

他山之石

作为落实企业各项目标任务的最小单元,班组如何围绕年度目标任务奋楫争先?

“把每天重复的事情做好”

“三色”管理为班组装上“放心锁”

本报讯(赵春雷 丁静 陈勇)“周阳,上个月你不仅严格遵守安全操作规程,而且能够及时向同事进行安全提醒,获得安全绿色星……”近日,在班工前的班组会上,队长郑春强郑重地说。

周阳是中石化经纬公司胜利测井公司勘探测井工程部陆地3队的新入职员工。他这次获奖,和陆地3队的安全生产“三色”管理密不可分。

从去年开始,为了进一步提升班组本质安全管理水平,强化大家的安全意识,经过全体班员深入讨论,结合生产实际,陆地3队借鉴安全生产中的“三色”分级管理制度,从人员、设备、环境、管理四个维度全方位进行评价考核,实行红、黄、绿“三色”管理,从而提高班组安全监管的针对性和实效性。

“三色”管理的主要内容是,将小队日常施工中的劳保穿戴、施工检查、规范作业、设备维护、技能学习、安全考试、应急演练等10项安全生产评分内容进行量化打分,根据得分将企业安全生产状况评为“绿色”“黄色”“红色”三个级别。班员各项工作全部达标,即被评为“绿色”,提出表扬继续保持;各项工作指标分值考核总分及格,但没有全部达标者,被评为“黄色”,予以提醒并督促整改;工作中麻痹大意,总分不及格,或出现“低、老、坏”等违规行为,出现安全隐患患者等,被评为“红色”,则严肃警告、当场或限期整改。

“三色”管理实行动态考核,每个月监督考评一次并将结果公开,所有班员的考评结果和绩效工资、年底评先、职称晋级等直接挂钩。连续两个月被评“黄色”的升级为“红色”整改;连续两个月被挂“红色”的暂停岗位工作,进行离岗培训。

“安全责任重于泰山。严格管理不是目的,而是督促员工自主管理提升的手段。”郑春强说。“三色”管理推行以后,班员的安全意识、安全技能明显提升,施工中相互间的安全提醒也越来越多,从“要我安全”到“我要安全、我会安全”的转变已成为班组员工的自觉行动。

班组现场

油漆工的“艺术品”

李定俊

一大早,钟超明就来到油漆房,调和配置今天要用的油漆。他昨晚看了工作计划,今天检修的车比平日多一些,他要早点调好,保证效率。“每一桶原漆的黏稠度都可能不一样,调制时要把握好,不能太稠也不能太稀,这样打出来的标记才是最清晰的。”钟超明说。

钟超明今年59岁,是中国铁路南宁局集团有限公司南宁南车辆段南宁南检修车间的一名油漆工,他主要负责给铁路货车车体涂打油漆标记。

标记就像车辆的身份证一样,包括车型车号、载重、车辆长度以及一些安全标识等。运行时间久了,车辆标记会变得模糊不清,入库检修时,就需要油漆工给车辆换上新的“身份信息”,重新开启新的运输任务。

在很多人看来,涂打油漆标记是一件很简单的事,没有技术含量,也不那么重要。但在钟超明看来,这是关乎铁路形象的大事:“铁路货车在全国到处跑,谁都能看到,人家看到车的时候,最显眼的肯定是我们涂打的油漆标记,如果涂打得不好,会影响铁路形象。”

油漆工不仅要忍受难闻的油漆气味,涂打标记时还容易把油漆弄到身上各处,所以他们的工作服总是油迹斑斑。这对新人很不“友好”。每一个进入油漆组的新人都跟着钟超明学习,他总能抚平新人刚从事这项工作时产生的负面情绪。

他时常和组里的人说:“当你把涂打油漆标记当成是在制作一幅艺术品,那你就会觉得这份工作特别有意义。”

钟超明家在铁路边上的小区,有时候看着那些飞驰而过的货物列车,钟超明会想到自己制作的“艺术品”在全国各地开着“展览会”,他顿时感觉心里美滋滋,自豪感十足。

车站里的“最强大脑”

刘猛

火车何时抵达、啥时候出发、停在几号站台,这些指令都是从哪里发出的?在江苏常州火车站一号站台边,坐落着一栋很不起眼的白色小楼,车站值班员孙云焕和助理值班员袁佳玮在行车室内紧张地忙碌着。在不足10平方米的房间内,两张长桌、3部数字智能操作台、9台液晶屏幕,构成了他们工作的小天地。开闭信号、确认进路、呼唤应答、联控列车,这里是整个车站的“CPU(中央处理器)”,每天有超过140趟列车在他们的指令下安全运行。

0时19分,25岁的袁佳玮接到51岁的孙云焕发出的“执行”命令后,点击进站信号和股道终端按钮,确认进站信号无误后,口呼“信号好”。随后,袁佳玮联控列车司机并紧盯行车监控屏上火车运行的红白光带,孙云焕通知客运工作人员列车进入股道和站台……尽管两人有着26年的“最萌”年龄差,但配合十分默契。

行车室内的电话铃声此起彼伏,今年春运期间客流量较大,开行列车车次较多,两趟列车之间最短的时间间隔仅5分钟,因此工作量也增加不少。才参加工作不久的袁佳玮第一次见到密密麻麻的春运临客开行日计划表,有些慌。孙云焕笑着安慰她说:“我们可是这座车站的‘最强大脑’,只要集中精力,认真仔细办好每一趟接发列车,你肯定没问题的!”

忙的时候,他俩平均每3秒钟就要下达一个指令,一分钟就要说上近30句话,遇上饭点顾不上吃更是常事,只有在列车运行间隙才能扒上几口。

“工作的时候因为注意力高度集中,还感觉不到疲倦,可是一下夜班,立刻就会感到喉咙发干、脑袋发昏。”袁佳玮说。铁路行车岗位需要长期熬夜,劳动强度非常大,鲜有女性涉足。长相秀气、性格文静的袁佳玮骨子里却透着一股不服输的韧劲。

孙云焕给小搭档袁佳玮传授了忙中有序的秘诀:“面对‘电话轰炸’,更要静下心来、沉住气,根据时间紧急情况来安排任务顺序,最重要的是全神贯注不漏掉任何一个作业步骤。”

前不久,华塑股份在2023年工作会上确立了“566”(实现“五大目标”,干成“六件大事”,办好“六件实事”)工作目标与奋斗方向。作为落实企业各项目标任务的最小单元,班组如何围绕年度目标任务奋楫争先?新春伊始,笔者来到生产一线,听听班组职工怎么说。

“作为生产班组,要保持勤俭节约的习惯,设备严禁空载运行,鼓励修旧利废,做好蒸汽凝液的回用、节省热水与蒸汽。”全国“2022年度安全管理标准化班组”、氯碱分公司PVC车间二班班长王蒙蒙认为,实现企业高质量发展,员工首先要敬畏安全规章制度,当好自身安全第一责任人,做本质安全型员工;其次在保证安全、环保前提下抓生产,在不超温超压的情况下多投料,实现稳产达产;再者就是提高班组员工的环保意识,学习环保知识,落实环保工作要求,保证岗位不发生环保事故。

“每次去受限空间与动火作业现场取样,

我都会提醒大伙提高警惕,确保万无一失。”氯碱分公司生产技术科分析二班班长李震总把“安全”二字挂在嘴边。这个班每天到现场取样100多次,“能把每天重复的事情做好并不容易,必须时时刻刻、事事处处勤叮咛”。

与王蒙蒙班组同获全国“2022年度安全管理标准化班组”荣誉的电石分公司电石车间二工段四班,平均年龄28岁。2023年,这个班组提出了“1234”工作思路。即坚持“安全生产、青年当先”这个主题,推进“主动工作、从严管理”两个强化,实现“标准化向卓越型转变、产质量再提升、降本增效”三个跨越,做到“思想引领、员工培训、考核激励、治理管控”四个到位。“作为一个青年班组,我们将紧跟公司发展步伐,围绕年度目标奋勇争先,精益求精,为完成公司‘安全、生产、环保、经营、收入’五大目标加油添劲。”班长岳书昌表示。

“前几天低温,这几天有一台设备检修,为

避免窝工,班组9人错时作业。”电石分公司检修车间电极壳制造班班长马晓冬忙完电极壳装车转运后,回到车床边下料。“只要车间正常生产,我们的工作就不能停。”去年被华塑股份评为“五好员工”的马晓冬说。

被称为“硬核”班组的热电分公司供电车间高压检修班,拥有定远县政协委员1人,滁州市“技术能手”1人,淮北矿业集团“劳动模范”2人,“道德模范”3人,华塑股份“能工巧匠”3人,技师6人……班长陈斌说:“新的一年,我们班组要树立‘敢打硬仗、能打胜仗’的王牌班组形象,要把学习工作化、工作学习化的理念深植员工心中,通过理论培训和实操相结合方式,孵化更多的岗位技能人才。”

华塑股份现有144个班组,近年来公司先后投资100余万元,更新19个班组阵地设施,为班组成员创造良好的学习、工作环境,激发班组活力,为企业发展注入源源不断的强劲动力。

回归忙碌的铆焊班

陈海朗

一元复始,万象更新。春节假期刚过,安徽省淮南市中煤新集设备维修公司各生产车间迅速回归熟悉的紧张与忙碌中。

在铆焊班,每天从早到晚厂房内都是弧光闪烁。随着矿井生产规模的扩大,设备的逐年老化,加工件制作和综机结构件的检修量激增。小班作业、设计工装、加班延点……职工们想尽办法保证任务如期完成。

此刻,铆焊工曹孟汉正专心致志地检修着采煤机滚筒。像这样的大活,班组都要安排基本功扎实、检修经验丰富的生产骨干来完成。更换磨损严重的截齿座时,合理选择截齿的截线距可使截线上几个截齿的切削负荷更均匀,使切屑断面形状达到最佳。焊齿座,要确保截齿的角度在规定误差范围之内,提高滚筒截齿定位和安装倾角的精度。在焊接工艺方面,焊条选择、电流设定等诸多因素都要充分考虑。

“每一次接到这样的活都有很大压力,如果检修质量不达标,在使用过程中出问题,升井检修、更换,不光影响矿井正常生产,而且浪费人力物力、增加检修成本,还会对单位形象造成负面影响。因此不敢有丝毫怠慢和马虎,常常脑子里琢磨的都是检修的事,一连好几天都吃不好饭、睡不好觉,直到完成检修顺利通过验收,心里的石头才能落地!”曹孟汉说。

铆焊工种活多而杂,班组的每名职工都要是多面手,整形、切割、焊接、打磨等样样都要能“拿得起、放得下”,来了急活、重活,大家就一起干。众人拾柴火焰高!

韩勇 董治国 王桑

2月5日是农历的正月十五,8时刚过,扇形检修库门前已是一片忙碌的景象。红、绿、橙、蓝……各种不同颜色、不同型号的内燃机车围绕在一个巨大的、正在不断旋转的转盘周围,机车发动机的轰鸣与人声、风笛声交织成一片。

张善国一边用对讲机联系,一边熟练地操纵手轮和换向杆,控制着转车盘的转速和位置。54岁的他是中国铁路哈尔滨局集团有限公司牡丹江机务段整备车间外勤班组的一名转盘司机,他在这个岗位上已经工作了整整10年。以前曾经是火车司机的他,2013年因为身体原因转岗来到这里,每天以另外一种方式,继续与他再熟悉不过的火车打着交道。

这座扇形检修库的面积有9431平方米,机车的检修、检测、整备、保养等工作都在这里完成。从空中俯瞰,库房就像一把打开的折扇,34条机车轨道犹如34根肋骨从中心点向外延伸至库内。

把确保工程安全的重大责任落实到输水沿线每一个角落

科技助力,守护供水生命线

本报记者 蒋茜

大年初一大早,43岁的中线穿黄管理处巡查员王素娟清点好装备,开始一天的忙碌。“过去巡查全靠人工监管,如今,通过手机上的中线工程巡查维护实时监控APP,发现问题后拍照上传,做到了巡检有计划、过程有监督、事后有分析、处理可追踪,实现了管理的信息化。”她说。

该系统具备多项管理功能,涵盖了工程安全运行8大类30个专业,实现了“人员管理一个不少,问题管理一个不落,过程监管一个不缺,标准执行一个不漏”的精细化管理目标。

万家团圆的时刻,中国南水北调集团



坝上元宵

2月5日元宵节,湖北碾盘山水利水电枢纽工程左岸连接土坝建设工地上,推土机、挖掘机、运输车穿梭忙碌。正午时分,项目部把煮熟的汤圆用保温桶送到工地,让工人们也尝到元宵节的味道。施工队队长解吉军高兴地说:“这热乎乎的汤圆,暖到了我们心坎上。”据中水基础局项目部副经理胡宇海介绍,大年初一到十五他们都没闲着,半个月土方回填碾压4万多立方米,大坝长高4米多。

李广彦 摄

“原地转圈”的转盘司机

在这个中心点的位置是一个直径达27米的圆形转盘,入库检修的机车,需要先开到转盘上。张善国操纵转盘通过原地旋转的方式对准相应的轨道,然后机车开下转盘进入库房进行维修作业。作业结束后再通过转盘驶离检修库,这也是所有机车进出扇形库的唯一方式。

操纵转盘看上去简单,其实并不容易。要在快速旋转的情况下,将转盘上的机车对准地面上的轨道,对眼力、手法和注意力都是不小的考验。转盘每天昼夜不停转动数百次,如果操纵失误,不但影响机车维修的进度,还有可能导致脱轨事故。

“操纵转盘必须全神贯注,眼睛时刻盯准线路,扳动调速器的手法要稳,脚踩刹车的

时机要准,如果一次对不准再进行二次、三次调整,那可就费事了。”张善国凭借长期积累的经验,能够根据各种机型不同的长度、重量和结构,准确判断机车在转盘上重心最稳定的位置,通过响铃提示火车司机及时停车,保证转盘转动时速度和重心稳定,并通过精确控速和准确下闸,每次都能精准对接。他还会提前协调信号楼、调车组和检修班组的作业人员,利用每台出入库机车当前所处位置和目的地的远近打好时间差。

“转盘是整个扇形库的咽喉,老张技术好、干活快、责任心强,10年来从未出过差错,我们大家都起了个外号叫‘转圈大王’。”提起张善国,负责机车组织协调工作的调度员齐伟轩赞不绝口。

随着水下机器人在各行业的成功应用,中线公司组织了相关科研攻关,结合中线工程不同建筑物的特点和水流流速等情况的水下检测需要,提出了关键技术指标。目前,灵活快速的1米每秒流速400米水下机器人、适用于穿黄隧洞长距离检测的4.5公里缆水下机器人和适用于2米每秒流速1公里缆水下机器人先后研发成功,活跃于中线总干渠。

近年来,中线工程调度人员总结经验,依靠冰情预报预警系统,适时拦冰、融冰、排冰、排冰。基于气温、水温、冰情预测,研发应用了冰期监测和运行调度服务平台,对未来15天内的冰情类型及相应的调度模式进行预测预报,动态调整运行调度模式,保障了工程及输水安全,提高了冰期输水效率。

2月5日,中线工程已实现2977天的不间断供水。如何在保证工程平稳运行的前提下,实现对工程的不停水检修一直是运行管理者思考的焦点。“南水北调工程应急抢险和快速修复关键技术研究与装备研究”项目被列入“十三五”重点研发计划,中线公司先后开展了复杂条件下长距离地下有压箱涵断水渗水修复技术研究、水下衬砌结构修复技术与设备研发。

中线公司建立起规模庞大的安全监测系统,涵盖位移、内部变形、渗压、应力应变及温度等监测项目,实现了对工程状态的“望闻问切”。北斗自动化变形监测技术应用试点、渠道边坡变形监测研究等一系列新技术探索,打造了一个中线干线工程“空天地”全方位的安全监测系统网络。