

铁道部文件

(83) 铁办字674号

关于印发《振奋精神，立志改革，
加快步伐，开创铁路工作新局面》
和《铁路主要技术政策》两个文件的
通知

部属各单位：

现将全路工作会议讨论通过的《振奋精神，立志改革，加快步伐，开创铁路工作新局面》和《铁路主要技术政策》两个

文件印发给你们。这两个文件，是根据党的十二大精神，总结了多年来铁路工作的经验，为加快铁路建设步伐，适应国民经济翻两番的需要而制定的。各单位要组织干部、职工认真学习，制定措施，贯彻落实，并据此编制本单位的计划和规划。同时，在实践中，对技术政策提出意见，以便进一步充实和完善。

中华人民共和国铁道部章

一九八三年五月十四日

铁路主要技术政策

一九八三年四月

党的十二大提出了从一九八一年到本世纪末，我国经济建设在不断提高经济效益的前提下，力争使全国工农业年总产值翻两番的奋斗目标。并指出，为实现上述目标，最重要的是要解决好农业、能源、交通和教育科学问题。当前能源和交通的紧张是制约我国经济发展的一个重要因素，交通运输的能力同运量增长的需要很不适应，必须大力

加强。我国铁路在现代化交通工具中承担了百分之七十左右的货物周转量和百分之六十左右的旅客周转量。这种状况在今后相当长的时间内不会有太大的变化。为了保证十二大提出的战略目标能够实现，据初步预测，铁路到本世纪末要具有运送货物二十五亿吨、旅客二十五亿人次的能力。因此，我们必须确立长期建设的方针，树立依靠科学技术进步来提高铁路运能的指导思想；针对我国铁路存在的线路少、技术装备落后、管理水平不高等主要问题，制定技术政策

和发展规划，以便各个部门、各个单位协同作战，有步骤、分阶段地实现铁路现代化，以提高运输能力、生产效率和经济效益，确保行车安全，当好国民经济的先行。

据此，展望本世纪我国铁路发展趋势，制定主要技术政策如下：

一、路网建设①

为了满足国民经济日益增长和国防建设对铁路的要求，必须继续加强铁路网的建设。路网建设包括改造既有线和修建新

线，二者必须统筹兼顾，全面规划，协调发展，不断提高综合运输能力。

路网建设要按照国家对铁路、公路、水运、民航和管道运输综合发展的要求，确定发展规模和实施步骤。特别对重大的基本建设工程，更须保证如期、如实、如量地完成。

路网建设项目，必须经过充分的可行性研究，积极采用新技术、新工艺、新材料，依靠技术进步和科学管理，高速度、高质量、高效率、低造价地完成任务，尽快发挥经济效益。

二、列车重量、密度、速度

根据综合技术经济比较和论证，我国铁路的技术发展政策应该是：逐步提高列车重量，增加行车密度，在此基础上适当提高行车速度，以达到较大幅度地提高铁路输送能力，获得较好经济效益的目的。

货物列车重量：近期在不增加机车车辆轴重的情况下②，充分利用850米股道有效长，一般货物列车的最大重量由3500吨逐步提高到4000吨，固定车底的煤炭、矿石等专列可提高到5000

吨。有条件又有需要的线路或区段，应把股道有效长延长到1050米，使列车重量进一步提高③。

旅客列车重量：有计划、有步骤地增加列车编组辆数，提高每列车的输送旅客人数。首先在主要干线上旅客列车编组辆数从目前的13、14辆增加到16、17辆，以后逐步创造条件，争取增加到20辆左右。同时，调整列车编组内容，尽量增加旅客人数。

列车密度：复线自动闭塞区段的列车追踪间隔时分，可从10分钟调整到8分钟或更短一些，以增加行车密度，提高线路通过

能力。单线区段应根据运输需要积极采用先进的信号设备，使平行运行图的能力提高到40对以上。自动闭塞区段，在安排运行图时，应开“天窗”预留养路作业时间。电化区段还需预留接触网维修时间④。

行车速度：根据我国铁路客货列车混跑的特点，客货列车速度差距不宜过大。为此，干线旅客列车的最高时速由现在的100公里逐步提高到120公里；货物列车的最高时速由现在的60公里逐步提高到80公里；运送鲜活、易腐货物的快运列车的最高

时速可提高到100公里。继续研究试验，为进一步提高行车速度创造条件⑤。

三、牵引动力

积极进行铁路牵引动力的改革，用牵引性能更好、热效率更高的电力、内燃机车逐步取代蒸汽机车。从发展看，铁路牵引动力应以电力牵引为主，电力机车担负运量的比重要逐步增加⑥。

铁路电气化是一个长远的方针。电气化铁路的建设应从我国财力、物力、电力资源以及运

输需要出发，进行安排。从运量方面讲修建电气化铁路的经济有利范围是：复线年运量在3600万吨以上，单线年运量在800万吨以上。“六五”“七五”期间，首先在保证煤炭运输及大运量、长大坡道、长隧道等提高运输能力或改善运输条件效果显著的线路上实现电气化。在电气化铁路上运行的调小机车要实现内燃化⑦。

电力机车采用每轴持续功率800千瓦由4、6、8轴组成3200、4800和6400千瓦的客、货运电力机车系列。要提高电力机车及其

主要零部件的技术性能、可靠性和使用寿命。机车大修间走行公里应不少于120万公里⑧。

内燃机车柴油机主要发展240和280两种缸径中速柴油机，采用不同缸数组成不同功率等级、不同用途的柴油机系列。干线货运和大型调车机车采用电传动，客运和小型调车机车可以采用液力传动，在客货混用机务段的线路上也可以采用电传动。要提高内燃机车及其主要零部件的技术性能、工作可靠性和使用寿命。机车大修间走行公里，第一步达到60万公里，第二步达

到80~100万公里；调车机车 每6~8年大修一次。“六五” “七五” 期间，主要任务是进一步提高240柴油机的质量，形成系列，同时积极研制试验280柴油机系列⑨。

电力、内燃机车构造速度：货运100公里/小时，客运140公里/小时，调小机车80公里/小时⑩。大功率电力、内燃机车的轴重远期可增加到25吨。

对电力、内燃牵引应积极创造条件发展长交路，采用轮乘制，以提高机车的日产量⑪。货运机车应装动力制动，客运机车

视需要也可安装。

为发展近郊和短距离客运应积极研制动车组。

在较长时期内，蒸汽机车还是一种重要的牵引动力。要用好、修好、改造好蒸汽机车。蒸汽机车的改造应以前进型机车为主。在提高修造质量的基础上，进一步提高机车热效率，减少污染。

四、客货车辆

积极提高车辆的制造质量
⑫。新造客货车辆的结构要采用耐腐蚀、高强度的低合金钢，以

提高车辆强度和适当减轻自重，其构造速度应大于客货列车的最高速度。提高车钩强度和缓冲器容量，以适应提高列车重量的要求。改善制动系统⑬，积极采用新技术、新装置，使制动性能适应提高列车重量和速度的需要。改进车辆易磨损零件的设计与材质，提高其耐磨损性能，在经济合理的使用寿命期内延长检修周期。改革检修制度，提高修车机械化水平，降低维修费用。新造客货车辆的检修周期，比现在延长50%到一倍。修造客货车要尽量使用钢材、复合材料

和各种工程塑料，以节约和代替木材。

对现有老、杂、小型车辆要有计划地淘汰更新。

客车：积极增加客车数量，研制和发展能增加载客量、降低能源消耗、改善卫生条件的新型客车，提高输送旅客的能力和舒适度。为适应旅游业的需要，应发展一定数量的空调旅客列车。另外，在软卧、软座和餐车上采用单节式空调设备⑭。

货车：积极发展以增加每延米载重量为主的大型货车⑮。大型货车的轴重可研究提高，但不

宜超过23吨。

逐步发展专用货车（如：运煤车、保温车、家畜车、危险品车、水泥罐车、粮食漏斗车、集装箱车等专用车辆），提高其在货车总数中的比重。同时必须制定相应的专用车管理和维修办法①⑥。

新造货车全部安装滚动轴承①⑦。

五、编组站

编组站应根据车流集散规律，按照统一规划、合理分工、集中作业的原则布局。担当路网