

中铁四局多个集体和个人获



编者按：

2025年，中国高铁营业里程突破5万公里大关，路网规模与质量实现整体跃升。这一重大成就的取得，凝聚着广大铁路建设者的辛勤付出与卓越贡献。

1月30日，从中铁四局工会获悉，中华全国铁路总工会印发《关于授予在2025年铁路建设中作出突出贡献的先进集体和个人火车头奖的表彰决定》，授予20个先进集体、83名先进个人火车头奖章。其中，中铁四局南(宁)凭(祥)高速铁路崇左至凭祥段2标项目部、沪(上海)渝(重庆)蓉(成都)高速铁路武汉至宜昌段2标项目部获火车头奖杯，中铁四局沪(上海)苏(州)(南)通铁路太仓至四团段7标项目部项目经理徐峰、合肥(肥)新(沂)高速铁路安徽段7标项目部副经理樊义付获火车头奖章。

攻坚克难建奇功 荣誉闪耀崇凭线

南疆边陲，翠岭如黛。在桂西南连绵的喀斯特群山深处，一场持续1200余天的地下攻坚战悄然落下帷幕。2025年12月5日，随着一列银白色高速列车穿过长达4206米的花山隧道，标志着南凭高铁崇凭段正式开通运营，我国西南边陲的交通版图就此改写。

破局：在“地质博物馆”中凿出途途

作为国家《“十四五”现代综合交通运输体系发展规划》重点工程，南凭高铁崇凭段全长81公里，是衔接“一带一路”、畅通中国—东盟互联互通的关键一环。中铁四局承建的2标管段长20.98公里，穿梭于桂西南喀斯特地貌核心区，桥隧比高达79.7%，地质条件复杂程度国内罕见。其中，花山隧道作为全线“咽喉”，被列为1级高风险岩溶隧道，掘进过程中先后遭遇157处大小溶洞，7处体积超50立方米的“超级溶洞”，如地下宫殿隐匿山腹，最大纵向延伸近百米，被业内专家断言为“硬骨头中的硬骨头”。

“喀斯特地貌就是天然的地下迷宫，我们的施工相当于在‘千层饼’似的破碎岩层里穿针引线，稍不留神就可能让施工生产陷入困境。”项目经理王军的口语道出工程建设的艰辛。项目于2021年正式开工建设，花山隧道掌子面多次因溶洞群突发险情导致进度受阻，为破解困局，加快推进节奏，项目部采用“长短打”施工方法，通过合理规划施工段、同步推进多作业面，有效压缩关键线路工期，为溶洞处理预留充足时间。

桥梁施工同样挑战重重。陇禁双线特大桥8号桥墩施工中，桩基下方出现多层串珠状溶洞导致反复塌孔，传统工艺完全失效。项目部果断推动设计优化，将原圆柱桥墩变更为“门式墩”结构，让桩基巧妙“骑跨”溶洞区，通过结构创新绕开地质陷阱，为后续架梁通道扫清关键障碍，彰显建设者的应变智慧与攻坚魄力。

创新：以科技匠心锻造百年品质

如果说破解岩溶困局彰显了建设者的硬核担当，那么扎根一线的科创实践则是铸就品质工程的核心密码。项目部以打造铁路行业示范工程为目标，将科技创新贯穿施工全流程，聚焦岩溶隧道施工等核心重难点，成立专项攻关小组开展集中攻关，累计形成喷射混凝土回弹率分区段快速精确采集、全方位实时动态扫描湿喷机臂架和受喷面等工艺以及《一种隧道混凝土内壁修整装置》《一种混凝土浇筑用支撑架》《一种隧道用的顶棚》等10项国家专利和3篇学术论文，总结提炼出一套可复制、可推广的岩溶地区高铁施工技术。走进花山隧道，一台“智能养生检测一体化台车”正沿着衬砌缓缓移动，成为守护工程质量的“智能保姆”。该设备集自动喷淋养护、数据实时采集、质量动态分析于一

体，既保证混凝土养护的及时性和均匀性，又能精准捕捉衬砌施工质量数据，让每道工序有据可查、有源可溯。为做好现场安全管理，项目部在隧道内安装应急电话、人员定位、视频监控、报警联动等智能系统，构建起可视化、智能化的安全防控体系，实现施工风险提前预警、快速响应，施工期间未发生一起安全生产责任事故，显著提升岩溶隧道的施工安全保障能力。

创新活力更源于一线实践土壤。项目部深知一线工人是创新主力军，专门设立10万元“小改小革”专项奖励基金，鼓励作业人员结合施工实际开展微创新、微改造。针对止水带浇筑易移位问题，作业人员自主研发“U”型、“几”型专用卡具，牢牢固定止水带位置，保障施工缝防水质量；为提高热熔垫片安装效率，制作简易间距定位工具，省去反复测量繁琐步骤，实现安装精度提升约25%、效率提升约40%；根据排水沟施工尺寸定制专用挖掘机斗，实现沟槽一次开挖成型，让线型更美观、尺寸更精准。这些源于实践、服务实践的“微创新”，汇聚成提升工程品质、提高施工效率的强大合力。2023年，建设集团广西交通投资集团有限公司品质工程观摩会在该项目部顺利举行，来自全线10多家单位的80余名代表齐聚崇凭隧道，对项目以科技创新破解施工难题的实践做法给予高度评价。

同心：党旗飘扬汇聚攻坚合力

辉煌成就的背后，总有一面鲜红的党旗指引方向。项目部党总支紧扣施工生产中心任务，精心打造“崇实先锋”党建品牌，将党建工作深度融入工程建设各环节，科学划分6个“党员责任区”，设立8个“党员示范岗”，构建起“关键工序有党员盯守、重点区域有党员负责、技术难题有党员攻关”的网格化攻坚体系，让党组织成为攻坚克难的坚强战斗堡垒。

“越是艰险越向前，党员就冲在最前面。”这是项目部全体党员的共同誓言。面对突变的天气变化导致的铁路应急抢险，项目部党总支闻令而动，迅速集结百余名建设者奔赴南昆线、湘桂线抢险现场，党员骨干带头冲锋，以专业技术和高效处置圆满完成任务，用实际行动守护铁路运输安全畅通。在路地共建方面，党支部主动联动地方政府及公安、交通等部门开展党建共建活动，搭建沟通协作平台，有效化解施工协调难题，为工程建设营造和谐顺畅的外部环境。践行央企社会责任，4年时间累计为沿线群众提供超1000个“家门口”的就业岗位，同步开展专业技术培训，让当地群众实现“务工增收、技能提升”；要求驻地食堂优先采购当地农产品，累计消费金额超百万元，以点滴行动助力乡村振兴，让高铁建设红利切实惠及沿线百姓。

奖杯熠熠，映照初心。然而，比奖杯更珍贵的，是穿越群山的技术结晶，是淬炼成钢的建设团队，是那种“越是艰险越向前”的奋斗精神。从该项目走出的建设者正带着“火车头奖杯”的荣耀与使命，奔赴新的山河，继续以匠心铸就时代丰碑，在国家基础设施建设的新征程上奋勇前行。

李兆帅 张紫斐

九省通衢筑新路 千湖之首腾飞龙

荆楚大地传来振奋人心的汽笛长鸣。2025年12月26日，沪渝蓉高铁武宜段正式开通运营，标志着长江中游城市群迈入“1小时交通圈”新时代，为中部崛起注入澎湃新动能。

沪渝蓉高铁武宜段全长313.8公里，设计时速350公里。其中，中铁四局承建的2标管段长41.2公里，施工内容包括汉川东站站场路基、综合维修工区生产生活房屋、孝天特大桥、部分正线铺轨及箱梁架设等。过程中，项目部在建设单院长江沿岸铁路集团股份有限公司组织的施工企业信用评价中4次获评A+，彰显中铁四局作为国家铁路建设“王牌局”的品牌实力。

争分夺秒跑出场“加速度”

“途经8个乡镇，32个自然村，一分部管段多为厂房和坟地，二分部管段近85%位于水塘，三分部管段涉及房屋拆迁和跨高速公路连续梁施工。面对工期紧、征拆难、标准高等难题，我们始终秉持着质量最优、作风最硬、速度最快的理念，不断推进各项工作。”项目部党总支书记徐华介绍。

2022年进场之初，面对施工便道拉通、85%红线用地位于水塘、50余处高压线改迁等问题，项目部党总支成立“党员突击队”，制定专项工作方案，化整为零，分片突破。结合工程特点及工期要求，分步实施，先易后难，依法依规取得用地，为快速推进工程建设打好基础。积极与属地政府有关部门组成沟通协调专班，常态化走访管段沿线乡镇，4个月完成纵向便道贯通，在全线6个标段中首个取得大临用地使用通知书，为施工生产顺利推进奠定坚实基础。

你离群众有多近，群众就和你有多亲。对项目部而言，就是在快速推进征地拆迁的同时，最大限度地保障当地村民的利益，让老百姓拆得动、稳得住、有发展。“我家一共5口人，有近5亩的鱼塘。因为沪渝蓉高铁的修建，我家的鱼塘被征用1.5亩，原本的一个大塘，现在被分成两个小塘。”说起拆迁，家住汉川市河东街道办事处新乐村的方维虽有些不舍，但更多的是支持。“我们每天登门，多少个夜晚的秉烛夜谈，给当地村民讲道理、说政策。”徐华回忆。2023年1月4日，项目部收到建设单位的表扬信，信中对中铁四局进场以来积极协调配合地方政府推进征迁给予高度评价。

匠心智造中国高铁“亮丽名片”

交通强国，铁路先行。项目部树立“开工必创优、匠心造精品”的理念，坚持在科技引领和智能建造上下功夫。

2022年11月21日，国内首个悬臂智慧造桥机顺利通过试验认证。该悬臂智慧造桥机由中铁四局自主研发，以工厂化制造为基础，自动化技术为手段，信息化监控为保障，对传统的挂篮施工进行设备和系统的全方位升级，有效推动桥梁建造的智能化、信息化、自动

化和工艺工装标准化。相较于传统悬臂浇筑梁施工，智慧造桥机结构简单、组装拆解便捷，可以实现自动走行、实时监控、故障即停、精准定位，综合施工效率提高20%以上，实现由中国制造向中国“智”造的跨越式转变。

走进汉川东制梁场信息化中心，远程监控平台格外引人注目。伴随着指令，智能化切割、凿毛一体化机器人开始作业，作业人员操作着遥控器密切关注着凿毛进度，工程技术人员根据现场凿毛进度，在系统上快速录入进度资料。按照“机械化换人、智能化减人”的工作思路，研发箱梁模板自动打磨喷涂一体机、箱梁智能振捣整平一体机、智能凿毛及钎纹线切割机机器人等12套智能化设备，改进内卡于千斤顶+自锁式工具锚、热缩套管保护套等8项施工工艺。相较于传统梁场，这里的劳动力投入减少约40%，生产效率提升约30%，综合机械化率达到80%。

守护江汉平原千湖之美

沪渝蓉高铁与长江流向并行，可以纵览江汉平原腹地的千湖之美。开工以来，项目部在高铁建设中将施工生产与环境保护作为“一盘棋”布局，展现企业的良好形象和社会责任。

“汉川自古以来就被誉为‘河蟹之乡’，来时这里绿水青山，离开时这里必须是青山绿水。”管段最长、途经水塘最多的二分部项目经理蒙志红说。项目部从进场之初就明确建设“绿色高铁”的理念，加强与建设、设计等单位的沟通协调，做到环保设施与主体工程同设计、同施工、同使用。

“我们在施工中严格落实‘共抓大保护、不搞大开发’的要求，始终牢记施工是为了造福一方百姓。”项目经理刘毅表示。拌和站作为施工现场的“神经中枢”，混凝土拌和产生的废水、废渣、粉尘较多。在规划建设拌和站时，项目部通过搭建封闭式料仓、安装门式车辆冲洗设备、增加污水处理设备、采用智能化监控系统等，有效控制混凝土生产造成的污染。采取混凝土拌合罐全封闭管理、建立五级沉淀池、搭建桩基泥浆排放池、为沿线鱼塘搭建密目网等措施，防止石灰粉尘侵入鱼塘。在拌和站配备龙门洗车机、料仓喷淋系统、砂石分离机、洗石洗砂机、电动清扫车等设备，加强污染防治。安装环境监测仪，对温度、湿度、噪声、灰尘等相关要素进行监控，切实做好施工生产过程中的生态保护。

当高铁列车呼啸穿越江汉平原，中铁四局人以初心为笔、以钢轨为墨，在荆楚大地上书写新时代“九省通衢”的壮丽篇章，为连接长三角、长江中游、成渝三大城市群，推动长江经济带高质量发展贡献磅礴力量。

周祁煜

2025年度“火车头奖章”获得者
合新铁路安徽段站前VI标
项目副经理
樊义付



2025年度“火车头奖章”获得者
二公司总经理助理兼沪通铁路太仓至四团段站前VI标项目经理
徐峰



2025年度“火车头奖杯”获得集体
南(宁)凭(祥)高速铁路崇左至凭祥段2标项目部



2025年度“火车头奖杯”获得集体
沪(上海)渝(重庆)蓉(成都)高速铁路武汉至宜昌段2标项目部

笃行致远担使命 匠心筑梦沪通线

徐峰，现任中铁四局二公司总经理助理兼沪通铁路太仓至四团段站前VI标项目经理，自1992年参加工作以来，先后参与青藏铁路、武广高铁、石济客专、哈牡高铁、贵南高铁、沪通铁路二期等多个国家重点工程的建设。从业34年来，先后荣获中铁四局“创效功臣”“劳动模范”、沪杭公司优秀项目经理等荣誉。

使命必达的“筑路先锋”

2022年7月，公司中标沪通铁路上海段工程，这是该公司在超一线城市承建的首个大型铁路项目。公司高度重视，要求全力展现四局形象、打造标杆工程。徐峰受命担任沪通铁路二期站前VI标项目经理。该标段线路全长36.5公里，主要施工内容包括正线、动车走行线及上海东动车站前工程，是全线重难点和控制性标段，也是打通长三角铁路网、实现区域贯通的关键环节。

项目面临诸多挑战：标段位于长江入海口，沿线分布厚达数十米的淤泥质软土，承载力低，同时需上跨S2、S32等多条高速公路，下穿密集市政管网，毗邻多个居民区，征拆协调难度大。徐峰在第一次全体职工大会上明确：“没有退路，只有前进。”他提出“以征迁保大临，以大临保开工”的思路，带队与浦东新区、祝桥镇、惠南镇等地方政府对接。仅半年时间，标段红线用地交付83.4%，大临用地全部交付，涉河涉路手续办理完毕。2022年9月16日，

全线首根桩基顺利浇筑；10月26日，全线首个承台完成；11月6日，全线首个墩身顺利建成……“四局速度”在浦东不断刷新纪录。进场100天，完成产值3.2亿元，在全线7个标段中位居前列。2022年下半年，项目部获得沪杭公司信用评价第一名及“优秀施工项目部”称号。

智慧建造的“创新能手”

“在上海这座创新之城，我们必须为传统施工装上‘智慧大脑’。”徐峰注重技术创新。在占地面积近千亩的动车所，建设高峰时近百台设备、数十辆渣土车同时作业。他引入“智慧工地”管理系统，为车辆安装北斗定位，配合无人机定时巡检，提升土方调配精度。面对软土地基难题，他带领团队采用“塑料排水板联合真空预压”的地基处理方式。施工现场，数百方厘米排水板插入地下，覆盖密封膜后，多台真空泵同时作业，形成稳定负压。“就像用吸管从豆腐里抽水，让豆腐变得更结实。”徐峰如此比喻。监测数据显示，经过数月持续作业，地基承载力提升近5倍。

智慧制梁场的智能化改造，更是徐峰匠心独运的杰作。他牵头成立智能梁场研发小组，带领技术骨干深入调研，从钢筋加工到模板安装，从混凝土浇筑到养护喷淋，逐个工序进行智能化改造。“最难的还是钢筋定位网加工”，徐峰带队攻关三个月，利用全自动数控加工系统，将

钢筋间距误差控制在±2毫米内，工效提升显著。此外，端模安拆一体化平台、箱梁自动喷淋系统、模板打磨机器人等十余项智能工装配套相继研发成功，形成了一套完整的智能制梁生产线。2026年1月7日，智慧制梁场完成全部788孔的制梁任务，成为全线首个完成制梁任务的标段。

效益提升的“商务行者”

徐峰带领团队坚持“开源与节流并重”，通过深入研究招标文件与施工图纸，累计策划实施多项变更优化方案。团队通过精简桥墩墩型数量，大幅减少模板投入，使模板重复利用率提升三倍，并同步优化钢筋配筋率，实现显著单项效益。同时，管桩壁厚与连接形式的优化、承台埋深的合理调整、路基填料的科学改良等措施也相继落地，取得了良好的综合效益。

在团队共同努力下，项目商务管理硕果累累：荣获中国中铁2022—2023年度大商务管理“先进项目部”、中国中铁首届项目管理效益提升典型案例创优大赛三等奖、中铁四局首届项目商务管理策划暨成本核算分析企业竞赛一等奖……该项目成为公司在黄浦江改线展示业务综合实力的重要窗口和标杆工程。

王晓悦

三十一载筑路魂 一轨一通总关情

在神州大地纵横交错的钢铁脉络上，每一公里轨道的延伸，都凝结着无数铁路建设者的智慧与汗水。他们以山川为纸，以机械为笔，描绘着“交通强国”的壮丽画卷。中铁四局合新铁路安徽段站前VI标项目经理樊义付，正是这支铁军中的突出代表。自1995年投身铁路建设事业以来，三十一个寒暑交替，他从京九铁路的初创征途，到合新高铁的攻坚战场，始终坚守一线，将最美好的年华奉献给了祖国的轨道交通事业。

临危受命 挺膺担当“咽喉工程”

2020年12月，中铁四局成功中标合新铁路安徽段站前VI标工程。合新铁路是国家《中长期铁路网规划》“八纵八横”高速铁路网中“京港(台)通道”的核心组成部分，战略意义重大。该标段全长43.4公里，施工内容不仅包括本标段站前工程，更肩负着合新铁路全线420公里的铺轨任务，以及引入合肥枢纽的复杂既有线改造工程。因其技术复杂、安全风险极高、工期异常紧张，被誉为全线的“咽喉工程”与控制性标段，是决定全线能否顺利推进的关键。

自上任伊始，樊义付便深入现场，带领技术团队反复勘测，优化施工组织。他深知，作为先行标段，必须跑出“加速度”，树立“高标准”。通过精细化的施工

组织和资源调配，他全力抓好生产进度与质量安全双重控制。在他的统筹下，项目部克服征地拆迁、交叉施工、汛期影响等诸多困难，施工生产始终在全线7个标段中保持领先地位，为后续工程及时打开局面，展现了中铁四局的铁军风采。

铁腕治安 筑牢“零事故”生命防线

“安全是铁路建设不可逾越的红线，是项目管理的重中之重，更是对每一位建设者生命的庄严承诺。”这是樊义付在各类安全会议上最常强调的话。

他从责任落实入手，组织项目部与各分部层层签订安全生产责任书，将安全责任分解到岗到人，确保“横向到边、纵向到底”。通过建立安全包保机制，推动各级管理人员对包保区域负全责。同时，他带领安质部部门深入开展隐患排查治理，覆盖防洪防台、临建工程、大型设备、驻地消防等领域，做到无死角、全覆盖。对排查出的重大隐患，严格执行领导包保与挂牌督办，建立问题库并落实整改责任与时限，实现闭环管理。

在此基础上，他积极推广重大风险管控与隐患排查治理系统，运用信息化手段动态识别、评估风险，制定专项管控措施。尤其在邻近营业线施工中，严格落实按图施工、规范防护与审批流程，并坚持领导带班，

关键时刻现场指挥，确保行车与施工安全万无一失。

精益求精 树立“标准化”行业标杆

“百年大计，质量为本。”樊义付深知，要建设经得起历史检验的精品工程，必须将标准化管理贯穿施工全过程。他带领团队深入学习贯彻落实皖赣铁路安徽公司及中铁四局的各项标准化管理文件和手册要求，致力于将项目打造成标准化施工的样板工地。

他全力推行用电子标准，严格执行“三相互线制”及“一机一闸一漏一箱”要求，实现配电箱统一标识、规范管理，筑牢用电安全基础。在连续梁施工中，对挂篮行走、预应力张拉、线形监控等关键环节实施全过程标准化管控，确保施工精准受控。桥面系施工是高铁工程的“面子”，更是“里子”。为此，对遮板安装的线型顺直度、防护墙的顶面标高与平整度、混凝土表面的凿毛处理等关键控制要点，他要求技术人员必须现场复核，工人必须按交底精细作业。他推广采用滴灌养护系统对防护墙、A/B墙进行持续保湿养护，有效防止开裂，提升混凝土实体质量和外观美感。扎实的标准化建设，结出丰硕成果。在皖赣铁路安徽公司组织的历次信用评价中，该项目在8次评价中7次荣获最高等级的“A+”评价，赢得了业主和各方的高度认可。

宣措