

中建信条

中国建筑精神——忠诚担当 使命必达

企业使命——拓展幸福空间

企业愿景——成为最具国际竞争力的投资建设集团

核心价值观——品质保障 价值创造

廉洁文化——崇德善建 尚廉筑基



中建路桥善道文化

行动宗旨——道行天下

行动精神——忠诚实干 争创精品

行动目标——致力于发展成为中国建筑之最具竞争力的路桥工程总承包商
不懈致力于发展成为最具国际竞争力的中国基础设施建设企业

行动准则——以干事创业为本 以履约创效为本 以奋斗者为本

行动要义——知敬畏 重实干 有温情 担当 中正 快狠准

中建路桥官方网站 中建路桥官方微信公众号 幸福路桥微信公众号



内部刊物 免费交流 不得转载 

道行天下



2026年第2期
(季刊)

攻坚争先

鏖战天山筑通途
大道兴疆惠民生

学文化 知中建

中建路桥大事记
(1976—1985)

非常关注

赓续赶考筑路初心
传承中建路桥（红色路）精神
——聚力“十五五”建功新时代

大道领航

大道领航深改革 聚焦燕赵拓市场
——以精细化大客户维护
筑牢河北区域营销高质量发展根基

行稳致远

深化国资国企改革 担当高质量发展使命

中建路桥集团有限公司

做好加减乘除 攻坚经营目标

改革奋进，穿越周期。当前，建筑行业正经历深度调整，市场竞争日益残酷，市场竞争从“增量抢夺”转向“存量博弈”，大项目、优质项目在减少，过去依赖低价竞争、短期博弈的粗放合作模式难以为继。同时，整体建筑行业发展正重点走向数字化转型、绿色化发展和一体化服务，需要中建路桥不断打造差异化竞争优势，才能适应行业变化。为更好推进发展、拥抱形势变化，集团年初就改革破局坚定提出，重点做好“加减乘除”改革发展算术题，找准高质量发展最优解，才能答好路桥新时代赶考卷。经历两个季度调整推动期，集团经营任务依然严峻，仍需锚定既定战略，紧扣年度指标，持续推动“加减乘除”，继续凝心聚力抓攻坚、保落实。

根据树立和践行正确政绩观学习教育要求，聚焦经营发展难题，两级党员领导干部认真查摆问题。习近平总书记强调：创造业绩，必须解决好为谁创造业绩、创造什么样的业绩、怎样创造业绩的问题，也就是要解决好政绩观问题。集团各级党员领导干部应紧扣集团2026年“市场突围、改革破局、价值创造、风险防控”核心主线，坚决纠治重规模轻质量、重短期轻长远、重显绩轻潜绩等倾向，积极务实推动高质量市场营销、提升项目产值履约、强化资金集中管控、负流负效项目治理、防范化解安全风险等核心任务，持续落实机构、人员和成本管控要求，统筹推进履约管理中心、商务中心、财务中心、技术中心建设，推动项目直管直营模式深化落地。

形势催人奋进，发展时不我待。坚定“走出去”，持续建强营销体系，不断拓展市场份额，积极开拓印尼、马来西亚及中亚区域海外市场。强化管理效能提升，坚持以“五个专项行动”为重要抓手，切实发挥作用，闭环落实“发现问题、制定举措、攻坚整改”全流程管理，全面提升工作质效。直面核心问题，聚焦主责主业深耕业务发展，有效抓实项目履约、资金安全管理，扎实推动各项经营难题解决落实。

锚定经营指标，抓好攻坚落实。拥抱改革变化，改进工作思维，提升人均效能，推进有为有位。聚焦市场营销及项目履约抓好服务，聚焦一线项目抓好产值进度，聚焦全体员工抓好认真履责，坚持脚踏实地，真抓实干，全力以赴推动企业生产经营稳健向好。



中国·河北省·石家庄市
北杜城中村改造配建学校项目



HOST UNIT 主办单位
中建路桥集团有限公司

PUBLISHING UNIT 编辑出版
《道行天下》编辑部



中建路桥官方网站



中建路桥官方微信公众号



幸福路桥微信公众号

DAOXINGTIANXIA 道行天下

2026年第2期

BOARD OF EDITORS 编委会

主 任 / 欧阳霞辉

副主任 / 张连材

编 委 / 赵文忠、栗 娜、吴 洁
田占峰、李建斌、房 浩

EDITORIAL DEPARTMENT 编辑部

总 编 辑 / 王晓东

编 辑 / 宋沅沅、王 鹏、杨泽楠

美术设计 / 檀亚欢、韩豪哲、王仕伊

联系地址 / 河北省石家庄市桥西区建设南大街 38 号

联系电话 / 0311-66538158

邮政编码 / 050011

电子邮箱 / 603503939@qq.com



“建证未来 志愿‘童’行”关爱少年儿童活动

《道行天下》与您同行

《道行天下》季刊,中建路桥集团有限公司出品,是集团公司、各子分公司以及所有工程项目部的内部读本。我们的目标:弘扬主旋律,传递正能量,做广大职工的贴心朋友,把公司要闻、最新动态、先进经验、楷模事迹、人生感悟等丰富资讯送到您身边。

善道致远扬帆起,道行天下启征程。秉 70 余年艰苦创业优良传统,乘 40 余载改革开放浩荡春风,中建路桥正处在史上最好的发展战略机遇期,扬帆风正好、破浪正当时,建设交通强国、推动企业大发展、让职工更幸福的愿景正在一步步实现。适逢其会、拼搏其中,我们是骄傲的中建路桥人!

敬请广大职工关注我们自己的杂志,并积极参与,踊跃赐稿。

CONTENTS

目录

Prologue 卷首语

做好加减乘除
攻坚经营目标

Concern 非常关注

赓续赶考筑路初心
传承中建路桥(红色路)精神
——聚力“十五五”建功新时代

01



Leading the Grand Path 大道领航

·国企改革

02

大道领航深改革 聚焦燕赵拓市场
——以精细化大客户维护
筑牢河北区域营销高质量发展根基/孟祥马 13

重塑总部职能 激活技术引擎
——企业技术中心以“三化”改革推动管理效能再提升/马晨昊 16

Advancing with Steadiness 行稳致远

·管理效能再提升

03

改革赋能激活力 勤俭提效促发展
——保通公司以深化改革与精益管理助推高质量发展/韩向阳 王雪晴 20

深化国资国企改革 担当高质量发展使命/路炜 22

文化铸魂 管理强基 作风护航/王绍旭 25

Striving for Excellence 攻坚争先

·改革实践成效

04

鏖战天山筑通途 大道兴疆惠民生/布和其其格 生梓惠 28

筑牢城市地下防线 护航湛江城市安全
——建设发展公司湛江管网更新一期项目建设纪实/刘林瑶 31

深耕三网联动施策 精筑民生供水工程
——第四公司(路桥建设)阳城供水管网项目建设纪实/周琦凡 33

党建领航强根基 精管提质筑科创
——装配式建筑公司南京软件园项目以党建赋能项目管理提质增效/庄伟 36

Company Culture 学文化 知中建

05

中建路桥大事记
(1976—1985)/叶志安 39

典章为引践初心
路桥为证行使命/刘利民 47



在庆祝中国共产党成立 105 周年之际，中共河北省委党史研究室制作的系列微纪录片《追寻——重走“进京赶考路”》在河北党史官网和公众号发布。该片充分展现了河北地域红色文化底蕴与当代奋斗者精神风貌，其中第二集《修路者》讲述了中建路桥老前辈修建“进京赶考路”的故事。

短片生动再现并讲述了 1949 年 3 月 23 日中共中央从西柏坡启程奔赴北平、开启历史性“进京赶考”的壮阔历程。彼时沿线并无标准公路，通行道路多为蜿蜒崎岖的山间土路与乡间小道，通行条件极为恶劣。为保障中央顺利搬迁，党中央专门成立搬迁指挥部，由周恩来同志亲自担任总指挥，统筹指令华北人民政府牵头开展道路抢修工作。华北公路总局联合沿线各县，通过实地考察、科学规划，将全线道路分为三大段落统筹施工，依托全民动员、全员参与的强大力量，以肩挑手抬、夯石压实的朴素方式，昼夜攻坚、抢工期赶进度，在极短时间内高效完成了赶考路的紧急整修任务，为党中央顺利进驻北平筑牢了通行保障。

这条镌刻着红色记忆的赶考路，见证了中国共产党从革命战争迈向和平建设的历史性转折，凝聚着人民群众众志成城、艰苦奋斗的磅礴力量，更承载着中建路桥的红色根脉与初心底色，也淬炼沉淀出了“忠诚实干、争创精品”的中建路桥（红色路）精神，成为企业代代传承的精神力量。

赓续赶考筑路初心 传承中建路桥（红色路）精神

——聚力“十五五”建功新时代

解放战争时期，为保障中共中央战略转移、中央工委履职及中央机关进驻北平的顺利推进，晋察冀边区组织军民先后完成阜平通往陕北、阜平通往西柏坡和中央机关由西柏坡向北平搬迁的三条红色道路的勘测整修与升级改造。这一系列道路工程为党中央转战华北、指挥全国解放战争、完成进驻北平的伟大战略迁徙提供了重要交通保障，是解放战争时期华北解放区支前建设的重要组成部分。

01 修补中央机关 从西柏坡向北平搬迁的道路

1949 年春天，王德仁带领被接收的国民党政府八区局抢修大队人员，来到华北公路总局所属的平大公路任丘公路管理段任副段长。当他正积极组织平大公路的抢修和维护、迎接解放大军南下的时候，中央机关从西柏坡向北平搬迁道路的修补也即将开始了。他虽未参加这项工程，但他对这段历史却了如指掌。因为这段路的施工任务也是由华北公路总局具体实施的，1948 年春与他一起参加阜平通往陕北、阜平通往西柏坡道路整修的吕子辉正好是这项工程的负责人之一。后来他俩先后进入河北省交通

厅工程局，吕子辉向王德仁曾详细地介绍过那次修路的前后经过。

1949 年 3 月，根据革命形势的发展，中共中央机关决定由西柏坡迁往北平，并委派周恩来任搬迁指挥部总指挥。指挥部很快就划定了全部的搬迁路线，并向华北人民政府下达了道路修补计划。华北人民政府接到指示后，立即指定华北公路总局负责完成此项任务。总局经过详细的调查，就迅速拟定出了从西柏坡到保定道路的整修方案（中央领导原计划从保定乘火车去北平）。

整修共划分为三个大段。第一大段为平山、灵寿、行唐段，其任务由吕子辉、申剑负责。第二大段为曲阳、唐县段，其任务由王连峰负责。以上负责人到达各县后，立即与地方政府商讨，地方政府也紧密配合，于是就连夜发动群众。这两段不是大道，坑洼很多，少数路段路基较窄，其修补的重点是平垫坑洼，压实路基，对个别路段进行加宽。各县接受任务后，都紧急部署，提早动手，谁也不甘落后。尤其是曲阳县，由县长带队，将境内 23 公里按段分配到沿路各村，仅两天时间就保质保量地完成了任务。第三大段为唐县经完县到保定段，这一段基本上是七七事变以前修建的大道，路基较宽，损坏也不太严重，公路总局就明确由沿线各村负责落

实。由于沿线群众情绪高昂，全民出动，不到三天就全部完成了任务。至此，经过总局与地方的共同努力，从西柏坡到保定160多公里的道路，全部实现了汽车通行。

1949年3月23日，毛泽东等五大书记连同中共中央机关和解放军总部的车队，沿着这条“赶考路”，浩浩荡荡地从西柏坡开赴未来人民共和国的首都北平，从此中国历史翻开了崭新的一页。

当年参加阜平通往陕北、阜平通往西柏坡与中央机关从西柏坡向北平搬迁道路整修的人员，新中国成立后一部分进入中国建筑企业总公司河北省分公司（中建路桥初建时的名称），一部分到了交通部或内蒙古交通厅。访问结束时，王大队长自豪地说，当年大家参加“三条红色道路”的修建，不但为中共中央实行伟大战略转移、完成最后的征程和迎接新中国的成立做出了重要贡献，同时也成为了我们这些“老路桥”们永远的、最为美好的和最最值得骄傲的红色记忆。

02 改建阜平 通往西柏坡的道路

西柏坡是革命老区平山县（当时为建屏县）的一个普通村庄，地处太行山东麓的滹沱河北岸山湾里，村后是层峦叠嶂的崇山峻岭。1947年中共中央工委进驻这里完成了中央委托的任务，并直接领导了包括晋察冀在内的华北各解放区的工作。1948年初上级的紧急指示中，其中也包括这一段路的整修。该段的主要施工任务是对阜平经城南庄、瓦房台、陈庄、宅北、寨头至西柏坡的部分路段进行加宽、降坡和垫平，个别的还需要改线，但总的要求就是所有路基宽至4米以上，全段要达到通行顺畅，能保证汽车行驶。

工程队主要承担了两段骨头任务。一处是阜平县城南庄的山梁工程，另一处是灵寿县的丁家沟至两界峰（大部分在平山县界）段的拓宽工程。城南庄坐落在胭脂河北岸，前面是一片开阔地，背靠

一座山梁，是人们南来北往的必经之地。山虽不高，但梁顶道路迂回曲折，狭窄难行，只能通行驴骡驮子，离通行汽车的标准相差很远。3月初，阜平通往陕北道路整修的主体工程还未结束，工程队的一部分人员就从阜平西关转移到了菩萨岭，后又搬迁到城南庄。当时，这些人就住在山梁北面的一个小山庄里。他们顶着初春的寒风，登上峭壁陡坡，一边打眼放炮，一边排除险石，在全长2.5公里的山路上，一段段削平，一段段取直，一段段加宽。经过一个月的紧张施工，按要求完成了该段山路的改建任务。

在城南庄山梁工程施工的同时，丁家沟段拓宽工程也开始加紧进行。丁家沟位于两界峰北麓，是城南庄通往西柏坡的要塞。从丁家沟至两界峰有6公里因路窄坡陡不能行车的路段，这次改建要求路面宽4至5米，弯道曲线半径不小于10米。为了抓紧完成这项艰巨任务，边区交通管理局又派来技术员肖航、郭颀文等帮助选线、测量和制图。施工人员就在丁家沟的山坡上搭起了临时工棚，吃饭住宿也都在那里。

全部工程除大量土石方任务外，还架设了中型石台木面桥梁一座、小桥两座和多处干砌涵洞以及一段片石铺筑的过水路面。为了使道路尽量顺畅，在山环处还进行了多处改线。参加施工的除当地民工外，工程队还从平定、涞源等地专门请来了技术精湛的民间石匠承担开山任务。提起那时的民工，王德仁至今感慨不已。那时民工参加修路，村长带班，没有报酬，吃饭是自带的干粮和咸菜，连喝开水都是自己烧。每天起五更，搭黄昏，但他们什么想法都没有，什么要求都没有，一心一意就是为了早日把道路修好。陈毅元帅后来说，“淮海战役的胜利是人民群众用小车推出来的。”这话一点儿不错，通过这次修路就可以看得出来，当年的老百姓对共产党是多么的好，多么的信任，多么的支持。

道路刚刚抢通，1948年4月23日周恩来和任弼时的车队、5月26日毛泽东的车队即分别从此路进入西柏坡。

王德仁还介绍说，刚一接受任务时，他们并不知道毛主席等中央领导要通过这条路，因为那时的保密工作做得非常好。但在工程即将收尾时就觉得有点不对劲儿。因为这里是解放区，原来是比较平静和安全的，但突然有一段时间国民党的飞机没命地轰炸这里，晚上照明弹也不停地对着这个地方照射，闹得人们不得安宁，军民的生命财产也受到严重威胁。王德仁说，4月初在阜平城西的大道村和城南庄的军区门口，他两次差一点儿就被飞机丢下的炸弹炸着。后来才知道，国民党的飞机是冲着毛主席去的，我们真有点后怕。但庆幸的是毛主席福大命大造化大，国民党绞尽脑汁使出狠招和损招，最后却落了个瞎子点灯白费蜡，毛主席连根毫发也没有被伤着。大同、保定解放后，这桩案子告破，原来是军区司令部小伙房的司务长刘从文被潜伏在王快镇烟厂的国民党特务孟宪德收买，向敌人送了情报。新中国成立后，这两个败类受到了人民政府的应有惩处。

这两条路整修完以后，大家又在那里做了一段管养工作，大约8月底，工程队全部人员就从城南庄撤到了石家庄的小阎村。那时石家庄虽已解放，但北平的傅作义还不时地派飞机对这里进行轰炸。11月保定解放，受华北公路总局派遣，王德仁、冯驰等一行参加受降国民党军队物资清缴工作。1949年1月31日，平津战役结束后，他们又奉命到北平参加了对国民党政府交通部公路总局第八区公路工程管理局（简称八区局）的接管工作。

03 整修阜平 通往陕北的道路

1947年3月29日，中共中央在陕北清涧县枣林沟召开会议，五大书记进行分工，毛泽东、周恩来、任弼时率领党中央的精干机关继续留在陕北，刘少奇、朱德等组成工委，前往华北进行中央委托的工作。为了迎接工委转移晋察冀与后来毛泽东等中央领导进驻西柏坡，晋察冀边区交通部门组织军民进行了

多条道路的整修。其中最为重要的有两条，一条是阜平通往陕北的道路，另一条是阜平通往西柏坡的道路。

由陕北革命圣地延安经晋绥到晋察冀中心区——阜平的道路，从代县以北的雁门关进入晋察冀辖区，途经代县、枣林镇、繁峙、砂河、五台山（台怀）、石咀、长城岭、龙泉关、阜平到达城南庄晋察冀军区所在地。这是一条沟通陕甘宁、晋绥、晋察冀以及山东解放区的重要交通干线，政治意义重大。早在抗日战争时期，就是一条连接中央根据地的秘密交通线。内战爆发后，该路除个别路段外，均为解放区控制。当时中共中央、中央军委的许多号令就是通过这条通道及时传达到各个战场的。

1947年3月，遵照边区行政委员会的指示，晋察冀边区交通管理局派出专门队伍，对该路的关键段——阜平经不老树、龙泉关、印钞石、长城岭至山西的石咀段进行了勘测与整修，但整修后的这条路只是将原来人背畜驮的驮运路变为了大车道，基本上能维持骡马车行驶。同年4月，由刘少奇、朱德以及董必武等中央领导组成的中央工作委员会，从陕北经山西省的石咀沿此路来到阜平，27日到达城南庄。

人都是骑马，其随行物品全部由牲畜驮运。1948年初，边区交通管理部门又接到上级紧急指示，要求克服一切困难，在两个月内将此路全部扩建成能通行汽车的道路。为了按时完成上级下达的紧急任务，边区交通管理局在北岳行署的配合下迅速成立工程队，王连峰任工程队队长，马奔任技术顾问，其他人员有冯驰、吕子辉、王德仁、周建国、王吉祥、张学彬等，队部设在阜平西关。为了有利施工，还把这些分为了五个组，即测量组、技术组、施工组、开山组、地方和后勤组。王德仁由于在青县当过区长，有与老百姓打交道的经验，所以就任地方和后勤组组长。具体工作就是与县及各村联系，发动和管理民工（因为那时干活主要靠民工），同时负责施工器材、开山所用炸药的采购以及粮食供应。那时黄敬是晋察冀边区财经办事处主任，主管边区的工商、财贸、交通工作，涉及到用钱

的事情,王德仁就经常找他。那时施工很苦,没有交通工具,去龙泉关、长城岭等施工点,去各村联系民工,去边区政府和晋察冀军区司令部,走路全靠两只脚。因那里全是山路,有时脚板有多大,脚底磨出的血泡就有多大。该线全长59公里,有1/3的路段山势陡峻,道路崎岖,最大纵坡为10%,路宽才3米左右。按照改建成能通行汽车的要求,多处路基需要改线、降坡和拓宽,工程难度相当大。春节刚过,工程队全体人员就顶着零下20多度的严寒开赴了工地,与几千名当地民工一道,迅速投入到紧张的施工中去。印钞石至长城岭段都是上坡道,新改线路段大多是半劈山半填方的土石方工程,在大填方段必须用大块石干砌挡土墙才能稳定路基,为了这些他们想了许多办法和动了不少脑筋。另外,为了解决较大的沟壑问题,在印钞石村西与长城岭坡下,

他们还用块石干砌了净跨3米的石拱涵两座。有些地方需攀登山坡峭壁凿石放炮,作业异常危险,但大家都抢着上争着干,从来没有因为危险畏缩不前的。经过两个多月的奋战,全段根据要求按期建成。路基普遍加宽到4.5米以上,两侧还挖了排水沟,还有一些路段被裁弯取直,达到了顺畅平整。全线最小弯道曲线半径为15米,在纵坡大、距离长的路段,还设置了错车平台,并对下关至不老树、色岭口至阜平段沿河滩路段进行平整。经过这次大的整修,这条路成为当时一条标准较高的山区公路。

1948年4月10日和11日,毛泽东、周恩来、任弼时率领中共中央机关车队从此路通过,顺利地到达晋察冀军区所在地——城南庄。

(以上资料来源于《中建路桥历史文化研究》)

三条“红色路”沉淀的奋斗底色,铸就了中建路桥(红色路)精神。建党105周年之际回望历史,初心使命愈发坚定。迈入“十五五”发展新阶段,我们将继续传承红色基因,汇聚蓝色力量,对标交通强国建设要求,深耕智慧绿色基建、完善国家交通网络,深耕主业、实干争先,以高质量工程践行央企担当,奋力谱写基础设施建设新篇章。



大道领航深改革 聚焦燕赵拓市场

——以精细化大客户维护筑牢河北区域营销高质量发展根基

■ 孟祥马

国企深化改革的核心要义,是推动国有企业从规模扩张型发展转向质量效益型发展。对河北区域的营销而言,改革并非宏观层面的制度调整,而是市场思路、资源配置、人员管理等全方位的破旧立新。集团在改革发展中明确提出,各区域营销机构要聚焦主业、聚焦优质客户、聚焦高价值市场,杜绝资源分散、遍地撒网的低效营销模式,集中优势资源打造标杆区域、标杆客户合作样板,并将国企改革的宏观战略转化为河北市场专项行动的关键部署。

把握改革机遇,确立大客户深耕战略

当前新一轮国企深化改革持续走深走实,集团

锚定长远发展大局,以顶层设计把方向、系统管理控大局、贯彻执行保落实,不断推动各区域、各业务板块市场化转型与专业化升级。市场营销作为集团对接市场、转化产能、拓展业务的前沿阵地,是检验国企改革成效、释放企业核心竞争力的关键工作之一。河北营销中心作为河北区域市场主要执行单位,立足京津冀协同发展战略区位,深耕河北省基础设施核心市场,始终将落实集团改革部署作为工作总遵循,摒弃粗放式市场开拓的旧模式,确立了以河北交投集团、河北高速集团为核心大客户的深耕战略,集中优势资源搭建分层分类、全周期跟进、定制化服务的精细化大客户维护体系。

河北省作为京津冀交通枢纽,全省高速公路路

网建设、改扩建、养护运维项目体量常年位居全国前列，而河北交投集团、河北高速集团两大省属国企统筹了全省绝大多数高速公路新建、改造、养护、服务区升级、智慧交通建设等项目，掌握着河北省交通基建市场的核心资源与投资规划，具备项目体量大、合作周期长、履约信用好、业务延展性强的特点，是无可替代的行业核心大客户。河北营销中心将核心营销力量、技术服务支撑、施工保障资源向两大头部客户倾斜，收缩零散低价值业务，确立了“以两大交通国企为基本盘，以精细化运维绑定长期合作，以标杆项目辐射全省市场”的工作思路，全力筑牢集团提出的“河北基本盘”。

明确实施路径，夯实大客户合作根基

按照集团河北区域市场深耕方案及有关会议决策部署，构建起自上而下统筹、多部门协同的大客户管理全新组织体系。河北营销中心牵头落实具体工作，联动相关部门多方协同，打破以往营销、履约、采购各环节信息割裂、各自为战的壁垒。在立足集团深化改革的新阶段，结合集团既定的工作任务与河北基础设施市场未来发展趋势，持续巩固并扩大大客户合作成果，我们仍需向内深化管理改

革、向外拓宽合作边界，制定可落地、可执行的发展路径。实施路径可考虑以下几点：

（一）深化内部考核与团队专业化改革

优化营销考核机制，改变以短期签约额为唯一考核标准的模式，将大客户续约稳定性、增量业务开拓、客户满意度、重点项目履约评价、二次营销成果纳入综合考核，引导全员重视长期合作与品牌口碑。常态化开展行业培训，组织团队学习高速新建、智慧交通、绿色基建等新兴行业规范，吃透集团直营项目管理办法，打造既懂项目施工管理，又精通基础设施投资、运营管理的综合型、专业化营销队伍，贴合大客户日益多元化的建设需求。

（二）持续深挖核心客户全生命周期合作潜力

横向拓展业务边界，紧跟河北交投、河北高速集团的路衍经济、新能源、智慧高速等新业务布局，依托集团技术研发能力定制适配绿色低碳、智慧施工的新产品方案；纵向覆盖项目建设、日常养护、大修改造全周期，以邯港、秦沈等标杆项目为范本，输出标准化履约服务，从单次供货合作转向全生命周期固定服务商，加深合作绑定程度。

（三）以标杆大客户为支点辐射全省市场

将与两大优质大客户的合作项目打造为河北区域示范样板，整理集团直管项目下的履约案例、技术应用成果，以此为背书对接各地市交通局、地方城投

公司，由上至下开拓二级市场，以龙头客户的品牌影响力带动区域整体市场开发，放大河北基本盘的辐射效应。

（四）健全多部门协同风控与制度落地机制

建立客户资信评估、项目回款跟踪、市场竞争风险预警机制，相关部门联合把控经营风险，严格规范合作流程，将集团把方向、管大局、保落实的总要求贯穿大客户合作全过程。

转变服务模式，打造全周期定制化服务

深化大客户合作必须从单一承包商向综合解决方案服务商转变，实现全周期定制化服务。要建立常态化客户拜访回访机制，快速响应客户诉求，依托优质履约实现二次营销、二次创效。全周期定制化的服务即依托国企改革赋予的资源调配权限，为优质大客户开通专属绿色通道，保障重点工程和紧急任务的实施。历经数年深耕大客户的工作实践，叠加集团专班化管理的全新运行模式，结合集团国企改革的整体要求，我们总结出四条适配区域大客户营销、可复制推广的工作方案：

第一，坚持上下双向战略对齐，既要紧跟集团国企改革、专班化管理的顶层部署，又要贴合河北交投、河北高速自身发展规划，客户的发展布局往哪里延伸，我们的服务就跟进到哪里，跳出只关注短期施工份额的局限，谋求长期战略合作。

第二，依托集团全产业链优势与标准化项目管理能力构筑信任壁垒，充分发挥集团直营直管项目的成熟管理经验，把合规经营、保质保量、履约守信作为合作底线，用重大项目履约口碑建立竞争对手

无法超越的信任基础。

第三，落实常态化走访与精细化分层维护，严格执行定期拜访回访制度，持续更新客户组织架构、项目计划、合作痛点、潜在需求等信息，做到一客户一档案、一项目一跟进，变被动响应诉求为主动预判需求。

第四，坚持集中力量办大事，严格遵循集团收缩低效业务、聚焦核心大客户的改革方向，统筹人力、物资、技术资源，集中力量保障战略项目，实现资源利用效率最大化。

立足长远发展，擘画未来工作方向

国企改革行稳致远，市场深耕久久为功。集团以顶层领航为我们划定了专业化、市场化的发展航向，为河北市场深耕提供了组织保障、制度依据与行动指南。

河北营销中心作为扎根燕赵大地的前沿窗口，始终坚持不脱离主责主业、不偏离集团战略，联动各部门以精细化大客户运维、高标准项目履约破解区域市场竞争难题，依靠稳固的头部客户基本盘实现稳经营、拓增量。

未来工作中，河北营销中心将严格落实集团各项工作部署，打磨大客户全周期服务能力，深耕河北基础设施核心市场，把每次合作做扎实、把每个项目做成行业标杆，以河北区域的营销实绩为集团高质量发展添砖加瓦，躬身践行集团道行天下的初心与使命。

重塑总部职能 激活技术引擎

——企业技术中心以“三化”改革推动管理效能再提升

■马晨昊

2026年是集团“十五五”战略开局之年，也是企业技术中心完成职能重塑、全面履职的关键一年。作为集团技术管理与创新的核心部门，我们深刻认识到：总部部门的价值不在于“审批签字”的权威，而在于“赋能一线”的实效；管理效能的提升不能停留在制度文件的纸面上，而要体现在项目一线的降本增效中。

企业技术中心以集团战略部署为引领，聚焦“技术服务、科研创新、智能建造”三大主责主业，通过组织架构专业化、服务方式主动化、管理手段数字化的“三化”改革路径，推动部门从“管理型”向“服务型”、从“被动响应”向“主动赋能”转变。以下从三个维度介绍我们的管理实践与成效。

组织架构专业化： 从“职能并行”到“效能融合”

2026年，企业技术中心在原有科研管理、智能建造职能基础上，新增技术服务职能。此次调整并非简单的职能叠加，而是对职能体系的一次系

统重塑：技术服务板块面向项目一线提供技术支持与创效；科研板块统筹科研课题全周期管理、科技类奖项申报、研发平台维护及加计扣除等；智能建造板块推进BIM、无人机等数字化技术服务，同时跟踪AI技术发展趋势，积极探索AI技术在项目一线的落地应用。三大板块各有侧重又相互支撑，形成了“技术服务—科研攻关—数字赋能”的完整业务闭环，补齐了技术中心服务集团主战场的关键一环。

一是板块化分工协作，压实主体责任。

三大板块各设牵头人，实行“板块负责制”，年度工作要点及具体任务分工明确到板块、落实到人头。技术服务板块建立需求受理台账，对结构验算等实行分类管理、全过程跟踪；科研板块完善课题、奖项、工法、标准等分类台账，实行节点化管控；智能建造板块完善BIM模型、无人机航测、标准编制分类项目库，按优先级推进。

上半年，技术中心累计受理多项技术服务申请，完成一批大临结构验算和无人机服务，部分复杂工况委托设计院协同推进；科研方面完成多项课题结题评价，申报一批省级和国家级协会科学技术奖，协

助多个项目申报示范工程并顺利立项。

二是梯队化能力培养，锻造核心能力。

5月份，技术中心人员独立完成了拉古纳湖项目5号桥承台钢围堰、肇庆项目盖梁支架、邯港项目现浇梁满堂支架、贵港隧道支架、唐河项目钢栈桥等5项验算中的4项，实现了从“跟学”到“独立承接”的关键跨越。

科研能力培养同步推进。通过“课题共研”模式，技术中心人员深度参与“隧道爆破智能设计”“大交通量高速公路改扩建工程交通组织研究”等课题结题工作，在实战中提升科研管理与技术攻关能力。

三是规范化平台运维，筑牢资质底线。

科研板块承担“河北省企业技术中心”“河北省公路工程绿色施工技术创新中心”“河北省装配式桥梁产业技术研究院”三项省级平台的运行管理，配合“河北省复杂工程数智管理与先进装备重点实验室”的绩效评估。上半年，完成“河北省公路工程绿色施工技术创新中心”绩效评估材料编制并报送省科技厅；配合完成省重点实验室绩效评估材料筹备；企业技术中心复审及产业技术研究院绩效评估资料也在同步整理，确保集团特级资质延续。专项经费验收方面，按审计要求梳理所需账目资料，确保专项资金验收材料完整规范。

服务方式主动化： 从“被动响应”到“主动赋能”

职能调整后，我们将技术服务明确为主责主业，主动转变工作方式，建立“需求对接—分级响应—结果反馈”的全流程服务机制，通过主动下沉一线、前置技术介入、量化创效成果，逐步让子企业认识到总部技术的专业价值与成本优势，服务黏性显著增强。

一是前置介入，变“被动评审”为“主动服务”。

职能调整后，我们改变以往“项目报送、部门评审”的被动模式，将技术服务的关口前移至项目策划阶段。一季度，指派技术骨干赴新疆独库高速一分

部四工区，全程参与拌合站、水稳站及沥青站选址规划、施工便道选线、项目部布置等前期策划工作，配合完成倾斜摄影数据采集，为项目开工提供了前置技术支撑。5月份，赴广西黎钦项目，深度参与双壁钢围堰优化为钢板桩围堰的技术论证，提出优化方案；对伶俐大桥项目顶升及主桥钢桁架安装提出安全技术管控措施。通过全程参与、深度介入，子企业切实感受到总部技术服务对项目推进的实际价值，技术服务需求明显增多。

科研服务同步前置。在独库高速项目前期策划阶段即完成《新疆大温差地区全洞渣沥青混合料界面协同增强及调控关键技术研究》科技研发项目建议书，以及KDK-TJSG-1标段科技创新策划方案中“隧道洞渣沥青混合料制备与应用技术”内容撰写，实现科研立项与项目策划同频共振。

二是分级响应，提升服务效率。

针对技术服务流程长、响应慢的问题，我们建立分级处理机制：常规验算由技术中心独立承担，复杂工况由技术中心牵头、设计院协同推进，紧急事项开辟快速通道。同时，定期与设计院召开联席会议，集中研究推进多项技术服务，避免分散沟通、反复协调的低效问题。机制运行以来，技术服务平均响应时间明显缩短，项目满意度持续提升。

在科研服务方面，同样建立分级响应机制：常规工法、专利申报由技术中心指导子企业自主完成，重点科技奖申报由技术中心统筹组卷、专家把关，重大课题攻关组建跨单位联合团队协同推进。

三是量化成效，凸显技术创效。

技术服务不能停留在“帮忙把关”的层面，更要体现真金白银的价值。以菲律宾拉古纳湖项目钢栈桥设计优化为例，技术中心会同设计院，在确保安全稳定前提下，提出减少贝雷片数量、降低钢管柱直径型号等优化措施，总体用钢量大幅下降，直接成本降低超千万元。

在科研创效方面，上半年完成“钢节点连接的钢—混组合结构抗震关键技术研究”“基于GIS+BIM的装配式桥梁数字孪生系统研发与应用研究”等4项课题结题评价，形成可推广的技术成果；协助四公司国道107项目申报河南省工程建设绿色建造（施工）

示范工程、河南省工程建设新技术应用示范工程，并均已立项，为项目创优创奖奠定科研基础。目前，我们正在梳理技术创效潜力项目清单，拟建立技术创效立项机制，推动技术服务从“成本支出”向“价值创造”转变。

四是强化培训，提升一线自主能力。

管理效能的提升，不仅在于总部多做服务，更在于提升一线人员自主解决问题的能力。5月份，举办“基建云安全计算技术”培训，推广云端化数字工具，帮助一线技术人员掌握基础验算能力，提升方案编制效率；举办“高性能混凝土技术”培训，邀请行业专家针对质量通病进行专题讲解，强化施工协同与实体质量管控。通过培训赋能，推动一线人员从“依赖总部”向“自主提升”转变，这是管理效能提升的更深层次体现。

管理手段数字化： 从“经验驱动”到“数据驱动”

在数字化浪潮下，传统“靠经验、凭感觉”的管理方式已难以为继。我们以智能建造为抓手，以BIM、无人机、云计算、AI等数字技术为工具，推动技术管理从“纸质流转”向“数字赋能”升级。

一是BIM应用从“建模展示”到“施工模拟”。

拉古纳湖项目BIM建模已完成全线地形建模（精度LOD100-200）及合模工作，目前正在结合钢栈桥施工需求开展施工工艺模拟，通过数字化手段预判施工风险、优化工序衔接。我们始终秉持“不追求高大上，注重实际应用价值”的原则，寻找真正能为施工组织提供决策支持的BIM应用点，避免“为了做BIM而做BIM”的形式主义。

在行业层面，上半年组织申报河北省第七届建设工程“燕赵杯”BIM技术应用大赛，协助保通公司、装配式建筑公司完善申报材料，集团申报项目已顺利通过初审；参与河北省“燕赵杯”BIM大赛评分细则修订工作，开展《河北省BIM评价标准》中综合组评价细则编制，主导地方数字化标准建设，提升行业话语权。

二是无人机技术服务常态化。

将无人机从“偶尔用用”的新奇工具，变为“常规配置”的生产手段。上半年完成建设发展公司G325项目倾斜摄影数据处理，协助设计院承德勘察设计项目开展无人机勘察；二季度持续对第一公司宣恩项目、第六公司G234项目南北线、广西黎钦铁路项目开展无人机技术服务，累计完成4项。无人机技术的应用，不仅提高了数据采集效率，更为项目前期策划提供了精准的地形数据支撑。同时，完成《公路沿线无人机起降点设置要求》框架稿、申报书、建议书、预研报告及汇报材料编写，推动无人机应用从项目实践向标准规范跃升。

三是加速构建数字化标准体系。

标准是数字化应用的“通用语言”。上半年，完成地方标准《城市道路桥梁信息模型应用技术标准》出版印发，填补省内城市道路桥梁BIM应用标准空白；完成团体标准《智慧梁场建设技术标准》印刷稿校准、出版印发，为智慧梁场建设提供技术依据；完成《河北省历史建筑数字化技术标准》申请立项评审，拓展数字化标准覆盖领域；完成《中建路桥集团有限公司智能建造技术管理办法》修编并提请标委会评审，从制度层面规范智能建造工作。此外，开展AI产品专项调研，对河北省建研院、品茗、广联达、新中大等公司相关AI产品进行考察，积极探索AI技术在项目一线的落地应用路径。

问题反思与持续改进

在管理效能提升的实践中，我们也清醒地认识到存在的短板。

一是自有人员能力仍需提升。

部门自有人员验算能力尚处于爬坡期，实战经验不足，成果质量偶有疏漏；同时，部分项目对内部验算成果的认可度不高，存在过度依赖“设计盖章”的现象。

对策上，一方面实行验算分级审核，高难度工况部门验算后再委托设计院审核；另一方面强化项目

沟通，明确除规范强制要求外，常规验算不再强制加盖设计章，减少非必要流程。

二是技术创效机制尚未成型。

菲律宾拉古纳湖项目钢栈桥优化技术服务成效显著，但目前尚未形成可复制、可推广的技术创效工作体系，缺乏系统性的立项筛选、过程跟踪、成效评估机制，多数项目的技术优化仍停留在“一事一议”的个案层面，未能实现规模化应用。下一步，将聚焦方案优化、工艺改进、永临结合、设计变更引导等方向，建立技术创效项目库，对潜力项目主动识别、提前介入、全程跟进，推动技术创效从个案突破向体系化推进转变。

结语

企业技术中心的管理效能提升，核心在于

回答好三个问题：总部部门的价值是什么？是赋能一线、技术创效；管理改革的抓手是什么？是组织架构重塑、服务机制创新、数字化手段应用；成效的检验标准是什么？是子企业的认可度、项目一线的获得感、真金白银的降本增效数据。

上半年，我们从“蹒跚起步”到“渐入正轨”，靠的是刀刃向内的改革勇气和一抓到底的执行力。下半年，技术中心将继续以“三化”改革为路径，以制度印发为契机，以技术创效为主线，持续提升管理效能，为集团高质量发展贡献技术力量。

改革赋能激活力 勤俭提效促发展

——保通公司以深化改革与精益管理助推高质量发展

■ 韩向阳 王雪晴

2025年，国企改革深化提升行动圆满收官，保通公司稳步完成各项改革任务，企业发展根基持续夯实。步入2026年，作为“十五五”开局之年，也是新一轮国企改革纵深推进的关键之年，公司紧扣集团“市场突围、改革破局、价值创造、风险防控”核心主线，在巩固过往改革成果的基础上，持续深化体制机制革新、优化内部管理、激活创新动能，将改革成效转化为攻坚克难、争先创优的实干力量，全力在新征程上书写高质量发展新篇章。

党建领航聚力 筑牢安全发展底线

保通公司始终坚持党建与生产经营深度融合，以高质量党建引领高质量发展。进入2026年，公司全面落实全面从严治党各项

要求，紧扣“十五五”开局目标，推动党建优势转化为发展优势。

思想政治建设上，严格执行“第一议题”制度，持续强化理论学习，引导全体干部职工统一思想、凝聚共识。党风廉政建设方面，坚持严的基调不动摇，完善“大监督”工作格局，常态化开展廉洁教育、警示教育与节日纠“四

风”工作，紧盯关键岗位、重点领域，筑牢廉洁从业防线。

深化“党建+”融合上，将党建工作与项目攻坚、安全生产、技术创新、志愿服务相结合，设立党员先锋岗、攻坚小组，让党旗飘扬在施工一线。在风险防控领域，牢固树立底线思维，统筹安全、合规、资金、舆情等各类风险防控。



常态化开展安全隐患排查整治，压实全员安全生产责任；健全现金流预警机制，加大应收账款清收力度，严控财务风险；完善合规审查流程，强化经营全流程风险研判；同步抓实舆情管控，守住各类风险底线。

坚持创新驱动 布局智慧绿色新赛道

科技创新始终是企业突破发展瓶颈、培育新质生产力的核心抓手。此前，公司围绕科研攻关、产学研合作、数字化转型开展一系列探索实践，积累了宝贵经验。2026年，公司将立足行业发展趋势与自身业务特点，持续加码技术创新应用，推动智慧建造、绿色建造落地生根。

在科研创新方面，延续“揭

榜挂帅”、重点课题攻关等模式，持续聚焦基建领域重难点问题，联动合作高校与科研院所深化技术研讨，加速科研成果从实验室走向施工现场，QC成果、工法应用屡获嘉奖。围绕低空经济、数字基建等新兴方向，组织开展无人机操作等专项技能培训，培养一批复合型技术人才，推动无人机技术在项目巡检、测绘、应急处置等场景普及应用，以数字化手段降本增效。在绿色发展领域，公司持续落实“双碳”目标，深化绿色施工技术应用，积极参与生态共建活动，将绿色理念融入项目全生命周期，探索资源循环利用新模式，争当行业绿色转型标杆。在数字化建设方面，不断深化智慧工地、BIM平台的应用广度与深度，以技术创新为企业发展注入澎湃动力。

深耕管理提效 践行勤俭办企理念

公司将“厉行节约、勤俭办企”理念融入生产经营全流程，与改革深化提升行动同部署、同推进，坚持向管理要效益、向细节提效能，实现了项目履约与成本管控双促进。

在项目管理方面，公司持续深化大商务体系建设，编制商务系统工作手册，推行“一套表格管到底”成本管理模式，实现项目季度考核全覆盖；充分依托集团区域联合采购成果，持续扩大集中采购覆盖面，试点推行厂家直供模式，并借助云筑网深化供应链金融应用，不断挖掘采购降本潜力。强化项目全周期履约管控，



严格落实“法人管项目”要求，常态化开展履约品质评价与过程督导，项目履约能力持续增强。徐州项目超额完成年度施工任务，玉溪项目较计划提前47天完工，唐廊线项目提前竣工，多项工程获业主单位高度认可，企业品牌



口碑持续擦亮。

在综合办公方面，公司坚持精打细算、过紧日子，全方位压降非生产性支出。深化精文简会，严控会议数量规模，推行线上办公与无纸化流转，项目电子公章实现100%覆盖，大幅降低线下运转成本。严格差旅、招待、培训费用审批标准，优化办公能耗管控，推广节能设备与精细化管理，办公能耗稳步下降。深入开展反食品浪费工作，总部食堂食品浪费系数严格控制在0.32以下，勤俭节约的理念已深入人心。

在资金管理方面，公司实现项目物资核销100%覆盖，进一步规范大型设备调拨与废旧物资处置，有效盘活存量资产，有效强化经营性现金流管理，缓解资金周转压力，企业运营韧性持续增强。

优化人才梯队 激活内生发展动力

人才是企业发展的第一资源。公司始终坚持完善人才体系建设，结合过往人才引育成果，深化用人机制改革，充分激发干部队伍活力。

人才引进上，重点向绿色低碳、数字化、新兴业务领域倾斜，精准吸纳专业人才，2024—2025年校招“双一流”人才占比达37%，新员工群体学历层次显著提升。人才培养方面，依托内部大讲堂、专项培训、导师带徒、轮岗交流等多种形式，分层分类开展能力提升培训，重点加强年轻干部与后备人才培养，搭建青年成长平

台。在考核管理方面，坚持实干导向，完善绩效考核与薪酬联动机制，推动考核结果在职级调整、薪酬分配、评优评先中刚性运用，落实管理人员竞聘、末等调整等机制，真正实现“能者上、庸者下”，着力打造一支懂技术、善管理、会经营的专业化队伍，让全体干部职工的积极性、创造性充分迸发，为企业长远发展筑牢人才根基。

潮平岸阔催人进，风正扬帆正当时。2026年作为全新发展起点，保通公司将以过往改革成果为基石，不松劲、不停步、再出发，持续以改革破难题、以创新增活力、以管理提效益、以党建聚合力，深耕主业、勇毅争先，全力推动企业发展再攀新高，为集团高质量发展贡献坚实力量。

深化国资国企改革 担当高质量发展使命

路炜

党的十八大以来，习近平总书记围绕国资国企改革发展作出一系列重要论述和指示批示，为国资国企改革提供了根本遵循。国资委、中建集团对国资国企工作高度重视，提出了明确要求，进行多次安排部署，以国企改革三年行动（2020—2022年）、国有企业改革深化提升行动（2023—2025年）为标志的新时代国企改革取得重大成果。对于新时代国有企业而言，改革是企业发展的内生动力，改革强则企业强。面对高质量发展新形势新任务新挑战，更加需要有效推进国资国企改革在各层级企业中落地见效，发挥改革的软实力作用，激发企业内生活力。

国资国企改革背景

国内看，我国经济进入高质量发展的新阶段，同时也暴露出

创新驱动发展模式还未形成、产业协同发展不够深入、管理体制障碍仍待破除等问题；国际看，全球正经历百年未有之大变局，“黑天鹅”与“灰犀牛”事件时有发生，以美国为首的西方国家对我国进行经济围堵，利用关键技术进行“卡脖子”，妄图把我国始终锁定在全球产业链低端。在国内、国际两大背景下，要求国有企业必须通过改革，切实发挥中国特色社会主义经济“顶梁柱”作用，围绕核心功能与核心竞争力，加快建设世界一流企业，为实现中国式现代化提供重要支撑。

国资国企改革方式

（一）重点提升核心竞争力

国有企业既有经济属性，需要创造效益，更有政治属性，需同时满足国家战略需要与人民共同

利益需要，但国有企业本质上还是企业，作为独立市场主体，需要通过积极参与市场竞争，实现发展壮大。国资国企想要在激烈的竞争中突围，必须以改革破题，用创新破局，在强化国资国企自身功能的同时，发展新质生产力，着力培育企业核心竞争力，把握向前瞻性战略性新兴产业集中的取向，着力在科技创新、共同富裕、国家安全、国计民生等方面更好地发挥战略支撑作用。

（二）重点健全激励约束机制

由于历史因素等种种原因，一些传统国企存在典型的“大锅饭”“平均主义”问题，“干多干少一个样”“干好干坏一个样”，导致国资国企发展潜力没有被充分激发。国资国企改革重点之一就要改掉这些顽瘴痼疾，通过深化“三项制度”改革，建立并落实市场化选聘、契约化管理、差异化薪酬和市场化退出机制，兼顾公平和效率，做到激励和约束并重，真正实

现管理人员能上能下、员工能进能出、收入能增能减的市场化经营机制,充分调动广大国企干部职工的主观能动性,推动企业从“行政化管理”向“企业家治理”转型。

(三)重点建立现代公司制度

部分国企中国特色国有企业现代公司治理制度不健全,各事项决策主体和权限范围不明确,文不对题、权责混淆现象时有发生,因此优化公司法人治理结构也是改革的重中之重。在改革中深化落实“两个一以贯之”,始终坚持党的全面领导,科学厘清党委会、董事会、经理层的权责边界,积极发挥外部董事作用,使各主体之间各司其职、相互配合、有效制衡,推动公司协调高效运转,不断将中国特色现代企业制度优势转化为国有企业的治理效能,为加快推动国有企业做强做优做大提供制度支撑。

国资国企改革成效

(一)经济实力显著提升,国有资产实现保值增值

目前,国有企业改革深化提升行动各项任务已基本完成,在

经济下行压力加大的背景下,国有企业仍保持了平稳向好的发展态势。一是发展速度保持稳定。国有经济规模实力明显增强,资产总额、营业收入、利润总额等主要经营指标每年均保持稳定增长。二是发展质量不断提高。负债率保持在合理区间,企业债务风险总体平稳可控,投融资整体保持在合理水平。三是通过改革创新探索积累了新的增长点,增强了未来发展的后劲和潜力,凸显国有企业的功能价值,为长远发展奠定坚实基础。

(二)管理体制明显优化,发展活力得到充分迸发

一是整合集聚效应明显。通过国企战略性合并和专业化整合,实现同类业务横向整合,打造“1+1>2”聚合效应,有力应对复杂多变市场形势带来的困难挑战。二是治理结构日趋完善。通过以完善公司治理结构为重要抓手,形成了以党组织、

董事会、经理层为治理主体的治理机制,各治理主体及权责作用发挥实现有机统一。三是经营意识持续增强。积极改革业绩考核和薪酬分配制度,树立鲜明业绩导向,充分发挥考核和薪酬的激励作用,推动干部能上能下、能进能出,让能者上、优者奖、庸者下、劣者汰,让干部职工经营意识与管理能力实现“双提升”。

(三)使命担当更加显著,民生保障取得丰硕成果

一是战略作用充分发挥。通过改革,国企持续加大对政府重点推动发展和战新产业等领域的资源整合力度,推动资源持续向主业企业、优势企业集中,在各层级国家重点关注的各业务领域积极发挥“领头羊”作用。二是服务民生更加有力。坚决落实党中央、上级党委决策部署,圆满完成各重点道路、房建等工程建设。通过这些重大民

生工程的高效推进,我们不仅有力量服务了地方经济社会发展,更将央企的责任担当转化为人民群众实实在在的获得感、幸福感、安全感。

(四)党的领导全面加强,发展航向始终精准坚定

一是将党的领导融入公司治理。通过一系列举措,国有企业明确了党组织在公司治理结构中的法定地位并加以落实,完善“双向进入、交叉任职”领导体

制,全面推行党组织书记、董事长“一肩挑”,有效推动了党的领导融入公司治理各环节。二是全面从严治党走深走实。国有企业权力集中、资金密集、资源丰富,权力寻租、利益输送的风险始终存在,在改革中认真落实党风廉政建设和正风肃纪各项决策部署,通过印发相关工作要点、管理办法、通知规定,开展警示教育、学习宣传活动,推动形成不敢腐、不能腐、不想腐长效

机制,风清气正的良好政治生态得到巩固发展。

改革潮涌,奋楫者先!深化国企改革是一场只有进行时、没有完成时的远征。它是我们迈向一流的宣言书,是激发内生动力的冲锋号,更是我们赢得未来发展的关键一招。前进道路上,我们必须以“闯”的精神、“创”的劲头、“干”的作风,勇于打破常规,敢于挑战极限,凝聚起全体职工干事创业的磅礴力量。 

文化铸魂 管理强基 作风护航

■王绍旭

当前,基建行业已进入存量竞争、深度变革关键阶段,产能过剩、市场内卷、利润收窄等挑战叠加,建筑施工企业面临转型大考。

第四公司(路桥建设公司)紧扣“一把手”牵头抓总、领导班子示范引领,将“能力作风全面深化再提级”贯穿始终,以文化铸魂凝聚内生动力,以管理强基筑牢发展根基,以作风护航保障执行落地,在行业变局中牢牢把握发展主动权。

行业变局下 企业转型破局的核心逻辑

基建行业已告别“铺摊子、上规模”的增长时代,固定资产投资增速换挡,传统业务增量收缩,智能建造、新基建等新业态加速崛起,国企改革要求从规模速度型向质量效益型彻底转型。建筑行业穿越周期、转型升级,核心是抓好文化振兴与管理振兴,关键在“一把手”,核心在领导班子,抓手

在“能力作风全面深化再提级”工作。公司胸怀“国之大者”,融入国家战略,传承红色基因,以“文化管理双轮驱动、作风建设全程护航”的思路,夯实发展根基、保持战略定力。

文化铸魂 以班子引领立根,以融合赋能转型

企业文化的核心是一把手带头践行、领导班子以身作则,公司



将文化建设纳入班子核心议事日程,提炼形成“两个为本、实干争先、守正创新”的核心体系,作为能力作风提级的核心标尺。以奋斗为本、以价值创造为本,整治躺平懈怠,凝聚全员共识;以实干争先树作风,班子带头务实履职、狠抓落实;以守正创新谋突破,坚守诚信品质初心,勇于技术、管理、市场创新,凝聚上下同心的合力。

推动文化与中心工作、公司治理、改革创新深度融合,将实干争先融入市场营销,把价值创造融入项目管理,把守正创新融入履约管控;把文化内核嵌入决策和内控体系,强化合规经营;以文化打破改革僵局,推进三项制度改革,布局新赛道。同时建立班子包保责任制,以作风护航推动文化理念入脑入心、落地生根。

管理强基 以顶层设计定标,以作风保障落地

现代化管理体系是“一把手”牵头的顶层设计,公司以“管理强基”为核心,构建“设计—技术—成本”联动体系,将文化铸魂融入顶层设计,以实干争先明确协同目标,以作风护航保障落地。深化生产技术管理,践行守正创新文化,聚焦新赛道打造技术标杆,整治技术管理形式主义,实现技术与

履约深度适配。

深化“大商务”管理体系,以价值创造为核心,班子牵头成立结算与资金回笼专班,推动部门与项目协同创效,形成“人人创效、事事争先”的格局。坚守勤俭办企原则,将厉行节约融入企业文化,班子带头践行,严控非生产性支出,打造成本管控与商务盈利双体系,以精细管理、勤俭经营提质增效。

建强基层堡垒 扛起责任担当

以文化铸魂引领基层党建,以管理强基规范基层治理,以作风护航压实党建责任。严格落实“四同步四对接”,规范党支部设置,消除空白班组,以实干争先文化推动党支部标准化建设,整治软弱涣散问题。强化执纪监督,延伸监督至项目一线,严查作风问题与违规行为,筑牢合规底线。

打造党建品牌矩阵,开展支部领题、联建共建,深化党建与主业融合,制定融合工作清单,以岗区队建设为载体发挥党组织引领作用。强化总部服务支撑,常态化开展培训与一线指导,践行“两个为本”理念;积极履行社会责任,规范工作流程,力争再获河南“社会责任企业”荣誉,彰显央企担当。

聚力人才建设 锻造干事队伍

以文化铸魂凝聚人才共识,以管理强基完善人才体系,以作风护航锤炼干部队伍。坚持党管干部、党管人才原则,以“两个为本”为选人用人标准,构建梯次合理的干部队伍,让实干者有舞台、创效者有回报。完善人才培育全链条机制,践行守正创新文化,聚焦核心人才精准培育,建设学习型队伍,鼓励职工提升专业能力,整治学习形式主义,营造以学提能的浓厚氛围。坚持党建月度例会与轮岗交流,规范党务干部培养流程,提升基层党务工作质效。

强化思想引领 凝聚群团合力

以文化铸魂筑牢思想根基,以管理强基规范群团工作,以作风护航压实意识形态责任。党委履行主体责任,班子成员落实“一岗双责”,建立风险防控机制,抵制错误思潮,守护意识形态安全。开展形势任务教育,讲清发展形势与重点任务,引导职工坚定信心、凝聚合力。发挥群团桥梁纽带作用,践行“两个为本”,解决职工急难愁盼,培育干事氛围。提炼特色“创效争先文化”,推进文化手册、宣传册出版,规范宣传流程,加大正面宣传

力度,提升品牌影响力。

严守廉洁底线 营造清风生态

以文化铸魂涵养廉洁理念,以管理强基扎牢廉洁笼子,以作风护航强化廉洁监督。锲而不舍落实中央八项规定精神,完善重点领域廉洁风险防控体系,严肃查处违纪违法问题。常态化开展警示教育,通过典型案例引导干部职工知敬畏、存戒惧、守底线。将廉洁文化融入核心文化体系,打造廉洁阵地,营造崇廉尚洁氛围,教育全体干部职工清白做人、干净做事,构建风清气正的政治

生态。

征程万里风正劲,重任千钧再出发。公司将始终坚守企业初心使命,持续以文化铸魂凝聚奋进力量,以管理强基提升核心效能,以作风护航推动落地见效,紧扣高质量发展目标,深耕主责主业、深化改革创新、严控各类风险,以实干践初心、以担当促发展。

鏖战天山筑通途 大道兴疆惠民生

布和其其格 生梓惠

干线串联文旅资源 夯实兴疆富民根基

由中建路桥集团第一工程有限公司承建的伊犁S345项目,是贯通巩留、特克斯两县的关键交通干线。道路沿线串联喀拉峻、库尔德宁、恰西、塔里木多处知名核心景区,把散落分布的文旅资源串珠成链,构筑起一条世界级生态旅游环线。工程建成后,能显著优化区域交通条件,有力助推“旅游兴疆”战略落地见效。与此同时,更是惠及各族群众的民生大道、致富坦途,不仅能破解特色农牧产品外运瓶颈,拓宽本地群众就业增收渠道、赋能乡村全面振兴,还能加强偏远地区互联互通,为深化民族团结、维护自治区长治久安筑牢稳固交通根基。



扎根深山攻坚克难,精工严控工程品质

自项目进场以来,项目建设团队扎根天山深处,以苦为伴、以山为家,向险而行。面对天山山区复杂地质、极端天气等重重考验,全体建设者没有退缩,而是咬紧牙关、攻坚克难,一铲一镐啃硬骨头,一砖一石筑通途。他们科学组织施工、严控工程质量,用汗水与坚守推动各项施工任务有序落地。目前已顺利完成全线多路段路床顶施工及过半的管涵、板涵、小桥、大桥施工,为项目后续复工复产、高效推进奠定了坚实的进度、质量、安全基础。

与此同时,项目团队始终恪守“安全筑基、质量立根”理念,严格遵循国家与地方安全标准,以高度的责任感守护每一段工程,全力保障项目高质量竣工——这是他们对天山、对伊犁最深沉的承诺。

百日攻坚全速推进,全域路网激活产业

2026年6月至8月,集团公司夏季90天攻坚劳动竞赛有序推进,现场正在开展路基清表、土方填筑、路面整平及碾压作业,同步推进涵洞铺设、边坡修整和安全防护设施施工。这条总长122公里交通旅游通道,将精准串联伊犁东部片区四大核心生态文旅景区,闭环形成全域精品旅游环线,补齐沿线路网通行短板,提速全域文旅资源统筹开发,为伊犁州县域联动发展、文旅产业提质增收筑牢交通底座。S345线建设同步联动县域路网提质、沿线业态培育、富民产业赋能,建成后将彻底打通县域文旅联动壁垒、畅通资源双向流通渠道,激活沿线民宿、特色农牧产品、乡村休闲业态全链条增收动能,助力沿线村落夯实

乡村振兴根基。同时,全面完善伊犁河谷东部全域立体交通文旅路网体系,放大全域生态文旅品牌辐射效应,夯实区域经济社会高质量长效发展支撑。

党建联建温情惠民,同心浇灌民族团结

伊犁S345项目团队牢记央企使命,将“善道文化”植根伊犁大地,用点滴行动温暖民心、凝聚合力。伊犁州交通运输局党组书记、副局长余宏泰在调研时指出:“S345项目是全州交通基础设施建设重点工程,对完善路网结构、带动旅游发展、促进经济增长、推动乡村振兴具有十分重要的意义。”项目党支部积极与沿线乡、村开展党建联建、共驻共建,与业主、监理单位党组织建立“项目共建、党建联建”合作关系,通过主题党日、党课、座谈交流、节日慰问、帮扶困难群众等方式,拉近与各族群众的距离。为助力当地群众增收,项目积极吸纳当地少数民族群众就业,并开展专项技能培训,帮助群众从普通劳动力成长为专业产业工人,既保障了施工需求,又为地方培育了长效人才,促进了各民族交往交流交融。党政工团积极投身志愿服务,在“古尔邦节”等节日期间走访慰问沿线群众,以实际行动传递央企温度。

项目冲刺收官在望,通途铺展振兴宏图

承载着各族群众期盼与发展重任的伊犁S345公路,正依照施工计划有序推进建设。现阶段项目累计完成产值突破1.5亿元,全线施工全面进入攻坚冲刺阶段。一线建设者挥洒的汗水,正浇灌着伊犁河谷的发展新机。待到全线贯通之时,这条盘旋于天山腹地的富民大道,将为伊犁构建高效便捷的交通体系、激活全域发展活力,以通途大道绘就文旅兴州、乡村振兴的全新图景。



筑牢城市地下防线 护航湛江城市安全

——建设发展公司湛江管网更新一期项目建设纪实

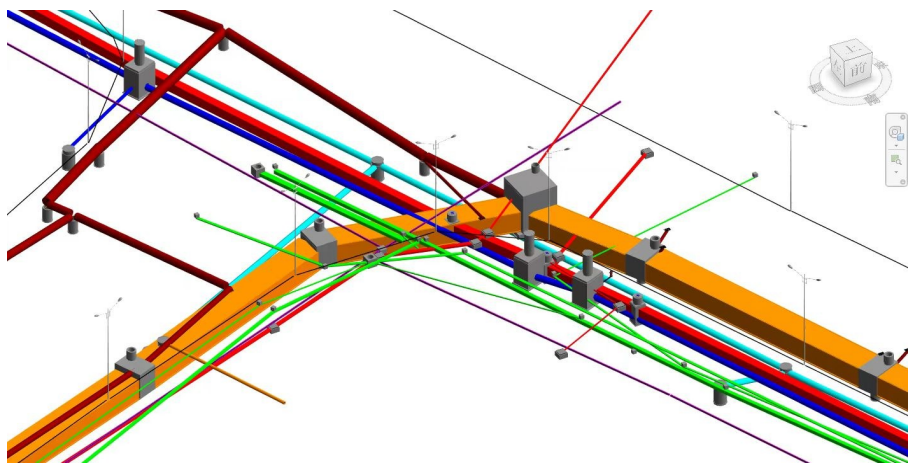
刘林瑶

地下排水管网深藏于城市道路之下,承担着雨水收集、输送、调蓄与排放的核心功能,是应对降雨径流、保障城市排水安全的第一道防线。作为滨海城市,湛江的城市排水能力直接关系到市民出行体验与城市运行安全。中建路桥集团建设发展有限公司湛江市城市地下管网更新一期项目成立于2025年1月,覆盖椹川大道、南调路、广州湾大道等多个关键

积水点地下管网的更新改造,总长约10.4公里。建设者们积极回应湛江市民告别“城市看海”、安心出行的朴素期盼,以匠心筑造守护城市地下防线。

攻坚克难,巧解城区施工“连环扣”

湛江项目施工区域大部分位于中心城区主干道



及繁华路段,周边住户密集、商铺林立,地下管线错综复杂,交通流量巨大。如何在“不断交、少扰民”的前提下高效推进工程,成为摆在项目团队面前的一道难题。面对困局,项目部迎难而上,成立专项攻坚小组,多次踏勘现场、反复推演施工方案。针对不同路段的交通特点,项目团队采取“分段施工、错峰作业、动态围蔽”的策略,将长距离管网拆解为多个短施工单元,每完成一段、恢复一段、开放一段,最大限度压缩占道时间。由于南调路施工段紧邻学校和农贸市场,项目主动调整作业时间,利用夜间及周末低峰期抢抓进度,并安排专人配合交警疏导交通,真正做到“施工不堵心、便民不扰民”。

在检查井、雨水口等构件制作中,由于传统现场浇筑作业存在施工周期长、材料损耗大、精准度低等问题,项目采用“工厂化预制、现场拼装”的方式替代传统作业,在确保预制构件尺寸合规、养护充分的前提下,安装效率提升了近40%,大幅缩短了整体施工周期。同时,也避免了现场湿作业带来的废水废渣污染,在繁华街区实现了“干净利落”的文明施工。

科技赋能,智破管线“冲突局”

城市地下管网更新隐蔽工程占比大、精度要求高。面对复杂的地下管网布局,项目部深度应用BIM技术,通过高精度三维模型,直观展示新建管道与既有管线的空间关系,自动完成碰撞检查与净空分析,让原本需要多次现场协调才能解决的管线冲突问题,在电脑屏幕上便提前完成了优化,有效解决了地

下施工可视性差的痛点,实现了从“经验施工”到“数字预演”的转变。

针对施工区域涉及燃气、电力、通信、给水等多类老旧管线,权属单位多,管线迁改协调难度大的问题,项目部主动协调多家管线产权单位,联动设计量身定制箱涵断面,创新采用“管线与箱涵合并浇筑”的施工方

案,成功化解所有空间冲突,不仅保障了施工安全,还将工期缩短了近60天。

青春聚力,争当应急抢险“守护伞”

项目部组建了一支“青年突击队”,在台风袭来时,他们闻“风”而动,逆行抢险救灾一线,用实际行动践行着路桥青年“知敬畏、重实干、有温情,担当、中正、快狠准”的行动要义。2025年9月,超强台风“桦加沙”登陆湛江,市区风力超16级,造成海滨大道与人民东路交叉口交通中断。项目青年突击队第一时间响应,冒雨奔赴现场,在能见度不足50米的恶劣环境中,清理倒伏树木、疏通淤堵排水口,连续奋战近2小时,排除了路面障碍,恢复了道路交通。

在工程建设之余,他们积极投身属地公共卫生保护,为打赢疫情防控阻击战贡献了青春力量。2025年秋季,广东部分地区出现基孔肯雅热疫情,蚊媒传播风险加大。项目青年突击队主动对接属地街道社区,成立两支“清源防疫志愿服务小组”,深入施工沿线及周边老旧小区,清理卫生死角和路边积水,喷洒灭蚊药物,从源头上切断病毒传播媒介。

过去一年里,湛江管网更新一期项目全体建设者克服了高温、台风、汛期等多重挑战,在复杂的施工条件下稳步推进各项工程建设。今年4月,湛江市区遭遇大暴雨天气,最大降雨量达219.6毫米。而经过改造的广州湾段管网在此次暴雨中排水通畅,路面基本无积水。建设者们用实干实绩诠释了“品质保障、价值创造”的核心价值观,为实现百姓“小雨不积水、大雨不内涝”的安居愿景交上了一份圆满答卷。

深耕三网联动施策 精筑民生供水工程

——第四公司(路桥建设)阳城供水管网项目建设纪实

周琦凡

“三晋东山藏沃野,清泉润泽惠民生”。阳城县乡村供水管网项目作为山西省城乡供水一体化重点民生工程,总投资35674.28万元,建设周期36个月,工程辐射6个乡镇107个村社,惠及当地10.8万群众。项目规划新建日处理2万吨净水厂一座,铺设各类供水管线144.69公里。项目坐落于黄土丘陵沟壑地带,受特殊山地地貌、图纸设计变更频繁、跨村镇征地协调繁琐、业主单位人力紧缺等多重客观因素影响,建设起步阶段阻力重重。为破局攻坚、锚定履约目标,项目部紧扣公司管理振兴、勤俭办企工作部署,立足施工单位政企纽带定位,创新推行“三网联动”攻坚工作法,统筹搭建“政企联络网”“技术攻坚网”“生产管控网”,多措并举疏通堵点难点,以精细化管理激活项目建设内生势能。

织密“政企联络网”,架起连心桥梁

“凝心牵线连政企,奔走田间解民忧”。项目管线线路绵延百公里,穿插村落、农田、林地与河道,征地范围广、涉及主体多,各村土地、苗木赔付标准参差不齐,村民诉求各不相同,加之业主阳城县水投运营发展有限公司在岗人员有限,对外协调力量单薄,管线路由反复修改调整,多处施工点位陷入“落地滞缓、工作面悬空”的窘境。深究问题根源,在于业主、属地政府、基层村落三方缺少常态化沟通载体,政策



传达层层脱节,群众合理诉求难以及时反馈至建设主体,碎片化沟通成为外协推进阻滞症结。

立足痛点,项目部由项目党支部书记关占平牵头组建党员协调专班,做实“三网联动”首环“政企联络网”,充分发挥施工单位“居中接驳、上下互通”的桥梁作用。专班按照片区划片包保,细化演礼、西河、八甲口、芹池四大责任区块,落实“每日一碰头、每周一调度”工作机制,一边下沉田间地头宣讲城乡供水惠民政策,统一赔付沟通口径,化解群众顾虑;一边汇总征地矛盾、赔付难题,逐条梳理后上报业主单位协同处置。在深化日常协调之外,项目党支部积极联动属地村镇开展党建共建,组织志愿服务、添绿植树等暖心活动,不断拉近企地鱼水情谊。

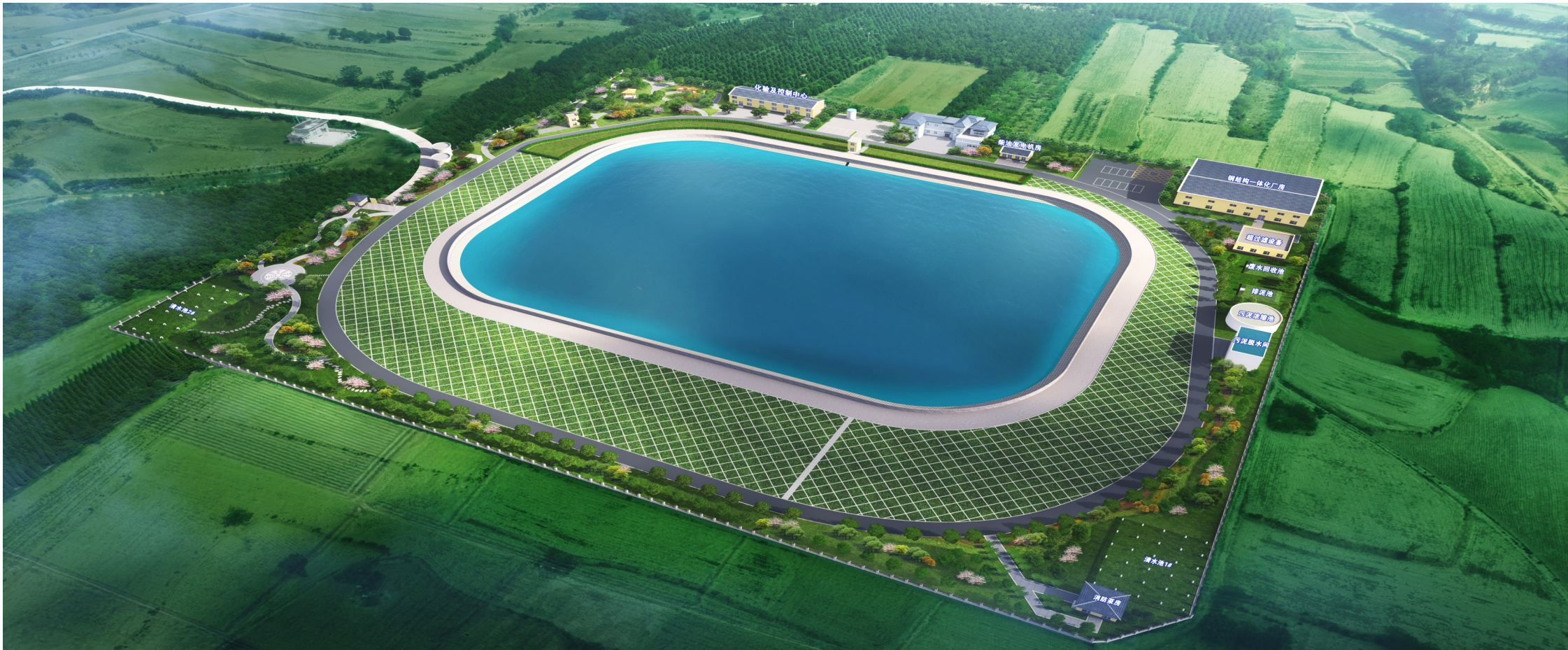
系列务实举措落地见效，演礼镇管线于6月10日全线完工，西河、八甲口、芹池片区管线路线相继敲定。依托现场实地踏勘研判，项目择优取消施工难度大、经济效益薄弱管线2.7公里，直接节约建设成本106.27万元，以方案优化践行勤俭办企理念，此前长期停滞的施工工作面陆续全面打开，横亘项目前期的协作藩篱被逐一破除。

织密“技术攻坚网”，深耕工艺革新

“巧研工艺破山阻，精工细筑治水网”。受制于前期设计勘察深度受限，项目水厂施工图纸多次修订变更，多专业图纸交叉矛盾，给排水、挡墙、设备安装等细部图纸供给滞后；全线管线途经软土、岩层、湿陷河道等复杂地质，原先一刀切的明挖、全段定向钻施工方案难以适配多变工况，现场返工问题频发；同时净水设备供货厂商分散、品类繁杂，相关分包签约滞后，设备安装进度悬而未决，多重技术难题交织凝成建设攻坚隘口。种种施工难题，本质是设计与现场实况脱节、施工方案缺乏针对性、设备统筹管理缺位。

为此，项目总工潘贺牵头集结技术骨干，夯实“三网联动”中坚“技术攻坚网”。在图纸管理上，专班专人对接设计与业主，建立缺图清单闭环跟进，项目自主编制的施工方案提前组织多方联合会审，打通图纸供给滞后堵链；在现场施工上，技术团队立足山区实地地貌因材施教，岩层区段采用分段开槽+局部顶管新工艺，湿陷河道优化边坡防渗支护方案，同步推广一体化净水、智能管线定位、非开挖穿河顶管等先进技术，严守绿色施工准则，最大限度减少河道、林地生态扰动；在设备管理层面，统一各类净水设备技术参数，协助业主加速分包招标与设备厂家技术对接，疏通设备进场衔接断点。

靠着技术赋能、工艺升级，项目整体返工工程量减少35%，有效节约工期18天。水厂厂区施工稳步推进，6月15日配套附属用房完工、6月25日各工艺构筑物主体封顶，从钢结构安装到超滤设备进场、厂区配套绿化施工，全周期关键节点均按期落地，原本掣肘施工的技术短板，转化为项目提质增效的硬核支撑。



织密“生产管控网”，细化闭环管理

“精管统筹抓生产，靶向提速保履约”。项目开工初期，一线施工队伍配置不足，受前期各类堵点拖累产值起步偏缓，多专业交叉施工带来安全管控压力，项目整体节点管控较为零散，全年履约追赶任务艰巨，产值爬坡遭遇起步桎梏。深挖问题症结，源于现场生产分区模糊、人力物资统筹缺少网格化布局，节点管控缺少销项制度约束，安全巡检未能实现全域覆盖。

关占平统筹全局生产工作，筑牢“三网联动”底盘“生产管控网”，精准补齐现场管理短板。按照施工时序科学调配施工资源，二季度新增水厂专业施工队伍3支，三季度补充外线管线施工队伍2支；锚定二季度3300万元、三季度3450万元阶段性产值目标，对照年度11700.47万元建设任务倒排周施工计划，实行节点逐项销项管理。项目依托党员突击队先锋力量，攻坚陡坡敷设、汛期施工等重难点工序，

采取晴天抢抓施工、雨天优化内业的错峰施工模式；同步落地网格化安全巡检制度，搭配数字化管理平台，实现质量、安全、进度、成本全流程线上管控。

精细化管控落地后，项目逐步扭转了前期进度滞后的被动局面，现场安全形势平稳可控，攻坚周期实现安全生产零事故，项目建设摆脱起步颓势，驶入稳步攀升的建设新轨。

深学细悟《十典九章》，厚植企业文化

“以文铸魂守初心，秉规笃行促长效”。企业文化是项目管理提质的内在驱动力，为避免准则学习浮于表面、落地零散化，项目部常态化抓实《十典九章》学习工作，坚持每月组织一次集中研学，借助企业读书月契机，组织全员诵读规章原文、分享学习感悟，把精打细算、务实担当、精益履约的行为准则嵌入岗位职责。从管线优化降本、施工工艺创新，到企地协同高

效联动，“三网联动”落地的各项举措，都是《十典九章》落地一线、转化实效的生动实践。项目部将规章要义融入三张网络日常运维，以文化软实力赋能项目实体建设，持续固化“三网联动”成熟管理经验，不断优化管理细节，全力以赴稳步推进剩余工程建设，用心用情建好民生供水工程，让汨汨清泉润泽阳城万家，倾力打造深得百姓信赖的民心标杆工程。

涓涓管网连乡土，三网聚力启新程。回望项目攻坚之路，“政企联络网”打通企地协作脉络、化解民生协调难题，“技术攻坚网”依靠工艺革新破除山地施工桎梏，“生产管控网”依托闭环管理补齐产值履约短板，三位一体的“三网联动”工作法，是项目部立足现场、深耕管理振兴、践行勤俭办企的具象探索。下一步，项目部将持续锚定民生供水建设初心，把这套可复制、可落地的管理模式贯穿工程全周期，持续深挖管理潜能、精进施工技术，让优质活水滋养乡村振兴沃土，以精品工程交出惠及阳城百姓的时代答卷。

党建领航强根基 精管提质筑科创

——装配式建筑公司南京软件园项目以党建赋能项目管理提质增效

■庄伟

国家级南京软件园(人工智能产业)载体建设与配套基础设施提升项目,是南京江北新区布局人工智能产业、完善科创载体配套、夯实区域数字经济发展的重点民生与产业建设工程。项目总建筑规模大、建设标准高、配套体系全,涵盖产业载体楼宇建设、园区道路改造、综合管网铺设、景观环境提升、智慧配套完善等多项核心内容,是优化园区产业空间、提升园区承载能力、赋能人工智能产业集聚发展的关键标杆工程。项目施工涉及专业多、交叉作业密集、统筹协调难度大、工期履约压力重、精细化管理要求严苛。

项目部自进场施工以来始终坚持党建引领项目全方位建设,深入践行集团“善道致远、道行天下”核心文化,立足项目建设重难点,把党组织政治优势、组织优势全面转化为项目治理效能、履约建设能力和品牌塑造实力。通过建强一线党支部、创新党建融合模式、压实全员责任、凝聚党群合力,全方位提升项目安全、质量、进度、成本、风控、属地管理水平,以高质量党建引领项目高质量建设,全力打造科创园区基建标杆工程。

筑牢红色堡垒,锚定项目建设政治航向

项目开工伊始,项目部第一时间成立临时党支部,健全支部组织架构,完善党建工作制度,构建“公

司党总支统筹、项目党支部主抓、党员骨干带头、全员协同落实”的立体化党建工作体系,为项目高效管理筑牢政治根基、凝聚组织力量。

强化理论武装,统一建设思想。项目党支部严格落实“第一议题”“三会一课”、主题党日等常态化学习制度,聚焦国家科技创新、园区基建建设、工程履约管理、安全生产管控等政策文件与制度规范开展专题学习研讨。结合南京人工智能产业发展定位和园区建设总体规划,引导全体管理人员锚定“精品工程、平安工程、绿色工程、廉洁工程”建设目标,摒弃粗放式管理思维,建立适配科创园区建设的标准化、精细化、规范化管理体系,从顶层设计层面夯实项目管理基础。

建强一线阵地,压实岗位职责。项目部高标准打造红色党群阵地,整合党建学习、廉政教育、攻坚议事、职工服务等功能,常态化开展党建活动、技术研讨、安全培训。同时,结合施工生产实际划分党员责任区、设立党员先锋岗、组建党员攻坚队,将党员责任覆盖工程质量管控、安全生产巡查、施工进度推进、配套基建施工、现场文明管理、对外协调服务等全部施工管理环节,实现关键岗位有党员坚守、关键工序有党员把控、关键难题有党员攻坚。

坚持头雁领航,提升决策效能。推行党支部书记、项目经理“一岗双责”责任制,班子成员分片包保现场重难点工作,建立“每日现场巡查、每周党建生



产复盘、每月专项攻坚部署”工作机制。针对园区多专业交叉施工、工序衔接复杂、属地协调繁琐等管理堵点,党员干部带头下沉一线、靠前指挥,统筹资源调配、工序衔接、各方对接,快速破解施工瓶颈,大幅提升项目决策效率与执行落地力度。

深化党建融合,多维赋能项目管理提质增效

项目部立足科创园区建设实际,创新打造“党建+N”融合工作模式,推动党建工作与施工生产、安全质量、进度履约、成本管控、智慧建设、廉洁风控深度融合,以红色动能激活项目管理内生动力,实现项目全方位提质增效。

党建+进度履约,严控节点保交付。针对项目工期紧、分项工程多、交叉施工复杂的特点,党支部牵头成立党员进度攻坚小组,对照施工总进度计划细化月度、周度施工任务,梳理关键线路、锁定重点节点。党员骨干牵头优化施工方案,合理排布土建施工、管网铺设、道路改造、景观配套等各工序施工时序,科学调配人力、机械、物资资源,有效规避工序冲

突、工期延误等问题。通过常态化开展节点攻坚、劳动竞赛,充分调动全员施工积极性,确保各阶段施工任务按期保质完成,全力保障园区载体及配套工程顺利交付投用。

党建+安全质量,坚守底线筑精品。科创园区工程直接服务于人工智能产业发展,工程质量、施工安全、建设品质有着极高标准。项目党支部建立党员网格化管控机制,实行“党员旁站监督、工序闭环验收、隐患销号管理”制度。组建党员安全巡查队,常态化开展高空作业、临时用电、机械施工、深基坑作业等专项安全排查,全方位筑牢安全生产防线。开展党员质量样板引路活动,严格落实分项工程样板先行、全程抽检、竣工全检制度,紧盯施工细节、严控工艺标准,及时整改质量隐患,全力打造经得起检验的精品基建工程,项目开工以来始终保持安全零事故、质量零缺陷的良好态势。

党建+智慧建造,精细管理提效能。紧扣科创园区数字化、智能化建设定位,以青年党员技术骨干为核心,搭建智慧工地管理体系,整合视频监控、进度溯源、隐患抓拍、数据看板、扬尘管控等数字化管理

功能。通过数字化手段替代传统人工粗放管理,实现施工现场全天候、全覆盖动态监管,有效提升施工管控精准度、隐患处置效率和进度管控水平,推动项目管理从传统经验化向数字化、精细化、智能化转型升级。

党建+精益成本,勤俭创效增价值。深入落实企业勤俭办企专项工作要求,成立党员成本管控专班,聚焦物资采购、现场损耗、机械使用、设计变更、签证管控等关键环节,建立全流程成本管控机制。党员骨干牵头优化施工方案、合理调配周转物资、严控材料损耗、杜绝资源浪费,严格规范变更签证审批流程,从源头压降施工成本、规避管理漏洞。通过常态化成本复盘、专项整治,实现项目成本可控、提质创效,切实提升项目精细化经营管理水平。

党建+联建共建,统筹配套优建设。项目载体建设与基础设施提升工程同步推进,多专业、多单位协同施工矛盾突出。项目党支部主动牵头,联合业主、监理、属地园区管委会、社区等单位开展党建联建共建,搭建多方协同议事平台。定期召开联合攻坚会议,统筹协调主体建设与配套管网、道路绿化、智慧设施预埋等交叉施工工作,有效避免重复施工、二次开挖等问题,实现园区载体建设与基础设施提升同步推进、一体成型,全面提升园区整体建设品质。

党建+廉洁风控,清风护航促发展。项目党支部扎实推进清廉工地建设,党支部书记牵头梳理工程招标、物资采购、劳务管理、工程变更等重点领域廉政风险点,制定廉政责任清单、完善防控机制。通过开设廉洁党课、开展警示教育、签订廉洁承诺书、公示举报渠道等多种方式,常态化筑牢全员廉洁思想防线。关键岗位、重点工序实行党员双人监督制度,全程规范流程、公开透明操作,全力打造风清气正、阳光透明的施工建设环境。

凝聚党群合力,夯实项目建设人文根基

项目部坚持以党建带工建、带团建,将人文关怀、人才培养、团队建设作为提升项目管理效能的重要抓手,凝聚全员干事创业的强大合力。聚焦青年人才培养,搭建青年创新平台,推行党员导师带徒制度,组织青年员工参与技术攻关、管理创新、课题研

究,全方位提升青年员工专业能力,打造高素质、专业化的基建管理队伍。

深耕一线暖心服务,完善工友驿站、便民服务设施,常态化开展夏送清凉、冬送温暖、节日慰问、安全宣讲等暖心活动,精准解决职工、产业工人工作生活难题,稳定施工队伍、凝聚团队向心力。主动深化属地服务,积极参与属地文明建设、志愿服务、应急演练等共建活动,严格落实扬尘治理、文明施工、交通疏导等属地管理要求,妥善化解施工矛盾,构建和谐企地关系,为项目平稳高效推进营造优质的外部环境。

深耕党建赋能,总结实干实践启示

依托南京软件园项目建设实践,项目部以高质量党建赋能项目高质量管理、高品质建设,取得了显著成效。项目各施工节点高效落地,工程品质、安全文明施工、属地履约服务多次获得建设单位、属地主管部门的高度认可,形成了一套适配科创园区基建工程的党建融合管理工作方法,为同类重点项目建设提供了可复制、可推广的实践经验。

实践充分证明,党建是工程项目提质增效的核心引领、根本保障。抓实党建,就能凝聚起攻坚克难的强大合力,破解基建工程多专业协同难、现场管控难、属地协调难等各类痛点;做细党建,就能筑牢团队根基、激发全员活力,持续提升项目治理水平;做强党建,就能赋能创新发展、擦亮央企品牌,助力工程建设提质、提速、提效、提品。

结语

初心如磐践使命,党建赋能启新程。下一步,装配式建筑公司南京软件园项目党支部将持续深化党建与生产经营、项目管理的深度融合,持续夯实基层党建根基、创新融合发展模式、精进现场管理水平,以更加务实的作风、更加有力的举措、更加精细的管理,高质量推进项目后续建设工作,全力打造科创园区标杆示范工程,为区域人工智能产业高质量发展、为企业深耕华东基建市场、彰显央企责任担当贡献坚实的路桥力量。

中建路桥大事记

(1976—1985)

1976

3月 省交通局调整充实河北省交通工程大队领导班子,并重新进行领导任命。焦秋海任大队党委书记兼革命委员会主任,谷玉玺任党委副书记兼革命委员会副主任,副主任还有王德仁、陈村农、边正儒、王福祥、安国平。

3月 由我大队工程师王克中代表河北省交通局执笔编写的《石灰土路面施工技术规范》经交通部审核后正式颁布。至此,前交通部公路总局于1957年颁布的《水泥或石灰稳定土壤路面施工暂行技术规范》废止,新的《石灰土路面施工技术规范》在全国施行。

5月 河北省交通工程大队机关从石家庄市建设南大街36号迁至建设南大街33号(后变为70号,即现址)。

6月 由第一工程队修建的邢台一都党公路常石门马河石砌双曲拱桥竣工,全长155.3米,桥面净宽9米,共3孔。

7月 28日凌晨,唐山发生7.8级强烈地震。我大队临危受命,迅速组成“抗震救灾桥梁抢修队”奔赴唐山,担负津秦公路滦河老铁桥的抢修任务,交通部部长叶飞亲到现场督阵。在余震不断

的情况下,边通车边施工,经过11个昼夜的艰苦奋战,沟通唐山与东北的交通运输线被彻底打通。

7月 由第一工程队修建的邢台一都党公路矿山村钢筋混凝土双曲拱桥竣工,桥高22米,主跨50米,桥面净宽9米,全长104.74米,这是河北省第一座大跨径无支架悬索吊装双曲拱桥。

8月 以省交通局公路处处长刘树仁为队长、我大队革委会副主任王福祥为副队长、共计44人组成的中国公路测设队,正式赴马达加斯加对2号公路进行勘察测量。

8月 由第二工程队修建的邢台一都党公路固坊大沙河钢筋混凝土井柱桩基二铰板拱漫水桥竣工,全长360米,桥面净宽9米,跨径9.3米,共36孔,这是河北省最长的二铰板拱桥。同时全长108米的栾卸桥与全长36米的白塔桥也相继竣工。

8月 河北省委召开抗震救灾先进集体和模范个人代表会议，刘子厚、马辉等省领导出席，我大队作为先进集体代表受到大会表彰和嘉奖。

8月 河北交通学校机构逐步恢复和健全，先由苏民、李维谦任党委副书记，其后由王文林任党委书记兼校长。

8月 由第一工程队修建的秦皇岛船厂舾装码头工程竣工，沿堤全长301米，总造价205万元，此为河北省航运局的工程建设项目。

9月 中共中央、国务院在北京人民大会堂召开唐山抗震救灾先进集体和个人代表会议，我大队“抗震救灾桥梁抢修队”正、副队长张锁练、史通达作为先进个人代表出席大会，受到党中央、国务院的表彰和党和国家领导人的接见。

9月 9日，毛泽东主席逝世，全国各族人民沉浸在无比的悲痛之中。我大队机关和各个施工工地搭建灵堂进行悼念。同时开展了“继承毛主席的遗志，化悲痛为力量，迅速掀起施工生产新高潮”的活动。

10月 由第二工程队铺筑的邢台—都党公路邯郸涉线以北至55公里处（邯郸地区称第一期工程）浅贯入式沥青（渣油）路面工程竣工，全长7.5公里。这是邢都公路邯郸地区段渣油路面的试铺工程。

10月 “四人帮”被粉碎，我大队全体干部与职工

与全国人民一样，利用各种形式进行庆祝。半年以后，十多年来“文革”遗留的“两派”问题也最终得到解决，原河北省公路工程大队在保定的125名职工除个别留在了保定地区交通局外，绝大部分都回到了石家庄，并在统一认识的基础上，实现了新的团结。

10月 由第二工程队铺筑的北京—磁县公路内邱段及永官公路内邱段渣油表面处治路面工程竣工，二段分别长24.2公里和6.6公里。

11月 由我大队与邯邢基地交通建设指挥部共同编写的《邯邢基地交通建设施工管理制度》完成，共53章174条，其中包括计划、技术、材料、财务、行政、劳动工资、施工定额、机械管理等八大内容。此为开创邯邢基地交通工程施工管理新局面打下了坚实的基础。

12月 由第一工程队震后抢修和加固的冷口—大清河公路迁安县爪村滦河大桥竣工，全长695米，共计投资31万元，历时95天。后抢修和加固的津秦公路滦县雷庄沙河大桥也于下年7月完成。

12月 由我大队主持的《石灰土在道路工程中应用的研究》获“全国交通战线重要科技成果奖”。

12月 河北省第六次工业学大庆会议召开，第一工程队被中共河北省委、河北省革命委员会命名为“河北省学大庆先进集体”。

石门至邢台地区段（邯郸地区称第二期工程）浅贯入式沥青（渣油）路面工程竣工，全长10.3公里。

6月 由机械队自行设计和制造的18—20吨压路机相继出厂，并陆续分配给邯郸、沧州、承德、张家口等地（市）区交通局。

6月 由第二工程队施工的邯郸—临清公路邯郸市至曲周段路面改建工程竣工，全长57.65公里。

7月 由勘测设计队设计、第一工程队施工的北京—磁县公路永年洺河大桥竣工，主跨径为30米+2×45米+30米，桥面净宽11米，全长354.58米。这是我省第一座预应力混凝土箱型连续梁桥，也是我

省为援外练兵修建的一座试验桥。

9月 由第一工程队设计施工的秦皇岛—青龙公路抚宁县石门寨石河大桥竣工，全长244.04米，跨径13米，桥面净宽11米，共12孔。此为唐山大地震后新建的第一座钢筋混凝土永久性大桥。

10月 河北省派出的以谭祥霖为组长、王尚廉为总工程师的中国援建马达加斯加2号公路技术组（又称专家组）正式组建，随即由37人组成的第一批先遣人员陆续赴马。半年后我大队革委会副主任王德仁、工程师臧延昌分别担任技术组副组长，后臧延昌又兼任了技术组总工程师。

10月 由第二工程队铺筑的邢台—都党公路羊范至邯郸地区段（邢台地区称第二期工程）浅贯入式沥青（渣油）路面工程竣工，全长29.8公里。至此，邢都公路邢台地区段建成通车。

10月 由第一工程队修建的北京—磁县公路内丘县小马河钢筋混凝土井柱桩基空心板桥竣工，全长130.54米，桥面净宽9米，孔跨13米，共10孔。位

于沙河县三沙桥（长43米）和五沙桥（长53米）也于此竣工。

11月 中国援建马达加斯加2号公路技术组第一、二、三路线队、桥梁队、路面队、采石场和修理厂相继组建。曾先后担任正、副队长（场长、厂长）的我大队人员有王福祥、李孟乾、唐忠、韩俊士、康风伟、卫家恩、齐中晓、朱绍安、谈之安、朱光耀、何砚农、张百斗、武扬、张惠河等。同时在组部各职能部门负责的有顾永康、王克中、田兰和、卞金根、周庆蝉、张克诚、王金栋等。

11月 由第三工程队修建的北京—磁县公路临城县小槐河钢筋混凝土井柱桩基铰板桥竣工，全长98.38米，桥面净宽9米，共8孔。

11月 由第二工程队铺筑的裕漈—石盆公路章村至渡口段渣油表面处治路面工程竣工，全长18.6公里。

12月 中共河北省委、河北省革命委员会召开学大庆企业、劳动模范、先进生产者命名大会，第一工程队起重工郑玉海被命名为“河北省学大庆先进生产者”。

—— 1978 ——

2月 由我大队勘测设计队设计和第一工程队施工的北京—磁县公路永年洺河大桥被交通部评定为“全国交通战线重要科技成果”。

3月 全国科学大会在北京召开，我大队完成的“公路渣油路面”“石灰土在道路工程中应用的研究”“悬臂施工预应力混凝土箱型连续梁桥”三项成果获全国科学大会奖。同时，主持京磁公路永年洺河大桥设计的我大队勘测设计队工程师邱希骞受到大会表彰，获“全国先进科技工作者”称号。

3月 河北省交通系统工业学大庆会议在石家庄召开，何少存、郑玉海、张四季、杨栓瑞、张维祥、王如辉、王荣、马广义等8同志分别获“河北省交通系统先进生产者”称号。

4月 由第三工程队修建的北京—磁县公路沙河县大沙河特大桥竣工，全长664.27米，桥面净宽11米，跨径20米，共33孔。此为邢台地区最长、河北

省最宽的特大型公路桥。

4月 由第一工程队修建的北京—磁县公路高邑洧河（也叫驿头河）桥竣工，全长146.5米，桥面净宽9米，跨径13米，共11孔。

5月 河北省科技工作先进集体、先进个人代表大会在石家庄召开，我大队勘测设计队工程师邱希骞获“河北省劳动模范”称号。

6月 由第一工程队修建的北京—磁县公路临城县洧河钢筋混凝土T型梁大桥竣工，全长324.7米，桥面净宽9米，跨径20米，共16孔。

8月 以第一工程队为主组建的河北省交通局支唐工程处代表省交通局进驻唐山市，承担全市的桥梁、道路与上下水等市政工程施工任务，省交通工程大队革命委员会副主任陈村农兼任处长。

8月 由第二工程队铺筑的邢台—临清公路大戈寨至临西段渣油表面处治路面工程竣工，全长31

公里。至此，邢临公路油路全部贯通。同时临西县童村至吕寨社级公路渣油表面处治路面工程竣工，全长6.85公里。

9月 由第三工程队采用顶进法修建的邯郸—长治铁路磁山钢筋混凝土闭合框架式立交桥竣工，高7米，宽9米，长12米。

9月 全国交通战线工业学大庆会议在北京召开，第一工程队获“全国交通战线学大庆先进集体”称号。

10月 由第一工程队修建的北京—沈阳公路山海关南园石河大桥竣工，全长473.84米，跨径20米，桥面净宽11米，共23孔。

11月 由我大队牵头与石家庄、张家口、廊坊、邢台、邯郸5地区交通局参加，组成“黑色路面调查小组”，对全省部分有代表性的沥青（渣油）路面进行大

规模的技术调查。

11月 由第二工程队铺筑的邯郸一大名公路邯郸市至东风渠段渣油表面处治路面工程竣工，全长52公里。

11月 由第三工程队修建的北京—磁县公路邢台市七里河大桥竣工，桥面净宽11米，主跨6孔，包括漫水路面全长365.5米。

12月 26日上午，中国援建马达加斯加2号公路于马达加斯加独立节正式开工，并在马拉夫举行隆重的奠基仪式。德西雷·拉科托总理和政府高级官员与中马两国工程技术人员以及当地群众数千人参加，同时举行了象征吉祥胜利的杀牛仪式，从此拉开了2号公路修建的大幕。

12月 由我大队主要参与的《公路渣油路面的应用研究》获“全国交通战线重要科技成果奖”。

1979

1月 经中国驻马达加斯加大使馆党委批准，中国援建马达加斯加2号公路技术组党委成立，书记谭祥霖，副书记刘树仁，委员王尚廉、王福祥、李孟乾。

1月 由勘测设计队编写的《河北省无水文资料地区大、中桥设计流量计算经验公式》出台，该《公式》的推广大大丰富了河北省桥孔设计的数据。

2月 河北省渣油路面技术座谈会在天津召开，重点探讨渣油路面的质量问题，我大队工程师程琼珠、彭科飞分别以《近几年河北修筑道路渣油表面处治路面的体会》《用国产沥青修筑黑色路面的初步认识》为题在会上作了重点发言。

3月 省交通工程大队所属的勘测设计队升格为河北省交通规划设计院，脱离省交通工程大队，由省交通局直接领导，院长史岐峰，副院长周建国、何振华、邱希骞、顾永康。

4月 由第三工程队修建的邢台—都党公路磁山南洺河钢筋混凝土双曲拱桥竣工，桥高26米，宽11米，长150.54米，共3孔。此为河北省最高的公路桥。

5月 我大队恢复工会组织，杨振华被推选为河北省交通工程大队工会主席。此后，大队所属的各工程队和机械队也相继建立了工会组织。

6月 河北省公路学会成立，理事长由省交通局副局长王书田兼任，秘书长由省交通局科技处处长吕致中兼任。

7月 河北省交通局转发交通部颁发的《公路工程竣工验收试行办法》。

8月 由第一工程队、第二工程队（即省交通局支唐工程处）承建的唐山市钢厂桥、陶瓷桥等桥梁工程与广场路、卫国路等道路工程以及新华路三分部至火车站地下管道工程相继竣工。

10月 由第三工程队修建的大名县金滩镇卫河大桥竣工，上部为6孔20米T梁和29孔13米空心板组成，桥面净宽7米，全长497.76米。该桥为海河治理工程。

11月 省交通局决定对京大公路进行第二次技术改造，全线按二级公路标准设计和建设，由第二工程队承建的任丘至河间段改建加宽工程开始测量。

1980

2月 河北省革命委员会交通局改称河北省交通局。

2月 由第三工程队修建的北京—汉口公路磁县漳河特大桥竣工，全长564.24米，桥面净宽9米，共28孔。该桥建成后，使河北、河南两省历史上遗留下来的京汉断头公路得到贯通。

5月 河北省交通局向全省颁发了由我大队牵头编写的《河北省公路工程管理办法》《河北省公路工程施工管理制度》和由省交通规划设计院牵头编写的《河北省公路工程勘测设计程序须知》。

5月 在交通部公路规划设计院的主持下，我大队派出技术人员朱士文、曾吉、徐华生等在廊坊固安的五里铺桥、邯武复线的溢洪道桥，根据高强粗钢筋刚度大的特点进行设计理论和施工工艺研究，并在全省第一次完成了张拉、施工及荷载试验。

6月 省交通局技术职称评定委员会第一次会议通过包括我大队在内的41人晋升为工程师。

10月 由第二工程队铺筑的邢台—都党公路武安至磁山段（邯郸地区称第三期工程）浅贯入式沥青（渣油）路面工程竣工，全长17.85公里，其中包括1.25公里试验段。

11月 省交通局组建《河北公路史》编写委员会，编委会由11人组成，副局长许洪发任主任兼总编。随后成立公路史编写组，组长王尚廉，我大队党委副书记兼革委会副主谷玉玺、计调室主任王纯任副组长（王纯兼任主编），其它副组长还有何少存、李醒之等，地址设在我大队的机关办公大楼。

12月 由第三工程队承建的尹南铁路（临城县的尹村至南宫）旧城大桥、牛家桥大桥先后竣工。该工程为邯邢基地的建设项目。

1981

1月 共青团河北省交通工程大队第一次代表大会在石家庄大队机关召开。在第一次全委会上，张志华被选举为大队团委书记，肖凤芝为团委副书记，谷山、崔宝琴、叶志安、贺峰、常如恒、王稳太、马艳为委员。

4月 我大队抽调王秉成、赵培英、姜士表、韩洪文、徐振安、曹玉竹、刘明举、刘亚平、呼茹新、李国芳、郭丽娟、贺锋、张义等20余人参加《河北公路史》（包括《当代河北公路》）编写以及编务工作，同时大队领导和曾在大队工作过的老专家王德仁、焦秋海、褚润德、王尚廉等被邀请为顾问，刘树仁、姜天民、李英昭、冯弛、吕子辉、李梁、曹惠芳等为主审或编审。

8月 由第二工程队施工的邢台—临清公路邢台市至南和县宋台改线加宽路段路面工程竣工，全长20公里。

10月 由第二工程队施工的北京—大名公路河

间段改建加宽路面工程竣工，全长29.1公里。这是我省第一次采用石灰土基层、贯入式联接层、2厘米沥青混凝土的路面工程，从此我国国产沥青（主要为东北大庆油田、华北任丘油田和山东胜利油田的石油沥青）开始在全省干线公路大面积使用。

11月 由第三工程队修建的邯郸—武安公路（复线）溢洪道桥、前郭庄桥相继竣工。溢洪道桥为5孔20米钢筋混凝土装配式梁桥，桥面净宽12米，全长104米。前郭庄桥为2孔40米双曲拱桥，桥面净宽12米，全长82米。其中溢洪道桥为我省首次采用部分预应力混凝土板梁的试验桥。

11月 由第一工程队承建的秦山铁路（秦皇岛至山神庙）石河大桥竣工。

12月 经过第二工程队与沙河、邢台、内邱、临城四县近五年的联合施工，宜安—沙洛公路将军墓至黄贝岩段（京深西线邢台段）路基、桥涵、路面工程

竣工，全长95.07公里。该路的建成通车，使邢台西部四个山区县形成了东西南北交通网。

12月 在河北省1981年度劳动模范、先进集体代表会议上，第二工程队工程师武扬被评为“河北省劳动模范”。

该年 我大队首次在各项工程中开展工作量、工程质量、全员劳动生产率、生产盈余、机械完好率和利用率、安全生产、材料消耗等8项经济技术指标的考核活动，并总结出经验进行推广，推动了全省公路建设的快速发展。

—— 1982 ——

2月 由第二工程队施工的北京—深圳公路清苑至定兴火车站段油路加宽改建工程竣工，路面加宽至9米，全长51.2公里。

3月 河北省交通工程大队一届一次职工代表大会在石家庄召开。党委书记兼革命委员会主任焦秋海向大会作了《行政工作报告》，会上表彰了学大庆先进集体和个人，并向全体职工发出了倡议书。大会选出大队第一届工会委员会，同时选举杨振华为大队工会主席。

4月 我大队派员参加在四川泸州长江大桥工地召开的全国公路工程质量管理经验大会，随后大队所属各重点工地迅速建立QC小组。从此我们由对基层施工单位单纯的工程管理扩大到工作质量和工程质量管理，同时还逐步实行了对工序生产的质量控制。

5月 河北省交通工程大队改称河北省公路工程局，党委书记焦秋海，局长王德仁，党委副书记兼副局长谷玉玺，副局长王福祥、边正儒、吴世业、何国政。

6月 由机械队自行设计的我省第一台JQJ-80型架桥机开始在沙东公路怀来县永定河大桥进行大梁安装，总长72米，自重217吨，起重能力80吨。它的试制成功为我省的高架桥、特大桥以及水深面阔、通航河流桥的大梁安装开辟了新的途径。

8月 由第二工程队铺筑的沧州—石家庄公路良村至藁城段沥青混凝土路面工程竣工，全长13.93公里，第二年又完成藁城至紫城段12.21公里。

9月 由第一工程队、第二工程队承建的唐山市青龙桥、利民桥、河东路桥、大庆路桥等桥梁工程与华岩路、国防路、吉祥路、凤凰山公园周边路等道路工程竣工。至此，我局代表省交通局支援新唐山建设告一段落。

10月 由第二工程队施工的北京—广州公路任丘段改建加宽路面工程竣工，全长24.18公里。此为河北省交通系统推行全面质量管理工作的开端。

10月 中国援建马达加斯加2号公路布里卡维尔至昂德拉努南邦古段83.6公里的第一期工程胜利竣工，拉齐拉卡总统出席了竣工庆典。

10月 省交通局、省公路学会在保定召开全省干线公路技术改造经验交流会，我局与保定、沧州等地区交通局在会上进行了经验介绍，期间与会人员参观了由第二工程队铺筑、现已竣工的京广公路任丘段沥青混凝土路面工程。

11月 由第二工程队铺筑的平山—涉县公路黄贝岩至沙洛段（京深西线邯郸段）渣油路面工程竣工，全长27.12公里。

—— 1983 ——

1月 河北交通学校由藁城迁至石家庄市，苏民任校长。后该校与我局签订长期“学生代培”协议，同时我局也制定了对该校的多方资助计划。

4月 河北省交通系统全面质量管理现场会议在第三工程队怀来县永定河大桥工地召开，省直属施工单位与各地、市交通局领导及有关人员100多人

参加，我局在大会上介绍了开展全面质量管理的先进经验。

5月 河北省交通局改称河北省交通厅。厅长邓昌瑞，副厅长李更申、杨树青、徐寿林、何少存，顾问刘树仁。

5月 河北省交通局援外办公室更名为河北省交通厅援外办公室，张立勤任主任。

9月 第二工程队京大公路路面质量管理小组被国家经委、国家计委、中华全国总工会、中国科学技术学会和中国质量管理协会授予“1983年全国优秀质量管理小组”称号。技术负责人武扬作为该小组代表，出席了全国第五次QC小组代表会议，受到赵紫阳总理与其他国家领导人的接见。

10月 由第三工程队修建的沙城—东回舍公路怀来县永定河特大桥竣工，全长577.04米，桥面净宽7米，共19孔。该桥为张家口地区第一座特大型公路桥，也是我省第一座后张法预应力混凝土分离单室箱型简支梁桥。

11月 由第二工程队施工的北京—广州公路献县段改建加宽路面工程竣工，全长25.13公里。同时

由我局与上海同济大学等单位在河间南段研制的改性再生沥青混合料应用大交通量路面试验获得成功，此为全国交通系统的重点科研项目。

11月 经我局三个工程队与地方前后八年的分段施工、纵贯邢台与邯郸西部煤铁矿区的邢台—都党公路全线竣工通车，全长99公里（不包括义井至都党旧路17公里）。这是河北省修建的第一条二级公路。

11月 由第二工程队与石家庄地区交通局联合施工的沧州—石家庄公路良村至束鹿段改建加宽路面工程竣工。在此期间，还修筑了一段旧油石再生利用试验路面，为合理利用旧路面材料探索了一条新路子。

12月 河北省公路工程局改称河北省交通厅公路工程局，同时领导班子进行调整。局长王福祥，副局长朱士文、王秉成，党委书记张更顺，党委副书记田书琴。

12月 由我局代表原河北省交通局编写的《石灰土路面施工技术规范》获交通部优秀标准、规范三等奖；我局参与的《公路工程概、预算定额》获交通部公路优秀标准定额二等奖。

—— 1984 ——

2月 我局内部机构进行调整，由原来的4个工程队扩编为7个工程队。即将第一工程队改为第一、第六工程队，将第二工程队改为第四、第五工程队，将第三工程队改为第二、第三工程队，将第四工程队改为第七工程队，将机械队更名为筑路机械修配厂。并确定第一、第二、第三工程队以桥梁施工为主，第四、第五工程队以路面施工为主，第六工程队为桥梁路面综合工程队，第七工程队为民用建筑工程队。

2月 局工会进行改选，张志华任河北省交通厅公路工程局工会副主席。

3月 第四工程队压路机司机黄庆新获“河北省交通系统先进生产者”称号。

4月 第五工程队京深公路徐水至涿州段沥青混凝土路面QC小组活动典型经验被编入河北省交通厅制定的《质量管理活动小组实施细则》。

8月 由第二工程队修建的石阳公路、井阳公路的南峪桥、旧城桥和地都1号桥、地都2号桥相继竣工。四桥分别长166.24米、164.04米和164.02米、127.75米。

9月 由第四工程队施工的北京—福州公路青县南段、沧县北段改建加宽路面工程竣工，全长16.71公里。施工期间按照省长张曙光的意见，采取了不断交半幅作业办法，并在干线公路施工中第一次实行经济承包责任制。

10月 全省交通系统全面质量管理先进单位表

彰和优秀QC小组成果发布会在石家庄召开,我局获“河北省交通系统全面质量管理先进单位”称号。

11月 由第五工程队施工的北京—深圳公路徐水至涿州段油路加宽改建工程竣工,路面分别加宽为9米和12米,全长51.2公里。

11月 我局制定《关于推行全面质量管理与

开展QC小组活动暂行办法》,把工程质量与记件工资挂起钩来,从此优质优奖、劣质受罚办法在全局推行。

12月 由第三工程队和第五工程队共同修建的保定地区第一座公路跨越铁路立交桥——涿州立交桥竣工。共7孔,主桥长112米,引道长988米。

—— 1985 ——

1月 河北省交通厅公路工程局二届一次职工代表大会在石家庄召开。省交通工会、厅公路处领导出席开幕式。局长王福祥作《行政工作报告》,副局长王秉成作《职工提案处理报告》,财务科科长魏文广作《财务工作报告》。大会选出局第二届工会委员会,同时选举韩俊士为局工会主席,张志华为局工会副主席。

5月 经过与法国、印度、意大利、南朝鲜等11个国家的17个公司的激烈竞争,中国公路桥梁工程公司代表省交通厅中标马达加斯加4号公路(首都塔那那利佛通往西海岸全国第二大港马任加的重要干线)改建工程第二标段,全长50.5公里,总造价26.1亿马法郎,折合394万美元。这是我省在非洲的第一个国际承包工程。

5月 省交通厅决定将在马达加斯加中标的4号公路第二标工程交由我局实施。随即我局组建了工程项目经理部,经理朱士文,副经理兼总工程师王克中,副经理还有张克诚、朱光耀。

10月 第五工程队“京广公路沥青混凝土路面QC小组”被交通部命名为“1985部级优秀QC小组”,被中国科学技术学会、中华全国总工会、共青团中央和中国质量管理协会授予“1985年全国优秀质量管理小组”称号。

11月 由原第二工程队在沧州至石家庄公路、北京至广州公路进行的“旧沥青(渣油)路面材料再生利用研究”,经过三年的试验通过了省级技术鉴定,其成果达到了国内先进水平,并开始扩大试验和

推广应用。

11月 中共河北省交通厅党组下发通知,任命刘振维为河北省交通厅公路工程局党委副书记。

12月 由第四工程队施工的邢台—德州公路邢台市东关至任县县城加宽改建路面工程竣工,全长16公里。

12月 中国援建的马达加斯加2号公路主体工程胜利完工,全长226.73公里。12月30日在该公路起点举行了隆重的通车典礼仪式。拉齐拉卡总统、纳拉欣贾卡议长与我国代表团团长——交通部部长钱永昌、中国驻马国大使杨桂荣、中国援马技术组组长赵满长、副组长臧延昌以及万余名群众出席大会。

12月 30日下午,马达加斯加2号公路通车庆典盛宴在2号公路路面队驻地举行。宴前纳拉欣贾卡议长代表拉齐拉卡总统向我206名工程技术人员授勋。其中109名同志被授予国家级劳动骑士勋章,89名同志发了荣誉证书,8名同志被授予国家级最高骑士勋章,获国家级最高骑士勋章的我局人员有臧延昌、康风伟、齐中晓三同志。

12月 由我局参与的“公路渣油路面推广”成果,获国家1985年科技进步二等奖;“预应力高强精轧螺纹钢钢筋施工体系”获国家1985年科技进步三等奖。

该年 我局共建立QC小组59个,发表成果18项,18个小组被评为优秀小组,工程质量优良频率达到100%,降低工程成本5.5%,全员平均劳动生产率达到6383元/人。 图



典章为引践初心 路桥为证行使命

■刘利民

“知是行之始,行是知之成。”作为中建路桥的一名职工,通过学习阅读《十典九章》行为规范手册,这句箴言在路桥建设的特殊语境中更显厚重。细读中国建筑《十典九章》,字里行间既是企业发展的文化根基,更是每位员工立身行事的行为指南。作为中建路桥的一员,我在学习“行为十典”与“礼仪九章”的过程中,深刻体会到这份规范对于路桥建设者的特殊意义,我们脚下的每一条道路、架起的每一座桥梁都承载着社会责任与民生期待,而《十典九章》正是守护这份责任的精神密码。

以“行为十典”立职业根基,以“礼仪九章”树文明形象,将中建“品质保障、价值创造”的核心价值观与“忠诚担当、使命必达”的企业精神,转化为路桥人可感可践的行动指南,深刻诠释了“坚定理想信念和文化理论必须付诸行动”的核心要义。在常年坚守野外工地、筑路架桥连通山河的工作中,我愈发明白,《十典九章》不仅是行为准则,更是我们逢山开路遇水架桥的精神罗盘。

《十典九章》的精髓,在于让企业文化走出纸

面,融入路桥建设的每一个环节。“行为十典”从笃诚信守到绿色人文,涵盖了职业素养的核心维度,既有关键行为的正向引导,也有反对行为的底线警示,为我们划定了清晰的行动边界。“笃诚信守”从来不是空洞的口号,而是钢筋绑扎的毫米不差、混凝土浇筑的标准规范、工期承诺的坚决兑现。面对无人区的极端环境,我们曾顶着风沙抢工,却始终坚守“宁愿延误进度,绝不降低标准”的原则,因为我深知,路桥工程的质量直接关系到万千群众的出行安全,诚信就是工程的生命线,更是中建路桥的立身之本。

“专业敬业”与“主动担当”是路桥人最鲜明的职业底色,这与《十典九章》的倡导高度契合。“把工作放在心上,把心放在工作上”,这句话在野外工地有了最生动的诠释。路桥项目大多远离城市、环境艰苦,从公路铺设到桥梁架设,从隧道掘进到市政配套,每一项工作都考验专业能力与敬业精神。记得在某山区桥梁项目中,面对复杂的地质条件,技

术团队连续一周熬夜钻研施工方案,反复测算数据、优化工艺,最终攻克了边坡防护的技术难题;面对汛期来临的紧急情况,全体职工24小时坚守岗位,确保了桥墩基础的施工安全。这种“挑最重的担子,啃最硬的骨头”的担当,正是《十典九章》赋予我们的精神力量,也让我们深刻体会到,专业能力是攻坚克难的底气,敬业精神是成就事业的根基。

“守正创新”与“协同联动”为路桥行业的高质量发展注入了强劲动力。《十典九章》强调“扛起主责、抓好主业”的守正之道,也鼓励“包容失败、勇于探索”的创新精神。在绿色发展成为时代命题的今天,我们积极践行绿色人文理念,将“双碳”目标融入施工全过程:采用节能环保设备减少扬尘污染,推行施工废料回收利用降低资源消耗,在公路两侧种植绿植构建生态屏障,让每一条道路都成为绿色长廊。而路桥工程包含设计、施工、监理等多个环节,“心往一处想、劲往一处使”的协同理念尤为重要。从项目部到施工队,从技术岗到后勤岗,唯有打破壁垒、主动补台,才能形成合力。在跨河大桥建设中,我们与分包单位密切配合通过定期沟通、现场协调,高效解决了设备调度、人员配合等问题,确保了工程顺利推进,这正是协同联动创造价值的生动实践。

如果说“行为十典”是内在品格的修炼,“礼仪九章”则是外在形象的塑造,二者共同构成了中建路桥职工的完整素养。“尊重平等、真诚宽容、适度适宜、自律自省”的礼仪总则,不仅适用于商务场合,更融入了日常工作与对外沟通的方方面面。在与地方群众、合作单位打交道时,我们始终坚持“着装与场合相协调,沟通真诚有礼”的原则:面对村民的咨询,耐心解答征地拆迁政策;接待合作方考察时,规范使用名片礼仪、有序交流汇报,这些

细节不仅展现了个人修养,更代表着中建路桥的企业形象。正如手册所强调的,每一位员工都是企业的“活名片”,得体的礼仪举止能迅速拉近距离、建立信任,为项目推进营造良好环境。

“自律自省”是《十典九章》贯穿始终的要求也是路桥人不断成长的阶梯。“严于律己,遵时守约,遵循规范”,这句话时刻提醒我们,要以高标准审视自己的言行。在日常工作中我们坚持岗前安全培训不松懈、规章制度执行不走样、廉洁自律要求不打折;在生活中,注重细节修养,无论是工地宿舍的整洁有序,还是同事相处的互助包容,都体现着自律自省的精神。作为“善道文化”的践行者,我们深知“善道致远 道行天下”内涵,不仅要铸就高品质的路桥工程,更要涵养高尚的道德情操,让每一次施工都成为文明的传播,每一段道路都承载着责任与担当。

“言必行,行必笃”,《十典九章》的价值最终要通过实践来检验,对于路桥人而言,行动就是最好的诠释。作为中建路桥的一员,我将把手册要求内化为思想自觉、外化为行动自觉。以“行为十典”为镜,在工程质量上坚守底线,在技术创新上勇于突破,在团队协作中主动担当;以“礼仪九章”为尺,在对外沟通中保持礼貌,在日常工作中注重细节,在自我提升中坚持自律。同时,我也会带动身边同事共同学习践行,让典章精神融入施工一线的每一个角落,成为推动项目建设的强大动力。

《十典九章》是一本行为规范手册,更是一部企业文化的生动教材,它让理想信念有了实践路径,让文化理论有了落地载体。作为筑路架桥的先行者,我们肩负着“拓展幸福空间”的企业使命,每一条公路都连接着希望,每一座桥梁都承载着梦想。在今后的工作中,我将以典章为引,以路桥为证,知行合一、笃信笃行,用专业与担当铸就品质工程,用礼仪与修养展现企业风采,在逢山开路、遇水架桥的征程中贡献力量,让典章精神在山河之间熠熠生辉。

