

助职业女性追求幸福、创造幸福、体验幸福

浦东工会全面聚焦职业女性幸福需求

针对需求推出以“幸福四叶草”为主题的“四个一”工程

本报讯(记者钱培坚 通讯员林之皓)你过得幸福吗?幸福是什么?工会能帮助职工离幸福更近一点吗?1月22日,上海浦东新区总工会女职工委员会召开浦东新区职业女性幸福需求发布会,全面聚焦关键词——幸福。

量,追求幸福、创造幸福、体验幸福。调查显示,职业女性描述最想要的幸福,关键词分别是:工作和家庭。有超过6成受访者选择“工作最大的意义是实现自我价值”、“工作是一个学习平台帮助提升自我”等,“弹性工作时间+不同年龄不同要求”被大部分职业女性选择为理想工作,年轻职业女性倾向于职业发展,年长的职业女性则侧重职业保障。

业女性的工作满意度评价相对较低。这几个行业工作的基本特征是人机互动为主,工作强度高、压力大,且长期处于枯燥的人机系统中。调查数据表明,职业女性家庭幸福与其婚姻状况密切相关,已婚职业女性的家庭幸福明显高于未婚或丧偶职业女性,且已婚女性的家庭幸福与其婚姻幸福程度高度相关,幸福美满的婚姻是女性家庭幸福的基础。多数接受调查的职业女性认为,婚姻幸福最主要来自于夫妻双方的平等互助。

少,仅有11.4%的职业女性表示自己积极参与了社会团体或社会组织的活动,且参与的社会团体以工会为主。据了解,根据“幸福感大调查”所反映的职场家庭、素质培养、价值取向等因素在影响职业女性幸福感方面的差异与偏重,浦东新区总工会女职工委员会全面推出“四个一”工程,以社会化运作、项目化运行、专业化服务的方式,通过培育一种精神,提升一个能力、体现一份关爱、打造一支队伍,多维度、系统性地提升女职工职场幸福感和生活幸福感。

陕西省常委、纪委书记郭永平提出重视新常态下职工面临的新情况新问题

本报讯(记者毛浓曦)“全省各级工会组织要高度重视经济新常态下职工生产生活方面可能遇到的新情况新问题,以劳动就业、技能培训、收入分配、社会保障等为重点内容,主动依法科学维权。”1月22日,陕西省委常委、纪委书记郭永平在陕西省总十三届三次全委会上强调。

郭永平要求,把建设困难职工援助中心和职工服务中心作为维权服务的有效平台,把政府与工会联席会议制度、企业民主管理制度、工资集体协商制度、劳动争议调解制度等作为维权服务的有效手段,推动健全党和政府主导的维权机制;要对已经建立的劳动合同、集体合同、工资集体协商等制度,从职

工参与、程序规范、效果评估等方面着手,一项一项细化,把这些制度切实落到实处。郭永平强调,要围绕职工群众最关心、最直接、最现实的利益问题,竭诚尽力为他们办实事、做好事、解难事;要加大对一线职工、农民工、困难职工的帮扶力度,积极配合劳动人事部门解决好拖欠农民工工资问题,监督用人单位依法为职工缴纳养老、医疗、失业、工伤等保险费;积极构建劳动者终身职业培训体系,加大对职工的培训力度,督促企业完善职工培训制度等。

郭永平要求,把构建和谐劳动关系摆在突出位置,加强协调劳动关系工作,及时排查矛盾隐患,经常性分析研究本地区劳动关系情况,掌握带有苗头性、倾向性、普遍性的问题,早发现、早介入、早报告,提出解决问题的办法;要引导职工正确对待利益关系调整,以理性合法方式表达利益诉求,自觉维护职工队伍和社会稳定。

郭永平同时要求,深入学习贯彻党的十八大四中全会精神和习近平总书记系列重要讲话精神,始终坚持工会工作正确的政治方向;深入开展具有工会组织特点的“三服务”活动,更好地服务全省工作大局;坚持不懈地抓好作风建设,切实加强基层工会建设。

职工趣味运动会

1月28日,湖北省恩施市交通运输局举办职工趣味运动会,比赛项目有滚雪球、花样迎面接力、钻栏接力等,活跃了职工体育生活。图为职工在进行2人3足迎面接力比赛。

谢银摄/东方IC



福州“最美工会主席”身患重病报道追踪——

“他将职工放在心里,职工将他举过头顶”



官祖振(左三)到车间调查职工对工资集体协商的满意度。(韩晓庆摄)

□本报记者 吴锋
本报通讯员 李润钊

“在我们心里,他永远是亲和的、最美的工会主席,没有之一。”提到福州“最美工会主席”官祖振,福建盛辉物流集团的搬运工徐跟林将他视为自己的恩人。孩子入学、逢年节慰问、紧急救助,作为公司的在档困难职工,他时时感受到“娘家人”的温暖。

“虽然这一年没见到官主席了,但感觉他依旧和我们在一起。”徐跟林告诉记者,他脚上的软底胶鞋,就是官祖振在任时给搬运工们办的实事好事,他说:“干我们这行最费鞋,官主席见不得我们穿着破鞋子干活,提议增加这项劳保。这是他留给我们最贴心的礼物。”

在福建盛辉物流集团工会,还珍藏着官祖振在任时整理的工会工作台账,总共33类,139册,4100篇。在集团党工干事刘晓煜看来,其间的每一个目录、每一张图片、每一段文字都浸润着老官的心血。

“去年8月,刚做完手术,官主席就赶来上班,不为别的,就为整理这一本本厚厚的台账。官主席知道自己要退休了,想办好工作交接,为了让新任工会主席更快熟悉业务,他就把所有的经验和记忆都倾注在了这些台账里。”刘晓煜对记者详细描述官祖振守着办公桌一页一页地整理台账的情景。

盛辉物流集团是一家大型民营物流企业,280多个网点分布在全国各地,每年,官祖振都要跑遍每个网点,不为别的,只为给基层分工会主席讲工会和一线职工聊聊天,即便

是在第二次手术之后,他的脚步也未停歇。

刘璐曾是盛辉工会的女工委主任,她亲眼见证了这位“最美工会主席”的倔强与坚持。有飞机不坐,他就坐火车,只为给集团省点钱;白天可以宣讲,他偏偏晚上讲,只为少耽误大伙儿工作时间;明明可以集中授课,他一定要一个点一个点地奔波,只为少给基层添麻烦;患病后,同事们想给他捐钱治疗,他硬是拒绝了,他说大家能记得我就好……“他把职工看得很重,可我们却不能为他做什么。”电话那头,刘璐早已哽咽。

在官祖振离职前,集团为他办了场简单的欢送会,老官站起来唱了一曲《咱们工人有力量》。这,让新任工会主席董敬水印象深刻,他说:“在民营企业做工会主席不难,但当一个真正敢为职工说话的工会主席却不易,像老官这样有激情、有热情的工会主席真是难得!”

在盛辉物流集团董事长刘用辉印象中,官祖振在董事会上,提的最多的是职工工资,和他“叫板”最多的是职工福利。但刘用辉还是将官祖振视为自己的战友,这些年,职代会通过了40多项涉及职工切身利益的规章制度,有220多项职工合理化建议被采纳,为企业创造经济效益数千万元。“他让我相信在民营企业,企业发展同样离不开职工;老官是公司的功臣,不是他得病实在无法工作,我真舍不得让他退休。”

“他将职工放在心里,职工就将其举过头顶!”福州市委副书记、总工会主席陈元邦告诉记者,在官祖振身上他看到了一位工会主席的担当。

穿江越洋筑坦途 引领盾构新时代

——中铁隧道集团深水隧道工程建设创新发展纪实

■新玉东 李庆安 赵作建

2015年元旦前夕,一条喜讯从海外传来:中铁隧道集团成功承揽新加坡T221地下通道矩形盾构项目施工任务,开启了中铁隧道集团盾构技术走向海外中高端市场的新时代。

作为中国隧道和地下工程领域的最大施工承包商,中铁隧道集团一直是我国盾构技术的引领者。“从1997年引进国外第一台TBM(隧道掘进机)起,十几年来,中铁隧道集团通过引进、消化、吸收、改造和创新,多次成功地把盾构技术应用大型隧道建设。”中铁隧道集团总工程师洪开荣介绍。

如今,中铁隧道集团驾驭盾构穿江越洋,引领盾构技术发展迈入新时代。

创新驱动 中国盾构挺进世界前列

中国人接触和认识盾构机,始于1965年。但之后的几十年间,研发制造工作一直步履维艰,进展缓慢。近年来,国内虽然有10多家企业从事盾构机的研发、制造,但这些企业大多数产品依靠进口组装。跨入新世纪,我国隧道建设的速度发展迅猛,在国际上已被称为“隧道大国”,但在隧道工程施工中广为使用的大型设备方面,中国企业仍自主“造血”不足。

上世纪90年代初,中铁隧道集团科研人员把最原始最简单的设计图纸当作教材,把盾构机施工现场当作课堂,就这样开始了盾构技术的研发。

彼时,国家“九五”重点工程西康铁路上马。其中,秦岭隧道全长18.46公里,是全线的咽喉工程,地质条件复杂,长度在当时国内的隧道施工中位列第一。为解决工程难题,铁道部巨资从德国维尔特公司购进了两台敞开式全断面硬岩掘进机。中铁隧道集团的建设和科研人员抓住这一难得的机会,在学习施工中,在施工中学习,不但保证了秦岭特长隧道的提前贯通,而且把这套掘进机的原理、性能和构造,摸得清清楚楚。



总工程师洪开荣(左一)向来访嘉宾介绍我国首座“水下立交”——长沙市营盘路湘江隧道。

前沿技术,推进盾构施工水平跃升,保持盾构技术行业的核心竞争优势。”

2001年,科技部将土压平衡盾构关键技术研制列入“863”计划自动化领域机器人科研项目,决定在较短时间内完成盾构机自主设计,拉开我国盾构产业化的序幕。

重任,落在了中铁隧道集团的肩上。2002年,中铁隧道集团成功入围国家863计划。研发团队发扬敢啃硬骨头的精神,对国外的盾构技术进行深入研究和分析,根据我国的地质特点,坚持施工实践和实验室研发相结合,攻克了刀盘刀具与地层适应性技术、沉降精确控制技术、泥水处理达标排放技术和压缩空气条件下动火修复刀盘刀具技术,构建起拥有自主知识产权的核心技术体系。这“四大技术”恰似一条“流水线”,破解了泥水盾构在不同地层条件下“掘得动”、“稳得住”、“排得走”、“修得好”的技术难题。

2013年1月18日,由中铁隧道集团等单位完成的“盾构装备自主设计制造关键技术及产业化”荣获2012年度国家科技进步一等奖。

穿江越洋 开启盾构施工技术新篇章

人类居住的地球千万年来发生过无数次沧海桑田的变化,数不清的奥秘隐藏在地壳之中,粘土层、泥沙层、石灰岩、花岗岩、流沙、暗河、卵砾、孤石……扑朔迷离的地质构

造需要穿越江河的隧道施工设置了一道道障碍。中铁隧道集团的建设者运用自己的智慧,战胜了一个个困难,破解了一道道难题,创造出一个个独具特色的盾构施工佳绩。

长江第一隧,攻坚克难。被誉为“万里长江第一隧”的武汉长江隧道全长3630米,双洞双向四车道。中铁隧道集团在建设这条穿越长江的交通大动脉时,遇到了许多意想不到的困难。

武汉地质条件复杂,有粘土、粉土、粉细砂、卵石,还有岩层。上软下硬的地质,是隧道挖掘的“强敌”。在这种地质条件下,搞大断面施工将面临5个世界级的技术难题:一是掘进姿态难以控制,盾构机穿越软硬不均的地质时极易走偏;二是高压水,隧道从水面到底部深57米,江水的压力极大,防止隧道透水是最大难点;三是超浅埋,部分地段盾构机离地面只有5米至6米,要想不“惊动”地面建筑实现穿越长江大坝,施工难度极大;四是强透水,隧道两岸大部分为粉细砂地层,一旦透水,后果不堪设想;五是长距离掘进,由于地质变化大,盾构机要尽可能一次穿越2500多米。

中铁隧道集团的建设者们“克敌制胜”的法宝,就是强大的技术支持和信息化管理。比如采用激光自动导向系统,配合人工测量,保持盾构机一丝一毫不偏向,创造性地采用“气垫式泥水平衡技术”,减小盾构机掘进时的波动,把水土沉降控制在3厘米以内。

2007年5月,被列入“863”计划的“高抗渗寿命大管径隧道管片材料结构设计与工程应用”课题,通过科技部验收。这种隧道管片,是专门为武汉长江隧道而研制的,使用寿命年限为100年,从而确保长江隧道的目标。

总工程师洪开荣认为,武汉长江隧道在科研技术及信息化施工方面,有众多革新,标志着我国穿越江河湖海隧道技术接近世界先进水平,起到了非常有价值的示范作用。

厦门连翔安,一隧过天堑。厦门翔安海底隧道全长8.695千米,其中海底隧道长6.05千米,跨越海域约4.2千米,是我国大陆地区第一条海底隧道。

2005年9月,中铁隧道集团的建设者进入厦门翔安海底隧道施工现场。工程刚开始,就遇到了全强风化软弱层大断面超浅埋暗挖施工这一大难题。翔安隧道是特殊的三孔设计,开挖宽度达到了17.5米,隧道两端的陆地段,全是风化后形成的烂泥,无法形成洞口。用钢拱架撑上去,沉重的全强风化层压下来,使钢支架沉降度超过技术许可的20厘米,达到50厘米~60厘米。

中铁隧道集团建设者们创造性地采用CRD工法和双侧壁导坑法进行施工,把大断面分解成3~5个小断面,依次进行挖掘和支护,土层的压力得到了巧妙的分解,施工得以顺利推进。该工程创造了在同条件下全国最快的掘进纪录。

翔安隧道开挖中遇到了最大的拦路虎——全强风化深槽。风化深槽如同与海水连通的烂泥,是海底地质结构中极为复杂的现象。隧道要从这些嵌入岩层的烂泥中穿过去,稍有不慎海水就会挤进狭窄的隧道工地,工程就有可能全部报废。

工程技术人员通过试验和反复论证,终于设计出一种全断面帷幕注浆新技术。这种技术是把一种新型快干复合水泥石浆拌成浆,在开挖断面的四周钻孔注浆,使风化槽中的烂泥、碎石与岩石凝结成水泥块,从而形成5米厚的堵水加固墙,阻止海水的涌入。当技术参数达到要求时,施工人员再取出泥块,用加固圈对隧道进行初步的开挖支护,使变形严格控制在3厘米~6厘米以内,以此形成隧道的雏形。翔安隧道在施工中突破了多项世界级的难题,取得了30多项科研成果,为全面开展海底隧道施工提供了宝贵的经验。

穿越狮子洋,树“世纪”标杆。深港高铁的控制性工程狮子洋隧道,是目前中国大陆

最长、标准最高的盾构隧道,也是中国投入建设的首条铁路水下隧道,全长10.8公里,设计时速350公里,最大水深26.6米。无论是长度、直径还是时速目标值,狮子洋隧道均可比肩英法海峡隧道、东京湾海底隧道、丹麦瑞典海底隧道等世界级海底隧道,被誉为“中国铁路世纪隧道”。中铁隧道集团承建这条“世纪隧道”吸引着国内外同行的目光。

2007年11月9日,随着“跨越号”盾构始发成功,狮子洋隧道进入关键性盾构施工阶段。水深使隧道施工难度特别大,隧道通过地层多处为断裂带和风化深槽,容易对刀盘造成磨损;盾构机在弱风化基岩中掘进近3000米,施工中需要江底带压进仓检查和更换刀具,这些都是世界级的难题。

中铁隧道集团订下战略目标:构建世纪工程,打造世界品牌。建设者们采用4台具有国际先进水平的直径11.18米的大断面泥水盾构进行施工,并在国内首次采取“相向施工、地中对接、洞内解体”的方式掘进。

总工程师洪开荣任项目经理,把精细管理、信息管理和文化管理相互渗透融合,制定了一系列成本控制、工序衔接制度,将责任具体到每一道工序,每一个人,实施全过程控制,走出一条现代项目管理的新路子。

2010年12月和2011年3月,狮子洋隧道左线和右线分别实现贯通。

通过狮子洋隧道施工的锤炼,中铁隧道集团建设者熟练掌握了盾构掘进最优的施工参数、沉降控制措施及泥水盾构过海技术,实现了在海底复杂地质的快速掘进,同时还提升了盾构机拆卸、组装的自主化技术能力。此外,因其卓越的管理水平,在第23届项目管理

全球大会上,狮子洋隧道被授予银奖殊荣。

近年来,中铁隧道集团采用盾构法施工的海底隧道还有深圳前海湾综合过海管廊工程、青岛胶州湾海底隧道等。在开展海底隧道建设中,建设者们攻克了盾构掘进面失稳、关键部件失效、掘进方向失准等国际公认的三大世界难题,成为世界海底隧道盾构法施工规则的制订者,他们主编完成的《盾构法隧道施工与验收规范》等已成为国家标准。

海底隧道

编织明天更美好的交通梦

正在施工的南昌市重点工程红谷隧道,全长2650米,其中沉管段全长1329米,共12个管段,是目前国内内河在建规模最大的沉管隧道。

红谷隧道所用沉管每节长115米、宽30米、高8.3米,外形巨大,对混凝土防渗抗裂要求极高,制作过程中必须严格控制温度,尤其管段几何尺寸控制对精度要求非常高,无论管段端口安装精度必须控制在正负1毫米。在水流湍急的赣江南昌段,把重量达2.5万吨的12节沉管安装到位,其难度可想而知。现在,凭借着成熟的沉管施工技术,中铁隧道集团建设者们正安全高效地推进红谷隧道的建设施工。

据了解,全世界已建成和计划建设的海底隧道有20多条,主要分布在日本、美国、西欧等地区。随着我国经济和科学技术的发展,建设更多跨越江海的隧道工程已提上国家的重要议事日程。从2009年开始,渤海海峡跨海通道连续5年成为全国“两会”的重要议案和提案。

除了渤海湾跨海隧道,我国目前还在考虑建设的跨海隧道工程已经多达5条,包括上海到宁波的杭州湾工程、伶仃洋跨海工程、连接广东和海南两省的琼州海峡跨海工程等。

在最近结束的APCE会议上,建设丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路的规划,为包括跨海隧道在内的中国高速铁路建设快步走向世界,展示出了美好的前景。

随着中国高铁快速走向世界,在未来的几年到几十年中,在中国、东南亚、在非洲、在欧美……在中国高铁伸展的地方,都将出现中铁隧道集团建设者的身影,为中国穿江越海隧道建设创造辉煌。



厦门东通道——翔安隧道。