

打通湛江腾飞的“最后一公里”

“再加把劲,九月底主线通车,咱们的海田支线也不能落后。”一航局广东玉湛高速二工区经理杨明东在调度会上郑重说道。

玉湛高速广东段,湛江市重要出省通道之一,连接广东、广西两省,全长100.9公里,建成后湛江到玉林的行车时间将由目前的4小时缩短至1.5小时,是湛江经济腾飞的“大动脉”。

“主线是湛江的大动脉,海田支线则为湛江腾飞插上翅膀”。海田支线全长8.17公里,湛江市赤坎区市民10分钟即可上高速,是湛江主城区最近、最便捷的出城通道,俨然是一条民生路。但对于建设者们来说,这是他们的心血结晶。一年多来,面对雨季长、地质条件差、土方匮乏、征迁推进慢、民风民俗等问题,建设者们不断挑战难题,展开了一场竞技“马拉松”,创造了一项又一项新纪录,打通了湛江城区“最后一公里”。

“海田支线最大的难题就是海田互通立交。”杨明东说道。海田互通立交作为支线全线唯一一座互通立交,南接海田路、东西连接228国道和调顺岛大桥,位于高速公路和多条地方干线之间快速转换的心脏位置。

按照原来施工方案,该地将设置一座平交口,但是多条干线

在此汇聚,车流量巨大,并且距离村庄不足一公里,村民进出存在安全隐患。同时湛江作为广东省省域副中心城市和北部湾城市群中心城市,平交方案无法适应湛江长远发展。

“原有的平交方案不合理,我们应该怎么解决,大家都说说自己的意见。”研讨会上,总工程师维刚说道。“我们能不能把平交口往旁边挪一下。”“不行,这样不能解决全部问题,并且改变平交口位置,会增加我们的成本。”大家各抒己见,始终无法形成统一意见。“既然怎么办都是增加成本,我们能不能像其他交汇处一样,修建一座互通立交。”对啊,可以修建互通立交,汉维刚眼前一亮。

方向明确,说干就干。大家经过数天的实地勘测,拿出了设计方案,设置7座桥梁,其中主线桥1座,辅道桥5座,横跨228国道新建桥梁一座,同时拆除原有文车村老桥。就在大家以为胜利在望的时刻,新的问题接踵而来。互通立交建设过程中需要封闭海田路,初步方案是过往车辆绕行八公里。没成想被交通部门一口否决,“绕行八公里

距离太远了,对交通影响太大,你们再考虑一下其他方案。”

经过大家实地查看,施工现场左侧满足车辆通行条件。工期不等,汉维刚组织人手加班加点进行导流方案优化,在现场左侧设置双向10米宽匝道,这样车辆既不用绕行,又能实现海田路全幅路基施工,保证了施工进度和质量。经过同交通部门沟通交流,优化方案成功被采纳。

“车辆导流方案解决了,我们本想松口气,没想到现实又给我们‘上’了一课。”技术主办郑骅珂说道。

海田互通立交所在地原本是一片海滩,沉积大量淤泥和河沙,稍有不慎就容易塌方形成漏洞。海田支线如果不能如期完成,将影响玉湛高速全线通车,沉甸甸的压力笼罩在大家心头。

“必须马上优化施工方案。”

杨明东当机立断。在与各方代表充分沟通后,决定采用钢

护筒施工方案,利用钢制护壁对桩基进行保护,就是为基坑形成一圈“堤坝”,将地下水拒之门外。

优化后的施工方案被采纳,那究竟怎么解决便道问题,实现项目部进场施工?原来受基本农田影响,项目部无法征地架设施工便道,杨明东看见眼里急在心里,始终没有好的解决办法。在观察工地时,周边几个鱼塘引起了他的注意,因为这几个鱼塘连接起来后正好形成一条便道,这让杨明东心里有了底。

第二天,杨明东提出了自己的鱼塘变便道想法,对鱼塘进行填筑,形成一条简易施工便道,这得到了大家的一致同意。就在眼看着便道即将“诞生”的时候,天气给大家当头一棒。湛江遭遇几十年一遇的特大暴雨,加上

海水倒灌,所有的一切都变为了零。看着心血毁于一旦,现场调度忍不住流下了泪水。“现场的7台大型水泵,都是我们一点点扛进去的,现在又得重来。”调度张会东语气低沉的说道。

紧张的工期容不得大家失败。“通过研究水位,计算回填高程,增加了跨河钢便桥,同时优化了排水系统。”经过数日的抢修,一条笔直的便道呈现在大家眼前,大型设备开始进场,进行桩基施工,失去的工期慢慢的被“抢”了回来。

“我们就这样靠着不断的设计优化,在最短的时间里打通了湛江腾飞‘最后一公里’。”杨明东自豪地说。

王盛达

让跨线施工跑出『加速度』

这块“硬骨头”。

“事情迈出第一步了,后边的就简单多了,这不,高阳互通的跨线手续办理就仅用了3个月。”李福宁满脸笑容。

“安全问题可不能小视啊,方案能不能取得产权单位的认可,除了要保护既有线路,安全性尤为重要。”汉维刚解释道。原来,竹园互通施工现场有3座既有天桥,横跨沈海高速,工区需先协调暂时关闭跨沈海高速段,在其上方完成天桥爆破拆除,安全保障显得尤为重要。

在计划天桥爆破拆除的前几天,工区上下如临“大敌”。“安全是第一位的,暂时封闭施工段沈海高速的公告已经在报纸等媒体上发布了,我们一定要配合好交警和爆破队伍,这容不得半点马虎。”在天桥爆破专题会上,汉维刚斩钉截铁地强调道。

爆破现场的一项重要工作就是确保所有人员撤到安全警戒线以外,“光靠喇叭喊是没用的,得需要一个‘天眼’对现场情况及时进行反馈。”安监部补充道。这时,一旁的无人机映入了汉维刚的眼帘,大家瞬间心领神会。在多方协调下,工区提前4个小时完成了3座天桥的拆除、清理工作,赢得了工区跨线施工“开门红”。

“跨线手续就好比一把施工‘钥匙’,虽然难‘配’,但我们消除了不少施工断点,这三年的心血没白费啊。”望着远处蜿蜒的玉湛高速,工区经理杨明东望着延伸至远方的公路,目光如炬。

刘召阳



宽4车道建成后,施工段沈海高速变为8车道,更有利于现场交通安全和施工便捷。眼看万事俱备,只欠东风,汉维刚拿着交通组织方案连夜从湛江赶到广州,向着“领取”跨线手续最后一步——广东省交通厅评审会冲刺。就在大家翘首以盼时,产权单位突然变卦,拒绝“代建拼宽4车道”方案,省厅评审会也不得不暂时取消,所有编制研究的交通组织方案、管养协议等必须推倒重来。“近2个月的时间又白白浪费了。”汉维刚不由地叹息道,仿佛一股冷水倾盆而下。

“怕什么,什么事情都是往前冲出来的!”跨线施工会上,工区总工程师维刚的一句话瞬间点燃了低沉的会议氛围。竹园互通作为全线最大的互通,也是标志性结构物,进度要求极为紧张,但开工“钥匙”——跨线手续迟迟没有拿到,眼看雨季临近,汉维刚是看在眼里急在心里。“如何做好交通组织方案?”“找什么部门对接?”等一系列问题扑面而来。

万事开头难,交通组织方案优化成了手续办理的首只“拦路虎”。“定了!竹园互通跨沈海高速段代建拼宽4车道,转移交通流。”经过近一个月的“软磨硬泡”,汉维刚拿着这份最优的交通组织方案,激动地喊道。原来,代建拼宽4车道费用是由产权单位茂湛公司承担,工区仅负责施工,拼

宽4车道建成后,施工段沈海高速变为8车道,更有利于现场交通安全和施工便捷。

眼看万事俱备,只欠东风,汉维刚拿着交通组织方案连夜从湛江赶到广州,向着“领取”跨线手续最后一步——广东省交通厅评审会冲刺。就在大家翘首以盼时,产权单位突然变卦,拒绝“代建拼宽4车道”方案,省厅评审会也不得不暂时取消,所有编制研究的交通组织方案、管养协议等必须推倒重来。“近2个月的时间又白白浪费了。”汉维刚不由地叹息道,仿佛一股冷水倾盆而下。

“怕什么,什么事情都是往前冲出来的!”跨线施工会上,工区总工程师维刚的一句话瞬间点燃了低沉的会议氛围。竹园互通作为全线最大的互通,也是标志性结构物,进度要求极为紧张,但开工“钥匙”——跨线手续迟迟没有拿到,眼看雨季临近,汉维刚是看在眼里急在心里。“如何做好交通组织方案?”“找什么部门对接?”等一系列问题扑面而来。

万事开头难,交通组织方案优化成了手续办理的首只“拦路虎”。“定了!竹园互通跨沈海高速段代建拼宽4车道,转移交通流。”经过近一个月的“软磨硬泡”,汉维刚拿着这份最优的交通组织方案,激动地喊道。原来,代建拼宽4车道费用是由产权单位茂湛公司承担,工区仅负责施工,拼

师徒三人行



李全文 摄

“质量手卡”为施工质量护航

在青岛董家口港区原油码头二期施工现场,建设者们正在互相交流着这一阶段的“质量手卡”,为月底的交工验收做最后的冲刺。所谓“质量手卡”,就是将工程质量要点、注意事项浓缩、取精华,方便大家短时间内掌握要领,是公司青岛项目部质量管理精细化的尝试,也是通过现场实践不断完善的产物。

“以往我们也会定期召开质量例会,进行质量交底,但效果始终不明显,大家常常反馈说,内容太大,容易‘消化不良’。”项目部质量部长李秋玲说。一次偶然的机会,她在识图卡上找到了灵感,“一张小卡片,内容包罗万象,简洁还容易记忆,如果能将这种形式应用于施工,将施工质量要点编纂成方便理解的小贴士,或许能收到不错的效果。”

有了卡片,内容如何构思?“别看一张卡片巴掌大,往上面写什么、不写什么、怎么写都是有考究的。字数多了,怕大家看着烦;字数少了,又怕说不透;内容也要跟着进度随时调整。”李秋玲介绍。为此,她将每道工序施工质量要点分门别类,并遵循着简洁、通俗、易懂的原则,编制完成了“质量手卡1.0版”。

“质量手卡”质量如何,一线施工人员进行检验。“什么叫适

当控制时间?”“严格控制分层,什么样才是严格?”“及时要有多及时?”在现场,施工人员看着“手卡”,又看了看正在浇注的混凝土,不禁产生了各式各样的疑问。

现场出现的疑问,也是“1.0版本”暴露出的问题,为此,李秋玲根据相关质量规范、技术主办与施工人员的反馈,整合形成了“质量手卡2.0版”,并再一次发放到每一位施工人员手中,并嘱咐他们遵照执行。

此外,为了让“质量手卡”的作用不打折,她还与每一位负责现场管理的主办沟通,常态化监督“手卡”的落实情况,一旦发现由于操作原因出现质量问题,第一时间通知相关负责人,并在例会上进行通报。

“质量手卡”效果好不好,质量汇报上见分晓。自从“质量手卡”上线后,质量汇报中指出的质量问题少了,对“质量手卡”的期待更多了。

最近有人问,“将来,我们的手卡还会在工程施工中继续使用吗?”

“一定会的!质量理念贯穿项目始终,小小卡片,内容不大,但能进一步唤起大家的质量意识,为施工质量护航,作用可大着呢!”李秋玲回答说。

徐竹枫

“第一步学习工程概况,第二步计算混凝土方量,第三部识图……”金控大厦项目部技术主办王东驳办公桌上张贴着10项培养计划,这是师父赵鹏翀为帮助徒弟快速融入超高层建设而制定的详细培养计划。

今年金控大厦项目部迎来11名“95后”新员工,年轻员工占比进一步加大,技术人才断层的问题也愈加凸显。赵鹏翀是一名有着5年现场管理的技术主办,他的师父刘仁檀在项目部担任总工,有着十几年的房建施工经验。“自己的徒弟也有了徒弟,技术传帮带有了传承,技术人才断层的问题得到改善。”刘仁檀感慨道,“老中青三代师徒齐聚一堂,师傅经验丰富,徒弟工作有创意,人才培养这潭水活起来了。”

虽然大学学的土木工程,但王东驳初入工地还是打了“退堂鼓”,面对拔地而起的超高层建筑,不知如何从下手。赵鹏翀看出了王东驳的忧虑,按照从简到繁、由易到难的思路,给王东驳安排了十项任务。

“水准仪要注意调平,调节脚螺旋,当水泡位于中心位置说明仪器呈水平状态,这样测出的数据才准确。”王东驳是赵鹏翀的第一个徒弟,他格外用心,工作中不放过任何细节,给徒弟交代好仪器使用的要点。

一个月后,王东驳对施工有了宏观的认识,不再单纯认为在建设超高层,而是能够深入到分部分项施工中。王东驳坦言,有了师父的帮带,对现场有更加直观的认识。而这,离不开师父的“每天一学”。

每天晚上是雷打不动的“每天一学”时间。为了帮助王东驳全面掌握现场施工管理和技术,赵鹏翀每天晚上抽出1个小时专门给王东驳“加餐”,学习内容围绕近期的施工工艺、现场管理、看图识图。

赵鹏翀的师父、项目总工刘仁檀对王东驳的成长感到由衷高兴。“现在的年轻人,想法新奇,遇到问题敢于问为什么,有很好的探索精神。”

在计算裙楼五区浇筑混凝土方量时,老中青三代师徒就计算方法存在分歧。“我通过梁、板、柱的长宽高计算出总方量,这样的方法虽然慢,但最终的结果是一样的。”刚开始,王东驳执拗自己的“土方法”。“梁板柱综合计算的方法效率高,数据准确度高。”赵鹏翀和刘仁檀通过高效的计算速度和精度说服王东驳学习新方法,在庞大的计算量中游刃有余。

如何按照图纸快速找到施工部位?根据图纸找不到具体的施工位置,作为土木工程科班出身的王东驳一脸茫然,他硬着头皮向师父请教。赵鹏翀利用中午的时间指导王东驳实现坐标图转化。这样,王东驳能根据坐标图第一时间找到施工部位。

从专业的理论学习到现场施工,王东驳克服了很多困难。在五区钢筋绑扎现场,王东驳因为钢筋绑扎的问题和工人争论得脸红脖子粗,王东驳认为预留钢筋长短不一不符合规范,一旁的赵鹏翀看出了徒弟的症结所在。“之所以预留钢筋有长有短,是因为搭接处比较薄弱,长短钢筋分布开来,用电渣压力焊焊接在一起就比较牢固了。”通过这次现场学习,王东驳学习更加扎实,更热衷于跑现场向工人请教。

而新徒弟活跃的思维也为工作多年的刘仁檀带来启发。项目部现在编制的施工方案受冬季低温的影响很大,混凝土强度是保障实际施工的关键。“我们可以做实验,将混凝土试块放到冰箱中模拟冬季施工的条件,通过调整配合比提高混凝土强度。”这个方法可行。”王东驳的回答得到了刘仁檀的肯定。“三人行必有我师,多和年轻人沟通,能学到很多点子,师徒双向沟通的过程也是学习的一个过程。”刘仁檀说道。

目前,金控大厦项目部通过老中青三代“跨级”传帮带解决了技术人才断层的问题,通过横向学习与纵向传授,为超高层人才蓄水池不断蓄水。

孙高见



▲金控大厦项目部对新员工进行“模块化”导师带徒培训,“老中青”三代师徒员工深入一线传帮带,促进了理论与实践的转化,助推新员工快速成长。图为两位师傅向新徒弟讲解增加桁架梁承板平面钢筋定位标记,提高钢筋间距精准度。

徐冰 摄影报道

►昆明巫家坝项目导师带徒实行“师徒带徒弟”,安排新入职员工与年轻师傅同吃同住同工作,有效解决融入项目难题,适应工作岗位难等问题。图为80后员工王特洪手把手教徒弟钱国威进行升降机电梯吊钩修理。

王晓辉 摄影报道



编者按 公司承建的汕头综合管廊和中山东路工程，为 2021 年汕头亚青会的重点配套项目，两个项目的建设对于加快汕头经济发展重心向东海岸延伸的步伐，推进汕头中心城市建设具有划时代意义。综合管廊项目为全国首个吹填地质的管廊，同时也是汕头市第一条综合管廊，全长 22.64 公里，包括综合管廊主体和附属设施建设。项目建成后，将从电气、排水、消防等多个方面保证

走进广东汕头区域项目

王超 张征

中山东路：给围堰贴个“创可贴”

阳光炙烤着中山东路项目部中砂大桥的施工现场，工程部副部长李志鹏正顶着烈日指挥工人进行主墩围堰的施工，现场一派繁忙景象。

中砂特大桥全长 1325 米，全桥共 6 联，第四联主桥为主跨 180 米的双塔中央双索面斜拉桥，主墩桩基共 24 根，其中 9 号和 10 号墩柱为主墩，是整座大桥的控制性单元，决定了整个工程的整体进度，也是项目都最关键的节点。虽然是土木工程专业出身，也参与过大桥工程建设，可是第一次参与斜拉桥建设对于李志鹏来说仍是一个不小的挑战。再加上施工工期受亚青会影响大幅压缩，李亚鹏只能在高强度的工期压力之下争分夺秒地对这两根墩柱的围堰进行清淤、支护和保养。

与线性工程的桩基施工不同，中砂大桥的桩基施工全部在水下完成，水下环境的不确定性给施工带来了极大的困难。在桩基施工的过程中李志鹏发现水下的地质情况与地质勘探资料严重不符，不同程度的出现了斜岩、孤石和强风化地质。原本按照设计，钢护筒能够提供一干燥的施工环境，保证承台的浇筑和养护。但是由于地质复杂性，部分钢护筒变形，10 号锁扣钢围堰在进行降水做第三道围困时漏水严重，导致下一层钢支撑的焊接工作无法进行。“当时情况特别紧急，这个渗水点刚刚修补好，另一个地方又开始漏水，严重的渗水情况导致工程几乎停滞不前。”李志鹏说。

渗水情况一出现，李志鹏马上组织潜水员对下部结构进行摸排，发现有 2 处锁扣脱扣。面对这个棘手的难题，项目部召开了多次攻坚会，决定首先对脱扣处进行外围打设钢板桩，再回填封堵料，但是由于潮水来回冲刷，封堵效果并不好。为了尽可能减小渗水情况对工期的影响，李志鹏只能带领着大家一边抽水一边进行后续的施工。“那段

时间为了解决钢护筒渗水这个事情，所有的工人都泡在齐腰深的水里白天黑夜的干活，说不辛苦是假的，但是咬牙顶过来了也就好了。”

在所有的现场人员连续 36 个小时的艰苦作业下，护筒里的水终于被清干净了，但这终究只是治标不治本的方法，而且单纯依靠抽水这种方法效率极低，会浪费大量的人力物力。要解决这个问题，必须要想办法把钢护筒的“伤口”给堵上。在此后那几天里，这个问题一直困扰着李志鹏。由于此前根本没有过类似的经验，他只能不停地向项目经理和总工程师请教学习，晚上回到宿舍常常翻阅相关书籍到凌晨，但仍然没有找到完美的解决方法。

正当李志鹏一筹莫展的时候，在一次与现场工人闲聊的过程中，有人建议他试试在漏水的缝隙里塞上一些棉花。“刚听到的时候可能会有些将信将疑，但是你别小看这棉花，这东西比焊钢板还管用呢。以前打设钢板桩不管你做的多么细致，总还是会有些小缝隙漏水，久而久之缝隙越来越大，问题还是没解决。但是因为钢护筒内外有水压差，我们只需要把棉花放到渗水口，水的压力会帮我们把棉花压到缝隙里，堵住渗水口，这样再焊上钢板就再也不会漏水了。”李志鹏解释到。经过多次的技术研讨之后，结合实践经验，项目部决定采用外封内堵工艺，在围堰内对脱扣处进行钢板焊接，棉被堵塞，外围灌注混凝土。如此一来，钢护筒渗水的问题就彻底解决了，大大提高了施工效率，为后续施工的展开提供了先决条件。

如今，10 号墩柱的水下施工已经全部完成，具备了承台施工条件。从发现渗水问题到完全解决仅用了 20 天，李志鹏的努力大家都看在眼里，东岸的主墩完成之后他又将奔赴西岸负责 9 号主墩的施工。“这么难的情况都挺过来了，这次已经有了经验，肯定没问题！”李志鹏自信地说。

亚青会主场馆的顺利运行，同时对东海岸新城的建设发展具有巨大的推动作用，中山东路道路桥梁及配套工程为城市快速路，全长 18.64 千米。公司负责中砂特大桥施工，中砂特大桥为一航局首次建设的双塔中央双索面斜拉桥，大桥建成后，将连接龙湖、澄海两区，极大地改善交通运输条件，为汕头社会经济发展提供坚实保障。



中砂大桥主墩下塔柱浇注

汕头综合管廊施工

综合管廊：抢建城市“生命线”

汕头夏季的烈日下，在汕头综合管廊项目的施工现场，宋祥胜、刘维亮和相宝昌三人带领着现场作业人员有条不紊地进行着钢板桩的打设、钢支撑的安装、基坑抽水、基坑回填、用电线路维护等施工工序，古铜色的脸上流淌着晶莹的汗水。

“在我们的心里，每一条管廊就跟我们自己的孩子一样，看着我们建设好的管廊埋入地下，心里还真不是滋味”。现场总调度宋祥胜说。

这个平均年龄 51 岁的小团队自项目开工以来就一直坚守在施工一线，从最开始的管廊试验段建设，到后续的主体施工，他们见证了项目的每一个节点和突破。“我们这个团队可不得了，他们都是公司的老员工了，经验自然没得说，但他们干起活来可还真不比年轻小伙子差呢！”汕头综合管廊项目部支部书记张文邦如此说道。

作为迎接 2021 年亚青会的重点市政工程，综合管廊项目工期压力大，安全管理标准高，再加上汕头当地高温多雨的天气，这一个难题要求团队必须在保证工程质量的前提下尽可能地缩短工期，完成管廊建设任务。

受雨季影响，严重影响了施工进度。面对如此艰巨施工任务，虽然是一名经验丰富的老调度，但他们干起活来可还真不比年轻小伙子差呢，他们根据项目部制定的总体施工计划，制定了详细具体的施工任务分工。实行个人责任制，把每天的工作任务分解细化，落实到人，保证能够按时保质完成每天的工作任务。同时，为了保证时间利用率最大化，宋祥胜和同事们每天上下班前大家都会开一个简短的碰头会，集中解决当天施工作业中出现的相关问题以及安排

下一天的具体工作。在每人负责管理协调一个路段的基础上，根据现场每一时刻的工作动态及时调整工作内容，相互补位。

调度管理工作只是现场工作的一部分。刘维亮在现场还要负责钢支撑的安装与维护工作，这是一个决定着基坑钢板桩支护是否稳定的关键工序。由于分包队伍中期撤场，在老刘的坚持下项目都有了自己的钢支撑作业团队，“咱们要自己掌握施工节奏，不能让别人牵着走。”刘维亮如是说道。

宋祥胜作为一个老木工，对钢模板的适用性很有发言权。项目自主施工段使用的是轻型结构的体系模板，这种新型模板在中间有支撑，底下有滚轮，能够整支整拆。可移动顶模施工工法的运用不仅节省了大量人力，而且由于中间活动支撑的设计能够大大缩短拆模时间，原本从钢支撑的安装到拆模最少需要 5 天时间，如今采用新工法后这个过程缩短了 2 到 3 天，施工效率提高了近一倍。

电工相宝昌 1988 年进入公司以来，一直坚守在自己的工作岗位上，作为项目上为数不多的经验丰富的工人师傅，相宝昌是团队里不可或缺的一员。工地用电无小事，从每天的设备用电检查到日常的用电安全教育，他总是希望所有的事情都能够亲力亲为。汕头高温多雨的天气对工地用电的影响极大，他常常需要爬到坑基底部先把积水抽干，再进行抢修工作，条件虽然艰苦，但他却依旧坚定。带着一身的泥水老常说：“施工用电可耽误不得马虎不得，裤子湿了可以再换嘛，只要能把线路抢修工作完成就好。”

目前，综合管廊项目已初具形象，随着施工黄金时期的到来，项目施工将迎来高峰，备受期待的城市“生命线”也将在 12 月底完成主线施工。



中山东路中砂大桥

本报地址：青岛市福州路 16 号中港大厦

邮编：266071

电话：(0532)58705052

总编辑：刘 畅

中国驰名商标

2020 年 9 月 25 日

第 521 期

1989 年 5 月 5 日创刊

ZHU

GANG

REN



思想坐标 舆论高地
交流平台 文化家园

中交一航局第二工程有限公司主办

E-mail: zhuqangren@163.com

公司网址: http://www.cccqcd.com

青岛市内部资料准印证 047 号



玉湛高速，全线通车！

本报湛江讯(记者秦志峰)9 月 17 日，经过三年时间鏖战，中交一航局投资建设的玉林至湛江高速公路(广东段)正式通车！标志着玉林至湛江高速公路全线正式开通运营，粤桂两省之间再添一条快速通道。

广东玉湛通车仪式在赤坎站举行。湛江市委书记、市人大常委会主任郑人豪，市委副书记、代市长曾进泽，玉林市委副书记、市长白松涛，湛江市政协主席许顺，市人大常委会常务副主任邓振新，市委常委、常务副市长曹兴，广东省公路事务中心党委副书记旋秋民，农业银行广东省分行营销总监黄东祥，中国交建粤港澳大湾区区域总部副总经理刘嘉，中交二公院总经理冯鹏程、总工程师张晟斌，中交资产管理有限

公司董事长冯锡荣、总经理刘萍芳，中交一航局领导王洪涛、由广君、武志华参加开通仪式。

曾进泽在致辞中表示，玉湛高速广东段的开通，是北部湾区互联互通的重要成果。当前，湛江正处于加快交通建设的黄金机遇期，希望大家一如既往地支持湛江、投资湛江、建设湛江，共同为湛江加快打造现代化沿海经济带重要发展极添砖加瓦。

旋秋民表示，玉湛高速广东段为广东连接广西及广大内陆地区增添了一条出省通道，对提升东西部、互联互通水平具有重要意义。希望湛江珍惜把握高速公路建设的黄金机遇，全力构建高水平全国性综合交通枢纽。

冯锡荣表示，玉湛高速广东段建成通车充分展现了中交集团投资、建设、运营的全产业链优势，将全面服务地方经济发展，坚持卓越管理，坚持合作共赢，将玉湛高速打造成一条安全、畅通、舒适、美丽的“中交高速”新名片！

一航局党委书记、董事长王洪涛在致辞中表示，一航局与湛江渊源深厚，早在上世纪 50 年代，一航人就在这片热土上，自行设计建造了新中国第一座现代化深水海港——湛江港。如今，湛江、玉林两地迎来千载难逢的发展机遇，一航局愿以玉湛高速通车为新的起点，积极推进开展多种形式的合作，深度参与到两地经济建设当中，为两地人民沟通交流 and 幸福生活做好服务，为将玉林打造成两湾产业融合发展先行试验区，将湛江建设成北部湾中心城市、全国交通枢纽城市、省域副中心城市和沿海经济带重要增长极，做出新的、更大贡献。

玉湛高速(广东段)是广东省湛江市首条南北向高速公路，项目全长 100.9 公里，主线长 92.8 公里，海田支线长 8.2 公里，起于两广交界处廉江市和寮镇农田村，接玉湛高速(广西段)，经廉江市、遂溪县、麻章区三个县区，终于东海岛。公司参建的二工区线路总长 27.7 公里，被既有的沈海高速公路分成南北两线，

同时包括全线房建工程施工。玉湛高速(广东段)全线采用双向四车道高速公路标准，除东海岛跨海特大桥段采用每小时 100 公里技术标准外，其余设计时速均为 120 公里，共设收费站 10 处。

建设过程中，建设团队克服高温雨季天气影响，跨线施工频繁、地材供应紧张等困难，仅用时四个月就完成超过 90% 的征地任务，创造了“玉湛速度”。

玉湛高速(广东段)以促民生、共发展为目标，项目在设计之初就确立了“镇镇有互通”的理念，设置有 10 个高速公路出入口，实现了沿线每个乡镇通高速的目标，为沿线贫困乡镇脱贫攻坚，铺就了康庄大道。

该路通车运营后还将为工业重镇——东海岛打通交通命脉，为钢铁石化产业发展提供便利运输条件，对强化湛江粤西中心城市和全国性综合交通枢纽城市地位具有重要意义。

玉湛高速全长 175.9 公里，是广东省高速公路网连通广西的 9 条出省通道之一，也是广西高速公路网“1 环 12 横 13 纵 25 联”规划布局中的“联 10”。通车后，与今年 6 月通车运营的广西段“连体”，玉林到湛江的车程由原来的 4 个多小时缩短为 1.5 小时，北部湾城市圈融合更加紧密，对粤桂琼区域一体化起到巨大推动作用。（详见二版工程专版）

倡议书

中交一航局二公司全体员工：

9 月 12 日，公司召开九月份工作例会。会议指出，在疫情防控常态化形势下，经过全体员工的艰苦努力与辛勤付出，公司 1-8 月份主要指标和经济运行质量保持了稳中向好、稳中有进的发展态势。

成绩来之不易，头脑更需清醒。公司领导着重强调，要清醒看到公司当前发展与一航局党委要求和自身高质量发展要求还有差距，特别是通过上级和公司安全质量技术督查中发现，我们在安全生产、质量管理等基础管理上亟待改进和提升。

2020 年还剩不到 4 个月，改革举措需落地见效，企业发展机遇要倍加珍惜。在这个特殊而关键的时期，我们迎来了全国第 43 个“质量月”活动，公司已然吹响了决战决胜年度目标的冲锋号。在此，公司党委和领导班子倡议全体员工，坚守安全生命线，筑牢质量防护堤，以实际行动抓好安全质量工作。

提高站位，认识到位。安全质量工作之所以不到位，根本原因在于思想认识不到位。习近平总书记多次强调，“人民至上、生命至上，保护人民生命安全和身体健康可以不惜一切代价”，安全不能代表一切但安全能否定一切；“质量是企业的生命，优良的质量是员工永恒的追求”，安全与质量是企业

和个人的通行证、命根子。公司当前发展局面来之不易，必须加倍珍惜，绝对不能在安全质量上出任何纰漏，这也是对公司“聚力争一流”的真正考验所在。全员要深刻认清当前安全质量形势的严峻性，着力攻克安全质量工作难题，破解安全质量工作矛盾，厚植安全质量发展优势，敬畏生命、敬畏质量、敬畏专业，坚决不做“看客”，不空喊口号，真正把安全质量当成人命关天、企业发展的大事，积极参与到管理中来，强化“管业务必须管安全”，营造“人人管质量”的良好氛围。

敬畏职责，责任到位。在其位，就要谋其政、尽其责。企业安全质量，关乎每个人对就业的践行和坚守。两级主要领导是否加大精力和资源投入，公司分管领导是否带头开展督查检查？项目经理、支部书记是否在项目上带队检查、落实整改，其他成员是否履行安全质量“一岗双责”到位，管业务必须管安全、管质量，由“参与者”向“责任者”转变？在每一次的施工，我们的员工、协作队伍人员是否做到遵章守纪，从规范佩戴安全帽、扎实开展质量改进等方面做好工作，把安全质量“全员参与”化作“全员负责”。

用好手段，落实到位。集团、一航局的管理理念为我们指明了安全生产和质量管理的途径方法，各类督查检查为我们提供了抓好安全质量具体工作的案例。自现在起，公司将把安全质量技术综合督查作为一项重要手段，贯穿于抓好安全质量工作的全过程。督查前期，既要坚持“四不两直”的工作原则，杜绝提前准备、看不到实情，又要坚持策划到位，提前对检查单位安全质量技术等

方面存在的问题进行梳理、研究，体现鲜明的问题导向。过程中，要突出严格严苛，找问题查隐患，管控好每一个风险点、消除每一处隐患、改进工艺方案，能现场整改的绝不过夜，不能现场整改的要明确整改时间和责任人，限期限时整改到位，体现出严格的落实导向。督查后，将结果纳入绩效考核，加大处罚问责力度，落实到具体责任人，作为对基层单位完成目标任务、领导干部履职尽责的重要评价标准，体现出鲜明的结果导向。

时有所需，必有所为。在“聚力争一流”、决战决胜年度目标任务的关键时期，让我们共同关注安全、重视质量，以实际行动做安全和质量的护航人，坚守安全生命线，筑牢质量防护堤，建设平安工程、品质工程，护航企业高质量发展。

公司党委书记、执行董事：程志勇

公司党委副书记、总经理：程志勇

党课开讲了！一航局领导到公司讲党课

9 月 23 日，一航局副总经理武志华到公司调研座谈，并讲授专题党课。公司党委书记、执行董事程志磊主持。

在座谈会上，武志华对公司各项工作予以肯定，同时提出四方面要求：一要坚定不移推进一航局改革创新举措落地见效。三公司要结合年初工作部署，在单项目管理、风险抵押金制度、大部制改革等早日取得实质性成果；二要解放思想，持续创新市场开发工作思路，加大经营奖励力度，提高经营奖励的适应性和针对性，切实激发广大经营工作人员的积极性；三要

提高投资项目管理水平。要加快转变观念，更好适应投资项目管理模式；要苦练内功，强化对项目进度、质

量、安全、成本等方面的管控，做到以现场保市场；要杜绝隐瞒、回避问题，增强与设计、监理单位的协同，保持现汇项目沟通协调解决问题的韧性；四要抓好重点投资项目跟踪、准确研判，提前谋划，始终保持对项目的敏感性和韧劲，确保优质项目势在必得。

武志华以《重温铮铮誓言 牢记拳拳初心 奋力谱写一航局高质量发展新篇章》为题讲授党课。

武志华要求，全体领导干部要加强班子建设，提升领导能力。要认真践行习近平总书记提出的新时代好干部标准，履行好“一岗双责”，做到明责、履责、尽责；要关注群众口碑，把事做“平”，形成正确的价值引导和舆论氛围，守好合法

合规红线。

要加强改革创新，提升治理能力。要敞开心胸，拥抱改革、践行改革，认真审视企业治理的创痛，修复管理机能，推进总部“大部制”改革，打造差异化项目团队，实行全员绩效考核，着力落实“成本管理十条”，改进标后预算，要把优良的传统发扬下去，把优势的项目推广下去，把优异的做法保持下去，促进年度目标顺利达成。

要加强学习教育，提升干部能力。要及时补充充电，系统更新理论，让灵魂跟上脚步，打造最强大脑；要增强忧患意识，要做到准备判断、应时而变；做到自强不息、聚力攻坚；要做到底线思维、固本强基。

范鲁明