

吴佑平的非洲“历险记”

□文/陈爱

很多年后，吴佑平还记得，2007年那个5月，他第一次接触海外项目的情景。总经理激动地找到他，说公司可能拥有一个进军非洲的机会！当时他还在浙江交通集团交工三公司，正担任宁波绕城西5标项目经理。10年后，三公司成了交工国际，他成了董事长。

1 使命自必达，但家怎么办？

一切就从那次谈话开始，这是中国路桥非洲中标的刚果(布)2号公路在寻找合伙人。省交通集团下属浙江交工集团进入他们的视野。

首次考察在2007年6月，吴佑平和集团、公司领导一行5人马不停蹄地一周辗转，非洲的落后，给他们留下了深刻印象——“吃饭靠上树、穿衣靠块布、经济靠援助”。去还是不去？这不是问题。这是一个可能连通世界的“超链接”，随着国内竞争日趋白热化，“走出去”是必由之路。

9月，浙江交工集团如愿中标该项目，吴佑平也被选为“拓荒者”。这时，他才感觉人生的两难。其时，他8岁的女儿已身患重病一年多，同是外省人的妻子每天带着孩子辗转各医院。万里之外，是使命必达，但家怎么办？吴佑平心事重重，倒是善解人意的妻子，主动安慰他：“去吧，公司需要你，家里有我呢。”

吴佑平从湖南接来60多岁的老母照顾妻女，带着深深的牵挂和歉疚，很快踏上了赴非的旅途。

2 600公里的“困途”艰险

海外项目，物和人的进场就是大事，作为先遣部队，项目经理吴佑平和团队先要进行漫长的前期准备，以迎接设备、材料和大部队到来。由于非洲生产生活资料匮乏，所有的设备、机械、钢筋等原材料，甚至基本生活物资都需从国内采购，一趟海运一两个月，但漂洋过海到了当地港口，挑战才开始。

刚果(布)唯一的黑角港，场地狭小、设施落后，大量的物资、设备到港后若不能及时清关，不但要缴纳高昂的滞港费，且无处存放，为提高清关效率，他们先要寻一个好的货代，初来乍到、异国他乡，谈何容易？

货代总算找到了，运输又让团队绞尽了脑汁。从港口到工地有1200公里运距，尤其是港口到首都布拉柴维尔的600公里道路还是数十年所建，年久失修，其中200公里还为反政府武装控制。一筹莫展时，吴佑平们想到买火车，刚果(布)可以买火车，租铁路，但细一思量也非良策……大伙一合计，公路还是“华山一条路”！

从国内买车辆、组车队。吴佑平把已运去的设备一捋，先期组织了第一次小型运输。2018年2月，30辆自卸车、5辆加油车、5辆洒水车、5辆平板车，平板车上运载了装载机、挖掘机……首趟运输就浩浩荡荡启程了。1200公里，他们日夜不停，整整花了15天。

出港口，进入当地上下坡极大的伐木道，平板车根本爬不上去，每次都要装载机、挖掘机下来拉，本就坑洼的老路，又逢雨季，基本是一边行路一边修路。扛不住当地湿热的气候，面包2天就发霉了，实

在饿得不行，吴佑平还吃过生木薯。“后来才知道生木薯有毒，但也没有吃死掉！”他呵呵笑着。

每天凌晨4点就启程，晚上12点才能在车里趴一会，一路还需斗智斗勇。“不过，我们和当地武装力量沟通得还不错，他们也没怎么为难我们，杜康酒帮了很大的忙。”吴佑平回忆。从港口到首都的600公里，他们不眠不休走了5天。

3 400公里原始航道和40艘定制大船

设备、物资的运输解决后，地材供应是另一难题。钢材水泥可以远途采购，石料等地材总得就地解决。第一次考察时，他们就发现250公里外有石材，但运费奇高。

随着到岗人数增加，吴佑平采取了人海战术，他发动每一个成员，沿着项目周边地毯式搜索，最后在距标尾80多公里处发现了一个小山包，运距可缩短2/3，但问题又来了：从小山包到项目要经过成片的原始森林和漫长废弃的原始航道，怎么走？吴佑平和团队又打响了“河道疏浚战”。在原始丛林，东西莫辨，蚊虫肆虐，还有毒蛇、猛兽……他们驾着船全副武装一米米清理着险像环生的河道木。最难熬的时候，就自己给自己打气：“如果我现在放弃，前面所有的苦就都白吃了……”

在一次次跟自然与自我的博弈中，400公里航道一点露出朴素的容颜，水运成本要低得多，但当地没有适配的船，40艘大船的定单在第一时间发往国内，沿海的船厂很快机器轰鸣，当这批日夜赶造的船只漂洋过海运来，已是8个月后的。



4 这么多兄弟带出去，我不能把他们撂那儿

技术的难题还有很多，比如主线40公里原始森林的清表，沼泽地带的软基处理，但相比这些，更让吴佑平寝食不安的还是人，是异国他乡，人的安全和安心。

1200公里运输，他们是随时带着卫星电话的。



吴佑平要求运输队长每天必须给他打一个电话，“接到电话才能睡觉”。刚果(布)项目长达126公里，人出去了回不回得来、会不会生病、车子会不会陷住？几乎每天傍晚，项目部都要出动装载机救人。“我这么多兄弟带出去，我不能把他们撂那儿！”

在国内很多可以采购的东西，在国外都得自己DIY，比如建营地，当地没有砖，他们就要自己制砖，吴佑平也是身先士卒，背水泥、拌砂浆、垒砖块……在刚果布第一年，几乎没吃到过叶菜。当地能买到的只有土豆、洋葱和从600公里外的首都运过来的少量冻肉。经过一次次越挫越勇的试验，第二年非洲的大地上，终于长出了中国的茄子、辣椒、小青菜。后来，他们又开始养猪、养鸡，建书屋、建球场……万里之外，又有了家的气息。

5 雄关漫道后，山花烂漫时

刚果(布)总统两次视察项目，都不由自主地感叹：“这么好的企业，给我们造了这么好的路，我们下个项目还找你们。”

2011年，刚果(布)项目如期完工，刷新了当地工期品质纪录，当地监理本以为延期2年也算快了。吴佑平站在喜庆的人群中，一向持重的他笑出了眼泪。刚果(布)2号公路一期还未结束，二期项目又找上了他们。与此同时，公司在赞比亚、埃塞、尼日尔接连中标。刚果(布)的人才和经验源源不断输出……

2014年埃塞项目，他作为交工三公司副总经理在埃塞连呆了8个月，因为这项目不但面临新的运输挑战，要在戈壁滩上长途运输，而且代表了浙江交工“走出去”的两大转型——设计施工总承包和属地化管理……他又一次开启了拓荒的征程。

现在，浙江交工海外市场已达3大洲19个国家，海外交工成为“4个交工”重要组成。现在吴佑平已从刚果(布)项目经理到浙江交工国际董事长，去年5月起又转任集团信息化管理部负责人，在传统企业的数字化道路上继续砥砺前行……

回首向来，吴佑平很感恩当年被选中：“在年轻的时候，能有机会带领一支团队，投入地去奋斗，这是莫大的荣耀，也让我在历经磨砺后，看见了生命的丰盈。”

那些时光，他们未曾停止奔跑

□通讯员 张阿龙 记者 金凌云 徐金星/摄

乌云再次布满天空。对比前几次下雨时的心情，这次现场管理人员心里都轻松了不少。就连门卫老廖也发现了这个情况，咧着胡子稀疏的大嘴笑着说：“小伙子们脸上的笑容变多了。”经过8月、9月的连续奋战，浙江交通集团景文5标项目施工节点逐个突破，于建设者来说，以前无形的进度压力转化成了创先争优的动力。

面对年初疫情，景文5标的复工形势并不算好，一方面项目劳务工人多来自湖北，另一方面温州由于外来人口较多、流动性大，也是疫情爆发重灾区。而今年的产值目标又是项目经营周期内最大的一年。“既然客观环境已经变了，那我们的心态也要及时调整，只能背水一战了！”项目负责人在复工复产调度会上给大家加油打气。

可是，正当大家一鼓作气准备大干快上的时候，不懂事的阴雨接踵而至，一下就是两个月，越来越大。而项目从领导到一线作业人员的脸色也像天上的乌云一样越来越黑，用门卫老廖的话来说：“黑得都快能滴出水了！”项目全长9公里，除了总长5公里的隧道可以不受雨季影响正常作业外，两个隧道中间的4公里路桥区域根本就无法施工，本来常规性的工程硬是被罕见的雨水浇筑成了“项目控制性节点工程”。

7月的晴天逐渐多了起来，所有人的脚步也在加快，现场焕然一新，一派繁忙的景象，进度压力明

显好转。这时，项目质量管理部的张鹏龙却突然站了出来，提出施工暂停一下。2017年毕业于长安大学的他在项目内部是出了名的“犟人”一个，班组经常有人打趣说他“犟”心独运、品质保障。

“之所以让项目施工暂停一下，不是说我们的工程存在质量隐患，相反我们的质保体系执行一直很出色。我们隧道二衬厚度检测合格率始终在95%以上，锚杆检测合格率也始终维持在100%，但正因如此，更应谨慎。目前已经进入桥梁下部结构施工阶段，我建议除了严格落实‘三检制’外，今后每个工点浇筑混凝土，必须把砼状态发到项目施工质量技术交流群，主要领导认可后方可浇筑。”张鹏龙在项目质量专题会上梗着脖子说道。短暂的沉默过后，项目负责人首先同意了该提议，“进度虽然压力大，质量始终不能松懈，各现场工程师严格按照张鹏龙的建议执行。”

轻烟逐云去，喜鹊望景来。到九月下旬，生产形势大为改观，靶齿岩隧道和双坑隧道单洞进尺均



突破1000米大关、富康大桥立柱施工全部完成、富岙大桥高墩施工正稳步推进，完成年度产值目标的压力骤减。“等国庆中秋时，我要和爸妈视频说说话，好久没联系了。”张鹏龙和大家聊天时说。看着门卫老廖怀疑的目光，张鹏龙顿时心虚了，“我每天从工地回来他们都睡了。另外只要一打电话，他们就要我找对象，我就不找！”“是啊，你找质量上的瑕疵没得说，但找对象你还得拜师啊！”

转眼来到10月，全国一片欢庆，而景文高速的各个项目部依旧没有停止忙碌。为了早日打通这条景宁文成沿线百姓的致富大道，让更多的人看到这里的风光美景，景文高速的一线交通建设者，从未停止奔跑。