

科学发展 成就辉煌

精彩
跨越

推进铁路建设利国惠民

点睛

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，党的十六大以来，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。

二是铁路货运持续增长。2011年铁路旅客发送量达18.62亿人次，比2002年增长76.3%，2012年图定旅客列车开行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。

三是铁路技术创新水平明显提高。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和新型客站建设技术、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、卫生保障和生态环境保护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，我國铁路总体技术水平达到世界先进水平。

四是大力改善站、车环境，加大投入新建客车车间。近5年来，组织新建了近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。

五是大力创新服务方式，发挥铁路客户服务和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山人海，旅客彻夜排队、拥挤的现象没有了；列车超员严重的现象再也没有发生；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，目前我们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”运输组织方式，货运组织能力将得到进一步提升。

客运服务方面，一是优化列车开行模式，按照高速、快速和普速3个速度开行旅客列车，增加列车停靠站，满足人民群众对不同等级和多种票价选择的需求。在

“云端”小站

本报记者 齐慧 通讯员 李芹

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，而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。

在云雾中走进小站，值班员李广生谈起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，因为经常停电。当晚，广生住进了车站的仓库，看着在蚊帐顶打架的老鼠，他流泪了。

车站是四等小站，名气可不小。小站周边蕴藏着大量的优质低硫烟煤，全国各大电厂和企业都想到它攀亲。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车的煤炭专列不但要算得人头疼，还得一车车用粉笔标记装载高度。10年后的今天，铲车电子秤已经大大减少了他们的工作量，一辆货车要装多少，铲车司机一看电子秤就斤两清楚，安全有数。

广生使用的设备先进了，装车的效率也随之提高。2008年初南方遭遇雨雪冰冻灾害期间，广生和同事们创造了在24小时内抢运5列电煤救灾的最高纪录，速度比10

年前翻了1倍还多。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，不停车旅客列车。空闲之余，广生喜欢在站台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车窗的绿皮车，列车减速通过时产生的风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，他说应该是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。

图片自上而依次为：万吨煤炭列车安全通过山西省衡河特大桥；中外旅客在和谐号动车组上享受列车酒吧的乐趣；拉萨开往西宁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

蓝图，上万亿元资金集中投向铁路，促进了高速发展。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工程制造部门的技术优势，通过消化吸收国外的先进技术，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，通过不断提高铁路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。高铁的诞生使客运货运逐步分离，对于构建综合交通运输体系大有好处。

总之，这10年铁路快速发展取得的成绩，为我国经济建设的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。

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、全国技能比赛“五一劳动奖章”等殊荣。李东晓，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东晓成为内燃机车司机。当运转车队队长发给我第1本机动车驾驶证时，我心里高兴极了。我驾驶的内燃机车比蒸汽机车动力大、视野好、驾驶室干净。比老师傅开了一辈子的蒸汽机车先进多了。李东晓回忆说。

随着内燃机型不断更新。1996年，李东晓领到第2本机动车驾驶证，驾驶证上面的B变成了B₂。那时，李东晓驾驶着时速140公里的东风4D型内燃机车往返于天津、济南之间。这代表了中国第1代

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公里区段发展不平衡的实际国情，铁路部门推出以高速、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。

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2.26万公里，是前10年的1.8倍，复线投产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%。高速铁路建设加快建设发展，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。

实现了客运分线运输后，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大缓解。

掀起铁路建设新高潮

党的十六大以来，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通过了《中长期铁路网规划》，为中国铁路的发展勾画出了新蓝图。

为适应我国幅员辽阔、人口众多、城乡区域发展不平衡的实际国情，铁路部门推出以高速、快速、普速合理匹配的铁路客运产品，为高寒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。

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2.26万公里，是前10年的1.8倍，复线投产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。

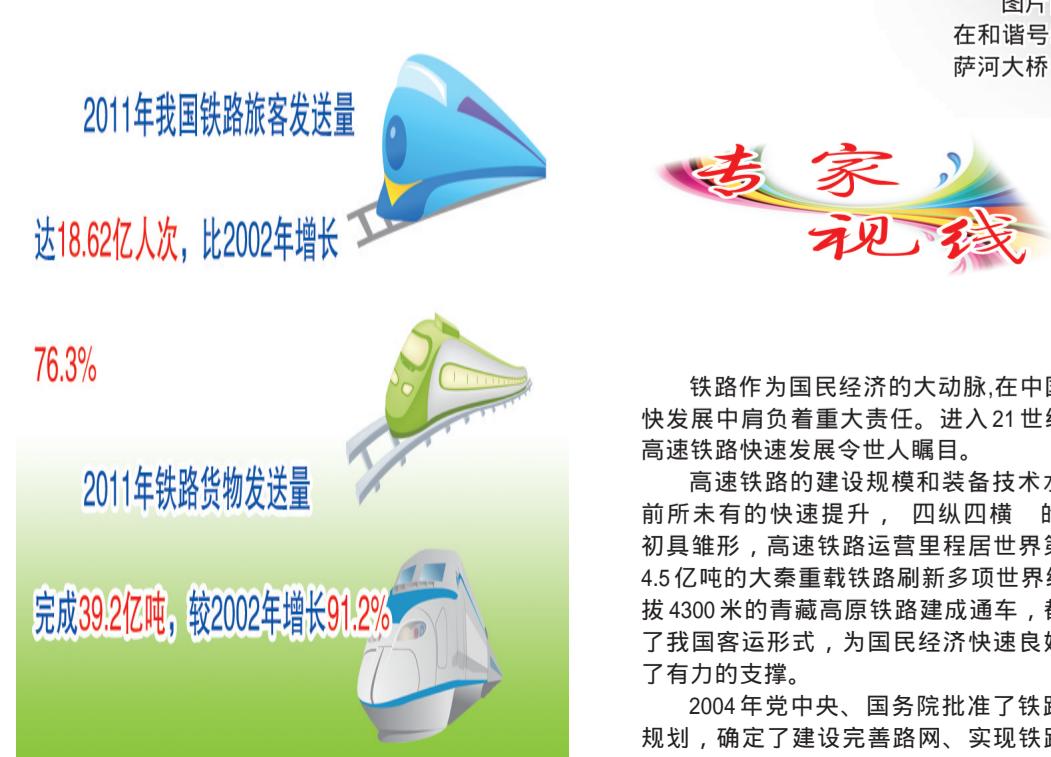
10年间，我国的四纵四横高速铁路网初步形成。截至2011年底，全国铁路营业里程达到9.3万公里，复线率和电气化率分别达到42.4%、49.4%。高速铁路建设加快建设发展，截至目前，我国投入运营的高铁共有23条，营业总里程达7695公里，居世界第一。

实现了客运分线运输后，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大缓解。

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满意。

文/本报记者 齐慧



迎接党的十八大特别报道

一线写真

云端小站

中国“高铁1号司机”

高铁快速发展世人瞩目

推进铁路建设利国惠民

科学发展 成就辉煌

自主创新走向世界

高铁快速发展世人瞩目

推进铁路建设利国惠民

科学发展 成就辉煌

自主创新走向世界