

筑梦海外

徐华祥:织就北非通衢大道

通讯员 李子 崔玉玉

12年北非“精金百炼”,近20个海外项目“精耕细作”,在80厘米深积雪的寒冬里开展“百日大干”,也在50余摄氏度的高温下蹲守工地,从交通到房建,从浪漫地中海到酷热撒哈拉,都留下了中国铁建国际集团员工徐华祥的身影。

2019年5月29日,中国铁建海外协同发展交流会上,徐华祥被授予中国铁建“海外拓荒牛”奖。

重信守诺“活名片”

2012年,徐华祥被正式任命为中国铁建国际集团阿尔及利亚东西高速公路项目常务副总经理,负责实现M3路段通车目标。

M3路段是中标段最后一个通车路段,全长27.74公里,地处东西高速公路中段东部咽喉地带。滑坡、流坍塌、边坡变形严重,分布有大量泥灰岩,坡多弯急,是块“硬骨头”。当地媒体曾公开表示,这段工程不可能在2012年年底前通车。

阿尔及利亚政府高层又下达新的目标:中国铁建必须在4月15日议会中期选举之前实现M3路段通车。否则,中国铁建将面临被清场甚至被阿国公共工程部列入黑名单的风险。

在徐华祥的积极奔走协调下,业主、监理、阿尔及利亚政府、中国驻阿使馆和在阿有关企业对M3路段的施工生产都给予大力支持。工地上24小时连续作业,向工期发起冲刺。

2012年初,阿尔及利亚遭遇了百年罕见的暴雪,积雪深度达80厘米,施工难度呈几何式增长。“天高我敢攀,地厚我敢钻,险山恶水任调遣,英雄面前无难关。”贴在会议室墙上的这句话,为施工生产劳动竞赛拉开了大幕。

“那时候正是阿尔及利亚最冷的时候,雪又厚,一脚下去,一裤腿都是泥和雪。穿着棉衣没法干活儿,大家就脱了外套只穿着毛衣赶工。”7年过去了,已经是中国铁建国际

集团副总经济师兼阿尔及利亚公司党委书记、总经理的徐华祥对那段经历仍然记忆犹新。

有一天,项目部接到一个从国内打来的电话。电话那头带着哭腔:“徐华祥怎么了?好几个个月了,家里人谁都没找到他!手机打不通,求求你告诉我,华祥是不是出事了?”项目部的负责人赶紧安慰对方:徐总很好,请放心。

原来,连续82天,从早上6点到晚上11点,徐华祥一直在工地上忙碌,M3路段大部分都在深山里,不仅路况差,电话信号更差,再加上工作实在太忙,每天只能睡四五个小时的徐华祥就把给人打电话的事抛到脑后了。项目部的负责人找到徐华祥转告情况,他才忙里偷闲给家里打了个电话报平安。

2012年4月14日,东西高速公路中标段最难的一个路段——M3路段正式通车。阿尔及利亚公共工程部部长现场题词:我以公共工程部部长的名义,代表阿尔及利亚人民,向建设东西高速公路的中国员工表示深深的谢意。从此,Salim(徐华祥的阿拉伯语名字)这个人被公共工程部高度认可。

“斤斤计较”闻名阿国

在这次紧张的施工中,徐华祥也没有忘记项目实施最重要的一环——计量支付。

他把握业主急迫通车的心理,找到施工和计量结合的最佳时机,实现了之前所不能签认项目的计量,大干期间计量总额达到2亿美元,签认了1.67亿美元的合同外工程,如滑坡治理、隧道处理等项目的工程量,为以后的补充合同谈判奠定了基础。

来阿国不久,徐华祥就积极深入研究项目合同文件、合同条款以及阿国公共工程合同法、总统令及相关法律法规。他结合经验,理清思路,多次和业主高层商谈,同时,深入各个施工标段,和业主、监理沟通、交流、探讨计量方式,坚持工程量确认单不签字坚决不回家。

此后,上至国家高速公路管理局局长,下至各标段的业主指挥长都知道CRCC有一个工作严谨、毫不让步的Salim。通过不懈努力,他曾实现一次性计量3.2亿美元的重大突破。

在这样的环境下,徐华祥也从零起步,练就了过硬的法语功底,能够自如地用法语和业主、合作方交谈。

“非正式场合的会议,全是徐总自己上。”中国铁建国际集团阿尔及利亚公司工作人员介绍。在工作之余,徐华祥随时看新华社法语新闻稿,关注国家时政大事,类似“中非命运共同体”这种法语词汇张口就来。

保持初心,有始有终

M3标段现场施工告捷,并不意味着“功德圆满”。更艰苦的谈判“拉锯战”还等着徐华祥去面对。在工程额外增多的情况下,如何协商封顶价,这是徐华祥面临的第二场“大考”。

连续5年,历经5位公共工程部部长、一位国家高速公路局局长更换,200多次谈判会议,共计完成415项新价格和59项重大分歧项的谈判!

这一长串数字的背后,是他在谈判期间的无数次煎熬。他会因为业主一个不经意的动作、一句不确定的言语辗转反侧、寝食难安。但是,他从未想过放弃。

2017年初,东西高速公路项目最终补充合同签署。那天,徐华祥终于睡了个囫圇觉。

2018年6月,东西高速公路成为第一个斩获“詹天佑奖”的非洲工程。8月8日,中标段顺利通过竣工验收,释放了保函,项目圆满收官!

赢一子,动全局,满盘皆活!凭借东西高速公路这场“硬仗”,中国铁建在阿尔及利亚扎了根,凭借徐华祥这个CRCC在阿尔及利亚的“标签”,中国铁建又相继承揽了多个项目。



7月6日,综合检测车在中铁十六局等单位建设的宁夏吴忠至中卫城际铁路联调联试中跑出275公里的时速,达到设计时速的110%,圆满完成综合检测任务。图为综合检测车驶过中卫南站。丁俊逸 摄

职工论坛

项目防亏要抓好全链条管理

武慧

近来,关于垃圾如何分类、投放、收集、运输、处置成为网络热议的焦点。上海市率先实施垃圾分类处理“全链条”,给大众吃了一颗“定心丸”。

“全链条”是指某项业务工作的事前、事中、事后各个关键环节,每一个环节有序衔接、规范运行,进而搭建起全功能、全流程、全生命周期的管理体系。

项目亏损直接影响企业的经济效益,危及企业的可持续发展。项目防亏增效要落到实处,亦需打造“全链条”模式。防亏就是要堵住企业效益流失的漏洞,以前、中、后端的无缝对接,形成完整的全链条闭环系统,切实筑牢“品质铁建”的经济基础。

前端的“防好”。要夯实经营质量,秉持“六不揽”“七严禁”经营准则,有效识别在价格、履约、法纪中可能存在的风险源,加强前期可行性研究和信息筛查,主动对接质优价美的工程项目。特别是新上场项目要强化“大成本”理念,结合工程进度,综合考量人工、材料、机械成本和现场管理费用等要素,扎实做好前期指标策划、方案预控、施工组织设计优化以及资源科学配置,以经济活动分析统领全局。

中端要“管好”。要厘清公司机关与项目的责权边界,公司机关要充分发挥好服务职能,对合同签订、劳务管理、物资采购、设备租赁、资金使用等项目成本管理重点环节进行统一管理;集中调配、依规审核,以“集

约化管理”方式将项目从繁琐的业务中解放出来。项目要自觉承担起主体责任,摸清“家底”,精细化管理,通过科技创新、工艺改进、二次经营,清收清欠、“两金”压控、税务筹划等工作内控效益潜力。

后端要“治好”。要建立健全内部监督机制,审计、法务等部门与纪检监察机构应形成“十指连弹”之功效,联动出击,加大对基层项目的检查、督导、审计、整改、追责力度,对潜亏、亏损项目进行病症及病因分析,制定节点清单,倒逼项目开展自查自纠、限期追损,积极减亏增效、扭亏为盈。对侵害企业利益的管理乱象和项目关键人员应严肃问责,严厉制裁,有力推动企业从“被动兜底”向“筑底提升”转化。

「我们老百姓终于能睡个好觉了」



本报白城7月10日讯(通讯员王震)“现在,我们老百姓终于能睡个好觉了!中铁十四局建设者来了,让我们老百姓心里踏实了。”通让铁路沿线一个村的村民老李站在屋顶上,看着中铁十四局施工的声屏障说,通让铁路在上世纪60年代通车后,噪声问题长期没有得到有效解决。

通让铁路自通辽向东北越嫩江进入黑龙江大庆油区,在大庆西站(原名让湖路站)与滨洲铁路接轨,全长421公里。中铁十四局通让铁路电气化改造工程全长约110公里,管段沿线毗邻世界A级湿地、国家级自然保护区。

通让铁路工程开工以来,中铁十四局四公司项目部秉承“守护绿水青山,建设环保铁路”的管理理念,坚持绿色环保与施工生产并举,努力打造一条绿色环保的生态大通道。

“破土动工,我们必须坚持环保先行”。项目部专门在离保护区较近的地段规划环保红线,设置警示标识,环保红线内禁止一切施工作业。同时,他们把环境保护作为与创效、质量同等重要的考核指标,制定了具体制度和奖惩办法。

项目经理马林、项目书记王志朝与环保业务部门一起,编制生态环保规划与施工方案,确立了112项节能环保措施,从节水与水资源利用、节能与能源利用、节地与土地资源利用等方面入手,为绿色施工做好了制度保证。

为降低施工噪声,项目部对声屏障系统进行科学规划,对材料、质量、效果等严格把关。在各种施工机械和小型机具上,项目部专门设置声源控制装置。如果发现松动、磨损,就及时紧固或更换,使机械设备处于良好运行状态。

同时,结构物施工期间,项目部把混凝土输送泵布置在远离既有道路的空旷位置。在村民居住地附近作业时,他们在输送泵外围搭建隔音棚,安装转动装置防护罩,减少了噪声,得到当地老百姓的称赞。

中铁十九局轨道公司

打造“盒子工地”减少声光尘污染

本报上海7月10日讯(通讯员郭建东 籍 赢 张 杰)中铁十九局轨道公司上海轨道交通14号线6标项目建设“全封闭式工厂化大棚”,上海市民称之为“盒子工地”,近日被业主列为全线示范标段,吸引了上海多家施工单位前来观摩。同时,该工地被上海施工单位协会评为“明星工地”“人气工地”。

该项目位于上海市普陀区中心地段,紧邻居民区。项目部将“节能环保、绿色施工”的理念贯穿施工全过程,在盾构区间建立了“全封闭式工厂化大棚”,通过打造“盒子工地”,减少声、光、尘对上海居民区的影响。

“全封闭式工厂化大棚”又叫盾构区间全封闭施工作业区,主要是对盾构施工作业区进行全封闭。“全封闭式工厂化大棚”长110米、宽40米、高18米,可以实现龙门吊运行、管片堆场及卸装、管片防水、盾构出土等施工工序封闭作业,有效解决了施工对周边环境的噪声和粉尘污染问题,大大降低了施工对周边环境的影响,得到了社区居民及建设单位的肯定。

中铁十八局物资公司

助力企业严控项目成本“大头”

本报天津7月10日讯(记者王飞辉 通讯员杨大磊)成立3年来,累计为集团所属10个子公司近百个项目组织招标218批次,为项目节约资金近3.19亿元。这是中铁十八局物资公司发挥自身优势,完善物资管理链,助推企业降本增效的一份“成绩单”。

为进一步提升全集团物资采购规范化水平,该公司3年来本着“服务基层,保本微利”的原则,大力推进物资、设备招标采购规范化运行,规范工程物资、机械设备的供应流

程,严格实行精细化、规范化管理,并制定印发了《物资集中采购管理暂行办法》《网络采购管理暂行办法》等配套制度,使物资集采有据可依。

“物资成本是工程项目成本的大头,控制好了物资成本,项目效益就多了一份重要保障。”该公司负责人说。

目前,该公司从单纯的“中间商”向产业链上游的“生产商”尝试,从单打独斗的血拼到组建“联合舰队”的双赢,从简单的采购销售到复杂的易货贸易,从单独的采购筹划到综合考虑项目、集团整体利益的筹划,在降本之路路上不断探索。

「我赴非洲坦赞铁路当专家」

冉健 口述 车园园 整理

我叫冉健,是中铁十六局铁运公司的工程师。我是一名“铁二代”,也是一名“80后”,老家是重庆市丰都县,出生在内蒙古包头市。

2016年3月,受中土集团邀请,我与公司两名同事一起有幸成为坦赞铁路第16期技术合作专家组成员,开始了为期两年的坦赞铁路工作之旅。

初闻坦赞铁路,是儿时通过著名相声表演艺术家马季的相声《友谊颂》。当年,中国铁路勘测队员乘“友谊号”轮船到坦桑尼亚后,在原始森林中披荆斩棘,进行勘测坦赞铁路,受到当地人民赞扬。

由于父亲是铁道兵的缘故,我对铁路有种来自骨子里的热爱。我在坦赞铁路工地上,看到枕木上赫然出现的“中华人民共和国”,不禁为祖国的强大感到自豪。

完成了沿线考察之后,中国专家开始参与坦赞铁路的行车组织,每天在铁路运转的心脏——调度中心,对一天的列车计划提出建议,对已完成的运输任务进行分析,同时建立周交班会议制度,对一周工作进行总结,分析故障原因。

每隔几个月,我们就中国专家集中起来,对各工种的工作提出建议,并制定相应措施,逐步改善铁路管理。在现场作业中,我们及时发现桥梁支座损坏、枕木螺栓孔纵向裂纹等重大安全隐患,并组织研究解决方案,及时消除了危及行车安全的隐患。

这些努力都得到了坦赞铁路局领导的充分认可。“中国专家的工作先进理念,值得我们认真学习。希望中国专家今后将更多中国铁路运营经验传授给我们。”

回国前两个月,帮厨人员穆卡优突然得了中风,卧床不起。他50多岁了,家境贫寒。得知消息后,大家自发组织捐款,到他家里慰问。辞别的时候,穆卡优感动得流下眼泪。在他的背后,一个小孩子说:“China, good!”这个小孩子是穆卡优的儿子。孩子的声音虽小,但是最入我心。

中非友谊,万古长青。今后如果有机会,我还想到坦赞铁路工地走一走,到坦赞铁路局坐一坐,询问他们还有什么问题,需要中国专家帮助解决。



中铁十八局四公司

印思公路竹林湾隧道贯通

本报铜仁7月10日讯(通讯员石玉珠 唐银 刘东红)7月6日,由中铁十八局四公司承建的G211印思公路改扩建工程最长隧道——竹林湾隧道全线顺利贯通。

竹林湾隧道全长3519米,是印思公路全线重点控制性工程。该隧道围岩为强风化灰岩、灰质白云岩,岩体破碎,稳定性差,岩溶发育,加上山体富水,隧道施工难度较大。施工中,针对隧道所处的恶劣地质环境,项目部多次组织安全技术交底,在保证质量和安全的前提下,创造了隧道单月掘进145米的纪录,确保了竹林湾隧道顺利贯通。

据悉,2020年印思公路全线通车后,将对促进印江和思南两县同城化发展,助推两县脱贫致富具有十分重要的意义。

中国铁建电气化局四公司

豪华铁路荆樊段一次送电成功

本报襄阳7月10日讯(通讯员王敏 陈浩宇)近日,由中国铁建电气化局四公司豪华铁路MHSD-2标段项目部承建的豪华铁路荆门北(不含)至樊城西(不含)段10千伏电力贯通线及箱变在湖北段率先一次送电成功。

豪华铁路荆门北(不含)至樊城西(不含)段共设2站3区间。其中电力工程包含管段内10千伏贯通线173.68公里、10/0.4千伏降压变电所及箱式变电站13座、杆架式变台22座、外电源工程3条及配电所2座。

送电过程中,项目部与站前单位、地方供电公司积极协调,严格按照三检制及集团“三保四创”要求,首次采用智能安全帽,远程实时监控现场送电情况,在周边张贴送电公示,地方报纸刊登送电公示,确保送电安全有序推进。

据悉,作为铁路通信、信号及其他综合用电的电力输送桥梁,电力贯通线送电成功后可以沿沿线通信、信号调试及其他综合用电提供稳定可靠的电源。

中铁十六局国道227线项目

研制全自动挂布台车降本

本报西宁7月10日讯(通讯员胡珊珊 许发青)近日,中铁十六局一公司国道227线项目自主研发的隧道全自动挂布台车成为全线“大明星”,吸引了各标段争相前来观摩学习。

全自动挂布台车由行走系统、横移系统、吊挂系统、液顶升定位装置、铺设台架等组成,能实现隧道施工中防水材料的全自动铺设和台车的自行向前移,大大提高了隧道施工的机械化程度。

具体说,全自动挂布台车通过横移系统的作业臂带动防水板整卷铺开,并沿隧道轮廓面沿初期支护一侧,从边墙一侧轴向旋转铺至另一侧。同时,启动台车液顶升系统,将防水材料与隧道初次表面贴合,并通过人工完成热熔垫圈防水板焊接。