



手机报



融媒体矩阵

裴岷山分别与北京茅以升科技教育基金会、香港土木工程拓展署主要领导举行会谈

本报北京5月7日讯(记者张晶)5月7日,中国铁建总裁裴岷山在中国铁建大厦分别与北京茅以升科技教育基金会创会理事长茅玉麟、理事长茅为中、香港土木工程拓展署署长方学诚一行举行会谈,感谢基金会、香港土木工程拓展署多年来给予中国铁建的关心和支持,介绍了中国铁建基本情况,就深化友好合作进行交流。

在与茅玉麟、茅为中会谈时,裴岷山表示,今年是茅以升先生诞辰130周年,长期以来,中国铁建与基金会保持密切联系,在基金会的指导支持下,科技创新取得长足进步,涌现出一批领军人才。面向未来,中国铁建愿

发挥自身优势,积极参与基金会各项工作,进一步加强双方在科技成果凝练、高水平奖项培育、战新产业发展、科技人才培养等方面合作,以科技创新赋能企业高质量发展。

茅玉麟、茅为中表示,基金会成立35年来,始终秉承茅老精神,积极服务国家科技教育事业。作为基金创会发起单位之一,中国铁建发挥了重要支撑作用,荣获多项茅以升科学技术奖,彰显了品牌影响力,得到行业高度认可。基金会将充分发挥桥梁纽带作用,深化双方在科技创新、新质生产力培育、人才培养等方面合作,实现互利共赢、共同发展。

中国铁建总工程师代敬辉,基金会副理

刘文杰参加会谈。

在与方学诚会谈时,裴岷山表示,自上世纪80年代,中国铁建就进入香港市场,成功实施了多个重点项目,并积极履行社会责任,为香港各项事业发展贡献了铁建力量。中国铁建将抢抓粤港澳大湾区融合发展新机遇,与土木工程拓展署进一步加强对接、深化合作,深度参与北部都会区建设,在重大基础设施项目开发建设中贡献铁建方案,并积极开展科技创新,将公司在基础设施、新兴产业积累的成熟经验与先进技术,推广应用到香港市场,推动香港基建领域智能化、绿色化、融合化,助力特区经济发展。

方学诚高度评价中国铁建为香港基础设施建设作出的重要贡献。他表示,中国铁建是全球领先的综合建筑产业集团,技术过硬,诚信履约,双方合作基础深厚、空间广阔。希望中国铁建充分发挥自身优势,紧密对接香港战略部署和发展需求,积极参与香港重点项目开发建设,用心用力干好在建工程,为香港土木工程市场引入更多新技术、新材料、新装备,持续擦亮品牌、赢得荣誉,实现更大发展。

会谈前,方学诚一行还参观了中国铁建展览馆。

中国铁建有关部门、单位负责人分别参加上述活动。

我国最大直径长江隧道掘进至江底75米

本报南通5月7日讯(通讯员林凤董凯)5月3日,在长江入海口江苏南通段,由铁四院设计、中铁十四局承建的海太长江隧道掘进至隧道最低点75米处。这是目前国内产16.6米级超大直径盾构机在水下隧道掘进的最深纪录,也是目前国内最大直径长江隧道掘进的最深纪录,标志着我国在超大直径、超高压、超深条条件下水下盾构施工技术取得了关键突破。

海太长江隧道工程全长39.07公里,北接南通海门、南连苏州太仓,采用双向六车道高速公路设计标准,设计时速100公里,其中过江隧道长11.185公里。该隧道是目前世界最长公路水下盾构隧道,也是目前国内最大直径长江隧道,被誉为“新万里长江第一隧”。中铁十四局负责的右线盾构段全长9315米,采用一台最大开挖直径达16.64米的盾构机“江海号”掘进,由中铁十四局联合铁建重工共同打造。

在隧道江底最低点区段,作业面承受的水土复合压力高达7.5巴,相当于每平方米作业面承受约51辆1.5吨小汽车的叠加重量。长江主航道下方水文地质条件极端复杂,施工面临地层承压水富集、渗透系数大,超大直径盾构断面开挖扰动强、江底高磨蚀地层刀具损耗快等难题,对掘进姿态纠偏、同步注浆密实度与精度控制要求高。

为此,该项目团队构建了“院士专家把关、总部技术支持、一线掘进攻坚”的三级保障体系。盾构机应用了常压换刀技术、伸缩式主驱动等先进核心装置,并集成一系列智能化系统,实时监控盾构机核心指标,从而动态优化掘进参数,实现精细化、智能化掘进。

目前,“江海号”已顺利完成5316米掘进任务,成功穿越最低点后,从“向下深潜”转为“昂首上坡”,迈入掘进新阶段。项目建成后,将大幅缩短南通与苏南、上海的通行时间,推动长三角核心区“1小时经济圈”高效互通,对落实长三角一体化发展战略、优化长江干线过江通道布局具有重大意义。

反腐败永远在路上

本报评论员

习近平总书记曾在党的二十届四中全会上深刻指出:“管党治党越有效,经济社会发展的保障就越有力。”在二十届中央纪委五次全会上,习近平总书记再次强调要“更加清醒坚定地推进反腐败斗争”,并鲜明重申“反腐败斗争形势仍然严峻复杂”的科学判断。

中国铁建始终保持反腐败永远在路上的清醒坚定,把好政绩观“方向盘”,系紧廉洁“安全带”,纵深推进党风廉政建设和反腐败斗争。每年五月组织开展反腐败宣传教育月活动,坚持教育与警示相结合,“线上与线下”相贯通,以清正促担当,以廉洁树政绩,一体推进理论学习、纪律教育、案件警示、文化浸润和风险防范,引导广大党员领导干部筑牢防腐防变思想根基,涵养风清气正政治生态。

反腐与倡廉,如车之两轮、鸟之两翼。没有倡廉的思想自觉,反腐就难以根除病灶;没有反腐的高压震慑,倡廉也容易流于空谈。反腐败宣传教育月活动的深层价值,正在于将“不敢腐”的震慑、“不能腐”的约束与“不想腐”的自觉有机贯通,以“全周期管理”方式打通三者内在联系,帮助党员干部在灵魂深处筑起抵御腐败的铜墙铁壁。

教育引导,筑牢“不想腐”的思想堤坝。思想先主动,干事不被动。首先在理论武装上“筑廉”,坚持“教育在先、警示在前、预防在先”理念,紧密结合树立和践行正确政绩观学习教育,组织党员干部深入学习习近平总书记关于党的建设、党风廉政建设和反腐败斗争等方面的重要讲话和重要指示批示精神。广泛开展“书记讲廉洁党课”、廉洁谈话、签订承诺书、“青年干部说清廉”等活动,引导党员干部修好共产党人的“心学”,从思想源头夯实廉洁从廉根基。准确运用“四种形态”“三个区分开来”,把从严管理监督和鼓励担当作为统一起来,既严肃查处违法违规违纪行为,又旗帜鲜明为敢于担当作为者撑腰鼓劲,激发党员干部队伍内生动力和整体活力。

警示教育,筑牢“不敢腐”的纪法利剑。一个典型案例胜过一番说教。用好身边事“活教材”教育身边人,以案说德、以案说纪、以案说法、以案说责;组织观看警示教育片、参观警示教育基地,运用由风及腐案例,推动干部作风全面过硬;分类施策,帮助青年员工扣好人生“第一粒扣子”,助力“关键少数”筑牢从业“最强防火墙”。同时,运用大监督机制开展“四不两直”检查,推进“穿透式”监督,让警示教育从“大水漫灌”转向精准滴灌。坚持严管和厚爱结合、激励和约束并重,对受到诬告陷害的干部及时澄清正名,对知错改错的干部给足机会,让纪律既有“力度”又有“温度”,形成“当干部必作为、让干部敢作为、促干部想作为”的良好氛围。

文化浸润,涵养“不能腐”的廉洁沃土。廉洁文化具有根本性的滋养作用,是培育政治生态土壤、实现干部清正、企业清廉、政治清明的精神基石。广泛开展廉洁读书会、廉洁家书、家风倡议、廉洁书画摄影展等活动,让廉洁理念融入日常、化为习惯。深入挖掘勤廉兼优的先进典型,讲好身边人的廉洁故事,激发见贤思齐的内生动力。运用数字化手段赋能,通过短视频展播、大数据分析等方式创新形式,探索“线上+线下”沉浸式、互动式新路径,切实增强廉洁文化的时代感和吸引力。坚持廉洁文化建设与生产经营深度融合,把廉洁要求嵌入岗位职责、制度规范、业务流程,形成“人人思廉、全员促廉”的生动局面。

奋斗未有穷期,赶考永无止境。2026年是“十五五”规划开局之年,是中国铁建转型升级关键之年。让我们以更高标准、更严要求、更实作风抓好反腐败宣传教育月活动的各项工作安排部署,以正确政绩观引领担当,以廉洁底色护航发展。

亚洲最长地铁环线一期投入运营

本报武汉5月7日讯(通讯员杨启张玺)5月1日,由中国铁建参与投资、设计、施工、运营的亚洲最长地铁环线——武汉轨道交通12号线一期正式通车,武汉由此迎来第13条地铁线路,向着年内全线“画圆”的目标迈出关键一步。

武汉轨道交通12号线全长约59.9公里,是武汉市轨道交通规划网络中唯一的环线,串联7个行政区域,通过26座换乘站与18条地铁线路实现换乘,项目由铁建投资参与投资建设管理,铁四院总体设计,中

铁十一局、中铁十二局、中国铁建大桥局、中铁十四局和中铁二十一局等单位负责施工。本次开通运营的一期为钢都花园站至丁家咀站约35.32公里、23座车站。

此次通车,将有效衔接武昌火车站等重要交通枢纽,串联华中金融城、南湖居住组团、四新城市副中心等重点片区。至此,武汉轨道交通线网总里程达到553公里,共拥有车站335座,城市公共交通网进一步完善,市民跨区出行更加便捷。

世界最大跨度单跨吊钢箱梁悬索桥主缆架设完成



5月1日,由中国铁建大桥局、中国铁建港航局联合承建的世界最大跨度单跨吊钢箱梁悬索桥——双屿门特大桥主缆架设完成。作为大桥的“承重脊梁”与“安全生命线”,主缆承载着全桥桥面荷载与通行压力,直接决定桥梁使用寿命、通行安全与工程品质,是整座大桥施工建设的重中之重。为更好地给大桥安装“脊梁”,项目团队采用“双线往复牵引”“预制平行钢丝索股法”等施工工艺以及“白天牵引、夜间调索”的双向施工模式,克服了海洋复杂环境极易影响索股线形精度的影响,并大幅提高施工效率,最终历时50天圆满完成全部主缆架设任务。

何加万 摄

向“绿”而行 ——中国铁建以新质生产力澎湃高质量发展动能

通讯员 袁鹏

开局之年,奋进之姿。2026年全国两会再次为绿色低碳发展擘画蓝图,“十五五”规划纲要明确“推动经济社会发展绿色化、低碳化”是实现高质量发展的关键环节。当“双碳”目标从宏伟愿景转化为刚性约束与市场准绳,一场深刻而广泛的绿色变革正全面展开。

中国铁建敏锐洞察时代脉搏,不仅将绿色低碳视为必须答好的“政治答卷”,更视其为驱动转型升级、塑造未来核心竞争力的“战略引擎”。从传统基建的绿色迭代到生态环保的深耕细作,从新能源赛道的奋勇争先到绿色技术产品的产业化突破,中国铁建正以一场全方位的“绿色实践”,在服务国家战略中锻造新质生产力,澎湃高质量发展新动能。

立柱架梁,推动基建全链条绿色迭代

绿色转型,基础在“建”。中国铁建深知,作为立足“大基建”的央企,最大的减碳潜力与责任在于主业本身。公司摒弃“高耗能、高排放”的传统路径,以“全生命周期低碳”理念重塑建造方式,推动交通、建筑等传统基建向绿色化、工业化、数字化深刻变革。

向“新”发力,打造绿色建造标杆。在南京北站建设中,中铁建设创新构建“1+4+1”绿色低碳技术体系,率先落地“光伏+空气能热泵”多能耦合系统与风光互补路灯,通过智慧能源管理平台智能调控,实现临建设备周周转率提升70%、全生命周期成本下降35%、综合能耗降低40%。项目成功入选第二批全国绿色低碳先进技术示范项目。在雄安,中铁地产打造了系统内首座零碳建筑——雄安铁建中心展示体验区,

集成七大被动技术,实现可再生能源利用率100%,每年减碳约190吨,成为“可感可触”的绿色生活示范。

向“智”转型,革新绿色产线工艺。绿色建造离不开智能制造的支撑。中铁十四局房桥公司研发的“超大直径盾构管片绿色智能生产线”,以机器人集群、智能调度和低碳工艺,推动管片预制迈向“零碳智造”,实现人工节省15%,生产效率提升30%。在青龙门跨海大桥建设现场,中国铁建港航局创新采用“岸上智造、整体吊装”的“积木”式施工,将高污染的浇筑、养护工序集中于陆地工厂,从源头守护了海洋生态的碧海清波。

向“效”而行,破解城市施工痛点。面对城市基建中扬尘、噪音、光污染的治理难题,中国铁建以技术创新交出绿色答案。在宁波城际铁路项目,中铁十五局建设了江苏省首例全封闭式基坑气膜,通过全密闭结构与负压过滤,将施工扬尘捕获率提升至99%以上,依托双层中空膜体与吸音夹层,内部噪音降低90%,并通过优化20米穹顶化解,精准保障了居民的“阳光权”,实现了重大工程与城市民生的和谐共生。在西安东站,铁一院设计采用光伏建筑一体化、智能能源管理等多项前沿技术,致力于打造绿色建筑三星级标杆站房。

系统治理,书写绿水青山生态答卷

绿水青山就是金山银山。中国铁建擦亮绿色生态环保底色,凭借综合技术优势,从单一工程治理转向“山水林田湖草沙”系统治理,为美丽中国建设贡献铁建方案。

(下转第二版)

本报香港5月7日讯(通讯员程森李红)5月3日,由中国铁建参建的香港北部都会区首个落成的大型运输基建项目——粉岭绕道(东段)项目正式通车,该条线路是一条集技术创新、绿色建造与民生改善于一体的现代化交通干线,创下多项香港地区施工纪录。

在香港粉岭转体桥跨港铁东环线施工中,建设团队将中国铁建《桥梁转体技术规程》中的核心技术指标、安全控制体系和施工管理流程,同项目现场的实际情况紧密结合,仅用2个夜间作业班次便完成桥梁转体,全程未中断东环线运营,不仅是香港桥梁工程技术先例,更创下全球最大弯曲度33度转体桥的纪录,较传统工艺缩短工期1年,减少了99%的铁路区域上空作业,降低了5%的工程成本。

香港粉岭转体桥成功实施后,香港土木工程拓展署着手制定香港地区《跨越既有铁路线水平桥梁转体方法作业指引》,中国铁建组织铁建国际、中铁十五局、铁五院等单位全程参与作业指引的编写,经过一年的努力,成功将中国铁建企业标准《桥梁转体技术规程》融入香港地区《跨越既有铁路线水平桥梁转体方法作业指引》中,中国铁建探索出了一条以“项目实践引领一技术成果验证一标准本地融合”为核心的标准“走出去”新模式,为后续技术标准向港澳及海外地区推广提供了经验。

中国铁建始终贯彻绿色环保、技术创新与社区共赢理念,使用静音工法,从噪音减缓、污水控制、废物减少等方面采取措施,降低对建筑物造成的震动和噪音,最大程度保护周边历史遗迹,减少对周围居民的干扰。

凭借在环境保护、安全生产与工艺创新等方面的突出表现,该项目先后荣获香港建设安全一创新技术竞赛奖、项目卓越与创新奖、绿色企业奖、香港环境卓越大奖(蝉联)、“安全表现大奖杰出奖”等20余项大奖,以卓越表现赢得了香港业界的高度认可。

全球首台三圆组合管幕机成功始发

本报三亚5月7日讯(记者张启山 通讯员谢建辉)近日,随着“鹿城号”三圆组合管幕机在始发井缓缓启动,由铁四院、中铁二十局联合设计施工的三亚河口通道工程,正式迈入水下顶管施工的关键阶段。

这是全球首台三圆组合管幕机首次在复杂地层中投入实际应用,为我国海底复杂地质条件下顶管施工技术积累了宝贵经验。

三亚河口通道工程横跨三亚河口,连接北岸河西片区与南岸鹿回头半岛。隧道全长3.118公里,采用城市主干道、双向四车道、设计时速40公里的建设标准,是一隧贯通两岸、畅联山海鹿城的标志性交通工程。项目采用管幕冻结法为主、明挖法与矿山法为辅的综合工法。其中,全长127米的管幕段,是项目的关键控制节点。

河口管幕段水文地质条件极端复杂,最大水压达0.35兆帕,南岸岩面地势高,岩层强度高,施工难度极大。

依托水下隧道技术国家地方联合工程研究中心、中国铁建地下空间产业技术研究院等高端创新平台,中国工程院院士、铁四院总工程师肖明清领衔的技术团队全球首创咬合式管幕工法,为海底复杂地质地层施工提供全新技术方案。

针对高水压、土软下硬的地质条件,传统顶管工艺面临较大挑战。历时4年技术攻关,铁建重工、铁四院、中铁二十局联合研制了“鹿城号”三圆组合管幕机。“鹿城号”采用多姿态自由组合式主机、多角度适应型洞口推进系统、高精度组合导向纠偏系统和异型组合式洞门密封等多项关键技术,为水下管幕施工提供了一种新的技术路径。

为攻克海底施工难题,项目团队重点攻坚三圆咬合组合管幕先导管、试验段等关键施工节点,通过技术创新适配海底软硬不均的复杂地层,将顶管姿态偏差控制在毫米级,同时采用密闭施工模式,有效避免海水污染与地质扰动,守护周边珊瑚礁、海草床等海洋生态系统。

整个海底隧道一共由8组三圆咬合钢管和4根独立钢管组成管幕结构,横向跨度达18.4米。整个过程,就像在海底“穿针引线”,在水下约40米作业面全海底施工,如同积木般精准构筑隧道轮廓,将钢管拼接数量降低60%以上,大幅提升抗渗性能,破解了传统施工对航道通行和海洋生态的干扰难题。

作为海南自贸港建设的重要交通配套工程,三亚河口通道工程项目建成后,将彻底打通三亚河口两岸的交通瓶颈,使片区通行时间从30分钟缩短至5分钟以内,进一步优化三亚市“东西联动、南北互通”的空间发展格局,完善区域综合交通网络,为海南自贸港高质量发展注入交通动能。

香港北部都会区首个落成的大型运输基建项目通车