

十七局集团三公司狠抓经营、强化管理

咬定发展 5年跃居铁建20强



工地义务巡诊

6月25日上午,烈日下的十五局集团京沪高铁唐县张制梁场,袁扬波正像往常一样穿梭往来在施工现场进行义务巡诊,保障员工们的身体健康,有力地促进了京沪高铁和谐工程的建设。孙进修 摄

本报石家庄7月2日讯(特约通讯员邓华)一度跌入低谷的十七局集团三公司,经过5年奋斗,终于摘掉落后帽子,搭上了中国铁建20强的“头班车”。在中国铁建最近首次公布的“工程公司20强”中,三公司排名第17位。昔日曾是中国铁建“副班长”的三公司,坚持科学发展,在较短时间内实现了质的飞跃。前几年,三公司一直是中国铁建的“落后典型”,企业如临深渊。2004年6

月,集团公司领导对三公司新的领导班子下了“最后通牒”:两年内脱困,否则班子免职、公司重组。为迅速走出低谷,三公司领导班子狠抓经营承揽,积极参与市场竞争,通过自主经营、规模经营、网点经营、合作经营等措施,不断扩大经营规模,提高经营质量。他们先后培育和建立起安徽、河北、陕西等区域经营市场,使公司新签合同总额连年实现新的突破。仅以2008年为例,三公司自揽的5个公路项

目,企业收益点经测算均在7%以上。为提升创效能力,三公司切实加强项目成本管理,严格项目经理等重要岗位人员选聘,并加大成本、利润“双目标”测评和考核,建立激励约束机制,先后制订了《经济合同管理暂行办法》、《项目效益工资分配暂行办法》等,进一步完善了企业总产值、施工安全、工程质量、环境保护、实现利润和回收工程款等责任指标体系,签订责任状,实施

考评奖惩。与此同时,三公司切实加强完工收尾项目后期经营管理,通过合理分流项目人员、快速调遣闲置设备、严格核定项目开支、强化内部结算监控、明确收尾人员职责、公开废旧材料处理、搞好项目考核评价等系列措施,减少项目管理成本,避免效益流失。在此基础上,三公司发展的眼光始终向内,苦练内功。通过逐年理顺,形成了公司——项目——作业队三级管理架

构,对所属辅业单位实行“减肥”“瘦身”,对内部专业队进行了数次整合,同时大刀阔斧地进行工资分配、劳动用工和人事制度改革,激发了企业活力,增强了发展后劲。三公司用科学发展观推进了企业的快速发展,广大职工共享企业发展成果:2008年职工人均年收入比2006年增长77%;基地大院安装了太阳能灯,职工住户实现了集中供暖;安装了电视光纤和宽带网并用了西气东输的天然气。

十九局集团青岛海底隧道连接线

安全爆破技术助穿越危险区

本报青岛7月2日讯(记者杨秀权 通讯员韦蓓英)日前,由中国工程院院士王梦恕,设计大师史玉新,隧道专家王建宇、轩辕啸雯等指导施工的十九局集团五公司青岛海底隧道连接线已完成掘进910米,成功穿越了“危险区”。青岛海底隧道是继厦门翔安海底隧道后的中国大陆第二条海底隧道,连接线工程全长1.8公里,下穿青岛主城区,沿线两侧有高楼50多栋,商业网点500多家,居民5万多人,地下管线、人防洞室纵横交错。隧道为单向三车道,最大跨度为17.5米,埋深最浅处仅2.5米,在如此复杂的居住区进行大规模的爆破作

业施工,其复杂性和特殊性,引起了国内隧道专家的极大关注。专家为指导现场施工,收集爆破参数,先后召开了7次专家论证会。确保居民安全,将影响降至最低,是施工中的重点和难点。项目部在专家教授的指导下,精心组织施工,科学编制施工方案,与山东科技大学、石家庄铁道学院等院校组成联合体开展技术攻关,其《海底隧道陆域段穿越复杂建筑群的爆破施工及震动控制技术》课题已被中国铁建立项。在炮眼设计上,缩小炮眼间距,调整装药参数,将爆破成功地控制在设计允许的2厘米/秒以内,采用“短进尺、弱爆破、强支护、勤量测”施工技术,施工安全有序可控。



在广东省清远担负武广客专施工的十二局集团四公司,利用南方雨多的时节,在隧道、桥梁、路基旁种草植树,全力打造绿色生态路。图为黎头咀大桥路段一景。 安剑承 吕燕 摄

十九局集团西格二线施工注重环保

守护三江源生态和谐



本报西宁7月2日讯(通讯员王丹)十九局集团的建设者在西宁市至格尔木木建二线的建设中,始终没有忘记“对三江源负责,对生态负责,对子孙负责”的庄严承诺,再忙不忘抓环保,积极为当地人民修复道路、恢复耕地、清理河道,用实际行动表明:中国铁建人更是环保中的先锋。该指挥部负责施工的区段,一直与三江源地区的湟水河如影随行。湟水河是黄河上游最大的支流,在它的滋养下,沿岸山青水秀,植被丰美,是难得的高原绿洲。既优美又脆弱,稍

有不慎,就可能给它带来无法弥补的伤害。为了守护好高原上的“伊甸园”,指挥部一上场,通过反复论证,制定了“三多三少”的环保施工方针:即多利用既有建筑物,多利用荒山、荒坡、荒滩,多以复耕复种为前提用地;少占良田,少破坏植被,少向河道内排污。两处大型拌和站,一处设在原有部队的训练场上,一处设在山沟里的荒地上,既节约耕地资源又远离村庄,避免了拌和站对居民区的噪音和环境污染。指挥部还设立专项环保基金200万元,用于重点部位的保护和修复。在营区,他们建立了环保隔离墙和污水处理设施;在施工现场,干喷机全部改换成湿喷机,硬化施工便道,加固和绿化护坡,3台洒水车24小时不停洒水降尘;工程穿越的河道沟渠,一律打锚挂网,减少水土流失和河道堵塞。

不一样的“业余交警”

刘亚鹏

施工单位怎么会有交警?不信的话,可以到十七局集团一公司承建的京厦高速公路拓宽工程A5合同段去看看。在这里,职工们穿着反光背心,忙碌在工地旁的高速公路上,一招一式还颇有专业交警的意思。泉厦高速公路号称“八闽第一路”,是福建省最为繁忙的交通动脉,拓宽工程采取“边施工、边运营”的办法进行。如何才能既保证施工正常,又保证交通顺畅?十七局集团第一个交通管理办

公室在A5合同段应运而生。经过与当地交通局的协商,交通管理办公室的8名成员被批准以“协警”的身份对施工路段的交通进行布控。多次培训后,身兼“交警”职责的“铁建人”走上了全新的岗位。但是,千万不要小瞧这些“业余交警”,他们的工作一般交警平常都不会遇到,那就是隧道爆破时的交通布控。流程是这样的:在隧道两端2公里外放置减速牌,200米处安放禁

行锥筒,通过对讲机确认隧道爆破路段没有车辆后,通知施工队伍实施爆破,之后清理路面,撤除锥筒放行。这一系列工作交警部门限定在25分钟内,而他们只需3分钟。提起自家的“交警”,项目常务副经理姚波赞不绝口:“自交管办成立以来,他们已经顺利完成了1000余次的布控任务,100%地保证了各方面的安全,也获得了当地交管部门的信任,达到了为项目施工保驾,为交通安全护航的预期目的。”

十九局集团兰渝项目首次综合评比获第一

本报定西7月1日讯(通讯员范佳新于冰)日前,十九局集团兰渝项目部全体员工,克服重重困难,昼夜奋战,终于迎来了一场“春雨”——在业主第一次全线9家单位综合评比中,以89分获得第一名,并获业主通报表扬。项目部自上场以来投入了大量的财力、物力和人力,在较短时间内,克服交通不便、饮水困难、气候恶劣、图纸不到位等多重困难,按业主检查标准,精心准备,精心组织,打好了兰渝铁路第一场战役。

十八局集团二公司向关系供应商亮黄牌

本报唐山7月2日讯(通讯员王忠霞)日前,十八局集团二公司纪委、物资部专门下发通知,严禁使用关系供应商材料,要求各项目对照自检,认真查改,鼓励公司全体员工做好监督,一旦发现必将严肃处理。二公司通过派出巡回检查小组,发现有的材料供应商利用与项目部领导的关系,向项目部倒卖材料,从中牟取暴利;还有少数项目领导利用职务之便,允许并用自己的亲属或子女向自己管理的工程项目供应物资。

通知下发后,各项目领导带头严肃自查自纠,对于已发生违纪现象的相关项目部,立即进行制止和清退,并将整改情况书面反馈给公司物资部。项目部以人为本,把农民工纳入自己员工管理范畴,实行“三同”,即同考核、同奖惩、同待遇,在八里湖特大桥南北两端开展劳动竞赛,对每台钻机实行定量考核,对超额完成任务的农民工,每根桩额外奖励180元,直接发放到农民工手中,月度考核劳务工获得额外奖励千余元,有力地推进了施工生产。

“三同”管理呵护农民工

本报九江7月2日讯(通讯员文雄)二十四局集团南昌公司九江至庐山客车联络线八里湖特大桥项目部,严管善待农民工,人性化的管理,有力地促进了施工生产能够按照工期节点快速推进。项目部以人为本,把农民工纳入自己员工管理范畴,实行“三同”,即同考核、同奖惩、同待遇,在八里湖特大桥南北两端开展劳动竞赛,对每台钻机实行定量考核,对超额完成任务的农民工,每根桩额外奖励180元,直接发放到农民工手中,月度考核劳务工获得额外奖励千余元,有力地推进了施工生产。

京沪纪事 (之三十八)

本报记者 朱海燕

樊宇强,十七局集团京沪项目团工委书记兼工程部副部长。京沪项目自2008年4月18日开工伊始,作为工程施工的龙头部门——工程管理部的主要负责人,樊宇强认真组织抓好测量、试验、图纸、技术方案等技术管理的基础工作,认真把好“图纸、测量、试验”关,积极与设计、监理、甲方及时沟通协调,提前做好各项技术准备工作,确保施工生产的顺利进行。尤其是在图纸到位不及时、变更频繁阶段,及时发现图纸不完善之处办理变更并执行分级技术交底制度。他根据项目重点难点所在,及时编制专项施工方案以指导施工顺利进行。他注重施工现场调查,在项目总工的主持下,会同其他部门及各工区对工程项目进行现场调查,组织编制了全线33座拌和站、11座梁场等大临工程建设方案,为项目的提早开工创造了有利条件;提出安全管理中重大危险源、环境因素、质量管理中关键工序、重要过程和重点工程名单;确定先期开工工点以及前期的主攻重点,便于项目经理部能够迅速进入角色,减少施工准备时间,提高工作效率。

在京沪公司及天津指挥部的检查评比中名列前茅。作为团工委书记,樊宇强紧密结合施工,广泛开展创新创效活动。自项目团工委成立以来,在集团公司团委的指导下,在项目党工委书记的带领下,樊宇强紧紧围绕“以党带团”这条主线,积极探索新形势下开展共青团工作的新思路,坚持以加强团的自身建设为重点,充分发挥工区基层团组织的积极性、创造性,通过深入开展创建“五四红旗团支部”、“青年突击队”、“青年文明号”等活动,加强了团员青年的凝聚力,得到了团员青年的拥护和支持。在项目部“吹响冲锋号、奋战一百天”劳动生产竞赛中,团工委涌现出了一批敢打硬仗的青年一线生产者,为京沪高速铁路建设取得阶段性胜利做出了重要贡献。

樊宇强积极筹备,经常组织项目部与各工区团员青年进行联谊活动,举办征文比赛、篮球、乒乓球比赛等等,既丰富了广大团员青年的业余生活,同时又增进了彼此的友谊。“5·12”汶川大地震后,举国悲痛。樊宇强代表项目团工委第一时间向工区广大团员青年发出倡议,当晚便组织募捐、条幅,共筹集捐款两万余元,充分调动了团员青年的爱国热情,给青年团员上了一堂生动的、触及心灵的思想政治教育课。樊宇强,现任十七局集团一公司京沪高速铁路项目路桥三公司经理。因工作出色,先后荣获集团公司“优秀团干

部”、公司“先进工作者”、“优秀共产党员”、公司第二届“十大杰出青年”荣誉称号。2008年1月,路桥三公司转战京沪高速铁路施工,一上项目就接到创建“青年文明号”活动的通知,在工区领导的关心、支持、帮助下,他紧紧围绕路桥三公司的中心工作,以开展“青年文明号”创建活动为载体,积极开展青工突击竞赛、青工技术比武等活动。最终,他们克服重重困难,在工区领导的支持和大家的共同努力下实现了京沪第一标段第一个承台、第一个墩柱的浇筑,得到局指挥部的高度评价,成为京沪一标段各工区学习的榜样。2009年3月,由路桥三公司负责施工的工地因质量好,进度快获得了由京沪高铁公司授予的“优质样板工程”荣誉称号。

路桥三公司作为一个专业公司,正式职工也就三四十人,劳务工却有400多人,如何有效地管理这支队伍,是值得思考的一个问题。熊剑庆结合架子队自身的特点,坚持“有效管理、有力监控、高效运作”的施工原则,在架子队内实行分工负责制,把工作层层分解,责任到人,切实增强了大家的责任心,调动了积极性。“强化竞争意识,营造团队精神”的标语在路桥三公司驻地异常醒目,他们把这一理念也落实到了实际工作当中。“劳务工和企业签订一样合同,我们就应当把他们当普通职工一样看待。”熊剑庆认为,只有长期合作和用心互助才能培养农民工对企业和项目的归属感和责任感。一视同仁的策略激发了战斗力。前不久,农民工出身的工班长周太平的钢筋加工工班用三个半月的时间,完成了约5公里的底座板钢筋加工

任务,撑起了施工大会战的骨架。人们都说中国第三代农民工已经和传统意义上的农民工有了本质的区别,这种区别不仅仅在于他们有了较高的工资待遇和健全的社会保障体系,更重要的在于他们是一批有知识、有文化、有思想、有追求的独立个体,是中国现代化建设的新生力量。他们的工作不再只是为了吃饭讨生活,更重要的是为了干一番事业,实现自己的人生理想。京沪高铁十三工区汽车司机王健峰就是这样一个人。1982年出生的王健峰,高中毕业后学习了汽车驾驶技术,2002年7月告别家乡来到廊坊北方集团成为一名普通的汽车司机,一干就是6年。2008年3月,他随廊坊北方集团来到京沪十三工区开车,在工作中吃苦耐劳,敬业爱岗,深受同事和领导的赞扬,成为农民工青年中的佼佼者,并被选为十七局集团出席中国铁建股份第二次团代会的唯一农民工代表。从学习驾驶技术那天开始,他就暗下决心,“要做最好的汽车司机”。虽然只是一名普通的汽车司机,但是他却从不看轻自己的工作,他说:“开车可是人命关天的大事,绝对马虎不得。”现实中他也是这么做的。开车时他总有一种责任感和使命感,行车时时处处想到安全。每天出车前总要上上下下仔细检修一遍,确保没有任何问题,他才出车。工作中积极主动,不管谁用车,他都是提前到指定地点等候,决不让职工等车,坚决做到车在哪里人就要在哪里。他平时把汽车当成自己的朋友一样爱护,特别注意保持车辆整洁、卫生,每天

下班不管多晚、自己多劳累,他都要先把汽车冲洗得干干净净后才去吃饭。下雨天汽车是最难保持干净的,可是由于他不怕麻烦,每次出车回来,都要冲洗一遍,所以他的汽车经常是干净整洁的,给人一种特别舒适的感觉,所以大家都喜欢坐他的车。在车辆维修方面他特别注意节俭,做到了先请示后修理,先报告再执行,做到维修和配件讲质量、比价格,到单位指定的汽车维修厂去修理,力争做到能小修决不大修,能自己修理的决不到修理厂去修理,勤俭节约降低企业费用,保证完成出车任务,去年安全行驶5万多公里,成为全工区最优秀的汽车司机之一。作为青年人他平时勤奋好学,不断充实自己的思想,自觉提高驾驶技术。他认为,作为一个青年司机自己应该具备的不仅是熟练的驾驶技术,还要有开阔的视野,丰富的文化知识,具备较高的综合素质。为此他不仅自己订阅了《汽车之友》等杂志,熟知汽车的各种性能,掌握汽车故障排除技巧,努力提高自己的业务技能,而且一有时间就到青年书屋去充电,博览群书,开阔视野。由于长时间坚持学习,所以他的谈吐要比一般司机好,知识面也丰富,大家都愿意坐他的车,不仅安全可靠,而且还轻松愉快。随着文化水平的提高,他的思想觉悟也得到很大提高,有着强烈的责任感和使命感。汶川大地震发生后,他顾不上家里急等盖房钱的实际困难,毅然在项目和团支部组织的捐款献爱心活动中捐出300元。后来从他同事口中得知,他自己还偷偷跑到红十字会捐了200元钱,并义务献

血两次。当有人问他为什么这么傻时,他只是轻轻地一笑:“国家有难,匹夫有责。作为青年人我们更应该为国家排忧解难,这是我们的职责。”朴素的话语表达了他较高的思想道德水平和良好的综合素质。“做就做好”这是他做人的原则,其实做司机非常辛苦,做个好司机就更为不易。作为多年工作在一线的司机,他在工作中坚持时时处处讲风格,做表率,严格要求自己,宽厚待人,爱岗敬业,做到困难面前不低头,工作面前不退缩。在施工一线工作,加班加点是平常事,有的司机怕辛苦不愿出车,可是只要有人找他,他总是乐呵呵地说:“我和你跑一趟吧,顺便我也出去办点事。”这样既不叫用车人为难,也不叫出车人尴尬,巧妙地缓解了气氛,使工作顺利进行。在每天的工作中,不分班上班下,他把同志们安全送抵目的地后,便不顾旅途劳累,立即和同志们一起搬东西,拿器械,跑前跑后,主动热情地搞好服务工作。2008年9月份的一天,他忙到晚上11点多才上床睡觉,睡到半夜两点多,突然被急促的敲门声惊醒,他披上衣服慌忙打开门,队长满头大汗地站在门口:“健峰,快,项目部有人生病了,赶紧开车把人送到医院去。”二话没说,他赶紧穿上衣服,把疼得满头大汗的病人抬上车,往离项目最近的青县人民医院赶去。出来才发现原来外面下起了大雨,乡间小路变得泥泞不堪,听着病人不断地呻吟,他紧握方向盘,尽可能快地向前驶去,平时只需30分钟的路程,他开了近一个小时。到了医院他顾不上疲累,又是挂号,又是办理住院手续,楼上楼下地跑,病人很快被安排做了手术,医生说稍微晚来一点就有生命危险。听到这些,疲惫不堪的他终于欣慰地笑了。当痊愈出院的病人带着礼物来感谢他的时候,他却只是微微一笑,说这只是一个司机应尽的职责。有人说了选择司机这个工作就选择了辛苦,今后也必将长期与清苦为伴,但王健峰决不言悔,因为他愿意将自己所从事的事业付出满腔热忱,愿意为全部真诚,愿意为挚爱的司机工作奉献一切。