

为何有的单位无论如何强调和重视安全生产,事故还是屡屡发生?主要是安全文化和群体习惯有问题。十四局集团二公司在交通运输部经验交流会上,用实践证明——

# 安全事故是可控可防的

本报天津6月24日讯(通讯员王运斌)今天,在业主组织的天津112线高速公路35家施工单位安全文明工作大检查中,十四局集团二公司天津28标项目部又以满分的战绩惊艳全场。该项目部在天津建筑市场滚动发展,先后承建了京沪高速公路跨津霸铁路分离式特大桥、津霸高速公路延长线等工程,连续6年安全无事故,相继获天津市“青年文明号”和“工人先锋号”,中国铁建“安全质量标准工地”等荣誉称号,项目也因此被推荐到交通运输部介绍安全工作经验。

无非是强烈的安全意识,一切有标准,舍得投入,主管领导亲自抓。同样的办法,为何有的管用有的不呢?项目经理张作宏认为,问题主要出在安全文化和习惯上,因为行为心理学的研究表明,人3周以上重复同一个动作,就会变成稳定的习惯性动作,而一个人一天的行为当中,有95%的行为都是习惯性的。所以,只要让安全成为一种文化、一种群体的习惯,安全事故就可控制、可预防。

为培养安全文化和群体的良好习惯,28标项目部建立了一套“一切有标准,一切讲标准、一切高标准”的安全标准化管理系统,并在起步中导入,在工作中渗透,在发展中升华,贯穿队伍建设和施工生产的全过程。同时,他们设置安全文明光荣榜、曝光台、举报箱,实行日检10分评分制,一项不达标就要扣去相应的分数,不管谁,都要受到处罚。张作宏一次因出差回来没戴安全帽就进入工地,被安全长杨良贤抓住,当即罚款500元,并在曝光台上曝了光。项目经理以身作则,对员工们影响深远。

“圆点管理法”是项目部的安全理念和重要举措,即利用案例,结合项目实际教育员工,昨天没事不等于今天没事,每一天的安全工作

## 安全纠查落实到作业面

本报吕梁6月23日讯(通讯员陈明星 安娟)十七局集团三公司太(原)阳(曲)高速公路项目在确保安全和质量的前提下,不留死角地开展“拉网式”安全检查,将安全纠查工作落到实处。

项目着手加强“两区一制”安全管理,由项目经理牵头,组成安全隐患排查小组,每月对项目生活区、生产区、所属隧道进行一次全面的安全隐患排查,力求把事故隐患消灭在萌芽状态。

各作业队内也同时开展市场滚动发展,结合项目的检查结果,共同研究解决方案。通过自上而下开展自查自纠,项目在行动上构筑起安全质量“互联网”,把安全保障建设成一套网络体系,覆盖每个工作面,每个作业点。

项目高度重视安全员的作用,强化安全教育培训,确保生命安全、环境安全、质量安全;强化劳务队伍的管理,对火、电、煤气等生活危险源进行巡查。

## 强化管理促安全

本报赤峰6月24日讯(通讯员张振宇)今年以来,十九局集团通和矿业项目从关爱生命、用制度管人等方面入手,加强管理,消除存在的各种不安全因素,实现了人员无“三违”、设备无故障、系统无缺陷、管理无漏洞的安全生产氛围。

以人为本,关爱生命。通和矿业通过多种形式的安全技术培训,增强员工的安全意识和防护能力。用制度管人,促安全生产。在管理环节上,他们通过建立健全各种安全管理制度,强化安全基础管理,严格落实各级人员安全责任制,不断创新管理模式,通过每月实施安全质量、设备完好、质量标准化、操作规范化四大检查活动,循环交替,反复抓实抓牢,并严格各类问题隐患的整改,有力促进了安全生产。

## 视频监控强化监管

本报桂林6月24日讯(通讯员陈飞 王如玉 周娟)日前,由二十三局集团四公司担负施工的湘桂扩改工程5标段率先在全线设立了视频监控系统,进一步强化了安全监管保障体系。

据悉,此次采用的视频监控系统设备既可本地独立工作,也可联网协同工作。监控首先选取了标段内的重难点工程——全线最长的观音岩隧道作为视频监控点。观音岩隧道全长6287米,居湘桂线永柳段18项重难点工程之首,是湘桂线上的“咽喉工程”。目前,观音岩隧道进出口内外皆安装了摄像头,并在主洞口右侧专门修建了视频监控室,便于现场监控。启用后的视频监控设备如同一只“安全眼”,24小时监控着施工现场,不仅能随时掌控现场施工情况,而且增强了一线员工的责任感、安全防范意识,使规范作业的准确度、安全措施的落实度大大提高,全力保障了现场的施工安全及质量。

【编辑点评】

## 安全管理重在落实

在交通运输部的经验介绍会上,十四局集团二公司大胆说出“安全事故是可控可防的”。铿锵话语间,体现的是管理者坚决与安全事故决裂的决心,更是管理者超强的自信心。那么,他们究竟握有怎样的“独门秘籍”,敢于放出这样的豪言壮语?

众所周知,当前随着生产规模的不断扩大,安全事故也呈现出上升趋势,许多“王牌军”和“老牌军”积累多年的企业信誉都被突如其来的安全事故一票否决。如何在确保安全的前提下创造效益,成为所有施工企业必须面对和亟需解决的课题。

十四局集团二公司之所以能在天津市场屹立多年不倒,并再次在35家施工单位安全检查评比中折桂,对于安全工作的高度重视功不可没。

正如他们所说的,同样的办法,为什么有的管用有的不呢?关键在于是否从思想上真正重视了,是否真正将管理制度落到实处。因为安全管理最怕较真,最怕落实。

文化是一种自觉行为,文化管理是企业管理的最高形式。安全管理也只有上升到文化的高度,才能真正成为一种自觉行为。十四局集团二公司的管理者从心理学

角度分析群体习惯,并将其运用到安全管理上,通过长期坚持培育员工正确安全习惯,使安全成为一种文化、一种群体习惯。正是对每一个细节的较真,对这种较真的持之以恒的坚持,才培育出了安全的大氛围,才敢于对安全事故说“不”。

安全管理,重点在基层和项目,关键在落实。无论上级如何严格要求,基层不落实就达不到效果。该项目管理者对规章制度的严格落实,对安全标准的严格把握,对奖罚措施的严格执行,对安全防范的严格到位,对安全标准的严格坚持,值得学习借鉴。



十七局集团四公司将安全工作做到基层一线,在宣讲安全知识的同时,施工现场均悬挂醒目标语,时刻提醒安全生产的重要性。杨涛摄

5月14日上午11时18分,随着京沪高铁沧州段最后一孔长32.6米、重900吨的梁缓缓落在菁沧特大桥245号和246号墩柱上,标志着京沪高铁沧州段全长137.8公里架梁全线贯通,同时也宣告十八局集团五公司铺架公司在京沪高铁上完美收官。

铺架是京沪高铁施工最关键的环节之一,京沪高铁建设是立体的,全线全面开花,各个施工工序都是交叉进行的,而且铺架是决定京沪高铁能否按期通车的重要一环。十八局集团五公司铺架工程公司承担京沪高铁土建一标1746孔梁提运、架工作,大多是900吨、32米长的巨梁,而且单运距长、工作量大、工期紧,是京沪高铁的“重头戏”。十八局集团五公司执行董事、总经理冯希民,党委书记刘勇霖高度重视京沪高铁的建设,他们多次到工地现场办公。

2009年3月初,五公司副总经理兼铺架公司总经理李楼玉带领主要管理和操作人员跑步进场,上场伊始,李楼玉就要求铺架全力打造“京沪速度”。他们运架设备从拆卸、运输、组装到实现施工仅耗时20天。3月26日,他们在10号梁场架下京沪高铁沧州段第一孔900吨巨梁。4月24日,11号梁场开始正式架梁,经过他们合理布局、科学配置、精诚团结,紧张的形势稍微有所缓解。

五公司铺架队是一支能征善战的队伍,他们在京津城际铁路、武广、石武客专、厦深铁路都立下过赫赫战功。在武广客专的施工生产中,架桥机通过隧道时进行了多次拆装,他们总结出的“铁路客运专线TLJ-900型架桥机及12米宽预制箱梁施工法”,获得了铁道部建设管理司颁发的“铁路建设工程部级工法证书”,这些“独门绝技”犹如给铺架分部添加了“助推器”。

# 巨梁飞架腾巨龙

——来自十八局集团五公司京沪高铁建设工地的报告之二

龙艳 王桂辉 郭艳丽

经过4年的发展,他们的设备已扩充到6套,工点增加到4个,员工也由当初的60名增加到160名,80后员工有79名,大专以上学历达50人。铺架公司在总经理李楼玉、经理苏跃辉和书记曾世生、李强的领导下形成自己独特的管理模式。

安全管理无小事。铺架公司总经理李楼玉在五公司机关从事了近30年的安全管理工作,是一个道德水准高、责任心强、对安全总是抱着谨小慎微的态度。他提出“安全就是铺架公司的灵魂,就是铺架公司的市场和饭碗”,对安全要慎之又慎。

为了确保安全,铺架公司操作手全部都是经验丰富的老师傅和技校毕业生,对施工队实行架子队管理。为了强化职工的安全意识,公司针对不同设备制作了符合该机械性能和安全性检查卡,此卡上有检修内容:如运架车每次操作前要检查运行线路的路况,各种连接部位螺栓的紧固,燃油、液压力、防冻液及润滑油的缺损、油路、电器线路以及液压管道的连接、操作室的电器线路等情况,每张检查卡上的内容就是该车每次运行的安全“通行证”。与此同时,公司针对不同

位制作了内容不同的安全“明白卡”,此卡似一张身份证大小,上面有职工名称、岗位、工作标准、安全准则,每个职工对照自己的工作标准来检查安全措施,严格执行执行。

降成本、增效益是铺架公司一直践行的管理目标。他们根据专业特点,以月为单位认真做好成本节超分析报告,并定期进行考核和总结。特别是对项目下设的工区仓库管理进行重点控制,详实登记出入库资料,对库存物品进行分类、贴签,定期核查每一件保管用品,及时上报工程所需物资,切实有效地降低了成本,其他费用也均实现了预期管控目标。

机械设备管理对铺架公司来说是事关公司生存与发展的大事。因而,他们在管理中明文规定:加强设备的日常维护和保养;在设备工作的各个环节,需由现场专职设备技术人员协同机长、操作手对设备的运转状态。在京沪高铁施工中,涉及架桥机3次调头施工,然而由于日常工作扎实有效,准备充分,本来最耽误时间的调头工作却一次比一次顺利,一次比一次速度快。同时由铺架公司撰写的“京沪

高速铁路TLJ900t架桥机调头施工法”获得了十八局集团优秀工法。

人性化管理是铺架公司充分挖掘员工潜力、发挥其工作积极性的“秘密武器”。比如对待农民合同工,铺架公司把他们纳入正式职工队伍进行“五同”管理,即同吃、同住、同劳动、同学习、同管理。合同工侯大洲2007年来公司从事铺架工作,他从一名叉车司机干起,先后参建过京津城际、武广客专,如今在京沪高铁重要的岗位担任管理工作。侯大洲尽管只有高中文化,但他勤奋好学,爱钻研,不仅会开车,而且懂维修,还会电气焊和钢丝绳的编套。在实践中,他先后有10余项技术革新有力推进工程进展,为施工安全加上一层“金刚罩”。今年“五一”,农民工侯大洲被中国铁建评为劳动模范。工地上像侯大洲一样的农民工还有许多,他们埋头苦干,默默奉献,把自己的智慧和精力奉献给十八局集团的铺架事业。

铺架公司在京沪高铁管内工程分10号梁场、11号梁场和8号梁场3个队伍同时进行施工,但是由于线下工作面没有及时交付使用,从11号梁场出发的铺架被耽误工期3个月,10号梁场也被制约了85天,有效工期压缩至6个月,工期相当紧,而且单向最大运距达13.2公里,业主



十八局集团五公司党委书记刘勇霖(中)、副总经理李楼玉(右)在现场办公。

十七局集团京福客专项目

## 抗洪抢险保畅通

本报南平6月23日讯(通讯员李炜强 何华钦)连日来,闽西北地区“洪魔”肆虐,多处铁路、公路被冲毁。6月14日下午5时,驻扎在南平境内的十七局集团京福客专项项目部接到南昌铁路局的命令后,迅速响应,紧急动员,调集106人前往70公里外的鹰厦铁路三明段执行抗洪抢险任务。

灾情就是命令。项目部领导立即启动防洪抢险应急预案,紧急集合人员,火速调集设备,连夜赶赴鹰厦铁路三明段青州镇灾区。

鹰厦铁路青州段发生多处水漫道床、边坡溜坍、道床冲空、坍塌掩埋线路险情,严重危及铁路行车安全。为确保线路畅通,项目部抗洪抢险队伍始终坚持在第一线,共出动560多人次,机械车辆57台次,修复山体滑坡、水毁地点7处。据悉,由于塌方数量大,修复施工困难,直至6月20日晚上,该集团京福客专项项目部才胜利完成鹰厦线7处抢险任务。

二十一局集团三公司贵广铁路

## 抗洪自救快速复工

本报南州6月24日讯(记者尹登明 通讯员高湛齐)6月21日下午17时,随着6台满载水泥的卡车驶入隧道工地,遭受洪水袭击的二十一局集团三公司贵广铁路已全面恢复施工生产。

进入6月中旬以来,受西南气流加强的影响,位于黔东南的黎平、从江普降暴雨。三公司贵广铁路共31.379公里线路,全部位于深山峡谷中,施工便道长达260公里。此次洪涝灾害造成便道滑坡200余处,共计塌方3.6万方,4座便桥被冲毁。材料运输主便道黎双路岩洞至双江段16公里,道路泥泞不堪,有的地段淤泥厚达1米,且有16处路肩挡墙出现不同程度的垮塌,材料运输中断。据初步统计,洪灾造成的损失高达千万元。

灾情发生后,指挥部和下属3个项目部立即启动应急预案。暴雨刚一停,第一项目部就派出3台装载机、1台挖机、两台卡车沿路清理塌方,使29公里便道恢复通行,另有两处被洪水冲刷的路基用4000多个编织袋加固。第二项目部一座60米长的漫水便桥被冲垮,在便道滑坡塌方15处,在清除路障后,派出4台机械绕道抢修岩洞至双江的16公里便道。

洪水过后,第三项目部迅速抢通便道,不到24小时就复工。据指挥部统计,9个隧道工地全部恢复了施工。二十一局集团三公司贵广铁路工地,在遭遇连续3天的暴雨袭击中,1500多名职工农民工奋起自救,共转移物资3200吨,机械设备256台,使数千万元财产免受损失。

二十四局集团福建公司

## 提升救灾预警能力

本报福州6月24日讯(通讯员陈和平)连日来,福建省各地接连遭遇暴雨洪水,二十四局集团福建公司为减少损失,采取有力措施,认真做好防洪抗汛工作。

由福建公司施工的厦深铁路I标、福州火车站改扩建、合福(闽赣段)IV标等在建项目广布福建境内。连日的强降雨威胁着工地的安全。对此,福建公司迅速采取了三项措施。一是强化各级责任。他们进一步强化防洪、防泥石流的工作责任,及时根据人员变化情况,调整充实了防洪指挥机构成员。机关各部门按照《抗洪抢险应急预案》的职责分工,各司其职,各负其责,做好防洪抢险的协调联动。二是落实各项措施。强降雨来临前组织开展了隐患排查活动,并落实责任片区,做到危房不住人、空置库房门窗封闭,并加强了对防雷电、防山洪、地质灾害等防灾减灾常识的宣传。三是突出防范重点。抓好铁路既有工程的安全度汛,围绕厦深I标、福州站改、厦门下穿隧道等与行车线路有关的项目,加大既有线桥涵、路基、排水设施的管护力度,落实专人定时巡查,发现异常情况,立即组织人员进行抢险加固。