

深化改革强基础 开拓经营增效益

——中铁一局港澳区域总部2021年营销工作纪实

中铁一局港澳区域总部以海外体制机制改革为契机,推进内联外合的合作机制,建立“揽”“干”协同的营销机制,连续两年,营销业绩逆势增长,位居各区域榜首。2020年,中标项目10个,新签合同额63.57亿人民币;2021年截至目前,中标项目10个,新签合同额72.31亿人民币。

厉兵秣马,夯实经营基础

九层之台,起于累土。港澳地域不大,但在港注册且持有投标牌照的承建商,分包商超过600家,央企、国际知名企业、本土企业云集,市场竞争极为激烈。要想与这些国际一流的高手同台竞技,就必须扎根市场,从一点一滴做起。

随着中铁一局海外体制机制改革深入推进,项目施工管理移交至分公司,港澳区域总部集中精力提升经营质量,开展全员营销,强化技能培训,突出实战练兵,打造精英团队。通过定期组织营销培训,密集参与市场竞标,帮助营销人员迅速掌握港澳投标规则;坚持“控风险、建平台、拓市场”的经营原则,深入研究市场特点,以在建项目为依托,建立市场价格反馈机制;一切工作服务营销,班子成员围绕中心明确分工,签订绩效考核责任书,千金重担人人挑,人人头上有指标。

主动出击,深挖市场潜力

年初以来,面对新冠肺炎疫情持续蔓延、国际市场急剧萎缩的严峻考验,区域认真分析市场动态,针对政府的建设规划制定了详实的项目跟踪方案,班子带队,细化任务分工到人。

营销团队不等不靠,主动对接目标客户,获取项目信息,提早谋划,明确经营方向。针对大型项目制定专项跟踪方案,主要领导带队,全员参与分工配合,从共建平台、营销策划、投标运作、商情分析、统筹服务、整合资源等各方面全力出击。

截至11月中旬,区域共计投标47个,中标项目10个。其中,东涌谷地平整一期工程项目是在港独立中标的第一个项目;启德发展项目机电设备供应与安装工程是第一个专业承包类项目,建朝发展房地产开发项目是在港第一个房建项目。

精诚合作,谋求互利共赢

区域积极推进内联外合,与合作方相互支持、配合,并日益成为命运与共、休戚相关的发展共同体、责任共同体,实现“战略协同、优势互补、互利共赢”。在系统外部,与中国港湾、中国地质和中国水电等中资企业在港企业,以及香港保华、Building King、建朝、兴富和土力资源等当地公司加强沟通,积极交流,拓宽信息渠道,深化务实合作;在中国中铁内部,与中铁香港、中铁澳门长期稳定合作,充分利用中国中铁品牌和商务优势,共同开发港澳市场,拓宽港澳市场竞争新路径;在中铁一局内部,与新运公司、二公司、五公司、厦门公司、广州公司、桥梁公司、建安公司、铁建公司等均保持了良好的合作关系,构建了区域总部统筹管理、主动联合外部资源、内部子分公司积极参与的立体营销格局。

同时,为拓宽合作渠道,维护好客户关系,区域制定了客户拜访指导方案,从访前准备、拜访实施、访后跟踪、例会分析4个方面制定标准,细化客户拜访步骤,提升拜访效率。

以干促揽,实现滚动发展

区域牢固树立“以现场保市场,以现场促市场”的理念,积极发挥项目监管保障职能,协助子分公司干好项目,建立与业主的良好合作关系,不断提升社会影响力,打造一局港澳市场品牌。

香港高铁830项目,区域总部与新运公司密切配合,以“建好香港第一条高铁”为目标,发挥一局轨道交通专业优势,攻克语言难关、学习新技术标准,克服高温湿热、要点施工及线下单位制约等不利因素,圆满履约助力香港并人祖国高铁网。项目多次荣获特区政府、业主港铁公司颁发的“安全金奖”“最佳承包商金奖”“安全创意金奖”“特别感谢状”“最佳安全团队”等荣誉,并获得中国中铁“优质工程奖”。在830项目上的出色表现,为区域后期顺利中标高铁830动态测试服务项目、高铁M1156-17C维护保养服务项目、香港东铁线更换轨枕项目以及港铁轻轨3312项目等多个项目奠定了坚实基础。

通过前期在湾仔和绿化项目,与业主香港建朝公司的良好合作。6月份,区域成功中标建朝房地产发展项目,金额23.59亿港元。

今年,大埔公路项目荣获英国土木工程学会“新工程合约奖”和香港品质保证局颁发的“抗疫贡献金章”,这是业主和特区政府对一局施工生产、项目管理能力及疫情防控工作的高度认可。



房地产项目签约。王勇摄

抢抓机遇,探索多元发展

“好风凭借力”,区域把握粤港澳大湾区建设带来的丰富资源,以发展国际贸易为切入点,积极探索多元化经营之路。

在拜访合作供应商时,获悉澳洲原有供应链陆续断裂,供需关系失衡,区域第一时间开展调研,与供应商组建联营体,开展国际贸易业务。通过近5个月的努力,成功中标第一笔贸易合同,迈出了多元化发展的第一步。针对组建筑筑市场需求日益增长的现状,区域对大湾区预制件厂商进行深入调研,与华实中建签署战略合作协议,为深入开拓装配式房屋市场打下良好基础。

人心齐,泰山移。在区域全力爬坡的重要时刻,全体员工坚定信心、砥砺奋进,全力以赴完成各项生产经营任务,为区域发展贡献智慧力量,主动担当作为。心之所向,行之所至,未来可期。(通讯员 杨少锋 司蓓)

以精湛工艺为企业品牌塑形

——电务公司合肥地铁4号线通号供电项目工艺提升侧记

随着合肥市轨道交通4号线各项施工的日趋结束,合肥市民翘首期盼的被誉为“换乘之王”的地铁线路也迎来了系统联调联试这一关键节点。

合肥轨道交通4号线全长41.38公里,呈“L”型走向,共设站31座,其中换乘站5座。全线覆盖合肥市东西向主要客流走廊,联系了高新区、政务区、合肥南站片区、包河区、新站区等主要客流集散地。

对于首次进入合肥城轨市场的中铁一局电务公司来说,在竞争日益激烈的大背景下,靠什么来赢得市场,那无疑是得有拿得出手的“拳头产品”。面对新形势,公司在建的4号线通号、供电两个项目持续在工艺创新上探索提升,并且取得了实效。

走进科学城车辆段,橘黄色的列车整齐排列着,工程技术人员穿梭其中,对相关设备进行调试调整。公司合肥市轨道交通4号线通信、信号系统安装工程项目经理王学富介绍说:“信号系统是行车车的‘控制大脑’,负责整个线路上所有列车的运行调度,不仅能实现列车自动防护、自动运行和列车运行间隔控制,并且能精确定位列车位置和安全门的开关控制。通信系统则被誉为‘顺风耳’和‘千里眼’,不仅能实现列车与车站、车站与车站的通讯联系,还能实现车站与外界的相互联系,既包含无线对讲通讯,也包含有线电话通讯,满足地铁运营人员的办公需要。同时通信系统还承担着与乘客乘车息息相关的功能,如广播报站、列车到站显示、视频监控等。”

据了解,要完成全线的通信、信号系统建设,累计需要敷设的各类线缆总量超过了6000公里,分至各个车站,各个设备的端口线缆配线点达到了163.5万个,在与各个车站相关控制设备、轨旁设备等连接过程中,不能出现任何一处错误,必须精准无误。

为确保施工的精准度,施工技术人员采用“BIM”技术,先行对整个车站的桥架走向、线缆敷设方式、设备箱体排列、设备内部二次配线等进行同比例的三维模拟优化,进而通过后台计算和可视化的交叉碰撞,得出最优的施工方式。

“我们坚持务实唯美的施工要求,在施工工艺创新钻研上不断加力,并取得了实效。”项目常务副经理韩军民介绍说。揭开通信、信号系统设备间的静电压,各类线缆成排成行,整齐划一。黑色的信号电缆被橘黄色的固定器等格固定,分层排列,让人赏心悦目。设备机柜里不计其数的细红线缆,如树状结构由细及粗,如漂亮的“麻花辫儿”;铁轨旁的信号系统方向盒内,红黄蓝白各类线缆被巧手编制成如一朵朵盛开的花朵……如工艺品般的设备安装成品让人叹为观止。

“地铁工程是百年工程,很多工作都得考虑长远,这是中国工人必须守住的初心。我们参与编制了《合肥市轨道交通通信、信号系统安装工程施工手册》,并从视频教学、理论知识、现场实操三大方面着手对施工技术人员进行培训。同时,推行首件定标和样板站工作法,确保了所有站点施工工艺及施工技术统一规范。”谈到工程建设,项目技术负责人梁青鹏说道。

为确保设备后续的保护及使用寿命,工程技术人员不断创新钻研。在电缆间预留爬架,有效减少电缆的交叉,方便后续线缆维护,且延长了线缆的使用寿命;采用层架式布线模式,电源线与控制线走线分离,增加安全距离,减少电磁干扰;面对下走线施工方式带来的局部区域线缆密集,稍有不慎踩到成品的困扰,施工员巧妙构思,利用废弃角钢焊制“踏步”,与走线架完美契合,保证了成品线缆不受踩踏而损坏。期间,技术人员还制作了统一的电缆标牌,电缆的起点、终点及功能等一应俱全,在确保每根线缆都有迹可循的同时,还方便了后续的检修维护。

如果说通信、信号两大系统是整条线路的中枢指挥,那么地铁供电系统就如同地铁系统的“心脏”,为电客车运行提供源源不断的动能,如车站照明、电客车的动力电源都来自于它。

电力系统通过隧道区间的环网电缆将外部电源引进来,通过电力变压器降压、整流器整流、有源滤波柜滤波等设备控制,达到符合列车运行及车站日常用电的标准电压后,再经过诸多不同类型和功能的电缆,将电能如“血管”般地传输至接触网、动力照明及用电设备,保证电客车能够跑得快、跑得远、跑得稳。

“我们创新改进进弯排机,为接地扁铁遇到特殊地段提供良好的成弯效果,安装更加牢靠、美观。同时,我们不断创新供电电缆成端工艺,以往‘粗大笨重’的电力电缆现在也如工艺品般横平竖直、错落有致。”公司合肥市轨道交通4号线供电Ⅱ标段项目负责人段晓辉介绍说。地铁供电系统涉及高等级电压(35千伏以上),要求工程技术人员在做好各项绝缘防护和设备安全防护工作的同时,必须保证各供电设备及不同电压等级和功能的电缆间要有固定的间距。为此,项目工程技术人员合理优化电缆布置方式,将高压、低压、直流、控制、通讯线缆按功能及直径分层按规范顺序排布,电缆两端及转弯处增设警示标识及电缆标示牌,电力电缆布设也做到了整齐划一、美观大方。

隧道区间的接触网是为列车直接提供动力电源的关键设备。接触网在正式通电前,诸多供电电缆在电缆固定板的定向固定下,沿车站结构及隧道壁敷设并最终与区间接触网连接,以往因裸露及金属电化学腐蚀等原因,长时间暴露的金属固定板会出现锈蚀现象,影响行车安全。为此,工程技术人员创新固定方式,定型加工新型复合材料电缆固定板,不仅起到了良好的固定效果,还能实现防腐、阻燃功能,此外还可根据电缆根数来定制等距孔数,科学增大电缆间距,进一步提升了电力电缆的安全性,保证电客车安全运行。

“精益求精和持续创新是新时代中国工人的职业追求,我们也在工程实践中不断探索提升,以优质工程为合肥经济社会发展贡献力量。”韩军民说。(通讯员 张敏 余倩佟 崔杰 张斌 尚永超)

一切为了保障地铁运营安全

——记城轨公司武汉地铁运营维保项目

有人说,他们像“夜猫子”。当人们忙碌了一天准备休息时,他们却在汗如雨下,进行着一场争分夺秒的“战斗”。

有人说,他们像“医生”。在市民安全舒适乘坐地铁出行的背后,是他们呕心沥血、日夜“诊治”着结构工程的“病害”。

有人说,他们像“救火队”。当地铁线路遭遇意外险情时,他们第一时间响应、挺身冲向应急救援抢险的最前线。

他们是谁?

他们就是中铁一局城轨公司武汉地铁运营维保项目。

“反应迅速、保障有力,我们始终致力于为城市轨道交通线路提供专业化服务及全天候安全保障,一切为了确保地铁运营安全!”项目负责人祝军介绍说。

四年来,他们是这样说的,更是这样做的!

夜探地铁天窗点作业“黄金两小时”

地铁运营维保是一项什么工作?10月28日深夜至10月29日凌晨,借着项目利用地铁天窗点作业的契机,笔者一行来到现场跟班体验。

“此次,我们的任务是幸福湾到朱家河区间第1408环至1411环管片加装钢管片,大家要按限分工迅速就位,注意作业规范,确保安全。”10月28日23时07分,在地铁21号线武湖停车场内,带领领导、项目总工程师程晓永在班前讲话中叮嘱。

随后,作业人员开始仔细盘点工机具、材料,管理人员前往对接请点事宜。一周前,项目部已提前申报好天窗点作业计划。

盾构隧道钢环加固是当夜的维保业务内容。就像汽车需要定期保养一样,运营线路中采用盾构法施工的隧道,管片形态会受到地质、车辆扰动等外界因素的影响,如果不采取有效的监测和维保措施,会发生隧道变形、限界变小等后果,给行车安全带来隐患。对盾构管片加装钢环,好比让隧道穿上了一层“铠甲”。

机械臂,牢牢抓稳一块钢管片,在锚栓和焊工的默契配合下,缓缓地将其“贴”进隧道内侧,分块1、分块2……时间一点一滴过去,工人操纵吊臂和机械臂不停转换,一块块钢管片错落有致安放,精准镶嵌在隧道内壁。

“还剩十分钟!”2时35分,机车司机走上前来,提醒停工时间。现场再次“活跃”起来。工人们一边抖擞精神,抓紧上着最后的几颗锚栓,一边仔细清点、收拾打包好工机具和剩余材料。

2时45分,工人们全部撤回回到机车上,等候调度命令返程。3时47分,所有人乘车回到停车场,销点闭环。

“每次天窗点作业,就像打仗一样,忙前忙后数小时,真正干活时间才120分钟。昨晚,我们还同步组织了3、4、6、11号线的天窗点作业。”项目安全总监周小锋介绍说。

除了钢环加固,城轨公司武汉地铁运营维保项目的主营业务还有土建结构综合治理、桥梁支座更换、桥梁屏障改造加装、自主请销点和巡检,以及应急抢险抢修等,而绝大部分作业必须要在地铁停运的天窗点内开展。

目前,项目部承揽着武汉地铁第二轮运营维保业务,涉及3、4、6、11、21号线。而昼夜轮值、挑灯夜战,早已成为项目员工的工作常态。

四年维保9条地铁线路220余公里

当前,地铁建设的快速推进,极大推动了经济社会发展,延伸了城市的“血脉”。与此同时,为确保地铁运营安全而开展应急维保业务,其重要性日渐凸显。

自2018年起步,中铁一局城轨公司开拓武汉地铁运营维保市场,经历了从无到有,由1个项目滚动发展到累计5个项目的艰辛历程。说到昔日那段开疆拓土的“创业之路”,祝军显得格外兴奋:

“第一单”业务,干的是运营隧道建筑垃圾清理工程,合同价值80万元。一次偶然机会,原本从事区域安全生产管理工作的祝军,拿到这一维保项目并挂帅出征。由于工程量小,人员缺乏在所难免,他们一行4人寄宿在单位兄弟项目,披星戴月组织施工,最终克服重重困难,圆满完成任务,获得业主肯定。

2018年8月,项目部把握武汉地铁第一轮(为期两年)运营维保的契机,拿下“第二单”,1、2号线及机场线共80多公里线路维保施工。在合同期的两年内,项目部用辛勤的汗水挣得了实实在在的业绩,业主年度合同履约考评中夺得冠军,项目被授予安全生产先进单位、维保示范工程奖第一名,两名个人先后获得先进表彰。

可圈可点的“第三单”,是地铁1号线迎军运环境综合整治提升工程。打得最漂亮的一仗,当属试验段。2018年9月中标后,项目部努力克服工期紧、夜间施工、高空作业、沿线交通复杂、运营线路作业时间短等不利因素,精心组织调配资源,高峰期投入50多台套设备,三四十名作业人员,最终提前完成合同目标。武汉地铁集团专门向中铁一局发来感谢信,并对项目给予奖励10万元。随后,项目部又积极克服春节假期、雨雪天气等影响,在3个月内圆满完成剩余施工任务,顺利交上全部答卷。

2019年6月,项目部乘势而上拿到“第四单”,进入钢环加固新领域。面对这项新工艺,项目一边加强学习,一边用心

琢磨,很快找到了“门道”,开展业务有声有色,在业主年度合同履约考评中获得维保第一、钢环第二的好成绩。

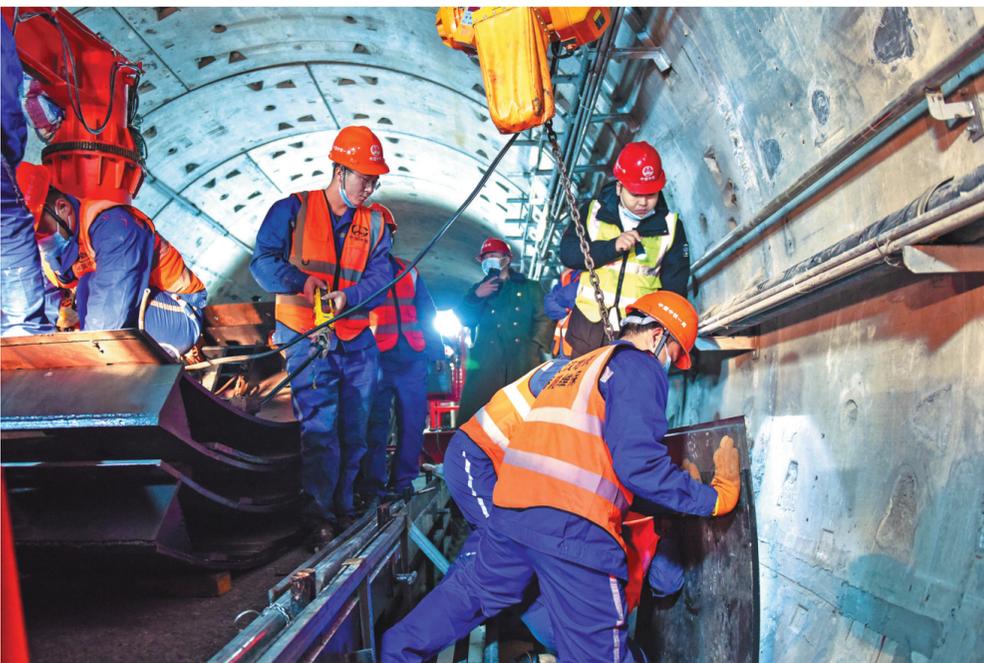
凭着出色的能力和良好的表现,项目部在2020年8月再次中标武汉地铁第二轮(为期三年)维保业务,顺利揽到“第五单”:3、4、6、11号线维保和3、4、6、21号

线钢环加固业务。

至此,项目部先后参与到武汉地铁9条线路共200余公里隧道、桥梁,以及200多座车站的运营维护工作,并积极参与地铁应急抢险抢修工作。同时,还协助地方做好疫情防控工作,履行央企社会责任,获得社区街道办致信感谢。

“目前,我们拥有各类专业技术人员190余人,钻机、机械臂、轨道车等大型现代装备20余台套。下设有运营维保组、钢环加固组、应急抢险组,专业齐全、技术先进,可为地铁维保提供‘一揽子’服务。”祝军说。

此外,项目部积极发挥“四新技术”作用,开展地铁运营维保工作。项目副经理兼工程部部长张琼兴奋地告诉我们,项目部



钢环加固作业现场。

已在“三项工艺法、一项新材料”的推广应用上做了大量工作,并初步取得成效。

例如,在钢环加固领域,他们通过采取激光放样、改进锚栓孔封堵工艺,引进自动焊接机器人等,大大提高了修复加固效率和质量。在维保地铁领域,他们是武汉地铁第一家采用运营线路桥梁顶升、支

座更换工艺工法;针对变形缝综合整治,推广应用外贴式止水系统新工艺,受到业主的高度认可。

那群不畏艰苦一心做事的“把脉人”

古诗云:丹青难写是精神。采访维保工作过程中,令人感触最深的是,那群被誉为城市地下命脉的“把脉人”。初到项目时恰逢上午,办公室工作人员有些难为情地向我们解释,由于参与天窗点作业,现场管理人员清晨5点才回来,正在补觉,下午才能接受采访。

等到见面,看到他们嗓子沙哑、眼含血丝时,我们的心忽然有些发酸!从事地铁维保作业,不可避免要熬夜,他们是如何看待、克服这个“老大难”呢?

维保服务,确保地铁运营安全。

“第一次进站维保,我跟着领导大半夜清理垃圾,既新鲜又兴奋。平时,我们年轻人睡觉也晚,在这里,请点施工熬成了常态,大家都习以为常了。”“90后”张琼是年轻员工的代表,四年前他从土建转岗到维保项目,一路与项目共同成长,从一名劳务派遣人员成长为正式员工,由技术员成长为项目副总工。如今,项目维保施工高峰时,涉及达二三十个作业面一百多人参与,他们这群“90后”已成为现场的主力。

“兄弟们确实挺辛苦的!维保工作的苦与累,在我们班子带班作业指导下,大家都深有体会。所以,在征得公司同意后,我们对大家的辛勤付出,坚持给予相匹配的回报,并用真情去打动员工。”“80后”项目负责人祝军动情地说。

四年来,祝军带领四人团队起步,“挤进”武汉地铁维保市场,并站稳脚跟,一步步发展壮大。项目自成立起,便始终遵循精心管理、高效组织,“付出必有回报,回报向一线倾斜”的原则,坚持做到三个“不”:发放员工薪酬与奖励,从不拖欠工资;对待员工温饱与生活,从不懈怠含糊;对待员工身份与角色,从不摆谱分等级。

解决温饱抓抓实。项目部成立了伙食委员会,及时听取收集员工心声,督促项目食堂勤换饭菜花样,并买来蒸箱做好保温,确保让每一名上夜班的员工都能吃上一口热饭。

关心员工落细。在祝军的带动下,项目班子定期开展谈心活动,请员工上座谈,嘘寒问暖,在生活方面帮助解决大家的后顾之忧。

全员管理人心。项目坚持每月召开一次全体管理人员大会,共同针对项目管理中存在的问题分析原因、商讨对策,切实让大家感到有尊严,充满主人翁的自豪感。“毕业三年了,白班夜班都上过,说不累是假的,但我愿意留在这,除了能挣工资奖金外,特别喜欢这里的生活环境和学习氛围。”“95后”王新宇说,经过历练,他已经由一名现场技术员成长为工经部长。技术员张二猛是“00后”,2021年7月份到项目实习,一直在现场学习,“最开心的,是领导平时待我如兄弟,食堂总是为我们留好热饭菜,每次开会还能发表自己的见解,期待毕业后能留下来,继续干维保……”

潮平两岸阔,风正一帆悬。

“感谢武汉地铁的信任支持,让我们一路茁壮成长。地铁维保既是一项工作,也是我们追求的事业。展望未来,地铁维保市场前景广阔,我们一定能将它做得更好。”祝军表示。

如今,中铁一局城轨公司在积极做好武汉地铁维保的同时,市场触角不断向外延伸,相继进入呼和浩特、郑州地铁维保市场,在地铁运营维保这条创业路上,持续发力,并阔步前进。

(特约通讯员 汤佳佳 通讯员 卢国武 廖竹)

一名操作手紧盯前方,娴熟地操纵起自动