

中国铁建股份有限公司 2013 年第三季度报告

释义:

- 1.“本公司、公司”,指中国铁建股份有限公司。
- 2.“本集团”,指中国铁建股份有限公司及其全资、控股子公司。
- 3.“总公司”,指中国铁道建筑总公司,为本公司的控股股东。
- 4.“报告期”、“本期”,指 2013 年 7-9 月。
- 5.“元”,指人民币元。

一、重要提示

1.1 公司董事会、监事会及董事、监事、高级管理人员保证季度报告内容的真实、准确、完整,不存在虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏,并承担个别和连带的法律责任。

1.2 公司全体董事出席了第二届董事会第二十七次会议。

公司负责人姓名	孟凤朝
主管会计工作负责人姓名	庄尚标
会计机构负责人(会计主管人员)姓名	曹锡锐

公司负责人孟凤朝、主管会计工作负责人庄尚标及会计机构负责人(会计主管人员)曹锡锐保证季度报告中财务报表的真实、准确、完整。

1.4 公司第三季度报告中的财务报表未经审计。

二、公司主要财务数据和股东变化

2.1 主要财务数据

	本报告期末	上年度期末	本报告期末比上年度同期增减(%)
总资产(千元)	525,807,276	484,665,303	11.47
归属于上市公司股东的净资产(千元)	77,474,567	71,963,627	7.94
归属于上市公司股东的每股净资产(元)	6.30	5.83	8.06
	年初至报告期末	上年同期	本报告期比上年同期增减(%)
经营活动产生的现金流量净额(千元)	-11,226,158	1,925,451	不适用
每股经营活动产生的现金流量净额(元)	-0.91	0.16	不适用
	年初至本报告期末(1-9月)	上年同期	比上年同期增减(%)
营业总收入(千元)	328,511,105	303,176,903	28.14
归属于上市公司股东的净利润(千元)	7,003,334	5,032,746	37.52
归属于上市公司股东的扣除非经常性损益的净利润(千元)	6,680,548	4,783,656	39.77
加权平均净资产收益率(%)	8.27	7.57	提高 1.00 个百分点
基本每股收益(元)	0.57	0.41	39.02
稀释每股收益(元)	不适用	不适用	不适用

扣除非经常性损益项目和金额:

非经常性损益项目	本期金额(7-9月)	年初至本报告期末金额(1-9月)
非流动资产处置收益	22,225	35,696
处置长期股权投资收益		2,522
计入当期损益的政府补助,但与公司业务密切相关,按照统一标准按定额或定量享受的政府补助除外	25,398	120,320
债务重组收益	-688	2,959
持有交易性金融资产/负债产生的公允价值变动收益	375	13,099
单独进行减值测试的应收款项减值准备转回	1,341	53,293
除上述各项之外的其他营业外收支净额	53,228	90,768
小计	96,637	335,681
所得税影响数	-4,175	-20,671
少数股东损益影响数(税后)	-6,023	-224
非经常性损益净额	96,439	312,786

2.2 截至报告期末的股东总数、前十名股东、前十名无限售条件股东的持股情况表

股东名称	股东性质	持股比例(%)	持股总数	持有有限售条件股份数量	质押或冻结的股份数量
中国铁道建筑总公司	国家股	61.33	7,595,245,500	0	无
HSCC NOMINEES LIMITED	境外法人	16.68	2,055,094,381	0	未知
全国社保基金理事会转持三户	国有法人股	1.98	245,000,000	245,000,000	未知
博时价值增长证券投资基金	其他	0.53	65,413,774	0	未知
高华一汇丰 GILMAN SACHS & CO.	其他	0.47	57,656,521	0	未知
MERRILL LYNCH INTERNATIONAL	其他	0.42	51,325,669	0	未知
DEUTSCHE BANK AKTIENBESITZGESELLSCHAFT	其他	0.32	38,984,082	0	未知
国际金融一渣打一COMPANIMENT OF SINGAPORE INVESTMENT CORPORATION PTE LTD	其他	0.30	36,784,094	0	未知
瑞士信贷(香港)有限公司	其他	0.30	36,683,324	0	未知
MORGAN STANLEY & CO INTERNATIONAL PLC	其他	0.21	25,357,631	0	未知

科技利剑洞穿地下泥潭

——十二局集团三公司大西铁路客运专线干庆隧道攻关纪实

冯学亮 张亮木

因为媒体记者的到来,十二局集团三公司承建的干庆隧道的掌子面显得有些拥挤,现场安全员在人群中来回穿梭,不停地提醒他们“戴好安全帽”、“留神脚下”、“防尘口罩要正确佩戴”。

干庆隧道贯通仪式结束后,记者们意外地没有看到“慷慨激昂的陈词,整齐划一的掌声,绚丽的礼花,娇媚的鲜花”,他们坦言,“跟作为全线控制性重点工程的地位相比,贯通仪式有些寒酸”。

相比于简朴的贯通仪式,在近 40 个月的鏖战中,依托该隧道形成的科技创新成果可谓“星光璀璨”。建设者总结形成的“富水砂土复合地层大断面隧道稳定性及变形控制关键技术”成果,总体达到国际先进水平。其中深层超前预加固技术研究、富水砂土复合地层大断面隧道施工技术、地表大口井深井/群井降水技术研究达到国际领先施工水平,并累计获得 2 项省部级工法,获得国家授权的发明专利 1 项、实用新型专利 17 项。

隧道在泥潭中穿行

作为国家中长期铁路规划网重要组成部分的大西铁路客运专线,全线桥隧比例约占线路长度的 78%,高风险、高难度工程比比皆是,干庆隧道何以名列全线控制性重点工程榜单?

干庆隧道之难,在于贯穿全线的富水流砂和粉质黏土软弱地层等不良地质。在同一开挖断面内,经常同时出现多种工程特性差异较大的地层,稳定性很差的富水流砂和粉质黏土软弱地层,干硬性的粉质黏土、老黄土和具有一定成岩作用的泥质半胶结砂岩等,随机组合形成稳定性差的复合地层。一旦开挖过程中发生流砂、涌砂,又会促使断面外部砂层呈现漏斗形扩散,在后方初期支护背后形成较大空腔,质量无法保证的同时又留下安全隐患。

“在如此复杂多变的复合地层中修建大断面隧道本身就属罕见,然而施工中,

昼夜最大涌水量达 3777 方的干庆隧道,无论是进进出口相向掘进,还是从 3 个斜井斜切进入,挖多少漏多少。再加上在隧道开挖过程中,由于粉质黏土地层中夹有的富水砂层或透镜体受开挖扰动,使地下运移砾层发生变质,开挖超前地质探测勘查出的地质情况,在开挖时已经悄然发生了变化,开挖难度和安全风险直线上升。”大西铁路客运专线八标段第十项目部项目经理张志军介绍说。

不仅如此,砂层中的地下水会向膨胀粉质黏土层渗流并浸泡,使其成为流塑状,导致隧道产生挤压大变形,造成变形超限,一旦出现“突破口”,沉降与收敛大变形甚至是坍塌事故难以避免。通用的注浆方法,就是将水泥浆液注入隧道周边松散的砂土中,促其硬化、固化,但是富水砂层密实、颗粒粒径小、浆液扩散半径极小且扩散不均匀,难以对断面内及开挖轮廓线周边所有砂层形成有效胶结加固,只要开挖部位存在局部不胶结的情况,就极易造成流砂、涌砂。

一般在如此不良地层大断面隧道中普遍采用的 CRD 或双侧壁导坑施工法,除了存在大型机械难以操作且工序繁多导致的进度缓慢的缺点外,在面对富水流砂和软弱粉质黏土这种特殊地层时,同样不能起到控制流砂及涌砂的作用。

铁军在磨砺中挺进

困难和压力只能阻断懦夫的幻想,却阻挡不住铁军进击的步伐。

近 5 年来,三公司累计完成隧道施工 260 多公里,多次成功应对硬岩、软岩、膨胀土等各类地质隧道,取得国际领先水平 1 项、国际先进成果 4 项、国内领先水平成果 2 项。特别是先后贯通的以交通运输部科技示范工程忻阜凤凰岭和雅泸泥巴山、国内最长重载铁路黄土隧道临县隧道等为代表的 5000 米以上的 10 座隧道,为我国隧道群体增添了一批科技含量高、施工工艺新、环境友好的精品工程。

长大隧道施工能力日臻成熟,在全行业名声鹊起,使得三公司成为市场竞争中的强者。与其说是三公司选择了干庆隧道,不如说是竞争激烈的建筑市场,是大西铁路客运专线建设的客观需要选择了十二局集团三公司。

按下“烫手山芋”的三公司不但完全处于“泥潭”中掘进,连续施工 330 米Ⅵ级富水岩围岩段,而且掘进过程中还先后遭遇大大小小几十次涌水突泥,只有 548 米的 1 号斜井,前前后后却用了 13 个月的时间,最大拱顶下沉达 622.5 毫米,最大水平收敛达 346.2 毫米,掌子面最大挤出变形值达 1153.2 毫米……

在这里,一年经历的高风险,远超过普通项目很多年,困难重重,风险连连,高强度、高压、闭塞环境下,尽管有人因工作

97.339 亿元,占工程承包板块的 2.36%,同比减少 37.23%;新签合同额 1,063.293 亿元,占工程承包板块的 25.82%,同比增长 1.04%;新签市政合同额 414.737 亿元,占工程承包板块的 10.07%,同比减少 16.00%;新签机场码头合同额 28.249 亿元,占工程承包板块的 0.69%,同比增长 131.61%。铁路工程新签合同增幅较大的原因是行业投资增长较快;水利电力、机场码头工程因规模总量相对较小,出现较大幅度波动属正常范围。

2013 年 1-9 月份,本集团非工程承包板块累计新签合同额 1,178.651 亿元,占新签合同总额的 22.25%,同比增长 42.82%;其中,新签勘察设计咨询合同额 61.659 亿元,占合同总额的 1.16%,同比增长 28.89%;新签工业制造合同额 77.189 亿元,占合同总额的 1.46%,同比增长 31.87%;新签物流与物资贸易合同额 835.674 亿元,占合同总额的 15.78%,同比增长 46.12%;新签房地产合同额 197.614 亿元,占合同总额的 3.73%,同比增长 43.01%;新签其他业务合同额 6.515 亿元,占合同总额的 0.12%,同比减少 26.11%。物流与物资贸易、房地产、工业制造业务快速增长的原因是公司加大结构调整力度,相关业务快速发展。

2. 重大诉讼、仲裁情况

报告期内,公司未发生重大诉讼、仲裁事项。

3. 非募集资金重大项目进展情况

(1)广西资源至兴安高速公路 BOT 项目
项目总投资 930,800 万元,资本金 232,700 万元。本集团持有 100%股权,应投入资本金 232,700 万元;报告期内,本集团向该项目无资金投入,累计已投入资本金 10,000 万元。报告期内,该项目投入资金(完成投资)10,275 万元;截至 2013 年 9 月 30 日,该项目累计投入资金(完成投资)26,051 万元。

(2)济南至乐陵高速公路 BOT 项目
项目总投资 754,189 万元,资本金 176,750 万元。本集团持有 65%股权,应投入资本金 114,890 万元,资本金已全部投入。报告期内,该项目投入资金(完成投资)727 万元;截至 2013 年 9 月 30 日,该项目累计投入资金(完成投资)394,176 万元。

(3)成渝高速公路复线(重庆境)BOT 项目
项目总投资 853,978 万元,资本金 213,490 万元。本集团持有 40%股权,应投入资本金 85,396 万元;报告期内,本集团向该项目投入资本金 7,016 万元;截至 2013 年 9 月 30 日,本集团累计投入资本金 85,396 万元。

(4)青岛蓝色硅谷城际交通轨道工程 BT 项目
项目总投资 1,678,226 万元,应投入资本金 420,000 万元;报告期内,本集团向该项目无资金投入;截至 2013 年 9 月 30 日,本

中国铁建股份有限公司 第二届董事会第二十七次会议决议公告

一、董事会会议召开情况

中国铁建股份有限公司(以下简称“公司”)第二届董事会第二十七次会议于 2013 年 10 月 30 日在中国铁建大厦举行,董事会会议通知和材料于 10 月 16 日以书面直接送达和电子邮件等方式发出。应出席会议董事 9 名,9 名董事出席了本次会议。公司监事和高级管理人员列席了会议。会议由董事长孟凤朝先生主持。本次会议的召开符合有关法律、行政法规、部门规章、规范性文件及《中国铁建股份有限公司章程》的规定。

二、董事会会议审议情况

会议审议并以现场记名投票方式表决通过了议案,作出如下决议:
(一)审议通过《关于公司 2013 年第三季度报告的议案》

同意公司 2013 年第三季度报告。

表决结果:同意 9 票,反对 0 票,弃权 0 票。

(二)审议通过《关于范德先生不再担任公司副总裁的议案》

范德先生因已届退休年龄,同意其不再担任公司副总裁。公司董事会对范德先生任职期间对公司做出的重要贡献表示感谢。

表决结果:同意 9 票,反对 0 票,弃权 0 票。

(三)审议通过《关于 2012 年度高管人员薪酬方案的议案》

同意董事会薪酬与考核委员会拟定的 2012 年度高管人员薪酬方案。

表决结果:同意 9 票,反对 0 票,弃权 0 票。

(四)审议通过《关于成立中国铁建大桥局集团有限公司的议案》

1. 同意以中铁十三局集团有限公司为基础改造成立中国铁建大桥局集团有限公司,并将中国铁建重工集团有限公司所属中铁株洲桥梁有限公司重组到中国铁建大桥局集团有限公司。

2. 公司经营范围:桥梁施工、铁路、公路、市政工程、港口与海岸施工、城市轨道交通及中铁十三局集团有限公司

现有的其他经营业务,其中桥梁施工为其主要经营项目(实际经营范围以工商登记机关批评为准)。

3. 中国铁建大桥局集团有限公司注册资本金 20 亿元。

表决结果:同意 9 票,反对 0 票,弃权 0 票。

(五)审议通过《关于成立中建城建设集团有限公司的议案》

1. 同意公司整合房建专业资源,成立中铁建城集团有限公司。

2. 公司经营范围:以建筑工程设计施工、装饰装修、城市建设等为主的综合性建设公司(实际经营范围以工商登记机关批评为准)。

3. 中建城建设集团有限公司注册资本金 20 亿元人民币。

表决结果:同意 9 票,反对 0 票,弃权 0 票。

特此公告。

中国铁建股份有限公司董事会
2013 年 10 月 31 日

量,减少了浆液损耗。同时他们在钻头内安装传感器,监测在钻进过程中的位置和方向设计轨迹的差异,利用能进行调节方向的钻头(一般为楔形钻头)改变钻头的钻进方向,保证钻孔成桩的精度。这种在自主研发基础上集成的新型超前预加固喷桩设备让建设者在施工中能够“撕开病灶所在”,直接对“病变部位下猛药”。

“稳”,给干庆隧道“穿上固型装”。超大断面富水砂土复合地层隧道采用改进的多台阶法施工,大量减少临时支撑,控制了超欠挖,在节约成本的同时,施工质量得到有效保证,并加快了施工进度,辅以超前深层预加固咬合桩作为初期支护拱架的支撑平台与锁脚,控制了沉降与收敛变形,一举将干庆隧道的“七十二般变化打回原形”。

“降”,踢开“狐狸背后的老虎”。针对干庆隧道隧址区赋有丰富的地下水,建设者实施了地表大口径深井/群井降水技术,在 1 号斜井与 2 号斜井剩余的 330 米富水段落以 24 米为间隔,累计打下 20 孔富水降水施工中罕见的直径达 500 毫米、深度达 210 米的降水井,抽出砂土复合地层“狐狸”背后 20 余万方的“祸水老虎”。

在采取这些手段之前,都要经过一道关键的工序:采用 TGP 隧道地质超前预报系统给饱含“祸水”的干庆隧道做“透视”,根据“体检”掌握的症状,进行专家会诊,因病施治,对症下药。

三年奋战,一朝梦圆。干庆隧道的贯通,成功解除了大西铁路客运专线一个重难点、高风险隧道的安全警报,为确保隧道如期开通奠定了坚实基础。十二局集团三公司建设者以超凡的力量,攻克了难题,化解了风险,收获了一系列重要技术成果,填补了客运专线超大断面特长富水砂土复合地层铁路隧道修建空白,特别是富水砂土复合地层大断面隧道稳定性及变形控制关键技术的形成,对同类隧道工程施工起到了引领作用。

“固”,就是给干庆隧道打造一副“钢筋铁骨”。建设者根据富水砂层在隧道断面内的分布部位,采用不同的预支护措施,即在拱部采用深层超前预加固咬合桩进行砂层预加固支护,桩内加设钢管,提高桩体刚度;开挖面施工超前深层预加固桩,提高开挖面土体强度,防止正面涌砂;下半断面采用斜向超前预加固咬合桩进行超前支护,纵向形成帷幕防止开挖涌砂,同时作为拱架的加固基础,控制沉降。

“精”,铸造锋利的“手术刀”。以程控液压拱形导向架作为深层超前预加固桩施工平台,让建设者实现快速、准确定位,满足多台钻机同时施工;对钻机给程进行改进,改为多单元拼接,施工无需接长和拆卸钻杆,加快了施工进度,提高了成桩质