

本报三亚讯(通讯员王志光 郭炳川)4月14日,第十四届中国土木工程詹天佑奖颁奖大会暨获奖项目技术交流会在北京召开。由公司承建、一公司和三公司参建的远海工程八荣获“第十四届中国土木工程詹天佑奖”。该工程获评詹天佑奖,也标志着公司创造了连续十四届均有项目获评詹天佑奖的记录。

2014年10月,公司投入海南南施建设,克服“四高”恶劣环境,在缺少生活物资补给和工程材料运输困难的情况下,顶住超常施工进度压力,历经两年艰辛努力,最终完成工程八的施工,并一次性通过竣工验收。

## 公司领导调研香港机场项目

本报香港讯(通讯员闫长春 雷忠明)4月9日至10日,公司总经理王洪涛、副总经理赵传林到香港机场3204标项目部及CCCCDCM1船舶调研指导工作,并召开现场工作会。

王洪涛对香港项目全员付出的努力及取得的成绩给予充分肯定。他强调,要坚定不移地推进属地化管理,加大香港本地员工的使用力度,多层次、多渠道使用和储备属地人力资源;对于生产过程中遇到的困难要及时反馈、及时解决;项目部领导班子要轮流带班作业,提高解决问题的效率,提升团队凝聚力;要改善员工的工作和生活质量,在心理和情绪上做好疏导,通过适当方式舒缓工作压力。

赵传林指出,香港机场扩建工程是公司迈进高端建筑市场的第一步,要树立品牌,做大市场;要始终坚持合法合规的人力资源管理原则,要大胆使用本地人才,不断规范各项管理工作;要重视施工现场的安全环保工作,按照法律法规开展各项工作。

## 公司党委对新提任领导人员上岗集体谈话

本报天津讯(通讯员赵春利)4月14日,公司党委对新提任领导人员进行上岗前集体谈话。公司党委书记、董事长毛元平,党委副书记、纪委书记刘俊华代表公司党委参加集体谈话并提出具体要求。

会上宣读了有关人员的任职决定,新提任领导人员分别进行了表态发言。

公司党委书记、董事长毛元平对新提任领导人员提出希望和要求。毛元平指出,干部选拔任用是基于日常综合表现,严格履行干部考察、任前公示等程序,广泛征求各方面意见并经过公司党委讨论,慎重研究决定的。这次提任,既是对大家品行修

养、工作能力和业绩的充分肯定,也是组织上的信任,同时也提出了更高的要求。毛元平要求,新提任领导人员一要讲学习。要加强学习,适应新岗位新要求。要认真学、广泛学、辩证学,拓宽视野,转变思路,紧跟时代的步伐。二要勤工作。认真履职,在新的岗位上工作标准要更高、作风要更实,效率要更高,以优异的工作业绩回报组织和职工群众的信任。三要讲团结。要讲究领导艺术,讲究工作方式方法,主动沟通,精诚合作,真诚相待,关心下属,以团结汇聚更大的力量。四要敢担当。要心怀企业,懂得感恩,敢于担当,肩负起自己的职责,承担起企业发展的使命。

公司党委副书记、纪委书记刘俊华就廉政勤政方面对新提任领导人员提出要求,一是要牢固树立“四个意识”,树立正确的价值观。二是要尊崇制度,规范管理,强调规矩意识,坚决执行好公司的大政方针。三是要加强个人修养,廉洁自律,正确对待手中的权力。四是要率先垂范,争做表率,发挥好带头作用,在新工作中展现新作为。

会议还向新任的领导人员赠送了《中国共产党廉洁自律准则》《中国共产党纪律处分条例》《中国共产党党内监督条例》《关于新形势下党内政治生活的若干准则》,“两学一做”学习材料和学习记录本。

## 有归属感才有凝聚力

南曲

任何伟大的事业,都需要人去完成。在公司转型升级的重要阶段,提升员工归属感是一个重要课题。特别是当前,85后、90后已经成为员工队伍的主体。与老一辈筑港人相比,这些员工思想活跃、价值多元,在很多领导眼里是很容易产生“世界那么大,我想去看看”的“离职高危”群体,建立归属感就更为紧迫。

归属感是一种心理现象,是员工被企业认可与接纳时产生的感受。产生归属感的重要条件是价值认同。

公司经过72年发展,沉淀了很多宝贵的精神财富,形成了一航人的精神底色,例如产业报国的使命意识、苛求品质的工匠精神等。这些品质是支撑一航发展的深层动力,认同这些价值是在精神上成为一航人的重要标志。也只有认同这些价值,才能与企业志同道合,这是价值的“硬杠杠”。

同时,还必须看到,价值认同是双向的。当今时代,大量新思想涌入,新技术发展,带来了新的思维模式和价值观。这些新气象集中体现在新生代员工身上——他们期待享受生活,更期待实现人生价值。对于这些价值诉求,企业必须高度重视。领导干部要善于俯下身与青年员工进行沟通交流,发扬好老前辈的风度,为青年员工做好职业价值的修枝剪叶,同时也不断推动自身思想的与时俱进。这样,才能提升员工的归属感,风向往标 >>> 汇聚企业发展的向心力。



仲昭鸿 摄

## 港研院临港科研试验基地开工

展示新形象 打造新起点

本报天津讯(记者陈聪 通讯员李宇)4月14日,港研院临港经济区科研试验基地项目举行开工典礼,公司董事长、党委书记毛元平出席。

毛元平在讲话中说,筑港科研六十年,港研院始终以推进国家水运工程建设技术发展为目标,以建设一流港湾工程研究院为目标,坚持改革创新,与时代同步。特别是近年来,作为一航局技术中心主体和重要科研平台,先后参与了众多国内外重大工程建设,编写修订国内行业技术标准50多项,充分展现了“筑港摇篮”科研

院的历史担当和发展成就,对企业健康发展起到了有力支撑。

毛元平希望,港研院能以基地建设为契机,全面推进改革、发展、管理等各项工作,在硬件设施取得跨越式提升的同时,把科研质量、事业发展、管理水平、队伍建设等同步提升,真正实现建设新基地、展示新形象、打造新起点、创造新辉煌,为全面建设“匠心一航、发展一航、效益一航、大道一航”添光增彩。

据悉,科研试验基地项目位于天津临港经济区,总投资约1.56亿元,占地面积

2.6万平方米,建筑面积2.3万平方米。基地内将建设一座五层高的科研试验楼,一座地上三层、地下一层的岩土离心机楼,一座水工模型试验大厅以及一座五层高的科研服务楼。

基地建成后,将有力提升公司科研试验能力,改善博士后工作站科研条件,吸引人才进站;同时,也将极大丰富公司的科研试验设备、提高科研试验水平,一些关键试验技术还将达到国内领先水平,将会对公司施工技术攻关提供强有力支持。该项目计划于2018年8月19日完工。

## 公司在包头投资市场再下一城

本报天津讯(通讯员李阳)近日,公司成功中标包头市110国道改造及沿南大道综合管廊工程PPP项目,投资额约16.96亿元,标志着公司在包头投资市场再下一城。

本项目包括110国道道路改造和沿南大道综合管廊两个子项目。采用“PPP+政府购买服务”模式实施。110国道道路改造项目全长约11.57公里,合作期12年;沿南大道综合管廊项目全长6.67公里,合作期限22年。包头市政府财政实力较强,项目回购风险较小,预期收益可观。

该项目由公司精心组织、独立运作,是公司深耕区域市场,开展二次经营的又一重要成果,标志着公司与包头市政府合作的深化,对巩固公司在包头的市场地位意义重大。该项目是公司在地下综合管廊领域的又一重要收获,有利于进一步提升公司地下综合管廊投资、运营的经验,是公司投资业务“向城市进军”、向新兴产业进军迈出的重要一步。

## 京沈客专东伍岭隧道贯通

超11公里,历时1015天,变更设计171份

本报承德讯(通讯员肖勇强)4月10日,由城交公司承建的东伍岭隧道1号横洞大里程与2号斜井小里程方向实现高精度贯通。至此,经过1015个日夜的艰苦奋斗,东伍岭隧道实现了全隧贯通。

位于河北承德的东伍岭隧道,是京沈客专客运专线的重难点控制性工程,属于特长隧道,全长11033米,为单洞双线隧道,最大埋深491米,设计时速为350公里。由于地质情况复杂,入场施工以来共进行了171份设计变更。

东伍岭隧道施工设计为3个辅助坑道,自辅助坑道进入正洞后向两端同时掘进,经过3次局部贯通后最终达到全隧贯通。本次是1号横洞大里程与2号斜井小里程方向实现贯通,规范中要求水平贯通误差需控制在13厘米内,高程贯通误差需控制在5厘米内,本次实际分别为6.7毫米与9毫米。其余2次局部贯通精度也皆远远高于贯通规范要求。

据测量队长赵小雷介绍,在测量作业时,项目部建立了隧道独立控制网、水准控制网,每日进行监控量测,每周进行沉降观测,每月进行洞内导线复测,每半年进行一次总体控制网复测,同时对不良地质情况进行雷达扫描,红外探测,TSP超前预报,精准指导了隧道开挖掘进。

编者按:4月8日,港珠澳大桥沉管安装团队历经15天连续奋战,与风浪作战、与时间赛跑、与疲劳斗争,最终圆满完成E29、E30沉管管顶压块加载施工,为最终接头安装、沉管全线贯通打下了坚实基础。

望着缓缓退场的起重船,3名副经理,5名技术人员,2名安全员和调度,17名起重工,6名测量员,还有23名潜水员,舒缓了一口气,凝重疲惫的脸上露出笑容。

刚刚过去的15天里,他们通宵达旦,与风浪作战,与时间赛跑,与疲劳斗争,成功完成了E29与E30沉管的压载加载施工,为最终接头安装打下了坚实基础。

### 化解工期的桎梏

“按目前的施工倒排计划来看,最终接头安装施工工期非常紧张,E29与E30沉管压载块的安装必须尽快提上日程,否则很有可能赶不上安装窗口。”

港珠澳大桥岛隧工程项目总经理林鸣深知沉管压载加载施工的重要性。只有解决最终接头与E29、E30沉管之间基床不均匀沉降的难题,才能保证最终接头安装的质量基础。“管节压载施工已刻不容缓,请设计分部与V工区详细制定施工方案,立即实施压载块加载。”林鸣语气坚定。

大家开始研究细化沉管压载施工的方案和计划,1000吨起重船调遣却成为了施工的拦路虎,让会议室的讨论声戛然而止。原来,工区联系的起重船最快25号才能抵达施工现场,现场工期排得密密麻麻,根本不允许有一天的延期。会议陷入僵局。

“压载施工的问题必须在今天落实解决。”会议室瞬间变成了“联络室”,林鸣拿出手机,一个号码

接一个号码,近两个小时打了20多通电话,亲自联系调遣起重船,把珠三角海域能联系的起重船问了个遍。中午1点,工作人员把盒饭送到了会议室……问题总算迎刃而解,一艘1000吨起重船和三艘运输驳船如期抵达。

### 接受风雨的洗礼

“压载块吊装水深近17米,安装位置纵向间隔50厘米,横向间隔只有10厘米,超水深、高精度作业本就有超高难度,每天作业时间又非常有限,工地上可谓分秒必争。”此时,工区生产副经理张建军压力巨大。

## 千钧重负化良基

——记港珠澳大桥岛隧工程E29、E30沉管压载加载施工

尹晓伟

工期本就吃紧,偏偏天公不作美。QQ群里连续响了几声,张建军拿出手机一看,脸色顿时凝重起来,连续的几条强对流预警信息让他不由担心起来。

一切已准备就绪,工区安全总监范锐组织在甲板上召开安全会:“我们现在是连续高强度作业,所有人务必提高安全防范意识,与身边同事相互监督、相互提醒……”6名起重工爬上压载块挂钩,测量人员严密监测压载块姿态和位置,潜水人员在海底辅助指引,起重船缓缓下放吊钩……

冷暖空气的交替,让海上天气变幻莫测。上午还是风和日丽,一到下午黑乌乌的云就涌了上来,压得人透不过气。风逐渐大了起来,最大瞬间风力达到7级,雨随之倾泻而下。“暂停施工,等待合适的作业窗口。”张建军波澜不惊地下达了停工指令。

晚上6点多,风浪渐小,雨也小了许多,现场已具备作业条件。“马上复工!”张建军下达指令,顶着风雨跑到了甲板上。起重工冒雨爬上压载块,准备挂钩作业,身上被雨水打得透透的。吊钩在风浪作用下依然有些摆动,几名起重工在6米多高湿滑而又狭小的平台上如履薄冰,稍有不慎就可能被撞下或者滑落平台。

受恶劣海况影响,现场施工进度明显慢了许多,直到次日凌晨2点才完成第二块压载块的安装。

### 挑战工程的极限

经受恶劣天气考验外,作业人员还要与体能作斗争,每天都是十七八个小时的高强度作业,早已超出了体能极限。

“没事,我们撑得住。”五名工人因为雨中作业着了凉,一直发着低烧。看到工人一再坚持,张建军便把他们安排到强度较小的岗位,让安全员重点照顾,还特意让厨房煮了姜汤。

从早晨5点多开工,所有人就进入了一种机械化的工作状态,几乎没有停下来休息的时候,体能快速消耗着,精神也是高度紧张,累了就蹲在甲板缓冲十几分钟,哪怕是刮风下雨也顾不上找地方避雨。“最早也得干到深夜11点多,晚一点就要熬到凌晨2点,每天都有一种几近崩溃的感觉。”

重压之下举重若轻。4月8日,建设者在海上连续高强度奋战15天,圆满完成E29、E30沉管管顶压载块加载施工。

这是一场尤为艰难的胜仗,虽然没有沉管安装阵势庞大浩荡,但其意义和施工难度,还有建设者的付出,丝毫不打折。面对挑战,他们无所畏惧,全力以赴,以铁血之躯,将千钧重负转化为毫厘间的基础保证。

## 大字新闻

近日,公司6项企业文化理论成果获在2015-2016年全国企业文化科研成果评选中获奖,其中一等奖4项,二等奖2项。(张诚)