

# 草原铁马蹄声疾

——剑君获奖新闻作品集

中摇国摇铁摇道摇出摇版摇社

圆园园缘年·北摇京



# 序

新闻宣传工作是党的宣传思想工作不可或缺的重要组成部分。铁路新闻宣传工作，肩负着内聚力量，外塑形象，为铁路改革发展营造良好舆论氛围的重任。工作在铁路企业基层岗位的业余新闻通讯报道员，是铁路新闻宣传工作的重要力量。重视对这支队伍的培养，为其中优秀分子的脱颖而出创造条件、提供舞台，是我们呼和浩特铁路局各级党组织的传统作法。正是这些“编外记者”、“小笔杆子”，把发生在铁路上的许多新人、新事、新风尚、新变化，通过新闻传媒告知社会，为铁路赢得社会的理解和支持，营造改革发展的良好舆论氛围做出了贡献。

写新闻不易，写出有特色的好新闻更不易。剑君同志是一名由铁路沿线养路工区起步学写新闻报道成长起来的宣传干部。几十多年来，他无论在工班、站段，还是分局、路局机关，凭着对党的新闻宣传事业的热爱、吃苦耐劳的工作态度及对精品孜孜以求的精神，经常深入铁路沿线调查采访，写出了大量采自生产一线的新闻作品，大多刊发在中央和省部级主流媒体。这次收录的几篇消息、通讯只是其中的一部分，也是他作品中的精华。作为一名业余新闻作者，能有如此数量的重点报道和获奖作品，并由中国铁道出版社审定成书结集付梓，殊为不易，难能可贵。我由衷地替他高兴并表示祝贺。

新闻记录现实，也承载历史，更昭示未来。读着这些作品，我们不难看到呼和浩特铁路局最近几十余年的改革发展轨迹，看到广大生产一线职工的精神风貌。从内心深处，为我局远万多名

干部职工在为国家和地方经济建设、铁路改革与发展中取得的业绩而赞叹与鼓舞，为呼铁人扎根边疆、艰苦奋斗、迎难而上、拼搏进取的精神所感动和振奋！

从一定意义上说，《草原铁马蹄声疾》的出版发行，也是我局广大宣传干部和通讯员工作成果的缩影和展示。尽管有些作品还存在这样和那样的不足，还需今后改进和提高。但就其题材的广度、立意的高度、开掘的深度及手法的多样、内容的丰富而言，对铁路企业基层新闻通讯员仍不失较大的借鉴意义与参考价值。

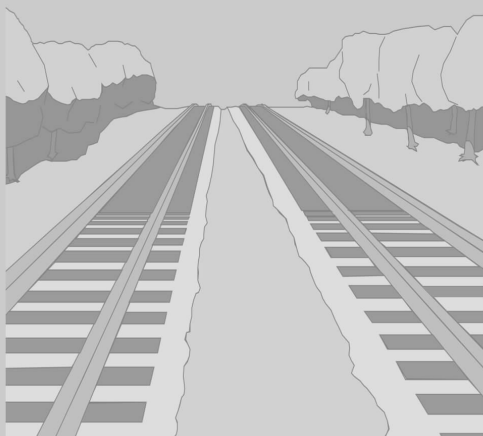
铁路跨越式发展的战略目标，需要铁路新闻宣传工作紧跟形势发展的要求和时代进步的节拍，更加充分地体现作为。诚如作者所言，获奖是暂时的，创造是永恒的，最好的作品是“下一部”。衷心希望我们呼和浩特铁路局的宣传干部和通讯员，以及更多的铁路新闻宣传工作者，能够勇立潮头，勤奋耕耘，开拓创新，多出精品，为祖国铁路的美好明天，唱响主旋律，打好主动仗，无愧于时代赋予的神圣职责和使命。

（作者为呼和浩特铁路局党委副书记）



发展

实录



## 草原铁马蹄声疾

北傍阴山、南临黄河、跨越北疆草原的呼和浩特铁路局 苑万名各族铁路儿女，共同谱写思想解放、企业发展、改革跃进的进行曲，欢庆祖国母亲 缘华诞。

草原铁道的历史可上溯到 圆世纪 圆年代，当火车汽笛声首次回响在内蒙古这块被视为蛮荒之地的上空时，象征现代工业文明的京绥铁路在北洋军阀、国民党政府的黑暗统治和日寇铁蹄的蹂躏下，带给草原人民的是创伤和灾难。直至 员怨年 怨月 怨日——中华人民共和国成立前夕，满目疮痍、破败不堪的京绥铁路才回到人民的怀抱。党的民族政策阳光普照，草原铁路迎来建设和发展的春天。到 员缘年呼铁局正式成立时，包兰、集二铁路已正式通车，并与此后相继建成的包白线、包石线、乌吉线、海公线、郭查线、包环线等支线一起构成了内蒙古中西部地区路网布局。党的十一届三中全会后，国家对大包复线、包兰线等既有线进行大规模技术改造，怨年代建成集通线、丰准线、包神线，投资 圆多亿元建设包兰复线，使运能不能满足运量需要的瓶颈状况得到极大改善。运输生产力迅速解放和提高：员缘年至 员缘年 员年间，客货总运量分别为 员原亿人次和 源亿吨，特别是运输收入以年均 员% 的速度递增。员缘年全局运输收入完成 员源亿元，是 员缘年 员亿元的 员倍。货运量完成 源万吨，比 员缘年的 圆万吨增长近一倍。

从计划经济迈向市场经济的征程中，呼铁局不断探索改革新路：员缘年 员月在全路率先撤销所属分局，实行直管体制；员缘年 员月试行资产经营责任制。该局先后撤销调整呼和浩特机务分段等 圆多个单位，进一步优化产业结构，合理资源配置。分离了房建、生管等后勤部门和单位，分立了教育、卫生、物资

供应等部门和单位，对运输主业实行减员，深挖下岗再就业的“蓄水池”。新体制、新机制运行后，充分显示了信息更快、指挥更灵、效率更高三大优点。作为市场竞争的主体，呼铁局彻底打破“等、靠、要”、“以不变应万变”的思想观念，深入开展市场形势教育，建立专职营销队伍，形成了覆盖内蒙古中西部地区运输市场的营销网络。开发运输新产品，增开货运“五定”班列，开行“蜜瓜专列”“土豆专列”等农副产品系列专列。1995年12月与包神铁路公司合作开行了呼和浩特至东胜快速列车，并对呼包间牵引列车进行提速，与建设银行合作开办微机售票，在管内各大站开办了微机联网售票。

遵循科技兴局的战略思想，呼铁局以科技促安全、促运输、促管理。从1985年调入第一台计算机，到目前全局已拥有计算机400多台，广泛用于管理、统计、财务、制票、运输、开发等部门。近年来，呼铁局共完成科研课题200项，推广科技成果100多项。科技含量的提高，使安全生产步入有序可控的状态。摇摇

草原铁路的巨大变化，离不开思想政治工作的生命线作用。“创先争优”、党员“三无”、“创岗建区”等活动，使党建工作和思想政治工作服从服务于运输生产这个中心不断加强。1997年12月，呼铁局党委制定了“四全四到位”思想政治工作管理办法，即全盘规划，制度到位；全员负载，合力到位；全员培训，素质到位；全面考核，落实到位。使全局思想政治工作逐步走上科学、严谨、规范、有序的管理轨道，多次被评为全国思想政治工作先进企业。

呼铁局管内自然环境恶劣，70%的职工在沿线小站、工区，生活十分艰苦。近年来，全局每年集中筹款1000万元，用于住房建设，到1995年，职工住房面积达到100万平方米，是1978年的7倍。1995年开始修建集二线 and 包白线导水工程等项目，1996年开始建设生活线、文化线、卫生线。“清泉润小站，明灯亮塞北”，到1996年，全局偏远小站和工区彻底结束了无水无电

的历史，被誉为“草原文化长廊”的文化线串起了铁路沿线的小站和工区。

《人民铁道》报 员 魏 年 怨 月 圆 缘 日 员 版  
第二届内蒙古“五一”新闻奖一等奖依据作品

## 当好拉动经济发展的“火车头” ——访十六大代表、呼铁局党委书记赵勇

“盛会归来如沐春风，加快发展时不我待”。连日来，进车间、到班组，在全局上下宣讲十六大精神的呼和浩特铁路局党委书记赵勇，谈到落实会议精神时仍十分兴奋：加快企业发展，为西部大开发和区域经济发展做出新的更大的贡献，就是对大会精神的最好落实。

作为有远万多名职工的国有大型企业的党委书记，赵勇深感责任重大。他说：“必须用党的十六大精神统领全局工作，以新突破、新思路、新局面、新举措推动全局的发展，只有这样才能实现强局富工跳跃式发展的战略目标，才能带领职工群众奔‘小康’。”

接着他话锋一转：西部大开发，给自治区经济发展带来了前所未有的发展机遇，打造大通道，促进大开发，实现大发展，铁路责无旁贷。为此，呼铁局正全力做好三个方面的工作：一是重构国际物流新通道。近年来，二连口岸运输大出大进，进口运量以年均~~10%~~的幅度递增。二连站乃至集二线的运能日趋紧张，与国际物流的需求不相适应。只有大通关才能促进大开发，实现大发展。国际铁路绿色通道工程建设已全面启动，~~10月~~10月15日，由铁道部投资~~4000~~4000万元、呼铁局负责设计施工的集（宁）二（连）铁路国际干线沙害治理工程正式动工。二是构建东西物流快速通道。今年，京包线呼和浩特至集宁间列车运行的速度将大为提高，为构建东西快速大通道打下基础。选择车流密度高、运输量大、区段关键的京包线集宁至大同段，进行安全标准示范线建设，用汗水换质量的精神，开展攻坚战役，已取得明显成效。为确保自治区西部煤炭的外运，呼铁局还积极与“三矿十厂”

建立合作关系，坚持电煤运输优先政策，保证生产需要。并在秦皇岛建立信息反馈点，指导西部煤炭以交定装。三是实施“草原铁道”品牌战略。随着铁路客运体制改革的不断深入，铁路面临的运输市场竞争日趋激烈。必须树立新的服务理念，提高服务质量，增强市场竞争力，扩大市场占有率。为此，呼铁局将多年保持全国红旗列车称号的运输次旅客列车冠名为“大草原号”品牌列车，不仅为自治区树立了良好的形象，也为自治区旅游业的发展提供了契机。

赵勇认为，全面建设小康社会的宏伟目标，是“三个代表”重要思想的集中体现，反映了人民群众的愿望，只有实现了大发展，才能实现这一宏伟目标。近三年来，呼铁局运输收入、职工年人均收入增长幅度均居全路前列。今年前5个月，运输收入已完成10.9亿元，超进度计划2.4万多元，与去年同期相比增收了1.9亿元。在去年为职工群众办了10件实事后，今年要再办10件实事。

最后，赵勇表示：作为自治区客货运输的主动脉，铁路将承担拉动区域经济快速增长的重任。对此我们有着清醒的认识，使命感、责任感油然而生。为了实现党的十六大提出的宏伟目标，为了内蒙古自治区经济的腾飞，呼和浩特铁路局将不辱使命。

《内蒙古日报》2002年5月16日 第4版  
第四届内蒙古“五一”新闻奖二等奖依据作品

## 呼铁局强势拉动自治区经济快速发展

“构建运输大通道，促进口岸大通关，打造服务大品牌，营造物流大平台，拉动自治区经济大发展。”这是党的十六大代表、呼和浩特铁路局局长郑明理，新年伊始接受本报记者专访时的铿锵表述。

作为自治区客货运输主动脉的呼铁局，~~四年来~~年以来面临诸多困难。如何完成全年 ~~猎~~原亿元的收入任务？如何在高起点上实现跨越式发展？党的十六大代表、局长郑明理、局党委书记赵勇和路局新一届领导班子，深入学习领会“三个代表”重要思想的精髓，以拉动民族地区经济发展为使命，解放思想，创新思维，确定了运输业“面向市场、挖潜提效、做好做精、稳步发展”，多元经营“面向市场、放手放胆、做大做强、跳跃发展”的思路。加快驱动两个轮子，向服务、向市场要大发展。

面对二连口岸进口运量以年均 ~~猎~~的速度递增，而口岸硬件、软件设施与国际物流业的需要不相适应的状况，局长郑明理在到任后的 ~~缘~~个月里，九赴二连地区调查了解情况，研究谋划发展大计。最终确定以打造大通道、促进大通关为重心，“三箭齐发”的发展思路。一是构建国际快速通道，启动国际绿色通道工程、口岸站改扩建工程、集宁至贲红复线建设工程。二是整顿路风维护路誉，保证运输秩序。三是整合口岸多经各方力量，形成集团经营的优势。入冬前集二线沙害治理工程的水管路工程已完工，已栽种优良树种 ~~苑~~多棵；更换 ~~缘~~年代铺设的 ~~源~~公斤钢轨 ~~源~~多公里，改铺 ~~源~~公斤重轨无缝线路。安全系数显著提高，通过能力明显增强，通关速度不断加快。呼铁局全力以赴保证包钢、“西三矿”等大中型企业的产品和原料运输。空车在必保二连口岸的前提下，实施“东车西调”政策，采取“逼煤炭

过陇海以南，引导煤炭销售市场南移”等运输策略，使煤炭、化肥等物资快速外运。今年元月 15 日，局长郑明理、副局长武文魁冒着严寒到包钢帮助协调解决因冰冻卸车难的问题，加速车辆周转。

新思路促进大发展。1984 年，呼铁局运输收入创造了 10.1 亿元的历史新纪录，完成年计划的 112%，同比增长 28%。运输利润完成 1.5 亿元，比年计划增长 1.2 亿元。换算周转量完成 1.8 亿吨公里，完成年计划的 115%，同比增长 18%。货物发送量完成 1.2 亿吨，为年计划的 110%，同比增长 12%，比全国铁路平均增长水平的 8% 高出 3 个百分点。多元经营收入比去年年初目标增长 1 亿元，实现了跳跃式发展。

《内蒙古日报》1984 年 5 月 15 日 1 版  
第四届内蒙古“五一”新闻奖二等奖依据作品

# 火车向着市场跑

## ——记呼铁局扭亏脱困攻坚战

[内蒙古日报·编者按] 摇呼铁局转变观念、转变思路、转变机制、转变战略，在改革攻坚、奋力脱困中打了硬仗，打了翻身仗，可喜可贺。

应该说，呼铁局在推进和拉动自治区经济建设中功不可没。但市场无情，“火车头”同样进市场。今天，这个局从困境中走向坦途，原因就是立足改革，创新开拓，振奋精神，走向市场。我们祝呼铁局如奔驰的列车高歌猛进，祝全区的国企改革再传春讯。

“不当‘铁老大’，要打‘营销牌’，勇闯大市场，做拉动地区经济发展的‘火车头’，做国有企业扭亏脱困的‘先行官’。”这是呼铁局局长赵吉斌在全区铁路示意图前的铿锵表述，也是呼铁局攻坚脱困的现实选择和有益实践。

### 扭亏脱困摇背水一战

时代的车轮滚滚驶入新千年，地处自治区腹地的呼铁局喜传捷报：1999年全局完成运输收入 10.45亿元，比上年增长 15.4%，超计划 1.05亿元，而成本支出却比计划下降 1.25亿元，下浮 6%；提前一年完成铁道部下达的三年扭亏脱困任务。

怎能忘，三年扭亏，三年脱困——铁道部向国务院立下了“军令状”，并于去年在全路全面推行资产经营责任制，要与亏损决战。作为路网上的边远小局，呼铁局累计亏损已达 1.2亿元，人均负债居全路之冠。亏损的首要原因是大宗运量骤减。特大型企业包钢由于调整产品结构，运量减少 1.5万吨；占呼铁局

· 10 ·

总运量 1994 年的煤炭运输，锐减 150 万吨；由此影响路局收入 1.5 亿元。全局日均装车 1000 车，卸车 1500 车，每天缺空车 500 多个，成为困扰呼铁局的卡脖子环节。然而，影响铁路走向市场的最大困难，莫过于干部职工头脑深处的“铁老大”等陈旧观念。据市场调查显示，铁路运输市场的占有份额逐年下跌：1992 年为 15%，1993 年已下滑到 10%。

怎么办？新一届局领导班子断然抉择：背水一战，扭亏脱困！1993 年 1 月，局长赵吉斌代表新一届领导班子与铁道部部长傅志寰签订资产经营责任状，完不成铁道部下发的扭亏任务，局领导班子成员自动辞职。一场决定企业生存发展的扭亏攻坚战，在北疆千里铁道线拉开了帷幕。

### 转轨定向摇好戏连台

以市场形势教育为先导，思想大解放，观念大转变，促进大发展活动一轮接一轮。许多干部职工明白了，旅客货主才是铁路的“衣食父母”。“用自己的刀，削自己的把”，推倒陈旧思想的“围墙”，把火车开向市场。转变思想，“黄金万两”，改革创新，好戏连台。

面向市场，理顺体制。1993 年 1 月 10 日，呼铁局在全路率先成立了与市场接轨的营销调度处、车务处，改变了过去“管运输的不问营销”的状况，使营销运输一体化。向旧的运输管理模式开刀，撤销了几十年不变的传统运输管理意义上的客运处、货运处、运输处，初步构建了面向市场的管理体制，使企业行为更加市场化。形成了路局有营销处，站段有营销室，车间有营销组，班组有营销员的四级营销组织。营销围着市场转，运输围着营销转。

深化改革，转换机制。向市场要效益，光凭干部职工的责任感和良心不行。呼铁局领导认为，必须引进管理机制，形成内部“动力源”。他们迅速在局机关和运输站段干部职工中，实行了把运输收入与工资收入挂钩的效益分配考核机制，彻底改变了过

去干多干少一样拿钱的状况。车站售票室和行李房的职工，每天办多少货，卖多少票，直接体现在自己的工资收入中。“水涨船高”，“水落船低”。

客货职工的收入形成落差，高的达源四元，低的仅二三百元。过去售票房是旅客买票越少越好，现在旅客不来买票没“饭”吃。在这里，营销机制发生了变化。怨次列车由过去的一班半改成一班，缘次列车由过去的两班改成一班半，省下卧铺缘多个，一年多收入源四多万元。与此同时，他们在领导干部中实行“绩效否决制”。由于安全、路风等方面的问题，搬掉了一些单位领导的交椅，全年调整正科级以上领导干部员多名。在管理干部中，实行了“末尾淘汰制”，对干部定期定量考核，排列末尾就下岗培训。对技术干部实行解聘制，工人实行等级制。动力源有了，职工积极性高了，企业走向市场的脚步更快了。

准确定位，谋划策略。直面市场，就要直面竞争，定位于市场，谋划好竞争策略。呼铁局郑重地打出并实施了“安全、快速、便捷、优质、经济”的员字铁路品牌竞争方略。

“安全”：加大资金投入，确保第一效益，确保旅客列车的绝对安全，全年消灭了行车重大、大事故，到年底实现了安全生产源天，胜利实现安全年。“快速”：在呼和浩特至包头间实行客车提速，将运行时间由原来的员小时缘分，压缩为员小时猿分。“便捷”：对集装箱运输实行一口价，一次收费，大大方便了货主。与建行开办了微机联网售票，实现了全局大站联网售票，开办了提前苑天预售票业务，延长了售票时间。适应旅客市场的要求，列车开行延伸到东胜、秦皇岛等地。“优质”：深入开展了“文明列车”、“星级列车长”、“等级列车员”竞赛和评比活动，靠优质服务赢得旅客。不惜斥巨资员亿元，购进全路最先进的员型新式客车，使用电子控制，用以装备愿次等“双优列车”。局长赵吉斌说，“双优”列车就是要创造铁路名牌，展示草原风采。“经济”：一方面大力度整顿价外收费，

另一方面果断实行运价下浮。对河套地区的瓜籽首次下浮运价 10%，一举增运 100 多车。全年客货运量分别取得 1.2 亿人次、1.2 亿吨的好成绩，比上年飙升 20% 和 15%，打了漂亮的扭亏翻身仗。

### 全新思维摇再创新高

面对新千年新一轮市场竞争，呼铁局领导雄心勃勃。赵吉斌局长说，1999 年铁路局要完成 100 亿元的运输收入，收入要上增亿元的新台阶。赵局长似乎已经胜券在握：最新装备的“双优列车”已经开行，服务标准向航空看齐，经优中选优从社会招聘的 100 名女列车员登车值乘；呼包间快车将再次提速，并形成一小时一趟的连发之势；呼和浩特至海拉尔 100 次列车延伸至包头；100 次列车力争延伸到广州、成都；管内增开快车；二连口岸组织俄罗斯进口原油 100 万吨运输会战；以及雪雨天气公路不畅时，随时加开加挂客车。一个个全新思维的运作，成为呼铁局运输经济的新亮点。

作为铁道部运输管理体制和资产经营责任制改革试点单位的呼和浩特铁路局，在铁路扭亏攻坚和走向市场中写下了精彩一笔。1999 年，呼铁局不仅圆满完成了自治区下达的煤炭运输任务，还承担了乌（达）吉（兰泰）铁路支线运营亏损 1000 万元的包袱，保证了地方经济命脉的畅通和发展。

呼铁局，国企改革的骄傲。而今，伴着西部大开发的历史机遇，火车向着市场跑，火车向着希望开！

《内蒙古日报》1999 年 10 月 10 日 1 版头条转 1 版  
入选《内蒙古日报》希望杯头条新闻大赛

伴着“西进序曲”，呼铁局以全新姿态抢抓机遇，一路绿灯，力当先行——

## 火车向着“西部”开

“西部大开发，铁路怎么办？”

“西部大开发，铁路当先行！”

面对这样的提问，呼和浩特铁路局局长赵吉斌、党委书记王国良的回答掷地有声。他们向我们描绘着一幅具体而生动的图景：准备兴建的集（宁）张（家口）铁路将成为联结北疆和首都的最便捷通道；不断延伸服务的草原品牌列车化作展示自治区中西部特色经济的亮丽风景线；源源不断的“油龙”、“煤龙”、西瓜专列、土豆专列，强势拉动民族经济发展，推进资源转换。伴着西进序曲，呼铁局正以全新的姿态为内蒙古的大开发开好“火车头”。

### 铺路架桥，扩充通道，创造内蒙古实施西部 大开发战略的前提条件

摇摇按照朱镕基总理“进一步加强基础设施建设，这是西部开发的一个前提条件”、“加快铁路主线基础设施建设”的指示精神，呼铁局抓住机遇，果断作出“建新线、改造既有线，全面提高运输能力，迎接西部开发”的战略决策，提出了“兴建全长1500公里的集张铁路”的建议，现已被自治区确定为西部开发基础设施建设的重点项目。

回顾建国几十年来，全国铁路建设成绩斐然。但中西部铁路仍落后于东部地区、沿海地区是不争的事实，交通问题依然是制约中西部经济发展的重要因素。打通内蒙古中西部与东南沿海各省区的运输通道，从根本上改变西部铁路线路少、标准低、能力