

十四局集团小三岔隧道施工获创新成果

张承高速公路全线推广“无障碍沟通”技术

本报承德11月7日讯(通讯员齐贺 张记力)近日,张(家口)承(德)高速公路建设、监理和参建单位的工程技术人员70余人观摩学习了十四局集团小三岔隧道管理经验,不仅对其安全施工、标准化建设等给予肯定,对洞内“无障碍沟通”技术更是啧啧称赞。

小三岔口隧道为双线隧道,全长8956米,是全线高风险、控制性隧道工程之一。随着隧洞掘进加深,

为克服分离式小间距隧道爆破相互影响大、围岩节理裂隙发育、滑层破碎带较多易掉块难题,洞内信息是否通畅成为制约隧道安全掘进的关键。

在比选使用有线电话座机、安装对讲设备、在隧道内加设基站放大信号3种方案后,该项目最终选择了安装基站、设置信号放大天线、重新将对讲机写频以及安装避雷设备。利用这种技术,在单洞进尺

2000米深的情况下,掌子面与洞口监控室、拌和站实现无障碍通信,保证了掌子面施工人员的人身安全,做到安全管理工作有效可控,确保了左右洞爆破作业准确、及时、高效,提高了工作效率。

项目经理荣永刚说:“我们实施的洞内‘无障碍沟通’技术,得益于中国铁建推行的PM系统。目前,这一技术已被建设单位列为创新成果在全线推广。”

支持西部开发 建设美丽贵州

张宗言会见贵州省政法委书记副省长秦如培

本报北京11月7日讯(记者张少峰)11月5日上午,中国铁建总裁张宗言会见了来访的贵州省委常委、政法委书记、副省长、贵安新区党工委书记秦如培。双方经过高效会谈,达成广泛共识。

中国铁建党委副书记、纪委书记齐晓飞,贵州省政府副秘书长、铁建办主任吴强在会谈时就座。

贵州省政法办办公室主任李江波,中国铁建总裁特别助理孙公新,副总经济师、云贵指挥部指挥长琚建明,副总经济师、发展规划部部长殷守义等参加会见。

贵州省属于我国西南部高原山地,有绚丽多彩的喀斯特景观,素有“八山一水一分田”之说,是全国唯一没有平原支撑的省份。贵安新区位于贵州省贵阳市和安顺市结合区域,地势相对平坦,属于黔中经济区核心地带,为西部大开发的五大新区之一。

秦如培对中国铁建大力支持贵州经济发展表示感谢,对长期以来双方友好合作表示满意。他指出,贵州省是我国发展潜力最大的省份之一,经济发展后劲十分充足。贵州非常欢迎有实力的中央企业特别是建筑企业支持贵州发展,把所属

企业总部设在贵安新区。目前,贵安新区建设步伐加快,已经形成公路网络,在新一轮高潮来临之际,希望中国铁建积极参加开发。贵州提供有关经济优惠政策。

张宗言对秦如培一行访问中国铁建表示欢迎,感谢贵州省领导长期以来对中国铁建在贵州发展的关心支持。他强调,贵州是我国西部地区的重要省份,中国铁建全力支持所属企业积极参与贵州经济开发。双方有关部门要加快业务对接,把合作意向尽快落到实处。他希望贵州提供更多的优惠政策,进一步支持中国铁建所属企业在贵州发展。

得知中国铁建牵头的国际联合体中标墨西哥首都墨西哥城至墨西哥第三大城市克雷塔罗高速铁路项目的喜讯,秦如培高兴地向中国铁建表示热烈祝贺。

双方有关业务人员就贵阳机场建设、企业兼并重组、BT项目回购等问题进行了交流。

中国铁建办公室、资本运营部、十四局集团、二十局集团、投资公司,贵州省机场集团公司负责人等参加会见。



图为张宗言总裁会见贵州省政法委书记、副省长秦如培(左)。 刘建国 摄

中国铁建股份有限公司海外项目中标公告

墨西哥时间11月3日(北京时间11月4日凌晨),墨西哥通信和交通部宣布,本公司与中国南车股份有限公司及4家墨西哥本土公司(CONSTRUC-TORA Y EDIFICADORA GIA + A, S.A.DEC.V.,CONSTRUCTORA TEYA, S.A. DE C.V., PROMOTORA Y DESARROLLADORAMEXICANAS.A. DE C.V., GHP INFRAESTRUCTURA

MEXICANA, S.A.P.I. de C.V.)组成的联合体(CRCC-CSR-GIA-PRODEMEX-TEYA-GHP)中标墨西哥城至克雷塔罗高速铁路项目。项目线路全长210公里,设计时速300公里/小时(电气化双线有砟轨道),计划建设工期1210天,运营维护期1800天,合同金额589.5亿墨西哥比索(约合43.96亿美元,270.16亿元人民币)。在联合体中,我公司在建设部分所占比例约

为60%,计约300亿墨西哥比索;运营维护服务部分所占比例为100%,计89.6亿墨西哥比索,共计389.552亿墨西哥比索(约合29.05亿美元,178.53亿元人民币),约占本公司中国会计准则下2013年营业收入的3.04%。

特此公告。

中国铁建股份有限公司董事会
2014年11月5日

中铁建设集团北京公司中标中国人寿研发中心

本报北京11月7日讯(通讯员杨钦然)近日,中铁建设集团北京公司继承建中国人寿研发中心A、B座工程后,再次中标中国人寿研发中心E座工程,中标价8.3亿元,工程建筑面积79486平方米。他们承建的中国人寿研发中心A、B座工程因工程质量精良、现场管理规范,荣获北京市建筑结构长城杯金奖以及第二批全国建筑业绿色示范工程、北京市文明安全样板工地等称号。

治亏没有局外人

汪 洋

项目亏损如同苹果腐烂,任其蔓延,必将造成企业失去活力,甚至会倒闭、破产。项目亏损,损害了每一位职工的利益,因而,治理项目亏损,关系到每一位职工的切身利益,不存在旁观者,没有局外人。

“冰冻三尺,非一日之寒”。项目亏损有制度缺失、管理混乱、材料浪费等诸多方面的原因,治理亏损,是一个长期的过程,不仅需要企业领导和各部门负责人共同下猛药、出重拳,还需激发广大职工积极参与项目的亏损治理。

增强职工的责任意识,打造亏损治理的坚实基础。项目亏损,在很大程度上与企业职工的责任意识不强有关。在项目上,部分人员有“事不关己高高挂起”、“多一事不如少一事”的思想,守住自己的“责任田”,不管他人的“瓦上霜”。项目治理亏损,要加强对职工的培训,有目的、有计划地向职工灌输创效光荣思想,增强职工的责任意识。

强化对企业亏损的认识,营造治理亏损的良好氛围。全方位开展治理亏损的舆论宣传。把治理亏损的紧迫感、责任感传达给每一位职工,让职工看在眼里、想在心里、体现在行动上;彻底摒弃“项目的亏损与否只和领导有关”的思想,让每位职工既是治理亏损的受益者,又是监督者;树立治理亏损的先进典型,对项目亏损的陋习曝光,追踪整改,把效果落到实处。

以制度做支撑,推动治理亏损的长效化管理。“不是项目消灭亏损,就是亏损消灭项目”。治理亏损工作应逐渐被纳入项目职工的绩效考核中,落实治理目标、责任人和时间,建立联责联薪机制,对项目亏损出实招、动真格,凝聚全体职工的力量,变“治亏”为“防亏”,推动项目治理亏损的长效化管理。

治理亏损,没有局外人,每一位职工都是主角,需要共同努力,形成一股治亏合力,才能打好这场治理项目亏损攻坚战。

创效光荣 亏损可耻
大讨论 >>>

中国铁建:引领“中国建造”走向世界

本报记者孔祥文 王 维

【编者按】 APEC会议,时隔13年,重回中国,回到正为实现伟大“中国梦”的中国。

以习近平总书记为总书记的新一届中央领导集体执政以来,大力推动走出去,支持海外投资战略。李克强总理每次出访,都积极推介中国铁路,中国高铁外交俨然成型。目前,中国正与俄罗斯、缅甸和印度等17个周边国家洽谈修建高速铁路,并与多个国家达成意向。

作为中国铁路、中国高铁设计建设主力

于国与国之间经贸往来。”中国铁建董事长、党委书记孟凤朝说。

2014年5月8日,中国在海外首次采用全套“中国标准”修建的跨国电气化铁路——埃塞俄比亚至吉布提共和国铁路开始铺轨。这条全长740公里的电气化铁路,全线采用中国电气化铁路标准设计,时速为120公里。“中国标准”在这里大放异彩:从设计、施工,到轨料、施工装备、通讯信号和电气化设备、机车车辆等,全部采用中国产品。

谈及下一步发展,中国铁建总裁张宗言信心满怀:“中国铁建将大力实施‘大海外’战略,坚持专业化、区域化经营,积极推进要素资源属地化,不仅要‘走出去’,更要走进去、扎下去、走上去,将中国铁建打造成中国高铁建设的‘中国名片’!”

通过积极“走出去”,中国铁建连续多年稳居ENR国际承包商中国企业前列,先后5次刷新了中国对外承包工程最大单体合同额纪录,成为在海外铺轨里程最多、海外铁路项目在手合同额最多的中国企业。

百炼“国之重器”

秉承了铁道兵优良传统的中国铁建,是中国铁路建设独一无二的“国之重器”,更是中国基础设施建设当之无愧的中坚力量。

在解放战争年代,仗打到哪里,铁道兵就把铁路抢修到哪里;在抗美援朝战争中,铁道兵建起“打不烂、炸不断的钢铁运输线”震惊海外;在和平建设时期,铁道兵修建的成昆铁路、襄渝铁路、鹰厦铁路等,也赢得巨大的荣誉。

军,中国铁建是中国开拓海外市场最早、发展速度最快的企业之一。推动中国高铁走出去,实现国际合作,中国铁建成绩斐然,前景广阔,责任重大。

为在APEC会议上展示中国铁建的品牌形象和竞争实力,按照中国铁建领导的部署,党委宣传部(企业文化部)和本报联合策划,在进入峰会会场、新闻中心和代表驻地的《中国报道》杂志,推出特别报道——《中国铁建:引领“中国建造”走向世界》,以中英文双语形式进行重点宣传。

本报现予以转载,以飨读者。

几度风雨,几经华丽转身。兵改工后的中国铁建依然是中国铁路工程建设的“顶梁柱”。他们三上高原,攻克高寒缺氧、多年冻土、生态脆弱三大世界难题,独家勘察设计了世界上海拔最高的高原铁路——青藏铁路,承建了全线70%以上、包括海拔4900米以上的全部工程,在“生命禁区”创造奇迹。

60多年来,中国铁建独立修建铁路里程超过4万公里,占新中国成立以来新建铁路的50%以上。

随着中国高速公路建设的兴起,中国铁建亦进入发展“快车道”。从中国第一条高速公路——沈大高速公路,到四面开花的中国高速公路网,30多年来,中国铁建修建高速公路和高等级公路总里程超过3万公里。

作为中国重点工程建设的国家队,中国铁建还参与了中国所有城市地铁、轻轨的建设任务。从中国第一条城市地铁——北京地铁1号线,到中国第一条跨座式单轨城市轨道交通——重庆轻轨,以及世界第一条磁悬浮商业营运线——上海浦东示范线,都留下了中国铁建人的印迹。

历经千锤百炼,终成“国之重器”。据统计,自1984年以来,中国铁建先后修建桥梁约15000公里,如同在太平洋南北两边架设起一道彩虹;开凿隧道近13000公里,相当于穿越地心打通地球。

今天的中国铁建,已成长为全球最具实力的特大型综合建设集团之一,业务范围涵盖工程建筑、房地产、特许经营、工业制造、物资物流、矿产资源以及投融资等众多领域,先后获得

500多项国家级奖项,已连续10年入选美国《工程新闻记录》(ENR)杂志“全球250家最大承包商”,2014年在世界500强企业中排名第80位,获得标普国际信用评级A-的全球建筑业最高信用级别;在“中国企业500强”中排名第11位。

刷新“中国速度”

2010年12月3日,京沪高铁“和谐号”CRH380A新一代动车组列车在中国铁建设计、施工的枣庄至蚌埠间的先导段试验运行中,跑出486.1公里的惊人时速,创造了世界铁路运营试验的最高速度纪录。

回首2003年,中国铁建主导建设的第一条“准高铁”——秦沈客运专线时速达到200公里以上;随后的合武、石太、温福、厦深客专设计时速达250公里之上。自此,中国铁建扛起中国高铁建设大任。

2008年,由中国铁建承担设计咨询及施工、监理的京津城际铁路正式开通运营。这是中国第一条设计时速为350公里的高速铁路,正式开启了中国“高铁时代”。也是在这年的1月5日,中国自主建设的世界上一次建成线路最长、标准最高的高速铁路——全长1318公里、总投资837亿元的京沪高铁土建工程投标揭榜,中国铁建中标337.44亿元,占总额的40.3%,位居榜首。

2009年,中国铁建参与设计和施工的世界上一次建成里程最长、工程类型最复杂的武广高铁开通运营;2010年,世界首条修建在湿陷性黄土地区的郑西高铁投入运营,其成套设计建设技术达到世界领先水平,中国铁建承担了主要的设计和建设任务;2012年,中国铁建参加建设的世界首条穿越高寒地区的高速铁路哈大高铁开通运营……

从高原铁路到高寒铁路、高速铁路,中国铁建无不独占鳌头!

记者了解到,在中国高铁发展的历史进程中,中国铁建参与了中国所有高速铁路的建设,累计建设里程5000多公里,占全国高铁营运里程的46%!从高铁设计到施工,中国铁建已经形成了系列化的自主知识产权成果,培育了中国的高铁品牌,并稳步走向海外。

(原文刊载于《中国报道·APEC专辑》)

十九局集团项目管理主体明职责清