

中铁建设集团京沪高铁3座站房获“绿牌”

本报北京6月2日讯(记者陈桂芳)近日,中铁建设集团承建的京沪高铁站房捷报频传:继昆山南站荣获京沪总指“绿牌”后,苏州北站和德州东站再获“绿牌”,苏州北站同时被评为京沪高速铁路全线站房样板工程。

“绿牌”是京沪高铁在安全质量日常考核后,对单项优质工程奖励的最高荣誉。中铁建设集团承建京沪高铁9座站房,在历次检查评比中均名列前茅,在5月京沪总指安全质量检查中,还得到京沪高速铁路有限公司董事长蔡庆华的充分肯定。

昆山南站总建筑面积7.11万平方米,地上2层,檐高40.5米,球形外壳屋面,与苏州北站同是典型的线正下式高架车站。由于屋面钢结构每榀各不相同,吊装难度大。各项目部从开工起就增加资源配置,最高峰达1900多人同

时作业,确保了挂网、通电、铺轨、联调等节点工期按期完工。京沪高速铁路有限公司总经理李志义说:“昆山南站是京沪高铁第一个开工的中间站房,也是全国少有的高架站,能确保沪宁城际联调联试的按期运行实属不易。”

目前,各站房以“百日大干”劳动竞赛活动为契机,掀起新一轮施工高潮,德州东站即将完成车站一层主体结构,泰安西站钢结构网架顺利吊装,无锡东站、常州北站、镇江西站、丹阳北站、滁州南站的施工质量也得到有效控制。

东莞

兑现周奖罚员工鼓干劲

本报东莞6月3日讯(通讯员陈辉)二十局集团六公司博深高速公路项目部,兑现周计划奖罚措施一经公布,立即在项目上“炸”开了锅,每周奖罚金额虽不高,却鼓励了各施工队的干劲。

为更好、更公正地完善奖罚制度,项目部每周六随同各部门负责人深入施工一线例行检查,晚上在周例会上进行通报。由于该项目制度严谨、奖罚分明,各施工队力争上游,保证了施工生产、安全、质量、进度紧跟计划,使施工一线呈现出一片大干的热潮。截至今日,路基土石方已完成15万立方米,从劲坳大桥完成桩基7根,神仙岭高架桥完成桩基1根,杨岗一号隧道洞口开挖土石方及边仰坡锚网喷射防护全部完成,中导洞开挖支护18米,杨岗二号隧道洞口开挖土石方及边仰坡锚网喷射防护全部完成,中导洞掘进86米。

商州

西商项目施工领跑全线

本报商州6月3日讯(通讯员王华峰 王向荣)近日,在西商高速公路管理处召开的“4月份劳动竞赛考评会”上,十七局集团一公司西商项目再次进入三甲,获得奖金77万元。据了解,这是该项目在业主组织的各类评比中连续第8次获奖,奖金总额达221万元。

由一公司承建的西商高速16标,地处秦岭腹地,山高路险,环境艰苦,机械化施工的大面积展开和物资材料的供应受到极大的限制。

为确保工期进度,该项目紧紧抓住兴龙特大桥、田家沟隧道两个施工重难点,加大设备、人员投入,科学安排施工作业面,加快关键工序转换,实行流水作业,同时配合开展劳动竞赛活动,大大加快了控制性工程的施工进度。

哈密

尾亚隧道全线率先施工

本报哈密6月2日讯(通讯员曲志忠)5月28日,在哈密戈壁荒滩尾亚隧道进口,两台挖掘机正在进行清表施工,通过两个多小时的作业,共清除隧道进口盐碱软土300多方,风化围岩0.85万方,隧道洞断面顺利掘进突破0.8洞米,标志着二十局集团承建的兰新高铁新疆段项目尾亚隧道在全线施工单位中率先开始掘进施工。

兰新高铁新疆段尾亚隧道是该标段唯一一座隧道,全长1050延米,位于既有尾亚车站向北20公里的戈壁荒滩。该隧道围岩的特点是洞身地层岩性为石灰系凝灰岩,埋深较浅,最大埋深20多米。Ⅲ级围岩300米,采用台阶法开挖,Ⅳ级围岩400米,采用三台阶临时仰拱开挖法,Ⅴ级围岩350米,采用三台阶七步开挖法或环形开挖预留核心土法。洞内遵循“管超前、短进尺、弱爆破、强支护、早封闭、勤量测、紧衬砌”施工的原则作业。计划工期6个月,预计到本年底顺利贯通。

长沙

“职工之星”激发员工积极性

本报长沙6月3日讯(通讯员郑玉宇 钟祥军)“经过综合评比,职工张波被评为4月份‘职工之星’,颁发奖金300元,并授予荣誉证书。”近日,十七局集团六公司长沙地铁项目部工程部长段宪锋宣读了表彰文件。

该项目为开展“六比四创”轨道杯劳动竞赛,制定了详细的劳动竞赛方案和奖罚细则,并以评比“职工之星”为抓手,着力打造一支素质高、工作热情高、主人翁意识强的职工队伍。

为做到用事实和数据说话,该项目在月初制定目标责任书,各级部门领导签订责任状。在月底由考核小组根据目标完成情况筛选“职工之星”。为持续提高职工积极性,“职工之星”不是“终身制”,而是每月评比一次。

南京

南京地铁二号线BT项目获奖

本报南京6月2日讯(通讯员李文芳 杨志元)南京地铁二号线、一号线南延线于5月28日顺利通车,在庆典大会上,十九局集团南京地铁二号线BT项目经理部被市总工会授予“南京市五一劳动奖”,罗俊国被授予“南京市五一劳动奖章”,二号线TA14标书记刘长远被授予“建设先进个人”荣誉称号。

武汉动车段基地检修库加紧施工

本报武汉6月2日讯(通讯员蔡军 严茂林)日前,备受关注的由十一局集团四公司承建的武汉动车段基地三、四、五级检修库,正在加紧施工中。

据项目经理张学会介绍,武汉动车段是全国四大动车组检修基地之一,被铁道部列为四大动车段样板工程,重点承担华中(中原)、西南地区及西北部分地区如武汉、长沙、郑州、西安、宜昌、成都、贵阳、重庆、襄樊等配属动车组的运用检修任务,不仅满足武广客运专线配属动车组运用、检修需要,还将承担华中(中原)、西南及西北部分地区铁路配属的动车组检修任务。武汉动车段基地覆盖京广铁路、陇海铁路、武广客运专线、郑西客运专线、沪汉蓉快速铁路、浙赣铁路配属动车组检修,可承担400列动车组的检修任务,约占全国铁路总量的40%。其中,一、二级检修库已于2009年11月17日率先投入使用。截至目前,路基、涵洞、轨道、站内道路及房屋内设备基础已基本完工,三级检修库计划本月底完工,四、五级检修库预计于今年7月20日竣工。

厦门园博园枢星桥施工技术获科技创新成果二等奖

本报福州6月3日讯(通讯员陈和平)近日,二十四局集团福建公司凭借科技成果《竖向预应力倒Y型斜塔双侧不对称斜拉桥施工技术》荣获中国施工企业管理协会科学技术创新成果二等奖。

《竖向预应力倒Y型斜塔双侧不对称斜拉桥施工技术》是二十四局集团福建公司根据承建完成的厦门市园博园桥梁工程枢星桥的施工经验总结出来的。该桥属于景观桥,是厦门市标志性建筑物之一,设计造型取三角帆不对称斜拉,为倒Y型斜塔双索面混合梁斜拉桥,主塔总高度66米,主跨主梁采用扁平钢箱梁,边跨主梁为预应力混凝土,全桥长为160米,施工中有12根斜拉索锚固管的安装,测量要求误差在2毫米以内,所以施工中特别要对锚拉管、锚拉板和连接件进行严格的“三维”监控,技术含量极高。

十七局集团京沪项目通过业主评估验收

本报太原6月3日讯(通讯员熊佳 唐丽)近日,十七局集团京沪项目一次性通过水泥乳化沥青砂浆工艺性揭板试验评估,成为京沪高铁一标段内首家获得业主验收的单位,标志着京沪项目铺板工作再次取得重大突破。

此次工艺性试验评估是由十七局集团京沪项目指挥部邀请中国铁道科学研究院、业主、监理等多家单位30余位专家进行的联合评审。专家组经过对相关检测仪器设备的细致检查,并查看现场揭板试验、水泥乳化沥青砂浆灌注工艺及相关管理制度、试验资料,一致认为该项目轨道板预湿、封边、拌和和灌浆工艺及揭板后砂浆的效果符合水泥乳化沥青砂浆灌注工艺标准要求,管理制度健全,作业指导书、技术交底详细全面,具备上道灌注条件。

该项目承担了27.6公里的CRTSⅡ型轨道板铺设任务,施工线路长、工期紧、任务重、技术要求高、施工难度大。为做好轨道板铺设各项准备工作,该项目提前一个多月,精心组织技术、试验人员,对水泥乳化沥青砂浆灌注工艺进行攻关,先后采用不同的搅拌、灌注工艺进行对比试验,攻克并掌握了水泥乳化沥青砂浆技术难题,为此次评估提供了有力保障。



经过十六局集团五公司京沪高速铁路二分部精心组织,科学施工,京沪高速铁路首组道岔铺设完工,标志着京沪高速铁路无砟轨道工程施工已进入一个新的阶段,为全线全面铺轨创造了必要条件。图为枣庄西站2号、4号道岔。

杨卧龙 魏雅丽 摄

京沪高铁浍河桥施工重环保



京沪高铁跨浍河1—96米系杆拱桥是淮河特大桥的重、难点工程,施工工艺新,难度大。十五局集团京沪指挥部从源头抓起,实现全过程控制,以施工方案为保证,把环保工作落到实处。图为京沪高铁浍河系杆拱桥施工现场呈现出的碧水蓝天、鱼儿穿梭、水鸟嬉戏的和谐美景。范钢军 孙进修 摄

十四局集团水利水电分公司推行“法人直管项目”

本报济南6月3日讯(通讯员于 鲤)近日,经十四局集团水利水电分公司党委(扩大)会研究决定,该公司《山东及周边地区工程集中管理办法》正式推行,今后公司山东及周边地区房屋建筑及其他工程,都将由公司机关集中统一管理,这标志着该公司在落实“法人直管项目”上迈出了

坚实一步。房屋建筑工程作为水利水电分公司传统的施工阵地,在2005年主业转型前一直是公司的支柱产业,曾经创造了威海404医院、济南军区221等多项“泰山杯”、“鲁班奖”优质工程。近年来,随着建筑市场竞争白热化程度日益加剧,虽然公司房建施工管理流程成熟、资源配

置紧凑,但创效水平却一直在低位徘徊。从房建施工板块机制创新入手,探索突破项目创效水平走低的瓶颈,为水电、市政施工领域改革积累经验,从而实现公司各创效板块竞相发力,是2009年下半年以来公司党委一班人不断研讨形成的改革思路。按照新的《办法》,信息跟踪、投标竞

价、人员配备、资金管理、队伍选择、合同控制、物资采购、设备调配、计量结算等11个项目管理关键环节将由公司机关统一集中掌控。同时,对派出的项目部管理人员按照岗位职责实行不同额度的全员风险抵押、奖罚,工程竣工后“三收一派一集中”的清欠职责也在《办法》中得到进一步强化。

宁杭铁路湖州南站信号楼工程竣工

人员参加的竣工验收会上,验收委员会一致同意该工程通过竣工验收,评定等级为优。至此,宁杭铁路湖州段接通宁杭线和宣(城)杭(州)线两线信号控制的“神经中枢”。

原湖州南站信号楼为宣杭线信号

楼,新建信号楼位于湖州火车站左侧,占地8.6亩,建筑面积962.4平方米,建筑总高14米,框架结构,集通信、电力远程控制、信号计算、办公等为一体。信号楼是湖州南站的

这里发出,是宁杭线和宣杭线两线信号控制的“神经中枢”,既要保证宣杭线正常运行,又关系到湖州南站站改工程、湖州新火车站及宁杭客专三标的整个工期,工期紧,建设意义重大。

二十五局集团挺进海南高速公路市场

本报广州6月1日讯(通讯员徐 瑜 夏发初)近日,传来喜讯,二十五局集团广州公司中标海南中线海口至屯昌高速公路5标段,开启了该集团进军海南高速公路市场之门。

由广州公司承建的西环铁路和东环铁路均为健全海南省的铁路网络,为促进地方经济发展,造福海南人民作出了积极的贡献,海南东环项目获得铁道部颁发的2009年度铁路客运专线建设

火车头奖杯,为企业创造了良好的业绩。海口至屯昌高速公路是海南省规划高速公路网组成部分,位于海南省中北部,主线起于海南省海口市长流镇,途

经澄迈县、定安县,终点位于屯昌县城西北,二十五局集团广州公司在其13个标段中为中国铁建分得一杯羹,中标的第5标段线路全长9.337公里,造价1.016亿元,计划于2012年2月15日竣工。

职工论坛

是时候重视临时工程了

姚政军

近期,企业内外先后发生的几起火灾事故,几乎无一例外地都与临时工程有关。它像一颗隐藏在已久的定时炸弹,选择在今天的全国“安全生产月”前爆炸,炸得涉事单位声名狼藉,整个建筑系统人心惶惶。

笔者认为,这几把火烧得好,烧得及时。因为,它终于让部分麻木势利的项目老总们意识到主体工程之外的参建员工工作、生活场所这一安全“死角”的危险了,毫不客气地说,这是对他们习惯于“重视主体工程,轻视一般工程;重视主体工程,轻视临时工程;重视工程项目,忽视各级机关;重视内部队伍,轻视外部劳务”陈旧思维定式的一次带血的严厉忠告。事情早发生总比晚发生好,因为我们做事已经习惯了等待某种契机,头疼医头,脚疼医脚。好在亡羊补牢,现在还为时未晚。

二十局集团总经理姜永军一语道破临时工程的现状:普遍没有设计,没有预算,没有标准,没有验收。临时道路、便桥、混凝土场地未投入使用就开始返修;员工工作区、生活区的房子无安全质量评估,既无根基,又无拉线;电路布设不规范,私拉乱架,缺少防漏电、自动断电保护装置等等。临时工程何以这般自行其事,让人难以面对?究其深层次的原因,就是观念陈旧,思想认识不清。说白了,在临时工程问题上,除少数大项目外,一般项目很少按中央企业的高标准来搞。一是公司决策层。工程中标后,决策层一味考虑的是让哪些人上去创效,却很少考虑足够的前期经费,甲方的预付款未到期,项目往往是勒紧裤腰带过日子,借给员工发生活费稳定队伍的情况也大大有人在,实在难为项目经理,

没钱搞基础设施建设。二是项目经理。认为临时工程只是自己使用,不在甲方的强制要求之列,顶多凑合两三年就完事,提高标准既耗时费力,又费钱,没必要。殊不知,经常坏了再修,修了再坏,是更大的浪费;安全质量没保证,一旦出了安全事故,带给企业的损失将是巨大的。遗憾的是,持这种认识的项目经理一抓一大把。

同样是临时工程,有的单位却把它作为市场竞争的杀手锏。二十局集团莞惠城际项目就是一例。他们依靠“把临时工程当成永久工程来做”的标准化理念,成为莞惠全线用过的“标杆”及2009年业主信用评级第一名。二十局集团第一次干盾构,刚进入珠三角时是被怀疑的对象。在无数业绩可言的情况下,他们把跑步进场,高标准、高标准的临时工程作为“快树形象、早树形象、树好形

象”及企业立足的突破口,无疑是非常明智之举。这说明凡事都有两面性,只要你看问题的角度稍微变一下,刁一点,利用其积极的一面,结果自然会是另外一个样子。

其实用不着辩论,临时工程是最容易出亮点的。项目一进场,一个单位的实力如何,对待工程建设的态度如何,进入业主视线的首先是你的临时工程。布置合理,速度迅速,建设标准化,管理精细化,业主便很容易对你刮目相看。正式施工开始后,大家你追我赶,都很难分出高下,唯有临时工程承前启后,贯穿始终。一次性投入建设到位,“亮点”可以一路“亮”到底,相反,草台班子式的烂模样,从开工就注定一直要烂到最后,这样的单位很难让业主眉开眼笑。

把临时工程当成永久工程做是大势所趋,希望我们的项目经理能认识到这一点。