

本报岳阳讯(通讯员方利)1月18日,公司领导王洪涛、李一勇、由广君等一行拜会了湖南省岳阳市人民政府,岳阳市副市长杨昆出席会议。岳阳市交通局、交通建设投资有限公司、路桥公司主要领导陪同参加。

杨昆对公司领导一行到访表示欢迎,他详细介绍了岳阳市的基本情况以及重点项目建设情况,邀请公司积极参与岳阳市重点项目的投资建设。会前,公司领导前往对接项目

现场进行实地考察。

公司党委书记、董事长、总经理王洪涛介绍了公司发展历程、产业结构、投资实力、项目管理能力等。他表示,一航局将积极参与岳阳市的重点项目投资建设,欢迎岳阳市政府主要领导有机会到公司总部和在建项目进行考察、指导。

双方就重点项目规划方案、施工工艺等进行了深入探讨,对岳阳市后续重点项目建设信息进行了沟通交流。

主办:中交第一航务工程局有限公司 津内部资料性准印证第2017036号(对开四版) 邮箱:zhugangbao@cccyhj.com

中国交建召开2018年工作会议

开启建设具有全球竞争力的世界一流企业新征程

交通建设报北京讯(记者陶涛)1月29日至30日,中交集团暨中国交建2018年工作会议在北京举行。国务院派驻中交集团监事会主任李惠敏,中国交建领导刘起涛、陈奋健、傅俊元、刘湘东、陈云、宋海良、王海怀、孙子宇、文岗、王建,中国交建董事会成员齐晓飞、郑昌弘、魏伟峰出席会议。

中国交建党委书记、董事长刘起涛作了题为《全面贯彻十九大精神 全力推动高质量发展 在建设具有全球竞争力的世界一流企业征程中再创新辉煌》的讲话。刘起涛指出,要深入学习贯彻习近平新时代中国特色社会主义思想,回答好“新时代之问”,统筹谋划中国交建改革发展新格局。各单位要把学习贯彻习近平新时代中国特色社会主义思想

和党的十九大精神,作为当前和今后一个时期必须抓实抓牢抓深的重大政治任务,在学通弄懂做实上下功夫,奋力谱写新时代中国特色社会主义发展的中交篇章。学习贯彻习近平新时代中国特色社会主义思想,前提是要明确新时代对中国交建发展提出的新命题,核心是要明确新时代中国交建发展的新目标,关键是要坚持发现问题、正视问题、解决问题这个工作导向。

刘起涛指出,建设具有全球竞争力的世界一流企业,是新时代中国经济发展的内在要求,是我国从富起来到强起来的重要标志,也是中国交建适应新时代、建功新时代的战略目标。围绕这一目标,未来三到五年,我们工作的

总体思路是:深入贯彻落实党的十九大精神,以习近平新时代中国特色社会主义思想为指引,坚持党对企业的领导,坚持稳中求进工作总基调,坚持新发展理念,以“五商中交”战略为引领,立足“三者”,加快“三转”,聚焦高质量发展,优化布局结构,深化中国交建改革,强化党建保障,奋力打造具有全球竞争力的世界一流企业,为全面建设社会主义现代化强国、实现中华民族伟大复兴的中国梦作出更大贡献。对照中国交建二次党代会的部署,结合新形势新要求,我们确立了“十三五”末的阶段性目标:建成行业领先、国内一流、国际知名的“五商中交”,部分有条件的领域和核心业务率先达到世界一流企业水平,基本建成具有全球竞争力的世界一流企业。

刘起涛指出,未来三年是全面建成小康社会的决胜期,是中国交建基本建成具有全球竞争力的世界一流企业的决胜期。我们要以习近平新时代中国特色社会主义思想为指引,全面加强党的领导,全面深化中国交建改革,全力推动高质量发展,朝着世界一流企业伟大目标阔步迈进。为此,我们要重点抓好五个方面工作。一是聚焦高质量发展,把握机遇开拓创新,推动企业发展跃升新境界;二是聚焦功能定位,明确工作方向和重心,构建产业发展新格局;三是聚焦试点改革,统筹全局精准施策,推动中国交建深化改革实现新突破;四是聚焦全球发展,加快系统功能重塑优化,开拓中国交建发展新空间;五是聚焦党建引领,贯彻新时代党的建设

总要求和重点任务,开创全面从严治政新局面。

中国交建总裁陈奋健作了题为《加快改革创新 力促“三项变革” 推动高质量发展 夺取建设具有全球竞争力的世界一流企业新的胜利》的工作报告。陈奋健指出,中国交建2018年主要发展目标确定为:经营业绩实现稳定增长,改革工作取得更大突破,管理价值进一步彰显,培育具有全球竞争力的世界一流企业取得积极进展,党的领导、党的建设全面加强。全面完成2018年改革发展目标任务,开创中国交建高质量发展新局面,需要做到“四个坚持”和“四个务必”。坚持以习近平新时代中国特色社会主义思想为根本遵循,坚持稳中求进的工作总基调,坚持高质量发展的总体要

求,坚持党的领导、加强党的建设;务必增强忧患意识,务必坚定发展信心,务必坚持系统思维,务必抓好工作落实。他强调,2018年是贯彻落实党的十九大精神的开局之年,是“十三五”规划承前启后的关键之年,也是国有资本投资中国交建试点改革全面落地之年,统筹谋划开展好这一年的工作,对中国交建未来一段时期的发展意义重大,影响深远。要完成好全年目标任务,必须紧紧围绕“高质量发展”这个核心,切实做好六个方面工作。一是强主业,稳增长,巩固发展势头;二是调结构,扩增量,引导产业升级;三是抓改革,拓空间,激发内在活力;四是谋创新,提质增效,加快“三项变革”;五是防风险,保安全,实现平稳发展;六是强党建,聚合力,筑牢政治保障。

公司蝉联「全国文明单位」

本报天津讯(记者孙一鸣)近日,中央精神文明建设指导委员会颁发证书,公司及所属一公司、二公司顺利通过“全国文明单位”复查,继续保持荣誉称号。

全国文明单位由中央文明委评选,每三年评选一批,主要表彰积极践行社会主义核心价值观体系,坚持物质文明建设和精神文明建设两手抓,各项事业全面协调发展,精神文明建设成效突出,在社会上发挥示范引领作用的单位。公司2015年首次获得“全国文明单位”荣誉称号。

近年来,公司通过企业文化建设及“四个文明”创建等方式,有效推动精神文明建设融入企业经营;通过开展道德教育、营造道德氛围、强化道德实践、加强道德养成等手段将道德建设贯穿于员工日常行为;通过开展文明餐桌、文明旅游、文明交通、文明上网等行动促进了企业文明程度的不断提高,助推企业稳定持续健康发展。

立冬已过,天气冷得让人哆嗦,但眼前人山人海的热闹场景却让销售主管温晨光心里暖洋洋的。

小巧精致的售楼处里挤满了人,乍一看颇有超市年终大促销的气氛,鲜红的地毯将售楼中心映衬得格外醒目。这天是房地产公司中交樾公馆·禧樾项目开盘之日,在热烈喜庆的气氛中,大家不知道为了这一刻,究竟付出了多少。

“酒香也怕巷子深”

2017年是房地产市场深度调控之年,在竞争日益激烈的时代,优胜劣汰,适者生存。中交樾公馆所处区域竞品林立,万科、保利等各方名企强敌环伺,要想坐稳一席之地谈何容易?

“一开始,我们的工作重点主要在户型设计和建筑风格上。想设计出质量好、外观美并让客户住着舒心的房子。为满足不同客户的需求,我们投入大量的时间设计出了‘百变户型’,这样他们就能够是人生不同阶段重新布局房子,减少未来还需要改善住房的担忧。”房地产公司总经理武志华回忆道。

“樾公馆项目正式启动推广之前,就有关注我们项目的客户来咨询,我们会从房子的地理位置和未来升值空间方面去对客户介绍,等

过段时间打电话回访时,很多客户表示对我们的产品还不了解,还想再与周边的房子对比,这样客户很可能就去订了别的房子。”

因为客户对房子的不了解,加大了房地产公司的宣传力度。“我们不能守株待兔,不能消极等待客户发现我们,而是主动将产品推广出去,被人所知,让更多的人知道我们这里有值得居住和投资的高品质社区。”武志华总结道。

“宣传也是生产力”

在对品牌喜好这一项的市场调研中,有80%的人偏爱知名品牌商。“我们的品牌影响力相比其他知名房地产公司来说还有差距。”武志华说。

“术业有专攻”,之后房地产公司及时调整战术打法,通过挖掘央企地产的特色和优势,突出差异化

战略竞争力和比较优势作用,有针对性地加大市场宣传力度,重点塑造央企地产的精工品质和责任形象,将产品、服务和品牌文化融为一体,目前已形成具有中交一航地产品牌特色的营销推广体系。

运用“中交”央企名片突显产品品质,房地产公司建立了品牌的核心基石。以专业化施工能力使高质量成为房地产品牌的显著特色,打造让业主放心的产品。同时,在坚持内在品质不降低的标准下,借鉴绿城、龙湖等标杆房企的经验,补足建工类企业往往忽视的细节体验,逐渐形成了具有自身特色的产品风格。

在三期项目的推广过程中,房地产公司通过户外、社区、网络、手机APP等媒体端开展一系列与客户积极互动的活动展示演绎、传播、强化品牌形象,创造深度沟通

的机会,让客户体会企业的品牌精神,持续加深品牌印象,让中交品牌得到外界的认可,自发自觉地传播品牌。

“我们采取传统与现代、线上与线下相结合的宣传途径,让客户充分了解我们的产品。线下在地铁站厅、户外立柱、道旗广告发布以及超市巡展等传统推广方式进行落地式传播。线上广泛应用互联网+、微信自媒体等方式发布项目信息,运用时尚媒介、电台广播进行传播,探索最大化推广效果,多管齐下。”营销部主管王剑说。

“此外,通过拓宽‘圈子营销’,我们使宣传和销售渠道得到了更广泛的拓展。区别于单纯依靠传统的代理公司,我们成立了专门的自拓小组,在商场、大学城等热点、重点区域进行宣传覆盖,带动人对人的传播,让客户通过更加直观的途

径了解项目特色和优势。”王剑补充道。在渠道公司的选择上,除了与链家、中原、金乐家、我爱我家等传统大型渠道公司合作外,还引入小规模、社区化的中介渠道,挖掘有效客户资源,实现累计带访1318组,客户成交66套,占比达60%。

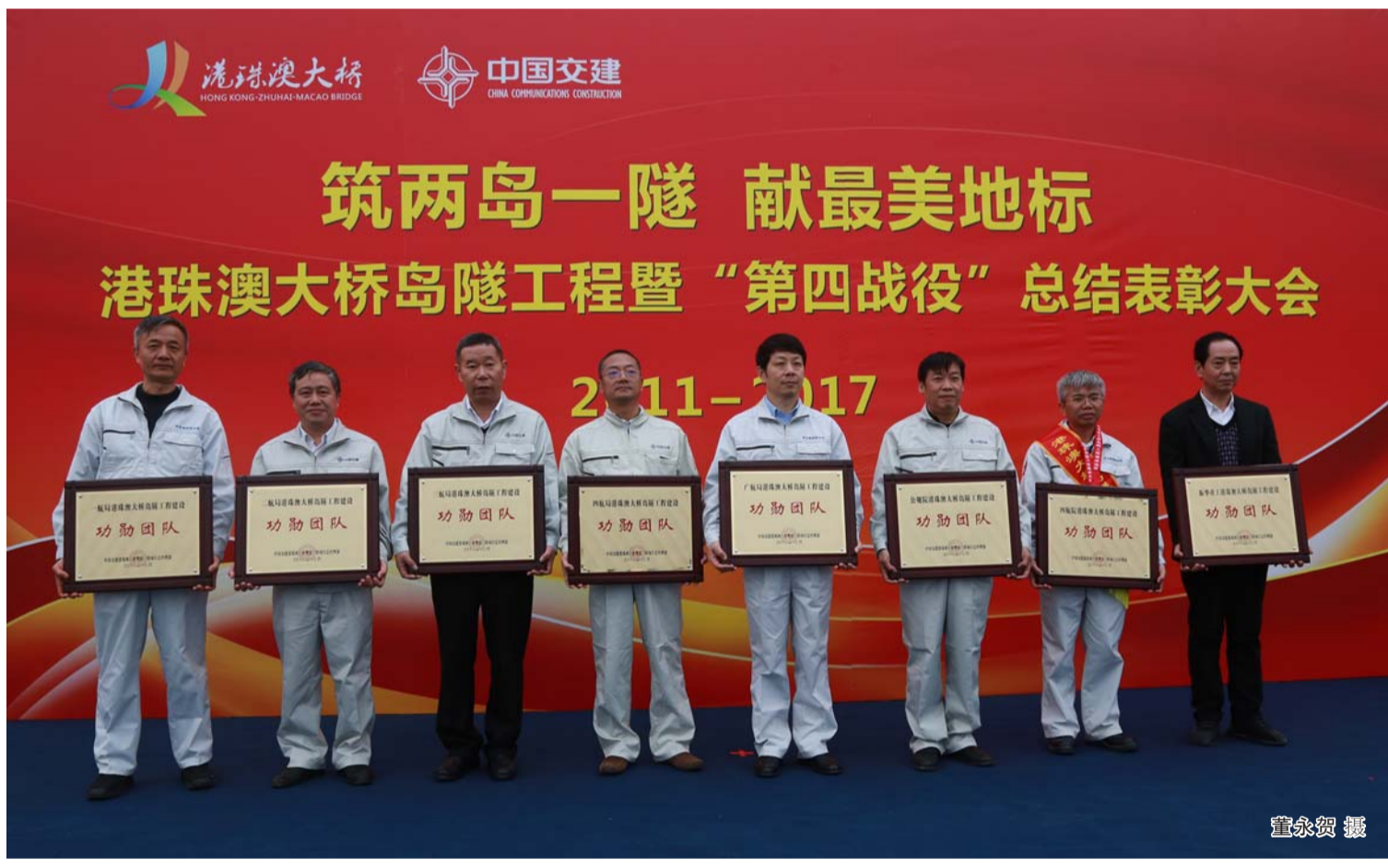
“我们也有独门绝活”

言必行,行必果。“我们在产品定位时会与前期所宣传的保持高度一致,不会让客户交房时和预期产生落差。”客服部副经理陈颖波说道。对已经交房入住的业主,根据其个性特点,建立个人数据库,通过开展业主恳谈日、业主关怀周、业主满意度调查等开展客户维护工作,及时关注业主论坛,满足业主的各项需求。

业主就是上帝,做到让业主满意。“如果业主与我们发生了争执,

港珠澳大桥岛隧工程举行“第四战役”总结表彰会

公司岛隧工程建设团队斩获多项荣誉



本报珠海讯(通讯员董永贺 尹晓伟)1月26日,港珠澳大桥岛隧工程暨“第四战役”总结表彰大会在人工岛举行,历时半年的“第四战役”建设任务取得决定性胜利。公司岛隧工程建设团队荣获“功勋团队”称号,孟凡利、宿发强等25人荣获“建设功臣”,96名职工获得先进个人表彰。

港珠澳大桥管理局局长朱永灵称赞建设者为珠江口打造了最美地标,为实现从高速发展向高质量发展的华丽转身提供了样板。他指出,七年来建设者敢于担当、攻坚克难、精益求精、不留瑕疵,成就了世界奇迹,以高品质的工程诠释了工匠精神、创新精神和奉献精神,证明了敢为人先的品格。

港珠澳大桥岛隧工程项目总经理、总工程师感谢建设者挑战超常规、挑战新领域,坚持高品质、坚持在状态,称赞建设者是创造新时代最伟大的劳动者,为世界海底隧道工程技术提供了新知识与新样本,在世界沉管隧道建设史上做出了充满中国智慧的贡献。

公司岛隧工程建设团队,自2011年进驻“珠江口”起,实现“当年动工,当年成岛”;创造了一年安装十节沉管的中国速度;发明整体式主动止水最终接头技术,创造海底隧道“滴水不漏”的工程神话;半年时间完成了一年半的工程,建成了西人工岛“最美地标”和一条“最美海底隧道”。

仰望,才能看见灿烂的星空

——房地产业务系列报道之营销推广篇

蒋静文 潘美竹 孙一鸣

过段时间打电话回访时,很多客户表示对我们的产品还不了解,还想再与周边的房子对比,这样客户很可能就去订了别的房子。”

因为客户对房子的不了解,加大了房地产公司的宣传力度。“我们不能守株待兔,不能消极等待客户发现我们,而是主动将产品推广出去,被人所知,让更多的人知道我们这里有值得居住和投资的高品质社区。”武志华总结道。

“宣传也是生产力”

在对品牌喜好这一项的市场调研中,有80%的人偏爱知名品牌商。“我们的品牌影响力相比其他知名房地产公司来说还有差距。”武志华说。

“术业有专攻”,之后房地产公司及时调整战术打法,通过挖掘央企地产的特色和优势,突出差异化

战略竞争力和比较优势作用,有针对性地加大市场宣传力度,重点塑造央企地产的精工品质和责任形象,将产品、服务和品牌文化融为一体,目前已形成具有中交一航地产品牌特色的营销推广体系。

运用“中交”央企名片突显产品品质,房地产公司建立了品牌的核心基石。以专业化施工能力使高质量成为房地产品牌的显著特色,打造让业主放心的产品。同时,在坚持内在品质不降低的标准下,借鉴绿城、龙湖等标杆房企的经验,补足建工类企业往往忽视的细节体验,逐渐形成了具有自身特色的产品风格。

在三期项目的推广过程中,房地产公司通过户外、社区、网络、手机APP等媒体端开展一系列与客户积极互动的活动展示演绎、传播、强化品牌形象,创造深度沟通

的机会,让客户体会企业的品牌精神,持续加深品牌印象,让中交品牌得到外界的认可,自发自觉地传播品牌。

“我们采取传统与现代、线上与线下相结合的宣传途径,让客户充分了解我们的产品。线下在地铁站厅、户外立柱、道旗广告发布以及超市巡展等传统推广方式进行落地式传播。线上广泛应用互联网+、微信自媒体等方式发布项目信息,运用时尚媒介、电台广播进行传播,探索最大化推广效果,多管齐下。”营销部主管王剑说。

“此外,通过拓宽‘圈子营销’,我们使宣传和销售渠道得到了更广泛的拓展。区别于单纯依靠传统的代理公司,我们成立了专门的自拓小组,在商场、大学城等热点、重点区域进行宣传覆盖,带动人对人的传播,让客户通过更加直观的途

径了解项目特色和优势。”王剑补充道。在渠道公司的选择上,除了与链家、中原、金乐家、我爱我家等传统大型渠道公司合作外,还引入小规模、社区化的中介渠道,挖掘有效客户资源,实现累计带访1318组,客户成交66套,占比达60%。

“我们也有独门绝活”

言必行,行必果。“我们在产品定位时会与前期所宣传的保持高度一致,不会让客户交房时和预期产生落差。”客服部副经理陈颖波说道。对已经交房入住的业主,根据其个性特点,建立个人数据库,通过开展业主恳谈日、业主关怀周、业主满意度调查等开展客户维护工作,及时关注业主论坛,满足业主的各项需求。

业主就是上帝,做到让业主满意。“如果业主与我们发生了争执,



短短一年时间 荒地水洼换新装

在瑶湖机场铺就“航空梦”

吕治霖 蒋克林



吕治霖 摄

1月中旬,素有“火炉”之称的南昌市也有了丝丝寒意,此时位于高新技术开发区的南昌航空城,洒水车正在来回冲洗着机场跑道,外来车辆已经不能随意驶入瑶湖机场。短短一年时间,这里由一片片荒地、水塘演变成了气势恢宏的瑶湖机场。如今,瑶湖机场已经整装完毕,完成了最后的调试工作,静候国产C919大飞机的检阅。

四公司第二项目部承建的瑶湖机场项目是南昌航空城建设的核心工程,也是中国交建首个机场EPC项目,肩负着承接C919国产大飞机试飞落户的使命。2017年6月20日,项目部创造了两个月填砂457万立方米的江西省施工记录,被江西日报誉为“瑶湖速度”。

一时间,荣誉纷至沓来。然而,摆在项目部面前的是更加艰巨的施工任务:2017年10月30日前必须完成施工。铁一般冰冷的工期犹如一颗重磅炸弹狠狠地甩在了建设者面前:210万平方米填砂强夯,60万平米两层碎石层,55万平方米水稳层,53万平方米道面混凝土,161万平米土面覆土……可留给大家的时间只剩113天,“我们没有退路,必须争分夺秒,挑战不可能!”在生产会上,项目生产经理徐肃用坚定的语气鼓励大家。

一人夏,南昌就让建设者们领教了它的“颜色”。7月的南昌持续发布高温橙色预警,面对酷热不少工人已经开始出现中暑的苗头。对此,项目部第一时间发布“禁令”,现场除正常洒水养护外,自上午10点半到下午3点禁止一切施工。眼瞅着工期一天天逼近,一些人还是提出了质疑之声,“工程完不了怎么办?”“工程进度项目部开会再讨论,但不能拿工人兄弟们的生命安全开玩笑。”说话间,徐肃态度很坚决。

因施工时间被压缩,施工队带班老张提出:“现场搅拌站只有2处,现在施工队已达到5个,大伙都想抢在白天施工,势必会造成拉料排队,现场窝工现象”。其他带班人员一听也跟着七嘴八舌地附和着。老张的提议引起了项目部的重视,经过研究,项目部最终确定了:白天由靠近搅拌站的3个队伍施工,晚上由远离搅拌站的2个队伍施工的错峰施工方案,得到了各家队伍的一致响应。

为避免出现中暑现象,项目部定期给工人分发绿豆、西瓜、防暑降温药和驱蚊药品,随时关注着工人的工作生活。项目部的周到细心令工人兄弟非常感动,“项目部待咱跟亲人一样,给自己家干活哪有不卖力的!”

安全不放松,质量同样得抓牢。一次施工中,施工人员正在为跑道做混凝土面层浇筑。按照工序,混凝土面层浇筑完成后,需要半天的稳固时间,然后再进行养

护。不料,混凝土面层刚刚浇筑完,就刮来了一阵大风,把遮挡棚全部掀翻了,大家还没有反应过来,一阵倾盆大雨又来了,足足下了一个小时,把刚浇筑的混凝土面层砸得凹凸不平。“如果打磨一下,也可以勉强过关,但为了确保质量,项目部果断决定把这200多米跑道全部打掉重做。”回忆起当时的情景,施工员蒋克林记忆犹新。

为确保工期,项目部不断加大现场投入,于9月份又增添了2个混凝土施工队。项目部管理人员本就捉襟见肘,增加的2个施工队给现场管理增加了不小的压力。深夜11点10分,瑶湖机场建设团队微信群里弹出了一条消息:“经项目部研究决定,新进场的2个混凝土施工队由我本人来监管。”徐肃的身先士卒,让每一位建设者都倍感鼓舞,大家的干劲比以往更足了。

在大家的共同努力下,9月14日,项目部创下了单日道面混凝土浇筑方量3105立方米的纪录,提前完成道面混凝土浇筑任务。管理理顺了,工程施工也进入了快车道,最终于10月28日主体工程顺利完工。

2017年12月13日,项目部迎来了竣工验收的日子。会议室里,业主、监理、验收组和项目部的人员已经悉数落座,建设者们纷纷屏住呼吸,等待着验收组公布结果的那一刻。

“本工程达到设计及规范要求,资料齐全,一致认为达到合格标准,同意申请竣工验收。”当验收组组长李俊用响亮的嗓音宣布瑶湖机场通过竣工验收时,整个会议室响起了经久不息的掌声。期间,江西省省长刘奇亲临一线慰问建设者,称赞项目部是“敢打硬仗、攻坚前行的优秀建设团队”。

3D建模只是BIM模型的开始,要实现施工全过程BIM技术应用,企业需采用BIM平台软件将更多信息融合到BIM模型中,如进度计划信息、项目造价信息、地理环境信息等非几何信息。通过信息融合将3D模型升级为ND模型。平台软件如Navisworks、MicroStation以及BIM5D等。

3.技术应用
BIM技术应用是BIM模型的核心价值,公路水运工程BIM应用点主要包括:土方算量及合理调配、BIM仿真施工方案分析、箱梁预制场综合管理、自然环境影响分析等。

土方算量及合理调配。通过地形点数据采集,建立曲面模型,经过

科技前沿

公路水运项目 BIM 技术应用前瞻

郭玉明 冯玉玺

BIM被誉为“建筑业的未来”,在房建领域发展突飞猛进,但在公路水运领域却相对滞后,没有形成完整的技术应用体系。2017年底,交通运输部办公厅发布了《关于推进公路水运工程BIM技术应用的指导意见》,提出“为提升公路水运工程建设品质,落实全生命周期管理理念,决定在公路水运工程中大力推进BIM技术的应用”。

较房建工程不同,公路水运工程地形复杂、工程建设面积大、环境影响因素多,其BIM技术应用有其自身的特点和路线,按实施阶段可分为信息录入、信息平台数据整合、技术应用。

1.信息录入
BIM技术应用的核心是信息,3D建模是将工程设计图纸的构件几何尺寸、材质、三维位置(平面位置与高程)等基础信息提取并录入系统的过程。这部分信息的录入需要依托于BIM建模软件。除国际上主流的Autodesk和Bentley系列软件外,国内品牌也异军突起,如鸿业、广联达、鲁班等。企业需掌握软件特点、结合项目需求,合理确定软件方案和技术路线。

2.信息平台数据整合
3D建模只是BIM模型的开始,要实现施工全过程BIM技术应用,企业需采用BIM平台软件将更多信息融合到BIM模型中,如进度计划信息、项目造价信息、地理环境信息等非几何信息。通过信息融合将3D模型升级为ND模型。平台软件如Navisworks、MicroStation以及BIM5D等。

3.技术应用
BIM技术应用是BIM模型的核心价值,公路水运工程BIM应用点主要包括:土方算量及合理调配、BIM仿真施工方案分析、箱梁预制场综合管理、自然环境影响分析等。

土方算量及合理调配。通过地形点数据采集,建立曲面模型,经过

计算后输出土方施工图,并自动计算汇总输出土方工程量。

通过土方调配管理软件,对地形进行数据分析,结合土方工程量,分析填挖区土方调配的方向、数量、土方运距、取土场、弃土场等调配方案。

BIM仿真施工方案分析。通过BIM可视化、全方位信息支撑方式,整合GIS地理信息模型,对施工方案进行多维模拟,充分论证方案的技术可行性和经济性。同时,通过对全线施工模型及环境状况进行检查,预先判断安全风险点,提高项目安全管理能力。

箱梁预制场综合管理。通过整合桥梁结构、进度计划、箱梁预制场布置以及坐标等信息,可以对箱梁制作进行进度及成本管理。在箱梁制作过程中如发生质量问题,可利用平台软件手机端上传问题照片、照片位置、问题描述、整改责任人、参与人、整改期限等信息,系统自动通知责任人和参与人。

环境影响分析。利用ARCGIS软件与高程模型相结合,通过设置降雨量和区域水淹半径,计算出相关结构在环境模拟情况下洪水淹没面积,以指导防洪方案的编制。

通过BIM技术的应用,公路水运工程中土方量分析、施工方案分析、预制场管理、环境影响分析的工作效率将明显提高,其分析结果的科学性和准确性较传统人工计算的结果也将大幅度提升。

BIM技术在公路水运项目中的应用仍处于初级阶段,当前的管理制度和软件技术的未能完全符合BIM理念,很多问题需要全行业共同努力解决。

港研究院主编的两项行业标准发布

本报天津讯(通讯员梁爱华 侯晋芳)近日,港研究院主编的两项行业标准《水运工程地基设计规范》(JTS 147-2017)、《水运工程地基基础试验检测技术规程》(JTS 237-2017)由交通运输部正式发布。

近年来,我国水运工程地基设计理论、处理新技术及试验检测技术发展迅猛,但一直以来没有综合的水运行业的地基设计标准和专门的地基基础试验检测标准。水运工程地基设计中地基承载力、土坡和地基稳定、地基沉降等主要参照《港口工程地基规范》(JTS 147-1-2010),地基处理设计主要参照《水运工程地基基础设计技术规程》(JTJ/T 259-2004)等,水运工程地基基础试验检测主要参考其他行业的相应标准。参照的这些标准已颁布多年,内容不够全面、完整,有的不能充分体现水

运工程特点,无法适应当前水运工程建设的快速发展和需要。港研究院于2007年申请立项编制《水运工程地基设计规范》,2009年申请立项编制《水运工程地基基础试验检测技术规程》,获得交通运输部批准。编写组经深入调查研究,总结我国近年来水运工程地基设计、试验检测的实践经验,吸纳成熟的新技术、新成果,并结合我国水运工程建设实际情况和发展需要,广泛征求有关单位和专家意见,历经十年终于完成全本规范的编制工作。

2017年3月,港研究院主编的《水运工程地基基础施工规范》(JTS 206-2017)已发布实施。至此,港研究院主编的水运工程地基基础设计、施工、试验检测三个规范全部发布。这对指导和规范水运工程地基基础设计、施工和试验检测,保障水运工程建设质量和安全,促进行业技术进步具有重要意义。

天灾无法抗拒,人祸却可避免。如果能从丰城发电厂“11.24”事故中吸取血的教训,以此换来企业的平平安安,这也许是对那些在事故中逝去的亡灵最好的告慰。

贵隆高速全线BIM模型

贵隆高速全线BIM模型

贵隆高速全线BIM模型

贵隆高速全线BIM模型

贵隆高速全线BIM模型

贵隆高速全线BIM模型

贵隆高速全线BIM模型

贵隆高速全线BIM模型

贵隆高速全线BIM模型

贵隆高速全线BIM模型

贵隆高速全线BIM模型

贵隆高速全线BIM模型

贵隆高速全线BIM模型

贵隆高速全线BIM模型

贵隆高速全线BIM模型

贵隆项目部获业主年度考评第一

本报广西讯(通讯员李文文)近日,在广西中交贵隆高速公路发展有限公司2018年工作会上,项目公司对2017年先进集体和个人等进行了表彰,公司贵隆项目部凭借优异成绩,获评“2017年度综合考评第一名”,在贵隆高速公路四个参建局中拔得头筹。

贵隆至隆安高速公路是广西高速公路网布局中“横4”苍梧至硕龙高速公路的重要组成部分,是列入广西“十二五”规划的前期工作项目之一。起点接贵港至梧州高速公路,终点与隆安至硕龙高速公路对接,途经贵港市、覃塘区、宾阳县、武鸣县、隆安县,路线总长约228公里。其中,主要负责施工任务全长62公里,共跨越三

市(县)六镇三十六村。

自项目开工以来,公司贵隆项目全员上下坚定理想信念,强化责任担当,依靠各参建公司的大力支持和各分部的辛苦努力,努力克服工期紧、地形地貌复杂、气候炎热雨季长及征地拆迁难等一系列困难,精心谋划,科学组织,强化管理,深入开展各项劳动竞赛,2017年超额完成公司和项目公司下达的指标任务,并取得了全线多个第一,尤其是庆丰互通A匝道桥圆满完成了第一次浇筑、贵港服务区左侧场坪完成了全线首次竣工验收、哥板山隧道实现胜利贯通、新柳山和木力山隧道先后全线贯通等,为贵隆项目建设增光添彩。

人们不禁要问,在施工方制度健全、资质齐备的情况下,何以发生如此重大的生产安全事故?也许理由有千条,原因有万种,但究其实质,主要还是相关管理人员的思维出了问题,在安全管理中,相关人员头脑中的习惯性思维才是酿成事故的内在根源。

习惯性思维,就是考虑问题或做事时,习惯于固定的思路或模式,形成顽固的“思维定势”,在实

工程速览

■近日,二公司中标山东滨州港海港区6号、7号泊位、中交锦悦、沪苏湖铁路南浔站交通枢纽工程-土石方回填等三项工程,工程总造价4.44亿元。(王金霞)

■近日,四公司第九项目部承建的沈阳桃仙机场飞机除冰设施设备项目场道工程中新

工程速览

建除冰坪顺利通过阶段性行业竣工验收,并交付沈阳机场集团正式投入使用。(洪兴阳)

■1月27日,由三公司承建的玉林路网项目园博园至五彩田园公路水稳拌合站开始场道清表、整平工作,标志着玉林路网项目正式破土开建。(赵海明)

别让惯性思维成为事故的祸根

马广承

近日,笔者观看了江西丰城发电厂“11·24”冷却塔施工平台坍塌特别重大事故视频短片,再次被这起夺走70多条鲜活生命的惨烈事故撕痛心扉。经调查组认定,这次事故直接原因是违规拆除模板,致使筒壁混凝土不足以承受上部荷载而产生倾塌,酿成73人死亡,2人受伤,直接经济损失1亿元的特别重大事故。

人们不禁要问,在施工方制度健全、资质齐备的情况下,何以发生如此重大的生产安全事故?也许理由有千条,原因有万种,但究其实质,主要还是相关管理人员的思维出了问题,在安全管理中,相关人员头脑中的习惯性思维才是酿成事故的内在根源。

习惯性思维,就是考虑问题或做事时,习惯于固定的思路或模式,形成顽固的“思维定势”,在实

际工作中表现为不自觉的、类似于本能的反应行为和适应行为。具体到丰城发电厂平台坍塌事故,工程管理者习惯性地“大干快上”,把工期由200多天缩短为100多天,在违背科学规律和技术规范情况下,基层管理人员仍然惟命照办,根本不考虑气温骤降对混凝土强度的影响,依然习惯性地进行组织生产,促使施工单位违规拆模,从而酿成了人为灾害。如果打破思维,随着施工条件变化主动改变工艺,或许就能避免事故的发生。但事故不能彩排,灾难容不得“如果”。

习惯性思维来源于思想惰性,不善思考,不愿去想,缺少主动创新意识,习惯于现状,如同清水煮青蛙,最终“舒服”死。其次是经验主义作祟,有的管理者谁的意见都听不进去,总觉得自己是正确的,有经验。比如这次丰城发电厂平台

坍塌,在拆除第50节模板前,项目部试验员提出试块强度不足,但管理人员在得到报告后,没有采取有效措施,导致事故发生,就是这种自以为是的固执和狭隘断送了73条生命。再次是存有侥幸心理,认为不会出事,因此才有了压缩工期,盲目拆模等违背事物本质规律的行为,应当说,管理者事前没有一个人希望发生事故,但因为心存侥幸,就敢违反那些为了维护生产安全而制定的规则,才出现了所有人不愿意看到的结局。

教训带来警示,要抓好安全生产,必须破除习惯性思维。要强化现代企业管理“以人为本”意识,把人的安全和生命放在最高位置,让每一个管理者和被管理者敬畏生命,珍视生命;要善于学习安全管理先进经验,思想上行动上与时俱进,能够站在更高层次上管理生

产;要强化责任意识,严格健全和落实规章制度,对违反制度的行为要严厉追究问责,坚持隐患就是事故的理念,对一切违章或隐患及时亮黄牌、猛击掌,打破责任局限,彻底追究整改,防患于未然;要坚决淘汰不合格的生产管理者,“不换头脑就不换人”“不换思想就不换岗”,绝不能让庸人庸人占据人命关天的位置却不尽职尽责,给安全埋下隐患,而应当让那些有责任心、有创造性且勤于做事、敢抓敢管的人担负关键岗位职责,最大限度地降低安全风险。

天灾无法抗拒,人祸却可避免。如果能从丰城发电厂“11.24”事故中吸取血的教训,以此换来企业的平平安安,这也许是对那些在事故中逝去的亡灵最好的告慰。

战严寒斗风雪保生产

编者按：俗话说：“三九四九冰上走”。在寒冬腊月里，面对降雪、降温严寒天气，一航人顶风雪，战严寒，以铁一般的意志和火一样的热情，采取一系列有效措施，确保施工正常推进。

让生产热情融化冬日积雪

罗神州

1月5日，一夜北风紧，南京迎来了新年的第一场雪。四公司第十二项目部南京海科新寓B区项目施工现场一片皑皑。

“这雪真大，下了一夜，把路都给封了。”一觉醒来，项目部生产经理牛立国皱起了眉头。眼看年前就要完成12栋建筑主体楼栋封顶，一夜的大雪却给项目部的施工生产计划蒙上了一片阴霾。

安全问题不容忽视，施工生产不得不暂停。除此之外，伴随大雪的是气温的骤降，因此楼栋内墙抹灰和混凝土浇筑等施工工序的实施也受到了极大影响。

“按施工规范的具体要求，温度在5摄氏度以下，混凝土浇筑的工序就不能正常展开。”操作规范必须遵循，这是对施工质量的考量，牛立国深知这一点。

“不仅如此，雪一来，施不了工，工人们也都会想着回家。”项目经理助理王洪伟常在现场，对一线工人的情况十分了解，“一停工，工人们干不了活，在外多待一天就多一天花销。”

王洪伟的担忧并不多余，临近春节，工人们一旦停工回家，便很难再回现场重新进行施工作业了。如此一来，年前楼栋封顶的计划便会难上加难。

逢山开路，遇水搭桥，一场除雪的施工生产保卫战就此打响了。6日上午，牛立国组织项目部分管人员，分五个小队，开始了积雪清理工作。

除雪的第一步是铺开道路，地面积雪不清理，一旦冻结成块，施工现场便寸步难行。近百人的队伍浩浩荡荡，铁锹辉映着雪后初晴的冬日阳光格外耀眼，而“唰唰”的铲雪声伴随着路面的一点一点再显得格外动听。不到一上午的时间，海科新寓施工现场的道面积雪全部清理完毕。

“开好了路，接下来就好办多了，拖车可以安全调入，清理堆积的雪渣。”牛立国望着楼栋上的积雪，和大伙一起计划着除雪方案。



四公司第十二项目部组织员工除雪。 刘仕金摄

“部分建筑主体的外围安全平网、手脚架和钢笆片上积雪较厚，不易就地清理，也存在清理过程中的安全隐患。”牛立国当机立断，“实在不行，那就先拆除，清理干净了再往上装，等积雪自己化掉，那得等到什么时候。”

大伙闻令而动，现场施工管理人员立刻兵分两路组织动员。6日下午，两路人马胜利“会师”，完成所有楼栋积雪清理工作。“一大早上起来四周白茫茫的，这一天下来，积雪都基本清理得差不多了。”王洪伟扛着铁锹，喘着热气，

“大家分工明确，方法得当，干劲十足啊！”

一旁的牛立国打趣地说：“看来大家都瞄准着12座楼栋年前封顶这个目标，可以的话，我们明天就正常开工，可千万别埋没了大家的生产热情啊！”一席话，大伙都笑了。

次日上午，冬日的暖阳穿梭在海科新寓一栋栋高楼间，经积雪刷洗过后的建筑群显得格外新鲜透亮。海科新寓的施工现场恢复了往日的忙碌场景，项目部的生产工作又井然有序地向前推进。

瞧，风雪中那群汉子！

柳眉

“强冷空气东移南下，本市气象台发布暴雪橙色预警！”

“本周气温急速下降，各单位做好砼的保温防冻工作！”

“提前预警，落实措施，高度重视，确保安全！”

从周一开始，三公司东南分公司的QQ群就被来自苏州市气象台、工程属地交通局和业主方面的暴雪预警信息霸屏了。大家的心都悬着，七上八下，想到半个月前也是这样收到各方暴雪预警，结果呢，整个江苏境内都下了特大暴雪，但所有的雪全跟约好了似的，纷纷绕道，整个苏州愣是没见着半片雪花儿的影子。

“老天爷这次不会又拿咱开心吧？”

有人朝窗外张望，天空确实有些阴沉，但那阴沉里是在酝酿着风雪，还是即将脱胎出一轮暖阳，连在苏州待了好几年的人也说不清。有同事开玩笑，咱等雪的心情啊，真像是初恋少女等男朋友，怕它不来，又怕它乱来！这话引得众人一阵哄笑。总工程师高嵩最担心的就是大家嘻嘻哈哈之间放松警惕，在QQ群里一再严肃告诫：时刻准备，严防死守，宁可信其有！

结果还真来了。周四中午，阴沉混沌之中，像九天之上有人拿着一把巨大的筛子往下筛似的，只见那雪洋洋洒洒，恣肆汪洋，临近傍晚时分，朔风裹着鹅毛般的雪片更是铺天盖地。虽然江南湿气重，大部分雪花落地即溶，但架不住那雪实在是大，横飞乱舞很快就堆了起来，工地附近的道路也消失在皑皑白雪之中。

“安全、试验、测量、工程、物资、设备，全体待命，综合部安排车辆，所有人赴现场，监管工人并组织清扫积雪。小心保暖，着反光背心。来车方向注意保护，双闪警示。带一些锥桶临时摆放……”

雪情就是命令，分公司QQ群一行行字开始飞快地滚动：“收到！”“马上到！”“来了！”“已抵达现场，开始清扫！”

到达现场，分公司开来的几辆车打开大灯，照得满地白花花的积雪刺目耀眼。大家伙二话不说便开动了，竹扫帚挥起来，大大小小的铁锹铲起来，霎时间满耳只听见铲雪和扫雪的声音。有五六个小伙子到这时也不忘取乐，几个人拄着扫帚站成一排，一二三，走起！呼啦啦一排扫过去，呼啦啦一排又扫过来，这招还真好使，人多力量大，几个回合就清出了一大片路面。一段道路清扫完毕，大家挪到几十米外，开始下一段道路的清扫。夜色中一辆轿车驶过，司机特意摇下车窗，竖起大拇指喊道：

“好样的！你们辛苦了！”

“不辛苦，应该的！”

“我们中交一航局一直都是好样的！”

不知是谁补了一句，又引来一阵大笑：“这家伙，这种时候还忘不了宣传一航局！”

就这么忙到夜里十点钟，工地围挡附近一公里多的道路积雪总算清扫完毕，人人累得差不多要趴下。然而这还没完，根据安排，深夜11:30的道路巡逻检查要开始了。

一直在现场忙活的高嵩此时总算放下心来：“这是老天爷给咱的一场考验，就是要看看咱能不能在这次大雪地里还能坚守岗位，恪尽职责。事实证明我们总是能够团结一心，行动迅速，关键时刻个个都是一条好汉！”

是，那凛冬的夜幕下，漫天风雪中埋首忙碌的飒爽英姿，哪一个不是好汉呢？

寒冬夜归人

苏卫东 张征

数九寒冬，山东迎来入冬以来的最强寒流。就在这个时候，二公司鲁南高铁日照岚山制梁场国家桥梁生产许可证取证审查迎来了最关键的环节——静载试验，能否顺利通过审查在此一举。

取证审查的前一天，设备部部长老赵忙得停不下来。确定各个设备的存放位置，做好设备的试运行之后，老赵又将各个系统的线路检查确认了一遍，这才感觉踏实一些。刚回到办公室椅子还没坐热，就接到一个电话“老赵，1号系统油泵不工作了！”话语中透着焦急，电话那头还没挂断他就一个箭步冲出办公室，火速赶到试验现场。

到达现场后，所有人聚在一起七嘴八舌地讨论起来“是不是油泵电机坏了？”“说不定是设备系统出了故障。”老赵对现场情况进行简短询问和查看后，胸有成竹地说道：“前期设备运行系统接线完毕后经过了严密复查检验，问题不大，我判断应该是系统线路的某一个环节出了问题，但难以判断准确位置，只能对线路和油路逐一进行检查。”还没等大家反应过来，老赵就已经摘下手套拿出万用表从源头一路一路查过去。

一阵寒风吹来，地面升腾起来的灰尘把老赵层层围住。两个小时过去了，那只红色的万用表依然紧握着老赵的手中，再看他的手已经被冻成红灰色，他半蹲着的腿不自觉抖动。工地主任老刘打趣道：“老赵，你快停下来暖和下吧，看够了你跳霹雳舞。”老赵回头冲他哈哈一笑“马上结束工作”，手中的万用表却并没有停止检查。

时间一分一秒地过去。“就是这里出了问题！”老赵大呼一声打破了现场的平静，大家纷纷围了过来。原来是油泵开关电源的保险电阻和压敏电阻烧掉了。“订购的这批配件到了么？”老赵问道，“商家已经发货，明天才能到。”这个答案让大家放下的心再次悬了起来。“现在去市里买，一方面需要时间，有没有这种专用型号还不确定。”就在技术主办小李嘀咕的时候，老赵已经提出解决方案：“大家兵分两路，一路去日照市里买开关电源，另一路去兄弟单位借用一个应急。”“换上借来的开关电源后，在一片欢呼声中，1号系统油泵开始工作。老赵不停哈气温暖冻僵的双手，冻紫的嘴唇艰难地向上扬起。

回到宿舍已经是半夜12点，小屋的小马还在兴奋着，“今天冷得真够劲儿，穿了两条小裤都冻透了。”“得到的却是老赵呼噜声的回应。小马嘿嘿一笑，迅速关灯钻进被窝，不一会儿的工夫，鼾声四起。



一公司船舶分公司员工顶着7级大风清除船舶积雪，确保施工安全。 王玉东摄



二公司第九项目部员工严寒中指挥户外作业。 顾新成摄



三公司船舶分公司方驳64船组人员齐心协力战严寒。 李洪宇摄

冬天里的“幸福驿站”

韩雪梅

“你在南方的艳阳里大雪纷飞，我在北方的寒夜里四季如春……”夜间值班的施工员邹开泰一边紧裹着身上的冲锋衣，一边瑟瑟发抖地哼唱着歌曲。

“哎，还别说，你这首歌还挺应景，虽然广西没下雪，可是广西的冬天也不容小觑啊，这隔三差五的极端天气，也是冻死个人啊！你呀，还是别唱了，保留点温度吧！”试验员小曲眼睛盯着混凝土，身上却使劲地往一起缩。

冷空气的突然袭击，带来了大范围的持续降雨和降温天气，阴冷的寒风伴随着湿气笼罩着冬天的广西大地，这可让三公司玉湛高速项目的建设者们有些不适应，虽然大多数都是见识过零下几十度低温的东北人，但是面对这突如其来的极端天气，还真是“水土不服”。

“前几天还20度左右呢，这隔天就4度

了，温差太大了，出来这一会儿就开始伤风了！”从工地赶回来的安全员王如飞边说边打着喷嚏。

“白天还能好点，能有太阳，这一到晚上加班，还真冷的不行，湿冷湿冷的，回项目部吃夜宵现场又走不开，这要是在现场能吃上一桶热面，喝上一杯热水就好了，想想都暖和。”施工员王梓森附和着。

听到了大家的讨论，项目部党支部副书记于国俊记在了心上，他想起了工会的“幸福驿站”，去年夏天的时候，“幸福驿站”在项目部“战高温”的过程中，可是发挥了重要作用，随着天气渐渐转凉，去那里解暑的人也就不多了，渐渐地也就冷清起来了。

“何不让它重新启用呢？为项目部‘战严寒’再立新功！”于书记提出了建议。经过工会

委员们商议，决定在2号拌和站再次重建“幸福驿站”，每天由拌和站的食堂准备好两个暖瓶的热水，备好纸杯和方便面，做好维护工作。这样在冷天的时候，大家能抽空喝杯热水、吃碗热面来取暖。但是随着“驿站”的组建，问题也逐渐凸显出来，来“驿站”取暖的人寥寥无几，原因是“幸福驿站”只是一个点，面对全线分布广泛的施工点，辐射范围确实受限，有的值班人员没办法到驿站来“补充热量”，还是要饱受寒冷。

正在大家商量着对策的时候，“这有何难？”驿站的维护者石师傅想出了办法，“咱们不是有工作群吗，谁想来碗热面，在群里预订，我给用餐盒泡上热水，值班的地方基本都要混凝土，我让罐车给带过去就行了。”“问题迎刃而解，于书记向石师傅竖起了大拇指。

就这样，“幸福驿站”战胜了寒冷，温暖了广西的冬天，也温暖了玉湛建设者的心。现在项目部的朋友圈里，晒的不再是广西的湿冷，是来自“幸福驿站”的温度和“大干快上”的劲头儿。



3624米的完美梦想

□文/迟增君

3624米,111跨,1292榀。

这三个数字分别是佛山地铁2号线一期工程高架区间采用短线匹配法节段箱梁架设计工艺的长度、跨数与节段梁榀数。整条2号线高架区间长6370米,而由于短线匹配法节段箱梁架设计工艺在公司的首次使用,这3624米就更加引人注目了。

如果用通俗的话语来解释,这种工艺其实是把以往一跨长二三十米的梁预制成2.5米、2.75米长的一截,然后在截面处涂抹环氧树脂胶将梁粘合,并用14束钢绞线从预留的预应力管道中穿过,张拉,再把管道灌浆,等整跨达到既定强度后落梁,一跨短线匹配法节段箱梁的架设就完成了,好似串糖葫芦一般。

无疑,这串“糖葫芦”是否“好吃”,最重要的便是那一颗颗“红果”。

牵住“匹配”的“牛鼻子”

节段梁的拼接有点像小孩子玩的乐高插插积木,相邻的梁之间凹凸部分既要匹配,并让两榀梁接触的边缘无错台,又要保证梁体上14个预应力管道完美对接,让钢绞线顺利穿过,还要符合整桥的设计线性要求,这是整桥质量最关键的一环。

“开始的时候我们是通过测量来确定预埋的预应力管道位置,但是由于管道并未被牢牢固定,所以钢筋骨架绑扎位置不同、混凝土浇筑成型压力不同等因素干扰,都会存在错台,随后试验的PVC管预埋固定等方式也存在着管道变形、功效低、成本高等问题。”王树盛说道。通过不断讨论研究,项目部最终设计了一套“PVC管和PE管预应力管道对接系统”,即在匹配面用同等规格的PVC管预埋,再用一根外径等于PVC管内径的PE管作为桥,刚好卡住两榀梁的预埋位置,预制完成后,将PE管抽出,两榀梁预留孔丝毫没有错台,同时在PVC管的保护下,还解决了烂边问题,一举两得。

抓住“完美”的“小辫子”

“我们的节段梁施工,从钢筋加工、绑扎,模板拼装、打磨,混凝土浇筑、振捣,步步管控,力争每一榀都是精品。”在2017年9月18日的“品质工程创建观摩交流会”上,佛山轨道交通2号线工程项目经理张士友自豪地向慕名而来的观摩团介绍道。

“我们之前没做过节段梁,这说出来没什么可丢人的,不会就学!”在施工前期,项目部领导班子便亲自带领技术人员先后赶赴虎门2桥、广州地铁14号线等地进行学习,从梁场管理到施工技术,从钢筋绑扎到储存养护,每一个步骤每一个细节都反复研究,每一个关键点都吃透……回到项目部后,在大家的共同努力下,梁场预制出了第一榀节段梁。

可拆掉模板后,大家看着眼前的“梁”,心下凉了半截。

垃圾!这个每每看着眼前这“钢筋混凝土块”的人的第一个念头:梁面乱糟糟的拉毛,顶板预留吊装孔和匹配面张拉孔的烂边,翼缘板上黑斑一样的垫块痕迹和黑水印……这都仅是表面上能看到的,看不到的地方呢?总工罗昌文摸了摸底板上密密麻麻的蜂窝说道:“这块‘冻豆腐’能架上去吗?”这像是句笑话,可没一个人笑得出来。

有问题不可怕,可怕的是发现不了问题。“列表分解,逐条销项”,这是张士友给大家指出的思路。针对预制梁出现的质量和外观不达标的内,从易到难,每一条都列出来,研究探讨解决办法,找到关键控制点,一个一个解决掉。

一定要生产出最优质的预制梁!

工程部和梁场开启了“暴走”模式:能引进新技术、新设备解决的问题是最简单的,优先处理;查阅技术规范和资料,对比参考是不是有哪些方面的失误;请专家和有经验的老师傅到现场指导,每一个环节每一个步骤的把控;严格规范现场施工人员的操作规程,自上而下贯彻验收标准,强化质量观念……

“现在说起来简单,在当时,解决每一个小问题都需要反复讨论,不断研究更改方案,实际生产的时候再观察效果。有的问题能一次解决,有的却是越搞越复杂。”工程部长王树盛回忆起当时的场景,唏嘘不已。

就如如何去除翼缘板垫块痕迹这一项,项目部前后研究出了十几套方案。垫块是预制梁在混凝土浇筑之前支撑在绑扎成型的钢筋底部的小混凝土块,为保证混凝土浇筑饱满在模板与钢筋之间撑起空隙。传统的预制方法就是将其绑在钢筋上,自然支撑,但是浇筑完毕后因为水泥强度变化导致垫块痕迹十分明显。

最开始大家研究怎么让痕迹变浅,从减少混凝土浇筑时间到改变振捣方式,结果发现收效甚微,思路就转变为改变垫块的形状,让其和模板的接触面减少,可是换了几种形状都不能消除痕迹。最后一个现场的老工人提出一种实用有效的方式:用工字钢做一个钢扁担,对节段梁钢筋骨架进行悬吊处理,减小钢筋骨架对垫块承受压力,在浇筑混凝土过程中使混凝土浆液更好地流入垫块底部,进而彻底消除节段梁翼缘板上的垫块痕迹。

台上十分钟,台下十年功。如今,佛山项目部可以自信地对每一榀从梁场运出去的节段梁打上标签:Perfect(完美)!



林岳东站



佛山地铁2号线

十年春华秋实 畅通城市钢铁动脉



项目经理的大局观

□文/韩丽

项目经理是个很有趣的职业,趣味来自于它的多面,可谓“上得厅堂下得厨房”。他们都要胸怀乾坤,才能带领项目部行稳致远。

立足佛山 亮剑华南

“立足佛山,亮剑华南”这八个字常被佛山地铁2号线一期工程TJ-4标项目部的喊得人山响!汇报材料、微信朋友圈的评论、聚餐,甚至是给协作队伍开会到处可见。



佛山地铁2号线节段梁架设计

我好奇于大家是否知晓这句话的意思,于是挑了不同层次的人来问,大家的回答都如教科书一般标准。这八个字正是出自于项目经理张士友。

他思路清晰,目标明确。去年的民管会上,项目部的行政报告题目便是《固本强基、立足佛山,提质增效、亮剑华南,锻造地铁施工专业化品牌项目团队》。

“我可是想了很久才想出来的。”这位1983年的项目经理边笑边悠悠地对我说,“把愿景嵌入到报告题目里,我加上了环环相扣的逻辑。先固本强基才能在佛山站稳脚跟,提质增效后,我们才能在华南地区亮出自己的品牌,有了能打硬仗收放自如的团队,就能在这个区域争取到更多的市场份额,越走越远。”

不过,张士友深知,光有梦想远远不够,想要实现需要踩在一层层精心铺砌的垫石上。于是,围绕着打造执行力,依托制度的制定和实施,他把“说了就办、办就办好”的理念播撒在了每个角落,带着兄弟们开启了梦想之旅。

项目点多线长工艺复杂,地面高架、地下盾构施工一应俱全,张士友有重点地打造了三张项目“名片”:高度标准化的梁场与林岳东站文明工地、几乎无错台的盾构区间管片拼装以及由“小白”晋级为专业人士的节段梁拼装架设计。

也如他所愿,当他们代表2号线迎接来自佛山市各方的质量观摩、当他们代表一航局迎来福建省高速公路建设总指挥部调研时,每每亮出这三张名片,都给项目部挣足了面子。

目前,正在建设中的标准化工地广州南站地下车站比林岳东站更加节能环保。当川流不息人群从日均40万客流量的广州南站奔向祖国各地时,无论站在地面近观,还是从高架送客通道俯瞰,映入眼帘的都是整洁、绿色的工地形象。无疑,这个工点已经成为了项目部的第四张“名片”。

稳中求进

“我们有段时间和其他标段相比一度落后,到底是因为什么?”我用好奇心壮胆,抛出了这个自认为会让面子和善的福州地铁2号线9标项目经理倪效铸难堪的问题。



但他依旧从容地为我沏茶并递了一杯给我,平静的神情和刚才没什么两样。

“福州建筑市场很复杂,之前的地铁1号线有过教训。所以要谨慎,绝不能冒失。”倪效铸不慌不忙地解释

起了原委。

福州地铁2号线是中国交建投资的BT项目,2014年,集团下属的各中标单位陆续进场,但总合同由于种种原因一直未签订。基于合同的不确定性,所以倪效铸有些工作动作慢了。最初,他顶着来自项目公司多次催促开工的巨大压力,却没传递给跟着他干的兄弟们。“放他三百米,大象追蚂蚁。”倪效铸用一句幽默的话稳定了军心。

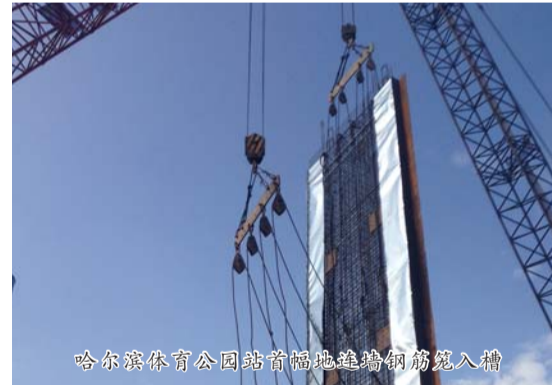
“在福州这个地方决不能出头,我们项目部投入的人少,不比其他标段,各种参观迎检是需要花费很多时间精力的,我还是更倾向于埋头把自己的事情做好。”倪效铸的话道出了他的处世哲学,“不过我相信,是金子总会发光的。”

在这样思路的指导下,低调的倪效铸带领大家埋头苦干,在2016年创造了前屿站当年施工交通导改、当年盾构下井的记录,兑现了对项目公司的履约承诺。2017年5月25日,项目部承建的五里亭站提前一个月封顶;10月被项目公司定为了全线21个地铁车站中二次结构、砌筑施工样板工程。

看着墙上来自项目公司的一面面锦旗,倪效铸说:“其实我还是不想出头,但是挡不住呀。”说完,他哈哈大笑起来。

高标准常态化

开工的一年半里,TJ-15标多次代表哈尔滨地铁3号线二期工程,代表中交集团迎接观摩,群力第五大道站在2017年7月时承接了哈尔滨市地铁工程突发基坑涌水涌砂险情联合应急演练;哈尔滨市和项目公司都授予过体育公园站标准化样板工地奖牌……



哈尔滨体育公园站首幅地连墙钢筋笼入槽

这么多耀眼的光环戴在一个项目部的头上,我想,项目经理石立民一定是个争强好胜的人。可他的回答出乎意料:“这个东西不用特意去争,只要内功练扎实了,该来的自然就来了。我给项目定的基调是‘高标准、常态化’。”

在基坑开挖的过程中,很多项目都采用拉槽式或者整体分层开挖。但石立民要求大家严格按照规范进行分段、分层、分单元、放坡开挖,严禁超挖,随挖随撑,虽然比别人慢,但进一步保证了施工安全。此外,围护结构施工他们也是老老实实地按照规范来做的。长6米、宽0.8米、深48米的地连墙成槽后,为了防止塌孔,让泥浆达到更好的护壁效果,他们花大力气置换新鲜的泥浆,这样一来,每幅墙的完成时间要比别人慢五六个小时,成本自然也增加了不少。不过在石立民眼里,这是控制好成本的一种方式。

“就是要一步到位!这样可以为后续施工减少许多不必要的麻烦。再比如像施工便道硬化这种看似不起眼的小事,我们在场地初建之时投入不少,很多人对此不理解、有意见。试想,两百吨的履带吊车在路上压几回把便道压坏了,修理时不仅要花钱,更耽误工期,所以是不划算的!”石立民算的是大帐,他相信慢慢来比较快。

不过,这位视进度如生命的项目经理绝不会因按部就班地做事损失掉进度,他通过提前谋划、有效衔接工序、严格按照每一道工序所需时间完成工作的方式把失去的时间追回来,最终达到了平衡。群力第五大道站和体育公园站分别在2017年10月30日与11月11日按计划完成了主体结构封顶便是最具说服力的例证。

三位项目经理成就了城交公司三个地铁项目的迥异风格,实现了2017年度各项指标,以优良的履约能力得到了好评和荣誉。无论是怀揣梦想的张士友、务求实效的倪效铸,还是高目标导向的石立民,他们都在用自己的行为为城交公司打造“两铁+”品牌企业贡献力量。