



建设中的宁波舟山港梅山港区二期工程。

「妙招」优化「用人链」

3月16日,朝阳的光辉洒在浙江宁波附近海面上,码头上停靠着数艘万吨级集装箱船,巨大的岸桥正紧张地运转货物。从码头向东望去,一片长达两千多米的热闹工地映入眼帘——这就是上航局承建的宁波舟山港梅山港区二期工程。

据介绍,该工程是国内等级最高的集装箱码头工程,在“一带一路”建设中承担着桥头堡任务,上航局梅山项目部用心服务,暖心“抢人”,确保了该项重点工程的人力充足。

“你好,是河南原阳从事倒砂施工的工友小宋吗?你和你的工友哪天到达工地,需要项目部提供帮助吗?”为了抢到优质的劳动资源,像这样的电话,项目部每天不知道拨打多少个,项目部还专门成立了返程工人联络小组,确保了解每位工人的返程信息。记者了解到,对工人们担心的路程防疫问题,该项目部采取一站式包车服务,还贴心地为工人准备好一路上所需的热水和食品。有工人说:“务工二十多年第一次有包车来接,在这样的项目部干活,俺觉得‘中’!”

天航局广东肇庆项目部和横琴项目部的施工人员来自全国各地,为了保证项目人员安全入场,他们采取了最为周密措施:和属地医院联合,组织项目职工及协作单位工人进行新冠病毒抗体和核酸检测。这样一来,项目成本高了很多,但是安全系数有了保障,为项目疫情防控和科学复工复产上了“双保险”。

天航局蓟州项目部则另辟蹊径,解决了这个难题——属地化用工。“疫情发生以来,蓟州区一直保持零感染,我们可以就地用工,这样最安全。”集体讨论时,项目班子一锤定音。采取属地化用工原则,聘用蓟州当地有健康证明的人员,这一措施一下把疫情对项目复工建设的影响降到最低,工程推进驶上了“快车道”。

“你现在人在哪里?”“现场进了几个人了?”记者了解到,复工复产以来,广航局各项目部、船舶积极打通复工复产操作链,工程部、安监部等利用视频会、电话、微信等手段,每日与重点复工项目保持沟通联系。同时,公司复工复产微信工作群随时更新有关部委和地方政府的系列政策,各项目部也积极反馈项目复工复产推进情况。目前,广航局越来越多的项目部开门开工,深中通道、泉惠项目等一批重点项目均已全面复工。

3月16日,上海振华重工(集团)股份有限公司(以下简称“振华重工”)交机团队正式将6台自动化轨道交付给美国长滩港。“我们致力于将长滩港打造成北美地区自动化码头领域的标杆。”这是振华重工在北美的雄心。

纵观全程,振华重工的发展之路是一条“学霸”创新之路,也是“中国制造”到“中国智造”的转型升级之路——

1992年,振华重工从“新”出发,高质量的港机首次在国际上赢得赞誉;如今,以创新科技武装升级的振华重工,更是将发展触角伸向了港口航运发展的各个领域,成为带领中国制造转型发展、迈向世界的“领头羊”。

“精细化”制造打破国际垄断

“其实,我们是无意中走了一条先国外后国内的道路。”振华重工副总裁张健告诉记者。

记者了解到,成立初期的振华重工境地一度十分艰难。当时,世界港机市场早已被德国、韩国和日本等国企业占据,国内港口也不敢贸然采用国产港机。于是振华重工意识到,只有先走出国门在世界港机市场中立足,才能返回国内市场。

不久之后,振华重工获得了加拿大温哥华港的橄榄枝。这是振华重工成立后的首个订单,振华重工拿出了制作工艺品的态度与精密度,从而赢得了用户的信任。第一单成功交货,让振华重工在国际市场上初露锋芒。

成功进入北美市场后,振华重工又将目光投至潜力巨大的美国市场。1994年,振华重工在国际招标中一举中标,将为美国迈阿密制造4台“超巴拿马”岸桥。这不仅为振华港机打入美国市场的第一次,更是中国港机走入美国的第一次。

但是发展并不是一帆风顺的——当时,振华重工委托荷兰的一家公司承担港机运输工作,但是这家公司索价奇高,还不能保证按时交货。在进退维谷之际,振华重工做出了一个重大的决定——打造自己的整机运输船!第二年,振华重工自行设计改造的整机运输船“振华2”轮,成功将4台岸桥安全、准时的运抵美国迈阿密港,开创了中国

中交疏浚跑出复工复产“加速度”

□ 全媒记者 李薇 通讯员 梁政 杜智 郭志东 文/图

“重拳”拉紧“时间弦”

宁波舟山港梅山港区二期工程堆载用的宕渣占工程所需物资的大头,考虑到疫情对宕渣的供应影响,上航局梅山项目部主动出击,项目经理姜保刚专程奔赴各地执行“抢料”任务,争取在工程复工前做好宕渣供应准备。

“今日运输宕渣5500方,完成倒砂2000方,卸载面积1500平方米,明天需要增加挖掘机2台、运输车5辆”“宕渣运输要提早,给倒砂管道让出2小时进场时间”,这是复工以来上航局梅山项目部每日生产调度会上的对话,记者了解到,每日的生产调度会又被称为“数字调度会”。上航局项目部要求大家“用数字说话”,并且要在最短的时间分析出当日的工程进度详情和问题。

在项目团队的共同努力下,梅山工程实现多点同时施工,充分拓展了施工面和机械作业空间,施工进度稳步增长。

天航局的“天鲲号”被称为“国之重器”。去年底,“天鲲号”来到江苏连云

“巩固好用工的‘防疫安全防护罩’,才能生产无忧。”广航局连云港项目经理何新伟告诉记者,该项目部在场的3艘万方大耙船船员坚守岗位,所有施工船舶均严格做实做细各项疫情防控措施,严把施工建设管理关。

3月15日,记者在连云港港30万吨航道二期工程施工现场看到,广航局旗下3艘万方耙吸挖泥船“浚海2”“浚海5”“广州号”在严密的防疫措施下进行项目竣工前的最后冲刺。据介绍,新冠肺炎疫情发生以来,广航局连云港项目部重点加强现场船舶管理,所有在场船舶均实行严格的封闭式管理,由项目部派专人作为船舶配送防疫和生活物资,做到为船舶“服务到家”,用管理和细致的服务为施工船员撑起了坚守岗位的大后方。

港,实施连云港港赣榆港区10万吨级航道延伸段工程,开始国内施工“首秀”,面对疫情,“天鲲号”暂停了原定于大年初六的船员轮换班。截至3月15日,在船人员为31人,在船超过100天的职工有12人,其中最长的140天未下过船,生产未受疫情的影响。

赣榆航道工程施工区域地质复杂,为黏土与姜结石混杂的4、5级土,对管线的运输能力要求非常高,加之最近7公里的输送距离。“只有‘天鲲号’能担此重任,我们再累也要保证工程按期完成。”“天鲲号”政委霍宗杰这样对记者说。

在采访中,他回忆起2月12日19时的那次紧急施工——当时,“天鲲号”所属的天航局赣榆赣项目部接到了赣榆海事处的求助电话:港区航道319号灯浮错位严重,“亚太3”被困,船舶动弹不得,船上载有5万吨木薯粉,正是生产疫情防控急救的医用酒精的重要原材料。接到消息时,天航局榆项目部青年突击队队员们刚完成近10小时的船舶水下管线抢

“硬核”下好“两盘棋”

从雄安新区“千年秀林”到天津蓟州区乡村改建,从成都锦江绿道打造到香港机场第三跑道吹填,从孟加拉米尔萨莱海岸防护到肯尼亚拉姆港疏浚港扩建,截至3月18日,天航局137个海内外在建项目中,124个已经恢复施工,复工率达91%。其中,海外“一带一路”项目全面复工,复功率达100%。

“我们复工复产率之所以这么高,就是因为我们的防疫措施足够‘硬核’。”天航局一位负责人坦言。为了该局工程项目能够顺利复工复产,天航局职工柴文婷跑遍了滨海新区的大小药店和医院购置口罩,驻守南亚区域中心的薛雷和陈学仁乘坐摩托三轮车,辗转孟加



安全员正在检查施工船舶。

修工作,来不及吃晚饭,便立即赶赴事发地,苦战5个小时后,终于打通了一条保障防疫物资生产的进港通道!

截至3月17日,“天鲲号”累计完成

工程量194.5万方,完成总工程量的21.8%,平均日产量超2.5万方,日平均时利率达到95%左右,超过预设施工效率,为后续工程开展争取了宝贵时间。

对作业人员进行实施监管,陆空实时监控。自应用无人机以来,现场施工人员未规范佩戴安全帽、未穿戴救生衣、未戴口罩等不安全现象已基本杜绝,施工人员已逐渐形成规范佩戴安全设备的行为习惯和安全思想意识。

压实责任线,系紧生命线,深耕责任田,做到防疫与复工两手抓、两手硬,中交疏浚人在这场“防疫战”与“复工战”中勇于担当、主动作为,为重大疏浚工程的有序推进打牢了坚实的基础,也进一步助力了港口、航道的腾飞和发展,同时成为助力实现“中国梦”不可忽视的中坚力量!

复工复产走进春天里



振华重工:从“中国造”到“中国芯”

□ 全媒记者 杨雪



振华重工位于长兴的港机生产基地。 唐尧 摄

整机运输的先河。如今,重大件整机远洋运输能力已经成为振华重工的重要竞争力之一。

良好的口碑,让各国订单纷至沓来。随后的几年,振华重工开始大规模打入欧美市场。然而也在此时,振华重工意识到,需要打造自己具有核心竞争力的产品,进一步提升世界市场占有率。2000年,振华重工获得了美国长滩12台岸桥的订单,当时世界范围内船舶大型化已初见端倪,此时,振华重工的研发人员敏锐地发现,在港口机械发展史上,岸桥一次只能装卸一个40英尺集装箱。如果一次能够装卸两个,那么理论上的装卸速度便可提升一倍!

经过不懈的努力,2003年,振华重工成功发明推出了一次装卸两个40英尺集装箱的岸桥,这一世界首创让振华重工在激烈的国际竞争中率先胜出,为振华重工赢得国家科技进步一等奖的殊荣,更开启了集装箱起重机的中国纪元。

“1998年开始,振华重工岸桥这一单一产品的世界占有率就已经成为世界第一。近十年来,振华重工岸桥的全球市场占有率平均维持在70%以上。”张健说。

“中国芯”背后的耕耘

由产品到精品,由单一到系统,恰如其分地把握好时代脉搏进行转型升级,是企业长盛不衰的关键。

“我们振华重工的优势一是国际化,其次就是注重资源配置与集成创新,近些年在产品智能化研发方面加大了力度。”张健向记者介绍。

如引言中所介绍的,振华重工是洋山四期自动化码头“大脑”的缔造者,这让记者对振华重工的智能化研发之路有了深深的好奇。

“2000年,振华重工已研制出第一代自动化引导小车(AGV)的原型机,在德国汉堡

试水之后,于2007年在上海长兴岛基地以1:1实物建成了世界首创的低碳清洁、安全高效、节能环保的立体轨道式自动化码头示范线,标志着振华重工的自动化码头业务在经历了近十年的积累后,正式开始发力。”张健说。

2012年,振华重工的智能化研发由试验正式走向市场。当年,振华重工携手中远太平洋、厦门海投打造出了国内首个低能耗、智能化的自动化码头,即厦门远海自动化码头;2017年5月青岛港自动化码头投产,这是振华重工在先前经验下以21.5个月的非凡速度创下业内传奇……

时间拉回到洋山四期自动化码头研发阶

段,据张健介绍,“大脑”缔造过程中,曾遇到过不少技术痛点,并且由于交工时间很紧张,振华重工洋山四期自动化码头青年突击队曾在长兴岛基地与洋山岛上进行了多次“封闭式”的技术攻关。

“我们白天忙着调试,晚上就在‘洋山夜总会’碰头。”振华重工研发队员之一马矜口中的“夜总会”,实际上是“夜晚总结大会”,白天大家各自分散去调试,“疑难杂症”只能在晚上集体讨论攻关。“如振华重工为洋山四期专门研发的换电站,首次尝试了单机换电新技术,但是换电站跳闸问题的解决就是‘夜总会’集思广益的成果。经过一个多月的调试,青年突击队不

断对小车车体、充电器和后台程序的编程和调试进行了优化,最终确保整个版本稳定,不再跳闸。”自动导引小车调试工程师张宇欣说。

缔造全自动化码头的背后,其实是无数拼搏与智慧凝结的血汗,他们也融进了振华重工“自主创新”的精神中。

“一体两翼”的全产业链布局

如果细翻振华重工的履历会发现,很难用一个简单抽象的“建企”或者“船企”来概括它。

2011年,振华重工承担了港珠澳大桥的钢圆筒制作、运输与振沉,并为该项目全国首创了碎石整平船和2艘管节沉放船,建造了国内首个新变式减光罩。2013年,振华重工自主设计建造的海上石油钻井平台“振海1号”成功下水,一举打破了国外的技术垄断。2016年,振华重工自主设计交付了目前起重能力位居世界第一的12000吨起重船“振华30”轮,并且在2017年“振华30”轮参与了港珠澳大桥的最终接头吊装任务。2018年,振华重工自主研发的世界最大2000吨风电安装平台正式交付投入使用。2019年振华重工建造的新一代重型自航绞吸挖泥船“天鲲号”荣获国家科学技术进步奖特等奖……我国高端海工从“造壳时代”真正走向“造芯”时代。

“我们的战略布局,简单地概括是‘一体两翼’。”张健说,“首先装备、海工制造是我们的立身之本,其次我们要运用资本力量加快产品的转型升级,最后我们的产品要紧跟时代,以‘5G’‘物联网’等最新技术来进行科技赋能。”

记者了解到,未来,振华重工将推出创新基金、科研基金等,鼓励公司年轻人投身于创新;振华的步伐也将在基础建设领域、新能源领域投融资进行探索与发力,进一步立足智慧产业,聚焦融合产业,拓展数字产业,以全产业链创新武装向着“中国智造”高歌猛进。

“2019年9月,我们成为了粤港澳大湾区首个全自动化码头的‘打造者’,该项目将成为自动化码头发展历程中的重要里程碑,预计于2021年完工,届时将向党的百年诞辰献礼!”张健说。