

虎虎生威开新局 冲刺一季度“开门红”

编者按：

一年之计在于春，拼搏奋进正当时。当前，集团各单位铆足干劲、加足马力，奋力跑出虎年开局“加速度”，迎战“开门红”。

为更好宣传集团各单位展现出的新活力新气象，鼓舞和激励集团广大干部职工满怀信心奋进新征程，本期特别推出栏目——虎虎生威开新局 冲刺一季度“开门红”，为集团红红火火开新局，实现高质量发展营造良好氛围。

让我们一起迎着春光，以“勇当冠军”的信心和魄力，奋力推动集团经营生产各项工作不断向前！



王建忠/摄

莫负好春光 奋斗正当时 集团重点项目厂站全力加快复工复产达产

工人体育场改造重建项目 挑灯夜战施工忙

从春节期间“步履不停”到节后全力以“复”、大干快上推进施工进度，工程建设井然有序的背后，是北京工人体育场改造重建项目（一期）全体参建者夜以继日地拼搏奋战。

2月27日一大早，项目经理李欣刚从现场巡视完一圈儿，紧接着，就在现场和生产经理李夏杰探讨起最新的阶段性进度计划和现场施工管理要点。“自从召开复工再部署、再动员大会后，大伙儿都动起来，干劲十足。目前，总用钢量达到1.64万吨的钢架棚80根主拱肋已全部安装完成，次梁安装也已完成过半，预制看台板吊装和机电安装施工有序推进。”谈及接下来的几个月时间，李欣信心十足地说道：“今年是工体建设的收官之年，相信我们一定能打一个漂亮的胜仗！”

为按时完成工期节点计划，项目全员战白天、抢夜晚，保持24小时随时待命的作业状态。如果说白天的工体建设现场是一个热火朝天的大工地，那么纵然是夜晚，人们也能够感受到这里如火如荼的生产热潮。

夕阳西下，夜幕降临，属于工体建设者的夜战徐徐拉开帷幕……

在项目大门口，来自河北承德的26名返场工人正有序进场。“这已经是今天的第五拨了，进场要先进行测温登记、核实健康码及行程码信息，然后再到办公室录入人脸识别系统，各项防疫工作不可放松警惕。”李夏杰说道，“这些工人都是提前三天进行筛查过的，要从源头上确保安全。目前，项目返场工人已达到2000多名，人数还在不断增加，计划高峰期将达到7000人。”由于专业分包单位多、人员管理难度大，项目办公室编制了劳务人员档案，按单位整理，便于统计管理。另一边，项目安全

部早已接到通知，及时组织新入场工人进行入场安全教育培训。“节后让工人安心，要做到‘安全文章’，提高大家的安全意识，现场安全生产形势才能更加稳定。”项目安全总监李佳说道。

墙上的挂钟指向十一点，负责东北象限与地铁3号线接驳区的区域经理高金坤正坐在办公室里，出神地望着窗外。“一想到自己负责的区域与地铁3号线接驳区的进展，怎么也睡不着觉。兄弟单位的暂设区影响东北象限与地铁接驳区的施工，而推动地铁接驳区一体化施工顺利展开又是项目如期推进的关键。”眼下的情况着实让高金坤犯了难，想到这儿，高金坤拿起对讲机，叫上值班人员一同前往现场，一边排查隐患，一边思考着解决问题的新思路……

凌晨一点，工体施工现场依旧灯火通明，项目物资部微信群内消息提醒响个不停。夜间值班人员收到消息：“两点多将有四辆钢筋运输车抵达现场，提前和保安打好招呼，先进行登记，然后安排人核查清点。”明月高悬，四辆运输车由钢栈桥徐徐驶入现场已是凌晨两点半，夜间值班人员早已等候多时，开始逐一清点材料数量并对材料质量进行核查，同时做好进料登记工作。“看似简单，背后的工作量远远不止这些……”项目上物资部和护场队联动，一队出一人组合成一个小组，负责监督夜间材料运送和废料清运，全力以赴保障前方“弹药”充足，确保工程建设进度。”项目物资部部长刘峰说道。

昼夜轮转，夜幕中的工体一派喧闹、一派繁忙，每一名工体参建者都有自己的夜战收获。待拂晓时分，第一缕朝阳照射进工人体育场，新的一日硬仗悄然启幕，等着他们再冲上前去……

谢孟媛 刘东旭



工人体育场改造重建项目施工人员正在安装看台板。刘东旭/摄



朝阳站交通枢纽项目施工人员正在焊接钢筋笼。祖戈/摄



国道109新线高速项目管理人员正在进行日常巡检。王晨/摄



中关村东升科技园二期项目施工人员正在进行钢结构施工。关旭/摄

朝阳站交通枢纽项目 冲刺停车楼建设

“艰巨的施工任务才刚刚开始。目前，返场复工人数已达到340人，下一步将与地铁分部共同完成双环形支撑的施工作业，这是枢纽分部公交停车楼后续施工的关键节点。”朝阳站交通枢纽项目枢纽分部项目经理马晓晖说道。

朝阳站交通枢纽项目包含两个部分，其中公交停车楼和枢纽换乘站由枢纽分部负责，轨道交通3号线和R4线车站由地铁分部负责。“两个项目交错在一起，比如北风道顶板和公交车停车楼是一块，而3号线站厅层延伸向外便是枢纽换乘站的底板，这种共构的形式给项目建设带来了极大的协调组织困难。”项目总工程师伍锦鹏说道。

走进会议室，伍锦鹏正在根据生产负责人杜明山的施工进度，制定公交停车楼主体结构技术方案，“公交楼作为未来钢结构屋面滑移平台，它干得越快越好，就能为后期争取更多时间。”伍锦鹏说道。早在春节期间，项目团队就已针对一体化施工的最关键一环，提前布置了一段结构底板、北风道冠梁、降水井、土方开挖及50多根抗拔桩施工任务。当谈起总面积达6000平方米的混凝土冠梁时，杜明山自豪地说：“这一体量在北京市都是首屈一指。”

在观景平台，“协作、融合、创新、服务”八个字尤为醒目。项目开工之初，集团成立现场指挥部，每周召开专题会，解决施工中出现的各种问题。比如土方作

业、地下连续墙、桩基等施工全部由一家完成，避免了多支队伍之间出现施工误差和效率参差不齐的问题。“这个项目是两大集团重组后融合的典型项目，现场人员、机械、物资可根据实际情况统筹协调，提高整体施工效率。”马晓晖说道。

目前，公交停车楼主体结构施工即将全面展开，一张异形钢网在伍锦鹏的脑海中徐徐展开。“公交停车楼和枢纽换乘站屋面为钢结构，其中枢纽屋面的钢结构属于异形。如同把一个半圆形钢网球的四个角同时拉拽呈现出一个均匀张拉的降落伞状屋面，针对建设要求，现在我们还在不断优化方案。”伍锦鹏说道。异形屋面大约有6000多根构件，现场不具备单根拼装的条件，项目用了把公交停车楼顶部作为平台放置钢构件并预拼装成菱形单元，再提升到空中从北侧公交停车楼一端滑移至位于南侧的枢纽换乘站的施工方案。

支撑这个屋面的只有两根菱形网格柱，马晓晖介绍：“菱形网格巨柱支撑了整个屋面，而立柱还带有12度倾斜角，最终造型宛如两朵盛开的钢铁之花，使室内效果近似于无柱空间。而这两根巨柱要生根在3号线主体结构上，这种施工也只有以融合推动建设才能无碍完成。”

新春已至，万物更新，一座独具特色的交通枢纽即将盛开“钢铁之花”，用最美的姿态迎接天津海北的乘客。

谢峰 高瑞云

中关村东升科技园二期项目 开启“奔跑模式”

“东升科技园二期项目于2月8日全面复工，目前，142名管理人员、1800余名施工人员全部到岗。今年是项目整体形象建设的关键一年，大体量幕墙以及室内装修、室外小市政、园林水系等施工成果将逐一亮相。”项目副总指挥芦洪俊介绍道。

春节后复工，为确保节后复工复产有序推进，项目部提前与各分包单位签订了共计40份返场协议，同时科学安排节后返场时间、各工种人数、防疫规定等具体内容，确保现场各工序环节施工人员安全、迅速、有序返场复工。“年前，我们对入场教育流程进行了再优化，确保节后新入场和返场的施工人员教育到位、工种到位，为项目复工复产工作提供有力支撑。”L24地块安全总监王一忠介绍道。目前，L24地块现场15台塔吊、8部施工电梯均已投入使用，钢结构40米桁架桥吊装、钢结构防火涂料施工、楼承板浇筑、地上二次结构砌筑、机电安装施工等已全面展开。

为即将启动的外墙幕墙施工准备，项目安全员刘爽一返岗便开启“奔跑模式”，白天一边做好大小中小型机械及防护设施验收，一边组织施工人员入场教育，晚上开始阅读每日进场人员的近百份进场试卷。“今日卷完日阅，绝不过夜。”这是刘爽给自己定下的小目标。“小目标的完成都是为了

项目全员一个共同的目标，确保在6月底前完成大体量幕墙施工任务。”刘爽笑着说道。

在L20地块，首栋钢结构封顶已进入最后冲刺阶段。“年前签订的返场协议和承诺书人数，要和目前你负责区域的施工难度和剩余工程量对应。”负责钢结构工程的主管工长陈运嘉大年初五便开始与三家钢结构分包沟通复工计划。复工后，陈运嘉以最快的速度收心拢神，进入到最佳工作状态。“现场已具备24小时满负荷作业状态，目前钢结构吊装、钢结构楼承板铺设、地下二次结构收尾等施工已全面展开，我们计划于3月底前完成首栋钢结构封顶，5月实现钢结构全面封顶。”陈运嘉说道。

“还有8支幕墙队伍、9支二次结构队伍、4支装修队伍在陆续进场。”芦洪俊在细化劳动竞赛方案时和同事们强调，“这是非常考验我们工程总承包能力的时候，大家要打起十二分精神，确保各项工作管理到位。”各项目部结合整体创优目标，分地块、分专业、分阶段制定了有针对性的劳动竞赛方案。“我们不光项目上有党员先锋队、青年突击队，劳务单位也有突击队带头！”陈运嘉说道。目前，项目部已和各楼主管工长及劳务队伍签订责任状，建立有效激励机制，充分激发全员勇挑重担、攻坚克难的自觉动力，高标准高质量推进项目建设，全力打造精品优质工程。 刘欣

国道109新线高速项目 工作面全动起来

春节假期结束后，国道109新线高速项目第十、十一工区纷纷按下建设“加速键”。

“要组织人员、设备快速进场，所有工作面全动起来，盯紧关键线路、关键工序。”2月25日一大早，市政路桥总承包二部国道109新线高速项目第十一工区项目经理宿利平正在现场巡视。“2021年底，我们完成了全线首座桥梁龙王沟2号大桥吊装作业，然后利用今年春节假期，又完成了龙王沟1号大桥桥梁基础施工，目前桥梁已进入上部结构施工。根据目标计划，除小龙门隧道按照既定计划进行以及立交、绿化、路面工程外，剩余单位工程将在年内完工。”宿利平说道。

节后复工复产“集结号”吹响以来，第十一工区项目管理人员全部到岗，正分散在小龙门隧道、小龙门隧道斜井、齐家庄隧道、王沟3号大桥以及梁场各重点施工区域，奋力抢抓施工进度。

从第十一工区往东，来到国道109新线高速公路第十工区项

目的关键施工部位——清水1号隧道，隧道双线进出口两端正在同步推进施工。施工中，为克服不良山体地质变化难题，项目团队使用了超前地质预报技术，通过TSP和地质雷达等专业探测设备在开挖前对掌子面背后约100米的山体情况进行探明，再结合地勘报告对爆破作业进行整体策划。

“隧道掘进另一个关键点是围岩等级，等级越高山体越‘酥脆’，更容易出现坍塌风险。整条隧道的五级围岩占比达1/3，对我们的施工精度要求极高。”项目副总工程师毕新健介绍道，“综合多种因素影响，隧道无法进行正常爆破作业时，我们有效调整作业工法，采用炮锤+劈裂棒开孔的方式推进隧道进尺，同时最大程度平行推进二衬施工作业，确保了整体施工进度。”

2022年是国道109新线高速公路全线攻坚大干之年，当前，第十、十一工区千余名建设者正鼓足干劲，共同向着2023年年底全线通车目标奋进，为打通京西交通大动脉贡献力量。 王飞鹏 樊乐

集团装配式产业基地 早复工早达产

近日，走进位于河北省玉田县的集团装配式产业基地，新材新科公司玉田厂区6条生产线正在火热生产，270名工人正紧张有序地操作智能设备，现场一派忙碌景象。

实现“开门红”，关键看行动。新材新科公司吹响复工复产“集结号”以来，各厂区全力以“复”，分秒必争，迎难而上，势要打好开年第一仗，冲刺一季度“开门红”。截至目前，各厂区复工率达75%，厂区复产率达100%。

“谋得早，才能落得实。目前，新科公司新签合同额近2亿元，在手工程量约13万立方米，各厂区都在努力早日实现满产达产，仅玉田厂区单日产量就突破了300立方米。”新科公司总经理李

文说道。从大年初四开始，各厂区积极谋划，产能分析、生产布模、生产数据梳理、图纸分析、模具制造排期……合理安排生产所需，确保各项工作开好头、起好步。

各厂区复产后，新科公司第一时间对各厂区进行联合检查，对疫情防控、物资人员调配、生产规划等进行安排，动员全体职工收心归位，以更加饱满的工作热情、旺盛的干劲，全力推动复工复产达产。在大兴厂区，钢筋车间的吴建新正在组织职工对设备进行检修维护，“现在部分生产工序已实现自动化，比以前复工提产速度快多了。”由一线工人成长起来的吴建新见证了近年来设备的迭代更新，自豪地说道。 石蕊蕊 朱玲