

中国铁路安全基础建设 重要文稿集

1996年7月—1997年12月

铁道部安全基础建设办公室
铁道部安全监察司 编

中国铁道出版社

1998年·北京

(京)新登字 063 号

图书在版编目(CIP)数据

中国铁路安全基础建设重要文稿集:1996年7月~1997年12月/铁道部安全基础建设办公室,铁道部安全监察司编.-北京:中国铁道出版社,1998.3

ISBN 7-113-02928-0

. 中... . 铁... 铁... . 铁路运输-交通运输-安全-管理-大事记-中国-1996.7~1997.12 .U 298

中国版本图书馆CIP数据核字(98)第04717号

书 名:中国铁路安全基础建设重要文稿集 1996年7月—1997年12月

著作责任者:铁道部安全基础建设办公室 铁道部安全监察司 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)

责任编辑:丁国平 罗桂英

封面设计:赵敬宇

印刷:中国铁道出版社印刷厂

开 本:850×1168 1/32 印张:12.25 字数:321千

版 本:1998年3月第1版 1998年3月第1次印刷

印 数:1-4000册

书 号:ISBN 7-113-02928-0/Z·365

定 价:20.00元

版权所有 盗印必究

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。

内 容 简 介

本书收集了 1996 年 7 月至 1997 年 12 月全路安全基础建设工作的一系列重要文件、部领导讲话以及这期间的大事记,对全路干部职工系统掌握、深刻理解部党组抓好安全工作的战略意图、工作思路和坚定不移地推进跨世纪安全基础工程建设,具有重要的指导意义。

1996 年 12 月,部安全基础建设办公室、安全监察司曾编辑出版《中国铁路安全基础建设重要文稿集》,收集了 1993 年底至 1996 年 6 月蚌埠现场会期间安全基础建设的一系列重要文稿。本书是前书的第二集。

目 录

1. 关于印发《一九九七年深化安全基础建设工作的
意见》的通知 铁 办(1996)149 号 (1)
2. 印发《关于落实 围歼旅客列车事故的实施意见 的
细化措施》的通知 铁安监(1996)150 号 (9)
3. 印发《关于在安全基础建设中深化干部制度改革的
意见》的通知..... 铁 人(1996)151 号 (25)
4. 印发《关于铁路运输企业深化安全基础建设搞活用
工和分配的意见》的通知..... 铁 劳(1996)152 号 (28)
5. 印发《关于深化文化线、生活线、卫生保健线建设的
指导意见》的通知..... 铁 办(1996)153 号 (32)
6. 《关于表彰全路安全标准线建设先进个人和先进
集体的决定》..... 铁 劳(1996)142 号 (38)
7. 关于发布《快速旅客列车运行办法》的
通知..... 铁科技(1997)21 号 (65)
8. 关于公布《快速列车及夕发朝至列车管理办法》的
通知..... 铁 运(1997)27 号 (69)
9. 印发《关于确保实施新图和提速安全的若干措施》的
通知..... 铁 办(1997)65 号 (79)
10. 国林同志在全路建线专题电话会议上的
讲话 (1996 年 7 月 8 日) (87)
11. 国林同志在全路建线专题电话会议上的
讲话..... (1996 年 8 月 16 日) (96)
12. 韩杼滨同志在全路电话会议上的
讲话..... (1996 年 9 月 2 日) (104)
13. 刘志军同志在全路建线专题电话会议上的

- 讲话..... (1996 年 10 月 18 日) (112)
14. 韩杼滨同志在全路电话会议上的
讲话..... (1996 年 11 月 11 日) (120)
15. 《坚定不移 深化建线 为建好跨世纪的安全基础
工程而奋斗》..... 韩杼滨同志在全路运输
安全工作会上的讲话(1996 年 12 月 25 日) (123)
16. 《加大工作力度 推进深化建线 确保运输安全
“有序可控、基本稳定”目标的实现》..... 刘志军
同志在全路运输安全工作会上的讲话(1996 年
12 月 23 日) (135)
17. 刘志军同志在落实提速和实施新图有关基础工程
会议上的讲话(摘要) (1997 年 1 月 11 日) (150)
18. 刘志军同志在全路建线电视电话会议上的
讲话 (1997 年 1 月 28 日) (155)
19. 韩杼滨同志在全路电话会议上的
讲话 (1997 年 1 月 31 日) (161)
20. 刘志军同志在全路电话会议上的讲话
(摘要) (1997 年 1 月 31 日) (168)
21. 《跨世纪的基础工程——关于安全基础建设的
理性思考》..... 韩杼滨
(1997 年 2 月 18 日发表于《人民铁道》报) (171)
22. 韩杼滨同志在铁路局长会议上的
讲话 (1997 年 2 月 28 日) (181)
23. 刘志军同志在全路铁路局长会议上的
讲话 (1997 年 2 月 27 日) (189)
24. 刘志军同志在全路建线电视电话会议上的
讲话 (1997 年 3 月 18 日) (202)
25. 韩杼滨同志在全路电视电话会议上的
讲话 (1997 年 3 月 26 日) (210)
26. 刘志军同志在全路电视电话会议上的

- 讲话 (1997 年 3 月 26 日) (215)
27. 韩杼滨同志在全路电视电话会议上的
讲话 (1997 年 4 月 16 日) (224)
28. 孙永福同志在全路电视电话会议上的
讲话 (1997 年 5 月 12 日) (231)
29. 刘志军同志在全路电视电话会议上的
讲话 (1997 年 5 月 12 日) (241)
30. 韩杼滨同志在全路运输安全电视电话会议上的
讲话 (1997 年 5 月 21 日) (251)
31. 韩杼滨同志在全路安全电视电话会议上的
讲话..... (1997 年 6 月 2 日) (261)
32. 韩杼滨同志在铁路局长会议上的总结
讲话 (1997 年 6 月 10 日) (267)
33. 刘志军同志在铁路局长会议上的
讲话..... (1997 年 6 月 9 日) (276)
34. 韩杼滨同志在全路电视电话会议上的
讲话 (1997 年 6 月 23 日) (290)
35. 韩杼滨同志在全路电视电话会议上的
讲话..... (1997 年 7 月 3 日) (296)
36. 刘志军同志在全路电视电话会议上的
讲话 (1997 年 7 月 28 日) (303)
37. 韩杼滨同志在全路电视电话会议上的
讲话 (1997 年 8 月 11 日) (307)
38. 《狠抓落实 深化包保 推动安全基础建设深入
发展》..... 刘志军同志在全路包
保班组工作座谈会上的讲话(1997 年 8 月 15 日) (315)
39. 傅志寰同志在全路电视电话会议上的
讲话..... (1997 年 9 月 1 日) (325)
40. 傅志寰同志在全路电视电话会议上的
讲话 (1997 年 9 月 29 日) (330)

- 41.《逐级负责 从严管理 扎扎实实深化安全基础建设》..... 傅志寰同志在全路运输安全工作会上的讲话(1997 年 11 月 28 日) (336)
- 42.《继续强化基础 深入抓好落实 把安全基础建设提高到新水平》..... 刘志军同志在全路运输安全工作会上的讲话(1997 年 11 月 26 日) (350)
- 43. 刘志军同志在全路电话会议上的讲话 (摘要)..... (1997 年 12 月 19 日) (367)
- 44. 铁道部安全基础建设大事记..... (1996 年 7 月至 1997 年 12 月) (372)

铁道部文件

铁办〔1996〕149号

关于印发《一九九七年深化 安全基础建设工作的意见》的通知

各铁路局,广铁(集团)公司:

现将《一九九七年深化安全基础建设工作的意见》发给你们,请结合实际,认真贯彻执行。

一九九六年十二月三十一日

一九九七年深化安全基础建设 工作的意见

全路安全基础建设工作历经三年,正处在如何进一步深化的关键时期。为了把安全基础建设推向一个新的阶段,现对1997年安全基础建设工作提出以下意见。

一、安全基础建设的现状和面临的形势

通过三年整顿与建设,全路运输安全基础有了明显加强,运输安全形势日趋稳定,特别是1996年,运输安全实现了历史性重大

突破,为铁路深化改革与加快发展奠定了良好基础,创造了有利条件。但必须看到,全路安全基础薄弱的状况仍未从根本上改变,深化安全基础建设工作,在认识上还存在着“自满、畏难、厌战”等思想情绪;在机制上还没有进入有序运作的良性循环;在设备上还存在维修不到位、质量不高、安全技术装备有效率低等问题;在管理上还没有达到整体规范的水平,现场作业控制还比较薄弱,尤其是客车安全基础薄弱问题还比较突出,安全基础建设任务仍然十分繁重。

1997年,全路运输安全工作将面临新的考验。四大干线率先提速,同时实行新的运行图,对安全基础建设提出了新的、更高的要求;随着运输市场竞争日趋激烈,运输安全已成为影响市场竞争力的首要因素;香港回归、党的十五大召开,要求铁路运输安全必须确保绝对稳定,在迎接两件大事上做出贡献。对此,我们必须保持清醒认识,以强烈的责任意识和使命意识,满怀信心地迎接新考验,坚定不移地把安全基础建设这一跨世纪的基础工程深入持久地抓下去。

二、深化安全基础建设的指导思想、奋斗目标和阶段要求

指导思想是:紧紧围绕推进“两个根本性转变”,适应列车提速、实行新运行图的要求,坚持内实为本,客车为重,加大力度,强攻关键,在规范管理、强化机制、深化内实、全面达标上下功夫,坚定不移地推进安全基础建设,高标准实现建线的目标。

运输安全的目标是:全路杜绝旅客列车重大、大事故;十大干线杜绝客车险性事故;全路行车重大、大事故率控制在每百万机车总走行公里0.006件以内;重大路外伤亡事故大幅度减少;运输安全周期进一步延长,实现“有序可控,基本稳定”。

安全标准线建设的目标是:四大干线建成提速安全标准示范线;六大干线基本建成安全标准示范线;其它干线达到1996年六

大干线的水平；所有支线建成局级安全标准线。

为保证上述目标的实现，全年安全基础建设按四个季度划分为四个阶段推进：

第一阶段 结合保春运、保“两会”，全面落实“围歼”客车事故细化措施，完善与提速相关的规章制度和技术标准，做好实施新运行图的各项准备工作，确保春运旅客不死不伤，确保“两会”代表运输绝对安全，确保提速和新图顺利实施。

第二阶段 抓住黄金季节，围绕内实打硬仗，深入开展“全员大练兵、设备大整治、管理上规范”三大活动。重点抓全员技能培训，攻克设备隐患，全面铺开“三项制度”改革，进一步落实客车安全措施，确保运输安全、特别是旅客列车的绝对安全，迎接香港胜利回归。

第三阶段 主要是围绕防洪和暑运，掀起“围歼”客车事故高潮，重点解决落实“围歼”措施、防洪措施中的关键问题和基础建设中的突出问题，加强非正常情况行车办法的学习演练，提高全员预防事故和处理应急情况的能力，强化现场控制，全面落实标准化作业，确保暑运和客车安全，以优异的成绩向党的十五大献礼。

第四阶段 抓住有利时机，结合秋检、秋鉴和水害设备复旧，进一步掀起建线高潮，集中力量攻坚冲刺，达到全员素质整体提高，设备质量保持最佳状态，安全管理有序、规范，各项机制有效运作；进而实现运输安全“有序可控、基本稳定”的目标。

各铁路局(集团公司)要按照上述要求，结合本单位实际，制定各阶段的具体工作目标和推进计划，狠抓落实。

三、坚持“内实”为本，实施重点突破

安全基础建设要以“内实”为本，重点在人员素质、设备质量、安全管理三个方面进行突破。

在人员素质方面，主要是提高全员技能，特别是非正常情况下的应急处理能力，落实标准化作业。要认真抓好工人技能培训，按

照全员性和技能性的要求,将工人技术业务培训由重尖子转向重全员,由重理论转向理论与实作并重,提高非正常情况下应急处理能力,严格实行持证上岗制度,把非正常情况下应急和故障处理能力,落实作业标准化作为培训和考核的重点,解决会背不会干,会干不达标的问题。在学技练功中,干部要带头学、带头练,要求工人掌握的,干部必须首先掌握,努力提高管理能力和技术业务水平,扭转目前干部技术业务学习滞后于工人,安全管理能力滞后于客观需要的状况。要把干部技术业务能力纳入考核,考试、考核不合格的要解聘。要建立以安全工作为重点的干部素质分析制度,定期分析运输行车单位(部门)领导班子和重要、关键岗位干部的素质,对素质差、不胜任现职的干部,要及时调整。要加强职工队伍思想道德和职业道德教育,培养职工敬业爱岗精神和遵章守纪的良好习惯。

在设备质量方面,主要是攻克设备隐患,落实维修标准、作业标准和质量标准,提高设备有效性。在加大设备资金投入的同时,要强调用汗水换质量,加强设备的日常养护维修。要继续以解决设备“五无”问题为重点,全面整治设备隐患。四大干线要继续保持工务“三无”;电务“两无”问题 1997 年上半年必须解决;六大干线的“五无”率要达到 80%;其它干线要根据运量大小,分线提出解决“五无”问题的可行目标。从 1997 年起,要对现行的线路大修体制进行改革,实行资金投入一步到位,换轨、清筛和更换轨枕同步进行。要注重科技进步,提高设备科技含量,积极开发应用安全新技术。对已经定型的安全新设备,要加快装备,填平补齐;对投入运用的安全设备,要管好、用好,充分发挥效能;落后了的要抓紧更新换代。1997 年全路计划安排 21 个重点安全项目,总投资 13.8 亿元,比 1996 年增加 1.3 亿元。对这些项目必须保证资金到位,按期完成。今后不仅要考核设备安装率,而且要重点考核设备的有效率。

在安全管理方面,主要是对规章制度、现场作业控制和班组管理进行规范,强化专业系统负责。要根据现场行车设备的变化和运输安全的需要,对《技规》进行修改、补充;对近三年来建立起来的、

行之有效的制度、措施和办法进行梳理,该纳入《行规》《站细》的要纳入。特别要针对提速、重载、新运行图的实施等新情况、新变化,对规章制度、管理规范、技术标准和作业标准,进行全面审核、修订,并在实施过程中加强专业指导,逐步完善、规范。要把加强班组管理和现场作业控制,作为规范安全管理的关键实施突破。进一步建立和完善岗位互控办法,明确岗位之间的互控关系和责任,狠抓岗位作业标准的落实,加大班组整体的奖罚力度,形成班组安全责任链和利益共同体,增强班组自我管理、自我控制的能力,使问题发现在班组,解决在班组。要深入开展班组“双达标”活动,加强班组长的选配和培训,搞好预备班组长队伍建设,提高班组长的管理水平,形成班组长竞争上岗的局面。

四、全面推进“三项制度”改革

三项制度改革要真改真干,全面铺开。要全面推行干部聘任(用)制度,重点抓好干部解聘和诫勉制度的落实,加大干部管理失职行为追究的力度。要建立、完善干部聘用和解聘的动态考核、管理机制,把干部的尽责达标、自身素质、安全政绩和落实“五定三率”的情况,作为考核干部的重要内容。对聘任(用)干部考核不准,造成用人失误的,要根据情况追究考察部门和有关人员的责任。从1997年一季度起,实行站段、分局、路局三个层次的干部解聘逐级上报制度,报告被解聘干部的职务、姓名、解聘原因、时间和去向。铁道部每半年检查一次各铁路局(集团公司)干部解聘的情况,把检查结果作为评价安全基础建设工作的重要内容。要进一步强化用工制度改革,建立和健全内部劳动力市场,把安全责任作为劳动合同的重要内容,通过静态考试和动态考核,决定工人的上岗和待岗,形成优者上、劣者下的竞争机制,促进人员合理流动。要继续加大分配制度改革力度,全面推行以计件工资为主的多种分配形式,以安全、工效、岗位达标考核为综合依据,加大职工收入捆挂力度,各单位内部工资分配的捆挂数额要达到职工工资收入的60%以上。

五、强攻客车安全关键,建立客车安全落实机制

要继续抓好客运上载体工作,全面落实“围歼”客车事故 100 条细化措施,重点攻克列车冒进信号、错办进路、车辆溜逸、调车抢钩作业、客车火灾爆炸、车辆切轴燃轴和配件脱落、货物“三重一超”、线路胀轨断轨、施工安全控制、道口安全防护等十大关键。尤其是道口安全管理,要分清责任,纳入建线载体。四大干线所有无人看守道口,要于 1997 年 3 月 10 日以前全部实行有人监护,安全保障设备必须安装到位。

要把客车安全的实绩作为评价单位工作和领导水平的重要依据,建立保障客车安全的落实机制,使客车安全管理率先实现规范化、日常化、制度化。要建立下列三项制度,从 1997 年第二季度起开始实行。

一是站段和分局领导干部客车安全管理定期分析和报告制度。站段领导班子成员每月、分局领导班子成员和各业务部门负责人每季要把围绕客车安全所做的主要工作,特别是发现和解决的主要问题,向上级报告,并作为领导干部安全管理考核的首要内容和日常分配、奖惩、聘任(用)的重要依据。

二是路局、分局、站段客车安全工作例行检查考核制度。分局对站段每月、路局对分局每季、铁道部对路局每半年进行一次客车安全工作专项检查和考核,把考核结果作为检验单位建线达标的首要条件。各铁路局(集团公司)每月要将检查和整改情况按系统向部各业务局汇报。

三是客车安全奖惩制度。各铁路局(集团公司)要制定客车安全奖惩办法,对防止客车事故和为客车安全作出突出贡献的个人和单位要予以重奖;对客车事故责任单位和个人,要实行重罚。

六、进一步加强“三线”建设,促进精神文明建设水平的提高

“三线”建设是精神文明建设的重要内容,对培养“四有”职工队伍具有十分重要的意义。1997年,卫生保健线建设重点是大力推进站车及沿线垃圾综合治理工作,加大日常监督检查力度。对部指定的151个垃圾投放车站,尤其是48个示范站要抓紧建设,垃圾袋要定量配足,从硬件上保证垃圾集中无害化处理。要改变一些线路两侧脏、散的状况,对沿线废弃的车辆、旧钢轨、旧轨枕、旧钢梁要全面进行清理回收,由分局统一出售,所得资金全部用于建线。生活线建设要以沿线“五小”建设为重点,增加投入,完善配套,加强管理,充分发挥效能。文化线建设重点是抓好文化设施建设,发挥好文化宫、俱乐部等文化阵地的作用。要大力加强思想政治工作,广泛开展学习建线先进集体、先进个人事迹活动,培养大局意识和奉献精神;要关心职工生活,解决实际困难,解除后顾之忧,使广大职工满腔热忱地投入安全基础建设。

七、切实加强组织领导

深化安全基础建设组织领导是关键。加强组织领导必须解决好思想认识、干部作风、领导包保、系统负责、工作合力等问题。

要进一步提高认识。加强安全基础建设的组织领导,必须首先解决领导干部的思想认识问题。各级主要领导要把安全基础建设放到推进两个根本性转变和加强两个文明建设的战略高度去认识,放到铁路改革与发展的大局中去思考,提高把安全基础建设作为一项跨世纪的基础工程,长期不懈地抓下去的自觉性,坚定不移,加大力度,不断把安全基础建设引向深入。

要狠抓干部作风转变。各级干部,特别是领导干部必须进一步发扬从严务实、苦干实干、勇于奉献的精神,在强化内实、解决安全

关键问题上精雕细刻、精益求精,用自己的实际行动为职工群众树立榜样,做出表率。要力戒形式主义,坚决纠正建线验收降低标准,平推检查不解决实际问题,安全考核弄虚作假,上报情况不实,甚至隐瞒事故等不良风气。对于形式主义严重,弄虚作假,造成恶劣影响的,要严肃处理,直至在全路曝光。

要强化领导包保联责制度,以职定责,以责定包。要采取分线包保、重点包保、系统包保等多种形式的包建,使主要行车单位的点上、线上、面上以及主要作业环节上,都有干部盯岗包建。要把包保的成效作为衡量干部政绩的主要依据之一,并进行考核联挂。

要加强专业指导。各级专业部门要按照深化内实的要求,分别制定目标,加强专业指导,解决关键问题。同时,要制定和完善本系统建线的管理规范 and 标准,加强检查,督促落实。要认真解决专业系统内部、专业系统之间、分局与分局和路局与路局之间的安全联控问题,加强安全结合部的管理。

要进一步形成建线的强大合力。要切实解决目前一些部门在建线中没有硬任务、硬指标,责任不明,压力不等,建线还有“局外人”的问题。全路各级组织、各个部门,都要自觉投入建线,找准位置,确立目标,明确任务和责任,严格考核,充分发挥各自的建设职能,进一步形成齐抓共干的强大合力。

主题词:安全 基础 建设 通知

抄送:各铁路分局(总公司),工程、建筑、中车、物资、通号总公司,部内各单位,全国铁路总工会。

铁道部办公厅

1997 年 1 月 8 日印发

铁道部文件

铁安监〔1996〕150号

印发《关于落实 围歼旅客列车事故的实施意见 的细化措施》的通知

各铁路局,广铁(集团)公司:

现将《关于落实 围歼旅客列车事故的实施意见 的细化措施》发给你们,请结合实际,认真贯彻执行。

一九九六年十二月三十一日

关于落实《围歼旅客列车事故的 实施意见》的细化措施

强化铁路安全基础,实现运输安全“有序可控、基本稳定”的目标,首先要在客车安全上实现突破。全路各单位要继续围绕危及客车安全的关键问题,大打攻坚战,把围歼旅客列车事故的24条措施(铁安监〔1995〕24号文印发)细化到各个部门,落实到具体岗位。为此,现提出落实《围歼旅客列车事故的实施意见》100条细化措施。

1. 加强行车组织和调度指挥

(1)严格按列车运行图指挥行车。指挥列车运行时,严格执行

“以客为主,先快后慢”的运行调整原则,合理安排列车会让。严格执行相对方向同时接车和同方向同时发接列车的规定,严禁以旅客列车机外停车来调整列车运行。

(2)列车调度员对旅客列车要一站一记点,及时铺画和下达三、四小时列车阶段运行计划,对重点旅客列车和晚点旅客列车在下达计划时要重点布置,有条件时要积极组织恢复正点。

(3)严格执行调度命令发布程序和有关规定。发布旅客列车反方向运行的命令时,必须在正方向区间的线路封锁施工、发生自然灾害或因事故中断行车等特殊情况下,经铁路局调度值班科长准许,同时呼出两端及有关站,一同发布命令,不准只发一站,让其代传。

(4)加强非正常情况下旅客列车运行组织工作,在设备故障、停电、施工、事故、自然灾害等情况下,要检查干部是否到岗,督促车站值班员检查好接发旅客列车进路。线路、桥梁施工开通后,旅客列车不准作为首趟试运行列车。

(5)调度人员接到旅客列车运行状态异常,危及客车安全的报告后,应立即布置车站停车处理。

(6)严格掌握乘务员劳动时间。列车调度员要加强指挥,防止乘务员途中超劳。机车调度员要加强与列车调度员和车站值班员的联系,及时了解列车运行状态,将列车运行信息及时通知机务段调度室及有关单位,以便准确掌握叫班时间,防止乘务员超劳。对快速和提速旅客列车要重点掌握。对乘务员超劳情况要逐趟分析原因,纳入有关人员的考核。

(7)遇恶劣天气和非正常情况行车时,各级调度要提前作出针对性的布置,并加强运行揭示和安全注意事项传达工作的检查督促。

(8)加强车次号管理工作。在装有调度集中和调度监督的区段,必须装备车次号输入设备。

2. 把住接发旅客列车安全关

(9)牢牢把住旅客列车进路关。通过列车原则正线通过,停车