



朔黄铁路黄大公司自开通以来,因地制宜打造6处职工菜园、2处畜禽养殖点,推行绿色种植、自产自用模式。今年,沿线菜园产出蔬菜8091.5斤、水果14993斤。自产果蔬持续供应食堂,改善就餐品质,让职工感受企业关怀,有效提升员工归属感、获得感与幸福感。图为7月30日,后勤人员采摘水果。

本报通讯员 洪之乐 摄

胜利能源 铁路外运刷新历史纪录

本报讯(通讯员 卢艳道)7月27日,胜利能源铁路装车完成25列,刷新单日装车历史纪录,为公司迎峰度夏保供、拓市增销、提质增效筑牢坚实根基。

面对当前煤炭外运市场需求旺盛、铁路运力紧张、沿线集中检修等多重压力,公司高度重视铁路外运保供工作,与铁路单位建立常态化沟通联动机制,争取更多批车数量,派车及流向分配优先保障,统筹每日装车计划,结合铁路运力变化动态调整生产发运节奏,最大化利用有限运力资源,公司日均批车稳定达到19列,创下历史最好水平。立足装车全流程提质增效,深入推行全流程精细化管控,专人紧盯请车进度,深化与锡林浩特西站的路企协同协作,科学优化混煤、块煤进车次序,合理调配各时段作业力量,落实火车对位、装车、离场全流程作业提速,有效压缩车体周转时间、提升车体循环利用效率,实现每一列车作业进度可控、装车节奏精准平稳,充分释放了装车效能,成功实现单日装车25列、8.65万吨的历史新突破。此外,该公司科学编制精细化生产计划,从严抓实生产全过程管控,常态化保持10万吨以上装车仓储库存,为高效装车外运提供充足煤源支撑。优化分区选采、精准配煤工艺,强化分仓分装精细化管控,产品品质稳步提档,块煤平均热值达3127大卡/千克,混煤平均热值达3097大卡/千克,商品煤质量持续优化,市场核心竞争力稳步提升。深入推行计划性检修与精准化运维管理,抓实设备大修提质增效,全力保障核心生产设备平稳高效运行,主力采煤设备WK-35电铲出动率稳定保持在90%以上,以过硬设备保障筑牢迎峰度夏能源保供根基。

宁夏煤业运销公司 跑出跨区域能源保供“加速度”

本报讯(通讯员 司艳芹 王泽民)7月为抢抓铁路议价收官关键窗口期,宁夏煤业运销公司聚焦疆煤外运目标,统筹煤源、运力、线路、路企对接全链条资源,以硬攻坚举措全力拓运量、保畅通,当月疆煤发运量突破50万吨,刷新疆煤单月发运历史纪录,跑出跨区域能源保供“加速度”。

为精准布局拓宽运力,该公司打破单一运输路径局限,搭建多矿点并行、多运输模式互补的立体化外运体系。立足新疆优质煤源基地,统筹整合红沙泉煤矿、红沙泉二矿、黑山煤矿三大主力矿点产能,结合各矿区装车条件、线路运力“一矿一策”匹配最优运输方案,实现上游煤源供给多元化、疆煤外运保障常态化,为月度50万吨发运目标筑牢源头支撑。全链闭环管控,细化流程破解运力瓶颈,推行24小时全链条时刻控制机,从请车、承认车、派车、矿区装车、干线在途、重车接入地铁、站厂卸车、空车交至国铁各关键节点逐项细化管控,建立动态发运台账,执行“日核对、日复盘、日推进”工作机制。针对跨区域运力协调、分界口交接、空车返空等难点堵点,业务团队多次赴兰州铁路局对接协调,主动争取优先配空、优先返空政策支持,全力破解跨路局运输衔接难题,保障每日班列计划足额兑现、列车交接顺畅高效。此外,选派骨干人员长期驻疆,实时跟进矿井生产、装车组织、班列开行动态,现场协调处置装车滞后、运力波动、路矿衔接不畅等问题。业务中心人员抓实每一项调度、盯紧每一趟班列,克服跨区域协调难度大、阶段性运力紧张、高强度连续作业等多重挑战,全员凝心聚力抢时段、保发运,圆满完成月度50万吨疆煤外运任务。

铁路装备神维分公司 全方位筑牢安全屏障

本报讯(通讯员 石亮 董立伟)7月份,铁路装备神维分公司牢固树立“四个宁可”防灾理念,坚守“两个至上”根本原则,层层传导安全压力、细化全域防控举措,构建全员防控合力、齐抓共管的工作格局,全方位筑牢防汛防台安全屏障。

该分公司实时同步气象专报中台风路径、风力、降雨预报,动态跟踪最强降雨时段、降雨量监测信息,通过工作群、电话点对点传达等多渠道滚动推送预警提示,确保台风、暴雨预警信息第一时间直达每一名职工,做到早预警、早知晓、早避险。结合生产、后勤配套应急需求,对防汛防台物资储备标准,统筹物资前置,配齐抢险、生活双重保障,同步规划米面粮油、饮用水等生活保障物资,确保抢险物资随取随用、生活保障持续到位。规范汛期行车安全管理,严格管控公车使用,组织全员进行道路交通专题安全培训,切实增强安全防范意识和处理突发灾害及紧急情况下的应变能力。严格落实“雨前排查、雨中巡查、雨后复巡”工作制度,加密配电室、机房、低洼区域、围墙边坡等重点地段巡查频次,做到隐患早发现、早处置、早清零,全力保障办公、生活配套设施设施稳定运行。严肃24小时值班值守纪律,领导在岗带班制度,落实“叫应”机制,紧盯气象预警、研判险情,实现预警与应急响应实时联动,明确极端天气室外作业“先撤人、再处置、后汇报”原则,刚性执行“三个紧急撤离”,优先保障人身安全。

匠心筑通途

——包神铁路神木北站区安全运维护航“西煤东运”大动脉

本报通讯员 尚娜

复合水害的极限实战“大考”全面展开,朔朔铁路K34+006m至K34+241m处突发复合水害,造成219号道岔岔后枕木悬空8根,Y2线C70E重车脱轨,接触网支柱折断,信号设备灭灯,通信光缆中断,Y1线客运列车滞留并突发火情——多重险情交织叠加。现场救援指挥沉着调度,警戒组快速封锁现场;车务专业设立临时线路所,扣停邻线列车,客运人员迅速疏散旅客并对晕厥乘客实施急救。货运值班员白艳手持扩音器,一边引导站台滞留人员向安全区转移,一边高声喊道:“大家不要慌,注意脚下安全!”话音刚落,她又转身向晕厥旅客实施急救。工务抢险队分层回填道砟、捣固整修,受损线路逐寸恢复;信号专业紧急换装转辙机、架设临时信号机,红黄绿三色灯光重新穿透雨幕;通信专业架起抢险电话,无人机升空、布控球锁定点位,现场画面实时回传指挥部。各专业协同作战,在极限考验中交出了合格答卷。

安全是根基,责任重千钧。从风险辨识到隐患销号,从日常盯控到应急演练,神木北站区用制度的刚性、执行的韧性和协同的柔性,筑牢了能源大动脉的安全堤坝。

执匠心之笔 锻造硬钢筋骨

设备质量是安全运输的筋骨。上半年,站区在天窗时间内争分夺秒、精检细修,高质量推进各项检修任务,让万里铁道线有了最硬朗的“脊梁”。

3月24日8时,天窗作业命令下达。线路二工区工长郭志平身着橙黄防护服,带领工友列队奔赴现场,“脚下留神,路基发

软,轨距、水平易出现偏差,每一寸钢轨、每一颗扣件都要细查。”郭志平稳步前行,手中黝黑的检查锤精准轻叩钢轨顶面,清脆的金属撞击声穿透薄雾。行至曲线地段,他猛地蹲下,锁住轨缝间的微小变化:“小王,道尺!快!”工友王博应声而动,松扣件、调轨距、紧螺栓,动作行云流水,不过几分钟参数便精准归位。“差一毫米就是天大的事。”郭志平一边记录,一边叮嘱青年工友。

人工精检细致入微,科技检测同步发力。综合检测车以毫米级精度扫描每一寸线路,上半年管内检测48.7km,发现超限53处。站区依托轨检车、综合检测车等科技手段,与人工徒步检查形成互补,实现动静结合、全域覆盖,平均TQI为9.24mm,设备质量稳步提升。

合理统筹站线天窗与大线天窗,利用站线天窗完成专用线设备检修、绝缘子清扫,利用大线天窗处理正线缺陷,天窗利用率高达96.85%。

一把检查锤叩问毫厘之差,一辆检测车扫描全域隐患,一场场天窗作业精检细修——神木北站区用“争分夺秒”的拼劲和“精益求精”的匠心,让钢铁大道的每一寸筋骨都经得起万吨重载的考验。

执担当之笔 奔涌铁流动能

安全是前提,设备是基础,运输组织是将一切转化为运量的关键。神木北站作为朔朔铁路重要编组站和客货运站,承担着列车编组、分解、接发等多重任务。

运转室内,值班员徐强紧盯复杂的运

行图与监控画面,协调指令、调整计划、接听汇报。“3号道岔动作正常!”“5号道岔清扫完毕!”对讲机里传来各作业点的汇报。“重车优先,确保电煤列车正点开出!”每一列万吨列车的安全正点开出,都是一次多工种联动的精密配合。

截至6月30日,神木北站接车30522列,发车30025列,日均接168.6列、发165.9列;万吨编组1753列,日均9.7列;万吨分解378列,日均2.1列;中时4.6小时,运输组织效率持续保持较高水平。

在黄羊城站伟华专用线装车场,能源保供的“源头战役”早已打响。值班主任薛绍紧盯控制屏,密切关注抑尘剂喷洒系统运行,确保抑尘剂覆盖均匀、雾化充分,有效抑制煤炭装卸过程中的扬尘污染。黄羊城站货发发送量达1024.6万吨,同比增长23%,为公司能源保供作出了突出贡献。

站区电子台账云系统高效运行一年,实现高效便捷、协同共享、降本增效。站区申报QC项目16项,其中PDCA QC小组《快捷式铁路信号机智能检测仪的研制》项目斩获国家能源集团QC成果评审特等奖。站区党委书记崔亚雄说:“创新不是少数人的事,一个小改进、一个小发明,汇聚起来就是推动站区不断突破、争创一流的强大动力。”

站在“十五五”开局之年的关键节点,包神铁路神木北站区全体干部职工以奋发有为的姿态,锚定全年任务目标,持续深化安全环保、运输提质、改革创新工作,全力推动站区事业再攀新高,为“十五五”新征程写下铿锵有力的开篇答卷,为保障国家能源安全贡献更大的力量。

←近日,港口公司黄骅港务设备点检员开展电气系统专项检查,重点核查变频器散热及PLC模块指示灯状态,紧固所有接线端子,确认电控系统状态良好,保证翻车机正常作业。图为8月1日,工作人员检查电子系统。

本报通讯员 赵越 摄

↓近期,焦化铁路公司对管内线路设备设施开展“拉网式”全覆盖检查,重点围绕桥梁涵洞排水通畅性、护坡路基稳定性等关键点展开,严格落实路外安全治理管控措施,确保汛期铁路安全“无死角”。图为8月3日,信号专业职工调试转辙机。

本报通讯员 杨梓 摄



←针对汛期高温多雨天气多发的实际,平庄煤业运输公司聚焦机车设备薄弱环节和高频故障点位,组织技术、检修骨干,对机车关键核心部件进行逐台精细化排查,整治机车设备质量隐患,严防设备故障引发行车安全问题,保障汛期行车安全稳定。图为7月30日,乘务员检查机车走行部位。

本报特约记者 乔立宇 摄

王祖贵:一趟一趟跑出来的“稳”

本报通讯员 王泓清

6月26日18时,新朔铁路点岱沟站场,电力机车司机王祖贵登上机车,检查上部设备、巡视各仪表状态、完成高压试验、制动机试验……每一项都有标准,每一步都不跳过。王祖贵当学徒时师傅告诉他:“你糊弄车,车就糊弄你。”这话他记了17年,刻进骨头里。108节车厢安静地等在身后。王祖贵握稳闸把,万吨列车服服帖帖地滑出点岱沟站场,驶向神池南方向。

同样的动作王祖贵重复了无数遍,但驾驶室里的一切都在变。2016年,“社会主义是干出来的”伟大号召发出时,王祖贵刚独立值乘不久。那时他握的是韶山4B机车的闸把,如今指尖触到的是国能号机车的辅助驾驶系统;十年前身后拉着的是万吨列车,如今他已经是新朔铁路两万吨列车司机之一。

今年,当得知自己获评集团“社会主义是干出来的”十周年岗位建功先进个人时,他有些意外。有人问他怎么干出来的,他想了想说:“一趟一趟跑出来的。”

2023年12月21日,新朔铁路两万吨重载列车正式开行,成为继大秦、朔黄之后国内第三条具备两万吨重载运输能力的铁路线。那一天,王祖贵虽然不在驾驶室,但作为全程参与两万吨试验攻关的骨干之一,他比谁都清楚这趟车能跑起来意味着什么,这不仅是牵引重量的简单翻倍,更是一场从运输效率、技术装备到战略格局的全方位跃升。

两万吨开行前期,王祖贵参与了6次专项试验,12项风险辨识,4项行车组织办法,就是那个过程中一点一点磨出来的。对他来说,最大的感受不是辛苦,是“我们单位能跑两万吨了!”这份自豪感难以言表。

2025年7月底,一场百年一遇的持续强降雨席卷内蒙古高原,新朔铁路全线12个站点雨量监测数据刷新历史极值,大准线三处路基边坡溜塌。上行线封锁后,原本只走空车的下行线被迫承担重载运输,限制坡度从4‰陡增至10.9‰。公司决定采取“动能闯坡”方案,首趟试验落在王祖贵肩上。

那天,王祖贵坐在驾驶室里。他知道身后有调度中心紧盯大屏的同事,有抢修现场轮班奋战的上千号人,所有人都在等一个结果。指令下达,他握稳闸把,机车嘶吼着启动,速度表指针坚定攀升至40公里,列车全速通过外西沟站,巨大的惯性推动万吨身躯冲向10.9‰的陡坡。当最后一节车厢稳稳越过坡顶,电台里传来调度大厅的欢呼声,他这才松开闸把,长长呼出一口气。在他身后,是一个团队、一整支队伍的默契与担当。

这些年王祖贵手里的车换了一茬又一茬。从韶山到神华号、和谐电3C,再到国能号智能机车,驾驶室里老式的接触器和继电器变成了一块块电子屏。2024年全国首座机车智慧整备库投用后,机器人代替了人工检修;9台国能号机车完成智能化改造,自动驾驶装备逐步列装。从人控到智控,王祖贵说:“司机的脑子不能跟着偷懒。机车变聪明了,但再智能也得有人盯着,关键时刻的判断和把控,还得靠人。”