

本报珠海讯(通讯员董永贺)浩瀚的伶仃洋上,两个呈椭圆形的人工岛遥相呼应,连接人工岛的33个沉管全部安装完成,在伶仃洋海底,一条长6.7公里的海底长龙全线贯通。去年9月,港珠澳大桥岛隧主体工程桥梁全线贯通,此次的海底隧道贯通,标志着港珠澳大桥主体工程全线贯通。

7月7日上午10:00,港珠澳大桥主体工程海底隧道贯通仪式在西人工岛举行。港珠澳大桥管理局局长朱永灵、总工程师苏权科,中国交建党委副书记、副总裁陈云、中国交建总工程师林鸣、公司领导赵传林等参建单位相关领导参加了贯通仪式。

港珠澳大桥全长55公里,是连接香港、珠海和澳门的超大型跨海通道,也是迄今世界最长的跨海大桥,包括海中桥隧主体工程,以及香港、珠海、澳门三地口岸和连接线。其中,主体工程由长达22.9公里的桥梁工程和6.7公里的海底沉管隧道组成,隧道两端建有东、西两个人工岛,被英国《卫报》誉为“新世界七大奇迹”之一。

岛隧工程为港珠澳大桥核心控制性工程,包括两个面积为十万平方米的人工岛和一条长达6.7公里的海底隧道,为国内首条外海沉管隧道,也是当今世界上埋深最大、综合技术难度最高的沉管隧道,面临外海环境恶劣、风险挑战高、组织难度大、建设周期长等难题。

在海上施工开篇之年的2011年5月15日,岛隧工程迎来海上施工首个重要节点:在8台联动振动锤隆隆振声中,岛隧工程西人工岛首个超大型钢筒沉管入海。12月7日,两个人工岛全部成岛,“当年动工、当年成岛”的奇迹诞生。

2012年1月,岛隧施工由海上转入岛上,暗埋段施工展开。在这400多平米的截口平面里,深入海平面以下14米,克服施工空间狭小,外海施工高温、高湿、高盐自然环境,于2013年5月,西人工岛暗埋段实现了与沉管隧道的“深海初吻”,开启了沉管隧道安装的序幕。

2012年7月,沉管隧道抛石夯平施工展开,抛石夯平班组在外海孤船坚守1291个日夜,成功抵御台风、大浪、湿热、寒潮侵袭,2016年1月25日圆满完成“伶仃洋底筑路基”施工任务,为沉管隧道安装奠定了基础。

港珠澳大桥海底隧道由33节预制沉管以及“最终接头”拼接而成。33节沉管每个标准管节长180米,最大排水量8万吨。港珠澳大桥隧道两端各由一个人工岛与桥面相连,全长约6.7公里,最深处位于48米深的海底。该海底隧道是迄今为止世界最长、埋入海底最深、单个沉管体量最大沉管隧道。

从2013年5月2日首节E1沉管开始浮运安装至2017年5月2日最终接头安装,4年的沉管隧道建设中,建设者攻克了深水深槽、大径流、强回淤等世界级难题,创造了“一年十管”中国速度、“半个月连续安装两节沉管”、“最终接头毫米级偏差”等多项世界纪录,圆满完成了33节巨型沉管和最终接头安装的施工任务,创造了外海沉管隧道滴水不漏的建设奇迹。



毛元平拜访玉林市委书记莫恭明

玉湛高速首根桥梁桩基浇注

本报玉林讯(通讯员张鹏飞高振鉴)近日,公司党委书记、董事长毛元平拜访广西壮族自治区党委常委、玉林市委书记莫恭明,双方就进一步推进合作项目、深化在玉合作进行了交流。玉林市常务副市长丘德奎,玉林市交通局长何东真,公司副总经理由广君,二公院总会计师周露参加会议。

毛元平感谢玉林市长期以来给予一航局的支持,并介绍了一航局投资建设业务的发展情况,回顾了一年来的玉湛项目的推进成绩。毛元平表示,一航局在基础设施投资建设、城市综合开发等领域具有雄厚实力,愿意发挥自身全产业链和一体化服务优势,全面对接玉林发展战略,积极推动更多项目实施落地,为玉林经济社会发展作出新的贡献。

莫恭明介绍了玉林“东靠南下、通江达海”发展规划和战略。他表示,一航局作为玉林市合作伙伴,在已经参与的玉林基础设施建设中取得了不俗成绩,希望一航局能够继续发挥优势,进一步加大在玉的投资布局,推动双方在更多项目,更深领域合作。

6月22日,毛元平到玉湛高速公路项目部检查工作。在察看现场情况,听取项目进展情况汇报后,毛元平与玉湛高速公路广西、广东段进行了沟通交流,对项目谋划、运作、实施、进展表示满意。

毛元平指出,玉湛高速公路一年来展示了一航局的品牌、能力和水平,得到了广西壮族自治区和玉林市的认可,创造了玉湛模式、玉湛速度和玉湛精神,成为广西PPP项目的样板项目。

毛元平要求,要创玉湛品质,创优工程力争拿大奖;要创玉湛管理,用优良的管理水平书写PPP项目的规范;要创玉湛效益,玉湛高速是我们自己投资、自己设计、自己施工、自己运营的首个项目,用智慧创造良好经济效益;要打造廉政队伍,坚持零容忍,做好反腐倡廉工作。

又讯(通讯员杨英)6月30日凌晨,广西玉湛高速公路项目第一根桥梁桩基在三工区县道X401分离桥成功浇注,标志着该项目正式实施。

玉湛高速公路项目由主线和五条连接线组成,主线全长74公里,共设桥梁45座。项目采用PPP合作模式,具体为BOT+EPC+可行性缺口补助模式投资建设,建设期+运营期共33年。

王洪涛到二公司调研指导

本报青岛讯(通讯员苏洋)6月21日,公司领导王洪涛、金义、刘俊华、黄健到二公司调研指导。

在听取汇报后,王洪涛指出,二公司结合发展实际,积极稳妥推进薪酬分配、干部管理等改革,呈现积极向好的发展态势,特别是在港珠澳大桥、蒙内铁路等集团重点工程中,项目履约较好,彰显了技术管理能力。

针对下一步工作,王洪涛提出要求,一要加强部门建设,提升机关

总部的专业能力和管控水平,转作风、去官气、接地气;二要加强团队建设,发挥企业文化作用,提高项目标准化、规范化水平;三要严格执行“三重一大”集体决策制度,充分利用总经理办公会、党委会等载体研究公司发展重大问题,统一思想、达成共识;四要不慕虚荣,直面问题,要珍惜抓好在建项目、现金流管理等基础工作,谋生存促发展;五要强化班子责任担当,坚持同频共振,坚定一个方向,增强合力,推动持续健康发展。

调研组强调,要紧盯财务指标,多措并举激发基层项目部和项目经理主动上缴资金的动力、盈利创效的动力、结算与收款的动力,要应收尽收,实现利润和现金流稳定;要严肃管理,严谨制度执行,维护规章制度的刚性和权威,严明考核,严格执行,确保公司决策在项目切实落实执行,实现企业发展良性循环;要严抓项目基础管理,推广优秀管理举措,发挥典型引领,实现项目精细化管理、精打细算,抓出成效。

习近平考察香港两大项目

公司均参与建设

交通建设报北京讯7月1日,国家主席习近平在香港特别行政区行政长官林郑月娥陪同下,考察港珠澳大桥香港段建设工地和香港国际机场第三跑道建设情况。

习近平首先来到港珠澳大桥香港段建设工地,听取建设情况介绍,仔细询问工程规划、施工进度和质量安全等情况。他指出,建设港珠澳大桥是中央支持香港、澳门和珠三角区域更好发展的一项重大举措,是“一国两制”下粤港澳密切合作的重大成果。希望积极推进后续工作,确保大桥顺利通车、安全运行。

随后,习近平来到香港国际机场,考察第三跑道建设情况,观看展板和沙盘模型,远眺跑道系统填海工程工地,了解工程建设和未来使用效益等情况。习近平指出,中央支持香港机场建设第三跑道,就是为了支持香港巩固国际航空交通枢纽地位,保持和提升竞争力。希望把好事办好,确保工程建设安全高效,项目建成后发挥最大效益。

这两个重大项目建设中,中国交建发挥了主力军作用。中国交建承建了整个港珠澳大桥70%以上的工程份额。全部工程将于2017年底完成。香港国际机场第三跑道系统填海拓地工程由中国交建负责实施,此外,还承担了第三跑道DCM项目第四标段施工任务。目前,项目正在规范有序推进。



6月30日,中交汇通横琴广场2号公寓楼实现主体结构封顶。该楼高104米,共有30层,建筑面积约2.6万平方米,于2016年12月19日开始主体结构施工,历时194天。项目部在施工中积极推广BIM技术,开展文明工地标准化和智能化建设,成为广东省建筑施工的典范,并多次受到社会各届观摩。

陈留石 崔连刚 摄影报道

风向标 >>>

施工质量是否合格,通过电脑终端一目了然;物资进料数据在云端APP一键呈现;全封闭的拌和站,与环境和谐共生……不久前,北京新机场的智能化和绿色施工被中央电视台聚焦。

数字化智能工地和环保型绿色工地,是文明工地建设的新方向,也是建筑企业发展的趋势和潮流。麦肯锡等权威研究机构撰文指出,建筑业瓦解的时代已经来临,BIM、数字化、物联网等将引领行业发展;我国《建筑业“十三五”规划》也已明确要求,要将智能、绿色基因融入建筑施工。

因此,对公司而言,打造智能和绿色工地,不只是实现更好履约的途径,更适应了转型的方向。近年来,“花园式工地”、“智能化工地”已经越来越多地进入大众视野,成为工程建设的常态。建筑业精细化、环保化的变革浪潮,已经在影响着我们每一个人。

在这种背景下,智能化和绿色施工,不再是“做不做”的选择题,而是应该如何做好的必答题。智能化趋势,需要我们以“互联网+”为基础,整合现有资源,探索现场施工的物联网、可视化与智能化;绿色化趋势,就要求紧抓设施、人员、材料、设备等因素,倡导“四节一环保”,强化污染过程控制,真正做到环境友好型施工,实现可持续发展。尤其是公司重大项目、战略性项目,要将打造智能化和绿色工地作为一项基本要求。

每一种趋势来临时,只有最先行动者才能建立持续的竞争优势。数字化、现代化的先进技术理念,带给我们的不应只是思想的冲击,更应成为行动的助力。

(北京新机场对智能化和绿色施工的有关探索详见第四版)

让绿色智能施工助推转型发展

秦恒

有多么深沉。
“我领包泡面吧,刚刚从现场回来。”推门而进的史玉祥副经理头发上湿漉漉的,不知是汗是水,眼镜上雾蒙蒙一片,脚上的雨鞋黑黑交杂看起来有点埋汰,唯一如常的是他常年在外晒得黝黑的面庞。
“这么晚您还没吃饭啊?”“这就吃,下这么大的雨不多订会晚上都睡不着觉。”领着

不大一会儿,出了门口的他接着电话又杀了个回马枪,“我再打一份,不不,两份饭!”原来,为了抢修道路和封堵缺口,挖机司机都在现场脱不开身,平时里总一起的吃饭的哥几个就委托小伙子帮忙送餐。
“这天气我汽车吊不敢动,他们几个开‘坦克’的暂时闲不下来!”打着饭,小伙子还不忘开玩笑。“几分钟,小伙子拎着两个

行军床上和衣而眠的不正是朝夕相处的安全总监翟成凯?
“师父、翟哥!”似乎还有些犹豫,他喊得很轻。“别喊了,让他多歇会吧,刚熬了个通宵。”路过门口的同事一语道破天机,“昨天他盯了一宿,等9点再喊吧。”望着“偷懒”的师父,小刘看了眼窗外,翠塘阳光明媚,已无一丝阴霾……

抢险进行时 工地众生相

——贵隆高速项目防洪抢险记

乔晓辰

大袋子离开了,剩下大厨一脸沉思……

“别喊了,让他多歇会吧,熬了个通宵”

7月3日早上8点,因为稍微晚起一会儿,实习生小刘一进办公室就坐到桌前填写资料。填着填着他遇到了问题,一些专业术语和数据还是不太明白。

“师父,这个怎么弄?”边说边抬头的他此时才注意到师父不在电脑前。而角落里

泡面远去的背影不算高大,依然湿润的头发满是花白,伴着胶鞋与地板的摩擦声音消失,窗外的雨势也似乎小了些……

“我再打一份饭,不不,两份”

“今天怎么就你自己过来了?”厨房大师傅看着来打饭的小伙子问道。“他们都在现场呢,麻烦您帮我打三份饭。”拎着塑料袋的吊车司机掩饰不住眉宇间的焦急。

黄色、橙色、红色!7月1日至2日,广西贵港大部地区出现大到暴雨,局部地区特大暴雨,短时最大降雨量达315.3毫米。受其影响,贵隆高速各工段均出现不同程度洪涝灾害,江河、水库水位大幅上涨。公司建设者第一时间投身抢险救灾之中……

“哪怕把路断了,也要把沟给挖出来”

素以办事利落、雷厉风行闻名的调度“杜伯”看着水位标高不断增加,当机立断给各家施工队伍下达了死命令:停止手头的一切施工,优先排水。

调度会上,他的话掷地有声,“哪怕把路断了,也要把沟给挖出来!为保证排水,就算是挖开完工的道路铺设涵管也在所不惜!”面对施工队的迟疑,老师傅可不含糊,大着嗓门讲起来,“这么做耽误了效率,可对当地百姓耽误的是身家性命。淹了池塘田地就等于毁了他们的根基,这个问题不处理好我们今后的工作更不好开展。”抢险救灾不是圈地,更不能只扫自家门前雪,老辈的一航人比谁都注重发展大局……

“我领包泡面吧,刚刚从现场回来”

轰隆隆的雷鸣已让正在综合部加班的小杜忘记时间,豆大的雨点噼里啪啦打在窗上,让人看不清摇曳的路灯下夜色竟

