

抢险丰沙线,中铁六局冲在一线

近日,受台风“杜苏芮”影响,华北、黄淮等地出现极端降雨过程引发洪涝和地质灾害,丰沙线遭受严重水害,多趟旅客列车受阻,K396次、Z180次、K1178次列车上2700余名旅客和乘务人员信号中断、物资紧缺,牵动着全国人民的心。险情就是命令,中铁六局闻汛而动,第一时间赶赴一线积极参与抢险救援工作,协助转运被困旅客,彰显了央企的责任与担当。

肩扛手抬,向“险”而行

7月30日晚,丰沙铁路落坡岭站发生水害,造成边坡溜塌、接触网支柱基础失稳、杆体倾斜,导致客运列车滞留。险情就是命令,中铁六局第一时间调集人员装备赶赴现场开展抢险救援。

由于发生险情路基距离地面高达20米,持续的暴雨、湿滑的路基坡面,再加上没有施工便道,都大大增加了抢险难度。丰桥公司永清分公司在接到保定工务段抢险救灾请求后,第一时间组织人员车辆前往事故现场,倒运物料,采用石灰水泥填补现场塌方路段,加固线路路基,开展线路整修工作。经过56人4个半小时的紧张救援,8月1日凌晨3时,线路基本修复,恢复行车条件。随后,救援人员马上转至京广线固安十里铺附近开展第二轮抢险,经过3个小时的救援工作,8月1日上午8时,线路基本修复完毕。

7月31日凌晨2时40分,丰沙铁路接触网停电,电务公司电气化项目部迅速赶往现场。抢险人员综合分析现场受害情况,明确了“先通后固”的抢险原则,迅速开展线路抢修工作。抢险人员采用“肩扛手抬”的方式,通过八次倒运方法,将长达10余米的钢柱及接触网悬挂送到既

定位置。顾不上片刻修整,抢险人员迅速投入到接触网支柱复位抢修中,经过40多分钟的雨中鏖战,抢险人员顺利完成钢柱组立锚固、悬挂调整、坡脚坡面压实设置等工作。

兵分多路,打通断点

为了尽快恢复列车通行,北京公司迅速成立应急抢险救援队,调集8家单位约500人,立即赶赴丰沙线发生险情地段,全力开展抢险救援工作。

抢险队兵分三路,第一组参与丰沙线铁路斜河涧站附近10公里范围内的三个隧道的抢险工作,第二组参与丰沙线旧庄窝站的抢险工作,第三组负责运送应急物资。风雨中,抢险队员分工明确,配合有序,共投入发电机、挖掘机、铲车等大型施工机械20余台、抢险物资铁锹、叉子1000把、编织袋10万条,24小时不间断进行路基和线路恢复工作。由于沿线部分路段受损,抢险人员只能采用“肩扛背驮”的方式,搬运阻碍铁路线的石头、树木等杂物,再使用铁锹、铁铲、皮斗、编织袋等工具,对线路上的淤泥、枯枝进行清理、恢复,力争快速实现铁路线路畅通。

负责运送物资的33名工人连夜辗转奔赴至丰沙线幽州站,刚到达发现道路受阻,一行人又马不停蹄,肩扛手提70余件食品、饮用水等生活物资,冒雨沿着泥泞的丰沙线徒步行进10公里,驰援受困地区,保障滞留乘客基本物资供给。运送救援物资往返一次需要近10个小时,抢险队员们长途跋涉、步履蹒跚,逆行在风雨之中。

8月1日,电务公司京津冀区域项目部在接到紧急抢险通知后,30余名抢险人员携带发电机、应急电缆接续盒、铁锹、洋镐等抢险物资,迅速赶往斜河涧至落坡岭区间开展抢险救援。建安公司组织昌平彩璟玉宸、顺义樱

花园2个项目部成立应急抢险队,通过车辆转运、徒步的方式,行至受灾地点开展抢险救援。经过连续12小时的奋战拼搏,累计清理淤泥150立方,片石抛填2列敞车,于8月2日早上九点半从斜河涧车站徒步撤离。

筑“爱心人墙”护旅客安全

8月2日晚,由于现场受灾严重,大量泥石流冲刷路基,一段铁路出现悬空险情。北京公司采用枕木垛加固、枕木上铺设木板,形成过人通道。在具备中转条件的情况下,将滞留乘客利用轨道车运送到斜河涧站4号隧道,在徒步100米后,再乘坐临时客车安全转移至北京丰台站。

当旅客乘坐轨道车到达丰沙铁路4号隧道口时,抢险队伍在3号、4号隧道之间筑起了“爱心人墙”:在坍塌路基段,抢险队员们站在轨道内侧,背靠坍塌路基,间隔1米一字排开;在安全路基段,两组抢险队员分两排站在轨道两侧,举起双手,中间为乘客留出了一条“守护之路”。抢险队员们有的帮忙搀扶、搬运行李,有的提供照明、引导有序上下车,确保安全快速转移旅客。先后三批乘客通过了这一“爱心人墙”,经过约3个小时的连续转运,受困乘客、全部随队抢险队员、医务工作者、救援官兵、部分村民等全部踏上前往北京丰台站的列车。8月3日凌晨1时左右,在北京公司抢险救援队的护送下,丰沙铁路安家庄站、落坡岭站最后一批滞留旅客,顺利乘上开往北京丰台站的转运列车。

风雨无情,人间有爱。险情面前,中铁六局的铁军们挺身而出、冲锋在前,在危机关头和关键时刻,彰显了铁军精神,展现了央企担当。

(李沐霖)

110分钟上演高空双转体

8月8日,呼和公司承建的S43呼和浩特机场高速公路什不更互通上跨唐包铁路立交工程B匝道、F匝道两座T构连续梁转体桥历时110分钟,同步以逆时针旋转59度顺利完成转体,安全、平稳、精准就位,为高速公路正式通车打下坚实基础。

守护1.96米的安全距离

本次转体施工横跨既有铁路线,为II级封锁施工作业,工程紧贴唐包铁路繁忙干线,施工距离最近的铁路线设备仅有1.96米。项目部紧盯施工过程,真正做到防护到位、措施到位、监督检查到位;制定了详细的大型机械设备、支架体系安全管理监控重点和具体防护监管措施,切实增强了现场作业人员的安全意识。

针对转体施工的卡控重点难点,施工前项目部组织专家进行了专项方案论证,通过BIM建立三维桥梁模型,提前模拟可能遇到的问题,制定相应措施,实现模型与施工现场信息的传递与整合,确保了各项工序作业处于可视化状态下进行,有效提高了作业效率;同时对整个转体过程提前进行动态模拟,分析梁体配重、应力等因素的影响,确保支座安装、牵引张拉、梁体转动、限位制动等过程精准可控,建立了“四大”保障体系,以全面统筹、合力联动确保转体安全可控。4月9日完成首个转体球铰安装调试,5月12日完成承台施工,5月31日完成墩柱施工。一个节点一个节点兑现的背后,是全体建设者日夜鏖战、争分夺秒的责任和担当。

高空上演“双人芭蕾”

转体桥采用T构双座同时转体设计,两座转体桥总重约17000余吨,其中F匝道桥梁长约130米,接近5节火车车厢的长度。为更好地控制转体精度,转体过程中采用了可视化转体监控系统+人工实时监控动态监测各项关键参数,检测点人员实时监测桥梁设置的观测基点的位移、球铰、滑道、滑墩等情况,桥梁转体控制台实时监控对比数据,控制转体角度,确保转体精准到位。同时,为了检验转体系统的安全可靠性,8月7日上午,项目部对两座桥梁进行了试转,桥梁成功试转5度。

8月8日2时10分,随着天窗作业点命令的下达,4台350吨连续千斤顶缓缓伸缩,在18米的高空中,B匝道、F匝道主梁以每分钟1度的速度进行平稳转动,千斤顶、控制台等人员各司其职、密切配合,在钢绞线和千斤顶的共同牵引下,转体桥按逆时针方向缓缓旋转。早上4时,两座桥梁成功旋转,犹如高空芭蕾,在预定的铁路“窗口期”内实现了“高空转体”。

据悉,S43呼和浩特机场高速公路建成后,可实现市区与新机场在30分钟内快速联动,打造新机场综合交通枢纽,完善全区高速公路网结构,促进区域经济社会发展具有重要意义。

(郭志强)



宣绩铁路站前一标箱梁架设全部完成

8月23日凌晨3点,由宣绩项目部、丰桥公司承建的宣绩铁路674孔箱梁架设任务全部完成,为后续无砟轨道施工和铺轨作业奠定了坚实基础。该项目单线梁160孔,双线梁514孔,采用“场内预制,架桥机封锁点内架梁”方式施工。

宣绩铁路正线全长111.6公里,设计时速350公里,全线设宣城、宁国南、绩溪北3座车站,是苏皖赣快速铁路通道、皖江地区城际铁路网的重要组成部分,是长三角城际轨道交通网的骨干线路。项目建成运营后,将进一步完善区域路网布局,对促进区域经济社会协调发展等具有重要意义。

(采雪婷/文 宋增义/摄)

南海一汽大众铁路专用线正式投入运营

8月18日上午,一列编组29车、满载290辆商品汽车的铁路集装箱班列从广东南海一汽大众铁路专用线开出驶向河北,标志着广东公司承建的佛山生产服务型国家物流枢纽重点项目——广东南海一汽大众铁路专用线(佛山官窑枢纽铁路)正式投入运营。

该项目于2019年11月动工建设,占地531.4亩,铺设轨道11.022公里,投资概算约6.89亿元,设置3束6线货物线。施工中,针对现场作业面广、专业覆盖面大的特点,项目技术系统人员分专业、分区域进行网格化管理,确保责任划分清楚、责任落实清晰、专业管理清晰,提升了专业技术人员工作效率和履职

效能;项目两座框架桥顶施工存在线路架空困难、施工作业周期长、铁路营业线施工安全风险高等不利因素,项目部积极与广铁集团各单位沟通,合力开展专家论证,将官窑站站改与框架桥顶施工相结合,制订了分阶段综合施工方案,保证了施工顺利进行。在紧盯进度的同时项目严把质量安全关,圆满完成了施工任务。

广东南海一汽大众铁路专用线的开通运营,将发挥铁路运量大、运距长、速度快、安全性高的优势,进一步优化粤港澳大湾区运输结构,为佛山经济高质量发展提供支撑。

(钟喆)

随着市场竞争的日趋激烈,使得成本管理成为企业发展的核心内容。太原公司以项目管理效益提升专项行动为载体,坚定大商务一张蓝图绘到底,聚焦精细精益,深化降本增效,促进系统联动,全力推进价值创造能力提升,助力企业实现高质量发展。

用好大商务管理“金钥匙”

标前联动,把好成本管理第一关。夯实标前管理基础。编制大商务管理市场营销工作清单,下发市场营销“必投、可投、禁投”项目管理规定细则,成立标前联动工作领导小组,明确标前联动工作要求、责任人及项目部“铁三角”。筑牢投标底线。建立多方参与的成本测算和投标报价决策机制,重大项目安排拟任项目经理、商务经理、总工程师等关键岗位人员参与标前调查、标书编制、成本测算等重点工作,促进市场营销、施工管理、成本管控等业务联动互促,提升项目经营质量,规避项目管理风险。强化标前标后联动。加强经营交底管理,市场营销部向施工管理相关部门人员交底经营资源和经营“成果”。重点对项目报价策略、合同条件、量费调整、调价政策突破点等关键信息,及项目利润率情况进行交底,锁定项目盈利点和着力点,规避项目风险点,实现一次经营与二次经营有效融合。

策划先行,把握项目创效关键环节。做精做细前期策划。深入开展前期策划联动工作,全面做好前期调研测算工作,确保工程项目量合规、价格合理、设计和施工“双优化”,实现一次经营做足优化,为二次经营留足空间。2022年,太原公司完成康渝、雄忻、随州电厂专用线等15个项目的前期策划。充分发挥BIM应用。策划方案比选方面,BIM技术在立体展现工程实景,在方便策划人员理解工程的同时提高工程量策划计算的精准度,为项目征拆计划、土方调配及施工进度安排提供科学依据。加强施组方案优化。策划阶段,建立项目部“双优化”管理体系和工作清单;实施阶段加强三量对比工作,建立设计变更和施工方案双优化台账,发现问题,精准施策;跟踪评价阶段做好反馈整改,达到创效效果。建立完善数据中心。建立工程系统管理台账,以季度检查考核为抓手,完善三量对比工作,推动各项目部完成三方核对、变更设计、内业资料整理工作。

劳务分包,找准项目创效突破口。加大对新引进劳务队伍考察力度,并在办理准入之前严格审批新引进队伍,不断调整劳务队伍专业结构,充实劳务资源库。2022年至今,公司新引进劳务队伍125支,加大了队伍储备,满足了项目需求。加强劳务队伍策划和招标。将招标工作全部纳入电子招标流程,实现劳务招标全流程电子化,提高劳务招标的公开化、透明度,保证队伍选用依法合规;认真开展“虚假招标”专项治理,保证劳务招标的依法合规。加强劳务队伍过程考核评价。深入推进劳务队伍考核评价和“黑名单”制度,组织项目部定期考核劳务队伍并通报结果,做到日常检查、季度考核与年度考核的有机衔接。逐步淘汰信誉差、能力弱、规模小的劳务队伍,动态优化了劳务资源库。加强劳务队伍实名制管理。全面推行工程项目综合管理系统(劳务版块),对现场每名劳务工的信息数据、进出场情况进行线上实名录入、过程刷脸考勤,确保线上线下管理同步进行,进一步规范企业用工风险;从劳务队伍进场准备、过程管控、退场管理等各个环节进行职责细化、任务分解,做到环环相扣、流程闭环、全方位、多角度做好劳务队伍管理,实现项目安全生产、管理创效。

(董华)

8月26日,电务公司参建的温州市域铁路S2线正式开通初期运营。温州市域铁路S2线一期工程北起乐清清东路站,南抵瑞安东山站,线路全长63.3公里,设车站20座。电务公司主要承建永兴站、沙城站、天河站3个车站及相邻区间、灵昆站至机场站区间、机场站至永兴站区间的风水电装饰装修工程。

温州市域S2线开通后,将与目前运营中的S1线在机场站、灵昆站实现换乘,极大地方便市民出行,对长三角一体化发展有着十分重要的意义。

(高华鹏 文/摄)



中铁六局党委召开第一批主题教育评估工作征求意见座谈会

(上接第一版)

聚焦学用转化,加强互融互促、营造热烈氛围,确保了主题教育生动鲜活、上下贯通。

会上,集团公司本部机关及在京单位党员干部、本部机关普通党员、群众代表等先后发言,对集团公司党委第一批主题教育开展情况和取得的成效谈实际感受、提意见建议。大家一致认为,第一批主题教育有重点、有节奏、有特色、务实高效,实现了学习教育和实际工作相互促进,学习成效和工作成果相得益彰,在

推动企业发展上取得了扎实成效。

会议强调,要继续把理论学习做扎实,把调研成果的运用转化做扎实,把推动企业发展做扎实,把整改落实工作做扎实,把第二批主题教育做扎实,切实把中央要求贯彻落实到“神经末梢”。

会上,中国中铁党委主题教育第二巡回指导组组织与会人员对中铁六局主题教育开展情况进行了测评。

(郭晶晶)

王波讲授青年精神素养提升工程专题团课

(上接第一版)

要做到行有所止,始终心有所戒、心有所惧,筑牢根基。要树立远大理想,敢想敢做,持续学习知识和技能,以过硬本领为企业发展作出应有贡献。

韩凤凯在总结讲话中要求,要迅速组织宣贯会议精神,把各项重点任务落到实处,推动青年工作再上新台阶;要抓好新员工的培养,为新员工

工快速成长成才创造条件;号召广大青年员工全力接好“振兴六局”这一接力棒,用实干实绩践行责任担当。

会上,宣读并表彰了2023年度优秀毕业生及优秀师徒,广州公司导师带徒工作经验交流发言,优秀毕业生代表作经验交流发言。

(谢文祥 曾超)

员工论坛

以系统提升实现企业本质安全

□ 邹海涛

安全质量管理是一项系统工程,具有极为突出的系统性、复杂性、长期性和艰巨性,只有通过追求生产流程中的人、物、系统、制度等诸要素的安全可靠和谐统一,使各种危害因素始终处于受控状态,才能达到本质安全目标。落实到安全管理上,就要坚持“转观念、守规矩、严程序、强落实”工作总方针,以安全质量管理体系提升为主线,把抓安全生产落到实处。

抓理念提升,为安全生产“定航向”。理念是行为和结果的源头,管理理念决定管理行为,管理行为决定管理结果。正确的、先进的安全生产管理理念,是实现企业本质安全的前提和基础,如果理念认知出现偏差,能力和成效的提升就会是无源之水、无本之木。在安全理念提升方面,要坚持“三责”原则:一是要清晰本岗位职责安全职责。从“人机环管”四方面入手,制定全员安全生产责任制清单,建立起安全生产“层层负责、人人有责、各负其责”的工作制度和责任体系;二是要明确各层级安全生产责任。坚持“业务谁主管、安全谁负责”,逐级签订安全生产责任书,分解落实安全生产责任,持续完善安全生产激励约束机制,将安全生产考核结果与绩效考核、评先评优挂钩,倒逼全员安全意识、能力提升;三是要压实项

目中层管理责任。高度重视项目中层管理人员安全领导力的培养和提升,重点从安全控制与绩效管理、安全影响与德行垂范、安全指导与愿景激励等方面加强培训教育,使之变成内化于心、外化于形的自觉行动,更好地推动安全生产管理能力和管理成效的持续提升。

抓系统管理,为安全生产“把维度”。项目安全管理是企业安全管理的基础和核心,抓项目安全生产系统管理必须要建立大安全格局,从管事故、管结果的安管理向管源头、管过程的风险治理转变,从单一的专部门监管到各系统各部门联动管理转变,在机构、人员、制度、机制、投入、技术、文化等各方面综合施策、系统联动,逐步实现本质安全。安全生产系统管理要牢牢抓住两条主线:一是抓管理主线,深入贯彻落实“一切工作到项目”的要求,强化项目安全建设和管理策划力度,做到“三有三抓”,即有组织、有制度、有计划、抓培训、抓评审;二是抓技术主线,相关业务部门必须明确和细化生产组织、技术方案、物资设备、工程分包等生产要素管理系统在安全生产方面的工作内容、工作标准和工作要求,形成工作清单,并与专职质量监督系统等系统之间建立起横向的定期有效联动机

制,做到关口前移,形成管理合力。

抓责任考核,为安全生产“守底线”。抓安全生产管理,要坚持标本兼治、治标更要治本。治标要改变“头痛医头、脚痛医脚、就事论事、就隐患整改隐患”的思维习惯,深层次查找企业在管理体系、工作流程、执行标准、人员履职等本质性、系统性、深层次的问题,从而采取治本之策;治本就是要全面完善管理体系,提升人员素质,落实安全责任,提高管控能力,实现企业长治久安。同时,建立层级考核体系,加大安全质量在业绩考核中的占比,设立职能定位、组织机构、人员配备、管理制度、工作机制、考核评价等六个要素全过程考核评价指标,重在过程考核,严禁仅以等级事故作为考核指标。实行管理人员及分包企业“奖罚对等”的考核奖惩机制,充分调动全员安全生产主动性和积极性。

安全生产永远在路上,系统提升是实现企业本质安全的根本途径,是今后一个时期安全质量管理的总方向、大思路。安全管理工作要坚决贯彻落实集团公司的决策部署,以着力提升和更新安全生产管理理念为基础和前提,引领系统提升工作纵深推进和走深走实,为企业安全生产全面稳定向好提供保障。