

机车“保姆团”

——记新运公司托电铁路运输公司检修车间的青年技工们

新运公司托电铁路运输公司有一帮机车“保姆团”，而且还是清一色的“男保姆”。在分公司各条运输线上服务的DF4型内燃机车，大多都是“70后”，不但“阅历丰富”，更是“阅人无数”，如果照顾不周的话，各种“疑难杂症”就会轮番上演。但有些机车到了“保姆团”的手中，就变得服服帖帖，这是因为分公司的青年技工们将这些机车当作长辈一样尽心照顾。

“心脏技师”李欣

柴油机是内燃机车的动力来源，就好比是机车的“心脏”。要检修好内燃机车这块“大心脏”，不仅需要好脑力还需要好体力，因为柴油机的部件基本都是大块头。

李欣是分公司检修车间的一名内燃机车钳工，91年出生的他，却有着14年的检修工作经历，俨然成为柴油机方面的老手。他经常对身边的工友说：“柴油机上”的活干不完，柴油机检修的知识更是学不完。”李欣常常白天带着工班人员进行现场检修，晚上利用书籍和网络学习柴油机相关专业知识和检修新技术，为了解决更多柴油机检修作业难题，他还积极主动向机车大中修厂、兄弟单位的老师傅请教在实际工作中遇到的难题，探讨维修经验，为自己的业务知识充电，不断地提高自己的业务技能。

半个月前，车间收到6334机车报修计划，经反复试验，发现是泵支撑箱处故障，这可一时难倒了这帮“男保姆”。“李师傅，今天这台机车的故障怎么处理啊，咱们可没有处理过那么大的故障啊，这活可是机车中大修工艺范围的活。”面对大伙的质问，李欣说道：“不要怕，除了拆解柴油机油外，我们什么故障没有碰到过，更换变速箱，更换主发弹联，更换活塞，更换主轴承瓦，还怕一个泵支撑箱。拆，我们自己干。”

李欣带着工班员工说干就干，先组织人员将柴油机自由端所有部件进行拆卸。部件拆解是整个检修过程中难度最

大的，因为泵支撑箱位置特殊，个子高的趴不进去，个子小的手够不着螺丝安装位置，师傅们只有人斜趴着，仅头和一只手伸进去作业。

就这样，柴油机工班想尽一切可以运用的方法，将泵支撑箱慢慢地从柴油机自由端分离出来，检查故障原因，对照主机油泵修程，严格卡控的尺寸和齿轮接口间隙进行认真分析，将需要更换的部件进行更换。经过近半个月的反复调试，6334机车泵支撑箱恢复使用。李欣他们又掌握到一种大部件检修新技能。

仅检修好“心脏”还不行，油、水路管路检修也要在行。因为分公司所在地区水质较差，容易造成机车的缸套水套频繁腐蚀漏水，需要经常更换缸套，更换缸套时需要拆除连杆组，造成更换缸套消耗工时过长。李欣与工友们商量，制定了免拆连杆更换缸套工法，并制作专业工具。以前拆卸连杆组更换一个缸套耗时8小时，现在只需要将所换缸缸套套活塞盘车至上止点将缸套拔出，更换好活塞环只需要3个小时，缩短了维修工时，同时还减少了不必要的材料消耗。

“每台机车都有它们各自的特点，经过这十几年的反复摸索，我们这帮人大概都能摸准每台的运用和检修特点，每台机车故障点基本上都能掌握住，一听说是哪台机车报修，我们一般上车就能干。”李欣在检修工作之余自信地说道。

“制动技工”樊海峰

樊海峰是分公司检修车间的第一批制动钳工，为了照顾好几乎跟他同龄的机车，他始终严格要求自己，在业务学习上发扬刻苦钻研，认真学习相关的专业知识，虚心向老师傅请教，对处理过的故障都能认真分析，总结经验。

樊海峰的较真在车间是出了名的，平时的技术业务学习上从不敷衍了事。2018年年底分公司运灰业务开运在即，而DF4B型内燃机车制动排风系统根本不能满足卸灰条件，为了不耽误运灰卸灰

务，樊海峰带着工班人员，积极研究改造机车排风系统。

由于机车管路布局密切，无形中增加了改装的难度。樊海峰带着徒弟上车下车多次确认改装路线，经过检测，画管路，研究最后确定在司机室走板下面中继阀总风管改装。为了使运灰机车尽快投入运用，同时不耽误其他机车的辅修和零碎修，樊海峰带着徒弟们常常只能是利用中午和晚上休息期间改装。

风管改造本来是要委外进行的，可是不服输的樊海峰和工友们把这件硬活给拿下了，用了近两个月的时间，他们总共完成了4台内燃机车总风管改造，并经过试验全部能够满足卸灰要求和机车制动机的操作。

作为一名老检修工人，樊海峰日常工作中也有自己的想法。看到列车管及风管每次校验都需要委外进行，这不仅增加成本，而且委外校验还浪费大量的时间。樊海峰经过思考后，跟车间主管提出他自己设计一台试验台。说干就干，他先后用铁皮、无缝管、角铁、扁铁、废旧的压力试验平台、蛇皮管等等的小配件，组装好一台试验各种软管试验台，节省了成本并节约检修时间。

人们都说“教会徒弟饿死师傅”，樊海峰却不这么认为。他能将自己所学的知识与实际工作中遇到的各种疑难杂件，毫无保留地传授给每个他带过的徒弟。在徒弟们询问的机车故障问题都会细心地指导、传授。为了能够更直观地让徒弟和其他同事学习制动管路的通路，他在检修创新工作室制动管路通路图上加装了灯显，它的通路和内燃机车的通路是一样的。每个制动阀件在每个位置，风所经过的风管路及阀件内部所通过的通路都能够很清楚地显示出来，这样能够更快地让他们学习掌握制动检修原理。“我希望我的徒弟都比我能干，这样我们制动的活就有后继有人了，我们车间的检修技术会一代比一代人情。”樊海峰一边干活一边说道。

“电器专家”云东东

云东东是个“95后”，典型的内蒙汉子，身材魁梧、性格豪爽。2017年云东东开始从事机车检修，别看他五大三粗，干起活来却极其细心。电器部分就像是机车的神经系统，通过各种电路实现对机车的操控。机车电器柜间内各类线路，密密麻麻地排列着，每次检修电器故障，都需要认真排查。

“同事们都觉得我不适合干电器，觉得我这身板干柴油或走行更合适，可是我就喜欢电器，我觉得电器部分对我更有着吸引力。”云东东回想起自己刚开始学习机车检修业务时，满是自豪。

内燃机车的电器故障主要集中在夏季，夏季温度高，因为柴油机的高速运转，机车内温度有时能达到五六十度，有些电器承受不了长时间高温从而出现故障。云东东每次检修机车，钻进机车就开始一边调试机车一边检查线路，机车操纵室、电器柜间来回穿梭，常常一天干下来，身上的汗就断不了线，他戏称这就是“免费的桑拿”。

“男保姆们”不仅要照顾好内燃机车、电力机车维修业务也越来越。一听检修计划电力机车要回段检修，我们就要提前着手准备了，因为电力机车的活一般都比较紧。”还在内燃机车上干活的云东东又开始忙了，想着赶紧把手上的活处理完，就能安心处理电力机车的活了。

“自从开始检修电力机车，我们基本都要加班加点，晚上加班到一两点是常有的事。”近年来，分公司运输业务不断扩大，电力机车运输业务已占到分公司运输业务近一半。随着业务的增加，机车检修任务也不断增加，“保姆团”还几乎还是原班人马。“我们现在是一专多能，内燃机车、电力机车的活都能干。”说着，云东东又爬上了另一台机车。

只要车轮在转，分公司“保姆团”的工作就不能停，因为有了他们的细心呵护，疾驰的机车才能在条条运输线上平稳运行。

(通讯员 李晓艳 王一川)

“用手指掌控盾构机的每毫米前行，用双脚踏成型隧道的每环推进，用眼睛辨识掘进中参数的变化，用耳朵倾听管路环流冲洗的声音，用内心感应盾构机前行的脉动。”这是“海宏号”大盾构司机王斌在海面下50米的工作写照。

王斌，28岁，陕西陇县人，毕业于西安建筑科技大学。2017年7月参加工作后已在大连市地铁五号线(车站)~梭(鱼湾南)区间海底隧道项目工作5个年头，现任盾构队副队长。

从见习生、助理工程师，到大盾构司机兼土建工程师、盾构队副队长，他见证“海宏号”诞生、操控它发力“掘进”、驾驭它穿越海域，一举攻克兼具“长、大、高、险”四大难题的国际首例海域岩溶地层大直径盾构隧道施工难题，圆满完成“首秀”。

小荷露角 护航盾构掘进

2017年10月至2018年7月，王斌担任中铁456号(海宏号)大直径泥水盾构机驻场监理员，他结合火~梭区间地质情况，发现49号、51号、54号、56号四个滚刀刀筒拆装过程中所采用的双拖油缸可能出现油缸位移不同步和滚刀密封座闸门闭合不完全，无法保压、闸门发卡等问题，及时反馈至项目部及装备设计师进行设计调整。

2019年7月，大盾构推进过程中，刀具更换频繁、进度较慢，严重影响掘进工效，王斌下定决心要解决这个问题。于是他通过对项目换刀班7人针对不同刀筒拆装进行培训，提升他们对刀筒拆装工艺及原理的掌握。他通过视频对前期换刀进行分析、研判，有效拆解部分繁琐流程，精化刀筒吊运工装及吊具，使换刀作业由前期拆装1个耗时5~6小时缩短至仅需2~3小时，效率提升了2倍多。大盾构累计换刀1876把，节约工期100多天。

不惧艰险 绽放青春力量

2019年1月18日，“海宏号”启航，在中铁装备人员的“传、帮、带”下，他首次操控大直径泥水盾构机掘进。他干中学，学中干，精心钻研，悉心揣摩，“海宏号”上控制掘进、出渣、拼装、注浆、后配套等几个系统的184个按钮，他精准操控力求无半点闪失。

当班的12个小时中，他时刻关注掘进参数的变化，悉心研读技术交底、分析掘进参数，力求最佳的参数确保盾构机稳步向前，中铁装备的师傅们带着推完150环(300米)，就要由王斌他们独立操控大盾构机了。他们顶着0.5兆帕的压力，创造了大盾构掘进从最初的90米/月，提升到120米、150米、180米/月的好成绩，2020年10月，创出了硬岩地层长距离掘进212米/月的国内同类地层掘进新纪录。

2019年5月至2020年5月间，在穿越三大溶洞群施工中，因岩溶区域掘进会出现盾构姿态难以控制，可能会出现盾构机栽头、隧道掘进脱离设计轴线、隧道成型管片破裂等险情事故。困难重重、风险较大，必须掌握地层地质、合理调整掘进参数，最大限度控制在岩溶区滚刀磨屑数量，确保盾构姿态与隧道设计轴线的匹配度。他与同事精心分析总结，挖掘不同岩溶地层之最匹配的掘进参数，针对刀盘转速、贯入度、刀盘扭矩等主要掘进参数形成了一套适合岩溶区的合理范围(岩溶区地层岩石质量指标值一般为0.1~0.2兆帕，刀盘转速1.2~1.5转/分钟，贯入度6~8毫米/转)，针对滚刀结构确定齿距滚刀更适合岩溶区盾构掘进。2020年5月6日，“海宏号”安全、平稳、顺利穿越第二大溶洞群。

巧取盾构 攻坚克难创佳绩

“海宏号”对盾构机操作水平、

让青春在50米海底绽放「绚丽之花」

——记中国中铁优秀共青团员、中铁一局大连地铁五号线S标盾构副队长王斌

水地质质掌握、设备合理安全使用等多方面提出了考验。

在大盾构掘进过程中，他通过对滚刀转速、温度、磨损量数据的大量分析，发现三者之间关联性，准确判断磨损刀具，为刀筒拆除、刀具更换提供支持。

2021年1月10日，2882米长的“海底隧道”提前8个月完美收官。在海面下的722个日日夜夜里，他每天工作12个小时，迎着东方的鱼肚白上岗，伴着当空的皓月下班；在酷热、潮湿、阴冷的环境里，对春夏秋冬、寒暑易节浑然不觉，周而复始、循环往复地陪伴“海宏号”前行，他却乐此不疲。作为盾构司机，在七八平方米的主控室内操控184个按钮控制盾构机掘进参数和各个设备的正常运转；作为土建工程师他负责做好管片选型、管片选点、测量盾尾间隙、选择同步注浆、二次注浆的参数等工作。

2021年12月，国际首例岩溶地层大直径盾构隧道工程斩获2021年度国际隧道协会(ITA)年度工程奖，中国中铁年度10大“超级工程”；他在2021年初央视13套“向光而行”节目中接受了专访，他和“海宏号”团队为海域岩溶地层单洞双线地铁隧道施工关键技术及盾构机研制课题(国家级)等提供了详实的基础资料。

5年里，他先后获得项目部“优秀见习生”“进步最快员工”、中铁一局城机公司“优秀盾构机操作手”、中铁大连地铁五号线公司“优秀工匠”、中国中铁“优秀共青团员”等荣誉称号，让青春绽放在50米海底绽放“绚丽之花”。

“盾构施工虽然艰苦，但生活就是逢山开路遇水架桥。有一首诗歌中写道‘既然选择了远方，便只顾风雨兼程’。在今后的工作中，我会继续奋斗、勇毅前行，我将坚守初心和使命，矢志不渝争做一名一流的城轨建设者。”王斌说。

(通讯员 汤建军 刘家琦)

优化提升基层单位纪检监察组织“监督再监督”工作

李贺

为促进职能部门正确履行监督管理职责，推动全面从严治党向纵深发展、向基层延伸，中铁一局转发的《中国中铁纪检监察组织对职能部门履行监督管理职责进行再监督的实施办法(试行)》已实施两年。实施办法内容全面、体系完备，具有很强的指导性意义。笔者就基层单位如何进一步优化和提升纪检监察组织“监督再监督”工作谈几点看法：

领导重视、资源支持。公司党政主要领导应从深化企业改革、全面从严治党的高度，重新深入理解纪检监察组织的职能定位，充分支持纪检监察组织履行“监督

执纪问责”的管理职能，破除“懒作为”、纠正“乱作为”、杜绝“不作为”，从而为加强作风建设、增强管理效能、提高执行力水平、推动企业发展、实现“自我革命”发挥应有作用。

问题导向、集中发力。再监督工作，说到底还是“找缺点、挑毛病”，其结果轻则“红红脸、出出汗”，重则“丢位子、降薪酬”。对于监督者来说是个“技术活”，既要监督精准到位，又要让被监督者心服口服。因此，建议从企业发展亟待解决的“薄弱点”入手，以“问题”为导向，聚焦责任意识缺失、执行力建设薄弱、盈利能力不强、效益流失严重以及腐败易发多发等关键环节、关键岗位，选择公司上下关注的“重点部门”进行试点，循序渐进，逐步推进，在试点中不断总结经验、完善监督再监督工作。

融入服务、接受监督。强化纪检监察

部门在监督中的服务意识，并做好被监督部门的思想工作。再监督的根本目的是推动职能部门提升管理效能，保障制度有效执行，促进企业改革发展。监督再监督并非“为了监督而监督”，因此就需要既要关注职能部门职责履行，又要注意在基于监督的基础上做好信息沟通与管理建议等服务工作，做到在监督中服务，在服务中监督。被监督部门应正确对待来自同级纪检监察组织的监督，视监督为支持、爱护和帮助，主动欢迎监督，诚恳接受监督，习惯在监督下工作。

强化问责、保障有力。强化纪检监察“监督再监督”结果运用，是关涉纪检监察部门能否发挥好“监督执纪问责”职能的保障，在融入大局、围绕生产的基础上，针对未完成被监督事项设定性质、影响、效率等指标，量化结果运用的

情形和方式，结合监督执纪“四种形态”、干部提拔考核和薪酬奖惩等制度规定，恰当的对被监督事项作出结果评价，促进被监督部门加强自身建设、提升执行效能。

围绕企业生产发展中心工作，需要不断深化体制机制改革，需要自我革新、自我革命，经济活动中个体“有限理性”和逐利动机，内在要求必须加强监督。再监督工作是中央有关纪检监察组织“三转”要求的具体落实，其实质是对管理者的再管理、对监管者的再监督，是一种强化执行力为目标综合性内部监管活动。因此，再监督不是“二次监督、二次核查”，而是“对监督落实情况”的再监督、对检查落实情况的再监督，是更深层次的监督，是一次不断深化纪检监察专职监督主体职能的探索。

(作者单位：正方圆城公司)

塑造高标准争先文化 锻造新时代生产铁军

——中铁一局生产管理部党建工作纪实

2019年，建安产值819亿元；2020年，建安产值1016亿元；2021年，建安产值1150亿元。近三年中铁一局生产规模快速扩张，增幅达40.4%，超越中铁二局后已连续多年稳居中国中铁第二名，成为中国中铁稳健发展的典范。这些斐然的成绩是中铁一局生产管理部党支部以创建学习型党组织为目标，坚持围绕中心抓党建，注重党建引领促生产，用责任和担当捍卫

“天下第一局”金字招牌，也得益于中铁一局生产管理部多年来从领导、团队、体系代代传承出来的“三位一体”争先文化，锻造出新时代的雷厉风行、事事争先、永无止境的生产铁军队伍。

强党建 夯基础 强基增效永在路上

党支部强化党建引领，在中铁一局党委和机关党委强基增效的号召下，以“一切工作到项目”为总目标，夯实业务管理基础，在提质增效三年行动的道路上求真务实、至善至美。支部在机关党委的正确指引下，以政治建设为统领，用党的新思想新理论新要求提高政治站位、强化政治意识，注重党建工作作用发挥，着重提升党建工作质量，党员教育常抓不懈，规范党内组织生活和基础管理工作，全面提升支部全体党员的综合素质建设，以机关党建为抓手，全力推动中铁一局生产管理工作迈向更高水平，服务保障中铁一局大发展。

一是注重政治建设。党支部深入学习贯彻习近平新时代中国特色社会主义思想，认真贯彻落实中国中铁党委、中铁一局党委、机关党委的学习要求，在每个季度的支部党员大会、支部委员会以及组织生活会上按照机关党委每季度学习计划认真开展党员学习教育。在学习强国APP上每天晒学分，每月比学分，年度表彰评选优秀学霸。使党员同志对党中央、中国中

铁、中铁一局党委的路线、政策、方针入脑入心，全面提升党员党性修养。

二是注重作用发挥。2021年3月党支部进行换届选举，始终保持健全的组织机构，始终做到支部班子分工明确、权责清晰。党支部按照“机关星级党支部”的创建要求，不断完善支部的各项管理制度，梳理完善施工生产和施工管理的文件制度，强化了对重难点项目、大生产项目、境外项目的管控，为实现产值过千亿元保驾护航，党组织战斗堡垒作用发挥明显。

三是注重质量提升。以机关党建工作责任制为抓手，紧密围绕中铁一局年度工作重点，强化计划管理，坚持项目前期策划、加强标准化管理，重点督导整治问题项目，对标世界一流企业，以强化施工生产管理，确保在建项目有序可控为主要工作方向，认真履行部门职责。

四是注重党员教育。支部严格按照中铁一局和机关党委要求，注重把党员教育抓在日常、严在经常；在部务交班会、周交班会上集体学习中铁一局党委有关工作情况通报和要求，教育引导党员注重廉洁从业准则，每半年签订廉洁从业承诺书，遵守上下班劳动纪律，自觉对照党章要求规范自己的言行，改进工作作风，在机关党内倡议自觉践行“学习型、服务型、节约型、创新型、廉洁型”五型机关要求。

五是注重规范基础。党支部按照机

关党委的要求，开展了国资委党委第五巡视组和中国中铁党委第一巡视组巡视反馈问题专题整改分析会，高质量召开了组织生活会，按照机关每个季度党支部学习安排，开展组织生活，完善“三会一课”，各项学习记录详实，基础台账完善。连续六年被中铁一局党委命名为“三星级党支部”，两次荣获中铁一局“铁文化班组”称号，三次荣获中铁一局先进基层党组织称号，雷向锋、景兆德、王志刚等党员同志获得15次中国中铁、中铁一局和其他级别荣誉表彰。

党员带头人以师示下 团队管理者高效推动

一是打造高效管理团队。2017年7月，中铁一局副总经理鲁和友分管施工生产工作，他带来了中国中铁标杆工程局——中铁四局的先进管理理念和务实高效的工作作风。作为领导党员，他从掌控全局出发，规范生产管理秩序，分析一局的生产管理体系优劣，将争先文化融入管理行为，提出多项优化改进措施，自己在制度修订、管理策划、督导项目、方案优化、周生产交班例会、大商务培训、工作会讲话等方面系统思考，优化比选、通盘筹划，亲力亲为，常常不知疲倦，工作到深夜。正是在这样的师帅带动下，磨合上集技术行家与综合管理专家于一体的雷向锋作为这一团队的主要执行者，中铁一局生产管理战线从两级管理部门到施工现场项目都呈

现出务实高效的工作作风、雷厉风行的执行力度、说干就干的行动自觉、处处争先进的管理文化。不拿第一就该反思，排位低于前三分之一就该问责的理念在项目前期策划、业主来函反馈、信用评价考核、项目管理标准等制度体系中均有体现。

二是建立高效工作机制。近年来，党支部改进了周生产交班例会的会议机制，将周生产交班例会打造成高效率的大生产体系汇报问题、解决问题、监督落实的议事平台，形成中铁一局生产管理部总牵头，各生产系统业务部门高效联动的生产指挥体系。为贯彻落实中国中铁关于项目管控责任体系划分要求，党支部通过进一步压实三级公司项目管控主体责任，监督片区分管领导的区域项目管理履职情况，将前后台项目管理管控系统联动，监督生产管理系统上的主要节点管理者快速感知、高效响应前方项目的生产问题，及时解决项目现场存在的管理问题，对生产管理体系提出优化改进建议，定期监督反馈体系运转情况。

三是制定科学的管理制度。党支部为规范并维护井然有序的生产管理秩序，制定了内部单位承建任务划分原则，项目管理模式确定原则，从制度上解决目前两个及以上单位在工程项目实施过程中存在的牵头单位与参建单位大局意识淡薄、项目管理不能形成合力；管理层级和职能不对等，内外管理协调力度不足；

牵头组织单位对参建单位计价、拨款缺乏监管；责、权、利边界不明；对参建单位变更索赔、对外协调等事宜积极性不高，缺乏有效管理机制等问题。

发扬务实高效作风 助力企业生产经营

一是提升团队业务水平。生产部日常业务繁杂，管理着六百余个在建项目和千余个收尾项目的生产业务，项目生产推进过程中的日常管理、着急事件、突发事件司空见惯，随时准备应对各种急难险重，拿出解决方案，这就需要支部党员拥有强大的心理抗压能力，鹰眼般发现问题的能力，复杂问题抽丝剥茧能力，一针见血指出问题所在，一招致胜提出问题解决方案，一劳永逸监督问题销号的能力。支部党员通过自主学习、向他人请教、向社会参访等不同学习方式不断提高驾驭生产管理的能力，将生产管理团队训练成为技术领域的行家里手和项目管理方面的专业人士。

二是发挥战斗堡垒作用。光有能力不足以带领生产系统事事争先、持续领跑，工作作风和工作态度也是形成强大团队合力的重要因素。在关键少数党员领导带头示范的模范引领下，党支部战斗堡垒作用发挥的越来越明显，今日事、今日毕的信念获得支部党员的广泛认可，事不过夜上办的务实工作态度在支部范围内已蔚然成风。每周生产交班例会以及

其他专题生产推进会纪要，当天开会当天成稿，第二天必须起流程挂网。每项具体安排事项下周例会上通报跟踪进展，在业主来函跟踪处置、项目现场督导等方面都有类似的跟踪反馈落实机制，打造形成符合生产管理部业务属性的快捷高效管理闭合链条。

三是助力生产经营再上台阶。这是一支敢打敢拼，拉得出、扛得住、顶得上的能征善战生产铁军，经历了2020年统筹疫情防控和复工复产的硬仗，将均衡发展理念贯穿于计划管理，在百日大干、生产先行的新征程上创造了日均产值过4亿元的新纪录，首次在上半年实现时间过半任务超半的新人成绩，年度产值首次突破千亿元大关。2021年，再次打破纪录，当年5月份实现了产值完成与时间比同步，连续两年产值突破千亿元。2022年5月，再次实现了产值完成与时间比同步，日均产值过5亿元，月度产值突破150亿元大关，月度完成产值创造了新的历史。这两年开通的铁路、公路、地铁线路创造了建国以来的新的历史峰值。

2022年，中国中铁创建王牌工程局的号角已经吹响，未来机遇与挑战并存，生产管理部党支部将用事事争先、不落人后的争先文化，激励生产战线同志们持之以恒，在新时代的新征程上迎接更高的挑战，在提质增效的强企之路上跑出更好成绩。

(通讯员 王志刚)

守正创新谋发展 强基增效续新篇

中铁一局党委组织部
(铁路建设报)社 征文