

编者按:

今年是中国共产党成立105周年,是“十五五”开局之年。“一起为梦想奋斗、为幸福打拼,把宏伟愿景变成美好现实”的殷殷期盼,激励着石化人奋勇前行。

马年新春将至,石化报社编辑记者认真践行“四力”,奔赴基层一线深入采访。我们走进车间井站、田野荒漠,捕捉奋进身影,定格不凡担当,以有温度的报道书写时代答卷,与万千石化人步履不停,共赴新程。

新春 赴基层

脉动“十五五”跃马启新程

运河边的“油管家”

本报记者 王 典 刘 阳 谭先文 毛玉萍

2月8日凌晨4点多,天色未亮,广西石油钦州油库内,油品配送司机陈师傅已完成柴油罐车装车,驱车前往110公里外的平陆运河建设工程现场。他要赶在早上7点前,为近20辆工程车保障供油。

当天夜幕降临,G325国道隐设在夜色中,钦州石油北部湾加能站经理陆冰正在盘库。“明天平陆运河建设现场大概要用10吨油,站里地罐存量不多,来站加油的车辆肯定要排队。”陆冰一边盘算,一边在系统中录入信息,同时跟踪配送车辆连夜装油、随时待命接卸。

陈师傅和陆冰,有着同一个身份——平陆运河建设工程用油保供人员。

从工程第一标段开始,广西石油就全程参与项目油品保供。截至2026年2月8日,广西石油累计向平陆运河建设工程供油近19万吨,占工程总用量的80%以上。

北部湾站成品油年综合销量超2.8万吨,是平陆运河工程保供的主力军。临近春节,运河现场建设并未减速,重卡运输车穿梭不息,设备安装紧张推进,每日用油达100吨。

“工程方有任何用油需求,只需联系‘油管家’。”业务部经理苏小梅介绍。她口中的“油管家”,是公司专为平陆运河设立的服务管理专班。

3年来,“油管家”24小时响应的服务,让平陆运河实业有限公司业务主管邓国锋印象深刻:“运河工程一直‘加速跑’,不管什么时间联系供油团队,他们都第一时间响应,服务速度和质量始终在线。”工期最紧张时,往往很晚才能确定第二天用油计划,有时沟通已近零点,但客户经理总能确保次日清晨6时油罐车准时抵达工地,保障施工不间断。

春节临近,年味渐浓,钦州石油平陆运河油品保供团队依然坚守在岗位,提前做好节日保供准备。平陆运河作为新中国首条贯通江海的运河工程,全长134.2公里,建成后将成为广西及西南地区通往东盟最便捷的海上通道。“能陪着这项工程一起‘奔跑’3年,我们全站员工都觉得无比光荣。”陆冰感慨道。

巴山深处“稳钻人”

本报记者 栗 阳 郝春炜 苟朔戈 潘景宇
通讯员 全道丰 刘 哲 游鸣宇

2月10日,川东北山区晨雾未散,普光205井井场早已响起钻机的轰鸣。

朱川是中原石油工程西南钻井分公司708112Y钻井队带班队长。此刻,他握着操作杆,双眼紧盯仪表盘,钻杆在地下5000多米的地层中平稳穿梭,转速参数始终稳定在误差0.5转/分钟以内。

“70代表7000米级深井钻机配置,811是我们队伍的专属序号。”朱川顿了顿,目光落在身旁的钻机上,“驾驭这种‘深井利器’,半点儿都马虎不得。”朱川的“稳”,在巴山蜀水间早已声名远扬。2025年8月,他所在的708112Y钻井队承担马108-1H井施工,须家河组高硅质、强研磨性的复杂地层,让钻具磨损快、井壁易垮塌,成了挡在面前的“拦路虎”。

朱川凭着一套“三看三控”绝活——看地层数据控钻压、看设备状态控转速、看泥浆性能控排量,配合新型PDC钻头,带领班组一举实现单趟进尺361米,刷新该区块最高纪录。

“朱队操作钻机,就像老司机开山路,再险的路况都能稳稳握住。全队设备故障率,比平均水平低三成。”708112Y钻井队平台经理唐书选的这句赞句,道出了大伙儿的心声。

在70726ZY钻井队作业现场,另一番“硬核操作”正在上演:庞大的井架如同长了“双脚”,在“步进式平移”技术加持下,平稳精准地“走”向新井位。

“过去拆解重组并架要十几天,现在两小时就能就位,还大幅降低高空作业风险。”70726ZY钻井队党支部书记苗端阳介绍,这项创新技术可缩短安装周期9天。这位两次拿下集团公司石油工程“最强操作”金牌的技术先锋,不仅自己本领过硬,还带出3名工程师、4名带班队长。

夜色渐浓,井场灯火照亮巴山深处,附近村子偶尔传来零星的爆竹声,与钻机的轰鸣轻轻交织。这片灯火里,藏着许许多多像朱川、苗端阳这样的石油人,他们的坚守,顺着川气出川的管线,无声延续。

策马赴新春 保供显担当



2月10日,塔克拉玛干沙漠深处的顺北油气田朔风凛冽。新春万家团圆时,采油工李海秋、王宏涛夫妻俩选择坚守在偏远井站,以岗为家、默默守护能源生产一线。图为夫妻二人在井场仔细观察、分析刚采集到的油样。李学仁 摄



▲卧羊台村位于河北省蔚县东北部山区,距离县城近40公里,是石家庄炼化的结对帮扶村。2月1日,山区气温已接近零下20摄氏度,但村委会前的广场上却热闹非凡。图为石家庄炼化公益志愿者为村民送上春节慰问品和春联。本报记者 苏斌 摄



2月2日,广东肇庆石油康州南加能站“情暖驿站·关爱回家”公益活动现场,“铁骑大军”正有序排队,享受“免费加满一箱油”的暖心服务。图为返乡摩托车主难掩归家的喜悦,对着镜头竖起了大拇指。本报记者 刘阳 摄



2月7日,在湖北石油恩施宣恩椒园加能站的春运爱心服务台,身着民族服饰的员工为过往司乘人员递上姜茶,用一杯热饮驱散旅途寒意,也传递着石化人对归家者的温暖祝福。本报记者 王鹏华 摄

车间“首饰盒” 守护超深井

本报记者 林青青 朱树炜 岳熙博
通讯员 唐文泉 李 强

2月9日,记者来到工程院大陆架公司的机加工车间,在一处工作台旁,看到一个木质“首饰盒”,一排排金闪闪的小物件整齐罗列,格外亮眼。

这可不是什么珍贵首饰,而是能适应高温高压环境的尾管固井成套装置关键零件——剪钉。细长的铜棒在高速旋转的机床上完成数道工序,精雕细琢后,变身成一颗颗精致的剪钉。

剪钉在石油井下装备中使用广泛,尺寸不过两三厘米,却有螺纹、光面等多种类型。“别瞧它个头小,却是超深井施工实现精准控制的关键一环。”机加工车间经理袁大勇介绍,剪钉就像深井装备的“安全扣”,安装在尾管悬挂器内部连接处,随装备送入数千米深井,通过井口憋压精准剪断,触发设备坐挂、开孔等核心动作。

剪钉质量直接影响井下作业安全,一旦出现误差,轻则导致设备失灵,重则威胁整口超深井施工安全。“生产剪钉不难,难的是满足超深井的极端要求。”袁大勇说,若要求剪钉在5000米深度、10兆帕压力下断裂,就必须定制化生产,确保未达条件不提前断、达到条件不失效。

作为专精特新“小巨人”和制造业单项冠军企业,大陆架公司专注尾管固井成套装置研发,建立“以极定制”质量管控体系,用远超行业常规的极限参数,保障产品在极端工况下稳定运行,小小剪钉正是这份极致追求的缩影。

在理化实验室,记者看到实验员对每根铜棒随机截取三段做剪切试验,实验员介绍说:“若偏差超过5%,整根铜棒直接报废,必须从源头确保原材料稳定。”精加工环节,技术人员按客户需求精准设计参数、编制程序,经审核后用自动化机床加工,加工好的剪钉放入“首饰盒”分区存放,实现全流程追溯。

剪钉装配前,还需通过专用设备模拟井下环境做剪切测试,实测值与理论测值偏差超10%即整批禁用。“这种‘破坏性’测试,就是要守住质量零缺陷的底线。”车间技能大师、“齐鲁首席技师”熊新荣说,对剪钉质量的极致打磨,正是为了保障超深井施工安全。

充上绿色电 吃上暖心饭

本报记者 段景文 何翔任 于森 赵博安 馨 王鹏华
熊海 通讯员 龚华林 唐浩

2月9日上午,宜昌细雨蒙蒙。卡车司机熊新照如往常一样,驶进湖北石油宜昌都长江加能站。停车、拔枪、插枪,动作干脆利落,两把充电枪稳稳卡入重卡接口。

他是附近跑水泥运输的重卡司机,每天都会来这里充两次电。等候的间隙,走进“司机之家”冲个热水澡,再到厨房吃口热乎饭,是熊新照奔波路上最享受的片刻。

围坐在一起吃“百桌暖心团年饭”时,熊新照告诉记者,换电车之前,他开了20多年柴油车,那个时候就选择中国石化。“我和站里的员工都是老朋友了,这里给我的感觉就像家一样,特别温暖。”他说。

像熊新照这样从“油”转“电”的重卡司机不在少数。瞄准绿色物流发展机遇,湖北石油在宜昌打造了三条“重卡充电走廊”,基本覆盖磷矿石、沙石料、水泥等原料从矿区运往工业园区和港口码头的主要通道。

从宜都长江加能站出发,驱车向南约一小时,记者来到中国石化宜都梅子园超充站。站内两排重卡正同时充电,还有新的卡车源源不断驶入。重卡车头与半挂之间,一个超大的黑色长方体便是车辆电池——一次充满所需电量,相当于普通小轿车的10倍。而在梅子园站,重卡满电仅需45分钟,可续航300公里。

往返于矿山与码头的水泥运输车队,正是看中这样高效便捷的充电服务,成为梅子园超充站的常客。该车队42辆车已全部更换为电动重卡,如今每天凌晨会有专人驾车到站内集中充电,司机们则在中午时段进行补充充电。“换成电动重卡后,我们每年节能省能成本约400万元。”车队负责人曾玉联介绍道,“明年,我们还计划再投运10辆电动重卡。”

截至目前,湖北石油已投运30座像梅子园这样的重卡超充站,初步构建起覆盖关键货运通道的一体化充电服务网络。谈及下一步规划,湖北宜昌宜都石油经理、党支部书记谢玉云信心满满:“我们要在矿石和水泥运输路线上至少再建3座重卡充电站,为二次创业蹚出一条宜都路径。”