

共筑复兴之路

三江源头舞彩练

——中国铁建助力青海经济发展纪实

本报记者 张兰忠

图为中国铁建承建的格库铁路(青海段)跨省道303立交1号大桥。谈军志 摄

1958年,铁道兵依靠简陋工具,开始修建青藏铁路青海西宁至格尔木区间的关角隧道,标志着我国跨入建设世界高海拔长大隧道行列。

2013年,中国铁建援建的玉树灾后重建工程竣工,承建的居民小区、基础设施、生态修复等多个项目,被誉为“苦干三年,跨越二十年”典范工程。

2020年6月30日,中国铁建总体设计并参与施工的大漠“新丝路”——新建格尔木至库尔勒铁路青海段正式开通运营。

挑战生命极限,依靠智慧勇气,一项项载入史册的旷世工程,是昔日铁道兵战士,今天的中国铁建员工,奉献青海经济社会发展的一个个缩影。

三上青藏写下铁建传奇

在青海省海西蒙古族藏族自治州格尔木市的将军楼主题公园,伫立着一位将军的雕像,他就是被誉为“青藏公路之父”的慕生忠。时间回溯到上世纪50年代初期,在中国铁建铁一院的前身铁道部西北设计分院协助下,慕生忠将军带领勘测工程师曹汝楨一行从兰州出发,沿着当年的唐蕃古道,进西宁城,过湟源,翻日月山,一路踏勘,逶迤而行。他们与群狼相持,睡帐篷,啜烈酒,凭借顽强意志,克服了无数困难,迎来了1954年5月11日青藏公路在青海格尔木破土动工的大喜日子。

之后修建的青藏铁路,则是人类建筑史上的又一个奇迹。铁道兵和他们的继承者“三上青藏线”的故事在青海大地广为流传。

1958年9月,全长814公里的青藏铁路西宁至格尔木段开工建设。1960年11月,西宁至海晏97公里铁路铺通。1974年,随着青藏铁路上的第一声命令,铁道兵第七师、第十师数千名官兵又一次挺进哈尔盖至格尔木近700公里的茫茫荒原。

关角隧道是青藏铁路西格段一条高海拔隧道,平均海拔3500米,建设过程中克服了围岩变形失稳、突泥涌水、施工通风等诸多技术难题。

1978年隧道通车后,由于冻土处理技

术不成熟,导致整体道床开裂上鼓,不到两年,道床就抬高了30厘米。水沟破裂、边坡脱落变形、拱顶顶拱掉块、局部边坡侵限等病害,威胁着行车安全。

扎根青海55载的中国铁建二十一局四公司闻令而动,多次参与关角隧道病害整治,“五一劳动奖状”“青年文明号”等一项项纷至沓来的殊荣,是对他们艰辛付出的回报。

2006年7月1日,经过中国铁建10余家工程局近10万员工历时5年的建设,青藏铁路按期通车,打破了“有昆仑山在,铁路就到不了拉萨”的“预言”。

2014年4月15日,中铁十六局等单位又经过7年奋战,修建的青藏铁路新关角隧道双线贯通,为加强青藏两省区与内地的经济联系和人员往来,增进民族团结、巩固国防发挥了重要作用。

从青藏公路到青藏铁路,从格库铁路到格拉段改造,从兰新高铁到西成铁路,从矿山综合治理到市政工程建设……中铁十二局、中国铁建大桥局、中铁十四局、中铁十五局、中铁十七局、中铁二十局、中铁二十一局、中铁二十二局等单位的建设者,在青海这片神奇壮美的热土上,创争先,无私奉献,诠释了中国铁建的责任和担当。

玉树重建实现凤凰涅槃

2010年4月14日,地处世界屋脊的青海玉树,一场突如其来的大地震给人们心中留下永远的伤痛。顷刻之间,山崩地裂、桥塌路断、房倒屋塌,昔日美丽的巴塘草原顿时满目疮痍,众多鲜活生命顷刻陨落凋零。

在大地震发生后,中铁二十一局第一时间驰援玉树,将500万元捐款送达灾区。中国铁建第一时间向青海省委省政府递交了援建申请书,组织中铁二十一局、铁一院等单位进驻现场,进行灾后重建的各项前期准备工作。

在3年重建过程中,由中国铁建援建的工程多达175个,建筑面积197.8万平方米,从宗教文化到传统文明,从康巴风情到现代特色,从水利水电到市政建设,从乡村道路到蓄棚修建,涵盖了灾后重建的方方面面。

中国铁建3000多名干部职工,面对强烈的高原反应和极不习惯的生活方式,选

择留下来。面对繁重的重建任务和语言障碍,他们要求自己慢慢适应。设计部门打破常规、克服困难、挑灯夜战,物资设备部门统筹安排、提高效率、保障供给,安全质量部门严格把关、保质保量、防止缺陷,工程部门巡查巡检、堵塞漏洞、加快进度,包保干部扎根一线、身先士卒、吃苦在前。他们用誓言、用行动创造了玉树速度和玉树奇迹。

中国铁建承建的首批开工项目玉树州藏医院,以独特的民族建筑风格,独到的藏式风貌,成为一道亮丽风景线,也是玉树灾后重建医疗卫生系统第一个完工项目;承建的玉树灾后重建十大标志工程之一的格萨尔王广场,施工环境整治,管理规范有序,工期进度超前,获得“青海省文明工地”称号;承建的玉树灾后重建最大的城镇居民安置小区,错落有致的布局,民族特色浓郁的装饰风格,为搬进新房的居民创造了全新生活环境;承建的条件艰苦、环境恶劣、协调难度大、建筑材料运送困难的仲达乡农牧民住房建设项目,兑现了让青海玉树灾后首批农牧民按期入住的承诺。

没有灾后重建,就没有现在的新玉树。车水马龙的结古镇,生意火爆的琼龙路,人来人往的文化街,繁华和文明替代了昔日的废墟和落后。

伫立在能俯瞰玉树全貌的山巅,错落有致的藏式民居在蓝天白云的映衬下熠熠生辉,依靠科技铸造的精品工程——玉树州民族中学体育场跑道清新明亮,被誉为“新玉树、新家园”形象代表,荣获青海省“江河源”杯的玉树州博物馆和格萨尔王广场成为地标性建筑。依托灾后重建,撤县建市的新玉树,路宽了、水清了、草绿了、车多了、人靚了,41万玉树人民在“大爱同心、坚韧不拔、挑战极限、感恩奋进”的玉树抗震救灾精神感召下,正迈着坚定步伐与全国人民一道,在奔小康的幸福大道上阔步前行。

精准帮扶换来安居乐业

“全国脱贫攻坚先进个人”、中铁十七局帮扶干部刘印洲,两个月时间磨坏了5双运动鞋,完成了别人半年才能完成的走访入户任务。凭着这股韧劲,在4年帮扶期间,他带领青海省果洛州甘德县江

千乡协隆村215户756人脱贫致富,村民们亲切称他是“最棒的第一书记”。

中铁二十局投入资金120余万元,在青海建起1300多亩“协隆村千亩饲草种植基地”,年饲草产量达520吨,纯收入57.2万元,使协隆村230名贫困人口人均增收2486.96元;修建砂砾道路15.55公里,搭建农村电子商务平台,成功实现了“农产品进城”。

自2014年果洛州甘德县被确定为中国铁建定点帮扶县以来,中国铁建先后派驻4名扶贫挂职干部,不断加大在项目援助、市场扶持与民生建设等方面的帮扶力度,书写高质量打赢脱贫攻坚战的时代答卷。中国铁建连续两年被青海省委、省政府表彰为“脱贫攻坚先进单位”。

2016年6月,青海和中国铁建再次牵手。双方战略合作协议的成功签署,标志着“多层次、多渠道、多模式”的合作提上议事日程。从上世纪50年代修建青藏铁路开始,中国铁建与青海就结下了深厚友谊。玉树灾后援建中,中国铁建利用3年时间,在雪域高原上建起一座新城。

精准扶贫,精准脱贫,中国铁建勇担社会责任。为了满足人们对美好生活的向往,中国铁建尽锐出战,奉献精品。

占地35亩,规划总建筑面积近10万平方米的中国铁建西宁梧桐苑,开盘仅4小时,认购率就达到74%,劲销2.5亿元,中铁二十一局在西宁创造了房地产开发的销售传奇。

一排排错落有致的青瓷花园安居房分布在东关大街湟中路上,成了西宁市一道亮丽风景线,不管是外观设计还是建筑质量,均受到业主高度评价。青瓷铁路公司保障性住房建设指挥部不仅发来嘉奖通报,还一次性给予近百万元奖励。

2020年6月,中国铁建领导在青海考察时,青海省副省长李杰翔动情地说,中国铁建从铁道兵时期开始,就为青海经济社会发展作出了重要贡献。青海省政府和人民欢迎中国铁建用先进经营理念和管理技术,助力青海经济社会高质量发展。

相信在中国铁建的助推下,具有文明之美、和谐之美、生态之美、民族团结之美、经济社会发展之美的大美青海,前行的脚步将会更加有力、愈发铿锵。

(上接第一版)

向史而新拼出最快速度、干出最优效果

改造提升这座“百年老站”,既是对百年光辉岁月的缅怀和致敬,更是嘉兴面向第二个百年、开启现代化新征程的重要标志。

铁四院设计团队胸怀“迎百年”的光荣使命,使出最强干劲。去年疫情最严重期间,他们居家组织设计人员“云作业”,短短20天内完成全部施工图设计。

结构方案的成立,是稳定站房改扩建方案的关键,结构的设计效率也直接影响现场施工工期。

2009年入党的结构专业陈鹏曾造访过“红船”圣地,鉴往知来,把使命扛在肩上。他带领结构设计团队仅用3个月稳定了改扩建结构方案并完成站房、站台雨棚施工图,为业主后续审查、招标等工作赢得了宝贵时间。

2020年3月完成施工图设计,4月项目批复,5月开工……铁四院设计团队对表“战百日”的时间要求,拼出最快速度,也正锚定“百分”的目标追求,力求干出最优效果。

为给旅客带来愉悦舒适的出行体验,嘉兴站改造设计方案将火车站站房隐置于地下,充沛的自然光通过大量天窗和一层玻璃幕墙往地下候车大厅倾泻,空间开阔明朗。

旅客从候车大厅通过极具未来感设计的地下通道前往站台过程中,可见眼前的地面复建站台仍保留了百年前的历史风貌,新与旧形成鲜明对比,过去和未来在此交错。

然而,大跨钢骨柱柱加全玻璃幕墙体系,站房屋面双曲面造型设计……都给结构设计带来了巨大挑战。

“用结构技术实现建筑梦想”“安全”与“美观”“传统”与“激进”“对立”与“妥协”……在嘉兴站改造项目设计过程中无时无刻不发生、演绎着。最终,铁四院设计团队为实现建筑立意交出了完美的“答卷”,也为保证结构体系安全提供了可靠的“证明书”。

目前,嘉兴站改扩建工程正按照既定计划有条不紊地进行,再等待几个月,嘉兴火车站将以崭新面貌呈现在世人面前……



日前,第十四届全国运动会关键配套工程——西安绿地丝路全球文化中心项目施工已至地上14层。为确保高空作业安全,3月2日,中铁二十局六公司组织12名“安全官”对施工现场进行全方位巡检,将安全隐患消灭在萌芽状态。图为“安全官”王红伟(右)和现场技术员在安全通道贴挂安全警示牌。陶柯宇 摄

“烫手山芋”变身创效“香饽饽”

本报陇南3月3日讯(通讯员侯佳冰 桑梅青)河谷深邃狭窄,河道陡峻流急……甘肃文县白水江一向以险著称。日前,由中铁十七局二公司承建的白水江特大桥左右幅双线均实现贯通,不仅进度全线领先,还获得了良好收益。

该项目因线路长、结构复杂、水下施工多,一度成为施工单位眼中的“烫手山芋”。“我们通过调整工期节奏,实现进度和成本间的平衡,易亏点没亏,反而创效,实实在在了打了个漂亮仗。”项目经理刘明珍高兴地说。

此前,紧迫的工期、有限的预算驱使着刘明珍和团队不断创新管理思路。“202根水下墩、9片现浇梁,对施工技术要求很高,成本和安全的把控也不是易事。”在事关成败的水中墩施工前,站在岸边面对湍急江流,刘明珍思路很清晰:“工期虽紧,但受季节水量影响,水中墩施工却不能一股脑地‘赶’,急了成本吃大亏,缓了工期赶不上,必须把握好工期节奏,快慢相宜,才是当前性价比最高的施工方式。”

为了在枯水期内拼出进度,项目部调

配人力、物力、财力,展开24小时施工作业,集中突击水中桩基和墩柱施工。同时,根据不同时段、区域的水流差异,刘明珍将技术团队进行分编,采用打游击的方式,分区攻克架梁通道。最终,他们在两个年度9个月的枯水期间完成了所有水中墩柱和桩基施工,快速打通了架梁通道。

为了给后续“战场”施工及时“供粮”,项目团队除优化架梁设计提高存梁能力外,在内模使用上也费了一番心思。他们根据实际施工进度和需求,确定了3套内模循环使用方案。

这样一来,项目可实现每天预制3片梁,最大存梁能达到30片,不仅节约了生产成本,也满足了后续水中制架梁产能需求。

在白水江特大桥施工中,刘明珍还把进度步伐放缓,将原定双线架通方案改成了率先架通大桥右幅。对于这一决策,团队中很多人持反对意见。

“双线同时作业,短期看确实能缩短工期,但按照目前制架产能有限的实情,长期下效率却无法达到最优。”面对大家的质疑,刘明珍在会议室的小黑板上边算边讲解。一番通俗的解释后,大家一致通过了“右幅迅速架通再转战左幅”的方案,并迅速展开施工。

据悉,该项目剩余工程正在有序推进,施工总产值完成位居全线之首。近日,他们还在业主综合评比中荣获50万元奖金。

本报湖州3月3日讯(通讯员付敬业)日前,在中铁地产2021年新春直播盛典上,湖州莫干山语项目销售冠军、置业顾问王海玲客串起分会场主播,介绍自己所在的项目,并与广大“铁粉”线上互动。

“准备3周、候场3小时、直播3分钟,可一想到有数百万网友在线听我推介我们的项目,就感到特别值得、特别自豪。”王海玲说。

在不断探索经营创新的中铁地产华东公司,王海玲的经历并非个例。2020年,面对疫情影响、密集的政策调控及行业竞争加剧的现实,该公司坚守铁建品质地产的同时,在“创新”与“服务”上狠下功夫,开启“数字化案场”战略,聚焦转型升级,持续提升公司核心竞争力。

在疫情初期,该公司快速反应,及时调整营销策略,利用各类媒体线上小程序、APP等端口开启“云端”服务,搭建淘宝、房天下等线上售楼处,开通VR看房,联动杭州、南京、上海、宁波等8城10项目,24小时在线为客户全方位展示项目动态。结合公司品牌特点,该公司从客户需求出发,通过新媒体营销布局,建立由微信公众号、抖音官方账号和支付宝线上品牌馆等组成的多元营销矩阵。围绕集团“铁建好房”目标要求,该公司开发华东线上售楼小程序,实现区域内多项目联动。同时,借助网络购物节,他们积极与搜房、阿里、京东等平台合作,开展线上营销、直播。在“520房博会”直播活动中,上海香榭国际项目单次直播人数达2万人次,“吸粉”近千人,入选平台直播首页重点推广。

这套营销创新“组合拳”,为公司品牌推广插上了“云翅膀”,不仅赢得了“眼球”,更促成了“真金白银”的成交量。宁波青秀澜湾项目因入住率不高、车位需求低等原因,车位去化一度遭遇瓶颈。该公司结合“双十二”营销热点,科学制定去化策略,适时推出车位团购活动,当天完成车位认购244个,成功打破车位去化“坚冰”。“直播在直播之前,卖房在卖房之外”,注重客户维护与平台“引流”及转化的宁波海语天下项目在“双十二”为业主打造主题生日会,取得了单日认购金额超2000万元的亮眼成绩。

该公司负责人表示:“2021年,公司计划以三大高端产品线品牌引领创新营销,进一步加强重难点项目及顽固性库存去化,为企业转型升级、实现高质量发展提供持续动力。”

中铁地产华东公司

「数字化案场」为转型升级插上「云翅膀」

复工达产加速“跑”

本报青岛3月3日讯(记者付晶晶 通讯员张国庆)日前,跋涉1700多公里的两辆大巴车缓缓停在青岛劲松七路站生活区门口,来自四川夹江县和洪雅县的40名工友历经17个小时顺利抵达青岛地铁4号线施工工地。

经过整车消毒、体温测量、身份信息登记、查验核酸检测报告等环节,项目防疫人员安排工友到指定区域隔离观察。“我们已经连续两年组织专车接送工人返岗,通过‘点对点’包车,一方面保证工人的安全,另一方面也让他们感受到企业的温暖。”项目负责人郭明安全介绍道。

2月25日,在距离青岛千里之外的深圳地铁16号线龙城西站施工现场,作业人员正在进行混凝土浇筑。此时,在20米深的地下,“鹏程1号”盾构机正有条不紊地向前推进,身后是已成形的长570余米、直径5.5米的隧道。春节期间,该项目部响应就地过年号召,推出留深爱心大礼包,通过组织全员注射新冠肺炎疫苗、足额发放工资和新年红包、为留深工友置办年货等措施,用待遇、关怀留人。

“目前我们的龙门吊、叉车、注浆机、电瓶车等22套大型设备在现场同时作业,7个作业面已全面恢复施工。”该项目党支部书记刘恒伏介绍。在济南小清河畔,沉寂10天的机器再次轰鸣,300余人、20多辆大型设备围着河道进行清淤作业,复工达产节奏正在全面加速。

中铁建电气化局轨道器材公司 3项专利年创效300万元

本报常州3月3日讯(通讯员谈云云 宋博瀚)日前,从国家知识产权局传来喜讯,中铁建电气化局轨道器材公司研发的3项新型城市轨道交通接触网产品技术获得国家实用新型专利授权,预计每年为公司带来300余万元的收益。

这3项实用新型专利分别是“抗弯型汇流排连接夹”“双承双导刚性短吊弦”和“汇流排托架”。3项专利技术的推广不仅解决了新型城市轨道交通接触网安装使用过程中的难点问题,也丰富了该公司的产品种类。

近年来,新型城市轨道交通发展迅速,对供电重要组成部分的接触网产品安全和稳定性提出更高要求。该公司结合市场需求和产品应用实践经验,设计出国内首创的抗弯型汇流排连接夹和地铁用双承双导刚性短吊弦,有效解决了线夹螺栓弯曲变形等安全隐患问题,破解了现有可调整体吊弦在承力索与接触线高度小于250毫米无法使用的业内难题。研发改型的汇流排托架,可减少接触网系统的硬点,确保受电弓平稳通过,大大提高了接触网系统的硬度。

据悉,该公司业务领域涵盖高速铁路、城市轨道交通器材接触网零部件的所有产品。在“十四五”新发展阶段,该公司抓住基建发展机遇,在新产品、新材料、新技术、新工艺领域持续投入科研资源,将专利成果转化为经济效益,不断提升企业发展质量、市场竞争能力。