中铁四局各单位认真开展党纪学习教育(一)

本报综合报道 为加强党的纪律建设，推动全面从严治党向纵深发展，中共中央办公厅印发《关于在全党开展党纪学习教育的通知》，经党中央同意，自2024年4月至7月，在全党开展党纪学习教育。

近期，中铁四局各单位以强烈的责任感、紧迫感，认真贯彻落实党中央决策部署和局党委工作要求，扎实开展党纪学习教育。广大党员干部自觉参与、积极践行，在学纪、知纪、明纪、守纪上下功夫，不断增强政治定力、纪律定力、道德定力、抵腐定力，切实把党纪学习教育成果转化为推动企业高质量发展的强大动力。

一公司党委召开动员部署会议，印发工作方案，成立领导小组，明确目标要求和工作安排。聚焦“学党纪”主线，将学习《中国共产党纪律处分条例》分期在司务交班会解读并列为公司各类培训班必修课；指导各基层党组织召开专题会议研究部署党纪学习教育，通过“三会一课”、主题党日活动等载体，引导广大党员干部学纪、知纪、明纪、守纪。

二公司党委把开展党纪学习教育作为重要政治任务，明确目标，强化部署，制定并印发工作方案，细化相关安排，有序有效开展党纪学习教育；通过开展“每日一课”微党课、学习专题会等形式，把党纪学习教育融入到所属项目日常工作中，进一步强化党员纪律意识、增强政治定力，始终做到忠诚干净担当。

三公司党委将党纪学习纳入党委理论学习中心组学习和“三会一课”学习议题，并通过发放《中国共产党纪律处分条例》、开展学习宣贯进一线以及系列推送党纪知识专题内容等形式，推动党纪学习教育走深走实。截至目前，公司各基层党支部共组织党纪学习46次、召开专题党课24次、开展实地践学4次，有效推进党纪学习教育落地生根。

四公司党委将党纪学习教育与公司各项中心任务相结合，认真制定学习安排，确保党纪学习教育取得实效；坚持问题导向，抓住薄弱环节，加强警示教育，多措并举推动党纪学习教育走深向实；通过专题培训、专家讲座、实地践学等方式，全面提高党员干部的政治素养和纪律意识，为企业高质量发展提供坚强的纪律保障。

五公司党委制定党纪学习教育任务清单，逐条细化、责任到人；将党纪学习教育内容列入公司各类培训的教学培训计划，特别是加强对新提拔干部、年轻干部、关键岗位员工等重点对象的纪律培训，并通过“智慧党建”管理平台专题学习，实现党纪学习教育全员覆盖。截至目前，公司党委组织理论学习中心组学习2次，举办专题读书班1期，发布“党纪学习教育”专题内容5期。

本报通讯员

党纪学习教育

中铁四局举办2024年大商务管理知识竞赛

本报合肥讯 5月10日，中铁四局2024年大商务管理知识竞赛在七分公司本部举办。来自局18家子分公司和3家局直管项目经理部的选手，共计114人参加比赛。局党委常委、副总经理杨辉，局相关部门、七分公司负责人出席。

杨辉指出，此次大商务管理知识竞赛的举办既是商务系统业务知识的检验，也是局贯彻落实股份公司“大商务管理提升年”、局“价值创造年”的一项重大活动。本次竞赛活动取得圆满成功，既是全局商务系统的大比武、大练兵，更激发了广大商务人才干事创业的热情，达到了共学共促、互助互学的效果。同时，他分析了今年基建市场的宏观形势，从标前营销、责任成本、成本管控、二次经营、收尾清概以及商务人员职业操守等方面对全局大商务管理工作提出要求，并勉励广大商务人员勇挑重担，为企业高质量发展再立新功。

比赛分为公司组和项目组两个类别，每个类别参赛队伍均由3名选手组成。公司组共设18支代表队，项目组共设20支代表队，竞赛内容包括局商务系统制度办法、企业定额、指导手册、处罚手册以及铁路工程工程量清单规范等内容。竞赛分为预赛和决赛。预赛通过上机考试形式开展，项目组参赛队伍得分合计排名前十的进入决赛。决赛通过现场答题形式开展，题型包括选择题、填空题、判断题和简答题，设快答题、必答题、抢答题、风险题和金题制胜五大环节。

经过激烈角逐，二公司项目组获一等奖，南京分公司项目组、甬舟铁路局指获二等奖，五公司项目组、七分公司项目组、路桥公司项目组荣获三等奖；安装公司王士马获金牌选手，甬舟局指周羽嘉获银牌选手，二公司卿衡获铜牌选手。七分公司获一等奖，南京分公司、市政分公司获二等奖，一公司、钢结构公司、八分公司获三等奖；七分公司李伟荣获金牌选手，市政分公司初昊男荣获银牌选手，四公司张许荣获铜牌选手。

彭家友 王文太

中铁四局获评首批中国建造铁路工程品牌企业

本报上海讯 5月11日，2024年中国建造品牌推介大会在上海举行，期间发布推介了首批中国建造品牌企业，并举办了中国建造品牌展览。中铁四局受邀参展并获评中国建造铁路工程品牌企业。

2024年中国品牌日活动现场，中国施工企业管理协会发布了工程建设行业的23个专业45家中国建造品牌企业。中铁四局以首批中国建造铁路工程品牌企业亮相中国建造品牌展，以展区的形式展示了企业专业特色、品牌优势和建造成果，彰显了品牌建设实力，进一步提升了在行业内的品牌知名度和影响力。

近年来，中铁四局先后参建了京九铁路、青藏铁路、京沪高铁、高原铁路等一批世界知名工程，特别是在全球瞩目的新世纪中国大规模高铁建设中，相继参建了首条时速350千米的无砟轨道客运专线京津城际铁路、首条时速250千米的有砟轨道客运专线合宁铁路以及京广、京沈、京福、合武、郑万、郑徐、兰新、宝兰、石武、张呼、杭绍台、沪宁、宁杭、杭长、沪昆等“八纵八横”高铁网的所有干线建设和绝大部分重大铁路施工，目前正在建设世界跨度最大的公铁两用甬舟西堠门大桥。中铁四局累计参与高铁建设总里程近三千公里，参与了国家“八横八纵”高铁网的所有干线建设。

全局累计获得中国土木工程詹天佑奖52项、鲁班奖43项，国家优质工程奖87项。荣获“全国优秀施工企业”“全国五一劳动奖状”“全国思想政治工作优秀企业”“全国文明单位”“全国工程建设质量管理优秀企业”“中国建造铁路工程品牌企业”“铁路建设行业最佳影响力品牌‘金谱奖’”等称号。2019年，获评“中华人民共和国成立70周年工程建设行业‘功勋企业’”；2021年，入选国务院国资委“国有重点企业管理标杆创建行动标杆企业”。截至2023年底，中铁四局累计34次获评铁路信用评价A类，成为全国获此殊荣最多的施工单位。

陈波 郑瑞东

攻坚克难：西堠门大桥嵌入式沉井成功着床

西堠门公铁两用大桥4号主塔钢沉井顺利嵌入海床 **李勇海 摄**

舟山——东海之滨，千岛之城，21世纪“海上丝绸之路”重要节点城市。

5月13日，在浙江舟山金塘岛海岸中铁四局甬舟铁路西堠门公铁两用大桥施工现场，世界首个嵌入式设置沉井已完成海底嵌入着床作业，正进行抛石稳固施工。

回首过去460多个日日夜夜，从西堠门公铁两用大桥打下海上栈桥第一根桩基开始，中铁四局甬舟铁路项目团队的命运就伴随着这座超级跨海大桥，在东海碧波上翻腾起伏。

2024年3月2日，这一天对局甬舟铁路工程指挥部指挥长吴军国来说，是他职业生涯中最具挑战的关键时刻，看着第一抹阳光缓缓洒满东海海面，他仿佛听到了扬帆起航的号角。

3月2日凌晨，世界跨度最大的甬舟铁路西堠门公铁两用大桥4号主塔钢沉井从制造基地船坞内注水缓缓起浮，接下来，它将在5艘海上拖轮的“护送”下，“奔赴”37海里，历时长达19个小时，运往西堠门水道4号主塔桥址处，在这里扎根入海。

“出发！我们一起扬帆起航！”看着眼前有10几层楼高的钢沉井，吴军国心情忐忑、意志坚决地表示。37海里全程“护送”，他和他的战友们就像护送自己的“孩子”一样，从凌晨到深夜，迎朝阳、送晚霞，在壮阔的海面上劈波斩浪，一路前行。

甬舟铁路是国家《中长期铁路网规划》的重大项目，新建线路全长70.137公里，建设工期6年，中途跨越东海海域，是目前世界控制因素最复杂、越海桥隧工程技术难度最大的铁路。中铁四局与中铁大桥局组成联合体承担的西堠门公铁两用大桥是甬舟铁路先开段“一桥一隧”中的一桥，是全线的控制性工程，被誉为“铁路版港珠澳大桥”。

西堠门公铁两用大桥有五项世界之最和三项世界首创，施工难度大、安全风险高。

“沉井施工在桥梁建设上并不陌生，甚至可以说是一种很成熟的工艺。但以往的沉井一般都是陆地沉井或者内河航道沉井，吨位相比西堠门公铁两用大桥4号墩设置沉井还要大，甚至大很多。但海上沉井，吨位这么大、拖拉浮运距离这么远，是首次。”中铁四局甬舟铁路工程指挥部总工程师欧阳石说。

据西堠门公铁两用大桥设计方铁四院副总工程师严爱国介绍，设置沉井基础是一种先通过水下爆破、开挖形成基槽，再将在船坞内预制好的沉井浮运到位、下沉安放至基槽内的基础形式。相比常规桩基础，具有整体刚度大、海上作业时间短、施工效率高、经济性好等特点。

具体到西堠门公铁两用大桥4号主塔来说，其中最难的环节是如何把船坞内制造好的钢沉井顺利浮运到位、精准下沉。在设计阶段，设计方针对浮运、定位、下沉过程中的复杂海洋环境、航行控制点、吃水深度、浮运重量等控制因素进行了缜密分析研究，最终选用在钢沉井井筒内设封舱板灌注高压空气助浮，重力锚定位及自动调平系统等措施，来确保钢沉井顺利浮运到位、精准着床。

“从蓝图到实物，从实物再到现场，往往是看着简单，具体实施起来非常复杂。尤其是复杂海况条件下的拖拉浮运、定位施沉，工序涉及大型海工设备选用、区域气象水文精准预报、海上精准测量定位及可视化的智慧管控等诸多内容，是对我们国家在基础设施建设领域综合实力的一次检验。”中铁四局甬舟铁路西堠门公铁两用大桥项目副总工程师杨嘉毅说。

西堠门航道是舟山最繁忙的国际航道，同时也是整个东海最有名的急流区。海域平均流速2.5至3.8米每秒，洋面6级以上大风天气年均超100天，因流速急、海床呈裸岩形态导致洋流紊乱，当地人有句话“船老大好当，西堠门难过”，该处水域十分复杂。

在1艘主拖和4艘辅拖的协同拖带下，钢沉井经由岱山水道、龟山航道、舟山中部西航道南段、西航路、西堠门北口，路程远，时间长，过程中与秀山大桥、舟岱大桥等“擦身而过”，与西堠门公路桥遥遥相望，最终到达西堠门公铁大桥4号墩墩位处。

设置沉井为双壁圆筒形钢结构，外径58米、内径36米、高37米，算上临时结构重达10000吨，相当于1100多头成年非洲象的体重；平面尺寸达2640平方米，相当于6个标准篮球场大小。钢沉井采用船坞制造法，制造基地位于舟山市长途岛金海重工船坞内，施工海域常年大风天气多、浪高流急，海洋紊流复杂，如此庞然大物需在海上运输并沉稳着床，施工难度极大。

挑战蕴含新机，中铁四局甬舟项目团队从前期制定施工方案开始，积极邀请各级行业专家与领导召开施工方案研讨与评审会，逐步完善与细化沉井浮运前期准备工作；成立沉井加工工作专班，细化责任落实，确保重要事项有序推进。同时与海事局、引航局等部门加强协调沟通，深度开展浮运流程研讨，了解浮运期间天气状况，委托海事部门做好航道内的监管工作和施工期通航船舶的引导工作；计算各种浮运不利工况，确保浮运方案可行；根据潮水周期、规划浮运路线，制定了详细的作业时间表，如平潮时通过龟山航门，提前对接沿途客运码头掌握客运班次等；为确保沉井精确下放，结合施工水域水文气象情况，设置由12组千吨级钢筋混凝土蛙式重力锚与直径115毫米钢丝绳及沉井顶部收缆系统组成的定位系统；建立一套实时监测系统，服务器采集汇总各传感器传输信号，实时分析与展示，对监测数据超限事件进行实时预警，实时监测其平面位置和姿态。并对锚缆系统和注水系统进行智能集中化控制，及时纠偏、调整姿态。

“设置沉井浮运至墩位处后，利用抛锚艇与20吨卷扬机和预先抛设好的12组大吨位水下重力锚连接并进行定位，后快速拆除助浮板，分次注水至沉井触底后压重，在平潮期通过预设的4组竖向调平系统进行姿态的二次调整；后续再进行基坑四周抛石回填及混凝土封底作业。待平台建好后，我们就能加快4号主塔承台与墩身建设，为早日兑现通车节点贡献四局力量。”中铁四局甬舟铁路四工区西堠门公铁两用大桥项目总工程师李勇海说。

甬舟铁路通车后，从宁波到舟山只要30分钟，从杭州至舟山只需80分钟。该项目的建设，将使我国桥梁、隧道设计水平提升到一个新高度。中铁四局始终紧密围绕打造中国高端桥梁领域一体化服务商的定位，锚定提升专业建造竞争力、扩大桥梁品牌影响力目标，通过标准化强基、机械化提效和智能化赋能支撑，实现党建引领、专业引领、创新引领和品质引领，把甬舟铁路高质量建设成“精品、智能、绿色、人文”工程，打造中国高端桥梁领域一体化服务商。

江龙余 弋鹏丽