

献礼澳门回归25周年,横琴粤澳深度合作区再添新地标!

本报讯 在澳门回归25周年到来之际,由公司参建的广东珠海横琴天沐琴台项目正式完工,横琴粤澳深度合作区再添地标性建筑。

天沐琴台项目位于横琴粤澳深度合作区天沐河中央人工岛,是琴澳一体化重大项目工

程。建筑外观庄重典雅、充满古韵的曲线形体。建筑倒映在水面上,远远眺望,仿佛天沐河中央横卧着一把巨大的琵琶。夜幕降临,璀璨的灯光如同繁星般点缀在这把“琵琶”之上,与两岸灯火交相辉映,因其独特的艺术性和标

志性意义,天沐琴台也被誉为“横琴之心”。

该项目建设是落实《粤港澳大湾区发展规划纲要》的要求,作为澳门回归祖国25周年里程碑式献礼,其意义深远而重大。随着横琴粤澳深度合作区正式封关运作,该项目犹如一颗璀璨明

珠,镶嵌在粤港澳大湾区宏伟蓝图之中,极大丰富了合作区功能配套体系,以其前瞻性规划与设计,为横琴国际休闲旅游岛的长远发展注入了强劲动力,更是两地深化合作,推动区域经济一体化、文化交融共生的又一实证。(李兆成)

勘察设研公司顺利通过CMMI3级软件研发能力评估认证

本报讯 近日,勘察设研公司顺利通过CMMI3级软件研发能力评估认证。

CMMI全称Capability Maturity Model Integration(软件能力成熟度模型集成),是全球软

件业在软件工程、系统工程和质量管理方面通用且唯一的国际标准,共分为五级。该标准能够从多方面反映出企业的过程组织能力、软件研发能力、项目管理能力以及方案交付能力。

此次CMMI3级资质认证成功,标志着勘察设研公司在软件研发、项目管理、方案交付等方面已达到国际先进水平,为企业在信息化领域的发展提供了更加广阔的平台。未来,勘察

设研公司将不断强化创新驱动、技术引领,持续聚焦数字化、智能化、专业化、产业化服务方向,围绕主业主责定位,打造“具有综合能力,涉水领域特色发展的智慧服务商”。(孟文君)

上海小洋山北项目西1区陆域形成及深层地基处理工程一号隔堤顺利合龙



本报讯 12月24日,由公司承建的上海小洋山北项目西1区陆域形成及深层地基处理工程一号隔堤顺利合龙。

该工程是小洋山北侧建设工程的先期启动项目。建设内容主要包括,老大堤拆除、围堤工

程、陆域形成及深层地基处理工程。为加快推进一号堤合龙,项目部第一时间开展专项劳动竞赛,明确合龙节点,研究制定合龙方案,通过船舶提档、定期评比、表彰激励等方式,全力克服寒潮天气、交叉作业等不利因

素,最终顺利按照时间节点完成一号堤合龙。截至目前,工程已完成陆域边界新建1号隔堤约840米、新建西护岸261米以及分区成陆内隔堤约1017米,深层地基处理约41万平方米,陆域吹填约1477万立方米,塑料排水

板约2698万米。

工程建成后,将进一步提升上海洋山深水港服务能级,加快推进江海联运发展,持续助力长江经济带与“一带一路”建设,在畅通国内大循环、联通国内国际双循环中发挥重要作用。(田鹏)

航道物流公司收到来自东海航海保障中心上海海图中心的感谢信

本报讯 近日,航道物流公司收到来自东海航海保障中心上海海图中心的感谢信,对航道物流公司展现出的专业与高效的服务表示感谢。

信中表示,在台风“贝碧嘉”来袭时,航道物流公司迅速响应,组织专业团队对园区进行全面检查,同时迅速实施灾后修缮与清理工作。这一系列高效、有序的应急响应,不仅保障了东海航海

保障中心上海海图中心的财产安全,更让他们感受到了关怀和温暖。希望今后双方可以继续保持良好的合作关系,互利共进,再创辉煌。

细微之处见真情,平凡之中显匠心。未来,航道物流公司将持续发挥专业优势,确保企业资产的高效运作与保值增值,不断提升服务质量和效率,以实际行动打造资产板块服务品牌。(陆惠)

河南灵宝断密涧河东岸长安路至五龙路堤顶道路工程顺利通过竣工验收

本报讯 12月18日,由公司承建的河南灵宝断密涧河东岸长安路至五龙路堤顶道路工程顺利通过竣工验收。

该项目位于断密涧河中下游河岸东侧,南起长安路,北至五龙路,全长约1535.55米。其主要施工内容包括,沥青混凝土道路、地下管网系统、

土方工程、绿化工程、园路及广场铺装、景观照明、景观灌溉等园林附属工程。

项目的建设,不仅为沿线市民日常出行带来了极大的便利,还提供了一处休憩与锻炼的理想场所,极大地提高了市民的生活品质与城市的品牌形象。(杨庆)

“付出总有回报,”谈起长江口深水航道治理工程三期工程,时任长江口项目经理陶秀峰动情地说道,“12年的建设,终于画上了一个圆满的句号!”

随着长江口深水航道治理一、二期工程的顺利完工,长江口航道的经济效益得到显著提升,三期工程也被尽早提上了日程。2006年9月25日,长江口深水航道治理三期工程正式开工。

时任交通运输部副部长翁孟勇在视察长江口工程时明确指出,长江口深水航道治理成功与否,疏浚是关键。于是,公司再次接过令旗,肩负重托、整装出征,承担了全部标段的施工重任,向着贯通全长92千米航道的12.5米水深目标全力奋斗。

“黄金水道”绽放“黄金效益”

——长江口深水航道建设50周年特辑(三)

在工程建设初期,项目部投入了比二期工程多两倍的疏浚力量,却迟迟不能取得预期的突破性进展,水深始终在10米左右徘徊,难以再有进一步提升。长江口的暗流、波涌、潮汐、回淤变幻莫测,捉摸不定,其中,对航道影响最大的就是泥沙。这些堵塞航道的泥沙有的从上游浩浩荡荡,一路直下,有的顺着暗沟、边滩迂回潜入,遇上风急浪高,更是前呼后拥,纷至沓来。每年,长江口淤积的泥沙量近6000万立方米,可以填满

6个杭州西湖,这给施工带来了前所未有的挑战。

为确保三期工程顺利进行,公司先后投入了超过4500万元的科技研发资金,致力于技术创新与实践应用。期间,自主开发了具有国际先进水平的疏浚监测平台,能够全面、精准地掌控航行施工的各项参数。该平台所配备的AIS及操靶三维显示功能,开创了世界先河,并成功申请了两项发明专利。

公司还积极精进施工工艺,为“新海牛”轮和“新海马”轮专门配置了

多束扫海系统,就像一台大功率手电筒,能够以声波的形式照亮航道深处。船舶通过接收并分析反射回的声波,实时测绘航道深度与形态,在作业期间及时反馈,不断提高施工决策的科学性。

高峰时期,长江口深水航道三期工程有23艘大型挖泥船同时作业,吹响了冲刺长江口12.5米深水航道全线贯通的冲锋号。

“我们必须紧密贴合现场实际,灵活机动地调整施工策略,才能实现施工力量的科学配置与施

航速,从而极大地提升了施工效率。

不经一番寒彻骨,怎得梅花扑鼻香。2010年3月14日,长江口上响起了12.5米深水航道全线贯通的号角。长江口张开“双臂”,历史性地迎来第一艘10万吨级货船,百年梦想终于照进现实。

这是一项举世瞩目的世纪工程,是我国水运建设史上的一座里程碑,也是人类智慧与自然斗争的辉煌篇章。上航人凭借着人定胜天的信念征服了“黄金水道”,实现了“黄金效益”的喷涌,将党中央、国务院关于构建上海国际航运中心、激活长江“黄金水道”的宏伟蓝图变为现实,推动了长江三角洲乃至整个长江流域经济的蓬勃发展。(鲍子润)

来自交通运输部长江口航道维护疏浚项目管理局的表扬信

公司长江口航道维护疏浚项目收到