

深耕属地市场 做大海外“蛋糕”

——中铁十八局迪拜公司推进属地化经营侧记

本报记者 王飞辉 通讯员 白皓天

中铁十六局铁运公司

首季车辆检修量突破1万列

本报高碑店4月9日讯(通讯员刘雪松)日前,从中铁十六局铁运公司传来喜讯,该公司一季度车辆维保检修量累计突破1万列,检修任务实现开门红。

作为中国铁建唯一一家车机工电辆门类齐全的轨道交通运输单位,中铁十六局铁运公司负责国内多条铁路的车辆维保检修,一直致力于突破传统检修作业,通过精细检修,确保列车运行安全。

在陕西省神木市的亚洲最大单场万吨编组站——神朔铁路朱盖塔编组站,该公司负责朱盖塔编组站到达、中转、始发货物列车的技术检查和维修,扣留定检到期车、过期车以及需要摘车施修的技术状态不良车。围绕一季度生产计划,他们以保证运输安全和畅通为抓手,持续推进精细化管理,不断对作业场地、设备设施进行优化革新,并按照待检车辆编组模式,合理配置班组人员数量,通过导师带徒、专项培训、岗位练兵等方式提升班组人员整体业务能力,确保在规定技检时间内完成作业。

在内蒙古自治区赤峰市锦白铁路赤峰北车辆段,该公司检车员借助先进的TFDS图像采集设备,在动态检车中心室内的电脑上就可以对运行中的铁路货车进行分析及故障判别,不仅提升了检修效率,优化了生产力配置,还确保了列车运行安全。

此外,该公司还入驻国内铁路行业第一条智能运维整备线——位于河北省黄骅港的国家能源集团智能运维整备线,进行车辆状态一修作业。他们充分运用HC-CBM系统推送故障,精准施修,重点加强对车辆走行部、制动部的检查和维修,实现对故障精准定位、整车快速维修和零部件批量更换,保障铁路货车安全运输。

西南地区最大全地下智能立体停车库开通运营

本报泸州4月9日讯(通讯员孟孟芬)近日,由中铁十一局公司承建的西南地区最大全地下智能立体停车库——西南医科大学附属医院中医医院车库正式开通运营。

该车库工程总建筑面积28192平方米,共计900个车位。与传统停车库相比,该智能立体车库在空间利用率、占地面积、建设周期、停车效率及智能化等方面具有诸多优势。

该车库基坑最大开挖深度约29米,基坑边坡与建筑边墙最小距离仅0.8米,安全风险极大;基坑存在大量层间裂隙水,排水作业困难;涉及设备安装与消防专业、给排水专业、电专业等10余个工种的交叉施工,专业化施工水平要求高。

为此,建设者在开挖前做好工期预案和应急预案,形成“超前预控”施工思路,选取格构式钢梁锚索施工方案,以“边开挖边支护”方式降低施工风险。他们通过精细化管理,设计“测量尺寸、打磨、标高定点、点焊、复测、石膏基自流平找平”6道工序,逐层把关,确保导轨准确就位,最终呈现最佳平整度。

该停车库最大亮点在于引进24台集“行走”“搬运”等功能于一体的国外CCR“搬车机器人”,让整个停车或取车过程只需要180秒左右的时间,极大节约存取车时间,有效缓解广大患者停车难和周边交通拥堵问题。

京滨城际铁路全线单跨最大连续梁顺利合龙

本报天津4月9日讯(通讯员李学彬 张震齐)由中铁十八局承建的京滨城际铁路全线单跨最大连续梁——北辰特大桥津蓟高速连续梁日前顺利合龙,为通车打下了坚实基础。

京滨城际铁路全长171.7公里,北起北京站,南至天津滨海西站,设计最高时速350公里,是京津冀交通一体化重点建设项目。其中北辰特大桥长达31.74公里,7次上跨高速公路,跨越10条河道,上跨的津蓟高速是连接天津中心城区与蓟州区的主要通道,车流密集,施工期间不间断,建设者采用大跨度连续梁施工工艺,主跨达128米。针对施工组织难度大、安全风险高的困难,现场采用全封闭式悬臂挂篮法施工,分17个标准节段浇筑,通过全封闭防护,杜绝物体掉落至高速公路。

据悉,京滨城际铁路全线建成后,将与京唐、京津城际铁路和津秦、津保高铁联通,进一步完善京津冀交通网络,北京、天津和雄安新区及周边地区将形成一小时交通圈。

中铁十六局

长沙地铁6号线高风险区间顺利贯通

本报长沙4月9日讯(通讯员刘通 陈伟)近日,由中铁十六局承建的连接长沙黄花国际机场与长沙市区的地铁6号线高风险区间马坡站—黄花机场西站盾构区间顺利贯通。

中铁十六局长沙轨道交通6号线1标项目主要承担长沙地铁6号线龙峰站至黄花机场西站三站区间的土建施工任务,线路全长约3.945公里。盾构机先后穿越泥质粉砂岩地层和居民小区、主干快速、机场油罐、磁悬浮高架桥、机场联络线高架桥等地面建筑物,风险源众多,施工难度大。

该项目盾构施工负责人介绍,针对盾构施工过程中遇到的各种难题,技术人员及时变更施工方案,在全线创新采用盾构土体水化技术,大大提高了施工效率,单区间月进尺达到477米,刷新了长沙地铁盾构施工纪录。

地铁6号线是长沙东西向拓展的骨干线路。建成后,对促进长沙临空经济高质量发展具有重要意义。

日前,迪拜Rotana高档酒店公寓项目业主将机电安装工程施工任务再次交给中铁十八局迪拜公司,这是该公司属地化经营和滚动发展的又一成果。

从2003年注册承建住宅等小型项目,到如今承建全球最高的酒店类项目——366.5米的迪拜蓝天大酒店,18年来,中铁十八局迪拜公司实现由小到大、由弱到强,从劳务分包到工程总承包的蜕变升级,累计承揽项目58个,合同额近150亿元,他们步履稳健,不断开创属地化经营发展新局面。

育人为本, 打造国际管理团队

“再小的事情也要仔细考虑后再做决定。”印度籍项目负责人凯文作为“导师带徒”的外籍导师,与中国籍徒弟屠靖钊交流工作经验。这种“中外合璧”式的“师徒配”现已成为迪拜公司的“标配”。

海外竞争,关键靠人。近年来,迪拜公司始终致力于打造国际化管理团队,用国际化人才开拓国际视野。该公司大力推进国际化、属地化、年轻化人才队伍建设,先后聘用200余名较高学历的各类专业外籍员工,大胆起用一批外籍高管、技术主管,实施“以老

带新”“新老结合”“双导师带徒”“职工小课堂”等举措,为该公司“小团队大项目”的管理模式奠定了坚实基础。合同额6亿元的Rotana酒店项目,项目管理团队中,国内人员只有6人。

为积极推进中外员工文化融合,迪拜公司大力营造、深度培育以“包容、融入、奋进”为内核的“家”文化,有效提升了员工的凝聚力和向心力。目前,迪拜公司外籍员工比例超95%,一大批阿拉伯、南亚、非洲等外籍员工走上管理岗位、担任项目经理,成为该公司持续稳定发展的中坚力量。

抓好在建, 筑牢属地发展基石

迪拜是中东地区的重要港口和最重要的贸易中心之一,是辐射亚欧非的贸易中转站,也是世界各国建筑企业展示身手的“黄金宝地”。中铁十八局迪拜公司立志于将迪拜打造成该集团乃至中国铁建在中东建筑市场的一张靓丽“名片”,而实现这一目标的“必由之路”就是抓好在建、以干促揽。

为此,迪拜公司大胆创新管理模式,实行项目垂直管理,有效提高项目运转效率。2020年新中标上场的乌姆盖万海水淡

化项目,在进场的第二天就面临疫情封国的难题。迪拜公司迅速组织,科学统筹调配,仅7天就完成了临建任务,创造了月产值500万美元和累计500万安全工时的纪录。2020年,迪拜公司18个在建项目中,7个项目实现竣工移交,9个新中标项目实现开工即优,凭借过硬品质在当地树立了良好口碑。

一路走来,迪拜公司以“品质塑品牌”,从曾经颗粒无收的“低谷”到年承揽近30亿元的“井喷”,实现质的飞跃。迪拜公司总经理高金平介绍,经过多年发展,如今驱车行驶在迪拜大街上,随处可见由中铁十八局承建的酒店、公寓、桥梁、隧道和地下通道。

融入属地, 确保海外发展行稳致远

作为全系统5家独立“出海”的工程局之一,中铁十八局高度重视海外板块发展,积极参与“一带一路”倡议,践行“海外优先”战略,强化“四个融入”。迪拜公司作为该集团海外事业发展主力军,更是把“融入属地”作为开拓市场的“秘籍”。

“维护好业主利益就是对自己利益的最大维护。”这是迪拜公司的基本理念。2008

年,在与迪拜当地最大开发商之一的第一集团首次合作时,迪拜公司通过优化方案,为业主节约投资1200余万元。施工后期,他们主动对分包商实施“背靠背”比例支付,化解了项目的烂尾风险,与业主单位构建了良好合作伙伴关系。十几年来,迪拜公司与第一集团、迪拜商业巨头沙拉夫集团等先后合作10余个项目,累计合同额近35亿元。2019年底,第一集团再次将他们开发的世界最高酒店——蓝天酒店项目的总承包商选定为迪拜公司。凭借过硬本领、宽广视野、共赢理念,迪拜公司得到属地市场的高度认可。

随着“一带一路”建设深入推进,迪拜公司还主动深化与中资企业间的合作,优势互补,抱团发展。2019年,他们与上海电气首次合作,成功承揽了世界五大海水淡化工程之一——阿联酋乌姆盖万海水淡化工程。2020年,上海电气又将光伏项目五期土建工程交给该公司。近年来,迪拜公司凭借“本土”优势、资质优势、信用优势和履约实力,与山东电建、上海电气、广东火电等多家中资企业联手,承揽任务10多亿元,属地市场“蛋糕”越做越大。

图为阿联酋乌姆盖万海水淡化项目取水口。 王洪伟 摄

石家庄轨道交通骨干网络初步建成

本报石家庄4月9日讯(记者邓联旭 通讯员杨文堂 林诗妍)日前,由中铁建华北投资发展有限公司投资建设的石家庄轨道交通3号线一期东段及二期工程正式开通运营。至此,包括1号、2号、3号线在内的石家庄市轨道交通首期建设工程顺利完成,市区东西南北贯通的轨道交通骨干网络初步建成。

作为石家庄市轨道交通线网中一条西北至东南走向的骨干线路,石家庄地铁3号线线路全长26.5公里,设车站22座。该线首开段和一期工程北段已分别于2017年6月和2020年1月通车。

此次投入运营的3号线一期东段及二期工程线路全长14.9公里,共设车站12座,绝大部分车站采用明挖法施工,多个车站基坑深度超过25米。全线区间均采用盾构法掘进,盾构机需穿越新元高速公路、多处老旧建筑等重点难点风险源。

施工过程中,中国铁建建设者克服疫情影响,在筑牢疫情防线、坚守安全质量红线的基础上,全力加快工程建设进度,圆满完成各项施工任务。

随着3号线一期东段及二期工程通车运营,石家庄市地铁通车里程刷新至76.5公里,开通车站达60座,进一步提升了市民地铁出行的便捷性,也使轨道交通形成网络化运营,对助力石家庄市构建立体化、现代化城市交通系统具有重要意义。



4月8日,由中铁十一局、中铁十二局等单位参建的安九高铁湖北段开始铺轨。作为京港高铁的重要组成部分,安九高铁建成后,将形成一条位于河南、安徽、江西三省境内的南北向大运力、快速的客运通道。图为施工工人正在铺设首对500米长钢轨。 彭 特 摄

中国铁建港航局总承包公司

“小改装”让软淤泥变硬地基

本报珠海4月9日讯(通讯员郭新璞)日前,在中国铁建港航局总承包公司承建的洪湾港北片区(一期)项目施工现场,几台“改装”后的插板机正在同时作业,传动装置将夹着排水板的导管稳稳地打入地下,又平稳地拔起挪到下一个打插点,40多秒就完成了打插任务。

该项目位于珠海市横琴、保税、洪湾片区一体化发展区域西北部,工程建设主要包括场站填筑、地块软基处理等,软基处理面积约146.57万平方米,相当于205个标准足球场大小。施工片区内淤泥、淤泥质土较厚,平均淤泥厚度达20米,淤泥含水量超75%,土体呈悬浮流动状态,基本不具备承载力,软基处理施工难度较大。

为加快土体固结,增强地基承载力,该项目采用真空水袋预压施工法处理软土地基,通过在地基中竖向插入塑料排水板,并结合外力预压,将土体中孔隙水通过塑料排水板排出。

排水板施工看起来简单,但排水板的打设深度、打设间距、“回带率”等指标都会直接影响施工质量,打设误差需控制在50毫米以内,要求十分严苛。

由于项目所在片区内土体含水量过大,土体和排水板之间摩擦力较小,塑料排水板打设完成后,插板机需拔出导管挪到下一个打插点继续施工,很容易将已经打设到位的塑料排水板重新提起,形成“回带”,影响塑料排水板的施工质

量和进度。

为此,该项目成立“回带”问题专项技术攻关小组。结合工程实际,建设者设计并改良插板机靴套类型,采用钢靴套代替塑料靴套,并创新开发了一种“回带”率控制较好的长方形钢靴套。改良后的插板机施工效率提升10%左右,塑料排水板打设“回带率”控制在1.05%以内,不仅有效减少了材料浪费,还大大提高了软基处理的施工效率和工程质量。

截至目前,该项目已完成62%的软基处理工程施工,并且一次性通过验收,不仅为后期市政配套工程建设奠定了坚实基础,也为同类型地基处理的软基处理施工积累了宝贵施工经验。



防止问题产生才是好的管理

杨虎生

企业的生产经营也好,安全质量管理以及其他工作的开展也好,都存在这样或那样的风险,都可能出现这样或那样的问题,如果能有效预防,及时消除事故隐患,防止和杜绝各类问题乃至各类事故的发生,既可以确保生产经营的顺利进行,又不会造成不良影响和经济损失,这样的管理应当大力提倡。

在项目现场管理过程中,要预防和杜绝问题的发生,首先需要树立问题意识,强化以问题为导向的工作理念和方法,本着不回避矛盾和问题的指导思想,事先进行科学严密预判,把可能发生的风险和隐患找全,不遗漏,及时把预防和风险控制措施建立健全;其次,生产过程中,抓住关

键环节和工序,定期分析、研究、总结工作过程,采取各种有效形式与方法,查找问题和不足,及时解决和处理,一时无法解决的,要制定好具体措施,持续整改,防止问题恶化。

在施工现场管理中,不时发现这样的情况,有些单位的各种规章制度健全,安全措施完善,安全教育也经常开展,管理者也常态化开展安全教育,但施工现场依然存在诸如机械司机边抽烟边开车、高空作业安全带扎得不规范、进隧道不戴安全帽、规定的作业程序被简化等现象,这些说明,制度规定虽然上了墙、印了册、发在手,但没有真正刻在作业人员心上,发自内心的自觉遵守规章,不折

扣地按操作规程执行“规定动作”,从而形成了事故的隐患。

“明者见于未萌,智者避危于无形,祸固多藏于微而发于人之所忽也。”一些看似微不足道的小问题,其背后往往潜藏着大的隐患。因此好的管理要在思想上引起足够重视,提前预警,提前做好防范和隐患排查工作。发现违规操作,就要坚决依规执纪,及时严肃处理,教育引导员工,不折不扣执行管理制度,规范操作,通过严格精细专注认真的工匠精神,娴熟的操作技巧、精湛的业务技能、严格的规范操作,防微杜渐、防患未然,杜绝问题、提高效率、确保质量,圆满完成各项任务目标,实现管理效益最大化。

南沿江城际铁路跨京杭大运河连续梁合龙

本报常州4月9日讯(通讯员丁明明 高俊德)近日,由中铁十二局承建的南沿江城际铁路全线唯一一处跨京杭大运河连续梁安全合龙,顺利打通后续架梁施工通道。

该连续梁主跨达108米,桥梁主墩和承台紧邻208省道和京杭大运河,最小距离不到2米,加之京杭大运河通航量大,施工安全风险极高,是南沿江铁路全线重难点工程。

施工中,中铁十二局建设者广泛开展安全管理技术创新,形成了高铁河网交叉施工安全技术管理体系;不断加强高空临边安全防护,采用制式梯笼和“之”字形刚性爬梯,形成从钢筋定位到成品养护一体的安全防护成套化工艺流程;创新应用连续梁钢筋定位、预应力管道及锚垫板精准定位、混凝土浇筑定位、智能张拉和压浆等新技术工艺,实现桥梁混凝土智能遥控养护,保证了工程质量,提高了施工工效。

南沿江城际铁路是长江三角洲城市群核心区城际轨道交通网的骨干线路,建成通车后将连接南京、镇江、常州、苏州等长江南岸城市,成为沪宁杭地区的交通大动脉。