

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主办
国内统一刊号 CN11-0225



2010年6月15日 星期二
第2184期(总6702期)

中国铁建召开变更索赔座谈会强化二次经营

本报西安6月13日讯(通讯员庞曙光)为增进二次经营管理经验交流,分析当前工作现状,探讨工作对策,筹备好中国铁建变更索赔工作现场推进会,中国铁建于6月7日至8日在西安召开变更索赔工作座谈会。中国铁建副总裁张宗言到会并作重要讲话。

各单位汇报了去年以来变更索赔工作的开展情况,并围绕当前工作的主要矛盾和业务主题进行了研讨。经营计划部对中国铁建《工程项目变更索赔工作指导意见》和《变更索赔工作定期报表制度》进行宣贯,对中国铁建拟定的《变更索赔考核

办法》、《2010年变更索赔计划》和《工程项目变更索赔作业指导书》3个讨论稿进行介绍和讲解。

张宗言总结了全系统去年以来变更索赔工作取得的较好成绩,针对当前企业发展态势和目前变更索赔工作面临的形势,他指出,企业当前依然存在产高利低的现象,一方面是产业结构不合理;另一方面是我们的项目创利能力弱。而项目创利能力的强弱则与二次经营变更索赔工作开展得好坏密切相关。

对抓好当前及下一步变更索赔工作,

张宗言提出“四个必须”的要求。一是必须强化责任意识,提高做好变更索赔工作的自觉性和主动性;二是必须突出治本之策,全面贯彻落实《工程项目变更索赔工作指导意见》;三是必须抓住工作重点,在当前最重要、最关键、最迫切的问题上下工夫;四是必须加强教育培训,不断提高各单位、各项项目的变更索赔业务能力。

会议还邀请专家介绍工程项目概算清理、投资梳理情况,并对中国铁建计划在年中或下半年召开的全系统变更索赔工作现场推进会作了安排和部署。

中国海底隧道技术水平跃居国际领先行列

二十二局集团厦门翔安海底隧道两项科技成果通过技术鉴定



本报北京6月12日讯(记者孔祥文)今天上午,在北京住房和城乡建设委员会组织的科技成果鉴定会上,三位院士和四位国内地下工程权威专家一致认定,二十二局集团施工的厦门翔安海底隧道两项科技成果达到国际领先水平,标志着中国海底隧道技术水平步入世界领先行列。

此前,世界上建成的海底隧道多分布在日本和欧洲,以及我国香港地区。其海底隧道技术早于我国上百年。

作为中国大陆海底第一隧的厦门翔安海底隧道全长8.695公里,其中位于海域段6.05公里,最深处在海平面下约70米,超过了目前国内最深的过江隧道10米之多。海水中隧道覆盖层最薄仅为4.5米,是目前世界上覆盖层最薄、海底隧道。行车主洞开挖断面达170.7平方米,居世界之最。

全强风化花岗岩浅埋暗挖,与海水相连的富水砂层、风化槽群,是厦门翔安海底隧道三道世界级技术难题。其中,由该集团负责的厦门翔安海底隧道A3标段三种不良地质长度均为全线之最,日本、丹麦等海底隧道专家到现场察看后纷纷摇头、耸肩。

据悉,特大跨江海通道建造技术是“863”计划专项项目,分别为“十一五”重大交通基础设施核心技术和“十二五”规划课题。作为该计划重点工程的厦门翔安海底隧道的成败,事关“中国建设”的成败。

面对难题,建设者们依靠科技进步,大胆创新,屡闯“禁区”,实现了海底隧道施工工法和辅助施工工法重大突破,保证了厦门翔安海底隧道的施工安全、质量,加快了施工进度,降低了工程成本。

他们创造性地提出变跨为大跨的改型CRD工法,在国内首次开发出大断面海底隧道穿越富含海水砂层CRD法一整套综合施工方案、技术和工艺,在软弱围岩中连续掘进速度超过60米,最高达73米,创造了同等地质条件下世界特大断面海底隧道施工进度纪录;在世界上首次采用地下连续墙+井点降水法,成功穿越630多米的富水砂层;用全断面帷幕注浆技术、注浆小导管技术以及锁脚锚管技术等,战胜了肆虐的强风化槽,不仅保证了隧道的安全施工,同时工效提高3倍以上。

在鉴定会上,鉴定委员会主任、刚刚参加了全国两院院士大会的中国工程院院士王梦恕激动地说:“厦门翔安海底隧道的胜利建成,是我们国家自主创新最新成果。它不仅对我国海底、过江等地下工程具有强烈的示范意义,而且是世界海底隧道建设史上的丰碑。”

中国科学院院士宋振骐、中国工程院院士周丰峻翘起大拇指,盛赞厦门翔安海底隧道在技术难度和工程规模上是世界性工程,技术也达到了世界领先水平。

平。两次去日本青函海底隧道考察的国内地下工程著名专家崔政江认为,厦门翔安海底隧道防渗处理更是解决了一道世界性难题。

“现场技术人员都是‘中国海底隧道专家’!”评审中,7位中国隧道和地下工程权威专家如是评价。据悉,建设者们先后革新工艺、工法上百项,发表学术论文50余篇,其中发表在核心期刊上有10多篇。该集团党委副书记兼海底隧道项目指挥长郭衍敬两次受邀参加海底隧道修建技术国际研讨会,并在世界隧道峰会上作主题报告。

经过讨论,专家们一致认定,二十二局集团在厦门翔安海底隧道建设中,所形成的“软弱地层大断面海底隧道施工稳定性控制研究”和“厦门翔安海底隧道穿越富水砂层综合施工技术”两项科技成果,达到“国际领先”水平。

作为厦门出入岛的第五条通道,厦门翔安海底隧道于2009年11月5日全线贯通,并于今年4月26日胜利建成通车,使厦门岛到对面的翔安区车程由15小时,缩短为8分钟。通车以来,整条海底隧道运行状况良好,短短一个半月时间,车流量达到460多万辆。借助该隧道,厦门正成为加快海峡西经济区发展的新引擎和密切两岸人民联系的快速通道。

山西省省长王君到忻阜项目检查

本报山西忻州6月12日讯(通讯员柳志 冷明生 郭凤慈)6月8日下午,山西省委副书记、省长王君到二十局集团一公司忻阜高速公路项目施工现场检查指导工作。王君强调,要将忻阜高速打造成为一条带动区域经济社会发展的绿色生态路、精品旅游路,并确保今年10月1日全线通车。

这次检查是继交通部综合检查后又一次大型检查活动。下午5时,检查团一行60余人来到一公司项目路面基层摊铺现场,王君在忻阜高速管理处冯建刚处长的介绍下,亲切地和项目经理王宝军、书记冷明生等建设人员一一握手并表示慰问。

在与省交通运输厅总工程师部玉兰的交谈中,王君了解了该公司承建标段的工程建设施工情况后,对该公司的现场管理、安全质量、工程进度、文明施工等给予了高度评价,高度赞扬了广大建设者夜以继日、顽强拼搏的精神,并对下一步工程建设提出了明确要求。王君希望

二十局集团一公司的建设者们顾全大局,在原计划11月份通车的基础上提前一个月,力争在国庆节期间通车,为新中国成立61周年华诞献礼。

截至目前,二十局集团一公司忻阜高速公路项目路基完成80%,基层完成52%,工程量占总量的46%。

跨沪杭转体拱桥成为中国高铁攻坚克难典范工程

本报上海6月12日讯(通讯员周继明)由十二局集团四公司承担施工的沪杭铁路跨沪杭高速公路自锚上承式混凝土转体拱桥是全线重点难点控制工程,拥有三项世界第一,十几项世界级施工技术难题。施工单位一方面借力借智大搞科技攻关,另一方面精心组织持续拼抢破解难题,仅用了356天就使拱桥成功转体到位,成为中国高铁攻坚克难的典范工程和品牌工程。

根桩孔桩,桩长129米,直径为2米,单边转体梁重达16800吨,梁重和160米主跨均为世界同类桥梁之最,在软土路基上建造主跨160米钢筋混凝土拱桥属世界首例。施工中主要存在大直径超长孔桩的垂直度超标、塌孔、缩孔、断桩、埋桩等风险,还有大直径双壁钢围堰的平稳沉降、满堂支架地基处理、球铰转动系统的高精度安装、拱肋混凝土分段分环浇筑、5次主要应力体系转换及全桥线型控制等十几项施工技术难题。

该项目部一方面借力借智,先后6次聘请专家到现场对施工难点进行

论证,拿出科学稳妥的技术方案;另一方面加大了人、财、机、物要素投入,尤其是从公司调集管理和技术方面的行家能手,让明白人做事,精心组织,持续拼抢,经过近一年的艰苦努力,十几道施工技术难题逐一被攻克,还取得了4项自主创新技术,掌握了5项关键技术,为以后同类型桥梁施工积累了成功经验。为此,去年12月,上海铁路局将全局首块“标准化工地示范点”的牌子授予了这个工地,此后先后有16批人员前来参观学习。今年5月8日,该局又召集400多人在这个点开展现场观摩学习,再

次授予这个工地“标准化管理示范点”殊荣,上海铁路局局长王峰赞扬沪杭转体拱桥工程是中国高铁攻坚克难的典范工程,推行标准化管理的示范工程,并号召全局管辖区内所有建设、设计、施工、监理单位向这个点看齐,把标准化管理工作推向一个新的高度。

最近,铁道部副部长陆东福、国家环保部副部长吴晓青到转体桥调研时赞扬说:十二局集团创造了我国乃至世界高速铁路桥梁建设的新奇迹,实现了施工技术的新突破,为我国铁路实施“走出去”战略提供了新的技术支持。

二十二局集团斥资3亿元厦门拿地

本报厦门6月12日讯(记者王秉良 通讯员林榕龙)6月8日,二十二局集团房地产开发再出重拳,以3.06亿元一举竞得厦门岛内思明区观音山片区2010P12地块。

作为4.17新政之后的厦门首场土地拍卖,“厦门68土地出让会”堪称2010年所有土地出让会中最受关

注的一场。在当天推出的13幅地块中,仅2幅为岛内地块,各路实力房企竞相角逐,其中2010P12地块位于厦门本岛东部核心区,拥有临海区位优势、交通便利、配套完善等优势,毗邻海峡西岸最大的CBD,国内外知名企业诸多精英人士聚集,为本案奠定了良好的客群基础。经过38次竞价,

最后二十二局集团竞得,楼面地价为每平方米6800元。

据三公司董事长孙桐林介绍,厦门是海峡西岸经济区十分重要的新拍地,未来发展潜力巨大,对拍得地块的开发建设充满信心。近年来,集团致力于转型发展,实现资本经营发展规模和发展领域的

新突破,不断开辟新的效益增长点。该集团经过认真研究,看好海峡西岸经济区的发展。今年以来,该集团第一个BT项目、第一个新拍地项目在该公司顺利实现,目前,晋江双龙路及浦南公路、滨江商务区等两个BT投资建设项目建设顺利。

农民工马小利立足岗位发明不断

本报西安6月13日讯(记者尹登明 通讯员孙文)自从去年荣获全国五一劳动奖章后,农民工马小利在二十一局集团成了明星。近日,在甘肃省总工会“兰渝放歌”慰问兰渝铁路建设者演出时,他受到热捧。从汶川到成都高速公路到兰渝铁路再到兰新铁路,在各级领导的支持下,马小利的岗位发明频传捷报。

2006年初,陕西富平籍农民工马小利来到二十一局集团三公司都江堰汶(川)高速公路项目部打工。在一年多时间里,他完成了无缝焊接弯台车、喷锚混凝土配料机、H型钢弯曲机、多功能吊装设备4项实用施工技术的发明。此外,他还荣获集团公司劳模称号和全国五一劳动奖章。

去年,四川都汶高速公路建成通车后,他又投入到兰渝铁路和兰新铁路的建设之中。为赶兰渝铁路工期,在建拌和站时必须考虑冬季施工加热和保温的问题。马小利设计拌和站时,增加了加热水箱保温和封闭搅拌机保温,他用三合板封闭搅拌机,烟囡从里面通过,用烟囡的热量再为搅拌机加热,这样可以有效利用加热水箱的热量和烟囡的热量。利用这项技

术,马小利使搅拌机室内的温度升高到18摄氏度以上,搅拌机的出料口、水泵和管道也不会受冻,工作效率提高3倍以上。随后,公司派遣,马小利又到西宁兰新铁路工地安装保温拌和站。在总结兰渝铁路拌和站的基础上,又增加了地暖加热。

目前,该集团已成为“中国施工企业技术创新先进企业”。

三种车型通过铁道部技术审查

本报昆明6月12日讯(通讯员袁国强)近日,铁道部科技司在昆明主持召开了“CQS-550道岔全断面道砟清筛机、DWL-48连续走行捣固稳定车、YHG-1200移动式闪光焊轨车”技术审查会。这三种新产品均为昆明中铁大型养路机械集团有限公司制造。会议听取了三种车型的研制工作、研究设计、试制工艺报告、部质检中心的综合性能检验报告、铁科院机辆所的动力学性能试验报告和部驻昆明工务机械车验收室验收报告,经认真审查讨论,同意三种车型通过技术审查。

CQS-550道岔全断面道砟清筛机是昆明中铁集团公司自主研发的,具有独立知识产权

的自行式大型线路清筛机械。该机的挖掘装置采用了摆动支架、链条驱动张紧机构和伸缩式挖掘底梁等关键技术,在施工过程中不停机的条件下,可实现挖掘宽度5000毫米至7700毫米的无级调整以及底梁的水平调整,能满足90分钟内完成一组12号单开道岔清筛作业。

DWL-48连续走行捣固稳定车作业性能稳定、作业效率高、运行作业安全,技术指标和综合性能达到使用要求,可满足高速铁路有砟线路和提速线路养护维修的要求。

YHG-1200移动式闪光焊轨车是客运专线、新建线路及既有线路现场闪光焊接设备,可进行单元焊接,具备现场锁定焊接功能,可提高现场钢轨焊接质量和效率。

十一局集团

率先完成沪杭客专无砟轨道施工

本报桐乡6月12日讯(记者张荣文 徐云华 通讯员宋亚)今天,沪杭客专公司、监理单位、十一局集团数百名领导干部和工人在无砟轨道施工会战中涌现出来的优胜单位先进个人代表,齐聚浙江桐乡,共同庆祝由十一局集团担负施工的沪杭客专6标,率先完成无砟轨道施工任务。

沪杭公司在贺电中称,十一局集团公司沪杭项目仅用1个多月的时间,完成了32公里的无砟轨道施工任务,创造了无砟轨道施工新纪录,为高铁建设创造了新的奇迹,成为全线学习的榜样。这标志着沪杭客专“十一”通车的目标指日可待。

由十一局集团负责施工的沪杭铁路客专6标,全长32公里,无砟轨道II型板总计达9563块,占全线7个标段总量的20.7%,

是全线任务最重的标段。由于II型板无砟轨道施工标准要求高,误差不得超过0.3毫米,施工工序极其复杂,因此无砟轨道施工成为客专施工的关键程序。

为了确保于2010年6月10日前完成无砟轨道施工任务,十一局集团自5月9日起,从全局迅速调集无砟轨道资源,组织沪杭无砟轨道施工会战,各工程公司主管领导、机关部室迅速赶到沪杭客专现场办公,直接指挥生产,做到合理组织,科学施工,协调运转,人歇机器不停,24小时作业,满负荷运转,于6月2日完成了轨道板初步铺设,6月10日完成了轨道板施工任务。

全长150多公里的沪杭客专施工进入冲刺阶段,“十一”通车指日可待。因为建设者们正在



徐云华 摄