

本报深圳讯(通讯员刘智勇)9月17日,中交华南投资有限公司于深圳市宝安区金融港大厦正式注册成立。作为中国交建在深圳地区的业务总部,该公司将统一负责深圳区域城市综合开发相关领域重大项目的策划和统筹,具体负责项目投资融资和后续建设管理工作。

中交华南投资有限公司注册资本5亿元,由五家股东出资设立。一航局作为股东之一,出资5000万持股10%;中国交建作为中交华南最大股东持股50%,并委托中交城投代为管理;天航局持股20%,二公局持股15%,一公院持股5%。

按照“五商中交”的发展战略,2016年1月中国交建与深圳市宝

安区人民政府签署合作框架协议,共同谋划在宝安区设立深圳业务总部——中交华南投资有限公司。

在推进过程中,一航局积极参与中交华南投资有限公司设立方案的研讨与制定,密切配合其他股东修订《股东合作协议》与《中交华南投资有限公司章程》,为实现中交华南投资有限公司的顺利注册提供了重要的支撑。

中交华南投资有限公司的成立,既是中国交建布局粤港澳大湾区的重要举措,有利于树立中交品牌形象,扩大在华南区域的影响力;又能借助区域总部力量,开拓一航局在深圳地区的投资市场,实现优势互补,互利共赢的良好发展前景。

公司召开海南区域生产经营专题会

本报三亚讯(通讯员李根)9月15日,公司2017年海南区域生产经营工作会议在三亚召开,公司领导王洪涛、姜松、由广君出席,相关部门和单位相关负责人参加。

会议指出,2017年公司在海南区域经营工作存在巨大挑战和难得机遇,海南区域各单位要紧跟集团“五商中交”战略,贯彻公司职业精神,践行“统筹、集约”和“专业的人干专业的事、专业的队伍干专业的工程”思路,强化海南区域资源整合,提升公司引领能力、资源统筹能力和全面掌控能力。

公司总经理王洪涛强调,要处理好做市场与做文化的关系,市场经营不能仅停留在项目跟踪上,要加强对经营文化的思考与提炼,在经营理念和经营文化上下功夫,尤

其是投资项目要讲好中交故事、一航故事,提高文化内涵和层次;要强化公司统筹和子公司资源整合,海南分公司要进一步明确区域经营的总体战略定位、经营思路和主攻方向,并根据区域战略定位对子公司业务及人员进行差异化定位和配置;经营策划要前置,由公司牵头,统筹整合各子公司经营信息及资源,减少内部无序竞争;要做好在建项目的生产安全、船机安全、工程结构安全等,树立“经营不是击穿底线的借口”理念,高度重视并做好廉政风险防范,在经营工作中确保廉政安全;要进一步抓好党建工作,对中央及上级党建工作有关制度要求,要有所敬畏,加强学习宣贯,在经营生产工作中抓好落实,充分发挥党建工作优势。

玉湛速度获赞誉 银企合作促共赢

中国交建与农行签订玉湛高速产业基金合作协议

本报南宁讯(通讯员张鹏飞)9月22日,中国交建与中国农业银行在广西南宁举行玉林至湛江高速公路项目贷款暨产业基金合作签约仪式,签约仪式由公司与中国交建广西分行联合承办。

玉林市政府副市长覃栋基,中国农业银行总行大客户部总裁夏雨、资产管理部副总裁杨柳、中国农业银行广西分行党委书记、行长梁毅,中国交建财务资金部总经理朱宏标,公司党委书记、董事长毛元平等出席签约仪式并致辞。

覃栋基在致辞中指出,玉湛高速公路是玉林市第一个高速公路PPP项目,已被自治区政府列为PPP项目典型成功案例。项目成功实施表明,引入社会资本参与重大交通基础设施建设可以有效缓解财政投入压力;搭建银企合作平台,可以较好地优化投资主体与结

构,推动项目建设。中国交建作为社会资本方,按约定履行了投资责任,充分展现了大型央企的能力与担当;一航局作为出资方之一,在征拆工作开始时投入大量资金,确保玉湛高速广西段的征拆工作顺利推进,在设计、征拆及项目进展上创造了“玉湛速度”。

朱宏标表示,农业银行与中国交建合作历史悠久,2006年双方就签订了战略合作协议,多年来均合作愉快。基金合作今年取得重大突破,将为中国交建进一步转型升级、创新投融资机制、改善资产结构带来新的契机,为中国交建更好地服务国家基础设施建设提供新的动力。希望双方继续拓展合作的广度和深度,不断创新产品,提升双方的影响力和竞争力。一航局、二公院和中交基金

实施的玉林至湛江高速公路项目,各项工作进展顺利,贷款落地较快,创造了“玉湛速度”,是中国交建投资项目的典型代表,“玉湛模式”值得复制和推广。

求夏雨指出,中国交建与农业银行有着良好的合作基础和广阔的合作前景。作为国家“一带一路”的排头兵、服务实体经济的主力军,农行高度认可和看好中国交建的实力和发展前景,农行将继续携手中国交建,为交通基础设施建设提供信贷支持和服务,实现优势互补、互利共赢,开启“十三五”筹融资合作新篇章。

毛元平在致辞中表示,一航局的投资业务取得跨越式发展,呈现出起点高、增长快、规模大、品质优的特点。玉湛高速公路项目作为一航局重要的投资项目,对一航局优化产业结构、创新盈利能力具有重要的意义,已成为

中国交建乃至行业内的经典投资案例。多年来,一航局与农业银行携手共进,开展了愉快而卓有成效的合作,在传统授信、银行中间业务等领域均取得了丰硕的成果。在投资业务领域,针对一航局近期中标的PPP项目,农行总行大客户部设计了切实可行的投贷联动方案,农银国际、农银汇理提供了坚实的技术及资金支持,广西分行、广东分行与天津分行做了大量扎实的工作。本次签约,必将进一步提升双方的合作层次和水平。

玉湛高速公路项目,分为广东、广西两段,由中国交建授权一航局与二公院共同组建项目公司,总投资额约170亿元。玉湛项目自开工以来进展顺利,今年6月玉湛高速(广西段)被广西自治区列为PPP项目典型案例。



日前,公司承建的蒙华铁路项目路基土石方施工基本完成,涵洞、桥梁等工序正在稳步推进,为满足业主铺架工期打下坚实的基础。卢志洋摄影报道

风向标 >>>

莫让检查成“盆景”

识途

时下,为了加大工作力度,各种各样的检查不断增多。从一定程度上说,开展检查在很大程度上为促进工作落实发挥了积极作用。然而不容忽视的是,也有不少检查达不到预期效果,听听汇报,看看材料,前呼后拥动静挺大,结果什么问题也没解决,一场检查流于形式。

检查的本意是要发现问题解决问题,这就需要检查的组织者在求真务实上下功夫。真正的检查就是要扑下身子深入实际去观察问题和解决问题,眼见为实耳听为虚,许多问题只有躬身其境才能被明察,而听汇报往往是知喜不知忧,一些关键性的矛盾和问题容易被掩盖,被忽略,得不到彻底解决。其实许多工作

不落实、不闭合,与检查的不务实有一定关系,有的检查发通知,打招呼,热衷开会,耍嘴皮子,或者坐在车上转,隔着玻璃看,检查成了作秀的“盆景”。这样的检查不能了解实情,更不能发现问题症结所在,也容易助长被检查者摆花架子,做表面文章。检查的关键在于落实,对检查中发现问题不放过,动真格,该整改就整改,该问责就问责,一抓到底,奖惩分明,这样的检查才能收到实效。

检查是为了改正问题,修正不足,督促被检查者把工作做得更好,只有下实力、做实事,才能达到检查预期;而走马观花,装饰盆景,除了哗众取宠于工作没有任何益处。

港研院参与的国家重点研发计划获立项

本报天津讯(通讯员张文锋)近日,港研院与中国建筑材料科学研究总院、南京工业大学、清华大学等数十家科研院所及知名高校联合申报的2017年度国家重点研发计划“极端环境下长寿命混凝土制备及应用技术”项目获科技部立项批复。

该项目中,港研院主要承担了“海洋环境特性混凝土工程应用示范”子课题的研究工作。课题拟对海洋环境特性混凝土在高氯离子浓度下,结构演变规律及稳定性、腐蚀过程影响因素及规律、耐久性监测、寿命预测技术及应用技术等

展开研究,以期实现海洋离岸地材混凝土和新型耐蚀金属筋材-海洋地材混凝土的耐久性监测及工程应用。

近年来,港研院围绕“海洋工程构筑物腐蚀与防护(耐久性)监测技术”展开了系统深入的研究,相关成果鉴定达到国际先进水平,在天津港、港珠澳大桥、黄骅港、曹妃甸港等重大工程中得到成功应用。本次项目的成功申报,将对强化和提升该技术的研发水平及技术服务能力,进一步扩大公司在该业务领域的知名度和影响力起到重要作用。



“晓霞,新建的拌和站和咱想象中的真不一样!”从拌和站刚办回来的三公司第一项目部综合秘书郝瑛还没摘掉头上的安全帽,就迫不及待地分享她此行的见闻。

她口中称奇的正是大连湾海底隧道建设工程的首座拌和站。这座拌和站从最初选址勘探到如今的投产使用,每个环节无不践行着“绿色施工”的管理理念。

不一样的颜值

“我才知道拌和站那几个粉料罐竟然是旧的!”郝瑛饶有兴致地向大家讲述。“怎么可能!”坐在对面的晓霞略显吃惊地问道,虽说自己还没去过现场,但亮丽的罐体外形想要不注意都很难,只是不曾想过那些粉料罐竟都是些旧罐。

“可不是,不单是这几个罐,现场的搅拌机、皮带机、配料机等都是从别的项目回收再利用的呢。”郝瑛接着补充道。

拌和站开工前,三公司第一项目经理乔光就提出了“绿色与施工同步,施工与绿色同行”的管理目标,“绿色施工是我们可持续发展的根本保证,也是我们转型升级的发展方向。”

拌和站的前期选址亦是如此,项目部特意将拌和站地址选在了甘

这个拌和站不一样

——大连湾海底隧道首座拌和站绿色施工记

陈灵

井子预制场原2000吨沉箱钢筋加工场地,希望拌和站的建设能够再次盘活这块不常用的加工场地,而且此地远离居民区,运输距离近,像是为拌和站量身打造一般。不过这个提议却受到了很多老员工的质疑。原因是8700平方米的场地要建设2座拌和站、安装10个粉料罐、搭建4个封闭砂石料仓,场地过于狭窄,施工严重受限,且需在2个月内全部完工时间尤为紧张。有着丰富施工经验的调度老张,也觉得是件几乎不可能完成的事儿。其实,项目部并不是没有想过这个问题,只是在“绿色”和“效率”面前,项目部更看重前者。看重绿色并非牺牲了效率,而是为了更好地提高效率。实践证明,合理安排施工,效率并不受影响。

不一样的思维

“我第一次听说分离机这种东西!”晓霞好奇地望着郝姐。“具体什么工序我也不懂,好像是能把混凝土变回原材料的一种高新设备。”郝姐模棱两可地解释着。“我知道原材料经搅拌能变成混凝土,还没听说过混凝土通过分离机能变回原材料的。”晓霞有些不可思议道。

的确如此,即便拌和站已智能化的今天,但因施工现场突发状况

较多,混凝土仍有剩余的时候。这些剩余的混凝土倒掉浪费了成本,留着浪费了时间。这个不大不小的问题可难倒了新上任的副总工张超。80后的他思维活跃,创意丰富,想着可以搅拌为什么不能分离?参观好几个先进项目后,他决定在拌和站内安装砂石分离器,多余的混凝土泻入分离器,原材料便可自动分离,经过沉淀池一级一级的沉淀,原来的砂子、石子就又有了一次生命。

不仅在成本控制上,项目部在环保上也有不一样的思维。拌和站距海边不过500米,最便利的排水方式莫过于直接泻入大海。虽说看不见也查不着,但在乔光眼里,这是根本行不通的。

拌和站开工不久后,他就反复强调:“我们不但要处理好污水,还得懂得节约用水!”对此,项目部专门设计了一套污水处理系统,利用基坑降水并对污水进行收集,随即转入蓄水沉淀池,经过沉淀后的水便可以二次利用,如混凝土养护、路面防尘、绿化浇水、车辆清洗等。

不一样的理念

“你知道什么是6S吗?”郝瑛卖关子地问道。“我就算没去过港

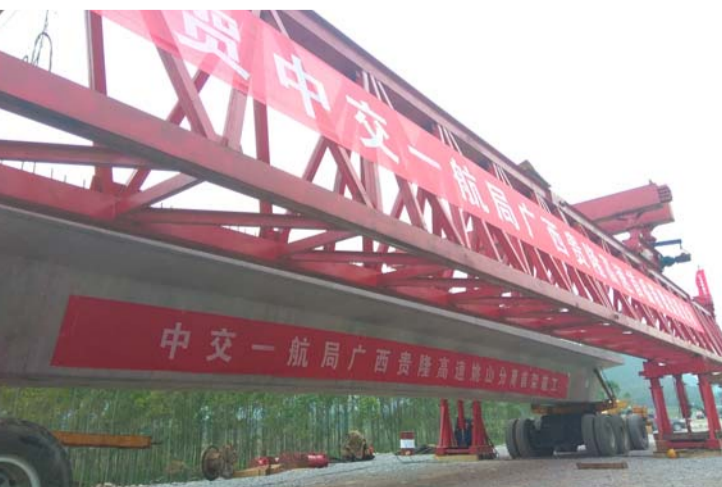
珠澳大桥但我也听说过6S啊。”晓霞有些不服地回应的道。

自拌和站建设以来,项目部就借鉴港珠澳大桥成功的6S管理理念,并成功地将智能化、信息化等先进管理引入拌和站内部,力争通过有效的管理方式来实现效率的最大化。

新建的拌和站主要负责大连湾海底隧道干坞工程、北岸工程及光明路延伸工程约70万方的混凝土供应,尽管工程量很大但管理人员却很少。用拌和站操作手张闻君的话说:“你别看这个拌和站比之前那个大,供应的混凝土也是之前的好几十倍,但我却觉得工作轻松了不少!”“可不是么,现在的混凝土搅拌下多少料、产多少方都可以自动计算,省时省力不说还不容易出现浪费现象。”同事王勇认同地说。

除了拌和站操作,拌和站门禁系统亦是如此,门口几个类似于地铁闸机的装置便是安全门禁智能监控系统。有了这套装置,项目部就能详细掌握进出拌和站的人员情况了。今后,类似这样的智能化、信息化设备,在拌和站建设过程中还将陆续上演。

“郝姐,那个拌和站是不一样,不过你说得太少了。”参观完拌和站回来的晓霞继续讲述着……



9月22日,公司承建的广西贵隆高速管段内首榀箱梁成功架设。此次架梁施工的姚山分离式立体交叉全桥长60米,单幅桥面宽13米,共需架设24榀箱梁,斜交角度105度。张法楠摄影报道