

阳松:在南太平洋铺筑“文明路”

本报记者 刘英才 通讯员 杨穗



今年年初,瓦努阿图近年来最大的公路项目举行一期竣工暨二期开工仪式。瓦努阿图总理夏洛特·萨尔维兹临场。中土集团援外部总经理阳松,此时的内心无法平静,4年前抗击飓风的一幕再次浮现眼前。

当地时间2015年3月13日夜,超强飓风“帕姆”以每小时320公里的速度袭击瓦努阿图,而公路一期所在的塔纳岛恰好位于“帕姆”正中心。飓风横扫肆虐超过11个小时,一时间全岛电力、通信、物资供应等全部中断,与外界彻底失去联系。

飓风过境后,碗粗的大树被连根拔起,集装箱被吹得东倒西歪,办公室、宿舍几乎被夷为平地,瓦砾、门窗碎屑散落一地,铁皮瓦、木板等建筑材料和物资被刮到海里……耗时半年之久历经千难万险刚修建完成的瓦努阿图公路建设一期营地一夜间变为一片废墟,时任中土集团南太平洋有限公司总经理阳松忍不住湿润了眼眶。

面对突如其来的巨大灾害,阳松带领项目人员迅速开展自救,以最快速度恢复生产。同时,项目所有人员积极参与清理道路、运送紧急救灾物资等救援工作,帮助当地岛民重建家园。

自阳松首次踏上这片美丽却原始的国土开始,他便与瓦努阿图结下不解的情缘。2012年9月的一天,为了尽早启动公路项目,阳松手持一个行李包,独自来到了瓦努阿图。在瓦方工程部人员的陪同下,阳松和设计考察团队一起去塔纳岛考察。塔纳是一个被原始森林覆盖的火山岛屿,这里山清水秀,古木奇树千姿百态。不过,山路泥泞,

崎岖难行,还不时被各类地貌阻断。路上遇到多条河流,无法避让,水又深,每次众人只得跳进水里推车,一路走走停停,45公里的路程开车竟行驶了近6个小时,若换作步行更不知要走到“猴年马月”!

抵达线路终点时,淳朴热情的岛民已在首长的带领下准备了简单而庄重的欢迎仪式。家境并不殷实的岛民们将最好的食物拿出来烹制,表演了当地特色的传统舞蹈,发自内心的欢迎他们的到来。当地酋长告诉阳松,岛民们就像是“温水里的鱼”,在恶劣的自然环境下顽强生存;富余的农作物因为无法运出腐烂在田地里;孩子们无法接受必要的教育……阳松被深深地震撼了,他暗下决心,一定要想办法签下公路项目,为塔纳岛人民建造一条通向文明和繁荣的道路!

带着这个信念,阳松转身投入到举步维艰的项目追踪工作中。追踪项目关键在“追”,阳松做好了打持久战的准备。从塔纳岛一回到维拉港,他挑选最便宜的华人旅店住下,又争取到与餐厅员工搭伙的优惠,每天等到厨师下班后再吃饭,出行就和当地人挤中巴,处处想办法节约费用。

但是瓦努阿图政府长期以来主要接受澳大利亚和新西兰政府的援助,中国政府优惠贷款项目尚属首次,他们对阳松的“未来计划”充满了种种疑虑。瓦努阿图政府办流程复杂,政府官员变动频繁且行踪不定,当面沟通很难找到人,电话、邮件等通信工具也是形同虚设。

困难重重,进展缓慢。眼见时间一天天过去,阳松整夜失眠,因困迷茫,但想到还在等待改变命运的岛民,想到自己曾暗下的决心,一股强烈的责任感油然而生。

凭着“硬着头皮,厚着脸皮,磨破嘴皮,踩破脚皮”的

锲而不舍精神,阳松顶住压力,精心研究出一套“围、堵、截”追踪技巧。政府早上8点上班,他就7点前等在办公室门口;办事官员在开会,他就等在会议室门口,官员一出会议室他就冲上去;上班时找不到人,就下班以后去家里找……合同、技术资料、项目方案,凡是当地没有能力做的,阳松都主动做好交给对方审批。

凭着这股敢闯敢试、百折不挠的劲头,2013年7月,中土集团与瓦努阿图政府成功签署瓦公路项目一期商务合同。又经过1年的融资和3年多的施工,2018年1月,阳松带领他的团队将建好的沥青公路顺利移交给瓦努阿图政府。

有生之年第一次见到沥青公路的塔纳岛居民,载歌载舞,自发地庆祝这一改变他们生活的历史时刻。如今,与世隔绝的原始村落逐渐散发出繁华的现代气息,公路沿线一个个人潮涌动的交易市场开始成为方便当地居民生活,拉动当地经济发展的活力因素。

公路一期工程,不仅奠定了该公司在瓦努阿图的市场地位,也成为瓦努阿图人民与中国人民情谊相连的心灵之路,在瓦努阿图,“China China Everything China China”成了他们称呼中土集团的口头禅。此后,瓦努阿图政府就多个国家级重大项目与中土集团达成了合作。在瓦努阿图第36届独立庆典仪式上,总统朗斯代尔亲自授予阳松“瓦努阿图共和国杰出贡献荣誉勋章”。

瓦努阿图、斐济、所罗门……如今,在南太平洋地区14个主权国家中,阳松带领团队已在8个国家实现了包括援外、两优、国际承包等在内的多元化经营。在开拓海外市场的道路上,他们还在稳步前行。

中铁十二局四公司潮汕环线高速项目部 “支架”改“托架”巧解水中桥施工难题

本报潮州8月12日讯(通讯员丁明明)“你能想象在年径流245亿立方米、跨度658米的河流上仅用半年就完成16根墩柱施工吗?”日前,由中铁十二局四公司承建的潮汕环线高速公路韩江西特大桥完成墩柱和现浇梁施工,成功破解了水中桥现浇梁施工难题。作为桥梁施工总指挥的李大春向沿线“取经”人员抛出了悬念。

韩江西特大桥全长1.7公里,横跨广东省第二大河韩江,大流量、深河床的实际让技术人员决定采用搭建浮桥的方式组织施工。他们在河流中搭建钢围堰,抽水后打桩建设桥墩,而后进行现浇梁施工。

“以往桥梁利用支架管支撑现浇梁底部钢板,支架管需要立于地面,但水中桥的支撑管需要立在钢围堰中,风险极大。”李大春介绍说,支架管要跟着现浇梁的位置在围堰密布的支撑钢管中“行走”,导致他们需要不断调整支撑管位置以避免让支架管,每调整一次都好似与死神“擦肩”。韩江水流施加在围堰上的压力极大,每更换一次支撑管就会造成围堰受力不均,围堰随时都有被河流冲垮的可能。

在安全风险和进度压力的倒逼下,李大春和他的团队决定改用托架法。“托架直接安装在墩身上,呈三角形向两边延伸,如同木质结构房屋的骨架,以此支撑起墩身上部桥梁浇筑作业,成为可以与围堰平行施工的两个工作面,能做到互不影响。”李大春说,这项方案经过专家评审最终敲定,成为全线水中桥梁施工样板,有效解决了桥梁上下干扰难题,吸引了全线施工单位前来观摩学习。

运用托架法,韩江西特大桥既实现了安全生产零事故,也加快了施工进度,仅韩江西特大桥0号块施工就节约施工时间1个月,桥梁整体建设更是较预定工期提前近50天。



让月度生产例会开出实效

武慧

月度生产例会是工程公司和项目部推进阶段性施工生产的有效手段,对打造优质工程,确保进度、工期、安全、效益,具有重要的促进作用。但在例会精神落实中,还存在着要求布置与组织落实两张皮现象,会开了,要求提了,但抓落实不力,效果大打折扣。

月度生产例会要开好,明确开会动机是前提。开月度例会归根结底是要找出并解决阻碍施工生产、影响管理实效的症结。这就要求月度生产例会必须强化问题导向,通过平推检查、自查自纠等手段,把例会的根植入生产一线,全面查找在形象进度、信用评价、安全质量、环保和标准化管理等方面存在的突出问题,再通过会议集中分析,提出对策措施,通力解决。

月度生产例会要开好,精准定位问题、敢于动真碰硬是关键。这对具体承办例会的部门提出更高更严的要求。在会前准备阶段,不能“等靠要”,更不能一味凭“老办法”,而应放下架子、扑下身子,大兴实地调查研究之风,深入“田间地头”,直面问题隐患,以实际行动推动例会往深里走、往实里做,不留情面、实打实地发现问题及隐患,从而为切实解决事关生产发展最迫切、最紧要的问题奠定良好的基础。

月度生产例会要开好,抓好责任落实是根本。对例会达成的共识、提出的要求、作出的安排,要着力构建涵盖管理、督导、整改、追责的全链条式传导机制,逐级压实责任,逐项抓好落实。要明确“时间表”“路线图”,倒推问题解决、目标实现,还要深挖问题根源,有的放矢制定可行性对策,切实把例会成果转化成为促进管理完善的长效机制。

京雄夜战

通讯员 侯娜娜 任雅琪

8月8日,凌晨零点10分,京雄城际铁路李营车站,随着现场指挥员一声令下,新建京雄城际铁路李营车站信号改造I级施工会战正式打响。

承担施工任务的是中国铁路电气化局二公司京雄城际铁路项目部干部职工。他们提前分成通信、信号等多个施工小组,在收到指令后,立即“扑”向预定目标。

今年是京雄城际铁路(北京段)施工决胜年,而李营车站的升级改造则是北京段开通运营和全线按期建成的关键。

8月的北京正值酷暑,气温始终在三十八九摄氏度徘徊。虽已到深夜时分,现场却依旧热如蒸笼,没有一丝凉风。稍稍一动,大伙儿已满身大汗。

负责更换信号设备的技术人员不敢有丝毫懈怠,争分夺秒地加紧施工,1台旧信号机拆下来,还没来得及喘口气,接着就开始安装新信号机。现场的每名施工人员心里都很清楚,当晚的施工是向铁路运营部门申请的天窗节点,整个施工流程环环相扣,稍有延误就会打乱施工计划,给整个站改施工拖后腿。

李营车站控制中心改造不仅新增设备多,而且各种配线修改和各类新旧设施置换多,技术工艺复杂,施工标准要求高。上场后,施工人员有条不紊,拆除旧设备,安装新设备、更新敷设线缆,施工有序推进,场面忙而不乱。在现场督导的业主单位负责人,仔细检查了新更换的线缆焊接处,没有发现一处烙铁烫痕,且新设备的每个螺丝都按要求拧得十分紧固,忍不住称赞:“你们技术熟练,进度快、质量好,不愧是电气化铁路施工先锋!”

当车站钟表的指针指向5时05分,现场指挥员手持的对讲机里先后传来各工点情况报告:室内信号配线修改完成;旧信号设备拆除和新信号设备安装完成;调度中心所有软件修改安装完成……李营车站新装设备,全部一次性调试成功。整个改造施工时间比原计划足足提前了1小时5分钟。

中国铁建港航局三公司

压实责任力促“两清”

本报青岛8月12日讯(记者肖斌 通讯员臧雷)今年上半年,公司狠抓清收清欠,有效加快资金回笼,实现“两清”回款同比增长281%……近日,在中国铁建港航局三公司召开的半年财务工作会上,清收清欠办公室就“两清”工作情况进行了总结,一项项亮眼的数据,不时赢得台下阵阵热烈掌声。

充裕的现金流是企业持续健康发展的重要保障,也是打造“品质铁建”,实现高质量发展的应有之义。今年初,该公司对存在外部欠账的已完工及在建项目进行系统梳理,由清收清欠办逐一厘清责任,相应地在有关项目部设立清收清欠工作组,实现上下两级精准对接,把“两

清”指标纳入项目部年度经济目标责任书及项目领导班子绩效考核体系中,让“两清”成果与相关人员的年度收入、职务晋升紧密挂钩,有效提升清收清欠主动性。

“每到月底,最怕因完不成阶段性目标任务,接到清收清欠办的电话,而且还要在全公司进行末位通报。”该公司原日照地区项目部负责人表示。为做好过程管控,该公司建立“两清”周报月结制度,定期通报各单位回款进展情况,持续传导清收清欠压力。

有压力也要有动力。该公司坚持从各项目部实际出发,实行“一项一法”,针对不同项目实际

制定不同的清收清欠策略,并对“两清”成果不显著的单位及时进行指导帮扶,推动了清收清欠整体进展。通过上下协同配合,该公司顺利解决了一批原本被视为“老大难”的已完工项目清欠问题,仅在东营1个项目就顺利拿回工程欠款近亿元,并在日照地区多个历史项目中取得富有成效的清欠突破。

此外,该公司还不断创新方式方法,对在建项目加大清收力度,采取业主钢材物资抵扣、保函提前置换质保金等方式,变通清收方法,有效提升回款效率,使资金来源不断回流至公司“资金池”。



8月9日,由中国铁建大桥局四公司施工的蒙华铁路三门峡黄河公铁两用大桥南引桥公路连续梁右幅浇筑完成,标志着大桥铁路梁、公路梁全部贯通。这意味着,大桥建设将进入全力确保蒙华铁路10月1日按期通车的收尾冲刺阶段。图为正在建设中的蒙华铁路三门峡黄河公铁两用大桥。 于小芳 摄

郭伟伟“灭火记”

通讯员 孙念国

面对检查结果,中铁十七局六公司领导终于欣慰地笑了。郭伟伟对此松了一口气。

然而,去年8月份,中铁十七局六公司负责施工的福州地铁6号线1标的暗挖段,在其施工期间,2次更换驻地,甚至更换相关领导,进度依然滞后,职工牢骚满腹,业主心生不满,处处起火冒烟。

谁能把这里的“火”泼灭?公司领导把目光投向当时还是其他项目负责人的郭伟伟。

多数人替他捏了一把汗,因为谁都知道这里遭遇了“滑铁卢”,那么,这个“外来的和尚”能让这里起死回生吗?必须从“严”抓起!郭伟伟抿紧嘴唇,暗地里憋足了劲。

一次,他在现场发现,盾构井侧壁有渗水现象,仔细观察是防水板连接处焊接不密造成的。他叫来施工

人员,要求拆除重新焊接。

“这点小毛病根本不算什么问题,再说其他人还没说啥,自己就先嚷嚷起来,这算什么?”

“工程质量无小事!”面对工人的不在乎,郭伟伟态度很坚决。

“对这点小事不在乎,那点小事儿没关系,就会让人自我放松,从意识上失去了约束,这是最可怕的问题。”在郭伟伟的坚持下,渗水事件最终以返工告终。同时,他也给大家亮明了态度:“安全和质量上容不得半点马虎!”

笔者在施工现场发现,在安全问题上,郭伟伟真是说到做到。进入盾构井之前,有个类似车站的闸机,如果没戴好安全帽,这第一关闸机就不能通过。

在盾构井的墙壁上,张贴着安全交底二维码,只要拿手机扫一扫对应岗位的二维码,安全交底的有关

内容就会显示在手机上。还有钢丝绳展示区、消防灭火器使用办法,通过实物把规范和不规范都展示出来。

这里分明就是一个安全课堂。不夸张地说,即使你初来乍到,不懂安全,甚至是个文盲,通过详细的安全交底和形象细致的图解,都能学会安全。

退一万步讲,假使遭遇不测,这里还有如何处理骨折、外伤、触电等急救模拟办法,以及隧道发生塌方“关门”事件如何从逃生管“逃生”……真可谓无所不用其极。

一年后的今天,职工们气顺了,公司领导笑了。这个“起火冒烟”的暗挖段终于迎来灿烂的春天。特别是在前几天,在接受福建省住建厅安全质量专项检查中,他们得到了较好的评价,成为被检查项目中成绩最好的单位……

中铁十四局房桥公司

“垃圾”分类变废为宝

本报北京8月12日讯(通讯员许月霞 李昂)“快看,真的‘变废为宝’了!”中铁十四局房桥公司成都项目部物资员何明亮指着电脑上的“信息库”激动地说。

日前,该公司成都项目部绑扎管片钢筋网剩余的400多吨1.64米钢筋余料,通过调拨方式运往所属韩城项目部,投入韩城支承块生产中,满足了1.5米钢筋的需求,节约采购支出60万余元。

中铁十四局房桥公司通过制定物资专项管理制度,建立了“钢筋余料信息库”,20多个在建项目将生产剩余的超过1米的钢筋余料打包封存,定期将数量等信息录入信息库。“信息库”建立后,该公司设备物资部统一管理,及时维护,对信息库内资源进行检索配置,“匹配”合适后,再根据生产需求由信息物资部以“内部价”调配,让原本的钢筋废料实现了“物尽其用”。

该公司紧紧围绕精细化管理目标,深挖项目降本增效潜能。为提高项目设备物资管控水平,减少项目结束后材料积压的浪费,他们在剩余材料与废旧物资方面下功夫,做文章,使钢筋等废料变“废”为宝再次利用,节约了资源,控制了成本。该公司京沈、京张两个项目完工后,通过回收可再利用管片存放垫木300立方米,节约成本35万元;同时可将二次使用的二三类辅助材料调拨到北京地铁等项目部,为在建项目节约综合成本4万余元。

两年来,该公司对各项的废旧物资进行集中招标处置,除线材螺纹等主要钢筋余料外,还将废铁屑、氧化皮、废油桶等少量生产废料一并纳入回收管控。为进一步提高收尾项目设备物资管控水平,该公司今年初制定了《收尾项目物资管控计划》,加强了收尾项目的物资管理,减少材料库存积压和物资浪费。

中铁二十五局三公司湘府西路项目部

“监测仪”开启高效管控模式

本报长沙8月12日讯(通讯员杨宇 刘胡)近日,中铁二十五局三公司湘府西路项目工地上有点“安静”,以往到了下午3点,项目物资设备部的部员们都陆续前往全线各工点检查设备,然而今天,物资部办公室里却是座无虚席。

走进办公室,只见物资部部长李盘的电脑上显示着一组数据分析图,上面清楚地显示着项目各类机械设备的运转时间、实时定位、加油量与耗油量等数据。李盘告诉笔者,这是项目最新引进的“无线油位监测仪”,有了它,足不出户也能动态监测机械设备运行状态。

在湘府西路项目工地上,一到夏季,项目部物资部就会对全线设备进行每日巡查,实时监控机械设备是否存在故障隐患,以便及时进行应急处置。项目点多线长,机械设备覆盖全线,10余台设备检测下来至少得跑上两三个小时,巡查人员一直处于高压、高负荷工作状态,即便如此,设备发生故障,调配不及时情况仍时有发生。

为确保机械设备安全平稳运行,湘府西路项目引进了“无线油位监测仪”。施工现场,设备的油箱盖一旦被开启或油箱油位异常,就会发出实时警报,巡查人员通过登录监测仪PC端、查看手机App或设置短信提醒,即可实现对机械设备运行状态的精准把控。“有了这个‘神器’,咱们再也不用四处跑断腿‘救火’了。”说起这个监测仪,李盘的喜悦之情溢于言表。

中铁地产集团西南公司

“带方案”创新拿地

本报达州8月12日讯(通讯员魏婷 龚晓刚)日前,中铁地产集团与中铁二十三局协同经营,“带方案”创新拿地,联合成功竞得四川省达州市火车站前广场89.27亩地块,为后续城市综合开发项目的获取奠定基石。

作为中国铁建首个入驻达州市的地产项目,中铁地产集团西南公司以30%的股权实现地块操盘。该地块位于达州市西外片区,紧邻达州市火车站,距离达州市政府约1.9公里。地块分为商住性质和公共交通用地两个区域,火车站片区属于城市重点棚户区改造区域。项目的实施有利于改善火车站片区现有交通状况,提升达州市火车站整体形象,改善片区居民生活环境。

中铁地产集团西南公司11年来深耕西南区域30个项目,2018年销售额突破200亿元,并获评房地产行业“2018年信用等级AAA企业”。此次达州地块的获取,是西南公司由核心城市向成渝城市群重点城市辐射的重要举措。