



铁路跨越式发展 与小康社会

TIELU KUAYUESHI FAZHAN YU XIAOKANG SHEHUI

主编 蔡克芳



中国铁道出版社

铁路跨越式发展与小康社会

主 编 蔡克芳

副主编 肖上藩

中 国 铁 道 出 版 社

2004年·北京

书 名:铁路跨越式发展与小康社会

作 者:蔡克芳 主编

出版发行:中国铁道出版社(100054,北京市宣武区右安门西街8号)

策 划:李康平 常树梅

责任编辑:翟建丽

封面设计:石碧容

印 刷:北京市兴源印刷厂

开 本:850×1168 1/32 印张:6.875 字数:179千

版 本:2004年2月第1版 2004年10月第2次印刷

印 数:1001~4000册

统一书号:15113·1954(学习资料)

定 价:18.00元

版权所有 侵权必究

凡购买铁道版的图书,如有缺页、倒页、脱页者,请与本社发行部调换。

序

党的十六大确立了今后二十年全面建设小康社会的奋斗目标,规划了新世纪新阶段的宏伟蓝图,充分显示了中国共产党人开创未来、开创社会主义现代化建设伟大事业、开创马克思主义新境界的雄心壮志。铁道部党组认真学习贯彻落实党的十六大精神和“三个代表”重要思想,从我国经济和社会发展的需要出发,紧紧围绕并服从和服务于全面建设小康社会的总目标,提出了中国铁路跨越式发展的战略思路。这是铁路全面实践“三个代表”重要思想、贯彻十六大精神的重要举措,是适应全面建设小康社会要求、忠实履行铁路历史使命的行动纲领,是自觉走新型工业化道路、加快实现铁路现代化的历史选择,在中国铁路发展史上具有新的重要里程碑意义。

深入学习贯彻好党的十六大精神,最重要的是理论联系实际,着眼于实践,落实于行动,解决问题,推动工作。为深入学习贯彻十六大精神,铁道部直属机关党委在部机关开展了司局党员领导干部谈《中国铁路跨越式发展与小康社会》的专题征文活动。在征文活动中,司局党员领导干部带头认真学习领会党的十六大精神,按照

全面建设小康社会和中国铁路跨越式发展的部署和要求,联系铁路工作尤其是本部门的工作实际和改革发展的重大问题,进行长远的、深层的和理性的思考,在开拓创新上下功夫,在深谋远虑上求见解,在出谋划策上做文章,为部党组决策当好参谋,为做好工作增强动力。

这些征文以学习贯彻“三个代表”重要思想和十六大精神为主线,畅谈深入学习全面准确把握十六大精神的心得体会,思考运用理论指导实践、解决问题、方策谋略,总结联系实际、理性思考、悉心钻研的研究成果,以强烈的历史使命感和责任感,总结过去,着眼现在,展望未来。许多司局党员领导干部深入实际,调查研究,亲自动笔撰写文章。真知实践中来,体会由感而发,文章言之有物,文笔新鲜活泼,对工作具有很强的指导性。这本小册子汇集了部分优秀征文,以交流大家学习研讨成果,在实际工作中更好地发挥理论指导作用。

思想理论素质是领导干部素质的灵魂。在全面建设小康社会和中国铁路跨越式发展任务十分艰巨的情况下,各级领导干部都要做学习的表率,推动建设学习型机关、学习型企业,把学习贯彻“三个代表”重要思想新高潮不断引向深入。

何洪达

2004年2月11日

目 录

1. 提高认识,统一思想,推动铁路跨越式发展
..... 王志国(1)
2. 认真学习贯彻党的十六届三中全会精神
加快推进铁路改革 田根哲(21)
3. 践行“三个代表” 建设发达路网 为实现铁
路跨越式发展奠定坚实基础 黄 氏(49)
4. 低成本筹集资金 大力度增收节支 为实现铁
路跨越式发展奠定坚实的基础 于 川(63)
5. 大力推进铁路装备现代化、信息化,促进铁路
跨越式发展 耿志修(84)
6. 加强和改进新时期铁路组织人事工作的认识
与思考 张 岩(105)
7. 贯彻落实“三个代表”重要思想,努力维
护职工队伍稳定 章根明(117)
8. 更新建设理念 适应跨越发展 努力践行
“三个代表”重要思想 杨建兴(123)

9. 全面建设小康社会 铁路实施跨越式发展
运输安全面临的新任务及对策研究
..... 余卓民(128)
10. 扩大铁路对外开放 推进铁路跨越式发展 张延昭(137)
11. 推进党的建设为实现铁路跨越式发展
提供可靠的政治保证 岳振泉(141)
12. 抓住机遇 乘势而上 为铁路跨越式发展
创造稳定的治安环境 姜战林(149)
13. 加强党风廉政建设的调查与思考
..... 张德才(156)
14. 政治工作是铁路跨越式发展的根本保证
..... 王勇平(166)
15. 关于在中国铁路实现跨越式发展中发挥团员
青年作用的调查与思考 徐总茂(188)
16. 努力加强机关党建工作 适应铁路跨越式
发展 蔡克芳(195)
17. 突出维护 创新发展 在铁路跨越式发展中
发挥工会组织的作用 杜元文(201)
18. 努力做好铁路跨越式发展时期的老干部
工作 阴成仁(207)

提高认识,统一思想,推动铁路跨越式发展

王志国

一、铁路跨越式发展思路的形成过程

实现铁路跨越式发展,是部党组学习贯彻“三个代表”重要思想和党的十六大精神,站在全面建设小康社会的高度,对铁路未来发展的战略思考。铁路跨越式发展思路,经历了从提出到深化完善和系统阐述的过程。

(一)跨越式发展思路的提出

刘志军部长和部党组领导在长期的铁路工作实践中,对铁路的现状有深切的感受,对铁路在国民经济和社会发展中的地位有深刻的认识,对我国铁路与国外铁路的比较有深入的了解,对我国铁路发展有深入的思考。多年来,刘志军部长就路网建设、技术装备现代化、铁路信息化、列车提速以及铁路改革等重大问题进行了大量的调查研究,提出了许多观点,形成了许多思考,这些思考是铁路跨越式发展思路形成的基础。

党的十六大之后,刘志军部长从深入贯彻落实“三个代表”重要思想和党的十六大精神出发,对铁路如何适应全面建设小康社会,进行了更加深入的思考。对我国铁路面临的主要问题、全面建设小康社会给铁路运输提出的要求进行了更加深入的研究,以发展铁路运输生产力和改革铁路管理体制为重点,初步形成了铁路跨越式发展思路的框架。

2002年底,刘志军部长在全国铁路工作会议上的总结讲话中,提出了铁路跨越式发展的总体思路,就建设发达完善的铁路网、实现技术装备现代化、推进铁路信息化、实现铁路管理体制创新、加快铁路管理现代化、建设高素质职工队伍等六个重大问题作

了概括性的表述。

(二)跨越式发展思路的完善

2003年3月,十届全国人大一次会议之后,刘志军部长对跨越式发展思路做了进一步细化,主持召开铁道部党组会议,详细阐述了跨越式发展思路的内容,得到了部党组同志的赞成,党组同志提出了完善的修改意见。会后,根据部党组同志的建议和意见,对跨越式发展思路作了修改完善。

此后,刘志军部长主持召开部长办公会,向大家通报了铁路跨越式发展思路的要点,以部长办公会议纪要的形式印发部属单位主要领导,围绕铁路跨越式发展的主要内容确定了28个专题,分别交由部内有关司局进行深入调研。接下来,认真吸收了三个层面的意见。

1. 认真贯彻了党中央、国务院领导的重要指示

跨越式发展思路提出后,刘志军部长代表部党组向党中央、国务院领导多次汇报。吴邦国、黄菊和曾培炎同志分别作了重要指示,对铁路跨越式发展思路给予了充分肯定,并对铁路工作提出了具体要求。遵照党中央、国务院领导同志的指示,对铁路跨越式发展思路作了进一步完善。

2. 吸收了各铁路局和分局的意见

刘志军部长分别在兰州、上海、北京主持召开片会,听取了14个铁路局党政主要负责同志和部分铁路分局负责同志对铁路跨越式发展思路的意见。按照大家的意见对跨越式发展思路作了修改。

3. 吸收了部内各司局的意见

刘志军部长和部党组同志逐个听取了部内各司局承担的28个专题的调研汇报,对28个专题进行了深入探讨,吸收了调研成果,对跨越式发展思路中的一些内容又作了进一步调整。

(三)跨越式发展思路的系统阐述

在反复修改、不断深化完善的基础上,2003年6月28日~7月1日,部党组在北京召开了由各铁路局、分局、部直属单位党政主要领导和机关各司局负责同志参加的铁路跨越式发展研讨会。刘志军部长就实现铁路跨越式发展作了讲话,对跨越式发展思路

作了系统阐述。

回顾跨越式发展思路形成的过程,我们可以看到,这一思路有一个比较长的思考和酝酿过程,是刘志军部长和部党组长期以来对铁路工作战略思考的积累、提炼和升华。这一思路既贯彻了党中央、国务院领导对铁路工作的要求,又反映了部党组对铁路工作的战略思考,还充分吸取了全路各单位和各部门的意见,是集体智慧的结晶。

二、部党组提出铁路跨越式发展思路的基本依据

部党组做出铁路跨越式发展这一重大决策,是基于准确把握铁路定位、科学判断铁路面临矛盾、着眼铁路未来发展的战略思考。从实践的角度看,有以下四个基本依据。

(一)跨越式发展思路的提出基于对铁路性质、地位、作用的正确认识

铁路在国民经济和社会发展中处于什么位置,这是研究铁路改革发展的源头性问题。部党组在研究铁路跨越式发展时,紧紧抓住铁路定位这一源头性、根本性问题,对铁路性质、地位和作用的认识达到了新的境界。

部党组着眼长远,科学分析国民经济和社会发展大势,从未来20年甚至50年社会需求出发,深刻认识到,社会越发展,铁路的地位和作用就越重要。一段时间以来,部党组领导多次阐述铁路在国民经济和社会发展战略全局中的定位,不仅反复强调铁路是国家的重要基础设施,铁路是国民经济的大动脉,铁路是大众化交通工具,铁路是综合交通体系的骨干,而且特别深刻地指出没有铁路的现代化就难以实现国家的现代化。准确、系统和完整地表述了铁路在国民经济和社会发展中所处的位置和应担负的历史责任,得到了党中央、国务院领导的赞同,得到了大家的认可。

部党组还加大对铁路性质、地位和作用的宣传力度,引起党中央、国务院领导的重视,争取各方面对加快铁路发展的重视和支持。

分管铁路工作的黄菊副总理到铁道部视察时,明确提出,铁路

是国家的重要基础设施,是国民经济大动脉,是大运量交通工具;铁路提出的跨越式发展的指导思想、总体目标都很好,希望认真实践。黄菊副总理还强调指出,没有一个发达完善的铁路网,要实现我们国家的现代化是难以想像的。黄菊副总理的这些话把铁路在全面建设小康社会和实现国家现代化中的重要地位和作用提到了一个新的高度,给全路以很大鼓舞。

曾培炎副总理在听取铁道部工作汇报时指出,铁路是我国交通的主要工具,是当前制约我们发展的一个“瓶颈”,要抓紧这个时机尽快发展。这些话也充分肯定了铁路的重要地位。

(二)跨越式发展思路的提出基于对铁路面临主要矛盾的科学判断

改革开放以来,特别是党的十三届四中全会以来,我国铁路取得了显著成绩。建设速度加快,路网规模扩大,运输能力有较大增强。四次大面积提速取得成功,服务质量明显提升。客货运量和运输收入大幅度增长,运输经营实现扭亏为盈。科技创新迈出新步伐,技术装备水平有新的提高。安全基础建设成效显著,运输安全总体上保持了基本稳定。积极探索,努力实践,铁路改革取得重要进展。但铁路也存在许多问题和矛盾,包括运能问题、体制问题、机制问题、经营问题、管理问题等等。

在诸多矛盾中,主要矛盾是什么?部党组在科学分析铁路形势的情况下,提出铁路的主要矛盾是运输能力远远不适应国民经济和社会发展需求的问题。

这一判断得到了党中央、国务院领导的赞同。黄菊副总理在视察铁道部时讲,当前铁路工作的主要矛盾是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。曾培炎副总理也指出要解决铁路“瓶颈”问题。

应该说,中央领导和铁道部党组对铁路面临主要矛盾的判断是科学的,因为这一判断符合中国铁路的实际情况。铁路运输能力紧张,带来了多方面的负面影响。一是对铁路扩大市场、发展营销、增加效益、实现自我发展形成了制约。二是对铁路体制的根本

性转变带来了不利影响。三是限制了国民经济和社会发展。

刘志军部长在跨越式发展的报告中,对铁路运输能力紧张情况作了简要分析,我这里做一点补充,便于大家认识和理解。

1. 我国铁路网整体能力严重不足

与发达国家铁路相比,我国铁路网还处在发展阶段。目前世界上有铁路运营的国家 and 地区约 140 个,总营业里程约 120 万 km。2002 年底我国铁路营业里程为 7.19 万 km。就路网的密度和质量来说,我国都是比较低的。一是按国土面积计算,我国每 km^2 有铁路 74.9 m,不足美国的 40%,仅为日本的 14%,法国的 14%,英国的 11%,德国的 7%,印度的 39%。二是按人口计算,我国每万人拥有铁路 0.56 km,仅为美国的 10%,日本的 35%,英国的 20%,德国的 13%,法国的 11%,俄罗斯的 9%,低于印度。三是路网质量与发达国家比也有较大差距,许多发达国家铁路的主要通道已经实现了四线甚至多线,客货列车分线运行,而我国铁路是客货列车混跑。目前我国铁路营业里程居世界第三位,而旅客周转量居世界第一,货物周转量居世界第二。我国以 6%的世界铁路营业里程完成了世界铁路 24%的工作量,运输密度为世界之最,是美国的 3 倍多,日本的 2 倍多,俄罗斯的 2 倍多。这一方面说明我国铁路运输效率非常高,另一方面也说明我国铁路网整体能力严重不足,对国民经济和社会发展的保证能力是十分脆弱的。

由于我国铁路网总体规模小,运输能力从总体上看是比较紧张的。从货运看,2002 年全国每天有 14 万辆请求车,2003 年以来每天有 16 万~17 万辆请求车,铁路只能装运 60%左右,许多货物不能及时承运,社会上对车皮紧张问题反应强烈。从客运看,全路图定 363 对直通车客座能力为 80 多万个,2002 年平均每天直通客运量为 84 万人次,一些直通客车经常满员或超员,旅客买票难的问题很突出。

2. 主要干线运输能力十分紧张

我国铁路的京沪、京广、京哈、哈大、陇海等主要干线,能力利用基本处于饱和状态,许多区段能力利用率已达百分之百,不堪负重。

例如京沪线,是百年老线,沿线经济十分发达,但该线运能长

期处于饱和状态,限制了大量客流、货流的输送。2002 年全线客货运输密度,分别是全国客货运输密度的 5.4 倍和 3.7 倍,运能与运量的矛盾极为突出。有客流、有货源,但加开列车困难。

再如京广线,全线能力十分紧张,最严重的是武汉——广州这一段,春运 40 天,日均开行旅客列车 140 多对,货物运输只能保证供港“三趟快车”运行,其他货车全部停开。由于这些主要干线的运输能力紧张,不仅对沿线的经济发展形成制约,而且对全国的经济的发展也产生了不利影响。

3. 部分地区运输能力紧张状况也很严重

例如西南地区,包括云、贵、川、渝四省市。这一地区人口有一亿五千多万,铁路没有进出这一地区的大能力通道,西南地区有大量的货物和客流进不去、出不来,客货运输长期处于受限状态。2003 年一季度,上海分局管内到西南地区的货物运输只能满足 28%,社会反应强烈。

4. 季节性运能紧张问题严重困扰我们

在春运、暑运、“五一”、“十一”等客流集中的 120 多天里,铁路运输能力全面告急,买票难、乘车难问题突出。铁路不得不“顾此失彼”,集中运力保客运,货物运输受到严重影响。尤其在春运的 40 多天时间里,为腾出能力加开中长途客车,许多短途客车停开,货物列车大量减少。春运最高峰时全路日发送旅客达到 420 多万人次,虽然加开了部分临时客车,但车站和列车仍然人满为患,拥挤不堪,列车超员现象非常普遍。春运时因严重超员引起客车压死弹簧的现象经常发生,严重威胁客车安全,一些站车甚至发生挤死挤伤旅客事故。

这些情况说明,铁路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,已经非常突出,到了非解决不可的时候。部党组提出实现铁路跨越式发展,就是想在尽可能短的时间内,改变这一被动局面,发挥铁路在国民经济和社会发展中的应有作用。

(三)跨越式发展思路的提出基于为全面建设小康社会提供可靠的运力保证

全面建设小康社会,内涵十分丰富,包括经济、政治、文化、教育

等等。我们感到,与铁路运输紧密相关的,主要有这样几个方面:

1. 国家的工业化

2020 年全面建成小康社会,我国将基本实现工业化,国民经济发展速度平均每年要达到 7.2%。这样一个持续较快的发展速度,将产生大量货运需求,而我国资源和工业布局不均衡,能源和原材料主要分布在西部和北部地区,加工业主要集中在东部和南部地区。在各种运输方式中,大宗货物运输主要靠铁路。目前在各种运输方式中,铁路承担的煤炭运量占 75%、矿石运量占 66%、钢铁运量占 62%、木材运量占 70%、粮食运量占 56%、矿建材料运量占 42%。

我们对改革开放 24 年来全社会货运量增长情况作了统计分析,过去 24 年全国 GDP 年均增长 8% 以上,铁路货物周转量年均增长 5%,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增长 118%,也就是说,要翻一番多。如果考虑到铁路运输能力扩大后,打破对货物运输的限制,铁路货运周转量增长幅度会更大。可以想像,这样一个货运量对铁路运输能力的需求该有多大。

2. 国家的城镇化

我国是人口大国,2002 年底全国人口已达 12.85 亿人。据预测,到 2020 年全国人口将达到 14.8 亿人,城镇人口比例将提高到 60% 左右,届时城镇人口将达到 9 亿人左右,将有 4 亿左右农业人口转移到城市。这将从两个方面带来客运需求的增长。一是城乡之间人员流动将大幅度增加。我国将在较长时间内保持城乡二元结构,在城乡之间的人员流动将是大量的。资料显示,目前我国农村进城务工人员约有 1.2 亿人,这样一个数量给铁路带来了强度很大的民工运输,如果再有 4 亿农村人口转移到城镇,可以想像,给铁路运输带来的压力有多大。二是城际间人员流动的数量将发生跳跃性增长。从发达国家的经验看,城镇化比例提高后,城际间的通勤客流、商务往来客流强度将大大增加。许多发达国家的客运量主要集中在城际运输。

改革开放 24 年来,铁路旅客周转量年均增长 6.5%,与 GDP

增长的相关度为 0.8,按这一相关度,到 2020 年,铁路旅客周转量将增长 200%左右,如果考虑到铁路运输能力的扩大,特别是客运专线和城际铁路的修建,旅客周转量的增长幅度可能会更大。可以想像,这样一个客运量对铁路运输能力的需求该有多大。

3. 人民生活质量的提高

到 2020 年,我国人均 GDP 将达到 3 000 美元,将超过目前中等收入国家的平均水平。达到这样的经济发展水平,大多数人的可支配收入将增加,恩格尔系数将降低,人们用于衣食方面支出的比例将缩小,而用于文化教育、身体健康和旅游休闲等高质量生活方式的支出将增加,对铁路运输的质量要求将持续不断地提高。

回顾过去,曾几何时,人们还满足于能走得了,春运期间可以以棚代客。这几年人们要求走得好,不仅要求能够买到车票,还要求有舒适的旅行环境,特别是经济相对发达地区的旅客对服务质量的要求越来越高。而质量的提高是以能力为基础的,在能力不足的情况下,买票难、乘车难、站车拥挤这些问题都难以解决。一些发达国家,当旅客列车上座率达到 60%~70%的时候就要加开列车,因为达到这一上座率,旅客在车厢里就感觉不方便,这一点我们可望而不可及。

(四)跨越式发展思路的提出基于走新型工业化道路的要求

新型工业化道路有很多内涵,其中实施可持续发展战略对铁路跨越式发展有直接的指导意义。

世界多数发达国家在早期工业化进程中,尤其在工业化快速发展阶段,多数以大量消耗资源、牺牲环境为代价,走的是“先发展经济、后治理环境”的路子。我国人均资源短缺,环境问题也很突出,发展铁路符合可持续发展战略要求。因为铁路与其他运输方式相比,在能源消耗、土地占用、环境污染等方面具有明显的技术经济优势。在能耗方面,按单位运输量计算,公路是铁路的 6 倍,航空是铁路的 30 倍。在土地占用方面,按单位运输量计算,公路是铁路的 5~6 倍。在环境污染方面,排放的废气,汽车和飞机是铁路的几百倍,电气化铁路几乎不产生废气。从实施可持续发展

战略的高度出发,确实应该大声疾呼加快铁路发展。

三、铁路跨越式发展思路的主要内涵和重大意义

部党组提出的跨越式发展思路,回答了铁路为什么要实现跨越式发展和怎样实现跨越式发展的问题,具有丰富的内涵。我认为,可以从三个层面来认识和理解跨越式发展思路的内涵和意义。

(一)跨越式发展思路体现了铁路改革发展思路的创新

这个思路主要内容可以概括为“一条主线,三个创新,六大目标和八项重点任务”。

一条主线就是:以运输能力的快速扩充和技术装备水平的快速提升为主线,带动各方面工作的发展,早日实现中国铁路的现代化。抓住了这条主线,就能够早日解决铁路面临的主要矛盾,就能纲举目张,带动其他问题的解决。

三个创新就是:技术创新、体制创新和管理创新。通过三个创新,推动铁路运输生产力的发展和铁路管理体制的转变,开创铁路各项工作的新局面。

六大目标就是:对运输能力、技术装备水平、管理体制、运输服务、运输经营、职工生活六个方面分别提出了具体明确的奋斗目标,这些目标立足于铁路的现实状况,体现了跨越式发展的要求,既实事求是,又鼓舞人心,给人以激励。

八项重点任务就是:根据六大目标,确定了八个方面的具体任务。一是建设发达的铁路网;二是实现技术装备现代化;三是加快实现铁路信息化;四是全面调整运输生产力布局;五是全面推进运输管理体制的改革;六是创造铁路运输经营的良好效益;七是确保运输安全和铁路稳定;八是推进党的建设新的伟大工程和精神文明建设。

部党组提出的跨越式发展思路,通篇贯穿了与时俱进、创新发展的主线。新思维、新思路、新观点表现在许多方面。

1. 路网建设思路有新的发展

建设发达完善的铁路网,是一代又一代铁路人的追求。部党组适应时代发展要求,站在全面建设小康社会的高度,对铁路网建设作出了新的筹划,路网建设思路实现了新的发展。

(1)对我国铁路网建设方向作出了新的阐述。提出路网发展的方向是“扩大路网规模,完善路网结构,提高路网质量”。这是一个全面的、综合的、系统的设计。

扩大路网规模,就是加快新线建设,增加路网总量,到 2020 年,我国铁路营业里程将达到 10 万 km。

完善路网结构,就是路网的地区结构要合理,干支结构要合理,点线能力要配套,实现综合运输能力的最大化。

提高路网质量,就是大力采用新技术,发展客运高速、快速和货运重载铁路,提高我国铁路的整体技术水平。

路网建设方向的确定,使我国铁路建设的总体布局有了明确的指导思想。铁道部提出的到 2020 年的铁路建设规划就是按照这一思路设计的。

(2)主要干线实现客货分线运输是个新的发展。我国现有的几大干线,既要提速,又要重载,又要增加列车密度,现在三者的矛盾越来越大,对运输安全和客货质量很不利。部党组在路网发展构想中,提出要在主要干线修建客运专线,实现客货分线运输,这不仅使旅客运输条件有了根本性改善,而且可以大幅度提高既有线的货物运输能力。这些干线建成客运专线后,与其他客运通道和既有线提速网络相连,才能形成中国铁路快速客运网。

(3)在大城市带建设城际铁路也是一个新的发展。我国现有的城市布局,已经形成了若干大城市带。比较典型的有,以北京、天津为中心的环渤海城市带,以上海为中心的长江三角洲城市带,以广州为中心的珠江三角洲城市带。这些城市带经济发达,人口稠密。在跨越式发展思路中,确定要首先从上述三大城市带入手,建设城际客运铁路。这将给大城市带旅客出行提供快速、方便、安全的交通工具。若旅客列车时速一般都在 200 km 以上,开行小编组、大密度的列车,那么才能真正实现城际铁路运输的公交化。