

托起天山南北新图景

——中国铁建全方位融入新疆经济发展纪实

本报记者 周 鹏

图为中铁二十一局承建的精伊霍铁路苏布台特大桥。

田增玉 摄

荒漠戈壁深处,隆冬时节寒风凛冽。随着盘特2号大桥最后一片梁架设到位,由铁建投资投资,中铁二十一局、中铁建电气化局等单位参建的世界上穿越沙漠最长的高速公路——京新高速公路“最后一公里”梧桐大泉至木垒段贯通。全线建成通车后,北京至乌鲁木齐的路程将缩短1300公里。

让新疆不再遥远,让大美新疆明天更美好,始终是中国铁建不忘的初心和使命。60多年来,中国铁建发挥全产业链优势,助力新疆由交通末端变为对外开放“桥头堡”,由内陆腹地变为丝路经济带“核心区”,托起新时代天山南北蓬勃发展新图景。

打通钢铁动脉 疆南疆北变通途

“无数铃声遥过碛,应驮白练到安西”。新疆,一片美丽而神奇的土地。解放初期,复杂的地质、地形、地貌以及气候环境条件,与当时经济、技术等落后相叠加,使铁路建设在这里一直是个难题。

广阔疆域“零铁路”的历史因“兰新铁路”而打破。1958年,兰新铁路铺轨至疆内,拉开新疆铁路建设序幕。从铁道兵时期到兵工之后,中国铁建员工在亘古荒原上顶烈日、战严寒、穿沙漠、越戈壁,跨过百里风区,打通天山阻挡,1962年将铁路修到乌鲁木齐,1990年将铁路通到阿拉山口。2009年,中国铁建再次集结11家集团,将兰新高铁打造成为世界一次性建成里程最长的高速铁路。

时间回溯至上世纪50年代,新疆于田县库尔班大叔骑着毛驴进北京,走了一个多月还没有走出塔克拉玛干沙漠。仅有“一”字形铁路线,对面积达166万平方公里的新疆而言,还远远不够。

1973年,铁道兵受命建设南疆铁路。铁五师、铁六师官兵克服地势陡险、长大坡道、寒冷缺氧等诸多困难,在天山深处建造了著名的墩高70米的东德萨拉大桥和海拔3000米以上长达6154米的奎先隧道,于1979年将铁轨从吐鲁番铺至库尔勒。1999年,中铁十五局、中铁二十一局等单位再次让火车一路向西通到喀什,实现南疆铁路全线开通运营。

从空中俯瞰,作为环塔里木盆地铁路网的最后一段,和若铁路正在中国铁建所属两大铺架劲旅手中渐近成型。中铁十一局从和田站

向若羌、中铁十四局从若羌站向和田相向铺设钢轨,最终将于民丰县会合。和若铁路建成通车后,将与中铁建参建的格库铁路、南疆铁路、喀和铁路形成南疆铁路环线。

北疆大规模铁路建设始于南疆。中国铁建用3个5年参建了3条铁路干线,成为新疆铁路建设史上的一段佳话。1985年开工、由中铁十五局等单位参建的乌阿铁路,2004年开工、由中铁二十一局等单位参建的精伊霍铁路,2006年开工、由中铁二十一局等单位参建的奎北铁路,均历时5年建成通车。

奇迹,不断在中国铁建手中诞生。2015年12月,中铁十四局等单位参建的东起包兰铁路临河站、西至兰新铁路哈密东站的临哈铁路全线开通。2020年12月9日,由铁一院设计,中铁十六局、中铁二十一局等单位施工的格库铁路全线贯通运营。至此,出入疆铁路的南、中、北三线大格局正式形成。

阿勒泰至富蕴至准东铁路全长约1400公里,是环绕准格尔盆地铁路网的最后一段,它将北疆大部分县市连通起来。2020年12月6日,由铁一院设计、中铁二十一局等单位参建的阿富准铁路全线通车运营,标志着北疆环线铁路在新疆率先成环。

无论高山、河流、湖泊还是沙漠、戈壁、风区,都阻挡不住中国铁建将钢铁巨龙向西域延伸的步伐。这些铁路不仅构建起新疆东西连通、南北融合的经济通道,还使我国内陆通过新疆与中亚、西亚乃至欧洲连接在一起。

织密交通阡陌 拓宽开放前沿

2020年最后一天,一列中欧班列从阿拉山口站鸣笛启程奔赴波兰马拉舍维奇奇港,从该站出境的中欧班列年开行数量首次突破5000列;同一天,从霍尔果斯站出境的中欧(中亚)班列年开行数量达到4640列,创历史新高。我国内陆通过新疆与外界的人文及商贸交流日益频繁密切,与“带路先锋”中国铁建助力新疆交通运输发展密不可分。

新疆周边与8个国家接壤,具有向西开放的独特优势。中国铁建践行“一带一路”倡议、“西部大开发”战略,在新疆的建设步伐从未停歇。1990年,中铁十五局、中铁二十一局等单位参建的北疆铁路与哈萨克斯坦铁路在阿拉山口成功接轨。2011年,中铁十五局、中铁二

十一局等单位承建的霍尔果斯口岸站项目完工,中哈两国间第二条铁路成功对接。近年来,中铁十五局、中铁二十一局还通过参建双口岸扩能改造及相关配套项目,不断提升中欧班列运输能力。目前,中欧班列经双口岸通行线路达到38条,可到达20多个国家。

“首个”“最长”“最美”,诉说着由中国铁建书写的传奇。2013年10月,中铁二十局承建的新疆首条沙漠高速公路——五大高速公路全线完工。一个月后,中铁二十一局承建的奇木高速公路完工,形成第二个从内地到新疆的通道。2015年,中铁十二局等单位参建的我国一次性建设里程最长的高速公路——阿喀高速公路建成通车。2019年,中国铁建大桥局参建的喀叶墨高速公路二期工程建成通车,至此全疆所有地州市实现高速公路连通。

将全国陆地面积最大的省级行政区引入地铁时代,是中国铁建在新疆的又一个大手笔。乌鲁木齐地铁1号线由铁一院总包设计,中铁十九局、铁五院、铁建重工等单位参建。工程沿线地质结构复杂,区间穿越地质活动断裂带、煤层采空区,南北高低落差达280米,被称为“地质博物馆”。

建设中,中国铁建在国内地铁中首次将人脸识别系统与车票实名制相结合,提高了地铁运营安全性、便捷性;采用地下桥穿越采空区,为国内首创;设计建成高效完整的综合安防系统,破解了在最大断裂带修建地铁的设计及施工难题。

阿尔塔什水利枢纽是新疆目前在建最大的水利工程,中铁二十一局承建37.14公里库区道路,是新疆最后一条没有通柏油的公路。线路处于昆仑山脉,地势陡峭,乱石密布,多处仅能一人通过,落差超过750米。他们克服山区缺水、缺电、缺信号等困难,经过400多天艰苦奋战,工程顺利完工,被业主授予“专业之星”。

如今,以乌鲁木齐为中心,新疆已构建起东连、南接、西出、北达的干支线路公路交通网,一条条大路像一幅幅流动画卷,书写着中国铁建“走小路、修大路”给新疆带来的幸福。

推进产业融合 建设大美新疆

大美新疆建设,中国铁建在各个领域都未缺席。从老城区改造提升到工业园区开发建设,从大型库区建设到河流综合治理,从农

村公路改建到乡镇环境综合整治等,中国铁建全面发挥全产业链优势,为新疆经济快速发展注入新活力。

乌鲁木齐是新疆交通运输枢纽,站房是交通枢纽的核心。铁一院设计、中铁二十一局承建的乌鲁木齐站房改扩建工程,总建筑面积3万多平方米,是西北地区面积最大的站房工程,2003年建成投入使用后一举荣获“鲁班奖”。中铁二十一局等单位参建的乌鲁木齐新客站项目,按照“七站七场”建造,南北两侧同时登车,实现“南进南出、北进北出”模式。

2020年底,中铁建设新疆乌鲁木齐宝城项目高285.35米的主楼封顶,创下新疆最大单体结构用钢量、首例大体量混凝土浇筑、总吨位最大的减震构件投入等多项纪录,成为乌鲁木齐新地标。

目前,中国铁建在疆布局除了新疆区域总部,还有铁一院、铁五院、中铁二十一局、铁建重工、铁物资产等单位所属的三级法人单位。中铁二十一局一公司是唯一一家工程公司,职工队伍由汉、维、回、哈萨克族、满、蒙、壮、彝、俄罗斯族、锡伯族等多民族组成。近60年来,该公司在参加工程项目建设的同时,坚持履行央企的政治责任、社会责任,对少数民族职工精准帮扶,参与乡村振兴工程建设,为贫困地区铺路架桥,解决少数民族富余劳动力就业,被授予乌鲁木齐“文明单位”和“民族团结模范单位”称号。

1972年成立的中铁二十一局乌鲁木齐铁路工程采石爆破分公司,是集采石生产、拌和站管理,以及市政、爆破工程施工于一体的专业化公司。作为采石行业的骨干力量,他们担负着新疆铁路新线建设、线路大中修、铁路专用线的道砟供应、铁路大桥混凝土供应、新建铁路路堑爆破施工等任务,仅为铁路重点工程建设供应道砟就达千万立方米。

在乌拉泊山生态恢复治理工程建设中,中铁二十一局通过回填矿坑、危石清理、场地平整、边坡支护、扎设围栏等措施,对矿山进行全方位、立体化综合治理,完成危岩清理2300立方米,并在矿区植树绿化,使矿山生态环境得到有效恢复。

“我们新疆好地方,天山南北好风光……”四通八达的交通网络,日新月异的城乡面貌,像石榴籽紧紧抱在一起的民族团结新气象,让天山南北春潮浩荡,处处孕育着“幸福道路越走越宽广”的蓬勃生机。

中铁二十二局五公司

深耕重庆『大本营』

三年迈出一大步

本报重庆3月24日讯(通讯员华建宇 唐海洋)近日,中铁二十二局五公司接连中标重庆轨道24号线、江津江州湾两项工程,该公司承担份额分别约10亿元、20亿元,属地市场“蛋糕”越做越大。

近年来,该公司以建设“五化”工程公司为导向,坚持属地化发展理念,聚焦“做强、做优、做大属地”,着力布局“1+N”经营主阵地,培育“50亿级区域市场”,深耕重庆“大本营”,将经营触角从北碚逐渐延伸至各区县,近3年在重庆市场累计中标25项工程,新签合同额达77.4亿元,属地化发展形成了“滚雪球”效应。

该公司不断探索“高端营销”,提出“品质、创新、属地、滚动、平台、基础”六大经营理念。他们积极完善专业经营布局,把稳“市政+房建”两个基本盘,在驻地北碚相继中标传感器产业基地、北碚八所学校、蔡家八所学校等一批项目,实现了核心板块的“量、质”齐升。

该公司着力培育轨道交通车辆特色优势,相继中标重庆18号线金鳌寺车辆段、重庆24号线鹿角车辆段,在中国铁建重庆区域总部2020年度下半年信用评价中获佳绩。他们还积极关注生态环保等新兴领域,承揽了缙云山治理、滨江二期郭家沱景观带等工程。特别是去年底以来,他们结合行业和政策热点,聚焦城市片区开发、老旧小区改造、康养社区等领域,解决政府的难点、痛点、堵点,顺利落地江津江州湾项目,且多个项目处于紧密跟踪和落地阶段。

取得订单后,该公司深化区域项目集群化管理,形成了一个团队统筹片区多个项目的高效管理模式,以业绩和服务回报信任,争取滚动发展机会。此外,公司主管领导定期回访业主和平台公司,虚心听取和落实意见建议,形成了“经营+在建”良性互动的一整套闭环管控机制。

绵阳皂角铺铁路物流基地开通

本报绵阳3月24日讯(通讯员陈福得 伍杨波)日前,随着一列开往成都的火车缓缓驶出四川绵阳皂角铺铁路物流基地车站,标志着中铁二十局三公司承建的国家重要铁路物流基地正式开通。

作为国家规划的175个二级铁路物流基地之一,该工程占地1392亩,新建仓库1.5万平方米,新建货物线5条,其中集装箱、笨重、冷链线各1条,怕湿线2条,近期年货运量500万吨,远期预留货物线3条,货运量将达到1000万吨。

皂角铺铁路物流基地是铁路货场扩建工程,涉及营业线施工。据项目负责人马强介绍,宝成铁路每天运行列车近百对,平均每7分钟一趟,作为关键性控制工程的轨道拨移面临严峻挑战。同时,该项目涵盖“路基开挖、帮填、四电、消防、轨道”等多个专业,考验着项目管理团队的施工组织协调能力。

为此,该公司在与中国铁路成都局集团全方位沟通和论证的基础上,与多家配合、交叉施工单位进行方案对接,制定严密的拨移方案,并进行多次演练,顺利完成了我国西南地区最长的既有铁路轨道拨移。

据悉,该基地开通后主要承担铁路大宗物资及集装箱作业,对进一步提高货物集散运输效率,实现与成都青白江铁路口岸等铁路物流港协同发展,共同打造国家门户铁路货运枢纽体系具有重要意义。



亚洲最大的水上古戏台竣工

日前,由中铁一局承建的亚洲最大的水上古戏台——江西乐平洪岩水上古戏台竣工。该戏台采用全木结构,在施工中最大限度地还原了古法安装及防水工艺,设计融合“赣派建筑”与古戏台的建设特点,装饰融工艺、美术于一体,横梁门楣上的千幅非遗浮雕均由手工雕刻而成。图为已经完成装饰装修的水上古戏台。

孟燕芬 摄

站在智能建造的前沿

——中铁建电气化局轨道交通器材公司10年成长记

通讯员 项德葵 时海洋

智能建造、智能装备、智能运营是智能高铁的三大核心技术,也是中国高铁未来科技创新的主要发展方向之一。2018年7月,“常州厂”潜心研制、调试试验的高铁接触网首条智能化腕臂预配中心生产线通过专家组中期评审验收,但这不是终点,不久后2.0版亮相。2020年5月,他们研发的3.0版智能化铝合金腕臂预配平台应用到京雄城际铁路建设。同年,他们还成功开发了智能化接触网钢腕臂预配平台和整体吊弦压接自动化生产装备,应用于太焦铁路建设。如今已是公司市场营销部副部长的蒋建州介绍,“常州厂”仅2020年申报的实用新型及发明专利就有10件,授权实用新型专利7件,他们的高速铁路智能化接触网腕臂预配中心还获得2020年中国铁建实用新型专利优秀奖。

“我们已经在‘智能建造’上力拔头筹,也必须在‘智能制造’‘智能装备’上领先行业。”公司负责人冯晓河定下长远发展目标。

不吃老本,进军“高精尖”

闭门造车出不来好产品。为了使公司产品再上新台阶,近年来,“常州厂”充分利用内外部资源,与设计院、科研机构 and 高等院校保持长期

中铁建电气化局轨道交通器材公司地处江苏常州,俗称“常州厂”,是该集团4家工业制造板块子公司之一,专业从事高速铁路、城市轨道交通器材接触网零部件生产。

常州人蒋建州从大学毕业就在“常州厂”工作,10年光阴,见证着“常州厂”的成长历程。目前,“常州厂”具有24大类90多个规格品种的高铁接触网零部件、H型支柱、城市轨道交通器材等主导产品。产品遍布中国电气化铁路,接触网零配件在我国电气化铁路的市场占有率达到45%以上,并跻身江苏省高新技术企业。这种脱胎换骨的蜕变,靠的可绝非运气。

打造绝技,抢占市场高地

要占领市场,必须打造独门绝技。“常州厂”的团队是这么想的,也是这样做的。

2017年,他们承担了第一个省级课题“时速350公里及以上铁路用高可靠性接触网核心零部件研发及产业化”成果转化项目,并将其应用到哈佳高铁建设中。事实证明,他们的接触网产品经受住了严寒考验。此后,他们为高寒铁路、大风区铁路、高盐高湿铁路供货,产品获得市场认可。

2018年,他们着手研究江苏省重点技术创新项目“高速铁路智能化接触网装备关键技术”,仅用一年时间就成功攻克技术难点。利用此技术生产的新产品,采用零件集成化设计理念,结构简约、稳定可靠。简化接触网装备在浩吉重载铁路、盐通高铁、郑万高铁等项目投入使用,不仅为企业创造了可观的经济效益,也提升了中国铁路行业的知名度,为高铁“中国标准”和“走出去”提供技术支持。

职工论坛

让计划成为行动指南

胡珊璐

半年不叹负春耕。节后复工,中国铁建各在建项目迅速开启“春耕模式”,奋力冲刺年度任务目标。凡事预则立,不预则废。要取得好成绩,离不开科学、合理、严谨的计划作为指导。

用兵之道,以计为首。有了好的计划,才能方向方法明确,标准流程清晰,就不会出现先射箭后画靶,打到哪儿算哪儿的情况,而是能沿着既定目标一往无前。

定好盘子。不打无准备之仗,方能立于不败之地,伟大的战略往往是细小的计划为支点。工作计划是一个框架,把目标任务放在框架里,全盘考虑要素、分析评估难点,进而分解任务、推动落实,达成目标。中国铁建2021年初系列会议结合内外形势和企业实际作出统筹安排,为开局起步定好盘子,让行动有的放矢。“以推动高质量发展为主题,以改革创新为根本动力,坚持‘实事求是、守正创新、行稳致远’的工作方针。”让新的一年奋斗目标更加明确。

选准路子。盘子已定,方向要正。要发挥好计划的定位导航作用,沿着正确方向,才能向着高质量发展征程迈进。计划的实施要围绕发展要务,抓住主线,统筹重点工作。要加快改革步伐,提升效益效率,优化资产结构,聚焦产业升级,强化协同融合、管理提升。对出现的偏航情况要及时校准,把阻力转化为推力,把压力变为动力,从纷繁复杂千头万绪中理清思路,不打乱仗。

迈好步子。除了要做好计划,还要将目标分解,抓好目标落地。战略既定,方向明确,便立即行动。计划的落实要结合具体情况,建立目标体系,健全目标管理制度。如果在计划面前不断妥协,就意味着失控,会让人丧失信心和斗志,出现松散状态。要对有可能出现的情况或问题设置应对预案,对不能实现计划目标的单位和个人要找出症结,规范行动,让计划成就目标。

计划要细,行动要早,落实要准,如此才能更好地让目标开花结果。

授权,预计每年为公司带来300余万元的收益。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。

经过10多年的深耕细作,“常州厂”实现了产品设计、生产、制造完全自主化,成长为国内专业生产电气化铁路接触网产品的高新技术企业和技术标准的制定者、引领者,推动整个接触网产业质量提升,并带动同行业27家企业向高质量发展大踏步前进。

走出国门,拿到“金色通行证”

2019年,“常州厂”拿到了国际知名欧盟认证机构向中国企业颁发的第一张铁路电力牵引架空接触网互联互通TSI认证证书,标志着中国电气化铁路接触网产品拿到了进入欧洲的“金色通行证”。

2019年初,中铁建电气化局中标匈牙利首都布达佩斯至塞尔维亚首都贝尔格莱德全长350公里铁路(简称匈塞铁路)电力电气化工程。作为产业链关联企业,“常州厂”拿到360多万美元接触网产品订单。

欧洲标准与中国标准并未接轨。中标后,“常州厂”成立了海外供货服务保障机构,为匈塞项目量身设计、制造产品,一次性通过欧盟铁路互联互通TSI认证,打通了产品进入欧盟市场的“卡脖子”环节。今年是中国共产党建党100周年,也是“十四五”规划开局之年,蒋建州将和“常州厂”一起,在高铁“四电”和智能建造领域拿出更多创新产品,为中国“高铁名片”再添光彩。