

安装公司大商务管理工作持续深化

本报南昌讯 “今年7月底前,本部各部门要完成本系统的制度再梳理、流程再优化、责任再明确,确保大商务管理融入部门业务、嵌入岗位职责……”3月13日,中铁四局安装公司商务管理部在公司周交班会上强调。自大商务管理工作开展以来,安装公司聚焦“效益提升、价值创造”,坚持“效益为先、链条外延、系统联动”原则,持续深化大商务管理工作。

为确保大商务管理理念入脑入心,公司围绕《大商务管理体系建设实施细则》《项目管理效益提升三年行动实施方案》等,通过组织专题宣贯、举办“线上+线下”商务管理培训班、制定22项配套文件等措施,明确总体目标、层级定位、管理职能、关键环节及重点工作。

同时,公司在措施落实、激励考核上下足

功夫,助推大商务管理落地见效。在措施落实方面,公司持续加强商务人才队伍建设,配备商务管理人员67人,为全面开展大商务管理提供智力保障。建立商务策划专家工作机制,围绕项目重难点、控制点、创新点、效益点、闪光点等制定切实可行的策划方案,2022年累计组织商务策划24个。做好标前策划、标前调查、投标评审、报价决策、投标总结、合同签订和营销交底等工作,守好各个关口。强化成本管控,开展标前大商务联动,加强标前调查和成本测算工作,缩小投标测算利润率与项目责任目标利润率的差距。大力推进“双优化”工作,及时下达各项目优化创效指标,并与项目领导班子成员绩效挂钩,将“双优化”工作开展情况纳入日常技术管理检查内容,按周通报进展情况,按季度汇总优化创效案例,截至目前,公司11个项目、24个单

项累计创效约3000万元。充分发挥“技术研发服务中心”的工程算量与造价咨询职能,与11个在建项目完成“背靠背”工程总控数量梳理核对,为项目成本受控打好基础。

在激励考核方面,公司不断强化“以经济效益为中心”的目标导向,明晰经营和管理创效责任,根据各项目特点,探索建立低成本运营指导方案,诸如安全生产费控制、临建费控制、主材盈余率控制等,将节支降耗指标、责任分解到本部相应责任部门、项目各层级。按照责任成本预算0.3%至0.5%的比例,设立“员工奖励基金”,重点奖励在“双优化”、工程数量控制、分包结算控制、物资机械成本控制等方面有突出贡献的员工,强化降本增效、增收创效导向,充分调动和激发员工的积极性,有效解决大商务管理体系运行的动力问题。

(郑璇 杨琼好)

小手册发挥大作用

本报马鞍山讯 “大家安静下,现在我开始随机提问《质量控制要点手册》里的内容,大家积极抢答,回答对的可以领奖品。”3月20日,中铁四局巢(湖)马(鞍山)城际铁路马鞍山南制梁场(四公司)副场长张金山在班前讲话中说道。

为保证箱梁预制质量,该制梁场组织工程部技术员与各施工班组长共同编制《箱梁预制质量控制要点手册》,把钢筋绑扎的工艺流程是什么、钢筋保护层达到多少可以入模、混凝土养生时间不少于多少等常见问题都纳入《手册》。考虑到作业人员年龄层次不等、文化水平参差不齐等实际情况,《手册》在编制过程中以通俗易懂、简单明了为原则,通过“图、文”两个板块规范各项工序流程。而且《手册》设计小巧,同手机大小差不多,方便作业人员随时查看、学习。为鼓励作业人员勤看勤学《手册》,制梁场会在每次班前讲话后随机提问有关《手册》的问题,由作业人员抢答,回答正确的可以领取到毛巾、肥皂等小礼品。

(四宣)

本报北京讯 3月16日,中铁四局安装公司参建的北京地铁1号线福寿岭站改项目列车热滑试验完成。

热滑试验是地铁在带电的情况下依靠列车自行运行对车辆、供电、信号、通信、线路等系统设备进行的基础试验方式,是建设阶段地铁安全行车的重要验证工序。此次热滑试验在苹果

北京地铁福寿岭站改热滑试验完成

园站至福寿岭站间长3.8公里的线路上,分别以15公里/小时、25公里/小时的速度进行两次试验,试验过程车体运行平稳,设备运行正常,各项指标达标。截至目前,福寿岭站内线路专业已全部完成,装饰装修完成80%、供电改造完成30%、屏蔽门完成90%、动力照明完成67%、通风完成68%、给排水及消防完成82%。

(张志新 成思维)

新飞智家厂房围护结构完工



3月20日,中铁四局南京分公司承建的新乡新飞智家科技产业园项目1号、4号厂房围护结构完工。

该项目占地面积147321.43平方米,总建筑面积164376.8平方米,施工内容包含4座钢结构厂房、1栋综合办公楼、1栋宿舍楼、1栋实验中心及注塑配件、门封、挤板线、售后维修等车间以及室外道、给排水、景观、燃气等附属工程。

(袁磊 摄)

江阴黄山路斜拉桥合龙



3月20日,中铁四局二公司承建的江阴市滨江路快速化改造3标黄山路斜拉桥合龙。黄山路斜拉桥为江阴市首座独塔双索面钢斜拉桥,桥梁长248米、高88米,主桥由分离式钢箱梁、人字形桥塔、鞍形双索面斜拉索组成。

(冉文平 王世政 丁秀赫 摄)

本报庐山讯 3月17日,中铁四局电气化公司庐山站改造项目部完成连接三条高速铁路、两条普通铁路的庐山站行车指挥系统倒接作业。

此次倒接作业完成后,可以启用新行车指挥楼,能够解决京港高铁安庆至九江段引入后导致庐山站站场位置不足的问题。拆除旧行车指挥楼后可以作为庐山站东站房建设腾出空

庐山站行车指挥系统倒接完成

间。考虑到涉及线路多、停用线路时间长,在建设单位昌九城际铁路股份有限公司的组织下,项目部开通启用新信号设备、运转室控制台和信号室内的新版联锁、监测等软件,同步对既有通信传输系统、数字调度通信系统、无

线调度通信系统等业务进行倒接。施工前期,项目部克服诸多困难,完成60余次天窗点施工,进行

光缆敷设、设备安装、挂联试验等辅助工程作业。施工当天,项目部组织20余支专业施工作业小组,对施工预案、人员、工机具等进行安排,保障施工过程中的人员、行车安全。

(潘星 张智 张健夫)

“嘀……”一声清脆鸣笛声划破黄骅港寂静的夜。3月18日凌晨,一列由中铁四局八分公司朔黄运输分处执乘的两万吨重载列车驶进黄骅港。

自2017年执乘朔(州)黄(骅港)铁路两万吨重载列车以来,分处认真贯彻落实朔黄铁路发展有限责任公司各项部署,持续抓好乘务员队伍建设、机车运用质量提升、交直流大轮乘等工作,不断加强员工教育培训,强化安全风险管控、提升列车运输效率,全力保障两万吨重载列车安全运行。

2017年6月5日,分处HXD1型7174机车牵引的首列两万吨重载列车成功开行,实现运输能力

由万吨列车到两万吨列车的重大突破。从最初的2台交流机车到如今上线的14台交流机车,从开行初的8班乘务员到现在的46班乘务员,分处全体员工共同唱响新时代联合运输高质量发展的主旋律。

有着丰富经验的两万吨重载列车司机张永峰,被同事们戏称为“张标准”。工作中,他严格执行安全管理制度,在列车运行中每遇一个信号,张永峰就要做一个手比、眼看、口呼的动作。这样的动作在400多公里的单程运行中要做近千次,每句呼唤应答、每个手比眼看他都执行得一丝不苟。如今,张永峰已经成长

为一名指导司机,但他依旧如往日一般严格要求组内乘务员标准化作业,完善细化安全管理细则、措施,保障机车运行安全。

机辆队两万吨重载列车专职教育副队长邹世平,始终把对乘务员的教育培养视为己任。2020年,朔黄铁路东线实行大轮乘。为按时完成乘务员对机车差异化知识的培训,邹世平主动学习不同车型的工作原理和操纵办法,通过拍照、录视频等方式,掌握朔黄铁路不同型号机车的基本特性和故障处理办法,组织乘务员在不同机车上现场教学,记录存在的问题

为了两万吨重载列车的安全运行

并归纳总结,编制相关作业办法,确保大轮乘过渡期间的机车运行安全。

面对逐年递增的运输任务,分处把两万吨重载列车的司机、副司机作为培训重点,安排专职讲师对他们进行理论基础知识和专业实践操作培训。组织优秀员工参与朔黄公司两万吨重载列车运输技术攻关小组,先后攻克列车冲动大导致从控机车错位、停缓率高等技术难题;联合朔黄公司开展乘务员培训,组织大轮乘差异化安全实操教育;积极开展两万吨重载列车故障应急演练、实作培训,提高乘务员应急处置能力。

在保障两万吨重载列车运行质量的过程中,分处一批批检修技术人才脱颖而出。他们奋战在检修一线,用心检查机车的每个部位,用汗水和心血筑起机车安全运行的“防护墙”。机车检修副主任邢海腾一门心思扎入机车结构和性能的探索中。一张普通的机车电路图长50至60厘米,完整版面共有4页,相当于2至2.4米。他能够熟记电力机车每个零部件与图样的对应位置,对机车的关键部位和环节、威胁人员安全的地方,认真整理记录并随身携带。日积月累,笔记本原本白净的纸张也因手上的油渍加之常年翻阅厚了很多。通过不懈努力,邢海腾很快就摸透机车的“脾气”,练就“望闻听切”的机车检查维修硬功夫,能迅速找出机车故障部位及原因。

面对机车设备的不断更新改造,分处的技术、检修部门以解决两万吨重载列车的设备故障难题为抓手,重点强化机车电器、电子设备的升级改造,对各级修程中车钩缓冲装置、牵引装置、走行重点部件和相关管路进行全面维护。结合典型案例,定期组织技术、检修人员召开业务分析会,对涉及的业务知识进行讨论交流并组织业务考试。

(熊奇 赵慧东)

■ 通讯

西堽门大桥4号主塔沉井首锚入海

本报舟山讯 3月18日,中铁四局参建的甬(宁波)舟(山)高速铁路西堽门公铁两用大桥4号主塔沉井水下爆破重力锚抛设完成,标志着该工程进入深海作业阶段。

甬舟高速铁路长约77公里,设计时速250公里,预留轻快货车运输条件,是浙江省首条公铁两用的跨海铁路,也是浙江省与世界各国进行贸易交流的海洋运输通道。中铁四局正在建设的西堽门公铁两用大桥是甬舟高速铁路、甬舟高速公路复线跨越西堽门水道的跨海桥梁,连接舟山金塘岛和册子岛。其中,4号主塔基础为钢沉井结构,沉井下沉前需要进行水下爆破,炸礁开挖基坑,开挖方量约41650立方米。沉井基坑开挖拟采取“分层分区多次爆破、基底消能控制爆破”的施工方法。对比多年在宁波、舟山地区类似工程项目的施工经验,中铁四局决定选用华凌2001漂浮式钻孔爆破船。由于施工水域流速、风速较大,钻爆船抛锚固定难度大,中铁四局开展水下爆破重力锚抛设施工。此次共抛锚两处,采用前后两端设计交叉抛锚结构,为钻爆船开展水下钻孔作业奠定基础。

(魏巍 牛森森)

本报蚌埠讯 “你们这工地上颜色很丰富啊。这马甲颜色有什么讲究吗?”3月19日,在中铁四局淮(北)宿(州)蚌(埠)城际铁路二分部(四公司)的施工现场,建设单位在检查时发现现场作业人员的马甲五颜六色,便好奇地发问。

“我们的马甲颜色是根据工种作业类别来区分。”陪同检查的二分部总工程师王超回答道。今年二分部预计有上百名作业人员和数十台机械同时作业。考虑到管理人员、作业人员

五颜六色的工地马甲

流动性很大,为防止新调入的管理人员或作业人员因不熟悉现场人员,不能第一时间找到相应特殊工种人员解决问题。二分部根据特殊工种类别,定制红、绿、黄、蓝等不同颜色的马甲,并在背后印制钢筋工、电工、司索工等工种字样用于区别,便于工地现场管理。“而且我们在工地检查,也可以根据马甲颜色不同,第一时间发现哪个工种出现的问题较多或者经常性违规操作,有助于下一步整改。”王超说道。(赵雅慧)