

七分公司营销工作再创佳绩

前三个月中标 41.11 亿元

本报合肥讯 3月28日,七分公司收到业主中标通知书,确定中标兰州至海口国家高速公路(G75)渭源至武都建设项目路基、桥涵及隧道工程第14标段,中标价10.23亿元,合同工期974日历天。这也是该公司今年中标的第3个项目,实现了2016年营销工作不到三个月中标41.22亿元的新突破。

渭武高速公路是国家高速公路网规划的兰州至海口国家高速公路(G75)在甘肃省境内的重要组成部分,是甘肃省通达四川、重庆、贵州等出海通道的重要南出口公路,项目起点为渭源县路园镇三合村,终点位于武都区两水镇,主线路线全长243.5公里,采用设计行车速度为80公里/小时、路基宽度24.5米的双向四车道高速公路标准。

■ 坚定龙头地位 实现规模发展

近年来,七分公司牢固树立“干好今天的现场,就是明天的市场”的理念,以在建项目为平台,以优异的业绩维护市场美誉度,最终实现区域滚动发展。为增强营销保障体系建设,强化营销基础工作,公司在2016年初召开的党政联席会上,对领导班子的营销区域进行了重新划分,要求领导班子成员多深入营销一线,与业主、政府相关部门直接接触,提升营销网络的层次和质量,助力营销工作深入开展。七分公司将激励与培训相结合,壮大市政、房建、水利环保等重点领域一级建造师持证人才队伍,破解制约营销工作的瓶颈。他们强化在建项目市场意识,通过每季度向业主单位发送《顾客满意度调查函》,征求业主对项目管理意见,加强与业主的沟通交流,并针对业主提出的不足之处,督促项目及时整改,获

得了业主的好评。公司完善各种管理制度,通过对客户的梳理、统计、汇总来进行分级管理,对投标编标工作中的日常资料的管理采用信息化手段和量化考评制度,大幅提高了员工的工作质量和工作效率。

为适应企业经营发展需求,加强区域营销工作和营销人才梯队建设,该公司要求各办事处主任要认真做好信息的收集、甄别和上报,研究区域内不同业主的招评标办法和规则,加强项目的日常营销和基础营销,实现与在建项目的上层资源共享。同时,进一步优化营销产品结构,在确保传统铁路市场份额的基础上,继续抓好公路、市政和地铁等市场的营销工作,并按照局统一部署,积极跟进PPP投资项目、城市地下管廊、海绵城市及生态环保项目的开发,努力在新形势下推进营销工作的提质增效。(翁成龙)

现场短波

南京宁溧地铁 TA02 标盾构工作井开钻



本报南京讯 4月8日,由局南京宁溧地铁项目经理部(南京分公司代局指)承建的南京宁溧地铁 TA02 标盾构工作井正式开工建设,标志着该项目在全线10个标段中率先开工。

南京地铁宁溧线土建工程 TA02 标中间盾构井位于机场东站~柘塘站区间中间位置,毗邻溧水河,供宁溧线3、4、5、6号盾构机接收。

(叶子 韩永泰)

昌赣客专管段内率先通过连续梁首件评估



本报丰城讯 3月26日,机电公司(南)昌赣(州)客专项目部施工的小港特大桥连续梁首件工程顺利通过专家评估,成为局标段内首个通过评估的悬臂浇注连续梁首件工程。

机电公司承建的昌赣客专 CGZQ-2 标起讫管段全长10.525公里。其中小港特大桥连续梁跨度为1-(40+64+40)米,位于本标段架梁通道上,是制约架梁进度的节点工程。

(陈希良 宋云云)

天津地铁5号线张宜区间盾构右线贯通



本报天津讯 3月25日,四公司承建的天津地铁5号线张兴庄站-宜兴埠北站区间盾构右线顺利贯通。

该区间全长1500米,需穿越长距离地震液化层,并且区间上方80%区段存有人员居住的民房建筑,施工风险较大。

(魏强 陈锐 四宣)

无锡地铁3号线一期工程开工



本报无锡讯 3月29日9时16分,由二公司承建的无锡地铁3号线一期工程11标段首幅地连墙工程正式施工,标志着一期工程正式开工。

无锡地铁3号线一期工程全长约28.5公里,设站21座。二公司成功中标1标和11标,总造价10.5亿元。11标段位于无锡市新区,为一站两区间,“一站”为长江路站,“两区间”为长江路站至机场站和新梅出入段线区间,敞口段采用U型槽结构施工,工程总造价约5.61亿,总工期1067天。

(桂文军)

京沈客专八棱观特大桥率先开始底座板浇筑



4月1日15时,局(北)京沈(阳)客专八棱观特大桥率先开始底座板浇筑,标志着京沈客专无砟轨道施工正式开始。局承担着京沈客专辽宁段124.3公里建设任务,涉及无砟轨道施工28.28公里。随着无砟轨道施工的下转向线上,为提前方便京沈沿线居民出行做最后冲刺。



强化安全管控 助力全面复工

京沈京冀客专承德制梁场

本报承德讯 3月28日,(北)京沈(阳)客专承德制梁场(一公司)组织了对场区龙门吊轨道、双层存梁台座沉降以及特种设备运转情况的专项安全管控检查,为4月初梁场生产全面复工做好了准备。这已是“冬休”结束后该场进行的第四次专项安全管控检查。

该场2016年计划完成209孔箱梁的预制任务,预计完成产值近1.3亿元。目前该场29名主要管理人员已全部就位,钢筋班、预应力班、起重班等协作班组也已陆续返岗,到岗各类协作人员共计157人。为强化制梁场“冬休”后的安全管理工作,他们针对复工后的节点工期任务,调整和改善了《高风险工序领导带班制度》、《领导班子安全生产责任包保制度》、《安全设施验收相关管理制度》等10余项安全管理制度,并完成了施工作业安全风险动态评估。为了绷紧员工尤其是新进场作业队伍的安全弦,梁场狠抓安全培训,分工种、分级别、分阶段制定了详细的培训计划,培训内容涉及施工临时用电、大型机具起重吊装、场区内动火及消防知识。培训中,梁场结合事故案例教育协作人员强化安全生产的重要性。自节后复工返场以来,该场已开展各类安全教育培训17次,培训人数达到620人次,覆盖所有进场的施工班组,复工前的安全技术交底同时完成。

为创造安全的复工环境,梁场还加强安全监督检查,成立由经理任组长、业务部门负责人参加的安全检查小组,以一般性检查、定期检查、专业检查、特殊工序专项检查等形式,彻底排查和消除安全隐患。梁场将检查结果通过早点名、交班会、公示栏及时公布,并按照“三定”原则(定具体整改责任人、定解决与改正的具体措施、限定消除危险因素整改时间)及时整改闭合。

截至目前,一公司承德制梁场“冬休”后的全面复工工作正如火如荼地开展。(彭京春)

本报郑州讯 截至3月30日,由机电公司施工的河南城际铁路郑州机场地下车站屏蔽门安全运行100天,正常开启5000次,未发生一次设备故障。这是机电公司第一次承担高速铁路地下车站屏蔽门安装工程,在局内尚属首次。

河南城际铁路郑州机场地下车站为双层三跨双岛四线车站,车站主体结构全长505.8米,标准段宽41.7米,车站总建筑面积为51848平米,是国内仅次于深圳福田站的第二大地下火车站。车站屏蔽门为全封闭结构,整个工程安装钢立柱632根,滑动门136扇,固定门712扇,应急门64扇,端门8扇,前后盖板1264块,控制及监控设备24套,敷设电缆35000米,四侧站台屏蔽门安装长度1752米,工程量相当于7个标准地铁站的屏蔽门数量。

机电公司

首次施工的铁路屏蔽门安全运行 100 天

为了把首次施工的屏蔽门建成优质工程,机电公司郑州机场项目部先后组织技术人员到深圳福田站、海口美兰机场站等地下火车站以及南车时代、北京鼎汉、沈阳远大等屏蔽门厂家进行考察学习,并成立技术攻关小组,制定了化学锚栓安装工艺、门体安装工艺等6项技术措施,确保了门体的安装精度和质量。为提高门体的防火能力和4000帕的风压载荷,该项目部积极策划把屏蔽门的门体玻璃由10毫米钢化玻璃变更为8+8 铅钾钢化玻璃。为便于后期设备的维修,项目部把门体由19种规格尺寸优化为8种规格尺寸。为使屏蔽门外观与站台装修更加协调,屏蔽门顶箱盖板由垂直安装优化为斜面安装;同时在地槛缝加贴

橡胶条,避免女士高跟鞋插入缝隙摩擦。4000帕的门体风压荷载(地铁屏蔽门的风压荷载为1000帕),60分贝设备运行噪音,2.5秒的滑动门开启时间,0.5秒的门控单元报警信息反馈时间,创下了屏蔽门技术标准之最。

2015年7月27日确定门体设计方案,8月3日开始施工,11月3日安装完成。90天时间完成四侧1752米屏蔽门的安装,同时完成EMC电磁干扰测试、冲击荷载测试、风压荷载测试、人群荷载测试、噪音测试、绝缘测试等试验,这对首次从事铁路屏蔽门安装的机电公司是一个严峻挑战。为按时完成屏蔽门安装,该项目部制定了严密的屏蔽门施工计划,细化到天、责任到人,一天一碰头、一周一考核,坚持问题不过夜,及时解决人员、物资、工序衔接等现场问题,四侧屏蔽门平行施工,昼夜

不停,施工人员最高峰时达到180人。同时,项目部对成都、江苏、北京三个设备材料供应厂家派人驻厂监督,材料运输派专人押运,确保了材料设备的及时到场;技术攻关小组深入一线,及时解决现场的技术难题,保障了施工生产的顺利推进。

“中铁四局机电公司进场以来发扬四局‘勇于争先、永不满足’的企业精神,严格质量管控,精心组织施工,按时完成了屏蔽门的安装任务,特对各单位全体参战员工给予通报表扬。”2015年11月9日,河南城际公司给机电公司发来了表扬函。有付出就有回报。屏蔽门的按时按完成,确保了城际铁路12月31日的顺利开通,不但为企业赢得了声誉,并为下一步地下高铁车站屏蔽门施工积累了宝贵经验。

(唐德阳 冯胜利)

■ 安全生产 人人有责