

100 奋斗百年路 启航新征程 学党史 悟思想 办实事 开新局



政务简报

3月26日上午,区人民医院举行仪式,欢迎该院支援高新区核酸采样任务的队员们平安凯旋。副区长李艺滨参加欢迎活动。(记者 黄盛)

我区现有就业见习基地139家

本报讯(记者 王利 通讯员 唐敖 陈小莲)3月24日,记者从区人社局了解到,我区现有就业见习基地139家,开发就业见习岗位1000余个,吸纳2000余名见习人员,发放见习补贴1000余万元。
据了解,区人社局建立严进宽退机制,按照依法注册成立、社会责任强、生产经营正常、管理规范、提供优质服务的原则审核见习基地,并对1年内未提供见习岗位、未开展见习活动的基地予以清退。切实加强部门内部信息共享,详细掌握毕业生信息和辖区内失业青年信息,将有见习需求的人员纳入见习对象。搭建见习供需精准对接平台,多渠道提供见习岗位,梳理见习政策清单,精简申请材料,优化服务流程。加强见习人员在岗情况检查,防止骗取、虚报补贴资金等行为。选树一批岗位质量高、吸纳人员多、见习成效好的就业见习单位典型,大力宣传见习工作中的经验做法和成效,营造关心支持青年就业和成长发展的社会氛围。
据悉,为促进离校未就业高校毕业生及16至24岁失业青年提升就业技能,尽快就业,区人社局积极贯彻落实就业见习相关政策,深入推进全区就业见习工作。严格按照《重庆市合川区青年就业见习管理办法》,加强见习基地管理,规范见习流程和见习单位有关管理制度,督促见习单位规范落实见习政策,鼓励见习基地适当提高见习人员基本生活费,保障见习人员权益。在139家见习基地中,重庆希尔安药业有限公司、重庆富川古圣机电有限公司、重庆梅香园实业集团有限公司等5家企业获评重庆市优秀青年就业见习基地。

(上接1版)

时任中铁一局青藏铁路铺架队队长李建国回忆,在海拔4000米以上地段铺架,工人们穿着两层毛衣裤,再套上带羊毛的皮衣、皮裤都不顶用;工地上修机器,四五分钟就得换人,却不了两个螺丝,人就冻得不能动弹。
氧气瓶与钢轨、道钉、枕木一道,成为施工现场最为常见的物件。工人们常常背着5公斤重的氧气瓶施工,难受了就吸几口氧,缓一缓再接着干。在海拔4600多米的昆仑山隧道工地,一年不到工人们就耗尽了约12万瓶氧气。

“艰苦不怕吃苦,风暴强意志更强,缺氧不缺精神,海拔高追求更高!”铁路建设者以惊人的毅力和勇气,冒严寒、顶风雪、战缺氧,挑战着生命的极限。

五易寒暑,一排排钢轨向雪域高原深处延伸——2006年7月2日零时31分,拉萨火车站,从格尔木出发的“青1”次首趟进藏列车缓缓驶入站台。中国向世界宣告:铁路修到了拉萨!

“谁又可能在稍动一下就要找氧气瓶的情况下铺铁轨?这条铁路是中国‘敢为’精神的最佳例证。”英国《卫报》写道。

攻坚克难,勇创一流

随着清脆的爆炸声响起,眼前的情景让不少施工人员惊讶:风火山隧道炸出的不是土石,几乎全是冰碴子。风火山隧道全长1338米,轨面海拔约4900米,全部位于永久性高原冻土层内,这样的地质环境被视为隧道施工的“禁区”。

“高原冻土施工关键在控制温度。温度低了,混凝土无法凝固;温度高了,围岩又会遇热融化,造成洞室坍塌。”时任风火山隧道掘进队长任少强说。

在国内外没有成熟经验可直接应用的情况下,广大科技工作者和建设者自力更生、自主创新,创造性地研制了两台大型隧道空调机组,将隧道施工温度精准控制在一定范围内,保证了掘进需要。浅埋冻土隧道进洞、冰岩光爆、冻土防水隔热……20多项世界性高原冻土施工难题相继被攻克,世界海拔最高的铁路隧道在风火山建成,打破了国外专家“青藏铁路过不了风火山”的预言。

高寒缺氧、多年冻土、生态脆弱,三大世界性工程难题当前,这是一场与恶劣环境的斗争、与技术瓶颈的较量,更是一场精神的淬炼。

——战高寒。铁路沿线平均不到10公里就有一座医院,工人生病在半个小时内就能得到有效治疗;在风火山,建成世界上第一座大型高原制氧站,填补了世界高海拔制氧技术的空白……十万大军、五年征战,无一人因高原病死亡。中国工程院院士吴天一说:“这是中国在高原防治方面创造的一个世界奇迹。”

——斗冻土。铁路沿线连续多年冻土区达550公里。“掌握冻土技术是青藏铁路工程的关键。”时任青藏铁路总设计师李金城介绍说,建设者们反复实验,掌握了铁路沿线多年冻土分布特征和变化规律,确立一套以“主动降温、冷却地基、保护冻土”为技术思想的冻土工程中国模式。

青藏铁路开通运营以来,旅客列车运行时速达100公里,创造了冻土铁路运行时速的世界纪录,其所创新的冻土成套工程技术,被认为是中国铁路对21世纪世界工程建设领域的重要贡献。

——护生态。为了保护青藏高原脆弱的生态环境,环保工程投资约15亿元;科研人员开展“高原冻土区植被恢复与再造”研究,使铁路用地上的植物种成活率超70%,比自然成活率高一倍多;全线建立了33个野生动物通道;为了给藏羚羊让道,工程曾两度停工……2008年,青藏铁路格拉段工程获得“国家环境友好工程”奖。

一流的勘察设计、一流的施工技术、一流的工程质量、一流的管理、一流的服务水平……青藏铁路以众多的“一流”绘就了世界铁路建设史上的奇迹。

“建设大军以惊人的毅力和科学的态度,战胜了各种难以想象的困难,实现了建设世界一流高原铁路的目标。”中国铁道学会理事长卢春房说。

接续奋斗,再攀高峰

一条“天路”联通雪域内外,一种精神贯穿过去与未来。在世界铁路最高处——唐古拉地区,养护工人于本蕃自格拉段开通运营以来坚守于此,在“走路都费劲”的环境中,他每天至少走10公里检查作业。十几年如一日,一丝不苟地呵护着每一寸钢轨。“努力成为一枚不惧风雪的路基石。”于本蕃说。

点亮信号灯,扳动道岔,为列车指引前行的方向。作为西藏第一代藏族铁路职工,普桑已经守护“天路”信号设备15载。“青藏铁路造福着我的家乡,能成为这里的一名工人,是我一生的荣耀。”普桑说。

挂头、启动、控速、停车,手比眼看,呼唤应答,途中瞭望。每次出乘,列车司机许宝平都力求让每一个细节无懈可击。十几年来,他早已成为同事们眼中的“标准化作业指导员”。“若是真苦,但能在青藏铁路上当火车,一切坚守就变得很有意义。”许宝平说。

精神因传承而不朽,一代代铁路建设者以挑战极限、勇创一流之志,开启雪域高原发展的崭新篇章。

2020年11月8日,川藏铁路雅安至林芝段开工建设,又一条钢铁“天路”将通向雪域高原。新建正线长度1011公里,30公里以上隧道有6座,超过100米的高桥有9座,修建难度之大世所罕见。

“90后”小伙赵卫星参与了川藏铁路拉林段藏木特大桥修建,下一步即将转战川藏铁路雅林段。“老一代的精神一直激励着我们,让我们更有信心、有决心为高原铁路建设贡献一份力量。”他说。

亘古高原,璀璨星斗,再一次见证着铁路建设者们奋进的步伐。新时代、新征程,他们将继续谱写新的传奇。(据新华社)

挑战极限 勇创一流

113盏光伏路灯照亮村民回家路

本报讯(记者 谌永恒 摄影报道)3月23日,记者在南岸街道大湾村看到,经过连日来紧锣密鼓施工,该村的113盏光伏路灯安装完工并投用,照亮了村民夜间回家路。

当天,记者在现场看到,大湾村金竹林光伏路灯安装现场一派忙碌景象,安装技工正在组装路灯、电感、光伏电池,部分村民正在帮忙扶正电杆并加固。据介绍,光伏路灯是将太阳能转化为电能,同时,通过光感技术,实现智能操控,夜间自动启动,白天自动关闭,并具备节能、环保等优点。

“有了路灯,夜间出行更加方便、安全,再也不用摸黑回家了。”看着矗立的路灯,今年80岁的当地村民易赐元高兴地告诉记者,多年来,大湾村金竹林一带没有路灯,坡道及弯道较多,每当夜幕降临,村民只能靠手电照明夜兼程,更多的时候是跟着“感觉走”。如今,智能化路灯的投用彻底解决了夜间出行存在的安全隐患,这是个大好事,乡亲们无不喜笑颜开。

据南岸街道大湾村党支部书记谭锋介绍,该村以党史学习教育为抓手,以解决群众“急难愁盼”问题为导向,将解决村民夜间出行问题纳入“我为群众办实事”实践活动任务清单。去年,安装投用230盏,今年3月,安装投用113盏。截至目前,共计安装投用243盏,覆盖全村7条主干道,里程16公里,惠及700余户,2300余人。



众人正合力安装路灯



我为群众办实事

党员干部助力春耕生产



党员志愿者在帮助群众管护秧苗

本报讯(记者 刘亚春 摄影报道)

“果树修枝以冬剪为主,夏剪是冬剪的补充。除了修枝以外,春分时节的果树管理还要注意施肥、防治病虫害和注意发生倒春寒。”近日,在合阳城街道马岭村9组的一片坡地上,新时代文明实践志愿者,该村农技员荆华云在一株血橙树前,现场为村民们讲解果树修枝等管理技术。

“二月惊蛰又春分,种树施肥耕地深。”合阳城街道马岭村新时代文明实践站组织党员志愿者去到田间地头,帮助缺劳户开展春耕生产。当天,志愿者们扛起锄头,提上水桶,去到村民谢智元的地里,帮他移栽玉米幼苗。今年67岁的谢智元是一名五保户,由于家里缺少劳动力,培育好的玉米幼苗迟迟没有进行移栽。大家先将玉米苗装到竹筐里,然后挖坑、放苗、压土、浇水……不一会儿,玉米苗很快就移栽完毕。“关键时刻,还得靠政府!”看着阳光下绿油油的玉米苗,谢智元高兴地说。随后,志愿者们还去到村民刘建华家的水田里,查了看稻谷幼苗的长势,并喷洒药液防治病虫害。

马岭村党支部负责人表示,针对春耕时间紧、乡村劳力少的实际情况,该村组建了“党员助耕突击队”,在关键时刻为群众排忧解难。下一步,村“两委”还将继续关注该村缺乏劳动力的农户,为他们提供除草施肥、育苗移栽等助耕服务,把好事办实事办到老百姓的心坎上。

全年新开工重大项目43个、总投资256.64亿元

川渝高竹新区重点项目“挂图作战”



主单位负责人刘斌介绍,南北大道全线通车后,从川渝高竹新区到重庆中心城区,将从现在的50分钟缩短到半小时。
“开年后就一直赶货,订单已经排到6月。”公司生产部负责人王海成介绍,公司于去年4月整体搬到高竹新区,厂房面积、员工人数均增加了一倍,相应的生产能力也扩大了一倍。

事实上,随着南北大道、包茂高速高竹互通加快建设,新区的交通区位优势还将得到进一步改善。近段时间,高竹新区南北大道邻水段施工现场,每天都有150多台机械、500多名工人抢抓晴好天气紧张施工。“年底前,全线达到通车条件。”项目业

“有图有真相”倒逼项目保时保质。截至3月18日,南北大道邻水段项目一季度“挂图作战”的全路段48%路基工程、35%桥涵工程目标任务提前完成。包茂高速高竹互通仅剩584米连接道路及立交工程,四川交建公司100多名工人从今年2月进场后,采取三班倒模式,全力打通“最后半公里”。

“科技创新基地是新区的核心项目,事关新区产业发展的规模与质量。”川渝高竹新区管委会副主任钟超介绍,新区目前将新能源汽车作为主导产业之一,清华大学苏州汽车研究院、四川省汽车行业技术



川渝高竹新区一角 广安市委宣传部供图

研究院、重庆大学低碳研究中心已签约落户新区,正待科创基地建成后正式入驻。

“全力以赴抓项目是新区2022年工作最大亮点。”川渝高竹新区管委会常务副主任唐家文介绍,新区从“交通先行、产业支撑”两方面进行攻坚,今年新区将实施续建类重大项目14个、总投资25.32亿元,新开工重大项目43个、总投资256.64亿元。新引进项目25个以上,投资额100亿元以上。

助力项目建设,新区体制机制改革正加速推进。“作为全国唯一跨省域共建新区,川渝高竹新区肩负着探索经济区与行政区适度分离改革的使命。”唐家文介绍,

继全国首个跨省域税费征管服务中心投运后,跨省域办电中心也将于近期投用。今年,新区将用好川渝两省市支持新区改革创新7个方面28条政策措施,积极探索“市场准入异地同标”机制,按照“一体统计、前台集成、跨省分享”原则,探索经济统计分算方式,实现数据共享和发展成果跨省分享。

数据显示,川渝高竹新区一季度计划新开工和续建项目26个,完成项目投资4.7亿元,截至3月27日,两项目目标任务均圆满完成。今年一季度,新区预计实现地区生产总值30亿元,同比增长79.64%。(据2022年3月28日《重庆日报》)