

浅谈铁路车务系统安全生产指挥中心建设情况

董西保

(中国铁路济南局集团有限公司 山东 临沂 276000)

[摘要]以目前铁路车务系统安全生产指挥中心建设为视角,结合所在车务段实际情况,通过分析现在存在的问题,从人员、设备等方面进行思考,提出针对性对策。

[关键词]安全生产指挥中心;建设;专业壁垒

[DOI] 10.12252/j.issn.2096-6261.2021.03.1816

1. 前言

近些年来,随着人民对美好出行的需求日益增长,对铁路安全生产、标准化作业、应急处置等方面提出了更高的要求,安全生产指挥中心在促进现场作业标准落实和指导现场应急处置、协调生产组织等方面的作用日益凸显,防止了大量问题,但离国铁集团《做好车务系统安全监控技术规划工作的通知》要求存在较大的差距,人员配置不全、设备设施不达标、管理制度不完善等因素越来越成为制约安全生产指挥中心进一步发展的突出因素,现结合本单位实际,浅谈铁路车务系统安全生产指挥中心建设情况。

2. 当前安全生产指挥中心建设存在的不足

2.1 人员无编制,业务参差不齐,影响指导把关作用

安全生产指挥中心人员没有固定没有编制,在人员选拔上没有固定机制,往往从现场富集人员中选调,行车监控员配置较全,调车监控员人数不足,不能满足24小时不间断监控的要求,且人员素质不一,日常没有演练学习,导致指导现场作业的作用受限,特别体现在对高铁的指导作用上。

2.2 设备更新较慢,覆盖率较低

车站道岔咽喉区、助理固定接车地点、专用线、货运线等都是车站安全关键处所,但由于受自管资金等因素影响,部分车站视频覆盖率较低,且部分车站行车室视频为模拟摄像机,视频监控系统老化、不清晰,经常发生故障,这些设备上的缺陷成为当前影响安全生产指挥中心建设的突出因素。

2.3 没有专用通道,无法实现实时监控

当前主要利用铁路办公网进行数据传输,调取各站视频监控硬盘录像机的图像,随着高清视频的改造和接入点的增加,既有铁路办公网络已满足不了需求,如果多点监控容易造成网络拥堵,影响生产。不能满足对关键作业过程、车站固定接车地点、道岔咽喉区域和重点处所作业环境的实时监控需求。

2.4 视频整合不够,专业壁垒需进一步打破

当前,在防洪应对、应急处置、施工组织等方面,各专业、各系统的配合越来越重要,但由于缺乏必要的联劳协作,车务系统安全生产指挥中心与工务、电务等在设备、人员等方面整合较差,存在明显的专业壁垒,落实一体化应急、作业的要求存在明显差距。

3. 相关建议

3.1 提升监控人员素质能力

一是建立人员选拔机制,采取招聘方式,笔试+面试+综合测评,从优选拔业务素质高、综合能力强的安全生产指挥中心监控人员。二是建立定期交流制度,站段与站段间、站段与集团公司间进行定期交流,促人员素质提升、管理水平提升,消解监控分析中存在的好人主义问题。三是建立日常学习演练制度,制定学习计划,每周组织学习,学习新规章、新制度,掌握新变化,新要求,每月定期组织抽考,根据成绩进行排序考核,激发学习的动力。

3.2 完善设备设施

一是制定计划,逐步实现道岔咽喉区、助理接发车固定位置、专用线等关键处所视频全覆盖,确保关键处所视频无死角。二是更新行车室视频设备,将模拟视频更新为高清视频。三是增设视频专用通道及视频管理平台,提高传输质量和速度。四是在行车室安设应急处置一键报警装置,在车务段安全生产指挥中心建立主控端可视对讲主机1台、数据存储服务器1台、服务器地址盒1台;车站端岗点设置双向可视主机1套。指挥中心通过网络设备可以实现双向高清可视双工对讲、支持分区广播、组呼功能、一键报警、远程监听、信息发布,确保遇有应急处置,第一时间可以进行视频切入、作业指导。

3.3 进一步打破专业壁垒

一是根据工务、电务等设备管理单位需求,采取在安全生产指挥中心内增设工位、提供远程登录账号等形式,实现视频共享。二是将工务等部门的防洪、高铁沿线综合视频等系统接入车务段安全生产指挥中心,以便共享更多信息。三是车务段、各设备管理单位共同完善安全生产指挥中心管理办法,明确岗位职责、工作纪律、工作项点等。

参考文献

[1]唐强.铁路“智慧车务”创新管理与发展研究[J].城市轨道交通研究,2018,21(9):71-74.DOI:10.16037/j.1007-869x.2018.09.018.

[2]王世泽.大数据在铁路车务系统安全管理中的应用[J].中国科技纵横,2019(12):21-22.