

中 国 铁 道

CHINESE RAILWAYS

(1949 ~ 2001)

中国铁道学会
铁道部统计中心 编

中 国 铁 道 出 版 社

2 0 0 3 年 · 北京

(京)新登字 063 号

内 容 简 介

《中国铁道》是一本向国内外读者全面介绍中国铁路发展概况的中英文对经常用资料汇编。书中收集了各个时期和近期年份的主要统计资料,给出了相应的增长速度和发展速度,使读者对中国铁路发展情况一目了然。

图书在版编目(CIP)数据

中国铁道:1949~2001/ 中国铁道学会,铁道部
统计中心编. —北京:中国铁道出版社,2002.10
ISBN 7-113-04986-9

. 中... . 中... 中... . 铁路运输 - 运输
经济 - 统计资料 - 中国 - 1949~2001 - 汉、英
. F532-66

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2002)第 084724 号

书 名:中国铁道 **Chinese Railways**(1949~2001)

作 者:中国铁道学会 铁道部统计中心

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:叶 娟 田京芬

装帧设计:赵 仁

印 刷:北京精彩雅恒印刷有限公司

开 本:787×1092 1/32 印张:5.625 字数:97 千

版 本:2003年3月第1版 2003年3月第1次印刷

书 号:ISBN 7-113-04986-9 U·1407

定 价:25.00 元

《中国铁道》工作人员名单

顾 问： 国 林

主 审： 王德芳 宋凤书 孙利民 李界祥
江 峰 刘长建 王国维 谷晓明

策 划： 李淑萍 戴侠清

主 编： 中国铁道学会、铁道部统计中心

文稿审改： 铁道部办公厅、发展计划司、国际
合作司、运输局、政治部宣传部

特约编审： 张余昌

英文翻译： 李业进

英文审改： 叶 娟

编写组成员(按姓氏笔画为序)：

王雪松	边福民	刘清芳	庆静先
孙利石	李赤岩	邵长虹	陈正桥
张学增	张仕英	罗冬树	杨桃英
孟 蕾	姜 涛	冯善唐	徐大坤
徐惠康	黄 葵	黄显祥	潘振锋

执行单位： 中国铁道学会《铁道学报》编辑部
(电话:010.51842631)

目 录

Contents

一、概述	(1)
General Description	(8)
二、铁路运输设备	(23)
Railway Transportation Facilities and Equipment	(26)
(一) 铁路营业里程	(23)
Railway Operating Kilometrage	(26)
(二) 机车车辆	(24)
Rolling Stocks	(29)
(三) 通信信号设备	(25)
Communication and Signaling Equipment	(30)
三、客货运输	(40)
Passenger and Freight Traffic	(46)
(一) 旅客运输	(41)
Passenger Traffic	(47)
(二) 货物运输	(42)
Freight Traffic	(50)
(三) 日均装车	(43)
Average Daily Carloading	(51)
(四) 运输密度	(44)
Traffic Density	(52)

四、机车车辆运用	(74)
Operation of Rolling Stocks	(76)
(一) 机车运用	(74)
Operation of Locomotives	(76)
(二) 机车能耗	(74)
Energy Consumption of Locomotives	(77)
(三) 货车及客车运用	(75)
Operation of Freight and Passenger Cars	(78)
五、铁路工业生产	(86)
Production of Railway Industry	(88)
六、固定资产投资	(94)
Fixed Assets Investment	(97)
(一) 铁路基本建设	(94)
Capital Construction of Railways	(97)
(二) 机车车辆购置	(95)
Purchase of Rolling Stocks	(99)
(三) 铁路运输设备更新改造	(96)
Renewal and Upgrading of Railway Transportation Facilities and Equipment	(100)
七、劳动工资	(105)
Labour Wages and Salaries	(107)
八、铁路财务	(112)
Railway Finance	(114)
九、地方铁路	(123)
Local Railways	(124)
十、合资铁路	(127)
Joint Venture Railways	(129)

十一、铁路多元经营 (134)

Diversified Businesses of Railways (136)

附 录

Appendices

中国铁道学会简介 (141)

Brief Description of China Railway Society (146)

附图

Attached Diagrams

中国铁路示意图

Sketch Map of Railways in China

图 1 1990 ~ 2001 年全国铁路营业里程

Fig.1 Operating Kilometrage of the Railways of the Whole Country(1990 ~ 2001)

图 2 1990 ~ 2001 年全国铁路复线营业里程

Fig.2 Operating Kilometrage of the Double-Track Railways of the Whole Country(1990 ~ 2001)

图 3 1990 ~ 2001 年全国铁路电气化营业里程

Fig.3 Operating Kilometrage of the Electrified Railways of the Whole Country(1990 ~ 2001)

图 4 1990 ~ 2001 年全国铁路机车拥有量

Fig.4 Number of Locomotives of the Chinese Railway System (1990 ~ 2001)

图 5 2001 年各种运输方式旅客运输

Fig.5 Passenger Traffic in Different Transportation Ways in 2001

图 5(a) 2001 年各种运输方式客运量及其比例

Fig.5(a) Passenger Traffic Volumes and Proportions of Different Transportation Ways in 2001

图 5(b) 2001 年各种运输方式旅客周转量及其比例

Fig.5(b) Passenger Turnovers and Proportions of Different Transportation Ways in 2001

图 6 1990 ~ 2001 年各种运输方式旅客周转量

Fig.6 Passenger Turnovers in Different Transportation Ways (1990 ~ 2001)

图 7 2001 年各种运输方式货物运输

Fig.7 Freight Traffic in Different Transportation Ways in 2001

图 7(a) 2001 年各种运输方式货运量及其比例

Fig.7(a) Freight Traffic Volumes and Proportions of Different Transportation Ways in 2001

图 7(b) 2001 年各种运输方式货物周转量及其比例

Fig.7(b) Freight Turnovers and Proportions of Different Transportation Ways in 2001

图 8 1990 ~ 2001 年各种运输方式货物周转量

Fig.8 Freight Turnovers in Different Transportation Ways (1990 ~ 2001)

图 9 1990 ~ 2001 年全国铁路基本建设完成投资

Fig.9 Completed Capital Construction Investment in the Railways of the Whole Country(1990 ~ 2001)

图 10 1990 ~ 2001 年全国铁路正线铺轨和投产里程

Fig.10 Kilometrage of Main Line Track-Laying and Commissioning of the Railways of the Whole Country (1990 ~ 2001)

图 11 1990 ~ 2001 年国家铁路职工人数

Fig.11 Number of the State Railway Staff Members and Workers (1990 ~ 2001)

图 12 1990 ~ 2001 年国家铁路运输收入

Fig.12 Transport Revenues of the State Railways (1990 ~ 2001)



前 言

本书是一本向国内外读者全面介绍中国铁路事业发展概况的中英文对经常用资料汇编,极具实用价值。从 1986 年首次出版以来,已修订重印了三次。它不但收集了各个历史时期和近期年份的主要统计资料,而且还给出了相应的增长速度和发展速度,使读者对中国铁路发展情况一目了然,受到各方面人士的重视和欢迎。“八五”、“九五”期间(1991~2000 年)中国铁路实现了历史性大发展,为展示中国铁路的辉煌成就,我们对该书进行了修订和再版。书中所列数据已包括 2001 年在内的主要资料,但未含香港特别行政区、澳门特别行政区和台湾省的铁路情况介绍。

由于我们水平有限,不足之处在所难免,欢迎读者提出建议和要求。

中国铁道学会
铁道部统计中心
2002 年 11 月

Preface

Chinese Railways is a valuable Chinese-English bilingual collection which introduces general data and information to readers at home and abroad about the development of Chinese railways. ***Chinese Railways*** was first published in 1986 and later revised and reprinted for three times. During the period of the 8th and 9th Five-Year Plans (1991 ~ 2000), Chinese railways have realized great historic development. This is its renewed and reset edition to reveal the brilliant achievements of Chinese railways. Major statistical data given in this collection cover different historical periods and recent years and refer to the growth rates and the developing speed of Chinese railways. Information for the year of 2001 is also included. This collection invites you to gain an absolutely clear view of the development of Chinese railways. For this reason, it has won close attention and warm welcome from different circles. This collection does not contain information for the Hong Kong Special Administrative Region, the Macao Special Administrative Region and the Taiwan Province.

Deficiencies may not be possibly avoided due to our limitations. Comments and suggestions are welcome from readers.

China Railway Society

Statistical Center of the Ministry of Railways

一、概 述

新中国成立时,全国只有 21 810 公里铁路,不仅数量少、布局偏,而且标准杂、质量差,能维持通车的仅有 1 万多公里。

新中国诞生,中国铁路建设拉开了序幕。1950 年成渝线、天兰线破土动工,继而湘桂线来睦段(睦南关现称友谊关)、兰新线等开工建设。进入经济建设时期以后,铁路建设规模不断扩大,至 1965 年全国铁路营业里程增加到 38 025 公里,比建国初期增长了 74.3%。

1966 年到 1980 年,相继建成贵昆、成昆、襄渝、焦枝、太焦等铁路干线,至 1980 年全国铁路营业里程增加到 52 479 公里。

中国共产党的十一届三中全会以后,铁路迎来了新的发展时期。“六五”时期以旧线改造为主,提高了晋煤、豫煤外运能力,加强了沿海港口后方铁路的运输能力。“七五”期间,展开了“南攻衡广,北战大秦,中取华东”三大战役,打通了晋煤外运、南下广州、东进江浙的通道。

进入 20 世纪 90 年代,在党的十四大精神指引下,以京九、南昆和浙赣、兰新复线等 12 项工程为重点展开的建设大会战,揭开了铁路历史性大发展的新局面。尤其是全长 2 553 公里的京九铁路,三年建成并开通运营,创造了中国铁路建设史上规模最大、投资最多、一次建成里程最长的光辉篇章。

1998 年铁路贯彻国家关于加快基础设施建设的重大决策,做出了“ 决战西南、强攻煤运、建设高速、拓展路网、突破七万 ”的跨世纪建设战略部署,以西安安康线、朔黄线、南疆线、内昆线、宝成复线、株六复线、西安南京线、武广电气化铁路改造、秦沈客运专线等为重点,掀起了又一个铁路建设新高潮。

经过 50 年发展,中国铁路发生了巨大变化。路网规模有了较大的扩展,2001 年全国铁路营业里程已达 70 057公里(其中国家铁路 59 079 公里,合资铁路 6 162 公里,地方铁路 4 816 公里),为建国初期的 3.21 倍,路网规模跃居亚洲第一,名列世界第三。除西藏自治区正在建设青藏铁路以外,全国各省、自治区、直辖市均有铁路通达,基本形成了横贯东西、沟通南北、联结亚欧、四通八达、布局合理的铁路运营网络。

铁路整体水平跃上了新台阶。电气化铁路从无到有,自 1961 年 8 月中国第一条电气化铁路区段——宝成铁路宝凤段通车到 2001 年末,我国共建成电气化铁路 17 498公里(其中合资电气化铁路 630 公里),已成为世界第三、亚洲第一电气化铁路的国家。复线里程由建国初期的 867 公里增加到 2001 年的 23 288 公里。线路质量经过技术改造不断提高,到 2001 年底,国家铁路无缝线路 31 969 公里,占正线总延展里程的 38.3%。

铁路装备迈向现代化。50 年前,铁路的机车车辆和其他设备器材,大多依赖进口。1952 年我国制造出第一台蒸汽机车,1958 年又自行设计制造出内燃机车,1959 年制造出电力机车。至 20 世纪末,中国已形成门类齐全,具有强大生产能力的铁路工业体系,每年可制造电



力机车 350 台、内燃机车 700 台、客车 2 900 辆、货车 40 000 辆,修理机车 1 350 台、客车 3 000 辆、货车 66 000 辆,生产各种机车车辆配件 300 万件的能力。机车车辆产品呈现出技术含量高、档次高、品种新、周期短的特点。电力传动、液力传动的内燃动车组和电力动车组脱颖而出,1994 年 12 月,我国生产的第一列内燃牵引、时速 160 公里的准高速列车在广深线正式运营。时速 200 公里的电动车组已试运成功。国产新型“东风”系列内燃机车和新型“韶山”系列电力机车产品性能和质量已达到 20 世纪 80 年代国际水平。与此同时,还能生产路内外需要的桥梁、通信信号器材、混凝土轨枕以及装卸、养路、施工等多品种机械设备,形成了多品种多类型的装备生产体系。

工业的发展,为铁路运输装备的现代化提供了强大的支持。2001 年,国家铁路内燃和电力机车牵引完成的运输工作量约占国家铁路总运输工作量的 99.6%,基本实现了牵引动力的现代化。货车向大型化和专业化发展,2001 年全国铁路拥有货车约 45 万辆,是 1949 年的 10 倍,其中 60 吨及以上的大载重量货车所占比例超过 94%;客车拥有量达到 38 780 辆,是 1949 年的 9 倍多,车型也日趋多样化和舒适化,其中 1/3 为空调车。

科技的进步,装备的发展,使铁路运输总体技术水平大幅度提高。从 20 世纪 80 年代后期到 90 年代初,铁路重载技术迈出了关键性步伐,大秦线万吨列车开行成功,之后京沪、京广、京哈等主要干线普遍开行了 5 000 吨重载列车。90 年代初,铁路启动以科技为先导的广深准高速铁路建设,拉开了中国铁路提速的序幕。1997 年 4 月,铁路进行了第一次提速。1998 年 10 月,铁路再一次

提速,京广、京沪、京哈三大干线提速区段快速列车运行时速高达 140~160 公里,非提速区段快速列车运行时速达 120 公里,广深线摆式列车最高时速达 200 公里。2000 年 10 月 21 日以陇海、兰新线为重点的第三次提速,2001 年 10 月 21 日以哈大、沪杭、浙赣、京九、京广南段、武昌至成都(汉丹、襄渝、达成)为重点的第四次提速,形成了“四纵两横”的提速网络。

客货运输日新月异。中国国家铁路作为综合交通体系的骨干,为国民经济和社会发展做出了重要贡献。1949~2001 年铁路累计发送旅客 373.35 亿人次,发送货物 470 亿吨,完成换算周转量 388 289.42 亿吨公里。

铁路运量实现历史性跨越。1949 年旅客发送人数和旅客周转量仅有 1.03 亿人次、130 亿人公里,旅客列车平均旅行时速只有 28 公里。2001 年全国铁路旅客发送量提高到 10.5 亿人次,周转量达到 4 767 亿人公里(旅客周转量,位居世界第一),国家铁路旅客列车旅行时速也提高到 60.5 公里,分别是 1949 年的 9.9 倍、35.4 倍和 2.2 倍。对于一个幅员辽阔、资源分布和生产力布局不均衡、经济发展处于工业化时期的国家,铁路作为货物运输的骨干,发挥了重要的作用。2001 年全国铁路货物发送量 19.3 亿吨、货物周转量 14 575 亿吨公里,分别是 1949 年 5 589 万吨、184 亿吨公里的 34.5 倍与 79 倍,铁路货物发送量位居世界第一,货物周转量位居世界第二。2001 年全国铁路运输总换算周转量达到 19 460 亿吨公里,居世界第二。国家铁路换算运输密度 2001 年达到 3 217 万吨公里/公里,为世界铁路最高水平。

铁路运输产品初步形成系列。客运方面,推出了快



速列车、夕发朝至列车、朝发夕归列车、朝发夕至列车、城际列车、旅游列车等系列产品；货运方面，推出了定点、定线、定车次、定时、定价的“五定”班列和大宗货物直达列车、集装箱专列、鲜活快运绿色通道等；行包方面，推出了行包专列等，在市场竞争中显示出了强劲态势。

开放搞活生机盎然。从 1958 年 8 月与越南签订第一个援建合同起，中国政府先后与坦桑尼亚、赞比亚、阿尔巴尼亚、柬埔寨等 16 个国家，签订了 397 个援建与合作项目合同，派出 8.91 万铁路援外人员，开展铁路经济技术援助与合作。进入 20 世纪 80 年代，中国铁路加快了对外开放和引进外资的步伐。1980 年，中国铁路首次利用外资修建了兖石铁路、京秦铁路。到 2000 年底，累计利用国际金融组织和外国政府贷款 54.4 亿美元。与外商建立了中外合资、合作企业 218 家（含 2000 年与铁道部脱钩的五大公司），吸引外商直接投资 2.57 亿美元。同时，中国铁路也加强了对外经济技术合作，大力开拓国际市场，“九五”期间，全路对外承包工程、劳务合作、设计咨询等外经业务（含国内利用外资工程承包与设计咨询项目）新签合同额累计达 35.9 亿美元，比“八五”期间增长 94%；完成营业额 21.5 亿美元，比“八五”期间增长 1.91 倍。“九五”期间的五年中，全路进出口贸易合同额达 20.9 亿美元，其中出口（含出口供货和国内外资项目的国际招标中标）合同额 11.9 亿美元，比“八五”期间增长 1.83 倍；实际完成进出口额 18.5 亿美元，其中出口额 11.5 亿美元，与“八五”期间相比，都有成倍增加。

铁路国际联运不断扩大。新中国成立之初，中国铁路即与前苏联、朝鲜等东欧、亚洲国家开展了国际旅客和

货物的运输。截至 1999 年底,中国铁路与越南、哈萨克斯坦、朝鲜、蒙古、俄罗斯等 21 个国家铁路签署了货物联运协定;与 22 个国家铁路签署了国际铁路旅客联运协定。全国 14 个铁路局、4 000 多个货运站都可以办理国际货物联运业务,铁路国境口岸达到 9 个。“九五”期间共完成口岸进出口运量 5 000 万吨,比“八五”期间增长 30%。还开行了北京—莫斯科集装箱班列,开办了中俄、中哈铁路集装箱运输和连云港—阿拉山口、天津—二连的国际集装箱过境运输,进一步促进了大陆桥运输的发展。

多元经营蓬勃发展。从 1984 年开始,国家铁路打破单一经营格局,大力发展多元经营。“七五”期间,运输系统多元经营累计营业收入 210 亿元,创利 44 亿元;“八五”期间,分别增长到 972 亿元和 128 亿元。“九五”期间,累计实现营业收入 1 890 亿元,实现利润 132 亿元。运输系统多元经营总资产达到 560 亿元,净资产 240 亿元,2001 年共有企业 7 600 多家,从业人员近 40 万人。经过不断发展壮大,多元经营已初步形成以运输代理、商贸旅游、宾馆餐饮、建筑施工、工业制造、外经外贸等多种支柱产业组成的企业群体和经营网络,成为铁路参与市场竞争的重要力量,为运输业精干主体、减员增效做出了积极贡献。

企业改革不断深化。20 世纪 80 年代初,先后实行了利润留成、利改税、厂长(经理、局长、分局长、段长)负责制、扩大企业自主权等一系列改革措施。1986 年铁路推行了“以路建路”的经济承包责任制,激发了铁路企业和职工的生产积极性。党的十四大,特别是党的十五大

以来,铁路改革取得了重大突破,铁道部机关顺利完成了机构改革任务,在推进政企分开、转变政府职能、精简机构和人员等方面取得显著成效;铁路运输企业全面实行资产经营责任制,确立了铁路局的市场主体地位。

新世纪任重道远。新中国成立 50 多年来,中国铁路取得了令世人瞩目的成就,但是,仍不能适应经济和社会发展的需要。因此,加快中国铁路的发展,是 21 世纪铁路的战略性使命。概括来讲,一是建成布局合理、四通八达、贯穿重要城镇、连接重要口岸的现代化铁路网;二是建成高速铁路、客运专线与快速线组成的快速铁路网,实现我国城市间旅客运输的一日圈和二日圈;三是建设城市和市郊旅客运输网,形成与其他运输方式一体化的综合运输体系,使城市客运更加便捷;四是建成以煤运专线为主体、连接主要大宗货物运输线路的重载运输网,实现大宗货物运输的重载化和直达化;五是建成以集装箱运输为主体的快速运输网,实现普通货物运输的集装化、鲜活易腐货物的冷藏化和城市间集装箱运输的一日圈、二日圈和三日圈;六是形成与周边国家连通的国际多通道,实现国内运输市场与国际运输市场的全面贯通;七是实现制度创新,建立充满生机活力的铁路现代企业。21 世纪中叶,中国铁路不仅拥有发达的铁路网、先进的科学技术和装备,而且铁路运量将成为世界第一,不仅能够充分适应经济和社会发展的需要,而且具有必要的能力储备,满足经济发展和社会发展提出的新要求。

1 General Description

There was only a total length of 21,810 km railways in the whole country when the People's Republic of China (PRC) was founded. The railways were small in the number of lines, irrational in distribution, miscellaneous in standards and poor in quality. Of these railways only more than 10,000 km tracks were managed to keep operation.

The founding of new China opened the prologue to the construction of Chinese railways. The year of 1950 saw the start of the construction of the Chengdu-Chongqing Railway and the Tianshui-Lanzhou Railway. The Laibin-Munanguan (Youyiguan) Section of the Zhuzhou-Liuzhou Railway and the Lanzhou-Urumqi Railway followed upon. The scale of railway construction continued to expand during the subsequent economic construction period. The operating kilometrage of the railways of the whole country reached 38,025 km by the end of 1965, increasing 74.3% compared with the time when PRC was founded.

Trunk lines such as the Guiyang-Kunming Railway, the Chengdu-Kunming Railway, the Xiangfan-Chongqing Railway, the Jiaozuo-Zhicheng Railway and the Taiyuan-Jiaozuo Railway were built successively in the period from 1966 to 1980, bringing the total operating kilometrage up to 52,479 km.

