

飞驰在西非大地上

——中铁二十一局几内亚达圣铁路运营维管侧记

本报记者 周鹏 通讯员 王绮 王正田

“达比隆港站,30006次接近。”“30006次,达比隆港站6道停车。”“30006次6道停车,司机明白。”7月16日,中铁二十一局几内亚达圣铁路运营项目部火车司机孟宪光载着50节车辆进入站场之后,将机车驶入整备库,仔细排查车灯、风管、雨刮器、散沙系统等关键部位,确认机车状态良好。

由中国铁建承建的几内亚达圣铁路于2019年3月开工,线路长约125公里,设车站5座,设计时速80公里,完全使用中国标准、中国技术和中国设备,是几内亚第一条现代化铁路,建成后将进一步强化几内亚在全球铝土矿市场的领先地位,构建起工业、农业经济走廊,为几内亚经济发展增添强劲“引擎”。

达圣铁路自6月16日开通运营以来,中铁二十一局运营维管项目部从圣图矿区站载货发车,每天发车5列至8列,净运量20000吨以上。“我们将持续提高运量,由每列5000吨到8000吨,然后在美丽的达圣铁路上开启万吨大列。”项目负责人代亚力说。

“雨天有准备,晴天有进度。”2020年春节刚过,中铁二十一局在达圣铁路桥梁、隧道、路基、站场等主体工程贯通之际,就组织60名员工率先介入全线的通信、信号、电力集成及配套工程专业化作业,抢抓施工黄金季,按下生产快进键。

电力专业一天架设7座灯桥,信号专业单日敷设12公里,通信专业连续施工3个昼夜完成长2822米1号隧道漏缆的打眼、架设,信号机械室的标准配线工艺更是令业主赞叹不已。各项节点工期的完美兑现,为线路开通运营赢得了先机。

“记得第一次和他远程视频,当地落后的网络将画面卡顿在他戴着口罩的施工现场,我不由得担心起来。”工程师雷兵的妻子说:“之后从他发来的照片上看到了蔚蓝的天空下与红土地上的整洁工地,让我放下了悬着的心,我知道他是安全的。”

2020年11月,中铁二十一局组织160余名员工提前介入项目运营维管业务。刚上场时,正值疫情、疟疾形势严峻,加上工地网络信号差,时常停水断电,天气闷热,不少员工对气候不适应,头晕腹泻等时有发生。他们根据前期调研,迅速完成营地建设,物资、药品、发电机、饮用水、宿舍空调和食堂冷库一应俱全。“随着一个4G标识出现在手机上,营地里顿时欢呼雀跃起来。”项目部法语翻译王玉秀说,现在的工作和生活条件跟国内一样好。

为确保达圣铁路按期投入运营,该集团运营维管专业与电务电化作业紧密配合、无缝对接,顺利完成首趟试验列车开行、首趟重载列车开行和铁路正式通车运

营,在西非大地上实现了铁建智慧引领的“中国运营”。

在运营维管板块,中铁二十一局承担过新疆奎北铁路、甘泉堡铁路、将黑铁路和甘肃朱中铁路、山东莱龙铁路等项目运营维管及服务业务,积累了丰富经验。在达圣铁路,除因为没有牵引网供电业务外,该集团还承担车务、机务、工务、电务、车辆五大块全专业运维。在这5年的合同期内,他们还承担着为业主培养当地员工,完成属地用工的重要任务。

运营维管安全为重。在加强项目中方员工夜间设备看护巡查的同时,该集团与当地安保公司多次组织一线安保人员加强铁路运行基本常识及行车安全知识教育培训,并采取直接进村的方式,对铁路行车安全及通信、信号、电力设备运行的重要性进行讲解,为安全行车提前营造氛围。

该集团还从整章建制入手,各部门协同编制综合管理、运输调度指挥、列车组织、工电设备维护等《运输生产管理手册》,作为项目安全运输指南,同时开展安全大检查及安全隐患排查,对发现和消除安全隐患的人员进行表彰奖励,确保运输安全有序可控。

铁路沿线经常遇到牛羊上道,严重影响机车运行安全。“遇到羊群上路不能按喇叭,避免惊动它们,列车一减速,它们就

走开了。”孟宪光说。一路上有多少个信号机、多少个分相,列车行驶到哪个区段手柄该偏几毫米,火车司机们都熟记于心。行驶途中“手比、眼看、口呼”每一环节都不落,列车沿途穿过隧道、桥梁及道岔、信号灯,他们都反复提示确认。

运营,让火车动了起来;维管,让火车动得安全。烈日当空,务工人员走在铁路一线作业,一天10公里是家常便饭。通信、信号和电力设备出现故障,电务人员要保证全天候随时到位。由于雨季降雨量大,矿西站与达比隆港站段轨缝较大,相对于其他地区段较慢,偶尔出现机车空转现象,容易损伤钢轨,不利于行车安全。务工人员查明原因,用棉纱反复擦干净,使问题得以解决。

车站值班员和行车调度员中多为年轻员工。2020年毕业于西南交通大学国际班的李宝泉是行车调度员,平常跑步吃饭,晚上挑灯看书。他说:“在学校学的都是理论知识,到了项目还要强化融合,才能做到学以致用。”

6月16日开通以来,中铁二十一局达圣铁路运营维管项目已发车113列,为几内亚圣图矿区运输铝土矿45万吨,同时招聘大量巡防员及相关作业人员,带动当地就业上百人。

压题图为列车停靠在达圣铁路达比隆港站。王绮 摄

深圳地铁16号线进入铺轨施工

本报深圳7月21日讯(通讯员赵向国 李红)近日,随着第一块预制轨道板在回龙埔—龙岗汽车站区间顺利铺设,标志着深圳地铁16号线开始全线铺轨工作,工程建设由土建施工全面进入站后施工新阶段。

深圳地铁16号线起自龙岗区大运站,止于坪山区田心站,正线全长29.2公里,设车站24座。线路采用自动化无人驾驶技术,车辆最高速度可达每小时80公里,预计2023年开通运营。

其中,中铁十五局负责大运站至同乐村站13个站、12个区间铺轨任务。施工过程中,他们创新应用新工艺工法,通过采用工厂化预制轨道板道床,施工组织灵活,实现精准定位、快速安装;沿线设计了中等、高等及特殊减振道床,有效减少列车运行对邻近敏感建筑物的振动影响;使用轮胎式铺轨车、双走行式混凝土罐车、新能源轨道车等新型工装设备,施工效率高,安全隐患小。此外,他们还秉承“智慧+智造”理念,在江岭站、数码城站设置两个轨行区联合调度室,依托“智慧云”调度系统,实现了建设视频实时监控、远程通信、超速报警、计划审批等功能,确保铺轨施工安全有序推进。

深圳地铁16号线建成通车后,将支撑深圳向东部拓展,对于提高粤港澳大湾区经济活力发挥重要作用。

滇藏铁路丽香段花椒坡隧道顺利贯通

本报丽江7月21日讯(通讯员龚建强 陈 睿)7月11日下午2时,历经2222个日夜的艰苦奋战,由中铁十六局参建的滇藏铁路丽香段花椒坡隧道顺利贯通。

花椒坡隧道位于滇藏铁路丽香段花椒坡站至万拉木站区间,全长7530米,其中中铁十六局负责施工的2970米进口段,穿越多条断层破碎带,地质条件复杂,施工风险高。

项目团队在施工中采用双侧壁导坑法、CRD法以及两台阶七步开挖法等工法,确保了大断面隧道顺利、安全施工。针对施工中突泥涌水,建设者通过在二衬端头设置止浆墙,对涌体进行超前注浆加固,快速、安全通过突涌段施工。该项目还严格落实施工标准和安全管理,狠抓工艺工法优化、施工工序衔接、监控量测实施等方面工作,确保了隧道安全顺利贯通,实现既定目标。

(上接第一版)

皖赣铁路涇溪口水库改线工程建成后,为涇溪水利枢纽工程按期蓄水奠定了坚实基础,有利于充分发挥涇溪水利枢纽工程功能,缓解世界瓷都景德镇的防洪压力,使景德镇市防洪能力提高到50年一遇,同时保障皖赣铁路运营安全,方便库区群众出行,对推动沿线地区加快旅游资源开发,促进区域经济协同发展具有重要意义。

为老区修建“最美高铁”

位于弋阳县东北部约30公里的漆工镇,是伟大的无产阶级革命家、军事家,杰出的农民运动领袖方志敏的故乡。土地革命战争时期,在方志敏的带领下,漆工镇成为著名的革命之乡,全镇烈士2900余人。那时,镇上只有几条羊肠小道。如今,羊肠小道变成了宽阔的柏油路,这一切离不开中国铁建人的付出和坚毅。中铁十五局弋阳项目部承建的姚漆线、中洋线终点就位于漆工镇。

2018年,弋阳县在上饶市首个采取EPC模式建设农村公路。这也是中铁十五局首次采用集设计、采购、施工于一体的EPC总承包模式建设的项目,也是上饶市实现“秀美乡村全覆盖”的重要基础设施建设项目。该线路总长82.2公里,含3条县乡道路升级改造和4

座线路外危桥改造,涉及13个乡镇街道和226个自然村。

被誉为中国“最美高铁”、首条时速300公里的山区高速铁路——合(肥)福(州)高铁2015年6月29日建成通车,将两地最快旅行时间提速4个小时。闽北到省会福州的“同城化”得以实现。合福高铁是京福高铁的重要组成部分,由铁四院设计,中国铁建所属多家单位参建,全长806公里,是沟通华中、华南的一条大能力客运通道,以300公里开行时速穿越峰峦叠嶂、青山绿水,是我国当时标准最高也是地形最复杂的一条山区高速铁路,桥隧比高达85.8%,其中新建隧道占线路全长约50%,工程十分艰巨。纵贯南北的合福高铁一路与16条铁路交叉跨越或并行,这在全国高铁绝无仅有。

合福高铁打破了皖赣闽3省的关山阻隔,沿途串起黄山、婺源、三清山、武夷山等知名景区,被称为“中国最美高铁”。合福高铁从设计、建设到运行,全面贯彻菲迪克理念,大胆创新,确保工程质量,成为科技与创新相结合、管理与质量相匹配、工程与环境相协调的典范。

万古江河,轻舟驶过。在联通闽浙赣交通动脉的工程之中,中国铁建人于点滴之间筑起了精神的风帆,在建设可爱的中国奋起之路上,迈着铿锵的步伐,挥洒着热情,用一片匠心砥砺奋进。

中铁十七局六公司

未雨绸缪打好防汛主动仗

本报泉州7月21日讯(通讯员孙念国)“紧急通知!梧垵溪主线路桥发生汛情,请各应急小组紧急集合,开展抢险救援。”这是中铁十七局六公司二重环湾项目部举办防汛演练的场景。近日,该公司13家单位累计开展了14场次应急演练,并结合实际调整防汛预案,确保预案的有效性。

“未雨绸缪方能从容应对,防汛是当前工作的重中之重,必须杜绝麻痹和侥幸心理!”该公司安监部部长王根枝表示。一个多月来,安监部成立两个专项检查小组,对10个处于台风、洪涝高发区的项目进行重点排查,发现并整改隐患23项。针对近期多地遭遇强降雨的情况,安监部安排专人关注各项目所在地的天气情况和政府预警信息,并要求各项目每天定时上报当地汛情信息。

厦门是东南沿海城市,每年7月至10月是台风侵袭高发期。该公司厦门应急抢险中心作为地方重要应急救援力量,近日增加了1台每小时排水4000立方米的应急

抢险抽排水车,5台液力驱动排水泵,实现无电作业,大大提高了抢险救援效率。此外,该公司厦门应急抢险中心在加强设备保养维护外,还要求队员每日开展体能及技能训练,有效提高了救援能力。

为了提高防汛能力,该公司泉州二重环湾、厦门第二东通道等13家单位开展防汛演练,以此提高防汛技能水平,同时安排部分职工参加救护速成班,掌握急救知识,与医院协调开通了绿色救援通道。另外,根据演练情况,他们结合实际及时调整防汛预案,确保预案的有效性。

福州滨海快线等10多个项目则把防汛集中在现场整改上,据不完全统计,各项目共加固活动板房330多间,清理排水沟7200多米,对低洼区的材料、设备进行安全转移,确保安全度汛。此外,该公司所属各项目还根据防汛要求,备足编织袋、木桩、铁锹和铁线等防汛物资,全力做好防汛准备工作。

落实“清单制” 深耕“责任田”



▲作业人员进行岗前安全防护自查。

“推行安全责任‘清单制’管理,全员抓安全、管安全、保安全的主动性和积极性明显增强。”7月19日,正在施工现场排查安全隐患的中铁二十局市政公司银昆高速公路9-3标项目党支部书记兼副经理宋根感触颇深。

该公司以安全生产责任清单制管理为抓手,在“细、实、全、严”上

做文章,将安全生产责任逐级逐项分解,列出全员责任落实清单,明确全员安全“责任田”,“一对一安排专人”负责安全管理,让全员成为“安全员”,切实守住安全生产底线,时时注意安全,处处拧紧预防事故的“安全阀”,让企业安全生产主体责任落实到作业面,变“要我做”为“我要做”。

(许 尚 摄影报道)



▲自查施工用电安全防护。



▲运用信息技术让技术交底一目了然。

职工论坛

莫让应急避难场所成摆设

某沿海项目部因地理位置特殊,多遇台风等恶劣天气,应上级要求,专门划出一块开阔场地设立了应急避难场所。但是在笔者走访中发现,空旷的应急避难场所已被待修的机器设备占用得满满当当,如果不是那块锈迹斑斑的牌子提醒,还以为这里是间倒闭的汽修厂。后了解得知,设立应急避难场所完全是为了迎合上级检查,检查过后,就立刻“模样大变”。

应急避难场所为何形同虚设?对此,笔者认为该项目部没有正确认识到应急避难场所的重要性。由于该项目部地理位置特殊,一旦发生突发事故,尤其是天气灾害等自然不可抗力因素影响,应急避难场所是保障职工生命安全的坚实港湾。设立应急避难场所,应以项目实际为出发点,结合项目职工人数、场地布局以及项目部所在地可能发生的自然灾害等,整合项目

资源,将应急避难场所与职工休闲运动场所进行整合建设,使之在节约项目资源的基础上,又能发挥在火灾、地震、洪灾、台风等灾害面前的应急避难作用。设立的应急避难场所,平时更应有长久有效的维护管理保障机制,定时清洁场所,避免设施损毁、器材丢失的同时,保证应急避难场所畅通无阻、地界开阔,这样才能在灾害来临时发挥应有作用。

除此之外,笔者认为,项目部应经常开展应急避难教育演练,结合各种自然灾害特点,开展对应的应急避难演练,加强职工应急避难意识和在灾害面前的自救能力,让职工可以在灾害来临后,第一时间前往应急避难场所。

应急避难场所不只要建立,还要建好、使用好,它的功能作用才能得到更好地发挥。

王强强