

中国铁道建筑报

CHINA RAILWAY CONSTRUCTION NEWS 1948年创刊

中国铁道建筑总公司主管
中国铁道建筑报社主办



2008年4月10日 星期四
第1847期(总6365期)
国内统一刊号 CN11-0225

铁一院文化创新打特色牌

本报西安4月9日讯(通讯员王鲁林)铁一院紧密结合企业改革发展的重大战略问题,通过大力营造“勇创一流”的创新文化、“客户至尊”的诚信文化、“共谋发展”的和谐文化,为实现平稳快速发展提供了有力的文化支撑。铁一院2007年完成产值较2005年翻了一番,2008年3月,被授予全国勘察设计行业诚信单位。

铁一院大力营造“勇创第一”的创新文化,扎实推进技术创新战略和人才领先战略,两年多来,先后获得省部级以上创优奖130多项。通过实施技术创新工程,在保持山地铁路、高原冻土铁路、越岭长

大隧道、大跨度桥梁、GSM-R通信与无线列控技术等方面全国领先地位的基础上,他们已全面掌握了时速350公里高速铁路的设计技术。2006年,铁一院以提高在东部发达地区、海外市场和高端新型项目上的核心竞争力为目标,实施了人才领先战略。目前,已新增勘察设计大师1名,全院现已拥有院士1名,勘察设计大师3名,是铁路行业乃至全国勘察设计行业拥有顶尖级人才最多的设计院。技术进步与人才培养,为企业的可持续发展提供了强有力的“双引擎”驱动力。近三年来,铁一院先后承揽国内铁路市场项目9000多公里,国外铁

路项目2000多公里,担任了西安地铁2号线总包总体单位,地铁综合技术水平跻身全国先进行列。

铁一院大力营造“客户至尊”的诚信文化,以优秀的设计文件和高效的配合施工赢得业主的信任,确保了遍布海内外众多项目的顺利进行。2007年以来,在全路设计单位历年信誉评价中始终处于第一的行列,在广州、西安、北京、南京等众多地铁项目设计中,都被表彰为优秀设计单位,成为铁一院市场品牌的风向标。

改制一年多来,各单位的生产经营在平稳中实现了新的发展。

合宁客专动车冲顶最高时速



本报合肥4月8日讯(记者刘新红 通讯员吴志华)今天下午1时03分,CRH2-010A型试验动车从合肥站驶出,箭一般飞向南京。

25分钟后,时速冲到282公里,这是目前中国动车试跑最高速度。

自4月6日起,设计时速250公里的合宁客专专列开始动车试验,为全线通车作最后“实战演习”。

这条客专专列全长为1664公里。8节动车组内,乘客大部分是合宁客专的科研、设计人员。动车从时速80公里起跑,直至冲顶最高时速时,他们表情平静,似乎对这个结果成竹在胸。

记者和一位负责接触网监测的铁道部鉴定中心人员开玩笑说:“怎么你一点也不激动啊?”这位名叫霍中原的高级工程师笑答:“合宁客专开工以来,创造了若干个第一,我们已经习惯了。”

1时42分,动车穿过亭子山隧道,雨后清新的绿色满眼扑来,又渐次退后。车体过道岔时虽有轻微晃动,但却听不到常规铁路行驶中的“喀嗒”声。

一声鸣笛,列车挟凌厉之风,冲破雨帘,飞到了终点——南京永宁站。记者抬腕看表,此时是1时49分,距驶出合肥站整整46分钟。而这段既有铁路普通列车大约需要跑4小时。

一直伫立在动车前方的铁道部部长刘志军,面带笑容走出驾驶室,向1至8号车厢内,分管轨道、电力、信号、环评等监测小组的同志表示祝贺。他对铁四院院长何义斌说:“试验

成功,你们设计的首个客专产品就要面世了。”

据悉,在合宁客专上,拥有自主知识产权的国产化产品约占97%以上。

2时40分,动车返回合肥。

铁道部副部长卢春房说,合宁客专在今天的试验中奠定了两项第一:动车最高时速282公里,全国第一;开通时速即可达到250公里,与设计时速一致,也是全国第一。

清明灞河畔

□ 本报记者李良苏 通讯员杨帆

新闻特写

4月4日,清明节。古城西安郊外的灞河两岸,柳树吐绿,桃花争艳。人们或携家带口祭扫扫墓,或结伴踏青郊游,陶醉在明媚的春光里。

可在灞河畔的郑西铁路客运专线建设工地上,却是机声隆隆,车来人往,一派繁忙的施工景象。

在灞河西河堤连续梁工地,我们遇到了正在现场检查施工情况的十七局集团副总经理兼郑西铁路客专项目指挥长孙中林和党工委书记王树国。孙中林介绍说,他们承建的11标段,线路全长50.2公里,主要工程有灞河特大桥、咸渭渭河特大桥和西安北站,其中桥梁45.9公里,占管区总长的95%。如此浩大的工程量,合同工期仅有28个月。

在全线的站前工程中,十七局集团承建的标段是最后一批招标的,比第一批招标的标段整整晚开工一年。但业主要求他们与全线同时竣工,工期异常紧张。

从2006年11月开工,短短的1年多时间,他们已完成钻孔桩8835根,承台618个,桥墩538座……一条新的铁路客运专线,已初具规模。

王树国深情地说,在这些数字后面,是职工们的顽强拼搏和无私奉献。为了抢工期,确保按期完成所担负的工程任务,职工们连续两年春节都是在工地过的。清明节,没有一个单位放假,大家都坚守在各自的岗位上,争分夺秒,加紧施工。

边走边谈,我们遇到一位名叫刘大强的混凝土罐车司机。他告诉我们,家里哥儿仨,他排行老么。父母含辛茹苦把他们养大成人,3年前,双亲相继谢世。年初,哥儿仨商定,清明节一起回家乡给父母扫墓。大哥和二哥相继回到家乡,可他因工作离不开,没能回去。

刘大强动情地说:“自古忠孝难两全。郑西铁路客专是国家的重点工程,目前正值桥梁施工的节骨眼上,咱是党员,应以工作为重。”

夕阳西下,灞河岸边踏青春游的人们,怀着满足,带着倦意,渐渐离去。

灞河西河堤连续梁、跨西阎公路连续梁、跨三铜公路连续梁工地和制梁场,先后亮起了电灯,进入夜间施工。

今夜,对他们来说,将又是一个不眠之夜。

气贯长虹

4月8日,一位职工正在奋力担起铁模板。二十局集团三公司在宜万铁路贯通后的别岩槽隧道下部导洞施工中,克服泥沙俱下、涌水、地质复杂等困难,力争夏雨季到来前,将导洞和3个大溶腔处理完工,确保这座高风险隧道的安全建成。

本报记者 刘民主 摄



铁建人新闻摄影大赛

二十四局集团

选好班子谋发展

本报上海4月8日讯(记者吴炳森)春节过后,二十四局集团公司董事长、党委书记王北京和党委副书记、纪委书记虞良珍,首次对全局工程公司领导班子进行大面积调整,将德才兼备、年富力强的干部调整到正职岗位,配强班子和加强班子建设,秣马厉兵迎战2008年。

过去,二十四局集团各工程公司的发展不平衡的实践证明,企业要发展,关键是班子建设。二十四局集团从加强各级领导班子入手,坚持干部凭实干创实绩、组织凭实绩用干部的用人导向,提高职工群众对干部选拔任用工作的满意度。

目前,从工程公司反馈信息:被平调或提升的干部已经全部进入角色。

今日视点

但愿承诺不沉落

□ 邓捷

承诺制,作为时下匡时弊、改作风、提高效率的重要管理手段,正在不少地方方兴未艾。领导干部为塑形倡廉,要实行廉政承诺制;职工要完成工作不辱使命,要实行岗位承诺制;人与人之间,为公平交往起见,也得实行方方面面的承诺。因为,有了这些承诺,群众就握有了一面监督领导、进而制约淡取腐败的镜子,同时也给被允诺的对象服了一剂足以期待的强心丸。

承诺制,在不少行业及地方推行以来,的确晴朗了片片天空,也着实惠及了不少黎民百姓。然而,现实生活中并非所有的承诺都会兑现,有的只会自损领导信誉、凉了百姓心窝。一些领导干部,为装点门面而承诺,为追赶潮流而承诺,花拳绣腿走过场,似乎一年不在群众中整几个亮堂堂的承诺出来,就不足以彰显其政绩;有些领导会上“五项禁令承诺”信誓旦旦,会下则依旧花天酒地、仗权谋私;少数干部,视岗位职责、承诺如同废纸,工作作风极其浮躁……试问,既然心知难以一诺千金,又何必故弄玄虚、掩耳盗铃?

讲信誉、重承诺,自古就是中华民族的传统美德,也是构建和谐社会大力倡导的职业道德文化。中国铁建铸造的价值观与推崇的七大理念,都把“诚信”列进了企业核心竞争力的组成部分,足以显示出其重要的战略意义。无数事实证明,企业视诚信为本,方能永立潮头而不败;人重诺守信,方能广结志士而驰骋四海。倘若人人都能把诚信作为承诺的灵魂与根基,真正做到一诺千金,真正有诺必践,那么当下诸多承诺所折射出的光芒和力量必将辉煌无穷。

可是要把承诺真正落到实处,当务之急就得为承诺的履行建立一种监督、保障与惩戒机制,只有机制健全了,承诺者才不会信口开河,承诺才不会仅仅局限在让人唾弃的表面文章上。如今,时代倡导承诺文化,但更期待承诺不沉落的诚信文化。



苏州火车站改造工程

地下连续墙首开幅成功浇注

本报苏州4月8日讯(通讯员王学东 杨俊明)“50米深槽挖槽完毕,泥浆护壁正常,钢筋笼安全起吊,移动就位下沉,导管插入成功,接头箱安装完成,开始浇注……”就像一曲激昂的进行曲一气呵成,现场捷报频频传到各方。

4月2日18时,历经36个小时紧张作业,苏州火车站改造工程地下连续墙首开幅成功浇注完成。这标志着苏州火车站地下连续墙施工进入高潮,每天两幅连续墙,12根钢筋混凝土灌注桩,24小时昼夜施工的地下基础工程将持续两个多月,8月份将进入主体施工。

苏州站改造工程工期之紧、工程量大、技术之

尖端、组织之复杂前所未有。开工以来4个月内,铁道部、江苏省等领导先后十多次视察,中国铁建总裁金普庆、十二局集团领导,建安公司董事长罗海滨、总经理何国民先后30次现场办公。

新苏州站属国内特大型铁路客运站,地下两条地铁车站立体交汇,地上普客、城际、货运列车并行。是中国铁建系统目前承建的最大、最复杂的铁路现代化车站之一。地下连续墙、逆做法施工、钢结构屋盖平移等一系列先进技术均属国内前沿。

4月1日的苏州站工地,巨大的成槽机26小时连续作业,精心配制的专用泥浆源源注入,平静的液面下长6米、宽80公分、深达50米的深槽一

次成型。当两台大型履带吊联手将45米长、重达50吨的巨大钢筋笼抬起徐徐就位入槽时,现场响起一片欢呼声。

苏州站地下基础施工规模宏大,可以设想,如果将地下连续墙搬到地面,平均高达45米,约15层楼高的钢筋混凝土高墙将连绵1公里;881根钢筋混凝土桩基,累计长达60公里,可以从苏州连到上海。

据指挥长董宝贵介绍,根据工期要求,33000平方米的工作面上,高峰期每天要吃掉230吨钢材,打下1300立方混凝土,拉出3200立方泥浆。两年后,13亿元的投资将转化成一座地下3层,地上2层的立体换乘的国内一流火车站。

客运专线巡礼

北起宁波、南达温州,全长282.393公里,总投资162.8亿元的甬台温铁路客运专用线,宛如一条“东海巨龙”,形成贯穿我国东南沿海、串起长三角与珠三角的便捷大通道。它的建设,成为各路建设者展示技术能力、管理水平和企业实力的一个大舞台。十三局集团一公司甬台温桥梁预制场,便是这个舞台上的重头戏之一。

亮点之一: 铸就精品,描绘点睛之笔

“干,就要全力以赴,干出精品,创出品牌。”梁场全体员工一上场便决心背水一战,用智慧和汗水履行共同的诺言。

创精品,技术先行。项目长林凤国、项目总工程师代亚雷、工程部长张吉春带领技术人员,充分发挥聪明才智,不断创新技术,巧解施工难题。钢筋加工与安装,控制着整体制梁进度和质量,加之南方沿海炎热多雨,工人露天施工影响身体健康和工作效率。现场技术攻关小组经过可行性研究,自行设计加工两个大型的轨道式移动钢筋绑扎棚,让人在雨天和烈日下持续绑扎作业而不伤害身体。

成品梁张拉后,预应力孔道灌浆一直因

密封困难、极易漏浆影响桥梁质量所困惑。质检工程师张叙东一次目睹堵塞物密封不严漏浆的过程,不久便找到了解决办法,一套成熟的真空罩模具应运而生。工人们把这套简单实用的罩具往预应力孔道一扣,整个梁体孔道内旋即成真空状,再没有混凝土堵塞漏浆现象,还加速了混凝土凝固时间,提高了工效,降低了成本……

技术创新,给梁场创造了多少价值?“无法用数字统计,只是制梁速度由原来3天一一片,提高到现在的1天1.5片,已完成的165片梁,质量全部达到优质,实现了一次通过静载试验,一次通过部级质量认证。”项目长林凤国如是说。

亮点之二: 精细管理,彰显铁军风采

“干,就要善于谋略,管理有方,彰显铁军多采风采。”这是发自梁场项目班子成员内心的呐喊。

责任目标管理,是梁场现场管理的精彩所在。据合同部长雒成坤介绍:一上场,梁场项目班子,就根据总体设计要求和项目管理需要,建立健全各种规章制度31个,制定施工技术措施30多项,编制出一套完整的《施工作业指导书》。他们根据这些管理办法,将梁场分为钢筋加工、混凝土浇筑、预应力张拉3个作业区,一改过去整体承包为清包带劳务的工序承包方式,自上而下层层签订承包合同或目标

责任状,按工序定岗定人,挂牌施工,实行安全、质量、进度责任终生追究制,哪个环节出现问题,责任人一目了然。梁体混凝土浇筑往往责任难分,他们采取划分责任区,定位浇筑。梁体出模,如果出现质量问题,一查便知责任归属。从细节上严防堵漏,安全质量隐患得以有效控制,施工进度得到充分保障。

亮点之三: 训练有术,打造精英团队

“干,就要训练有术,打造一支制梁精英团队。”梁场项目部领导班子始终站在长远发展的高度,为提升企业市场竞争力积蓄人才和技术实力。

在梁场,年轻的技术人员得以充分锻

打造亮点

——十三局集团一公司甬台温客专制梁场建设纪实

□ 袁仁祥 李仕兵 方琪

炼。项目部采取岗位轮换制,让每一个技术人员全面掌握特种桥梁预制技术,提升个人技术能力。刚刚走出“象牙塔”的省有金、王文涛、刘波涛,从循环轮作业中掌握了桥梁加工、混凝土浇筑、预应力张拉技术,分别担任了钢筋、混凝土、预应力张拉技术负责人,成为了桥梁预制的行家里手。

精妙的设计蓝图,需要能工巧匠添砖加瓦。因此,施工队伍的技术培训被纳入了梁场管理头等大事,被作为各业务部门、各工序负责人的职责范畴。每当新梁出模,如有一点瑕疵,他们就在现场组织混凝土施工讲课,请技术较高的工人现场介绍经验,传经送典。他们还按不同工序统一编制花名册、培训考核计划和教材,制作幻灯片、教育图片和影像资料,把培训资料打印成册,发给参训职工认真学习,定期组织汇考,并把考试成绩与个人收入挂钩。自去年9月正式上场以来,先后进行了110多场培训课,累计培训人数达1200多人次,使梁场全体职工的整体技术水平有了显著提高。

在实践中学习,在学习中提高,一公司甬台温铁路制梁场终于打造出一支技术过硬的专业队伍。书记罗俊无不自豪地说:“这里的技术人才足够装备两个类似的梁场,这才是企业的无价之宝啊!”