

从崂山到董家口,从校园到社会,变的是地点、是身份,不变的是一颗热忱之心。很荣幸能够加入一航大家庭,从大二时对全自动化码头的惊叹,到现在自己也成为一名筑港人,幸福在前,使命在肩,我会刻苦努力,在不断挑战自我的同时,为公司发展贡献自己的力量。

(徐英洲)

初到公司,津安、起重、浮坞、半潜驳……记住这些国之重器成为我步入工作的第一个难题,熟悉工程状况也成为了一门必修课,这一切对我来说都是崭新而陌生的。经过一个多月在领导和同事的指导帮助下,我更多了一份“新员工”的沉稳。看似枯燥艰难的任务激发了我的斗志和激情,使我享受着挥洒汗水和张扬笔墨的畅快。(柳续尧)

我们一行来到昆明巫家坝项目部,呼吸着来自未知领域的新鲜空气。在这里,得到了领导和师兄们的热情接待和不厌其烦的解答,心中的疑虑与畏惧也渐渐消失。师父带领我学习了算量、计价、熟悉办公软件使用,熟悉图纸和现场,学到了基坑支护、防水工程等诸多新词汇。在这里有着和谐的氛围、广阔的天地,相信未来会更好。(王彦臻)

“快速融入,来之即战。”这是大连湾项目部领导在新员工座谈会时给我们的第一道战令。今年正赶上大连湾海底隧道首节沉管安装的重要节点,项目团队都在加紧备战。非常幸运刚毕业就能参与大连湾海底隧道这个超级工程的建设,充满挑战的是首节沉管安装已经进入倒计时,留给我们学习的时间实在是少之又少。所以我必须全力以赴在有限的时间里认真学习方案图纸,提高自己的专业技能,补齐短板,积极向导师同事请教,提升专业性,早日为大连湾海底隧道建设作出积极的贡献。(林恒毅)

来到玉林项目部,一切对我们新员工而言都很陌生,但我们都在用自己的方式尽力融入。面对陌生的工作环境,我和其他几位新员工,积极调整工作状态,快速适应项目部的工作生活,接受新环境的挑战,学习增强岗位技能,快速适应融入工作需要。饱含勇气之人敢于面对即将到来的挑战。我们的未来,从广西玉林扬帆。

(明哲生)

我与一航二的初次相遇

人生如逆旅,我亦是行人。我们一生中会经过许多个驿站,每一个驿站都意味着一段旅程的结束,同时也意味着新征程的开始。

今年七月初,我怀着对未来无限的憧憬从家乡湖南来到了青岛,清凉的海风吹走了南方的暑气,可初次来到青岛的我心情依旧忐忑,只因我此行的目的是为了奔赴一个数月前就与公司定好的约定。

为了帮助我们尽快了解企业情况进入工作状态,公司为我们安排了丰富多彩的培训课程。从港珠澳大桥沉管隧道安装的七年坚守,到深中通道和大连湾项目的砥砺前行,让我们看到了老一辈筑港人的坚持和公司核心技术的强大。从金控大厦超高层项目和青岛新机场项目的建设,到蒙内铁

路等多项海外项目的推进,无不向我们展示了公司作为老牌央企的社会担当和国际影响力。这一份份成绩,一幕幕辉煌让我从心底里为之叹服。

结束培训后,我与5名同事来到无垠高速项目。对于综合干事来说,对项目部和工程的宣传是最重要的工作任务,从未接触过工程通讯写作的我第一次写工程节点消息的时候甚至不知如何动笔,为了摆脱这种被动的局面,我开始翻看公司网站上以前发布的相关内容,在大概了解此类文体的写作方法和规范之后我开始向工程部的同事们了解项目的基本情况和重要工程节点,这才是工程通讯的根本所在。“坐在办公室里写不出好新闻的,你要多去工地上看看。”师父帮我点出了问题的关键所在,要想写好工

程通讯必须深入一线,亲自了解工程的施工进度和施工工艺,同时要多与现场的技术主办和一线工人交流学习,他们才是新闻的主角。

初到项目部的这段时间忙碌却也充实,从开始的无所适从,到现在基本进入工作状态,离不开项目部领导和同事的帮助,项目部为了帮助我们尽快完成角色转换举行了新员工欢迎会和导师带徒等一系列迎新活动,给了我们一种久违的归属感,让我们对今后的工作充满了信心和动力。

交融天下,建者无疆。我为自己能够有幸成为一名光荣的筑港人而感到深深的自豪,在今后奋斗的岁月里我将与公司共同成长,祖国的美好明天由我们新生代来浇注!

文/王超

导师带徒 师徒有话 说

师傅感悟

从签订导师带徒协议的那刻,我内心激动,又带着些许复杂,这情绪来源于“导师”沉甸甸的责任。签订之前,领导明确阐述关于导师带徒的要求和希望,我深知当了师父就要为人师表,就得以身作则、率先垂范。一年来,我认真履行职责,根据徒弟刘凯的专业特长和项目实际,培养他的积极性、主动性和创造性,认真传授专业技术、工作思路、工作方法和经验。我一直探索如何教会他理论联系实际,充实理论知识,积累施工经验。如今,刘凯已经能够独立开展工作,独当一面。一想到这些,我的心里就充满了欣慰和喜悦。公司开展导师带徒活动已久,我也是受益者,相信,导师带徒活动作为培养人才、搭建人才梯队的一项重要举措,一定会再创佳绩,更上一层楼。(赵旋展)

“古之学者必有师。师者所以传道、授业、解惑也。”作为导师,我深感责任重大。对于一名新入职大学生来说,角色定位和职业生涯规划尤为重要。张浩男通过近一年的学习和磨炼,在自身素质、工作作风、综合技能水平以及个人业务水平上都得到了较大提升。作为导师,我也收获良多。师徒协议的签订是一航局、公司为新员工规划职业生涯的重要一环,也是全面进行岗位专业技能培训的一个重要阶段。师徒犹如薪火,不仅体现在工作上,更体现在生活上,就像一根看不见的纽带,将师徒之间的关系凝聚为浓厚的正能量,不断推动公司、项目部生产技术的发展进步。(宋江伟)

徒弟有感

从黑土地到江南水乡;从白雪横千嶂到千里莺啼绿映红。横越3600余里,我来到这片欲与天堂争秀丽的土地。在投入工作的第一天,我感受到了与学生时代极大的不同。与繁重课业相比,工作显得轻松了一些,但细细体会就能知道并没有那么简单。初来乍到的我会尽快适应这个环境,完成角色的转变。(徐浩)

天将降大任于斯人也,必先苦其心志,劳其筋骨。”初入职场的我们有着无限的可能。因为热爱,所以选择,因为选择,所以坚持。我为自己能够有幸成为一名光荣的筑港人而感到深深的自豪。在以后奋斗的岁月里,我将与公司共同成长,贡献自己的青春力量! (王超)

从汕头到青岛,不仅是一千五百多公里的跨越,也是人生角色的重大跨越。来到了青岛,迈出了职业生涯的第一步,很满意,也很期待。人才有高下,知物由学。在全新的工作岗位上,我将坚持学习,向师父学习,向同事学习,不断丰富充实自己,无愧于新时代青年的使命与担当,以扎扎实实的工作业绩实现自己的人生价值。(杜华川)



港注明天

中国驰名商标

2020年8月18日

第520期

1989年5月5日创刊

ZHU

GANG

REN

中交一航局第二工程有限公司主办

E-mail: zhugangren@163.com

公司网址: http://www.cccqcd.com

青岛市内部资料准印证 047号

跨越伶仃洋的“握手”

深中通道首个标准管节顺利对接纪实

每一次都是第一次、每一节都是第一节,“海底初吻”的热度还未褪尽,伶仃洋上再起征程。

7月28日傍晚,微风吹散暑热,海天相接处云影徘徊,亮灯的港珠澳大桥依稀可见。距启航还有两三个小时,操作室里人员已各就其位,船长王学峰盯着导航系统显示屏,神情专注:“尽管已经有了首节沉管的施工经验,但标准管节更长、更重,可以说是全新的尝试,丝毫不敢掉以轻心。”

当天是农历六月初八,明月当空。结合小潮汛期浮运安装窗口特点及海流数据编制的时间表,晚10时许船舶开始编队。安全交底会后,全体人员召开第一次决策会,各参与单位汇报工作准备情况,会议达成一致:出发!

E2管节是首次夜间浮运。在夜幕低垂的海上,所有人员都打起了十二分精神,全线两侧共布置28个航标,4套海流观测浮标,实时显示不同航道、流向、流速情况。29日凌晨1点半,一体船以2-3节航速驶进榕树头航道。

“紧急通知,榕树头航道顺流过快。”庞大的一体船在仅240米宽的航道边沿前行,有跨出的风险。“提高航速到5节,加速驶离!”船机总指挥林祥林凭借多年经验当即作出决定。

依靠船长、操作手以及一航局自主研发的导航软件系统配合,一体船迅速穿过了第一个黑夜。29日上午9点30分,一体船抵达基槽。一体船的强大性能,在新的工况下得到了有效验证。

技术人员神经紧绷,后勤保障人员一刻也没闲着。吃得好才有力气干活。为照顾近200人的饮食,后勤保障人员提前两天上船,准备了豆浆、鸡蛋、小菜等早餐,为缓解高温高湿环境带来的不适感,还特意准备了羊汤暖胃。

下午1点半,在DP自动循迹航行模式下,一体船从最东侧锚漂以东,进入基槽,至对接漂50米处进行转向,首次使用船艏对接。



7月30日,历经28个小时连续作业,一航局承建的深中通道首个标准管节E2管节成功沉放海底,与首节沉管顺利对接。本次浮运安装,是世界首艘沉管运安一体船“一航津安1”首次带165米的标准管节作业,再度填补了我国海底沉管隧道施工的多项空白,也将我国沉管隧道施工能力提升到新高度。

受系泊锚漂影响,E2需要180度转向。由于距E1太近,且此前DP未在标准管节模式下作业,稍有差池就容易发生碰撞风险。

午后的阳光全方位直射一体船,随着水波搅动,转体过程十分顺利,仅用20分钟就完美实现智能化原地“转身”,填补了又一技术空白。

沉管沉放前,国家海洋预报中心提醒的短时强对流突袭而至。在沉管上等待拆卸模块的工人停下了手中的工作,躲进前行时跳上管顶的海鱼放回水中。这片水域也是白海豚的栖息地,多年的大湾区工程建设,保护自然的意识已印在每个建设者心里。

傍晚时分,雨后的珠江口彤云霞褪,夕阳将目之所及晕染得像一幅壮美的风景画。E1有彩虹,E2有祥云,就像王安石在《游褒禅山记》中所说:“世之奇伟、瑰怪,非常之观,常在于险远,而人之所罕至焉,故非有志者不能至也。”这大自然的造化,也许是对勇攀高峰建设者的独有馈赠。

6点钟,晚霞透过舷窗,落在会议室的桌面上。第二次决策会准时召开,安全、技术等各环节负责人依次汇报,经确认,E2浮运、系泊等均顺利完成,

在达到理想潮汐条件后即可沉放。

在沉放准备的间隙,有人走到甲板上拍照留念,有人坐在地上小憩,也有员工在看首节沉管对接视频《逐梦深中》。有“蛙人”之称的潜水员换上衣服,准备下水探摸情况。近来华南地区少降水和7月“空台”,珠江的径流和泥沙含量平平,一定程度上减少了漂浮物撞击和回淤风险,对沉管施工带来利好。

夜里11点,经过拉合的两节沉管距完成对接仅半步之遥,已连续作业25个小时的建设者迎来了临门一脚——水力压接。近3个小时的排水期,对讲机里不断传递指令,围在显示屏的人员放慢了呼吸,微微攥紧双手,静静等待。

“深中通道E2管节出坞、浮运、安装,已基本完成,测量塔数据及潜水员填报数据均满足设计要求,请您指示!”“对接成功,感谢各位!”一航局总经理理由广君简短的8个字,点燃了每个建设者的心,一扫28个小时不眠不休作战的疲惫。

窗外烟花腾空而起,照亮了夜空,也照亮了一航人建设大湾区超级工程的不凡之路。

陈振强

本报讯 8月17日,一航局定点帮扶云南省怒江州福贡县脱贫攻坚与乡村振兴专题研修班(青岛)正式结业,共有来自福贡县鹿马登乡、马吉乡的33名一线扶贫干部参加。

“特别高兴能有此次机会到美丽开放时尚的青岛来学习,尤其是交通建设、乡村振兴、农产品开发等方面的交流探讨,对我们日后打赢‘脱贫攻坚战’提供了经验借鉴,这次学习,真的是丰富了‘富脑袋’,相信不久的将来,也一定会实现‘富口袋’。”“青岛美丽乡村建设立足区域发展实际,统一谋划、整体布局,通过政府扶持与招商引资相结合的方式,厚植文化以及现代农业发展优势,培育壮大经济发展新动能,是一起特色效益农业+文化旅游产业开发的生动案例,其成功的经验做法值得借鉴,让我对自己所在的福贡县马吉乡发展有了新思考。通过区域统一谋划以及引进企业投资的方式,依托福贡县茶叶产业发展农产品及文化旅游产业,或许是条可行之道。”多位基层扶贫干部有感而发。

本次研修共历时4天,课程设置丰富,采取理论培训和现场考察相结合的形式进行,安排了乡村振兴、红色教育、农产品开发等课程。扶贫干部参观了青岛党史纪念馆,重温红色记忆,砥砺初心;邀请山东省农业农村厅农村社会事务专家现场授课,深入解读乡村振兴战略、集体土地改革、国家粮食安全等内容,并赴公司参与建设的栈桥、奥帆中心、上合青岛峰会演艺平台、胶州湾跨海大桥等国家重点工程项目,及美丽乡村、农业产业园等开展现场考察,实地看、实地学,为学员提供可借鉴的乡村振兴经典案例。

根据安排部署,一航局对口帮扶云南省怒江州福贡县的鹿马登乡、马吉乡。自2018年来,一航局专门成立“精准扶贫脱贫攻坚领导小组和云南区域专项工作小组”,多次深入怒江调研,对接怒江州各级政府,就产业发展、劳动就业、教育卫生、项目规划等开展调研交流,拟定扶贫方案,并通过消费扶贫、就业扶贫、产业扶贫、技能扶贫,选派扶贫干部等多种有效方式,在解决当地物质贫困、精神贫困的进程中贡献了力量。

(张征 邓舒婷)

先『富脑袋』再『富口袋』

抓“经营”降“三金”公司召开专题会议促年度目标完成

日前,公司相继召开“压减三金”推进会与经营年度工作会,狠抓落实全年重点工作,促年度目标圆满完成。

经营:优化布局 创新模式

构建水陆并重、南北并进、现汇投资并举的市场格局

在2020年度经营工作会上,公司党委书记、执行董事程志磊要求:一要深耕山东市场,结合集团打造山东区域总部契机,实现山东区域的“深度进城”;二要

打造重点区域,站稳南方市场,特别是随着集团与一航局重心南移,在江苏等重点区域加密经营布局;三要关注市场经营人才培养,针对公司经营发展方向作出人才培养方案;四要对传统领域深挖资源,对新领域要适时调整资源开发,坚持品质经营,秉承“有所为,有所不为”的经营思路;五要推动资质建设,适应经营开发需求,加快推进自主资质增项与升级;六要对新兴投资项目做好地区与经营的相融合;七要加大合作经营,开拓市场空间,加大与地方大型国企合作,发挥公司属地优势。

公司党委副书记、总经理张庆文指

出,一是经营人员要具备较高的素质和核心能力,充分发挥经营人员的韧性;二是提前对公司经营策略的重点区域进行前期成本毛利率测算,结合项目实际情况后决定项目优劣;三是重点抓住集团、一航局投资平台的投资项目,以广西、山东、江苏市场为重点,建立有效机制,让经营外派机构创造更大价值。

压减“三金”:全过程管控

以现金流和成本管控为主线,保障项目履约

在压减“三金”推动会上,张庆文要求:一是高度重视应收账款工作,要作为常态化工作开展,以绩效考核为抓手,持续推动全员高度重视此项工作;二是将应收账款工作上升为公司层面工作,加快公司决策速度,补齐工作短板,分管领导上手解难题,及时作出决策,系统解决问题;三是加强法律诉讼,公司相关部门要制定出支持性文件,公司领导带头推动,解决项目法律诉讼顾虑;四是相关部门要定期召开研讨会,研判工作开展过程中的实际情况,适时调整相应的工作政策。

(谭剑波 包丽莹)

编者按 长江口南槽航道治理一期工程是国家交通运输部和上海市共同推动实施的一项重点水运工程项目,是按照交通强国建设总体部署、加快构建沿江综合立体交通走廊,补齐水运基础设施短板,服务长三角一体化、上海国际航运中心建设等国家战略实施的一项重要举措。工程建设一条16公里护滩堤,公司承建了4.03公里半圆体混合堤的建设,为该项目的控制性工程。项目部克服

有效作业时间短、环保要求高、砂石料供应紧张、台风寒潮、新冠疫情等影响,及时施策应对,实现了防疫和施工两不误,保证了工程质量和安全和进度,为长江黄金水道再添一条优质辅助航道。

们前两次的精调已经满足规范要求,但这是第一个半圆体,我们就想让精度更高一些,这样后续的安装精度就有了保证。”测量班长赵峰在回忆起首个半圆体安装的测量时说道。



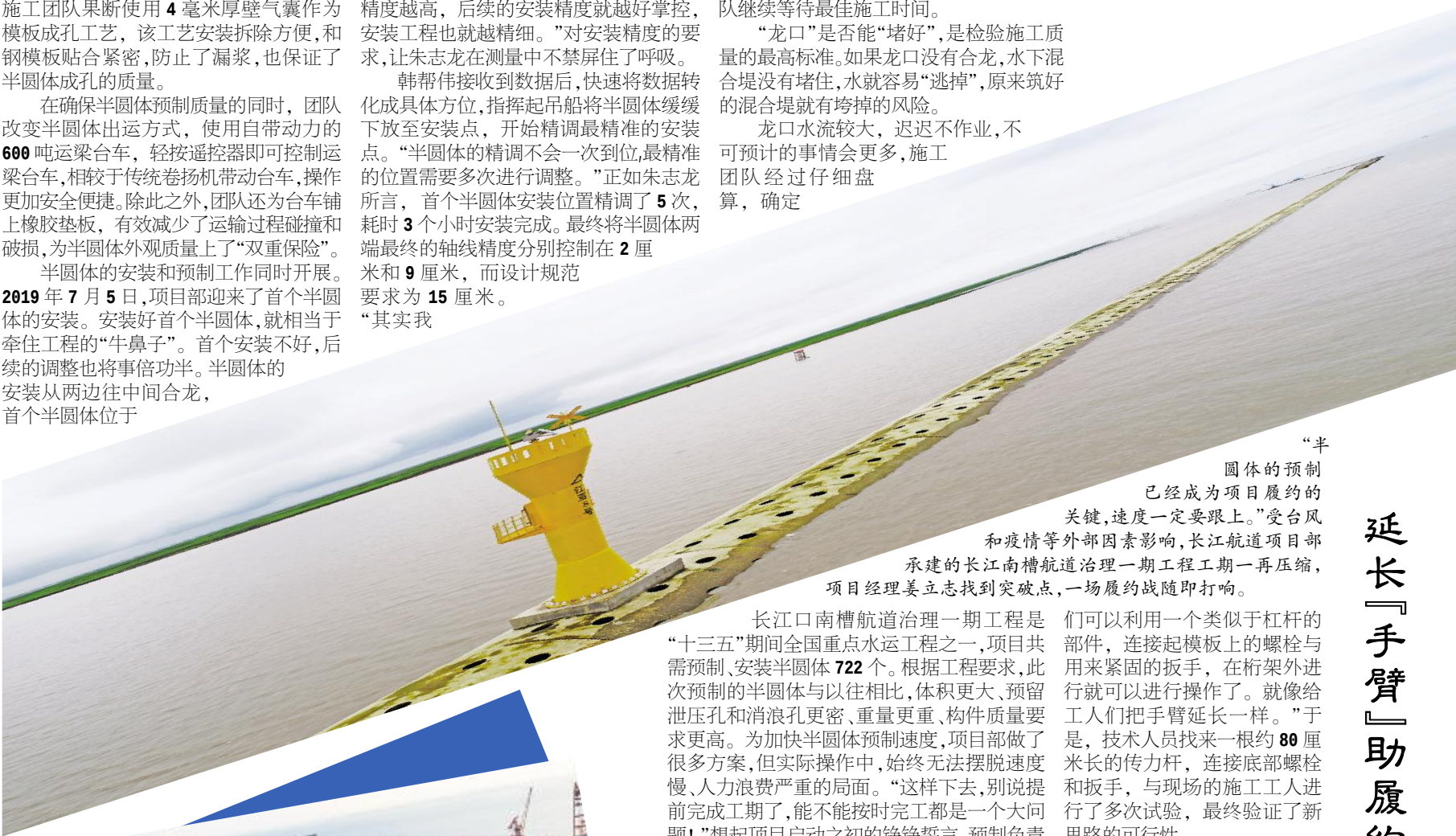
了在小潮汛后进行合龙的施工方案。

而半圆体基床整平精度要求极高,误差在正负5厘米。半圆体的重量轻,即使一个拳头大小的石块也会使半圆体发生倾斜。为了能给半圆体提供平整的“睡床”,项目对基床进行了再整平,确保合龙顺利。

合龙口越来越窄,水的流速越来越大。在平流的时间里定位船和安装船定位更加准确,项目团队抢在平流的时间进行半圆体安装,顺利完成了合龙任务。

受今年洪灾影响,长江流域出现了近二十年来最高水位。洪峰过境后,静卧江中的半圆体混合堤坚若磐石。“越是看不见的工程,就越要追求高质量的施工水准。”施工团队以优质工程见证黄金水道的华丽变身。

张征



“半圆体的预制已经成为项目履约的关键,速度一定要跟上。”受台风和疫情等外部因素影响,长江航道项目部承建的长江南槽航道治理一期工程工期一再压缩,项目经理姜立志找到突破口,一场履约战随即打响。

长江口南槽航道治理一期工程是“十三五”期间全国重点水运工程之一,项目共需预制、安装半圆体722个。根据工程要求,此次预制的半圆体与以往相比,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。为加快半圆体预制速度,项目部做了很多方案,但实际操作中,始终无法摆脱速度慢、人力浪费严重的局面。“这样下去,别说提前完成工期了,能不能按时完工都是一个大问题!”想起项目启动之初的铮铮誓言,预制负责人胡安平心急如焚。

“我们预制的半圆体质量没问题,说明预制方案是可行的。那能不能在现有方案的基础上将工序进一步优化,达到提速的目的。”胡安平沿着这个思路,组织技术人员进行了多次试验。一番努力,大家终于发现问题:在半圆体模板紧固时,由于螺栓位于模板底层桁架以下,受桁架结构影响,工人要在桁架内侧和外侧多次往返固定,费时费力,工效较低。

着力点找到了,如何改变原有底层螺栓的紧固方法成为大家的攻坚方向。“既然是受桁架的阻隔,工人才需要内外来回挪动。那我们就想办法消除桁架的影响。”胡安平提议,“我

们可以利用一个类似于杠杆的部件,连接起模板上的螺栓与用来紧固的扳手,在桁架外进行就可以进行操作了。就像给工人们把手臂延长一样。”于是,技术人员找来一根约80厘米长的传力杆,连接底部螺栓和扳手,与现场的施工工人进行了多次试验,最终验证了新思路的可行性。

“借助传力杆的长度,将施工作业点从底部螺栓处延伸到桁架外侧,并在传力杆中间架设一个允许转动的支座,扳手工作时带动传力杆转动,传力杆转动的同时带动螺母转动,从而达到螺栓紧固和拆卸的目的。”胡安平的设计方案随即投入到实战中,底部螺栓施工时间一下子缩短了1.5倍。随着工人操作熟练度的提升,项目部依托工序优化,创造了单日预制6个半圆体的最高纪录。

“我们提前18天完成了施工任务,半圆体预制成了项目履约的关键。”胡安平如释重负。刘鹏

48小时筑起生命防线

丁家峰

“我们马上组织人员机械投入抗洪!”7月18日夜,电闪雷鸣,白山船闸项目经理刘松旺放下电话,迅速组织一支40余人的抗洪抢险队奔赴现场。

受连续暴雨天气侵袭,安徽巢湖水位持续上涨。7月17日15时,巢湖中庙站水位11.69米,超警戒水位1.19米,距保证水位0.81米,并仍在持续上涨。7月18日上午,受巢湖水位影响,安徽省白山镇团结圩堤出现塌方,河水在不断渗漏,人民生命和财产安全受到严峻威胁。

“探照灯的光柱在夜空中交叉,照亮了成线的大雨。洪水穿过塌方的河堤肆无忌惮地往附近村子漫灌;细长的堤坝在洪水和雨水的双重冲击下,已经变得岌岌可危,河堤随时可能继续塌方,后果不堪设想。”曾经只能在电视里看到的画面,让刘松旺回忆起来仍心有余悸。

时间就是生命。在政府工作人员的指引下,抢险队顶着风雨,迅速进入抢险状态,有序进行加固河堤、打桩、夯实等工序。由于道路遭到破坏、机械设备运进不来,抢险队员只能手抬肩扛,把竹子、篱笆、沙袋等加固物资转移到堤坝旁,来回一趟接近4公里。大家冒着风雨、趟着泥水、不断来回。“我们有个队员叫李昆鹏,搬运沙袋时一脚打滑,一头扎进了集水坑里,他忍着疼痛,完成了抢险任务。”雨夜抢险的画面像过电影般,刘松旺依旧历历在目,“有的队员胶鞋都被冲跑了,也一直在坚持。”在全体抢险人员的共同努力下,直至7月19日凌晨3点,河堤塌漏位置终于被堵

住,险情暂时解除,大家紧绷的神经稍微松了下来。

雨还在下,汛情不等不人。第二天傍晚,项目部再次接到紧急通知,赶赴白石天河七九联圩附近,执行筑堤抗洪抢险任务。此次险情正好发生在河道的拐弯处,怒吼的河水不能顺势而下,猛烈地冲击着河堤,对堤坝造成极大冲击,形势十分危急。“洪水随时都有可能冲破大堤,必须迅速装沙袋,稳住堤坝关键位置。”刘松旺一声令下,大家迅速行动起来,装沙、肩扛,垒堤……一小时后,一道长20米的加固堤坝阻截了嘶吼的河水。此时,已是晚上8点30分。对讲机里,传来了水位监测人员急促嘶哑的声音:“河水还在上涨,距警戒线越来越近……”

“防护堤继续加高!兄弟们别停!”刘松旺和抢险队员们火速起身,再一次投入战斗。“夜晚、淤泥、风雨、洪水、困倦,每一个因素,都让大家的抢险工作困难艰难。但如果不坚持下去,就会让坝下的群众处于危险之中,项目驻地的安全也无法保证。”抢险的河堤上,没有口号的喧嚣,只有拼尽全力的沉默、风雨和洪水的呼啸,让抢险现场显得更加安静。经过一个半小时的努力,“升级版”的堤坝俯视着咆哮的供水,将水面压制在河床之内。白山镇镇长夏朝保激动地



握住刘松旺的双手:“感谢中交建设者,不仅帮我们做建设,还心系白山百姓的安危,令我们感动。”

“政府和群众都信任我们,我们一定要在关键时刻顶得住、打得赢!48小时连续抢险防汛线,我们做到了。”刘松旺表示,虽然险情暂时缓解,但项目部的抗洪抢险先锋队已进入24小时待命状态,做好随时奔赴抢险一线的准备。

战高温

“火炉”工地降温记

孙高见

“好家伙,这么烫!”

金控大厦项目安环部张御昂刚碰到加工棚的钢筋,手立马缩了回来,他下意识地瞄了一眼温度噪音监测器,39℃!“现场各班组长立刻停止作业!”张御昂立刻对钢筋班组下达停工指令。位于武汉的金控大厦项目,又迎来了一年一度的高温大考。

进入8月份,“火炉”武汉迎来一年中最热的月份,动辄四十度的高温不断给项目部防暑工作“加码”。保障高温作业就是保护工人的生命安全,高温每天都在刷新纪录,项目部通过

多举措给“火炉”工地降温,给施工班组带来清凉一夏。

“王师傅,高温作业时绿豆汤和酸梅汤可不能断。”项目书记徐冰要求后勤部门全力做好高温保障。“武汉的桑拿天,人往太阳下一站,立刻汗流雨下。”钢筋工老刘是土生土长的“老武汉”,他说,对付高温,只能一物降一物,多喝水最有效。为此,项目部赶在高温期来临前,提前采购了酸梅粉和绿豆,保障全天候供应施工现场。可现场温度近四十度,项目部精心准备的酸梅汤和绿豆汤很快就成了“热汤”,非但不解渴,也无人问津。后勤管理人员王利华立刻买来保温桶,并加入冰块。这样,酸梅汤和绿豆汤一直能保持在冰镇状态,受到了工人的喜爱。

“在武汉,夏季我们只能靠空调续命。”工人的一句玩笑话引起了徐冰的注意。工人宿舍的空调怎么样,经过一年的使用,是否还能正常运转?立刻排查!果然,劳务工宿舍二楼的空调制冷效果不好,项目部立刻联系维修,并紧急增加了一台立式机,室外四十度的高温,室内温度始终保持在25摄氏度左右,清凉的宿舍让工人休息得舒心。

高温还在持续,一边是紧张的工期,一边是严峻的高温挑战,“高温不可避免,那我们就改变作业时间,避开高温时段!”生产副经理罗玉磊选择低温时段作业的提议得到了现场班组长的一致认可。这样,工人在早上低温时

一早上班,温度升高时就下班,下午推迟上班,避开10时至15时的高温段,保障工人安全作业。

“武汉一工地两名工人高温作业中暑送医治疗……”新闻上的滚动报道也给项目部带来警示,虽然项目部通过一系列举措保障了夏季作业,但防暑降温丝毫不能大意。“人的身体机能能在高温下最容易出问题,要保证每名工人上岗前身体是健康的。”罗玉磊说。项目部立刻组织工人体检,对工人身体状况进行大排查,杜绝工人带病上岗。此外,项目部还给作业班组发放防暑药品、西瓜、矿泉水等物资保障工人安全作业,给钢筋班组安装大功率鼓风机。项目部还因地制宜,在大厦一楼的阴凉处设置了防暑点,布置了一排桌椅供工人休息。

“我们尽可能把防暑降温的措施做全面,每个人的身体素质都不一样,但如果发生工人中暑问题后,我们要第一时间处置问题,保障工人安全。”张御昂说,项目部针对武汉极端高温天气组织现场班组进行了中暑演练。同时,项目部与最近的医院建立了联络机制,保障出现中暑情况时工人能通过绿色通道快速治疗。

8月,高温还在继续,武汉高温期长,极端高温天气多,项目部不断从细处着手打好防暑降温组合拳,给“火炉”工地降温,为工人提供一个凉爽的工作环境。

