计,元江特大桥3号墩的重量将超过12万吨,加上2.1万吨的梁体,在不通过火车的情况下,桥墩底部要承受约15万吨的重力。

许小龙,90后,该项目副总工程师。工程建设前期,许小龙和同事们天一亮就扛着测量仪器奔波在荒山之中,两年下来,原本荒草杂生的山头多出了一条条小路和许许多多的测量记号。

设计人员在桥墩底部进行地质勘探时发现,地底结构非常破碎,根本不足以承受如此大的重量。经过多次的专家论证,方案择优,最终创造性地提出由两个钢筋混凝土空心墩墩顶横梁和中间“X”型钢结构横向连接的施

工方案,在确保承载达标的前提下,有效减轻桥墩自身重量。这一国内首创的工艺为类似地质条件的桥梁建设提供了“中国方案”。

### 高空中的“巡诊”

工程进入主体施工后,从1号墩到4号墩之间的管理难度超出了预期,这时候,航拍机的实时监控派上了用场。

为了解工程建设的实时动态,许小龙负责对管段重点工程的进度和安全实时监控,许小龙的团队研发了无人机配合谷歌地图进行远程视频监控和GPS测量信息采集技术,保证了钢横梁从桥台到主跨跨中位置合拢精度控制在5毫米范围之内。此后,每个星期的“工程航拍巡诊”就成了一项常规工作,现场管理人员也可以及时了解管段内工程的实时状态。

### 高温大风的磨炼

笔者在现场看到,在元江特大桥桥墩的上方,我国首次建造的大跨度上承式连续钢桁梁铁路桥正在钢桁梁拼装作业,上承式连续钢桁梁249米的主跨也将刷新世界建桥记录。

不过,刷新纪录也预示着没有可以借鉴的经验。红河峡谷的风速经常是每秒20米的速度,这对以毫米误差来计算的钢桁梁架来说,是一个巨大的考验。

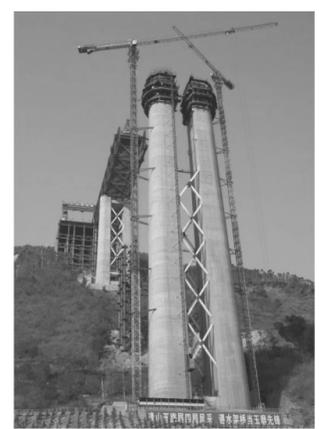
自5月中旬以来,元江县高温干旱持续,日最高气温均在40摄氏度以上,并先后3次突破历史极值。在施工现场,钢筋、防护栏等材料设施的表面温度超过了60度。为了避开高温,工人们往往天一亮就前往工地。为了不被烫伤,工人们带上了特制的防烫手套,避

开温度最高的正午时间段,选择在温度较低的时间段施工作业。

在现场,项目部配备了防暑降温用品,建立了通风良好的工间休息室,在饮食和营养方面确保给工人们供应充足的水、食盐及维生素。“元江的高温是要命的!”在元江特大桥的建设中,高温磨炼筑路者的意志,许小龙坚定地说:“温度高,但斗志更高!”

如今,元江特大桥3号墩正在进行第131米的浇筑,晚间山谷的风力可达7级,在墩顶施工是非常危险的。许小龙说:“我们安装了风力测速仪,达到一定级别后,它会自动报警,现场就要停止作业。”

据介绍,中老铁路预计2021年建成通车。通车后,将成为我国西南地区又一条进出境国际铁路通道,也将结束西双版纳不通铁路的历史,到时,乘坐火车从昆明到西双版纳,只需要3小时左右,比现在乘坐普通客车节约四个小时的时间。而中老铁路全线建成后,昆明至老挝万象有望实现夕发朝至,助推“一带一路”倡议纵深发展。



△元江特大桥在建的154米桥墩。