

综合辅导：“京沪模式”的秘诀 PDF转换可能丢失图片或格式，建议阅读原文

[https://www.100test.com/kao\\_ti2020/283/2021\\_2022\\_\\_E7\\_BB\\_BC\\_E5\\_90\\_88\\_E8\\_BE\\_85\\_E5\\_c41\\_283680.htm](https://www.100test.com/kao_ti2020/283/2021_2022__E7_BB_BC_E5_90_88_E8_BE_85_E5_c41_283680.htm) 核心提示：京沪铁路电气化改造创造了我国乃至世界铁路建设史上的奇迹。本文将揭开由此衍生的“京沪模式”成功的秘诀！2006年7月1日，由中铁电气化局集团施工总承包的京沪铁路电气化改造工程顺利开通。全长1453.82正线公里繁忙干线的电气化改造工程，施工仅用了一年时间，创造了我国乃至世界铁路建设史上的奇迹。由京沪线电气化改造工程而衍生的“京沪模式”，引起了业内的广泛关注。秘诀之一 2004年1月7日，国务院审议并通过了《中长期铁路网规划》。之后，铁道部迅速做出大力推进铁路跨越式发展的战略决策，并以极大的魄力决定对全长1453.82正线公里的京沪铁路进行电气化改造。具体目标是：实施工程总承包模式，确保一年内完成，即2005年7月1日开工，2006年7月1日建成开通。但一年建成1400多正线公里的电气化铁路在国内乃至世界上还没有先例。京沪线电气化改造工程包括接触网、变电、电力、通信、信号等数个专业，还包括老龄桥改造、站场扩建、曲线改直线、落道等诸多配套工程，几乎涵盖了铁路建设的所有专业和项目。中铁电气化局集团作为施工总承包单位，横向协作关系涉及到4个设计院、6个工程局、61个物资生产厂，纵向的涉及到铁道部、3个铁路局、施工监理及铁路的车、机、工、电、建等各个系统。可以说，京沪线电气化改造是多项工程同步进行、施工运输紧密配合、关系协调错综复杂的庞大系统工程。其规模之大、工期之紧、要求之高、协调之难前所未有，世所

罕见。面对如此复杂的局面，铁道部领导高度重视，统一组织，强力推动，多次听取工程建设有关问题的汇报并作出重要指示，促进了诸多关键问题的解决。铁道部领导亲自挂帅，成立了工程建设领导小组及施工、运输、外电三个协调组。主管领导多次主持召开施工协调会，对影响施工的征地拆迁、封闭点、资金、外电问题及时提出解决方案，保证了工程的顺利进行。铁道部有关部门全力支持工程建设，对有关问题“特事特办、急事急办”，并多次组织指导检查组深入施工现场，检查指导安全生产、设备器材和施工质量等难点问题，确保了工期目标的顺利实现。北京、济南、上海三个铁路局把协调配合好工程施工作为头等大事，千方百计为施工开绿灯、创条件。三个铁路局分别成立了现场指挥部，一名副局长常驻现场指导施工，抽调了具有丰富实践经验的干部上线，随时解决施工中需要协调的问题。运营等部门采取许多超常措施，在运输任务十分繁重的情况下，调整运行图，每天挤出3个小时左右的施工“天窗”。运输、建管、安质、电务、车务、机务、工务等部门不讲条件，主动介入，点对点地盯在现场，为施工提供方便。设计单位组织专家和技术人员昼夜奋战，及时将图纸供到了现场，并组织专业技术人员深入施工一线解决技术问题。施工监理针对重点部位和关键环节编制了监理实施细则，实现了层层对口、层层把关、点线结合、全线铺开、环环相扣的监理格局，并采用旁站、巡视、检测、工地例会、监理通知等手段，严把工程质量关。秘诀之二目前，我国绝大部分铁路工程建设是把工程勘察、设计、采购、施工等建设环节分解开来进行平行发包。这种传统的建设管理模式，难以适应我国加入WTO之后建筑

市场国际化的挑战，也难以适应铁路跨越式发展战略的要求。既有线铁路电气化改造，涉及到路基、桥梁、站场、电力、牵引供电、通信、信号等多个专业。各专业工程所用的设备材料项目繁杂，技术含量高，质量标准严，专业接口多，协作关系复杂，协调难度大。如果采取传统的切块、分段发包模式，一年完成1400多公里的京沪线电气化改造工程是不可能的，而且由于施工的技术、标准、工艺、规范等不统一，也会给开通前的全线联调带来诸多问题。实行国际上通行的施工总承包模式，有利于统一整合全线资源，灵活调配人力、物力和财力，迅速组织施工大会战；有利于实现工程主要物资和设备的统一计划、统一采购、统一调度、统一供应、统一核算，提高采购能力，节约采购成本，控制建设资金；有利于统一全线施工技术工艺标准，确保工程建设质量；有助于强化工程建设主体责任，避免责任不清和互相推诿扯皮给工程留下安全隐患。2005年6月24日，以中铁电气化局集团为责任主体单位的联合体，以施工总承包方式一举中标京沪铁路电气化改造工程。与此同时，铁道部对京沪电气化铁路开通运营后的维管模式进行大胆改革，决定由主体施工单位负责运营维护和管理，为中铁电气化局集团带来了难得的发展机遇。2005年10月，中铁电气化局集团成立了运营维管公司，对有关运营维护人员进行了专门的岗位技术培训，提前采购有关设备和专用器具，制定相关管理制度，与京沪线各铁路局签订了运营维管合同。为掌握第一手资料，在京沪线施工过程中，运营维管公司即提前介入，安排维管人员参与现场施工，熟悉有关工程情况，并随工检查，严把工程质量关；工程开通后，集团又将部分施工骨干力量充实到运营

维管队伍之中，保证了运营维管人员对现场情况的掌握和维管队伍的技术水平，从而为确保工程质量，实现如期开通、顺利交接和安全运营提供了保证。秘诀之三 京沪线属于既有老线路，情况复杂，导致设计、施工遇到许多难以想象的难题。在工程开工前的准备阶段中，中铁电气化局集团即组织有关专业技术人员研究制定各专业施工技术标准补充规定，统一施工工艺，编制各种作业标准及京沪线内控标准达16项之多。在施工过程中，通过技术交底、技术研讨等方式督促各施工单位在施工过程中实施，取得了良好效果，为提高工程质量和加快施工进度起到了积极作用。在工程准备招标阶段，中铁电气化局集团即对京沪线进行了超前部署，全面做好打大仗的准备。一是调整施工生产布局，整编收缩队伍，抓紧进行技术培训，做好在长大干线的施工准备。二是进行产品预投，扩大工厂生产能力，提前做好物资方面的准备。由于准备超前，2005年6月24日接到中标通知后，2005年7月1日即在北京、济南、上海三个铁路局同时开工，并迅速掀起了施工高潮。工程开工后半个月内，全集团12家施工单位、2万余名精兵强将、45组安装列车、144台架线车及数百台指挥车迅速集结到京沪线。在这一特殊时期，集集团之智、倾集团之能、举集团之力保京沪、建京沪成为集团工作的主题；无论是设计、施工、物资供应，还是工业生产、后勤保障、公安保卫，京沪线需要成为行动的最高准则。京沪线电气化改造是多专业的综合性工程。根据这一特点，中铁电气化局集团在工程组织中应用系统项目管理模式，编制了总体性施工组织设计，确定了以牵引供电工程为主体的关键项目和主要控制工程。根据一年建成总目标，确定了各专业的

关门工期目标。根据专业间的协调配合关系，应用网络计划技术综合平衡各专业工期计划，明确关键节点的工期安排，对工程实行动态管理，在保证安全、质量的前提下有序推进各专业工程进度。积极配合铁道部和各铁路局建设指挥部做好征地拆迁、外部电源、路外电力迁改、房建工程等重点控制节点工作，及时解决通信、信号、电力、房建、土建等相关工程施工中出现的问题，保证了整个工程的顺利接口和平行配套推进。在工程施工中，集团投入数百万元，在京沪全线和集团各单位建立了电视、电话会议系统，每周召开两次电话会议，前后方当场讨论解决问题；每月召开一次联席会议，解决各专业相互配合等重大问题，保证了对工程强有力的指挥协调。在管理创新中，积极推行施组动态细化管理、施工作业方案、优化管理、培训深化管理、作业标准化管理、有关工程资料的精确化管理。电气化铁路器材是专用物资，专业性强，社会资源有限。为确保质量和及时供应，中铁电气化局集团对大宗和关键物资实行公开招标，货比三家，择优采购。对接触网受力件、接触线及承力索、绝缘子、分段绝缘器等重要物资，请有关权威机构分品类、按比例进行严格检测，促进了生产厂对生产过程的质量控制。为保证物资及时供应到现场，集团组建了“四组三网”的物资供应保障体系，派出了160人的驻厂催料小组，直接进入各厂的生产车间盯岗催料，确保了现场需要。京沪线电气化改造工程于2006年7月1日顺利开通。在一年时间里，中铁电气化局集团广大参建职工发扬苦干、实干、拼命干的奉献精神、“促创干、争一流”的企业精神和“敢于挑战、敢于胜利”的京沪精神，创造出前所未有的工程建设奇迹，为我国铁路电气

化建设事业留下了光辉的一页，树立了新的里程碑。 100Test  
下载频道开通，各类考试题目直接下载。详细请访问  
[www.100test.com](http://www.100test.com)