

五天时间 乐望高速两座大桥首片T梁陆续架设

本报广西乐望讯 近期,在全体参建员工的共同努力下,中铁一局乐望高速当顶特大桥和布恰大桥首片T梁陆续顺利架设成功,标志着项目桥梁工程建设进入“提档加速”新进程。

当顶特大桥全长1143米,单幅桥宽12.5米,跨乡间便道与X790县道相连接,桥位区属剥蚀中山地貌,山坡高耸峻峭,山间沟谷深切,地质条件复杂,相对高差超过100米,施工难度大。

左线1号桥上构采用3×40+3×40m,左线2号桥上构采用4×40+4×40+(65+120+65)+8×40m,右桥上构采用4×40+10×40+(65+120+65)+8×40m,预应力砼简支、连续T梁、连续刚构箱梁,采用挂篮悬臂浇筑法施工,下部结构过渡墩采用单薄壁等截面空心墩,主桥桥墩采用等截面矩形空心墩。全桥采用SS级防撞护栏,桥面排水为间接排水,通过PVC纵、竖向排水管统一汇集到桥下的集中排水池排放。

境内,桥长948米,桥梁跨越山间沟谷,桥位区属剥蚀中山地貌,山间沟谷深切,相对高差约120米,山体斜坡覆盖第四系坡积土层,地表植被较发育,施工条件差,技术难度大,材料运输困难。

桥左、右线上构均采用筒支连续预制工艺和变截面悬浇箱梁,下构桥台采用柱式桥台、桩基础,桥墩采用双柱式墩、矩形实心墩、空心墩、桩基础;全桥采用SS级防撞护栏,桥面排水为间接排水,通过PVC纵、竖向排水管统一汇集到桥下的集中排水池排放。

为了确保T梁的成功架设,项目部提前制定详细梁板安装架设施工方案,组织安全、技术交底和“班前5分钟”教育培训,使架梁人员全面掌握T梁架设的各项工作。将施工中的每个环节具体分工落实到人,全方位细化部署、明确分工、密切配合,分管负责人全程把关,技术人员全程盯控每个架梁施工环节,精心指导,严格监督,为工程建设质量提供有力保障。

(通讯员 白星)



当顶特大桥。

新加坡地铁T250A项目市区线(DTL)车场B区通过业主验收

本报新加坡讯 11月30日,中铁一局新加坡地铁T250A项目顺利通过市区线(DTL)车场B区12组道岔、4.4公里无砟轨道和轨道附属工程的业主验收,确保项目节点按时完成。

市区线(DTL)车场B区是新加坡地铁T250A项目的重要组成部分,市区线(DTL)车场B区包含轨道4.4公里、道岔12组、第三导轨4公里、电缆槽4100个。

为了保证此节点顺利验收,项目部

施工前精心筹划,科学组织,根据移交情况倒排工期,严格掌控各项工作的进度,积极解决现场出现的问题,最终优质高效地完成市区线(DTL)车场B区的全部轨道施工任务。

新加坡陆路交通局、轨道处副处长Zailani Md Idris,高级项目经理Jasper Phua参加了此次验收,对项目按时完成节点工作表示了肯定,希望后续节点也能优质高效地完成。

(通讯员 白俊龙)

电务公司深圳前海安装装修项目顺利通过竣工验收

本报深圳讯 11月27日,中铁一局电务公司承建的深圳市前海大道桂湾站地下空间安装装修项目顺利通过竣工验收。

验收组由深圳市市政社、深圳前海投控、设计、监理等单位代表组成。验收会上,项目负责人陈明对项目主体结构、建筑装修、建筑电气、给排水消防、通风空调、智能建筑、节能7个分部工程的施工内容、重难点把控等做了全面自评报告。检查组现场查看了装修工程质量、建筑电气、给排水消防、通风

空调系统等设备运行情况,一致认为工程安装装修观感良好,功能及使用性满足要求,产品合格,资料真实齐全,符合设计与规范要求,同意通过验收。

项目开工以来,项目全体员工齐心协力,克服工期紧、施工协调难度大、现场场地狭小、材料设备周转运输困难等诸多不利因素,积极组织施工,坚持标准化作业,持续优化施工工艺,定期召开生产工作例会,制定合理的施工计划,确保了工期目标的实现,获得了业主、监理各方的一致认可。

(通讯员 程清轲 杨盼)

南昌轨道交通1号线北延北山站三号出入口矩形顶管段顺利贯通

本报南昌讯 12月2日,随着顶管机刀盘从接收井洞门缓缓推出,由中铁一局城轨公司承建的南昌轨道交通1号线北延北山站三号出入口矩形顶管段顺利贯通。

北山站三号出入口位于昌北大道及日修路交叉口东南角,顶管段长76.2m,始发井及接收井围护结构采用钻孔灌注桩+内支撑体系,共设置三道支撑,采用“明挖+顶管法”施工,矩形顶管机自北山站3号风亭始发,呈南北向横跨昌北大道,至3号出入口接收。

据悉,北山站顶管吊装区域处于

220kv高压线下,此区域内220kv高压线距离地面平均垂直高度仅16米,除去安全距离仅剩10米距离,是顶管施工阶段最大的危险源,且无法满足顶管施工垂直方向吊装需求。考虑南昌1号线北延工程整体节点要求,项目从安全质量、进度等方面进行分析,经多次讨论对比后通过下沉风亭局部顶管来确保高压线下安全吊装距离,顺利完成顶管吊装。同时在施工过程中严格控制掘进各项参数,顺利下穿覆土厚度仅4米的鄱家坊倒排渠,最终历时47天顺利完成了顶管施工。

(通讯员 彭丽洁)

电务公司喜获陕西省BIM应用大赛一类成果

本报西安讯 近日,从陕西省工程建设BIM成果交流暨BIM技术发展论坛上传来喜讯,中铁一局电务公司BIM成果《广西南天高速公路机电项目施工阶段智能建造落地应用》在众多参赛作品中脱颖而出,喜获陕西省第八届“秦汉杯”施工单项一类成果。

广西南天高速公路项目在施工中

通过BIM技术实现设计深化、碰撞检查、三维场布、工艺图册、工程算量和可视化交底等综合应用,提高了设计变更效率,减少了由于图纸误差、工艺水平、接口问题等带来的整改、返工、材料浪费和成本增加问题,对项目安全、成本、进度的综合管理成效带来了显著的提升。

(通讯员 苏卓 刘富瑜)

物贸公司荣获“兰格钢铁网金牌供应商全国百强”称号

本报北京讯 近日,第十九届中国钢铁产业链市场峰会暨兰格钢铁网2023年会在北京隆重召开。期间,经与会专家、行业精英的研讨评比,中铁一局物贸公司被授予“兰格钢铁网2023年度金牌供应商全国百强”荣誉称号。

据了解,本次会议以“行业新展望——产能治理机制与结构性发展”为主

题,邀请政府领导、著名经济学家、知名企业家、钢铁行业精英,把脉宏观经济形势,聚焦行业热点,共同探讨行业发展方向,被誉为“中国钢铁行业年度顶级盛会”。现场参会嘉宾突破3500人,线上观看直播人数超过20万人,30余家主流媒体现场全程报道,盛况空前。

(通讯员 孟庆凯 李炳焱)

厦门轨道3号线南延段工程取得新进展

福建厦门讯 12月1日,由中铁一局厦门公司承建的厦门轨道3号线南延段项目迎来重要节点,厦大南门站最后一幅地下连续墙于晚上10时成功浇筑,标志着该站地连墙围护结构圆满完成,围护结构施工进入新阶段。

厦大南门站沿大学路东西向布置,北面紧靠商铺和居民楼,南面与厦大医院隔路相望,交通不便,车行受限,施工易引起周边建筑物沉降、开裂。施工作业场地原为滨海平原地貌,地质条件复杂,自稳能力差,施工过程中易出现渗漏、垮塌的现象,结构防水质量和耐久性保障难度较大。

虽有诸多挑战,项目部仍迎难而上。为避免车站结构失水和减少地层扰动,使工程质量受控,保障居民安全,合理规划,选用了保水效果好的地下连续墙围护结构,地连墙墙厚达800毫米和1000毫米,共103幅。针对地连墙施工难点,项目部协调各方积极开展地质勘探,精心策划部署施工方案,合理安排工序,组织大型机械设备有序进场施工,在保证安全的基础上,以平均每天0.53的速度,高质量完成了地连墙施工作业。

厦大南门站最后一幅地下连续墙成功浇筑,攻克了围护结构施工中最为重要且“难啃”的施工任务,为后续站钢支撑和砼支撑施工的顺利开展打下坚实基础。

厦大南门站最后一幅地下连续墙成功浇筑,攻克了围护结构施工中最为重要且“难啃”的施工任务,为后续站钢支撑和砼支撑施工的顺利开展打下坚实基础。

(通讯员 林建金)

宝鸡新材料产业园EPC总承包项目单体最大面积楼栋封顶

本报陕西宝鸡讯 11月28日,随着最后一罐混凝土完成浇筑,中铁一局五公司宝鸡新材料产业园EPC总承包项目生产厂房1号完成封顶,这是该项目最大面积楼栋封顶。

自开工以来,项目部按照工程建设目标要求,科学合理地安排施工,加大各

工序,为后续工序施工创造良好的接口条件。根据总体目标和施工进度、施工难度、外部因素等特点,提前预测工序间交叉配合不到位现象,采取有效措施,抓住重点,优化资源组合,合理调配劳动力及机械设备等生产要素,确保工程一次成优。

(通讯员 冯淑娟)

考核管理是激发项目活力,提高增收创效和降本增效积极性的有效手段。近年来,二公司积极落实集团公司大商务管理理念,采用全过程考核管理方式,加大考核奖惩力度,以考核为抓手,促进了企业的价值创造和效益提升。

以抓营销考核为基础 促进营销任务量质双升

二公司加大了营销考核奖惩力度,通过建立标前标后利润测算对比台账,根据下达利润率,实行优质项目与底线项目差异化考核奖励方式,对于《项目管理责任成本书》中签订的利润率目标≥8%、≥10%及≥15%的优质项目分别赋予1.2、1.5及2的奖励系数,增加奖励金额,对于利润率≤5%的项目按利润率情况计算内插系数,降低奖励金额,达到激励多揽优质项目,从源头上确保实现“优揽”的目标。2022年度完成营销绩效316.8亿元,营销兑现奖励较上年度增加40.87%,极大鼓舞了营销信心。

以抓节点考核为中心 促进管理工作全面落实

二公司建立公司督办工作机制,由专人负责对工作会、交班会等重点会议整理形成督查督办清单,并按照督查节点严格考核,对未按照节点完成的部门和相关责任人直接在当月工资中扣除绩效工资,并且年底还要将部门年度内督查督办完成情况与部门绩效考核挂钩,双管齐下确保督查工作落实。通过每半年签订一次双清、亏损治理目标责任书,考核期次月公布考核结果,并及时兑现奖惩,2023年上半年发放双清奖励12.78万元,亏损治理奖励2.31万元,提升了主责人员工作积极性,推动工作落实。二公司采用多维度预警机制,每月对计划产值完成、工期节点完成、劳动生产率等进行预警、督导,上半年产值完成比例和产值绝对值均处于集团公司前列。二公司制定施工生产管控制度,确定重大节点工期,对每个节点实施考核,积极激励项目主动强化节点管控,实现了上半年节点完成率较同期增长25.4%。

以抓制度落实为核心 推动过程管理全面闭环

二公司严格执行责任成本偏差预警机制,预警清单每季度发布一次,由发生预警的项目编制分析报告并制定整改措施,报公司分管领导审批后执行,并在下期督查时重点复查,严格落实成本预警挂钩项目领导绩效工资激励机制,截至3季度,对15个项目班子绩效工资进行了不同程度的扣减,倒逼项目严控责任成本。此外,区域总经济师指导项目进行商务策划和变更索赔策划,深度挖掘项目盈利点、扭转亏损点、防控风险点,成本管控得到加强,项目效益得到提升。制定《变更索赔管理实施细则》,奖励标准与项目创效水平成正比,2022年度项目变更索赔兑现奖励较上年度增加10.85%,激发了项目创效动力。通过建立贡献度考核制度,从规模贡献度(产值、计价、营收、劳动生产率)、效益贡献度(创利、变更索赔、现场经费)、资金贡献度(上缴款、资金归集度)方面进行综合打分,同时兼顾负面影响(安全质量环保、信访投诉)方面扣及其他(管理创新成果、科技创新成果、项目难度系数)方面加分,计算总分并进行排名。每季度进行一次并挂网公示,年末进行年度排名,并作为项目施工过程年度绩效考核、评优、评先等的主要依据。在日常管理上,将劳动生产率与项目员工绩效工资挂钩,树立起创先争优的氛围。

以抓总结考核为关键 实现项目效益稳步提升

二公司明确奖惩措施,到达合同工期后2年内完成未次结算。项目在规定的节点完成计划的额度,按照公司相关办法给予奖励;未完成计划的,自期限届满之日,每拖延1个季度对项目及其他铁三角等相关人员处以罚款。期限届满2年后仍不能完成的,取消后期项目兑现资格,对项目经理等相关人员进行行政处罚,倒逼项目快速销号。2023年销号完成26个,完成集团公司销号计划24个的108.3%。二公司对项目管理实行经营承包责任制。项目开工3个月内签订《项目经营责任书》,工程竣工结算完毕,对内对外全部债权债务核算完成,结合商务、工管、物资、财务、安质、党群等部门综合承包指标考核打分,确定项目考核兑现奖励,并及时发放奖励资金。2022年度通过责任成本考核,符合兑现条件的项目、专业分公司25个,兑现金额较上年度增加48.91%,提高了项目人员创效的主动性和积极性。

(通讯员 惠志民 耿鹏飞)

中铁一局深汕西高速改扩建项目进入施工大干冲刺阶段

本报广东汕头讯 近日,由中铁一局承建的深汕西高速改扩建项目K59~K64段第三次交通转换顺利完成,为后续路段施工提供了极大便利,标志着项目即将进入通车冲刺阶段,为实现双向八车道通行奠定了坚实基础。

沈阳至海口国家高速公路汕尾陆丰至深圳龙岗段改扩建工程TJ6合同段由中铁一局承建,线路中心总长约12.004公里。起点位于深汕合作区赤石镇,终点位于深汕合作区鹅埠镇与惠东县交界处。

项目主要施工内容有新建深汕湾互通部分、新建深汕城互通全部、改扩建深汕服务区,主线桥梁3364.3米/12座,匝道桥梁2380.2米/10座,新建隧道3座,升级改造隧道4座,涵洞34道,预制梁1536片。总工期30个月。

深汕西高速改扩建项目起于汕尾市陆丰,路线向西途经汕尾市、深汕合作区、惠州市、深圳市,终点位于深圳市龙岗区,全长约146公里,是目前广东省里程最长的高速公路改扩建项目,按照双向8车道高速公路标准进行改扩建。

深汕西高速是深汕特别合作区“五高五铁”的重要组成部分,是目前深圳市深汕特别合作区唯一一条直通深圳的高速公路。该项目建成通车后,将完善粤港澳大湾区交通基础设施建设,有效推动深汕特别合作区和粤港澳大湾区的经济发展和产业升级,大幅改善区域交通环境,有效提升大动脉通道的通行能力和服务水平,实现深圳市深汕特别合作区与汕尾30分钟、与大湾区深圳市区90分钟高速公路快速互达,对助力深圳建设先行示范区和广东省加快形成“一核一带一区”区域发展新格局具有重要意义。

(通讯员 巫林 郭晟源)

施工简讯

■(南通讯)11月26日,在江苏省南通市通州区通州梁场箱梁架设施施工现场,随着JQ900B型架桥机将首幅32.6米箱梁平稳、精准地架设在沪渝蓉铁路沪宁段南通特大桥上,标志着中铁一局新运公司沪渝蓉高铁沪宁段站前VII标三分部全面进入箱梁架设施工阶段。

(通讯员 杨杰)

■(上海讯)11月28日,随着合龙段最后一方混凝土徐徐注入,中铁一局沪苏湖铁路项目上海市松江特大桥跨G15沈海高速(70+125+70)米连续梁成功合龙,标志着沪苏湖铁路工程再次取得阶段性突破。

(通讯员 张富德)

■(厦门讯)11月29日,中铁一局新运公司参建的厦门市轨道交通6号线漳州(角美)延伸段正线一般整体道床、道岔整体道床首件工程验收顺利通过,各工序控制标准满足规范要求,至此,正线轨道开始施工。

(通讯员 史前程)

■(香港讯)11月29日,在旺角西通风楼施工现场,随着最后一颗绝缘接头(简称IRJ)螺栓的拧紧,标志着中铁一局轨道交通运营公司(新运公司)参建的香港高铁维保项目承担的IRJ加装施工任务提前2天全部顺利完成。

(通讯员 张栋)

“三个重视”强化培养 建设高素质复合型大商务人才队伍

——中铁一局新运公司大商务人才队伍建设纪实

自大商务管理活动推行以来,新运公司紧跟股份公司和集团公司安排部署,全面贯彻落实“大商务”管理思想核心精神,聚焦“价值创造、效益提升”目标,锚定效益提升三年行动各项指标,将“大商务”管理与企业当前发展实际相结合,通过内部转岗和业务培训,持续强化商务人员配置和能力提升,为大商务管理深化推进打好人才基础。

重视体系建设 强化商务制度保障和人员配置

公司制定发布了《大商务管理体系实施细则》和《项目管理效益提升三年行动实施细则》等关键制度,分层级建立了大商务管理领导与推进体系。高度重视商务人员配置,在区域生产性分公司设置总经济师岗位,负责牵头组织分公司范围内项目商务管理活动,区域分公司各商务部共计配备商务人员15-20名,重点做好标前测算、商务策划、变更索赔、成本管理、收尾销号等关键工作,为大商务管理工作深入开展奠定了人才保障和支撑。

重视业务培训 狠抓商务人员素质和能力提升

为加快大商务人才队伍建设,公司制定了《大商务人才队伍建设实施方案》,并在年度工作会上提出了“不进则退”的人才队伍建设,满足大商务人才、“专业+”人才和年轻干部队伍建设一体推进的要

求。根据大商务人才建设要求,公司制定了切实可行的教育培训计划,培养措施,采取灵活多样的培训方式,多渠道、多形式开展大商务人才培养。

一是开展基础理论培训,提升商务“新人”基础业务水平。结合近年来新入职和转岗商务“新人”多的特点,2023年特别组织举办了新转岗商务人员基础业务培训。通过与高校合作,邀请专业教师,通过“线上+面授”两阶段培训,对商务人员进行造价基础理论知识培训。在两个月的线上培训阶段,与兰州交通大学合作,定制了与工程造价本科专业基础课相同的工程造价理论与交通工程概预算课程,项目新转岗和非工程造价商务人员共64人参加了网络阶段96课时的线上学习。

线上培训结束后,公司在中铁干部管理培训中心组织了线下集中面授培训。面授开班前对网络学习阶段学习情况进行考试,巩固了线上培训效果。集中面授班上,邀请了外部专业老师进行授课,对铁路工程清单计价规范和概预算编制办法进行了专业讲授,在老师讲解的同时,随时进行计算机随堂实操训练,提高了课堂互动性和学员积极性,取得了良好的效果。同时,针对公司“专业+”发展需求,特别增加了房建工程造价基础知识,并对广联达计量与计价软件进行了实操训练。

二是强化商务部长资格认证培训,培养项目商务人才骨干。项目商务部长

是项目落实大商务管理要求的牵头人,为加快推进大商务管理与项目经营管理的深度融合,培养商务人员系统思维、全局思维,使商务部长尽快成长为项目效益提升的行家里手。新运公司举办年度项目商务部长资格认证培训班,2023年公司所属15个分公司的59名商务部长参加了培训,课程围绕大商务管理、成本管理、分包管理、变更索赔等内容开展,同时邀请了公司相关部门负责人及分公司总经济师对铁路与地铁施工技术、合规管理、公文写作、廉洁风险、变更索赔案例等内容进行重点培训。

三是开展现场督导培训,狠抓商务策划推进落实。在集中脱产培训的基础上,新运公司利用商务督导检查、履约商务策划等机会,开展片区和现场培训。在公司相关部门参加的基础上,抽调分公司总经济师、商务经理参加检查交流,现场组织项目商务管理督导培训,通过对标先进、互通有无,切实提升培训效果。2023年共组织开展了11个项目的现场督导培训,通过对大商务管理及重点制度进行培训,同时结合项目特点,对项目针对性地进行商务策划和变更索赔重点工作培训,帮助项目梳理降本增效和增收创效具体措施,使培训效果不断得到巩固提升,为项目管理效益提升打好基础。

重视机制建立 拓宽商务人才职业晋升通道

公司注重复合型“铁三角”人才培

养,制定“铁三角”班子“折线”型培养机制,在合同额5亿元以上的铁路项目和3亿元以上的地铁项目或项目群配备商务经理,对综合素质和能力符合要求的分公司总经济师(商务经理)推荐为项目经理。目前已有18个项目配备专职商务经理,对满足任职要求要求的5名分公司总经济师调整为项目经理,拓宽了商务人才职业晋升通道,激发了商务人才好工作的积极性。

通过一系列措施,公司培养了一批精通业务、善于管理、德才兼备的高素质造价管理人才,有力提升了项目成本管理水平。截至目前,新运公司商务人员共233人,占公司总人数的9.5%,较2021年底增加61人,占比提升2.5个百分点。

下一步公司将在持续加强培训的基础上,强化“专业+”商务人才引进和培养,为新领域发展储备专业人才。同时持续坚持“人尽其用、奋斗圆梦”的人才理念,关注基层商务人员成长,通过业务指导帮扶、职业规划等措施,建设高素质复合型大商务人才队伍,为项目管理效益提升,助推企业高质量发展,加快建设成为中国中铁“主力三星级”贡献力量!

(通讯员 惠志民 周威)

大商务管理深化推进进行时系列报道之一、二