

港注明天  
中国地名商标  
2019年4月17日  
第506期  
1989年5月5日创刊

ZHU GANG REN  
E-mail: zhugangren@163.com 公司网址: http://www.cccqgd.com  
中交一航局第二工程有限公司主办 青岛市内部资料准印证 047号



思想坐标 舆论高地  
交流平台 文化家园

# 公司再为超级工程贡献“核心装备”

## 参与研发的世界最大自升式碎石铺设整平船下水

本报讯 4月9日,由中交一航局研发投资、上海振华重工建造、公司参与研发和监督制造的自升式碎石铺设整平船“一航津平2”于2018年7月20日开工建设,计划7月份正式交付使用。

“一航津平2”是一艘由一航局自主研发,并在关键设备上完全国产化的大型核心装备。它具备了桩腿拆装,适应不同地质等功能,整平速度更快,一次驻位整平面积更大,其总尺度和施工综合能力为世界之最,达到了国际领先水平。

作为山东省认定的企业技术中心,连续三年位居青岛市创新能力50强的公司,始终坚持科技创新引领和驱动发展战略,坚持自主创新、自主研发,掌握的32项先进技术位于世界先进

领先水平。此次参与研发的“一航津平2”为公司第五代核心装备,第一代为框架式水下整平机,分水上下两部分,适用水深20米内;第二代为坐底式抛石整平船,在我国首次实现了在复杂工况条件下的坐底高精度水下机械化整平作业;第三代具有自主知识产权的新型深水抛石整平船,最大作业水深为45米,实现了深水条件下基床抛石、整平、检测为一体的机械化作业,在国际上属于首创;第四代具有世界领先水平的碎石铺设整平船,是集定位测量、水下抛石、深水整平、质量检测功能为一体的自升式高精度碎石铺设整平船,最大作业水深可达

50米,其主尺寸为世界之最,整平精度±4厘米,达到国际领先水平;第五代“一航津平2”整平船是第四代整平船的升级版,在性能、规格、国产化程度等方面均实现了超越。

“一航津平2”即将“服役”的深中通道连接着珠江东西岸,是为承接粤港澳大湾区产业转移打造



(扫码了解主流媒体报道情况)

# 长江口南槽航道治理一期工程首件半圆体预制完成

本报讯 4月8日,长江口南槽航道治理一期工程首件半圆体预制完成。

公司共承建5.5公里护滩堤,其中4030米为半圆体混合堤,共有半圆体722件,其中I型(5×10×8米)302件,II型半圆体(6×10×6.5米)420件。相比以往半圆体构件,此次半圆体体积更大,预留泄压孔和消浪孔更密,重量更重,构件质量要求更高。

首件半圆体预制模板采用分体式拼装钢模板,钢筋整体绑扎、吊装,混凝土“立式”浇注,气囊成孔的施工工艺,有效解决了“拱式”预制的各项质量通病。半圆体预制、安装作为本工程的关键工序,对其他工序顺利开展起到关键作用。

据悉,为满足水上安装计划,横沙预制场配置了半圆体模板12套,日生产能力可达4件。截至目前,该工程已完成5件半圆体预制(如图)。

顾晓峰 摄影报道

# 牙买加架起首座“空中通道”

望着蜿蜒向北通往牙买加首都金斯敦的哈格雷公园路,牙买加项目部副经理王为启说:“作为加勒比国家首个市政道路双层立交,建成后将成为金斯敦的主干道,对提升城市影响力和形象有着重要意义。”

“T梁架设是整个项目施工中的关键一环,也是展现我们履约能力的一个重大节点”,王为启谈起T梁架设对整体工程的关键作用。就在T梁架设工作如火如荼开展之时,梁体运输突然被中断。

原来,所有T梁全部采用公路运输,横穿当地正在运行的H2K高速公路,运营商对运梁车通行百般阻挠。为了让运梁车顺利通过,王为启带头成立攻关小组,积极与H2K运营商常务经理进行接洽。

如何才能有效解决这个难题?没有别的办法,攻关小组们只能一次次地找运营商沟通。刚开始,对方态度强势,表示高速公路只能在夜间放行运梁车,并且还报出非常高的服务费。“我们在交流时分析了工程建成后将增加H2K公路车流量,同时表明这是一个合作双赢的项目”,王为启说道。经过一个月拉锯战谈判,运梁通道顺利开通。

如果说运梁通道的开通是对项目的一次沟通考验,那么40米跨T梁的安装就是一道技术难题。

40米跨T梁位于半径200米的圆弧线上,小曲线半径下40米边梁的安装,这是T梁安装最大的难点。

由于边梁的前后横向偏移量较大,架桥机无法一次性将边梁吊装就位,不能满足架梁需要。就在大家一筹莫展时,公司建议项目部通过改良架桥机的方式来解决。技术骨干高彦强、侯亚峰经过计算论证,项目部最终确定了将主梁顶部天车轨道梁改

为悬臂结构,两侧各增加一个辅助小天车。在架桥机一端小天车吊梁运行时,另一端的小天车与地面上的压路机连接,压路机作为配重物,不对架桥机的整体稳定性产生影响,保证了架桥机两端的平衡,40米T梁最终顺利安装完成。

针对5.9%大纵坡T梁运输的安全问题,项目部延长引桥纵坡长度,将原0号桥台后方引桥纵坡5.9%降低为4.0%,当车在桥面运输时,随行人员时刻关注动态,为防止运输车发生溜车,随时准备采用枕木对轮胎进行支撑,确保了运输的安全。

“虽然之前已经参与了牙买加两个桥梁项目的建设,但这次挑战更大,收获更多”,作为T梁架设团队中的骨干力量,技术员韩龙感触颇深。从架桥机的安装到提梁、运梁、架梁,再到最终完成后设备的拆卸保养维修,都少不了他的身影。

当看到这座渐已成型的“空中通道”,项目部聘请的当地安全工程师安东尼·沙普顿赞叹道:“看着这座桥梁从无到有,非常自豪能够参与工程的建设,你们的施工技术让我们惊叹,也让我们放心。很期待看到完工后的工程,这将成为牙买加一道美丽的风景。”

禹剑

(王永政)

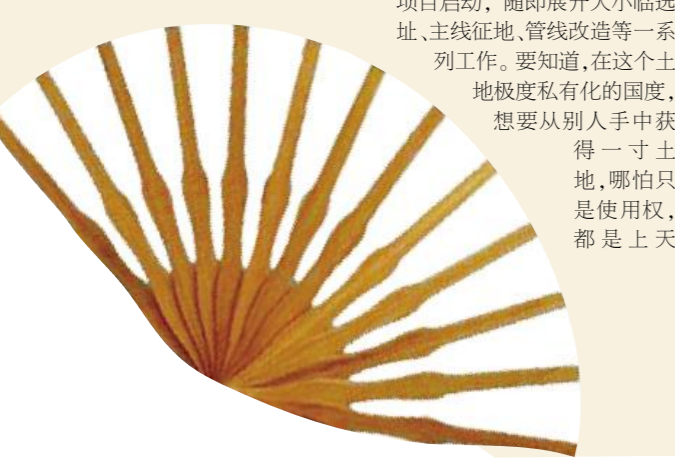
本期导读  
湖州工程专版(二版)

# “地主”的来信

文/连强

西语翻译小谢刚从外面回来就看到了办公桌上署名自己签收的信封,心想这异国他乡的准是谁又在搞恶作剧,随手就扔在一旁。

没过多久,手机铃声响起,一看是 Carmen 的来电,小谢心里犯了嘀咕,前几天刚跟她谈好了最后一块土地使用合同,这协议还没来得及签呢,不会是这老太太要变卦吧。作为中方征迁翻译官的小谢着实有些摸不着头脑。利用响铃的间隙,小谢脑子飞速运转想好了如何应对她变卦的措辞,接了电话却听到 Carmen 说道:上午去你办公室,



你没在,下周六是我宝贝孙子,也就是在你们拌合站工作的 Esteban 的婚礼,邀请你们来参加。突如其来”的”示好”,竟让小谢一时不知该说啥好,连声回应:好,好,一定去。一向不是很”友好”,一年半来让自己跑了至少十几趟,也没把最后一块土地的使用权拱手相让的这家”地主”,竟来了个如此大的转变,小谢心里盘算,这次应该是个逆转的好机会了。

Carmen, 项目部大临场地的主人。在哥斯达黎加,土地是私有的,我们称之为”地主”。2017年底,哥斯达黎加 32 号公路修复与扩建项目启动,随即展开大小临选址、主线征地、管线改造等一系列工作。要知道,在这个土地极度私有化的国度,想要从别人手中获得一寸土地,哪怕只是使用权,都是上天

入地的难事,而且这是一个泛民主国家,即便是政府,也不能过度干涉”地主”的想法。

项目前期,为了征地拆迁,项目部用尽了一切手段,尝试了在国内屡试不爽的各种办法,效果仍不明显。错综复杂的管线,老旧的房屋,这留一处,那剩几点,对整个项目的开展制约太大。

今年春节前后,项目部及时改变思维,从各个”地主”家的难处入手,帮助他们解决难题。项目驻地唯一的学校,巴坦小学,十余名学生均来自周围条件不很富裕的家庭,当他们缺少必备的文体办公用品的时候,项目部主动联系了当地政府部门,向学校捐赠文体用品三十余套,满足了学校的基本需求。回到家中,家长们看到孩子崭新的书包和学习用品,不少人主动到项目部道谢。地主 Carmen 的孙子 Esteban,即此次婚礼的新郎官,当我们了解到他本是当地 MONI (莫因港)的职工,但因近几年港口机械化程度提高,导致工人大批下岗,Esteban 便是其中之一,在他们一筹莫展的时候我们伸出援手,把他招进我们的施工队伍,干起了拌合站。也正是因为这些,Carmen 渐渐对我们放下了戒心,也有了开头

# 风起大连湾

文/潘星雨

大连湾起风了  
海鸥衔着一片青色的云  
路过大连湾  
吵醒了船坞旁懒洋洋的种子

风声蘸着往事  
在湛蓝的天空  
一针一线绣上料峭的春意

我开始忙着写信  
用筑港人的笑容作邮戳  
在三月的尾巴  
为奔跑在人生送别的追梦人  
寄去一瓣春天

# 工地蒲公英

文/平泽

或静立于草丛  
或扎根在石缝  
或匍匐在道路两旁  
或在暴风雨中歌唱

坚韧而又执着  
纤弱却又刚强  
坚守住初心本色  
耐得住清贫荒凉  
就那么安静地绽放  
阳光下那一抹金黄  
孤独得  
让人忘记了名字  
忘了你最初的模样

却从未放弃过  
飞翔的梦想  
风是你的伴侣  
伞是你的行囊  
每一次奔波流浪  
都是新生的开始  
每一次展翅翱翔  
都是对自由的向往  
四海皆为家  
你心中的憧憬  
永远是下一个远方  
回首眺望  
那些驻足过的地方  
弥漫着恒久的芬芳

# “朱老板”换了新手机

“大山,学习强国的题答了没有?”项目部早餐桌上,党支部书记张敬飞问起党员调变来传山。

“早答了,早上起床第一件事就是答题!”朱传山一脸的自豪。

“行呀,你现在答题、签到太利索了!”

“当然了,买了新手机就是不一样,答题、看党建知识都老快了,新手机就是好!哈哈……”朱传山笑着,掩饰不住内心的喜悦。

49岁的朱传山是一名农民工出身的老调董,在生活中,他始终保持节俭质朴的本色。工作中,他的节约意识也非常强,作为项目调度和起重技师,他常常做一些技改技革和修旧利废的事儿,经常收集被施工队丢弃的废旧物品给大家做成方便实用的工具,因此大家总是戏称他“朱老板”。

就在前一个月,这个“朱老板”还是书记最上愁的人。他一直用的那部旧手机还是他儿子淘汰的,已经6年了,他一直没舍得换,机身和屏幕在现场摔打的跟他的手一样沧桑,那运行速度慢得跟蜗牛似的。每次见到书记说得最多的一句话就是:“书记,平台打不开呀!”

可这次“朱老板”却大方了一回,换了部新手机。这一阵子,他每次看别人在“学习强国”上答题、看视频的时候,心里就非常着急,而且平台上那多种多样的学习途径、各种重要新闻,以及新颖的答题方式都深深地吸引着他,于是他毫不犹豫地换了部新手机。这次他一点儿都没心疼,还逢人就说:“这钱花在了刀刃上,花得值!”

文/江南



国画 山水清音 郑蕾

春江水暖 刘召阳 摄

春意闹 王项涛 摄

白鹭点破一溪寒 冯绍基 摄

静荷 李全文 摄

编者按 公司承建的湖州南浔大桥全长1.14公里,采用钢结构,为双塔双索自锚式悬索桥。该桥是一航局首次完整承建的悬索桥,同时又是南浔区“十三五”期间实施的重点交通项目之一,是出入南浔的北大门,该桥建成后将成为南浔区重要形象展示窗口,工程建设意义重大。公司2013年进入湖州市场,先后承建了包括湖州318国道等工程,凭借优质履约实现了区域滚动经营,在湖州地区打响了“中交一航”品牌。



### 为古镇南浔铸建时代“新地标”

张征 肖华光

“进入湖州市场6年,先后承建5项大型工程,累计中标合同额55亿元,构建了‘1+N’项目群管理机制,打造了一支路桥专业化施工团队,实现了属地化滚动经营”,湖州项目部项目经理匡磊不无感慨地说道。

小桥流水,烟雨画桥。千年京杭大运河,滋养了古镇南浔悠久的历史人文。被誉为“中国小莱茵”的长湖申航道,横贯古镇东西,通往达海。坐落在这条黄金水道上,一航局首座完整承建的悬索桥——南浔大桥,英姿初现。

2018年,枕水而居的南浔镇踏上申遗之路,政府要求南浔大桥“要建成南浔镇的门面担当”,为古镇申遗添彩!

进场伊始,施工方案就给项目施工来了个“下马威”。原来,悬索桥施工工艺为“先缆后梁”,即先安装缆索再进行梁体施工。主桥的建设方案,借鉴的大型悬索桥的建设方案,把主桥主跨箱梁分为十几节段箱梁结构,逐个拼装,这需要专门定制的缆载吊机行走安装,对于空间跨度大的大型悬索桥来说,这是最可行的方案。然而,对于主跨100米的悬索桥,施工工艺明显过于复杂,增加了安全风险。临时锚固施工工艺流程长,施工区地下管线复杂,临时锚固中的连续墙和抗拔桩施工复杂,黏土地质开挖易坍塌,110千瓦高压线路征迁问题迟迟未解决。“种种因素叠加在一起,给临时锚固施工带来了极大阻碍”,南浔大桥负责人蒋万德坦言原设计方案的可行性并不高。

从学习兄弟单位建设悬索桥经验,到邀请专家授课、与同济大学合作课题攻关,再到敢于提出优化方案,是无数次的研究和再研究,攻关和再攻关。“湖州当地系杆拱桥在完成桥面系后再进行桥拱施工,当地桥梁的拱径小,可以‘先桥面后桥拱’,我们悬索桥的跨距也不大,这种工艺给了我们同样的启发,是不是也可以借鉴”,工程部长顾雄祺坦承,系杆拱桥施工工艺引起了“头脑风暴”。经过多次专题研究,项目部最终决定将“先缆后梁”变更为“先梁后缆”。

“为了能让变更方案得以通过,我们重新理顺施工工艺的顺序和流程”,攻关小组骨干刘江波直言,调整航道通航径宽成为首个难题。设计单位提出45米长的桥梁主跨通航径宽,港航局给出了“航道径宽不满足通航要求,不予通过”的回复。长湖申航道作为申嘉湖水利交通要道,繁忙时来往船只可达到千艘以上,45米显然并不能满足航道通航要求。

顾雄祺和刘江波两名骨干,围绕航道径宽最安全和最大宽度数值,进行了两个多月的数据计算,用数据验证了主跨通航径宽60米时桥梁结构是稳定的。同时项目部调研了浙江省内河起重船情况,最大吨位起重船——500吨起重船,恰好可以一次“拎”起60米梁体。“我们要确保通航径宽的安全性”,刘江波道出数据计算的初衷。60米是否就是通航径宽的合理数据?设计单位经过数据复核后,将数据报送港航局,这一数据通过了港航局的认可,最终大桥主跨通航径宽确定为60米。

在确定了主跨通航径宽长度后,项目部又提出了“化零为整”的梁体吊装方案。主跨梁共分18个节段,按照常规施工工艺,需要每节段进行吊装。“一节段至少需要航道封航三天时间,18个节段陆续封航时间近两个月”,顾雄祺说,港航局不会同意这么长的封航时间。刘江波道出“化零为整”吊装方案的合理性:“这样一来,就实现了梁体的整体安装,减少了钢结构现场焊接工程量,保证了焊接质

量,有效压缩主桥施工工期”。

越过重重难关,变更方案最终确定,让设计单位认可成为方案落地的关键。在方案变更专题会上,项目部据理力争:“‘先梁后缆’取消了原方案的临时锚固设计,我们的施工可以有序推进;先安装梁体也为缆索施工提供了作业面,我们的安全风险可控”。

然而,就在大家紧锣密鼓准备梁体吊装时,项目部接到500吨起重船不能按时进入航道施工的消息。遇到如此突发状况,寻找新的起重船就成为当务之急。详细调研了当地的起重船,发现很难再找到一艘500吨的起重船。经过周密计算,项目部决定使用200吨和120吨起重船完成梁体吊装。“钢梁上的吊点位置要重新规划,两艘船的起重重量不同,要保持钢梁吊运时的平衡就要重新分配吊点位置”,刘江波从厂家拿到了钢梁参数,在满足两台起重船的起重能力前提下,结合相关参数进行计算,最终重新确定了吊点位置。

在60米主梁架设前,一号节段和端横梁的连接是大桥的一个关键,关系到主缆和整个桥梁的受力。“长度为5米的1号段,箱室施工空间有限,设计图纸竟然要求在内部张拉”,说起施工,蒋万德滔滔不绝,他们当时一看都傻了眼,张拉设备根本放不下,明显不符合实际。“这样的高度,成年人在里边行走都非常困难,隔夜也非常多,转身转不了,更谈不上利用施工作业了”,设计单位并没有考虑到梁体内的施工空间。

项目部当即联系了设计代表,邀请他一起去察看钢结构加工厂。“你看这是我们梁体的施工空间,我们要带着千斤顶爬进去张拉,如果把张拉端改到端横梁结构后面,我们的张拉作业就会顺畅很多。”设计代表听了后连连摆手:“这个怎么能随便修改”。“如果你能走进去站直了,我们的设计就不用修改,你做不到,那我们的设计就需要修改”,设计代表弓着背好不容易钻进钢梁体内,身体难以挺直,只能半蹲着说:“我回去就修改原设计”。三天后,项目部收到了“张拉端由钢梁体内调整为混凝土土后”的设计变更通知单。

4月9日,南浔大桥主桥60米箱梁缓缓行走,在波光粼粼的水道上。慢一点,再慢一点!稳一点,再稳一点!“纵向高差6毫米,横向精度1厘米以内!”箱梁缓缓落下,测量员贾光武报出数据,“全部在可控范围之内!”当箱梁安放到位后,顾雄祺暂时舒了一口气。4月11日,短短两天,南浔大桥主桥梁体吊装顺利完成。

站在大桥上,凉风习习,俯瞰桥下的长湖申河道,运船点点,八个桥塔矗立在河道两岸守护着过往船只。匡磊思绪万千:“即便是从未有过悬索桥施工经验,南浔大桥建设已经爬过了梁体吊装这个坡儿,坚信我们定会一如既往地高质量完成缆索安装,建好南浔镇的‘新地标’。”



南浔大桥主桥合龙 王永政摄



“新时代工地讲习所”开课 王永政摄

发挥党支部的战斗堡垒作用解决难题,这是支部工作的一项挑战。这几年湖州项目部党支部面对项目履约、滚动经营的核心任务,项目管理哪里难,支部就到哪里管,既做思想引领者,更做工作践行者,在融入中心把“堡垒”作用从纸面落实到一线,从口号落到行动,被职工称为看得见的“堡垒”。

2019年,湖州项目部面临着三个项目交工的重任,这在项目成立以来可是头一遭。干部压力大,职工也担心,能不能翻过这“新的高峰”,既是一场战斗,对项目党支部来说,更是另一场“赶考”。这不,项目劳动竞赛节点一公布,一些工区马上“反了天”:这么紧的节点谁排的?

三个项目合同工期全在年底,但一些关键点因为征迁、材料等各种原因仍然滞后,过程中一些节点始终完成的不好,或者把困难留在了最后。“虽说征迁等影响了一部分施工,但履约是我们的立身之本,业主无疑有更高的心理预期,能不能千方百计去完成?有没有完全发挥主观能动性?”,支部书记肖华光严肃地询问道。

“水稳摊铺每天按600米计算,11天就能完成一层,三层需要33天,除去养护期和阴雨天,5月25号就能完成,为什么安排到6月中旬?”,劳动竞赛开始后,项目党支部积极介入过程节点制定考核,每个节点挨个算时间、定工效、排计划。竞赛小组每天深入施工一线,哪个地方困难推进慢,哪个地方安全质量有隐患,支部第一时间掌握。三高连接线一段路基进展缓慢,队伍施工不积极,发展下去,不仅目前竞赛的节点完成不了,还将会对整个工期造成影响,负责人也约谈了,但嘴皮子功夫了得,真刀真枪就是不动。

“党支部就是要帮助工区协调解决困难。”支部了解情况后,马上跟队伍取得联系,沟通解决。经过领导小组商讨后,当机立断将该队伍辞退,项目部亲自组织施工。随着人员得到充实,该段进展迅速,负责现场的老实笑着开了花,“保证完成任务!”

2019年,一航局和公司工作会发出“坚持以价值创造者为本,以奋斗者为本”的价值导向,对全员实行绩效考核。支部

第一时间修订绩效考核办法,完善了第四版,大幅增加价值导向。工区节点完成多少就得到多少分,职工就收入多少,与现场施工节点直接挂钩,真正让干真事、出大力的收入涨起来,把钱发给创造价值的核心员工、骨干人才。现在,施工现场人手一份节点,晚上加班加点,哪个节点紧张,哪个地方困难,再也没有推诿扯皮。2019年以来,项目部产值连续突破300多万,最高达到600多万元。

哪里有困难,党支部就到哪里去。党支部工作紧紧融入中心,不是喊口号,而是冲在一线,敢于碰硬涉难,啃最难啃的骨头。

生产如此,对于职工更是如此。在湖州拼搏六七年的职工俨然已经是“新南浔人”,南浔已经成了第二故乡。在业主跟前担任项目经理是在南浔“买了房子、生了孩子、提了位置”。

近些年来,公司积极提倡“属地化”经营发展,更为职工长期扎根南浔增添了动力。项目部党支部不仅融入“生产”这个中心,更注重“人”这个核心。连续五届的中秋晚会和党建运动会、集体生日和党建联建、职工反探亲等系列活动,不仅沟通了感情,更展现了一航人能干事善成事的新时代形象。这几年,随着项目发展逐渐深入,项目许多职工逐渐把家属接到当地,在南浔“定居”,但子女的教育问题成了家庭的核心问题。项目部党支部及时梳理清单,千方百计沟通联系业主、当地总工会及教育系统资源,让孩子们到最好的学校读书,解决职工后顾之忧。

项目部党支部真正把“堡垒”转化为融入中心、解决问题的支点,发挥了关心职工帮助职工解决困难的桥梁,真正做到让党建工作融入中心、融入管理、全面发力,为生产经营工作赋予新动能。王永政



## 贯彻落实职代会精神,我有新见解……

### 传统水工:“大水工”要有“大担当”

持续打造专业化施工管理团队是亮出“金字招牌”关键所在。专业化施工管理团队强调一个“专”字,一支专业化的团队对于占领市场和项目履约至关重要,这既是市场导向,也是集团和局的战略意图的重要组成部分,要做好技能培训、人才储备等工作。

科技研发是占领“行业制高点”的有力保障。创新精神是一个国家和民族发展的不竭动力,在跨海(江)通道项目上,公司要围绕南中通道和大连湾这两个重点项目,开展沉管隧道领域前瞻性课题研究,以保持公司在这一行业的领先优势;项目上要在辨识潜在风险的基础上,做好科研立项和技术成果总结,巩固公司业务优势、创造更大盈利空间发挥技术引领作用。

特色鲜明的文化为彰显“核心竞争力”营造氛围。面对新的历史任务,要传承和发扬勇于探索的科学家精神、精益求精的工匠精神、攻坚克难的铁人精神,形成鲜明的项目文化,引领团队持续打造“核心竞争力”,为公司优化业务布局提供智慧和力量。

——田晋江

### 海外:逐步实现由“稳健”向“优质”发展

借助公司一体化管理平台,加强适应性组织建设。发挥总部“最强大脑”,总部各部门要明确一体化管理职责和工作流程,加强履约、经济运行等专项业务管理,加大资源倾斜和现场指导力度,加快公司管理系统向海外延伸,不能把海外作为管理的末端,更不能依靠一个部门甚至几个人来管海外;发挥好区域分公司在协调管控、资源共享、专业化团队打造、风险的防控和化解等方面的前沿作用。

探索高效履约新模式。海外属地化管理,绝不仅仅在于我们雇佣了多少当地工人,与当地劳工局、移民局等政府部门的对接是否融洽,与当地工人工会的合作模式是否有利于施工生产,当地居民对项目职工是否友善等等,还有一项更为关键的标准,就是外籍管理人员在项目管理团队中的比例和发挥作用的大小。这需要我们主动求变,向中港、中建等属地化管理水平高的中资企业对标学习,还要充分利用当地业主、监理的管理要求,大胆引进国际化管理人才,逐步提高自身属地化管理能力。比如在哥斯达黎加32号公路项目,面对被评为“史上最严”的HSE管理体系,项目部刚进场时层层碰壁,为尽快扭转局面,果断聘请了具有当地管理资质的人力资源公司,组建安全工程师、环境工程师、职业健康工程师管理团队,迅速打破了僵局,打开了工作面。

——连强 徐增辉

### 新领域人才引进:引得进来,更要用得好

进入新领域后,针对专业人才短缺的现状,公司当务之急是对接社会标准,引进成熟人才,但如何做到请进来、留下来、用起来呢?

对于专业人才,要在专业领域内予以高度尊重,不仅让其在工作岗位发挥才干,大胆授权,让专业人才主导专业事,还要通过主动发放聘书,按照企业制定的标准授予“金牌导师”“首席专家”“专业总师”“专业总监”等称号,纳入名师带高徒工作体系,使引进的人才不仅在新酬上体现价值,更在精神层面收获尊重。

对于专业人才,在文化建设的要双向融入。同为建筑领域,水工与陆域的文化有所区别。进入新领域后,既不能固步自封、自我满足,又不能妄自菲薄、全盘否定,而是要双向融入,坚持传承与创新相结合,吸收借鉴专业领域、市场地域的文化特色,丰富项目文化新的内涵。

对于引进人才,在思想观念上要加入引领。对于真事、出大力的,收入就要涨起来,对混日子、靠资历的,收入就是要坚决降下来;同时还要学习贯彻工作会、职代会精神,理解和执行公司决策和各项管理制度。

对于引进人才,要积极主动参与企业管理。招聘引进的人才更需要通过行使民主监督、民主管理、民主评议等权利,来彰显企业主人翁地位;也要通过建家活动、劳动保护、帮扶慰问、素质提升等,让引进的人才迅速适应企业环境,享受职工正常权益。

——王富龙

专业的人 主导专业的事

## 有一种标准叫“超出规范”

从国际化到国产化,从70后到95后,这支由“老中青”组成的“一航津平2”建造团队,与上海振华仅用十个月时间,便完美打造出一国之巨器——世界最大、最先进的自升平台式碎石铺设平台船。他们是建设者眼中的“楷模”,但在搭档振华重工眼中,却被打上了“吹毛求疵”“不讲情面”的“帽子”。

“木工,这只是细节上的小问题,而且也在规范之内啊,通融通融大家都省事儿。”和往常一样,被誉为“铁面无私”的轮机主管林凡刚,在报验通知单签下“拒收”,二话不说便走了。别看林凡刚面相和蔼,但工作起来绝对“黑脸包公”,大家也多少领教他在质量上设的“高门槛”。这不,在第一次污水水处理设备报验时,就吃了一记“铁拳”。“看这油水分离器仪表盘及外观,和‘毛坯’有什么区别,外观部件质量太差,一定会影响后期使用性能。”就这样,刚入库的污水水处理设备就被“铁面无私”的林凡刚硬生生地退回到了厂家。

从那以后,只要有重要设备发货,林凡刚都会和振华的质检员到厂家现场“确认”,合格了“领走”,不合格再“返造”,时间久了,大家也摸索出了“套路”:即使在符合规范的标准内,那最次的要求也要上上档,更多时候的要求则是超出规范。因此,吃过不少“苦头”后,在建造方面也会提高标准,自

己觉得不满意就主动“返工”,就这样,整条船的质量从一开始就定下了“高调子”。

“别看林凡刚有着20年的船舶轮机管理经验,殊不知,刚到建造组时,对陌生的法规也有些“打怵”,“要想指导别人,首先你就要成为专家”,一阵狂“啃”书本后,才有了现在的“火眼金睛”。

“比专家更专业”,这是振华给出的评价。

“95后”汪品,也是让大家敬佩的一员。别看“初出茅庐”,但绝对会让你把没经过检验便进入涂装工序的焊缝上的油漆,一点点打磨掉。在他心中,每一道工序都至关重要,只有逐步过了“关卡”,才能建出精品。

“汪品这孩子细心、较真、爱学习,还有大格局”,汪品的师傅王明亮介绍说,前段时间,项目上稍微有点空闲,很久没回家的汪品被他放了一周假,但不到4天,自己就主动回来了,原因是看到微信群里大家的工作聊天记录,知道又忙起来了,二话没说就去买了返程票。

“一雪前耻”打个“翻身仗”

说起王明亮,这次可算足了劲儿,一直想打个“翻身仗”。原来,在建造“津平1”时,由于甲板平整度原因,导致一下雨坑坑洼洼就会积水。“每次港珠澳安装沉管,穿着工作鞋走在甲板上,都会灌进去水”。听

着大家的“抱怨”,王明亮暗下决心,一定要“一雪前耻”。“尺子、手电筒、鞋底”成为了他必备的“三件套”。每天,甲板上都会上演同样的情形:躬身躬身趴在地上,用尺子量是否平整;再拿手电筒打光照,看视线内的是否在一个水平面上;最后再用脚“趟”,哪个地方不平整,一试便知。“我说王工,我从没见过过哪个人,像你这样挑剔的,就算自己家装修,也绝不会抠细节抠成这样。”很多次,王明亮都逼的队友“不想干了”。一旦被他发现甲板平整度误差较大,他都会要求“返工”,大多数时候采用火工校正,严重的位置需要将结构割开再重新焊接。6000平方米的甲板面,就是在他的“监视”下成型。

“追求精度”,对王明亮来说,不仅是弥补不足,更是挑战自我。为了能多去几次车间,多上几次班,考虑到生活区与办公室距离较远,每天晚车时间又都是固定的,晚上加班报单和日常巡查多有不便,王明亮从700公里外的青岛,将自己的小车开到了施工现场。“我自己花钱加油,绝对没有私车公养”,王明亮笑着说。

正如他所展现的,他爱岗、正工、交工、展、津安2、津安3、一航津平2,他在公司已经造了6年船,成了年轻的“老师傅”。

“不怕”麻烦”

一航局建造组组长、公司船机装备部副经理李家林,驻

扎港珠澳工程6年的他,与振华早已是熟络的“老朋友”了。

都说“熟人好办事”,但在李家林这,完全不适用。项目还没启动,“一纸红头文件”便给了对方一个“下马威”。

“更换项目经理!”了解到,振华造船厂的项目经理仅为85后,而且是管理人员出身,“这资历太浅了,我们要造的是国家重器,而且只给10个月时间,时间紧,要求又高,必须有一个经验丰富,而且常年在线能调得动人、机、料的人才行”。就这样,“双项目经理、双指挥长”首次在振华实现。

“家林,你要在振华过第四个春节了”,一航局总经理助理、原港珠澳大桥岛隧工程项目经理宿发强说道。之前春节时,正赶上港珠澳“津平1”桩腿及抬升机构修理、精准清淤系统升级改造和最终接头制造,李家林在上海振华连续度过了三个春节。“放心,振华绝对不会再让你过第四个春节!”振华基地总经理、“一航津平2”项目总指挥孙敏轲斩钉截铁说道。

“仅抬升框架机构制造就耗时4个月时间,还剩下6个月,怎么能如期交付?李家林带领团队开始了“24小时作业”,吃饭轮流、工序不停、检查标准更是要求高于规范。

夜里3点,李家林都会去现场数人。“去年9月是最缺人的时候,只有了解现场施工人数,心里才踏实”。后来包括春

节期间,每天多少人施工,李家林都“门清”。如此一来,质量保证了,时间上足足足足省出了一大半天时间,连振华都很诧异。

这个年,李家林如期回家了。初十上班后,大家很是纳闷,为何李家林总在天猫蒙蒙就往外“跑”,后来得知,他趁着回家过年的“空”做了个手术,为了不影响工作,也没请假,当时还特意找了个全国连锁的私立医院,说这样换药方便些。

如今,李家林正着手准备论文成果呢。他说,这个项目要出产品,出人才,出成果。

这不,他发现船上有3处设计不合理,你看,杂用绞车的转向滑轮设计,这样不仅对钢丝绳和滑轮都有伤害,而且结构复杂,会占用大量空间;还有绞机的四滚子导缆器,也会加速钢丝绳和导缆器磨损,缆绳还容易出现跳槽,有安全隐患;再说这个罐漂设计,太重了,根本不利于人员收放。“泰山山与设计人员据理力争,甚至自己画图设计。就这样,羊角滚轮设计、滚柱导缆器设计、罐漂优化设计优化了很多,既会开会,又会画图的船长,也出了名。

“干一项工程,都希望能够比标准再高一档,能够有所突破”,这是建造组成员的初心,他们是这样说的,也是这样做的。

刘畅