

吴少松:敲开“新大门” 扎下“海外根”

通讯员 李子 盛建慧

筑梦海外

2018年11月,阿根廷最大城市布宜诺斯艾利斯正值春季。这个阿根廷最美的时节,吴少松和他的团队却无暇欣赏。此时,阿根廷圣马丁铁路到了签约前最关键的时刻,中国铁建国际集团阿根廷公司上下正“沉浸”在火热的项目筹备氛围中——会议室里悬挂着一张张2米见方的大幅圣马丁铁路路线图;办公桌上西班牙语和英语文件高高堆起;中国铁建国际集团总经理助理吴少松在与当地合作方沟通具体事务的间隙,还在与其他同事一起认真检查文件内容……

从业20多年来,吴少松从一名初出茅庐的小伙子,成长为海外投标专家、项目管理专家。他与其他同事一道,成功打开了中国铁建通往海外新市场的一扇扇“大门”。

巴基斯坦引水隧洞项目留下了他的身影,沙特朱拜勒1号高速公路、利雅得大桥、南北铁路留下了他和同事们奋斗的足迹,阿根廷圣马丁铁路有他抹不去的回忆。几十年来,地域不断变化,但吴少松的初心却始终不改。

与子同袍,做团队“最大公约数”

“当时,中国铁建国际集团刚成立不久,在2012年短短半年的时间里,集团跟踪的项目多达61个,编制标书的投标项目有13个……”吴少松回忆说,跟踪项目多、信息量大,投标报价工作任务繁重,各类工作千头万绪。而当时市场开发部在编人员不到5人,相互之间的配合度也有待磨合。“自己要沉下去,做整个团队的‘最大公约数’”。吴少松明白,建立团队,第一步就是自己要融入团队,为队伍立稳“根”。

他带领团队一干就是半年,事事亲力亲为,与同事谈心交流,耐心与各国别市场负责人沟通,了解所在国的需求和难处,与中国铁建沟通赢得相关业务支持,市场开发架构渐渐

职工论坛

以「抓两头、促中间」实现整体提升

杨广臣

在2019年年中工作会议上,中国铁建领导指出要落实“抓两头、促中间,固优势、补短板”的工作思路,上半年处于领先地位的单位要再接再厉,位于中游的单位要积极进取,暂时落后的单位要尽快赶上,从而实现全系统整体提升。

虽然,从整体看,系统内各家企业经济指标完成有多有少,行进脚步有快有慢,项目运营有优有劣都是发展中的常态,但就单个企业而言,却不能视其为正常现象,胜不骄、败不馁、不甘居“中游”才是处于不同位置的企业应有的精气神。今天相关指标完成较好的,仍须如履薄冰,争取继续跑在前面;如果相关指标完成得一般或较差,就更须对标对表找差距,真抓实干干上去。

提振信心,勇于超越。合同额、营业收入和利润是考核企业发展质量的刚性指标,又是层层影响、互为作用的“关联体”。在企业业绩“链条”里,合同额是营业收入的基础,只有承揽到项目,才能有产值,进而有营业收入。合同额、营业收入和管理是利润的“三驾马车”,薄利多销能增加利润,掘到的工程“含金量”高能保证利润,依靠管理挖潜效能取得较好利润。在盘点上半年综合业绩时,处于“头部”的“第一方阵”,不仅要有超越自我、向更高目标攀登的信心,还应对标行业“老大”,树立赶超的信心。徘徊在“中游”的“第二方阵”,应认知“停滞不前,即是后退”的辩证关系,增强争先信心,尽快加入“第一方阵”。位于“后头”的单位,应充分认识到,一时落后不是失败,愈挫愈勇才是骨气。在与强者对垒时,信心是一种血性,不管遇到什么困难、遭受什么挫折,都应“永远在冲锋的路上”,以“舍我其谁”的气概,打赢“翻身仗”。

精心谋划,强力执行。“两头”和“中间”的各自提升,不是靠一时的“血气方刚”,而是需要精心谋划,拿出切实可行的办法。先进单位应发挥资源、管理、专项能力等方面的优势,全力冲击更高目标,扛起顶梁柱的责任;中游单位同样要增强危机感,积极进取推动其经营承揽、营业收入、利润的快速提升;后进单位应从更新理念、改善管理、优化资源等方面补齐“短板”,加快成长步伐。“两头”和“中间”单位都应细化各项指标。在经营领域,应潜心研究新技术、新市场、新商业模式,围绕市场,找准“市长”,占领城市,满足人的需求,努力在扩大规模与提升经营质量上下功夫,争取产生更多“千亿大集团”;在营业收入方面,应以管好在建为抓手,抓住提高施工能力和降低库存增加产值两个关键点,既搞“薄利多销”,又能“广种多收”;净利润指标是企业经济质量的“试金石”,应在改善经营质量,增加营业收入和强化管理上花力气,消灭亏损项目,聚得“真金白银”。如此,形成“齐头并进”的局面,中国铁建的综合实力才能整体提升。

珠三角广佛环线成功穿越打石窿水库

本报广州8月5日讯(记者张振宇 通讯员张达健)日前,历时3个多月掘进,由中铁十九局承建的珠三角城际广佛环线2标安全穿越太和站~大源区间首个重大风险源——打石窿水库,为我国盾构机下穿水库总结积累了一套成功经验。

广佛环线太和站~大源区间全长6816米。盾构隧道穿越的打石窿水库为该区首个重大风险源。水库既有防洪功能,又兼灌溉功能,库容48万方,最大坝高9米,下穿期间水深约8米。同时,该盾构隧道下穿广州北二环高速公路、东北货运铁路外绕线等多条市政道路,面临大埋深、超高压、长距离穿越岩层施工、隧道施工难度大。

为确保安全下穿,中铁十九局投入大量人力、物力、财力,制定切实可行的保障措施和专项施工方案,建立健全应急机制,监测人员24小时轮流巡视,对沉降变化参数进行分析,及时调整掘进参数。由于精心组织、科学指挥,建设者解决了红线水位下穿、掘进超高压和水库下带压开仓换刀等多个疑难问题,有效规避了施工风险,确保盾构机成功穿越打石窿水库。

成型。“平时上班也罢,周末节假日也罢,除了工作还是工作,把家当成临时旅馆了!”家里妻子诉苦,孩子抱怨。这半年,吴少松没有一个完整的周末能陪伴家人。他对家人解释说:“公司刚刚成立,人少事多,过一段时间走上正轨就好了,请你们多理解。”

舍下和家人的团聚,得到的是企业的发展,这“舍得之间”的抉择,是他海外“拓荒”的一个序幕。

快人一步,敲开海外“门”

2016年9月,阿根廷政府把圣马丁货运铁路项目作为未来4年该国在基础设施领域的优先实施项目。当时,中国铁建国际集团相关领导找吴少松谈话,要求他国庆节后牵头跟进该项目。

“不能等过了节才去!”吴少松说。项目信息一公布,业界都知道,早去一天就比别人快一步。他二话不说,带头主动放弃国庆假期,带领团队直奔阿根廷。在那里,他们24小时轮班倒,开足马力研究项目初步建议方案,仅用短短15天时间就高效完成了项目预研文件编制,并于当年10月28日向阿根廷交通部正式递交《圣马丁货运铁路项目建议书》,兑现了中国铁建领导与阿根廷交通部长此前达成的“1个月时间完成项目初步建议书”的承诺。

2016年11月16日,中国铁建国际集团和阿方顺利签署《项目合作谅解备忘录(MOU)》。“签订MOU只是第一步,要最终拿下正式合同,我们一刻也不能松懈!”吴少松始终保持头脑清醒。

此后的两年多时间里,吴少松到阿根廷出差的次数少说也有十几次。可令人惊奇的是,每次历经30多个小时的长途飞行后,别人都一脸疲惫,可吴少松一踏上阿根廷的土地,就立即精神抖擞,不顾奔波疲劳,直奔业主办公驻地。

中铁十一局一公司

“硬招数”破解“软应对”

安全全天候

本报襄阳8月5日讯(记者金伟 通讯员刘斌)累计查找安全隐患13776条,高风险工序验收许可1066次,班前视频教育96976场,培训考核10170人次,督导检查128次……今年以来,中铁十一局一公司采取“硬招数”,破解基层安全管理终端存在的走过场、图形式等“软应对”,确保全系统零事故。

在我国首条跨海高铁——新建福州铁路福清湾跨海大桥40米大跨度移动模架浇筑梁施工中,该公司编制专项安全施工方案,实行项目经理手写风险源制度,全面识别移动模架拼装及拆除过程中存在的各种安全风险。同时,他们为做好防台风安全保障措施,他们成

立专职机构,由专职人员及时收集气象机构或媒体发布的气象灾害预警信息,根据天气变化及时做好防台风准备工作,并采取模架设备加固等防护措施,抵抗台风侵袭。在台风预警解除后,他们重新检查模架,全面检查电路、油路及其余结构,若有受损部位及时恢复加固,检查无异常后,再解除临时加固装置,恢复正常施工。

在目前国内在建最长黄土隧道——银西铁路彬县隧道施工中,他们针对班前安全教育,由班组长、安全员、项目副经理在每天安排工作时,通过“班前一分钟”安全教育对班组施工人员进行交底,根据本班作业内容、作业环境、机具设备,讲解施工过程中可能出现的安全隐患及处理措施。他们还利用手机APP上的隧道视频安全监控系统,对隧

道设备、人员实行动态监控,使安全风险始终处于可控状态。

该公司武汉地铁16号线项目针对高墩、箱梁支架现浇、跨既有线施工、跨航路施工等高风险作业,从作业环境和技术方案入手,制定“傻瓜式”作业指导书,要求各施工班组人员熟记安全管控要点,同时采取考核奖励等举措,严格检查落实情况,从根源上消除安全隐患。

此外,该公司领导还带队深入施工一线督导检查、项目经理带队进行拉网式安全隐患排查,通过落实高风险工序内部许可验收制度、签订安全质量红线管理承诺书等安全管控举措,为该公司深入掌握项目安全管理现状,层层压实安全管控责任,及时发现和消除安全隐患,有效防范安全事故打下坚实基础。



8月3日,重庆轨道交通环线二期实现全线贯通。中铁十五局在承建的鹅公岩轨道专用桥施工中采用的技术应用创多项国内第一,其中轻荷载隔高式减振整体道床施工技术和梁端及钢轨伸缩调节一体化装置都是国内首次应用。图为重庆轨道交通环线鹅公岩轨道专用桥施工现场。 晋文涛 摄

“臭水沟”变成了摄影胜地

通讯员 张涛

美丽铁建 与绿色同行

“靠近一点,保持住表情……”近日,在云南省海口河鸟岛观鸟平台上,一对新人正在拍婚纱照。摄影师介绍,“这里的绿水青山正吸引越来越多的人来这里拍照。”这幅河流施工与自然环境和谐相处、相得益彰的画面,出现在中铁十七局六公司承建的海口河出流提升项目施工现场。

“现在海口河变漂亮了,这样的变化实在是太大了。”王冀是土生土长的昆明人,他感慨道。两年前海口河河道淤塞,杂草、灌木、荆棘丛生,河道岸坡坍塌,周围的黄泥巴、堆积的垃圾到处都是。

“绿水青山就是金山银山。”为保护饮用水源海口河,中铁十七局六公司海口河出流提升项目把环保工作贯穿于设备选型、施工生产全过程。

为了改善海口河自然环境,恢复和重建自然水循环系统,该项目一进场就和施工队伍签订环保协议书,从河道清淤及河底开挖泥浆转运到混凝土浇筑,全程派质检员盯控,并在四周筑起高高的沙袋围堰,不允许一点一滴的污水流入美丽的海口河。

施工过程中,针对工程量大、施工工期紧的实际,该项目采用上下游横向围堰分段施工方式,安排小型挖掘机进行河道清淤,淤泥再由专门厢式污泥运输车转运。海口河紧邻南海公路,为避免运渣车在运输过程中渣土掉落地面,

项目在道路沿线配备维护人员,随时清扫路面。

他们在施工区域播种的水杉、柳树、常春藤等当地最常见、成活率很高的树种。从今年5月3日开始,5名同事连续10天沿着河道两侧种植树苗。从河道开口处,他们每隔半米挖1行土坑,将树苗和肥料均匀混合后进行播种、覆土、洒水。如今,栽种下的568棵花卉并枝繁叶茂、长势喜人,为9公里长的公路沿线换上了绿装。初夏时节,海口河波光粼粼,不时有几只白鹭、黑嘴鸬鹚掠过,四周山峦、房屋倒映在清澈的河水中,“一城山色半城湖”的美景让土生土长的昆明人张腾感叹道:“海口河变漂亮了,外地来海口河观光旅游的人越来越多。”

科学管控海外项目 提高创效水平

中铁十四局海外分公司

本报济南8月5日讯(通讯员张记力 王丽)日前,中铁十四局海外分公司成功签署摩尔多瓦基希纳乌外环路项目合同,这是该公司积极落实中国铁建“海外优先”战略,坚持从项目源头把关,严控过程管理,实现海外经营承揽、施工生产和项目管理的良性互动。

源头把关,控制风险。该公司注重从经营源头把控风险,对中国铁建划定的主责国别市场,注意发挥已有国别项目的借鉴指导作用,完善工程项目数据库,建立项目风险库,列出防控清单,制定应对举措,为项目投标筑起第一道“防火墙”。今年1月至4月,在该公司考察的斐济、马来西亚等国的4个项目中,经风险分析,对存在软土地基、资金不到位等风险的2个项目果断放弃投标,从源头上规避了经营风险。同时,按照“利益共享、风险共担、合作发展”的原则,该公司还与国内11家设计院和1家国外咨询机构分别签订了战略合作协议,加大对项目前期地质、环境等信息的掌握力度,有效降低企业“走出去”风险。

精细管控,提高效率。他们充分发挥专家对项目“把关定向”作用,对项目管控难点、施工重点、安全风险点手把手现场交底,全面提升项目管控能力。针对阿富汗国家职业技术学院项目地质复杂、冬季寒冷、夏季高温、安全风险高等特点,公司专家组经过反复研究,确定了“安全至上、过程管控、工程创优、管理一流”的项目管理方案,通过优化施工组织设计、科学配置施工要素,推行班组承包等方式,不仅提前10天实现竣工,工程还获得我国援外领域优良工程荣誉称号,受到中阿两国政府肯定和好评。同时,公司机关坚持实行“月经济活动分析”制度,对所有项目物资消耗、设备投入、劳务用工实行预算管理,对少数项目出现超标准消耗等及时纠偏改正,实现了对项目监控的“零距离”管理。

兑现考核,凭业绩论英雄。在承揽上,该公司与海外6大办事处签订经营目标,落实海外项目“一标一奖”制度,充分调动各驻外经营办事处人员的积极性,海外市场不断做大。南亚办事处以尼泊尔国家武警学院为平台,滚动承揽援外项目3个,进一步奠定了公司在尼泊尔的经营地位;非洲办事处在深耕贝宁、多哥市场的基础上,凭借良好的企业形象和实力,又进入马拉维、尼日利亚、喀麦隆等国别市场,同时积极携手国内投融资、高校等企业和智囊机构,联手开拓投融资项目。在项目考核上,该公司将项目技术创新、人才属地化培养、项目创誉等与项目绩效管理直接挂钩,提升了全员的积极性和项目管理质量,哈萨克斯坦卡麦公路指挥部等多家单位被公司授予文明单位、项目管理先进单位和四好班子等荣誉称号。

亚洲最长地铁车站主体顺利完工

本报深圳8月5日讯(通讯员胡珊璐 陈之歌)日前,经过近5年艰苦鏖战,由中铁十六局一公司施工的东莞深城际铁路深圳机场地铁站主体工程顺利完工,标志着目前亚洲在建最长地铁车站主体完工。

东莞深城际铁路是广东省境内一条连接广州市、东莞市和深圳市的城际铁路,共有15座客运站,设计时速140公里,为珠三角城际快速轨道交通的主干线路之一,也是珠江三角洲东岸城市群的市郊铁路。深圳机场地铁站全长911米,埋深26米。该车站处于填海造陆地区,施工极易发生涌水、涌泥、涌砂,且车站紧邻深圳机场航站楼,地下管线迁改面临极大困难,施工难度位列全线之最。

施工中,该项目坚持“现场问题现场解决”的方针,对所有风险点进行超前预判和“术前会诊”,确保车站施工万无一失。针对地铁站4号通道中的管线施工,他们采取“迁改+保护”双重措施,明确管线位置,提前规避,经过近3个月的谨慎掘进,成功穿越多条管线。地铁站3号出入口是通往深圳机场航站楼的“咽喉”,施工涉及出入航站楼的全部出场道路。为此,他们引进先进的MJS水平桩加固工艺,确保施工按期推进。

据悉,东莞深城际铁路预计明年全线通车。建成后,广州市、东莞市和深圳市将形成1小时都市圈。

拉林铁路布喀木隧道贯通

本报林芝8月5日讯(通讯员王国文 武慧张 雷)8月2日下午,历经41个月建设,由中铁十七局承建的拉林铁路重点控制性工程布喀木隧道顺利贯通。这是拉林铁路又一座海拔3000米以上的长大隧道成功贯通,标志着全线重难点工程再次取得阶段性突破。

布喀木隧道位于西藏自治区米林县境内,全长9240米,最大埋深约为1381米,最高地温约为42摄氏度,岩爆区占90%以上,面临风积沙、突水等不良地质难题。项目部严格按照各级专家制定的技术方案进行施工,在全线率先采用水压光面爆破和聚能水光面爆破技术,施工效率提高了10%以上,发明应用智能喷雾降尘装置等新装备,破解了一个个不良地质难题,确保了工程安全优质高效推进。

长距离单洞施工作业带来的更大挑战是洞内含氧量仅为平原地区的19%。施工中,该项目实施1.5小时换班作业制,在隧道内放置冰块,以破解高温造成作业人员体力消耗过大的难题。此外,隧道除设置风机和风管等基础通风设施外,还采用“接力通风法”,每隔1公里设1处氧气中转站,较好地解决了高原长大隧道内高温缺氧的施工难题。

据悉,布喀木隧道是拉林铁路47座隧道中第37座贯通的隧道。截至7月末,拉林铁路隧道建设累计完成设计的95%,剩余的10座隧道有望在今年全部贯通。