

领跑全线 创誉创效

新年伊始,中铁六局承建的佛山地铁3号线高村站、高北明挖区间及所有出入口全部完工,成为佛山地铁3号线首个车站主体及附属结构完工的标段。

在此之前,佛山地铁项目部在全线连夺5个第一,进度、质量、安全等指标始终领跑全线,年度综合评比一直名列前茅,连续三年获得佛山市重点工程劳动竞赛先进单位称号。在这个由中国中铁、中国铁建、中国交建、广东华隧等多家单位群雄逐鹿的竞技场上,中铁六局佛山地铁项目部成为全场最耀眼的“黑马”。

早树形象 树好形象

工程中标后,项目部人员和设备第一时间进驻现场,由于现场征地拆迁困难,各项工作阻力重重。

佛山地铁3号线高村站及高北明挖区间地处城市主干道林上路,交通疏解压力大;林上路横穿北滘镇高村主要居民区,沿路学校、商店集中,车站上方是10千伏的高压线,地下雨水、污水、电信、联通、电力、给水等29处管线纵横交错,周边环境极为复杂,对项目施工管理和生产组织提出了更高更严的要求。

为尽快打开工作局面,项目部第一时间成立征地拆迁领导小组,主动出击,一边与相关政府部门建立联系,一边积极协助解决征地拆迁难题。

功夫不负有心人,项目部——攻克征拆难关,仅用3个月时间就完成征拆任务的80%,成为全线首个完成交通疏解的单位。他们一鼓作气,又用20天完成了项目部及现场驻地建设,率先播响了主体施工的战鼓。

全线首个围挡全封闭的车站、第一个开始围护桩施工、第一个开始土石方开挖……这些施工纪录均在标段内诞生。

打破常规 创新管理

项目部中很少有人干过地铁工程,面对其他标段的行家手里,他们明白,要想实现弯道超车,必须突破既有条条框框,打破常规思维。

项目部在钢筋场选址、土方开挖等问题上跳出传统模式,大胆利用政府资源,积极开展技术创新。通过分析研判,项目部意识到,高村站地处珠江三角洲地区,典型的淤泥地质,工程性质较差,同时又是盾构接收井,工期严峻,任务繁重。普通降水无法满足施工生产需求,如果不能在来年雨季前完成土方施工,不仅进度优势很快消失,整个项目也有可能陷入被动局面。

在这种形势下,项目部主动出击,经过多番讨论、研究,邀请降水专家实地勘察,最终采用“真空井点降水法”开展作业,加快土方开挖速度,也为施工安全提供了保障。2019年5月,高村站主体结构顺利封底,佛山地铁3号线重难点工程车站主体结构施工取得了突破性进展。

大干快上 铸造精品

在佛山地铁项目部,“解决问题不过夜”是首要工作准则。即便是在“百日大干”期间,每天都要召开总结会议,每次会议作出决定后都会明确责任,确保工作在规定时间内完成。

在业主眼中,项目部管理团队作风果敢、低调务实,从不拖泥带水,也不放空炮。无论开会布置工作、现场值班巡查,还是开展各类检查、组织各种培训,项目部都以问题为导向,决不搞形式主义。所有管理行为有章可循,有法可依,奖罚分明,实事求是,确保项目高速运转而不“失速”、跑步推进而不“跑偏”。

2020年疫情发生以来,项目部第一时间成立疫情防控领导小组,全体党员干部充分发挥战斗堡垒和先锋模范作用。高村站及高北明挖区间成为佛山地铁3号线首个复工复产的标段,得到了业主、监理、股份公司指挥部的一致好评。

项目部精心策划组织,坚持以主体工程为主线,落实班子成员带班包保制度,通过全面开展“抗疫情、保增长,大干一百天”专项劳动竞赛活动和“五保一树”主题实践活动,为项目达产满产按下“快进键”。项目施工生产捷报频传,连续4个月获得业主“单体车站施工进度之星奖”,获得季度生产进度优胜奖,圆满完成了以现场保市场目标,为中铁六局佛山市场经营奠定了坚实的基础。

荣誉的背后是全体参建人员的汗水和付出。在佛山地铁项目收官之年,项目全体人员将继续乘着深化改革、创新创效的“顺风车”,继续领跑全线、创誉创效,为中铁六局树品牌、添光彩。

(何宇)

呼和公司运营维管中心

严防“三折”保冬运安全

“回去的时候再检查一下钢轨螺栓和夹板,注意观察螺栓有没有松动现象。”1月11日上午,刚刚结束了日常铁路巡检工作的维管员,又开启了返程“三折”检查模式。

深冬时节,零下30度的极寒天气,正是铁路维管“三折”主要防控期,呼和公司运营维管中心各维管段通过精检细修,严防“三折”,确保冬季铁路行车安全。

入冬以来,运营维管中心大四、临策、郎黄三个维管段按照车间及时成立防“三折”重点工作小组,按月开展防“三折”应急处置演练,让员工熟练掌握应急处理方法和程序,增强作业人员之间的配合,全面提高现场操作能力及应对突发事件的快速反应和组织能力。

日常工作中,各段结合管内设备特点和历年设备整治经验,集中对普轨大轨缝、曲线、道岔、接头焊缝等薄弱地段进行拉网式排查,并将检查结果录入问题库,按轻重缓急逐个销号处理。作业人员严格落实探伤作业跟班制度和探伤回放制度,建立多道关卡,严格探伤标准,规范探伤程序,防止漏检、少探、误判等问题发生。

刺骨的寒风中,有人单膝跪地、有人躬背蹲着,仔细检查着重点地段和重要设备的每一个部件,对各种问题逐一排查、逐一破解,这已是冬日维管人员的工作常态。

截至目前,各管段共检查线路2382公里,发现并处理病害2379处,确保了冬季设备正常使用和铁路运营安全。

(郭志强)

韦国出席中铁六局2020年优秀年轻干部研修班结业典礼并为学员上党课

(上接第一版)

韩凤凯在结业致辞中对中国人民大学商学院的大力支持表示感谢,对全体学员顺利结业表示祝贺,并提出要求和希望:百日培训不是结束,是思维革新启发后的开始,是带着企业期望开创未来的起航,年轻干部要在常学常新中加强理论修养,在真学真信中坚定理想信念,在学思践悟中牢记初心使命,在细照笃行中不断修炼自我,在知行合一中主动担当作为,保持对企业的责任心、对职工的感恩心、对事业的进取心,真正做到对党忠诚、勇于创新、治企有方、兴企有为、清正廉洁。

结业典礼上,校企领导为全体学员颁发了结业证书,表彰了7名获得班级贡献

奖的班委。校方领导为集团公司人力资源部颁发了人大商学院EE项目“2020年度最佳人才教育奖”奖牌。学员代表加青双、陈磊分享了3个月以来的学习体会和收获感悟。

本次培训于2020年10月19日开始,历时3个月。集团公司党委通过层层筛选、优中选优,选拔了60名优秀年轻干部到中国人民大学参加培训。这是集团公司历史上学员选拔标准最严、脱产培训时间最长、师资力量配置最强、课程设置最丰富的一次培训,开创了年轻干部培养的新模式。

集团公司人力资源部、党委办公室负责人、中国人民大学商学院教学管理院及本期研修班60名年轻干部参加结业典礼。

(倪思)

1月18日,郑州地铁10号线施工现场,“中原1022号”盾构机在轰鸣和欢呼声中顺利到达起点端头接收井,标志着交通分公司承建的郑州地铁10号线起点至郑州西站区间(起郑区间)贯通。

我局承建的郑州地铁10号线06标段线路全长7585.39米,包括三个地铁车站和两个盾构区间,采用两台盾构机分别施工。此次洞通的起郑区间是标段内最后贯通的区间,该区间施工历时129天,左右双线安全掘进4431.17米,月平均掘进速度达到513米。

在起郑区间施工过程中,项目部努力克服疫情影响,坚持疫情防控与施工生产两手

郑州地铁10号线起郑区间盾构隧道贯通

抓,在全线率先复产复工。建设过程中,项目部应用“盾构施工1573管理法则”,严密监控量测,减少地面、管线及周边建筑物的沉降,克服了粉质粘土施工、地下管线复杂、路面车流量大等诸多施工不利因素。

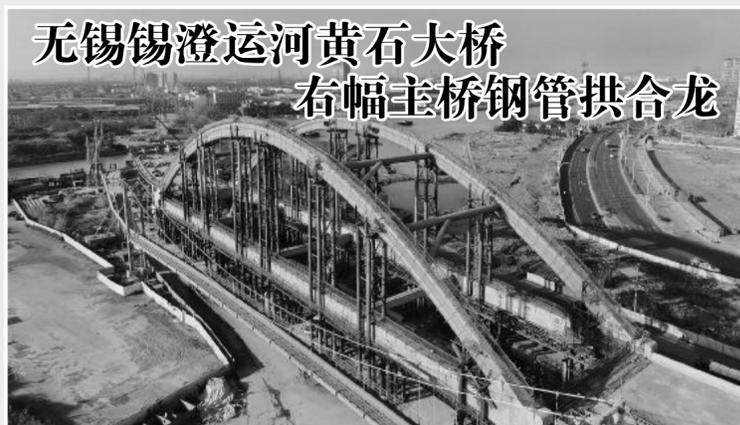
项目部建立了郑州西站智慧化管理中心,通过数据集成管理云平台,实现了施工进度与成本管理、环境监测、劳务实名制、质量安全管理、设备管理全流程的信息化和可视化,进一步提升工程建设全过程的

管控能力。

据悉,郑州市“十四五”总体规划提出,要实现轨道交通运营里程达到700公里,打造成为“轨道上的都市”。中铁六局积极投身郑州轨道交通建设,先后参建了5.4和10号线等地铁线路,为郑州城市发展助力提速。

郑州地铁10号线建成后,将进一步优化城市功能空间布局,完善城市轨道交通网络,无人驾驶也将成为郑州地铁的新名片。

(王占浩)



“越是到了最后的关键阶段,越要做到慎终如始。”吊装班组长口中的关键阶段,就是无锡锡澄运河黄石大桥右幅主桥钢管拱吊装施工。

1月11日上午10点,最后一节钢拱在所有人的注视下缓慢提升,钢拱在空中灵活地调整“姿态”,最终平稳地落在拱肋支架上。

“左右误差加起来不超过一公分,蛮好的……”吊装班组长兴奋地跑来报告。随着工人完成临时焊接,测量人员进行精准测量,12时18分准确无误固定到位,黄石大桥右幅最后一节拱肋吊装完成,标志着跨径128.68米的黄石大桥系杆拱拱肋成功合龙。

项目负责人介绍,黄石大桥改建工程被确定为江苏省重点水运工程锡澄运河三级航道整治工程的重要组成部分,新黄石大桥南移约30米,同时跨越新老锡澄运河,按三级航道

标准升级改造,桥梁通航净高7米,主桥桥型为跨径128.68米下承式钢管混凝土系杆拱,桥梁所连接的广石路是城市主干道,车辆设计时速40公里,桥梁宽度40-46米,全桥长586.4米。

自2019年3月开工以来,黄石大桥改建工程就面临着重重困难。“桥的价值在于承载,人的价值在于担当。”在这样的信念和坚持下,项目部克服了前期征地拆迁、水陆交通协调组织等困难,又经受住了几次寒潮和汛情的考验。

2020年初,新冠肺炎疫情肆虐,打乱了工程建设的节奏。复工复产后,项目部倒排工期,追赶进度。“我们可以等、可以慢,但是船不能等、运输不能慢。”在确保安全、质量、环保与文明施工的前提下,工程建设稳步推进,最终在计划时间内实现主桥钢管拱合龙。

改造后的新黄石大桥桥梁通航净空将满足三级航道要求,能保障千吨级船舶通航,也将切实改善无锡北塘地区城市主干道通行环境。

(刘栋/文 袁正月/摄)

LXB供水二期工程顺利通水

1月15日,天津公司承建的LXB供水二期工程进行最后的洞口封堵、管区复垦施工。该工程已于2020年12月30日完成通水,汇江清水被送至辽西北地区5市,辽西北地区喜迎优质水源。

天津公司负责施工的朝阳供水施工一标段,是辽西北二期工程重难点控制性工程。工程主体为有压、长大深埋引水隧洞,主洞全长12.26千米,埋深202至348米。主洞段共布设支洞和斜井5条,最大坡度达36.8%。

建设过程中,项目部克服了大坡度斜井运输、小断面独头掘进、突发不良地质灾害等施工困难,解决了突水坍塌、瓦斯喷出燃烧、高瓦斯洞段开挖、圆形衬砌质量通病等问题,确保主体如期完工。

【基本案情】

2018年2月,B公司向J仲裁委员会提起仲裁申请,称A公司作为工程发包方,在B公司工程完工后未能支付全部工程款,仍拖欠工程款7056042元,另要求A公司返还质保金1078619元,并承担本案全部仲裁费,赔偿律师费60万元,以上几项合计8734661元。同年3月,B公司向J仲裁委申请,通过C中级人民法院对A公司银行账户冻结资金870万元。

A公司经调查核实,确认欠款本金及质保金与B公司主张一致,双方也无其他工程质量问题等争议。

【案件处理】

针对本案实际情况,A公司采取了如下几项措施:

1.认真梳理案情,确定谈判基调。经项目部初步核实,A、B公司之间的纠纷为纯粹的债权债务纠纷,不涉及工程质量、进度、后期维保、索赔等争议。鉴于此,A公司本着以和为贵的思路,主动与B公司沟通谈判。

经协商谈判,2018年4月A公司与B公司签订了《和解协议》,约定公司分三次对所欠工程款本金及质保金进行支付,B公司放弃仲裁费及律师费且申请解除对A公司账户的冻结。

此协议的达成,基本上实现了A公司拉长还款期、缓解资金压力的目的。但由于前期准备仓促,此协议留下了一些隐患:一是协议本身并不完善,对违约金、利息等没有明确

凝心聚力巧谈判 化解纠纷促双赢

——施工合同纠纷案

约定;二是协议落款只有双方代表签字但均没有盖公章;三是B公司其他股东对此协议强烈反对,此为B公司单方面撕毁协议并追加仲裁请求埋下了伏笔。

2.钻研合同漏洞,反击有理有力。协议达成后,B公司并没有按照协议约定撤回对A公司的仲裁申请,反而向J仲裁委递交了增加仲裁请求申请书,向A公司索要逾期利息1402835元、担保费24390元、保全费5000元,合计1432225元。

针对此突发情况,A公司立即召开针对本案的会商会议,组织相关部门认真研究双方签订的施工合同条款,发现对方的诉求并不符合合同约定以及存在发票问题等情况,A公司完全可以向J仲裁委提出反请求,请求B公司赔偿因如上原因给A公司带来的损失。

3.依法合规谈判,积极寻求和解。2018年4月底,A、B公司双方代表进行第二次谈判,此次谈判历经6个多小时,A公司在合同付款条款、质保金返还、利息条款、工期问题、质量问题、票据问题等方面向B公司提出了质疑和要求,并明确向A公司传达了本单位的立场:第一A公司不排斥本着以和为贵的精神跟B公司达成新的和解协议;第二A公司不惧将双方的纠纷交

1月10日凌晨,山西太原气温骤降至零下25度。太原公司顶桥项目部建设者经受严寒考验,圆满完成了九院沙河道路快速化改造综合治理工程2-15米框构桥顶进任务。

元月以来,全国遭遇大范围寒潮,山西太原气温降到近30年来最低值。在顶桥施工工地,刺骨的寒风吹在脸上像刀割一般,线路组人员不时查看设备,尽管此前已经对高压油泵、千斤顶和顶铁进行了全面检查,但是每一次顶进都得小心翼翼,不能出任何差池。

“以前从没有在这这么冷的天气里作业,我们必须随时观察现场情况,不然大家之前的努力就白费了。”线路组贾晋亭哈了哈手,迅速组织劳务人员,调配装载机、挖机、吊车等机械设备继续顶进施工。短进尺、快开挖、勤顶进,严控挖方数量,框构桥不断向前推进。

“注意观察顶筒位置!”线路组的上方,观测人员的视线紧紧锁定框构桥的位移,随时记录下框构桥变化情况,并计算着下一次顶进的关键指标。在大家近乎较真的盯控下,框构桥的中线偏差和水平偏差均控制在有效范围,圆满地完成了顶进作业。

该框构桥是九院沙河道路快速化改造综合治理的控制性工程,桥体呈“品”字型结构,与官地矿铁路线交叉,下层为九院沙河道路排洪通道,中间为市政道路,框架顶为官地矿铁路专用线。

该工程建成后,将作为太原市八河治理环境规划中排水系统的重要组成部分,有效解决西山地区污水排放问题,对于完善西山地区排水系统,建设锦绣太原城具有重要意义。

(宫昊 闫文飞)

起好步 开好局 力争首季开门红

【管理启示】

1.全面把控,提前谋划。在处理此类建设工程施工合同纠纷案件时,一定要全面把控,提前谋划,及时展开会商,认真研究案情,搜集和发掘相关证据,梳理并适用法律条款,摸清对方底线和真实诉求,做好应诉或谈判的前期准备和应对工作。

2.整合资源,群策群力。要充分发挥国企的管理和资源优势,应对纠纷案件要群策群力,充分发挥各业务部门的专业能力,不能陷入单打独斗的误区,及时上下沟通,思想一致,口径一致,形成合力。

3.提高站位,促进双赢。作为国有企业,要提高站位,增强社会责任感,尊重客观事实,尊重契约精神,本着合作共赢的原则积极稳妥地处理和化解纠纷矛盾。对于债权债务纠纷,双方要寻求公平的谈判机制达成和解,保持长期合作共赢的关系。

(王军)

案例直播