

写表扬信 送锦旗

公司真诚服务赢得多方赞誉

黄骅港业主亲自登门送上锦旗

本报天津讯(记者刘志温)6月30日,神华黄骅港务公司副总经理于建海专程向公司送来锦旗,对公司第一时间帮助维修黄骅港机械设备表示感谢。公司领导毛元平、刘俊华、黄健仓参加。

于建海对一航局在黄骅港发生机损后,第一时间给予的帮助表示衷心的感谢。他表示,接到求助后,一航局不讲条件,即刻组织相关人员进行维修作业,真正体现了国有企业的实力与担当。他感谢一航局多年来对黄骅港建设做出的突出贡献,希望一航局下一步继续支持黄骅港的建设,双方继续携手,共同实现新的发展。

公司董事长毛元平感谢神华集团给予一航局的信任。他简要介绍了一航局的转型方向与发展与战略。他指出,为业主做好服务是一航局的日常工作,也是一航局的基本职责,希望双方今后继续强强联合,真诚合作,共同为做大做强。

6月1日,神华黄骅港务有限责任公司R1取料机发生机损,一公司、安装公司迅速反应,组织骨干人员第一时间赶到现场,在最短的时间内恢复了生产。

6月14日,黄骅港务公司向公司发来感谢信,对

公司安排精兵强将进场勘验,确定施工方案,不畏烈日酷暑,昼夜连续奋战48小时,并全力为后续设备制造作出详细安排的表现给予衷心感谢,对公司表现出的高超技术水平、扎实工作作风和严谨细致管理表示钦佩。

二公司获重庆中交业主致信表扬

本报青岛讯(通讯员杨清)6月27日,二公司收到重庆中交置业有限公司发来的表扬信,对建安分公司承建的重庆中交锦悦项目3号楼提前18天完成预售节点给予通报表扬。

信中说,自重庆中交锦悦项目二期二标工程开工以来,项目员工克服复杂施工条件及高温酷暑,将工程质量、安全、进度措施落实到位,如期、提前完成该工程的各项工期节点目标,并在业主单位组织的总包业绩评比中多次荣获第一名的好成绩,获得了业主单位及相关各方的一致好评,以实际行动践行了“履约是经营的后续”理念。

青云谱机场工程获江西省表扬

本报南昌讯(通讯员牟文波 蒋克林)6月20日,

四公司第二项目部收到江西省政府发来的慰问信。慰问信指出,青云谱机场迁建工程填方任务的圆满完成,标志着机场建设进入崭新阶段,为江西省发展航空产业、推进大飞机项目奠定了坚实基础。

信中提到,青云谱机场迁建工程是江西省承接大飞机第二试飞基地,是承载江西“航空梦”的标志性工程。在短短50天时间内,参建单位完成了357万立方米的填方任务,创造了江西省工程建设的新纪录,充分展现了全体建设者团结协作、攻坚克难、争创一流、勇于奉献的优良作风。

加蓬公路局长盛赞加蓬PO公路

本报加蓬讯(通讯员赵成)近日,加蓬公路局局长弗朗索瓦·埃孔比一行到四公司承建的加蓬PO公路检查指导,埃孔比对项目部科学统筹、全力拼搏、不舍昼夜的工作精神和取得的成绩给予充分肯定,并盛赞“奥果韦河特大桥建造得非常漂亮,我无可挑剔!”

在刚刚拆模的防撞墙前,局长先生驻足仔细观察,并拉着随行的官员和中方建设者在大桥上拍照留念,他说要亲自记录大桥成长的每一个重要时刻。奥果韦河特大桥全长4707米,为加蓬建国以来最大桥梁工程。该桥计划于10月底实现全桥贯通。



公司一海上风电项目开锤

本报莆田讯(通讯员赵冬雷)近日,总承包分公司风电项目部负责实施的莆田平海湾海上风电场F区项目试桩工程正式敲响第一锤,标志分公司又一个海上风电项目进入施工阶段。

该工程包含2个机位,共18根钢管桩沉桩、嵌岩施工、试桩试验等。项目部克服诸多不利自然条件,主动协助业主征海及施工海域所有清障工作,并在有效时间内组织船机和人员进场,为工程顺利进行提供可靠保障。

该项目的顺利开工,巩固了一航局在福建海上风电领域影响力,为开拓福建地区市场奠定基础。

规范港口道路与堆场施工 推动行业发展

港研院一标准项目获交通运输部立项

本报北京讯(通讯员李斌)近日,交通运输部在北京召开2018年度水运工程标准项目立项评审会,港研院申报的《港口道路与堆场施工规范》顺利通过专家组评审,喜获立项。

据了解,早在1996年交通部已出台《港口道路、堆场铺面设计与施工规范》(JTJ296-96),但我国港口建设经过20年飞速发展,港口布置型式、港口装卸机械类型、运输车辆运载能力等已不可同日而语,新材料、新技术也不断涌现,现有规范已不能适应港口道路和堆场建设的需要。

为此,港研院通过前期调研分析认为,港口道路与堆场的基础处理方式应根据区域用途和荷载条件的差异选取不同的基础处理方式;不同道路和堆场的基础情况、布置形式对施工要求也不尽相同,必须针对工程的具体特点选用最经济合理的方法,并在此基础上形成立项方案,而这部分内容也恰好对96版《港口道路、堆场铺面设计与施工规范》起到了补充完善的作用,最终确保了立项申请的顺利通过。

此次立项报批,彰显了港研院在港口码头科研、设计等领域的超强实力;也体现出港研院在推动水运工程行业发展以及完善行业标准规范方面的积极贡献。

进行了自主施工。仅防水层施工,就额外创造了180万元的效益。

随着自主施工规模逐渐变大,项目部采用了班组化管理。制定《自主施工策划书》,编制《自主施工班组管理办法》和《奖惩细则》等规章制度,对劳务工实现了一体化管理,管理的水平再上新台阶。

“自主施工对技术员也是一种锻炼。很多工序,都需要技术员们做个样板,工人们照着干。技术员还要为工人们安排工作计划,进行绩效考核,这加速了员工的成长成才!”项目总工司方说。

1988年出生的工程部长于超每天早上到工地前,都会计算好当天要使用几个工人、消耗多少材料,并把这些构思整齐地写在纸上,然后按图索骥式地执行。

“需要我们比工人想得更多、想得细,比如防水施工的时,就要想需要用几张防水布,防水布在现场怎么摆放,这些细节都要提前规划好。”于超说。

再好的规划,都要盯出来。青岛的夏天湿热,太阳足,在户外站久了,脱下衣服一拧,一地水。洗澡时,技术员们的身上有明显的标志:胳膊的上部比下部白,下巴上有一条带安全帽留下的白印。他们管这个叫“现场白”,其他的地方则是“现场黑”。

不久前,集团审计组完成了对青岛地铁项目部的审计。“能够达到这样的利润水平,在集团同类项目中不多见。”审计组组长给出了这样的评价。

——上交上级单位合计17%的管理费,保证了全体员工的高收益,还有结余。

——由于在工程中的优异表现,业主将原计划由其他单位负责的灵山卫停车场办公楼工程,直接转由三工区负责承建!

这是青岛地铁三工区项目部交出的成绩单!



近日,公司参建的京新高速公路(阿盟境内)工程项目竣工验收。这穿越世界上最长的沙漠戈壁高速公路建设,圆满画上了句号。 翟超 摄影报道

在PPP项目中试试水、探探路、练练兵,不赔钱就行。二公司青岛地铁13号线项目上马后,很多人这样想。

“项目部要向集团缴纳12%的管理费,加上首次参与地铁项目,当时,对盈利没有太高的预期。能多抠点就抠点,不能让员工们跟着白忙活。”项目经理朱林松说,简单、直白,他不仅要为公司谋效益,更要为员工们谋生活。

起步维艰,在“省”字上下功夫

青岛地铁项目部的办公桌椅,年龄都在五年以上。唯一例外的是项目经理朱林松的办公桌,只有两岁多。和办公桌配套的椅子却是旧的,这套组合被员工们戏称为“老夫少妻”。

2015年,项目部入场。为节约成本,所有家具都是从原项目部运输过来的,包括桌椅、空调、文件柜等。

“连文件盒,能拿的都拿过来了。”支部书记杨平是这场大搬迁的负责人,“考虑到项目经理要接待业主和其他领导,花1200元买了张新桌子,这是项目上唯一的新家具。”

在办公用品上省,毕竟是小头。想要控制成本,必须控制好材料。这个道理,干过工程的人都知道。但怎么做,对所有人来说都是大课题。

当时,其他项目部采购材料主要通过中间商。为节省成本,项目部另辟蹊径,萌发了直接从材料源头采购的想法。

一开始,摸不到门路。中间商自然不肯说自己材料的采购途径。从网上查,也找不到任何线索。项目团队全员发动,问朋友、找熟人,最后找到了一家原木加工厂。

“去原木加工厂的路很远,进了工厂,很多木头上的树皮还没去掉。这边运木头,那边加工。闻着木头的味道,心情很激动。”对于当时的情景,朱林松至今记忆犹新。

这趟采购,将木材的采购平均价格降低至1400元。市场采购价格则是1700元。同样从源头采购的还有砖头,项目采购的平均单价是3.2元,要比别人便宜4毛钱。上面两项加起来,就节省了十几万。

穷人的孩子早当家,项目初建时候的“省”字诀深深烙印在每名员工身上。商务经理周江颇有感触:“我们这里,干什么事,首先想到的是成本。现场的技术员,在施工前都会问会计合部、物资部,这样干合适不,经济不。”

开源节流,在“谋”字上下功夫

从开工到完工,青岛地铁三工区没有买过一方工程用水。施工和绿化用水,全部来自基坑和雨水收集。

“我们对工程用水量、基坑的出水量和雨水的收集量都进行过计算。施工之前就知道,这些水肯定够。”项目经理朱林松说。

“好的开始,是成功的一半。”这句话在项目建设过程中得到了充分验证。

项目部承担的地下停车场工程,施工区域中部有一条地下管廊。打桩时,项目部就预判:这条管廊将是制约工期的关键节点。如果按照工序正常施工,管廊交



编者按:青岛地铁十三号线是集团首个以PPP模式承揽的地铁项目,二公司青岛地铁三工区承揽了其中的两个停车场和一个变电所。自2015年入场以来,项目部不仅在进度、安全、质量管理中频频获赞,盈利水平也有了一定幅度的提升,走出了一条深挖潜、强管理的降本增效之路。

地铁施工的挖潜之路

——二公司青岛地铁13号线三工区成本管理侧记

张诚 于航伟

又施工多,其他单位入场后,主动权就不在项目部手中了。经过几次讨论,在完成四周桩基初打后,项目部及时抢出了这条管廊。最后,地下停车场提前三天完工,节约了大量成本。

另外一个“经典战役”发生在回填施工环节。“工程开始后,我们就进行了测算,石渣回填费用高,风化沙回填费用低,效果好。这时距回填工序开始还有很长一段时间。那时候,就已开始做业主和设计的工作了。”计合部部长张洋说。在工程前期,项目部对原方案的原料、人工、设备等环节进行比选,制作了详细的方案提交业主和设计,在工序开工前完成回填工艺变更,降低了50%以上成本。

能者多得,在“管”字上下功夫

很多时候,土石方运输都是在晚上。每车土石方卸在储料仓后,物资员都会利索地爬上车,检查是否卸干净了。这个简单的动作,确保了项目部土石方的实际使用量和设计使用量几乎一致。更令人咋舌的是,青岛项目部没有地磅!

“怎么控制土石方,是项目管理的难题。这个工序开工前,领导班子心里也没底。我们和物资部签订了土方控制责任书。规定,只要物资部将土方使用控制在一个范围,就进行嘉奖。省的越多,奖的越多。”朱林松介绍说。

6月中旬,项目部完成了对土方使用量的审计,共节省了1500方土方。这意味着,物资部的员工们每人能多拿近万元的额外奖金。

能者多得,这样的分配思想在青岛地铁13号线三工区得到了很好贯彻。项目部雇佣了部分劳务工人,在一些工序中自主施工。开始的时候,现场的材料用完了,工人们会靠墙抽烟休息。甚至有的工人到现场工作,连基本的工具都带不全。分好几趟拿工具,一磨就是小半天。

为调动工人积极性,项目部实行总量分包,为每个工人定基层工作量,在此基础上多劳多得。制度实行后,多数工人每天的收入都上升了几十元不等,但是生产效率却实现了大幅提升。直到项目结束,现场每天的

施工计划都被高效完成。

自力更生,在“盯”字上下功夫

高峰时,青岛地铁项目部自己雇佣的劳务用工近百人。技术员作为“包工头”,带着这些工人们穿梭在现场。项目自建的包工队,是青岛地铁13号线一道独特的风景线。

“以防水层施工为例,市场分包价每平方20元,自主施工后,综合成本不到5元,算下来可节约成本180万元。”项目经理朱林松这本经济账算得好。

开始的时候,青岛地铁三工区从钢筋笼这些简单的工序开始,雇佣10几个工人,以每小时20元的价格拉开了自主施工的大幕。第一次尝试下来,工序效益提升了30%,节省了十几万元。此后,项目部先后在泄水减压工序、防水工程施工、出入段线主体结构等工序中



灵山卫停车场上盖综合楼施工现场。

徐冰摄