中国铁道建筑报

CHINA RAILWAY CONSTRUCTION NEWS 1948年创刊

中国铁道建筑总公司主管主办 国内统一刊号CN11-0225 网址:www.crcn.com.cn 中国铁建

2016年12月29日 星期四 第3183期（总7701期）

国资委监事会05办主任刘珊到中铁地产调研

本报长沙12月28日讯（通讯员**魏普通 徐雨辰 张俊艳**）日前，国务院国资委监事会05办主任刘珊在中国铁建总会计师、总法律顾问王秀明陪同下，到中铁地产华南公司长沙事业部检查指导工作。

会上，中铁地产相关负责人就公司总体发展情况、“十三五”规划、片区项目情况等进行了汇报。中铁地产领导从风险管控、注重创新、战略拿地和品牌4个方面介绍了公司发展壮大的经验和做法。

刘珊高度肯定中铁地产取得的成绩，并结合此次检查提出具体要求：一是要做好风险把控。要把控好投资风险，高度重视质量安全管控，全面彻底排查各类隐患，堵塞安全漏洞，确保广大业主生命财产安全；要做好成本控制，注重资金管控和过程管控。二是要注重创新发展。要在企业相对熟悉的领域内实现有限多元发展，特别要重视专业人才引进。三是要注重物业管理，做优做强物业服务。

王秀明指出，中铁地产要积极响应党中央、国务院和国资委的国有资产监管改革新要求，高度配合国资委监事会检查，加强与国资委监事会的信息沟通、交流。王秀明要求，中铁地产要继续坚持积极稳妥的发展战略和发展方向；要把握企业运营“生命线”，坚持合法合规经营；要抓好企业精细化管理，特别是成本和资金管理；继续坚持创新发展，打造特色，发挥优势，永葆企业发展生命力。

当天，刘珊一行还到中国铁建山语城、梅溪青秀项目视察和调研。国资委监事会05办有关人员，中国铁建机关及所属单位有关人员出席上述活动。

沪昆高铁云桂铁路全线通车运营

本报昆明12月28日讯（记者**刘月诗 李美华**）今天上午10时，G4136次和D4208次列车同时从昆明南站驶出，沿着锃亮的钢轨，分别向东北方向的贵阳北和东南方向的百色“飞”去。沪昆高铁贵阳至昆明段、云桂铁路昆明至百色段正式开通运营，标志着沪昆高铁、云桂铁路全线开通，云南大踏步迈入“高铁时代”。

沪昆高铁，东起上海，西至昆明，途经上海、浙江、江西、湖南、贵州、云南等省市，线路全长2252公里，列车运行时速300公里，是我国东西向线路里程最长、速度等级最高、经过省份最多的高速铁路。全长463公里的贵阳至昆明段的开通运营，使历时8年分段建设、分段开通运营的沪昆高铁全线开通。

云桂铁路是国家中长期铁路网规划的重要组成部分，正线全长710公里。云桂铁路昆明至百色段全长486公里。

新建成的高铁穿过崇山峻岭，越过千沟万壑，通车的好消息无疑是云贵大地各族人民心中期盼已久的梦想。梦想的实现离不开建设者的付出。近万名中国铁建员工在工程建设中，创造了多项第一。

沪昆高铁穿越喀斯特地貌，广大中国铁建员工依靠科技创新，攻克了全线最长桥梁、全线最高桥墩和国内跨度最大的高铁连续刚构桥梁等诸多世界级施工难题，一举解决了长大隧道地质雷达远程控制及喀斯特地貌区地下暗河、溶腔探测等诸多隧道施工难题。

在云桂铁路，中国铁建承建了目前世界上最大跨度劲性骨架钢筋混凝土拱桥之一——南盘江特大桥，对大体积混凝土施工等12项工序展开科技攻关，技术达到国际先进水平；深入开展巨型溶洞施工工艺及技术研究，达到国内领先水平；同时，创造了30天铺轨达326公里、有砟线路174公里的行业“新速度”。

两条新线路的开通运营，对加快构建泛亚南部国际铁路通道具有重要意义，昆明南站作为辐射东南亚的重要基础设施，对于加快与周边国家互联互通、促进“一带一路”建设有着积极作用。

中国铁建所属中铁十二局、中铁十四局、中铁二十局、中铁建设、中国铁建电气化局等单位参与沪昆高铁贵州北至昆明南建设；中铁十一局、中铁十八局、中国铁建电气化局、中铁城建集团、中铁建设等单位参加云桂铁路昆明南至百色段建设。

12月28日，由中国铁建参建的沪昆高铁云南段开通运营，从而使全长2252公里的沪昆高铁东西大动脉畅通无阻。图为和谐号动车飞驰在中国铁建承建的高枧槽特大桥上。 本报记者**武 羽** 摄

为了习总书记的嘱托

——中铁建设沪昆高铁昆明南站施工纪实

本报记者 **陈桂芳** 通讯员 **郭忠峰**

2016年12月28日，随着贵阳至昆明段开通运营，沪昆高铁终于全线贯通。我国西南地区规模最大的铁路站房——昆明南站，将以独具地域文化特色的“雀舞春城，美丽绽放”的高贵华丽形象，热情迎接八方来客，喜载云南人民进入高铁时代。

这座由铁四院设计、中铁建设施工、北京铁城监理公司监理的高铁站房，是我国“一带一路”建设的重要基础设施，也是“兰昆通道”“沪昆通道”“南部沿海及西南通道”和“泛亚铁路”四大枢纽通道的汇合点。

特有的区位优势，使这颗“西南枢纽、南亚之门”的高原明珠，备受党和国家领导人关注。2015年1月20日，正在云南考察的习近平总书记来到昆明南站，对建设站房工程的中国铁建建设者们提出殷切希望：“工程要经得起考验，建材不能含糊。春节快到了，安全生产一刻不能放松。农民工已经是建设的生力军，要特别关心。”

中国铁建人牢记习总书记的嘱托，自2013年11月15日开工建设以来，特别是习近平总书记考察昆明南站以后，牢记责任，不忘使命，克服重重困难，优质高效地完成了建设任务，向昆明市政府和广大市民交上了一份漂亮的答卷。

“质量是根，绝不能舍本逐末”

昆明南站是云南省“八出省，五出境”国际铁路通道的重要枢纽，集铁路、地铁、公交、出租车等市政交通方式于一体，地上三层，地下一层。总建筑面积33万余平方米。

开工之初，中铁建设昆明南站项目部就确立了“争创鲁班奖”的质量管理目标。千秋大业始于基础。昆明南站施工现场地质条件恶劣，近一半区域溶洞密布，需要打2000多根基础桩加固地基。每一根桩遇到的地质情况都不尽相同，甚至同一根桩在不同深度的岩层也有区别。经过连续24小时不间断值守，项目部总结出“一桩五表”控制法，创造了每台桩机日完成3根桩的最高纪录，日浇筑混凝土量2800立方米，7天完成一个单体承台。为实现工程创优，昆明南站项目部从源头抓起，严把材料关，每一批原材料、每一个构配件都必须一丝不苟检验合格后才允许进场。在混凝土工程施工中，项目部不仅加强料仓管理、进场检验、试件检验以及仪器设备检定管理，而且严格落实施工质量验收标准，使站房主体结构达到内实外美。基础承台、承轨层楼板等大多为大体积超长混凝土浇筑，裂缝控制是质量控制的重中之重。项目部积极采用建筑业10项新技术中的混凝土裂缝控制技术，在承台内部采用冷却循环水降温措施，主楼板采用无黏结预应力技术等保证控制混凝土裂缝，有效防止了质量通病的发生。

（下转第二版）

今日视点

用实力擦亮中国铁建品牌

付涧梅

日前，由中国铁建参建的一大批重点项目集中“刷屏”：横贯东西的最长铁路沪昆高铁昆明南至贵阳北段通车运营，最具民族风情的南昆客运专线（云桂铁路）昆明南至百色段开闸放票，长株潭城际铁路开启半小时通勤圈，我国首条下穿黄河地铁隧道在兰州成功穿越，京沈客专望京隧道最大盾构始发……岁末，一连串彰显中国铁建实力的喜讯奔涌而来，瞬间点燃了这个沉寂的冬日，也让“铁建名片”更加耀眼。

在国企改革攻坚期，中国铁建领导班子带领30万大军，积极作为，以智慧和勇气将顶层设计与基础布局有机融合，书写了企业改革发展的精彩篇章。2017年，站在新一年的起点上，如何巩固成绩，接续前行，努力擦亮中国铁建品牌，是企业各级管理者尤需重视的问题。

擦亮铁建品牌，就要增强核心意识，使“众星拱之”。一直以来，中国铁建决策层始终站在全局高度，牢牢把握国企改革的正确方向，围绕做强做优做大目标，以高瞻远瞩的战略布局和驾驭繁的策略运筹，优化地域和行业市场布局，为企业改革发展作出系列重大决策部署。“一分部署，九分落实”。在国企改革攻坚期，各单位更应进一步增强核心意识，紧紧围绕中国铁建重大决策部署，用“譬如北辰，众星拱之”的向心力和凝聚力，快速行动，狠抓落实，形成心往一处想、劲往一处使的良好氛围，用实际行动打造“千树万树梨花开”般振奋人心的壮丽景象。

擦亮铁建品牌，就要注重协同意识，让集体“合唱”。打造铁建品牌的“王牌方阵”，不能一家“独奏”，需要各单位胸怀大局，协同作战，充分发挥自身优势，进行同台“合唱”。这样，既有利于工程承包板块与勘察设计咨询、工业制造、物流与物资贸易等非工程承包板块在业务上相互对接，互相带动，不断增强横向联动实力，而且还有助于产业链纵向延伸，使各单位在设计、施工、投融资、运营等全产业链中形成集成效应，增强中国铁建的竞争实力，从而让铁建品牌展放异彩。

擦亮铁建品牌，就要强化精品意识，用品质“说话”。“有口皆碑”的品牌信誉，来自对工程质量安全的高标准追求，来自对施工过程每个环节的细节把控，来自对高精尖难技术的不断挑战。作为参建我国乃至世界高精尖难项目的排头兵，我们要以重点项目为依托，以匠人之心，精雕细琢，让更多技术含量高、产品质量好的精品力作走向国际大舞台，成为企业品牌最有说服力的“代言人”，使中国铁建在世界500强中更加夺目。

国内首条下穿黄河地铁隧道贯通

4穿黄河攻克世界级技术难题

本报兰州12月28日讯（通讯员**马锋先 赵振东 程 迪 朱国才** 记者**邓昆伦**）12月27日，“金城4号”盾构机成功抵达黄河北岸中间风井。至此，由中国铁建总承包施工的兰州市轨道交通1号线一期工程成功实现4次下穿黄河，宣告国内首条穿越黄河的城市轨道交通隧道双线贯通，盾构下穿黄河隧道施工顺利收官。

在施工中，中国铁建所属中铁十四局、中铁十六局成功攻克了全线安全风险系数最大、施工难度最高的世界级穿黄技术难题，标志着中国铁建继穿越长江、海河后，又掌握了一项盾构穿越大江大河的核心技术。

兰州市轨道交通1号线一期工程西起陈官营，东至东岗镇，线路长约26.6公里，设站20座。中铁十四局、中铁十六局在奥体中心至中间风井、迎门滩至马滩区间采用我国自主研发、铁建重工生产的泥水加压平衡式盾构机施工，单线4次下穿黄河。穿黄隧道主体结构位于黄河河面下40余米处，河床下卵石含量高达81.95%，掘进过程中面临盾构机漏浆失压、击穿河床、河水倒灌、刀盘卡死、排浆不畅、磨损严重等巨大风险，被国内知名专家称为世界级难题。

面对挑战，中国铁建全体参建员工迎难而上，经过不断实践摸索、研讨，并邀请中国轨道交通领域的专家到现场“问诊把脉”，确定了科学可行的施工方案，确保了在4次穿越黄河中没有出现一次河床塌陷、河底冒顶等险情，开了国内盾构安全下穿黄河的先河，科学探索出盾构在砂卵石层地层中掘进技术参数，填补了国内乃至世界范围内同类施工的技术空白。

兰渝铁路广元至岷县段开通运营

本报兰州12月28日讯（通讯员**鲍 彤**）12月26日，经过长达8年的紧张建设，中国铁建勘察设计、建设的兰渝铁路广元至岷县段正式通车运营，结束了广元至岷县不通火车的历史。

兰渝铁路北起兰州枢纽，向南经甘肃陇南、陕西边界进入四川省，由广元、南充接入重庆枢纽，是连接中国西南、西北地区最便捷、最快速的通道，正线全长855公里，设计时速为200公里。

其中铁一院承担兰州至广元段493公里的勘察设计任务，中铁十一局、中铁十二局、中国铁建大桥局、中铁十八局、中国铁建电气化局、铁五院等单位参与了工程施工和监理任务。

兰渝铁路全线地质条件极为复杂，桥隧比达72%，仅10公里以上特长隧道就有10座，高风险、极高风险隧道24座。

针对这些难题，铁一院在设计中以创新的技术手段，有针对性地编制多元化处理方案，同步进行课题研究，一举填补了国内山地铁路隧道建设领域的多项空白。中国铁建各参建单位奋战在建设现场，争分夺秒，日夜施工攻克了多项世界级难题，打通了这条与京广线、京沪线并列的南北铁路大动脉。

兰渝铁路建成通车后，新疆经兰州到重庆将不再绕行陇海、西康、襄渝线，全程可缩短近700公里，运行时间节约11个小时，将为沿线地区经济发展插上腾飞的翅膀。

徐州地铁2号线首台盾构始发

本报徐州12月28日讯（记者**郑建峰** 通讯员**王想文**）12月26日上午，中国铁建与江苏省战略性合作项目——徐州市地铁2号线一期工程传来喜讯：全线首台盾构在中铁十二局施工的9标大龙湖站始发。

前不久，中铁十二局在由此向西的1296米处，成功完成了市政府站主体结构封顶，这是2号线20座车站中第一座封顶的车站，同时也创下了徐州地铁建设史上车站当年开工、当年封顶的纪录。

26日上午10时58分，直径6.41米的“神龙一号”土压平衡盾构机从大龙湖站地下17米处入井。此后的1年里，它将完成大龙湖站至市政府站区间、市政府站至汉源大道站区间、文博园盾构接收井至大龙湖站区间共2.7公里的掘进任务。

徐州地铁2号线一期工程是江苏省PPP示范项目。线路全长24.29公里，总投资169亿元。自今年3月27日在2号线开挖第一铲土以来，中铁十二局建设者仅用9个月即完成了大龙湖站地面4000余株树、地下29种管线的迁移，7万多立方米挖方、1.8万平方米地下连续墙及全部主体结构的施工任务。

中国铁建BOT项目

潼荣高速、渝黔高速扩能重庆段开工建设

本报重庆12月28日讯（通讯员**李小香**）12月22日，重庆市交通委员会举行新闻通气会，宣布潼荣高速（重庆潼南至荣昌）、渝黔高速扩能重庆段两个项目开工建设，标志着由中铁建重庆投资公司运作的两个BOT项目正式进入实施阶段。

潼荣高速全长约138.5公里，采用双向4车道高速公路标准建设。建设工期3年，计划2019年年底通车。由中铁十五局、中铁二十二局负责施工总承包。建成后，将改善潼南、大足、荣昌及周边地区的交通联系。

渝黔高速公路扩能（重庆境）全长99.8公里，全线采用双向6车道高速公路标准建设，建设工期4年，计划2021年实现通车，由中铁十四局、中铁十八局、中铁二十三局负责施工总承包。建成后，将极大地改善渝黔高速的拥堵状况，与老渝黔高速一起，形成重庆向南经贵州直达广西的出海高速“双通道”。

国产首台大直径高铁泥水平衡盾构机在京沈客专始发

本报北京12月28日讯（通讯员**刘福昌**）今天上午11时许，随着“望京一号”盾构机刀盘徐徐转动，（北）京沈（阳）铁路客运专线望京隧道开始掘进，标志着全线进入攻坚阶段。

望京隧道是京沈客专关键控制性工程，全长8000米。其中望京隧道盾构区间长3168米，采用两台盾构机施工，每台盾构机掘进一条单洞，由沈阳向北京方向掘进。

“望京一号”盾构机是国家863计划重点工程，由中铁十四局和铁建重工联合研制、生产和组装调试，是具有完全自主知识产权的国内首台高铁大直径泥水平衡盾构机，开挖直径10.87米，总长度87米，集隧道开挖、衬砌、出渣、导向等功能于一体，能一次完成超大断面隧道施工，对推动隧道施工产业进步具有革命性意义。

南沙港铁路跨西江高塔斜拉特大桥主桥首桩灌注完成

本报佛山12月28日讯（记者**徐云华** 通讯员**袁雨节**）12月25日，经过建设者10个小时的艰苦奋战，由中铁十一局承建的世界双线货运铁路跨度最大的钢箱混合梁斜拉桥——南沙港铁路跨西江高塔斜拉特大桥157号主墩桩基顺利灌注完成，标志着全线主跨桩基施工全面展开。

南沙港铁路跨西江高塔斜拉特大桥为钢箱混凝土混合双主梁斜拉桥，主跨600米，居同类铁路斜拉桥跨度世界第一。设立两座H型主塔，塔高分别为208米和200米，共设置96对斜拉索。

中铁十一局项目部在保证施工质量的同时加快施工进度，积极开展技术攻关，认真分析总结，不断探索创新，为下一步钻孔顺利推进积累了宝贵经验。