

一路拓荒一路歌

——销售集团华北山东营销中心锻造区域能源保供硬核实力

本报通讯员 程柳

在国家能源安全战略纵深推进的壮阔征程上,业务覆盖山东全域、辐射南方下水市场的销售集团华北山东营销中心,是国家能源集团筑牢华北东部能源保供屏障、深耕齐鲁终端市场的核心支点。

29载栉风沐雨,29载薪火相传,从胶州站一节车皮叩开市场大门,到双港双路构建多式联运格局;从几人事处的拓荒摸索,到专业化营销铁军的系统作战,山东营销中心踏着能源保供的铿锵步履,扎根齐鲁、织密通道,全体干部职工在市场拓荒中破冰前行,在保供大考中冲锋在前,在改革浪潮中提质升级,以坚守之姿在齐鲁大地书写能源保供的奋斗答卷。

从1车煤到4000万吨市场

1997年3月,山东省胶州市胶州火车站货场,一节载重60吨的煤车静静停靠,几名身着工装的年轻人伫立车旁,兴奋中带着志忑——这是运抵山东的第一车“神华煤”,也是国家能源集团布局齐鲁能源市场的第一粒火种。彼时的山东煤炭市场,本土煤企与各类市场主体占据主导,初入齐鲁的团队无客户资源、无品牌认知、无稳定运输通道,市场拓荒之路从零起步、艰难突围。

初创团队凭着“把神华煤卖到山东”的朴素信念,在胶州市租下简陋办公室,开启了艰苦的市场攻坚之路。没有客户,他们就逐家走访省内各大电厂、化工企业上门推介;没有口碑,他们就携带煤样现场试烧,用真实数据换取客户信任;没有稳定运力,他们就驻守火车站,逐个争取车皮计划。盛夏高温时节,为帮客户试烧煤种,汗湿的衬衫可以拧出水来;为等待客户合作答复,他们能在厂区门口蹲守整日;面对一次次拒绝,他们擦干汗水、调整心态,继续奔赴下一场洽谈。

1998年5月,“神华煤炭运销公司胶东

办事处”在威海市正式挂牌,中心也迎来了第一个合作客户——威海发电厂。当年完成的10万吨煤炭销量,放在今天仅是短短数日的发运量,却是初代拓荒者用脚跑出来、用嘴磨出来、用心血换来的“第一桶金”。

自此,中心市场规模稳步攀升、发展势头持续向好。2009年,办事处迁至烟台,成功开发鲁北化工、华鲁恒升、黄岛电厂等20家核心用户,销量一举突破2000万吨,10余年间销量增长200倍,实现跨越式发展。2012年迁址青岛市,2015年落户济南市,办公驻地的数次迭代,见证着中心市场版图从胶东一隅逐步拓展,覆盖整个齐鲁大地的蜕变历程。

“那时候哪有什么优越条件,就凭着一股不服输的劲儿,觉得别人能做到的,我们也能做到,而且要做得更好。”一位老员工回望创业岁月,眼中依旧闪烁着奋进的光芒。正是这股敢闯敢拼、永不言弃的韧劲,支撑团队熬过了最艰难的创业初期,在激烈的市场竞争中站稳脚跟、扎根成长。

2021年2月26日,是中心发展史上值得铭记的重要节点——销售集团山东分公司正式成立。负责人的话掷地有声:“以分公司的成立为起点,全力当好山东区域能源供应的‘压舱石’和‘稳定器’。”

分公司成立初期,人员配置紧张,一人多岗、全员奋战成为常态,建章立制、市场开拓、港口建设、铁路开通……无数个深夜办公室灯火通明,无数个周末团队人员奔波在客户现场、港口铁路一线。全员攻坚之下,成立当年便交出亮眼答卷:全年直达销售突破2000万吨,同比增长81.7%;黄大铁路运量突破1000万吨;龙口港下水业务顺利完成首航,多项核心业务实现突破性进展。

2025年1月,按照销售集团购销体系改革统一部署,山东分公司正式更名为山东营销中心。从简陋办事处到专业化分公司,再到现代化营销中心;从单节60吨煤车的零

星发运,到年销4400万吨的市场规模;从单一合作客户,到40余家稳定核心用户;从寥寥数人的拓荒小队,到敢打硬仗、善打胜仗的营销铁军。这一组组不断刷新数字,并非冰冷的业绩报表,而是三代齐鲁销售人用29年青春与汗水镌刻在齐鲁大地上的创业史诗。

双港双路织就能源动脉

如果说市场是企业的生命线,那么物流通道就是能源保供的“大动脉”。

2020年12月26日,一个载入中心发展史的重要日子。18001次万吨重载列车从黄骅南站缓缓驶出,沿新建的黄大铁路一路向东,奔赴原国华电力寿光电厂。这一天,黄大铁路正式通车运营,国家能源集团首条进入山东的自营铁路干线历经10年攻坚期盼,终于全线贯通、落地见效。而为了这一天,他们等了太久,也付出了太多。

线路开通初期,铁路联络线尚未完全连通,站点配套设施不完善,多数客户对新线路持观望态度,市场开拓阻力重重。为此,原山东分公司迅速成立“黄大铁路市场开拓党员攻坚组”,3名党员骨干主动请缨,接下了这块最难啃的“硬骨头”。从滨州到东营,从潍坊到烟台,他们沿着黄大铁路一家家走访客户,多方对接铁路、港口、企业三方主体,逐一破解机车超长超重适配、拨车机运力不足、折角运输受限等各类难题。同时,创新推出集装箱运输模式,有效解决了无专用线客户的接卸难题,成为与魏桥集团等大型企业深度合作的核心运输通道。

实干终有硕果,攻坚必见成效。黄大铁路开通不到1个月,中心成功落地4家终端用户,锁定840万吨基础合同量;通车1周年,线路运量突破1100万吨,党员攻坚团队获评集团“奋进‘十四五’党员先锋队”。荣誉墙上鲜红的锦旗,见证着那段激情奋斗、

实干攻坚的岁月。

如果说黄大铁路打通了鲁北地区的陆上能源生命线,那么龙口港下水通道的开通,则为中心开启了“向海图强、北煤南运”的全新发展格局。

2021年11月29日,龙口港码头第一艘货轮船笛启航,满载煤炭奔赴南方各大电厂,标志着集团自营煤龙口港下水业务正式首航。通过与港口、铁路多轮对接谈判,中心成功争取到最优合作政策,不到5年时间,龙口港年装船量突破600万吨,成为集团南方能源保供的重要海上支点。

通道建设步履不停,保供网络持续织密。2024年5月,菏泽电厂西柏坡换装通道顺利打通,实现了山东内部电厂一体化煤炭供应全覆盖;2025年6月,自产煤经瓦日铁路成功发运,打通了自产煤国铁直达山东的全新通道;同年7月,首列代理运输煤炭在黄大线顺利发运,中心物流运营模式愈发多元、体系愈发成熟。

今年5月,东营港下水煤销售通道正式开通,为集团“北煤南运”战略再添一条关键海上通道。为推动项目落地,攻坚团队扎根黄河入海口港区一线,没有固定办公场地,就租赁港区临时办公室办公;没有成熟运营经验,就白天深耕现场摸排情况、晚上梳理完善制度流程。针对铁路专用线未完工、需汽运短倒转运的实际难题,团队实行24小时全程施封、全程监控、全程驻场盯守,全力保障煤炭运输安全、高效、畅通。

从黄大铁路首列重载列车鸣笛启程,到龙口港首艘运煤巨轮扬帆远航;从瓦日铁路新通道顺利贯通,到东营港全新支点强势崛起。短短5年时间,山东营销中心成功构建起“双港驱动、多式联运、全域贯通”的现代化物流体系。铁路纵横齐鲁,巨轮驰骋江海,一列列乌金列车穿梭不息,一艘艘运煤货轮破浪前行,在齐鲁大地绘就出通江达海、全域保供的能源发展新画卷。



雁宝能源运销公司扎实开展迎峰度夏机车隐患排查专项工作,重点对机车砂箱、管路等关键部位进行细致检修,逐项梳理排查设备隐患,对发现的问题落实闭环整改,全力保障机车安全稳定运行。图为8月13日,机车钳工紧固砂箱固定螺栓。

本报通讯员 冯天骄 摄



针对连日强降雨天气,平庄煤业运输公司严格落实24小时值班值守及信息报送制度,全面强化恶劣天气应急保障,紧盯行车安全关键环节,加大线路巡查巡检力度,从严从细抓实各项防汛度汛举措,全力保障铁路运输安全稳定有序。图为8月12日,信号工对雨后被积水淹没的道岔转辙机进行抽水作业。本报特约记者 乔立宇 摄

包神铁路神朔公司
超额完成阶段货运任务

本报讯(通讯员 任亚菲)截至8月10日,包神铁路神朔公司年度累计货运量完成17051.96万吨,超年度进度计划128.48万吨,较去年同期增加876.54万吨,增幅5.42%,超额完成阶段性运输任务。

今年以来,该公司紧扣年度货运目标,统筹安全生产与运输保供工作,双向发力、精准施策。持续优化列车开行方案,细化站场调度衔接流程,常态化开展设备隐患排查整治,有效压缩列车周转时长,稳步提升重载运输效率,保障万吨列车安全、平稳、常态化开行。深化运输组织精细化管理,动态优化运力配置,疏通各类运输堵点,全力保障能源物资高效外运。全面压实防洪防汛主体责任,强化沿线路基、桥涵、隧道及重点区段的巡查值守与隐患管控,持续稳固运输生产秩序,以安全、平稳、高效的运输态势,保障能源运输通道畅通稳定、稳产增量。

朔黄铁路肃宁北站
煤炭中转实现增量突破

本报讯(通讯员 冀彦充)截至8月12日,朔黄铁路肃宁北站年累计完成煤炭中转量20131.82万吨,同比增加678.85万吨,增量成效显著。

今年以来,该站持续动态优化运输组织方案,统筹推进多方向列车接发作业,全力保障能源运输通道安全畅通、高效运转。主动对接调度指挥中心、京九线国铁站及天津机务段,实时研判车流变化、精准掌握运输动态,动态优化调整机车交路,有效破解车流集中到达、技检作业耗时较长等运输难题,实现机列高效衔接、有序周转。聚焦现场关键作业环节,科学统筹到发线运用,精准协调调车务换班、机车转线、列车换挂等重点作业,最大化利用平行进路作业条件,减少咽喉区作业交叉干扰,推动各工序紧密衔接、闭环高效。充分依托国铁站非天窗时段、客车间隔及下行太师庄方向列车间隙等有利窗口期,科学统筹空、重车流接发组织,持续压缩列车在站停留时长,全面提升车站车流中转效率。

新疆能源天山铁道公司
高效完成将黑线轨道拨移施工

本报讯(通讯员 孙众人 谢思静)8月10日,新疆能源天山铁道公司联合施工单位、乌铁局工务段等多方力量,高效开展夜间天窗施工作业,顺利完成将黑线新建二线及电气化改造工程将军庙站至将军庙车站区间第二次轨道拨移施工,为线路后续提速、安全稳定运营夯实基础。

本次施工里程涵盖K9+458.97至K9+944.74、K12+251.09至K12+744.27区段,施工内容全面、技术标准严格。为保障施工安全、质量、进度同步达标,现场统筹协调160余名施工人员,投入24台大型机械设备联合作业。施工团队结合两段线路实际工况,实行分区差异化施工方案:K9区段以大型机械拨移为主、人工辅助补砟作业,K12区段采用人工搭配挖机精准拨移、大机跟进捣固固定型的施工模式,精准匹配不同地段线路线型调整需求,有效提升施工精准度与作业效率。



入夏以来,黄骅港气温持续攀升,阵风、降雨天气交替出现。黄骅港务公司技术人员直面复杂天气带来的考验,打响了一场设备保障攻坚战。CD11翻车机底梁更换、SL9装船机中心漏斗处置、皮带更换、减速机同轴度调整等重点作业有序推进,截至7月31日,完成自主大型维修372项,月度大型维修完成率达到98%,年度大修已完成73项,完成率达到66%。图为SL11皮带更换作业现场(摄于7月31日,无人机照片)。

本报通讯员 周祥
黄文俊 摄



一 / 线 / 故 / 事

人机协同巧换“心”

本报特约记者 任振华

8月11日5时10分,随着天窗命令下达,朔黄铁路原平分公司滴流磴站东岔区3#、5#、7#道岔一场交叉渡线辙叉“换心手术”正式打响。

担任本次施工负责人的滴流磴工务队作业组组长张彦军一声令下,15名作业人员迅速奔赴作业现场。与以往施工不同,一台机身小巧、作业力强劲的挖掘机履带碾过石砟,缓缓驶入道心参与作业。此次待更换的75千克/米旧辙叉安放在轨枕之间,全长近6米,重量超1800公斤。以往搬运这类重型轨件,完全依靠人力撬动挪移,安全风险高,作业效率低,而这一作业模式在本次天窗作业中被彻底革新。

“突、突、突……”内燃扳手率先轰鸣,作业人员快速松卸扣件,拆卸螺帽、扣板,旧辙叉与钢轨的连接被逐一解除。

百米之外的钢轨存放点,张彦军向挖掘机操作员下达起吊指令。挖掘机回转机身,

机械臂张开,抓斗精准钳住新辙叉心。重达千斤的轨件平稳离地,回转、平移,伴着机械的低鸣向作业点移动。

短短3分钟,新辙叉便平稳落于路肩。

放在以往,同样100米距离的轨件转运,需要12至15名职工拥挤在狭窄线路上,依靠钢钎、撬棍,喊着号子一寸一寸挪动,至少耗费15分钟。稍有不慎,轨件便会横移、倾倒,极易引发人身伤害。现在,挖掘机一钳一放,人力投入减少85%以上,作业时长压缩超80%,安全与作业效率实现双提升。

“道岔是铁路的‘咽喉’,辙叉就是道岔的‘心脏’,直接关系到列车运行安全。我们严格卡控天窗时间,优化人员组织,就是要以标准工序快速处置设备隐患,保障线路安全畅通。”现场盯控人员杨俊隆全程紧盯施工关键环节。施工现场严格执行“一人一机”防护制度,防护人员手持信号旗全程监护,挖掘机起落、旋转、进退每一项操作均在专

人监护下精准开展,杜绝各类安全风险。

安设新辙叉前,挖掘机先将旧辙叉从枕木槽中吊出,平稳转运至路肩;随后再次起吊新辙叉,操作人员平稳推送操作杆,新辙叉抬升越过轨面,抓斗精细对位,辙叉缓缓下落,精准嵌入枕木槽位。

作业人员跟进就位,铺设垫片、安装扣板,拧上螺帽,电动扳手再次轰鸣,扣件扣压力严格达标。道尺反复丈量,水平、轨距、高低等参数逐项复核校验,所有偏差全部控制在±2毫米标准范围内。

整套拆装流程,机械完成轨件吊卸转运,人力全部集中在轨距调整、扭矩校验、螺栓紧固等核心精调工序。朝阳渐渐升起,作业人员额头渗满汗水,大家顾不上擦拭,弯腰、俯身、测量、紧固,各道工序一气呵成。

挖掘机的投入使用,让辙叉更换施工彻底告别了传统的人海战术。重达1.8吨的辙叉“大心脏”,吊装转运进退自如、毫厘可控,