

提质增效 进行时

中铁二十局扎紧效益流失口子

本报西安11月9日讯(记者张一同)据统计,截至今年三季度末,中铁二十局在建项目综合收益率较去年同期明显提高,创效潜力进一步得到释放。这是中铁二十局不断严控项目成本、扎紧效益流失口子的成果。

今年以来,中铁二十局初步测定了项目间接费用定额指标,将非生产性开支限制到合理区间,并针对临时工程成本管理的违规行为,拟定了《临时工程成本管理办法》,要求临时工程建设要“因地制宜上水平”,不搞“高大上”。同时,中铁二十局重新建立了劳务分包队伍库,完成了劳务分包队伍资质审核,完善了劳务分包价格管理体系,并下发物资设备指导单价,为项目相关费用支出划定了标准。

项目月度、工程公司每季度、集团公

司每半年召开经济运行分析会,是中铁二十局长期坚持的一项制度。他们通过把脉企业运行中的疑难杂症,有针对性地开方抓药,取得了较好的效果。今年,中铁二十局还着重对江西、贵州、陕西、甘肃等区域项目,以及投资类重点项目进行专题巡查;对存在经济风险的项目,成立工作组进行专门督导。

为全过程监管项目创效情况,在上场初期,中铁二十局组织专业人员对项目摸底调查,然后制定施工组织方案,规避管理风险,明确创效目标。中铁二十局石黔高速公路项目上场后经评估,结果显示亏损,但是经过反复研究,优化施工方案,并动态调整资源配置,现在成为效益可观的项目。施工过程中,中铁二十局不定期组织

纪委、审计等部门深入项目查摆问题,确保项目良好运行;针对收尾项目,他们做好“六项锁定”,确保落袋为安。

中铁二十局在项目推行“量价分离”管理办法,有效控制了施工成本。项目管理层主抓价格控制,负责做好招标、合同、结算“三项审批”;作业层主抓数量控制,负责做好计价数量、材料消耗、台班结算的“三量管控”。他们将降本增效的目标与劳务队的切身利益捆绑,不仅进一步激发了他们的工作积极性,而且避免了因为权责不清而引起的经济纠纷。由于施工难度大,中铁二十局蒙华铁路项目有一支劳务队伍主动要求退场,当天就完成财务结算和付款,次日人员、设备全部离场。

为了做好二次经营,中铁二十局成立

了铁路、公路、房建、市政、地铁、水利等业务板块的变更索赔专家团队,每年都明确了年度重点跟进项目,并建立了变更索赔专家群,利用网络工具定期探讨业务,帮助项目节约成本,增加效益。中铁二十局三公司南昌礼步花园项目成本管理负责人介绍,在变更索赔专家组的帮扶下,项目部根据在图审环节发现的问题,提出系列变更索赔,都得到业主的批复同意。

海外项目是中铁二十局重要创效来源,占到企业总收入的三分之一。针对海外项目创效目标,中铁二十局坚持管理人员年轻化、劳务人员属地化、资源采购全球化。目前,中铁二十局海外项目中国和本地员工最高配比达到1:12,由于当地员工薪酬期望值低,人力成本得到有效控制。

中铁二十四局

加强属地经营 拓展华东市场

本报上海11月9日讯(记者文雄 孙樱齐)中铁二十四局坚持经营承揽的龙头地位不动摇,在子分公司属地的重点区域华东五省一市加大承揽力度。截至10月31日,该集团在华东五省一市共承揽超过170亿元的工程,为冲刺年度经营工作目标打下了坚实基础。

中铁二十四局坚决贯彻落实中国铁建董事长、党委书记陈健提出的“要以集团和子分公司所在地为核心经营区域,适度扩展重点区域”的工作要求,充分利用集团公司和所属单位地处“长三角”地区的区位优势、资源优势,扎根、深耕华东市场,将其作为企业生存发展的根据地、安身立命的大本营,对子分公司实施“一加一”属地经营战略,即每个省由1个主力公司再加1个辅助公司负责。

中铁二十四局突出子分公司的专业优势,做强、做优与自身发展、工装水平相匹配的主专业。中铁二十四局所属上海公司、南昌公司在桥梁施工方面,福建公司在隧道施工方面,电务公司在地铁维保方面,路桥公司在涉铁工程方面,轨道交通公司在盾构施工等方面深度合作,都取得较好成效。截至10月底,今年中铁二十四局在安徽承揽到合肥桥头集路一期滁水大道至包公大道工程22项工程,在江苏承揽到无锡吴淞快速化改造及配套工程24项工程,在浙江承揽到绍兴市轨道交通1号线一期工程镜湖站土建施工等29项工程,在福建承揽到平潭麒麟大道东段(高铁中心站-翠园路段)工程27项工程,在江西承揽到新建南昌至赣州铁路客运专线站房和生产生活用房及配套工程等29项工程,在上海承揽到临港重装装备产业区二期市政道路及配套工程6项工程。

中铁十四局牡佳客专项

BIM技术 助力精细化施工

本报佳木斯11月9日讯(通讯员赵涵 何其芳 李祯林)三维可视化模拟交底、电子施工日志系统运用……进场一年来,中铁十四局牡佳客项目部利用BIM技术进行精细化施工,既提高了工效,又节约了成本。

“牡佳客专中铁十四局管段线路全长45.331公里,仅土石方量就有448.86万方,施工组织难度大,安全质量要求高。”项目书记陈涛介绍。

在牡佳铁路跨鹤大高速公路特大桥连续梁施工中,该项目根据图纸建模,通过在电脑上进行3D模拟,发现由于钢筋与波纹管的空间占位,存在多个碰撞点,还发现钢筋长度错误。他们及时处理,避免了损失,确保了进度。

针对地形复杂的实际,在路基边坡防护施工中,他们采用BIM技术提前模拟施工,准确计算了浇筑拱形骨架所用的混凝土土石方量,同时科学排布模板,节约施工成本。

他们还利用BIM技术,将施工工艺的技术标准、操作要点、作业时长、工艺流程等制作成3D作业指导书。“我们拿着三维视图和剖面视图给人看,工人们理解快,而且准确。”桥涵班长马存振说。

目前,在BIM技术的有力支撑下,中铁十四局牡佳客专项项目安全质量可控,施工进度领先全线,信用评价名列前茅。



中铁十四局四公司

20米小箱梁钢台座 获实用新型专利授权

本报白城11月9日讯(通讯员王志朝 王震)近日,中铁十四局四公司通(辽)让(湖路)铁路电气化改造项目研制的20米小箱梁钢台座,获得国家实用新型专利授权。

中铁十四局四公司施工的通让铁路电气化标段横跨吉林省、黑龙江省,全长约110公里。“该标段需要预制96片箱梁。如果建设梁场集中预制,征地费用、复耕费用和运输成本都很高。”项目技术负责人马林介绍。

为此,项目部研制了活动式钢台座,包括前段台座、中段台座和后段台座,每段台座之间设置活动板。当一片箱梁浇注完成后,置于活动板下部的千斤顶向上顶起,把浇注成功的箱梁抬起,并用倒链(又名“手拉葫芦”)将其移走。随后,活动板和千斤顶落下,开始浇注下一片箱梁。

据悉,20米小箱梁使用活动式钢台座不仅稳定性好,而且运输方便,能够保证质量,加快施工进度。

中铁十九局参建

京沈高铁辽宁段 开始模拟载客试运行

本报沈阳11月9日讯(通讯员张敏 张卫芳)11月1日,中国铁建大桥局、中铁十七局、中铁十九局、中铁二十二局等单位参建的京沈高铁辽宁段开始模拟载客试运行。

京沈高铁设计时速350公里,全长698公里,其中辽宁段407公里。全线新建车站19座,其中辽宁段新建牛河梁、喀左、奈林皋、朝阳、北票东、乌兰木图、阜新、黑山北、新民北、沈阳西10座车站。中铁十九局三公司承建土建3标段,全长22公里。

京沈高铁是东北地区入关的最快捷通道,它将和京哈铁路秦沈段在东北地区形成一东一西两条进京通道,对于促进东北地区的经济振兴具有重要意义。

据悉,京沈高铁建成通车后,北京至沈阳的列车最短运行时间将缩短至2.5个小时左右。

中铁十六局有的放矢控本增效

本报北京11月9日讯(记者邓昆伦)“在成本管控方面,截至目前,我们的收益率与责任预算相比提高了0.83%,阶段性实现了信誉和效益双丰收。”中铁十六局靖神铁路9标项目在集团公司督导帮扶下,想方设法开源节流,成为该集团强力推动控本增效工作的典型项目。

今年上半年,中铁十六局组织对靖神铁路、莞惠城际铁路等重点项目进行经济管理督导帮扶,梳理控本增效项目,明确总体及阶段目标并制定配套措施。他们还针对兰渝铁路项目实施专人专项帮扶,助力清概突破,在项目后期“变无可变”的不利形势下,取得了较好进展。此外,该集团各工程公司对63个项目组织了专项督导帮扶。

与此同时,该集团利用内部责任成本报表加强责任成本分析,查找影响集团公司增收节支的主要矛盾并提出有针对性的建议。他们还指导赣深铁路、福厦铁路等新上项目

深入分析临时工程、地材价格、周转材料与机械配置、工期筹划对成本的影响,编写完善成本预控实施方案,提高项目经济运行质量。

该集团将郑许市域铁路作为上半年重点关注的新的项目,在年初组织集中办公,梳理和分析招标文件、合同条款及初步设计概算,梳理出60余项管控点。上半年,该集团经营管理人员先后4次深入郑许铁路现场,编制下发《郑许项目经营重点工作清单》等文件,并组织开展合同价款分割、经济评估工作,编制了项目工程量清单及计价管理办法等,为项目控本增效奠定了基础。

该集团还进一步强化对在建重点项目的经济管理督导,聚焦降本增效,组建技术、经济联合专家组入驻现场,从合理损耗指标、工艺参数、施工标准化、成本写实、激励机制等方面实施专项督导帮扶,全力打赢项目增效攻坚战。

职工论坛

切勿忽视项目退场物资管控

李明涛

目前,许多企业坚持以干促提,实行区域滚动发展战略。随着新项目越来越多,旧项目退场物资的重要性日益凸显。

新项目上场,业主预付款到账需要一定时间,企业拨付的启动资金有限。在资金紧张的情况下,要科学利用旧项目的退场物资,使新项目迅速打开局面。

新项目接收退场物资,经过检验质量合格,进行循环使用,可以降低施工成本,能实现企业降本增效的目标。但在实际工作中,退场物资却存在损坏率高、重复利用率低、周转不及时等问题。

产生这个问题的原因,首先是思想认识不到位。一些项目领导以为抓好进

度、质量、安全、文明施工等方面的工作就行了,对退场物资管理重视不够。其次是过程监管不到位,退场物资搁置时间长,可能造成质量问题,使用价值逐渐降低,最终不得不便宜处理,造成企业利益流失。最后是物资退场把关不严,交接不细,并缺乏统一管理和调拨的有效手段,致使周转不畅,难以实现退场物资充分利用的效果。

加强退场物资管控,一方面,要提高思想认识,将管理责任落实到人,特别是做好退场物资监管。另一方面,要加强退场物资的存管、维护和对新上场项目的调拨,使退场物资快速、高效在各项目流转,最终达到创效的目的。

中铁十六局郑许市域铁路项目

解决简支箱梁节段梁 拼接精度难题

本报许昌11月9日讯(通讯员黄晶晶 姚林宝 方志强)针对预应力混凝土简支箱梁线型控制精度难题,中铁十六局郑许市域铁路项目部开展技术攻关,将测量数据传到手机APP软件处理,当测量数据超过误差时,手机软件会自动报警,实现节段梁拼接时与设计线型一致。

郑许市域铁路许昌段全长33.86公里,除了暗挖盾构法施工和悬浇梁施工外,约21.6公里采用预应力节段拼装简支箱梁,如此大规模的节段拼装梁应用在集团公司乃至河南省尚属首例。

节段箱梁具有设计轻巧、薄壁、大悬臂、体积小、重量轻、方便运输和拼装架桥的特点,但是模板一次性投入较大,对预制线型精度要求高,且模板精度必须控制在2毫米以内。

开始施工时,模板拼装进度缓慢,需要反复调试定位测量计算。项目部成立攻关小组,经过多次试验发现:模板线型控制测量数据偶尔会出现人工记录错误的情况,同时存在数据漏传现象,影响节段梁预制的精确性。

为确保节段梁与设计线型一致,他们在每节节段梁设置6个测量控制点。工程技术人员通过全站仪,对6个测量控制点进行反复测量,测量数据做成EX-CEL表格,传输给数据处理人员。经过APP软件对数据处理分析后,现场人员根据定位数据进行模板调整定位,最终浇筑混凝土。

据悉,运用APP软件后,节段梁预制不仅精确度高,而且工效提高不少,是辅助节段梁预制的好工具。

中铁二十二局五公司

绿色施工呵护赤水河

本报遵义11月9日讯(通讯员华建宇 唐海洋)“你们不愧是央企‘国家队’,讲究环保!你们的经验,值得沿岸施工单位观摩学习。”近日,地方环保局在进行茅台酒厂河堤加固改造工程检查时,对中铁二十二局五公司竖起了大拇指。

赤水河被誉为“美酒河”。中铁二十二局五公司负责茅台酒厂河堤加固改造作业,需要与赤水河“亲密接触”。

为呵护这片得天独厚的自然环境,他们在截流平台内侧安装了隔离板,将泥渣“关”在作业面内,再运至专用平台晾晒,确保无流浆后,再倒运至弃渣场。目前,项目部累计出渣200多车,出渣方量超3万方,没有一方废渣倾倒入赤水河。该方案得到业主单位的肯定,并在其他工序推广。

针对钻孔桩施工时产生大量污水的情况,该项目在每根孔桩旁摆放巨大的铁皮箱,收集钻孔产生的泥浆。泥浆收集完成后,用罐车运出施工现场,统一进行沉淀处理。虽然施工成本增加了约150万元,却保护了赤水河水质,项目部被当地环保部门树为标杆。

同时,为减少扬尘、噪声污染,该项目在开挖边坡时进行绿网覆盖,用愚公斧进行挡墙静态无震动拆除,得到当地政府和业主和居民的一致好评。

美丽铁建 与绿色同行

向海拔5400米雪域高原攀登

本报记者 张少峰 通讯员 王忠霞 张红欣

深秋,我国内地枫叶正红,青藏高原原雪花开始飞舞。

中铁十八局二公司建设者顶着凛冽的寒风,正在修建一条盘山公路。光秃的山坡,黄色的山体,稀薄的空气……天空露出晨曦,大家背着仪器,带着图纸,缓缓走向工地。

项目经理李振标、书记孙清宏介绍:“这个项目是军民融合工程,我们主要负责土建部分。”

中铁十八局二公司建设者参加建设青藏铁路,在被誉为“雄鹰飞不过去的高山”唐古拉山,承建全线第二长大桥头二九特大桥,由于表现突出,被称为世界屋脊上的工程尖兵。

2017年,中铁十八局二公司建设者

再次登上青藏高原,再次走进生命禁区,向项目最高点——海拔5400米的山顶冲锋。

项目开始上场时,有人头晕目眩,有人胸闷气短,有人呕吐不止。但是,他们参建军民融合项目,不仅无所畏惧,而且感到光荣。

由于项目位于高海拔地区,为了防御严寒,保证正常施工,中铁十八局二公司建设者身穿红色羽绒服,头戴遮耳帽,迎着寒风向上攀登。

有一天早晨,大家睡醒后从帐篷里钻出来,发现眉毛都变白了。同事们开玩笑说:“我们都是白眉大侠。”项目副经理黄鹏说:“作为铁二代,我不怕吃苦。”

孙清宏曾是一名医生,拥有丰富的

诊治经验。他说,项目部购买了氧气瓶,并与当地医院建立联动机制。

“注意刷坡的角度。”“小心上面的石头。”……在铁色高原上,李振标手持对讲机正在指挥施工。

为了加快进度,他们推行立体化施工,把全线划为5个小段。走近施工现场,只见机械在上面挖土石,工人在下面平整道路。

为了确保安全,他们建立多个安全防护网,重点防止高空坠落。项目安全总监朱金波介绍:“截至目前,项目没有发生一起安全事故。”

目前,由于项目进度可控,质量稳定,部队领导对中铁十八局二公司建设者给予肯定:“你们不愧为当年的铁道兵。”

中铁十九局呼和浩特地铁项目

多措并举筑牢冬季施工安全线



本报呼和浩特11月9日讯(通讯员郭建东 高娟)“冬季将至,我们要及时制定加强冬季施工安全预案。”“各个作业队要严格按照项目部的安全措施进行施工,不准打折扣。”11月5日,中铁十九局轨道公司呼和浩特地铁2号线05标项目部对冬季安全生产工作发出“指令”,为建设者筑牢冬季施工安全线。

该项目部针对冬季风干物燥、用火用电量增加的实际,对存放易燃易爆物品的区域实施专人专管制度,对施工人员加强防火安全教育,并建立用火管理,建立明确到人的防火安全责任制。他们对现场的供电线路、机电设备进行全面安全检查,严禁设备及线路超负荷使用,并要求用大功率用电设备时,不得使用同一个插座。

“我们还对施工作业队、班组进行冬季行车安全教育,重点介绍防冻、防

滑、防雾和防火等安全常识,提高驾驶员的冬季行车安全意识,要求施工队伍的司机严禁酒后开车、无照驾驶、疲劳驾驶,确保行车安全。”项目安全总监徐东刚说。

据了解,项目部还考虑到呼和浩特进入冬季后会出现下雪等不利于施工生产的天气,提前准备好消防设施及防冻、防滑物资,购置棉大衣、棉被、电暖器、电褥子、热风机以及临时消防水桶等,并建立夜间巡逻、交接班记录制度。



青岛地铁1号线海底隧道全长8.1公里,最低点距离海平面88米,是国内首条地铁海底隧道,也是国内最深的海底隧道和最长地铁海底隧道,中国铁建和十八局以联合体模式参与施工建设。图为11月6日,中铁十八局青岛地铁1号线海底隧道项目部参建员工欢庆隧道贯通。 崔风华 文 王强强 摄