



老井挖潜增气量 党员争当“排头兵”

“2024 年,中心站增产气量超 550 万方。2025 年,针对开采三四十年的气井,气量挖潜难度持续加码,我们依然向困难出发,深挖气井每方气。”2 月 20 日,西南油气田公司重庆气矿双 9 井中心站共产党员管为边干活边说。

初春的重庆市长寿区依旧寒冷,厚厚的冬装包裹在员工身上,流动的红工装在设备区形成一道亮丽的景色。当日,管为与两名员工到双 15 井等外围气井开展维护保养,旨在确保气井的安全平稳运行。管为所在的垫江采输气作业区去年设立党员先锋岗、划分党员责任区、成立党员突击队,聚焦党员综合素质提升,推进党员队伍建设,引导党员在重点项目、关键任务中争当“排头兵”,发挥党员在自身岗位上的模范带头作用收到了较好的效果。去年作业区实现老井挖潜超 7000 万方,今年 1 月老井挖潜就超 570 万方,党员在气井管理中发挥了较好的作用。

(李传富 张瑞 文/图)



春节后,国家电网四川省广安华蓥市供电公司红岩供电所组织专门的电力志愿服务队,奔忙在国家重点工程西渝高铁广安东站制梁场施工现场,架设、安装电缆电线,巡检供电设施设备,为制梁场提供电力保障。图为 2 月 25 日,电力志愿者在广安东站制梁场巡检供电线路安全运行情况。

邱海鹰 张凤 摄影报道

坚守安全:十八年都一样

——记全国“安康杯”竞赛优胜班组铁运处蔡楼集配站

近日,中华全国总工会、应急管理部、国家卫生健康委员会联合发文,表彰 2022-2023 年度全国“安康杯”竞赛先进集体和优秀个人,淮北矿业集团铁运处蔡楼集配站荣获竞赛优胜班组称号。

从 2006 年 12 月成立至今,车站实现连续 18 年零事故。18 年来,线路在变,设备在变,但蔡楼车站“执行规章制度不走样”的自觉没有变,“让每一趟列车都安全通过”的追求没有变。

检查不检查都一样、活多活少都一样、好干难干都一样

2 月 20 日 8 时,蔡楼车站会议室,忙了一夜交完班的职工们没有马上回宿舍休息,而是先召开作业总结会。上一班职工分析当日作业完成情况,下一班职工提前做好次日安全预想。这是车站沿袭多年的习惯。

会议室墙上工整地写着车站最新的安全天数:6628 天。为什么能实现 18 年无事故?车站现任站长俞振江的答案很简单——执行规章制度不走样,“在蔡楼车站,检查不检查都一样、活多活少都一样、好干难干都一样、从始至终都一样”。

18 年来,车站变化可用日新月异形容。如今,车站设有 1 站 3 场 6 岗点,与 1 个国铁站交接,担负着 3 对矿井、1 座选煤厂和 2 个货场的煤炭物资运输任务,日均接发列车 30 列,调车钩数 141 钩,年完成运量 400 多万吨,占全处运量的 10%。

工作量变多,“都一样”的精神没有变。“别看我们都是和笨重、冰凉的列车打交道,但干的可是精细活儿。我们就像一个‘组装师’,把列车先‘打散’,再精心‘组装’,犹如为列车‘穿针引线’,以确保每趟列车准确无误地发往全国各地。”站长俞振江说,“严格按照规章,决不能走样,这是我们的理念,也是列车安全运行的底线。”

与此同时,面对繁重的运输任务和巨大的安全压力,车站职工坚持与时俱进、不断创新。该车站创新推出了“4321”(四查、三掌握、二抓、一严格)安全管理方法,坚持岗位自律、班组自控的管理模式,积极构筑起安全管理“组织、思想、自防、制约、监督”五道防线,不仅实现了安全管理由“被动型”向“安全自主型”转变,更实现了提高运输效率和安全生产的双赢。

车站是家庭、工友是亲人、公事是家事

“哗啦啦……”大清早,职工小林正在清洗从车站的小菜园里拔出的黑白菜,“这里是车站开出的一片小菜园,名叫开心小菜园,意思就是幸福的家园。”

小林告诉笔者,车站虽然执行规章制度非常严格,但是家的氛围特别浓厚:“老职工就像家里的长辈一样照顾我,去年 9 月,我做了一场手术,同事们轮流前来看望我,尤其是车站党小组长刘迎烈,在我出院后第一次上班时,他还组织大家一起做了饭欢迎我

‘回家’,让我特别感动!”

“都是大家坐一起提议的。”据刘迎烈介绍,“车站相互帮助的这个传统早都有了。前不久退休的职工谢庆干,在十年前摔伤了脊椎,住院期间家人有时照顾不过来,当时的站长杨明礼就和同事们利用休班轮流去医院照顾他。出院后,谢庆干仍有一些后遗症,十年来,同事们能照顾的都主动帮助。过去 18 年里,车站相互帮助的例子不胜枚举。”

“逐渐地,蔡楼站有了自己的家训:车站是家庭、工友是亲人、公事是家事。”临涣车务段党支部书记胡海峰说,在这个车站,职工家里的大事小情、婚丧嫁娶都是大家互相帮助,车站里的大事都由职工民管会决定,评选先进、奖金分配,每件事公开透明,职工的归属感特别强。

18 年来,蔡楼车站精神的内涵日益丰富,车站职工保安全的底气也越来越足。作为最新一任党小组长,刘迎烈坦言,如何让职工心无旁骛地工作,内心的确备感压力,但也始终满怀信心:“走进职工的心里,把车站当作家、把职工当成家人、把公事当作家事,心里也就有了底气。”

崇尚先进、学习先进、争当先进

2 月 7 日深夜,最低气温降至零下 8 摄氏度,李祥飞在列车装卸车现场一站就是 3 小时,他全神贯注地投入到工作中,密切监控装车组织、取送组织、卸车组织等关键环节的运作情况,确保它们无缝衔接、高效协

同。李祥飞的坚守和付出,不仅确保了防冻煤运输的高效畅通,更为全站职工树立了榜样。

这一切在年轻徒弟来天阳眼中,2 月 7 日的这一幕不仅是蔡楼车站职工吃苦耐劳、勇于担当精神风貌的生动写照,更是一堂生动而深刻的言传身教课。

除了能吃苦、有担当,热爱学习也是蔡楼车站的显著特点。车站现有 52 名职工,中高级技能职工 34 人,平均年龄 38 岁,大专及以上学历占比超过 50%。虽然年龄偏大,但他们学技术、保安全的劲头特别足,技能等级考试全部一次通过。“‘学中练、干中学’是蔡楼车站的法宝。我们只需按照规章把事情做完,成果自然就出来了,因为在蔡楼车站工作的每一天都是在考试。”站长俞振江笑着道出背后的诀窍。

临涣车务段副段长杨明礼、蒋道奎、马秋波、供应科主管韩飞;站长马辉、樊荣、周峰……近年来,该车站先后走出近 20 名技术能手和管理人员,其中 1 人被评为淮北市劳模,2 人被评为集团公司劳模,1 人被评为集团公司青年岗位能手、多人在各类技术比武中取得优异成绩。

“蔡楼车站是一座文化宝藏,也是一座精神富矿”。作为这个文化宝藏、精神富矿的拥有者,要在保护的同时深度挖掘、营造崇尚先进、学习先进、争当先进的氛围,为铁运处高质量发展注入强大精神力量。”该处党委书记张文彬介绍说。

(崔陈)

抢抓生产“黄金期” 唐家河煤矿奋进“春天里”

二月矿山春风徐徐,大显身手正当其时。进入 2 月下旬,川煤集团唐家河煤矿持续贯彻落实集团公司“三会”精神,用好宝贵时间窗口,抓进度、拼速度,奋战首季开门红。

守住产量基本盘,把好煤质第一关。原煤产量稳定是矿井生产经营的“压舱石”。该矿优化生产布局,调整生产队伍,全速推进安全生产。在 11646 工作面,设备轰鸣,伴随着采煤机滚筒飞速旋转,皮带上奔涌滚滚乌金。在此跟班的采煤二队队长何朝伍说:“我们强化形势任务教育,鼓励职工多出勤,做好出煤、推溜、移架系列工作,日推进 4 刀以上。”不仅多出煤、出好煤,还要出效益煤。在 11845 薄煤层工作面,采煤一队职工克服操作及检修空间狭小等困难,将采高控制在

1.4 米,最大限度不割顶底板,提升煤质“含金量”。

采煤忙,运输同样“热辣滚烫”。“我们已从采区煤仓转运到 150 井底煤仓 6 趟,必须快马加鞭,绝不影响采煤队生产。”运输一队运煤机车司机郭均说,即日运煤 11 趟,跑出了他的近期最高纪录。

拉满进度条,进尺往前跑。该矿两个掘进队全方位发力保接替,以“今天”的进尺就是“明天”的产量为信念,优化设计,抓好灾害超前治理,谋划长远采区接续和近期采掘衔接,实现打钻、抽采、掘进良性生产循环。

该矿制定全面考核激励体系,充分利用工资杠杆调动掘进生产积极性。合理下达任务计划,安排准备队协助掘进进行辅助工

作。针对 1 号煤层全锚巷道,采取皮带运输延伸至矿头综掘机物料平台,减少人工运料,实现除矸连续化,最大限度保证有效工时利用。针对 1114 半煤岩巷施工,实行掘支平行作业,日进尺比以前提高 2 米,掘进效率提高 20%。

立足岗位干着算算着干,降本增效挖内潜。面对煤炭市场波动下行和复杂多变的生产条件,该矿牢固树立“省下的就是赚到的”理念,立足生产实际,能用旧不领新,能自修不外委。

深化材料专题审定制度,按周、旬、月分别设定材料指标预警红线,建立指标管理“蓄水池”动态考核,确保材料配件有效周转,全面提升全员节约意识。紧盯经营指标,



围绕成本费用,做到“无预算不开支,有预算不超支,非必要不列支”,动态监督执行落实,深挖全流程降本增效潜力。

春天深耕土,秋天多打谷。全矿上下抓紧“黄金期”,不负春光,不负前路,在各自赛道上跑出加速度、掀起安全生产新热潮。

(王五洲 文/图)

中国高铁背后的“隐形翅膀”:铜铬锆导线诞生记

艾广德 张鹏翔

“接触网导线是高铁的唯一动力源,也是高铁的三大核心技术之一。”在那台鑫晖铜业特种线材有限公司(以下简称“鑫晖铜业”)的一间实验室内,该公司研发部部长杨长红拿起一段直径 1.4 厘米的导线,边展示边介绍道:“接触网导线不仅要保证高效的电力传输,还要承受巨大的机械拉力,相当于高铁的‘生命线’。”

河北省宁晋县作为全国知名的电线电缆产业基地,拥有超过 2300 家线缆企业,年产各种线缆约 60 万千米。杨长红口中的高铁“生命线”就诞生在这里。

时间回溯到 2007 年,鑫晖铜业启动时速 350 公里以上高铁用接触网导线研发项目,新导线计划在京沪高铁挂线使用。据了解,当时国际最先进的铜镁导线强度在列车 350 公里时速下已达安全极限,想要进一步提速,必须研发下一代更高强度和更高导电率的铜铬锆

导线。

“当时这个项目由中铁第六勘察设计院集团有限公司电气化设计院分公司首席专家王立天牵头,他邀请浙江大学教授孟亮和我们公司的总经理张进东加入,组成研发团队。”杨长红说,王立天、孟亮、张进东后来被誉为“高铁导线三剑客”。

杨长红说,从零开始的研发团队经过几十次试验,才在实验室里冶炼出一根筷子长的铜铬锆导线。一根高铁接触网导线大约 1300 米长,而且不允许有任何瑕疵,实现工业化量产难度极大。

“当时我们生产到 50 米,导线断了;200 米,断了;300 米,导线又断了。每次试验大概要耗费 100 吨铜,当时一吨铜价值约 6 万元(人民币,下同),三次试验过后,1800 万元就打了水漂。”杨长红说。

两年多时间一晃而过,铜铬锆导线试验花费两亿多元仍未成功,研发工作一度陷入困



● 2 月 25 日,鑫晖铜业铜铬锆导线生产车间。

张新慧 摄

境。

转机出现在 2010 年 7 月的一个深夜。“试验中的研发团队突然遭遇结晶器漏水,如果水流进冶炼炉,将引发爆炸,需要立刻停炉。”杨长红说,他们的目标是让铜铬锆导线在更多的领域得到应用。

公益广告

低碳节能 绿色出行

让都市生活多一些绿色,多一些畅通,多一些健康,因为建设绿色森林城市是我们共同的愿望……