

少量资金“撬动”上亿元物资

本报合肥4月21日讯(通讯员袁明云 陈国泰)以少量资金“撬动”上亿元大宗物资,二十四局集团安徽公司物流分公司以诚信为本,统一招标,集中采购,保证施工生产顺利进行。

近年来,该公司10多个项目部生产用料大幅度增加,连连翻番,然而物流分公司不仅全力满足物资供应,并且无一因进料延误影响工期,给各施工项目部节省了大量购料资金。尤其值得一提的是,这些上亿元物资,是在资金和现金缺

乏的紧急情况下,他们凭借与客户长期建立的良好互信关系,换来的、争取来的,用少量资金“撬动”了上亿元的大宗物资。

由于赶进度、保工期,急需购进多达2600多万元的钢材、钢绞线等材料,而购料资金却相当紧缺。怎么办?困难面前,物流分公司迅速联系无锡市三家供应商,业务员唐素芳多次登门与几家供应厂家协商,很快在诚信和友谊中签订了“先供货、后付款”供

赁合同。

又如,青阜线道岔合同额高达1100万元,合同规定是先款后货。但项目资金不到位,工期要求又特别紧,于是,他们就利用其他项目资金或公司的资金进行合理的资源调配,以自身资源优势以及公司良好的社会信誉,结果仅用支付400万元、不到一半的资金,就保证了全部道岔提前到位。

物流分公司经理任启良告诉我们,以

往,材料由项目自行分散采购,专业性不强,不能形成规模,加上外界干扰大,造成质次价高,成本难以监控。对此,公司决定成立物流分公司,并从去年3月起,对公司的主要物资采购实行集中管理,对新开工项目的大宗物资由物流分公司统一招标采购。

这样一来,由于物资招投标、规模采购,不仅可以以量压价,而且,供应商为达到长期占领供应市场的目的,也会以质优价廉的服务,极大促进物资效益的最大

化。上述物资供应商之所以能答应先供货、后收款,完全取决于规范合作下所取得的互信关系。

物流分公司在“撬动”上亿元大宗物资工程中,还对招投标、评标及资质、价格等实施全方位专业把关,能省则省,处处精打细算,以“小钱”来办大事情。如他们及早了解到钢绞线要涨价的信息,迅速对永淮大桥和金寨高加强项目所需钢绞线提前采购200吨,大大节约了成本。

G 股市看台

反弹,如果真的来临

□ 周裕君

就在股民朋友们以为反弹即将形成之时,股市行情却又急转直下,一泻千里。这种高台跳水的惊悚感觉,让人不寒而栗。还好,就在大家开始欲哭无泪,股市又及时地给人以安慰。4月15日,大盘又开始见“红”了,收了根小阳线,沪市涨幅1.57%,收复了3300点失地。于是,股民朋友们又看到了希望。媒体也开始预测:三季度股市有望绝地反击,反弹行情呼之欲出。

反弹果真会如期来临吗?经验告诉我们,“如期来临”,恐怕是人们的善良愿望,但请相信它一定会“来临”的。打开沪市的K线图,你会发现,从今年1月15日开始,大盘就如脱缰的野马一路狂跌不止,似乎绵绵无期。让人想到孔老夫子的感叹:“逝者如斯夫!”在长达3个月的一浪高过一浪的下跌中,大盘居然没有一次像样的反弹。而每一次小小的反弹,就像在告诉我们:赶快卖掉手中的股票吧,股市已经看不到深渊之底了!是何,底在何方?

就像上市道不言顶一样,下跌市道也是不言底的。你相信吗?即使底部已经出现在我们面前,我们也不敢相信。只有当一次又一次上上下下震荡,夯实底部之后,只有当股市又一次爬升到高位之后,才能在没有抄到底的后悔之中,无奈地相信我们看到底部了。因此,现在谈底部还为时尚早。地板价之后,谁能告诉我们还会不会出现地下室价?地下室之下,也许还有地下室。但是,经验还告诉我们,股市无情的下跌途中,特别是长时间的以大阴线呈现的下跌之后,一定会出现一次甚至两次报复性的反弹。在长达3个月的兵败如山倒之后,这样的反弹,也许会以每日的光头大阳线呈现,红方在憋屈太久的情况下会不顾死活地反扑,大有不把敌人消灭干净不罢休的气势。这样的反弹,也许会持续数周,甚至一个多月。

假如反弹真的来临,你会怎么办?对,选准股票,与狼共舞。这里的狼,指的就是庄家。股市有2000多只股票,哪一只是在不久的将来会翻番,甚至翻几番的那一只呢?没有人告诉你,也没有人告诉你。但是,这只会翻番的股票一定就在庄家的脑袋里。庄家是股市大鳄,神龙见首不见尾,神秘得很。散户是股海中的小鱼小虾,要想不被大鳄吃掉,还要与之共存,与之共舞,间或还想像庄家一口,没有绝招是不行的。

怎么办呢?告诉你一个小窍门,只要操作得当,应该十分管用。这个小窍门就是密切关注股票的投资价值。用通俗一点的话说就是,如果你看中了某只股票,要是能圆满回答如下几个问题,那么就恭喜你,你很有可能已经找到了“真金白银”。问题一:所处行业是否朝阳?问题二:行业之中是否位居龙头?问题三:是否具有成长性,也就是说这只股今后是否会很挣钱?问题四:历史上是否暴涨过?问题五:历史上是否大幅送配过?问题六:主力是否已经介入?问题七:股价是否处于底部?也就是说,其股价是否被低估?问题八:是否当前股市热点,或者今后有可能成为热点……

这些问题的正确答案相信你能够猜到,但要正确回答这些问题却不是一朝一夕的事,不下点苦功是不行的。

紫岭隧道

单口掘进破2000米大关

本报晋江4月20日(记者张兰忠 通讯员马文斌 孙臣领)全长2424米的福厦铁路第一长隧——紫岭隧道,单口掘进突破2000米大关。

福厦铁路第一个开工建设的Ⅲ标段紫岭隧道,自2006年10月进洞施工以来,先后创造了单口月成洞203米和205米、月掘进207米和210米,最高二次衬砌212米的好成绩。

位于福建省晋江市紫帽镇境内的紫岭隧道,是福建省第一条快速铁路福厦铁路的重点控制工程,洞内采用重型轨道碎石道

床。承担该工程施工的二十一局集团的建设者,采用双侧壁导坑法和超前支护、短进尺、快封闭、快循环的施工方法,克服了地质构造复杂、围岩破碎、涌水、渗水等不利因素。为确保工期、质量、安全和进度,随时解决施工中出现的各种问题,项目部成立了科技攻关小组、质量技术监督小组和青年突击队,因地制宜开展劳动竞赛,从抓安全质量、工期进度入手,通过改变施工工艺、强化工序衔接、缩短循环时间,提高施工效率,全面控制安全质量,为顺利掘进创造了良好条件。

日前,一辆卡车停在十七局集团建筑公司太中银铁路绥靖段项目工地搅拌站磅房前,女过磅员张勤盯着过磅显示器上的数字,认真做着记录。材料员林英安进行复核后上车检验。过磅完毕,二人转身去了试验室。

“你俩过来一下,重新过磅!”前来检查工作的十七局集团建筑公司董事长、总经理杨金成把张勤和林英安叫了过来。

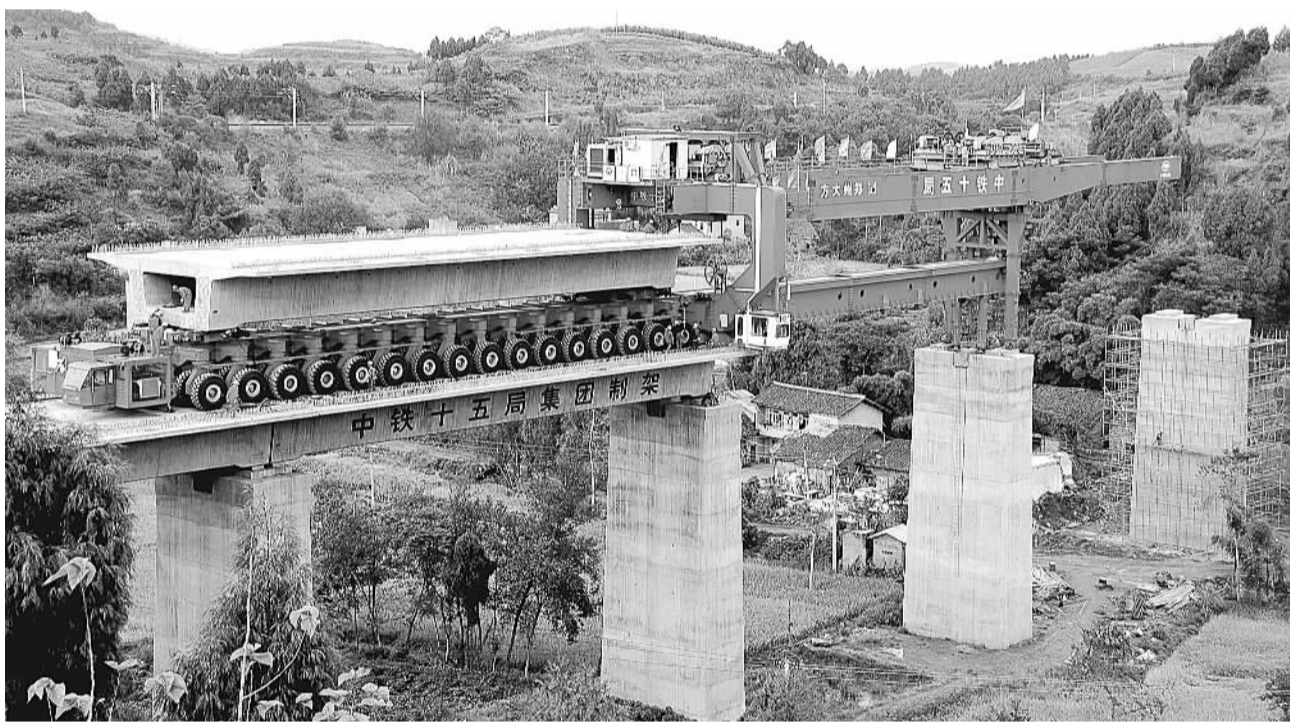
林英安和张勤为了出了什么差错,慌慌张张地小跑着返回磅房,重复操作。杨金成看到所显示数字与原打出的小票上的数字一致后,问道:“材料过磅后谁签字?”

“每一张过磅单,要4个人签字,分别是站长、统计员、过磅员、收料员,缺一不可!”林英安回答。

【新闻故事】

突击检查

□ 赵桂军



由十五局集团六公司承建的武广客专线乌龙泉段到花都段铺架工程,自2007年10月5日开架以来,通过科学调配、精心组织、合理布局,架梁速度一路走高,于2008年4月14日成功创下了在建铁路客专单日架梁900吨整孔箱梁4孔的新纪录。舒开喜 摄

900吨架桥机成功“瘦身”

本报韶关4月20日(通讯员舒开喜 王少波)近日,在众人的共同瞩目下,被动过“手术”的DF900型架桥机安全顺利地架设了第一片整孔箱梁,此后又再次在一天内连架3孔,标志着十五局集团六公司武广线DF900型架桥机整机过隧道改造方案一举获得成功。

铺架段,共须架梁426孔。经过多方研究和论证,最后决定对架桥机做“瘦身手术”,即把辅助支腿降到尽可能最低限,“O”型腿在保证其强度和刚度的前提下采取特殊措施使其变窄,再增加部分辅助设备,确保了架桥机整体功能不受影响,缩短了架桥机过隧道转场时间,加快了架梁进度。

郑西客专V型墩梁体浇注拉开序幕

本报河南偃师4月19日(通讯员谢挺)4月10日晚10时,当最后一方混凝土沿着料槽欢快“游”入钢筋骨架后,20余名身穿蓝色“中国铁建”工作服的作业人员箭步走下脚手架,“成功了!我们成功了!”欢呼的人群将现场指挥王跃东高高举过头顶,宣告:郑西客专V型墩墩梁体大桥706号墩梁体A号

块顺利完成。承担施工任务的十六局集团四公司郑西项目部,为确保A号块顺利浇注,他们通过电脑模拟、精确计算钢筋间距;选派8名经验丰富的测量工程师对浇注全程实施沉降观测,17名技术员根据施工方案全程指导,严密监控,各工序、环节沿着既定轨道平稳快速推进。

十六局集团洛湛项目部

综合评比获第一名

本报北京4月17日(通讯员姚瑶)由十六局集团电务公司承建的洛湛铁路ZH12标段,在洛湛建设指挥部组织的第一季度质量综合评比中,从全线25家参建单位中脱颖而出,荣获第一名。

洛湛铁路是国家西部开发的10项重点工程之一,其ZH12标段全长215公里,跨越南岭山脉及桂江、浔江等主要河流,涵盖房建、给排水、站场建筑、通信、信号、电力、车辆设备安装7个专业,工序交叉多、协调层次复杂,管理跨度大,工期紧张。十六局集团电务公司洛湛项目部上场后迅速展开全面施工,排除万难,加强管理,对安全质量坚持高标准,严要求,以超常规,争第一的工作作风得到了业主和监理的一致好评。

武广客专 移动模架制梁创高产 炎庙特大桥

本报韶关4月20日(记者周利兵)4月10日上午9时,武广客专线炎庙特大桥第12片移动模架梁顺利灌注完成。至此,该特大桥已连续10片梁保持灌注时间为6小时、施工周期为11天的最短时间,两项指标均创造了武广客专线移动模架制梁的最快纪录。

由二十五局集团三公司承建的炎庙特大桥是武广客专线的重点控制性工程,共20孔32米后张法预应力混凝土简支箱梁,作为国内最新建造技术,移动模架被称为高空移动的“桥梁预制工厂”,是客专专线施工中的典型“高、精、尖”技术。三公司武广项目部严格控制移动模

架过孔、模架调试、钢筋制作绑扎、混凝土浇注等关键工序的施工期限,并改进梁端模板,使其轻便易吊装,拆装速度比以前大幅提高。他们还反复论证每一个可压缩施工周期的方案,及时解决现场出现的各种问题,将移动模架施工周期从15天缩短为11天。

在 建 工 程 西 部 行

□ 本报记者张荣文 通讯员杜萍 严茂林

穿越沙漠的钢铁大道

——十一局集团四公司临策铁路项目部施工纪实

亲爱的读者,你可能在图片和诗人的笔下观赏过“大漠孤烟直”的奇特和壮观;你可能在影视屏幕上领略过沙尘暴遮天蔽日、吞天吐地的肆虐和狂傲。但“纸上得来终觉浅”,这毕竟是从审美和观赏角度来品味的,难以真正体会到沙漠那严酷的秉性,也不会产生那种切肤之痛的真情实感。

然而,十一局集团四公司临(河)策(克)铁路项目部的职工,在茫茫的内蒙古乌兰布和与巴丹吉林沙漠中,艰苦奋斗近两年的时间,他们面对沙尘暴的侵袭、严寒酷暑的逼仄、死亡的威胁、缺水的痛苦,以及种种难以想象的困难……始终像沙漠中的胡杨树那样,迎风而立、坚韧不拔,同兄弟单位一道筑起了我国北部第一条穿越沙漠的钢铁大道——临策铁路。

一年两场风,从春刮到冬

3月初的一天,我们从内蒙古自治区阿拉善盟的左旗出发,驱车穿越乌兰布和沙漠,向地处巴丹吉林沙漠的四公司项目部进发。汽车驶进沙漠地带,尖啸的风沙在浩瀚无垠的戈壁滩上尽情地撒泼打滚,雨点似的沙粒扑打着车窗。大约行进到百余公里处,司机下车方便。车门一开,狂风裹着沙尘“呼”的一声钻进驾驶室,顿时,我们几个人从头到脚浑身上下撒满沙尘。陪同我们的项目部党委书记黄维勤笑了:“风沙可能看你们像是初来乍到,这次就算格外‘客气’了。沙漠的脾气反复无常,奇诡诡异:一年两场风,从春刮到冬;一会儿天空还是晴朗如洗,但说‘变脸’就‘变脸’,一旦它抖起威风刮起沙尘暴来,简直令人惊心动魄、毛骨悚然,整个世界像突然间被装进一个密封袋子里,伸手不

见五指,即便是我们这样坐在一起,不用打火机谁也不见谁。

黄维勤说,我们刚来沙漠那阵,还不了解沙漠的脾气。白天刚扎起帐篷,风沙就找我们的麻烦来了,待晚上职工们睡熟后,它一把就把帐篷掀翻,职工们不得不与它展开争夺帐篷的“拔河”比赛。

2006年11月的一天,项目部7名职工驱车赶往地处中蒙边界的雅干前方指挥所。汽车驶出100多公里后,突然间遮天蔽日的沙尘暴不期而至,在摧枯拉朽的风暴面前,汽车就像是惊涛骇浪中的一叶小扁舟,任凭风浪戏弄推搡,在一个转弯处,汽车陷进沙堆里,司机加大油门,7名职工在后面推,反复折腾好一会,汽车就是干吼不挪窝,而且越陷越深。这时,有人提议把身上的棉衣脱下来垫在车轮底下,汽车才慢慢地“爬”出沙堆。

黄维勤向我们介绍说,在这里每刮一次沙尘暴,就会“刮”走一批农民工,他们说这不是人待的地方。但我们的职

工肩负着一种历史使命,传承着铁道兵“哪里艰苦哪里去,哪里需要哪安家”的血脉与精神,在桀骜不驯的沙尘暴面前,从没后退半步。

一天半斤土,白天不吃晚上补

2006年10月上马的临策铁路,东接包兰铁路的临河车站,经内蒙古自治区的巴彦淖尔市和阿拉善盟,穿越乌兰布和与巴丹吉林两大沙漠,终至中蒙边境的策克口岸。十一局集团四公司担负施工的3标,地处阿拉善盟境内,200多公里的标段跨越两大沙漠,建设单位称其为全线最艰苦的地段。

为了体验一下职工的沙漠生活,我们走进了那一座座“毡伏”在沙坑里的帐篷。只见床铺上、饭桌上,到处都覆盖着厚厚的沙层,草绿色的职工,已经变成了褐黄色了。

正在打扫卫生的职工对我们说,白天风沙是无孔不入,“一天半斤土,白天不吃晚上补”,打个电话就“赚”一嘴沙。大漠的

冬夏,可以说是冰火两重天,盛夏时地面温度接近摄氏60度,好奇的职工把一个鸡蛋埋在沙堆里,不一会就可煮熟了。这时的沙漠就是个大火炉,人体内的水分几乎被蒸发掉了,嘴唇干裂,口干舌燥,但沙漠的水含有大量的盐碱,喝一口又咸又涩,无论什么颜色的衣服洗净晒干后,都会变成白色的衣服。

到了冬天,这里最低温度可达摄氏零下30多度,晚上睡觉戴着棉帽和口罩,早上起来满嘴都是沙,眉毛鼻子凝着一层冰霜。到了冬天,这里最低温度可达摄氏零下30多度,晚上睡觉戴着棉帽和口罩,早上起来满嘴都是沙,眉毛鼻子凝着一层冰霜。

你看我们现在的帐篷和活动板房的缝隙,都用生胶带粘得严严实实,即便是这样也挡不住风沙“进村”。刚来那阵还没想到这一招,风沙如无人之境,一夜之间,你猜怎么着?我们都被埋在沙堆里,就是我们这座小帐篷里,就拉出去8推车的沙土。

一阵旋风起,道路难寻觅

在沙漠里行走和施工,最怕的就是迷路。表面上看,浩瀚的沙漠一览无余,但一旦遇到雨雪天或者刮起沙尘暴,走过的道路被风沙或大雪覆盖,形成一片混沌世界。“一阵旋风起,道路难寻觅”,失去参照物的人们,地不辨东西,天不分南北,打手机又没有信号,那可真是呼天天不应,叫地地不灵。对此,测量班的同志有着切肤之痛。

班长安晖对我们说,测量班是负责线路复测、路基放样、划立边线、埋设边桩等项任务的。2006年上场之际,正值沙漠的冬季,我们出发时带的矿泉水,成了冰疙瘩,火腿肠变成了冰棍棍,在两个多月的时间里,我们天天就着沙土啃方便面。现在,见了方便面就想吐,简直可以说是谈“面”色变。

全站仪里的电池平时充足电后,可用一个月,但在摄氏零下30多度的低温下,不到一个小时就没了电,仪器冻得失灵,

我们只好找点胡杨树枝烘烤一会,再继续工作。我们班9个人的手、脚、脸,全部被冻得变紫、变黑,直至溃烂成疮。

那年12月的一天,我们冒着风雪前往中蒙边境复测放线。到了中午,大家往住一包方便面后,杨云东和金明站继续往前埋设路桩,我驾车回到项目部加油充电。这时雪越下越大,道路已被覆盖,茫茫大漠一片银装素裹,等我们摸索着赶回吃饭的地方,已不见杨云东他俩的踪影,我们的心一下子像掉进了冰窖里。在这样的冰天雪地里,如果夜里不能回到驻地,人会冻成冰棍的。我们开着车四处寻找着他们的身影,大声呼喊着他们的名字,但在呼啸的风雪面前,我们的声音犹如一块小石子投入大海,显得毫无声息。这时,夜幕已经拉开,有的职工禁不住哭出声来。

再说杨云东和金明站他们,面对漫天的风雪和夜寒的吞噬,他们人慌智地向前走一段,再往后走一段。杨云东说,咱们这样毫无方向地奔波,冻不死也会累死,还是仔细地回想一下。站了一会,杨云东说,我依稀记得在汽车行驶道路的右侧有一蒙古包,咱们就朝那个方向走,或许能找到一条生路。等他们翻过一座沙丘,果真看到一辆牧民拉煤的汽车,他们搭上这辆,当晚住在这家蒙古包里。