

安装公司港口运行服务分公司 24 小时为业主守候——

# “有你们在 我们放心”

潘祚声

“闫经理,您又拿高分了!”话音未落,一张工作考核单已经递到了安装公司港口运行服务分公司中煤华能运维服务部经理闫永辉手上,“现在煤炭散运压减这么严重,铁运翻车机全天连轴转,多亏你们在,我们才完成4月份作业要求,您的队伍真给力!”

拿着业主送来的工作考核单和奖金发放单,闫永辉高兴地与职工们一起分享,“24小时为业主守候,我们做到了!”

话说来容易,但真正做到“24小时为业主守候”并没有那么简单。“2015年服务部中标进驻码头后,由于先前的维保不力,机器设备磨损严重,故障频发。起初,一个月基本就有二十天在抢修,我们的工人经常半夜就被叫醒,赶赴现场,休息对我们来说是一个‘奢侈品’。有时候值班队员都只能和衣而卧,制服都不脱,就怕有紧急情况。”说到服务部刚进驻港口的情形,闫永辉经理仍旧历历在目。

去年10月的一个傍晚,码头上机声轰鸣,货轮装卸,一如往日,一片红火

的生产景象,所有人都在有条不紊地忙碌着。突然,一声急促的铃声打破了码头的平衡。“谭队,3号取料机龙头柱裂开了,链排严重扭曲变形,快组织兄弟们过来。”匆匆来电的是码头的业主,而电话里说的谭队是运维服务部的装船队长谭兵。

这个电话像是业主吹响了战斗号角,谭兵“得令”后毫不含糊,迅速集结已经下班回驻地的维修工人组建抢修队奔赴现场。查源头、定方案、抓抢修、测效果,经过一夜劳作,终于在次日清晨六点完成抢修。码头恢复了生产,但每一位队员都让煤灰画上一张“包公脸”,尽管一宿鏖战精疲力尽,但看着设备转起来了,队员们纷纷有了笑容,露出了大白牙。

正当谭兵集结抢修队,总结经验,让队员们轮班休息时,3号取料机柱再次开裂。抢修队又急忙返回现场再次投入战斗,而这干又到了凌晨两点。从第一天下午六点到第三天凌晨两点,除去设备正常运转的两个小时,维修队干了整整三十个小时。

像这样长时间、高强度、不分昼夜的抢修对于运维服务部来说并不新鲜。“15分钟到现场,24小

时为业主守候”是服务部对业主做出的承诺,在他们进驻后,机器停转的时间大大减少。

设备老化、故障频发,运维服务繁忙;时间紧、任务重,抢修日夜兼程,而服务部忙碌的事情还不止。服务部会定期征集制定设备维保创新方案,“想业主所想”、“树服务意识”是关键词,将技术创新融入服务,将隐患消灭在萌芽是目标。

卸车皮带线转接塔溜槽的落煤点本采用竖向耐磨板,长时间磨损极易造成板材残缺,漏煤现象频发。而更换耐磨板耗时长,资金投入较大。服务部站在业主角度,为了节约成本,经过一番试验,制定了维保创新方案,将竖向单一耐磨板改进成网格状衬板,形成溜槽落煤点“点落点”接触,极大地减轻磨损,延长了设备寿命,为业主省时省钱。

装船机的洒水卷盘由弹簧物理推拉式改进成机电变速式,由半自动作业实现了全自动作业,在增加设备作业时间,提高生产效率的同时,为业主减少了人力成本;对取料机网筛清扫器平台改造,由传统的单面式推拉栏杆改进为折叠式伸缩栏杆,克服了易赌难清的顽疾,极大提高了网筛清扫的工作

效率,提升了作业的安全系数。一次次改进打磨,改到了关键要害,打动了业主内心。

“有你们在,我放心!”业主不止一次竖起了大拇指,服务部用实际行动赢得了一次次赞赏。后来,业主主动把一些外围项目托付给了服务部。

“用心浇注您的满意”,安装公司港口运行服务分公司中煤华能运维服务部用实际行动打动了业主。在服务部进驻第一年,天津港中煤华能煤码头吞吐量创下历史新高,2016年又以4458万吨的吞吐量再次刷新建厂16年来的记录。设备事故频率也从刚开始的每月二十多次下降到一个月一至两次。在不断提升服务能力的同时,帮助业主创造了巨大价值。在2017年新一轮的天津港中煤华能煤码头运维服务招标中,港口运维服务分公司再次中标。

“这是业主的信任,更是市场的肯定。在未来,我们还要不断提升运维能力,探索把握市场规律,实现向服务要利润的转型升级,逐步占领港口运维市场。”安装公司港口运维服务分公司常务副总经理翟胜满怀信心说道。



## 京沈客专胡营西山隧道贯通

本报承德讯(通讯员张云飞 刘子健)5月2日,随着最后一声炮响,京沈客专胡营西山隧道实现全面贯通。胡营西山隧道是公司目前正在建的最长隧道之一,隧道全长11332米。至此,京沈客专全长22365米的两条长大隧道全部贯通。

胡营西山隧道开挖断面大,地质条件差,存在浅埋、断层破碎带等不良地质情况;隧道深埋区域地质灾害众多,岩爆可能性极大,给施工安全造成巨大压力;同时下穿既有张唐铁路,施工风险极高。

自2014年10月开工以来,项目部针对施工难度大、技术高、工期

紧的情况,过程中严格执行“短进尺、弱扰动、强支护、快封闭、勤量测”的原则,以“高标准、严要求、零容忍”的态度,确保各个工序符合设计要求;并积极组织专家评审会,对设计、支护方案、安全专项方案等进行评审,为隧道施工提供可靠技术保障;关键工序实行指挥部、工区两级领导带班作业,通过对拱架安装、初支喷护、开挖尺寸、混凝土浇筑等关键工序管控,确保施工质量可控,保证了隧道的顺利贯通。

此次胡营西山隧道的正式贯通,为打赢京沈客专决胜之战奠定了良好的基础。

## 钢筋笼制作“神器”

于航伟

2015年底,二公司海南分公司参与青岛地铁13号线二期项目建设,开工前,大家讨论灌注桩施工时,一个难题摆在了分公司面前。“咱们8.2公里的施工线路,灌注桩有1207根,要是进入流水作业,每天需要的钢筋笼少则十个,多则二十个,这十几米的大家伙,可是供不应求啊。”分公司总工程师孙强对工程部长梁从越说道。

原来,分公司承建的地铁二期项目均为地上高架段,基础多采用钻孔灌注桩,而钢筋笼制作加工则是桩基础施工的重要前提。传统的胎具制作人工绑扎工艺,效率低、成本高、质量稳定性差,而二期项目本来就开工晚,工期紧张,于是,采用何种钢筋笼制作工艺,既满足质量、工期等要求,又节约成本,实现提质增效,是分公司面临的一道难题。

“不能再老办法了,必须得创新”。说起来容易,做起来难。青岛地铁工程标准高、要求严,新工艺的选择,要保证工程质量、安全,还要提高效率、降低成本,这可是一大挑战!梁从越2014年参与青岛地铁13号线一期工程,有着丰富的施工经验。面对困难,他主动出击,带着几个技术主办搜集了大量案例和材料,经过无数次讨论和对比,最终选定引进自动滚焊机制作钢筋笼的方法。

该工法集主筋定位、盘圆调直、箍筋缠绕及保护焊、整体成型于一体,数控操作,钢筋笼的主筋通过人工穿过固定旋转盘相应模具孔至移动旋转盘的相应模具孔中进行固定,把盘筋端头利用CO<sub>2</sub>气体保护焊先焊接在一根主筋上,然后通过固定旋转盘及移动旋转盘转动把盘筋缠绕在主筋上(移动盘是一边旋转一边移动),同时进行焊接,从而形成产品钢筋笼,可

谓省时省人又省力。而就在大家松了一口气的时候,随着施工的推进,钢筋笼制作再次遇到了难题。根据初步设计图纸,钻孔灌注桩设计桩径均为1.2米,所以最初采购的自动滚焊机标准款钢筋笼最大加工桩径也是1.2米。然而,正式图纸确定后,高架车站、连续梁钻孔灌注桩直径变更为1.5米,原来的钢筋笼就不能满足工程要求。

“不要气馁,我们继续研究,一定能琢磨出个两全其美的法子!”梁从越坚定地说到。于是他和技术主办们还有设备人员一起,利用晚上的时间不断地围绕机器进行研究尝试,那段日子,大家晚饭后在钢筋场“小聚”几乎成了一项特殊而有意义的“活动”。功夫不负有心人,在梁从越的带领下,在征求了厂家等多方意见的基础上,大家在原有设备基础上对机器进行改造升级,在自动滚焊机固定盘、移动盘上分别安装了1套设计桩径1.5米的模具,这样的话既能满足设计桩径为1.2米钢筋笼,又能满足设计桩径为1.5米钢筋笼,可谓是一箭双雕。

看到机器再次运转了起来,技术主办小袁乐呵地说:“从此再也不担心钢筋笼不够用了。”“不仅如此啊,这样比人工绑扎更均匀,质量更加稳定可靠,焊接引弧性能,和抗裂性能也更好,更关键是还省钱呢。在公司,这样的机器,可是独一份儿。”梁从越高兴地说道。可不,经测算,单就青岛地铁二期项目而言,在分公司施工范围内,灌注桩钢筋笼量约4000吨,采用自动滚焊机加工制作钢筋笼,总计节约成本100多万元。



近日,四公司负责施工的加蓬FM公路工程后12公里路基填砂全部完成。FM公路为加蓬全国瞩目的总统一号工程,全长23公里,工程建成后大大改善广大内陆地区到港口的交通条件,方便居民出行和促进沿线经济发展。 赵成员 摄影报道

## 大连湾海底隧道干坞工程施工图设计完成

本报大连讯(通讯员潘澍)近日,由设计院负责的大连湾海底隧道干坞工程施工图设计顺利通过审查并获得施工图合格证,标志着该工程施工图设计阶段任务圆满完成。

大连湾海底隧道干坞工程长580米,对称分为2个独立的坞室,可同时预制6根沉管,总占地面积约为24.94万平方米。设计首

次采用分隔式双坞室结构,坞口采用沉箱作为止水屏障,浮坞门采用超大沉箱结构,有效节约了空间和资源。该设计过程中,设计组采用全数字化有限元进行分析,达到了国内先进水平。同时,采用国际通用GeoStudio软件进行整体稳定性和渗流分析,运用数字化技术模拟渗流过程,验证止水结构的同时为基坑动态开挖提供了参照。



近日,五公司承建的国投满洲湾煤炭码头装船泊位(东吴作业区14号泊位)及二期一阶段工程第三批交工工程顺利通过验收。 徐龙杨 杨照东 摄影报道

### 工程速览

- 近日,四公司第八项目部承建的唐山港曹妃甸港区通用散货泊位三期工程辅建区工程通过河北省质检站竣工验收。(井敬轩)
- 近日,五公司第三项目部承建的中海合资广东石化2000万吨/年重油加工工程产品码头顺利完成全部PHC桩施工任务。(孙国峰)
- 近日,城交公司承建的青岛红岛-胶南城轨二期工程完成全部1180根桩基施工。(夏诗文 宋纯雨)
- 近日,三公司承建的大连东港商务区永久护岸及陆域回填等三项工程顺利完成竣工验收。(贺亚月)

## “人心”经营提升海外属地化管理水平

王学博

员工属地化,一直是海外项目管理的重点工作。经过多年探索,海外员工属地化管理取得了一定进展,但仍没有真正建立起一支管理能力强、技术过硬、忠诚度较高的属地化员工队伍。如何扭转这一局面,让海外员工属地化管理水平更进一步呢?笔者认为,将企业文化管理理念引入员工属地化管理工作中,以“人心”经营促进员工属地化管理提升。

一是从尊重和沟通开始。尊重和沟通是日常工作中非常重要的环节,是做好“人心”经营的第一步。作为管理者,首先要尊重属地员工,尊重其文化信仰、民族习惯、生活习惯,视其为朋友,逐步解决他们的合理要求,在平等基础上建立起信任。以巴基斯坦籍员工为例,他们信仰伊斯兰教,生活习惯

和中国人有很大不同,更注重个人隐私,例如:他们去卫生间和洗澡要有一个独立的环境,不能让他人看到身体,每天要五次祈祷。对于这些习惯,我们不能嘲笑,不能把中国人的习惯强加给他们,要尽可能为他们提供便利。在国外,特别是在中东地区伊斯兰国家,宗教习俗受法律保护,如果处理不当会被人举报,宗教警察会来找麻烦,劳工部、移民局检查将接踵而至,无疑会对项目正常秩序带来不必要的损失和损失,得不偿失。

二是做好“人手”的经营,抓好劳动技能培训工作。“授人以鱼不如授人以渔”,让属地员工掌握一技之长。要高度重视并做好安全培训,确保万无一失。我们在沙特项目现场工作中发现,因为缺乏系统培训,外籍工安全意识淡薄,极易发生意外

和受到伤害。要教育属地员工佩戴并正确使用劳保用品,不折不扣地执行,让外籍员工养成良好的安全习惯。发生任何意外都需要项目部承担不必要的损失。要加强属地员工技能培训,强化其工作技能。通过言传身教让属地员工掌握工作技巧,熟悉中国人的工作习惯,或集中组织培训,或先教会领班人员,让其再传授给其它员工,进而将他们培养成“熟手”,甚至是“高手”。

三是利用各种形式对属地员工开展文化宣传和教育。结合当地宗教、经济、法律法规和风俗人情,在技能培训过程中适当开展文化渗透,用中国人的守时、敬业、诚信、友善等特质引导属地员工观念和作风转变,并适当引入属地文化元素,逐步实现文化认同。

四是注重中外员工平等,充分

体现人本关怀。要建立起和谐的雇佣关系,将外方员工与中方员工同等对待,特别是遵守当地劳动法规,在福利待遇、劳保用品、奖励和处罚等细节方面做到一视同仁,不搞双重标准。

五是关心属地员工生活,积极履行社会责任。把属地员工真正当成项目员工,建立起走访沟通机制,特别是属地员工生病或面临家庭困难时,主动帮扶,并通过适当方式,履行企业的社会责任。这也是扩大影响、经营“人心”的良策。

“人心”经营是一个不断深化的过程,不可一蹴而就,也不可能一劳永逸,需要我们不断摸索和努力,做到将心比心,以文化引领提升海外员工属地化管理水平。

