

编者按

最能感受新春气息的，莫过于广袤大地；最能触摸时代脉搏的，莫过于基层一线。本报“新春走基层”专栏，号召全系统记者、通讯员以此为迎接中华人民共和国成立75周年主题宣传的重要开篇，积极践行“脚力、眼力、脑力、笔力”，深入一线开展行进式、蹲点式采访，以饱满的热情进工地、看现场、访职工，用生动的笔触和鲜活

千里滇中“引水人”

通讯员 范少文 肖永顺

2月1日，云南深山之中寒风凛冽，作为中铁十四局滇中引水工程项目安全总监的李学庄时刻绷着一根弦，他的工作也迎来新的挑战。李学庄所在项目是滇中引水的源头隧洞，大山里线路错综、地质复杂，隧洞多数埋深在500米以上。为按期完成施工任务，建设团队开挖6个掌子面同时掘进，时刻面临突泥涌水、软岩挤压大变形等风险，安全管理难度极大。李学庄告诉笔者，滇中引水工程是国务院确定的172项节水供水重大水利工程中的标志性工程，输水总干渠长度超过664公里，号称“千里引水工程”，也是我国西南地区规模最大、投资最多的水资源配置工程。该工程自丽江市石鼓镇上游约1.5公里的金沙江右岸取水，通过隧洞引水至滇中地区，完工后将极大缓解丽江、大理、楚雄、昆明、玉溪及红河的35个县(市、区)的用水问题。中铁十四局负责滇中引水工程第一标段的施工，这是全线埋深最大、地质条件最复杂

共谱新春奋进序章

西十高铁：秦岭深处的守隧人

本报记者 王飞辉 通讯员 张 杰 杨建宾

2月1日，陕西西安蓝田县，位于秦岭深处的西十高铁建设现场，不时吹起的山风，让冬季的寒冷愈发刺骨。而在全线控制性工程——秦岭马白山隧道施工现场，中铁十八局五百余名建设者奋战在各自岗位上，操控设备、装卸材料、掌子面施工等工作正有条不紊地展开……全长22.9公里的秦岭马白山隧道，是全国第二长双洞单线高铁隧道，也是穿越秦岭的第一长高铁隧道。该隧道洞身横穿秦岭岭脊，位于富水地带，最大埋深超过620米，有2公里软岩大变形段，具有长距离大坡度斜井辅助多作业面施工、长距离通风、单线隧道作业空间限制，以及秦岭南北地质条件差异大等特点，施工技术难度和工程风险国内罕见。跟随中铁十八局西十高铁陕西段2标项目部总工程师熊友亮的脚步，记者逐步走进隧道，慢慢感受到洞内温度明显高于洞外寒冷的气温，越往深处温度越高。隧道深处一施工作业点，三臂凿

喀麦隆工地上的坚守

本报记者 赵渊青

雨季刚刚过，气温28摄氏度，眼下正是非洲地区一年中最适合施工的黄金时段。1月31日，在喀麦隆首都雅温得，中铁二十局承建的吕曼金公路沥青摊铺试验段施工现场，一辆沥青路面摊铺机配合着供料车缓缓移动，紧跟着压路机来回碾压。“虽然试验段总长只有200米，但通过它可以获取全线沥青混凝土配合比、摊铺厚度以及碾压组合数据。”中铁二十局喀麦隆公路项目负责人时飞说，为了抢抓旱季施工黄金时间，今年春节期间，他们组织了40余名中方管理人员和800余名当地员工一同坚守岗位，在抓好试验段沥青摊铺施工验收的同时，全力推进剩余路基及附属工程的施工进度。分阶段建设的喀麦隆公

福厦高铁春运护航“夜行人”

通讯员 李瑞涛 何 扬

1月31日晚间，夜色中的福厦高铁西溪特大桥线路上，一盏盏灯光若隐若现，宛如繁星点点。中铁建电气化局北方公司福厦高铁维保工作人员正戴着头灯，对铁路接触网吊弦进行检查，在春运开启前做一“热身”体检。

28岁的郭永晨，老家在山西太原，第一次充当“春运”护航人。作为该集团“四电”技术团队一员，他的主要任务是对高铁“吊弦”开展检修保养，这些吊弦位于钢轨正上方承力索和接触线之间，大约每隔6米就有一根，与钢轨垂直，看上去像一排排站岗的守卫。“吊弦”是接触网设备的关键组成部分之一，不单起到传递机械负载、确保接触网状态良好的作用，同时也承担一定的电流负荷，能为铁路安全高效运输“保驾护航”。

郭永晨已经在这里连续坚守了22天，他和工友们白天配合设备管理单位对接触网的悬挂状态监测数据进行分析，了解设备实时运行状况和潜在安全隐患。夜间，他们通过天窗点(铁路维修的时间窗口)，处理白天分析出的缺陷或隐患。春运期间，郭永晨和他所在的团队将继续坚守岗位，确保接触网设备正常运行，为列车安全运行提供保障。“今年在福建过年，作为福厦高铁参建者，能够在开通运营后的首次春运为旅客平安出行尽一份力，我觉得非常有意义。”郭永晨说道。为顺利完成福厦高铁首次春运任务，他们配备了22名专业接触网维保技术人员，并与设备管理单位合作，共同组成维保团队。这支维保团队全程参与了福厦高铁建设，熟悉各种接触网设备的工作原理和运行特性，负责福厦高铁接触网设备的检查、维护和维修工作。

奋战无人区 高原筑“天路”

本报记者 邓联旭 通讯员 刘贝贝

2月1日，阿坝州若尔盖县大雪纷飞、若诗若画，四川省直接连通青藏高原的铁路大通道——西成铁路四川段3标项目工地一片银装素裹。该项目有15公里路程穿越喀哈尔乔湿地自然保护区。在这片无人区，中铁二十五局建设者默默坚守，加快建设高原“天路”。

“卫星电话了吧？一会儿上山没信号了。”该项目一线技术员于雨浓冲她的丈夫崔国志喊道。来到玛莫柯2号隧道工点，夫妻俩扛着测量仪器，沿着山坡一路踏雪，爬上海拔3700多米的隧道洞顶，在提前标记好的隧道沉降观测点，开始了新一天的测量工作。

“这片无人区共有600多个观测点，最重要的是测量及东1号隧道和玛莫柯2号隧道的变形情况。”于雨浓一边喘着气，一边说。这对“95后”夫妻档来自东北铁岭，高原反应应给他们开展工作带来了极大挑战。“头晕气喘，遇到雨雪天气，上山难，下山更难。但测量数据每天都要更新，再难也要坚持。”崔国志介绍说，玛莫柯2号隧道岩层破碎，遇水则软化成泥，他们夫妻俩每日将最新测量数据反馈给隧道技术员，如果变形加大，建设

攻坚“三百山” 开凿共富路

通讯员 许侨慰

2月1日，龙年新春临近，中铁二十二局承建的瑞梅铁路三百山隧道施工正酣。为了这条乡村振兴路早日开通，工程师周洋和建设者们选择春节坚守一线。

瑞梅铁路是国家“十四五”规划纲要确定的重点工程项目。2月1日清晨，周洋一大早便来到全线重难点控制性工程——长达10公里的三百山隧道洞口。他先和班组工人进行班前安全教育，随后开始排查隧道通风、供电系统运行状态，逐一确认硬件设施运转正常，才开始组织爆破施工。

赣南山区的冬天潮湿而阴冷，随着单向隧道不断掘进，狭窄的洞内格外温热。周洋仔细检查每一炮的爆破效果，豆大的汗珠不断从脸颊滑落。

“爆破是一种艺术，极致的爆破断面平顺整齐，就像用机器切割出来的一

的画面记录新春里的坚守和成就、祝福与期盼，形成一批有思想、有温度、有品质的新闻报道，全方位展示中国铁建深入贯彻党的二十大精神，扎实推进中国式现代化建设的新作为、新成就、新经验，营造“开局就是决战，起步就是冲刺”的浓厚氛围，进一步凝聚广大干部职工团结奋进的力量，为推动中国铁建新的一年高质量发展贡献智慧和力量。

的香炉山隧洞的起点，有着滇中引水工程“腊子口”之称。由于现场施工条件艰苦，仅仅为了到达开挖现场，李学庄就要和同事乘坐15分钟缆车途经1260米的引洞，才能来到大山360多米埋深处，而这样的引洞在该项目有3条，光是辗转于3条隧洞之间就要耗费1个多小时。

春节前，由于裂隙变化，该隧洞出水量出现了较大变化，尤其是软岩大变形带来了新的施工风险。为了严密盯控，李学庄在隧洞间进出、来回多趟，跟同事敲定安全方案，制定应急措施，隧洞下的日子不知黑天白夜，同事们查看手机运动监测时，李学庄每天的运动步数均超过2万步，成为大家口中的“运动达人”。

“我们是‘千里引水’项目源头，关系1200多万名群众的生产生活，付出再多都是值得的。这个春节我们坚守岗位，就是要保障施工安全，早日实现隧洞贯通。”李学庄和同事们做好了春节期间全力攻坚的准备。



断向前延伸。

“这条铁路建成后，就可以坐上复兴号动车组直通我的老家青海。为了这个目标早日实现，一切辛苦都值得！”首次留守工地过年的“95后”技术员尔藏尖措说。

瑞梅铁路江西段自2022年底开工以来，中铁二十二局建设者扎根深山，一心筑路。“为了克服山区物资进出困难，仅前期施工便道就修建了13公里，现在正是施工大干的最佳时机。”周洋介绍，他们早早就规划好了春节前后攻坚重点，提前备足施工所需材料和各类资源，利用春节期间抢抓工期，保证隧道如期贯通。

“瑞梅铁路是第一条在安远县设站的铁路，老乡经常问我们什么时候通车。”周洋说，群众的期盼鼓舞着他们加快建设进度。“春节期间大家坚守岗位，为的就是让列车早日在安远的群山间跑起来。”据了解，瑞梅铁路建成通车后，将结束安远县、寻乌县不通铁路的历史，对助力赣南革命老区发展和乡村振兴具有重要意义。

达比隆港站，71006次接近。”“71006次，达比隆港站6道停车。”“71006次6道停车，司机明白。”几内亚当地时间1月31日，中铁二十一局几内亚达圣铁路项目部机车乘务员司尚印驾驶着编组100节车厢的万吨大列从圣图矿区站驶出，行驶125公里后进入达比隆港站场。至此，该项目2024年1月运量达到303.2万吨，创下通车以来月度运量历史新高纪录。

2021年6月16日，由中国铁建承建的达圣铁路建成通车。这条铁路采用中国标准、中国技术和中国设备，是几内亚第一条现代化铁路。中铁二十一局承担该铁路调度指挥、车务、机务、电务、工务五大块铁路全专业运维。“每天发货车由起初的5至8对，提高到现在的10到13对，实现了万吨大列常态化开行。”该项目运输组织员马军刚说，他们2023年接发列车7865列，总运量3000余万吨。今年，他们将进一步提高运输管理水平，确保完成3800万吨的年度运量任务。

为确保运量，该项目发挥专业优势，发扬团队协作精神，不断优化列车运行图，按照“一日一图”精细化行车组织，合理分配运输计划，调度、车务、货运与矿山、翻车机等部门加强信息沟通，提前掌握装卸作业计划。工务、机务、电务等各专业每天沿线巡查线路设备状况，提高机车整备以及通信设备检修养护质量，保证线路及设备平稳运行。

“以信息管理为基础，以现场控制为重点，把安全生产作为核心目标来抓。”马军刚说，项目从整章建制入

岩台车正轰隆作响，几名身穿反光背心的作业人员正在驾驶室操作机械钻孔。“洞内各类警示标识每天都要清洗，确保醒目易辨识。工人安全帽不仅要戴，帽带也都要系好。工序转换前要协调好班组进退场时间，让工人充分休息后再上岗。日常也要多检查一下洞内照明和通风情况，确保工人安全作业。”晚上九点多，刚开完施工总结会的熊友亮再次来到隧道施工现场，事无巨细地向现场技术主管和安全员交代施工注意事项。进入冬季以来，中铁十八局建设者克服风雪、低温等不利因素，全力保障冬季施工安全有序进行。

来到西十高铁项目，熊友亮已经参与过3条大型铁路建设，具备丰富的铁路施工经验。然而，要在地质条件极为复杂的秦岭深处打隧道，熊友亮认为需要更加谨慎细致。目前，秦岭马白山隧道4座斜井均已掘进至正洞，正式进入全速施工新阶段。洞内日常作业五百余人，多种地质并存，多种工法交织，突水、涌泥、岩爆

等不确定因素较多，解决好现场安全技术问题是重中之重。

熊友亮说：“我必须到各个掌子面跑一跑，每天不走上两万步总感觉不踏实。隧道工点多、战线长，遇见施工问题当场调度解决，就能在最短时间恢复生产，保证工程整体进度不受影响。经过全体建设者的努力，目前秦岭马白山隧道累计掘进已突破万米大关。”

2024年是西十高铁建设至关重要的一年，西十高铁陕西段2标需完成产值15亿元以上，平均月隧道成洞3000米。为了保证建设目标顺利实现，项目团队以及五百余名工人和熊友亮一样，春节期间不休假，将继续坚守秦岭马白山隧道施工现场。

据悉，西十高铁建成通车后，西安至十堰将实现1小时内到达，西安至武汉的铁路运行时间将由目前的4.5小时缩短至2.5小时，对更好支撑共建“一带一路”、长江经济带发展和西部大开发等国家发展战略，带动沿线经济社会发展具有重要意义。

路，是喀麦隆首都连接北部各地区的重要通道，同时也是当地重点民生工程。喀麦隆盛产的黑檀木、桃花心木享誉世界，而这条公路建成后，公路沿线盛产的木材和济作物，将直接运往首都或者运往港口出口。喀麦隆地处热带雨林，雨季持续时间超过半年，当地的红黏土一经雨水浸泡后变得更加黏粘，装进自卸车后无法卸下，更无法用于路基填筑，严重影响工程进度，给施工带来极大挑战。

先后参建过多项国外基础设施建设项目的时飞有着近十年的海外施工经验，但面对喀麦隆公路建设，他丝毫不敢掉以轻心。“这是我们在喀麦隆承揽的首个项目，也是我们首次在施工中采用法国技术标准，不仅代表着中国企业，也代表着中国建造技术。”时飞说，管段内的5个桥梁承台施工的时间正处于雨季，为了保证施工平稳推进，他们与监理团队通过加固地基、改进基础结构、改造周围水路等有力措施，确保了施工现场排水畅通。2023年12月下旬，在中喀两国工程师的共同见证下，桥梁基础全部完成，并顺利通过转序验收，这也为后续桥梁架设和道路铺设奠定了基

础。该项目里程PK79+637处总长64米的涵洞施工需要一次性浇筑混凝土1000多立方米。“这样庞大的浇筑方量在当地鲜有，一旦混凝土供应中断、不及时，就会出现裂缝、强度达不到设计要求等质量隐患。”时飞说，为确保施工质量和安全，他们组织两国技术人员精心设计方案，对每个细节进行反复设计和优化，终于在2023年12月19日顺利完成了这座全线最长涵洞。

“仅半年时间，我们惊喜地看到中国团队千方百计克服了在非洲雨季施工的种种困难，公路建设的速度让人钦佩。”前不久，恩图一州长伽利姆前来工地视察时，紧紧握住时飞的手称赞道。工地上的施工员干得热火朝天，留守在项目部的后勤人员也把驻地大院装扮得红红火火。挂灯笼、包饺子、贴窗花……春节到来之前，负责后勤的人员还特意前往当地的中国超市，精心采购了许多具有“中国年”特色的物件。“虽然我们坚守在海外施工一线，不能与家人团聚，但看到我们既定的施工目标一个个圆满实现，心中的成就感油然而生。”时飞说，所有坚守工地的建设者都为能参与共建“一带一路”项目建设而感到荣幸。

①图为中铁十四局滇中引水工程香炉山隧洞进行全断面二衬浇筑。宋 颂 摄
②图为中铁十八局西十高铁项目三臂凿岩台车进行隧道开挖场景。张 杰 摄
③图为中铁二十局喀麦隆吕曼金公路沥青试验段施工现场。徐国萍 摄
④图为列车从几内亚圣格雷迪市圣图站驶往卡姆萨尔市达比隆港站。王晨阳 摄
⑤图为中铁二十五局西成铁路项目部技术员踏雪开展测量作业。刘贝贝 摄
⑥图为中铁建电气化局维保人员在福厦高铁巡检。李瑞涛 摄

万吨大列驰骋在西非大地上

本报记者 周 鹏

手，各部门协同编制包括综合管理、运输调度指挥、列车组织、工电设备维护等内容的《运输生产管理手册》，作为项目安全运输指南。同时加强现场跟班卡控和监督检查，发现隐患及时处理，对发现和排除安全隐患的人员给予表彰奖励，运营2年半以来，该项目未发生任何安全责任事故。

达圣铁路沿线地势环境复杂，个别地段未设置防护栅栏，时常遇到牛、羊、猴子等动物上车道情况。“遇到羊群上路不能按喇叭，列车一减速，它们就打开了。”司尚印说，一路上有多少架信号机、多少副道岔，他们都熟记于心。列车沿途穿过隧道、桥梁及道岔、信号灯，他们都通过“眼看、手比、口呼”反复提示确认。

铺设电缆、大机捣鼓线路……达圣铁路正在扩能改造施工。该项目技术员樊新亮介绍，他们将于3月初建成中铝站和延长圣图站5道的货物堆场，满足100辆装车条件。同时，将于5月在达比隆港站增建一条卸车线，还将增加两组机车、310节车辆，保证足够的车体循环运输，届时线路运能条件将得到极大提升。

“我的梦想是当一名火车司机，现在我离梦想越来越近了。”在调度室内，24岁的几内亚女员工范芳激动地说。经过中国师傅的“传帮带”，她有望成为几内亚第一个女火车司机。该项目坚持大融合管理理念，通过师傅带徒、班组学习、交接班会等方式推进项目与属地文化融合，已培养138名属地员工成为各专业的后备力量。

“大年初一，项目将开展线上有奖竞猜活动。”樊新亮说，这个春节，在岗员工达364名，项目部将采购牛羊肉、水果、方便食品等开展新春慰问活动。