

# 基于黄骅南站对于车站安全管理存在的问题与对策分析

邵炜

国能朔黄铁路肃宁公司黄骅南站

DOI:10.12238/jpm.v4i9.6256

**[摘要]** 随着运量的不断提升以及设备逐渐进入更新期, 行车和施工压力日益增大, 也就对安全管理提出了更高的要求。安全管理对整个运输系统有着十分重要的作用, 因此管理人员需要在全面辨识的基础上, 用科学手段实现对风险的控制, 要能够及时发现生产中存在的违规行为, 做到立即整改, 并对问题仔细分析, 找到共性和指向性, 制定相关的卡控措施, 并进行重点监测, 从而预防事故的发生。

**[关键词]** 铁路; 安全管理体系; 行车组织; 问题

## Based on the analysis of the existing problems and countermeasures of station safety management in Huanghua South Station

Shao Wei

State energy Shuohuang railway Suning Company Huanghua South Station

**[Abstract]** With the continuous improvement of the traffic volume and the equipment gradually entering the update period, the driving and construction pressure is increasing, which also puts forward higher requirements for safety management. Safety management of the whole transportation system has a very important role, so the managers need on the basis of comprehensive identification, with scientific means to realize the control of risk, to be able to find the irregularities in production, do immediate rectification, and careful analysis of the problem, find common and directivity, formulate relevant card control measures, and key monitoring, so as to prevent accidents.

**[Key words]** railway; safety management system; traffic organization; problem

安全稳定是保证运输生产和运输效率的最基本的要素, 对行车组织有着最直接的影响, 强化安全管理是所有作业的第一要务。车站始终坚持“安全第一、预防为主、综合治理”这一原则, 不放过任何一个可能出现安全问题的环节, 更是杜绝人身伤害。使用风险管理的方式, 能够更好的构建运输安全管理体系, 确保各环节的作业安全。

### 1. 黄骅南站基本情况

黄骅南站东西横贯朔黄铁路(神池南—黄骅港), 北与黄万铁路(黄骅南—神港)连通, 南与黄大铁路(黄骅南—大家洼)相接, 三线均采用垂直天窗模式进行施工。2020年12月26日黄大铁路开通运营, 黄骅南站具备了西进东出、北上南下的功能, 是“一干两支、多通道集疏运”运输格局的战略枢纽站。该站共计21条股道, 其中19条到发线、2条正线, 能够具备两万吨列车分解、组合作业条件, 整体布局为东咽喉三向分流, 西咽喉连络机务整备所和货场, 属于比较复杂的中间式枢纽站。管段内线路呈多元化, 双线自动闭塞、单线自动站间闭塞以及单线半自动闭塞等均有涉及。加之黄万线为非电气化铁路, 黄骅南的主要作业除了重车分解分流、空

车汇聚组合外, 电力与内燃机车相互换挂作业也占很大比重, 而黄万线天窗与朔黄线和黄大线时间有不同步的情况, 导致了接发列车和施工作业相互影响巨大。

### 2. 车站安全管理存在问题

#### 2.1 制度的不完善、执行不到位

车站在运输生产中, 除了严格贯彻《运输管理规程》《行车组织规则》以外, 还根据《站细》《业务通知》《管理办法》等组织日常作业。但随着运量的增加、设备的变化以及作业内容的调整, 有些作业办法不再适用于当前作业, 需要不断的修改和补充, 但制度落后于作业是非常普遍的情况。没有严格的作业规范, 不能在细节上对作业进行指导, 造成无章可依, 从而埋下安全隐患。

制度和规章要求存在层层打折, 执行不到位的情况也是导致违章、事故频发的原因之一。除此以外考核制度的完善和执行也至关重要, 重视考核、轻视改教等情况, 违背考核不是目的初衷, 不利于职工自我约束与自我价值的实现。

#### 2.2 人的不安全行为

人是生产安全中最关键的因素, 一切的生产作业都是以人

为基本前提, 解决好人的问题, 就能从源头上解决安全问题。

首先, 人员的素质以及业务水平, 直接影响整个车站的安全形势。由于当前黄骅南为自管和中铁十六局联合运输管理, 员工素质水平参差不齐、人员思想动态不稳定、红线意识和底线思维不强, 大局观不足, 综上均是导致发生不安全行为的主要因素。

其次, 对于车站管理人员来说, “好人主义”也比较普遍, 存在了不忍罚、不想罚等情况, 管理人员作风漂浮, 责任落实不到位, 关键作业无人盯关键环节没人管。同时还存在重视静态和轻视动态管理情况, 不能及时发现问题。除此以外, 部分管理人员的素质不高, 在工作上缺乏热情, 对于发现问题的情况视而不见。另外安全管理内容不够严格, 比如在安全监督检查中, 对关键部分把握不够, 难以实现对全过程的监督管理, 导致管理存在隐患险情的情况。综上所述: 管理能力欠缺、管理缺失、员工自控能力差是当前人员层面最大的问题。

### 2.3 设备的不稳定状态

朔黄铁路自开通运营至今已超过二十年, 虽然设备大修、集中修等项目持续推进, 但当前各种行车设备普遍进入不稳定状态的阶段已成为不能忽略的事实, 这给正常的行车组织带来巨大阻碍。针对设备出现的问题, 如何采取应急措施或使用非正常行车降低影响, 也是对车站一大考验。

另一方面, 随着新设备、新系统的使用, 新旧设备的兼容问题又成为比较突出的矛盾点, 与此同时, 在适应新设备、系统的同时, 也给行车人员带来很大压力。

### 2.4 各工队、结合部的协同配合不够默契

朔黄铁路采用的是各专业相互分管却又集合统一的运营模式, 由车站统一领导, 其他各专业协同配合, 以站区为单位分管段负责安全生产。但是由于专业有区分, 有些作业势必会影响正常的行车组织, 看似一个区域整体, 却内部存在不可避免地对立。出现问题后, 往往涉及多个专业, 这就造成推诿扯皮、推卸责任等情况的发生。再者, 出现问题后, 由于责任划分的原因, 导致各专业的重视程度以及反应速度不相同, 往往在协同应急处置等关键环节会造成出力不均等情况。

除各设备专业外, 黄骅南站还涉及内燃机务整备所和货场, 往往在结合部施工、机车出入库和货运装卸车手续等情况下发生消息不能及时互通, 造成正常机车换挂、货场取送作业不能顺利完成, 从而耽误接发车, 给车站的行车组织增加不确定性, 造成安全隐患。

## 3. 针对车站安全管理存在的问题辨识分析

### 3.1 强化安全风险管控、建立健全安全生产标准化体系

车站应根据公司“1号文”相关内容, 组织对《运规》《行规》《站细》等相关规章的分类、细化, 对有关专业性指导文件进行分解, 使员工能够更全面、更清晰的掌握有关内容。

结合车站实际作业情况, 继续完善制定车站员工教育培训、考核、出勤、请销假、消防、卫生、日常作业、宿舍、电台、库房、实训室、施工、调车、道岔清扫 14 项管理办法和

调车、接发列车、车机联控、人力制动机紧固器使用、车辆防溜 5 项作业办法, 保障各项生产工作制度可依, 有规章可循, 提升安全管理质量。根据风险预控体系要求, 结合“两个清单内容”, 分别组织开展年度、月度危险源辨识, 组织各班组对辨识出高度、中度以及低度危险源进行重点研讨, 制定有效管控措施, 对人员更替、站改施工、运输组织变化等情况进行持续风险评估, 建立安全措施, 运用监测手段实时进行监控, 避免因变更对安全生产产生不利因素。

根据生产组织与设施设备条件的变化, 要结合新形势、新情况等做好现场管理, 严格落实现场规章制度的制定与修改, 做好技术规章制度的修建补废。规章制度的所有条款、内容不能违背, 而且对于规章制度上面的条例不能用含糊不清的字眼, 也不能用“等”来涵盖, 不能用通讯的方式或者是通知方式来替代技术规章制度。对于运输条件产生变化之后, 要及时修订管理细则, 配置车站详细的技术资料, 重视动态化的管理, 制定详细的作业流程和详细的职工作业指导, 方便现场的贯彻与施行<sup>[1]</sup>。

围绕保证铁路行车安全这一目标, 车务站要结合实际工作情况, 首先要建立健全安全风险管理制度, 要在车务站段完善与落实《安全管理施行办法》, 从而健全安全生产管理制度、措施, 在完善的同时积极纳入新的安全风险。其次, 强化安全生产过程。车务站段要严格规范“七项”制度, 重视对安全信息的追踪、调查、解析, 形成全方位的安全风险综合分析、判断, 从根本上提高对风险的认知, 深入了解, 立足现状来制定安全管理体系。最后, 提高安全管理方面的专业水平, 新时期要积极引进安全风险管控系统, 建议推进“一书三表”风险管理机制, 将责任具体落实到位, 让各项管理工作能够有序推进, 高质量完成<sup>[2]</sup>。

### 3.2 提升员工素质, 管控人员行为

提升员工的政治站位, 强化红线意识、底线思维是关键, 深入贯彻“违章就是事故、细节决定安全”的理念。行车、调车无小事, 哪怕一个细小的草率的决定, 都可能导致很严重的后果, 加强员工思想教育, 提高安全意识。

不论采取哪种用工形式, 对待员工要一体化管理, 一个标准, 一样重视, 多下班组、巡现场, 和员工多谈心, 打破班组的编制, 及时收集汇总各类信息, 及时解决员工的困难, 随时掌握员工心理动态, 确保思想稳定。对重点作业以及重点人员加强盯控, 发现问题及时制止并迅速制定整改提升措施。

将员工的教育培训工作放到重要位置。立足车站安全管理, 首先深入开展岗位技能达标活动, 其次针对达标结果实行差异化管理, 针对不同岗位、不同程度制定员工培训计划, 按照作业特点培训、根据需求培训、现场互动讲解、“老人”带“年轻员工”、现场实操演练、多媒体案例讲解等等方式来进行培训, 通过多元化培训来起到安全管理的效果。充分调研现场, 进一步优化培训方式, 通过改进培训程序来做好培训工作, 对于培训结果要采取合理的措施来评价, 实现一体化的强化体

系，做到“培训→评价→补充→提升”工作的有序展开。同时要不时地将培训从室内搬到基地上，侧重对员工实操能力的培养，员工在培训的时候要写评价，真正落实自我检验，做到全面的认知和全方位的提升。接下来是完善职工的培训考试，将考试内容与季节性、专业性和近期开展活动联系起来，达到更有针对性的检验。不定期展开内部竞赛，区别于传统的学背形式的同时，激发员工的学习热情。使员工能够更好更熟练地掌握本岗位技能外，也能更好地提升应急处置能力，为运输生产安全打下基础。

另外切实加强现场安全管控，针对作业分布广、安全风险关键点多的实际，充分发挥电台监听、视频监控、天网系统实时查看等功能提升作业标准化水平，全天候掌握人员作业行为标准，加强“现场、现实、现在”管理，持续健全安全防护体系，提升科技保安能力。

### 3.3 深入贯彻岗位责任制，落实责任体系

车站应针对各方面的问题，建立健全安全体系。无论是管理人员还是普通员工，都应该清楚“怎样负责、要负什么责、不负责的后果”，针对上述要求来健全安全责任与安全防护体系，科学界定不同作业环节的安全风险控制和管理，从而落实不同岗位的职能，明确安全职责。可以通过“逐级、分工、岗位”负责的原则，以管理人员和技术骨干为主导，在分公司下发《岗位责任制》基础上定期修订完善各岗位职能和作业关键，规范工作流程，保证安全风险防控界定的清晰，全面覆盖，具体落实到岗位与管理。要落实“一岗一责”，将考核与岗位结合起来。管理人员加大现场巡视，及时发现问题，找到问题的指向性，根据不同原因进行改进、完善、提升。通过管理人员包保班组等形式，细化责任分工，严肃履责，严格追责，及时通报，组织各班组学习、举一反三、进行自查自纠。

### 3.4 提升各专业协同能力，做好运输组织管理

首先应以车站为主导，联合各专业定期开展联劳协作会，对存在的问题尽力去平衡、解决，发挥各专业的技术特点，发挥优势，相互促进、补充，杜绝扯皮、相互拆台等情况的发生，让各单位通力配合，共同安全圆满的完成运输任务。

其次要做好运输组织工作，车站值班员需要加强和调度指挥中心的联系，掌握列车运行计划提前规划计算到发线的使用，保证站内接发列车能力，保证按图行车。提前考虑接发车

进路、转线调车等可能产生的干扰，加强和司机联系，及时平衡车流，多利用平行进路减少交叉进路。加强和整备所、机务派班室之间的联系，随时关注作业进度，确保随时掌握动态，做好对机车换挂和行走路径的卡控。建议根据铁路线路运输的特征，根据数据系统中车流信息变化、列车作业计划等信息自动同步，实现对车流的精准匹配与核查，杜绝列车开错方向、晚点等的现象。需要精确信息统计、做好施工作业安全卡控，原则上杜绝安全隐患的出现。

### 3.5 做好施工组织管理

施工组织管理是车站安全管理内容中重要的一项，因此需要做好施工计划平衡和核查。对于管段内施工点多、面广、时间紧而且朔黄线、黄万线天窗时间不同步等情况，需要根据站内管段东西咽喉、上下行岔束进路制定“区域化”、“网格化”划分成多个施工区域。现阶段已经有施工管理信息系统的引进，在云技术等的支持下，自动匹配、核查、筛选，形成具体的施工管理内容，方便后续审核部门审查。此外，车站应组织行车室人员参加施工预备会，对施工过程和走行径路以及关键注意事项等情况进行提前约定预想，保证每个人对施工过程清晰掌握。

车站还应加大施工现场盯控，对重点作业分区域进行分包，指派管理人员主要负责，并且由行车室人员对施工过程中的各环节出现的问题进行记录汇总，施工总结会逐一分析解决，保证后期施工顺利、安全。

### 结语：

综上所述，车站的安全管理关系到行车安全，在科学不断发展的背景下，先进技术、设备和系统不断涌现和应用，安全管理内容也越来越复杂。因此需要不断做好安全管理的创新。本文从黄骅南站安全管理上入手，论述以健全管理制度、提高员工业务水平以及加强各工队协同作业能力等途径实现对车站安全管理的提升，以期给安全运输生产工作的开展提供帮助。

### [参考文献]

[1]吴雄飞.铁路车务站段安全管理存在的问题与对策研究[J].运输经理世界,2021(26):103-105.

[2]李畅.安全风险在铁路车务行车工作中的应用研究[D].中国铁道科学研究院,2022.