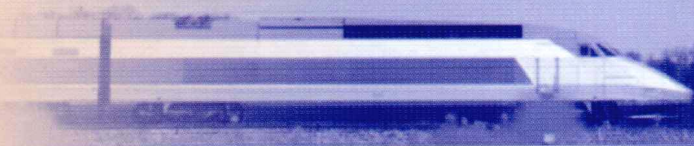


中国职业技术教育学会轨道交通专业委员会推荐教学用书

铁路职业意识

李一龙等 编著



TIELU ZHIYE YISHI



西南交通大学出版社
[Http://press.swjtu.edu.cn](http://press.swjtu.edu.cn)

中国职业技术教育学会轨道交通专业委员会推荐教学用书

铁路职业意识

李一龙等 编著

西南交通大学出版社

· 成 都 ·

图书在版编目 (C I P) 数据

铁路职业意识 / 李一龙等编著. —成都: 西南交通大学出版社, 2009.3
ISBN 978-7-81104-889-6

I. 铁… II. 李… III. 铁路运输—交通运输业—职业道德—中国 IV. F532

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2009) 第 016002 号

铁路职业意识

李一龙等 编著

责任编辑	刘 立
封面设计	本格设计
出版发行	西南交通大学出版社 (成都二环路北一段 111 号)
发行部电话	028-87600564 87600533
邮 编	610031
网 址	http://press.swjtu.edu.cn
印 刷	成都蓉军广告印务有限责任公司
成品尺寸	170 mm×230 mm
印 张	10.875 插页: 3
字 数	176 千字
印 数	1—5 500 册
版 次	2009 年 3 月第 1 版
印 次	2009 年 3 月第 1 次
书 号	ISBN 978-7-81104-889-6
定 价	22.80 元

图书如有印装质量问题 本社负责退换
版权所有 盗版必究 举报电话: 028-87600562

前 言

职业意识 (Professional Awareness) 是人们对职业劳动的认识、评价、情感和态度等成分的综合反映,是支配和调控全部职业行为和职业活动的调节器。职业意识的形成不是偶然的,而是经历了一个由幻想到现实、由模糊到清晰、由摇摆到稳定、由远至近的产生和发展过程。铁路是国家重要的基础设施,是国民经济的大动脉,是大众化的交通工具,在我国经济社会发展中具有重要作用。全面建设小康社会,推动经济社会发展转入科学发展和和谐发展的轨道,迫切要求铁路加快发展,提供可靠的运力保障,实现“运力充足,装备先进,安全可靠,管理科学,节能环保,服务优质,内部和谐”的建设目标,为此,必须造就一支与铁路现代化相适应的高素质职工队伍。本书的编写旨在为铁路新职工尽快适应铁路职业生活、形成正确的铁路职业意识打下基础,为志在从事铁路工作的“准职业人”顺利完成职业化的转变提供指导,为铁路人才培养和铁路发展尽绵薄之力。

本书的编写分工如下:全书由李一龙策划、统稿,万友根、戴联华审稿。绪论、第一、二章由李一龙编写,第三章由黄元珍编写,第四章由杨辉编写,第五章由马丽华编写,附录由李玲编写。

本书的编写,参考、引用了有关著作、报纸、杂志、网络的资料,在此一并致谢。

由于时间仓促,水平有限,本书不足和疏漏之处在所难免,敬请读者批评指正。

作 者

2008 年 6 月于湖南株洲

目 录

绪 论	1
第一章 中国铁路的发展	2
第一节 中国铁路的发展史	3
第二节 中国铁路的改革发展	11
第三节 中国铁路的发展规划	30
第二章 铁路职工职业素质	46
第一节 我国铁路的行业特征	46
第二节 铁路职工职业素质的特征	49
第三节 提高铁路职工职业素质的基本途径	53
第三章 中国铁路精神	59
第一节 中国铁路的光荣革命传统	60
第二节 当代中国铁路精神	65
第四章 铁路职业道德	82
第一节 和谐铁路建设与铁路职业道德	82
第二节 铁路职业道德宗旨和基本规范	96
第三节 铁路运输部门职业道德规范	105
第四节 铁路职工职业道德修养	115
第五章 铁路职业心理	124
第一节 铁路职业心理概述	125
第二节 铁路职业心理的培养	129
附 录	155
在铁路就业的心理准备	
——××铁路局××领导采访录	155

绪 论

铁路自 1825 年诞生以来，作为运输业先进生产力的代表，长期在陆地交通中处于垄断地位，成为拉动世界经济社会发展的重要力量。马克思曾高度评价铁路是“和现代生产资料相适应的交通联络工具”，是“实业之冠”。因此，铁路是人类文明进步的产物，是现代工业和交通运输的先驱。21 世纪的今天，以高速、重载和信息化、自动化等高新技术武装起来的铁路，更加充满生机与活力，凭借其良好的性能和独特的技术经济优势，在世界经济和人类社会发展发挥着重要作用。铁路作为重要的基础设施、国民经济的大动脉，始终是我国交通运输的骨干力量，在社会主义现代化建设中扮演“先行官”的重要角色。作为一名准铁路员工，了解我国铁路的发展历史，掌握铁路的主要特点，熟悉铁路职工的职业素质和职业道德，明确铁路行业规范，是当好铁路职工、做好铁路工作的重要前提和保证。

第一章 中国铁路的发展



任务与学习

1. 了解铁路的发展历史。
2. 了解中国铁路改革发展取得的主要成就。
3. 了解中国铁路的发展蓝图。
4. 树立服务铁路的信心。

从 1876 年吴淞铁路建成通车至今，我国铁路已有 130 多年的历史，在中国革命、建设和改革发展的不同历史时期，广大铁路职工不仅创造了巨大的物质财富，同时也创造了宝贵的精神财富，形成了特有的优秀品质和光荣传统。拥有 200 多万人的铁路职工队伍，始终体现工人阶级先进性，推进社会主义现代化建设，维护社会和企业稳定的重要力量。作为一名准铁路职工，熟悉中国铁路的发展历程，继承铁路行业的光荣传统，认清自身肩负的神圣使命，对于履行岗位职责，做好本职工作，推进和谐铁路建设，具有重要意义。

学习笔记

第一节 中国铁路的发展史

世界上第一条铁路是英国在 1825 年修建的斯托克顿—达林顿铁路。斯托克顿和达林顿相距约 21 千米，由于地处产煤地区，资本家早就拟定了修建铁路的计划，但是遭到封建贵族的阻挠和反对。他们认为，修铁路有违圣经的教义，是对上帝的背叛。说什么火车冒出的黑烟不仅损害田禾，使五谷不生，而且会毒化草地，连乳牛也不能出奶了。因此，几次申请计划都没有得到国会的批准。然而，历史的车轮是不断前进的，新生产力的发展迫使贵族们不得不让步。经过几次波折之后，英国政府终于批准了这条铁路的修建。由于斯蒂芬逊的才能被资本家看中，雇用他来督修这条铁路和制造蒸汽机车。斯托克顿—达林顿铁路于 1825 年 9 月 27 日在斯托克顿开工，用了三年多的时间修建成功。线路的设备和当今现代化铁路当然无法比拟。铁轨是鱼肚形的熟铁轨，每码重 28 磅（合每米 13.9 公斤）。机车只有两台（其中一台就是“旅行号”），大小不及现代普通机车的 1/20，有一对直立的汽缸和一对直径 48 英寸（约合 122 厘米）的动轮，后加一个煤水车，总重量只有九吨，行速每小时 8 英里（约合 13 千米）。

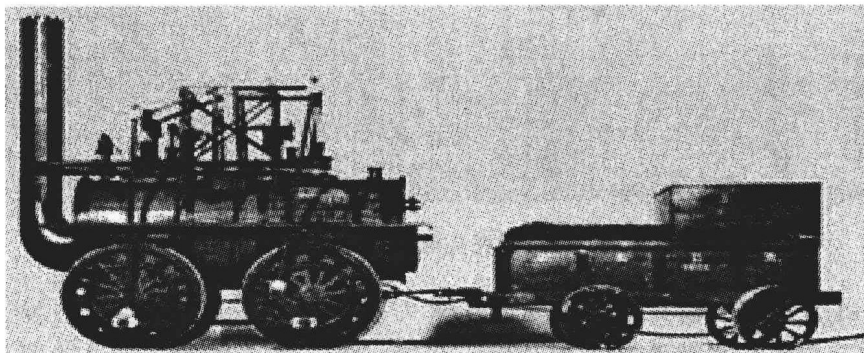


图 1.1 世界上第一台蒸汽机车

1825年9月27日这一天，世界上第一条铁路正式通车营业，并举行盛况空前的表演（图1.2）。开业典礼在通往达林顿的煤矿运输线的息来敦站举行，检阅式由五列列车组成。第一列由蒸汽机车“旅行号”牵引，后挂煤水车，32辆货车和1辆客车。客车编挂在列车中间，专供铁路公司的官员乘坐。另有20辆代用客车，是在货车内加上座位供一般旅客乘用，其他车厢满载着煤和面粉，总重达90吨，乘坐旅客达450人。其余四列车均由一匹马拖6辆货车。第一列机车由设计者斯蒂芬逊亲自操纵。上午9点，列车在奏乐声和欢呼声中从息来敦站出发，铁路两旁人山人海，许多小伙子和孩子跟着火车奔跑，也有人骑马沿路相随。途中曾发生过脱轨，经修复后继续前进。机车平均速度每小时为13千米，机车最高时速达到20~24千米。到达林顿支线后，机车补水，并将一部分到达货物甩掉后，继续向斯托克顿方向行驶。下午3点47分到达目的地，5点钟在斯托克顿礼堂举行了宴会，庆祝这次开业检阅的成功。斯托克顿——达林顿铁路是世界上正式办理客货运营业的第一条铁路。因此，人们把1825年作为世界上第一条铁路诞生的年代。这趟列车的开行，成了当时一件轰动的大事，从而引起了运输生产力划时代的重大改革。



图 1.2 斯托克顿—达林顿铁路

由于铁路运输具有速度快、运量大等优势，吸引了不少工业发达的资本主义国家兴建铁路，如美国、法国、德国和俄国。正是这些国家铁路的快速扩展，为推进资本主义社会发展发挥了重要作用。自1840年

学习笔记

中英鸦片战争后，英国等帝国主义国家以炮舰外交轰开了中国的大门，并把修筑铁路作为征服中国的手段，从此拉开了中国铁路 130 多年沧桑历程的序幕。

一、中国铁路的始建

1876 年 7 月 3 日试运营的我国第一条营运铁路吴淞铁路（图 1.3），由英国在华代理——怡和洋行，诡称修建从吴淞到上海的“寻常马路”，瞒着清政府擅自在中国修建的。现在，我们一般把吴淞铁路建成通车的 1876 年，视为中国铁路的起始之年。

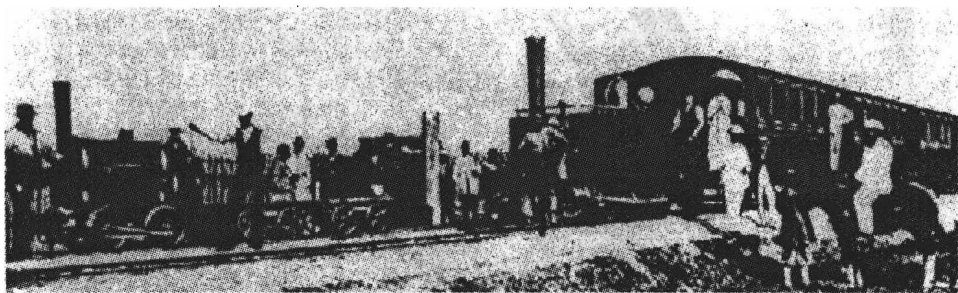


图 1.3 1876 年 6 月吴淞铁路通车试车时的情景

我国的第一条铁路，虽然是帝国主义对中国侵略扩张的产物，但它的出现却让国人见识了铁路这一新生事物，认识到改变旧的运输方式、提高运输效率对国家发展的重要性。1881 年，在洋务派首领李鸿章的推动下，清政府批准修建了唐山到胥各庄长 10 千米的运煤铁路。唐胥铁路建成后，清王朝统治者认为机车轰鸣的声音，会惊动皇陵，震怒祖先，竟不允许用蒸汽机车牵引。无奈之下，人们只好用骡马拉着车厢在铁轨上行驶，时速不过 10 千米。这条由清政府批准修建的第一条铁路，被后人称为“中国铁路建筑史的正式开端”。

学习笔记

二、缓慢前行的旧中国铁路

在半封建、半殖民地的旧中国，铁路作为帝国主义列强在中国侵略扩张的手段，从诞生之日起就饱受外国列强的掠夺和奴役。路权代表了主权，没有了路权就意味着丧失了主权。在中国近代史上，先后有英、俄、日、法、德、美等帝国主义列强，参与了掠夺中国铁路路权的强盗行径。特别是1894年中日爆发甲午战争之后，战败的清政府被迫签订割地赔款、丧权辱国的《马关条约》。这成了帝国主义列强重新划分势力范围、瓜分中国的

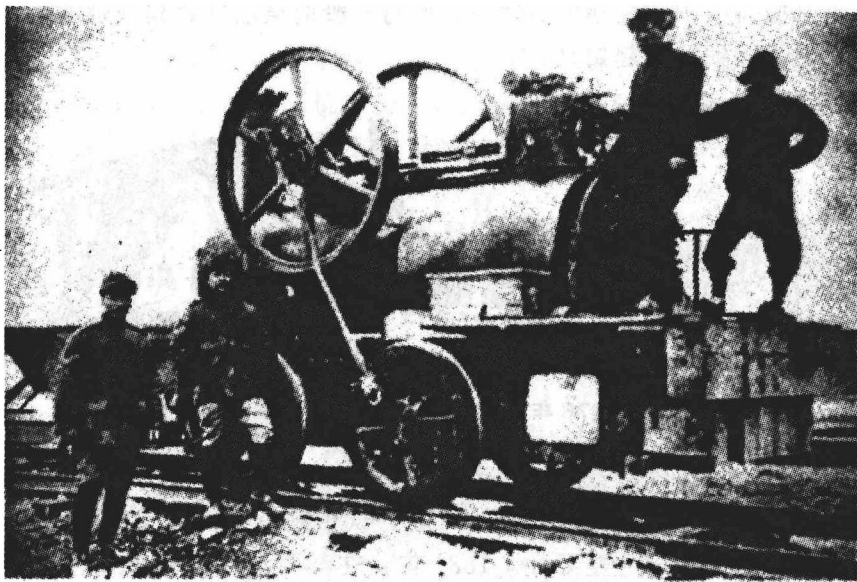


图 1.4 中国制造的第一辆蒸汽机车“中国火箭号”

新起点。他们利用各种手段，贪婪地掠取中国的筑路权。从1896年至1910年的14年间，帝国主义列强就攫取了中国14 000多千米的铁路权，平均每年我国丧失路权1 000千米。其中，英国取得沪宁铁路和广九铁路，俄

学习笔记

国取得中东铁路和南满铁路，法国取得滇越铁路，德国取得胶济铁路，美国取得粤汉铁路和广三铁路，比利时取得卢汉铁路和汴洛铁路。日本在甲午战争、1904年日俄战争至第一次世界大战前后，趁机猖狂掠夺中国的路权，继承了德国在山东的路权，还在东北设立南满铁道株式会社，进行政治、经济、军事等多方面侵略活动，取得了大量路权。据统计，自1881年清政府修建唐胥铁路起，到1911年辛亥革命爆发、清王朝被推翻的30多年间，共筑成铁路干线和支线约9200多千米，其中由外国列强直接修建或控制的铁路有6890多千米，中国自筑或收回自办的约2400多千米，仅占26%。民国期间，南京国民党政府虽制订了大规模的铁路发展计划，并一度设立铁道部统管全国铁路事业，但建成的铁路并不多。1928年至1937年“七七”事变的10年间，国民党政府在关内仅修建3600千米铁路。东北三省的地方当局从1928年至1931年“九一八”事变前，只修建900千米铁路。抗日战争时期，国民党政府在西南、西北大后方，勉强修建1900千米铁路。日本帝国主义在侵华期间，利用从中国搜刮的巨额资财，威逼中国劳工，在东北三省和热河省修建了5700千米铁路，在华北、华中和华南等沦陷区修建了900千米铁路。

新中国诞生以前，一大批仁人志士为实现“实业救国”的美好愿望，大力倡导修建铁路。伟大的民主革命先行者孙中山先生十分重视铁路，强调“今天之世界非铁路无以立国”，还在《建国方略——实业计划》中绘就了修筑10万英里（即16万千米）铁路，“使中国全境，四通八达”的发展蓝图。我国铁路建设的先驱、著名爱国工程师詹天佑主持修建了由中国人自己设计、自己施工的京张铁路，中国有了自己的筑路技术。但中国铁路始终未能摆脱帝国主义列强对中国铁路权益的掠夺，始终未能改变铁路畸形发展、缺支少干的局面，始终处于半封建、半殖民地的落后状态。从1876年我国有了第一条营运铁路算起，旧中国在73年的时间里，共修建铁路2.2万千米，平均每年约300千米。到1949年新中国成立前，其中能

够勉强维持通车的仅有 1.1 万千米。1949 年全国铁路旅客发送量仅 1.3 亿人,旅客周转量仅 131 亿人千米,旅客列车平均旅行时速只有 28 千米;铁路货物发送量仅 5 589 万吨,货物周转量仅 184 亿吨千米。而且,由于先天不足、设备杂乱、管理无序,铁路的基础相当薄弱,处于数量少、分布偏,标准杂、质量差,管理分割、经营落后,千疮百孔、支离破碎的状态。

三、蓬勃发展的新中国铁路

新中国的成立,为铁路事业发展开辟了新的道路,铁路步入了蓬勃发展的历史阶段。新中国成立前后,在中央军委铁道部(中央人民政府铁道部)的组织领导下,全国铁路职工和铁道兵指战员日夜奋战,全力修复铁路,恢复运输秩序,迅速修通山海关内 400 多千米铁路和津浦南段、沪宁、沪杭、宁芜、陇海路西段各线,有力地保证了解放大军南下作战和解放西南、东南、西北地区的斗争。至 1949 年底,总计修复铁路 8 278 千米,修复桥梁 2 717 座,全国铁路通车营业里程达到 21 810 千米。原来有人估计要用很长时间才能修复的铁路,不到一年就基本恢复通车,不仅保障了解放全国的运输需要,也赢得了各族群众对新生的人民政权的信赖。在三年国民经济恢复期间,铁路职工发挥“先行官”作用,仅用两年时间,就战胜千难万险,建成了新中国第一路——成渝铁路。

从 1953 年实施第一个五年计划开始,我国进入有计划发展国民经济的时期,到 1980 年铁路经过了五个五年计划的建设,先后建成兰新、宝成、川黔、成昆、襄渝、黎湛、蓝烟、鹰厦等铁路,加强了西北、西南与全国的联系;修建了跨越黄河、长江等天险的一座座铁路大桥,联通了纵贯南北的钢铁大动脉,逐步改变着路网布局,不断构筑着路网骨架。在“六五”、“七五”、“八五”、“九五”期间,我国铁路加快建设步伐,实施“南攻衡广、北战大秦、中取华东”三大战役,打通晋煤外运、南下广州、东进江浙的通道;以京九、南昆和浙赣、兰新复线等 12 项工程为重点展开建设大会战,

使路网数量有了较大扩展，路网布局得到进一步改善。

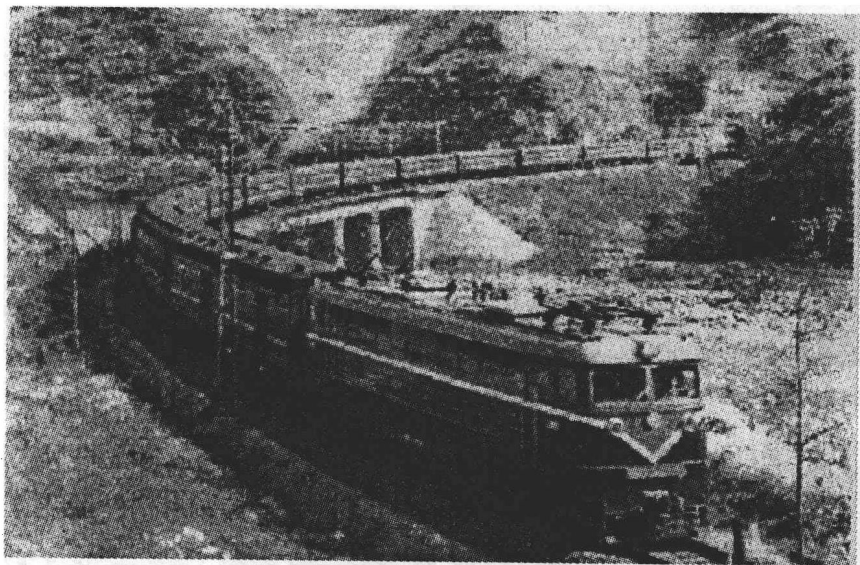


图 1.5 宝成铁路电气化列车运行在崇山峻岭之中

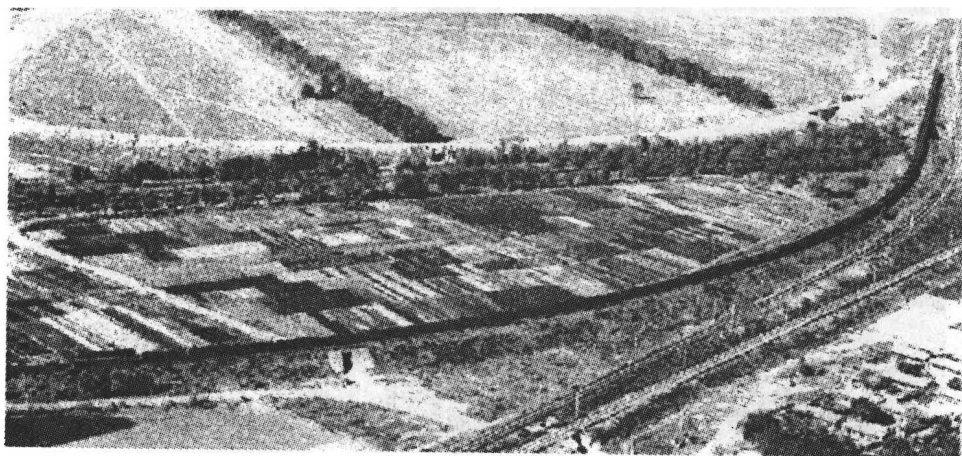


图 1.6 万吨重载列车运行在大秦线上

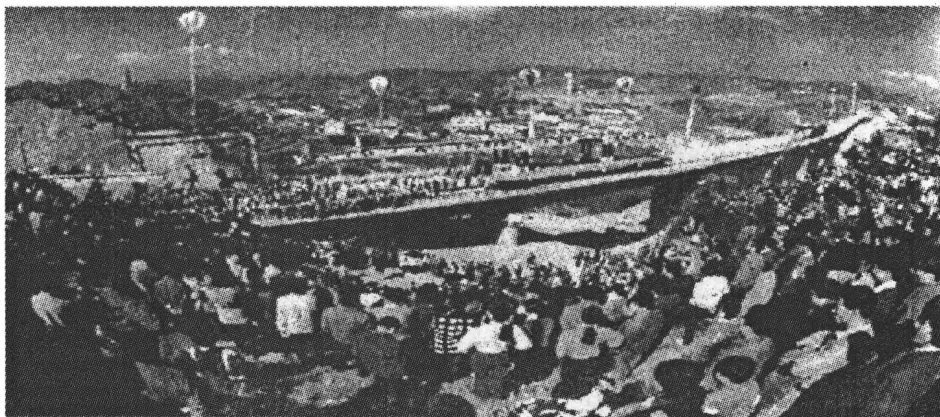


图 1.7 1995 年 11 月 16 日，京九全线在赣粤两省交界处的定河大桥接轨

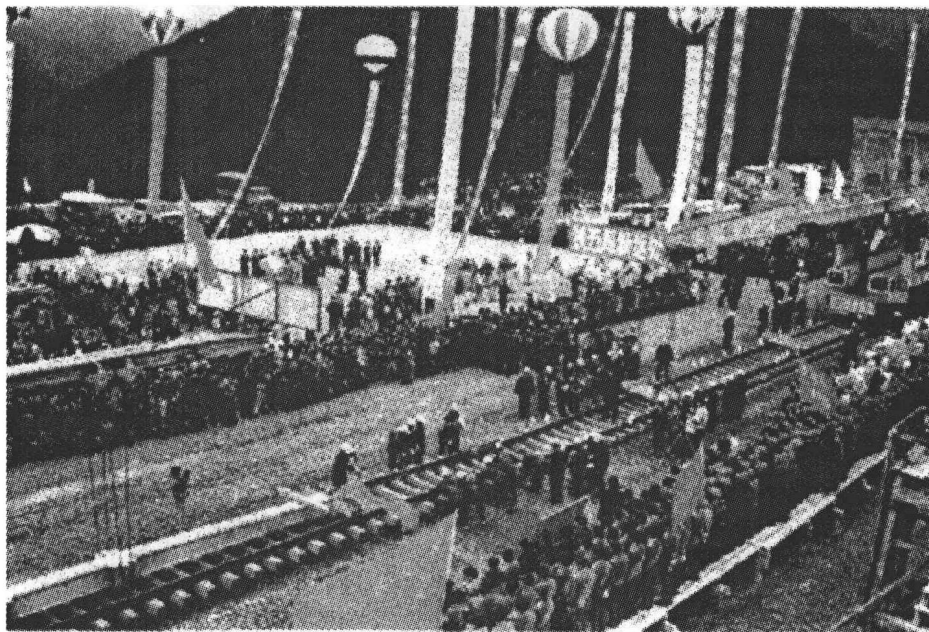


图 1.8 1997 年 3 月 18 日，南昆全线在黔桂两省交界处的八渡站接轨

学习笔记

第二节 中国铁路的改革发展

党的十六大以来,铁道部党组坚持以科学发展观为指导,贯彻落实构建社会主义和谐社会战略任务,立足经济社会发展全局,集中人力、物力、财力,加快铁路建设,提出在较短时间内解决运输能力不适应的问题,使铁路运输能力适应国民经济和社会发展的需要,充分利用国际国内先进的技术资源,加快技术创新,在较短时间内使我国铁路主要技术装备达到或接近发达国家水平,早日实现中国铁路的现代化。

一、路网建设

20 世纪初,当美国人经过持续 60 余年的大规模筑路高潮,形成了长达 40.9 万千米的世界上最大铁路网时,由中国人主持修建的第一条铁路京张铁路才刚刚正式通车。从 1876 年英商怡和洋行在上海建成第一条营业铁路算起,到 1949 年新中国成立前,旧中国 73 年的时间修建铁路仅 2.2 万千米,而其中能够维持通车的仅有 1.1 万千米。

新中国为铁路事业的发展开辟了广阔空间,中国共产党十一届三中全会以来实行的改革开放政策,为铁路事业的发展注入了新的动力。经过多年建设,我国铁路无论是数量还是装备水平都上了一个新台阶,路网规模进一步扩大,路网结构得到优化,主要运输通道能力有了较大提高,为国民经济的持续、快速、健康发展作出了积极贡献。然而,就我国铁路的现状来说,还远不能适应国民经济发展和人民群众日益增长的出行需要。

为了加快铁路发展,2004 年 1 月 7 日国务院常务会议讨论通过了《中长期铁路网规划》。近年来,我国铁路深入实施规划取得了重大进展,大规

模铁路建设呈现出全面推进的良好态势。

1. 大能力客运通道和货运通道建设同步推进。

快速客运通道加快形成,已经开工和即将开工的客运专线都是高等级的快速客运通道,将形成我国快速客运网的脊梁。大能力货运通道建设稳步推进,结合客运专线建设,对繁忙干线进行了强化改造,与此同时,开工建设了一批跨区域的大能力通道。

2. 发达地区与欠发达地区的铁路建设同步推进。

适应我国区域经济社会发展的要求,在东部地区全面实现电气化、主要通道实现客货分线、客运快速、货运重载的同时,加快推进中西部铁路建设。到“十一五”末期,中部、西部路网规模将分别增长 25%和 27%。铁路作为重要的基础设施所具备的强大“造血”功能,对于促进区域协调发展和社会主义新农村建设,将发挥巨大的作用。

3. 新客站建设和货运枢纽改造同步推进。

坚持“功能性、系统性、先进性、经济性、文化性”的要求和“一百年不落后”的标准,着手建设北京南、上海虹桥、武汉、新广州、新郑州、新南京、天津、长沙、苏州等一批现代化大型综合铁路客站,实现铁路、公路、地铁等多种交通方式的“零换乘”。配合客运专线、城际铁路和大能力货运通道建设,对北京、上海、郑州、武汉、广州、西安、成都等铁路枢纽进行优化改造,并建设功能齐全的 18 个物流中心,实现点线能力配套,提高路网的综合能力。

4. 新线建设与既有线改造同步推进。

在客运专线、城际铁路建设的同时,大力实施既有线改造,形成设备衔接、技术统一的快速客运网络,动车组列车实现跨线运行,达到了铁路资源的统筹利用。随着东部铁路率先基本实现现代化,既有机车车辆装备大量向中西部地区转移,实现了既有资源的有效利用。

学习笔记