

# 中国铁道建筑报

CHINA RAILWAY CONSTRUCTION NEWS 1948年创刊

中国铁道建筑有限公司主管主办  
国内统一刊号CN11-0225 网址:www.crcn.com.cn



中国铁建

2018年3月13日 星期二  
第3358期 (总7876期)

## 中国铁建首支契约型基金成功备案落地

本报北京3月12日讯(通讯员林威治 赵爽)近日,由中国铁建资产管理公司下属基金公司发起设立的中国铁建首支契约型基金——铁建政企天府私募投资基金顺利通过中国证券投资基金业协会备案,为基金合规开展投资经营打下坚实基础。

在私募基金行业监管规定不断出台、监管日益趋严的态势下,中国铁建基金公司经过前期精心策划,在较短时间内完成了基金架构设计、中国政企基金项目评审、基金合同签署、第一期募集资金到位、中基协产品备案等工作。

契约型基金具有低成本运作、投资进出灵活、资金安全等优势。且该契约型基金所投资的项目中,不与固定金融机构绑定,实现一对多家金融机构的资金引入。同时,通过引入中国政企基金长期限资金作为项目资本金,解决了项目资本金需求,也为项目增信,有利于项目开展后续贷款部分融资。

据悉,该基金用于投资中铁建设成都天府新区核心区综合管廊及市政道路工程(一期)PPP项目。

据了解,资产管理公司自去年8月份正式运营以来,始终坚守为中国

铁建主业和内部成员单位服务的使命初心,深度融合中国铁建产业优势,持续在产融结合、以融促产上精准发力,打造了以铁建信保、铁建基金和铁建资管3大板块业务为代表的产业金融平台。围绕丰富中国铁建结算手段、盘活存量资产、降低“两金”占用、改善资产负债结构、创新融资模式和优化投资结构等热点问题,深入开展研发支付工具、引入产业基金、应收账款保理和资产证券化等一系列工作,取得了显著成效,为主业转型升级提供了强有力的金融支撑。

## 铁一院以“全能型”隧道技术打造核心竞争力

本报兰州3月12日讯(记者高俊)经过近20年的不断开拓与创新,铁一院的隧道设计与修建技术牢牢占据了国内领先地位,并在多个技术领域引领全行业的技术进步,形成了独具特色的核心竞争力,被业内专家形象地总结为“可硬可软、可冷可热、可深可浅、可上山可下水”的“全能型”隧道技术。

1999年通车运营的西康铁路秦岭特长隧道在国内首次采用硬岩TBM掘进,被公认为中国隧道技术进入世界先进水平的标志性工程,并使铁一院成为国内唯一掌握TBM成套修建技术的大型设计企业。与此同时,铁一院不断深耕黄土隧道设计建设技术,在郑西、

宝兰、银西高铁创造性地提出一系列基本原则与方法,为深层湿陷性黄土隧道基底处理、高含水率大断面黄土隧道变形控制以及软塑黄土、浅埋慢坡段黄土、红黏土膨胀地层大断面隧道修建及长段落不同岩性接触带隧道修建等关键技术研究奠定了基础,实现了新技术、新材料、新设备和新工法的不断创新。

从青藏铁路到兰新高铁,铁一院在高寒地区隧道设计中通过有针对性地采用隔热保温等综合性技术手段,形成了一整套系统的寒区隧道防排水、防冻害体系,有力保障了隧道和线路的运营安全。而在拉日铁路,铁一院提出并运用高地温隧道施工环境温

度控制、热害防治、处理分级标准及配套技术,成功穿越这一长达40公里的高地温核心地带。

引汉济渭工程秦岭隧洞最大埋深超过2公里,排名世界第一。铁一院深入研究秦岭山区深层变形破坏机理,制定出超长深埋隧洞突(涌)水灾害动态危险性分级标准和评价方法及超前地质预报体系。而在兰新高铁著名的百里风区,铁一院创造性地提出并采用新型防风明洞结构,以“零埋深”的“地上隧道”形式,一举填补了我国大风区防风工程领域的技术研究及应用空白。

近年来,铁一院在保持秦岭隧洞领军地

位的同时,积极拓展业务领域,在兰州地铁下穿黄河隧道的设计建设中成功解决了多项世界性重大技术难题,首创内地地铁盾构隧道工程新类型。

截至目前,铁一院已设计建造2000余座隧道,先后荣获国家科技进步奖一等奖、勘察金奖、设计金奖等各种国内奖项40余项以及FIDIC杰出工程奖和世界隧道工程最高奖等多项国际知名大奖。以此为依托,铁一院形成了由1名中国工程院院士、3名全国工程勘察设计大师和数十名教授级高级工程师领衔的隧道专家团队,成为中国隧道行业举足轻重的领军者。

## 实现高效率增长 跑出发展加速度

——二〇一八年中国铁建“四会”系列评论之九

本报评论员

“我国经济发展发生深刻变化,以低成本要素、大规模投入和生态环境为代价形成的高速增长方式难以持续”,在中国铁建工作会上,董事长、党委书记孟凡朝深刻分析了企业发展面临的新挑战。客观形势要求我们,打造具有全球竞争力的世界一流企业,就必须在扩大规模的同时着力提升发展质量,在保证提升发展速度的同时,着力提高生产率,提高全要素生产率。落实工作会上提出的“四大变革”要求,实现企业发展由规模扩张向效率提升转变,重塑竞争优势,已成为系统上下当前及今后一个时期的重要任务。

市场竞争,归根结底是投入产出比较的竞争、效率高低竞争。纵观中国铁建的发展,一些由低效率带来的不平衡不充分不持续不协调的问题日益突出。资源和资产发展不充分,很多存量资源、资产处在冬眠状态,没有发挥应有的效益;产业链优势发挥不充分,拥有的高铁、高寒及高原铁路、城轨设计和建造优势、投融资优势、资质优势等发挥不够;资源、经营、产业、上下间协同不够,导致市场竞争力不强,综合收益和收益最大化受到很大影响。由此可见,效率变革贯穿于企业发展的全过程,核心内容是要破除制约效率提升的各种体制机制障碍,提高发展要素的质量和创新发展要素的组合方式,以既定的投入获取最大的产出。

点燃体制机制改革的“星星之火”。高效率来自科学的管理,要实现更高层次的发展,必须用改革来疏通管理经络,进一步挤压生产经营过程中的“水分”和创造价值不高的环节,推动形成资源要素集中聚集、有效协作、上下互动、单位互动、产业联动、高效协同的体制机制,提高整体效率和综合收益,实现效益最大化。告别大而不强、专而不优的现状,中国铁建就必须消除低效产业,集中力量把有限资源聚焦到主业中,使企业的产品和服务更具竞争力。继续在“压、退、治、挖、剥”五个字上下功夫,进一步压缩管理层级,减少法人数量。积极稳妥处置“僵尸企业”和特困企业,建立有进有退、优胜劣汰的市场退出机制。强力整治亏损企业、亏损项目,深挖降本潜力,彻底解决历史遗留问题,剥离处置低效无效资产。深入推进三项制度改革,努力形成“员工能进能出、管理人员能上能下、收入能增能减”的机制,充分释放发展的活力、动力及潜力。

形成产业协同发展的“燎原之势”。高效率来自目标同向、步调一致的高效行动,“把握市场规律、坚持市场导向,主要运用市场化手段,推进内外部协同融合,汇聚发展合力,增强发展动力”,要按照中国铁建总裁、执行董事、党委副书记庄尚标部署的协同发展的要求,勇于打破行业、地域、身份各种壁垒,做好资源整合、优势互补、深度融合的大文章。统筹工程承包与各产业的协同、各产业之间的协同,促进各产业在更大范围更深层次的协同。统筹投资、设计引领的协同,提高市场占有率,努力构建全要素、多领域、高效益协同发展格局,实现中国铁建整体发展。强化协同经营,发挥全产业链优势,坚持投资带动和设计先导,推动总承包业务发展,逐步实现由产业链前端的策划咨询到后端的运营服务全生命周期经营。加强信息智能技术的运用,打造“数字铁建”“智能铁建”。摒弃零和博弈,树立共赢理念,善于整合利用好各种外部资源,优势互补、互利互惠、合作共赢,努力壮大中国铁建的影响力、带动力、聚合能力,以有限的资源投入获得更大更好更快的发展。

效率变革是场持久战,需要铆准目标,久久为功。只有提高劳动、资本、技术、管理等全要素生产率,才能实现产品和服务的高品质、高品牌和高竞争力,用高效率跑出发展加速度,推动中国铁建向形态更高级、结构更合理、效益更优化的阶段稳步前进。

### 中铁二十五局

## 聚焦高质量发展

## 加快新旧动能转换

本报广州3月12日讯(通讯员郭小林)“坚持发展第一、改革先行,创新驱动,潜心培育和集聚发展新动能,实现集团的全面振兴,努力跻身中国铁建的先进行列”,日前,中铁二十五局党委书记、董事长张建国在该集团第二次党代会和2018年“四会”上向集团全体干部职工发出了集聚高质量发展新动能、全面振兴企业的动员令。

为深入贯彻落实中国铁建2018年“四会”提出的推动企业转入高质量发展轨道的要求,该集团党委提出了贯穿一条主线,落实两个责任,确立“三步走”发展目标,推进“四化”工程,实施“五大战略”的总体思路,即始终坚持以党对一切工作的领导;落实党委管党、全面从严治党要求,压实党建主体责任,强化监督责任;按照补齐短板、夯实基础,调整结构、转型升级,铸造品牌、追赶先进3个阶段实现企业的

全面振兴;大力推进差异化经营、专业化发展、标准化流程、信息化管理;认真实施转型升级战略、体制创新战略、人才强企战略、科技创新战略和和谐发展战略。

结合当前实际,该集团党委决定在市场开发、现场管理、队伍建设和企业党建等方面率先发力,重点突破。在任务承揽上,他们坚持两个“三位一体”的经营新机制,即坚持路内、路外、海外协同发展,坚持自主承揽、合作承揽和配合中国铁建承揽相结合,启动市场开发的新“引擎”,力争实现任务承揽的弯道超车。

针对项目管理薄弱、管理效能不高的实际,该集团将认真开展“项目管理年”活动,推出了落实“法人管项目”要求,实现新开项目管理评审常态化、推进项目标准化和信息化管理,加强技术创新、抓好项目绩效考核等举措,

不断增强项目运行的内能和后劲,推动现场管理提质增效。

为尽快弥补人才数量不足、结构不优这个制约企业可持续发展的短板,该集团党委不断创新人才的培养、引进、选用和激励机制,大力推进经营人才、专业技术人才、职业经理人人才、党建工作人才、国际化人才和高技能人才“六支队伍”建设,通过挖掘人才的潜能来增强发展动能。

该集团党委要求各级党组织和广大党员干部牢固树立“抓好党建就是最大的政绩”的理念,压实党建工作的“两个责任”,发挥党的政治建设的统领作用,深化人事制度改革;加强党风廉政建设,聚焦执纪监督问责,深入推进标本兼治,不断激活企业发展的新动能。

贯彻落实“四会”精神

### 中铁建设

## 强化经营开发工作

## 精准定位核心市场

本报北京3月12日讯(记者陈桂芳 通讯员徐福国)2018年,中铁建设围绕“稳增长、高质量”工作主题,经营承揽聚焦高端经营,优化组织架构,强化协同经营,干好在建工程、核心市场、核心客户、核心区域的项目捷报频传。截至目前,该集团已相继承揽31项工程。

新年伊始,中铁建设紧跟国家战略,完善顶层设计,增设了铁路工程经营指挥部和雄安经营指挥部,由集团公司领导亲自担任指挥长,择优配备了4个指挥部的常务副指挥长,主持日常经营工作,为高端经营配备资源、提供保障。该集团铁路核心市场相继承接到昌赣客

专、郑万客专等5座站房工程,总建筑面积达11万平方米,合同额超过13亿元。

聚焦高端经营,中铁建设强化系统管理,用好各方资源。该集团落实《区域指挥部机构建设考核办法》,进一步理顺区域指与区域公司以及其他专业单位的关系,支持和鼓励区域指重点培育包括属地在内不超过6个省级核心区域市场和若干核心城市、核心客户,抓住重点,深耕细作。与此同时,该集团发挥全产业链优势,坚持投资带动和设计先导,推动总承包业务发展。今年,中铁建设在浙江省金华市、河南省濮阳市、广西壮族自治区崇

左市揽得3项EPC总承包项目,新签合同额近30亿元。

中铁建设贯彻“干好在建就是最好的经营”理念,强化在建工程的履约管理,一批优质客户成为他们的“回头客”。该集团把2018年作为基础建设年,突出加大项目安全、质量和进度管理力度,突出加强项目经理队伍建设,不断提高在建工程客户满意度,实现以干促揽。目前,他们在北京新机场又承揽到南航基地项目,合同额12亿元;与中科院深度合作,新进场一个2万多平方米的项目;与中铁地产、华为等核心客户新签3项工程。

## 杭黄铁路铺轨全线贯通

本报杭州3月12日讯(记者文雄 通讯员孙璞玉)今天上午,由中铁二十四局承建的杭黄铁路特大桥铺轨作业圆满收官,标志着杭黄铁路铺轨全线贯通,为杭黄铁路联调联试奠定了坚实基础。

杭(州)黄(山)铁路全长265公里,设计时速250公里。全线共设杭州东、淳安(千岛湖)、黄山北站等10个车站。中国铁建所属中铁十一局、中铁十五局、中铁二十四局等单位参与建设。

传芳左线特大桥和传芳右线特大桥邻近运营中的沪昆高铁,施工安全风险高。中铁二十四局采用自动化监测与第三方人工监测相结合的方式,给沪昆高铁安全运营加上了“双保险”,确保了施工安全。

杭黄铁路将杭州、富春江、千岛湖、黄山等名城、名江、名湖、名山等国家级5A风景名胜区紧密连接,构筑起一条世界级黄金旅游线。这对促进沿线旅游业开发,推进区域经济协调发展,改善沿线山区人民群众出行条件,优化和完善区域快速路网布局等具有深远影响。

### 厉害了, 我的中国铁建



图为兰新高铁达坂城湿地特大桥。 刘建国 摄

图为兰新高铁大湾特大桥。 李仕兵 摄

### 兰新高铁

全长1776公里的兰新高铁是世界上一次性建成里程最长的高速铁路,也是全球第一条修建在高原地区、第一条通过大风区、第一条穿越沙漠戈壁地区的高速铁路。该工程入选《厉害了, 我的国》纪录片展示的中国重点工程,中国铁建设计并参与了大风区等最难施工的路段建设。该工程于2016年获评国家优质工程,2017年获得中国土木工程詹天佑奖。其承建的新疆投达坂城湿地特大桥在建设过程中创造的《强风区高速铁路大跨度下承式连续梁拱组合体系桥施工技术》被鉴定为达到国际先进水平。 郑建峰 文