

强力推进标准化管理 倾力打造高素质队伍

十六局集团兰渝客专项目复制管理模式

毕节

黄织铁路凤凰山隧道贯通

本报毕节6月28日讯(记者戴军武 通讯员韦云清)黄织铁路重点控制工程凤凰山隧道成功贯通,为全线9月底通车攻克了最后的难关。

黄织铁路是国家“十一五”重点规划西南出海通道四川隆昌至广西百色铁路线最先开工的一段,线路从既有贵昆铁路黄桶站接轨,经贵州普定县到织金站,正线长63公里,为单线电气化I级铁路。全长6662米的凤凰山隧道位于黔西典型的喀斯特地貌地区,地质特别复杂,集洼地、溶沟、漏斗、暗河、天窗、瓦斯等隧道难题于一体,最大日涌水量50多万立方米,施工难度世界少有,被称为隧道施工的博物馆。

为此,担负施工任务的二十五局集团高度重视,选派精干力量,科学施工管理,遵照先治水、弱爆破、早支护、快封闭等原则进行施工,采用超前小导管注浆、棚架、钢架、钢筋网、喷射混凝土等多种支护手段,以强支护体系确保施工安全。他们还在洞内设置了安全逃生通道,不定期进行应急演练。历经4年艰苦奋战,成功穿越了两条百米暗河、一个岩溶滞留带、一个干河断层、一个煤层及5个溶岩发育带,终于成功贯通隧道,并创造了单口掘进3493米的纪录。

齐齐哈尔

满洲里铁路国际货场工程交付使用

本报齐齐哈尔6月25日讯(通讯员李建军 韩国武)6月18日,二十三局集团二公司建设的新建满洲里国际货场的边检站、准轨场顺利开通并交付使用,验收合格率达100%。

满洲里铁路国际货场工程是“十一五”规划重点项目。二十三局集团二公司满洲里项目部自2009年5月开工以来,科学组织,严格按照“六位一体”要求,认真执行“四个标准化”,使安全、质量、工期同步推进。

施工中,他们采用冻结施工法分层逐段开挖,优质高效完成了长6.1公里的渗水管沟施工任务,排除了施工中的最大障碍。在路基工程中,他们利用循环交叉作业法,仅用了30天完成土方276万立方米的最佳纪录。仅6月份,他们顶着倾盆大雨,汗水雨水交加,顺利地完成了9次封锁施工任务,使俄方的列车安全按时驶入我国边检站,做到了一事不出、一分未晚、一章未违,受到了业主和监理的一致好评。

保定

南水北调京石段渠道施工通过验收

本报保定6月27日讯(通讯员吴安华 汝娜)十七局集团二公司施工的南水北调项目继4月下旬顺利通过外观验收后,于6月初陆续全部通过验收。

该公司施工的南水北调项目于2006年上场,但直到2009年9月项目施工的厂城桥工程才正式变更为倒虹吸工程,合同工期20个月,不久接到国务院调水办及北京市政府下达的京石段南水北调渠道2010年年中向北北京通水的任务,工期锐减到原来的三分之一。为保质保量完成任务,项目全体干部职工实行领导和技术人员轮班制,昼夜加班,终于优质高效地完成了任务。

消除了外部劳务队生事的“资本”。坚持共赢理念,不仅让企业盈利,也让施工队盈利。上场初期,项目部组织人员用20多天的时间编制施工预算,精心测算每道工序的合理成本和利润,出台了全标段统一的工序单价承包指导价和劳务协议文本,各分部严格在此指导价范围内与各架子队签订劳务协议。对各架子队加强现场管理,实行限额领料制度和封闭式管理制度,帮助施工队将材料消耗控制在合理水平,提高赢利水平。对施工队



长沙湾特大桥位于广东省汕尾市海丰县,全长14.07公里,是厦深铁路第二长桥,先后跨越22个自然村、4条公路、17条河道及3.5公里的鱼塘,施工难度大,环保要求高。十八局集团二公司参建员工精心组织,科学施工,确保了施工生产顺利进行。图为最艰难的长沙湾特大桥海中墩展开全面施工。曹战锋 王忠霞 摄

准化和作业人员的标准化,确保隧道掘进安全优质。

上场后,项目部组建了8支专业型架子队和14支管理型架子队。所有混凝土拌和站、钢结构加工厂全部由架子队管理。项目部赋予架子队选人用人、核定工资奖金等管理职权,实行“国有企业的性质、民营企业的机制”基本实现了专业化的队伍、机械化的用工、军事化的管理、规范化的运作。实现了从散兵游勇到专业化队伍,从自行其事到令行禁止的可喜转变。

荣誉与风采

中铁建设集团

获“2009年度北京市工程建设质量管理先进单位”称号

本报北京6月27日讯(通讯员方宏伟 杨志强)近日,中铁建设集团荣获由北京市住房和城乡建设委员会颁发的“2009年度北京市工程建设质量管理先进单位”称号及奖牌、证书。

近年来,中铁建设集团秉承“安全是天,质量是根”的理念,实施“精品战略”和“名牌战略”。针对客户和市场的需

要,他们提出了通过“过程精品”保“竣工工程精品”的工作思路,推出了具有特色的“双百方针”,即所有施工项目100%达到当地优质结构工程标准,施工现场100%达到当地文明安全工地标准。

为把创优落到实处,他们制定了一系列相应的规章制度。同时,建立了集团“质量管理信息系统”平台,实时传送各项质量

数据,进行质量评价,及时解决质量状况的监控和处置。在质量过程控制中采取分层管理、分级控制的方式,环环相扣,责任到人,对重要分部工程进行重点监控。

经过多年的施工生产实践,他们建立起“精品工程”的流程体系,即目标管理→创优策划→过程精品实施和监控→效果及持续改进→实现最终精品工程。

二十二局集团翔安海底隧道项目部

被评为福建省质量守信单位

本报厦门6月26日讯(记者孔祥文)日前,厦门市市委、市政府联合发来感谢信,盛赞二十二局集团在厦门翔安海底隧道建设中作出的突出贡献。

感谢信中说,二十二局集团依靠科技创新,创造的优良质量和安全满意答卷“必将载

入史册,在我国乃至世界海底隧道建设史上留下辉煌的一笔”。

厦门翔安海底隧道是世界上隧道覆盖层最浅、开挖断面最大的海底隧道。二十二局集团大力组织科技攻关,破解了全强风化花岗岩浅埋暗挖、富水砂层、风化槽群三道世界级难题,两项技术成果达到国际领先水平。

项目部还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,在近5年的施工中,实现安全零事故、零伤亡的目标,并不断刷新同类型地质大断面海底隧道施工纪录。通车近两个月来,隧道不渗不漏,运营状态良好。

十一局集团四公司

武汉动车段QC成果获鄂一等奖

本报武汉6月24日讯(通讯员蔡军 严茂林)近日,在湖北省召开的2010年度

QC成果表彰大会上,十一局集团四公司武汉动车段项目部QC成果《提高武汉动车段轨道

铺设质量和进度》被评为2010年度湖北省工程建设QC成果一等奖。

十七局集团四公司

获重庆渝北区十佳建筑行业先进企业称号

本报重庆6月24日讯(通讯员杨涛)6月22日,重庆市渝北区2010年建筑管理工作会议在重庆市渝北区政府大礼堂举行。会上对2009年度建筑行业先进

单位企业及优秀项目部进行了表彰,十七局集团四公司摘得十佳先进企业称号,荣登榜首。

此次会议由渝北区城乡建设委员会主办,重庆市委领导、

渝北区政府领导及700多家建筑单位企业代表参加了会议。此次获得此殊荣,标志着四公司在重庆本土进一步获得认可,为下一步立足西南、开拓市场打下了基础。

科技铺出新高地

——来自十八局集团五公司京沪高铁建设工地的报告之三

龙艳 伍振 马亚军 郑明婷



十八局集团五公司无砟轨道工程公司经理杨保富(右)与总工程师曹建腾在研究施工方案。

中国铁路进入“高铁时代”。京沪高铁设计时速350公里,全线采用无砟轨道,要实现高铁质的“腾飞”,必须要有全新的建设理念,而科技创新则是高铁建设的“加速器”。

十八局集团五公司无砟轨道工程公司伴随中国高铁事业一同成长,他们先后参与了国家首条城际快速铁路——京津城际、武广客专(武汉段、长沙段)、襄渝II

线单线隧道、沙特麦加轻轨工程等无砟轨道施工,经过几年艰苦历练,凭借过硬的专业施工能力,他们已跻身全国无砟轨道施工前列。

他们干一座工程,就树一座丰碑。在武广客专,由他们负责的郴州雷大桥博格达峰板铺设施工,填补了国际空白,并先后有两项工法荣获铁道部和天津市级工法,一项科研成果获中国铁建

科技进步二等奖,8篇论文入选《武广客运专线施工技术汇编》。这支队伍见证了我国高速铁路发展的历程,从组建初期的摸索前行,到逐渐掌握无砟轨道施工的核心技术,再到不断超越创新,走出了一条无砟轨道专业化之路。

京沪高铁正线轨道设计采用国内自行生产的CRTS II型板式无砟轨道系统,道岔为整体板式结构,全线于今年4月份工序转移到轨道施工阶段。十八局集团五公司无砟轨道公司承建京沪高铁青沧特大桥27.89公里,沧德特大桥18.16公里,沧州西站2.055公里,总计里程为48.156公里的无砟轨道铺设任务。

五公司执行董事、总经理冯希民和党委书记刘勇霖十分重视无砟轨道施工,多次到现场协调工作,为轨道铺设早日开工创造必要的条件。今年初,在乍暖还寒的早春,无砟轨道建设者在经理杨保富和总工程师曹建腾的带领下,来到京沪高铁沧州段,开始了施工前期准备工作。

轨道铺设,必须有工作面 and 物流条件才能正式施工,他们管内工期原设计为251天,但是由于工作面的关系一直无法大展拳脚,有效工期被压缩至140天,9月28日是关门工期,工期空前紧张,而且施工过程中所遇变故和难题都是无法预测的,杨保富、曹建腾感到肩上的担子前所未有的沉重。

俗话说,困难只会吓倒懦夫,却是勇者前进的磨石。杨保富,一个老共产党员,业界公认的“老黄牛”,在他身上永远看不到怯懦,“干什么事都要干好”的人生信条支撑着他战胜一个又一个困难,取得一个又一个胜利,被大家称赞为无砟轨道施工的“拓荒者”。曹建腾,1997年毕业于清华大学,一个开朗、乐观向上的年轻人,一个把现代知识与实践进行完美结合的智者。在困难面前,无砟轨道公司经理杨保富和总工程师曹建腾不舍不弃,他们和副经理侯贺利、李庆成一起带领职工充分利用前期空闲时间进行工艺改革、技术培训和料具储备,管内工程分两个分部四个工作面进行,每个工作面实行人机优化配置,一旦有了工作面就能全力以赴。

杨保富带领无砟轨道建设者在进驻现场后,与时间赛跑,一个月内完成基地建设;6台CA砂浆搅拌机,16台测量全站仪,8台电子水准仪,8套精调设备,8台移动龙门吊等价值4000余万元的机械设备悉数到场并调试完毕;48.156公里长的管区所需调爪600套全部准备完毕;107名正式职工各就各位,工地模拟真实施工现场先后对350名合同工进行了安全和技术培训,培训次数达10余次;一切准备就绪,就待大战一役。为了控制安装精度,京沪高铁在CP

III网的基础上,建立更加精确的GRP网,曹建腾和测量队长孟永福带领86名测量员工日夜测量、反复计算,在具备条件的施工日迅速建起GRP网,截至5月28日,CP III建网已达30公里,为轨道铺设提供最精确的保证。

众所周知,科技创新是提高工效、降低施工成本最直接最有效的方式。为此,他们专门组织技术、计划、物资、机械人员成立施工优化专项小组,小组牵头人是杨保富和曹建腾,他们集思广益,经反复论证后,形成提高工效、降低成本四大可行方案。第一是原材料的选择方式。为了节省物流运输的成本和时间,他们把原散装物料改成包装物料,包装物料可直达施工现场,不仅节省了物料的库存和倒运时间,而且节省了工序衔接时间,工效得到大幅度提高,而且较大程度地降低了成本。第二是在施工过程中,加强设备配备,提高物流运输速度,他们总结以往在京津城际和武广客专的施工经验,采用并排双线作业,彻底解决因调头造成物流困难的难题,这一改进虽然增加了少许投入,却使工效提高了2.5倍,有效缩短了物流周期。第三是改老式砂浆封边为角钢封边。砂浆封边存在因等待强度而浪费时间,强度到了再剔除工序复杂等弊端,而角钢干完就拆,简化了工序,提高了

工效,而且材料还可以循环利用,有效地降低了成本。第四是优化工艺,简化程序。曹建腾带领工程技术人员,充分发挥CRTS II型板的特点,在粗铺施工时,将测量控制一步到位,按照精铺的标准将轨道板的粗铺定位精确到毫米,极大缩短了精调时间,提高了工效。

方案终究需要人来实施,如果没有员工之间的密切配合,团结互助,再好的方案也无法发挥它应有的效率。轨道铺设,后勤保障是关键,杨保富和曹建腾深知这个重要性,他们经过再三考虑,把责任心强、吃苦耐劳的退休职工李绍望返聘回来组织架子队,由李绍望担任队长。这个后勤保障队由103人组成,下设4个主要工种,分别是存板工班、物流工班、设备操作工班和维修工班。京沪高铁指挥部自4月21日开始在全线掀起无砟轨道百日大战。十八局集团五公司无砟轨道施工在仅开两个工作面的情况下,通过一系列科技创新和奋勇拼搏,达到日铺760米、灌浆266.5米的好成绩,并于5月27日获京沪高铁天津指挥部颁发的“六位一体”最高奖——绿牌。而身经百战、满身殊荣的杨保富今年又获铁道部“火车头”奖。

面对空前的工期压力,杨保富仍轻松若定,他向十八局集团京沪指挥长赵明传立下了军令状——“一定如期完成管内轨道铺设任务”。是什么让杨保富如此信心百倍?因为他手中握有两把利剑,一把是职工团结互助、攻坚克难能力,一把是职工的科技攻关能力,有了这两把利剑,他岂能不自信?

如今杨保富一手抓武客专,一手抓京沪高铁,两边奔波,尽管他没有三头六臂,但是他庆幸有朴实能干的总工程师曹建腾、吃苦耐劳的副经理侯贺利、李庆成等人与他同甘共苦。他们正一起驾驭科技“风火轮”向新的目标发起冲锋……