

直言不讳“不想当” 扭扭捏捏“不敢当”

为啥没人愿当班长?

宜昌车务段大力实施“兵头将尾”工程,着力为班组长暖心、提素,使更多职工愿当、想当、争当班长

本报讯 (通讯员肖华勇)近几年来,宜昌车务段屡现班组长辞职现象,而想把物色到的“好苗子”送到班组长位置,个别职工却以“不敢当”相推辞。“班组长”这一角色的吸引力远不如前。

在专项调研中,9名段领导分别与全段231名班组长面对面座谈,终于摸清了职工当班组长意愿不强的原因——

管理素质不达标。“现在80后、90后的职工思想活跃、个性自我,带起来费劲。我也想

管好,可实在是没招儿了!”京山站客运班组长丁昌喜如是说。

两头受气压力大。班组长本身也是工人身份。对职工管得太严,职工说“工人何苦为难工人”;放松管理,车站领导不满意,说“不像个班组长的样子”。

工作持续难休息。不少班组长反映,他们不仅上班时处处要带头,跑腿多、操心多,有时即使下班了也不消停。更“吃亏”的是,客运班组长节假日基本难休息,年休假也要排到

最后,家里有个事都不要开口。

勤勤恳恳进步难。成长空间不足,也会打消部分工班长的积极性。尤其是在工班长位置干了多年的职工,认为干得再好也就这样了,与其拼命干,不如“打转转”。

针对以上情况,该段从今年开始大力实施“兵头将尾”工程,着力为班组长暖心、提素,使更多职工愿当、想当、争当班组长。

首先是思想纠偏。讲清“兵头将尾”在确保安全生产中不可替代的作用,增强班组长

荣誉感和责任感。同时,赋予班组长一定的考核权,并在全站交班会上增加班组长例行工作讲评的议程,着力体现班组长的管理权威。

其次是强化培训,通过以会代训、定期培训、难题会诊等形式,提高班组长的管理素养。今年5月和8月,该段还利用视频会议的方式,请3名优秀班组长“出镜”,分享班组管理经验。

最重要的是真情关爱,为班组长“暖心”。该段坚持每月足额支付3.2万元班组长津贴,

段领导班子成员还坚持参加车站班组长会议,倾听他们在管理工作中的困难、委屈、意见及建议。今年以来,通过优化班次、调整人员,已基本保证了班组长的正常休息。同时,开辟班组长进步通道,对管理大胆、成绩显著的班组长,纳入段人才库,适时提拔任用。今年,已有两位班组长被提拔到管理人员岗位。

现在,该段不但没有班组长写辞职信、打退堂鼓了,青工们更是把“早日当上班组长”当作了自己的奋斗目标。

王莉

有这样一个班组,他们整天与井下回收的废旧物资打交道,“缝缝补补”、“焊焊接接”,让废旧物资重新焕发出生机。

节支交响曲

王莉

有这样一个班组,他们整天与井下回收的废旧物资打交道,“缝缝补补”、“焊焊接接”,让废旧物资重新焕发出生机。

“今天大家分成三组,链条组装就由老陈(陈学宇)负责,肖大勇你们6个人负责溜槽整形,周冰你们6个负责清理皮带机架子,在工作中要注意安全……”9月8日早上8点的班前会上,班长许华泉这样安排。

该班组共有17人,自从2012年成立以来,担负着全矿所有井下回收废旧物资的修旧利废工作,维修项目包括喷浆机、皮带机支架等40多种废旧物资的整形、再维修工作。3年来累计节约材料费约200多万元。

早上8点30分,小小的机修厂房里传来了嗡嗡的行车声、电焊声、叮叮当当的链条声、切割声、喷水声等,奏响了一曲和谐的“交响乐”。

嗡嗡的行车声、电焊声是从机修厂的露天厂房中传来的。肖大勇一组人正在用行车搬运旧溜槽,把溜槽逐个弄到空地上放平,年轻力壮的小伙子王庆杨,抡起大锤把溜槽变形的地方逐个弄平,张言勇用一根长钎子把溜槽缝隙的煤矸石清理干净,经过整形后的溜槽需要焊补的地方再由电焊工曹玉进行精心的焊补。就这样搬运、整形、焊补,从井下回收的旧溜槽就可以重新投入使用生产。

叮叮当当声是从机修厂的厂房传来的,老工人陈学宇正在有条不紊地整理着从井下回收的旧链条,在地上码放整齐,把每根链条和连接环不能用的逐个去掉,按照长短比例重新组装成一盘盘完好的链条,这样才能保证井下运输机的正常运行。

喷水声是从机修厂的厂房里传来的。以周冰为组长的一组人负责清理皮带机架子,院落中堆放了不少刚刚从井下回收的皮带机架子,上面覆盖了厚厚的煤灰,他们首先两两一组地抬起散落的皮带机架子在空地上码放整齐,再用喷水枪把厚厚的煤尘清洗掉,然后逐个进行校准,看看是否变形,有需要的再集中进行整形。

中午11点左右,经过一上午的忙碌,肖大勇一组开始用行车把“容光焕发”的溜槽码放整齐;陈学宇有条不紊地把自己一上午的劳动果实——链条堆放整齐;周冰一组也把焕然一新的皮带机架抬进库房。经过班长和肖大勇初步估算,他们一上午修整旧溜槽19块、皮带机架子28件、链条31盘,这些配件如果全部购买新的需要3万余元。

省下的就是赚下的。看着一上午的劳动成果,他们会心地笑了。

工地上的纪念日

9月3日上午,中国铁建十七局集团建筑公司毕节工程项目部隆重举行纪念中国人民抗日战争暨世界反法西斯战争胜利70周年升旗仪式。他们以此为契机,教育职工切实把爱国爱家之情、民族复兴之志转化为服务企业的具体实践,以百倍的热情为企业发展和中华民族伟大复兴而努力奋斗。

赵桂军 顾凯丽 田英杰 摄



班组长眼中的阅兵式

全国劳模、宁波港吉码头经营有限公司桥吊操作队副队长 竺士杰

我有幸作为劳模代表受邀参加此次阅兵观礼,是个人无上的荣耀,更是国家对劳动者最高的礼遇,是弘扬劳模精神的一种体现。我内心无比激动。

机械化部队的方阵在眼前一组组经过,特别振奋人心。伴随着轰隆隆的巨响,现代化的高科技武器一组组亮相,我热血沸腾,感受到国家强盛、科技进步,真心希望祖国

国越来越强大!

英模方队步伐整齐,铿锵有力,就像一块整铁在向前移动,我深切感受到了军人的严谨作风和精益求精的精神。这值得我好好学习,更加严谨细致地做好本职工作,为企业发展贡献自己的一份力量!

(右图为竺士杰在阅兵仪式现场。)

尽量降低火灾发生几率

东城区公安消防支队宣传科科长齐乐说:“很多人对消防工作的认识可能都停留在灭火救援这方面,除了我们行业内部,很少有人去关注防火这部分职能。”

齐乐说,现在老百姓的安全意识普遍有所提高,普及消防知识同样很重要。“其实火灾离我们很近,家里的插座超负荷工作、乱接电线等都有可能引发火灾,只是平时很少会有人去关注这些问题。”

他们十分重视“群防群治”的力量,大力发动群众,一旦发现隐患及时跟消防队联系。“重要的是要做到人人消防,人民群众的消防意识提高了,我们的工作才更好开展。”齐乐说。

随着经济的发展,一线城市人口密集程度不断增加,安全隐患也越来越多。“但是只要我们多做一点,就能降低火灾发生的几率。事故发生的少了,我们也就满足了。”王玉坤说。

普通人休息的时候,正是消防员这个群体最忙的时候。每年春节,其他行业的假期是在年三十到正月初七,而消防官兵的假期一般是从正月初八到正月十四,正月十五就又重新回到岗位上。

“累倒无所谓,做再多的工作都是为了减少火灾的发生。”曾参与过一线灭火的王玉坤对救火的艰险有着深切体会。在火灾发生现场,面对未知情况,消防员的生命安全面临巨大危险;而在冬季火灾时,消防员的前面被火烤得受不了,后面的衣服却能够结冰,名副其实的冰火两重天。

“我们的工作做得细致一些,就能让负责灭火的兄弟们少遭点罪。”王玉坤说。

襄阳电务段:

设计Logo升华班组文化

本报讯 (记者张翀 通讯员王集明)去年喜获武汉铁路局首届班组之星的襄阳电务段三场信号工区,今年创意设计班组Logo,构思巧妙,设计新颖,不仅是班组职工凝聚力的表现,更是班组文化的升华。

该工区工长吕玉军说,作为武铁班组之星,三场工区有特有的班组文化,也更应该有独特的班组品牌,为此他们凝聚工区职工的集体智慧,设计了班组Logo。

据悉,该工区设计的班组Logo,其主图为信号机和人组合成的时钟,表示管理精细;信号机整体表达笑脸,体现活力和阳光,圆圈内部的五根短线将圆环等分,表示“五员一长”分工管理和团队建设。Logo的顶部为双手的剖面图,对主图环抱,表示人员可控,设备可控,从而达到安全生产可控;顶部五色彩环隐含“安全、现代、进取、精细、文明”五项追求。最下部设计成横线,表达了守住安全底线的寓意。

吕玉军说,“我们将班组Logo张贴在工区的大门口,激励职工每天都以火热的激情去工作、去学习、去生活。”



上好新员工安全“第一课”

中国石化安徽淮北石油分公司切实抓好新员工岗前安全教育,为他们量身订制安全教育“第一课”。在培训内容上,侧重于如何识别安全隐患、如何做好个人安全防护,以及在发生紧急事件时如何拨打报警电话、如何快速疏散人员和

车辆、如何使用消防器材扑灭初期火灾等知识和技能,让培训更具针对性和实践性。

图为淮北石油兼职教师在加油站现场为新员工讲授消防器材的使用方法。

徐杨 摄影报道

【他山之石】

当班长要学会吃“亏”

李宇凌

9月9日,川煤集团达竹公司金刚煤矿掘进二队生产一班班组长肖银堂刚刚荣获“优秀班组长”称号,矿区便炸开了锅,平时这个不起眼的班组长,怎么就当上了集团公司的“优秀班组长”?

现年42岁的肖银堂是个踏实的农民工,他对管理班组的理解是:“当班长的有时要学会吃亏。”平时开班前会之前,他总会仔细分析任务的难度,注重公平分配,而难度大、任务重的活儿往往留给自己。

他认为,班长在班组里要起到标杆示范作用,在各项工作中要敢于让所有人“向我看齐”。要让大家听从你的安排,一是要事事率先垂范,二是在技术上让大家服气,三是要多考虑班组成员利益。只要做到了这些,就可以理直气壮地给组员们提要求、下任务。只有组员信服你,班组长才能实现自己的管理目标。”

学会沟通也很重要。“其实,工作中很多问题是由于没有及时沟通造成的。”肖银堂觉得,经常和组员进行有效的沟通是凝聚班组合力的重要手段。他仔细了解班组每个人的个性、特长、爱好,观察他们的工作状况、精神面貌,了解他们遇到的困难和障碍,倾听他们的见解和意见,用热心和真心关心他们。由此,他获得了大家的信任和尊重,创建了和谐、愉快的工作氛围。

“反探亲”让家属点赞

徐春子

今年暑期,中铁电气化局城铁公司南京地铁4号线工会采取了“反探亲”的方式,把13名员工的22名家属接到了项目部,让奋战在一线、不能与家人团聚的员工感受到家的温暖。

该项目部承担了南京地铁4号线一期工程接触网和综合监控系统的施工任务。由于工期紧、压力大,很多一线员工很难与家中的妻儿团聚,又值暑假,孩子们十分渴望见到久别的父亲,项目部领导看在眼里、急在心上。

为此,他们精心布置了“探亲房”,配齐日常生活用品和夏季防暑降温物品,确保家属住得舒心;制定好接送站计划,协助购买往返车票,并尽量少安排有家属探亲的员工加班;组织家属了解员工的工作环境,感受企业文化氛围;给小朋友们赠送学习用品,让他们感受工地大家庭的温暖。

“反探亲”缓解了员工们的思乡之情,提高了大家的工作积极性,也让家属对自己的丈夫、父亲多了一份理解,获得了员工和家属的点赞。

“我们的工作做得细致一些,就能让负责灭火的兄弟们少遭点罪”

防患于未然的防火监督员

本报实习生 郭晶晶

本报记者 蒋菡

9月3日,中国人民抗日战争暨世界反法西斯战争胜利70周年纪念大会在北京天安门广场顺利举行。阅兵顺利结束,北京市东城区公安消防支队的所有战士都松了一口气,王玉坤心里的一块大石头也落了地。

北京市东城区作为阅兵活动的主场地,消防安保工作可谓重中之重。东城区公安消防支队负责整个东城区的消防安保工作,其中包括长安街沿线的制高点,长安街两侧50米范围之外的纵深制高点,包括与会各国外交、抗战老兵这些特殊群体暂住的任务点,其辖区位置的特殊性让支队的工作压力很大。

王玉坤已经干了7年防火监督工作,北京站方圆一公里以内是他的职责范围。为了确保阅兵活动顺利进行,北京站地区9月1日就已经将重点单位的煤气罐运走,9月2日凌晨开始要求饭店酒店暂时停止营业。

防火处还采用“互检联防”的方式,组织相邻的单位或者企业互相检查。比如酒店进行互查,以防相关人员长时间面对一个地方产生视觉疲劳而忽视掉一些安全隐患。

在很多火灾事故中,伤亡人员多为老人和孩子,所以除常规的检查监督工作外,针对北京站地区的鳏寡孤独,王玉坤和另一位防火监督员会上门进行一对一的指导、提示,做消防安全知识的宣传。

“那段时间高度紧张,总觉得有干不完的活。”王玉坤说。

在最关键的9月2日20点到9月3日14点这

18个小时里,王玉坤的工作就是不停地在街上巡检,检查辖区内居民是否有不符合消防规范的行为。

据北京市东城区公安消防支队副支队长戴俊寿介绍,他们早在去年就开始做与此次阅兵相关的消防安保准备工作,今年“两会”结束后正式展开。

他们将东城区所有的管界分割成若干个网格,每一个网格中都设置防火和灭火的力量,跟属地政府对接,发动有效力量将防火与灭火有机结合。

为了保证消防安保工作的顺利完成,他们将基础数据横排细致到每一条街道、每一个社区、楼门院的名字,街道内单位的数量、名称都能掌握。

队里还要求官兵们熟悉各单位消防栓的位置并进行日常的保养,给在此次阅兵活动中承担工作任务的重点单位做了有针对性的方案和预案,并装订成册。

除此之外,在每一个重要路段都会安排消防车,停靠在街面上,如有火情能够迅速出动灭火警力。

“不发生火灾就是我们的目标。”副支队长戴俊寿说。

打虎坑站“武松”多

打虎坑站职工牢记“事故猛于虎”,形成了遵章一丝不苟、守纪毫不松懈的“打虎”精神

本报记者 吴铎思
本报通讯员 张贵锋 陈丽华

走进鹰厦线永安车务段打虎坑车站,可以感受到远离城市喧嚣的安静。线路两侧的竹桃开得正艳,粉红、洁白的花朵交相掩映。远处青山如黛,云雾缭绕,间或有几声鸡叫、鸟鸣,为小站的寂寥添几分注脚。车站后面的空地上,职工开荒种下的蔬菜郁郁葱葱,让这个小站有了几分田园味道。

打虎坑原本不是地名。据说,当年铁道兵修路时,在军事地图上也查不到这里的地名。由于工程艰巨,不仅铁路造在半山腰上,而且车站头的一处路堤填方高达80多米。空中

鸟瞰,此处山头活像一只老虎,车站建成后也就起名打虎坑站。

和鹰厦线上诸多偏远小站一样,打虎坑站的工作、生活条件艰苦。早年间,小站只有一条崎岖的山路与山脚下的小镇相连,每逢雨雪天气,道路泥泞难行。上坡时,摩托车很容易前轮高高翘起,职工不知道栽过多少跟头。后来,路局投资把山间土路改为水泥路,职工进出方便,轻松了许多。

和鹰厦线上诸多偏远小站不同的是,打虎坑站建在戴云山脉的南麓半山腰,车站两端均为超过千分之二十的长大坡道,站内线路平均坡度达到千分之九,其接发列车作业条件之恶劣堪为全国铁路干线之最,确保安全畅通的担子自然是沉甸甸的。路局行规第155页就专门制

定了列车在打虎坑站停车的三条规定。去年五月份的一个晚上,有趟列车爬到半坡上不去,退回到打虎坑三道。车站积极与司机和调度联系,腾出线路,开放信号,组织退行。折腾了两个多小时,司机排除机车的小故障后,