

“医用料运输环节必须零污染,外包装首先就要零破损,发运环节更要零失误……” 若干个“零”,成为货运内勤班的信条

本报记者 康劭 本报通讯员 冯作文 王文丽

2022年12月19日18时,夜色开始笼罩大地。虽然已过了下班的时间,但兰州石化化工储运中心铁路运输车间货运内勤班女工王文妍依然在细心地核对产品包装数量,一件件清点确认无误后,装车发运。

“都是急需的医用化工原料,是宝贵的抗疫物资,必须100%完好,容不得半点马虎。”王文妍说。

这里是兰州石化公司化工储运中心铁路运输车间。兰州石化公司是我国西部地区最大的炼油化工企业,近年来,企业通过自主创新的高压聚乙烯医用料,打破了国外垄断,成为替代进口的一张化工“新名片”,助力疫情防控,受到国产药剂企业的青睐。

王文妍所在的铁路运输车间货运内勤班有8名员工,主要负责化工原料和产品的计划对接和货运工作,是公司唯一的女子倒班作业班组。因为常年工作在石油化工城里的铁路线上,大家亲切地称之为“铁路玫瑰”。

100%安全纪录

“医用料运输环节必须零污染,外包装首先就要零破损,发运环节更要零失误……”若干个“零”,成为货运内勤班的工作信条,也促成了“铁路玫瑰”保持完美的运输完好纪录。

为生产高压聚乙烯医用料,兰州石化建成投用了无菌洁净包装厂房,严格依据药品生产质量管理规范,对原辅材料进行清洁化、

一线资讯

技术人员当班长

本报讯 石油工程建设公司中原建工沙特项目部推行技术人员担任班组长的管理模式,技术人员直接管理施工人员。

在沙特达曼穆塔布项目预制U梁安装施工过程中,工程地形复杂,吊装作业难,吊装经验丰富的技术人员武明明担任施工班组长,带领大家展开技术攻关。

由于U梁安装的精度要求高,传统的吊机安装方法显然不能满足。武明明带领组员研究安装工艺,研制专用工具,短时间内确定了便捷的施工工艺流程。起初安装U梁的速度是2小时/片,通过不断调整,最后在保证质量的前提下施工效率达到45分钟/片。

据悉,中原建工以创建创新型班组为依托,在安全生产工作全面提升的同时,形成了自主管理与创新引领相辅相成的项目部班组管理模式。(黄俭 杨伟)

坐着“中巴”去采煤

本报讯 “这就到站了,比坐‘猴车’快多了,稳当还暖和。”近日,山东能源鲁西矿业郭屯煤矿井下通勤车启用,从副井口车场到二采区二联巷停车场,3000多米的路程仅用15分钟,让职工赞叹不已。

“原来从副井口到最远采区距离达6100多米,如果步行,单程耗时接近90分钟,即使安装了架空乘人装置,单程也得70分钟。”该矿总工程师赵仁宝说。

2022年,郭屯煤矿经过充分调研论证,提出科学合理的辅助运输系统改造方案,采用“单轨吊+无轨胶轮车”运输模式,分三期工程逐步实施,解决物料和人员运输效率低下问题。2022年12月31日,无轨胶轮车一期工程正式全线通车。

“从轨道运人车到架空乘人装置、再到无轨胶轮车,每次转变背后既是矿井高质量发展的需要,又是提升职工幸福指数的迫切要求。”该矿矿长申世豹说。(王凤斌 范腾)

新年先上安全课

本报讯 “2018年1月的一天,我队职工夏某某在采区煤仓开溜子时,由于刮板运输机上的破碎机安全防护装置不可靠,导致破碎机飞出一块矸石将右小腿砸伤。这是由于伤者本人自主保安意识不到位,加之对破碎机飞伤人风险管控措施落实不力造成的,我们一定要引以为戒……”川煤集团华荣能源柏林煤矿综采队职工文某在1月3日早班班前会上向工友们敲响了安全警钟。

新年伊始,该矿围绕百日安全活动目标,制定了强化安全宣教、风险管控、隐患治理、标准化动态达标等为主体的安全工作方案,按照全员、全覆盖、全过程、全方位的工作要求,将安全措施落到实处。

为了进一步强化安全警示教育,该矿各区队充分利用职工学习会、班前会,组织剖析各类典型事故案例,观看警示教育片,引导职工落实好安全措施。(何永兴)

阅读提示

兰州石化公司是我国西部地区最大的炼油化工企业,铁路运输车间货运内勤班有8名员工,主要负责化工原料及产品的计划对接和货运工作,是该公司唯一的女子倒班作业班组。

密闭输送,洁净化包装,精细把控医用料全流程生产。

医用料在生产、包装、储存环节确保了无菌洁净,在铁路运输环节也要消除可能出现的污染。医用料包装袋在装卸、搬运、运输等环节容易被尖锐物刺破,造成破损。为此,在班组员工建议下,使用窗户和车身一体成型、内部平整的“一体车”运输。

然而,“一体车”车源较少,且编组较为零散,每次都要从多条铁路线路上挑选调车,增加了调度员的工作量。班组成员要一边精准对接生产计划,一边与石岗车站及时沟通协调,第一时间掌握“一体车”到达数量、厂内停放线路等信息,协助车间调度员精准下达调车计划。

“医用料产品的发运必须做到实时对接,优先将车辆发运凭证上传车站,千万不能马虎。”这句叮嘱,几乎成了班长吴莉萍的口头禅。

2022年以来,医用料吨包产品市场需求量不断增加,“一体车”外排和起票格外频繁。班组每天都投入到紧张的工作状态中,整理核对厂内“一体车”的数量、车号、车况等信息,迅速与车间调度对接调车、排车。

紧张高效的工作衔接不仅使货运内勤班的工作得到客户一致好评,更使得产品运输完好率始终保持在100%。

班组天地

1590期

阅读提示

与此同时,班组员工提出的“优化煤车对位管理,减少煤车停时费用”等多项合理化建议付诸实施后,缩短了货物运单传输时间,提升了铁路货运效率,有效降低铁路延时费用。

安全货运10年

点点滴滴降本增效

铁路延时费用是铁路部门对超过规定时间标准额外占用铁路货车所增加成本的补偿,车辆在厂内的停留时间直接影响延时费用的高低。该项费用管控也是化工储运中心提质增效的一项重要工作。

班组员工每日精准核算车辆厂内停时,每月分析影响车辆停时的主要原因,控制车辆延时费用发生。女工们每天与石岗车站货运员认真核对延时费结算信息,多次纠正多开、错开的车辆信息,有效避免多余费用的产生。

一次,吴莉萍在统计分析当月铁路延时费时发现,有10辆棚车信息有误。她一个班次一个班次地核对记录,一辆车一辆车地核对信息,忙了一整天,终于找到原因,避免了2000多元的延时费。

为了确保化工区原料到达、产品发运的工作准确无误,班组员工积极建言献策,他们提出的“货运运单电子化传输”合理化建议,替代了原有人工传送方式,提高了工作效率,缩短了货物运单传输时间,将车辆厂内停留时间由28.4小时/车降至26.8小时/车。同时电子化传输方式代替了面对面交接,在疫情防控期间避免了人员接触的风险。



1月6日,中国铁路太原局集团公司太原车辆段动车组运用所的两名00后地勤机械师乔小波(左)和李茹对将于春运首日开行的首趟动车组司机室进行制动实验和数据采集作业。今年春运,该段有27名00后独立顶岗作业。

张炯 张晋影 摄

只有大年初一大家才会轮休一天,前提是除夕那天要清运两趟

闹钟设在三时的垃圾清运员

李学莉

2022年12月19日3时20分,李莉将一个热乎乎的鸡蛋揣进厚厚的棉衣口袋,走出了家门。气温已经到了0摄氏度以下,一阵寒风刮来,她赶紧把帽子紧了紧。

李莉是胜利油田矿区物业服务中心人力资源服务中心市政管理项目部垃圾清运班的驾驶员。她所在的班组,共有43人和40台垃圾清运车,承担着179个小区和160多个办公区域的垃圾清运工作,日清垃圾约310吨。

来到垃圾清运车停车点,绕车检查一圈,发动车辆,一切正常。“天一冷,就怕车子出问题。”李莉说,她负责5个小区和6个厂区总计190桶垃圾的清运工作。装车完毕,要运到105公里外的垃圾处理厂。

干这项工作26年,李莉的手机一直设着3时的闹钟,怕自己睡过头。

“现在车上有暖风、空调、自动化倒桶,比起以前已经很幸福了!”项目经理刘永军也是有着一二十多年工作经验的垃圾清运驾驶员,他说,刚刚参加工作时,夏天,垃圾桶内餐厨垃

圾发酵后散发恶臭,每次搬运难免会溅到身上,和着汗水,刺鼻的气味弥漫在整个驾驶室。冬天,四处透风的驾驶室和室外一个温度,厚厚棉衣套着,还是半天暖和不过来。

20年历练让刘永军练就了一身绝活:垃圾车出现故障,他通过声音就可以判定故障点,手到病除。哪辆车进院,他听声音也能分辨出来。

为了错开上班、上学高峰期,必须赶在7时30分前完成装车。一年365天,只有大年初一大家才会轮休一天,前提是除夕那天要清运两趟,确保大年初一桶内干净清爽。

52岁的驾驶员张书培说,临近春节除夕迎新,垃圾量是平日的几倍。除夕的晚上装运完最后一车,一般要到晚上7时多了,来回路上跑的大部分都是垃圾车。”

耳边噼里啪啦的鞭炮声、眼前蹿起的五彩烟花,也会有瞬间的“委屈”让人鼻尖一酸,但看到万家灯火的温馨,见到家人等候在年夜饭的桌前,那种感觉又被幸福替代。“自从干上垃圾清运这活儿,大年初二就没陪媳妇一起回过娘家。”张书培说。

一段时间以来,因为疫情的影响,居家学习的人多,垃圾量倍增。李莉会把大袋的垃

圾捡到车上,余下的通知物业人员清理。原本一个垃圾点需要干20分钟,现在需要50分钟。

刘永军连日来都住在办公室。每天凌晨就怕电话响起,传来某个驾驶员因病不能正常出车的消息。

12时20分,李莉才从垃圾场返回。“以前可以在路上吃个早饭,现在不敢摘掉口罩吃东西,只有完成一趟后,返回值班室,早饭午饭一起吃。”

人手不够,每人都必须加跑一趟。中午太阳一晒是最容易犯困的,刘永军说,必须休息30分钟,才能出第二趟车。

李莉直到19时才返回,以为是最晚的,没想到半个小时后张培书才拖着疲惫的身躯回来。忙碌一天,防护服脏了,“大白”变成了“大黑”。“好几个垃圾点的装运人员都不能到岗,只能自己装车,所以回来晚了。”张培书说。当刘永军端着热好的饭菜进来时,张培书已经斜靠在沙发上睡着了。

李莉替张培书把驾驶室、车身消了毒。26年的垃圾清运工作,从开始的不适应,到习惯,再到慢慢变成一种责任。爱干净的她,不管多晚完成任务,总会把驾驶室内擦得干干净净。

我在班组

技能提升路上处处是“华山”

范琦

我们吉林石化公司质检中心西二质检班有个传统,班组聚餐吃什么,要由班组技能赛“华山论剑”的冠军来决定。

质检班是有着几十年优良传统的金牌班组,各路分析高手云集,人人都有几手真功夫。质检中心成立后,同事们更是响应中心“一岗精、两岗能、三岗会、全岗通”的号召,互帮、互学、互比,在日常工作中同练功、共进步,力争站上分析技术的“华山之巅”。

高手比拼要比快。将样品送入色谱仪,谱图对不对,数据平不平,考量的是调色谱计的手法高不高、进样速度快不快的真功夫。

高手比拼要比稳。滴定分析终点变色常常就是在那四分之一滴,靠望、平摇、变色,屏息凝神,控制滴定管的手似动未动间,管间凝结的那肉眼难见的水滴已经让溶液从性质到颜色都发生了翻天覆地的变化,这色彩转换间考量的是手稳不稳、控管能力强不强的真本领。

高手比拼要比准。精确到万分之一的天平是见证手上功夫的试金石,瓶盖轻磕瓶身,药粉散落。毫厘不差中,考量的是手上的准和对样品性质的了解,没有一万人次的苦练哪来这万分之一克的精准。

在一次次比、比稳、比准中,“新人大小白”练成了“行家里手”。苦练分析技能,敢与强的比、敢和快的争、敢向高的攀,技能提升的路上你我皆高手、处处是华山!

班组现场

守护“90秒”

郭修山

1月7日,春运首日,山东省气象台发布强降温消息。此时,在徐锋的巡检记录本上,近几天的气温变化已做了备注。

32岁的徐锋是中国铁路济南局集团有限公司淄博工务段源迁线路工区的一名线路工,他常年坚守在深山里的辛泰线上,用脚步丈量大山中的钢轨长度。

“今年我正好入职10年,这也是我的第10个春运。”徐锋喝了口热水,挎上工具包,和同事刘帅踏上了巡检之路。

当天,他们要对辛泰线K41公里500米至K51公里500米线路进行巡检,重点巡检口头隧道——管内最长的一条隧道,全长1223米。口头隧道距离工区18公里,那里地形险要,人烟稀少,其中70度以上的陡坡有两处。在通往作业点的主干道两旁,大红灯笼已经高高挂起。

13时30分,驻站联络员下达点外作业上线命令,他们要爬上70度的陡坡,再经过一条长150米的铁路桥梁,才能到达口头隧道。徐锋用检查锤敲击钢轨和站栓,一米一米向前移动,同时,仔细观察线路设备是否完整、周围有无危及线路安全的各类风险……尽管山中温度低,但他早已浑身冒汗。“衣服里面过夏天,外面过冬天。”他一边擦汗一边说。

进入隧道后,眼前漆黑一片,只能靠着头灯微弱的光亮踩着轨枕前行。“天气越冷,我们越要打起精神,任何细节都不能放过。”徐锋转过头向刘帅叮嘱道。

隧道里除了脚步声,就是清脆的石砟碰撞声。徐锋借助头灯的光亮,三步一弯腰,十步一伏地,给铁道线进行全面“体检”。他不时地用度尺测量线路数据,通过数据变化来判别病害的轻重缓急。

“隧道内气温低,隧道壁上极易形成冰溜子,像利剑一样悬在一侧,掉在线路上如果不及及时处理,会影响列车运行。”说话间,徐锋踩着碎冰向隧道深处进发。黑暗、悠长的隧道中,“嚓、嚓”的脚步声在回荡。

列车通过口头隧道需要90秒。徐锋深知,为了这90秒的安全,一点都马虎不得。

温暖返乡路



王梅 马锐超 文/摄

1月5日15时22分,K1540次列车从中国铁路上海局集团有限公司管辖的滁州北站出发,380名藏族务工人员(在客运志愿者引导下,带着在外打拼的收获和即将与亲人团聚的喜悦登上了返乡的列车。

23岁的拉毛扎西2018年与妻子、父亲一同来安徽务工。工作勤恳、善于学习的拉毛扎西目前在一家电子产品制造企业担任副班长,他的父亲和妻子是操作工。“刚来时,语言交流有困难,饮食也不习惯,现在都适应了,收入也增加了不少,我们一家人的生活越来越好!”拉毛扎西开心地说,“我们3年没回家了,今年终于能回家过年,特别高兴!”

380名藏族务工人员包了4节车厢。“考虑到藏族旅客携带的行李较多,我们提前与列车调度指挥中心联系协调,将K1540次列车调整到1站台停车,方便他们上车,还增加了服务人员。”滁州北站党总支部书记记安二顺说。

据甘南藏族自治州夏河县博拉镇就业帮扶基地劳务工作站工作人员拉毛草介绍,自2022年工作站成立以来,他们和岷埠站开展春风行动,“点对点”输送在院藏族务工人员回家过年。