



11月15日下午,中国铁建总裁张宗言在总部机关会见我国驻墨西哥大使邱小琪(左),就共同关心的话题进行了深入交流和研讨。

刘建国 摄

丝路经济带迈入高速时代

兰新高铁新疆段开通迎客



图为兰新高铁新疆段通车日首发列车。

卢民一 摄



红色路段为兰新高铁新疆段



运行时间
3小时左右



全长
530公里



运营站
乌鲁木齐南、吐鲁番北、鄯善北、吐哈、哈密



开工建设
2010年1月

【点评】

继承与创新的杰作

兰新高铁新疆段率先开通运营,既是继承,也是创新。

继承,首先是时空的延续。不论是从2100年前张骞出使西域到其后繁荣了整整1600年的丝绸之路,还是从新中国成立之初单线普速的兰新铁路到今天横空出世的兰新高铁,又或者是当下如火如荼的“一带一路”,变化的是时间的流逝,不变的是中华民族致力于对外交流与共享繁荣的美好愿望。

继承,还是精神的传承。7个月完成勘测设计,5年建成交付运营,俨然令人看到了枪林弹雨中的铁道兵、雪域高原上的铁建人。

继承,更重要的是对既有成果的发扬与发展。兰新高铁堪称中国高铁技术的集大成者,黄土、严寒、戈壁、大风、高原、山岭……大多数工程地质难题,在兰新高铁都能看到。正是得益于郑西、哈大、青藏、包兰等诸多高铁和国铁的积累,我们今天才能以令人赞叹的节奏交出让祖

国和人民满意的答卷。

有继承才有发展,欲发展必先创新。创新,首先是技术的创新。从大漠驼队到铁路通途,从钢铁大道到高速铁路,不仅仅是速度的提升,更需要指导思想、设计理念以及建设组织、施工工艺产生质的飞跃。

创新,亦需要精神的创新。面对全球竞争,今天的我们不但要有“铁道兵前无险阻”的豪迈,更需要有“敢为天下先”的勇气和“能为天下先”的智慧。

创新,最基础的离不开素质和能力的创新。通过兰新高铁,我们很欣慰地看到,不管是铁一院这样的设计企业,还是各个工程局这样的项目实施者,都自发地、主动地开展了大量有针对性的科研工作。这让我们在摆脱传统施工企业形象的同时,更具备了“善为天下先”的能力和素质。

而这,才是我们长久发展的不竭动力。



创效光荣 亏损可耻
大讨论

狠抓项目管理 阻击项目亏损

刘正昶

高度,力戒工程项目亏损治理活动中的形式主义;要开展工程项目亏损治理活动与加强企业基础管理紧密结合起来,着力通过抓基础管理破解项目亏损难以根治的难题;要真正在“治理”二字上下功夫,努力把企业管理不断推向新高度;坚持做到认识到位、组织到位、责任到位、奖惩到位“四到位”,强化执行,真抓实干,本着求真务实、标本兼治的原则,在全面排查清理的基础上,查摆存在的问题,确定亏损项目,核实亏损金额,制定切实可行的整治方案,推动工程项目亏损治理活动取得实效。

第三要借助财务共享机制。要借助财务共享服务中心这个平台,不断提高预算的编制质量,强化预算分析、预算监督、预算约束和预算考核,使全面预算管理真正成为全员预算管理,确保预算能够发挥降本增效、防范风险、提升管理水平的作用。借助财务共享服务中心这个平台,抓好评计价、超付款、无完善手续变更付款的程序卡控。重点监控以各种融

资方式筹集资金、对内调剂资金、各类保证金、预付款等的使用情况,确保按规使用、降低风险,杜绝项目发生重大经济损失,实现工程管理、计价管理与财务管理的有效联动。借助财务共享服务中心这个平台,推行集团内部集采债权强制结算制度,达到内部单位强制结算的目的。借助财务共享服务中心这个平台,逐步提升财务支撑的有效性。

第四要严格曝光问责制度。不要让“不交钱就交权”成为空谈;严格检查、严格考核、严格查处,以零容忍的态度严格问责;加强对亏损项目的效能监察,把问题消灭在萌芽状态,把苗头堵死事前;加大追究力度,不讲关系,不留情面,敢于较真,敢于碰硬;利用各种信息全面曝光亏损项目的人和事,打一场亏损项目阻击战,让管理不善的亏损项目与亏损行为无处藏身,成为“过街老鼠”人人喊打,让那些无故亏损的管理者无颜见十五局集团公司“父老”。

(作者系十五局集团副总经理、总会计师)

本报乌鲁木齐11月17日讯(记者高俊)11月16日11时整,全长1776公里的兰新高铁在古称西域的新疆率先开通运营。

这是世界上一次性建成里程最长的高速铁路,也是全球第一条修建在高原地区、第一条通过大风地区、第一条穿越沙漠和戈壁地区的高速铁路,还是中国西部地区建成通车的第一条高速铁路,并且同时拥有中国海拔最低和海拔最高的高速铁路两项之最。

它的设计由铁一院独家完成,中国铁建所属10个集团公司参加建设。从勘测设计到交付施工,用时7个月;从全面开工到交付运营,用时5年。中国的高铁建设者再一次生动诠释了“中国梦”的强劲动力。

针对“严寒、戈壁、大风”三大工程难题,建设者采用“监、防、抗、避、限”5项措施,将每年因大风限速的时间从既有兰新铁路的60天大幅缩减至10天以内。铁一院兰新高铁总设计师王正邦表示,大风吹翻火车的历史不会

在兰新高铁重演。

这条崭新的“高速丝绸之路”一飞冲天的同时,也张开四通八达的羽翼,将甘、青、新这片拥有近30%国土面积、煤炭资源占全国储量的40%、石油天然气资源占陆上油气资源总量四分之一的广袤大地连为一体,中国西部就此插上腾飞的翅膀,迈入高速时代。昔日玄奘所描写的“上无飞鸟,下无走兽,复无水草之路”将成为坦途大道。8个小时之内即可从兰州、西宁直达乌鲁木齐,用时压缩一半以上。乌鲁木齐至成都、重庆、郑州、西安亦可实现夕发朝至。

凭借与8个国家交界的区位优势,横穿整个中国西部的兰新高铁成为“丝绸之路经济带”的核心组成部分,并为这条新时代的丝绸之路装上高速的车轮。

自公元前138年张骞出使西域起,这条著名的古道在整整1600年的时间里沟通了东西方的经济和文化。大漠戈壁尘封的记忆今天再被唤醒,它看到的不再是商队驼铃,而是5000年中华文明伴随着“一带一路”的再次崛起。

兰州飞彩虹 丝路添新景 茅茨岷立交特大桥系杆拱桥合龙

本报兰州11月17日讯(通讯员王重琦 杨瀚文)近日,随着最后一段钢管拱节段吊装,二十局集团二公司承建的兰州至中川城际铁路茅茨岷立交特大桥系杆拱桥顺利合龙,为我国新丝绸之路建设增添了一道风景。

兰州至中川城际铁路是兰州经中川至张掖城际铁路的先期建设段,辐射甘肃河西地区,也是国务院支持甘肃铁路建设的具体项目之一。该铁路建成后,乘坐列车从兰州西客站到中川机场只需18分钟。

茅茨岷立交特大桥位于国家级新区兰州新区,是中川铁路的控制性工程。大桥全长1497.52米,斜跨兰州至中川机场高速公路树屏立交桥匝道及S201省道两条主要交通干道。其中,跨高速公路匝道部分与高速路匝道27度斜交,最

长斜交距离达65米,采用1-128米系杆拱的先进工艺。系杆拱桥是一种集拱与梁的优点于一身的桥型,能充分发挥梁受弯、拱受压的结构性能。今年暑假期间,兰州交通大学400名大学毕业生前来学习系杆拱施工工艺。

由于系杆拱施工涉及封闭高速公路车道,车流密集,安全风险大,工序转换频繁。为不影响高速公路正常行车,满足通车净空的要求,建设者在公司总经理助理、项目常务副经理吕鹏涛的带领下,采用原位梁后拱的施工方法。他们利用7跨墩梁式支架作为膺梁,其中零段支墩采用钢管墩,支架梁采用贝雷梁。钢管拱肋采用系梁上搭设支架施工,拱肋混凝土采用顶升法对称泵送微膨胀混凝土灌注,不仅保证工程优质,还加快了施工进度。

中土集团获一项国家发明专利授权

本报北京11月17日讯(通讯员朱伟国)11月5日,中土集团申请的“轨枕胶套拉拔试验用传力套件及试验方法”获得国家知识产权局的发明专利授权。中土集团阿尔及利亚公

司凌长龙为此项发明的第一发明人。此项发明专利研发了一种能够在千斤顶施力后,对混凝土轨枕的胶套实施拉拔试验用的传力套件及试验方法。

项目亏损的原因貌似不少,但