筑港报

ZHUGANGBAO

中交一航®

2017 年 8 月 11 日
星期五
第 1186 期
公司网址:www.ccccyhj.com
内部资料 免费交流

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@ccccyhj.com

牙买加总理出席库布斯桥通车典礼

本报牙买加讯 (通讯员**禹剑**)当地时间 8 月 3 日,由中国港湾承建,二公司牙买加项目部负责施工的牙买加库布斯桥项目举行通车典礼仪式。牙买加总理安德鲁·霍尔尼斯、中国驻牙买加大使牛清报等人出席并为通车典礼剪彩。

安德鲁·霍尔尼斯对库布斯桥项目的顺利通车表示祝贺,他说:“中国政府和中国企业对牙买加基础设施建设及发展做出了很大贡献,项目建设中也为牙买加培养了很多的技能工人,实现了双方的共赢,期待今后有更多的合作。”

牛清报大使在致辞中表示,中牙双方有着良好的友谊,中国企业将会一如既往地以高质量的建设水平,深化双方合作关系。

库布斯桥项目隶属于牙买加主要基础设施发展项目(MIDP),通行量为每天约 2000 辆车。主要施工内容包括 423 米主路和 220 米支路,其中主路包含一座中桥,全长 69 米,为 2×31 米预应力 T 梁结构。项目于 2016 年 1 月份开工,同年 12 月份完工。

大连湾海底隧道进入实质建设阶段

干坞子项工程启动施工

本报大连讯(通讯员**马广承**)8 月 1 日,大连湾海底隧道干坞工程正式开工建设,这标志着我国北方海域首条大型沉管隧道工程进入实质建设阶段。大连市多家媒体对工程进展情况进行了全面报道。

干坞子项工程是大连湾海底隧道项目的配套工程,主要建设内容包括沉管预制干坞、沉管舾装与储存区、干坞配套生产场地等,主体工程 2018 年 10 月 30 日完工,将作为海底隧道项目的沉管预制场。目前,干坞场地污染土倒运、存储已全部完成。干坞场地清表、止水典型施工、原有码头拆除、大临工程的拌和站及钢筋加工厂建设已经正式启动。

大连湾海底隧道及光明路延伸工程主线全长 12.1 公里,建设工期 50 个月,使用年限 100 年,包括大连湾海底隧道和光明路延伸工程两个子项工程。海底隧道建设工程全长 5.1 公里,包括新建海底沉管隧道工程、陆域段隧道工程、道路工程等,其中沉管海底隧道长约 3080 米,为预制安装沉管结构,沉管段由 18 节预制管节组成,分别为 13 节 180 米直线管节管节、5 节 148 米曲线管节,沉管最大重量约 6 万吨;光明路延伸工程主线全长约 7 公里。

5 月,大连湾海底隧道和光明路延伸工程成功入选国家发改委第二批 PPP 项目典型案例名单,成为辽宁省首个入选的 PPP 项目。

干坞工程的建设,将为整个项目沉管预制、安装创造先决条件,对快速推进大连湾海底隧道工程的整体施工进度具有决定性作用。

干坞效果图

公司召开专题会议,强调

压减“两金”与带息负债 严控工资总额

本报天津讯 (通讯员**赵学峰**)7 月 27 至 28 日,公司在总部召开加强工资总额管控、压缩带息负债暨应收账款竞赛活动启动会。公司领导毛元平、王洪涛、李一勇、米晓晨、金义、姜松、刘俊华、赵传林、黄健仓出席。

会议总结了公司 2016 年应收账款催收与管理竞赛活动,公布了 2016 年应收账款竞赛活动奖罚结果;通报了 2017 年上半年应收账款催收与管理完成情况;发布了 2017 年压缩带息负债暨应收账款竞赛活动方案与《加强工资总额管控实施意见》。

会议认为,应收账款和带息负债高企,影响了公司的健康运营,必须下大气力进行解决。同时,要加大工资总额管控力度,切实与公司经济效益相挂钩,进一步健全激励约束机制,加大考核力度,调整收入分配关系。会议明确,2017 年的应收账款竞赛活动要围绕应收账款竞赛目标谋篇布局,采取切实有效措施降低应收账款和存货。会议要求各单位要制定切实可行、立竿见影的实施方案,狠抓各项活动措施的落实,确保完成压缩“两金”和融资规模的目标。公司主管部门要结合各单位实际,因司施策、一司一策,提出有针对性的具体要求,加大督导、通报的力度,确保活动取得实效。

公司董事长毛元平要求,一是要认清公司当前处于动能转换的关键期、提速换挡的阵痛期,公司要痛下刮骨疗毒的决心,深入治理带息负债、应收账款居高不下的问题,真正甩掉包袱、轻装上阵。二是要抓住绩效考核这个牛鼻子,用好绩效考核这个指挥棒、风向标。要增加利润、经营性现金流、带息负债、应收账款加存货占比等反映经济运行质量的关键性指标的比重,引导领导干部把思想行动统一到创造效益、压缩带息负债、降低应收账款和存货的规模上来。要尽快调整完善公司绩效考核体系,实行差异化考核,对照集团探索实行公司总部部门及各单位负责人任期考核、公司直管项目部(指挥部)负责人经济责任全周期考核,激发各级领导人员创效的积极性。三是要坚定转型升级的信心。公司“1+4”战略正向纵深推进,传统水工市场核心优势稳固,海外市场持续拓展,投资业务势头不减,工贸、运维业务稳健发展。下半年要随着市场变化,升级营销理念、体系、模式和能力,继续加大经营投资力度,开辟盈利创效之源泉;狠抓项目管理,提升施工能力,练好盈利创效之基本功,持续提升经济运行质量。

公司总经理王洪涛要求,一是要实实在在转变观念,强化责任考核。使用薪酬分配的杠杆,让全员感受到运营效果的压力。二是要实实在在抓两级总部管理,增强总部价值创造能力。要抓实“项目经营两会”、“项目履约两会一机制”;要梳理完善业务管理流程,优化合同会签流程;要转变作风和能力,去官气、接地气。三是要实实在在抓项目管理,增强基础盈利创效能力。要专项整治项目管理层级过多、管理链条过长、项目部固化等问题。四是要实实在在抓转产,增强新领域盈利能力。积极引进公路、桥梁、铁路等线性工程人才,推行“双总工制”、“多总工制”。五是要实实在在抓好公司财务共享中心建设。六是要用发展的眼光看待发展中的问题,始终保持发展的信心,要有临危不乱的定力。要落实集团领导关于公司“转变观念、保持优势、拓展海外、加快转型、均衡发展”的 20 字要求,对外大力拓展经营投资,对内夯实基础管理,提质增效,将改革进行到底,持续提升公司运营质量和发展品质。

历时 1457 天　创造 24 万平方米基床铺设合格率 100%的奇迹

世界最大深水抛石整平船“津平 1”完工交接

本报珠海讯 (通讯员**尹晓伟**)8 月 5 日,世界最大深水抛石整平船“津平 1”完工交接仪式在港珠澳大桥岛隧项目总部报告厅举行。项目总部将“津平 1”交接给公司。

交接仪式上,岛隧项目总部总经理林鸣回顾总结了“津平 1”的施工历程以及港珠澳项目部在沉管基床铺设中发挥的重要作用和成绩。他强调,外海沉管基床铺设施工是一项巨大的挑战,二公司港珠澳项目部迎难而上、不断创新,创造了 24 万多平方米基床铺设合格率 100%的奇迹,实现了“从无到有、从零跨越”的突破,达到了世界领先水平。他指出,二公司团队通过港珠澳大桥沉管隧道建设,在沉管安装、深水测控、隧道基础方面达到了国际领先水平,形成了核心竞争力,希望今后要用好核心装备、用好核心技术、用好专业化人才,创造更好的业绩,以此为新的起点走向世界。

在“津平 1”发船仪式上,林鸣宣布:“我代表中交港珠澳大桥岛隧工程感谢你们,祝你们一路顺利,起航!”伶仃洋上汽笛鸣响,烟花绽放,数十名船员们纷纷与现场领导合影留念。

“津平 1”是世界最大的、也是唯一一艘具备清淤功能的平台式抛石整平船,它圆满完成了港珠澳大桥碎石基床铺设重任,刷新了行业深海碎石作业精度难以精确控制的传统观念。

历经 1475 天,“津平 1”大小车在负荷 600 吨的情况下行走距离超过 300 公里,相当于上海到南京的距离。桩腿插拔桩 288 次,使用寿命超过 15 个海上石油平台工作寿命内抬升次数的总和。4 根桩腿插桩总深度达 1.8 公里,接近马里亚纳海沟深度的 2 倍。完成基床铺设总面积超过 24 万平方米,相当于 33 个航母码头的面积,创造了多项世界壮举。

让冰冷的制度有温度地执行

南　曲

风向标 >>>

“这是规定!”在工作过程中,相信每个人都听过这句话。按照规定办事,本无可厚非,但这四个字一出,却总让人不舒服。

规定就是制度,干部员工依据制度开展工作,不仅是对企业负责,更有助于提升管理效率。可是,我们也应该看到,制度的执行过程如果缺少温度,也不会取得好的效果。例如,很多基层员工到机关办事,因为不了解制度,会发生一些小纰漏。如果简单的用一句“这就是规定”来处理,难免会冷了基层员工的心;而基层员工也难免会质疑制度的合理性,被动地、甚至是带着情绪地落实制度。

追本溯源,制定管理制度,是通过统一标准的方式,提升管理效率和管理的科学性。可以说,制度本身并不是管理的目的。从发展的角度看,任何制度都有历史局限性,任何制度设计都不可能预判所有情况。公司转型升级提速换挡,各项管理制度也需要升级完善。某些老制度不满足新形势需要,与员工的期望有差距;某些新制度正处于完善阶段,难免有考虑不周之处。面对上述情况,一方面,制度的执行者要站在推动企业发展的大局,用执行的温度融化制度的冰度,并对制度本身进行校正,提升制度设计的科学性;另一方面,广大员工要心怀善意,用“温暖的目光”看待那些曾经支撑企业发展的老制度,和那些正在摸索推进的新制度,严格按照制度规定行事,通过正常的渠道反映问题,推动企业发展。

企业因规则制度而产生秩序,因规则制度而充满温馨与活力。既不能让制度变成橡皮泥,又不能冷却制度的温度。所以,我们在严格执行制度的同时,同样也要考虑制度的本意与善意。

用心打造“瑶湖速度”

——江西瑶湖机场施工管理侧记(上)

吕治霖　潘祚声

编者按:近日,在江西瑶湖机场建设中,四公司建设者克服工期紧张,降雨集中等诸多不利条件,用两月时间完成填方 457 万,创造了江西省工程建设新纪录,被媒体誉为“瑶湖速度”。本报特组织编写两篇文章,本期刊发第一篇——

两个月填砂 457 万立方米!刚刚过去的 6 月,在四公司承建的南昌瑶湖机场项目,建设者创造了同类工程江西省施工新纪录,被江西日报赞誉为“瑶湖速度”!

作为中国交建首个机场 EPC 项目,瑶湖机场将承接国产大飞机 C919 的第二次试飞任务。“让我们倍感光荣的是,今年 5 月 C919 首飞的浦东机场四号跑道也出自我们之手。”四公司副总工程师徐肃介绍,机场施工领域积淀的良好口碑,可以追溯至上世纪八十年代的阎良机场。

点赞一线 精彩故事

1984 年,当美国总统里根的访华专机降抵西安阎良机场时,专机驾驶员俯身摸了摸机场跑道,竖起大拇指:“在这里降落滑行非常舒服,这是我见过最好的跑道”。而这条跑道就是四公司承建的。“之后,我们接连参与了浦东机场一二三四期和虹桥机场改造等工程。”得益于优良业绩和业主信任,瑶湖机场的建设重任也落到了四公司肩上。项目部满怀信心地进驻江西,可甫一入场便收到一份意外的“见面礼”。

“因拆迁速度慢,地方势力霸市阻工,进场道路修建难等原因,项目起步足足用了三个多月。原本 347 天的工期,一下子被压缩到 230 天!”项目生产经理徐肃一脸凝重,“6 月 20 日前,必须完成 457 万立方米沙石填夯任务才可能确保履约,但时间只有两个月!”

两个月填方 457 万方已在挑战”不可能“,还得完成选址内 14 万平方米水塘的排水清淤工作。

5 月的南昌,烈日暴晒,潮湿闷热。“沙料进场只有一条路,新进场路修得慢,材料进不来,耽误事!”项目总工贺保辉一脸愁苦,“业主承诺半个月内修通新路,但已经没有时间再等,我们下达了‘一天时间抢出一条生命线’的死命令。”

安全员潘德鹏和协作单位负责人周铁华搭档成为抢修生命线的急先锋。铺设 600 米长,20 米宽的进场路,400 台山皮石车,1800 台沙车轮番入场,压路机、填夯机倾巢而出,一片嘈杂。

潘德鹏负责调度车辆,指挥车辆、翻倒沙石。轰鸣声中,小潘的呐喊显得微不足道。遇到车流不顺,插队堵车,他还得来回跑几公里疏导交通,保证现场秩序井然。

23 个小时,平整的路面延伸进场。小潘已经筋疲力尽,嗓子虽然说不出话,但嘴角微微上扬。这条生命线打通了南区北区,盘活了整个作业面。业主洪都公司都不由感叹:“半个月才能修好的路,你们竟然只用一天一夜,真是奇迹!”

进场路打通了,填沙工作火速推进。“不让一粒沙子流入市场!”成为项目部新一轮作战的口号。2 万方、4 万方、6 万方……日填砂量呈几何式增长,6 月 3 日更是突破了 10 万方,这是南昌全市日均用砂量的 2.4 倍。

这可累坏了现场的材料员。高峰期每天进场送料的车次都能达到 5000 余车次。候场的车队排成长龙一直绵延到数公里之外的航空大道,气势十分壮观。材料班只能施行白班夜班轮岗,不停歇作业。材料员李旭经常是顾不上吃饭休息,坚守在现场。每次来料,他都会爬上爬下,仔细打探,确保材料合格。

“司机们经常排好几个小时队才能进场,遇到材料不合格,我们还得当场退掉。特别是夜里,有些司机一气之下就偷偷把不合格的沙石料卸在场区边,一个油门就走了!我们经常是白班检查材料,夜班还得清理道路。”李旭的工作几乎是 24 小时轮轴转,小伙子一个月就瘦了一圈。

还好,“弃料乱卸”问题很快就引起了项目部注意,这得益于项目部始终坚持的日碰头会制度。协作队伍悉数到场,将“汇报今日,计划昨日,发现问题,限期整改。”作为主题,确保项目进度以天计算、以日推进。为了方便及时联络,项目部还建立了“瑶湖机场建设群”。业主、监理、设计、施工、分包,甚至政府有关人员都在群里,遇到任何问题,随时汇报,及时解决,保证生产。

“南昌天气炎热也抵不过兄弟们干得火热,现场一天一个样,机械声、号子声是最美妙的交响。”徐肃露出了久违的笑容,一排洁白的牙齿与黝黑的皮肤形成鲜明对比。

6 月 19 日,项目部提前 1 天完成填沙节点任务。“工程充分展示了全体建设者团结协作、攻坚克难、争创一流、勇于奉献的优良作风……”手拿江西省政府发来的慰问信,刚从现场回来的徐肃来不及摘下安全帽一字一句认真地读着,顺手拍下了表扬信的照片发到了朋友圈,附上一句:为 C919 国产大飞机落户瑶湖机场全力冲刺!