

十八局集团隧道公司发挥 TBM 优势

抢占隧道施工制高点



“工程质量”4个单项杯,被集团公司推荐参评天津市“五一劳动奖状”,成为十八局集团所有工程公司中的最大亮点。

2007年,十八局集团隧道公司坚持以隧道施工为主业,突出TBM特色,科学发展,和谐建设,企业生产经营、全面建设取得了重大突破和提升。全年承揽隧道工程45.436公里,在完成产值和实

现利润方面均创历史新高,职工人均年收入达到3.9万元。

隧道公司代表十八局集团,去年相继中标中国铁路运用TBM施工最长的南疆铁路中天山隧道,世界最大规模、TBM施工最大断面的四川锦屏二级水电站引水隧洞,抢占隧道施工技术的制高点,对再树十八局集团王牌之师的牌子,提升集团的核心竞争力,具有战略意义,实现了历

史性突破。

集团公司董事长刘金林到该公司检查工作,高兴地说,隧道公司经营管理、在建工程、队伍建设、党建和思想政治工作均走在十八局集团的前列。

该公司新任总经理邓勇,今年荣获了铁道部施工企业2006年度优秀项目经理。谈到公司下一步发展方向时,他充满激情地说,隧道公司要用科学发展观统揽

企业发展的全局,牢固树立“思路就是出路,改革就是发展,作风就是作为,人才就是财富,精品就是资产,目标就是盈利”的六大理念,建设集团一流、行业领先的集团支柱、隧道品牌公司。

据悉,该公司最近还拿出近100万元对56名一届三次职代会代表民主评选出的“十大建功功臣”和“十大杰出青年岗位能手”进行重奖。

职工论坛

另眼看“大部制”改革

孔祥文

自上个世纪80年代以来的国务院第六次机构改革,人称“大部制”改革的方案,在今年的两会上顺利通过。

由“大部制”改革,笔者想到了时下很多企业正在进行的机构改革,笔者以为,减人固然重要,但提高效率才是改革的根本目的。

此次国务院机构改革,其中一个亮点就是对不同部门的同类功能进行整合,实质是通过合并“同类项”,将决策与执行尽可能实现“零磨合”、“零对接”,从而提高效率。同政府机构的改革一样,很多企业本部的机构改革也经历了“精简—膨胀—再精简—再膨胀”的不良循环状态。如此重复不良循环,根本原因就在于职能界定不明确,机构设定是“人”定而非制度定,也为日后膨胀埋下了隐患。

合并“同类项”,就要坚持根据市场经济的发展规律和企业实际,对职能相近的部门进行合并,将须联合执行的“事”合并,去掉社会功能,科学界定集团、公司,以及集团直属指挥部、区域指挥部的职能。通过减事减人,定岗定编,千万不能因人设岗,更不能搞安置性上岗和“上下对口”。同时,根据市场机制探索建立退出机制,给落聘者提供再就业机会,保证减下来的人能迅速投入到新的工作中,避免人才浪费,也使“围城”外的人不再挤进来。

这次国务院机构改革,还有一个引人注目的特点,就是强化了部门之间的协调机制,其本质是对决策进行梳理,规范决策,防止政出多门、互相矛盾,也利于提高效率。

笔者在基层时曾对一种现象屡见不鲜:同样是一份汇报材料,上级不同部门却很少能到近在咫尺的其他部门借阅,而总是“舍近求远”地让下级单位提供。这些上级部门显然不是故意“发号施令”,原因在于他们之间沟通协调不够。若想沟通协调,就要强化信息共享,协调发展步伐,确保发出的信息一致,通过协调逐渐将上面的“千条线”合为“几条线”。

在这次“两会”上,笔者注意到除了对有的部门进行撤并外,还新建了几个部门,这就体现了根据市场形势的变化,与时俱进、科学发展的内涵。

由此,笔者以为,改革不是人减得越多越好,而要看那些“多出来”的人能否创造更大的价值,否则,即便人员再精简,也浮于事,那么这些人仍然是“多余的”,这种改革依旧是不成功的。

时讯短波

安全责任链接到终端

本报辽阳3月23日讯(通讯员张丽英)十九局集团二公司狠抓安全管理体系的建立和落实,使安全责任制落实到人头,链接到终端。

去年以来,二公司创新安全管理模式,一改过去“专人负责”为“安全责任链接到终端”,实现了从终端向上逐层明确各岗位人员的安全责任体系。为确保责任链接到位,每个项

目都配备了安全总监、安全专职副经理。每月组织定期召开安全分析会,逐个制定专项的重大危险源应急救援预案。建立了重大风险、隐患排查和隐患排查“三大台账”。

为确保责任链条不脱节,该公司武广客运专线启动了隧道应急预案的演练,确保了施工中的8座隧道安全有序。

物资管理加设“监控眼”

本报北京3月23日讯(通讯员杨茂森 吴宝珠)十二局集团电气化公司北京地铁项目部,紧抓物资管理“龙头”,加强环节监控,成效显著,荣获了北京地铁建设综合管理先进集体二等奖。

北京地铁十号线(南段)一期供电系统、供电监控及环境监控二合一系统工程造价低、质量标准要求高。项目部从招标采购、验收等5个

环节加设“监控眼”。项目部所需物资,必须由技术部门做出计划,列出清单,经项目总工程师审核报项目经理审批,再由采购人员按照“货比三家、质优价廉”的原则进行采购。项目部严格控制材料付款环节,财务人员将订货单、入库单和发票一一核实,确保无误再行付款。他们还建立健全保管台账和材料卡片,及时准确地反映物资收、发、存数量动态。

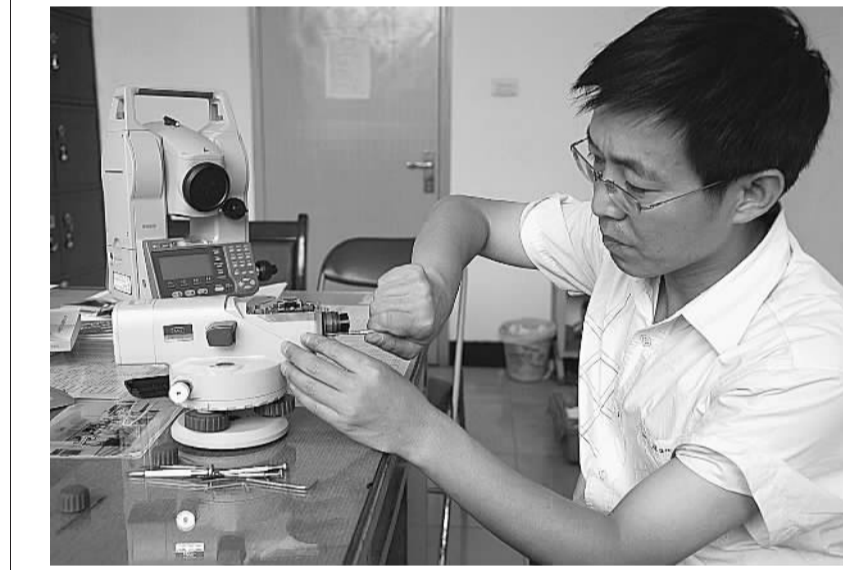
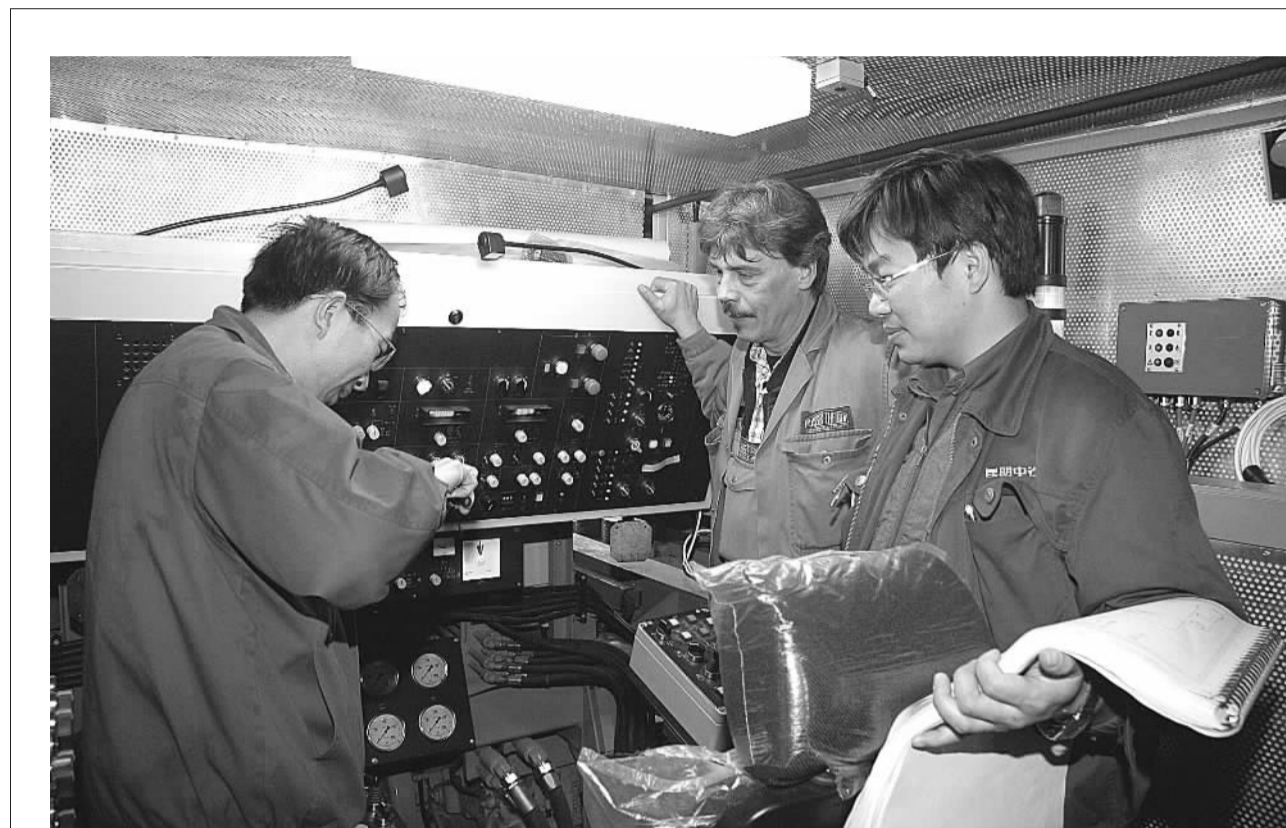
职工集体当学生

本报榆次3月24日讯(记者周利兵)从3月15日开始,在二十五局集团三公司太中银项目部,一场为期15天的大型业务知识培训班,让项目全体职工再过一把学生瘾。

该项目开工以来,受征地拆迁、施工图纸不到位等不利因素影响,始终无法形成大干快上的局面。而项目

部管段内,具有明显的点多线长、工程量大、交通及行车安全隐患大、技术含量高特点,为此,他们利用大干前的宝贵时间“磨刀”,成为该项目部“不误砍柴工”的一大良策。

他们精选学习内容,针对管段内高墩特大桥施工,进行安全质量、成本控制、施工技术等方面知识的重点培训。



上图:昆明中铁集团公司注重培养青年技术人才,许多30岁左右的大学毕业生已经成长为公司技术骨干和新产品开发项目负责人。图为青年技术人员在奥地利普拉塞公司专家指导下调试09-3X三枕连续式捣固稳定车。本报记者 雷建强 摄

左图:曾获“全国职工创新能手”、“全国技术能手”的十二局集团三公司测量队长刘军华,自学测量仪器修理技术,面对公司上千万元的测量设备,坚持自校、自修,每年为企业节约成本30多万元。图为刘军华正在修理测量仪器。张永胜 刘洪 摄

新闻快读

福建公司 获“讲诚信重质量单位”称号

本报讯 日前,二十四局集团福建公司被福建省诚信促进会评为“讲诚信、重质量先进单位”,这是公司首次获得此项殊荣。(庄民群)

长沙新开铺污水厂管网 穿越京广线顶进涵开工

本报讯 3月16日,二十五局集团三公司承建的被誉为长沙市“德政工程”之一的新开铺污水厂管网穿越京广线顶进涵工程开工,标志着该项施工取得了阶段性进展。顶进涵建成后,将起到汇合服务区污水和将提升处理后的净水排入湘江等功能。(周利兵)

景鹰高速桃墅岭隧道贯通

本报讯 近日,由十一局集团一公司施工的景(德镇)鹰(潭)高速公路最长隧道——桃墅岭隧道顺利贯通。施工中,项目部严格按照隧道施工新奥法原理科学组织施工,确保了施工安全。(金伟 桑胜文)

苏宏图特大桥主体完工

本报讯 由十一局集团四公司担负施工的临(河)策(克)铁路苏宏图特大桥,经过参建职工一年多的艰苦奋战,顽强拼搏,比原计划提前一个月竣工,近日被业主评为优质样板工程。苏宏图特大桥全长602.68米。(严茂林)

十二局集团 科学施工显威力

郑西铁路第二长富水黄土大断面隧道提前贯通

本报太原3月24日讯(通讯员周广宽 洪晓俊)喜乘全国“两会”胜利闭幕的东风,郑西客运专线第二长富水黄土大断面隧道——交口隧道日前比计划工期提前42天顺利贯通。业主、设

计、监理等单位纷纷发贺电贺信表示祝贺,并称赞赏施工任务的十二局集团二公司科学施工创佳绩。

开挖断面达172平方米、全长4012米的交口隧道,是目前国内最长的湿陷性黄

土大断面隧道之一,同时也是郑西客运专线第二长富水黄土大断面隧道和重点控制性工程。

针对地质条件恶劣、安全风险大等实际情况,承担隧道施工任务的十二局集

团二公司,始终坚持科学施工不放松,调集一批近年涌现出来的优秀青年隧道施工管理和技术“专才”,组成智能型项目组织指挥系统,对工程实行“专家治理”;他们还邀请了一些内外部隧道专家到现场进行科学论证,制定出适应工程特点的施工技术方案。施工中,他们大胆进行技术创新,在严格遵循“先预报、管超前、禁爆破、短进尺、强支护、早封闭、勤量测”的前提下,采用企业获得国家专利的“三台阶七步作业法”取代传统的CD法、CRD法进行科学施作,从而使施工工序化繁为简,工程安全、质量、进度得到了进一步的保证。

时念民:

尽心是职工的本分

通讯员 谢挺

“恭喜你啊,时总!”3月9日上午,从武汉出差回来的十六局集团四公司郑西项目部总工程师时念民,一进大院就如明星般被大家团团包围住。这源于公司首届“十佳创新型人才”评选刚刚揭晓,时念民有幸成为郑西项目唯一一获此殊荣的技术干部。面对众人的道贺,时念民淡淡一笑,转身钻进三楼那间不能再熟悉的办公室忙活起来。又有谁知道,这荣誉的背后凝聚着他多少心血与汗水?

1999年,刚毕业一年的时念民独自负责辽宁省盘锦市太平河大桥以南的8个构筑物的技术主管工作。他按照图纸将每个构筑物做成模型,然后再分析构筑物桩基、承台、垫石等数量和具体位置。由于初出茅庐,缺乏实践经验,时念民便使出心裁地想出了一套

橡皮泥分析法。但纸上谈兵没有用,在橡皮泥模型与图纸吻合后,他还要深入现场实地查看构筑物具体位置,据此拟订施工方案。

由于对现场情况了如指掌,施工计划合理,时念民负责的8座构筑物竣工时,均一次性验收合格。

2000年11月,在盘海项目表现突出的时念民,出任该公司北京市城市轨道交通13号线知春路车站项目总工程师。该项目为桥上建房的综合项目,具有配合专业复杂、新工艺多、单价低的特点。

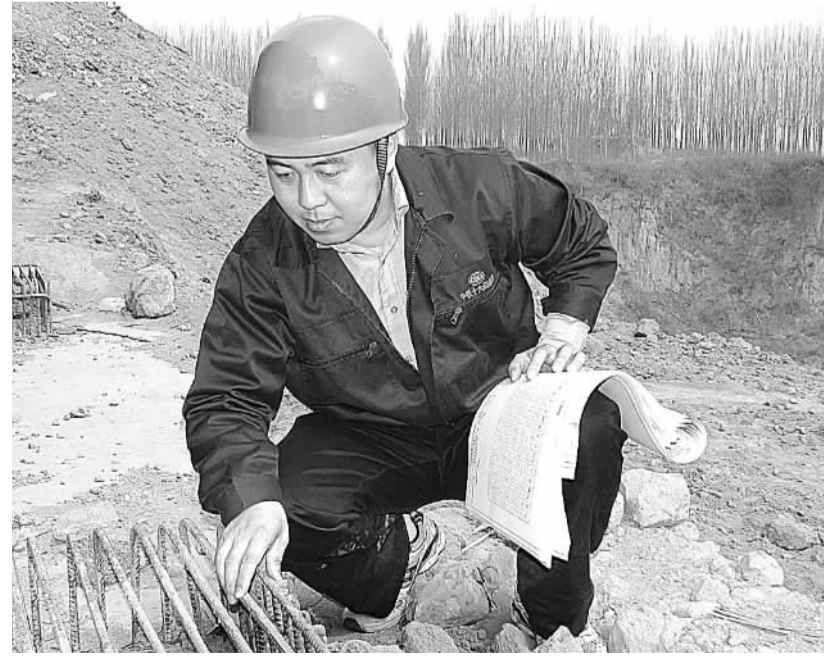
一上任,时念民就遇到了前所未有的难题:车站跨路部分是截面为1米乘1米、高8米的方柱,原设计方案为普通木模外扣钢管,但是难以承受巨大的混凝土侧压力。甲方北京城市铁路路

份有限公司将在年底检查,时间紧、任务重,怎么办?

较起真儿的时念民开始翻阅大量专业书籍,电脑模拟计算,向专家咨询,两天后就发现:如果将钢模与普通木模结合,采用木模外扣型钢管箍的方法,则完全可以行得通。这一想法提出后,立即得到项目经理李建斌的赞同。后经施工检验,该方案不仅可以满足混凝土侧压力的需要,更重要的是一举节约成本48万元。

在知春路车站项目施工中,时念民还首创钢管梁施工工艺,降低钢材成本费20余万元。可这节约背后的艰辛,或许只有他自己才知道。

2007年5月,时念民调郑西项目部任副总工,主要负责变更索赔工作。战线长、规模大、变更内容多,他更忙了:



图为时念民在现场思考变更方案。

查看现场、申报方案、与设计沟通,常常加班至深夜,每天的休息时间不足6个小时。

面对眼前眼角布满血丝的时念民,

笔者问及他评上“十佳”的感受,这位山东汉子表情淡定:“工作10年,就认一个简单的理儿,尽心是职工的本分”。

行行出状元