



# 中國鐵建

# 「兵轉工」30載功勳彪炳

# 最大工程承包商享譽全球

從中國第一條時速350公里的高速鐵路——京津城際鐵路，到當今世界試驗時速最快的高速鐵路——京滬高鐵，中國鐵建參與建設了中國所有高速鐵路，成為中國高速鐵路設計和建造的主導企業。「脫下軍裝」已30年的中國鐵建從當年8個多億的年產值，飆升到現在近6千億的規模，已經成為全球最大的工程承包商。

大公報記者 潘旭

中國鐵建股份有限公司的前身是鐵道兵，在解放戰爭年代，仗打到哪裡，鐵道兵就把鐵路搶修到哪裡；在抗美援朝戰爭中，鐵道兵建起「打不爛、炸不斷的鋼鐵運輸線」，曾震驚海外；和平建設時期，鐵道兵修建的成昆鐵路、青藏鐵路一期以及在海外修建的坦贊鐵路等，也贏得巨大的榮譽。1984年，鐵道兵集體轉業併入鐵道部，改稱鐵道部工程指揮部。1990年8月，成立了中國鐵道建築總公司。2000年9月與鐵道部脫鉤，2007年11月整體重組為中國鐵建股份有限公司。身份雖幾經更改，但當年鐵道兵逢山鑿路遇水架橋的風骨精神始終沒變。從成昆鐵路到青藏鐵路，從坦贊鐵路到土耳其安伊高鐵，這些國內外重大工程，紀錄了幾代鐵建人的心血與付出。

## 高鐵鋪遍中國

從中國第一條時速350公里的高速鐵路——京津城際鐵路，到當今世界試驗時速最快的高速鐵路——京滬高鐵，中國鐵建參與建設了中國所有高速鐵路，成為中國高速鐵路設計和建造的主導企業。2008年1月5日，全長1318公里、總投資837億元的京滬高鐵工程投標揭曉，中國鐵建中標337.44億元，佔總額的40.3%，位居榜首。京滬高鐵是中國自主建設的世界上一次建成線路最長、標準最高的高速鐵路。除中國大陸市場外，中國鐵建的海外工程份額也在大幅度增長。包括中國在海外建設的首條高速鐵路——土耳其安卡拉至伊斯坦布爾兩地間高速鐵路在內，中國鐵建在75個國家和地區承建了一批具有全球影響力的標誌性工程。

2008年，中國鐵建分別在上海和香港上市。已連續10年入選美國《工程新聞記錄》(ENR)雜誌「全球250家最大承包商」，2013年排名第11位；連續9年入選《財富》「世界500強」，去年排名第

100位，今年的排名是第80位。獲得標普國際信用評級A-的全球建築業最高信用級別。連續10年入選「中國企業500強」，去年和今年排名均為第11位。是中國乃至全球最具實力、最具規模的特大型綜合建設集團之一。

## 多元轉型升級

中國鐵建目前的業務範圍涵蓋工程承包、勘察設計諮詢、工業製造、房地產開發、物流與物資貿易等，具有科研、規劃、勘察、設計、施工、監理、維護、運營和投融資等完善的行業產業鏈。在高原鐵路、高速鐵路、高速公路、橋樑、隧道和城市軌道交通工程設計等領域，確立行業領導地位。

自1984年脫下軍裝，走向市場以來，公司在工程承包、勘察設計諮詢等領域獲得了517項國家級獎項。其中，國家科技進步獎66項，全國工程勘察設計「四優」獎122項，詹天佑土木工程大獎59項，國家優質工程獎197項，中國建築工程魯班獎90項。累計擁有專利2839項、獲國家級工法216項。

未來，中國鐵建的總體發展戰略是：建築為本，相關多元，轉型升級，一體運營。發展成為經濟實力國際領先、技術實力國際領先、競爭實力國際領先，具有高價值、創造力的跨國建築產業集團。



▲2013年除夕前，中共中央總書記習近平到中國鐵建十四局集團隧道公司承建的北京地鐵南鑼鼓巷站施工現場，看望慰問節日期間堅守崗位的一線員工，並接見中國鐵建董事長孟鳳朝 (新華社)

## 在海外鋪軌最多的國企

中國鐵建自上世紀70年代承建中國最大的援外項目坦贊鐵路開始，工程業務不斷壯大，目前已發展成為以承攬和實施海外鐵路(包括高鐵)、城市軌道工程項目為特色的大型國有企業。

在落實「走出去」戰略方面，中國鐵建一直走在中國對外承包工程行業的前列，先後五次刷新了中國對外承包工程最大單體合同額紀錄，分別是：1995年簽訂的尼日利亞鐵路修復改造合同(5.28億美元)、2006年中標的土耳其安伊高鐵項目(12.7億美元)、阿爾及利亞高速公路項目(57.5億美元)、尼日利亞鐵路現代化項目(83億美元)。2014年5月，中國鐵建在李克強總理對非洲四國進行友好訪問時，與尼日利亞交通部簽訂了131億美元的尼日利亞沿海鐵路框架合同，從而第五次創造了中國對外承包工程單體合同額的最高紀錄，提升了中國鐵路在國際上的影響力。

除此之外，中國鐵建還保持着多項中國對外承包工程行業紀錄：公司承建的尼日利亞鐵路現代化項目，是中國企業在境外按照中國鐵路標準修建的第一條鐵路，目前這條鐵路的首段180公里今年有望全線鋪通；埃塞俄比亞—吉布提鐵路，是海外首條採用中國

技術標準修建的電氣化鐵路，從設計、施工、監理，到軌料、施工裝備、通訊信號和電氣化設備、機車車輛，全部使用中國產品，目前該項目已經進入鋪軌階段，預計今年全線鋪通；土耳其安伊高鐵是中國企業在海外承攬的第一條高速鐵路，今年已經通車。

同時，中國鐵建還是在海外鋪軌里程最多的中國企業，也是海外鐵路項目在手合同額最多的中國企業。



▲中國駐土耳其商務參贊朱光耀表示，安伊高鐵有效促進了中土兩國的經貿往來 (高斌攝影)



▶試驗列車正在對電氣化工程進行質量檢測驗收 (劉渝攝影)



▲中方聘用的當地員工已經能夠比較熟練的掌握測量技能 (劉渝攝影)



▲熱滑試驗列車快速通過安伊高鐵36號隧道 (高斌攝影)



▲中國鐵建土耳其分公司總經理鄭建兵(右一)與土方專家觀看測試數據 (劉渝攝影)

## 國企走出去的一般障礙

- 1 政治局勢。例如利比亞政局動盪，導致在建鐵路項目擱淺。
- 2 文化習俗。不同文化習俗會形成不同思維方式、行為習慣和政治制度。
- 3 知識產權糾紛。中國企業在加入WTO後，面臨許多知識產權糾紛問題。
- 4 勞動用工。例如企業工會組織對本國員工「過度保護」。
- 5 其他因素。例如散播中國「威脅論」，干擾阻礙中國鐵路走向世界。

## 中國高鐵如何走得更快

- 盡快在海外建立中國高鐵的樣板，讓世界認識中國高鐵的價值，對中國高鐵全面「走出去」會起到突破性和示範性的作用。這個樣板國應該是這樣的：政治穩定、與中國友好；經濟發展，具備還款能力；人口多，流動性大，對高鐵有需求；願意採用中國標準和產品建造高鐵；里程最好在300公里左右；建造時間不超過3年。
- 盡快建立「產業促進」貸款制度，目前中國政府合作框架下的貸款以支持「國別」為主。為了促進中國鐵路特別是高鐵「走出去」，建議在原有國別額度的基礎上，增設產業促進貸款額度，即為中國鐵路「走出去」設立一定額度的產業貸款，這必將使中國鐵路等中國製造「走出去」如虎添翼。

## 土耳其安伊高鐵一票難求

2014年7月25日，中國企業在海外修建的首條高鐵全線通車。同月27日，安伊高鐵正式運營。安卡拉至伊斯坦布爾的兩地行程將從7小時縮短到3個半小時，很多人將改變以前乘坐巴士或飛機長途旅行的習慣。8月3日前所有車次車票均告罄，一票難求。

土耳其安卡拉—伊斯坦布爾兩地間高速鐵路線路全長533公里，分三期建設，業主為TCDD。二期新建雙線高速鐵路工程全長158公里，目前正在由中國鐵建、中機公司、CENCIS 和 IC CTA 組成的合包集團(簡稱CCCI，中、土方工程投資比例40：60)實施中，中國鐵建為合包集團協理方。

安伊高鐵設計時速為250公里，試運行達286公里，開通當天為255公里。

本項目由兩個標段組成，第一標段從科斯科亞至溫滋爾罕姆，全長約104公里，第二標段從溫滋爾罕姆至依諾奴，全長約54公里。二期工程內容包括該範圍內的由線下工程(路基、橋樑、隧道等)和線上工

程(軌道工程及通信、信號、電力電氣化等)工程，另外還包括兩端向外延長段約130公里的通信工程。線上工程和延長線工程由中方承建，線下工程由土方負責。

其中線上工程，軌道部分由中國鐵建土耳其分公司軌道現場項目部實施，電氣化由中國鐵建電氣化局二公司實施，通訊信號部分由上海貝爾及其當地合作夥伴泰雷塔斯(TELETAS)實施。

土耳其經濟總量在歐洲排第六。安伊高鐵對中國高鐵「走出去」具有強烈示範意義。

重振絲綢之路是中土兩國共同願望。若鐵路將兩地連通，僅土耳其境內鐵路就佔五分之一。土耳其政府規劃10年內建成該國東西高鐵。一旦東西高鐵建成，可使中國與中亞、歐洲連接。

歐洲鐵路工業聯盟總幹事菲利普·雪鐵龍稱，絲綢之路沿線國家表達出重振絲綢之路的強烈政治意願。鐵路發展大方向確定後，前景樂觀。



▲尼日利亞阿卡鐵路鋪軌作業 (底建平攝影)