首都安全之星

北京市安全生产监督管理局 协办

敢于碰硬的“小钢炮”

——记市安监局监管二处副调研员姚宏博

□本报记者 刘欣欣

北京正南40公里，一座新国门——大兴国际机场拔地而起，连接京津冀、沟通全中国、辐射全世界。在这27平方公里的土地上，100余家建筑企业从大江南北汇聚，万人千车不分昼夜立体施工，一个个标志性建设节点平稳推进，实现了自开工建设以来的“零事故”。

建设大军中，有一群安监人扎根施工现场，用心守护机场平安建设，市安全监管局派驻干部姚宏博就是其中之一。姚宏博现任市安全生产监督管理局监管二处副调研员，2017年从事新机场建设期间安全生产综合监管工作至今。他敢于“碰”大的单位、硬的顽疾、难的问题，按照源头管理、落实主体责任的理念，从企业进场开始就要把安全责任层层落实，工作压力层层传导。

姚宏博(左)在施工现场检查工作

从背诵法律条文开始 不断提升安全管理能力

“起步就用加速度，开弓就无回头箭。”2017年转业到市安监局监管二处后，姚宏博就被派驻到大兴国际机场的施工现场，负责这个超大型工程的安全管理工作。转业前，姚宏博25年部队生涯大多是在军事岗位上，指挥训练和勤务保障，对安全生产工作接触不多。因此，姚宏博一直用这句话自勉。

“我不懂、不会的太多，就得把所有能用的时间都利用起来。”每天早上五点半起床，姚宏博雷打不动地开始40分钟晨读，读局内文件、领导讲话、安全管理相关文章等。“这种安全管理方面的素养和能力可不是一天两天就能提升的，需要不断地积淀。

迫切地想要学习、提升，姚宏博仅仅用了一个月的时间，就把新修订的《安全生产法》一字不差地背了下来。不同于学术文章，法律条款更是晦涩难懂，姚宏博先是一遍一遍地读、背。随后，他把背不下来的地方进行分解，制作成小纸条，不仅贴到办公桌上，还贴到了家里的床头柜上、衣柜上，方便随时阅读，增加记忆。为了加深印象，他还专门购买了一个黑板放在客厅，把难背的条文反复在上面书写。

“没有人要求我背，但我觉得这是一切安全管理工作的基础，应该烂熟于心，才好开展今后的工作。”姚宏博说。

“轮子不圆早点走，笨鸟先飞早入林。”姚宏博给自己安排的是每周单休日，大都是周日下午就赶到机场指挥部，提前筹划下一周的工作、学习机场建设需要的各种法规制度，周六值守到晚上才回家。

每次要到一家生产经营企业检查前，他会先把这家单位建设情况、现有的风险因素、可能会遇到的现场情况、需要引用的法规条文等逐一梳理好，提前做功课，到现场检查的时候就会更加顺畅。就这样，一个个项目梳理、一个个工地巡查，从熟悉安全团队、辨识风险隐患做起，他为整个机场12家建设单位、100余个工程标段、40多个监理单位，建立起了工情、要情和详情3套台账。

期间，他还撰写机场建设各类信息近300篇，月报总结材料20余万字，指导企业完善应急预案上百个，还先后应邀参与民航局组织的《民航专业工程安全监督人员培训考核管理办法》《民航专业工程施工现场安全事故报告和调查处理办法》等多项民航规章修订工作。

敢于碰硬一抓到底 盯到隐患整改完才离开

在新机场的施工现场，因为敢于碰硬，大家给姚宏博起了“拼命三郎”和“小钢炮”的美称。

一天下午，姚宏博检查到一家大型企业，安全管理协议、安全员资质、安全文明建设费用使用情况等内业资料对方都拿不出。“我们有，但现在不在我这里，让我们同事一会儿过来找。”虽然拿不出来，但对方的工作人员一直声称这些资料企业都有，只是一时找不到。

“这就像猫鼠游戏，互相猜测，我猜他们并没有资料，就是想拖着我。”姚宏博回忆着那次检查经历说，“他们认为我不会在这耗太久，所以一直找各种借口拖延。”

然而，企业的工作人员失算了，姚宏博哪都不去，晚饭也不吃，就坐在这家企业的会议室等着，从下午一直等到了晚饭。最终，对方耗不下去了，找到姚宏博说出了实情，这些内业资料，企业一个都没有。

“没关系，我一个个告诉你都是什么要求，应该怎么落实。来,按要求把表格做好,然后去补办。”姚宏博并没有发脾气,而是把这位工作人员拉到电脑前,逐一讲解,一直到凌晨三点多。

姚宏博说，他就是要告诉对方，做任何事情都要实事求是，知错就改。“不要糊弄我，我看不到结果是不会走的。”此后，这家企业对安全管理工作倍加重视，安全管理体系也越加完善。姚宏博“拼命三郎”和“小钢炮”的美称开始在机场建设工地流传。

类似这样一抓到底的检查，姚宏博还做过很多。曾经，他查到一家分包单位的工人住宿区，发现紧邻宿舍的棚子里放着煤气灶，地上随意拉扯着几根已经裸露出铜芯的照明电线，一个工人正在使用煤气做饭。“好几十个人住在这里，太危险了。”姚宏博立即叫来了总包公司、建设单位、监理单位、行业主管部门的主管领导。

姚宏博回忆说，各家负责人态度都很好，同意整改。当时是中午11点多了，大家招呼他去吃饭，被他严厉地拒绝了。因为，他担心整改被拖延，也担心恰恰在整改前发生事故。

“这个现场不难改，你们现在就改，改完我再走。”直到下午四点多，姚宏博盯着现场整改到没有隐患，才饿着肚子离开。“如果没有这种狠心、恒心，对方就有可能像猫和老鼠似的跟你躲猫猫。”

“我们的目的不是处罚，是盯问题、抓落实。”姚宏博充分利用施工现场的问题，倒逼行业领域和属地政府加大行政执法力度和频次，先后消除挂账隐患2000余项，他坚持常态化的巡查检查和现场调研，利用工作群及时发布安全提示和安全常识400余条。

一心扑在工作上 一年走坏7双鞋

“在机场综合监管工作岗位上，履行好职责是最大的政治责任。”习近平总书记对机场建设提出“精品工程、样板工程、平安工程、廉洁工程”的目标。作为安监人，姚宏博深知肩负机场建设安全生产综合监管工作的重大政治责任。

2018年夏天，汛期还没到，姚宏博在巡查时发现，一场十来分钟的小雨就让现场出现了多处积水。“6万人在这里施工啊，如果要是下场大雨，那就是不得了的大问题了。”在部队时，姚宏博曾经参与过汛期救援工作，深深了解水火无情的含义。

于是，他开始一边做现场测算，了解承载能力，另一方面收集往年当地降水数据统计。最终，他得出结论，按照近五年的平均降雨数据，主汛期整个机场降水量约1184万立方，而目前整个机场12个调节水池和景观湖最大容量只有300万立方，且18平方公里的飞行区域水稳、混凝土道面基本完工，永久性明渠、箱涵等通排水不可能如期贯通，主汛期径流雨水无处可走。如遇强降雨极端天气，新机场建设特别是深基坑、线性工程很有可能因大量积水而引发安全生产事故，安全风险极为严峻。

然而,对于防汛安全工作,有些建设单位很不理解，认为他是小题大做，还有人说防汛主责部门又不是安监,纯属多管闲事。为了唤醒大家对机场建设汛期安全生产工作的重视，姚宏博起草了《关于做好2018年汛期新机场建设工程安全生产工作的函》,里边不仅写下了他的数据统计、数据预测,还细化了防汛的具体方案,要求各相关部门严格落实。

27平方公里的区域，最多的时候6万多人在现场施工,一百多个工程,几百个单体同时施工。本身地方就相对狭小,为了赶工期,工人大都是就近住宿。其中,有一家单位几百名工人的宿舍就安排在一个20米高的堆土场旁边。

“非常危险，赶上大雨，这些堆土要是发生滑坡，工人可就都会被压在下面了。”姚宏博看在眼里，急在心上，要求这家单位立即把宿舍转移了。

塔吊下边地基的空洞、边坡松动的迹象等危险点，都被姚宏博一一发现，并且立即要求整改。整个施工现场平安度过了汛期，因为事实和姚宏博曾经描述的场景一样，施工单位从原先的不理解、不相信，变成了彻底的敬佩和信服。

有限空间作业是安全事故高发领域,容易出现群死群伤。新机场建设过程中，存在着大量的竖井、管廊等万余处有限空间。为了更好地进行安全监管，姚宏博要求现场的100多家生产经营单位建立有限空间的台账。很多企业觉得给自己添麻烦,不愿意上报,或者故意少报，以此逃避检查。

姚宏博拿着上报的台账，一家家地去核对,在建的去现场看,将要建的就找来图纸核对。遇到拿捏不准的，他还请北京市劳动保护科学研究所等单位的专家来帮助核实、督促参建单位建立起台账。在此基础上,他还协调社会机构到新机场上门服务，组织开展有限空间作业规范活动，为建设、监理、施工单位培养有限空间作业现场监护人，先后有92人通过考核取得了监护人资格证。

姚宏博每天都能走到2万多步，这还不算部分坐车的行程。在新机场工作不到一年的时间里，姚宏博穿坏了3双皮鞋、4双胶鞋。虽然辛苦，但姚宏博觉得一切都是值得的。

【对话姚宏博】

记者：能够参与北京大兴国际机场建设，您是怎样的心情？

姚宏博：可以说，参与北京大兴国际机场建设安全生产综合监管，是我一生的荣幸。

面对超大规模的机场建设工程实施安全生产综合监管，没有现成的经验可寻，而且监管工作涉及方方面面，民航专业的飞行区场道及附属、通信、导航、航管、气象、航煤油库、加油管线、空管等，非民航的房建、市政、大铁路、机场内的小火车、电力工程等。工作虽然繁重，但作为安全工作的守护者，能守护这项工程顺利完工，将来看到飞机在这里如期起降，对我来说是一种满满的自豪。

记者：在超大型施工现场的监管工作中，您有哪些心得？

姚宏博：最重要的是自身作风要正派，我说的话没有错，我做的事没有错，都是出于为了对方考虑，在这个前提下，我再硬气、再较真，对方即使当时不理解，最终也会理解我的。

记者：您怎样看待安全生产监管这项工作？

姚宏博：我认为，安全生产是积德行善、救人性命的大事。在而立之年转业，当时我有很多选择，但最终我选择了安监队伍，看中的正是这一点。

部队培养了我，我有执行力，那是无需监督的一种执行力，同时我还有担当精神，既然干了就得干好，这两点对于安全生产监管非常重要的。身负保护百姓生命财产安全的职责，正是这份责任，让我在工作中丝毫不敢马虎、不敢心存侥幸，因为安全工作从来就没有做检讨、吃后悔药的机会。