

# 公路驿站 一路有家

## 临沂普通国省道预计年底前将建成14座公路驿站

□ 本报记者 宋亚鲁 吴荣欣

“以前在国省道上开车，想休息一下只能沿途找旅馆，价格贵还不方便。现在好了，有了公路驿站，停车、如厕、吃饭、休息都解决了，让俺有回家的感觉。”11月10日，在公路驿站——205国道郯城段沙墩停车区，从临沂到无锡运输地板砖的货车司机谢师傅，喝完牛肉汤后满意地说。

普通国省道服务设施是公路基础设施的重要组成部分，是服务社会公众的重要“窗口”。临沂市围绕更好地满足社会公众高效畅通、安全便捷、服务周到的出行需求，结合地域历史文化特点，克服资

金、土地等困难，积极推进公路驿站建设，提升普通国省道服务供给品质。

被谢师傅点赞的沙墩停车区总投资110余万元，占地6100平方米，能同时容纳4个大型车、12个小型车停车，满足了驾乘人员的停车、如厕等常规需求。“沙墩停车区还成功完成了与周边商户的合作共建，增加了购物、餐饮、维修等功能，实现了服务的提档升级。”沙墩停车区负责人张超告诉记者。

“更好地为出行群众服务，让群众有回家的感觉，因地制宜，是我们推进公路驿站建设的原则。”临沂市公路事业发展中心养护科科长许强说，“我们在设计时充分结合当地风俗文化打造地标特色，在

后续管理运营服务上也同样如此。”

233国道与225省道交汇处的临沭县轩庄公路驿站，与周边加油站进行联合，一举“扩大了地盘”，能同时提供20多个大小车位，驿站的使用效率大大提升。

241省道平邑县流域金银花驿站，依托昌里水库优美的自然风光，结合当地特产金银花等要素打造亭廊，成为兼具实用功能和地域文化特色的公路休闲服务场所，已成为当地小有名气的“网红”打卡地。

每一处公路驿站的建设模式和运营模式不尽相同。以沙墩停车区为例，驾乘人员来驿站停车休息的同时，也为合作商

带来了客源，作为回报，商户们负责公路驿站的水电费及保洁服务，极大降低了公路驿站的运营成本。张超说：“目前公路驿站不需要运营管理费用，已经‘活’起来了。”

临沂市“服务型”“服务+经营型”“服务+经营+景观型”公路驿站建设管理模式，最大限度兼顾当地优势和服务效能，正在全面提升临沂公路服务品质。目前，已下达公路驿站建设计划14处，已建成使用5处，预计今年年底前再完成9处。到2030年，临沂将在国省道干线公路建设公路驿站42处，“温暖、温度、温馨，一路有家”，将成为临沂普通国省道服务设施新的标识。

## 提供超3亿元贷款 山东港口助力小微企业 纾解融资难题

□ 记者 常青 报道

本报青岛讯 前些日子，河北某钢管加工生产企业业务部刘经理陷入了苦恼：公司通过公开招投标顺利获得了山东省港口集团某下属企业的钢管订单，急需后续生产资金投入。但疫情以来公司资金回笼速度较以往明显下降，土地和厂房设备在银行的抵押额度也已经占满，其他融资方式不仅条件苛刻且不能保证效率，这让公司难以获得新的资金支持，生产难以维系。

得知该企业的困境，山东港口金控公司供应链团队深入对接，详细调研，迅速提出了“订单贷”产品解决方案。方案以企业的订单为融资背景，将企业未来应收账款作为担保方式，综合核定流动资金贷款额度，随借随还，按天计息。该融资方案确定后，山东港口金控公司又远赴河北对企业进行走访调查，开通了绿色通道，累计为其提供了超过3400万元的资金支持，保障了企业原材料采购，有效纾解其资金压力。

“对我们这种小企业来说，融资难本来就是关乎生存的难题，今年疫情影响又格外严重，资金回笼速度下降明显，有时候明明拿到了订单却没有钱开工。但是山东港口提供的金融服务，为我们带来了3000多万元的资金支持，完美解决了我们的资金周转难题。”刘经理说。

事实上，这只是山东港口为众多企业提供增值服务的一个案例。今年以来，山东港口金控公司已经为近700家企业提供了总计超过30亿元的贷款，其中为160余家小微企业提供了总计超过3亿元的贷款，成为企业值得信赖的合作伙伴。

一体化改革发展以来，山东港口始终立足于“三个更加”“三个满意”，不仅积极做大做强港口装卸等传统主业，而且围绕省国资委确定的港口航运及供应链管理、投资与资产管理主业范围，成立了包括山东港口金控公司在内的十一个专业板块公司，积极打造港口新主业，推动高质量发展。与一般的金融公司不同，山东港口金控公司带有浓厚的“深蓝”底色，始终立足于自身港航背景，大力发展产业金融，打造与港口相关服务的产业链，为上下游客户提供便捷高效、低成本、一站式的综合金融服务。

山东港口金控公司党委书记、董事、总经理姜春风说：“我们现在提出一个方式是‘全程物流+全程金融’。传统的金融服务模式是点对点，而我们现在的创新模式是全链条式。港口金融有自己的优势，在拓展‘海外仓—国际运输—港区—国内运输—内陆港—一家’的双向物流链的基础上，配套我们全程各个环节的无缝衔接的金融服务。针对中小微企业共享港航特色供应链综合金融服务的发展愿景，山东港口搭建了专门的服务平台，保障中小微企业的融资需求及时得到解决。”

姜春风所说的平台，就是山东港口金控公司全面推行的“山港易付”——国内港航领域首个应收账款供应链综合服务平台。该平台应用了区块链理念，集成资金自动清分、电子签章、OCR智能识别等前沿技术，全程“不见面、零接触”，实现客户注册、贷款申请、贷款发放全流程线上化操作，创新运用金融科技和数字技术为中小微企业提供便利快捷的融资渠道。

为了让利客户，山东港口金控公司还先后三次下调相关业务利率定价标准，累计降幅超过100BP，为中小微企业节省利息支出超过200万元，帮助中小微企业降低融资成本，以真金白银为实体经济赋能。

## 全国城乡交通运输一体化示范县 首批创建县迎来验收 沂水县7项考核指标均达到100%

□ 通讯员 管冰 报道

本报沂水讯 11月11日，全国城乡交通运输一体化示范县创建验收组来我省对首批实施创建的沂水县和荣成市进行验收。

自2017年被交通运输部确定为全国城乡交通运输一体化示范县首批创建县以来，沂水县把创建工作作为服务脱贫攻坚、统筹城乡发展和助力乡村振兴的重要抓手，结合全域旅游、两城同建、产业融合、物流电商、精准扶贫和乡村振兴等工作，科学谋划、一体推进、融合发展。

按照创建计划安排，城乡交通运输基础设施建设方面，沂水县建设改造农村公路1643.3公里，改造危桥22座，硬化农村村道路800万平方米；设置公共自行车租赁点66处，投放公共自行车1160辆；设置电动自行车租赁点32处，充电桩142个，投放电动汽车562辆；建设改造城区道路19条，改建沂河大桥2座。城乡客运建设方面，该县对5条城乡公交线路进行了延伸，新开通沂水—马站—圈里环形城乡公交线路；在道托、沂城街道、高桥和杨庄等4个乡镇增开5条镇村公交线路，总长度77.1公里；新建改造换乘中心2处、城乡公交场站2处；建设城乡公交停靠站652处。城乡货运建设方面，沂水县依托县乡物流中心，建成集农产品电商物流集散中心、农资电商快运中心、冷链配送中心为一体的农村电商物流功能服务区，并大力发展仓储、冷链等专业化物流企业，补齐物流服务短板；利用城乡客运班线，在马站镇、富官庄镇等乡镇客运站线上开设了小件物流快递业务。通过三年创建，沂水县实现了18个乡镇和1040个建制村通硬化路率、通客车比例、直接通邮比例、快递服务网点覆盖率、通快递比例、城市建成区路网密度和道路面积符合率要求比例、中心城市公交站点500米覆盖率7项考核指标均达到100%。

## 路域环境整治 让街道村庄呈现新面貌

□ 记者 王晓芳 通讯员 任绍琛 报道

本报天津讯 近日，记者走在天津市津南街道辖区滨海路路路，柏油马路宽敞干净，村居门店整齐有序，没有一丝脏乱差的踪影，这番可喜的变化得益于该街道路域环境整治工作的有效落实。

“为了让群众理解并支持路域环境整治工作，街道针对辖区主干道路及脏、乱、差现象较为严重路段，出动宣传车逐条路线进行巡回宣传，并组织网格员逐户上门发放宣传材料，讲述有关法律法规及路域环境整治的意义，大大增强了广大群众参与路域环境整治工作的积极性、主动性。”津南街道执法中队队长杨永华告诉记者。

今年以来，津南街道按照属地管理，突出重点、因地制宜、规划引领、标本兼治的原则，重点对主干线路域两侧、村外路域进行环境整治，同时集中治理路域违法行为，规范路域管理行为，街道、村庄呈现出“生产美、生活美、生态美”的新面貌。截至目前，该镇累计出动人工9000人次，出动机械180车次，清理“三堆”900余堆，拆除围栏3000余米，干线下地15公里，处置店外经营200余户，完成路域环境整治20公里。同时，该镇紧抓春季造林绿化有利时机，全力实施道路增绿工程，投资3027万元，对东津五路、东津六路、民悦路、民丰路进行绿化提升，有效提高了道路绿化水平。

## 交通重点工程“战疫情、保工期、比贡献”创先争优劳动竞赛

### 山东高速集团潍日高速潍坊连接线项目团队

# 深耕“一片土地”，为地方发展助力蓄能

□ 本报记者 常青 实习生 刘文倩



山东高速集团潍日高速潍坊连接线项目航拍图。

11月中旬的潍坊，经历一场强降雨后，天气愈发寒冷，但在山东高速集团潍日高速公路有限公司副总经理姜开明的办公室里，气氛依旧热烈。他正在为即将建成通车的潍日连接线做着最后的准备工作。

在姜开明的办公室里，几乎贴满整个办公室的工程图纸让人印象深刻。“这条路虽‘小’，但却有‘大作用’。全程只有16公里，经过潍坊市坊子、奎文及昌乐三个区县，形成潍坊南部绕城高速圈。同时，连接线将与现有荣潍高速、潍日高速相连，潍坊市内部循环将被打通，通车后无论是对于市民出行，还是对物流运输都将带来极大方便。”指着潍坊连接线的图纸，姜开明讲述着项目建设的重要意义。

除了助力潍坊地方经济社会发展外，潍日高速潍坊连接线还将成为我省首条在“共建共享”建设模式下建成通车的高速公路。

据悉，项目由山东高速集团与潍坊市政府共同投资建设，双方共同出资设立项目公司，分别以现金入股和征地拆迁费用入股方式，共担风险、共享利益，发挥各自优势，推动项目实施，为区域经济社会发展高质量发展提供强力支撑。作为“共建共享”新模式下建成的首条高速公路，潍日高速潍坊连接线项目为以后高速公路建设模式的发展、迭代作出了有益探索。

作为有着十几年工作经验的“老公路人”，模式的转变，让姜开明感触很深。征地拆迁作为项目开工的首要环节，是影响工程进度关键因素。在以往的项目中，由建设单位协调征地拆迁工作相对复杂，但在“共建共享”模式下，政府作为工程主体，征地拆迁效率得到提高。“项目于去年7月份正式开工，9月份征地拆迁工作就完成了，这得益于新模式的引领作用。”

除了征地拆迁让姜开明印象深刻，疫情期间“路地”携手攻坚也让项目公司安

全感满满。“今年由于疫情影响，工人不到位，项目开不了工，按照省委省政府统筹推进疫情防控和经济社会发展的要求，项目公司与潍坊市交通运输局联合，安排专车赴济宁、菏泽定点接送农民工，一星期内共计运送了470多名工人，为项目顺利开工打下了坚实的基础。”

姜开明表示，“共建共享”模式，大大减轻了项目公司的压力，加快了工程进度，实现了项目提前通车。从潍日高速滨海连接线到潍日高速南线，从南线再到潍日高速潍坊连接线，从2014年起，姜开明带着团队六年坚守在高速公路建设主战场。在深耕潍坊的这六年里，他见证了很大的变化。

“从滨海连接线到潍坊连接线，机械

化效率在不断提高。”拌和机从3000型升级到4000型，摊铺机宽度从几米扩展到十几米，原来二三十个人做的事现在十个人就能完成……技术的升级使高速建设越来越省事、高效。

“路基加强层需要拌和水泥、白灰，原来工人在路基上直接就可以拌和，后来要转移到机械房，再后来机械房外面也要罩上环保装置。”近年来，随着我国环保要求的提升，“绿色”越来越成为衡量工程建设的重要因素。“环保标准的提高是好事，我们自己也更愿意承担社会责任。”采用路王浆、路易酶新型环保材料，配备自动喷淋系统，投入雾炮机、焊烟处理器等环保设备……项目公司切实将环保要求落实到位。

六年一晃而过，变的是模式、是技术、是标准，不变的是潍日高速团队高度的责任心与对工作的热爱。“我们团队有多个‘元老’，都是六年来一直坚守在潍日高速一线的工作者。”大家在工作上相互配合，在生活中相互帮扶，在一起的时间比彼此的亲人还要长。姜开明感叹，每个人都有调离一线的机会，但从没有一个人离开。“比如我们团队中唯一的‘女战士’范范，这些年，她身边为数不多的同事几乎全部选择了转岗，离开了一线，但她一直在团队里坚持到了最后。”

六年来，深耕一片土地，姜开明见证了高速公路建设的变迁，但始终不变的，是山东高速集团为我省经济社会发展贡献力量的初心。

## “山东交通工匠”创新工作室名单公布

□ 通讯员 孙兆 张文波 记者 吴荣欣 报道

本报济南讯 近年来，省交通运输系统各级工会深入贯彻党的十九大精神，大力开展劳模和工匠人才创新工作室创建工作，在提升劳动者技能素质、促进企业技术进步、推动实施创新驱动发展战略等方面发挥了积极作用。

根据省人才工作领导小组《关于实施“齐鲁工匠”建设工程的意见》

部署要求，省总工会组织了“山东交通工匠”创新工作室选拔工作，经基层推荐、专家评审、综合评价等环节，公布郭保林创新工作室（山东省交通科学研究院）、贾国鸣创新工作室（山东交通济宇高速运营有限公司）为“山东交通大工匠”创新工作室，柴峰创新工作室（山东东泰工程咨询有限公司）、廉政创新工作室（济宁交运集团众诚汽车销售服务有限公司）、高连江创新工作室（山东交通职业学院）、徐效法创

新工作室（山东省黄河航运局有限责任公司）、周克庆创新工作室（东营交运集团黄河高速客运分公司）、李晓阳创新工作室（烟台公路数字化管理监督中心）为“山东交通工匠”创新工作室。

此次活动旨在发挥创新工作室示范引领作用，集智创新、协同攻关、传承技能作用，动员广大交通运输职工弘扬劳模精神、劳动精神和工匠精神，勤于学习实践，练就过硬本领，提高创新能力，助力交通强省建设。

## 济莱高铁跨胶济铁路转体桥开始浇筑

□ 记者 常青 实习生 刘文倩 报道

本报济南讯 11月19日上午，由中铁十局承建的济莱高铁跨胶济铁路转体桥0号块开始浇筑，标志着转体桥正式进入梁体施工阶段。

据了解，济莱高铁跨胶济铁路转体桥工程为（64+120+64）米转体连续梁，跨胶济客专、胶济铁路四条铁路线，其中跨跨度120米，梁体施工采用挂篮悬臂浇筑工艺。施工周期长，全周期施工需要14个月，是济莱高铁全线控制性工程之一；其中0号块结构庞大，施工工序复杂，为制约梁体施工的关键部位。

济莱高铁跨胶济铁路转体桥0号块的浇筑，是济莱高速铁路全线第一个转体桥0号块施工。0号块混凝土方量大，支架体系承载力要求高。结合现场情况，

该项目采用托架现浇形式进行施工，中铁十局济莱高铁项目部的建设者们经过20个日夜持续奋战，优质高效地完成了生产任务，实现顺利浇筑，为下一步转体施工奠定了基础。

转体结构安装是转体施工前的施工工序。转体桥在一级承台与二级承台间设置转体结构，转体结构包含球铰、滑道、撑脚、沙箱、牵引系统等结构，下球铰直径为3米，上球铰直径为3.7米，设计承载力为9500吨，通过牵引系统施加力矩使梁体整体进行旋转从而完成转体过程。目前，转体结构已顺利完成安装。

后期，连续梁将先顺铁路方向在铁路边连续对称浇筑，同时进行边墩现浇段施工。两个主墩连续梁全部完成并达到强度后，根据要点施工计划进行双墩转

体施工，转体角度分别为78.767°和73.656°。转体完成后，在胶济客专、胶济铁路间进行中跨2米合龙段施工以及两处边跨合龙段施工，届时，转体桥主体施工全部完成。

济莱高铁项目起自济南东站，止于钢城站，全长约117.5公里，沿线设济南东、港沟、章丘南、雪野、莱芜北、钢城6座车站。此次济莱高铁跨胶济铁路转体桥开始浇筑标志着济莱高铁施工持续提速，为济莱高铁早日建成通车迈出了坚实的一步。项目建成后，与济南东站连接济莱、青济高速铁路，向南延伸与鲁南高铁相接，不仅有利于加强省会城市群经济圈与京津冀、长三角等地区的互联互通，促进区域融合发展，而且对进一步优化山东省高速铁路网络、促进山东经济社会发展具有重要意义。