

# 从风险卡控入手，确保安全生产

杨正琨

摘要：由于电务系统工作要求对现场设备要进行日常维护，所以造成了各项作业过程中都存在一些安全风险。职工日常工作中如果不对安全风险加以卡控，那么对人身、行车、设备安全都存在一定的隐患。若能做好安全风险的管理，提高现在职工安全防范意识，这既是进一步落实好“安全第一、预防为主”的新举措，也是适应高铁时代、提高铁路安全控制能力和管理水平的新要求。所以如何加强安全风险的管理成为了电务段管理者思考的重要问题。作为保证行车安全的电务工作单位，为了实现这一目标，应从多方面进行切实有效的研究。

## 一、在安全风险管理的共性与个性问题

1、职工素质亟待提高。一是安全风险意识淡薄，责任心不强。部分职工没有树立“安全第一，预防为主”的思想，人在心不在，表面上有板有眼，实际上不确认设备状态，精力旁顾，不在状态。还有个别职工心存侥幸，对违章违纪不以为然，遵章守纪自觉性较差，简化作业过程，降低作业标准，形成一种不良的作业习惯；二是现场职工应急应变能力不强。一些职工正常情况下尚可应付有余，但心理素质不过硬，在非正常情况下缺乏超前防范意识和对事件的动态掌握能力，再加上新设备、新技术，遇突发情况手忙脚乱，一些基本操作也会出现不知所措的现象；三是日常业务学习不到位。管理人员组织业务学习时，没有从提高职工安全风险意识和责任心出发，提升阻断安全风险的能力，特别是面对新知识的运用，重理论轻实际，脱离现场实际，缺乏针对性和实用性，形式多效果差，有时候为了技术比武注重培养一些“尖子”和“能手”，却忽视了提高职工队伍的整体业务技能。

2、安全风险管理制度尚待与时俱进。一是随着大量新技术、新设备的投入运用，列车运行速度和载重量的增加，新的安全风险问题不断出现，一些现场管理人员对如何识别、防控新的安全风险措施不到位，往往是“亡羊补牢”，事后防范。二是一些“突发、冷门”的高度安全风险问题时有发生，特别是综合治理引起的路外伤亡事故、道口安全以及天气变化等不可抗力的问题，预防不足，认识不到位，管理制度和办法不能及时跟进，不能根据现场实际情况做到动态更新和无缝对接，存在安全管理漏洞。三是个别车间制定的安全风险管理办法和规章制度不细不实，没有针对性和可操作性，存在照搬照抄及等、靠思想，没有从本站的实际出发，根据新设备、新技术运用情况，及时制定切实有效的安全风险防范措施。

**3、管理人员的安全风险管理能力不强。**安全风险防控的好坏，关键因素取决于一线的管理人员。当前一些基层管理人员存在的问题主要表现在：一是安全风险意识不强。面对日常管理工作，个别管理人员工作缺乏主动性，眉毛胡子一把抓，突不出重点，抓不住关键，不能深入思考安全生产过程中存在的各种安全风险和管理漏洞，对安全风险问题不能做到超前防范，失去了主动控制和消除安全风险的能力；二是业务技能有待提高。新技术、新设备大量投入运用，有些管理人员不注重自身业务的学习和提高，尽快掌握新技术和新设备的性能和操作规程，对一些问题一知半解，不能及时识别存在的安全风险问题，尽快消除现场作业过程中的安全隐患；三是安全风险方法简单。一些管理人员为了完成“两违”的指标，以处罚、训斥代替管理，忽视了对职工的思想教育与沟通，致使干群关系紧张，职工产生抵触情绪，造成风险没有阻断，又出现新的不安全因素，影响管理效果。四是抓落实作风不扎实。部分管理人员存在短期行为，抓落实停留在会议上、文件上、口头上，缺乏踏踏实实的工作作风和认真负责的工作态度，凡事避重就轻，不能形成闭环式安全风险管理机制，浮在问题的表面得过且过，甚至出现断层。五是本位主义严重。个别管理人员不能正确对待存在的问题，不愿揭露深层次的安全隐患，缺乏抓小防大的意识，对待安全隐患或上级检查发现的问题，不是眼睛向查原因、深分析，而是推脱抵赖，寻找客观理由，导致安全隐患和问题越积越多。

**4、安全风险和隐患相对突出。**一是“两违”问题比较突出，构成了安全最大的隐患，主要表现在有章不循、当班偷懒、简化作业和错误操作等高度安全风险问题还时常发生。可以说，“两违”现象的存在，为事故的发生提供了土壤。二是防控安全风险措施不到位。遇非正常情况下或突发问题时，关键岗位人员处理流程不熟练，个别盯岗人员在岗不作为，在关键作业过程中未起到把关作用，导致事故的发生。三是设备安全隐患问题较多，严重威胁行车安全，主要表现在信号设备故障、室内设备检查维护不良等方面的问题仍然大量存在，为安全埋下了隐患。

## **二、加强电务系统安全风险管理的对策**

**1、要树立强烈的安全风险意识。**意识决定行动。只有干部职工人人树立了强烈的风险意识，个人的行为才能有效地得到控制，各项安全控制措施才能有效落实。从铁路发生的事故来看，很多是干部职工风险意识差导致违章违纪造成的。从电务队伍来看，职工日常工作中的风险意识还比较薄弱，没有认识到自己从事的一项风险很高的职业，直到真的出事了，自己受到超过想像的处罚才意识到自己的工作原来要担这么大的风险。因此，加强安全风险，先要从增强干部职工的风险意识做

起。一是要向干部职工讲清，我们从事的是一项具有很大风险的职业，工作失职、行为失当，可能给人民生命和国家财产造成不可挽回的损失，自己也可能因此丢掉饭碗和受到法律追究。“7·23”动车事故给铁路形象、铁路发展和社会稳定造成的令人想不到的风险，以及54名相关责任人受到严肃处理，就是活生生的教材。二是要向干部职工讲清，我们的工作对自己的人身安全也存在很大风险，几乎每年铁路都有职工伤亡的事情发生。在保证不伤害他人的同时，也要防止伤害自己和被别人伤害，给家庭带来悲剧。三是要向干部职工讲清，风险意识的树立要从改正小的不良行为、防止小的安全风险做起。这些行为虽然只是受到经济处罚，如果自己不引起警觉，今后就有可能发生大的风险，受到更严厉的处罚。通过入情入理、切中自身利益的风险教育，引导帮助干部职工深刻认识自己岗位存在的潜在风险，逐步增强安全风险意识，为推行和落实好安全风险管理打下扎实的思想基础。

**2、要找准安全风险源和风险点。**安全风险管理既要注重全面，更要突出重点，这样才能提高风险管理的针对性和效果，避免发生一些重大安全风险。要做到这一点，需要我们认真查找出安全风险源和风险点。就电务来说，防止夜间作业漏检漏修，摔倒造成人身伤害，上下道工具材料遗留线路，是高铁日常需要卡控的风险点。信号电缆埋放等隐蔽工程是否达标，联锁关系试验是否正确等方面，是电务施工方面需要卡控的风险点。LKJ数据是否准确无误，专职防护人员是否失位、失职，出所修设备是否保证质量标准，故障处理是否误判、盲目，造成升级和扩大，类似故障是否重复发生，是电务日常工作中需要重点卡控的风险点。恶劣天气、突发情况下安全如何控制，是非正常情况下要重点卡控的风险点。当然，还有其它的风险点，如不利地理环境、队伍思想不稳定等，这里不再一一列举。只有认真仔细地分析找出安全的风险源和风险点，并在实践中注意发现新的风险源和风险点，我们才能有的放矢地采取措施进行盯控，做到大的安全风险不出，小的风险及时化解和排除。

**3、要坚持“四个明确”抓好安全风险管理。**避免、降低风险是安全风险管理的目的。要做到这一点，需要我们结合电务存在的风险源和风险点制订相关的措施制度，并从四个方面抓好落实。

一是明确监测设备是控制安全风险的有效手段。电务的保安设备实际上也是防控安全风险的设备，具有不可替代的作用。在多年的实践中，这些检测设备确实发挥了很大的预防安全风险作用。因此，我们要充分发挥数据分析中心和车间、工区微机监测，高铁视频监控等系统的作用，每天对设备，特别是重点设备电气特性、运用状态、LKJ数据进

行调看分析，发现问题及时处理解决，做到安全风险源、风险点早发现、早消除。

二是明确风险源风险点的控制办法。要将查找出的风险源风险点进行具体评估分析，按照风险的级别大小，分级、分类制订对应卡控措施。如：在高铁线上，为防止工具、材料遗留线路危及高速列车安全，制订并落实上下道清点制度。为保证电缆埋设按设计按标准施工，指定专人跟随监督，等等。对发生的风险，按影响和性质大小不同，进行不同程度的处理。让每个干部职工人人知晓这些“高压线”和措施，个个明白谁碰这些“高压线”就打谁，进而自觉地去落实这些防控措施。

三是明确控制过程是安全风险管理的出发点。安全风险的管理是对工作的全过程、人的行为过程的管理。安全风险的控制，首要的是对人的控制。控制了人的行为就控制了工作过程，控制了安全结果。就电务而言，过程控制要从源头开始。要切实把好材料入口关，严格工艺、流程、标准和验收，杜绝不合格器材出所上道。要注重设备运用过程。发现设备不良状态及时采取处置措施，落实预防修。要注重现场作业过程，制订岗位流程和标准，加强检查监督，用标准改变行为，让习惯符合标准，防止违章违纪发生。要注重生产组织过程。采取调看分析、跟班作业、现场检查等多种方式，及时掌握生产任务组织和完成情况，发现问题及时解决。要注重考核过程。强化岗位责任制的落实，抓住不落实的人和不到位的事，按照规定追究责任，使干部职工不敢懈怠，合力控制好过程。

四是明确强化基础是加强安全风险管理的落脚点。电务一切管理的最终目的是强化安全基础，保证安全。安全风险管理也不例外。扎实的基础能有效地防止安全风险的发生。因此，我们要通过培训、岗位练兵等多种形式提高干部职工保安全的技能和本领，着力打好素质基础。通过日常维修、专项设备整治、更新改造等打好设备质量基础。通过深化自控型班组建设，提高班组自主管理和安全控制能力。通过完善机制提高服务安全生产的能力。

总之，只要结合实际、明确重点的去抓，安全风险管理就一定能取得良好效果，电务就能更长久地保持和延续安全，成为始终信赖可靠的列车安全“明灯”。