# 中国铁道建筑报

CHINA RAILWAY CONSTRUCTION NEWS 1948年创刊

中国铁道建筑集团有限公司主管主办 中国铁建

2019年10月17日 星期四

国内统一刊号CN11-0225 网址：www.crcn.com.cn 第3593期（总8111期）

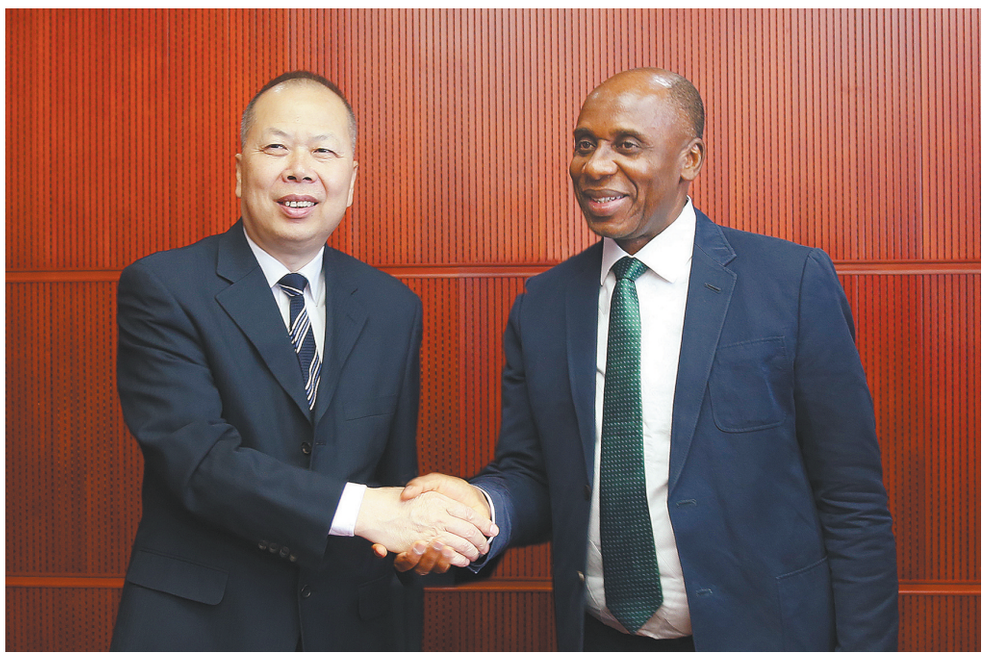

# 陈奋健会见尼日利亚交通部长阿玛埃奇

**本报北京10月16日讯**（记者**王 维** 通讯员**许 良**）10月15日上午，中国铁建党委书记、董事长陈奋健在中国铁建大厦会见来访的尼日利亚交通部长阿玛埃奇一行，双方就进一步推进在尼有关项目实施进行了深入交流。

陈奋健对阿玛埃奇一行来访表示欢迎，对部长阁下多年来给予中国铁建的信任和支持表示感谢，并祝贺他连任尼日利亚交通部长。陈奋健表示，近年来在部长阁下的领导下，尼日利亚交通基础设施建设取得了显著成绩，极大地促进了尼日利亚经济发展，我们对阁下所取得的丰硕业绩表示敬意。自1981年进入尼日利亚市场以来，中国铁建先后实施了包括阿卡铁路、机场航站楼等在内的多项重大交通基础设施项目，成为在尼最大的中资企业。中国铁建期待在部长阁下新一届任期内，进一步深化与尼日利亚交通部的合作，持续为尼基础设施建设提供优质服务，为巩固和发展中尼两国传统友谊，促进尼日利亚经济社会发展再作贡献。

阿玛埃奇高度评价双方多年来的合作，对中国铁建为尼日利亚经济社会发展所作的贡献表示感谢。阿玛埃奇表示，近年来中国铁建在尼日利亚参与建设、运营了多个铁路项目，均取得很好的经济效益和社会效益。当前，尼日利亚交通基础设施建设需求旺盛，有很多项目正在或即将实施，尼日利亚交通部欢迎中国铁建参与其中，与尼方共同推动有关项目尽早落地，并希望中国铁建继续发挥专业优势，高质量、高效率地实施好在建项目，造福尼日利亚人民。

尼日利亚交通部、铁路运输署、铁路公司有关负责人，中国铁建有关部门、单位负责人参加会见。



图为陈奋健与尼日利亚交通部长阿玛埃奇亲切握手。 **李 子** 摄

# 李克强总理视察中国铁建总体设计、建设的银西高铁

**本报西安10月16日讯**（通讯员**丁 洋**）10月14日至15日，中共中央政治局常委、国务院总理李克强在陕西西安、咸阳考察，其间专程前往中国铁建勘察设计、建设的银（川）西（安）高铁施工现场考察。

10月15日上午10时10分，李克强一行冒雨来到银西高铁位于咸阳的渭河特大桥四线跨河段建设工地视察，在铁一院制作的4幅展板前逐一驻足，并听取了关于西部铁路规划、陕西省铁路规划、银西高铁项目等情况的汇报。

在听取汇报并察看工程进展情况后，李克强强调，这项工程不仅对当前稳投资具有重大意义，更对我国区域协调平衡发展具有战略意义，既是重大发展工程，又是重大民生工程。我们发展经济的目的就是要惠及民生，一定要多措并举，将目前高铁仍然空白的省份，尽快接入全国高铁网络，让这些地区早一天步入全国快速发展轨道。

银西高铁是我国中长期铁路网规划中“八纵八横”包（银）海通道的组成部分，该项目建成后将结束宁夏没有高速铁路的历史。银西高铁正线全长约617公里，设计时速250公里，全线共设车站20处，桥隧总长394.3公里，占线路长度的63.9%，由铁一院总体勘察设计，中铁十一局、中铁十二局、中国铁建大桥局、中铁十四局、中铁十六局、中铁十九局、中铁二十一局、中铁二十二局、中国铁建电气化局联合承担银川机场黄河特大桥、水北村泾河特大桥，以及彬县隧道、阁村隧道、驿马一号隧道、新永寿梁长大隧道等全线重点控制性工程的施工任务，铁一院参与监理，铁四院参与项目咨询。目前，银西高铁宁夏段已顺利建成，甘肃段和陕西段建设正按计划向前推进。

# 庄尚标会见珠海市委书记郭永航

## 并到中国铁建港航局调研

图为庄尚标与郭永航亲切会谈。 **邓联旭** 摄

**本报珠海10月16日讯**（记者**邓联旭 刘德联** 通讯员**刘 敏**）10月14日下午，中国铁建总裁、党委副书记庄尚标在珠海会见珠海市委书记、市人大常委会主任郭永航。双方就进一步深化全方位战略合作，推进相关项目落地进行了深入交流，并达成共识。中国铁建党委常委、副总裁李宁，珠海市委常委、秘书长吴轼参加会见。

庄尚标对珠海市委、市政府长期以来给予中国铁建的信任与支持表示感谢，并介绍了中国铁建的发展和在珠海的机构设置情况。庄尚标说，中国铁建始终把珠海市作为重点经营市场，在珠海参与了多项重点工程建设，双方有着良好合作基础。当前，随着粤港澳大湾区的大建设、大发展，珠海迎来了重大发展机遇期，中国铁建愿充分发挥自身全产业链优势，深度融入珠海高质量发展，加大在机场、市政、轨道交通、高速公路、房地产和城市综合开发等方面的合作力度，助力珠海加快建设成为独具特色、令人向往的大湾区魅力之城。

郭永航对庄尚标一行的到访表示欢迎，对中国铁建为珠海市经济社会发展和城市建设作出的贡献表示感谢。郭永航说，珠海是粤港澳大湾区重要门户枢纽，毗邻澳门，区位优势显著。当前，珠海市正全力抢抓粤港澳大湾区历史性发展机遇，加快基础设施建设，奋力打造珠江口西岸核心城市和沿海经济带高质量发展典范。他欢迎中国铁建这样实力雄厚的央企深度参与珠海建设，希望双方进一步拓宽合作领域，加强多方面的合作，实现互利共赢。珠海市委、市政府将全力营造良好营商环境，一如既往支持中国铁建在珠海取得更大发展。

10月15日上午，庄尚标来到中国铁建港航局调研，并主持召开座谈会。在听取了该集团党建、企业发展、市场开发、船机设备、项目管理等工作汇报后，庄尚标对中国铁建港航局取得的发展成绩给予充分肯定。对于下一步工作，庄尚标提出5点要求：一是加强党的建设，将各级党组织的战斗力转化为竞争力，把党建工作的政治优势转化为企业的发展优势，持续开展党风廉政建设和反腐败工作，树立良好风气，助推企业持续健康发展，不断提升员工的幸福感、获得感；二是坚定信心、勇担责任，在人才储备、能力提升、业绩积累、装备配备、信誉创立的良好基础上，做专做精做优做强，不负企业重托和员工期望；三是强基固本，进一步夯实发展基础，在加强制度建设、体系建设的同时，落实“五化”发展总体要求，强化公司治理、企业管理；四是强化经济管控，提高经济运行质量，提升项目承揽质量，加强预算管理；五是加强作风建设，领导班子要勇于担当、求真务实、勤勉敬业、精诚团结，心往一处想，劲往一处使，共同凝聚起推动企业高质量发展的强大合力。

中国铁建有关部门、单位负责人，珠海市相关单位负责人分别参加上述活动。

# 中国铁建独立（外部）董事赴俄罗斯开展工作调研

**本报俄罗斯莫斯科10月16日讯**（通讯员**王海强 关 飞**）为积极响应国家“一带一路”倡议，落实中国铁建“海外优先”战略部署，当地时间10月10日至13日，中国铁建非执行董事葛付兴，独立非执行董事王化成、辛定华、承文、路小蔷赴俄罗斯，对中国铁建开拓俄罗斯市场，推进项目落地和重点工程进展情况进行调研。中国铁建董事会秘书赵登善参加调研。

调研期间，独立（外部）董事一行深入重点跟踪项目，现场检查在建项目的施工管理情况，在充分了解市场、项目现状的前提下，认真展开座谈研讨。在俄罗斯市场调研座谈会上，他们听取了中国铁建国际集团关于俄罗斯整体市场经营开发、在建项目及党建等情况的汇报、中铁十六局莫斯科地铁建设情况汇报、铁建国投和中铁地产集团在俄工作开展情况汇报，座谈研讨了中国铁建在俄加快发展的有效路径和举措。

董事们对中国铁建国际集团牵头开发俄罗斯市场取得的成绩给予充分肯定，认为在俄罗斯市场开发中，中国铁建牢牢把握中俄新时代全面战略协作伙伴关系的历史机遇，以高端经营促进市场开发。各参建单位组团出海，优势互补，协同配合，充分发挥了整体优势；加强在建地铁项目管理，实现工期、质量、安全领先，创造了中国铁建的业绩和品牌；积极探索创新海外党建的新模式，保障了生产经营的顺利开展。

针对下一步工作，董事们要求：一是进一步加快推进中国铁建“海外优先”战略；二是坚定深耕俄罗斯市场的信心，努力把俄罗斯市场打造成为中国铁建海外品牌市场、优势市场、支柱市场；三是各单位要精诚合作，加强协同，形成合力，既要走出去，又要走得实、走得远、走得好；四是注重风险防范，抓好项目施工与管理，确保实现预期收益；五是强化考核激励，调动各方的工作积极性；六是进一步抓好海外党建工作，通过“不忘初心、牢记使命”主题教育把各单位专业优势凝聚起来，共同把俄罗斯市场做强做优做大，全力打造“品质铁建”。

在俄期间，董事们还前往中共六大会址参观学习，追溯革命先辈足迹，重温党的历史。

中国铁建相关部门、单位负责人陪同调研。

# “国内近海风电第一塔”基础工程安装完成

**本报阳江10月16日讯**（通讯员**郭新璞 李 波**）近日，由中国铁建港航局总承包公司承建的目前国内近海水深最深、施工难度最大的华电阳江青洲三海上风电测风塔项目顺利完成群桩沉桩及钢桁架安装，创造了国内海上风电领域46米水深的安装纪录，被誉为“国内近海风电第一塔”。

该测风塔由4根钢管桩组成的4边形平台基础、中部钢桁架及上部塔架与测风装置4个部分组成，每根钢管桩长98米、重约150吨，钢桁架及其他配件重约200吨，由目前国内配置领先的超大型打桩船“铁建桩01”负责施工。

华电阳江青洲三海上风电场位于广东阳江青洲海域，距离海岸线约60公里，平均水深44米，测风塔施工区域处于南海深水区，船舶定位困难，施工难度巨大。为确保施工顺利，项目部开展科技攻关，将最初的插入式安装变更为焊接式安装，变“穿靴子”为“戴帽子”，大大提高定位精度，同时减少了钢材用量。除此之外，他们还创新使用“星站差分”测量法，配合红外测距仪，解决了常规测量方法定位误差大、测量距离短的难题，最终确保钢管桩精准安装到位。

据悉，该项目将于今年10月底竣工，建设完成后将为500兆瓦华电阳江青洲三海上风电场的规划与管理提供科学依据，为我国海上风电领域发展积累宝贵经验。

# 大国重器托举交通强国梦

本报记者 **胡 清**

壮丽70年·奋斗新时代

国庆前夕，首都北京，交通新动脉备受瞩目。

八达岭脚下，建设中的京张高铁长城站，国产湿喷机高扬喷射臂，瞄准隧道围岩狂喷混凝土，自动定位、自动计算喷射方量，快速完成隧道初级支护。

山腰上，北京市郊铁路S2线，每天10余对列车往返穿梭。百余年前，詹天佑主持修建“人”字形铁路，巧夺八达岭地形高差。时间流转，如今中国施工装备逢山凿路，险峻的八达岭不再掣肘高铁建设。新老京张铁路，折射出中国铁路建设历史性嬗变。

阡陌交通，牵动国计民生。新中国成立以来的70年，中国铁建沐雨栉风，筑路、架桥、挖隧、造港，从依靠人工到机械助力、再到智能技术，推动共和国交通基础设施建设从零星分散到密集成网。

改革开放驱动交通建设装备迭代出新，尤其是党的十八大以来，中国铁建插上科技翅膀，穿上重型机甲，自主研制的盾构机、架桥机、大型养路机械、高铁接触网系统技术装备……从技术到市场，快速崛起，批量应用，高速度、优质量铺就大国之路，催生新时代交通强国新格局。

建设速度更快了！

北京与河北廊坊接壤地，北京大兴国际机场已经通航。在这只展翅欲飞的“金凤凰”脚下，连接北京市区的地铁新机场线早早全线贯通。

去年，两台9米级大直径盾构机，在这条线路挑战国内单线断面最大地铁隧道建设，铁建重工研发团队通过设计加强版刀盘、刀具、螺旋机，让线路建设跑得飞快。

半个世纪前，北京地铁1号线在外国专家援助下，采用“开膛剖腹”的明挖方式修建，用了10年时间。现在，中国城市地铁大规模使用盾构机施工，地铁建设比过去快了10倍，大国重器造就中国速度。

安九高铁安徽段，晌午依然炎热。“监护人员就位，一二号天车联动向前。”中铁十七局工程师乐锋熟练地指挥箱梁架设作业。

今年7月，乐锋刚结束合安高铁箱梁架设任务。“80后”的他，先后参加了京津城际、武广、京沪、郑西等16条高铁建设，累计架设箱梁1万余孔。

工作14年，从用国外运架设备，到用国产运架设备，乐锋成了玩转大型机械的架梁人，如今，只需3个小时，他和团队就可以完成一孔箱梁的架设作业。

“不用架桥机干不了呀！”乐锋直率一笑，“如果采用传统工艺和设备，至少要10个小时才能架设一孔箱梁。”国庆期间，乐锋在项目工地值守，让高铁建设保持加速度。

速度达人离不开重器助攻。中国铁建通过研发高铁箱梁制、运、架、造成套技术装备，建立了高铁简支箱梁建造技术体系，实现了高铁线路在各种工况下的简支箱梁建造，成为中国高铁桥梁建设的主导技术装备。

目前，中国铁建研制了适应高速铁路架设全部工况的系列架桥机，生产各类架桥机、移动模架、节段拼装造桥机700余台（套），占国内市场份额的50%左右，完成制、运、架、造高速铁路简支箱梁5000公里以上。

奔跑速度也快了！

中国铁路历经6次大提速，“复兴号”在京沪高铁跑出350公里时速，飞驰的中国车，得益于平畅的中国路。

（下转第二版）

# 梅汕高铁开通运营

**本报梅州10月16日讯**（记者**刘新红 张振宇 陈桂芳**）10月11日，由铁四院勘察设计的梅（州）（潮）汕高铁正式开通运营，结束了有“世界客都”之称的梅州不通高铁的历史，标志着粤东北地区接入全国高铁网。

梅汕高铁正线全长122.4公里，设计时速250公里。线路北起梅州市梅州西站，途经梅州、揭阳、潮州3市，在潮州市潮汕站与杭深铁路接轨，全线设7个车站。

“建设广梅汕客运专线梅州至潮汕段，将解决梅州地区向粤东沿海、海西、珠三角等地区的出行问题，为梅州市第一条快速铁路。”铁四院梅汕高铁总体负责人夏敬刚介绍，梅汕高铁开通后，梅州至广州、深圳最快仅需3小时25分和2小时52分。梅汕高铁串联起粤东5个城市中的4个，是粤东沿海地区通往内陆广大地区的主要通路，对于完善区域快速铁路网具有重要意义和作用。

梅汕高铁全线共计64座桥、33座隧道，桥隧占比77.8%，是典型山区铁路。在全长8129米的云山隧道施工中，中铁十九局积极开展技术创新，根据隧道地质及周围环境情况采取雾炮养护、防水板激光定位及热熔垫圈铺挂、止水带热熔焊接等隧道衬砌成套工艺，提高了隧道施工质量和进度。

中铁建设集团围绕“建维一体”“精品梅汕”的建设目标，深化设计，精细管理，把丰顺东站、揭阳站和潮州动车所打造成全线亮丽明珠。丰顺东站不仅是首个实现站房及站台雨棚结构封顶的新建站房，并且以97.1分的高分通过静态验收，获评全线样板工程。

既有潮汕站改造施工，是目前全国高铁站最复杂的改造工程。为保障潮汕站正常运营，所有施工均在深夜至凌晨进行，其中拆除157.2米长的42号道岔，是目前全国高铁既有线施工型号最大、长度最长的有砟高速道岔，代表了当前我国道岔拆除施工的最高技术水平。

自2016年1月全线开工建设以来，铁四院、中铁十九局、中铁建设集团等施工单位克服高地温、高地应力、涌水量大、围岩节理裂隙发育等多种困难，确保了梅汕高铁顺利开通，为我国山区铁路和改造既有线正线建设水平提升作出了贡献。