



强化战略引领 争做行业标杆

——访中铁十一局董事长、党委书记何义斌

本报记者 徐云华

记者:中国铁建董事长、党委书记孟凤朝在中国铁建2017年工作会上提出,要坚持转型升级优化发展,着力提升产业布局结构。请问中铁十一局在这方面有哪些举措?

何义斌:我们紧跟国家和中国铁建转型升级步伐,着眼长远发展,坚守“一业为主、相关多元、国际国内并举经营”的基本业务模型。在产业结构方面,我们积极培育“3+N”产业形态,逐步形成工程承包基本业务、资本运营业务、海外业务规模和收益“三分天下”的业务格局,再配合工业制造、混凝土制品、物流贸易、“四电”集成、勘察设计等专业性补充业务,构建符合市场形势、主次分明、优势互补、中长期

搭配、协同发展的业务格局。经过近年来的发展,集团多产业同步发展、全产业链聚合经营呈现新局面,产业结构、专业结构调整迈出坚实步伐。

记者:中国铁建“十三五”发展战略与规划提出,要深化改革,激发企业活力,请问中铁十一局在企业管理改革方面有哪些创新举措?

何义斌:围绕企业发展战略和现代企业的管理要求,针对企业管理中出现的深层次、结构性问题,我们从体系、机制、流程等方面做好顶层设计,从根本上解决问题,达到标本兼治。为此,我们重点做好5项创新改革。一是

深入推进实施岗位层级和薪酬体系创新工作,建立公正公平、运作高效的用人机制;二是细化推进绩效考核体系创新工作,建立适应形势、动力强劲的激励体系;三是大力推进技术研发体系创新工作,打造系统一流、行业领先的研发体系;四是加快推进工程专业分包商管理体系创新工作,打造一批信誉良好、能力突出的社会资源队伍;五是尽快推进信息化成本管控体系创新工作,建设流程清晰、执行有力的信息化平台系统,促进企业效益新提升。

记者:面对“十三五”的新征程,5年后的中铁十一局会是什么样?

何义斌:未来5年,是企业飞跃发展的关键

5年,既是企业产业结构的“转型期”、规模效益的“发展期”,更是企业实力的“积累期”。“十三五”期间,我们将抢抓历史机遇,发挥既有优势,推进“发展转型、管理升级、竞进提质、氛围优化”四大战略任务落地,全面开创企业转型升级新局面,使企业逐步从单一的承建商,向集投融资商、总包商、承建商、运营商、服务商于一体的“五商”转型。我们力争“十三五”末年度新签合同额突破1000亿元、营业收入突破800亿元、货币积累取得显著成果,确保企业品牌信誉、核心能力得到新提升,企业效益、职工福利收入同步增长,争做建筑行业先进企业。

大力拓展海外市场 加快全球产业布局

——访中国铁建国际集团董事长、党委书记卓磊

本报记者 谭漪

记者:中国铁建在企业“十三五”发展战略与规划中提出,将海外市场列为发展重点并加快国际化战略进程的发展方式和具体落实作了安排和部署。中国铁建国际集团在落实中国铁建“大海外”战略方面的发展思路是什么?

卓磊:中国铁建国际集团作为中国铁建的专业外经平台,“十三五”期间,将进一步紧跟国家“大海外”和“一带一路”倡议,围绕中国铁建“发力全球经营,基建全球拓展,产业全球布局,装备全球销售,物流全球流动,开展全球合作”的发展战略,更加主动地承担和履行中国

铁建“大海外、大发展、大提升、大贡献”战略使命。坚持海外市场开拓和项目管理齐头并进,加快全球产业布局和深度融入管理;坚持高端经营,拓宽业务领域,延伸产业链条;加强品牌建设,全面推进企业国际化发展进程。

记者:在海外发展战略的落实上,中国铁建国际集团有何具体工作举措?

卓磊:一是优化市场布局。坚持既要“点多面广”,又要“根深叶茂”。在深耕既有市场的基础上,深入研究“一带一路”“非洲三网一化”,中拉整体合作、中国-中东欧“16+1”合作等国家战略规划,紧跟国家外交走向,积极拓

射发展。二是拓宽业务领域。坚持“主业+”方向,在巩固发展传统优势产业的同时,拓展多元领域,以工程承包为依托,积极拓展工业制造、房地产开发、矿产、自贸区、工业园建设、新能源及物流贸易等领域。三是创新经营模式。紧跟“银企合作”走出去新形势,加大与国内外各类银行、保险、产业基金等的合作力度,着力探索和“丝路基金”、产能基金等国家涉外基金的合作模式,以交通基础设施互联互通项目为切入点,建立国际化发展的融资保障体系。四是强化在建管理。坚持降本增效,加强设计管理,狠抓安全质量,促进信誉提升,形成

“以干促揽”良性循环。

此外,在内部建设保障方面,结合海外发展的新形势,中国铁建国际集团进一步梳理、调整发展思路,对标同行先进单位,深化改革提升,以集团公司-国别公司/代表处-项目部三级管理体系为中心,加强总部、国别公司/代表处、项目部三级组织建设,做强集团总部,做实国别公司/代表处,做专项目部,整合优势资源,打造市场开发平台、项目集中管理平台、财务集中管理平台、设计集中管理平台;围绕“选人、育人、留人”4个方面,深化人力资源制度改革,多措并举激发人才活力。

职工论坛

管项目要动真碰硬

黎青川

项目管理失之于宽、失之于软,是一些“顽症”不能根除的重要原因。中国铁建近几年通过持续加强基础管理,提升项目管理质量,取得了明显成效。

但是,随着企业经营规模急剧扩大和管理要求持续增强,项目管理仍须常态“紧箍咒”,强化过程落地,充分发挥激励约束作用,瞪起眼来抓,狠下心去管,打通项目管理的“最后一公里”。

动真格,强化底线和红线,不得逾越“雷池”。项目管理必须对安全、质量、工期、责任成本、二次经营等划出底线和红线,纳入管理要点。在实际中,凡出现问题的,大多是踩了底线,越过了红线。作为管理者,既不能迁就照顾,也不能搞“下不为例”,必须“瞪眼”批评,“狠心”整治,让违规者付出应有的代价。

动真格,强化考核兑现,不要当老好人。由于当老好人的平均主义,容易造成关键岗位于关键事的积极性不高。项目管理要明确定位责权利,有权必有责,权责须对等,倡导重奖重罚,避免出现“有利的事情抢着管,难啃的骨头没人问”的问题。要建立严格的激励约束机制,将工资与责任、奖金与绩效挂钩起来,及时兑现奖励,以激发员工的积极性和创造性,最终形成良性循环。



中铁十五局城建公司在南京扬子江隧道建设中,积极推行工厂化流水作业,提高专业化生产能力。该项目的钢筋加工厂采用自动化方式,日加工钢筋260吨以上,降低了原材料损耗,减轻了劳动强度,提高了施工效率。图为4月26日,工人正在进行钢筋加工作业。孙进修 摄

工艺创新让桥墩“脚稳身健”

本报北京4月28日讯(通讯员张亮亮 杨树建)4月26日,整理完“高速铁路桥墩混凝土全自动喷淋养护系统”和桩头“双红线环切”创新工艺的经验交流材料,中铁十二局三公司合安铁路6标项目部经理孔德明格外高兴。这些前不久在全线观摩会上的“明星”,为项目桥墩质量控制上了一道“双保险”。

桥墩混凝土养护是保证墩身质量的关键环节。他们在桥墩托盘顶部安装透明喷淋养护篷,并用篷布将墩柱全身包裹,内部设置了立体环绕供水管路和若干个小喷雾式自动喷头。通过定时

继电器的控制,养护水便可以顺着墩柱旁自上而下连接养护篷和蓄水桶的水管,均匀喷洒在墩柱上,对墩柱混凝土进行养护。

谈起“高速铁路桥墩混凝土全自动喷淋养护系统”的好处,孔德明侃侃而谈:“降低人工高空作业风险,克服了人工洒水养护不及时弊病,实现全方位、无死角养护,解决了高温、大风环境下桥墩混凝土养护难题,有效提高了实体质量。”

项目部墩身养护质量有了保证,桩头环切却又成为不大不小的难题。“使用风镐破除桩头时,容易产生劈裂、损毁桩基,既增加了机械和辅料的

耗用,还会对施工质量和进度产生影响”。

项目部组织技术、试验、设备、桥梁工班等部门对环切工艺进行研讨,并组织现场施作,经多次摸索,逐步形成了“双红线环切”施工法。通过在桩顶标高红线以上2厘米、10厘米处,分别用红漆画出两道“警示线”,工人使用无齿锯在划定区域绕桩头环向一周切割,确保了桩头破除后的完整性,整个过程又稳又快。

正是得益于这两项创新工艺的应用,合安铁路6标项目部已完成的24座墩身、106个承台、1371根桩基的检测合格率全部为100%。

信息化助力项目管理更精细

本报重庆4月28日讯(通讯员王海蛟)4月25日,在中铁十七局四公司玉磨项目甘庄隧道进口,施工人员进出隧道时,不再刷卡通过门禁系统,而是改成了“刷眼”模式。这是该项目在施工现场原有门禁系统的基础上,引进了虹膜识别技术,为隧道安全施工提供了双保险。

玉磨项目共有隧道3.5座,全长24.5公里。面对隧道施工人数组成复杂、进出隧道频繁的情况,项目利用人眼虹膜的唯一性,将虹膜识别技术与视频监控结合起来,有效避免了施工人员在进出隧道登记、刷卡过程中存在的漏登记、随意刷卡、张冠李戴等不良行为,精确掌握洞内施工人员的情况。

“一张门禁卡的成本为85元,如果每个洞口按70人计,在不考虑丢失、补卡的情况下,我们项目13个工点,仅刷卡费用的支出就将近8万元。”项目部安质部部长于国亮说,虹膜识别技术的应用确实起到了降本增效的作用。

近年来,中铁十七局四公司结合各项目施工特点,将信息技术与传统项目管理相结合,提高项目现场管理效率,大大降低了管理成本。

该公司广绕铁路项目的路基施工任务占标段线路总里程的43.18%,项目在全线第一家引进了路基连续压实过程控制系统,配合厘米级定位基站,在有效保证全线12.955公里路基压实质量的

同时,为工程竣工后的安全评价提供了大数据。该系统在2016年底迎来了全线观摩。

在该公司吉林白山大桥项目施工现场,可以看到整齐摆放的物资设备,然而这并不是简单的堆放,项目利用冬季农闲时间,依托互联网技术,建立了周转材料保养与再利用“物联网”体系,对项目的墩柱模板、工字钢、千斤顶等物资保养维修后,将相关设备的配套使用数量、型号功能、使用方法等信息一并录入系统,让每件物资设备之间建立使用联系,极大地提高了物资管控力度。据项目物资管理人员介绍,项目仅周转材料保养与再利用一项就节约461万元。



中铁二十局安哥拉本格拉铁路

电务工程现场验收完成350公里

本报安哥拉奎托4月28日讯(通讯员 宋存营 记者 虎曙光)日前,安哥拉本格拉铁路局完成对本格拉铁路库巴尔至古玛车站区段165公里线路的电务工程现场验收。至此,中铁二十局承建的本格拉铁路已完成350公里线路及26座车站的电务工程现场验收任务。

本格拉铁路具有线路长、站点多等特点,中铁二十局承担全线电务施工任务。由于电务设备损坏严重,补缺材料不能及时到场,给验收工作带来难度。

按照本格拉铁路“分段成型、分段交工”的验收工作总体思路,中铁二十局安哥拉本格拉铁路电务项目部快速行动,开展形式多样的劳动竞赛,并将现场验收工作步骤化、程式化,与本格拉铁路局相关部门加强沟通,有效推动验收工作顺利完成。

赣深客专第一长隧开工

本报赣州4月28日讯(通讯员朱国才 赵平)4月22日,由中铁十六局承建的赣(州)深(圳)客专全线最长双线隧道——龙南隧道正式开工建设。

赣深客专是国家“十三五”重点建设项目,新建正线全长436.37公里,设计标准时速350公里,是国家“八纵八横”高铁主通道京港(台)通道的重要组成部分,也是江西省与“珠三角”对接的主通道。

中铁十六局承建的3标全长27.334公里,桥隧占比97.3%,其中龙南隧道是全线控制性第一长大双线隧道,全长10240.23米,隧道围岩地质情况复杂,存在围岩失稳、塌方、涌水、岩爆等施工风险,施工难度大。

咸阳上林北路跨咸铜铁路高架桥通车

本报咸阳4月28日讯(通讯员姜 略 许 岗)“五一”前夕,历经3年多艰苦奋战,中铁二十局六公司承建的咸阳上林北路跨咸铜铁路高架桥提前通车。

全长1696米、宽50米、双向6车道的陕西咸阳上林北路跨咸(阳)铜(川)铁路高架桥,地处“西咸经济一体化”中心地带——咸阳市渭城区与西安西咸新区秦汉新城交界处。该桥建成后将有效减轻咸阳市东风路交通压力,缓解主城区东部交通拥堵局面。

为确保咸铜铁路安全运营、规避施工扰民,他们分阶段、分区域组织围挡施工,主动与各方协调,多争取作业面,组织人力、物力,加班加点进行施工作业。同时,与铁路部门“要点”施工,“开窗”作业,每天紧盯铁路线停车封锁、接触网停电不到3个小时的作业时段,提高作业质量和效率。

中铁十五局中巴公路项目

企业信用评价再获AA级

本报喀什4月28日讯(通讯员刘晓雨 罗贵胜)近日,在新疆交通运输厅2016年度综合信用评价考核中,中铁十五局二公司承建的中(国)巴(基斯坦)公路1标段凭借诚实守信、管理创新、工程优良、社会责任感强等业绩第三次蝉联施工企业信用评价AA级。

二公司承建的G314线(中巴公路)项目,处于祖国版图最西端,是中国通往巴基斯坦的唯一陆路通道。工程施工中,他们以质量求生存,多个单项工程被建设单位列为样板,在业主总计9次综合检查中8次夺魁,同时业主组织全线项目经理及总工程师多次前来学习交流。该项目部还开展了“我是党员我先行、困难面前跟我走”“大干90天,为中巴友谊路建设贡献青春”等10多项劳动竞赛活动,将劳动竞赛与节点目标、季度考核和个人收入紧密结合,收到了较好的活动效果。

中铁十六局建工机械公司

获一项国家专利授权

本报北京4月28日讯(通讯员陈 玲)近日,中铁十六局建工机械公司与协作厂家联合自主研发的“全自动液压自行式履带架桥”获得国家知识产权实用新型专利证书。

全自动液压自行式履带架桥是专门针对长大隧道施工研发的。该产品通过履带车液压马达驱动,可适应复杂地形,爬坡高达30度,以满足施工需求;其采用全液压操作,配有专门的液压操作平台,只需操作液压操作平台上设置的操纵杆,便可实现整体升降、前进、后退和转弯,施工进度省时省力,能有效加快整个隧道的施工进度,节省成本,避免使用轨行式栈桥所需的易损件,比如枕木、钢轨等,并且减少铺设枕木所花费的人力、物力。目前,该产品已成功走向市场,客户使用效果较好。