



放飞梦想



萌新感言：

在妈妈眼里，我们永远是长不大的孩子。
“刚才听你爸爸说你被分去武汉了……”

“你大舅工地上来了几个大学生，没几天就晒得黢黑黢黑的，你在工地那边也晒黑了吧？”

“45度？这么热的天你怎么能受得了？”

这些都是来自父母的担忧。

从家庭到工作的跨越

作为家中独生子，从小享受着父母的百般呵护而有恃无恐，从来没有面对过大的压力，更不要谈苦难了。父母竭尽所能的给我他们能给的一切。小时候家里穷，一起玩的小朋友都有小自行车，我只能跟在车子后面跑。这一幕被爸爸看到了，看不得我受半点委屈的他拿着要买种子的钱给我买了一辆崭新的自行车。那一刻，他的心里没有收成，没有生活，只有我，仿佛我就是他的生活和全世界。

毕业刚参加工作的我还是会有些迷茫和落差。迷茫，或许是因为度过大学四年后的放不下自己的过往，找不到方向；迷茫，也许是理想与现实的差距，难以适应，独自惆怅；迷茫，可能是考虑很多，瞻前顾后，总是心浮气躁，却不能脚踏实地。

但在武汉金控项目部的所见所闻，却让我逐渐适应起了工地生活。

发现身边的榜样

项目总工刘仁檀年龄还未至不惑，却是经历过大风大浪的人，听他讲述利比亚撤侨发生的故事都会让我惊心肉跳，但亲历经枪林弹雨的他却显得云淡风轻，这样的无畏精神让我动容。面对图纸废寝忘食彻夜地钻研，对技术精益求精，将工作责任扛在肩上，这样的奉献精神更让我感动。

小苗，苗腾宇，与我一样的新入职员工。因为对一线施工现场的莫名热爱，他向项目提出转到施工部，深入施工一线工作。即使每天迎着烈日，又要面对业务不熟的压力，拖着疲惫的身躯回到宿舍的他脸上却挂着满足的笑容。同样是经历过苦痛的90后，父母的心头肉，他可以不惧炎炎烈日，忘我地奋斗在施工一线，那么我又有什么资格抱怨呢？

只要跨过了迷茫，适应了落差，一切就会宛如新生。

所以当我们感到疲惫，想要放弃的时候，想一想自己肩上背负的责任和对父母许下的诺言，看一看身边尽职尽责的领导和努力工作的同事，你就会发现，适应，其实并没有那么难。



田龙滨 摄



吴琳 摄



王飞翔 摄

徐冰 摄



新机遇 新挑战 新发展

经营订单:12.05亿!“山东保卫战”成效显著

本报讯 8月份，公司接连中标东营港东营港区一突堤北侧1号、2号液体散货泊位工程，菏泽赵王河下游（北外环西桥至上海路）湿地景观工程河道清淤和土方整理项目一标段，京杭运河枣庄段（马兰大桥以上）二级航道整治工程，合同额累计12.05亿元。

今年以来，公司深度进城，深耕区域市场，大力推动属地化经营，对打好“山东保卫战”、推动山东新旧动能转换发挥积极作用。

荣誉看台:国家级荣誉彰显企业实力

本报讯 近日，公司喜获多项国家级荣誉，彰显企业非凡实力。

公司房建项目中交锦悦二期工程喜获“2019中国土木工程詹天佑奖优秀住宅小区金奖”，这是一

力突出、崇尚精益求精的工匠风采；公司内刊《筑港人》获评2019年工程建设企业“优秀报刊”，此前，该报两次获得全国工程建设行业“金页奖”荣誉。

央媒关注:人民网等主流媒体报道公司团队

本报讯 日前，公司策划制作的快闪《我和我的祖国》及“我是央企人”等多个专题视频在人民网持续展播，并登上“学习强国”平台；央视新闻直播间特别节目《壮丽70年·奋斗新时代——共和国发展成就巡礼》聚焦公司深中通道工程，对项目建设及团队精神予以赞扬。

今年以来，公司持续加大央媒宣传力度，践行“站在营销的角度做宣传”理念，通过典型推介，多角度、多元化展现央企新形象。



公司青岛地铁装配式项目签约

本报讯 8月22日，“2019夏季央企青岛行—走进西海岸”活动在青岛西海岸举行。中交一航局和青岛地铁集团、中铁四局三方就共同推进青岛地铁装配式项目签署意向书。公司党委书记、执行董事程志磊代表签约。

据了解，公司积极对接青岛市属企业混改，进一步盘活显浪基地，引入装配式建筑，全新打造青岛地铁车站装配式预制场，加快青岛地铁建设速度。

此次合作，将加快新旧动能转换，有效提升资源利用率，对守好“家门口”市场，发挥本土优势，增强核心竞争力提供重要支撑。

(预制分公司)

公司超高层项目首批住宅楼预售节点完成

履约



本报讯 8月28日，昆明巫家坝中交尚城项目18号地块第一批住宅楼预售节点如期完成。

中交尚城18号地块项目为公司承揽的第二个超高层项目，占地面积2.8万平方米，最高高度154.2米，包括3栋住宅楼、3栋办公楼、1栋甲级办公楼。

该节点的完成，充分展现了项目品牌实力，树立了良好履约形象，为公司开拓云南市场起到了助推作用。

(孔塞)

潮头扬帆逐浪行

编者按:年初，公司取代会报告提出坚持属地化、区域滚动发展，进一步开拓菏泽、济宁等地区陆域市场，全力打造内河船闸、水环境治理等特色专业，培育专业化团队。8个月来，公司相继中标济宁跃进沟码头项目、引江济淮白山船闸项目、菏泽赵王河下游湿地项目、京杭运河枣庄段二级航道整治工程等，累计合同额达13.3亿元，属地化经营成效显著，公司在内河船闸航道征程中，一路高歌前行。

京杭大运河，宛如一条玉带，蜿蜒于华夏大地，勾勒出生动的历史画卷。

“公司在1994年就参与了京杭运河台儿庄船闸施工，这也是当时京杭运河山东段最大的内河船闸工程，从那时起，公司正式涉足船闸业务。”公司一级专家吴祖发回忆道。

进军内河船闸航道项目施工序幕，就此拉开。

“全力打造‘内河船闸航道核心竞争力、水工市政协同发展’的目标定位”。

思路决定出路，找好“靶心”才能精准“投枪”。在江苏内河市场加速收紧的大环境下，山东内河市场却打开了一扇窗，公司紧跟“十三五”规划下大力气“掘金”，明确经营重心向“济枣菏”地区倾斜。

分公司经营科长张延保最有发言权：“这么多年来，大大小小的标投了上百个，摸索出了经验，近几年中标率基本能达到50%以上。”谈起中标“秘决”，张延保用“细节”二字给出了答案，“公司会抽调精英成立招标小分队，商务标一般拉开的差距不大，但技术标就不一样。比如我们首次在标书中引用了BIM技术，制作了三维效果图，而且在字体亮度和纸张厚度等方面从‘美学’的角度吹毛求疵，还有各项措施很全很细，确保不漏项，虽然熬了很多个通宵，但结果更让人兴奋到可以三天三夜不睡觉。”这话不假，业主领导曾当面表扬一航局的标书做得很好，“你们基础工作做得这么扎实，活交给你们干，我们也放心！”

属地化经营号角全面吹响。公司以集团与菏泽、一航局与枣庄签订战略合作协议为契机，深耕鲁西南内河市场，近年来相继中标京杭运河韩庄复线船闸工程、菏泽赵王河下游湿地景观工程、京杭运河济宁段航道“三改二”工程、济宁跃进沟码头工程、京杭运河枣庄二级航道整治工程等多个高品质项目，经营产值与业务领域均实现井喷式发展。

“我们推行‘1+N’经营模式，业务上追求协同发展，管理上追求效益最大化，目前也正朝着这个目标积极推进。事实证明，路子是对的，项目也确实由之前的‘土生土长’实现了‘扭亏为盈’。”俞志好如是说。

从规模经营到品质经营

“活揽的多了，更不能放任四海皆准，每个项目要因地制宜施策。”

(下转二版)

“双百亿 争一流”我们在行动

从无到有的跨越

写在『一航津安1』试航完成之际

相关链接:

“一航津安1”是世界上第一艘集沉管浮运、定位、沉放和安装等功能于一体的、具有DP定位和循迹功能的专用船，该船主船体采用双体船型设计，船长190.4米，船宽75米，型深14.7米，甲板面积相当于两个足球场。该船具备自航功能，配有2套9280千瓦主推进系统和8台大功率侧推，主机和侧推的尺寸、功率均创国内同等设备之最。深水静水工况下拖带165米、72000吨标准沉管浮运航速可达5节，同时能够抵抗1.6节横流。

伴随着隆隆的击水声，由一航局自主研发的世界首艘自航式沉管运输安装一体船“一航津安1”顺利完成试航。在这土生土长的“庞然大物”背后，不仅是160个分段、11000吨钢材、345公里电缆线、40余公里焊缝、60万人工时，更在行业里实现了从无到有的跨越。

敢想敢干

一航局负责深中通道E1-E22管节安装，接过建设超级工程接力棒之初，如何在港珠澳大桥施工船舶上实现更大突破、达到浮运安装一体化，成为工程建设的一个“小目标”。

“一航津安1”浮运安装一体船概念提出时，无母型船可参考，只能靠自主研发。历时近3年，经反复论证，并联合相关设计、科研机构和高校，通过系列数学和物理模型试验确定了船型和船机参数，最终敲定了设计方案。

不曾想，正式建造时，仍有很多技术只能靠自己摸索，尤其到艉半段机舱段轴系施工的关键节点，从艉轴管定位、焊接到具备轴线照光，这一套下来就花了一个半月。

这还不算，轴系安装是技

术要求非常高的一项工作，直接关系到主机推进系统运转的可靠性及船舶航行的安全性。要将20余米长并带有直径4.8米螺旋桨的轴系插进艉轴管内，必须控制整个轴系定位安装误差在正负4毫米内。“焊接质量直接关系到轴的安装精度，过程中必须对方向、顺序和温度进行严格控制，不能有半点马虎，稍有不同就会造成变形超差，很多工况下需要两个人同时焊接，保证一次成型。”轮机负责人孙靓说。

之后，监造人员还要进行艉轴安装前的验收，连续四个通宵守在船上，共进行了近50次的调整。

迎战三伏高温天

季节更替仿佛遥遥无期，日上竿头，工人在甲板不停地用挂在脖子上的毛巾擦汗，汗水偶尔流到眼睛里，像是往伤口上撒了一把盐。

“从无到有、从难到易，小到分段制作、报验，大到工艺流程、现场监造管理，我们都全程参与，掌握了核心技术，经过这个过程，再遇到类似工作都有信心去完成。”孙靓自信地说。

陈振强



“一航津安1”试航于佳林 摄

80多根直径54毫米的电缆，全靠人力铺设。与此同时还要做好防火工作，安装3400个报警点并逐个调试，就像在烈日下给大船编织一张“安全网”，浸透了工人的衣服。

虽然一体船很大，但是片体结构很小，分成很多隔断，最小的地方空间不足2平米，当两个焊工同时作业时，为控制变形量，焊接速度要比正常慢10倍，而焊条熔化温度有二十多度，无论气温有多高，焊工都要全副武装，一气呵成，完成之后已是浑身大汗。

“扭亏为盈”赶上工期

这次试航顺利完成后，所有参建人员总算能松一口气了，“从去年7月开工到现在，大部分工作如期告一段落，但谁能想到这工期是硬生生给催出来的。”监造组组长毕荣君说。

由于建造初期赶上节能减排，钢厂产量直线下降，“巧妇难为无米之炊”。监造组积极协调船厂主管领导，制定措施、协调钢材如何按期进场，建议物资人员进钢厂蹲点驻守，在延迟了一个半月后终于把材料装船运了进来。

“船厂加工产能每月是固定的，船厂不止一条船，先干嘛哪条船要排序，为了赶回工期，我们找船厂主要领导，积极协调船厂制造部，按照一体船建造进度要求，修订制造部生产计划，每天派人盯现场，到制造部车间查验下料数量是否满足计划要求。”毕荣君说，同时监造组将情况反应到局里，促成了局领导和船厂领导每半个月开一次高层会，保证分段制造，逐步将问题解决，三个月后，把前期拖延的一个半月工期全部赶回了来。

如今，一体船在南沙进行着交船前的收尾工作。相较于港珠澳大桥采用的分体式浮运安装船组，一体船可连续完成沉管的出坞、浮运及定位安装等施工作业，且施工效率提升了1倍，在设计、建造及施工管理系统方面均实现了自主研发。

“从无到有、从难到易，小到分段制作、报验，大到工艺流程、现场监造管理，我们都全程参与，掌握了核心技术，经过这个过程，再遇到类似工作都有信心去完成。”孙靓自信地说。

陈振强



(上接一版)

分公司副经理张金涛指着手机上的业务分布图说道，仅2019年，在建项目就达到了6个。如何打造公司“内河船闸航道”特色专业，体现优势？为下好这盘“棋”，项目骨干早已跃跃欲试。

船闸航道项目征迁难题众所周知，谈起征迁压力，京杭运河济宁段“三改二”工程项目负责人苏继亮娓娓道来：39公里的施工段，横跨3个区县5个乡镇20个自然村，涉及的400余户百姓和300亩临时弃土用地早已把他愁得连做梦都在和乡镇、“钉子户”斗智斗勇。这还不算，由于项目位于南四湖自然保护区，也是南水北调的主干道，严苛的环保要求更是“雪上加霜”。

“没别的办法，多角度想想，总会有突破口的。我觉得只要是人能解决的问题，都不是问题。何况咱公司不是最擅长啃‘硬骨头’嘛！”施工现场所有船舶按要求零排放，生活污水、油水及生活垃圾全部由资质单位回收处置。环保问题刚解决，弃土区选址上又遇到“拦路虎”。业主明确土方节点，面对仅有两个作业面的现实条件，项目管理团队使出“浑身解数”，破天荒地在沿线临时增设4个弃土区，赶在40天时间内完成了70万方土方任务。“虽然煎熬了些，但努力没有辜负。”苏继亮笑道。

各工点“培训基地”门庭若市，分公司时常将管理人员送至“深造”，要求项目管理人员也要参与到一线施工中。比如部室主任担任工点项目的副总工，有了“双重身份”，也有了“双重责任”。“这样一来，融入中心的大局意识就增强了，而且各工点生产经营情况都和这些管理人员挂钩，在分公司全员绩效考核中都会体现，无形中个人得到了历练，整体管理水平也明显提升了。”张敦飞解释道。

除了“培训福利”外，项目很多员工也是“属地化经营”的受益者。王乃坤、窦从超被分配到“家门口”的菏泽项目，张玉辉、陈响、薛佩、刘奇泉等都在项目附近买房安家，“我在项目组织的联谊中认识了现在的女朋友，刚买了房年底准备结婚了”“现在项目深度进场，任务也相对饱满，我很知足，济宁老家的父母还经常和邻居炫耀，说儿子为家乡做贡献呢”……

两千里运河，串起十八城。世界上最长的人工运河见证着企业属地化经营的硕果，在齐鲁大地新旧动能转换、焕发蓬勃生机之际，公司打好“山东保卫战”的号角已全面吹响，也将以更自信的笔触绘制美好蓝图。 刘畅

严把“三关”信守三门

位于浙江省台州市“黄金海岸线”中段的三门湾畔，三门核电站依海而生，巍然耸立。烈日骄阳下，浙江分公司施工团队挥汗如雨，精雕细琢，全长232米的东北护岸工程顺岸卧盘，型若盾牌。工程伊始，面对业主严苛的管理标准，项目团队有些“水土不服”，拿出了“鸡蛋里挑骨头”的劲头，严把“安全、质量、文化”三道关，优质履约，赢得了高度评价和信赖。

严把安全关 人人争做安全员

“即使施工内容不变，也要针对海况、气象等环境因素，做好风险辨识”，安全员卞宝宇每天都会检查员防护用具，详细告知安全程序，还会定期发放安全提示卡，提醒工人遵守制度。这钉钉子的精神让工人们从起初不配合到后来人人响应。“项目班前会不只有安全交底，还涉及到一线施工生产，发挥的是工具箱的作用”，在一次班前会上，项目负责人赵观节道出了自己安全管理的心声。此后，班前会也有另外一个称呼——“工具箱”会。

“安全隐患排查反差率不低于80%。”对于“反差率”的概念，大家一头雾水。“简单地说，就是业主或监理发现一项隐患，项目部就要找到四项，而且隐患排查要及时闭合。这是助推咱们安全管理升级的好办法，大家应该齐心协力！”卞宝宇解开了大家的疑惑，并用实际行动，与一线同事一起实现了“人人都是安全员”的安全管理目标。宝剑锋从磨砺出，项目部环环相扣的安全管理工作得到业主赞许，获评“三门核电优秀安全员”的卞宝宇也受业主之邀分享了工作经验。

严把质量关 件件都要百分百

扭王字块预制在传统水工领域属常见工艺，擅长“水战”的团队没有忽视过这道“小菜”。在一次质量检查中，检查组提出在一次性浇注成型的扭王字块个别表面有细微麻面，技术负责人吴新伟合理说明后过了关。质量能否再精细？深夜熄灯后，吴新伟辗转难眠。天刚蒙蒙亮，他便第一个到了现场收集资料。“业主的‘苛刻’既是考验，也是对我们实力的信任，结合早上整理的数据，我认为这场质量提升战一定能赢”，在班前会上吴新伟立下了“军令状”。

由于块体倾斜面多，振捣时气体会不易排出，经过多次尝试，项目部决定增加浇注层数，并将分层位置在模板上做好标识，用于施工控制。为了把分层浇注时间的间隔回来，合理调整浇注数量和浇注时间，通过步步把控，块体一次性合格率最终达到98%以上，有效节省了三次修补的时间和人力。过程中，业主与项目部组成了QC联合组，最终成果荣获了浙江省电力行业协会QC小组活动优秀成果三等奖及核工业勘察设计协会优秀QC成果一等奖。如今，项目部有了自己的质量口号——越传统的工艺越要突破极限，一场质量攻坚战再一次展示了团队的决心。

严把文化关 点滴凝聚家氛围

“浙一家人”是分公司的微信公众号名称，在三门项目部“我爱我家”系列活动的书法比赛上，项目部成员不约而同地写下了这四个字，除了书法比赛，还有大家喜欢的篮球、骑游等体育类项目。“一流的业绩是奋斗出来的，优秀的团队必须经历风浪洗礼。把项目当作家，把同事当亲人，我们才能真正拧成一股绳。”系列活动开始前，赵观节向每一位队员传达了自己对“家文化”打造的心声。

把建家落实在每一项关心职工的小事上，融入每天的工作和生活中。当员工有了家温暖，归属感生根发芽之后，自然有了在项目成长成才的期望。为了让团队更加强大，赵观节为每一名员工量身订制了成长计划，从工作习惯、工作方法，甚至文化礼仪，都进行耐心细致地指导。

功夫不负有心人，项目部严把“三关”，得到业主宝贵的信任，更为公司赢得了三门业主承包商考核的优秀等级，荣誉的激励也让团队更加坚定诚信履约的信念。

张国栋 周昊



图为文中主人公刘江波

年轻的“修桥匠”

“可能因为我的名字水比较多，注定与桥有缘，所以我毕业就来修桥了”，每当自我介绍时，刘江波总是深有寓意地说出这番话。还别说，2015年参加工作的他，从阳安塘桥到白米塘大桥再到南浔大桥，大大小小的桥梁已经参建过六七座，这在项目部算得上是“老资历”，不知从那时起，有了“修桥匠”这一外号。

虽然是“老资历”，当初被选为南浔大桥的技术负责人时，他可没那么淡定。“南浔大桥是一航局首座完整承建的悬索桥，项目部的经验十分少，让我做技术负责人真是感到‘压力山大’，如履薄冰，就怕干不好。”刘江波回想起当时的忐忑，“可逃避也没用，组织把任务交给咱，就是信任咱，咱就得把工作做好”，这个山东汉子咬着牙坚持了下来。

说起来简单，真正干起来可没那么容易。南浔大桥是在老桥拆除的基础上组织新建，技术管控难度大、安全管理标准高，项目初期受征迁等问题影响，进度落后，而业主又要求“尽快出形象”。一时间，一副副重担压在了刘江波等人的肩上。

关键时期，敢挑重担。刘江波根据总体施工计划，编制了一个专项方案清单时间表，挨个定时间、定节点，保证安全质量的前提下，追赶进度。在现浇连续箱梁专项方案编制中，他发现箱室高度空间高度小，不能满足工人施工条件，对混凝土浇注质量影响较大，于是他和设计院积极对接，采用两次浇注的方法，解决了混凝土浇注施工空间不足的问题，保证了混凝土的浇注振捣质量。现浇连续梁每联浇注方量大，浇注时间长，每次浇注前，他们都组织项目各个部室和班组

进行班前交底，提前策划，带领年轻的技术人员紧盯现场一线，二十多个小时驻守每联连续梁浇注已经成为常态。

悬索桥难度最大，最为关键的便是主桥施工部分。南浔大桥施工方案参考大型悬索桥常规工艺，采用“先绕后吊”的临时锚碇小节段安装工艺，即先安装索架再进行钢梁节段安装的施工工艺，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，对于主跨100米的南浔大桥，施工工艺明显过于复杂，安全风险高。

不仅如此，临时锚固施工周期长，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，高压线路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。

就在一筹莫展时，当地的一座系杆拱桥给了团队启发。南浔大桥往西，东迁大桥遥相呼应，刘江波和团队成员常到这座桥上，遥望南浔大桥的身影，“东迁大桥桥拱径小，是在完成桥面系后再进行桥拱施工。南浔大桥跨距也不大，有很多相似的地方，是否可以借鉴，采用‘先梁后缆’”一种崭新的思路摆在大家面前。

“方案可行！”攻关小组反复查阅相关技术资料，经过多次研究计算，并寻求公司技术研发中心的帮助，将原方案更优化为“先梁后缆”的大节段吊装工艺。该工艺先安装钢箱梁，再安装索架，将临时锚碇取消，并把主跨箱梁重新划分三个节段，受弯最大的节段，在工厂加工为六十米，现场起重船整体起吊安装。该方案大大减少现场封航时间和现场节段安装时间，并且厂内整体加工取代现场节段焊接，更为稳固，安全质量得到保证。而取消临时锚定和安装钢梁的缆索吊机，更大大节约了成本。

万事俱备，只欠东风，设计院的复核是最终一关。刘江波和团队信心满满，果然顺利通过变更。这一设计也被当地设计院评价为“中小跨悬索桥施工的典范”。

在刘江波等人的努力下，南浔大桥逐渐展示出它的英姿。南浔大桥现已成为当地政府指定的项目观摩基地，被评为浙江省和湖州市“公路水运工程平安工地”。如今，项目施工进入冲刺期，这位刚当上父亲不久的年轻“修桥匠”就投身到项目上。“能参与一航局首座完整承建的悬索桥建设十分自豪，这是我们第一次干悬索桥，当然得时刻盯着。等项目竣工了，我一定带着闺女在上边好好地走一走！”刘江波说道。

王永政

「导师带徒」促成长



大连湾项目部为新入职员工配备专业导师，将课堂设在施工一线。图为师傅指导徒弟做好现场学习记录。
徐竹枫 摄影报道