

提升专业能力 打造创效板块

十五局集团六公司党委书记、董事长 李权福

国家经济实力的增强和对基础设施建设的投入,为我们施工企业提供了难得的发展机遇。近几年来,我们在做专工程公司上下真功夫,制定了“强基固本打基础、优化提升上台阶、强企富工创大业”的三步走发展战略,确立了“做强铺架、做大运输、做精土建、强企富工”的经营战略。为了加紧实现强企富工步伐,我们严格按照股份公司的要求,顺应中国铁建走出国门、成功上市的大好形势,在“专”字上做文章,精耕细作,努力提高专项施工能力,创造新的经济增长点。

一、传承优势,做强铺架

铺架是六公司的传统优势产业,也是企业多年奋斗赢得的金字招牌。兵改工20多年来,我们相继创造了日铺轨10.688公里、日架32米梁14孔和日铺设500米超长无缝钢轨三项“中国企业新记录”。这些成绩的取得主要依靠的是我们过硬的铺架专业施工能力。但随着客运专线时代的到来,铁路铺架正朝着更高、更快的领域发展。高技术含量的架桥机械设备的出现,900T整孔箱梁的设计出炉给我们的铺架施工能力提出了前所未有的挑战。如何让铺架品牌经久不息,如何在瞬息万变的市场竞争中应变自如,成为我们班子成员共同面对的问题。为了应对市场变化,我们审时度势,超前谋划,科学分析铺架未来走势,及时调整工作思路,积极与郑州大方机械厂展开合作,共同研制开发客运专线架桥新设备,实现技术共享。同时,为了解决员工老化、青黄不接等问题,公司首先选派一批优秀技术骨干到大方厂进行实地培训,全程了解架桥机、运梁车的组装调试过程以及架桥机各零部件的功能,为现场架架打好技术基础;其次,公司专门从黄河水利学院等高校引进了一批专业对口的大学毕业生,从培养最基本的架架技术入手,把他们放在不同的岗位进行培养和锻炼,为保持铺架的平稳快速发展储备技术人才;再次,公司加大高辅辅研开发力度,在架架作业具体实施过程中注重科技成果的总结,在已经开始高辅作业的达成项目部、武广项目部建立了一批科技攻关项目,同时专门成立科技攻关小组,由公司领导亲自带队深入实地调研,争取在客运专线铺架中取得新的技术突破。

2005年达成铁路新建双线段(西段)铺架中标后,集团公司着眼长远发展,花费几千万元在这条线上投入了两台高辅架桥设备。2006年武广线上场后,又投入了一台高辅设备。从目前进展情况看,我们已经基本掌握了900T架桥机的各种关键技术,包括组装、拆卸、调试、长距离转场、整机过隧道、隧道口首跨架设等,铺架专业能力已经上了一个新台阶,相继

在武广线、达成线创造了单工班日架32米整孔箱梁4孔、6孔的好成绩。

二、后来居上,做大运输

铁路运输对于六公司来说属于新生的创效领域,从2001年铁路运输处挂牌成立那天起,六公司就吹响了进军西煤东运铁路运输的集结号,一路高歌猛进。能够成功跻身朔黄铁路运输市场,并在短短七年时间里发展成为企业的支柱性产业之一,一方面靠的是企业雄厚的实力和良好的信誉;另一方面靠的是企业领导班子坚持多元发展的眼光和思维。虽然我们在铁路运输领域起步较晚,但通过六七年的努力,我们已经从一名“刚入伍”的新兵成长为一名敢与国铁同台竞技的战士。七年弹指一挥间,我们的运输领域从朔黄线一路延伸到神延线,再延伸到包神线,规模越来越大,覆盖面越来越广,成为企业最重要的收益来源,同时也创造了更多的就业岗位,锻炼了一批技能性人才和管理人才。但随着西煤东运速度的加快,我们的管理水平和竞争能力面临着更大的考验,要想进一步巩固和扩大运输市场,就必须苦练内功,努力提高自身素质。

一是要提升安全素质。安全是铁路运输的生命线,没有安全也就没有信誉、没有市场。安全必须天天讲,时时抓。我们多次强调,铁路运输处机关作为公司直接派出机构,首要任务就是抓安全。这些年来,铁路运输处一直没有发生重大险性事故,总结起来,主要有三个方面的原因:一是严格执行了安全管理的各项规章制度,做到了令行禁止;二是经常对人员进行安全知识考核,使人人随时都绷紧安全这根弦,思想上没有出现任何松动;三是人人签订安全生产责任状,同时将安全与工资奖金直接挂钩,把安全责任由无形变为有形。

二是要提升技术素质。内燃机车操作难度大,技术含量高,没有过硬的操作技术能力是绝对不行的。运输处刚成立时,很多员工连最简单的信号旗都不会打,很多事情都只能摸着石头过河。后来通过勤学苦练,请专家讲课、到友邻单位学习取经等,员工们很快成长起来了。近几年,运输处很多员工在神华举办的技能比武中屡获大奖,证明了我们员工的整体技术水平已经相当成熟。业主经常在公开场合表扬我们青出于蓝胜于蓝,令同条线路上的其他单位刮目相看。但是目前我们的技术能力还满足不了铁路运输的需求,尤其是司乘人员还不太熟练。我们要想尽办法解决这个问题,一是要建立激励机制,鼓励员工自学、互学,形成良好的学习风气;二是要通过请专家授课等方式,继续加大对员工的教育培训力度;三是要广泛开展“一帮一”导师带徒活动,要让一批年轻学员

在老员工的带领下逐渐成长起来,尽快胜任工作。

三是要提升文化素质。文化是软实力,也是生产力、竞争力。铁路运输处作为六公司的分支机构,一枝独秀。为了让这朵鲜艳的奇葩充满生机与活力,我们坚持从文化入手,出文化牌,打文化仗。今后一段时期,我们要加强员工文化素质的提高,努力打造一支高素质的员工队伍。同时要进一步完善企业文化建设工作,用中国铁建文化来武装全体员工的大脑,统一思想、规范言行,在各条运输线上树立中国铁建文化品牌,展示企业的良好形象。

三、持之以恒,做精土建

土建是集团公司的主业,也是六公司创效的一个重要板块。从1984年参加北疆铁路建设以来,公司所承建的铁路、公路、水利、房建等土建工程项目多达上百亿元,为国家和地方的经济建设做出了重要贡献。近几年来,随着国家投资规模的扩大和集团公司土建综合施工能力的增强,公司参与土建施工的规模也越来越大,以公司独立资质承揽的亿元以上土建工程有6个,其中今年新中标的就有3个,参与集团公司5000万元以上土建工程建设项目有6个以上。在这些工程的建设过程中,公司土建施工能力已经得到了很大的提升,实力有所增强。尤其今年公司参与了京沪高速铁路土建施工,这为我们做精土建板块提供了一个很好的锻炼和提升自己的机会。

相比于其他以土建施工见长的施工企业,我们的土建施工能力还存在不足,主要表现在工程技术人才欠缺、大型项目管理经验不足。为了进一步做精土建,我们还从“学”字上下功夫。一学技能。努力提高专业技术能力和管理水平,只有满足生产的需求,才能有能力和机会与其他单位在优胜劣汰的市场竞争中一决高低。二学经验。这些年,企业存在着生产规模扩大与效益下降的矛盾,一些本该赢利的项目最后却出现亏损。综合分析,主要还是管理经验不足,领导人没有丰富的管理经验就干不出好工程,更带不出好队伍。去年,我们在全公司范围内开展规范项目管理年活动,今年公司又与各项目领导人签订经济成本责任状,收取抵押金,目的就是责任的逐级划分和压力的层层传递,提高领导人员责任心,扭转项目管理中粗放随意的局面。三学创新。创新思路,创新出效益,我们经过客观冷静的分析和总结,努力寻求企业改革创新的新路子,决定实行项目经理竞聘上岗制度。通过公开竞聘,让全体员工参与到项目经理的选举中来,选出最合格的项目经理,把他们锻炼成为土建创效板块的带头人。

亲历改革开放30年



张荣文 桑胜文 邓捷

俗话说,民以食为天。天下的纷争、世界的冲突、人们的忙碌莫不与“吃”有关。要说改革开放以来的变化,莫过于“饭碗”里的变化了。

过去为填饱肚子而忙碌 现在为讲究营养而操心

“这样吃烦了,那样吃腻了;这个没营养,那个含农药;什么‘绿色食品、营养套餐’,一到做饭的时候我就犯愁,不知道到底买啥,做啥好……”

几位职工家属凑在一起聊家常,个个似乎都是一肚子的“苦水”。职工张明元的爱人隋东萍开玩笑说:“还是前些年的日子好打发,大米饭、南瓜汤,有菜没菜都一样,只要填饱肚子就行。”

“你这是得了便宜卖乖吧!那时候不管好吃不好吃,稀里糊涂的往下咽,是穷逼的。你不知道,刚改工那阵子,俺那口子一个月拿不了几个钱,俺在山东老家一个人种着几亩薄地,孩子又小,两个老人成天病怏怏的。俺是顾了这头,管不了那头。那年农忙时节的一天,俺看孩子睡着了,就赶忙下地干活去了,谁想孩子从床上滚下来,把腿摔坏了,到现在腿脚还有点不灵便。”年龄略大一点的职工宋平的爱人徐凤说着说着,眼泪差点掉下来。

见她有点伤感,隋东萍赶紧打圆场:“说归说,笑归笑,现在为难和那时的作难不是一档子事。就像你说的,那时是穷逼的,现在是水涨船高生活讲究了,嘴巴挑剔了。那时作难心里愁,现在为难心里乐!”

过去为缺油少盐而犯愁 现在为“油满肠肥”而苦恼

酒过三巡、礼过三道,已退休的机关党委书记王双印讲起了他的生活感受:“长身体的时候吃糠咽菜,甚至吃了上顿没下顿,瘦得像‘芦柴棒’;到老了,想吃啥就有啥,但吃肉怕增高血脂,吃鸡蛋怕增加胆固醇,吃甜食怕增高血糖,啥也不敢吃了,即便是忌这忌那,还是搞的油满肠肥,硬是赚了个脂肪肝……”

一阵开怀的笑声过后,工会办公室

时代先锋

通讯员 杨广臣

长得白净、秀气的陈志高,初次接触时很难相信他是能独立挑起26公里隧道施工组织重任的项目经理。刚进场时,业主的领导以怀疑的目光看他,这个年轻人能挑起这么重的担子吗?然而,随着十二局集团施工的太中银铁路吕梁山隧道掘进至分界点,所有人都不得不承认:以陈志高为首的“五虎将”将许多不可能的事变成了现实,创造了一连串优良业绩:项目一直是全线的标杆,连续5次获得质量信誉评价第一名,分别荣获全国首批工人先锋号和火车头奖状。

这“五虎将”分别是项目经理陈志高、党委书记白国峰、总工程师武亮月、总经济师王鹏举、总会计师毛立。他们同生于1974年,2006年初搭建项目部领导班子时,都是刚过而立之年。

在全长20785米的太中银铁路吕梁山隧道工程中,“五虎将”率领员工担负了20222米正洞和5695米斜井总长25917米的施工任务。一个项目部承建如此长度的隧道在全国罕见。

业主的怀疑不无道理,因为吕梁山隧道面临着许多前所未有的难题:断层、破碎带交替、大量涌水不断、斜井长、独头掘

青春之歌

通讯员 李小青

第一眼看到陈明明的时候,皮肤黝黑,两眼通红,穿着朴素,正在细心观察桥墩的沉降。

身为十七局集团四公司太中银二期项目马蹄沟特大桥的技术主管,陈明明是个比较具有个性的人物。刚分下来没几个月,还是个实习生,用皮卡车堵住了水泥罐车的出路,有的民工甚至吵吵嚷嚷地撸起袖子,摆出要打架的阵势。

“不要吵!”一个雷鸣般的声音把在场的男人都震慑住了。

“你们来讲道理的不是吗?”刚从学校毕业的黄毛丫头作为在场的唯一女性站了出来。“派个代表来说。”

“我们准备工作都做好了,为什么不让我们开盘?”一个带头的开了腔。

“静一静,吵解决了问题,我马上跟

乾坤岁月 「碗」中餐

透过「饭碗」看变化

几经沉浮,10多万万的积蓄就这么无声无息地蒸发了。谁遇到这种事不心疼,老伴天天鼻子不是鼻子、脸不是脸地跟他吵,说他睁着双眼往水里跳,放着轻轻松松的日子不过,自找苦吃。

现在,炒股成为一种时尚。过去熟人见面打招呼:“吃饭了吗?”现在同事朋友见面就问:“炒股了吗?赚了还是被套了?”有人概括中国当前的情形说:“十亿人民九亿赌,还有一亿在炒股。”这句话的前半句有点夸张,后半句却是千真万确。人不分老少,地不分南北,纷纷涌入股市淘金。作为散户也确实出现过从几万元到上亿资产的投资幸运高高手,不过,由于散户不可能像财政与券商那样旱涝保收,也不可能拥有“大小非”的低成本优势,更没有本事从股市里“融资”,其成功几率非常之低,而且还容易陷入买高不买低和高买低卖的轨道。

30年前,老高在部队机关工作。那时吃粮全凭粮票供应,有钱也买不到粮食。老高家里人口多,每月36斤口粮还得从碗里抠出点粮票来支援家里。有一次,老高拿军鞋到地方去换粮票被发现,结果还背了个处分。怪不得老伴旧话重提:“过去你倒腾粮票搞得灰头土脸,现在折腾股票搞得倾家荡产,记吃不记打。”老高也脸红脖子粗地反诘:“你是哪壶不开提哪壶,就知道坐吃现成饭。过去倒腾粮票还不是为了活下去,现在搞股票是为了活得更好。别看这段时间股市不景气,说不定过几天又赚回来,你知道哪块云彩有雨!”

过去吃厌了的 现在成了好东西

下班刚进屋,邻居老姬就端着一碗饺子脚跟脚地走了进来:“你们家也尝尝我用野菜包的饺子。如果觉得好吃,下次我也带你们去挖。”

我们这个小区地处武汉城郊,湖水荡漾,芳草萋萋。老姬是个家属工,虽然已经退休,但从来闲不住,开荒种地、挖菜捕鱼,她家里几乎不用买菜吃。这倒不是她没钱买菜吃,儿子女儿都在科研单位工作,一家人收入颇丰。按她的话说,野菜既无污染,也不会喷酒农药,营养价值又高,还可以防癌,是难得的绿色蔬菜。

不信,你到商场里看看。过去农村人喂猪的南瓜、萝卜、扁豆等低档蔬菜,现在摇身一变成为人们喜爱的上品,玉米面、荞麦面或红薯面窝窝头,成了餐桌上的稀罕物。

我想,这大概是返朴归真吧!

过去为粮票而焦虑 现在为股票而忐忑

老高从2006年投身股海,跳进跳出,

“五虎”战吕梁

进距离长、通风排烟困难、外部环境复杂、施工干扰大……如此大的工程量,如此多的难点,对于一个平均年龄不到28岁的年轻团队来说,确实有很多未知数。然而,陈志高和他的伙伴们却说:“只要信念不滑坡,办法总比困难多,在十二局集团面前,就没有钻不透的山!”

隧道开工不久,就遇到了长达270米的大断层,日涌水量2万多方。地质构造为全风化花岗岩,形成了逆冲断层,大部分为颗粒状的松散体,在水的浸泡下,像稀泥一样,毫无自稳性。陈志高、武亮月带着技术人员,展开技术攻关。他们采取双液帷幕注浆封堵水脉,每个循环将隧道开挖轮廓线外加固5米至10米厚、20米至30米长,让隧道形成一个较好的稳固段,然后再进行开挖。开挖时,坚持“短掘进、强支护、快封闭”,每开挖半米就安装一框钢格栅,并及时喷射混凝土封闭。经过5个月的连续施工,终于闯过了难关。此后,他们又安全通过了16条断层。

吕梁山隧道设3座斜井,最长的2号斜井近2800米,当斜井掘进到正洞后,分别反向施工1100米和2635米,加上斜井总长达6500米,给通风排烟带来了极大困难。由于铁路单线隧道断面小,斜井进

入正洞分别拐两个硬弯,通风道不畅,污浊气体很难排出。武亮月与现场负责人程先富、吴志辉、刘泽胜轮流在班组组织施工。员工们在隧道里施工,既要攻克施工难题,还要与艰苦环境斗争,经受了技术、体力、意志的多重考验,弘扬了能征善战、不畏艰险、知难而进的顽强作风。

电,是吕梁山隧道施工的又一大生产要素。开工之初,沿线的供电线路全部是农网,功率很低,根本满足不了十二局集团从事隧道施工的用电量。为了让隧道进洞后能及时用上稳定的网电,陈志高、武亮月翻山越岭,仔细研究、计算每个工点的用电量和高压电线的走向,他们决定自己架设20公里高压电缆穿越天然保护林区,再对20公里农用电网进行“升级”改造。初春的吕梁山深处,寒气袭人,风沙弥漫。他们起早贪晚,突击施工,仅用1个多月时间就将大功率高压电快速引到了工地,赶在施工高峰之际送进了掌心,有效保证了工程进度。

2007年9月21日,太中银铁路公司在十二局集团施工的吕梁山隧道洞口召开建功立业劳动竞赛暨现场观摩会,指挥长朱望瑜握着陈志高的手说:“你们用常人难以成就的业绩让我们变担心为放心。”

工地上的女主管

你们过去看,只要你们达到要求,按照程序来,肯定能开盘,但现在必须把车开走,让罐车先过去。”她铿锵有力的声音让吵闹的人群再一次安静了下来。

这时司机说没带车钥匙,她二话不说叫上几个人就将皮卡车推到了一旁。工地又恢复了忙碌的景象,眼看一场就要激化的矛盾就这么被化解了。从那以后她就有“名气”了,职工们亲切地称她为“工地上的铁女子”。

今年项目物资部缺人就她给调上去了,一个月以后,她找到项目总工,说不适应只有加减没有乘除的日子,执意要上工地。下了一线,她又活跃起来了,主动要求担负20米以上的桥墩的技术工作。

从此,她每天大部分时间都是泡在施工现场,就连睡在床上睡觉脑袋里想的都是桥墩。工地是24小时作业,而每晚注一方混凝土都有人旁站,她连续一个多月没赶上开饭的点,就在劳务队“蹭饭”,而多数也只是啃几个冷馒头。

别看她只是个20出头的小女孩,还真有股倔脾气,只要是合理她就力争。一次测墩身主筋间距,设计要求是20厘米允许误差2厘米,19厘米满足设计要求,可现场监理要求就是20厘米,不能偏差。“为什么平白无故要增加工作量?”她心里犯嘀咕,于是就风风火火地找监理论论,“在设计允许的范围内,为什么要重新弄?我们是来施工的,不是来画画的。要不我把标准再拿来给您看一下?”嘴里啦啦说了一车子的道理,监理终于同意以设计为准。

铁女子有泪也轻弹。当罐车陷进泥里,只能将一车混凝土就地倒掉时,她竟然急得哭了。她说:“真舍不得那车料,我对工地上的每一样东西都充满了感情!”

目前,冬季大会战已经拉开了帷幕,马蹄沟特大桥悬灌梁施工是整个工程的难点,等待她的又将是一个全新的考验!

中铁建电气化局集团有限公司 招聘高级项目管理及专业技术人员公告

中铁建电气化局集团有限公司为世界500强企业中国铁建所属全资子公司,辖有第一至五工程公司、北京中铁建电气化设计研究院等10多个子、分公司,在建项目遍及全国和亚非数十个国家,综合施工规模达100多亿元。集团公司具有施工总承包一级资质,主要从事铁路“四电”等专业工程建设,具有承担时速200公里以上电气化铁路的科研、设计、施工、系统集成和运营维护能力。因生产经营和企业发展需要,决定在全国范围内诚聘以下人员:

一、招聘专业及岗位

1. 集团公司本级招聘自动控制(信号方向)、电气化、通信、电力专业高级项目管理人员及专业技术人员共30名。
2. 为所属5个子公司招聘自动控制(信号方向)、电气化、通信及电力专业副总工程师各6名。

二、招聘条件

1. 遵守国家法律、法规,诚实守信,有良好的个人品质和职业道德,团结协作意识强。
2. 具有较强的工作能力,担任过铁路“四电”施工、设计等单位的高级管理人员,具有相应的“四电”项目管理经验,单位管理业绩优秀;或担任过一个以上“四电”施工项目的主要管理人员或技术主管,能够独立负责大中型铁路“四电”项目的施工管理、技术指导或专业技术工作,项目安全、质量、进度情况良好,并取得较好的经济效益及社会效益。
3. 具有铁路“四电”专业的相关知识,在相关岗位上工作十年以上;通过国家人力资源和社会保障部授权评审单位的高级专业技术职务任职资格评审,具有相关专业的高级专业技术职称,或通过相应的国家执业资格考试,取得中级以上注册执业资格。
4. 具有全日制大学专科及以上学历,身体健康,年龄一般在45岁以下。

三、所在地及联系方式

北京市石景山区石景山路29号(100043) 网 址:www.crcebg.com
联系人:王玉强、魏雪琴,010-88779851,9959

四、薪酬待遇面议

五、应聘时间及方式

应聘时间自即日起至12月20日止,期间分批组织录聘。
报名者请登录我集团公司网站下载报名表,或拨打相关电话垂询,投递资料如无我集团公司报名表,不予答复。报名表于12月20日前邮寄(以当地邮戳为准)至相关单位,或通过电子邮件发送到crcebg@163.com。