

管理创新，掘出真金白银

中铁建设物资公司提升市场竞争力纪实

通讯员 徐春 胡娟娟

员工仅有213人,平均年龄不过32岁,就是这样一个个规模不大、队伍年轻的物资企业,却在国际大宗商品价格严重下滑、物资企业大面积亏损的形势下,利润持续增长,年营业收入突破80亿元,钢材建材类销量连续两年在华北地区名列第一。

是什么力量拉动企业逆势而上?中铁建设物资公司总经理张跃鹏一语中的:“我们赢得市场靠的就是管理模式创新。”

在采购与销售环节做文章

物资企业是在采购和销售间赚取差价,要想有效益,就必须在这两个环节做文章。为在采购中赢得质量和价格优势,物资公司通过十几年的精耕细作,建立起囊括67家大型钢厂、8家大型水泥集团、300家建材厂家的全国资源网络,让客户有了更多选择,能获得更多实惠,增强了企业竞争力。

而在销售网络的设计上,物资公司同样精心布局。他们提出“1+7+19”的全员营销体系,“1”是大客户部,负责对接大客户,进行全局谋划;“7”是7大贸易事业部,负责分析、掌控、抢占各大区域物资供应市场;“19”是19个区域经营网点,负责贴近市场,快速响应客户需求,通过立体式营销网络聚集大客户、大工程、大市场。目前,除中国铁建系统外,他们与中国中铁、中国建筑等企业也建立了良好的战略合作关系,经营区域覆盖全国28个省市,服务工程达670多个,近两年连续承揽蒙华铁路、昌吉赣客专等40多项大型重点工程。

“三平台一系统”让管理升级

该公司抓住“互联网+”给企业发展带来的新机遇,打造以供应链平台、电商平台、物流平台、ERP业务管理系统为依托的“三平台一系统”,高效整合上下游资源,衔接上下游需求,具有为客户提供在线采购、竞价抢单、订单跟踪、运价查询等多种功能,同时,延伸服务,利用掌控资源、贴近市场的优势,为客户提供专业的钢材价格趋势分析,使客户能根据行情把握进货节奏,从而降低成本。

“三平台一系统”的运行使物资公司赢得了新的商机。仅1年时间,他们就实现线上下单10000多张,交易量达100多万吨,比传统操作提高效率2倍,人均创效成倍增长。

以服务赢得市场

随着同质化竞争日趋激烈,物流企业服务水平的高低已成为衡量其核心竞争力的重要内容。物资公司变传统远程管理模式为“点对点”直接服务,派专人全程跟踪运输装卸,确保货物安全快捷送达。

首都新机场项目是北京市重点大型工程,物资公司承担8万吨钢材供应任务。他们成立专门的保障小组,24小时不间断供货。在主体结构底板施工最繁忙的阶段,他们一天最多进场钢材达2500吨,被甲方、监理、施工方赞誉为“中国铁建速度”。该工程的另一家总承包单位——北京建工集团慕名而来,力邀物资公司承担其在新机场项目的独家钢材供应任务。

优质的服务赢得了市场广泛认可。2016年,物资公司实现钢材销售量350万吨,相当于4000万平方米建筑面积的钢材用量,位列国内专业权威网站“我的钢铁”建材榜第六位。

中铁二十五局三公司

获4项国家实用新型专利

本报长沙12月26日讯(通讯员王子文)近日,中铁二十五局三公司科技创新工作传来喜讯,该公司4项成果获得实用新型专利。

此次获得授权的4项专利分别是“一种变坡顶进预制框架桥涵体外索预应力加固装置”“一种变坡滑道上跟踪顶进预制框架的台阶式混凝土后座”“一种用于变坡滑道上预制框架顶进的油顶反置托盘”“一种用于框架体外索预应力张拉的预应力锚梁”。其中,“一种变坡顶进预制框架桥涵体外索预应力加固装置”的应用克服了传统滑道顶进顶进受地形、地物、地貌控制的局限性,减少了开挖和拆迁工作量,减少施工对周边建筑物、道路等的影响,具有较高推广价值。

修旧利废有妙招 集装箱巧变配件库

本报玻利维亚鲁雷纳瓦克12月26日讯(通讯员侯佳冰 要晓辉)“大家抓紧时间,我们争取今天完成第二个集装箱配件库。”近日,中铁十七局二公司玻利维亚公路项目部的几位工人手持切割机、氧气焊、电焊机,正在对国内运送物资后废弃的集装箱进行切割。

由于玻利维亚工业相对落后,该项目施工机械车辆所需的配件、工具等都依赖进口,而运完配件、工具后大量的集装箱常常被废弃。“项目部最近正在筹建配件库,能不能把这批集装箱利用上呢?”一有了灵感,项目设备部部长吴国宾立刻发动大家开始设计,他们把运输过程中固定集装箱的钢架改装成货架基础,把废弃集装箱切割拼装成新的货架,把集装箱外层木板做成货架隔板。不到半天,一个物资配件库就建成了。大批设备配件有了去处,不仅解决了闲置废旧物资处理难题,还节省了修建材料库和购置货架的费用60余万元。

一条城际路,六载风雨情

——中铁十四局长株潭铁路建设掠影

本报记者 李美华 通讯员 王月 负相民

12月26日,一列白色动车组在新建成的长株潭铁路上飞驰而过。

蓝天白云下,层峦群山、奔涌河流、幢幢高楼渐渐被甩在车后。车内,桌子上的水杯静静立着,纹丝不动。而站在车厢连接处的戴尊勇,早已心潮澎湃,百感交集。

为了这一刻的到来,包括他在内的千余名中铁十四局建设者,经历了怎样的严峻考验?那2000多个建设的日日夜夜仿佛就在昨天。

应对出其不意的艰辛

长株潭城际铁路是湖南省重大民生工程,也是发挥湖南省“一带一部”区位优势、提升长株潭核心引领作用的重大标杆工程。

长株潭城市群是中部6省市中城市群建设的先行者。早在2006年,湖南省就提出以长株潭为中心、一个半小时车程为半径、囊括环长株潭的另外5个城市,形成“3+5”格局。

时间回到2010年,全长104.36公里,共设24个站的长株潭城际铁路正式破土动工。由中铁十四局承建的第二标段全长22.2公里,整个管段要穿越长沙市中心。

前期工作刚有眉目,正当大家准备在三湘大地放手一搏之际,大困难、小磨难接踵而至。

2011年8月,集团公司8个工区近千名建设者的“家”刚刚组建,就传来了全面停工的消息。

13个月后复工,而彼时,两台盾构机在隧道里“沉睡”了一年,8个工区的车辆、机械租金及人员工资等开支数千万元……

在市中心施工,对隧道出渣时间要求十分严格,白天不准出渣,雨后4天内不准出渣,高考、中考期间不准出渣。

以指挥长戴尊勇和书记史佩光为首的项目部班子成员心急如焚,经多次与政府有关方面协调后,他们在树木岭站附近租了一块地做临时渣场,之后再转运到渣土场。

在四通八达的都市施工,一棵树、一根电杆、一条光缆、一根水管都可能成为施工的拦路虎。

10次下穿京广铁路“零沉降”

长沙是全国第一个把城际铁路建在地下城市。中铁十四局管内涵盖桥梁、隧道、涵洞、地下车站、装饰装修、无砟轨道和有砟轨道施工,囊括了盾构法、矿山法、明挖、暗挖等施工方法。

同时,施工管段不仅上跨城市主干道,而且还下穿建筑生活垃圾区、风化槽沟带、泥质粉砂岩、上世纪五六十年代建的老社区等复杂地质和环境。

工程的一大难点是杨家山到树木岭站区间需10次下穿京广线,最浅埋深15米,最深30米。围岩大多是粉质黏土、强风化泥质粉砂岩,属高风险地质。

京广线是中国南北交通最繁忙的大动脉,每3分钟到5分钟就有一趟列车通过,施

工时稍有沉降就会引起全线停运,后果不堪设想。

2013年5月1日,第一次下穿的战役打响了。

所有参建员工都打起百倍精神,每个细节,每道工序再三考量,地表既不能沉降也不能隆起,推进压力、出土量、注浆量和参数要时刻关注;推进完成要马上拼装管片,穿越期间不能停机,10次穿越必须一气呵成。

盾构施工人员两班倒,确保施工的连续性。“有一次,接班的人生病了,我在那里盯了28个小时。”总工杜以巨说。

4名职工每天24小时巡逻、监测,仔细寻找穿越之后沉降量可能变化的“蛛丝马迹”。

历时208天,盾构机在京广线顺利下穿41栋房屋,沉降变化控制在1毫米以内,实现了“零沉降”。建设者欢欣鼓舞,相拥而泣。

业主在贺信中说:“你们10穿京广线,在大直径盾构施工史上实现了重大突破,在国内同类型施工中堪称典范……”

世界隧道协会的国际专家赞叹道:“毫发无损穿越一座城市和那么多铁路,这是了不起的穿越!”

10次信用评价夺冠的背后

一条铁路,六载春秋,10次信用评价第一,在众多单位同台竞技的舞台上,中铁十四局一路领先,屡屡夺冠,他们的秘诀是什么?



在佛(山)(东)莞城际铁路施工中,中铁二十局五公司通过技术创新,在珠三角盾构施工中首次采用连续皮带输送机出渣技术,较传统出渣方式提高了50%以上的工效。图为工人们正在进行输送带接口连接。 唐相彦 摄

开发应用软件 物资管理加速

本报北京12月26日讯(通讯员朱江浩 方宏伟 罗金菁)在手机微信平台轻轻一按,所需货物便发出,出货单也在供货商的管理系统中自动生成;待项目验收完货物后再轻点手机,数据即刻便会传送到供应商的管理系统,同时导入项目物资管理系统。如今,在中铁建设各项目工地,这一幕每天都在发生,而以往那种靠电话、传真向供应商下达订单的做法,已被移动互联网所取代。

近年来,中铁建设大力推进智慧建造,集团物资设备部充分利用企业信息化管理的前端优势,牵头开发出物资管理互联网应用系统。将周转材料管理系统与手机微信平台功能进行整合,实现了需方订货和供方出库的电子数据交换、双方数据共享、实时账目核对,极大地提高了工作效率。

在不到10个月时间里,华北片区已有43家外部租赁供应商通过该系统为89个

工程项目编制出超过1.6万条业务单据,涉及周转材料50多个品种,租赁费总金额7700多万元。

目前,中铁建设物资设备部在满足自身物资信息化的前提下,正大力开展与供应商信息系统的对接工作,并通过数据分析、数据提炼,实现智能预警,将企业管理和项目管理升级到依靠数据、依靠系统的水平上来,实现了依靠现代互联网科技推进物资管理的目标。

中国铁建股份有限公司PPP项目中标公告

近日,本公司及本公司下属多家子公司中标2个PPP项目:昆明(福德立交)-宜良高速公路(昆石复线)政府和社会资本合作项目,曲靖三宝至昆明清水高速公路(昆明段)政府和社会资本合作项目。

1. 昆明(福德立交)-宜良高速公路(昆石复线)政府和社会资本合作项目。本项目预估总投资为172.57亿元,位于昆明市主城、呈贡新区和宜良县境内。项目建设期为3年,运营期为30年。

本项目采用PPP+EPC模式。项目建设期省市补助3000万元/公里,作为政府出资部分,由昆明市交通投资有限责任公司(以下简称“昆明交投”)代持;运营期采用可行性缺口补助。项目公司注册资本1亿元,项目资本金(含注册资本金)占总投资的30%。除注册资本金外,其余出资计

入资本公积。昆明交投使用省、市两级资金补助代表政府出资占股10%;公司出资占股90%。政府股权作为特殊股权,当项目实际收入小于或等于盈亏平衡点时(即“当年资金成本+年度运营成本+当年应缴税费=当年使用者付费”时),不参与项目公司利润分配。项目资本金以外部分,主要由项目公司以特许经营权质押,通过银行(银团)长期固定资产贷款的方式解决。

2. 曲靖三宝至昆明清水高速公路(昆明段)政府和社会资本合作项目。本项目预估总投资为109.48亿元,位于昆明市呈贡区、宜良县境内。项目建设期为3年,运营期为30年。

本项目采用PPP+EPC模式。项目建设期省市补助3000万元/公里,作为政府出资部分,由昆明交投代持;运营期采用可

行性缺口补助。项目公司注册资本金1亿元,项目资本金(含注册资本金)占总投资的30%。昆明交投使用省、市两级资金补助代表政府出资占股10%;公司出资占股90%。政府股权作为特殊股权,当项目实际收入小于或等于盈亏平衡点时(即“当年资金成本+年度运营成本+当年应缴税费=当年使用者付费”时),不参与项目公司利润分配。项目资本金以外部分,主要由项目公司以特许经营权质押,通过银行(银团)长期固定资产贷款的方式解决。

该项目的投标已经公司第三届董事会第三十三次会议审议通过。

特此公告。

中国铁建股份有限公司董事会
2016年12月23日

职工论坛

现场要为市场增底气

邓昆伦

在建项目可以促进承揽,也可能给承揽带来负面影响,现场可以保市场,也可以毁市场。难怪经营人员感慨:经营工作再使劲,项目一旦起火冒烟,滚动发展目标就会化为泡影。只有现场干得好,我们经营人员的腰杆才能挺得直。

现场要争气,就是安全、质量、工期、进度、文明施工、标准化建设、队伍管理要过硬,和业主、监理乃至地方政府、人民群众等各方面的关系要处得好,要在信用评价中取得好名次。现场不抹黑,就是要杜绝安全和质量事故的发生,杜绝各种不和谐不稳定事件和舆情危机事件的发生,守住基本底线。

对于一个优秀项目经理来说,在干好项目的前提下,还要积极主动成为经营网络的“神经末梢”,积极挖掘本项目业主管辖的后续项目和其他有关项目的信息,配合经营人员开展经营公关,努力促成后续项目落地。

只有在在建项目和市场经营相辅相成、相得益彰,企业才能好戏连台,赢得更大市场。

中铁二十局二公司

经营承揽全面开花

本报北京12月26日讯(通讯员殷简 都大新 于刚)日前,中铁二十局二公司中标总投资3.2亿元的黄平县公路改建项目。至此,该公司今年工程承揽总额突破百亿元大关,实现了历史性突破。

据该公司董事长、党委书记刘文武介绍,今年以来,该公司坚持以“适度规模、精耕细作、最佳效益”为指导,把住效益源头,提高承揽质量,努力在属地经营、滚动经营、专业领域经营方面下功夫,深耕既有市场,坚持以干促揽和品牌经营,实现了在市政EPC、城市管廊、建养一体化公路领域的突破。同时,该公司还先后承揽到城市轨道交通、水利水电、房建、铁路、公路等14个项目,并开始涉足酒店管理领域,有效分散了经营风险。

锦阜高速铁路高台山到新邱段开通运营

本报阜新12月26日讯(通讯员段继新 康简君)日前,经过中铁二十二局哈建公司80多名职工3个多小时连续奋战,锦(州)阜(新)高(台山)铁路扩能改造二期工程高台山至新邱段最后一场封锁施工顺利完工。至此,锦阜高速铁路高台山至新邱段正式投入运营。

锦阜高速铁路位于辽宁省西部,全长230公里,是内蒙古东部地区煤炭外运的重要通道。一期工程中高台山至新邱段横跨沈阳、锦州、阜新3市,全长97.5公里,60%为既有线路施工。其中,高台山至新立屯段为增建二线及站场改造,已于2014年12月30日开通并投入使用。新立屯至新邱段为新建线路,承担该段施工任务的中铁二十二局哈建公司项目部先后取得全线首个桩基开钻、首根桩基灌注、率先一次性通过中国铁路总公司产品质量监督检验中心梁场认证、率先架梁、3年获得4次质量信用评价第一名等佳绩。