

卅六载“赶考”路

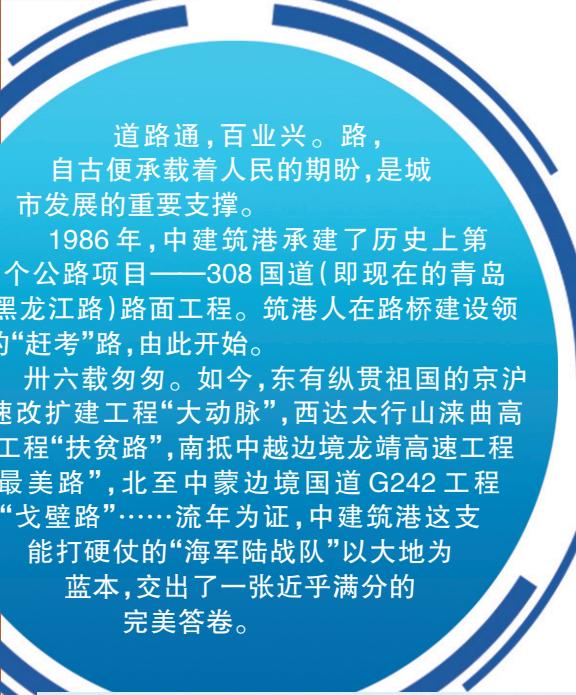
——中建筑港“路桥建设攻坚先锋”品牌创建纪实



■河北·太行山涞曲高速公路工程



■河北·平赞高速公路工程



道路通，百业兴。路，自古便承载着人民的期盼，是城市发展的重要支撑。

1986年，中建筑港承建了历史上第一个公路项目——308国道（即现在的青岛市黑龙江路）路面工程。筑港人在路桥建设领域的“赶考”路，由此开始。

卅六载匆匆。如今，东有纵贯祖国的京沪高速改扩建工程“大动脉”，西达太行山涞曲高速工程“扶贫路”，南抵中越边境龙靖高速工程“最美路”，北至中蒙边境国道G242工程“戈壁路”……流年为证，中建筑港这支能打硬仗的“海军陆战队”以大地为蓝本，交出了一张近乎满分的完美答卷。



■山东·滨莱高速改扩建工程



■山东·G104京福线界首至满庄段改建工程



■江苏·沪宁高速公路工程

学好“第一课”，对准坐标系

308国道建设被列为青岛市1986年13件大事之一，项目首尾相距11.48公里，工期6个月。作为山东省首条混凝土路面公路，项目工程量大，工期紧，技术难度高，混凝土摊铺、纵坡、横坡控制都属于当时的新工艺。接到任务后，筑港工程处迅速成立青年突击队，投入大量人力、物力、财力攻坚难题，创新实践，测量工作过程中还首次将计算机用于工程建设实践，全体参建人员不舍昼夜、轮番上岗，最终按期完成施工任务，成为公司由单一的水工类工程施工企业向综合性施工企业转折的一个标志性节点。

1999年，公司承建青岛东海路工程，一举夺得中国建筑工程“鲁班奖”与中国市政工程金杯奖；2000年公司承建威海市海滨南路公园工程，以该公园为主体的海滨南路环境绿化美化工程荣获中国建筑工程“鲁班奖”；2001年公司参建黄河上第一座建成的三塔斜拉桥——滨州黄河公路大桥，工程获评国家优质工程奖……自此，公司在路桥建设领域的臻于品质、攻坚克难的先锋形象愈发鲜明。

上世纪90年代，人们经常说一句话：“广东的桥、山东的路。”那时候广东擅长建桥，山东擅长修路，他们修建的桥梁和道路，在国内都是属于顶尖水平的。这也为筑港人走出山东创造了条件。

90年代末，公司进入江苏省市场。2002年，公司承建了江苏省淮盐高速公路（淮安段）路基桥梁工程。该线路是天津至汕尾公路的重要支线。规划建设的淮盐高速（淮安段）地处水网地区，鱼塘、蟹塘密集，沟河交错，土地资源紧张，当地居民多靠船舶出行。

公司承建标段仅7.35公里，却需要架设17座便桥，建成后的桥梁总长度超5公里。这几乎相当于在水面上建设高速公路！其施工复杂、困难程度不言而喻。项目建设过程中综合应用了CFG桩、真空预压法等软基处理工艺，施工便捷，能够大幅提高地基承载力，减少工后沉降，取得了良好的经济及社会效益。2005年，项目一次性通过交工验收，成为江苏省规划建设的“四纵四横四联”高速公路主骨架中徐州至盐城高速公路的重要组成部分。

开拓新区域，实干勇争先

“工程建设行业都说‘以现场保市场’，可我们筑港人是‘以现场打市场’！”回忆起在施工一线奋斗的岁月，中建筑港党委书记、董事长李洪平目光炯炯。

苏州绕城高速地区人口密集、人多地少、河网交织，且公司承建的HA-1标五次跨越交通大动脉沪宁高速，对施工组织能力考验巨大。

要干就必须争第一！这是筑港人骨子里印刻的基因。施工过程中，项目部一方面严把安全质量关，做到工前有交底、工中有检查、工后有验收的“一条龙”操作管理；另一方面在施工材料保供、施工组织预判上狠下功夫。施工过程中，通过分析规划建设要求及当地交通流量，项目部准确提前预判建设单位所能提供的时间窗口，统筹施工进度，全力筹备施工材料。待建设单位正式下达大干目标时，“五跨沪宁”节点目标其中“三跨”仅用55天顺利完成，速度、质量均名列全线第一，赢得了相关单位的一致好评。

“这个施工单位非常好，他们是真正的‘铁军’！”8年后，在苏州某项目投标时，建设单位相关负责人一眼认出了中建筑港，再次为筑港人竖起了大拇指。这是中建筑港实力的最好证明。

大战大考，筑港人从未退后。扛起央企大旗、肩负国之重任，2009年，中建筑港80天完成的青岛港董家口港区中心路一期工程建成通车，创下当时国内乃至世界同类型建设速度新高，被业内传为“筑港速度”。

国道242甘其毛都至临河一级公路地处内蒙古巴彦淖尔，当地气候环境恶劣，项目部施工人员伴随着月落日出，行走在“穷荒绝漠鸟不飞”的戈壁滩，坚毅应对横飞漫虐的黄色风暴，战胜恶劣环境勇夺多个全线第一，让全线的“流动红旗”不再流动。

滨莱高速改扩建工程是山东省首条山岭重丘区高速公路四车道改八车道工程，也是全省技术含量最高的公路项目之一。建设过程中跨胶济铁路桥转体桥采用不平衡转体技术，转体角度、转体重量及桥梁宽度均创造山东省高速公路跨铁路双侧转体桥的新纪录。项目最终提前5个月正式建成通车，成为贯穿鲁中地区的“黄金通道”。

太行山高速涞源至曲阳段项目是

太行山高速贯通的控制性工程，同时也是项目建设中唯一一个下穿既有高速的标段。项目进场后优化设计方案，变原设计双侧保通便道为单侧保通，节省6个月工期，变“不可能”完成的任务为“可能”。

脚印只有在高峰才显得明亮。正是因为始终保持着“赶考”的清醒，中建筑港才能一次次印证“基建狂魔”的实力，成为业内传奇。



■内蒙古·国道242甘其毛都至临河一级公路工程

在河北，平赞高速公路项目地处太行山内，寒冬时节阴霾蔽日，夜间温度低，路面沥青摊铺作业温度把控难度大。项目班子成员带头现场旁站，百日攻坚大干完成了原计划7个月工程量，书写现代版“百日战太行”。

截至目前，公司参与建设的路桥市政工程累计超1000公里，相当于淮河的总长。公司所有承建工程均一次验收通过，为服务加快建设交通强国提供了强有力支撑，践行了“品质保障、价值创造”的铮铮誓言。

“驾车行驶在自己参与建设过的高速上，心境是截然不同的。”回忆过去，原中建筑港副总经理杨锡显感慨万千，“前些年有机会再走淮盐高速，车速过百依旧稳稳当当。放眼望去，满目新绿，两侧稻田长势正盛，荷塘吐碧花红，全然无法与当年脚踏雨靴走过的泥沟、水塘联想到一起。”

公路建设与其他基础设施的建设环境不同，越是艰苦的地方，越需要建设者们开路、架桥。他们面对的往往是无人踏足过的高山深谷、丛林密

树，是“万径人踪灭”的大漠戈壁、荒山野岭。但愈是艰难险峻的逆境，愈能激发筑港人干事创业、拼搏进击的决心。

在山东，国道G104京福线项目全线长28公里。当时测量团队的小伙子们平均年龄才25岁，白天扛着几十斤的测量仪器全线奔波，徒步行走十几公里甚至成为家常便饭，用青春丈量泰山脚下的土地。

■广西·靖西至龙邦高速公路工程

郑 萧