

中铁十一局“铺架劲旅”品牌 做强轨道国家队 勇当行业排头兵

通讯员 彭特王嘉

品牌强企

中铁十一局被党和国家领导人称赞为“铺架劲旅”，始终以服务国家战略为使命，在国家重难点工程建设过程中，锻造“铺架劲旅”品牌，铺就了全国15.5%的铁路轨道、17.3%的高铁轨道、17.6%的地铁轨道，是我国铺架领域名副其实的“国家队”。

聚焦 打造“铺架劲旅”专业品牌

1982年，铁道兵第三铺架队调入归一师，并入三团，组成建制铺架队，承担石铁路的铺架任务，由此拉开了中铁十一局的机械铺架业务。

1985年，在石铁路施工过程中，铁道部第十一工程局在全国范围内率先实施自主设计轨排生产半自动化作业线，推动我国铺架方式实现了从传统人工劳动向机械化施工的革命性转变。此后的40年间，中铁十一局不断提高专业施工能力，形成了完整的铺架产业链条，并延伸至城市轨道交通领域。

1994年10月，时任中央政治局委员、国务院副总理邹家华在南昌线王家营铺架基地视察时，称赞中铁十一局为“铺架劲旅”并题字，“铺架劲旅”的美称由此而来。

为强化“铺架劲旅”品牌核心竞争力，中铁十一局三公司设立8个铺架专业化分公司，

涵盖铺轨运输、焊轨、道岔、大机养、运架梁、铁路运营、设备检修、电务维保等全链条，铺架施工以自有产业工人为主，相关专业人员共约2200人，专业化产业形态日趋完善、健全。

与“人”相对应的，该公司的铺架设备同样实力雄厚，大型机械设备的数量、种类、价值、新度系数和配套程度契合度高。目前，他们拥有铁路长轨铺轨机组、架桥机组、移动闪光焊轨机、大型机械化养路设备、铁路机车、铁路平车等设备1746台(套)，具备同时在10余条长大铁路线上进行铺架施工和维护作业，以及10余个城市地铁铺轨施工的能力。

40多年的奋斗进取，该公司练就了“上天入地”的本领，刷新了一项项全国纪录。在渝厦高铁重庆东至黔江段，创造了单台铺轨机组18小时完成17.5公里无砟道床长钢轨铺设全国最快纪录；在包银高铁，创造了单台铺轨机组21小时完成18公里有砟道床长钢轨铺设的新纪录；在西安地铁5号线，创造了17个作业面同时铺轨，30天完成剩余17公里铺轨施工任务的纪录……2017年获评中国铁建首届十大品牌，2019年成功注册商标。

创新 引领铺架未来发展

一项项科技创新，是保持行业领先的秘诀。中铁十一局依托国家企业技术中心、博士后工作站、中国铁建铺架技术及装备研发中心等科研平台，加大科研资源投入，开展铺架前沿技术研究，打通“产学研用”链条，加快

推进关键核心技术攻关与成果转化，并在实践中成功应用。

该公司大力推动数字化转型，将软件与硬件深度融合。全国首创BLCPS500型本邻双线长钢轨铺轨机组“走单线铺双线”，填补了我国高铁机械化跨线铺轨作业技术空白，在作业人员减少60%的同时，铺轨功效提升了40%；打造了铺架综合调度指挥管理系统、运架梁智能辅助系统、大机捣固测量一体化系统等智能化、数字化应用，填补了国内铺架技术体系重要拼图；研发的钢轨多频感应正火设备、国内首台道岔直流闪光焊轨机、新型道岔捣固车、新能源储能式钢轨闪光焊机组、智能螺栓机器人、智能吊群等一批新型设备，铺轨功效和质量大幅提升。

技术和实践经验只有形成标准规范，才能在行业拥有更大的影响力和话语权。该公司积极联合国家部委、地方政府、行业协会开展技术推广和标准制定，目前已经主持参与制定了铁路、地铁、中低速磁浮等30多项地方和企业标准，并公开出版了《铁路工程铺架施工技术》《地铁施工手册》轨道篇专著，3次受邀参加国铁集团建设工作会作铺架经验交流，有力推动了铺架技术迭代升级。

延伸 构建“大铺架”产业格局

面对建筑行业的深刻变革，中铁十一局加快延伸铺架产业链条，拓展高铁换轨、地铁维保、铁水联运、铁路专用线运营维保及货场

物贸等业务，构建“大铺架”“大物流”产业格局，厚植中国铁建“铺架劲旅”品牌。

2024年10月25日，中铁十一局顺利完成杭甬高铁第一根500米长钢轨更换，成为高铁线路维保市场第一个“吃螃蟹”的人。得益于此，该公司相继承揽了徐兰高铁、沪昆高铁(杭长段)等高铁换轨，以及神朔铁路等普速铁路轨枕更换等任务，“铺架劲旅”在铁路维保市场声名鹊起。

从铁路延伸到地铁，中铁十一局已经进入武汉、南京、北京等22个地铁维保市场，业务涵盖轨道、电务等多个专业。

此外，该公司还充分发挥“投融建营”全产业链优势，持续巩固提升铁路产业链服务能力，深度布局铁水联运综合市场，开发铁路专用线前后两端的物流园和港口建设、运河工程、矿山开采、货场服务等业务开发，提升“新能源+矿山+两铁运营+铁路货场+物流贸易”的“一体化”产业综合能力，构建特性化“点对点”“门到门”的“大物流”新型服务体系。

截至目前，公司已安全完成了1100余公里的铁路临管分流及600公里的铁路运营任务，共运送货物1.2亿吨，完成货物周转量103亿吨公里，已经具备“车、机、工、电、辆”全专业运营维保能力。

新时代新征程，中铁十一局将始终融入国家高质量发展大局，做强轨道国家队，当好行业排头兵，以更快速度、更好质量、更全产业链，为中国式现代化建设贡献央企力量。

以“雷霆行动”筑牢安全生产防线

本报上海9月11日讯(通讯员刘连振)安全生产是高质量发展的底色，更是中央企业必须坚决扛起的政治责任。不久前，中国铁建党委书记、董事长戴和根以“四不两直”方式到中铁十五局福宜高速公路项目督导，就落实安全生产“雷霆行动”提出明确要求，强调“要抓实抓细安全生产措施，将本质安全管理要求全面穿透至作业队伍，班组直至一线员工，提升对项目全过程管控能力。”

中铁十五局通过创新构建安全生产“时时提醒机制”与“四不两直”专项检查协同发力的工作模式，确保责任链条不断、监管工作不留空白，全力推动本质安全理念从顶层设计直插施工一线。

“时时提醒”的核心要义，在于督促各级管理者以“时时放心不下”的责任感抓实抓细安全生产工作，全力保障施工生产万无

一失。8月26日，中铁十五局全面启动安全生产“时时提醒机制”，构建起集团公司与工程公司两级包保、上下联动的安全监督体系。该机制明确集团公司领导包保3个以上重点项目、工程公司主管领导包保不少于15个所属项目，每日8:30前以“视频早会”的形式对项目经理开展强化履职监督、风险防控、隐患排查等六类事项“点对点提醒”，以高频次、强覆盖的提醒方式确保提醒责任全面落实、无死角覆盖。截至目前，安全生产“时时提醒机制”已覆盖67个重点项目和323个一般在建项目，有效增强了各级管理人员的责任意识。

在强化日常提醒的同时，中铁十五局以开展安全生产“四不两直”专项检查为抓手，聚焦隧道施工等高危险领域，以“零容忍”态度全面强化风险管控。“雷霆行动”开展以来，集

团公司领导、二级咨询及片区负责人组成15个包保检查组，以“四不两直”方式深入G98环岛高速、常山江航电枢纽、宜涪高铁、盐宜高铁、沪渝蓉铁路等38个重点项目，严查超前地质预报、支护质量、瓦斯监测、应急设备等关键环节，累计排查隐患356项。同时，同步推行“零报告”制度和隐患清单销号管理，实现问题整改闭环，坚决将“时时提醒机制”贯彻至一线，把安全责任传递至终端，全面提升整体安全管理水平。

截至目前，通过安全生产“时时提醒机制”与“四不两直”专项检查协同推进，中铁十五局已累计督导检查项目475个，包保项目督导检查覆盖率达96.5%；完成“点对点”安全提醒2382人次，排查并整改隐患356项，“人人讲安全、事事为安全、处处守安全”已逐渐成为全员行动自觉。

铁建时评

精细化管理贵在「常」与「长」

李佳佳

天下大事，必作于细，必成于行。当前，中国铁建正处于高质量发展的关键阶段，既面临百年变局加速演进、行业深刻变革的外部挑战，又存在不同程度的产高利低、“转型”不“升级”等内部发展瓶颈。面对复杂形势，企业聚焦高质量发展首要任务，以深化改革为重要抓手，摒弃规模速度情结，全面推行精细化管理，打出了一套组合提升经济运行质量的“组合拳”。

实践证明，精细化管理是推动企业高质量发展的必由之路。一年来，“精细化管理”蔚然成风，“三金压控”稳步推进，治污攻坚卓有成效，供应链再造成效初显，闲置设备资产不断盘活……这些成效充分印证了“以精致胜”的发展逻辑。然而，要持续释放改革红利，就必须将精细化管理作为一项长期工程，在“常”与“长”上持续发力。

深化过程控制，实现管理穿透化是首要之举。精细化管理的关键在于将理念贯穿于企业运营的每一个环节。中国铁建各级要巩固前期项目精细化管理成效，继续狠抓过程控制，将精细化管理贯穿到项目管理的全生命周期和全要素过程，做实“三个22”的细节管理，建立全级次穿透式管控体系，提升管理效率。继续深化“三精”管理，在“精干、精简、精细”要求上加以提效，持续深化制度体系、组织体系、人事体系、考核体系、薪酬体系等“穿透式”改革，激活企业发展的内生动力。

强化成本管控，推动效益最大化是核心要义。成本管控是精细化管理的核心。具体而言，要牢固树立“一切成本皆可控、一切成本皆可降”的理念，构建全覆盖、全流程、全员参与的成本管理体系。实践中，既要夯实各层级、各岗位的成本管控责任，实现成本“瘦身”与效益“增肥”的双赢目标；又要坚持“一企业一策”“一项目一策”，统筹做好亏损治理、资产盘活、“三金”压控、清收清欠等重点任务，推动经济运行质量“向上攀登”，赢得优势，实现质的有效提升和量的合理增长。

着眼长远发展，夯实精细化管理根基是关键所在。精细化管理既要立足当下，更要着眼长远；既要靠管理强基固本，也要靠产业链强链补链。一方面，要穿透业务板块，在巩固传统产业优势基础上，积极布局培育战新产业和未来产业，抢抓机遇“风口”，开辟“五新赛道”，优化订单结构，推动“六化转型”，提升发展“含金量”。另一方面，要突出创新驱动，推动“1+9+N”科技创新体系落地见效，加强数字铁建建设，释放科技创新潜力，让科技创新这个“核心变量”成为推动企业高质量发展的“最大增量”。通过产业升级和创新驱动双轮并进，为企业可持续发展注入持久动力。

精细化管理贵在精细，重在落实，重在坚持。唯有每个环节都精益求精，每项工作都追求卓越，才能让精细化管理的“一池春水”持续涌动，最终绘就企业高质量发展的壮美图景。



国内最大跨度跨海桥首个主塔封顶

9月6日，由中国铁建大桥局承建的国内最大跨度跨海桥——宁波舟山港六横公路大桥二期工程双屿门特大桥东主塔顺利封顶。大桥主跨1768米，连接六横岛、佛渡岛，东主塔(六横侧)塔高246.3米，采用部分型钢混凝土组合“门式”结构。项目通车后，将进一步完善宁波舟山港海陆联动集疏运网络，推进浙江舟山群岛新区建设和浙江海洋经济发展。图为国内最大跨度跨海桥首个主塔封顶。

王颖摄

“三大平台”提升产业工人队伍质量

通讯员 朱莹

产业工人是实施创新驱动发展战略、加快建设制造强国的骨干力量。中铁二十五局盾构分公司锚定产业工人队伍建设目标，精心搭建技能提升、建功立业、权益保障三大关键平台，全力雕琢一支技术精湛、创新进取、向心力强的专业化盾构团队，为企业高质量发展筑牢人才基石。

强基赋能，筑牢“技能提升台”

技能，是产业工人的“硬通货”，也是盾构团队征战地下工程的利刃。该公司于盾构架子队内部量体裁衣，定制个性化培训“套餐”，牵手外部专业机构、高等学府，广邀专家学者、行业翘楚现场指导，理论授课与现场实操指导双管齐下。针对初出茅庐的“新人”，盾构机基础操作与安全知识培训是入册“必修课”，助其迅速上手、筑牢安全防线；面对经验颇丰的“老手”，则聚焦不同地质况下掘进难点、突发问题应对、雕琢实战技巧。

在此基础上，常态化岗位练兵、技能竞赛激战正酣，一套涵盖培训、实战、比拼、晋升、奖励的一体化竞赛机制高效运转，3名盾构操作“临时工”通过技术比武、考取证书、积累掘进里程等方式“硬核转正”。该公司与中铁十

三局技师学院合作开设的定制班，培养输送了30名盾构专业技能人才。

借岗位练兵促技术精进，以技能比武为生产赋能，实现技能跃升与工程推进同频共振。深圳地铁16号线二期项目盾构架子队通过技术攻关，成功解决盾构始发下穿众多风险源和溶洞难题，项目总体工期缩短35天；自成立盾构架子队以来，成功下穿11处二级风险源、4处三级风险源、82处溶洞；创造长距离零沉降下穿多处重大风险隐患、单班9环单日18环掘进成绩。

创新领航，搭建“建功立业台”

创新，是驱动盾构工程前行的澎湃引擎。该公司精心打造产业工人创新工作室，广聚各路技术人才，以盾构掘进、维保、组装调试等不同工种精准布局，各立“掌门”、各展其长。工作室间打破壁垒、信息互通、资源共享，“抱团创新”催生联盟集聚效应，技术革新火花四溅，其中《盾构施工中的智能化、信息化应用》管理成果获评第三十二届广东省企业管理现代化创新三等奖。

“金点子”征集、“五小”创新活动热潮此起彼伏，产业工人围绕项目难点、热点开展

“头脑风暴”，合理化建议纷至沓来，化作破解施工难题的“金钥匙”，诸多创新成果在盾构施工一线落地开花，转化为实实在在的生产力与经济效益，让创新活力在项目全周期奔涌。

暖心护航，打造“权益保障台”

暖心服务，是留住人才的“强磁场”。盾构分公司织密公司、项目、架子队、班组四级民主管理网络，劳动关系协调机制全程“护航”，工人合法权益有了坚实后盾。秉持“让每位职工都在服务区”的温情“家”文化理念，独具匠心打造“1+N”产业工人社区，社区服务触角直抵班组末梢。夏日“清凉礼包”、冬日“暖心关怀”等普惠活动如期开展，从生活细微处着手，驱散工人辛劳疲惫；心理疏导、文体赛事等配套关怀接连上演，全方位滋养工人精神家园，让他们安心扎根、舒心奋斗，真正做到“留得住、稳得下、过得好”。

中铁二十五局盾构分公司巧用“三大平台”组合拳，激活产业工人队伍“一池春水”，为盾构施工产业升级持续注入强劲动能，也为行业人才培养、队伍锻造提供亮眼样本，奔赴高质量发展征途意气十足。

新闻直通车

陕北革命老区首条高铁启动联调联试

9月11日，铁一院设计，中铁十一局、中铁十二局、中国铁建大桥局、中铁二十局、中铁二十一局等单位参建的西安至延安高速铁路项目正式进入联调联试阶段，标志着陕北革命老区首条高铁进入开通倒计时。

(徐成涛)

盘兴高铁启动联调联试

9月6日，中铁十一局、中国铁建大桥局、中国铁建电气化局等单位参建的盘(州)兴(义)高铁启动联调联试。作为贵州省实现“市市通高铁”目标的最后一个项目，盘兴高铁建成通车后，兴义市将迈入高铁时代。

(吴 忌 但和翼)

中欧班列通道口岸段最长桥开始架梁

9月5日，由铁五院设计、中铁二十三局承建的我国中欧班列“东通道”重要组成部分——佳木斯至同江铁路扩能改造工程同江特大桥进入架梁施工阶段。桥梁全长10435.14米，是我国中欧班列三大通道口岸段中最长的新建桥梁，为全线“头号控制性工程”。

(王 舒 于鸿麒)

乌长高速公路金旗特大桥合龙

9月5日，由昆仑集团投资建设、铁一院设计、中国铁建大桥局承建的乌当(羊昌)至长顺高速公路控制性工程——金旗特大桥顺利合龙。大桥总高度达300.6米，该桥在塔梁固结体系的双塔双索面斜拉桥类型中，建设规模与桥梁高度均为世界第一。

(李 冰)

京港高速铁路九江至南昌段全线最长转体桥转体

9月9日，由中铁十二局承建的新建京港高速铁路九江至南昌段全线最长T构转体桥——乐化联络线特大桥上跨昌九城际铁路连续梁成功转体，该连续梁全长162.34米，有力推动了全线建成通车进程。

(丁明明)

研讨破题攻坚 求实赋能发展

本报西安9月11日讯(记者韩展展 通讯员何金龙)如何破解精细化管理“上热中温下冷”难题?如何进一步推动精细化管理从“有形”转变为“有效”,全面落实中国铁建党委书记、董事长戴和根在陕督导专项治理工作的要求?……近日,一场由中铁二十局主管领导部署安排,涵盖两级单位领导班子成员、部门负责人、重点项目基层管理人员共100多人的项目精细化管理落地见效研讨会,在西安铁建大厦召开。

“当前在精细化管理推进中具有‘不会落实、不能落实、不想落实、不愿落实’四大症结,存在工程量管控、供应链建设、穿透式监督、激励机制等23个亟待解决的‘硬骨头’。”在研讨启动会上,中铁二十局主管领导便“刀刀向内”指出企业管理存在的短板。“问题表象在项目前台,根源却在公司后台,必须自我革命,才能破解后台基础建设、保障体系、约束机制、正向激励等难题,靶向研讨、深度攻坚”成为全体参会人员的一致共识。

如何才能真正“补短板,强化基础管理”,解决“不会落实”难题?在围绕“理机制、健体系、补短板、强督导、严考核”五方面开展的分组研讨中,来自项目一线的总工程师和组员主动分享过往管控经验,提供真实数据支撑,使每项对策贴合实际。针对基础管理薄弱、人才储备不足等问题,组员们结合施工一线隧道喷射混凝土超耗、质量缺陷罚款费用控制等典型案例,用“鱼骨图分析法”梳理出方案与经济脱节、工效管控不严等8类症结,再通过“根因分析法”追问,最终锁定技术规范不细化、责任链条不闭环等核心根源。

将6个分散问题整合为协作队伍管理、物资设备供应链建设两项核心课题,经过系统性研讨,提出“量价分控+信息化监管”的方案,解决“健体系,强化资源保障”,破解“不能落实”困境;通过简化审计流程,提前锁定成本的措施,解决“考核易,兑现难的”痛点,以“严考核,健全激励机制”为抓手,可以攻克“不愿落实”瓶颈……在四个小组的研讨中,一线建设者先谈问题,专家再补建议,直面矛盾“敞开设”,为研讨难题“大胆争”,一项项接地气的解决方案在研讨声中落地。

构建“集团一公司一项目”三级工程管理体系,规范台账建立、计算审核、验工计价全流程,以解决工程量失控问题;形成作业层与分包商管控体系,从“育、选、管、防”四维度规范队伍管理,解决优秀供方短缺问题;建立质量缺陷防控体系,打造四级排查机制+数据共享平台,以降低消耗成本问题……经过三天深入研讨,9项“看得见、摸得着、用得上”的研讨成果,被一一以“问题+对策+计划”的形式汇报展示,赢得热烈掌声的同时,为企业精细化管理落地见效提供了可靠路径。

“研讨有结论不等于落地有实效,我们会拿出‘钉钉子’精神,一锤一锤做实每项工作,让成果在项目上落地生根、开花结果。”中铁二十局精细化管理工作负责人表示,下一步,业务部门将编印《研讨成果汇编》发放至项目一线,同时筛选重点课题再深化,确保成果转化可行,彻底打通企业精细化管理“最后一公里”。