

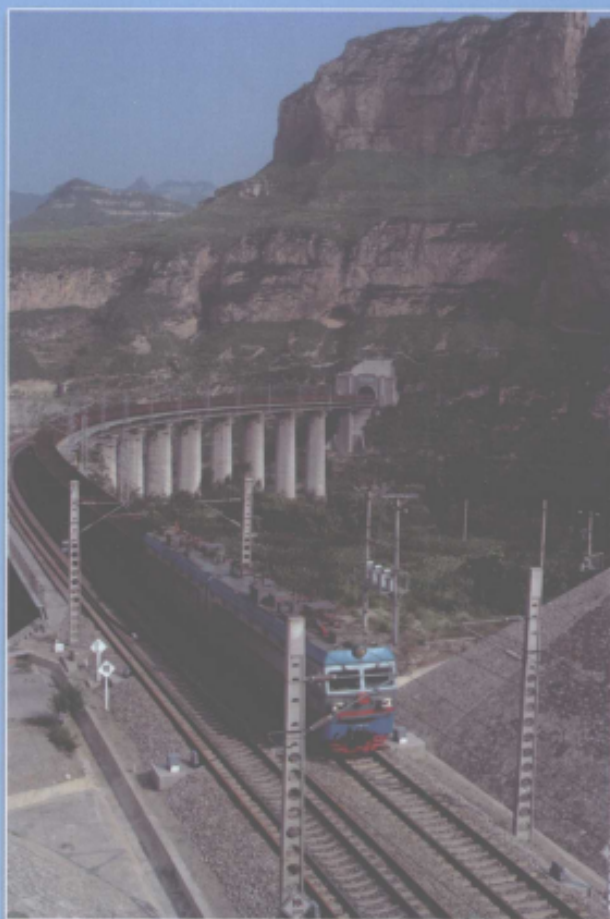
朔黄铁路

(综合篇)

《朔黄铁路》编写领导小组 编

中国铁道出版社
CHINA RAILWAY PUBLISHING HOUSE

责任编辑 许士杰 张婕 时博
封面设计 冯龙彬



中国铁道出版社

CHINA RAILWAY PUBLISHING HOUSE

地址：北京市宣武区右安门西街8号

邮编：100054

网址：<http://www.tdpress.com>

ISBN 978-7-113-07603-0



9 787113 076030 >

ISBN 978-7-113-07603-0/TU · 870
定价：256.00元（含综合篇、专题篇）

朔黄铁路

综 合 篇

《朔黄铁路》编写领导小组 编

中国铁道出版社

2008年·北京

内 容 简 介

朔黄铁路是我国西煤东运第二大通道的重要组成部分,是目前我国合资铁路中投资与建设规模最大的项目。1998年2月,朔黄铁路公司成立以来坚持“源于国铁,优于国铁”的发展思路,形成了独具特色的“朔黄模式”,得到了国家发改委的充分肯定和铁道部的推广。《朔黄铁路》是朔黄铁路建设与运营管理技术的总结。

本书分为综合篇和专题篇两册。综合篇系统总结了朔黄铁路工程建设、质量管理、环境和文物保护、财务管理、物资管理和投资控制等方面的建设模式,及建设单位接管运营、网运分管和联合运输的运营模式,综述了朔黄铁路在建设运营管理中取得的主要成就和经验体会;专题篇叙述了隧道、路基、桥涵、站场、轨道与铺架工程、房建与给排水、通信与信号、电力与电气化、机务与车辆等专业设计与施工的具体方法,以及推广采用的新技术、新工艺、新设备。本书的突出特点是通过对朔黄铁路建设运营情况的分析和创新技术的展示,全面总结了“朔黄模式”的主要体会和经验,为我国铁路投资体制改革和合资铁路建设运营提供了可以借鉴的经验。

本书可供合资铁路建设与运营管理者,以及从事铁路工程的专业设计、施工和运营管理人员参阅。

图书在版编目(CIP)数据

朔黄铁路/《朔黄铁路》编写领导小组编. —北京:中国铁道出版社,2008.5

ISBN 978-7-113-07603-0

I. 朔… II. 朔… III. 铁路工程—中国 IV. F532.3 U2

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2007)第 027056 号

朔 黄 铁 路

作 者:《朔黄铁路》编写领导小组 编

策划编辑:周长青

责任编辑:许士杰 张捷 时博 电话:(010)51873065 电子信箱:syxu99@163.com

封面设计:冯龙彬

责任校对:张玉华

责任印制:李 佳

出版发行:中国铁道出版社

地 址:北京市宣武区右安门西街8号 邮政编码:100054

网 址:www.tdpress.com 电子信箱:发行部 ywk@tdpress.com

印 刷:北京盛通印刷股份有限公司 总编办 zbb@tdpress.com

版 次:2008年5月第1版 2008年5月第1次印刷

开 本:880mm×1230mm 1/16 印张:50.5 插页:24 字数:1589千

(印 数:1~1200册)

书 号:ISBN 978-7-113-07603-0/TU·870

定 价:256.00元

版权所有 侵权必究

凡购买铁道版的图书,如有缺页、倒页、脱页者,请与本社发行部调换。

电 话:市电(010)51873170 路电(021)73170(发行部)

打击盗版举报电话:市电(010)63549504 路电(021)73187

编写领导小组

组 长：罗云光

副组长：薛继连 崔增福 王建章 陈克济

组 员：付光志 白东升 梁尔作 刘放民

尚可战 韩成圈 赵相忱 贾 霜

张克慧 庞武举 宋光现 苕生魁

张英华 沈玉章 李友田 党晓荣

李树峰

编辑组人员

主 编：陈嘉珍

编 辑：梁洪彪 蔡荣和 甘大原 苏 健

主要供稿人员名单

张万年	曹小山	张丛峰	杨 丽	杨正中	朱泽民	杨天模	欧述铎
王宜春	李晋峰	董建军	罗海燕	郑 东	陈明金	马建中	王茂凯
杨红卫	陈文海	曾广保	欧阳东林	谭文举	贾建波	杨秀权	杨盛双
朱德安	张 翔	刘建峰	罗 兵	吴旺国	赵世文	许云跃	譙龙江
陈长文	王 平	李成平	冯俊青	曾广保	游关军	雷双龙	靳德辉
徐贵民	周文立	王 祥	郑 飞	谢晋水	李家充	郭信君	宣海忠
龚金全	周新民	孙德新	张家旺	赵维顺	金国海	张 志	郭献珍
杨文生	李国英	邵连胜	胡世春	王月幸	孙 旺	刘中华	王保国
李 铎	牟成辉	王建秋	陈 野	于世华	平金艳	晁庚奇	孙竞飞
张业旭	王传永	段新胜	靳西峰	胡志超	张方华	王永玺	文洪彬
王领航	权金满	杨米柱	许向荣	王文国	谢晓阳	张泽山	杜高林
吴延江	张 函	佐大超	王永国	刘玉发	朱跃进	杨克鉴	王树元
刘建设	田 蔚	崔玉娟	娄 强	邬德瑜	田社诚	张晓宏	张桐林
杨振龙	张 阳	刘凤祥	孟 坚	马建令	薛幸民	刘天明	魏俦元
刘宝楷	杨树礼	赵相忱	沈玉章	郭永祥	耿建英	高柏玉	张子栋
党晓荣	袁良书	石 鑫	李振军				

序 言

中国西煤东运第二大通道的重要组成部分——朔(州)黄(骅港)铁路一、二期的建设工程,历经七年的艰苦鏖战,终于在2004年12月落下帷幕。其间十万铁军汇聚朔黄,与黄土高原的朔风严霜为伍,与华北平原的盐渍雨雪相伴,逢山劈路,遇水架桥,披星戴月,风餐露宿,建设时的铁血将士、会战中的壮观场景,时常萦绕脑海、历历在目、久久不能平静。山坳中的日月、荒野里的星辰作证,这是一段血与火的岁月、永远抹不去的记忆。记录它、颂扬它、讴歌它,本身就是在传承一种建设文化和精神财富。《朔黄铁路》从项目的运筹、设计、施工、科技、管理等不同的视角,从建设的实际过程出发,真实地记录了当时艰难的奋斗历程,再现了建设者的大智大勇,可以说是中国铁路建设智慧宝库中的一支奇葩。

朔黄铁路西起山西省神池县神池南站,东至河北省黄骅市黄骅港站,全长585 km,全线主要技术标准和大秦铁路一样,为国家Ⅰ级双线电气化重载铁路,近期年输送能力为6885万t,远期1亿t,批准的概算投资为188.91亿元。把陕北蒙南新兴能源基地——神府东胜煤田与渤海湾新兴出海口黄骅港连接起来,并与大秦、北同蒲、京广、京九等重大铁路干线相联通,与神朔铁路共同组成我国西煤东运第二大通道,在我国铁路网中占有重要位置。朔黄铁路是继大秦铁路之后我国第二条重载运煤专用铁路,主要承担神府东胜煤炭外运任务,兼顾陕、晋、冀三省的煤炭和其他货物运输,对于提高铁路运输网的机动性和灵活性,加快我国中西部开发,促进沿线地方经济发展,保证华东、东南沿海地区能源供应,扩大我国煤炭出口能力具有极其重要的战略意义。党中央、国务院对这一铁路建设项目高度重视,将该项目列为党的十四大报告提出的跨世纪三项特大工程之一,全国人大八届四次会议批准的《国民经济和社会发展“九五”计划和2010年远景目标纲要》提出,要“继续建设神木至黄骅第二运煤通道”。1997年8月经国务院批准,国家计委下达朔黄铁路建设计划,同年11月25日神池南至肃宁北段正式开工建设。

朔黄铁路建设资金实行投资主体多元化和多样化结构性融资,由神华集团、铁道部、河北省共同出资,并按国家有关法规组建了规范的合资公司——朔黄铁路发展有限责任公司,全权负责项目筹划、资金筹措、工程建设、经营管理、偿还贷款和资产保值增值,按照《公司法》建立健全了股东会、董事会、监事会和总经理层法人治理结构,实现了所有者、决策者、经营者、监督者各司其职,各负其责,相互制衡的机制。

朔黄铁路前期工作始于1985年,1990年通过中国国际工程咨询公司评估,1992年9月国务院批准立项,1996年8月国务院办公厅会议批准可研报告,1997年7月8日国务院办

公会议批准开工报告,1997年11月25日正式开工(重点控制工程长梁山和寺铺尖隧道经国家计委同意,于1995年底和1996年3季度先期开工),2000年5月18日神肃段开通运煤,2002年11月1日一期工程全部建成。2003年4月29日二期工程肃黄复线工程正式开工,2004年9月肃黄复线开通,2004年12月9日自动闭塞工程开通,二期工程全部竣工。朔黄铁路全线(一、二期工程)于2005年9月通过国家竣工验收,验收结论:“整个建设工程符合国家基本建设程序,是一项工期短、投资省、质量好、见效快的工程。”

纵观朔黄铁路的建设,主要有六个突出特点:一是规模大。朔黄铁路是我国29条合资铁路中投资与建设规模最大的项目。概算投资188.91亿元,正线总长585 km。二是施工难。朔黄铁路横穿恒山、云中山脉和忻定盆地,沿滹沱河谷穿越太行山进入华北平原,沿线山高谷深,桥隧相连,坡陡弯急曲线多,河网交错,公路纵横,人口稠密,软土、盐渍土路基所占比例大。沿线地质情况之复杂,施工难度之大,在我国铁路建设史上少有。三是速度快。一期工程1997年11月25日正式开工,2002年11月1日全线建成,比计划工期提前1年零2个月。二期工程肃黄复线2003年4月29日开工,2004年12月9日全部建成。四是技术新。全线共推广应用新技术项目53项,其中《朔黄重载铁路建设与运营技术》、长梁山隧道《复杂地质条件下特长双线隧道综合施工技术》分别获国家科技进步二等奖。五是投资省。工程实际投资161.35亿元,比概算投资188.91亿元节约27.56亿元。六是质量优。一期工程质量全线创优。全线有219 km获铁道部优质工程奖;87.6 km综合工程获国家优质工程“鲁班奖”;406 km荣获国家“詹天佑”大奖;全线荣获“国家环境友好工程”称号。

朔黄铁路自2000年5月18日部分开通到2005年底,完成运量逐年翻番,经济效益成倍增长,经济和社会效益非常显著。2000年完成运煤548万t,2001年完成1654万t,2002年完成3265万t,2003年完成5428万t,2004年完成7540万t,2005年全线配套建成的第一年完成9355万t。5年共累计完成运量2.77亿t,运输收入169.75亿元,利税40.5亿元,还本付息44.8亿元。创造出运输产值逐年翻番,经济效益成倍增长,安全生产持续稳定的优异成绩;相继有3个集体9人次获省部级荣誉,2人次获“全国五一劳动奖章”和“全国劳模”称号,公司荣获2003年“全国五一劳动奖状”,2006年人均创收、人均货物发送量、人均换算周转量、全员生产效率均创国内铁路运输新纪录,……。

朔黄铁路公司从组建至今,始终围绕“创新与发展”两大主题,严格按照“项目法人负责制和公司制”规范运作,始终坚持“源于国铁、优于国铁”发展思路,遵循“热爱朔黄,回报股东,为神华事业做贡献”经营理念,以“改革和创新”为动力,以“人才和科技”为保障,不断追求“效益最大化”,科学决策,科学管理,经过建设、设计、施工、监理、联合运输单位的协同努力,建成了一条“工期短、质量优、投资省”的西煤东运铁路大通道,闯出了一条“市场融资、合作建路、优势互补”的合资铁路建设与发展新路子,开创了一种“网运分管、联合运输、条块结合、修程分管、管理综合”和“两精一减两加强”的铁路运管新模式,造就出一支“想干事、能干事、会干事”的专业技术管理人才队伍,实现了健康、稳定、持续发展,形成独具特色的“朔黄模式”,得到了国家有关部委和行业主管部门的充分肯定。2004年2月召开的全国铁路工作会议上,铁道部决定推广“朔黄模式”。5月,国家发改委确定了《以朔黄铁路为对象,研究我国铁路投融资体制改革政策、总结合资铁路运管模式》的课

题。9月9日,国务院国有资产监督管理委员会在内部刊物上专门介绍了朔黄铁路公司运营管理经验。

为了总结好朔黄铁路的建设和运营管理方面的经验,朔黄公司成立了编写领导小组和编辑组。公司机关和参加建设的设计、施工、监理、运营单位以及广大职工对编写工作给予了大力支持,提供了大量的建设有关文件、现场工程总结资料和图片,编辑组的同志们做了大量的调研、搜集、整理和编写工作。本书定名为《朔黄铁路》,分为综合篇和专题篇两部分,前者为工程建设和运营管理的综合总结,后者为分专业的工程技术总结。分别记述了工程建设和开通运营的各个阶段、各个专业,以及参建单位在工程建设和运营管理中的具体做法、成果和经验,为合资铁路建设和管理,为山区、峡谷、平原、滨海铁路设计和施工提供了可资借鉴的经验。朔黄铁路在运营管理上,初步探索了以“网运分管”为核心的运营管理“朔黄模式”,取得了可喜成果,对合资铁路的运营管理具有一定的参考价值。在《朔黄铁路》出版之际,我谨向参加朔黄铁路建设和运营管理的广大工程技术人员、管理人员和全体员工致以崇高的敬意!向长期以来一直关心、支持朔黄铁路建设和运营的各界朋友致以崇高的敬意!

朔黄铁路通过建设中的黄万铁路与天津港南疆煤码头连接,通过即将建设的黄大铁路通往东营和烟台,神池南向北拟与准格尔煤田连通,朔黄铁路的年运输能力将向2亿t以上攀升,朔黄铁路有广阔的发展前景。进一步提升朔黄铁路建设和运营管理水平,坚持自主创新、持续创新、全面创新,朔黄的明天一定会更加美好,一定会为神华事业的发展和国家的经济建设做出更大的贡献!

薛继连

目 录

综 合 篇

第一章 朔黄铁路建设的前期工作及修建意义	1
第一节 组建朔黄铁路发展有限责任公司	1
第二节 建设前期工作	2
第三节 肃宁北至黄骅港段增建第二线的前期工作	4
第四节 朔黄铁路特点	4
第五节 建设朔黄铁路的重要意义	6
第二章 勘察设计	8
第一节 勘察设计经过综述	8
第二节 工程地质勘察	12
第三节 重大设计方案比选	16
第四节 经验体会	21
第三章 工程概况	25
第一节 线路走向与自然地理条件	25
第二节 主要技术标准、运量及行车组织	27
第三节 建设规模及主要工程数量	29
第四节 重点控制工程	31
第五节 推广应用新技术、新工艺、新材料、新设备	36
第四章 修建经过	41
第一节 建设管理模式	41
第二节 选择施工队伍和确定监理单位	43
第三节 朔黄铁路一期工程施工组织设计	51
第四节 朔黄铁路二期工程施工组织设计	59
第五节 朔黄铁路一期站前工程施工综述	63
第六节 朔黄铁路一期站后工程施工综述	76
第七节 朔黄铁路二期工程施工综述	83
第八节 朔黄铁路一期工程验收交接	87
第九节 朔黄铁路二期工程验收交接	90
第十节 朔黄铁路国家验收	92
第五章 工程质量管理	93
第一节 加强思想教育,强化质量意识	93
第二节 健全工程质量保证体系	94

第三节 加强工程监理	95
第四节 争创全线优质工程	101
第六章 征地拆迁、环境保护和文物保护	109
第一节 征地拆迁	109
第二节 环境保护概述	112
第三节 认真做好水土保持工作	113
第四节 环境保护的其他重点项目	116
第五节 文物保护	118
第六节 水土保持和环境保护的专项验收	119
第七章 运营管理	121
第一节 管理模式	121
第二节 运输管理机构	122
第三节 运输各专业布局及管理	123
第四节 安全管理	125
第五节 主要措施	127
第六节 临管运营组织与管理	129
第八章 物资供应及管理	132
第一节 物资管理模式	132
第二节 公司基建物资管理	134
第三节 运营维修物资管理	138
第四节 主要经验体会	139
第九章 财务管理与投资控制	142
第一节 概 述	142
第二节 建设资金管理与投资控制	143
第三节 日元贷款的使用与管理	145
第四节 运营成本管理	146
第五节 经验体会	148
第十章 思想政治工作和精神文明建设	151
第一节 加强企业党的建设	151
第二节 加强思想政治工作	152
第三节 加强精神文明建设,推进企业文化建设	154
第四节 加强企业党风廉政建设	154
第五节 做好工会工作	157
第六节 做好共青团工作	159
第十一章 主要经验与体会	161
第一节 建设的主要成就	161
第二节 主要经验体会	163
附 录	
附录一 大事记	169
附录二 西煤东运第二条铁路大通道建设前期工作	188
附录三 朔黄铁路工程初验报告、竣工验收证书	195
附录四 朔黄铁路建设站前、站后工程各标段施工、监理单位一览表	212

附录五	朔黄铁路各参建单位现场组织机构主要负责人名单	213
附录六	获优质工程、优秀勘察设计、科技进步奖项目名单	221
附录七	朔黄铁路主要绕行线、联络线、专用线、疏解线平面示意图	242
附录八	朔黄铁路主要工程件名表	243
附录九	朔黄铁路逐月完成运量统计	259
附录十	朔黄铁路竣工决算资产移交汇总表	262

专 题 篇

第一章	隧 道	267
第一节	概 述	267
第二节	长梁山隧道	280
第三节	寺铺尖隧道	323
第四节	三家村隧道超浅埋湿陷性黄土地段施工	340
第五节	水泉湾隧道	350
第六节	东风隧道	359
第七节	白茅尖隧道全断面开挖快速掘进	370
第二章	路 基	374
第一节	综 述	374
第二节	采空区地段路基施工技术	403
第三节	抗滑桩与桩板墙施工	409
第四节	锚杆挡土墙	417
第五节	崩塌落石地段路基防护	424
第六节	地下水路堑处理	426
第七节	K269至K273段路基病害整治	438
第八节	路基试验段	445
第九节	新黄土填筑高路堤的施工技术	461
第十节	袋装砂井加固软土地基	464
第十一节	盐渍土填筑路基的施工技术	470
第十二节	膨胀土路堑施工技术	473
第十三节	旋喷桩加固粉砂土地基	477
第十四节	路基基床表层土质改良与加固	479
第十五节	路基边坡防护	483
第十六节	风沙地段路基施工技术	491
第十七节	强夯法处理地震液化地基	494
第十八节	石方控制爆破施工技术	496
第十九节	205国道与朔黄铁路立交U形路堑施工技术	503
第二十节	水泥搅拌桩加固软土地基技术总结	509
第二十一节	滨海路堤工程技术总结	512

第三章 桥 涵	518
第一节 沿线自然条件	518
第二节 设计概况	521
第三节 施工综述	534
第四节 预应力混凝土连续梁桥	556
第五节 单孔 64 m 下承钢桁梁架设施工	582
第六节 跨北同蒲铁路特大桥软弱地层承台基坑防护施工技术	587
第七节 跨新沧保公路大桥门式框架墩	593
第八节 桥涵防复合型腐蚀混凝土施工技术	599
第九节 32 m、24 m 简支梁现场预制	606
第十节 三跨框构桥顶进施工技术	612
第四章 站 场	622
第一节 概 述	622
第二节 站场路基	632
第三节 站场轨道	638
第四节 区段站及主要联轨站	645
第五节 经验教训及体会	658
第五章 轨道及铺架工程	661
第一节 概 述	661
第二节 铺架基地与铺架施工	667
第三节 隧道内宽枕轨道及换铺长轨无缝线路	707
第四节 大型养路机械整道	716
第六章 房建、给排水	735
第一节 房屋建筑	735
第二节 给水、排水	738
第七章 通信、信号	745
第一节 通信工程	745
第二节 长途通信光缆工程施工	753
第三节 信号工程	756
第八章 电力、电气化	760
第一节 电力工程	760
第二节 永临结合电力工程的设计与施工	765
第三节 龙宫 10 kV 电力配电所设备安装工程施工	773
第四节 电气化工程	778
第五节 神池南至东冶电气化接触网施工	781
第九章 机务、车辆、机械	788
第一节 机务设备	788
第二节 车辆设备	791
第三节 机械设备	794
后 记	797

第一章 朔黄铁路建设的前期工作及修建意义

第一节 组建朔黄铁路发展有限责任公司

一、朔黄铁路发展有限责任公司沿革

朔黄铁路发展有限责任公司的前身是始于1985年的华能集团精煤公司交通处,1992年发展为华能集团精煤公司交通分公司。根据国务院批示(国函[1995]75号),1995年8月成立神华集团公司筹建组,10月23日经国家工商管理总局核准,正式登记注册,原华能集团精煤公司及所属的交通分公司同时注销。1996年4月19日成立神华集团路港指挥部(神华董字007号文件),负责路港建设有关业务工作。1997年9月,神华董字第019号文件通知成立神华铁路有限责任公司董事会,公司董事会由神华集团公司、铁道部、河北省委派。1997年11月,根据朔黄铁路开工建设的需要,组建石家庄总指挥部,负责建设组织和协调工作。1998年2月18日成立神华铁路有限责任公司;1999年4月24日,神华铁路有限责任公司董事会决定撤消石家庄总指挥部,1999年6月24日神华铁路有限责任公司股东大会决定,将神华铁路有限责任公司的名称变更为朔黄铁路有限责任公司。2003年4月25日公司第四次股东会议决定公司名称变更为朔黄铁路发展有限责任公司(以下简称朔黄铁路公司)。

二、神华集团有限责任公司

国务院国函[1995]75号文通知和国家计委计交能[1995]157号文批复,组建“神华集团有限责任公司”(以下简称神华集团公司)和以该公司为核心组建“神华集团”,列入国务院大型企业集团试点。神华集团公司为国家投资组建的国有独资公司,可设立全资子公司。神华集团公司负责开发经营神府东胜煤田及其配套的铁路(包括包神、神黄铁路)、电站、港口、航运船队以及与之相关的产业。并拥有对外融资、外贸出口和煤炭出口权。神华集团公司董事会按国家有关法规设立,董事长由国家计委推荐,国务院任免,列入国务院管理。为便于建设期间的协调配合,内蒙古、陕西、山西、河北4省区有关部门的代表暂任公司董事。神华集团公司以现有华能精煤公司为基础组建。1995年11月国家计委计综合[1995]1957号文明确神华集团在固定资产投资、直接吸收外商投资、技术引进及境外投资等方面享有国家规定的计划单列企业集团决策权限。同时,要求神华集团在国家计划实行单列后,应继续努力完成国家任务,自觉接受国家宏观指导,按照现代企业制度,路、矿、电、港、航一体开发建设和产运销一条龙经营,并充分发挥集团优势,提高经营管理水平。国家计委1995年2月计交能[1995]157号文印发国务院批复和1995年11月计人事[1995]2141号文的任职通知,肖寒同志任董事长,韩英、罗云光、张长发、屠竹鸣、刘向阳同志任副董事长,申世铨同志任董事,由有关方面委派的崔增福(铁道部)、李积平(交通部)、乌日途(内蒙古)、杨光英(陕西)、崔廷海(山西)、魏振宗(沧州市)同志任董事。1998年叶青同志任董事长,2003年以后陈必亨同志任董事长兼总经理,有关方面委派的董事也相继作了调整。

三、朔黄铁路发展有限责任公司的股东会、董事会、监事会

朔黄铁路发展有限责任公司注册资本为58.8亿元,其中:神华集团出资31亿元,占总额的52.7%;中铁建设开发中心(代表铁道部)出资24.2亿元,占41.2%;河北省建设投资公司(代表河北省)出资3.6亿元,占6.1%。股东按出资份额依法享有权利,承担义务。神华集团法人代表罗云光、中

铁建设开发中心法人代表华德洪、河北省建设投资公司法人代表张兆伸。1999年6月朔黄铁路发展有限责任公司股东会第一次会议确认,公司第一届董事会成员为罗云光、华德洪(2000年后为陈克济)、崔增福、徐海峰、王建章、尚可战、白东升;确认罗云光为董事长,崔增福(2001年后为刘永康)、白东升为副董事长;会议确认第一届监事会成员为庄陆、谢友泉、安永昌、张天才,庄陆为监事会召集人;会议还决定将“神华铁路有限责任公司”的名称变更为“朔黄铁路有限责任公司”。董事会是经营决策机构,对股东会负责。公司日常的经营管理,由董事会聘任总经理、副总经理、总工程师、总经济师、总会计师组成总经理班子负责。1999年4月,神华铁路有限责任公司董事会第一届第五次会议决定,聘任薛继连为公司总经理,梁尔作、刘放民为副总经理。2000年3月,朔黄铁路公司股东会第一届第二次会议决定聘任韩成圈为公司总工程师、赵相忱为公司总经济师。1999年10月,朔黄铁路有限责任公司股东会第一次会议决定公司机关设办公室、计划合同部、财务部、人事劳资部、运输部、工程技术部、安全质量监察部、物资设备部、建设协调部等机构,定员控制在80人以内。1999年10月以后,朔黄铁路有限责任公司股东会、董事会、监事会,总经理班子,经营管理机构均进入正常运转。2002年7月,公司召开股东会第三次会议,重新确认了第二届董事会董事、第二届监事会监事。同时召开了二届一次董事会,会议续聘薛继连为总经理;并根据总经理提名,聘任了副总经理、总工程师、财务部经理、分公司经理。2003年10月股东第五次会议决定薛继连任董事长兼总经理、罗云光任名誉董事长。

第二节 建设前期工作

朔黄铁路建设的前期工作涉及地区广,影响范围大,是一项复杂的系统工程。以科学求实的精神,认真做好前期工作,对建设项目的正确决策和加快建设起到重大作用。

在国家计委、原能源部、铁道部的领导下,在有关省、市、自治区的支持下,神华集团(1995年前为华能精煤公司)从1985年开始积极组织进行了项目的前期工作,先后有20多个设计、科研、咨询单位及大专院校参加了调查研究、方案比选、科学试验和分析论证。铁道部第三勘测设计院(现更名为铁道第三勘察设计院)承担了勘测设计任务,进行了大量的勘测和方案比选、技术研究、经济评价和文件编制工作,提供了可靠的论证和依据。经过多年的努力,各单位的密切协作配合,建设前期工作做得比较深入,为项目的决策和审批打下良好基础,也为全面开工建设创造了有利条件。

一、朔黄铁路是神府东胜煤田外运通道的重要组成部分

1985年3月,根据当时的中央财经领导小组关于“神府煤田到港口的通路问题,需经专家论证后确定,‘七五’要做好前期工作”的指示,原国务院能源办公室会同国家计委组成了神府煤田到港口通路的选线领导小组,并展开工作。

1985年7月,国务院以煤代油专用资金办公室向李鹏副总理报送了《关于开发神府东胜煤田的报告》,报告提出矿区规划建设的步骤分三期进行,矿区建设规模一期1000万t,同步建成包头至神木(大柳塔)铁路;二期3000万t,同步建成神木(大柳塔)至朔州铁路;三期6000万t,同步建成朔州至港口铁路。李鹏副总理批示:“是一个好的建议,应认真付诸实现”。同年11月李鹏副总理视察神府煤田,并指出,看来非修建第二条“大秦线”不可。1985年5月成立的华能精煤公司,在抓紧包神铁路建设的同时,着手进行矿区至港口铁路方案研究工作。1986年6月,国家计委在神朔铁路项目建议书的批复中提出:同时着手研究开辟朔州向东联接港口的铁路,以形成神府煤田外运完整通道。1989年3月包神铁路开通运煤。1988年国务院批准了神木至朔州铁路设计任务书,1990年开工建设。朔州至港口铁路就成为神府煤田外运完整通道的关键区段。

二、黄骅港作为神府煤田外运通道港口的确定

1986年7月在山东胶南和1988年4月在北京,由国家计委和国务院能源基地办公室召开了两次神木至港口运煤通道论证会。国家计委、能源部、交通部、铁道部、山东省、河北省、陕西省、内蒙古自治区、华能精煤公司、中国国际咨询公司、交通运输协会的负责同志以及科研、设计等单位的专家、代表100多人参加了会议。胶南会议在北方沿海诸多港口的基础上,经过论证选定天津、黄骅、龙口3个港口进一步研究论证。北京论证会形成《神木至港口运煤通路第二次论证会议纪要》。之后,精煤公司会同有关部门和单位进一步研究论证。1989年8月,精煤公司委托铁道部第三设计院编制朔州至港口铁路可行性研究报告,提出港口为天津或黄骅,并向国家计委报告。同年12月,精煤公司以华精煤总字(1989)第22号文向能源部上报《新建朔港(朔县至黄骅)铁路项目建议书》,并称该段铁路为“朔黄铁路”。1991年3月,邹家华副总理视察天津港、黄骅港后,确定了黄骅港为神府煤炭下海港口。1993年11月朱镕基副总理视察建设中的黄骅港,再次明确神府煤炭下海港口建于黄骅港。至此,神木经朔州至黄骅港定为神府煤炭运输通路,黄骅港定为煤炭下海港口,朔黄铁路建设抓紧进行。

三、朔黄铁路项目建议书和可行性研究报告的报批

根据国家计委指示和两次论证会议纪要精神,华能精煤公司组织科研、设计、咨询单位的专家对神府煤炭外运通道进行了论证研究,委托铁道部第三勘测设计院进行线路方案设计,反复比选优化,还多次向能源部、铁道部、河北省、山西省汇报,协商有关问题,达成共识。在此基础上,华能精煤公司分别于1991年7月和1992年12月编制并上报了“项目建议书”和“可行性研究报告”。根据华能精煤公司的报告,河北省、山西省、交通部、铁道部联合于1991年10月26日向国家计委报送了《关于神府东胜煤田外运通路朔州至黄骅港铁路项目建议书的请示》(能源计[1991]924号),于1993年3月31日向国家计委报送了《关于朔县至黄骅港铁路可行性研究报告的请示》(能源计[1993]191号文)。中国国际工程咨询公司组织15名专家,于1992年2月赴神东矿区、包神、神朔铁路、待建的朔黄铁路及黄骅港进行了考察,之后,对该“项目建议书”进行了评估,同年4月以咨交[1992]147号文向国家计委报送了评估报告,报告肯定了朔黄铁路尽早开工建设的必要性,评审认为线路走向合理,主要技术指标适当,有较好的还款能力,经济效益是好的。1993年9月,中国国际工程咨询公司咨交[1993]330号文向国家计委报送了关于朔黄铁路可行性研究报告的评估报告,报告对工期和投资估算作了分析和评估,对资金筹措及组建公有制的股份集团公司,安排日本海外协力基金贷款和建设项目国内贷款等提出了建议。

经国务院批准,国家计委1992年9月28日印发了《关于审批黄骅港一期工程和朔县至黄骅港铁路项目建议书的请示的通知》(计交通[1992]1650号),即批准立项。由于该项目在资金筹措、股东出资比例及管理体制等方面尚未落实,需进一步协调,推迟了可行性研究报告的审批时间。经过多方面充分协商,有关问题取得一致意见。国家计委1996年9月10日印发了经国务院批准的《关于黄骅港一期工程和朔县至黄骅港铁路可行性研究报告的再请示的通知》(计交通[1996]1710号),即批准了设计任务书,使朔黄铁路建设进入实施阶段。

为配合神华工程需要,朔黄铁路按照“统筹规划、分段建设、及时投产、尽快发挥效益”的方针建设,在满足运量需要并适当留有余地的前提下,进行适时、适度投资,以提高投资效益。整个工程分两期建设,一期工程为神池南至肃宁北双线电气化铁路和肃宁北至黄骅港单线电气化铁路;二期工程为肃宁北至黄骅港增建第二线电气化铁路工程和全线信号开通自动闭塞。

1995年12月,长梁山特长隧道先期开工建设,1997年11月25日一期工程全线开工,2002年10月神肃段双线和肃黄段单线建成,满足了黄骅港一期工程运量的需要。

第三节 肃宁北至黄骅港段增建第二线的前期工作

根据神华集团发展规划和山西省煤炭外运需要,朔黄铁路煤炭运量 2005 年后将达到 1 亿 t 至 1.1 亿 t,山西省煤炭外运达到 1 800 万 t 至 2 500 万 t。扣除经北同蒲转大秦铁路下海和从肃宁北转京九铁路北上南下者外,肃宁北至沧州西上行达到 7 450 万 t,远期达到 8 250 万 t,沧州西至黄骅港上行达到 7 350 万 t 至 8 110 万 t。黄骅港二期工程 2004 年建成,煤炭装卸能力将达到 6 500 万 t。肃宁北至黄骅港必须同步建成双线电气化铁路。同时为满足朔黄铁路全线运能的需要,全线必须同步进行以自动闭塞、平交改立交等为主的技术改造,均作为朔黄铁路二期工程。

一、肃宁北至黄骅港段增建第二线前期工作

2002 年 9 月 6 日,神华集团下发神华计字[2002]364 号文《关于进行朔黄铁路肃宁北至黄骅港增建第二线扩能可行性研究工作的通知》。朔黄铁路公司于 2002 年 9 月以朔黄铁计字[2002]009 号文印发《委托铁道第三勘察设计院进行肃黄段增建第二线设计的函》,铁道第三勘察设计院于 2002 年 10 月完成了《朔黄铁路肃宁北至黄骅港增建第二线可行性研究报告》,2002 年 12 月完成了增建第二线的初步设计。神华集团公司于 2003 年 1 月委托铁道科学研究院环境评价与工程中心进行增建第二线工程的环境影响评价。国家发展改革委员会委托铁道部设计鉴定中心于 2003 年 1 月 7 日至 9 日对《朔黄铁路肃宁北至黄骅港段增建第二线工程可行性研究报告》进行了评审。铁道部发展计划司、神华集团公司、中铁建设开发中心、河北省投资公司、朔黄铁路有限责任公司、铁道第三勘察设计院等单位参加了评审。铁道部设计鉴定中心于 2003 年 1 月 30 日以铁道部铁鉴站[2003]11 号文将评审意见报国家发展改革委员会。2003 年 4 月 29 日国家发展改革委员会以发改交运[2003]184 号文下发《关于朔黄铁路肃宁北至黄骅港段增建第二线工程可行性研究报告的批复》,同意朔黄铁路肃宁北(太师庄)至黄骅港增建第二线。2003 年 1 月 6 日由铁道部设计鉴定中心对增建第二线的初步设计进行了鉴定,铁道第三勘察设计院随即开展施工图设计。

二、全线技术改造项目的审批立项

神肃段技术改造主要包括自动闭塞、部分平交改为立交、部分路基增加防护加固工程、部分车站增加房屋、增加机务车辆整备和检修设备等。根据朔黄铁路公司董事会决定,本段技术改造工程按变更设计办理。有关施工图设计由铁道第三设计院负责设计,施工和工程监理与肃黄段增建第二线同时招标。

肃黄段技术改造纳入增建第二线工程统筹安排。

肃黄段增二线 and 全线技术改造于 2003 年 4 月相继展开进入实施阶段。

第四节 朔黄铁路特点

朔黄铁路是由国务院大型企业集团试点企业神华集团有限责任公司控股,与铁道部、河北省合资建设。三方按照国家有关法规组建的朔黄铁路发展有限责任公司,负责资金筹措、工程建设、经营管理和偿还贷款。朔黄铁路是神府东胜矿区至港口全长 855 km 铁路的重要一段,西起神木至朔州铁路神池南站,东至黄骅港全长 585 km,投资 188.91 亿元(含肃宁北至黄骅港段增建第二线铺轨和站后投资 9.33 亿元)。年输送能力 6 885 万 t,远期 1 亿 t。根据煤矿建设的需要和国铁运输条件,分段建设。神池南至肃宁北段于 1997 年 11 月 25 日开工。此前,重点工程长梁山隧道、寺铺尖隧道经国家计委批准分别于