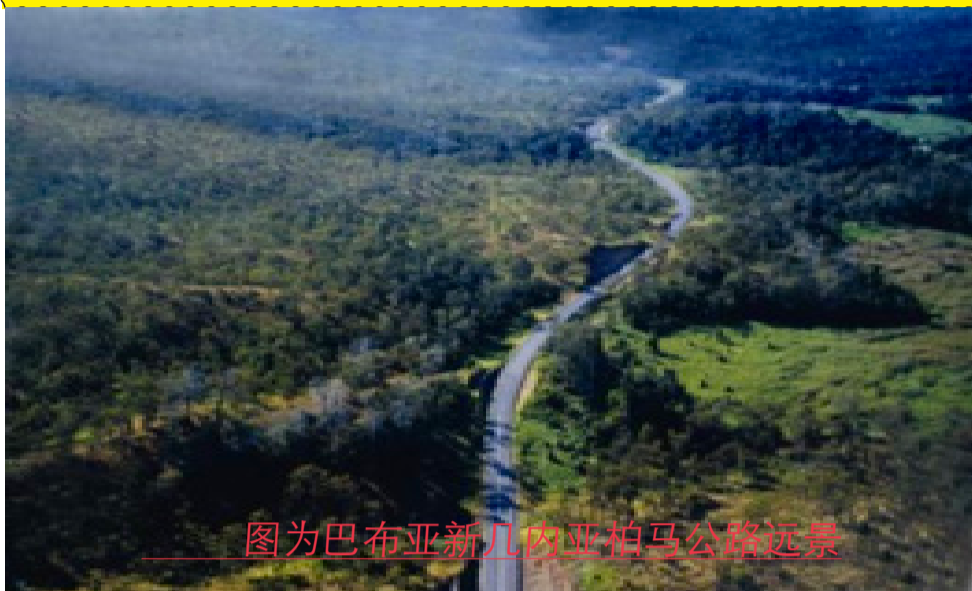


李运茂为中国的外经贸事业贡献了一生

李康 李健 (下)



图为巴布亚新几内亚柏马公路远景



图为巴布亚新几内亚柏马公路桥

另外，柏马公路的基层原设计为级配碎石，对石料的技术要求 and 对其压实度的要求都很高，施工很费时；而且业主提供的料场距离很远，爆破开采难度大，对环境破坏严重，最重要的是经试验分析开采石料的片状指数高，成品率很低。项目部通过仔细调查，发现在离项目较近处有大量品质不错的砂砾，经试验证明用水泥稳定砂砾基层代替级配碎石基层能够达到基层的技术要求。但是，由于监理和业主对水泥稳定砂砾技术不熟悉，一开始不同意我方变更设计，为了说服监理和业主，项目部请求国内工程部支援，李经理再派工程部的专业人员走访国内有关公路研究部门，找到国内外知名的道路工程专家，撰写技术论文论证，同时提供充分的试验数据，翻译成英文出具给监理和业主，最终说服监理和业主接

受我们的变更要求。此项变更使基层施工缩短了一个月，直接节约成本150万美元，间接的效益无法估量。经过4年的艰苦奋斗，巴布亚新几内亚柏马公路如期完工，最终项目决算达9980万美元，项目审计利润达33%，加上机械设备残值后利润达40%，为公司和国家赢得了重大利润。巴布亚新几内亚位于南太平洋，柏马公路项目连接首都莫尔兹比港(Port Moresby)和北部的工业大城莱城(Lai)的跨岛公路，该公路的建设改变了之前仅靠海运的运输方式，大大促进该国的经济发展。中国海外工程总公司原系中华人民共和国对外贸易经济合作部直属企业，属“国字头”企业，当时正面临将要从经贸部脱钩而不知何去何从的三岔路口，其主要市场在非洲和南亚，在南太平洋地区还从

未涉足。李运茂带领他的团队胜利中标并实施成功该项目，不仅创造了中海外的首个利润率最高项目的历史记录，也促使中海外乃至整个中国的海外工程行业真正打入传统上由澳洲和新西兰占据的巴新工程承包市场，从而进军南太平洋区域市场。此工程项目包括新建公路80.5公里，含新建桥梁9座，穿越22公里原始热带雨林，17公里原始沼泽地，不仅有毒蛇鳄鱼出没伤人，更有持枪匪徒抢劫挡道，加上气候炎热，施工条件极为恶劣。中海外前任总经理沈富腾在《敢于竞争 善于竞争—承建巴新柏马公路工程回顾》一文中回顾道：“巴布亚新几内亚柏马公路是我公司有史以来承建的最大、最难也是最成功的项目。它的成功体现在以下5个方面：第一，按期完成。

那是在克服了环境恶劣、运输困难、治安混乱、沼泽软基等障碍，排除了内部诸多不利因素后才胜利完成的。第二，质量优良。该项目按FIDIC条款签约，按国际技术规范设计和施工，其中有难以施工的沼泽地带，最后经业主检验，质量优良。第三，效益可观。此项

目最终实现营业额128131890.60基纳(合9700万美元)，是原合同额的121.19%。第四，声誉提高。我公司深受巴新各界赞扬，影响已及整个南太地区。后续项目源源不断。1997年又中标合同额2330万美元的睦巴公路，1998年承建我援巴新马克哈姆国家中学项目。1999年承建巴财政部宿舍工程。



图为2003年1月外交部部长唐家璇访问博茨瓦纳。上图为唐家璇外长致词。左二：林迪夫大使，左四：外交部官员，右一：李运茂参赞



图为唐家璇外长与李运茂夫妇合影