

采取走出去和引进来相结合,努力扩大对外联系

# 承德高新区引央企入驻服务先行

## ——访承德市委常委,高新区工委书记、管委会主任刘文勤

■本报记者 王富国



去年9月份,承德市高新区被国务院批准列入国家级高新技术产业开发区,成为承德历史上第一家、也是唯一的一家国家级高新技术产业开发区,这个升格,大大提升了高新区的外在形象和内在吸引力。为了引进央企,高新区做出了一系列的动作,近日,高新区工委书记、管委会主任刘文勤接受了《中国企业报》记者专访。

《中国企业报》:承德高新区面临哪些良好发展机遇?

刘文勤:从全市总体来看,首都经济圈、环渤海经济圈、燕山太行山扶贫开发上升为国家战略,承德厚重的文化底蕴、丰富的自然资源、优良的生态环境、不断改善的基础设施条件等等,都是我们面临的很好的发展机遇。

没有承德这座城市,就没有高新区,离开了老城区,高新区也很难形成自己独特的特色。历史上的承德“生也北京、兴也北京”,未来快速崛起的承德,外部动力的重点也在北京,高铁建成后,承德与北京同城化就成为现实,我们45分钟到北京,同城化是非常高的。高铁开工建设和通车后,必将给承德带来一系列深刻变化,而高铁站就坐落在高新区,机遇把握得好,我们将成为最直接、最大的受益者。

受雾霾和沙尘天气的影响,北京高端人才和企业外迁的意愿越来越迫切,高新区接受首都产业转移、资本外溢、人才外迁的条件越来越成熟、优势越发明显,这必将会成为项目、资金、人才等生产要素在承德落户的首选之地。

此外,河北省委、省政府将进一步加大对园区发展的支持力度。明确要抓好一批重点园区建设,每个市都要重点建设一两个吸纳首都科技成果转化、承接高端产业要素转移的基地,承德高新区是首都经济圈北环上唯一的一个国家级高新区,必将得到更多的支持。

《中国企业报》:高新区发展目前存在哪些问题?

刘文勤:发展不快。2012年,区财政收入完成8.3亿元,其中来自工业

企业实现的税收只有2.6亿元,占31.3%,来自房地产、建筑业的税收达到3.3亿元,占40%强。在全国105家国家开发区中总体处于后位,在全省5家国家高新区中处于末位,经济总量仅占全市的3.04%左右;尤其是按照产业城市共赢原则来衡量,产业明显偏弱,在建项目少、储备项目少,特别是缺少兴市、立区的大项目、好项目,尤其是产业等项目,发展后劲亟待增强。

《中国企业报》:高新区在引进央企投资方面有哪些做法?

刘文勤:我们坚持走出去和引进来相结合,努力扩大对外联系。

高新区积极组织参加河北省(香港)投资贸易洽谈会、廊坊“5.18”国际

投资贸易洽谈会和承德市委、市政府在珠三角和京津地区组织的“粤承项目对接会”、“京企、央企北京合作恳谈会”、“9·8”厦门国际投资贸易洽谈会、西安高新技术产业博览会和深圳高新技术产品交易会等重要招商活动。

高新区先后邀请了国际航空国际建设有限公司、中铁十七局、港中旅集团、深圳华为技术有限公司、浪潮集团、恒大地产和清华大学、北京理工大学、北京航空航天大学、天津大学在内的近百家世界500强、国内500强、国内外知名的公司、著名京企、央企和高校参会。

《中国企业报》:高新区工作下一步有哪些打算?

刘文勤:在不放松工业项目的同时,把招商重点转移到科技研发、总部经济、高端商业、旅游服务、现代物流、会议会展和园区整体开发、基础设施建设合作等项目上来。

积极拓展获取项目和投资信息的渠道。除了依靠传统的节庆活动、人脉交流、报刊信息、网络查询等手段外,重点做好利用投资中介机构、行业协会、区域性企业协会招商和委托代理招商工作,尤其要挖掘关系资源,做好央企、大型国企、知名民企、世界500强企业投资项目信息的获取工作。2013年,在巩固“珠三角”、“长三角”地区招商代理中介机构的基础上,在北京和天津发展两家具有实力的招商代理中介机构。

# 建设一流高铁维管 续航腾飞京沪巨龙

## ——中铁电气化局集团京沪高铁维护管理公司纪实

■钟泽华 何振杰

2011年6月30日15时,京沪高铁首发动车组驶离北京南站,以300公里的时速,风驰电掣般向上海方向奔去。

京沪高铁巨龙腾飞了!

作为京沪高铁“四电”系统集成牵引供电系统建设者,为京沪巨龙插上了腾飞的翅膀。

2012年4月15日18时,中铁电气化局京沪高铁“四电”系统集成项目部原班人马华丽转身,组成中铁电气化局集团京沪高铁维护管理公司,并正式接管京沪高铁1318公里供电系统维护任务,为京沪巨龙腾飞护航。

原铁道部现中国铁路总公司提出“三年内建设先进水平京沪高速铁路,打造维管标准化示范线”的目标。京沪高铁供电系统维管具有定标打样的示范使命,任务艰巨,使命光荣。

### 理念先行“建”“管”转身

工程建设与维护管理有着天壤之别。员工思想有着巨大反差。从动辄几千人的“大场面”转变为30余人的“小分队”;从“攻坚战”式施工转变为“绣花”式维管;从“游击战”转变为了“阵地战”。部分员工工作不适应,但工作性质变化决定思想认识必须转变。

京沪高铁维管公司成立伊始,公司总经理景建民适时提出:“投身于京沪、安心于京沪、成功于京沪”的重要讲话,极大地增强了全员信心。同时又提出“三要三保”理念。即:要系统安

全,保运营畅通;要设备稳定,保延长寿命;要双率下降,保品牌形象。先进理念的提出,犹如暗夜明灯,立即为全员指明了工作的方向。

但思想“转身”不是一朝一夕能够解决的,要完全实现从粗放式到精细化管理方式转身、从流动式到固定式的转身,从“粗放型,差不多”到“精细化、标准化”的理念转身,全体干部员工始终面临着彻底“洗脑”、“换脑”问题。

2013年4月,维管公司党委在集团公司开展了“讲正气、聚合力、树形象、转观念、改作风”主题教育实践活动。活动要求全员彻底扫除旧日的施工思想观念、管理模式、行为方式,严格对照维管标准,转变观念、改进作风,以全新的精神状态和必胜的信念,完成京沪高铁维管标准化示范线建设目标。全覆盖、无死角的主题活动,如狂风暴雨般侵入全员心灵,顿时给维管公司注入了一针强心剂,活动半年来,有力地促进了维管公司健康、快速“转身”。

一年多来,京沪高铁维管公司围绕建设“标准化示范线”和打造“行业领先、国内一流”的专业化高铁维管公司”目标,不断解放思想、创新管理、真抓实干,逐渐掌握了供电维管的基本规律,形成了一套全新的高铁维管道路,完成了由建设到维管的成功转身。

### “洗澡治病”专业定制

京沪高铁客运需求旺盛,运输任务非常紧张,每天开行列车超过100对,日均运送旅客达227万人次。对高铁接触网零配件,甚至一颗螺丝钉来说,每通过一列高速列车,都会缩短其寿命。而京沪高铁供电系统有65万根支柱、网线4000多公里、275千伏牵引变电所26个,其他各类所亭86个,维管任务艰巨可想而知。京沪高铁维管公司

专心致力于供电设备寿命的研究。根据京沪高铁运营负荷,不断收集整理每个零部件寿命数据,在全线范围内科学分析,找出规律,对症下药。一年来,公司对京沪高铁制定了专业的维护套餐,科学有力地保障了高速列车安全运营。

标准化集中修。为从源头上消灭“松、脱、卡、磨、断、裂及几何尺寸超标”等造成的设备故障,维管公司研究制定了“标准化集中修”的方法,即通过整合优势人力、技术、装备等资源,逐根支柱、逐个零部件、逐个螺栓对照标准检查,做到检修工作一米不落、一件不差。按照每年完成1/3检修任务的计划,三年全面完成全线标准示范设备检修。

摸排风险,预防为主。安全是生产永恒的主题。面对京沪高铁1318公里几千万个零部件,如何让每一个零件在状态性稳定,实现实时监控,安全管理团队每月召开安全分析例会,结合季节、天气、温度和大数据科学决策哪些最有可能出现问题,排除法的使用大大降低了安全风险。一年来,维管公司制定了19个岗位的安全风险提示卡,形成了“京沪高铁供电系统维护管理安全风险源专题报告”,全线摸排梳理安全风险源41项,对风险源进行监控和补缺。为充分了解设备寿命周期,逐渐探索“状态修”理念;及时总结高铁供电设备使用寿命,达到高铁设备寿命管理的安全理念;不断进行基础数据核实,将故障测距精度控制在500米以内。

专项治理,消除设备隐患。人无远虑,必有近忧。生产技术团队每月召开安全分析例会,全公司范围专项研究近期设备隐患,以点概面,减少设备故障几率。确立了“纵向看系统,横向看季节”的隐患排查原则,开展了接触网“九防”(防风、防洪、防雷、防闪击、防水、防锈蚀、防异物、防危树、防鸟害)专项整治活动。通过专项化的排查,有效遏制了因季节变化对设备带来的影响。

整合资源,提升检修水平。结合京沪高铁实际,维管公司针对地形地貌、

假设事故类型以及天气灾害等多方面,编制了17项抢险预案,实行抢修“1+1”大于2的抢险模式,累计进行各种事故应急演练436场次,极大地提高了员工对事故发生的应急处置能力。一年来,从接管初期抢险耗时95分钟逐步降低到现在平均65分钟以内。同时,为缩短事故抢修时间,维管公司在各车站派员值守,并配备便携抢修工具箱,随时添乘动车组参加清除异物等简单抢修。

### 标准管理 示范引领

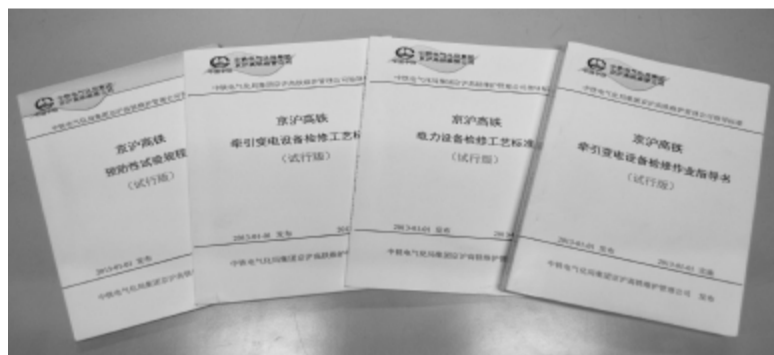
维管人的“办公室”设在京沪高铁1318公里的高空处,为了保障高速列车白天运营安全,检修工作昼夜出,给检修工作带来了很大困难。所以从维管公司成立之初,便开始着手标准化管理、标准化作业、标准化建设的工作。

标准化管理推动维管加速跑。无规矩不成方圆。维管公司成立初期,尤其关注制度建设,成立了文件编写小组。耗时半个月调研研究,拜访原铁道部,走访北京、济南、上海三个铁路局,结合京沪高铁设备型号状态,编写了安全生产体系文件67个管理办法。

特别针对高铁变供电专业,编写了《京沪高铁电力设备检修工艺标准》、《京沪高铁变供电检修工艺标准》、《京沪高铁变供电检修作业指导书》、《京沪高铁预防性试验规程》等管理办法,填补了国内高铁系统检修制度的空白。

同时,结合京沪高铁运输任务紧张的特点,公司高度重视抢修管理的速度和质量,积极联系沟通中国铁路总公司,协商制订了《京沪高铁维管公司接触网添乘动车组抢修管理办法》。本办法的出台,立即产生了效果。

2013年4月24日下午15点10分,八级大风,沧州到德州区间因异物挂网,影响行车。沧州西工区驻站联络员接到抢险电话,拎起便携抢修箱,车站登记后,立即添乘列车到达现场,摘除两米多长的塑料布,抢修结束,15点55分



自行编写的高铁供电设备检修工艺填补国内空白 钟泽华摄

恢复供电。从添乘高铁列车到处理完毕仅用了45分钟,抢修用时大大缩短。

标准化作业掘出安全好习惯。“今天你标准了吗?”这句话已经成为了工区基层人员相互问候的“行话”。作业标准化是安全标准化建设的关键,是杜绝职工违章违纪的重要保证。维管公司结合人身和设备安全,制定了《一日一次作业标准化规范》、《一次上乘标准化作业》等,发到每一位员工装袋,捆绑至检修全过程。从召开工作前预想会、安排夜间检修事宜、填发施工工作票、准备工器具材料、车站登记封网等方面做了详细的规定和范本,下发半年以来,逐步“掘”出了安全作业、标准作业的好习惯,不按规定执行的人逐渐成了工区的“异类”。

设备标准化夯实安全基础。维管公司成立了标准化建设领导小组,编制了《标准化建设形象建设规范》、《标准化设备管理规程》,同时在下属四个维管段确立了标准化示范变配电所、标准化示范工区。经过半年的建设,选出了苏州维管段郑庄变配电所为全线标准化示范所,并通过标准化推进现场会,标准化建设在全线辐射开来。

### 勇于创新 打造品牌

京沪高铁维管公司成立之初,公司总经理景建民形象地比喻:“京沪高铁是腾飞的巨龙,我们就是要让巨龙飞得更稳、更远!”创新在京沪高铁随处可见。

鸟儿惹烦恼,斗争见成效。2012年4月15日,公司刚成立,事情千头万绪。偏偏被个鸟儿事弄得焦头烂额。原来春天是鸟繁殖的季节,高铁线上空旷安静,有些支柱顶端的棘轮框架镂空结构,被鸟儿选为安居乐业场所。随

之问题就来了,鸟窝搭了又搭,越搭越多,频频造成线路跳闸,影响行车。公司立即组织专题会议,加强人工处理。同时立足创新,多方论证,站在设备结构的角度,开展了创新,研制并大量试装了棘轮防鸟装置、风车式驱鸟装置和涂抹趋避剂。2013年公司又陆续推出了电动驱鸟装置和超声波驱鸟装置,坚决和鸟争斗争到底,通过两个春天的鸟窝数量对比,同比减少了近60%,取得了明显成效。公司对鸟窝的整治方案得到了铁路总公司的认可,并推广到全铁路系统。

人杆“对话”,高铁接触网有了电子姓名。由于接触网设备数量繁多,且在夜间维修,在维管实践中经常将检修、检测、巡视数据搞混、遗漏。针对此问题,维管公司采用NFC无线通讯技术(非接触式点对点数据传输技术),将芯片与杆柱挂钩,把每个接触网杆的设备状态、检修状态存入手持终端。检修人只要通过终端和芯片对话,即可自动生成检修、检测、巡视数据的记录和报表,同时可上传云端,方便双向互动,极大提高了维管的效率。

哪里有创新哪里就有生机,哪里有创新哪里就有活力。公司在短短一年多的维管实践中,持续创新,取得了不俗的成绩:自主编写填补了国内高铁变供电检修工艺空白,协助制定了添乘高铁抢修办法、在济南建设维管调度信息中心、引入高铁供电监测“6C”系统等等……

如今,京沪高铁维管人在1318公里的线路上,不断探索高铁维管新模式,不断创新高铁维管新方法,通过建设一流的高铁维管,持续续航腾飞的京沪巨龙,保证了京沪高铁的安全运营,正在谱写新的壮丽篇章。



具有世界先进水平的京沪高铁维护管理调度中心 邵艳雅