

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 网址: www.crcn.com.cn



2016年12月1日 星期四
第3171期 (总7689期)

中国铁建直属机关党委召开第二次党代会

本报北京11月30日讯(记者王维陈 通讯员刘晓雨)11月29日上午,中国共产党中国铁建股份有限公司直属机关第二次代表大会在京召开。会议全面总结了中国共产党中国铁建直属机关党委近4年工作、部署下一步工作,并选举产生了17名出席中国共产党中国铁道建筑总公司第三次(中国铁建股份有限公司第一次)代表大会代表。

中国铁建党委常委、纪委书记李春德出席会议并讲话。中国铁建直属机关党委书记、副总经济师、党委办公室主任赵登善作中国铁建直属机关党委第二次党代会筹备工作情况报告。中国铁建纪委副书记桂桂林宣读代表资格审查报告及大会选举办法。会议由赵登善主持。

李春德在讲话中指出,2012年以来,中国铁建直属机关党委紧紧围绕中国铁建党委中心工作,团结带领机关广大党员干部积极参与党的群众路线教育实践活动、“三严三实”专题教育和“两学一做”学习教育,全力做好国资委巡视和回访工作,充分发挥了机关党委的职能作用。同时,中国铁建直属机关党委注重制度建设、组织建设、作风建设和全面建设,使制度的规范管理作用、党组织的政治核心作用、优良作风的净化作用,以及机关龙头作用得到充分发挥。4年

来,中国铁建直属机关党委着力打造学习型、规范型、服务型、效能型、廉洁型机关,不断提升总部机关党员干部队伍素质,为实现中国铁建健康持续发展奠定了坚实基础。

关于中国铁建直属机关党委下一步工作,李春德提出三点要求,一是提高认识,高度重视,深刻把握直属机关党建工作的重要意义;二是把握方向、突出重点,创新完善直属机关党建各项工作;三是牢记使命,担当尽责,努力推进直属机关党建工作再上水平。

来自中国铁建机关各党支部、区域指挥部党工委和直属项目党支部的104名党员代表参加会议。

中国铁建召开2016年第二次安全生产委员会会议强调——

强化责任担当 狠抓制度落实 确保安全形势持续稳定

本报北京11月30日讯(记者邹静)11月29日下午,中国铁建召开2016年第二次安全生产委员会会议。会议分析了当前安全生产面临的形势和企业安全管理存在的问题,提出了做好下一步安全生产工作的措施与要求。

中国铁建总裁庄尚标、副总裁夏国斌出席会议并讲话,副总裁刘汝臣主持会议。庄尚标传达了习近平总书记和李克强总理对江西丰城发电厂“11·24”事故作出的重要指示以及相关国家部委的安全生产工作电视电话会议精神。在分析了当前严峻的安全形势后,庄尚标强调,全系统各单位必须深刻认识安全工作的极端

重要性,时刻绷紧安全生产这根弦,做到安全工作常抓不懈。必须强化安全基础建设,充实安全质量管理力量,加强制度建设和安全教育培训,认真开展隐患排查工作。必须全面落实安全生产责任,完善安全生产责任体系,发挥全员的作用,建立和完善横向到边、纵向到底的立体管理体系,切实做到“党政同责、一岗双责、失职追责”,主管领导要抓总责,分管领导要具体负责,其他领导要“一岗双责”。要建立班组安全责任体系,把安全责任分解落实到每个作业班组、每个一线人员,让他们的收入跟安全行为、劳动成果、绩效挂钩。加大责任追究力度,发生安全责任事故

的,要对责任人依法、依规严肃处理。各单位必须立即开展安全大检查,加大隐患排查力度,针对教训,突出重点,列出检查清单、问题清单,对查出的问题,立即开展有效治理。

夏国斌指出,各单位要建立健全安全管理体系,通过组织管理落实风险管控模式,消除事故隐患。要严格落实安全生产责任,强化制度落实、完善机制体制为安全生产提供保证。要做好安全生产大检查工作,开展多种形式的督导检查、监督检查,认真查处现场安全隐患,严肃处理事故查处和责任追究。要切实抓好施工方案,以施工方案的安全确保施工

安全。

刘汝臣指出,安全工作要有针对性,有隐患不放过,无隐患不折腾,针对性解决安全隐患问题;安全工作要有超前性,思想意识要超前,把外事当家事,把小事当大事,把没事当有事;施工措施、安全措施要超前,以措施为抓手,以信誉保障为抓手,管好项目安全,为企业创誉创效;安全隐患排查和整改要超前,提前想到,提前发现,提前消除隐患。

会议还听取了安全总监辛实对当前安全生产工作存在问题的分析及加强安全生产工作的有关建议。

中国铁建安委会全体成员参加会议。

铁发遂渝公司

“高速路+旅游” 跨界“联姻”实现多方共赢

本报重庆11月30日讯(通讯员李小香周亮)如何挖掘高速公路服务区经济效益,推动“高速路+旅游”的深度融合?11月21日,由铁发遂渝公司与重庆自驾游协会合力打造的首个入川自驾游服务中心,在遂渝高速公路大路服务区正式投入运营。

遂渝高速公路是中国铁建首批BOT项目之一,区域位置优势明显,沿线旅游资源丰富,是重庆自驾至川西的主通道,能同时提供短、中、长三类适合各种自驾游需求的路线。

“遂渝高速公路目前双向车流量每天约10万辆左右。我们要寻找一个结合点,使游客、景点和高速公路三方信息实现共享,让服务区成为景点的集散地,成为BOT项目经营的新经济增长点。”该公司总经济师唐跃兰表示。

该服务中心可为游客提供一对一咨询服务,根据游客需求为其定制旅游攻略。在提供旅游咨询、行程设计、景区介绍的同时,服务中心还提供门票预订、线路导航、代购自驾出行意外保险、缴费等服务。今后,游客还可以在此安装ETC,购买行车记录仪、车展门票以及新车试驾等服务。

据悉,自去年以来,铁发遂渝公司陆续推出“高速带你去旅游之赏花、摘果”等系列主题活动,向市民推荐出行线路,发放了上万份赏花图和摘果图,并利用微信、网站等新媒体同步发布出行指南,吸引了大量网友阅读、转载和收藏。铁发遂渝公司通过一系列“跨界营销”,实现了沿线地区市民、区县、景区、企业多赢。

亚洲第二大单体单层仓储库房

珠海西站物流中心 一期工程主体完工

本报珠海11月30日讯(记者陈晓伟 通讯员王梦樵 何巍)11月28日,由中铁二十五局参与施工的珠海市最大物流中心——广珠铁路珠海西站物流中心一期工程主体完工。该物流仓库建成后将成为亚洲第二大单体单层仓储库房。

记者在位于广珠铁路珠海西侧的施工现场看到,占地402亩,相当于637个标准篮球场的物流中心一期工程用地上,一座长702.8米、宽66.78米、高15.21米、建筑面积近47000平方米的单体单层仓储库房已经建成。该仓储库房为钢结构,混凝土预制立柱398根,整个库房钢结构部分使用钢材约2000吨左右。

珠海西站物流中心货场扩建一期工程位于滨海近岸浅海地带,属淤泥地质。淤泥上建房,软基处理是关键,也是保证工期的重难点之一。中铁二十五局项目团队经过审慎分析、反复比对,成功采用先进的“真空联合堆载预压施工工艺”。预计今年年底,该物流中心一期工程将全面建成并投入运营。届时,珠海西站的近期货物吞吐量能力可达700万吨,远期将达到1000万吨,将逐步成为广珠铁路沿线运输设施最完善、功能最齐全的货场。

作为广珠铁路9个站中最大的站点,珠海西站被视为改变珠西铁路物流格局的关键节点。依托其建设的物流中心是珠海迄今为止规模最大的物流中心,项目总投资约25亿元,总占地3100亩。



11月28日,由中铁十二局承建的新建重庆至万州高速铁路建成通车。该线全长247公里,设计时速250公里,跨河川,越峻岭,使重庆到万州仅需1个小时,通车后将拉动沿线经济起到积极促进作用。图为动车飞驰在由中铁十二局承建的御临河特大桥上。

本报记者 武羽撰

任重不松劲 繁忙不分心

中铁十二局抓安全层层加力

本报太原11月30日讯(记者杨广臣)11月25日至29日,中铁十二局以强化检查和防控为重点贯彻中国铁建“11·25通知”精神,再次部署安全生产工作,确保在年底生产经营工作冲刺、各项任务繁忙的情况下,抓安全不松劲、不分心,层层传导压力。

中铁十二局重点检查了隧道及地下工程、起重机械、高支模和高处施工平台、深基坑、铁路营业线及邻近铁路营业线等高风险项目的安全管理。目前,中铁十二局承担了43项邻近铁路既有工程、800多公里在建隧道工程、36项重难点工程、年内竣工的25项铁路和30项

公路工程以及陆续上马的新中标工程,给安全管理带来严峻挑战。他们坚持方案管控安全,每个项目的施工组织方案必须由安全质量部审核安全方案,确保安全控制目标、管理体系、管理措施、作业指南、工期计划、安全管理人员和设施等“硬件”配置、危险源辨识评价等到位。

进入11月,中铁十二局连续部署了冬季施工安全管理,铁路营业线及邻近铁路营业线施工安全防护等工作,对所有在建项目实行全覆盖、多层次安全检查。他们针对近几年邻近铁路营业线施工的项目增多、事故易发点多的现状,根

据检查中发现的隐患,列出22项“问题清单”,纳入重点整治内容。

“工期紧张项目是事故易发点。”中铁十二局安全质量部副部长张立军介绍,杜绝超负荷、超能力施工,严禁盲目抢工期、赶进度是保证安全的基本要求。他们对6个重点项目采取集团公司派员进驻督察和轮流帮助的方式,对近290个项目利用4个月时间由工程公司进行专项检查,以均衡生产保证安全。

据了解,中铁十二局正在开展为期10天的隐患排查和事故案例教育,加大对安全工作的整治力度。

今日视点

率性“压缩工期”该喊停了

据11月27日人民日报报道,国务院安全生产委员会办公室在江西丰城发电厂“11·24”特别重大坍塌事故发生后,于11月25日召开全国安全生产工作紧急视频会议时指出,“11·24”特别重大坍塌事故与建设施工单位压缩工期、突击生产、施工组织不到位、管理混乱等有关。

“压缩工期”成为造成“11·24”特别重大坍塌事故的原因之一,可谓抓住了问题的要害。

做任何事情,都不能主观臆断、率性而为,而应遵循其规则和内在的规律,工程建设事关百年大计,更是如此。但为什么还会出现“压缩工期”这一存在极大风险乃至危害的现象呢?有人认为这是建设和施工单位利益“珠联璧合”的结果。但如较真追究就会发现,这其中不仅有甲方乙方

的区别,还有“长官意志”和标准、执行、监督等管理的问题。单就甲方乙方的关系来说,工期的牛鼻子是牵在甲方手中的,许多时候,压缩工期是甲方发出的合同要约。如此情况下,乙方只能陪绑,被“压缩工期”。

当然,作为施工单位,也有力争提前竣工的利益冲动。施工单位一般会算好两笔账,一是提前竣工能节约多少成本,二是为了提前竣工而加大投入的成本。实际上,更多的时候施工单位是哑巴吃黄连——有苦说不出,因为工期被压缩,就不加大人力和设备的投入,施工作业三班倒,现场管理人员连轴转,没有双休日、少有短长假,人困马乏,而人工等成本在一些时候却只能按实际工期核算。往往在这个时候,为使加大投入的成本降到最低,反过来就会孕育施工单位“赶工期”的冲动。

如此,“压缩工期”与“赶工期”叠加,安全质量风险就被人为地螺旋式抬升。

作为一种违反科学、违背规律的不正常现象,率性“压缩工期”的真正源头,在于一些建设单位政绩观、利益观的偏离,加之其处在甲方、发包的地位,因而其随意性更是难以得到有效遏制。标本兼治的办法,就是既要坚决禁止建设单位不按规律率性“压缩工期”,又要坚决杜绝施工单位盲目“赶工期”,还要在核定工期、工程定额计价或清单计价、现场管理、监理、工程验收等方面确立一套与时俱进的标准、规范并严格执行,如此才能有效提升工程的安全质量系数,才能更好地保障人民群众生命财产的安全,更好地维护党和政府的形象与声誉。从这个意义上说,率性“压缩工期”该喊停了。

包晓文

【新闻故事】

第二次“集中上场总动员”

通讯员 钱磊 王桦

“公司组建精干高效的项目管理团队和项目经理部,不随意抽调骨干人员,保持项目队形不变。”

“不能完成信用评价指标,主动接受组织处理;连续两次排名在后3名,本人将主动辞职。”

这是发生在11月27日中铁二十局2016年第二次项目集中上场动员大会上的一幕。

近期,中铁二十局经营工作收获颇丰,一个月内承揽到深圳市前海市政工程、昆明市官渡区市政道路、成都地铁6号线、安哥拉新国际机场快速干道等8个项目,合同总额达到151.1亿元,创历史同期最好水平。消息传来,集团上下群情振奋。但如何干好工程,成为摆在集团公司决策者面前的紧迫议题。

1月15日,中铁二十局组织召开第一次项目集中上场动员会。当时,新中标的石黔高速、贵安职院等6个项目在动员会后,一上场便快速实现了创誉创效甚至滚动发展。

经验是可以复制的。为了给新项目鼓劲和帮扶,中铁二十局再次发起项目集中上场总动员。在此次动员会上,集团董事长、党委书记纪勇,集团分管施工生产和海外建设的两位副总经理以及纪委书记,从不同角度对项目建设指方向、提要求。集团总经理陈宏伟在动员会前,专门组织相关人员召开项目管理交底会,为新上项目出谋划策。

动员会上,集团主管领导和参建公司主管领导签订项目管理责任书,参建子公司主管领导和项目经理作出庄严的书面承诺。承诺书将作为考核公司和项目的先决依据。

“说是动员会,更是一场交底会、誓师会,压力大,但决心必须更大。”走出会场,参加会议的二公司董事长、党委书记刘文武和三公司董事长、总经理任青边边走边交流着。

中铁二十一局 铁路运营公司揭牌成立

本报乌鲁木齐11月30日讯(记者张兰忠)11月28日,中铁二十一局铁路运营管理有限公司在乌鲁木齐市揭牌成立。这标志着该集团“十三五”开局之年确立的板块互补、多元发展全产业链发展目标已具雏形。

新成立的铁路运营管理有限公司在筹备期间,紧紧抓住“新疆作为丝绸之路经济带核心区”的定位优势,先期已分别介入奎北铁路、八一钢厂专用线铁路运营管理,尤其是承建并于今年10月10日开通运营的新疆和乌鲁木齐市重点工程项目——新疆甘泉堡神信铁路专用线一期工程。该公司在施工期间,因“服务优质高效,精细管理到位,队伍素质过硬”备受业主单位好评,业主单位作出“一期专用线开通维护管理工作交由中铁二十一局铁路运营管理有限公司负责”的决定。

铁一院设计的新关角隧道

荣获国际隧道协会年度重大工程奖

本报西安11月30日讯(通讯员丁洋 记者邓昆伦)近日,国际隧道协会(ITA)2016年度工程揭晓,由铁一院总体设计、中铁十六局参建的青藏铁路西宁至格尔木增建二线新关角隧道问鼎最高奖——“年度重大工程奖”,这是国际隧道工程领域的最高奖项。

国际隧道协会成立于1974年,作为国际隧道工程界的权威性组织,每年面向全球评选一次。今年,ITA年度隧道工程奖设置9个奖项,共有来自全球25个国家和地区的33个隧道与地下工程参与各奖项角逐。

铁一院副总工程师李国良介绍,青藏铁路西宁至格尔木增建二线新关角隧道全长32.690公里,位于青藏铁路原天棚(天峻县)至察汗诺车站(乌兰县)之间。设计为两座平行的单线隧道,为客货共线电气化铁路,设计列车运行速度目标值为每小时160公里,是当前我国运营里程最长的高原铁路隧道。

新关角隧道使中国铁路隧道长度首次突破30公里,开了高海拔地区修建超长隧道的先河,是世界高海拔第一长隧,创立了我国高海拔特长隧道防灾疏散救援技术体系,新的通风和出渣技术创新,为修建高海拔特长隧道提供了新的施工模式。铁一院在设计中采用一系列独具创新性的思路和方法,克服罕见的持续高压涌水,形成高海拔特长隧道岩溶裂隙水综合处理技术,同时,突破以往的通风理念,创立了采用自然通风方案的高海拔地区特长隧道运营通风节能减排新技术,实现了运营通风技术的重大突破。在大量科研攻关的基础上,铁一院主持完成的高原铁路隧道防灾救援技术、运营通风技术、长斜井隔板式通风技术等课题研究成果总体达到国际先进水平,获得4项发明专利、16项实用新型专利以及1项国家级工法。

新关角隧道坚持环保和发展理念,从底部穿越青海南山,最大限度地减少了对环境的破坏。为了保护脆弱的高原生态环境,铁一院在隧道区域设置了气象站,长期进行水文环境和气候检测。新建隧道远离城镇水源地,避免了对当地人民生活以及青海湖及周边生态环境的不利影响。他们还在工程弃渣场设置挡护和绿化工程,竣工后对施工场地进行地表植被恢复,做到工程建设与环境保护协调发展。