

向责任成本管理要效益

部门接口“零失责” 十关审签“过大筛”

5亿元计价付款无一分超拨

本报辽阳11月11日讯(通讯员蔡庆荣)十九局集团一公司第五项管部坚持以十道联审联签为成本、资金卡控管理措施,5年间,对施工队、物料供应商、征地拆迁等,计价拨款5亿元无一分超拨超付,资金的良性循环,确保了项目始终处于良性运作状态。

该项管部近5年一直在河北虎丰地方铁路、大唐(国际)辽宁阜新煤制气厂和北京京能电厂3个项目滚动发展,点多线长,管理跨度大,给项目管控带来了一定的难度。为做到有序、有效管控,项管部把权责下放到各业务部门进行联审联签“过筛”,对施工队计价拨款,先由现场经理与财务部门进行沟通,在了解施工队与财务资金往来和准确掌握应计应付的情况下,敲定应计应付款额,然后履行首审首签手续。随后,计划、物资、安质、技术等

业务部门根据施工队与各部门在日常运行中所发生的经济往来,确定“无拖欠、无纠纷、无说不清”的情况后进行接口联签,而项管部书记、经理在联审联签中,成为最终联签把关人。对材料供应商的拨款,由物资部门拿资金分配主导意见,让这些部门真正成为掌控“生杀”大权的“一支笔”。在财务部门,笔者看到一份已入账的200元征地拆迁费用拨款单,同样有安全、技术、计

划等8个部门和书记、项管部经理的联审联签。透明公开的管控流程,确保审签过程实现“零误差”、“零失责”。

管控实权下放到业务部门,在对接中联审联签,给知情人、当事者“话语权”,职责明晰,人人当家,既确保了各个环节在管控中“拿得住”,又确保了整个项目的运作过程始终处于重点可控、主动权在“我”、发展有序的良性循环状态。

集中管控降成本 阳光采购堵暗箱

8次批量采购降6个百分点

本报泰安11月11日讯(通讯员苏莉)“我们在电子商务平台上一发布信息,就有好多商家报名。”这次招标,仅我们潮惠项目水泥一项,就比市场价节约460多万元。

近日,十四局集团二公司物资设备管理QQ群里很热闹,大家聊得最多的就是刚刚结束的广东片区项目物资统一招标会。此次招标会涉

及金额1.5亿元,有160家供应商参与,金额之高、规模之大,在集团项目物资招标史上尚属首次。

二公司针对物资管理中容易滋生“暗箱操作”的积弊,出台政策,明确了物资在采购、使用中的统一流程和标准。同时,他们充分利用中国铁建电子商务平台,在物资大宗材料采购

上,用开放、竞争的采购机制和内部管理的约束机制规范项目的采购行为。采购过程中,二公司采用招标比价等方式,清理、淘汰没有竞争力的供应商,使协作产品的质量发生了根本转变。由公司物资设备部、工程管理部、纪委等相关部门组成的5项业务管理小组,对招投标过程实行监督,确保采购过程的公正、公开、公平,形成高效、

规范、低成本的采购供应管理体系。隐性价值得到提升,供应商为稳占市场,加强售后服务,主动进行定期回访和跟踪调查,并无偿提供技术指导、技术培训。

今年以来,二公司在8个项目实行了统一招标,采购价下降了6个百分点,节约资金3000多万元,企业切实尝到了甜头。



柳州九洲大厦幕墙亮相



本报南宁11月11日讯(通讯员杨明聪)近日,广西柳州九洲大厦幕墙装修完毕,整体亮相柳江两岸,成为该市一道亮丽的风景线。据了解,柳州九洲大厦工程是中铁建设集团目前正在施的第三高工程,也是中铁建2012年度的重点工程,檐高162.9米,整个外立面全部采用全中空LOW-E玻璃幕墙,自去年7月完成主体结构封顶后就全面进入装修阶段。

安全是亲人最大的期盼

杨士斌

随着全国各地主要城市地铁、轻轨线路密集开工建设,国内迎来了地铁轻轨建设的高峰期。如何保障施工安全的问题也摆在了所有参建者的面前。

对参与工程施工的员工来说,“安全”这个词并不陌生,这个耳熟能详的高频词,却不是每个人都能时刻牢记心中的。那一桩桩发生在我们身边的人身伤亡事故,恰恰就是因为一次违章作业,让美满幸福的家庭陷入无尽的悲痛中。

“安全生产,人人有责”,这绝对不是一句空话,它是多少人用血的教训换来的经验总结。安全生产容不得我们在执行过程中有半点疏忽。所谓安全无小事,哪怕是我们在不经意间的一次习惯性违章或者是仅存的一次侥幸心理,都有可能酿成终生遗憾,让原本幸福和睦的家庭失去笑声和欢乐。

从下面一段安全事故亡者亲

属的告白中,我们能体会到那份沉甸甸的伤痛:“得知你出事的消息后,我挺着大肚子全然不顾家人的阻止去看你,因为我不相信,不相信躺在那里的是你……”

一次偶然的故事,给我们的家庭和社会带来的伤害是巨大的。每一位参建员工提高安全意识和自我保护能力,才能实现生产安全。“不伤害自己,不伤害他人,不被他人伤害”,看似简单的3句话,却是对我们安全工作的全面概括。

安全是一种责任,是一种自己对社会、对家人的责任。从小父母便教育我们做一个有责任心的人,安全工作从我做起,我们重视自己的安全,同样是一种责任的承担。正所谓“上有老,下有小”的年纪,我们的安危深深地牵动着亲人的心!

安全,是亲人对我们最大的期盼。如果每个人都多一些对自己的责任感,多一些对别人的责任感,多一些对社会的责任感,那么,安全生产就不再是一件困难的事情!



11月5日下午,十四局集团五公司铺轨工人在成绵乐客专旌阳站铺设500米长钢轨,标志着我国西南地区首条开工建设的高速铁路成绵乐客专全线进入攻坚收尾阶段。担负铺轨任务的五公司需铺轨528.25公里,目前已完成125公里。刘福昌 摄

祁连山2号隧道平导工程贯通

本报门源11月11日讯(通讯员罗志坚)记者王昌尧10月28日22时58分,在甘肃、青海两省交界的祁连山深处,随着最后一炮起爆,“世界高铁第一高隧”——兰新高铁祁连山2号隧道平导工程全线贯通,至此,甘、青两省不再隔山相望。

二十局集团承建的祁连山2号隧道全长9.49公里,属1级高风险高速铁路特长双洞隧道,为兰新高铁全线重点控制工程,于2010年3月动工修建。

在隧道施工过程中,项目部攻克了世界隧道建设史上首次遇到的有“地下泥石流”之称的碎屑流地质,建立了高原长隧反坡自动排水系统,解决了高原高寒缺氧供氧和长距离通风关键技术难题,成功穿越了F6、F7大断层,平导施工创造了单月单口进尺235米的施工纪录。

金温铁路大板头隧道贯通

本报厦门11月11日讯(通讯员王英威)近日,二十二局集团三公司金(华)温(州)铁路项目施工生产再传捷报,继蟠山隧道10月实现安全精准贯通后,大板头隧道也成功贯通,成为金温铁路项目第四条顺利贯通的隧道。

大板头隧道全长3723.27米,位于浙江省青田县境内,为铁路双洞隧道,高地温、高富水、岩爆和断层破碎带是该隧道的施工难点,而且进口明洞段高边坡,右侧紧邻金丽温高速公路阳洞隧道洞口,若稍有施工不当,极易出现边坡垮塌,危及公路和设备的安全。

为确保安全施工,参建员工采用洒水降温等措施有效防止了岩爆危害,并通过现场盯控,狠抓隧道风险管理和工序衔接,明确各节点工期目标,合理调配资源,克服了施工场地狭小、资金紧张、作业环境安全风险高、断层破碎带多、地下水发育等高风险地段施工难题。

十二局集团电气化公司获科技创新成果二等奖

本报天津11月11日讯(通讯员袁永江)日前,十二局集团电气化公司《高速公路隧道群智能监控综合信息平台技术研究》成果,在中国施工企业管理协会召开的“2013年科技工作大会暨科学技术奖颁奖大会”上,获得科技创新成果二等奖,被评为国内领先水平。

此成果通过先进的监控和管理手段,准确、及时采集管理区段内监控设备的工作状态、交通状态、环境参数等信息,建立先进统一的交通决策系统,对整个路段(包括隧道)进行协调控制,使高速公路达到最佳运行状态,极大地提高了高速公路的运营管理能力和水平。

电气化局集团科技公司防腐钢铝复合导电轨通过评审

本报北京11月11日讯(通讯员李增军)近日,电气化局集团科技公司研制的防腐钢铝复合导电轨顺利通过评审。针对钢铝复合导电轨在沿海地区会受到严重腐蚀,降低使用寿命的情况,该公司成立技术课题组,并聘请业内专家合作攻关,研制出防腐钢铝复合导电轨。经过严格评审,评审委员会认为该技术属国内首创,具有重要的实际应用价值;建议进一步完善工艺,为我国城市轨道交通建设提供高质量产品。

职工论坛

打造标准化管理的“郑西模式”

——十七局集团推进郑西客专引入西安枢纽客专北环线工程纪实之二

边均安 王健 李堃 张仕锋



何谓“郑西模式”?在采访中,这是我们一直思索的问题。

不仅仅是各项指标平稳有序,不仅仅是赢得了无数的荣誉,不仅仅是多次召开标准化现场会,迎来各级单位的学习和观摩……在高铁建设纵深推进标准化进程中,十七局集团郑(州)西(安)客专工程指挥部给了我们另外一种想象:他们在推进郑西客专引入西安枢纽客专北环线工程建设中,将“标准化”深深地渗透到安全、质量、环保、科技创新等“六位一体”过程体系中,将标准化与工程施工和管理完美、和谐地统一起来,真正实现了工程安全、优质和创誉、创效。

在安全管理中,十七局集团郑西工程指挥部首先将制度建设放在首位。他们制定了《安全管理办法》、《工程项目重大事件应急预案》、《重要危险源目标管理方案》等办法和制度,针对施工生产安全管理的重点内容,编制了专项安全检查表格,将安全检查的项目、应形成的资料、记录标准做了统一的规定和要求。

西安北站北扩施工邻近已开通运营的西安北站西场。指挥部及时开展教育培训,提高管理人员和作业人员的业务能力和安全意识,同时为工点配足配齐安质人员。西安铁路局第一指

挥部风险管理现场观摩会在该工点举办,西安北站北扩施工受到与会代表的一致好评。

“积极培育样板工点,以点带面,全面提升工程质量——这是我们加强质量管理的一大‘法宝’。”十七局集团郑西客专工程指挥部常务副指挥长郑雁翎说。

灞河特大桥水中空心墩,混凝土颜色一致,表面光洁,板缝细小,被业主郑西客专公司树为全线样板;咸阳梁场预制箱梁混凝土外观无修饰,颜色一致,表面光洁,线条直顺,受到业主和咨询单位肯定……样板引路模式的推广,不仅保证了工程本身的质量,也为其他工点树立了榜样。大家比学赶超,形成了质量管理的“竞赛模式”,指挥部质量管理经验在全线推广。

针对线路途经西安、咸阳两市的5个区,环境保护标准高、检查多、要求严的特点,指挥部与各工区成立了环保水保管理机构,编制下发了环境保护、水土保持实施方案,定期到施工现场进行环保水保检查。施工现场坚持便道晴天洒水避免扬尘,拌和站和梁场专门设有过滤池、积水池,污水经过过滤、沉淀后排放;钻孔桩弃土与当地签订协议,统一组织外运;邻近村庄夜间停止机械施工,防止噪声扰民……在一系列得力措施的保证下,指挥部在业主组织的多次

环保、水保检查中,以“管理严格规范,现场文明有序”受到广泛好评。

效益是项目的生命,郑雁翎深谙此道。为此,郑西指挥部树立“成本管理无小事”的理念,全方位加强成本管控。他们严格执行集团公司“两严三控”和“双目标”管理制度,不断优化施工方案,强化目标成本控制;强化资金监管,建立重大财务收支集体决策和报告审批制度,确保农民工工资与控制性工程专用款的及时发放;在大规模的钻孔桩、墩身和桥梁施工中,优化施工方案,组织均衡生产,同时在劳务管理、物资采购、设备使用和配合比选定中严格把关,降低成本支出,增加收益。

在“大成本”管控下,指挥部强化细节管理,我们注意到这样一个细节:

针对其他项目对劳务队控制钢筋时仅仅是限额发料、给劳务队2%钢筋损耗的弊端,指挥部通过采取对钢筋“边角料”强制回收的办法实现节约成本。指挥部对劳务队下发文件明确规定,钢筋损耗2%,回收1.5%,如果不能回收足额钢筋边角料,按照钢筋“边角料”价格进行赔偿。这样既从管理上杜绝了浪费,节约了成本,还大大提高了劳务队的成本意识,为“全员创效”奠定了坚实基础。

“自上场以来,指挥部高扬科技创新旗帜,加大科技投入,组织技术攻关,强化奖惩兑现,使这条线路‘满载’创新成果。”指挥部总工程师马瑞华告诉我们。

据统计,面对无砟轨道这一世界领先的技术,指挥部先后成立10个QC小组,破解了20多道难题,获得局级以上表彰的科研成果10多项。其中“无砟轨道沉降

观测”、“CPⅢ网建立”、“湿陷性黄土路基施工”、“水泥改良土路基填筑”等工艺方法得到推广。

针对线路采用CRTSⅡ型双块式无砟轨道的实际,指挥部参与研制了“CRTSⅡ型双块式无砟轨道成套施工技术”。该技术主要采用机械法施工,通过一组机械操作来保证轨道结构的精确性,将施工队伍的手动失误最小化,以满足线性的、动态的施工过程中有相同的精度与质量。

指挥部副指挥长王卫星说:“在‘四个标准化’建设方面,我们也走在前列。”

指挥部相继完成管理制度的多次修订和完善,分专业编制了“施工要点卡片”,按工序编制了“应知应会卡”,并及时进行相关交底培训工作;在管理架构上,采用指挥部—工区—架子队三级管理模式,按照精干高效原则,配强配齐各级机构和人员,同时根据工程进展和任务完成情况,进行人员动态优化,始终保持管理层次分明、职责落实到位、功能发挥良好的状态;加强现场管理,确保全面受控。在交叉施工比较密集的西安北站站施工中,指挥部根据工程特点,详细地制定施工方案和现场管理办法,合理规划施工用地,按要求进行防护和标志,科学组织、精心施工,确保了施工有序推进;严格过程控制,保证安全质量。在全线54个支架现浇结构施工中,指挥部采用统一的支撑形式和技术标准,坚持过程控制标准化和作业程序标准化,保证安全投入,强化监督检查,顺利完成了施工任务。

上图为十七局集团副总经理兼郑西客专工程指挥部指挥长孙中林(中)在现场办公。

下图为列车驶出西安北站。

