

三项核心指标全线领跑

中铁七局成温邛高速硬核实干拔头筹

四川成都消息 近日,成温邛高速公路有限公司2025年“奋战四季度,打好收官战”专项行动暨年度综合考评结果出炉,中铁七局成温邛高速扩容项目凭借145.34分的优异成绩,在全线6个标段中脱颖而出,稳稳拿下综合考评第一名。更亮眼的是,该标段年度进度得分、产值完成率、加分项得分三项核心指标全部登顶,用实打实的建设成效,成为全线施工的“领头羊”。

对于经常往返温江、崇州、大邑、邛崃的市民来说,成温邛高速的拥堵曾是心头的老大难,而这条高速的扩容升级,正是破解出行痛点的关键举措。此次年度考评,围绕项目组织实施、目标完成、管理成效等多个方面全面“打分”,项目部的表现堪称“全面开花”:进度考评得分132.34分,年度产值完成率达45.93%,远超全线平均水平;尤其是去年四季度,项目管理做到零扣分,还凭借绿色施工、产业协同的突出表现,斩获13分加分项,加分成绩也位居全线第一,用硬实力说话。

自2025年10月专项

行动启动以来,项目部第一时间成立专项行动领导小组,由项目经理牵头挂帅,制定了详实的施工方案,把责任分到每个人头上,还建立了“周调度+日碰头”的高效推进机制,每天碰进度、每周找问题,确保施工不脱节、不拖延,全力冲刺年度目标。

为了抢工期、保进度,项目部搭建了“年度目标一季度计划一月周任务一日控节点”的全链条管控体系,把施工进度作战图贴在墙上,每个节点、每项任务都列成清单,完成一项销号一项,确保所有工作闭环落实。施工中主动创新方法:桥梁桩基、墩柱、盖梁等工序同步推进,不浪费一分一秒;优化金马河大桥施工方案,把原本的钢栈桥改成土石围堰,大幅缩短了施工准备时间;关键工序实行24小时“两班倒”,工人轮班作业,机械不停运转,最大限度释放施工产能。专项行动期间,该标段产值完成占比达118%,去年12月31日,左幅保通段更是100%完成上路前所有施工,为后续通行打下了坚实基础。

进度领跑的同时,安全和质量也没落下。项目部严格落实“班组自检+技术员复检+质检员终检”的三级检查制度,常态化开展安全巡查,不放过任何一个安全隐患。专项行动期间,共开展各级安全检查18次,排查出17条一般隐患,全部整改到位、销号清零;组织应急演练3次、班前安全教育284场次,让安全意识扎根每一位工人心中,实现安全零事故、稳定零事件的目标。质量方面,项目部坚持每周六开展质量专项检查,建立质量问题库,发现问题立即整改、闭环管理。期间,先后接受各级质量检查10次,查处的9条质量隐患全部整改完成,关键工序一次验收合格率、混凝土试块强度合格率均达到100%,没有发生任何质量责任事故,真正做到了“进度快、质量优”。

作为成都市“绿色标杆工地”,项目部在施工中始终绷紧生态环保这根弦,多措并举守护周边环境。裸露的地表全部盖上绿网,进出工地的车辆必须经过自助洗车机冲洗干净,施工便道定时

洒水降尘,喷淋系统随时开启抑制扬尘;动火作业配备焊烟收集器,现场安装噪声监测设备,夜间严格控制施工噪音,不影响周边居民休息;桩基施工设置专用泥浆箱,集中收集处置泥浆,危废统一暂存、定期清运,用实际行动做到“施工不污染、建设护生态”。

在产业协同和属地联动上,项目部积极响应业主号召,高效完成8008万元商品混凝土、1234万元商品砂砾石的采购协同,既降低了施工成本,也保障了供应链稳定。同时,主动对接地方政府、业主及产权单位,成立专项协调小组,全力推进征地拆迁和管线迁改,破解施工面受限的难题;积极参与属地公益活动,先后收到温江区天府街道的感谢信和相关单位的锦旗,用央企担当赢得了大家的认可。

该工程建成后将打通多条南北断头路,激活区域发展空间,彻底改变以往拥堵的现状,让温江、崇州、大邑、邛崃的市民出行更便捷。

(三公司 薛阳阳)

河南洛阳消息 4月22日,由中铁七局承建的焦(作)平(顶山)铁路西军屯大桥首根桩基顺利开钻,标志着该标段正式进入主体工程施工阶段,为项目按期建成通车奠定坚实基础。

焦平铁路是国家《中长期铁路网规划》中“八纵八横”高铁主通道中呼南通道的重要组成部分,也是构建河南省“米”字形高铁网、完善豫西地区铁路网络的关键工程。本次开钻的JPZQ-10标标段正线长7.56公里、联络线长15.1公里,工程内容涵盖正线、联络线的路基、桥梁等施工,并拆除既有公跨铁桥梁3处。作为洛阳枢纽的核心标段,其施工内容85%以上涉及营业线,安全风险等级高、施工组织难度大,是全线控制性工程之一。

标段核心工程包含洛阳龙门站站改及公跨铁拆除等关键任务。洛阳龙门站作为徐兰高铁与焦平铁路的交汇枢纽,按“一站二场”布局,总规模达6台15线,其中郑西场4台8线,新建焦平高铁设计3台7线(与郑西线共用站台1座),实现两大干线高铁互联互通。

焦平铁路北接郑太高铁、南连郑渝高铁,新建线路全长230.485公里,设计时速350公里。项目建成后,与郑州枢纽构成西侧双环形路网,有效分流过境车流,缓解枢纽压力,大幅提升全国高铁网的运输灵活性与抗风险能力,实现焦作、洛阳、平顶山1小时直达。同时,对巩固拓展脱贫攻坚成果、助力乡村振兴、带动沿线文旅与产业开发、促进中部地区高质量崛起具有深远意义,将为沿线旅客提供更加高效、绿色、环保的出行选择。

(郑州公司 尼康)



4月22日,中铁七局平漯周高铁完成土建范围内687孔箱梁的预制及架设重任,为后续无砟轨道施工、全线铺轨贯通奠定了坚实基础。

(郑州公司 马文娜 燕飞)



当地时间4月20日,中铁七局刚果(金)绿纱光伏项目首个光伏板子阵安装完成。该电站建成后,将为当地提供稳定可靠的清洁电力,助力能源结构转型与低碳可持续发展。

(海外公司 雷鹏龙 李名)



4月18日,随着最后一车沥青混合料碾压成型,由中铁七局承建的永柳高速公路全线沥青路面摊铺完成,全线通车进入倒计时。项目建成后,将进一步完善广西高速公路网及泛珠三角区域路网,推动区域经济发展、带动沿线产业及旅游事业发展。

(三公司 马生娇)

江南水乡,河道纵横,青瓦白墙间,通甬高铁建设热潮正浓。

中铁七局通甬高铁项目部的建设者们,没被密集水网和施工难题难住,靠“精打细算”挖潜力、“科技创新”找突破,用接地气的创效妙招,在长三角书写降本增效故事,项目部也因此荣获中国中铁“大商务管理再提升暨降负债先进项目部”称号。

“刚开工时,光钢栈桥就愁坏了我们。”项目部工作人员回忆,项目地处水网密集区,便道断点多,需建15座钢栈桥打通运输通道,初步测算用钢量达1400吨。

“钢材价忽高忽低,租赁加安拆成本不低,能省一点是一点。”省钱靠智慧,不是“抠门”。那段时间,项目部会议室白板上,红蓝笔迹写满测算数据和草图,技术团队天天围着图纸“抠细节”。“能不能不全建钢栈桥?有些河道能不能用别的方式替代?”有技术员大胆提议。

说干就干,联合攻关组带着测量仪器,一头扎进了纵横交错的河道里。正值雨季,河道泥泞湿滑,大家卷起裤腿,直接跳进齐膝深的河水中,一边测量水深、记录水文数据,一边核实每处河道的通航需

求。两周时间里,他们跑遍了所有规划中的便道断点,收集了满满一本数据。

功夫不负有心人,经反复论证和沟通,5座非关键河道的钢栈桥被“砍掉”,改用回填+管涵替代,这些河道水流平缓、无通航需求,回填后还能恢复农田灌溉,一举两得。方案落地后,钢栈桥减至10座,用钢量减半。

刚解决钢栈桥难题,泥浆处理又成“心病”。项目环保要求严,原弃土场因政策调整取消,钻孔桩施工每天产生数百方泥浆,最近的弃土场在80公里外,外

运费钱又误工期。转机来自行业交流,生产部门了解到“粉煤灰固化剂”工艺:在泥浆中加入粉煤灰和固化剂,可让泥浆快速凝固成团,达标外运,固化后的渣土还能填筑路基,真正“变废为宝”。“以前觉得泥浆就是废料,没想到还能‘榨’出效益来!”这项工艺投入使用后,不仅解决了泥浆处理的难题,还省下了大量的外运费,更走出了一条绿色施工的新路子,一举三得。

降本增效,从来不是单一环节的“小打小闹”,而是全流程的“精打细算”。项目部还从

标准化、规范化、信息化入手,大力推广“四新”技术,让科技成为创效的“好帮手”。

桩基灌注时,用上灌无忧设备,精准控制桩头超灌高度,再也不会浪费混凝土;夏季酷暑、冬季严寒,拌和站水温恒温系统派上用场,保证混凝土入模温度达标,既保质量又省材料;深基坑施工中,一体化监测系统实时盯着周边数据,及时预警风险,守住安全底线;智能张拉压浆技术的应用,让连续梁施工更智能、更高效,质量也更有保障。

除了技术赋能,项目部还打破部门壁垒,让创效理念融入每一个环节:财务与商务联动,

办理增值税留抵退税,缓解现金流压力;物设与试验配合,推行“理论配合比反算”,实现砂石料零亏损;自建拌和站班组,减少外包成本……这些看似零散的小举措,聚在一起就成了降本增效的大力量。

如今,通甬高铁的桥墩在江南水网中拔地而起,一座座桥梁横跨河道,连接起未来的通途。中铁七局的建设者们,用图纸算效益,用方案破难题,用实干创价值,在水乡大地上,把“降本增效”四个字,写成了一个生动鲜活的实践故事,也为通甬高铁的高质量建设注入了源源不断的动力。

(南京公司 李浩浩)

『水网间』的创效密码