



推进铁路建设利国惠民



全面推进铁路科学发展

铁道部党组书记、部长 盛光祖



在党中央、国务院的正确领导下，在国家有关部门和各省市自治区的大力支持下，党的十八大以来，我国铁路实现了加快发展。

一是路网规模迅速扩大。截至2011年底，全国铁路营业里程达到9.3万公里，复线率和电气化率分别达到42.4%、49.4%。高速铁路建设加快发展，截至目前，我国投入运营的高铁共有23条，营业总里程达7695公里，居世界第一位。

二是铁路运量持续增长。2011年铁路旅客发送量达18.62亿人次，比2002年增长76.3%，2012年固定旅客列车开行2087对，比2002年增长75%。2011年全路货物发送量完成39.2亿吨，较2002年增长91.2%；货物周转量完成29130亿吨公里，较2002年增长87.7%。目前，我国铁路完成的旅客周转量、货物周转量、换算周转量均居世界第一位。

三是铁路科技创新水平明显提高。依托重大工程项目，坚持原始创新、集

成创新和引进消化吸收再创新。高速铁路方面，掌握了复杂路基处理技术、长大桥梁工程技术、大断面隧道工程技术、新型客站建设技术、高速动车组技术等，形成了比较完备的高铁技术体系；重载运输方面，在重载机车互联互通技术、牵引、制动、供电、运输组织等方面取得一系列科技成果，构建了我国铁路重载运输技术体系；高原铁路方面，青藏铁路攻克多年冻土、高寒缺氧、生态脆弱三大世界性工程难题，构建了运营安全保障体系，在高原铁路建设、运输组织、应急救援、卫生保障和生态环保技术方面取得一系列新成果。共获得国家科技进步奖21项，其中特等奖1项，一等奖8项，二等奖12项，我国铁路总体技术水平达到世界先进水平。

春运及黄金周、小长假期间，及时加开临客，开行民工专列、学生专列、旅游专列，满足客流高峰时段的出行需求。

二是创新售票方式，全面推行网络购票、电话订票和购票实名制，在客流较大车站实现自助售票，增加客票代售点数量，在京沪、京津、沪杭等13条高铁的主要车站实现旅客凭身份证直接进站上车。

三是大力改善站、车环境，加大投入更新客车车辆。近5年来，组织新造了近1.3万辆普速客车、705组共7264辆动车组客车，对二等及以上车站进行无障碍设施改造。

四是创新信息服务方式，发挥铁路客户服务中心和12306网站等服务平台作用，利用互联网、电话、邮件等方式，为客户提供铁路客运查询、咨询、投诉等服务，畅通与旅客的沟通渠道。

五是深入开展服务旅客创先争优活动，教育引导全路职工牢固树立以服务为宗旨，待旅客如亲人的服务理念，不断改进服务态度，优化服务环境，提高服务质量。

由于采取上述措施，今年的春运和刚刚结束的中秋、十一黄金周运输实现了历史性进步：重点地区售票场所人员彻夜排队、拥挤的现象没有了；列车超员严重的现象没再发生；服务设备损坏严重的现象有了很大好转；倒票问题得到有效遏制；在客流高峰的情况下，铁路运输均衡性增强，科学组织运输实现新的进步。

货运服务方面，目前正在实施铁路货运组织改革，试行铁路货运需求网上受理，积极推进实货制运输组织方

核心提示：党的十八大以来，中国铁路迎来了大规模建设发展的黄金期，京沪高铁、武广高铁、京津城际等一条条高铁列车飞驰在神州大地；青藏铁路、宜万铁路、包西铁路等一条条区际干线建成投产；北京南站、上海虹桥、广州南站 约300座新型客站投入使用，旅客购票、候车、换乘条件大为改善。



“云端”小站

本报记者 齐慧 通讯员 李芹

仓库，看着在蚊帐顶打架的老鼠，他流了一滴汗。

车站是四等小站，名气可是不小。小站周边蕴藏着大量优质的低硫无烟煤，全国各大电厂和企业都想与它攀亲。什么是低硫无烟煤？广生举了一个最简单的例子，说这种煤热量高，而且燃烧的时候不会产生刺鼻的煤烟味，比较环保。

广生每天的工作就是将这些煤炭装上火车，保证它们安全送到电厂，然后变成电进入千家万户。装煤炭最担心的就是装超载。广生说，超载的火车跟超载的汽车可能造成的后果相似，甚至更严重。刚开始防止超载的方法，是测算出煤的比重，然后根据货车的尺寸算出装60吨煤炭应该达到的高度。因为每种煤的比重都不一样，装一列48车的煤炭专列不但算数算得人头疼，还得一车车用粉笔标记装煤高度。10年后的今天，铲车电子秤已经大减少了广生他们的工作量，一辆货车要产生刺鼻的煤烟味，比较环保。

广生每天的工作就是将这些煤炭装上火车，保证它们安全送到电厂，然后变成电进入千家万户。装煤炭最担心的就是装超载。广生说，超载的火车跟超载的汽车可能造成的后果相似，甚至更严重。刚开始防止超载的方法，是测算出煤的比重，然后根据货车的尺寸算出装60吨煤炭应该达到的高度。因为每种煤的比重都不一样，装一列48车的煤炭专列不但算数算得人头疼，还得一车车用粉笔标记装煤高度。10年后的今天，铲车电子秤已经大减少了广生他们的工作量，一辆货车要产生刺鼻的煤烟味，比较环保。

小站光是运煤，不停旅客列车。空闲之余，广生喜欢在站旁看铁路上来来往往的客车。10年前，经过小站的大多数是开着面车的绿皮车，列车减速通过时广生还能跟车上的旅客对视几秒钟。现在，列车提速了，红皮车多了，刮起的风让你眼睛都睁不开。说到列车提速，广生又说10年前他坐火车回桂林老家探亲要19个小时，现在只需13个小时。再过10年，他说是6个小时左右。

你幸福吗？记者问33岁的他。现在房子有了，工资涨了，党也入了，老婆孩子都有了，你说我幸福吗？李广生笑呵呵反问道。

年前翻了1倍还多。

煤越运越多，小站也渐渐发生了变化。小站里建起了水塔、蓄水池，再也不用担心停水。家属来探亲也有宿舍楼住了，没事还能上网，跟千里之外的朋友聊聊天。现在3层楼高的货运楼拔地而起，坐在宽敞明亮的办公室里，广生说找到了当白领的感觉。

小站光是运煤，不停旅客列车。空闲之余，广生喜欢在站旁看铁路上来来往往的客车。10年前，经过小站的大多数是开着面车的绿皮车，列车减速通过时广生还能跟车上的旅客对视几秒钟。现在，列车提速了，红皮车多了，刮起的风让你眼睛都睁不开。说到列车提速，广生又说10年前他坐火车回桂林老家探亲要19个小时，现在只需13个小时。再过10年，他说是6个小时左右。

你幸福吗？记者问33岁的他。现在房子有了，工资涨了，党也入了，老婆孩子都有了，你说我幸福吗？李广生笑呵呵反问道。



图片自上起依次为：万吨煤炭列车安全通过山西省御河特大桥；中外旅客在和諧号动车组上享受列车酒吧的乐趣；拉萨开往西宁西的青藏列车通过拉萨河大桥；成都铁路集装箱中心站正式开通运营。（资料图片）

高铁快速发展世人瞩目

北京交通大学交通运输学院 纪嘉伦

伟蓝图，上万亿元资金集中投向铁路，促进了高速铁路的快速发展。在科学发展观的指导下，铁道部利用高校、科研院所长期积累的科技优势和先进制造部门的技术优势，通过消化吸收国外的工程经验，形成了具有自主知识产权的核心技术体系，在有限时间内基本完成了铁路现代化改造。

当前，中国正处于经济转型时期，铁路的高速发展推动了经济格局调整与生产力布局优化，带动了沿线地区经济发展，通过技术投资，扩大国内经济需求，提高就业率，促进经济稳定增长，为经济全面协调、可持续发展提供动力。

中国铁路的高速发展，打破了外国对相关技术的垄断，以高铁技术为突破点，完善了相关的产业链，建立了比较完整的技术标准体系，通过不断提升高铁技术创新能力和管理水平，占领世界高速铁路建设技术的制高点。

高铁的快速发展对于我国构建综合交通运输体系具有良好的推动作用。综合交通体系由铁路、公路、水运、航空及管道等各种运输方式组成，统一规划，协调发展，互相补充，合理竞争。高铁的诞生使客货运逐步分离，对于构建综合交通运输体系大有好处。

中国高速铁路的发展，提高了人民群众的生活质量和幸福指数，最大限度地满足人民群众的出行需求，在发展中坚持以人为本的理念，对建设资源节约型、环境友好型的社会体系具有重要现实意义。

由于高铁的广泛分布、沟通区域经济和面向大众的社会性，弱化了其盈利的功能，成为政府为社会服务、谋求更快发展的重要载体之一。

高铁的快速发展也为我国在基础设施建设、国家公益事业发展、高科技科技储备方面提供了宝贵的经验。

总之，这10年铁路快速发展取得的成绩，为我国经济建设可持续发展奠定了坚实的运力基础，必将成为我国经济进一步迈上新台阶的助推器。

掀起铁路建设新高潮

党的十八大以来，党中央、国务院高度重视铁路发展。2004年1月7日，国务院常务会议讨论并原则通过了《中长期铁路网规划》，为中国铁路的发展勾勒出了新蓝图。

2008年在应对国际金融危机中，中央把基础设施建设作为扩内需、保增长的重点，进一步加大了对铁路投资力度，扩大建设规模，掀起了铁路建设新高潮。

近10年来，我国铁路基本建设投资完成26952.2亿元，是前10年投资的6.5倍；新线投产1.58万公里，电气化投产2.8万公里，分别为前10年的1.6倍和3.1倍。

10年间，我国的四纵四横高速铁路网初步形成。截至2011年底，全国铁路营业里程达到9.3万公里，复线率和电气化率分别达到42.4%、49.4%。高速铁路建设加快发展，截至目前，我国投入运营的高铁共有23条，营业总里程达7695公里，居世界第一位。

实现了客货分线运输后，铁路货运能力也大幅提升。仅京津、胶济、武广、郑西、沪宁5条高铁运营后，每年释放的既有线路货运能力就达到2.3亿吨，长三角、珠三角地区春运期间大企业生产受限问题大为缓解。

以旅客满意为服务宗旨

铁路发展的最终目标就是让人民群众

意。在铁路客运量快速增长的同时，近年来，铁路部门确立了“让人民群众满意”的根本工作标准，服务手段日益丰富，服务水平不断提升，推出了一系列便民利民服务新举措。

节省时间，可以选择高铁；节省钱，可以选择普通列车，想去旅行，可以坐旅游专列。今天的铁路更加注重基础服务均等化。

为适应我国幅员辽阔、人口众多、城乡与基础设施发展不平衡的实际国情，铁路部门推出了以高速、快速、普速合理匹配的铁路客运产品，在高速铁路上合理安排不同等级、不同速度的客车开行方案，同时在既有铁路上保留了327对绿皮车，以满足人民群众对不同等级和多种票价选择的需求。

不出家门、不用排队就能买到火车票，高铁列车里提供着航空式服务，13条高铁的主要车站已经开始凭身份证就可以直接进站。今天的铁路更加注重服务手段多样化。

2010年底开通，铁路积极推广电话订票、互联网售票、电子客票、银行卡购票、自动检票等多种信息化新服务，最大限度方便旅客的同时，适应旅客多样化、个性化要求，拓展站车商业和旅行服务。

货运服务也在转型。自2012年9月20日起，铁路货运组织改革迈出新步伐，以网上受理、全程服务、自愿选择、公开透明为目标，铁路开启了货运需求网上受理的先河，使铁路运力这一公共资源更加公开、公平地服务于社会和广大客户，不仅实现了铁路与客户远程直接服务，更促进了一站式办理、一条龙服务。

自主创新走向世界

坚持原始创新、集成创新和引进消化吸收再创新相结合，中国铁路走出了一条具有中国特色的自主创新之路，自主创新为铁路的快速发展提供了原动力。

依靠自主创新，中国铁路达到世界高速铁路先进水平。在掌握时速200至250公里动车组核心技术的基础上，我国成功搭建了时速350公里的动车组技术平台，形成了具有自主知识产权的成套高铁技术体系。

依靠自主创新，中国铁路达到世界高原铁路先进水平。依靠自主创新与顽强拼搏，铁路建设者攻克多年冻土、高寒缺氧、生态脆弱三大世界性工程难题。2006年7月开通的青藏铁路，穿越世界上最大的生命禁区，翻越海拔5000多米的唐古拉山口，是世界上海拔最高、线路最长的高原铁路。

依靠自主创新，中国铁路达到世界重载铁路先进水平。2010年12月26日，我国能源大动脉大秦铁路再次打破世界铁路重载纪录，年运量突破4亿吨。这相当于用新建一条铁路三分之一的投资，新建了3条煤炭大动脉，不仅节约了2.4万亩土地，还为目标，铁路开启了货运需求网上受理的先河，使铁路运力这一公共资源更加公开、公平地服务于社会和广大客户，不仅实现了铁路与客户远程直接服务，更促进了一站式办理、一条龙服务。

文/本报记者 齐慧

铁路工程建设迈向机械化

本报记者 齐慧 通讯员 魏峰绵

在广西壮族自治区的深山里，一。丰福成的经历，只是中国铁路建设机械化变革的一个缩影。如今，从钻孔台车开挖，到传送带出渣，再到自动化湿喷机，特别是已经广泛采用的人造穿山甲，全新断面掘进技术，我国的铁路隧道施工已经实现了全工序全流程的机械化流水作业，曾经汗水融化的千层岩、风枪打通万重山的人工钻爆开挖的时代已经一去不复返了。

丰福成是大岐山隧道一名湿喷机操作手，在他的手中操作着一台价值400余万元的德国进口湿喷机械臂。回忆起10年前刚参加工作时的场景，他依然历历在目。以前隧道掘进，都是人工拌料，二号线等多个工程项目的建设，对工程现场粉尘太密布，空气闷热，夏季施工现场往往能达40摄氏度，一个工序下来，工人们苦不堪言，而如今使用了湿喷机械臂，只需一名操作手站在远处操作遥控手柄，机械臂就能实现全角度精确喷射，省时省力，单位工序时间缩短

水涨船高。以贵广铁路大岐山隧道为例，这两年，项目部积极探索成本管理新模式，创造性地提出了项目管理五大成本责任中心概念，即将成本管理划分为劳务、物资设备、管理经费、技术、安全质量五大责任成本中心，分成本管理、分中心核算，实现了成本管理的体系化、系统化，在确保安全、质量、进度的同时，创出了项目经营管理的优秀品牌。

党的十八大以来，我国铁路建设事业快速发展，在施工设备、工程管理、人才队伍等方面都有了重大突破。以此为依托，近些年来，我们每年建成的隧道里程都在1500公里以上，已经建成隧道的总长度超过了10000公里，相当于从地球的这一头穿到另一头。中国铁建股份有限公司总裁赵广发感慨地说。

他回忆道，以前的项目管理方式比较粗放。不但管理分散，而且没有系统的成本核算体系。如今，随着市场竞争的日益激烈以及对工程施工管理要求的逐年提高，工程项目的经营理念和管理模式也跟着



中国“高铁1号司机”

本报记者 齐慧 通讯员 孙永堂

从一名普通火车司机成长为中国高铁1号司机，获得火车头奖章、全国技术能手、五一劳动奖章等殊荣，李晓晓，成为我国高铁发展的见证人。

1994年12月，从天津铁路学校毕业的李晓晓成为内燃机车司机。当运转车队长发给我第1本机车驾驶证时，我心里高兴极了。我驾驶的的内燃机车比蒸汽机车动力大、视野好，驾驶更干净。比我师傅开了一辈子的蒸汽机车先进多了。李晓晓回忆说。

随着内燃机型不断更新。1996年，李晓晓领到第2本机车驾驶证，驾驶证上面的B内，变成了B快。那时，李晓晓驾驶着时速140公里的东风4DK型内燃机车往返于天津、济南之间。

2002年以后铁路快速发展，铁路历经6次大提速，速度从每小时100公里不断攀升至110、120、140、160、250、350公里。机车更新换代也成为不同时期的发展标志，由10年前的北京型、NY6型、东方红5型、SS8型等老型机车，到现在的东风11型、SS9型、和谐型电力机车、CRH型动车组，每次换代都是一次技术更新，也是对设备管理和人员素质的考验。

2006年，北京机务段配备了新型的电力机车。这种机车靠电力牵引，启动稳、加速快、控制精确，我拿到了第3本机车驾驶证，也是第1本电力机车的驾驶证。李晓晓说。

2007年4月，李晓晓拿到了第4本机车驾驶证，上面写着CRH单高A250公里。这代表着中国第1代时速250公里动车组列车的诞生。

从北京到济南的运行时间一下子缩短了3个小时，驾驶室视野更加开阔，电脑操作，自动化程度非常高。15日，在一片雷鸣般的掌声中，我接过了第5本驾驶证。驾驶证号：CRH03011300001，我荣幸地领到了中国铁路时速350公里动车组列车的第1本驾驶证。CRH3型动车组列车是我国成功设计制造的时速350公里的动车组列车，李晓晓为自己能驾驶它而感到无比骄傲。

工作20多年来，从内燃机车、电力机车、普通动车组，到和谐号高速动车组，李晓晓的5本机车驾驶证，见证了我国铁路发展的几次飞跃。



从海拔78米的北部湾，跃至2000多米的云贵高原，蜿蜒在群山中的南昆铁路，一端在大海边，另一端却在高原的云端。藏在云端的一个铁路小站，名叫清水河西站。

在云贵中走进小站，值班员李广生谈起了10年前初入高原的自己。一路同行的有几十个分配到南昆铁路各个车站的伙伴，火车一路走走停停，最后下车的只剩广生1个人。这才明白，他到了黔桂交界处南昆铁路南宁铁路局管辖的最末端。

清水河西站只有11个人，没有宿舍，没有电视，没有网络。车站食堂备有扁担，因为经常停车。当晚，广生住进了车站的

