

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

国内统一刊号 CN11-0225 网址: paper.crc.cn



中国铁建

2021年1月16日 星期六

第3774期 (总8292期)

《中国铁道建筑报》新华号上线

与手机报、人民号、强国号共同形成“1+4”融媒体传播矩阵

本报北京1月15日讯(记者王莹)

1月14日,《中国铁道建筑报》新华号成功上线。至此,该新华号与去年入驻的强国号和人民号共同构成《中国铁道建筑报》三大新媒体传播渠道,形成以内容建设为根本、新媒体传播为保障的融媒体传播矩阵,进一步提升了《中国铁道建筑报》传播力和影响力。

新华号是新华社新华网客户端推出的新媒体平台。该号聚合新华社、新华网资讯和原创优质内容,为用户提供

内容发布和全流程信息管理服务。本报新华号上线当晚,推送的中国铁建抢建石家庄隔离点系列报道,第二天一早点击量即超40万+,15日推送的1篇报道1小时点击量突破13万。

去年以来,作为中国铁建主流媒体的《中国铁道建筑报》,进一步优化内容生产方式,加快推进媒体融合,对报纸PC端进行了优化提升,上线了手机报;入驻最权威、影响力最大的三大中央主流网端人民号、强国号和新华号,形成“1+4”融媒体传播矩阵,通过

PC端、手机移动端等互联网传播渠道,发布图文、音视频等高质量的新闻“拳头产品”,突破资源上的“有限”和覆盖上的“界限”,加快推进媒体融合发展。

2021年,《中国铁道建筑报》将按照融媒体生产方式,对“1+4”融媒体传播矩阵进行整体资源的优化配置,创新内容表达和传播方式,全景式展示中国铁建形象,讲好中国铁建故事,传播中国铁建好声音,不断适应和满足新形势下广大读者的阅读需求。

汪建平、庄尚标拜会中国南水北调集团党组书记、董事长蒋旭光和总经理张宗言

本报北京1月15日讯(记者王莹 通讯员项德葵)1月13日上午,中国铁建党委书记、董事长汪建平,总裁、党委副书记庄尚标在中国南水北调集团总部拜会中国南水北调集团党组书记、董事长蒋旭光,总经理张宗言,双方就南水北调工程建设及相关产业合作事宜进行了深入交流,并达成共识。

汪建平感谢中国南水北调集团对中国铁建的信任和支持,并介绍了中国铁建基本情况。他说,南水北调是中国水利建设史上的伟大壮举,是造福后世子孙的世纪工程、战略性工程。中国铁建先后参与了南水北调东线、中线工程建设,创造了良好业绩,积累了丰富经验。站在“十四五”新的起点,中国铁建愿与中国南水北调集团建立全面战略合作伙伴关系,深入参与南水北调工程建设,坚决贯彻落实习近平总书记的指示批示精神,提高政治站位、履行央企责任,把工程打造成为经得起历史检验的精品工程。同时,不断拓展双方产业合作,全面提升南水北调工程建设的综合效益。

蒋旭光对汪建平一行到访表示欢迎,感谢中国铁建对南水北调工程建设作出的重要贡献,并介绍

了中国南水北调集团组建以来的基本情况和后续建设规划。蒋旭光说,组建中国南水北调集团是以习近平总书记为核心的党中央从战略和全局高度作出的重大决策。南水北调工程建设任务重,需要各行各业的鼎力支持,特别是中国铁建这样实力雄厚、经验丰富、能打硬仗的国字号队伍发挥主力军作用。希望双方齐心协力,高质量建设好这项造福民族造福人民的伟大工程。

庄尚标对中国南水北调集团成立表示祝贺。他说,南水北调是国之大事,作为建筑央企,参与南水北调工程建设既是使命担当,又是自身发展所需。中国铁建拥有7+1业务板块,具备为业主提供一站式综合服务的能力,希望继续参与南水北调后续工程建设,为保障国家水安全和保护生态、服务经济建设和人民生活改善贡献“铁建方案”和“铁建智慧”。

张宗言表示,中国铁建拥有红色基因、家国情怀,创造了许多彪炳史册的辉煌业绩。中国南水北调集团愿意深化与中国铁建的交流合作,按照习近平总书记对南水北调工程的系列指示批示精神,切实完成好后续任务,加快形成“四横



图为1月13日,汪建平、庄尚标与中国南水北调集团党组书记、董事长蒋旭光,总经理张宗言会谈现场。

黄伟诗 摄

三纵”国家骨干水网,在服务国家重大战略中,将双方互利合作推向新的高度。

中国南水北调集团党组书记、副总经理于合群,党组成员、副总经理孙志勇、赵登峰,中国铁建党委常

委、副总裁李宇,副总裁倪真,以及中国南水北调集团、中国铁建有关部门负责人参加会见。

中铁二十二局

做足服务“功课” 提升经营品质

本报北京1月15日讯(记者余智)近日,由中铁二十二局参与的联合体中标的四川达州“双城一线一园”城市综合体开发项目开工建设,项目估算投资566.6亿元,是目前中国铁建体量最大的片区开发项目。

2020年以来,中铁二十二局咬定“目标不变、指标不减”,做足“服务”功课,通过“铁建方案”“铁建定制”推动品质经营落地生根,全年经营承揽成绩喜人,完成总产值逆势上扬,超额完成年度计划。

该集团扎实做好高端经营,集团领导频频开展高端对接,定期回访政府和平台公司,2020年与政府、业主等互访达百余次,并全力配合中国铁建及兄弟单位开展协同经营,做优“铁建方案”,为斩获优质项目打下坚实基础。在河北保定,华北区域总部和铁建投资牵头引领,参与投标的两项片区开发项目均已中标,总投资约338.23亿元。2020年,该集团以联合体方式中标了10余个PPP、EPC项目,协同经营效果显著。

获得订单后,该集团用一流服务和精品工程回报信任,通过干好在建、以干促揽,加大资源投入,与属地政府开展常态化交流等,不断拓展市场边界。五公司重庆“北碚”项目群推行属地片区14个项目集中管理,以干好在建项目站稳属地市场,相继中标缙云山生态治理、重庆智能传感器特色产业基地等一大批本地重点基础设施建设项目,涉及新基建、市政、房建、生态环保、轨道交通等多个业务板块,合计金额29.67亿元;在千里之外的东北,该集团依托一公司连续打造哈齐客专、哈牡客专、京通铁路等精品工程业绩,一举拿下24.58亿元的新建铁力至伊春铁路先行站前工程。

铁建投资

高品质运营筹备 助力降本增效

本报珠海1月15日讯(记者张一同 通讯员孔磊)日前,由于运营筹备工作开展有力,铁建投资在甘肃、山东和湖南3条高速公路提高收费标准获得批复,预计运营期内可额外增加通行费收入8800余万元。

运营筹备是紧密衔接高速公路建设与运营的重要流程,科学高效的筹备工作,可让项目高质量过渡到运营收费阶段,从而降低管理成本,保障企业收益。

经过到多家央企及省属高速集团调研,铁建投资制定了《高速公路项目运营筹备常见问题及应对措施》《高速公路运营管理筹备工作指南》等多项制度规范,特别是《运营筹备计划表》所列74项内容,涵盖了开通运营筹备所有工作,是一份流程完整、指向明确、容易操作的高速公路运营筹备说明书。

铁建投资始终坚持项目全生命周期管理理念,要求旗下运营公司从项目经营、设计、建设期就深度介入,优化方案,降低成本。全国高速公路省界收费站取消前,由于当时总体方案不稳定,为避免浪费投资建设“废弃工程”,铁建投资运营公司提前协调管理单位优化建设方案,最终共节约2600余万元。同时,在保证不影响设计、施工进度前提下,他们对各高速公路沿线房建设计、施工工程提出优化意见80余项,极大地提高了房建工程实用性和经济性。

铁建投资还参照高铁及港珠澳大桥工程的高标准工艺经验,编制《高速公路精细化管理机电工艺指南》,筹备项目按照规范施工,机电日常维护效率可提升45%以上,运营期机电维护成本至少降低15%,机电设备使用寿命将延长1年至2年。

中缅大通道墨临高速公路试通车

本报昆明1月15日讯(通讯员赵溪莹)1月13日,由中国铁建昆仑投资集团牵头投资的墨江至临沧高速公路全线开始试通车。这标志着中国铁建在云南投资建设的首个国高网PPP项目即将收官,连通云南6个县区,辐射18个国家级、省级口岸的大通道建设更加完善。

墨临高速公路位于滇西南地区,止于中缅边境城市临沧市临翔区,全长236公里,是云南省一次性建成通车里程最长高速公路。自2018年全面开工建设以来,中

国铁建昆仑投资集团协同中铁十一局、中铁十六局、中铁十八局等12家单位,攻克多项施工难题,确保工程顺利完工。

地处云贵高原西南边缘的墨临高速公路,先后穿越素有“地质博物馆”之称的哀牢山、无量山,桥隧比超过60%,地质条件复杂、稳定性差。建设过程中,中国铁建针对桥梁施工开展设计、施工关键技术专题研究,采用组合折腹桥梁代替传统混凝土桥梁,为云南省同类桥梁建设积累了成功经验。此外,他们还引入“互联网+质量管理

系统”,启用工程进度分级预警机制,确保安全质量和工程进度同步抓实。

墨临高速公路不仅结束了临沧市没有国家高速公路的历史,还有助于形成大滇西旅游环线,推动滇西南经济社会发展。同时,该项目也将成为云南主动融入“一带一路”建设和“孟中印缅经济走廊”等国家战略、建设“面向南亚东南亚辐射中心”的重要通道,为“畅通国内大循环、促进国内国际双循环”打下基础,助力西部大开发新格局的形成。

中铁二十局

海外施工生产有序高效推进

本报西安1月15日讯(记者赵渊青 通讯员陈辉)安哥拉卡宾达供水工程顺利通过验收,莫桑比克中非赛农业合作项目第四季水稻种植工作全部完成,马拉维南部道路项目提前30天完成施工任务……日前,中铁二十局海外各在建项目捷报频传,迎来海外施工生产的首高峰。

安哥拉卢奥至稀松布道路修复工程、乌兹别克斯坦A380公路、巴西跨海大桥等项目相继落地,中铁二十局在海外防疫战中采取多项措施,筑牢海外疫情防线,助力生产经营稳步提升。

当前,在境外疫情复杂严峻的形势下,为确保施工生产顺利推进,中铁二十局结合海外疫情形势,因地制宜细化强化疫情防控举措“防火墙”,确保海外项目防疫生产两不误。中铁二十局所属境外公司,境外事业部、48个在建项目调整非关键性施工节点计划和人员安排,非生产岗位的当地员工居家办公,对中方员工实行封闭式管理,全部投入施工生产。

安哥拉卡宾达供水工程验收前,安哥拉国际公司从安哥拉托托机场、奎托供水等项目抽调多名技术人员,带领当地劳务人员,在各个施工要点加班加点作业,仅3

天就完成了432米的输水管道安装任务,确保了项目如期完成施工任务。

该集团莫桑比克国际公司在建的5个项目定期召开工作例会,统筹部署防疫生产工作,对项目每月落实事项、完成情况、未完成的原因分析、重难点工作事项以及项目预警,采用“五色图”进行分析,促进项目管理施工生产。

在中国铁建首个秘鲁安第斯国家公路项目施工现场,100余台土方设备整装上阵,900名施工技术人员和当地劳务人员分布在150公里线路上,盯紧关键施工环节,在元旦前快速完成节点目标任务。

同心协“冀” 共克“石”艰

——中国铁建火速抢建石家庄集中隔离点侧记

通讯员 方洪祥 李金雨 郭俊江

疫情就是命令,防控就是责任。在过去的52个小时之内,中国铁建千余人抢建石家庄集中隔离点——黄庄公寓隔离场所的战役正如火如荼地进行。

1月13日上午,接到地方政府紧急通知后,中国铁建闻令而动,召开动员大会,由中国铁建华北区域总部牵头成立黄庄公寓建设指挥部,统筹协调资源,分成两个工区,实行挂图作战。

中国铁建负责抢建的隔离点位于正定县诸福屯镇固营村,项目占地277亩,将建设2500余间集成房,用于安置新冠肺炎密切接触者及次密切接触者等人员。

中铁十四局和十二局分别负责两个隔离单元的施工建设任务;中铁建电气化局负责动力照明、通信、弱电及监控系统施工;中铁建设负责通风、给排水施工;中铁十七局、中铁二十局负责完成指定区域的模板支护、混凝土浇筑以及板房安装等工作;中铁物资负责油品供应;中铁城建两支援建队参与

支援。现场场地平整组、土建施工组、板房安装组、水电协调组及后勤保障组通力协作、密切配合,强力推进。

疫情面前,挺身而出无所畏惧!一声声“我报名”不绝于耳,一封封请战书上按满手印,一批批逆行者们义无反顾,奔赴“战场”。

施工现场吊车林立,推土机、挖掘机、渣土运输车、混凝土搅拌车来回穿梭。伴随着阵阵轰鸣声,建设者们不畏严寒、争分夺秒、日夜奋战,中国铁建跑出现场最快速度。

中铁十四局滹沱河生态修复项目部体量大、工期紧,进场了大量人力和机械。原本准备冬季大干,接到援建通知,项目部第一时间成立党员突击队和青年突击队,把鲜红的党旗插在最前沿。

中铁十四局石家庄产业园质检员刘普和女友商定好近日来领结婚证,不承想疫情形势严峻。单位接到石家庄集中隔离点抢建任务,刘普坐不住了,打电话跟女友商量,本以为女友会不高兴,但让他没想到的是,作为地

道河北人的女友比他更积极:“全力支持你参建!等你平安归来,疫情过去,咱们再结婚,幸福不差这些天!”

像刘普一样,建设者们都是舍小家顾大家,不惧风险,勇往直前,用行动展现和诠释着抗“疫”精神和家国情怀。“为了河北,我们得作贡献。”土方队工人申建国从13日16时就到了现场,他朴素的话语道出了中国铁建千余名建设者的心声。

中铁十二局滹沱河生态修复项目负责人张庆华介绍,由于是24小时不间断施工,尽管现场施工热火朝天,但到了凌晨3点到6点,气温接近零下10摄氏度,加上方圆几公里没有任何遮挡物,刺骨的寒风尽情肆虐,发出呼呼的声响,工人们腿脚都冻得生疼,项目部只能将部分人员安排到仅有的两辆大巴车上轮流休息。“尽管如此,到14日凌晨2点,全部场地已平整,开始浇筑混凝土、硬化地面。”张庆华说。

黄庄公寓隔离区建设无时无刻不牵动着社会各界的心。有设备供应商在看到消息

后,主动给后方公司物资部门打去电话,表示愿无偿提供设备供隔离区建设。网友的留言中更是正能量满满,“我是定州人,强弱电工请求出战!”“我也想去,报名!”……

不仅如此,媒体对黄庄公寓隔离场所建设给予高度关注,力争第一时间将前线进展情况呈现给全国观众。人民日报、新华社、中央电视台、中新社等主流媒体纷纷跟进报道,相关话题一天三次冲上新浪微博热搜,多家媒体开启“云监工”模式。现场新华社记者也在直播中与广大网友分享了一件有意思的事,一两个小时,他们在场地里竟然找不到自己的车,因为虽然车没移动,但现场已经大变样。这就是“中国速度”!这是一场没有硝烟的战役,更是一场与时间赛跑的生命保卫战!

截至1月15日18时,中国铁建累计投入1300余人,机械设备300余台,搭建板房600余套,施工体量、进场人员和机械设备数量居所有参建单位之首,接下来还将持续增加以保证现场施工进度。

世界首例大盾构成功穿越运营高铁

本报北京1月15日讯(通讯员王舒 王伟林 凤)1月9日,由铁五院负责勘察设计、中铁十四局施工的苏州市桐泾路北延工程,完成了城市隧道史上最难的“穿越之旅”——直径13.67米大直径盾构顺利穿越时速350公里的沪宁城际高铁,而过程检测数据显示累计沉降量小于1毫米,标志着世界首例大盾构穿越运营高铁成功实施。

苏州市桐泾路北延工程位于千年古城老城区内,线路全长2490米,是跨越城市的最长南北主干道,却成为苏州10年南北互通困难的“槽点”:打通这条路要面临在400多米距离内,让大直径盾构顺利穿越——30米即侧穿万顺楼等文保建筑,118米下穿山塘河,并要保障大直径盾构下穿沪宁城际高铁桥梁时,沉降控制不能超过2毫米。

同时,高铁桥梁下作业空间仅有4米,要在4米净高条件下埋入30米长的隔离柱来保障大盾构通过,此前国内外均无类似施工技术案例。2017年2月,铁五院受苏州市委托开展该工程可行性研究,为打通下穿沪宁城际这一“痛点”,成立攻关组开展理论模型研究、新型结构设计、精准施工控制和全过程风险防控研究,创新性研制了可满足在低高条件下施工的“低净空全套管灌注桩机”及相关技术,填补了国内外施工技术空白。

而地下“穿越”时速350公里的沪宁城际高铁,对盾构施工过程要求极高。为了保障施工安全,建设者进行了加装隔离柱、同步注浆等全方位的加固防沉降措施。

郑万高铁全线最长软岩隧道贯通

本报襄阳1月15日讯(通讯员杨卓越 刘明川)1月11日,由中铁十二局二公司承建的国家重点铁路项目郑(州)万(州)高铁全线最长软岩隧道保康隧道贯通。

郑万高铁全长818公里,与已开通的渝万铁路共同组成郑渝高铁,是国家“十二五”规划纲要批复的重要区际干线。保康隧道全长14574米,最大埋深504米,设计为单洞双线隧道。隧道穿越6条断层,软岩占比98.7%,存在突水突泥、断层破碎、危岩落石等风险,日最大涌水量达78496立方米,相当于每天排出31个标准游泳池的水量,施工难度极大。

开工之前,项目部请业内相关专家有针对性地制定相关方案,施工过程中严格执行相关施工方案,创新采用全国最先进的钻爆法施工工法,保证了施工质量和安全。

为解决复杂地质难题,建设者将机械化与信息化深度融合,建立了国内最先进的智能化建造生产线。同时,他们依托云端平台,建立“洞内——洞外——云端信息”三级传输体系,使项目管理和施工技术人员通过手机端共享全部施工信息,及时协调现场工序和掘进参数,确保隧道安全贯通。