

深化学习教育 筑牢思想根基 以优良作风护航新征程

全国两会后至今年七月,全党开展深入贯彻中央八项规定精神学习教育,这是新时代党的徙木立信之举,是展现新时代中国共产党人形象气质的“金色名片”,更是理解其精神内核的关键所在。

深化思想武装 筑牢作风根基

作风是思想的外显。作为诞生于抗美援朝烽火硝烟中的铁军劲旅,中铁四局要将思想理论再教育、再武装摆在首位。全局党员干部必须旗帜鲜明反对“四风”,以“关键少数”示范引领,抓常抓细抓长。要严肃党内政治生活,通过剖析典型案例、观看警示教育片等方式,让党员干部知敬畏、存戒惧、守底线,自觉抵制不良风气,将优良作风如春风化雨般融入基层项目实践,使之成为日用而不觉的行为准则。思想是本,作风是形。唯有触及灵魂的反省、发自内心的敬畏、源自信念的笃行,方能根除“反弹回潮”“隐形变异”的作风顽疾。

坚持动真碰硬 锤炼党员党性

作风建设贵在“较真”。总书记深刻指出,“任何时候都有手电筒照不到的地方”“一些不良作风像割韭菜,割了一茬长一茬”。这些论述深刻揭示了作风建设的长期性、复杂性,而现实中,因“人情世故”而“不好意思拒绝”,致使部分党员干部反复触碰红线,党性在惩戒延滞中被悄然侵蚀,从“公仆”滑向“虎蝇狐”之列。千里之堤,溃于蚁穴。必须动真格、见真章、出实招,建立作风建设负面清单,明确禁止性事项及惩戒标准,对违规吃喝、违规收受礼金等行为划出红线,让党员干部知边界、明底线,坚决向形式主义“亮剑”。要充分运用批评与自我批评武器,敢于“红脸出汗”,在严肃的党内生活中不断修炼共产党人的党性,由内而外筑牢“不想腐”的思想堤坝。

强化制度保障 构建长效机制

作风建设既要靠觉悟,更要靠制度。临渊

美鱼不如退而结网,扬汤止沸不如釜底抽薪。北宋苏轼倡导“先定其规模而后从事”,我们更需秉持“小智治事,大智治制”的思维。面对问题的反复性与顽固性,必须着眼长远,做好打“持久战”的准备。要着力构建纪律监督、巡视监督、监察监督、派驻监督“四个全覆盖”的权力监督格局,重点强化对工程招投标、物资采购等关键环节的制度约束,建立“制度执行清单”,明确岗位权责边界,织密制度笼子。筑牢作风防线,既需制度“硬约束”划清边界,也需思想“软引领”凝聚共识。组织党员干部深入学习《廉洁自律准则》《党内监督条例》《纪律处分条例》等党内法规,以刚性他律促进行为自觉,最终内化为日用而不觉的言行规范。

厚植文化沃土 凝聚集体自觉

思想文化自觉是落实中央八项规定精神的深层动力。作风问题本质上是文化问题的外化,不良风气的滋生往往源于文化认同的缺

失。要切实筑牢文化自觉的根基,不断让八项规定精神从“外在要求”转化为“内在自觉”。中铁四局七十余年的发展历程,既是一部工程建设史,更是一部企业文化锻造史。要深挖七十余年积淀的厚重企业文化精髓,大力弘扬“勇于争先 永不满足”的企业精神。以生动鲜活的形式讲好先进事迹、树好榜样标杆,让争先文化的精神谱系深入人心,成为全体员工的潜在行为准则和“集体记忆”,实现作风建设与企业生产经营同频共振、相互促进。

作风建设永远在路上。新征程上,我们要以“较真”的态度狠抓落实,以刚性的制度赋予持久生命力,以深厚的文化涵养自觉,久久为功,善作善成,为加快建设世界一流建筑企业提供坚强作风保障!

梁正双 王昊

深入贯彻
中央八项规定精神学习教育



● 图片新闻

西渝高铁跨营达高速公路大桥顶推施工完成



钢结构建筑公司焊接班组荣获两项荣誉

本报唐山讯 7月10日,由中国职工文化体育协会企业与班组建设专业委员会、中国企业文化研究会学术部主办的第四届班组管理与班组文化建设经验交流大会在河北唐山举行。会上,中铁四局钢结构建筑公司焊接班组获评班组文化建设五星级班组,钢结构建筑公司智能制造分公司焊接班组长袁孝建获评班组文化建设五星级班组长。

此次大会以“数智驱动创新 激发班组动能”为主题,广泛征集典型经验与星级班组和五星级班组,表彰数智化转型中优秀集体与个人,树立行业新标杆,激发全员创新活力。

在班组建设上,强化安全质量文化和执

行文化。坚持每日班前安全质量讲话,根植“零隐患”理念;严格执行“首件必检制”“三检制”,确保产品质量零缺陷,使班组成为行业安全质量管理标杆。同时,面对急难险重任务,班组发扬“问题不过夜”精神,勇于担当、高效协作,确保高质量按时完成工作任务。

袁孝建工作20年来,扎根生产车间一线从事加工作业,在加工制造、构件抛丸、涂装、焊接及设备维保方面经验丰富,为班组焊接工艺创新提升作出突出贡献。他带领的班组,先后荣获全国市场质量信用星级评价(班组类)用户满意奖、安徽省工人先锋号等荣誉。

张亚 金悦 王茜

▲7月11日,中铁四局承建的西(安)渝(重庆)高速铁路跨营达高速公路大桥顶推施工完成,为西渝高铁全线按期通车奠定了坚实基础。西渝高速铁路跨营达高速公路大桥全长443.1米,是我国高速铁路大跨度桥梁中首次采用两个及以上吊杆交叉形成网状布置的创新设计,不仅使桥梁受力更加科学合理,荷载分布更优,还能让整体桥型更加美观。

王曦 贡海斌 李悻扬 摄

在高铁建设中勇当开路先锋

上接第1版 如今,成熟的CRTSⅢ型无砟轨道板生产工艺已走出国门应用于印尼雅万高铁。

铺架先锋撑起高铁脊梁

铁轨为笔、大地为卷。祖国的大江南北一个个正在建设的高铁工地,长轨运输车的鸣笛声与铺设轨道时的轰鸣声交织成铿锵的进行曲,新铺设的轨道如银练般向地平线延伸着,这里就是铺架先锋大显身手的舞台。

中铁四局作为高铁铺架施工的王牌军,深耕高铁铺架领域十余载,截至目前已累计完成全国高铁通车里程四分之一的铺架任务。

工欲善其事,必先利其器,众多先进的铺架设备成为中铁四局建设铺架桥梁最好的帮手。2006年,在国内首条250公里客运专线——合(肥)宁(宁)铁路开始施工,中铁四局迅速组建由10多名高级工程师、工程师组成的研究小组,开展客运专线有砟轨道施工一系列技术攻关,与株洲桥梁厂共同研制开发了“CPG500型无缝线路长轨条铺轨机组”,可实现自动化完成有砟轨道铺设功能,满足一次性铺设500米长钢轨无缝线路需要,填补了国内空白。

最美高铁——杭(州)黄(山)高铁施工中存在有砟轨道、无砟轨道相互交替,依托安徽省轨道施工技术及配套设备工程研究中心、中国长三角地区劳模工匠创新工作室等创新平台,主持研发“铁路有砟、无砟轨道铺设一体式长钢轨牵引车”,集成了履带与轮胎两种行走方式,同时具有有砟、无砟线路500米长钢轨牵引铺设作业及轨道转场能力,实现了一机多用,经济高效,在杭黄铁路应用效果良好,解决了轨道铺设设备频繁转换、施工效率低的难题。

2021年5月8日,在张(家界)吉(首)怀(化)铁路施工现场,由中铁四局主持研发的WPZ-500型无砟轨道智能铺轨机组,顺利将一

对500米长钢轨铺设到位,标志着国内首套无砟轨道智能铺轨机组成功落地。

传统的铺轨施工现场,机声隆隆、人声鼎沸,需要多个作业班组的紧密配合。如今中铁四局研发的无砟轨道智能铺轨机组,橙黄色的铺轨机组集轮胎、轮轨和履带走行于一体,由长钢轨智能分拣车、长钢轨智能推送车、长钢轨智能滚筒回收车和长钢轨智能牵引车等四个设备组成。只需操作人员操控遥控按钮就能够完成长钢轨的精准牵引和推送、滚筒的精确布放以及滚筒的自动回收、堆码、倒运等系列工序,在广袤大地上穿针引线编织着钢铁经纬。目前,该组设备已先后在张吉怀铁路、渝昆高铁成功运用,并获得中国专利优秀奖,能够节约辅助作业人员63%,机械化程度提高到90%,在劳动力缺乏、高寒、高海拔等特殊地区,推广意义重大。

从CPG500型无缝线路长轨条铺轨机组在合(肥)宁(南京)铁路的研发运用,到铁路有砟、无砟轨道铺设一体式长钢轨牵引车,再到深度融入人工智能及信息化技术的无砟轨道智能铺轨机,中铁四局已实现了高铁铺轨施工从“人工辅助机械”向“智能化”的根本性转变。

2022年9月5日,在巢(湖)马(鞍山)城际铁路马鞍山江心洲引桥施工现场,随着施工人员操控JQBS1100型架桥机,将长40.6米、重927.3吨的箱梁稳稳架设至桥墩上,标志着由中铁四局主持研发的1100吨架桥机在巢马城际铁路成功完成首秀。这是当时国内铁路施工领域吨位最大、最先进的架桥机,再加上配备有160个大轮胎的运梁车……通过这些架桥重器,两个半小时就可以架设好一片高铁箱梁,大幅提升了架桥的速度,擎起巢马城际铁路跨越山海、飞架南北。

中铁四局巢马城际铁路项目负责人介绍道,传统的900吨架桥机只能架设最大跨度32

米箱梁,千吨架桥机能够实现40米箱梁架设作业,相比传统架桥机架梁工效提高1倍,还大大降低施工成本。

智能建造助力高铁建设

智能建造是新一代信息技术与先进制造技术的深度融合,是交通强国和网络强国建设的“连接点”和“新引擎”。2019年12月,采用工厂化预制、智能化建造和装配式施工的(北)京张(家口)高铁正式通车运营,这既是世界首条时速350公里的智能高铁,又是中国建成的第一条智能高铁示范线。

时任局京张高铁崇礼支线项目经理的程多金回忆京张高铁的施工历程时,对项目的智能化管理中心仍记忆犹新。2017年8月5日,局京张高铁崇礼支线项目部智能化管理中心内一派繁忙景象。负责实时监控和上传信息的李泽宁打开电脑,将电子施工日志上传至中国铁路总公司管理平台;他的同事任航利用隧道沉降观测数据分析隧道围岩稳定状况后,将分析结果直接发送至一线管理人员手机上。

这座工地的“智慧大脑”占地约半个篮球场大小,围绕“精品工程、智能京张”目标,集成视频监控系统、可视化生产系统和车辆智能管理系统、隧道人员出入管理系统和智能工地统一管理平台、隧道施工安全管控等多个软件系统。程多金每天都会定期走进智能化管理中心,逐个查看中心监控大屏上显示的现场施工画面,并不时调整部分生产区域的人员和设备配置,将繁琐的生产调度程序化为简单的几句指令,大大提高了工作效率。

随着高铁智能建造技术的不断完善成熟,还走出国门为千里之外的印尼雅万高铁建设赋能提质。雅万高铁是共建“一带一路”的标志性工程和崭新名片,也是中国高铁首次全系统、全

要素、全产业链落地海外。

2018年6月印尼雅万高铁4号梁场开始建设,这座梁场承担了雅万高铁1066榀箱梁预制和架设任务,为雅万高铁全线智能化程度最高、箱梁预制架设榀数最多、标准化程度最高的梁场。同时,还是中国高铁“走出去”的首座海外“智慧梁场”。时任梁场副总工程师胡长星带领团队在企业现有信息化系统的基础上,结合梁场实际需求,打破系统人机交互的障碍,融合了可视化、计划管理预警、智能张拉压浆等新系统,建设了信息化、智能化系统的信息化管控中心。在梁场信息化管控中心,轻点鼠标就能通过可视化系统实时监控制梁、运梁与架梁全过程,智能张拉压浆系统自动上传数据到后方信息平台,“云”上完成评估工程进度、检查产品质量等各项工作。2022年9月,4号梁场完成了全部箱梁预制架设任务,“他们在梁场实现了信息化管控,加快了箱梁预制施工进度,生产1066榀箱梁节约了10793工时,展现了中国‘基建狂魔’的硬实力。”时任梁场场长曾卫贤评价道。

推动高铁“智能建造”,既是实现智能高铁V2.0发展目标的必要条件,也是实现智能建造加快科技创新,培育大交通“新质生产力”的重要领域。中铁四局仍在持续全方位推动智能建造各项关键技术、重大装备、基础软件系统研究,分区域、分专业打造着中国高铁智能建造的“示范线”和“样板段”。走进目前亚洲最大的高铁制梁场——中铁四局沪渝蓉高铁巴慧制梁场智控中心,巨大的屏幕上显示着一个数字孪生的虚拟制梁场,就像是现实中的场景被“搬”到了“云上”。可以全面感知梁场生产信息,实现预制梁制、存、运、架等工序的全生命周期管理,自动采集约90%的生产数据,并与BIM模型关联,数据采集与录入实现了少人化,有效提高数据的真实性、准确性。

文良诚