

100249

北京铁路局志

1988—2004

《北京铁路局志》编纂委员会



方志出版社

序

《北京铁路局志(1881 - 1987)》于1995年10月出版。续修《北京铁路局志》，完整记述1988年以来北京铁路局的发展历程，是历届路局领导和全局广大干部职工都十分关注、共同期盼的一项重要工作。在各方面的共同努力下，《北京铁路局志(1988 - 2004)》历时四年，数易其稿，终于付梓，这是北京局企业文化建设的一项重要硕果。

这部局志全文140多万字，重点记述了北京铁路局在铁路建设、运输经营、安全生产、科技教育、体制改革等各个方面的发展轨迹和取得的丰硕成果，客观反映了全局干部职工顽强拼搏、苦干实干、无私奉献的创业历程，资料翔实，体例完备，文字通畅，较好地体现了时代特点和北京铁路局的特色。这部局志为各级管理者认识局情、借鉴历史、搞好决策提供了科学依据，为全局干部职工秉承传统、继往开来、奋发进取提供了优秀教材，同时也为社会各界进一步了解北京铁路局提供了又一平台。

在这部局志的编纂过程中，编纂委员会始终以邓小

平理论和“三个代表”重要思想为指导,始终坚持了实事求是、尊重历史的基本原则,始终保持了求真务实、勤奋工作的优良作风,倾注了大量心血,做了许多艰苦细致的工作。在此,我谨代表路局、路局党委向在局志编纂过程中付出辛勤劳动的所有参与者、支持者致以衷心的感谢和崇高的敬意!

打开尘封的记忆,回眸昨日的征程,为的是以史为鉴,振奋精神,创造新的辉煌。相信这部局志能够使全局广大干部职工深谙创业的艰辛,铭记发展的重任,激发更高的工作热情。让我们携手同心,众志成城,共同续写北京铁路局更加辉煌厚重的历史!



2006年7月

注:作者为北京铁路局局长

凡 例

一、指导思想 《北京铁路局志(1988—2004)》为北京铁路局第二部志书,坚持以马克思列宁主义、毛泽东思想、邓小平理论和“三个代表”重要思想为指导,遵循实事求是、详近略远的基本原则,力求全面、系统地记述北京铁路局历史与现状,旨在资治、存史、教化、交流。

二、断限体例 本志上限为1988年,下限为2004年。采用篇、章、节、目,以横排门类、类为一志的体例。为全面反映入志事项的发展轨迹,保持其连续性,篇的综述和部分章无题序溯其发端,对《北京铁路局志(1881—1987)》未记述的部分内容作了适当补充,以提高志书的使用价值。

三、记述范围 本志以1988年至2004年北京铁路局辖区为记述范围。志中记述线路名称均指北京铁路局所辖区段,如京广线,系指该铁路线中属北京铁路局管辖的区段。凡记述的“某某站”均指“某某火车站”。

四、体裁形式 采用述、记、志、传、图(含照片)、表、录7种体裁,以志为主。图,部分集中于志首,部分随文插入相关章节中。表的序号由四位阿拉伯数字组成,由左向右第一位表示所在篇,第二位表示章,第三位表示节,第四位表示在节中的序位。

五、结构层次 志首设概述,次为大事记,依次为企业体制、

路网建设、运输装备、铁路运输、经营管理、企业科技文教、辅业、社会化事业、政法武装、党群组织、人物篇,重要记载、附录、后记。

六、纪年用法 本志采用公元纪年。志中“中华人民共和国成立前(后)”简称为“新中国成立前(后)”,系指1949年10月1日中华人民共和国成立前(后)。

七、称谓使用 全志以第三人称记述。人名,直书其名,必要时冠以职务。地名,以现行标准地名为准,涉及古地名时括注现行标准地名。单位、机构等名称,首次出现用全称,多次出现用简称,如:“北京铁路局、某某铁路分局”相对路外时用全称,对内时用简称“北京局、某某分局”,对下属分局(处)、站段时可用“路局”,将新中国成立前现行北京铁路局辖区称为“北京铁路”。行业用语首次出现用全称,多次出现用缩略语。为方便读者阅读,附录中专设《北京铁路局志(1988-2004)》常用语全称与简称(含缩略语)对照表。

八、文字规范 以国家颁布的有关出版物的法规为准。

九、立传原则 坚持生不立传的原则,仅对在北京铁路局已故的局职领导、劳动模范和烈士立传。立传者以卒年先后为序,卒年相同时以生年先后为序,生卒年相同时,以生卒月先后为序,生卒年月相同时按姓氏笔画为序。

十、资料来源 所用资料,主要源于撰稿单位提供的资料、档案、图书,辅之经过考证的口碑资料。

《北京铁路局志(1988—2004)》编纂委员会名单

2006年7月

主任委员 安路勤 何玉华

副主任委员 (按姓氏笔画为序)

王 衡 王丽娟 尹长明 冯启富 朱崇钢 刘太生 刘进保
闫 平 李 鹏 李兰波 李锡春 张颂年 陈江河 高玉福
崔佩哲 康高亮

委 员 (按姓氏笔画为序)

万福远 马建国 王 庆 王凤景 王长钊 王 建 王建国
王金平 王振华 王继成 王跃胜 王新桥 王德进 戈延德
邓 巍 石允明 史宗卿 冯亚军 朱 晔 朱楚生 乔延洪
刘 耀 刘卫民 刘英杰 闫国铭 关晓宝 米志刚 江 涛
杜铁真 李小合 李冰久 吴振邦 时福久 张永安 张志方
张建祥 陈国梁 金 力 郑 明 郑宝昆 袁 军 徐 平
高 峰 高凤岗 阎志强 崔建国 崔海东 崔维军 彭 飞
董海河 甄 跃 魏继国

《北京铁路局志(1988—2004)》总纂编审人员名单

主 审	安路勤 何玉华
副 主 审	(按姓氏笔画为序)
	尹长明 朱崇钢 刘太生 刘进保 闫 平 李 鹏
	李锡春 张颂年 陈江河 崔佩哲 康高亮
主 编	陈江河
常务副主编	索振庆
副 主 编	石允明 江 涛
特邀审稿人	赵庚奇 田颖男 邱新立 马素莲 姚世刚 孙丽男
局办公室主管	周光辉
编辑部主任	张旭光
副 主 任	王 节
史志专职编辑	王雨亭
编 辑	(按姓氏笔画为序)
	丁志庭 王 节 王旭秋 王雨亭 王润丰 牛本显 张 敏
	张旭光 张卯魁 张国栋 陈光中 荣茂林 索振庆
各篇责任编辑	
概 述	王润丰
大 事 记	陈光中
第 一 篇	张卯魁 王雨亭
第 二 篇	张国栋 王润丰
第 三 篇	丁志庭 荣茂林 陈光中
第 四 篇	牛本显 王润丰
第 五 篇	张卯魁 王雨亭
第 六 篇	丁志庭 荣茂林 陈光中
第 七 篇	王雨亭 张卯魁
第 八 篇	荣茂林 王雨亭
第 九 篇	张 敏 王 节
第 十 篇	张 敏 王 节
第 十 一 篇	王 节 张 敏
重 要 记 载	王润丰 牛本显 王雨亭
附 录	王雨亭
版 式 设 计	王旭秋
彩 页 设 计	王 节

目 录

概 述	(1)	第一节 京山线	(117)
大事记	(11)	第二节 京广线	(125)
第一篇 企业体制	(35)	第三节 石太线	(132)
第一章 组织机构	(36)	第四节 京包线	(137)
第一节 行政组织系统	(38)	第五节 津浦线	(139)
第二节 行政管理机构	(42)	第六节 南同蒲线	(142)
第二章 管理体制	(51)	第七节 北同蒲线	(145)
第一节 管理责任	(51)	第八节 石德线	(148)
第二节 管理改革	(56)	第九节 丰沙线	(149)
第三节 企业决策	(60)	第十节 京承线	(150)
第四节 依法管理企业	(65)	第十一节 太焦线	(152)
第三章 约束机制	(69)	第十二节 邯长线	(153)
第一节 审 计	(70)	第十三节 京秦线	(155)
第二节 行政监察	(76)	第十四节 锦承线	(158)
第三节 路风监察	(78)	第十五节 京原线	(159)
第四节 专业监察	(81)	第十六节 京通线	(161)
第五节 来信来访	(86)	第十七节 侯西线	(162)
第二篇 路网建设	(89)	第十八节 支线联络线	(162)
第一章 新线建设	(90)	第三章 枢纽改造	(167)
第一节 大秦线	(90)	第一节 北京枢纽	(167)
第二节 京九线	(94)	第二节 天津枢纽	(177)
第三节 侯月线	(98)	第三节 石家庄枢纽	(181)
第四节 秦沈客运专线	(102)	第四节 太原枢纽	(185)
第五节 朔黄线	(104)	第五节 大同枢纽	(190)
第六节 邯济线	(105)	第四章 建设管理	(193)
第七节 阳涉线	(106)	第一节 管理制度	(194)
第八节 蓟港线	(107)	第二节 勘测设计管理	(200)
第九节 支线联络线	(109)	第三节 既有有线施工管理	(204)
第二章 既有线改造	(117)	第四节 建设项目管理	(206)
		第五节 工程监理	(211)
		第三篇 运输装备	(213)
		第一章 机 务	(214)
		第一节 机车运用	(214)

第二节	机车检修	.....	(223)	第七章	信息技术	.....	(332)
第三节	机车整备	.....	(227)	第一节	技术管理	.....	(334)
第四节	设 备	.....	(232)	第二节	设备及机房	.....	(335)
第五节	给 水	.....	(234)	第三节	计算机网络	.....	(338)
第六节	供 电	.....	(235)	第四节	计算机应用	.....	(339)
第七节	牵引供电	.....	(238)	第四篇	铁路运输	.....	(351)
第二章	车 辆	.....	(240)	第一章	运输管理	.....	(352)
第一节	客车装备	.....	(241)	第一节	设 备	.....	(352)
第二节	客车检修	.....	(246)	第二节	车站作业管理	.....	(356)
第三节	客车运用	.....	(248)	第三节	货运管理	.....	(359)
第四节	货车装备	.....	(250)	第四节	货运质量监督	.....	(365)
第五节	货车检修	.....	(253)	第五节	货运保价	.....	(367)
第六节	货车运用	.....	(258)	第六节	装卸管理	.....	(369)
第七节	技术设备	.....	(262)	第二章	旅客运输	.....	(373)
第八节	车辆调度	.....	(265)	第一节	客运组织	.....	(373)
第九节	车辆财务管理	.....	(265)	第二节	营销策略	.....	(376)
第三章	工 务	.....	(266)	第三节	客运管理	.....	(378)
第一节	设 备	.....	(266)	第四节	联 运	.....	(385)
第二节	线路维修	.....	(271)	第五节	客运运价	.....	(387)
第三节	大型养路机械	.....	(274)	第六节	客运调度	.....	(390)
第四节	桥隧大维修	.....	(277)	第七节	旅客服务设施	.....	(393)
第五节	线路大修	.....	(280)	第三章	货物运输与运输组织	.....	(396)
第六节	水害及防治	.....	(284)	第一节	货运计划	.....	(396)
第七节	道 口	.....	(287)	第二节	货运组织	.....	(399)
第四章	电 务	.....	(289)	第三节	行车指挥	.....	(406)
第一节	通信设备	.....	(289)	第四节	运 价	.....	(414)
第二节	信号设备	.....	(299)	第五节	集装箱	.....	(417)
第三节	信号设备管理与改造	.....	(306)	第六节	自备车	.....	(419)
第五章	工电大修	.....	(311)	第四章	安 全	.....	(422)
第一节	大修管理	.....	(311)	第一节	安全管理	.....	(423)
第二节	施工机械及作业	.....	(313)	第二节	行车安全	.....	(429)
第三节	工程略记	.....	(319)	第三节	事故处理	.....	(431)
第六章	房屋设备	.....	(323)	第四节	客货安全	.....	(435)
第一节	房建改革	.....	(324)	第五节	专业安全	.....	(440)
第二节	房屋建筑设备	.....	(326)	第六节	劳动安全	.....	(448)
第三节	管理及维修	.....	(326)				
第四节	技术管理	.....	(328)				

第七节 锅炉及压力容器	(451)	第六章 土 地	(543)
第八节 防火安全	(452)	第一节 资产管理	(543)
第九节 施工安全	(453)	第二节 土地使用	(547)
第五篇 经营管理	(455)	第七章 行政事务	(550)
第一章 计划统计	(456)	第一节 秘书工作	(550)
第一节 运输生产经营计划	(457)	第二节 机要保密	(551)
第二节 建设计划	(459)	第三节 文书管理	(552)
第三节 长远计划	(460)	第四节 档案管理	(552)
第四节 专业统计	(462)	第五节 外事工作	(555)
第五节 统计管理	(466)	第六节 机关事务	(557)
第六节 统计调查	(467)	第六篇 企业科技文教	
第二章 财 务	(469)	.....	(559)
第一节 运输进款	(470)	第一章 综合技术管理	(560)
第二节 运营财务	(473)	第一节 规章管理	(560)
第三节 大修管理	(482)	第二节 列车运行图管理	(563)
第四节 资 金	(483)	第三节 技术设备改造	(566)
第五节 国有资产管理	(486)	第四节 环境保护	(569)
第六节 会计制度	(490)	第五节 质量管理	(572)
第七节 纳 税	(494)	第六节 计量管理	(574)
第三章 劳动工资	(496)	第七节 标准化管理	(578)
第一节 劳动工资计划统计	(496)	第二章 科学技术	(580)
第二节 用工制度改革	(500)	第一节 科技管理	(580)
第三节 分配制度改革	(504)	第二节 新技术推广应用	(584)
第四节 劳动管理	(511)	第三节 合理化建议和技术改进	
第五节 乘车证	(516)	.....	(587)
第四章 人 事	(516)	第四节 知识产权保护与专利工作	
第一节 领导干部管理	(517)	.....	(588)
第二节 技术干部管理	(519)	第五节 科学技术研究所	(588)
第三节 干部综合管理	(522)	第三章 职工教育	(590)
第五章 物 资	(526)	第一节 岗位教育	(590)
第一节 供 应	(527)	第二节 干部培训	(592)
第二节 采 购	(529)	第三节 职教管理	(595)
第三节 节 约	(531)	第四章 文 化	(596)
第四节 设备管理	(533)	第一节 文 娱	(596)
第五节 工业产品管理	(537)	第二节 体 育	(601)
第六节 物资业务管理	(537)	第三节 报 纸	(606)

第四节 志 鉴	(609)	第二章 医疗卫生	(676)
第五节 刊 物	(612)	第一节 医务管理	(677)
第七篇 辅 业	(615)	第二节 医 院	(681)
第一章 多元经营管理	(616)	第三节 卫生防疫	(685)
第一节 多经改革	(617)	第四节 疗 院	(688)
第二节 经营管理	(619)	第五节 计划生育	(688)
第三节 行业发展	(621)	第六节 爱国卫生	(689)
第四节 集体经济	(625)	第三章 教 育	(690)
第五节 商务活动	(626)	第一节 中小学校	(691)
第六节 主要企业	(627)	第二节 中专技工学校	(694)
第二章 局属设计建筑业	(631)	第四章 住 宅	(699)
第一节 北京勘测设计院	(631)	第一节 住房管理	(700)
第二节 太原勘测设计院	(632)	第二节 住房分配制度改革	(702)
第三节 北京铁路建设集团有限公司		第三节 公积金管理	(703)
.....	(634)	第四节 小区建设与物业管理	(704)
第四节 太原铁路建设集团有限公司		第五章 生 活	(705)
.....	(638)	第一节 创建优质段	(706)
第五节 北京铁建工程监理有限公司		第二节 行车公寓	(706)
.....	(640)	第三节 幼 园	(707)
第三章 局属工业	(641)	第四节 福利设施	(709)
第一节 北京铁路工业总公司	(641)	第五节 职工制服	(709)
第二节 所属工厂	(647)	第六节 沿线生活供应	(710)
第四章 附 业	(658)	第六章 离退休职工	(711)
第一节 装 卸	(658)	第一节 离休干部管理	(712)
第二节 林业采石	(660)	第二节 退休退职职工管理	(715)
第三节 印刷厂及招待所	(663)	第九篇 政法 武装	(719)
第五章 对外经济活动	(665)	第一章 综合整治	(719)
第一节 对外经营	(666)	第一节 重点整治	(720)
第二节 经济技术合作	(667)	第二节 治安综合治理	(721)
第八篇 社会化事业	(669)	第三节 治安联防	(722)
第一章 社会保险	(670)	第二章 公 安	(723)
第一节 养老保险	(670)	第一节 惩治犯罪	(724)
第二节 工伤保险	(674)	第二节 打击票贩子	(725)
第三节 失业保险	(674)	第三节 治 安	(726)
第四节 医疗保险	(675)	第四节 消 防	(728)
		第五节 内部保卫	(728)

第六节 警 卫	(729)	第二章 工 会	(779)
第七节 法 制	(730)	第一节 会员代表大会	(779)
第八节 监所管理	(730)	第二节 组织建设	(780)
第九节 队伍建设	(731)	第三节 民主管理	(782)
第三章 检 察	(733)	第四节 职工生产	(786)
第一节 审查批捕	(734)	第五节 宣传教育	(789)
第二节 审查起诉	(734)	第六节 女工家属	(791)
第三节 反贪污贿赂检察	(735)	第七节 生活保险	(792)
第四节 渎职侵权检察	(735)	第八节 工会经费	(794)
第五节 监所检察	(736)	第三章 共青团北京局组织	(797)
第六节 控告申诉检察	(736)	第一节 团员代表大会	(797)
第四章 审 判	(737)	第二节 组织建设	(798)
第一节 立 案	(738)	第三节 宣传活动	(799)
第二节 刑事审判	(738)	第四节 学校团队	(802)
第三节 民商审判	(739)	第四章 民主党派北京局组织	
第四节 审判监督	(740)	.....	(802)
第五节 执 行	(740)	第一节 中国国民党革命委员会组织	
第六节 调研与法制宣传	(740)	.....	(802)
第七节 内部管理	(741)	第二节 中国农工民主党组织 ..	(802)
第五章 武装战备	(742)	第三节 中国民主促进会组织 ..	(803)
第一节 民 兵	(743)	第四节 中国民主同盟组织	(803)
第二节 人 防	(744)	第五节 中国“九三”学社组织 ..	(803)
第十篇 党群组织	(745)	第六节 台湾民主自治同盟组织	
第一章 中国共产党北京局组织		.....	(803)
.....	(745)	第七节 中国民主建国会组织 ..	(803)
第一节 党组织机构	(746)	第八节 中国致工党组织	(803)
第二节 党员代表大会	(750)	第五章 社会团体	(803)
第三节 重要活动	(751)	第一节 铁道学会	(803)
第四节 领导班子建设	(753)	第二节 科学技术协会	(806)
第五节 组织建设	(754)	第三节 企业管理协会与企业家协会	
第六节 宣传教育	(761)	.....	(807)
第七节 统战工作	(766)	第四节 老战士协会	(808)
第八节 纪律检查	(767)	第五节 财会学会与珠算学会 ..	(808)
第九节 调研与信息	(772)	第六节 思研会与党建会	(809)
第十节 党 校	(775)	第七节 火车头体育协会	(810)
第十一节 机关党组织	(777)	第八节 老年人体育协会	(811)
		第九节 文学艺术工作者协会 ..	(811)

第十节 职工技术协会	(812)	(一)北京铁路分局	(897)
第十一节 法学会	(813)	(二)天津铁路分局	(901)
第十二节 计划统计学会	(813)	(三)石家庄铁路分局	(903)
第十三节 物流协会	(813)	(四)太原铁路分局	(907)
第十四节 地方铁路协会	(814)	(五)大同铁路分局	(911)
第十五节 关心下一代工作委员会	(814)	(六)大秦铁路股份有限公司	(914)
第十六节 公共关系协会	(815)	二、合资铁路运营	(915)
第十七节 工人技师协会	(816)	(一)孝柳铁路有限责任公司	(916)
第十八节 退休科技工作者协会	(816)	(二)滦港铁路有限责任公司	(919)
第十一篇 人 物	(817)	(三)阳涉铁路有限责任公司	(921)
第一章 传略人物	(817)	(四)蓟港铁路有限责任公司	(923)
第一节 铁路局领导人	(817)	三、2005 年铁路机构改革文件	
第二节 烈 士	(823)	选编	(924)
第三节 劳动模范及先进生产(工作)者	(824)	(一)铁道部关于成立太原铁路局的决定	(924)
第二章 列表人物	(854)	(二)铁道部关于改革北京铁路局管理 体制的决定	(925)
第一节 铁路局领导人	(854)	(三)路局、路局党委关于改革北京铁 路局管理体制的通知	(926)
第二节 中共党员代表大会代表 (委员)、人民代表大会代表(常委)、 政协委员	(856)	附 录	(927)
第三节 劳动模范、优秀人民警察	(862)	一、《北京铁路局志(1988-2004)》	
第四节 “五一”劳动奖章获得者、 优秀党务和青年工作者	(883)	常用语全称与简称(含缩略语)对 照表	(927)
第五节 国家、铁道部、省(直辖市) 科技进步奖获得者	(885)	二、《北京铁路局志(1988—2004)》	
第六节 全国体育运动奖牌(冠、亚军) 获得者	(895)	编纂委员会名单	(930)
第七节 全国、省(直辖市)优秀企业家	(896)	三、《北京铁路局志(1988-2004)》	
重要记载	(897)	编审人员名单	(931)
一、铁路分局运营	(897)	四、《北京铁路局志(1881-1987)》	
		概述	(933)

概 述

北京局是铁道部下属的铁路局之一。北京局所辖铁路分布在北京、天津两市,河北、山西两省及河南省、山东省部分地区,与沈阳、济南、郑州、呼和浩特铁路局相邻。2004年,北京局管内共有21条国家铁路干线,其中京山线在龙家营站至山海关站间432.696公里处、秦沈线在秦皇岛站至山海关站间12.450公里处、锦承线在平泉站至杨树岭站间335.000公里处、京通线在隆化站至汤头沟站间244.565公里处与沈阳铁路局分界,津浦线在德州站至于官屯站间237.674公里处、京九线在临西站至临清站间372.777公里处与济南铁路局分界,京广线在柏庄站至安阳站间485.800公里处、邯长线在北舍站至长治北站间215.491公里处、太焦线在大平站至夏店站间190.800公里处、南同蒲线在风陵渡站至港口站间849.500公里处、侯西线在禹门口站至下峪站间76.173公里处、侯月线在端氏站至嘉峰站间147.273公里处与郑州铁路局分界,京包线在古店站至孤山站间380.500公里处与呼和浩特铁路局分界;京秦线、京原线、京承线、北同蒲线、大秦线、石太线、石德线、丰沙线均在北京局管内。全局铁路营业里程7460.1公里,约占全国铁路(含合资、地方铁路)营业里程的1/10,承担全国铁路运输近1/5的换算周转量。

北京局客运量大,尤其是长途客运量位居全路之首,是全国最大的客运集散地。北京、天津、石家庄、太原等站每天始发与到达的旅客列车和通过北京局的直达旅客列车达几百列,其中有国际联运旅客列车、快速旅游列车多列。北京局还承担着繁重的专运、军运任务。2004年,北京局旅客周转量约占全路的1/8。

北京局辖区内矿产资源丰富,工农业发达。铁路连接天津、秦皇岛、京唐、黄骅4个港口。在货物运输中,煤炭占重要位置,煤炭发送量约占全局货物发送量的60%左右,约占全路煤运量的31%;晋煤外运量约占北京局煤运量的70%左右;装车集中在大同、太原、介休西等地区,卸车集中在天津、北京、石家庄枢纽和港口、钢厂、电厂等地,装、卸量各约占北京局的70%左右。2004年,北京局被评为中国企业500强第35位、北京市百强企业第2位。

1978年中共十一届三中全会后,北京局进行了一系列整顿和改革,逐步建立健全符合改革开放政策和市场经济要求的新体制和机制,许多方面发生了变化,运输生产和经济效益大幅提高。1982年,按照中央《关于国

营工业企业进行全面整顿的决定》，北京局整顿和改革运输组织，扩大分局和基层单位的经营自主权，建立起责权利相统一、纵横间相结合的经济责任制体系。1983年，在建立经济核算制、实行企业基金、利润留成、全额利润包干的基础上，北京局实行利改税。1984年、1985年，北京局贯彻《国营工业企业法(草案)》，分期分批实行局长、处长(经理)、站段长、院校长负责制，实行党政分工，中共各级党的委员会对生产经营和行政管理起保证监督作用。

1988年，北京局继续实行铁路局、铁路分局、基层站段三级管理；路局直属运营系统机构还包括路局直属企事业单位和局机关有关处室的附属机构。路局及局属单位、基层站段机关的行政管理机构，几次进行改革和精简。随着经济体制改革的深入发展，内部约束机制相应建立、健全和完善。继续实行北京局党委以中共铁道部党组领导为主，各分局(处、公司)党委以路局党委领导为主；局直属单位和基层站段党组织分别由北京局、各分局党委实行垂直领导。1989年，中共北京局党委根据中共中央关于政治体制改革的总体设想和铁道部党组关于铁路企事业单位政工体制改革的意见，实施政工机构改革，撤销路局、分局政治部和工程处政治处，原政治部(处)的办事机构改为党委的办事机构。1994年，铁路分局的行政科、室改为分处、室，分处、室和主要生产站段提升为副处级。根据铁道部对铁路局、铁路分局机关实行机构编制限额管理的要求，北京局将职能相近和交叉管理的部门合并，将能够推向市场实行企业化管理的部门从机关中分离出去，将职能减弱的部门撤销。1999年，北京局实行资产经营责任制，同时，理顺运输营销体制，调整组织结构和职能，实现客货营销与运输管理分离，营销工作和调度指挥一体化管理；精干运输主体，分离“企业办社

会”的职能，成立教育、房建生活、卫生和社保3个管理中心，为进一步分离分立奠定基础。2000年以后，北京局逐步推行主辅分离，分离“企业办社会”的职能。2001年，铁道部将北京局的铁路通信设备及网络的运营维护和有关管理工作，移交中国铁道通信信息有限责任公司；撤销临汾铁路分局，整建制并入太原铁路分局。2003年10月，北京局将北京、太原铁路建设集团有限公司和北京、太原勘测设计院，整建制划归中国铁路工程总公司。至2004年底，北京局158个教育、卫生单位先后移交地方管理；北京局局属企业有北京铁路分局、天津铁路分局、石家庄铁路分局、太原铁路分局、大同铁路分局、大秦铁路股份有限公司、北京铁路局工电大修处；直属和基层行政决算单位357个。

二

在经济体制改革中，北京局的铁路建设、客货运输、科学技术、经营管理、安全生产、环境保护以及职工的文体教育生活福利等各个方面都有了长足的发展。由于铁路建设速度滞后于国民经济的发展，组织管理方法相对落后，运能和运量矛盾日渐突出，主要干线的关键区段能力利用率超过90%，有的达到100%；北京、天津、石家庄、太原、大同五大枢纽的能力利用率也趋于饱和，北京局铁路运输处于限制状态。要扭转这种局面必须加快铁路设施建设，深化运输组织、经营管理方面的改革，依法管理企业，依靠科学技术不断增进铁路的综合运输能力，提高企业效益和社会效益。

“七五”计划期间，国家对北京局密集投资，使全局设备面貌大为改观，综合运输能力得到提高。“七五”后三年，北京局完成基建投资15.39亿元、更新改造投资13.37亿元、大修投资17.82亿元，建成中国第一条重载单元列车双线电气化铁路大秦线一期工程韩

家岭至大石庄间 410 公里,建成开通侯西线北京局管内 76.17 公里,对北京、天津枢纽进行改造,建成石家庄、天津新客站;设备更新改造重点完成了扩大运能、保障安全、采用新技术和住宅等工程项目;设备大修完成线路换轨大修 3121 公里等。“七五”期末比“六五”期末,全局营业里程由 5894 公里提高到 6437 公里,增长 9.2%;双线率由 43.7% 上升到 50.1%;电气化率由 17.6% 增至 27.6%;内燃机车牵引率由 16.2% 增至 31.2%;正线钢轨平均重量达 53.8 公斤,增加 4.4 公斤;货物平均运输密度达 3281 万吨/公里,增加 444 万吨/公里。

“八五”计划期间,是北京局基本建设、设备改造、大修投资最多、成绩最显著的时期。五年完成建设项目投资 64.46 亿元、设备改造投资 46.20 亿元、大修投资 63.36 亿元。尤其是“八五”后三年,全局开辟了北京西站、南北通道和“短平快”项目三大建设战场,组织了三年大会战,共新建线路 1219.7 公里、电气化铁路 482.5 公里,完成重大扩能技术改造 37 项。至 1995 年末,全局运营里程达到 6862 公里,较“七五”末期增加 425 公里;双线率达 54.6%;电气化率达 32.2%;内燃机车牵引率达 38.1%;五年累计完成大修换轨 3048 公里。局管内地方铁路也发展较快,共建成地方铁路 23 条,通车里程 1048 公里。

北京局为提高运输能力,于 20 世纪 80 年代中期开始试验研究重载列车运输。在改革浪潮的推动下,北京局总结普遍超轴的经验并学习国外重载运输经验,于 1984 年 11 月首先在大同至秦皇岛间改革行车办法,试验开行牵引重量为 7400 吨的重载组合列车,最高每日开行 6 对,对缓和丰沙线运输压力和突击运送晋煤作了有益的贡献。在总结组合列车试运经验的基础上,在主要运输行车设备还不配套、不健全的情况下,北京局于

1988 年 12 月在大秦线西段(湖东至大石庄间)组织重载列车运输试验运营,开行 5000 吨、6000 吨、10000 吨重量等级的重载列车。1992 年 12 月 21 日,全国人大常委会委员长万里在秦皇岛北站为大秦铁路二期工程开通剪彩,从此,中国第一条双线电气化重载单元列车运煤专线铁路全线开通运营。大秦线西起大同枢纽的韩家岭站,东至秦皇岛新港三期码头,全长 653 公里,远期输送能力 1 亿吨。大秦线 1992 年开行的货物列车,占全局总数的 9.6%,而完成的任务却占全局任务的 15.88%。

1996 年 1 月 21 日,铁道部、北京市政府联合举行北京西站开通运营庆典仪式,国务院总理李鹏为北京西站开通剪彩。同年 9 月 1 日,京九铁路开通运行仪式在北京西站举行,国务院副总理邹家华、原全国政协副主席吕正操为首发的 105/106 次旅客列车授牌、剪彩。从此,北京局增添了一个特等站和一条南北大通道干线铁路,增强了客货运输能力,提高了服务质量。

“九五”计划期间,北京局完成基本建设投资 96.61 亿元、设备更新改造投资 83.39 亿元、大修投资 108.52 亿元。侯月线二期工程开通临管运营;京广线京郑电气化建成使用;丰台西编组站上行场、邯长线扩能、邯济线引入邯郸地区、天津 1000 万吨煤炭下海、北京西至黄村铁路、京九线引入天津、北京枢纽等工程建成使用;北戴河站改造工程竣工投产;邯济铁路、阳涉铁路二期等合资铁路工程开始施工;五年间累计完成大修换轨 3420 公里。使北京局进一步增强了铁路运输能力,提高了对旅客、货物运输的服务质量。

“十五”计划前四年,北京局完成基本建设投资 80.81 亿元、设备更新改造投资 93.46 亿元、设备大修投资 91.76 亿元。阳涉线二期工程全线铺通开始运行;忻河线电气化及河东联络线工程竣工;大秦线 2 亿吨

扩能改造工程开工;北京站扩能改造竣工,北京西站扩能改造开工;天津至沈阳铁路电气化工程开工;北京枢纽改造开工;第五次提速改造工程如期完成;京秦线京狼段提速、京山线狼秦段电气化改造、北同蒲线增建二线、南仓编组站东端疏解工程建成;京九线局管内小半径曲线改造,京山、京秦、津浦线股道延长,侯马北站改造等工程,为客车提速和增加运能提供了条件。大秦铁路通过挖潜改造,2003年完成运量12035万吨,提前4天实现年运量1.2亿吨的目标;2004年完成运煤1.5286亿吨,比2003年提高27%,超过铁道部预计指标286万吨。至2004年底,北京局铁路营业里程达7460.1公里,其中电气化铁路营业里程3084公里。2004年,北京局货运量完成53153万吨,客运量完成15564万人,换算周转量完成4274.3亿吨公里。

三

“七五”计划期间的第一年,北京局实行经济承包责任制,对铁道部包运输任务,包营业线铁路改造及新增运输能力,包运输进款,包上缴税金和铁路建设资金,包安全,包质量。北京局加速由单纯生产型向经营开拓型转变;坚持集中统一指挥,抓好客运组织,抓好重点物资运输,确保全年煤炭运量和国家统配煤运输。1989年,北京局为保证铁路大动脉的畅通,在装车受到严重影响的情况下,千方百计保证重点物资的运输,保证军事运输,保证五大电网、五大钢厂和三大城市生活用煤的需要,对稳定首都和全国的形势作出了贡献。1990年,北京局借客货运价格上调的形势,挖潜改造,圆满完成了春运任务和全年重点物资的运输。

“七五”计划期末,北京局完成客运量13659万人,比“六五”计划期末减少8%;货运量完成35497万吨,比“六五”计划期末增长20.6%;煤运量完成21413万吨,比“六

五”计划期末增长28.2%;换算周转量完成260513百万吨公里,比“六五”计划期末增长26.7%;运输收入完成86.0亿元,比“六五”计划期末增长111.2%。

“八五”计划期间,北京局按照铁道部统一安排,实行承包责任制。“八五”前两年,北京局的货物运输以煤炭和其他重点物资为主,空车不足、接卸不畅是运输的主要问题,煤炭用户库存饱满是主要矛盾。北京局运输部门强化管理,加强运输组织,确保重点物资的运输;加强货运计划的管理,开行直达列车和长交路列车,集中装车点,提高运输效率;认真执行运输计划,全面实行运输全程联网;完善指标考核与经济效益挂钩的办法,强化激励机制与约束机制;以“大卸”保“大装”,以“小口”的畅通保全局乃至全路的畅通;全面开展“均衡运输”;调整机力布局,协调作战。大秦线货物列车扩大编组、增加对数,开行万吨重载运煤列车;大同发往丰沙线、京通线各站的货物列车扩大编组,以确保运输生产任务的完成。1993年,金融整顿和规范企业行为在全国展开,市场经济快速发展,对铁路货物运输,尤其是对煤炭供求关系产生了较大的影响。北京局出现运力短缺、限制口紧张、用户库存饱和、企业拖欠铁路运费、接空车少等情况,均衡运输也受到影。北京、天津、河北、山西的经济发展迅速,铁路运输能力滞后成为制约经济发展的“瓶颈”,铁路的压力越来越大。为此,北京局采取措施,加强货运组织,改革货运管理办法,发展集装箱联运;加强客运组织,提高客运质量;开行优质优价列车和旅游列车,组织直达列车,积极组织杂型车的代用。在采取挖潜扩能措施的同时,北京局在日常运输组织中,坚持以晋煤外运为重点,狠抓卸车、排空、管内装车、管重输送、货源开发等关键环节;提高运输效率;坚持“东车西调”和“打团体赛”;调整大秦、京原等线运输通道的运行图,增开货物列车,