

做好轨道车管理与保养工作的探讨

冯凯旗

中国铁路上海局集团有限公司杭州工务段 浙江杭州 310000

摘要: 在铁路管理的过程中,轨道车是工务段基层的生产单元,起着十分重要的作用,也是当前铁路工务段安全风险管理的核心。因此,为了更好地防范铁路工务段安全风险就需要不断加大对轨道车的管理和保养力度,以此充分发挥管理体系的作用,更好地实现轨道车的标准化管理和建设,为其提供安全性支持。本文主要论述了当前在轨道车管理和使用过程中的常见问题,并提出了具体的管理保养措施。

关键词: 轨道车;管理和保养;问题;措施

To do a good job of rail car management and maintenance

Kaiqi Feng

Hangzhou Works Section of China Railway Shanghai Bureau Group Co., LTD, Hangzhou, Zhejiang 310000

Abstract: In the process of railway management, the rail car is the production unit of the basic level of the railway works section, which plays a very important role, and is also the key to the safety risk management of the railway works section. Therefore, in order to better prevent the safety risk of railway works, it is necessary to continuously increase the management and maintenance of rail cars, so as to give full play to the role of the management system, better realize the standardized management and construction of rail cars, and provide safety support for them. This paper mainly discusses the common problems in the current management and use of rail cars, and puts forward specific management and maintenance measures.

Keywords: Rail car; Management and maintenance; Problem; Measures

基于现阶段铁路事业的高速发展,在轨道车管理开展的过程中需要就轨道的精度和修程进行进一步的把控。因此也就表明轨道车的保养管理与当前施工安全管理有着十分密切的联系,然而在铁路工务轨道车运用管理的过程中仍然存在着一些问题,需要就文件相关要求以及个人工作经验进行进一步的总结。对其中存在的问题进行分析,提出改进意见,以此不断强化安全管理效率,提升轨道车的管理水平。

一、轨道车管理及使用中常见问题的分析

1. 管理不专业

在现阶段轨道车辆管理的过程中存在着一些问题,管理不专业是其中的一个关键问题。很多铁路管理部门在管理的过程如会将轨道车当作普通车辆来进行维护和管理。但是由于这些车辆比较特殊,若是将这些车辆置于用车部门来管理,那么整个维护使用的流程不合理,导致短板问题突出,引发一系列的问题。与此同时,出现这个问题还有一个原因在于当前铁路部门在管理环卫车辆的过程中并没有其配备专业化的管理人员。现阶段

的人员缺乏专业管理经验,当遇到复杂问题时不能够为车辆提供技术支撑,因此难以实现精细化的管理,导致各项问题的出现^[1]。

2. 制度不健全

轨道车管理的过程中制度不健全也会导致各种问题的出现,这主要体现在对于轨道车的维护和使用认识不足,没有建立完整的制度,这些制度也不能够兼顾内部管理的需求以及国家对安全生产特种车辆的法定要求。很多部门在建立制度的过程中比较粗略,没有重视结果,因此不能够为当前轨道车的具体使用情况进行有效对接。同时,建立的制度比较纸面化,不能够落实到员工具体行为中。个别人员存在法律意识淡薄的问题,并没有对车辆进行规范化的管理。在车辆使用的过程中也不注重人员的安全培训以及车辆的安全投入,这就导致制度漏洞较多^[2]。在出现问题时职责不清,责任落实不合理比较明显,容易出现推诿扯皮的现象,导致事故的发生。

3. 操作技能差

在轨道车使用过程中很多部门并不重视工作人员的

相关培训工作,这就导致使用过程中很多驾驶人员的操作技能较差。当车辆出现问题时,并没有使用合理的方式解决。一般来说,轨道车所涉及的功能、型号、规格都比较特殊,对于车辆的使用和维护都需要有着较高的要求。若是驾驶人员的技术存在问题,那么就会影响安全隐患。此外,在现阶段对轨道车维修技能培训的过程中,由于培训周期比较长,很多员工都不愿意参加培训,不想学习。因此,出现了人才断层现象。这些问题都会影响到轨道车正常使用和维护,不能满足铁路工作的正常需求^[3]。

4. 维保不达标

当前在轨道车管理的过程中相关的质量体系建设十分重要,然而在维修保养工作过程中相关质量体系建设的不完善也会容易出现车辆运行过程中的问题。有些轨道车数量不足,容易呈现超负荷运行的状态。与此同时,在轨道车运行的过程中也需要保障其良好的运行状态,这也是十分重要的一个前提。很多企业在管理的过程中,对于轨道车管理维修不合理,保养比较随意,因此容易出现各种故障问题。若是在车辆故障之后没有及时处理解决,忽视使用前保养维修,容易引发事故,给轨道车的安全使用带来隐患^[4]。

5. 风险预控不到位

在轨道车使用的过程中由于车辆本身具有的特殊性,需要在特殊时段使用。因此,就需要建立安全风险防范措施,防止安全事故的发生。但是,很多管理部门在风险控制措施建设的过程中并不是很到位,没有对员工进行科学的培训。与此同时,很多新员工在轨道车使用的过程中没有重视法规和制度,容易发生各种安全事故。还有老员工认为自己技术好,过于自信,没有遵循规章制度,在遇到事故时不能合理处理,导致安全隐患的出现。因此,就这些安全风险,相关部门就需要制定相应的防范措施以及防控预案,不能够让风险预控流于形式。

6. 行车安全盲区问题

我国近几年来在铁路行业管理的过程中应当保持预防为主、安全第一的原则,这也是铁路工作过程中的核心环节。然而,在实际管理和生产工作开展的过程中存在很多因素会影响铁路运输生产的稳定发展。例如,在实际调车作业开展的过程中,若是没有严格按照调车作业标准进行执行,那么就容易产生违规行为。一般来说,在轨道车停车的过程中需要确保其完全停稳且预防溜车,之后才可以将车钩松开。若是轨道车连挂出现问题就需要确保起防溜措施的存在,相关工作人员需要安排专人进行指挥,严格按照操作程序进行操作,反馈相应问题,使得各项工作都能够在指导下进行,防止出现盲区、漏

洞问题^[5]。

二、轨道车管理与保养措施

1. 重视管理制度的建设

当前在铁路基层单位以及铁路路线运输前线工作开展的过程中,轨道车是其重要的组成成分。在各项新技术、新设备投入使用过后,可能会发生车型的变化,对此就需要结合以相应的调整技术进一步完善传统的管理模式。现阶段,很多铁路工作人员应当基于自身角度对铁路中存在的各种行车事故进行综合性的评估,总结经验,对各个区域的关键工作进行严格的控制,找出存在的安全隐患,排查薄弱环节,以此制定严格的检修规范措施,更好地对问题进行处理。与此同时,由于铁路管理中还会受各种因素的影响,使得各种零部件和轨道车机构在行车作业开展的过程中出现机械损伤或磨损问题。若是不加以技术处理,那么就会影响其可靠性,使轨道车管理工作受管理制度的限制。在这一过程中,应当保障各项管理工作的落实,不产生细节层面的缺陷。在管理过程中,应当将养修并重、预防为主方针落实其中,提高专业维修水平和能力。此外,相关单位在维修工作开展的过程中也需要安排专门的维修操作人员对其进行专业化的培训,让司乘人员都能够具备实践操作水平。此外,对于新入职学员,也需要跟车进行学习,了解到相应的检修流程和操作流程之后,完善各项制度让所有人员都能够更好地把握应急处理方法^[6]。

2. 完善行车安全措施

在铁路施工作业和维修作业开展的过程中通常会使用到轨道车,这也是这些工作开展的专用车辆,这些车辆在运行的过程中重点就是对安全风险的防范,尤其是在远距离作业条件下,需要消除盲区。因此也就表明,在轨道车管理过程中行车安全是十分重要的,从根源上推进标准化作业的开展,让各个工作人员都能够积极参与其中辅助现场工作调度。进行视频录音的分析,更好地指导司机完成各项操作。相关部门还需要成立一个专项小组,对安全生产提供综合保障。与此同时,若是发现一些违规操作的行为,也需要及时制止。例如,在车辆停稳之后做好防溜措施才可以摘开车钩。司机接车之后打开GYK设备,确保其防溜功能的良好^[7]。对各项设备检测作业进行及时的监护和配合,采取制动保压措施,做好防溜。与此同时,基于现阶段的施工作业。若是车辆发动机处于停机等待状态时,需要做好防护措施,保障工作的顺利开展。与此同时,也要需要安排专门的人员在工作岗位上待命,在停稳车辆之后司机与调度员汇报完成之后,将车辆情况进行告知。若是因意外需要救援时,那么救援车司机和被救援车防护人也需要进行防控措施,确保合理开展连挂作业。

3. 加强对轨道车的日常养护和维修

在铁路管理的过程中,相关部门还需要对轨道车进行日常的管理和保养工作,这才能够更好地推进轨道车工作效率的提高。首先,相关管理人员需要进行日常的维修保养,对轨道车出车前和入库后都需要进行检查,这样才能更好地完善轨道车的检查养护流程。与此同时,相关管理人员还需要对轨道车进行周期保养,分析轨道车在运行过程中运转时间,进行换季保养^[8]。制定保养周期,在保养的过程中对轨道车的各项功能进行专业化的检修。其次,还需要成立专门的检修部门,安排专门的人员进行检修工作。最后,在管理的过程中,相关管理人员还需要不断提高检修工作的质量和效率,安排专门的人员对检修效果进行考核,并计入检修人员的绩效考核之中。

4. 加强对司乘人员的培训演练

在铁路施工开展的过程中,相关部门还需要不断加强司乘人员的培训,增强他们的业务能力和专业水平。通过这样一种方式也能够更好地规范轨道车的管理,提供智力和人力支持。对此,相关部门就需要定期组织专门的培训活动,邀请专业的技术人员对其内部各个零件的原理及故障救援等知识进行讲解。通过鼓励司乘人员开展学习,能够更好地丰富他们的理论和实践水平。与此同时,相关部门也需要定期组织演练活动,以此增强司乘人员的应急处理能力,真正将所学知识应用于实际问题解决过程中。此外,相关部门还需要结合资产人员的实际工作情况对其进行分类,有针对性地为他们组织安排培训活动,以此提高他们的整体水平^[9]。对司乘人员进行规范化的培训,能够更好地提高他们工作效率,防止安全事故的发生,同时也可以减少在操作过程中由于操作不当而引发安全事故。同时,在培训完成之后,也需要做好及时的反馈,发现问题,解决问题,以此培养高素质的专业人才。

5. 提高部门整体的应急能力

相关铁路施工单位在对轨道车进行管理的过程中也需要注重部门整体应急能力的提升。由于在轨道车运用管理工作时,相关管理人员的应急处理能力会直接影响到工作开展的效率,因此应当重视完善工程项目管理的应急流程,不断提高部门应急效率。与此同时,相关管理人员还需要对整个应急项目进行进一步的分析,明确不良事故的起因。例如,在轨道车运行的过程中容易出现断裂或者脱线事故,对这些事故应当采取及时的预防和处置。其次,管理人员在管理过程中需要提前准备各项应急的器具,在管理开展的过程中明确工作人员的职责,做到有责可追^[10]。此外,在车间还需要定期开展演练活动,通过完善演练效果,最大程度缩短应急处理时

间,防止问题扩散。最后,在相关部门工作开展的过程中还需要不断制定奖惩措施,提高管理人员的工作积极性。在轨道车运行的过程中及时处理相关故障,预防不良事件。

6. 注意提升专业管理水平

在轨道车运行的过程中,铁路施工单位相关部门还需要注重管理专业水平的提升。首先,部门应当为轨道车制定集中指挥和调度机制,成立指挥中心加强对轨道车的运用控制。与此同时,在轨道车运行之前,还需要编制“一站图”示意图更好地把握当天的作业情况,分析在轨道车运行过程中可能会存在的风险问题。这样一来,在调车之前就可以做好预防措施。与此同时,在实际管理过程中还需要不断加强数据分享监控,及时发现管理过程中存在的问题并改进,促进其规范化发展。此外,在施工过程中还需要定期召开例会,分析在运用管理过程中经常出现的问题,找出问题原因合理控制,这也能够有效提高轨道车运用管理工作的有效性。

三、结束语

综上所述,在现阶段铁路工作开展的过程中,我们应当做好轨道车的管理和保养工作,对于其中常见的问题加以分析。重视管理制度的建设,完善行车安全措施,加强轨道车的日常养护和维修,加大对于司乘人员的培训演练,提高部门的应急能力,提升专业管理水平等各种方式来提高轨道车管理效率,确保运行安全。

参考文献:

- [1]黄亮中.铁路工务轨道车运用管理问题及优化对策[J].中小企业管理与科技,2019(36):8-9.
- [2]雷婷.分析地铁车辆检修与维护保养技术[J].中国科技纵横,2020(20):67-68.
- [3]孙皓堂.铁路工务轨道车的现状与发展研究[J].消费导刊,2020(39):47.
- [4]张津.浅谈轨道车专业增收节支工作[J].建筑工程技术与设计,2015(21):1310-1310.
- [5]刘胜伟.轨道车管理问题探讨[J].建筑工程技术与设计,2018(13):579.
- [6]李桂涛.轨道车管理问题探讨——以荆门桥工段轨道车管理为例[D].江西:华东交通大学,2017.
- [7]朱明晶.基于SSH架构的轨道车管理系统的设计与实现[D].陕西:西安工业大学,2015.
- [8]曾祥松.分布式轨道车管理信息系统的研究与开发[D].四川:西南交通大学,2010.
- [9]崔欣.铁路重型轨道车运用安全管理问题分析及措施研究[J].技术与市场,2020,27(4):143,145.
- [10]刘立涛.准东铁路工务段轨道车调车的安全管理研究[J].内蒙古煤炭经济,2019(24):134-135.