

铁路新闻报道系列丛书



钢铁长虹壮山河

王政 著



中国铁道出版社

钢铁长虹壮山河

王政 著

中国铁道出版社
2007·北京

图书在版编目(CIP)数据

钢铁长虹壮山河/王政著.—北京:中国铁道出版社,
2007.12
(铁路新闻报道系列丛书).
ISBN 978-7-113-08427-1

I.钢… II.王… III.新闻报道—作品集—中国—当代
IV.I253

中国版本图书馆CIP数据核字(2007)第200923号

书 名:钢铁长虹壮山河

作 者:王 政 著

责任编辑:刘 平 王明容 孙 楠

封面设计:路 芳

责任印制:郭向伟

出版发行:中国铁道出版社(北京市宣武区右安门西街8号 邮政编码:100054)

印 刷:三河市华丰印刷厂

版 次:2007年12月第1版 2007年12月第1次印刷

开 本:787 mm×960 mm 1/16 印张:11.25 字数:169千

印 数:1~3 000册

书 号:ISBN 978-7-113-08427-1/I·63

定 价:112.00元(全七册)

版权所有 侵权必究

凡购买铁道版图书,如有缺页、倒页、脱页者,请与本社读者服务部调换。

电 话:市电(010)63549495 路电(021)73170(发行部)

打击盗版举报电话:市电(010)63549504 路电(021)73187



作者简介

王政，山东省新泰市人，1973年生。1995年毕业于中国人民大学新闻学院，同年进入人民日报社，现任《人民日报》经济部工业组副组长。长期从事经济新闻采访报道工作，2000年底开始联系铁路、交通、汽车等行业，采写了大量新闻作品。曾两次获得“中国新闻奖”二等奖。

铁路新闻报道系列丛书

●《钢铁长虹壮山河》

王政 著

●《寥廓江天万里虹》

冷月 著

●《激情跨越》

陆彩荣 著

●《和铁路一起成长》

周伟 著

●《我当上了列车员》

严冰 著

●《一瓣心香伴路行》

矫阳 著

●《大道通天》

邵文杰 著

摄影：路人
李怒放



序 把握时代的脉动

王勇平

《人民日报》经济部工业组副组长、资深记者王政的专著《钢铁长虹壮山河》即将问世。付梓之前,我再次阅读了这些文章。之所以说是再次阅读,是因为这些文章各个时期在《人民日报》上发表时,我都一一阅读过。重读这些文章,感觉会有些不一样,这些当初的新闻,现在却成了历史。细观这由一篇篇文章组成的一段痕迹清晰脉络鲜明的不同凡响的中国铁路历史,不免生出铁路事业曲折、创业艰难、业绩辉煌的感慨,也生出王政这些媒体朋友对铁路事业发展如此深情执著的关心与支持的感动。

这本《钢铁长虹壮山河》分为发展篇、创新篇、民生篇、和谐篇、改革篇、青藏篇,全面反映了近几年铁路改革发展的轨迹,真实记录了和谐铁路建设战略的重大事件。这些篇章虽各有侧重,自成序列,又相互连贯,形成一体。每个篇章的内容都是近几年来铁路工作的重点和亮点,每个篇章的内容也都是王政对铁路事业的进程和成就特有的观察视角和精确的表现景象,从中可以一览王政的报道与当代铁路发展的紧密程度和明显作用。

看王政采写的铁路报道,我最明显的感受是立意高远,磅礴大气。这大概是秉承了人民日报的传统。作为中共中央机关报,人民日报关注更多的是国计民生、和谐发展、改革创新,往往从一种全局的高度、战略的高度来观察和把握各类社会现象和新闻事件。铁路是国家的重要基础设施,国民经济发展的主动脉和大众化的交通工具,一直为社会公众所高度关注。近五年是铁路历史上最好的时期,五年的运量增长幅度比前24年的总和还要多。中国铁路以占世界铁路6%的里程完成了四分之一的运输量。改革发展的成绩有目共睹,但是也有部分人对铁路不理解,甚至提出质疑。比如,铁路究竟为什么

要跨越式发展？铁路运力何时不再拖国民经济发展的后腿？铁路几十年实践形成了自己的技术体系，建立了基本支持我国铁路发展的机车车辆工业，为什么要走引进消化吸收再创新的道路？每年春运、暑运、黄金周，铁路为何一票难求，票贩子为何屡打不绝……这些问题和质疑，虽然大多源自对经济规律以及铁路自身发展现状的不甚了解，但却关乎铁路长远发展的大局，也关乎铁路系统的整体形象。如何加以科学分析、正确引导，在解疑释惑的同时，又能让读者接受，对新闻工作者而言，确实是个不小的挑战。

作为人民日报记者，王政敏锐地扣住时代的脉动，自觉地承担历史的责任，对这些问题进行了深入研究。在掌握第一手资料的基础上，他站在国家振兴、科学发展的高度，用全面、客观、发展的眼光，深入浅出、生动形象、有理有据地对上述问题进行了分析和解读。比如，长篇述评《全面建小康 铁路要先行》、《铁路机车车辆工业引进消化吸收再创新的思考》、《火车票咋这么难买？》、《票贩子为何屡打不绝》……这些闪烁理性光芒、饱含生活质地、呈现事实真相的报道，读来使人无不感到疑团顿消，心胸开阔，情绪振奋。专家看了有启发，百姓看了有收获，起到了很好的正面引导作用。

铁路报道术语多、数字多，在常人看起来比较专业和枯燥，但是，王政的文章却生动形象、通俗易懂。这可能与王政对铁路的特殊感觉有关。他总是把自己在铁路采访看作是在一个生动真切、多姿多彩的领域中前行。于是便会有一种灵动的心情来反映眼前发生的鲜活场面和走向，文章也就写活了。这一特点，不仅在他采写的通讯、特写、述评中非常突出，就连普通的消息，也是如此。比如2004年7月29日刊登在人民日报经济版上的消息《铁路抢运电煤战役初战告捷》，导语部分是这样写的：“重载列车缓缓穿过大同车务段四台沟站的自动化筒仓式装煤机，仅用50秒钟，一车煤炭便已装载完毕，较过去压缩了10秒，一天下来可多装60本煤炭；在煤炭重要卸车点秦皇岛东站，三列装满煤炭的列车被推进自动化翻车机，仅3分钟空车便被推出，又迅速回送山西装载电煤。”如此白描式的笔法，朴素而生动，给一篇工作性消息增色不少。

出色的报道离不开平日辛勤的积累，更少不了精心的策划和采访。在铁路重大新闻事件发生前，王政总是提前拟订采访计划，提前进行深入的采访，不仅尽可能多掌握事件本身的各类素材，而且广泛搜集相关背景资料，使奉献给读者的稿件客观全面、生动具体， also 具有很强的厚重感和纵深感。



这也是他采写的报道高人一筹的原因之一。2005年6月13日刊登在人民日报经济版“经济视点”专栏的《三问铁路客运专线》，就是一个例子。按照安排，6月11日，在山西太行山举行我国第一条铁路客运专线石太线的开工动员大会。王政得到这一消息后，提前一天采访了铁道部有关领导和专家，在详细报道铁路客运专线规划的同时，还对铁路投融资体制改革的基本思路、铁道部在市场化运作方面出台的操作办法和成效进行了详细报道。因此，面对同一个新闻素材，他的报道更见功力，更有深度。

作为一位新闻工作者，王政算不上活跃健谈，他总是那样平静、淡定，甚至于沉默，让人感觉到他总是在思考，思考得很深很透很专注。这些年铁路的变化太大了太快了，推陈出新，百业俱兴，难免让人眼花缭乱，难免引起众说纷纭。但要说得很清楚很准确很透彻并不容易，尤其是一个有责任感的人说出有权威性的话就更需要胆略和智慧，因而也就更需要不停顿地观察、体验和思考。从某种意义上说，对铁路历史、现状及发展未来的理解和诠释，其深度和广度，大抵取决于记者本人体验和思考的广度和深度了。王政正因为这样做了，他才把铁路的历史、背景、轨迹和前景都说得比较清楚了。

二〇〇七年十月于 北京

(作者系铁道部政治部宣传部部长、新闻发言人)



目 录

第一章 发 展

全面建小康 铁路要先行

——关于铁路跨越式发展的思考(上) 3

破运力“瓶颈” 靠改革创新

——关于铁路跨越式发展的思考(下) 7

交通事业谱新篇 11

当好经济发展的“火车头” 14

永不停歇的“先行官” 18

钢铁长虹壮山河 21

详解京沪高速铁路 23

大秦线:打造世界一流重载铁路 26

三问铁路客运专线 29

铁路如何实现跨越式发展? 32

铁路运力何时不再拖后腿 36

火车驶上海南岛 39

以6%的营业里程完成世界1/4的运输量 42

铁路确定未来五年六大目标 43

第二章 创 新

“大动脉”开启“风时代”

——铁路机车车辆工业引进消化吸收再创新的思考(上) 47

“再创新”铸就“和谐号”

——铁路机车车辆工业引进消化吸收再创新的思考(下) 53

钢铁天路如何破难题	59
提速如何破解“三大难题”	63

第三章 民 生

火车票价不上浮	69
京津联手打造“半小时交通圈”	71
铁路提速给百姓带来啥	74
火车票咋这么难买?	77
让民工兄弟顺利回家 ——上海铁路分局春运二三事	80
票贩子为何屡打不绝	82
感受铁路春运	85
春运火车票为何上浮?	88
让火车“飞”起来	91
春节,您走得好吗?	94
让旅客一年走得比一年好 ——铁道部领导深入一线指挥春运记事	97

第四章 和 谐

“三不让”助推和谐铁路建设	101
全力确保运送 及时分送到户 北京捐赠物资送达七省区市困难群众	104
铁路“先行官”宏观调控挑重担	106
铁路抢运电煤战役初战告捷 确保煤炭日均装车五万车以上	110
铁路“以货补客”增运增收	112
铁路建设拉动经济增长	113
今夜,火车“静音”入沪	116
道口事故如何根治?	119

第五章 改 革

铁路开放四大领域 鼓励各类非公资本进入	123
---------------------------	-----



撤销铁路分局意味着什么?	125
中铁:由“打工仔”到“当业主”	128
中铁:七年完成七大跨越	130
铁通的特色发展之路	132
11亿元盈利从何而来?	135
服务也是竞争力	138

第六章 青 藏

弘扬挑战极限勇创一流的青藏铁路精神	
——热烈庆祝青藏铁路全线建成通车	143
造福青藏人民的伟大工程	
——热烈祝贺青藏铁路开工	146
全面落实科学发展观 建好管用好用好青藏线	
——铁道部部长刘志军谈青藏铁路通车运营	148
实践“三个代表”重要思想 建设世界一流高原铁路	
——访铁道部党组书记、部长刘志军	152
青藏铁路建设全面攻坚稳步推进	
——访青藏铁路建设领导小组副组长、铁道部副部长孙永福 ...	155
世界屋脊起巨龙	
——来自青藏铁路格尔木至拉萨段工程的报道(上)	158
铮铮铁骨擎天路	
——来自青藏铁路格尔木至拉萨段工程的报道(下)	161
铁龙昂首上高原	
——写在青藏铁路格望段铺轨之时	164
后 记	169

第一章 发 展





全面建小康 铁路要先行

——关于铁路跨越式发展的思考(上)

编者的话:

党的十六大提出全面建设小康社会的宏伟目标,经济和社会发展迈出新步伐,也会带动全社会运量需求的增长和质量需求的提高。改革开放以来,特别是近年来,我国铁路建设发展较快,铁路运输能力也有了较大提高。但是,铁路总量偏少、运能紧张的问题仍然突出,运输生产力与全社会日益增长的运输需求不相适应的矛盾并没有从根本上解决。为此,本报记者通过采访,撰写了这篇介绍当前铁路发展状况,探讨如何进一步加快铁路发展的报道。

在绝大多数商品和服务已经转为买方市场的今天,有一种服务却是“几十年一贯”的紧俏,这就是铁路运输。

买票难、候车难、上车难、乘车难……虽然铁路部门采取了停货保客、停短保长等措施,在全国范围内调配车辆,最大限度开行临客,限制列车超员率,打击票贩子,增开售票网点……春运却依然是让老百姓头疼的话题。改革开放25年了,铁路运力为何还这么紧张?

货运只能满足60%,煤炭等重点运输物资只能“以运定产”,货车被迫迂回运输,仅绕行京九线每年造成的损失就高达1.58亿元

“幸亏铁道部领导特事特办,调集40个车皮供我们发货,要不然,广州春节市场的鲜牛奶就要断档了!”提起今年春节车皮的紧张,伊利和蒙牛两家公司销售部的同志至今心有余悸。

企业告急、边贸口岸告急、各铁路局告急……每年春运,来自全国各地请求支援的电报,就像雪片样堆积在铁道部有关部门的桌上。

“不是我们不想帮,实在是顾此失彼、无能为力……”铁道部运输局的同志介绍说,春运40多天,为腾出能力加开中长途客车,主要干线短途客车基本停开,货物列车大量减少。例如京广线武汉至广州段,春运高峰时,日均开行旅客列车140多对,货物运输只能保证供应港澳鲜活货物的3趟列车运行,其他货车全部停开;京沪线沪宁段平日开行货车40对,春运期间仅开行20对,货运能力减少一半。

其实,货运紧张又何止春运40天。目前,全国每天货运装车需求有14万~16万车,铁路只能满足60%左右,大量货物不能及时承运。

以享受“重点运输”优惠待遇的煤炭运输为例,尽管煤运数量2002年比2001年增运6.8%,比1985年增运57.8%,达到8.2亿吨,但全国日均请求车满足率仍不到60%,许多煤炭企业只能“以运定产”,甚至影响到电力企业“因煤限电”。今年非典期间,由于停开部分客车,北京铁路局货运能力有所上升,也只能满足74.5%的煤炭运输需求。

部分繁忙干线货运能力十分紧张,京沪、京广、京哈、京九、陇海、浙赣等六大干线,大部分区段运输能力已达到100%。今年5月,仅烟台、青岛、连云港等待铁路疏运的物资就达1 190万吨。今年3月上海到西南地区的货物运输只能满足需求的28%。

铁路运输本应按照最短路径安排路线,但为缓解京沪线运能紧张状况,铁路部门被迫采取迂回运输的办法,让货车绕道、分流。铁道部运输局的统计显示,目前,仅绕行京九线的货车每天就有近1 000列,每年绕行货物2 000多万吨。

按照一吨7.91分运价,平均绕行100公里计算,仅绕行京九线每年带来的无谓损失就高达1.58亿元。

季节性运能紧张,热点线路运能紧张。我国铁路运输效率世界第一,是靠牺牲货运保客运、牺牲短途保中长途、牺牲服务质量换取运输能力等非正常措施取得的

10年前在北京读书的时候,学校旁边有个火车票发售点,无论春夏秋



冬,半夜排队买硬座票的人群几乎没断过。如今,车票预售点多了,平日里出门,不用排队,提前几天打个电话,硬座还是基本上能够保证的。但是,要买卧铺票,尤其是春运、暑运、“五一”、“十一”期间热线的卧铺票,就很难了。

铁路客运面临的最大难题是季节性运能紧张。在春运、暑运、“五一”、“十一”等客流集中的120多天里,全路日发送旅客最高达到430万人,直通旅客量更高达150万人以上,是平时客流的2~3倍。

今年春运,全国铁路共发送旅客1.347 8亿人次,比去年同期增长5%,再创历史新高。40天发送近1.35亿人,中国铁路之所以能创造如此奇迹,是靠牺牲货运保客运、牺牲短途保中长途、牺牲服务质量换取运输能力等非正常措施取得的。

每年春运铁路部门都如履薄冰。因为,部分旅客列车超员严重,已经危及到了行车安全。

另一难题是繁忙干线运力不足。京沪之间原先有3趟直通客车,2001年加开2趟,从开行当天起就满员,直到现在。每年地方人大会议,向上海等大城市开行直通旅客快车,推动人员交流,都是各省市人大提案的重点内容之一。东部沿海大城市间的城际特快客运市场看好,但由于能力限制,始终得不到大力发展……

2002年,全国铁路完成客运量10.56亿人,平均每人乘火车还不到一次。随着我国城市化进程的加快,预计未来5~10年中流动人口数量将以平均每年500万的速度增长,2005年将达到1.3亿,2010年将接近1.6亿。到2020年,铁路旅客发送量将达40亿人次左右,比现在翻两番。不实现超常规的跨越式发展,不快速扩充运能,铁路何日走出“瓶颈”,又怎能适应全面建设小康社会的需要?

改革开放以来,中国铁路虽然有较大发展,但仍远远落后于全社会日益增长的运输需求

1992年底,我国共有营业铁路53 890.4公里,2002年,铁路营业里程增加到718 98公里,位居世界第三,比10年前增长了31.6%。

2002年,全世界铁路营业总里程约120万公里,完成工作量8.5万亿换算吨公里,我国铁路营业里程虽然只占全世界的6%,却完成了全世界铁路工作

总量的近1/4。2002年,我国铁路运输密度为3 363万吨公里,是美国的2.44倍,日本的2.58倍,印度的2.75倍,法国的7.92倍,英国的9.65倍。

然而,在这一骄人业绩的背后,却是我国铁路长期积累下来的种种难题。

路网质量差、列车速度慢。发达国家铁路运行速度已经达200~300公里,到2000年,世界高速铁路总长达6 858公里。经过四次大提速,我国主要干线特快列车的最高时速达到了140~160公里,但是,目前平均旅客列车技术速度只有71.4公里,旅行速度只有62公里;货物列车技术速度和旅行速度更低,分别只有41.7公里和32.4公里。高速铁路至今仍为空白。

客货混跑、互相干扰。除即将投入运营的秦沈客运专线外,全国铁路均为客货混跑模式,一条线路既要客运快速,又要货运重载,好比高速公路上既跑汽车又跑牛车。

装备水平低,维修成本高。铁路机车车辆安全可靠性和不高,存在危及运输安全的大量隐患,设备功能难以满足服务质量的要求,设备运用和维修成本高,需要运营单位大量的人力、物力和财力支持。

.....

目前,我国铁路货物周转量增速与GDP增长率的相关度为0.62。如果按这一相关度来计算,到2020年铁路货物周转量将比2002年增长118%。这就要求铁路必须在运输能力上有一个快速扩充,在技术装备上有一个快速提升,在运输服务质量上有一个全新的飞跃。

相关链接:

按国土面积计算,我国每万平方公里拥有铁路74.89公里,而德国为1 009.2公里、英国为699.1公里、法国为538.3公里、日本为533.62公里、印度为191.73公里。我国排在60位之后。

按人口计算,我国铁路路网密度为每万人0.56公里,而加拿大为16.18公里、俄罗斯为5.9公里、美国5.55公里、法国5公里、德国4.4公里、英国2.85公里、日本1.59公里、印度0.63公里。就是说,中国仅为加拿大的3.5%、美国的10%,人均才5.6厘米,不及半根铅笔长,世界排名百位之后。

(原载2003年11月7日《人民日报》第1版)