

陕西地方志丛书

陕西省志

第五卷·经济(三)

铁路志

(1990 - 2005)

陕西省地方志编纂委员会 编

陕西新华出版传媒集团

三秦出版社

图书在版编目(CIP)数据

陕西省志·铁路志：1990—2005 / 陕西省地方志编纂委员会编. —西安：三秦出版社，2017.10
ISBN 978-7-5518-1319-8

I. ①陕… II. ①陕… III. ①陕西-地方志②铁路运输-交通运输史-陕西-1990—2005 IV. ①K294.1

中国版本图书馆CIP数据核字(2016)第196381号

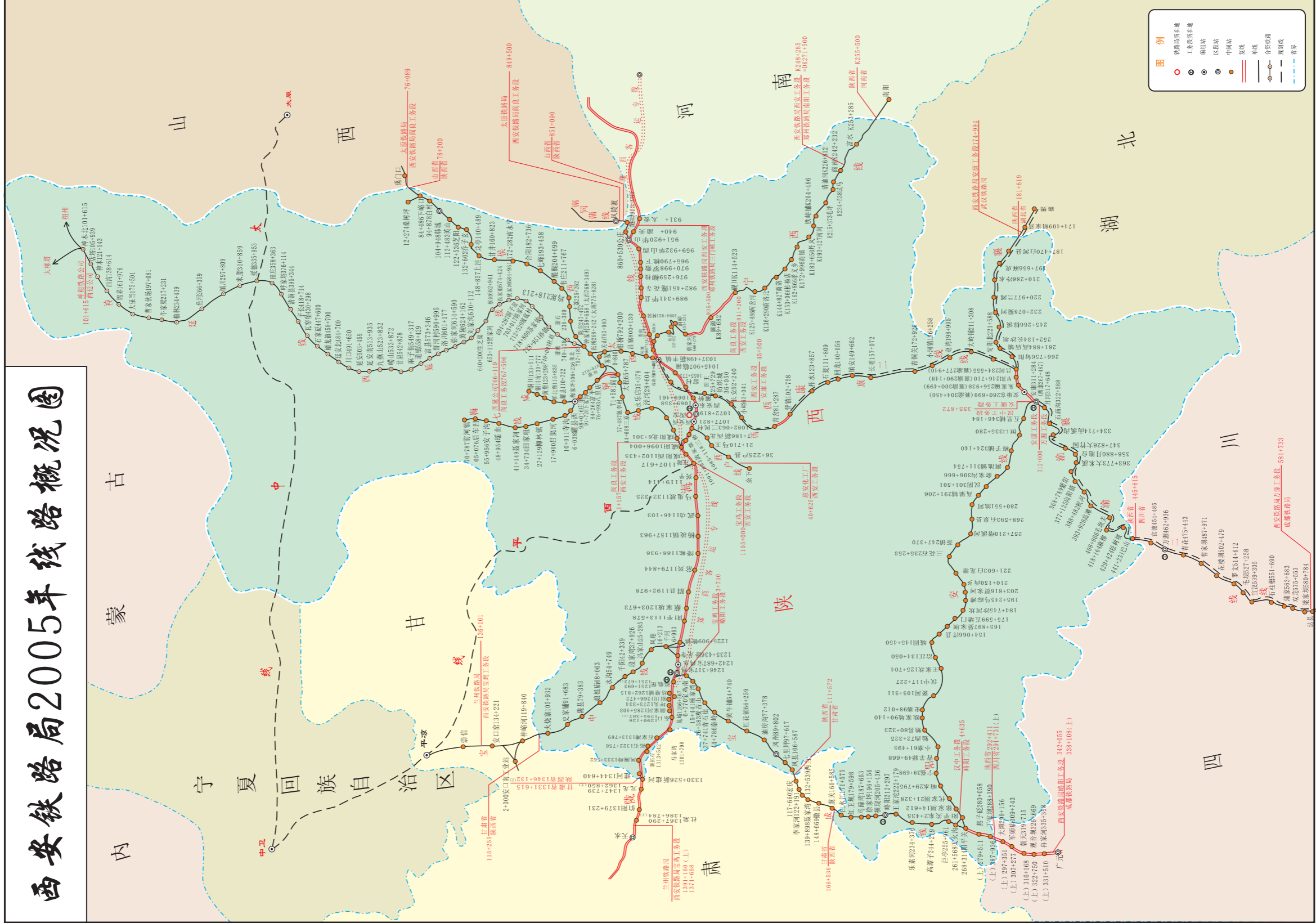
陕西省志·铁路志(1990—2005)

陕西省地方志编纂委员会 编

出版发行 陕西新华出版传媒集团
三秦出版社
社址 西安市北大街147号
电话 (029)87205121
邮政编码 710003
印刷 西安西铁印务有限公司
开本 787mm×1092mm 1/16
印张 23
插页 28
字数 401千字
版次 2017年10月第1版
2017年10月第1次印刷
印数 1—300
标准书号 ISBN 978-7-5518-1319-8
定价 190.00元

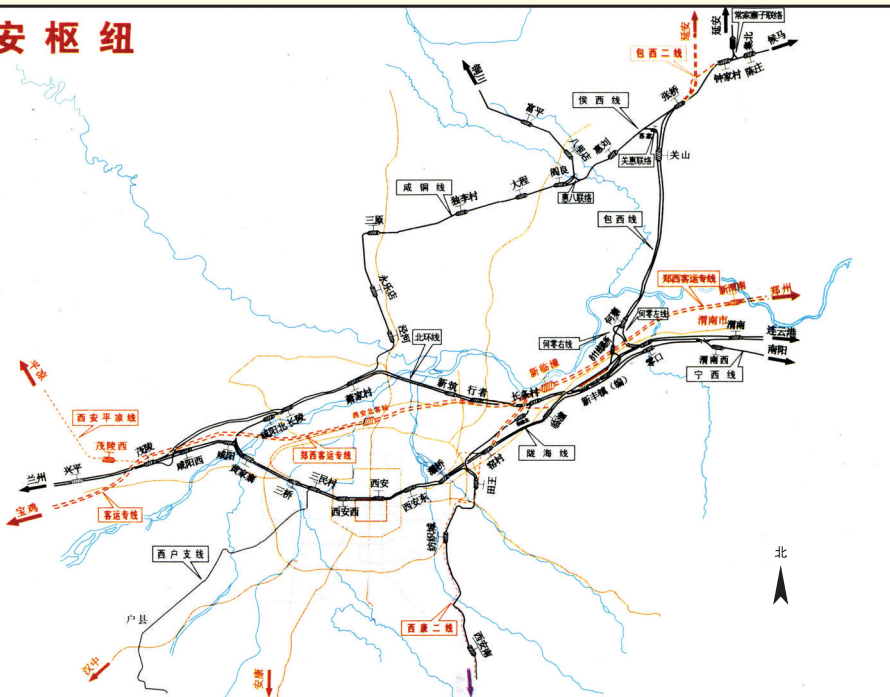
网 址 <http://www.sqcbs.cn>

西安铁路局2005年线路概况图

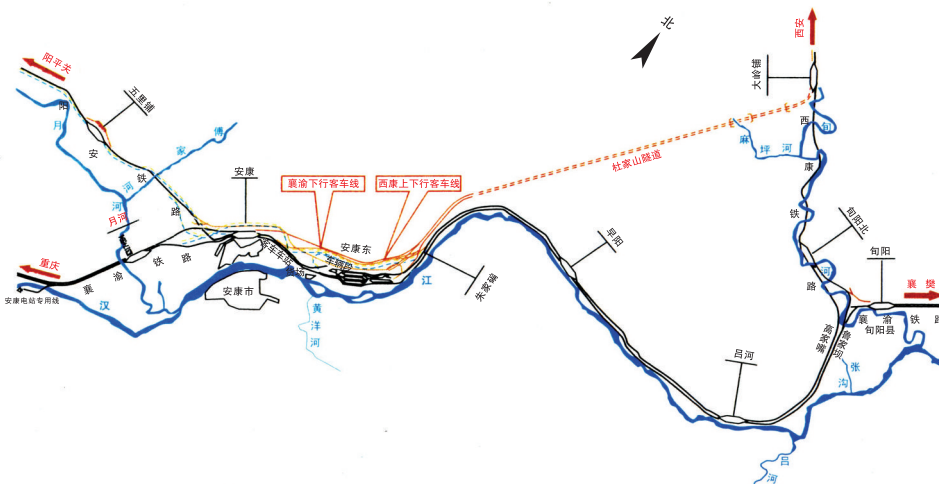


- 图例**
- 线路局所在地
 - 工务段所在地
 - 编组站
 - 区段站
 - 中间站
 - 复线
 - 单线
 - 合段线路
 - 虚线
 - 存车

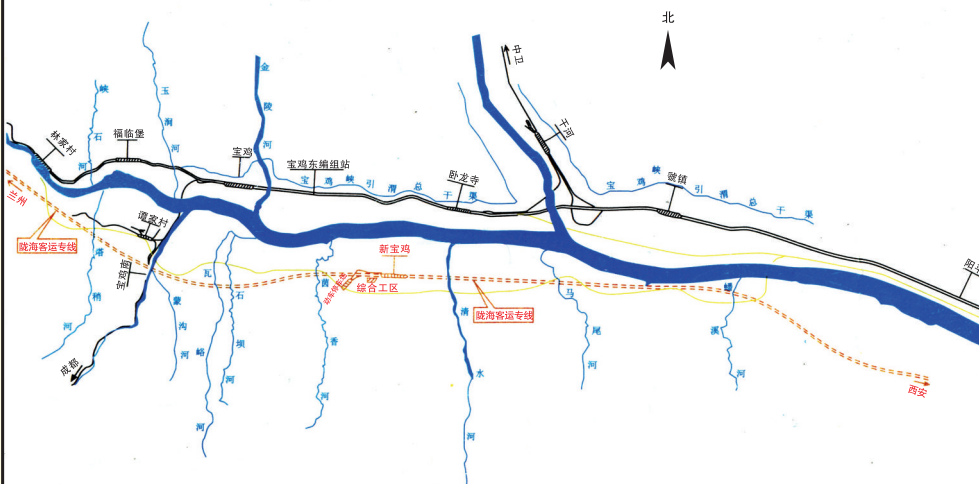
西安枢纽



安康枢纽



宝鸡枢纽





1992年8月，国务院副总理朱镕基(右一)视察包(头)神(木)铁路



1996年8月24日，中共中央政治局委员、书记处书记、中宣部部长丁关根(前排左三)，由省委书记安启元(前排左一)、省长程安东(前排右二)等陪同视察西安火车站，西安铁路分局局长彭开宙(前排左二)介绍情况



1997年3月5日，国务院总理李鹏(左三)在人民大会堂陕西厅看望第八届全国人大代表、西安铁路分局略阳工务段巡山工易兰芬(左二)



1997年4月16日，共青团中央书记处第一书记李志强(左四)视察西安火车站，与工作人员合影



2002年6月22日，国务院副总理温家宝(右二)在陇海线瀟桥水害抢险工地慰问职工



1990年7月9日，铁道部部长李森茂(中)在安康铁路分局调研



1991年5月，省长张勃兴(中)在安康铁路分局检查工作



1995年4月，铁道部部长韩杼滨(右三)在安康铁路分局调研



1998年5月28日，铁道部部长傅志寰(前排中)参加神(木)延(安)铁路开工仪式



2001年1月8日，西(安)安(康)铁路通车典礼仪式在西安火车站举行，省长程安东(左二)，铁道部副部长蔡庆华(右二)为通车剪彩



2002年6月9日，陇海线灞河铁路大桥被洪水冲塌，陇海线行车中断

2002年6月17日，1061线路所利用西康线灞河大桥，在陇海线1061公里处接通陇海下行线与田灞联络线，陇海线行车恢复



2002年8月18日，铁道部部长傅志寰(前排中)、省委书记李建国(前排右一)、省长贾治邦(前排左一)慰问灞桥水害抢险职工



2004年2月17日，省政协主席艾丕善(前排右二)与在陕全国政协委员调研(南)宁西(安)铁路陕西段建设情况，西安铁路分局党委副书记阎宝树(前排右三)陪同调研



2004年4月2日，省委书记、省人大常委会主任李建国(前排右三)并省十届人大常委全体组成人员，视察(南)宁西(安)铁路陕西段建设情况



1993年7月13日，宝(鸡)成(都)铁路二线阳上段建设开工



1993年12月22日，宝(鸡)成(都)线K190抢建(改线)工程建成通车



1992年8月1日，西(安)延(安)铁路建成通车



2001年1月8日，西(安)(安)康铁路建成通车



1996年5月16日，西安机务段首台东风7内燃机车架修竣工

1999年4月29日，西安西站百万吨集装箱货场开通



2000年，宝鸡货运口岸开通，副省长巩德顺出席开通典礼



2003年6月6日，西安铁路分局召开第五次提速动员大会

2003年6月30日，国家西部大开发标志性工程—宝(鸡)兰(州)二线全线开通运营



2004年4月17日，西安—北京西Z20/Z19次直达特快列车首发



1998年3月6日，西安铁路
电话专网与西安电信公网联网

2004年4月20日，郑州铁
路局向省政府移交在陕西医疗
教育单位协议签字仪式在西安
举行



2004年12月18日，铁道部
和省政府签署铁路建设合作
《会谈纪要》





2001年11月14日，西安铁路分局实现安全生产2000天，铁道部、郑州铁路局给予表彰

2001年，西安铁路分局公开招聘机关正科职干部



2002年2月3日，中华全国铁路总工会主席黄四川(左)慰问全国劳模、西安铁路分局西安机务段司机长杨会平





2001年，中央电视台“心连心”艺术团在西安西站举行“五一”慰问演出。上图是中央电视台副台长、“心连心”艺术团团长胡恩(右)和铁道部政治部主任王宪魁(左)互赠锦旗；下左图是歌唱家彭丽媛为铁路职工演唱歌曲《报答》；下右图是歌唱演员江涛和铁路职工一起演唱《愚公移山》





2004年9月25日，西安市委书记袁纯清(右二)在陇海线临潼—三桥区段环境卫生集中整治活动现场

2004年3月10日，梅七线瑶曲—田家嘴间K38+550处发生山体滑坡，工务人员紧急到达现场处置



2005年4月8日，安康供电段职工进行铁路接触网抢险



1999年，襄(阳)渝(重庆)线
部分地段改铺无缝线路



西安铁路分局更换提速道
岔施工现场





2000年9月，安康东站编组场扩建工程验收开通

西(安)(安)康豁口特大桥



国家重点项目秦岭隧道施工中首次使用的全断面掘进机



机械化养路

整装待发的电力机车组



奔驰在阳(平关)安(康)线上的列车



安康车站(摄于2005年)



安康火车头体育馆(摄于2005年)



汉中车站(摄于2005年)



2005年3月18日，西安铁路局成立。省长陈德铭(右图左)，铁道部副部长彭开宙为西安铁路局、西安铁路局党委揭牌



2005年3月24日，西安铁路局调度台整合成功



2005年7月1日，延安—北京西T45/46次列车首发仪式在延安举行



西安铁路局机关大楼



2005年9月25日，郑(州)西(安)铁路客运专线开工动员大会召开



2005年4月26日，西安铁路枢纽新建北环线工程开工动员大会召开

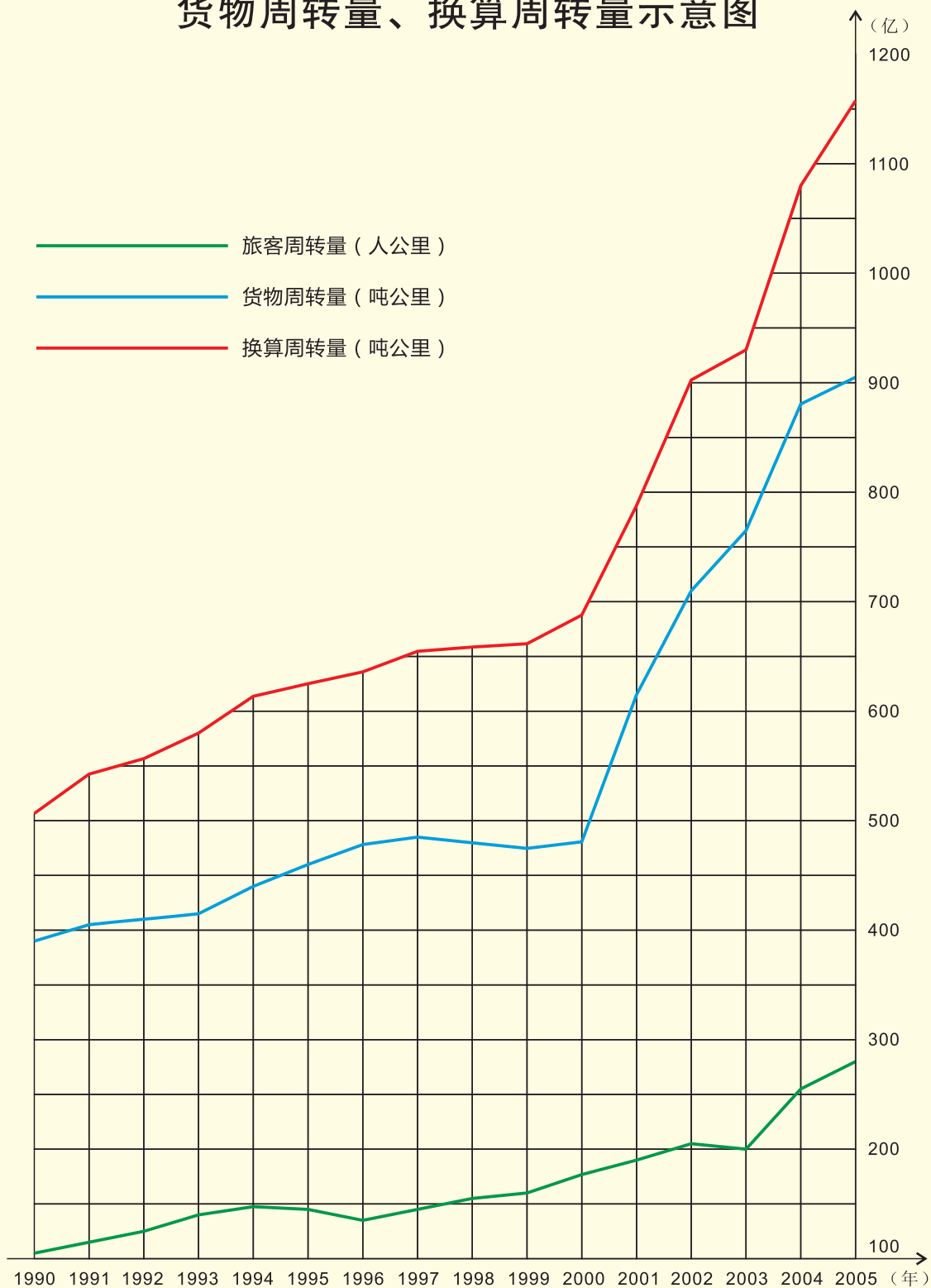


意气风发的巴山铁路人



2015年12月17日，《陕西省志·铁路志》(1990—2005年)终审会在西安召开

1990~2005年陕西境内铁路旅客周转量、 货物周转量、换算周转量示意图



陕西省铁路运输周转量统计表

年 份	货物周转量 (亿吨公里)	旅客周转量 (亿人公里)	换算周转量 (亿吨公里)
1990	388.93	104.57	506.80
1991	406.56	116.33	542.44
1992	410.79	125.38	557.27
1993	416.79	140.66	580.93
1994	442.13	147.93	614.63
1995	458.77	144.42	626.90
1996	477.28	136.22	636.47
1997	485.67	144.10	654.47
1998	478.31	154.30	658.73
1999	473.16	162.19	662.17
2000	482.59	177.74	688.99
2001	615.65	190.52	787.42
2002	710.42	205.27	902.54
2003	764.92	200.60	930.12
2004	882.97	255.45	1079.55
2005	905.76	279.08	1157.40

陕西省地方志编纂委员会

主任	胡和平	省长
副主任	梁 桂	常务副省长
	姜 锋	副省长
委 员	张宗科	省政府副秘书长
	秦向东	省地方志办公室主任
	赵晓明	省委副秘书长
	韩水岐	省人大常委会秘书长
	闫超英	省政协秘书长
	钟顺虎	省委宣传部副部长
	禹洪文	省军区办公室副主任
	方玮峰	省发展和改革委员会主任
	丁云祥	省财政厅厅长
	冯力军	省人力资源和社会保障厅厅长
	刘宽忍	省文化厅厅长
	钱远刚	省新闻出版广电局局长
	张晓光	省统计局局长
	赵 荣	省文物局局长
	高中印	省旅游发展委员会主任
	王建领	省档案局局长
	任宗哲	省社会科学院院长
	史天社	省地方志办公室副主任
	吴玉莲	省地方志办公室副主任
	李保国	省地方志办公室副巡视员
张世民	省地方志办公室副巡视员	
郭立宏	西北大学校长	
游旭群	陕西师范大学副校长	

西安铁路局史志编纂委员会

主 任 刘生荣 张建国
常务副主任 吕 岳
委 员 徐建根 左 楠 梁百军 王成海 黄金宝
 谭亚东 王杨超 罗永进 严 琦 韦建成
 陈 懿 刘惠军

西安铁路局史志编纂委员会办公室

主 任 左 楠
副 主 任 王 平 李安萍
工作人员 张宏学 赵横眉 许 敏

《陕西省志·铁路志》(1990~2005)

编辑人员

- 主 编 赵廉义
- 副主编 周冠平 安秋萍
- 编 辑 李安萍 张宏学 赵横眉 许 敏
- 撰 稿 安秋萍(第一篇、第二篇、第八篇、索引)
周冠平(第三篇、第四篇、索引)
赵廉义(第五篇、第六篇、第七篇、索引)
- 绘 图 贺鹏飞
- 照片提供 张永平 范 凯 马晓林 喻素才 唐振江
秦曼琳 陈敬文 铁 柱 关富成 唐锦山
李德成 戴信友 许 剑 刘 凯 尹行平
田效竹 东 汉 滑新潮
- 初 审 西安铁路局史志编纂委员会
- 终 审 陕西省地方志编纂委员会

序

刘生荣 法建刚

《陕西省志·铁路志》(1990~2005)出版问世,可喜可贺。

陕西省第二轮修志是省委、省政府发文,省地方志办公室规划、组织的一项重要工程,《铁路志》是其重要组成部分,是政府主持、记述历史、流传百世的官书。西安铁路局作为《铁路志》的承编单位,对这项工作十分重视,及时安排部署,建立机构,抽调人员,组成专门班子,启动编修。历经四年多的紧张工作,终于顺利完成,交出了这份答卷。

“对历史负责,为现实服务,替未来着想”是志书编修的根本宗旨。本志存储了大量翔实、鲜活的信息,堪称一部朴实、严谨、科学的资料书。

这部《铁路志》以党的十八大精神为指导,突出铁路专业特点、突出改革、创新的时代精神,突出陕西省地方特色,记述了陕西省铁路运输事业1990年至2005年的历史,见证了陕西铁路一系列翻天覆地的变化。如:高能耗、高排放、低效率的蒸汽机车牵引列车的历史得以终结;列车编挂守车、运转车长值乘的历史画上句号;信息化、自动化技术的广泛应用大量取代人工作业;运输能力、运输效率的空前提升等。这些发展和变革使陕西铁路在全国铁路网的枢纽作用和战略地位更加突出。本志所载16年的历史,展示了国家“八五”到“十五”三个五年计划期间,省内铁路运输能力不断增强,技术装备更新升级,体制机制改革进一步深化,生产经营模式大胆创新,运输效率、服务质量显著提高的发展业绩,重现了铁路运输战线广大职工更新观念、与时俱进、开拓进取的奋

斗历程和光辉业绩。

修志存史,可以更好地审视过去;存史资政,可资工作参考,可供以后借鉴;教化后人,可以传承文化,弘扬传统。本志中熠熠闪光的企业文化、企业精神,随着时间的推移、历史的积淀,必将成为一笔弥足珍贵的文化遗产惠及后人。

本志出版之际,陕西省多条铁路正在兴建,高速铁路正不断延伸,高速铁路动车组列车在三秦大地驰骋。展望未来,铁路运输业发展前景喜人。我们坚信,铁路运输企业广大职工和全省人民一起高举中国特色社会主义伟大旗帜,在全面建成小康社会的进程中,必将创造出一流的业绩和更加辉煌的明天。

凡 例

一、本志高举中国特色社会主义伟大旗帜,以邓小平理论、“三个代表”重要思想和科学发展观为指导,坚持辩证唯物主义和历史唯物主义,力求全面、系统地反映本志时间断限内陕西省境内铁路运输事业发展的历史和现状,达到思想性、科学性和资料性的统一。

二、本志上限起于1990年,下限于2005年。个别事物因时因事适当上溯。记述范围,以下限铁路管辖现状为界。

三、本志坚持横排门类、纵写历史、事以类从、以类系事的原则。门类的划分归属,既考虑科学合理,又适当照顾现状,视内容繁简设篇、章、节、目四个层次,个别情况视需要可设子目。

四、本志采用述、记、志、传、图、表、录、索引等体裁,以志为主。概述有叙有议,叙议结合;大事记编年体和纪事本末体相结合;志为语体文,秉笔直书,寓论于述;图表置于适当位置或相关章节,与志相辅。

五、本志用第三人称,文字力求通顺朴实,言简意赅。

六、数字表述,各种名称、成语、顺序号和少数不确切的数字用汉字,公历世纪、年代、年、月、日、时、分及数字计量用阿拉伯数字。计量单位使用《中华人民共和国法定计量单位》。

七、鉴于全国铁路运输的整体性和调度指挥高度集中,铁路局、铁路分局的管辖范围与当地行政区划不尽一致,铁路局、分局的统计资料均按管辖范围计算,多超出省籍范围,故本志所载数字,有以下两种情况:

(一)主要建筑实体,如线路、桥梁、隧道能用陕西省境内数字的,一律用省内数字;有的同时用省内铁路运输企业所辖数字。

(二)运输营业情况,尽可能用陕西省内数字,确系无法分清的,用省内铁

路运输企业管辖内的数字。两种情况文中均注明。

八、人物篇坚持生不立传的原则,革命烈士、去世的党的全国代表大会代表、全国人民代表大会代表编传略;中国共产党全国代表大会代表、全国人民代表大会代表,省、部级以上劳动模范、“五一”劳动奖章和火车头奖章获得者编列名录;鉴于本志断限内大部分时间陕西省没有铁路局,故西安铁路分局、安康铁路分局党政主要领导编列名表;后期成立的西安铁路局党政领导编列名表;有特殊贡献专家编列名表。

九、本志资料以 1991 ~ 2006 年《陕西年鉴》、《西安铁路分局年鉴》、《安康铁路分局年鉴》、《郑州铁路局年鉴》、《西安铁路局年鉴》、档案资料、统计资料和陕西省西延铁路有限责任公司相关资料为主,辅以报刊、口碑、音像等资料。本志所用照片均由西安铁路局档案史志室提供。

目 录

序	(1)
凡例	(1)
概述	(1)

第一篇 线路建设

第一章 新线建设	(13)	—梁家坝)	(28)
第一节 宝中线(宝鸡—安口窑)	(13)	第八节 郑西客运专线	(30)
第二节 宝成二线(阳平关—广元)	(16)	第二章 既有线改造	(31)
第三节 西康线(西安—安康)	(18)	第一节 宝中线	(31)
第四节 宁西线(西安—商南)	(21)	第二节 宝成线	(32)
第五节 宝兰二线(宝鸡—天水)	(23)	第三节 陇海线宝天段	(34)
第六节 包西线(神木北—延安北站)	(24)	第四节 阳安线	(34)
第七节 襄渝二线(胡家营—安康		第五节 襄渝线胡家营达县段	(35)
		第六节 西延线	(35)
		第三章 枢纽改造	(37)
		第一节 西安枢纽北环线	(37)
		第二节 西安—西安东	(39)
		第三节 新丰镇编组站	(40)
		第四节 安康枢纽	(41)

第二篇 技术装备

第一章 线路 桥梁 隧道	(43)	第一节 线路	(43)
---------------------------	------	--------------	------

第二节 桥梁 隧道····· (46)	第二节 检修····· (69)
第三节 设备养护····· (48)	第四章 信号与通信····· (72)
第二章 机车····· (51)	第一节 信号····· (72)
第一节 配属····· (51)	第二节 通信····· (73)
第二节 运用····· (54)	第三节 养护维修····· (74)
第三节 检修····· (60)	第五章 信息化技术····· (77)
第四节 牵引供电与给水····· (64)	第一节 系统设备····· (77)
第三章 车辆····· (66)	第二节 网络建设····· (77)
第一节 配属与运用····· (66)	第三节 开发与应用····· (79)

第三篇 运输生产

第一章 运输组织····· (81)	第三节 货运管理····· (116)
第一节 运输调度····· (81)	第四节 保价运输····· (118)
第二节 列车运行····· (83)	第五节 货运服务····· (119)
第三节 运输能力····· (85)	第六节 货物运价····· (120)
第四节 列车运行图····· (86)	第七节 货物装卸····· (121)
第五节 调车作业····· (89)	第八节 货运设备····· (124)
第六节 行车站段····· (89)	第四章 军事运输····· (127)
第二章 旅客运输····· (95)	第一节 军运管理····· (127)
第一节 运量及流向····· (95)	第二节 军运任务····· (129)
第二节 客车开行····· (98)	第五章 运输安全····· (133)
第三节 售票与运价····· (102)	第一节 安全管理····· (133)
第四节 专门运输(专运)····· (104)	第二节 安全监察····· (135)
第五节 客运服务····· (105)	第三节 客运安全····· (136)
第六节 客运设备····· (108)	第四节 货运安全····· (137)
第三章 货物运输····· (110)	第五节 路外安全····· (137)
第一节 运量及流向····· (110)	第六节 重大事故纪实····· (139)
第二节 货运组织····· (112)	

第四篇 线路灾害与治理

第一章 灾害纪实····· (142)	····· (142)
第一节 陇海线(太要—天水段)	第二节 宝成线(宝鸡—广元段)

..... (143)	..... (146)
第三节 阳安线(阳平关—安康段) (144)	第六节 其他线路 (146)
第四节 襄渝线(胡家营—达县段) (145)	第二章 防治与抢险 (148)
第五节 西康线(西安—吕河段)	第一节 病害整治 (148)
	第二节 防洪抢险 (149)
	第三节 重大灾害抢险 (150)

第五篇 职 工

第一章 职工队伍 (153)	第三章 职工收入 (164)
第一节 职工概况 (153)	第一节 工资 (164)
第二节 管理人员 (155)	第二节 津贴与补贴 (172)
第三节 工人 (157)	第四章 后勤保障 (175)
第二章 职工教育 (160)	第一节 生产保障 (175)
第一节 组织管理 (160)	第二节 生活保障 (178)
第二节 文化教育 (161)	第三节 社会保障 (182)
第三节 业务技术教育 (161)	

第六篇 经营管理

第一章 机构 体制与经营机制 (186)	第三节 劳动人事 (206)
第一节 组织机构 (186)	第四节 质量管理 (210)
第二节 管理体制 (197)	第五节 物资管理 (211)
第三节 经营机制 (197)	第六节 法律事务 (213)
第二章 企业管理 (199)	第三章 多元经济 (215)
第一节 计划统计 (199)	第一节 多种经营 (215)
第二节 财务 (200)	第二节 集体经济 (219)

第七篇 人 物

第一章 传略 (222)	会代表、全国人民代表大会代表 (225)
第二章 名录 (225)	第二节 劳动模范 (225)
第一节 中国共产党全国代表大	

第三章 名表	(249)	主要领导	(249)
第一节 铁路分局、铁路局党政		第二节 有突出贡献的专家	(251)

第八篇 大事记

大事记	(252)
-----------	-------

附 录

一、陕西省境内铁路运输单位简介	(274)
二、巴山精神的形成与发展	(334)
索引	(347)
后记	(353)

概 述

陕西省地处内陆中纬度地带,属显著的大陆形季风气候,全省年平均气温 11.6℃,地理位置十分优越。

陕西矿种丰富,是全国的煤炭资源大省,含煤面积约 6 万平方公里,分布于 60 个市、县。到 2004 年,省内五大煤田探明储量 1 659 亿吨,居全国第三。其中灰分小于 10%、硫分小于 1% 的优质煤炭储量 800 多亿吨,居全国之首。神府煤田探明储量 1 400 亿吨,是世界少有的动力煤、气化煤田,为世界七大煤田之一。陕北侏罗纪煤田属特低灰、特低硫、高发热量的优质煤和化工用煤,以质优量大闻名中外。国家规划建设的一十三个大型煤炭基地中,陕西就有三个。石油主要分布在延安、榆林境内,已发现油区十二个,地质储量 7 亿吨左右,探明储量 4 亿吨以上,居全国第十位;陕西北部探明天然气 1 700 亿立方米。有色金属钼矿储量全国第三,产量占全国一半。汞矿储量居全国第二,54 种矿产储量居全国前十位。黄金储量全国第五,有产金县(市)18 个,黄金生产企业 41 个。号称“金三角”的勉县、略阳、宁强三县及潼关是国家黄金、有色金属重点开发区。陕西省位居全国前三名的 28 种矿产中,大部分为非金属矿。其中水泥用灰岩居全国第一位,长石居第二位。

陕西国防工业研发,在全国名列前茅,卫星测控、航空航天工业地位举足轻重。机械工业固定资产原值居全国第五位,纺织工业居全国第八位,电子工业居全国第三位。

陕西科技开发能力、综合科技力量雄厚,在全国地域评价中名列第三。2005 年,有科研院所 489 个,科研人员 13.4 万人。陕西高等教育居全国前列,有普通高校 67 所,在校学生 353.78 万人。

陕西旅游资源丰富,种类齐全,既有名山大川、景色奇丽的风景名胜等自然旅游资源,又有独特的历史古迹、革命旧址等人文旅游资源。全省有各类等级旅游景点 74 处,其中 3A 级以上景点 37 处。

陕西省农业发展形势喜人。杨凌是国家首个农业科技示范区。全省奶山羊数量居全国之首,奶类总产量居全国第六位。生漆资源和产量居全国第一位,核桃居第二位,桐油居第六位。以苹果、核桃、石榴、板栗等为主的经济林果种植面积 1 600 多万亩。陕西果品

及果品原汁远销欧洲、东南亚、北美等 30 多个国家和地区。全省农作物播种面积 6 135.4 万亩。建成标准化示范园 7 000 多个,认证公布无公害农产品示范基地 145 个,全国无公害水果、蔬菜示范基地县及出口基地县 6 个。

陕西省省会西安,是中国历史上著名的六大古都之一,丝绸之路起点,3100 年古城,1100 年帝都,与雅典、开罗、罗马并称世界四大古都,是陕西省政治、经济、科技、文化、交通、通信中心,也是西部比较发达的中心城市和全国重要的国防工业、科研、高等教育基地和旅游热点城市。

作为西部大开发前沿和桥头堡的陕西省,实施工业强省和项目带动战略,经济和社会迅速发展,全省国内总产值由 1990 年的 374.9 亿元增至 2005 年的 3 675.66 亿元,翻了三番还多。优越的地理区位优势,丰富的自然资源,丰厚的历史文化遗产,雄厚的科技研发实力,为陕西省铁路运输事业发展提出更高要求,也提供了广阔的空间。

1990 年以来的 16 年中,依托良好的地理区位优势,乘当地强劲的发展势头,陕西省内铁路运输企业投身激烈的市场竞争,在改革中振兴、发展,技术装备不断更新,经营管理更加科学化、现代化、市场化,运输能力显著增强,职工生活进一步改善,锻炼了一支技术过硬、作风优良、能打硬仗的职工队伍,为陕西经济、社会发展作出了积极贡献。

二

1990 年,陕西省以铁路为骨干,以公路为网络,以空运、水运为补充的综合交通运输网初步形成,但铁路建设的不足,仍是陕西经济发展的制约因素。除陇海线横穿关中,襄渝线、阳安线横穿陕南南部,宝成线从宝鸡出发,沿西部省界南下外,省内铁路运营线路向北仅到前河镇(梅七线)、铜川(咸铜线)、钟家村(太西线)、和禹门口(侯西线)一线,关中北部至陕北,陇海线以南,阳安、襄渝线以北,宝成线以东的广大地区,铁路线路建设存在大片空白,而且,陕西省跨度最大的南北方向铁路缺少一根脊梁。路网尚未形成。

1991 年 11 月,西延铁路建成投入临管运营,在钟家村车站与侯西线、咸铜线接轨并连通陇海线。陕西铁路运输向北延伸至延安,省内铁路增加 311.6 公里。1995 年 5 月,宝中线建成临管运营,1996 年 7 月正式运营。宝中线由宝鸡出发,向北偏西方向,穿过甘肃庆阳地区,直通宁夏回族自治区。省内铁路增加 115.2 公里,开辟一条北向出入通道,2005 年,每天由此口通过列车 27 对。2001 年 1 月,西康线开通运营,增加铁路 267.5 公里,2005 年,日通过客车 6 对、货车 19 对。西康线由西安向南直通安康,经襄渝线可东进湖北,南下川渝,比经由宝成线入渝缩短 583 公里。11 月,包西铁路神(木北)延(安北)段开通临管运营,在延安北站和西延铁路接轨,省内铁路向北延伸至神木,覆盖陕北全境,穿越陕北能源化工基地,经包神铁路,使陕西省经济联系区域辐射内蒙古自治区。陕西铁路增加 382.383 公里,开辟一条北向运输新通道。12 月,宝成线阳(平关)上(西坝)段二线建

成通车,省内增加线路 24.097 公里,通过能力增加,2005 年,日通过客车 19 对、货车 36 对。2003 年 6 月 30 日,陇海线宝兰段二线建成通车,省内铁路增加 99.815 公里。此前,这条铁路只能单线运行,严重束缚运输能力,二线开通,天水口日通过列车 56 对,比 2001 年提高 55.5%。2004 年 1 月,宁西线西(安)合(肥)段开通运营,省内铁路增加 255 公里(其中 6.5 公里属外局管辖)。宁西线穿越陕西省东南部,这是一片历史悠久、物产丰富、富有光荣革命传统的地区,是铁路运输的处女地。宁西铁路经过这里,连接豫西南地区,与鄂北相邻,陕西铁路增加一个东南向出入口(商南)。2005 年,商南口日通过列车 26 对。

同 1990 年相比,16 年间,加上枢纽和既有线改造,陕西省境内铁路增加 2 197.244 公里,增加 59.75%;营业线路增加 1 452.43 公里,增加 73.59%。路网密度由 1995 年的 0.01 公里/平方公里增加到 2005 年的 0.16 公里/平方公里。作为包西线南段的神延、西延线,和西康线相连,成为纵贯陕西北部的钢铁脊梁;在全国路网中,随着包头到柳州南北大通道的贯通,成为华北、西北地区入川和连接大西南新通道的主要组成部分。包柳通道的全线贯通,对完善路网主骨架、开发陕西北部能源基地,加速“三西”地区发展,促进老区人民脱贫致富、振兴陕西地方经济有重要意义。阳安线扩能改造工程 2000 年完成后,成为西南铁路骨架重要组成部分,输送能力客车由每日 4 对提高到 9 对,货运量由每年 1 200 万吨提高到 1 850 万吨。同时,西康线与阳安线、宝成复线配套,形成西安—安康—阳平关—成都新的通路能力。

到 2005 年,一个纵贯南北、横跨东西、覆盖全省,连接河南、甘肃、宁夏、山西、湖北、四川,辐射重庆、内蒙古等省市区的铁路网初步形成。陕西成为国家铁路网承东启西、连通南北的咽喉要道,进出川、渝、滇、黔等西南地区的重要通道,成为西北和全国客、货流集散地和运转枢纽,在全国铁路网中的重要战略地位更加突出。

铁路运营里程延长、线路抗病害能力增强,出入通道增加,经济辐射区、吸引区扩大,是铁路运输能力提升的重要因素,为陕西省经济、社会发展创造了更好条件。

三

1990~2005 年的 16 年,陕西省铁路运输技术装备得到较大更新,科技含量大幅提升。

1990 年,有蒸汽机车 128 台,占机车总数的 30.1%。原先由蒸汽机车牵引的旅客列车和货物列车逐步改由电力或内燃机车牵引。此后,蒸汽机车数量迅速减少,2000 年,仅剩 7 台,占机车总数的 1.3%。2001 年 12 月 28 日,最后一台蒸汽机车 QJ—6934(前进 6934)从新丰镇机务段退出运输舞台,结束了陕西省境内蒸汽机车牵引列车的历史,是铁路牵引动力革命的重要里程碑。陕西省成为原郑州铁路局管内陕、豫、鄂三省中最先淘汰蒸汽机车的省份。2005 年,省内电气化铁路 2 844.094 公里,比 1990 年 1 891.057 公里增加 50.39%。同时,内燃、电力机车型号也在不断更新、优化。牵引动力革命,使列车技术速

度提高,机车牵引定数增加,运输能力增强。同时,污染排放降低,机车乘务人员劳动环境改善,劳动强度减轻。

客车车辆档次提高,旅客列车质量不断优化。1991年4月20日,首列全列空调特快列车西安—北京41/42次由西安站开出,改变了客运列车“绿皮车”一统天下的历史。为加快旅客列车更新换代,省内铁路运输企业发挥主业和多元经济两方面积极性,自筹资金,先后投资改造、开行西安—安康93/94次、西安—北京35/36次,西安至广州、武昌、宜昌、昆明、厦门、上海、烟台、长春、银川等14对空调列车。2005年,客车配属1782辆,比1990年增加55.6%。其中软卧车152辆,增加245.5%;硬卧车528辆,增加172.16%;硬座车减少17辆。客车开行比1990年增加34对,旅客发送人数增加44.8%。旅客乘坐火车出行更加舒适、快捷。

适应列车速度提高、载重增加的要求,省内铁路运输企业对既有线路进行大规模改造。线路由轻轨改重轨,轨枕由木枕改钢筋混凝土枕,道岔轻型改重型,道口平面改立体(交叉),线路开放改封闭。到2005年,除宝中、西户、咸铜、阳安、梅七、包西线用50公斤/米钢轨外,其他各线全部为60公斤/米钢轨与同型号道岔。

1992~1995年,先后完成咸铜线、侯西线西韩段电力贯通线及相关工程,结束了这些区段铁路运输使用农电的历史。行车信号设备不断优化,1990年,有电气集中联锁车站161个,1999年增至240个,2001年,达到280个。2003年,18个车站升级为计算机集中联锁。2005年,有电气集中联锁车站247个,计算机联锁车站41个。2002年之前,自动闭塞信号全部是三显示;经过改造,2003年,信号四显示区段146.205公里;2005年,信号四显示区段增至494.025公里,占自动闭塞区段的86.67%。“三(显示)改四(显示)”使平行图列车追踪时间由8分钟缩短为7分钟。

信息技术的研发和广泛应用,是陕西铁路运输装备现代化一个质的飞跃,是铁路运输管理、指挥和运行的重大历史性变革。

1989年底,推广移植货运调度装车日班计划管理系统,改善了货运调度人员工作环境,计划数据更加准确可靠。1990年,编组站货车信息管理系统开始运行。该系统数据处理涵盖编组站作业全过程,提高编解效率5%。其中确报自动收发处理和18点确报计算机取代人工,2004年,省内各编组站均使用该系统,实现确报自动转发,撤销了设在编组站的电务确报所。1994年,计算机货票系统在西安铁路分局启动,此后全省铁路运输系统逐步推广。2005年,各货运站均使用此系统,实现货运票据微机制票。

1996年,铁道部客票发售与预定系统在西安车站试点成功,开始推广应用。1999年,实现部分地区联网售票。2005年,列车移动补票系统与客票系统联网;省内铁路电子售票车站153个,其中联网车站91个,形成覆盖全省的铁路电子客票销售网络。

1998年,车站现车信息管理系统、货车调度计算机管理系统、集装箱追踪管理系统相继投入使用。1999~2001年,车站货运管理系统、中型货运站货运管理系统和车号自动识

别系统投入使用。

2002年5月,列车调度系统在西安铁路分局陇海线5个行车调度台及所辖区段的车站投入使用。2003年,行车调度台全部开通列车调度系统,终结了行车调度工作数十年使用铅笔、橡皮、三角板的历史。2004年5月,启用施工命令管理系统,人机合理分工,充分发挥计划调度员与计算机各自特长,提高运输组织安全可靠性和效率。

信息化技术的运用,使铁路运输生产过程发生翻天覆地的变化,呈现崭新的形态和模式。从计划制定和安排,到各项经济技术指标数据的生成、查询、分析、传递等,全部由一个高速运转的网络系统所覆盖;从行车调度指挥,到现场行车组织、调车作业,从客货营销、制票、售票,到车流监测、追踪,所有岗位全部电子化,几乎都有信息终端。计算机取代了人工,铁路运输工作更加精细、快捷、方便,工作环境改善,劳动强度减轻,安全系数增加。

与此同时,铁路运输不断提速,增强能力,提高效率。1998年4月28日,开行西安至韩城朝夕管内快车,单程运行4小时30分,接近公路运行时间。10月5日,西安—北京41/42次改为快速列车,平均旅速83.9公里/小时,运行时间压缩1小时22分。

1992年8月1日,陇海线孟宝段和西户线开行无守车、无运转车长值乘的无守货物列车,开启了铁路运输的一项重大改革。2000年10月21日,省内(铁路局)管内及分界站出入货物列车全部安装列尾装置,开行无守(车)列车,结束铁路货物列车编挂守车、运转车长值乘的历史。2003年8月28日,郑州至宝鸡客运机车实行长交路牵引。11月16日,新丰镇车站形成三级四场模式,成为路网性编组站,增加编组、通过能力456.7列,8112辆。以上变化,是省内铁路运输能力提升的标志性事件。

1997~2004年,全路列车五次提速,第一、二、四次提速不直接牵涉陕西。2000年10月21日第三次提速,包括陇海线在内。新的列车运行图在列车提速和运力安排上,加大对西部地区倾斜力度,为实施西部大开发战略提供了良好的运输条件。2004年4月,第五次列车提速,增开西安至北京、扬州,宝鸡至济南和安康至神木四趟旅客列车,是提速调图以来增加客车最多的一次。同时,首次开行西安—北京Z19/20次夕发朝至旅客列车,旅行时间11小时30分,比原图压缩2小时3分。

由于上述发展、变化,陕西省铁路运输能力大幅提高。2005年,铁路各分界口通过客车136对、货车257对,比1990年分别增加63.9%和30.2%;货物发送量6869.4万吨,比1990年翻一番,其中发往外省、市、区货物4579.4万吨,比1990年1470.9万吨增加211.3%;旅客发送3434.9万人,比1990年增加44.8%;完成换算周转量115740百万吨公里,比1990年增长200.3%。

四

改革是这一时期省内铁路运输企业的主旋律。

1990年,陕西省境内没有铁路局,只有西安、安康两个铁路分局。铁路局是铁路运输企业的法人,负责铁路运输的经营和管理;铁路分局是铁路局管辖的运输生产单位,负责管内运输生产经营,财产权和经营管理自主性有一定局限。1994年7月,铁道部和陕西省政府共同出资组建的地方、铁路合资企业陕西西延铁路公司成立,虽说规模不大,在全省铁路运输企业中所占份额很小,但却是一家具有独立法人资格的铁路运输企业。2005年3月18日,西安、安康铁路分局撤销,西安铁路局成立,为陕西省铁路运输事业发展提供更多有利条件。

在继续实行经济承包责任制基础上,1993年,贯彻中共中央《关于建立社会主义市场经济体制若干问题的决定》和国务院《全民所有制工业企业转换经营机制条例》,铁路运输企业改革进入转换经营机制、建立现代企业制度阶段。西安铁路分局成立全局第一家律师事务所,安康铁路分局配备专职法律工作人员。两分局分别发出文件,赋予站段与职责相适应的经营权,增强基层单位活力。1994年,优化运输站段组织结构,探索开展合同运输、协议运输。1995年,改革行包管理体制,西安车站行包房实行内部企业化经营管理。1996年,调整部分站段生产布局,关闭日均装车不足3辆的车站21个,日均发送旅客不足20人的13个车站停办客运业务。西安西站货场实行内部企业化经营试点。西安铁路分局和陕西省地方铁路公司组建陕西铁路支线运输有限责任公司,咸铜、梅七、西户、下桑4条支线实行地方运价。

陕西省公路、航空运输快速发展,高速公路增多,民航价格调整,运输市场竞争空前激烈。由于铁路运输本身高(高度集中)、大(大联动机)、半(半军事化)特点和计划价格体系,加上走上市场较晚,铁路运输遇到强有力的挑战。铁路运输企业适应市场形势,改革营销方式,二等以上车站和各车务段成立客货营销机构;通过宣传教育,广大职工更新观念,摒弃“铁老大”思想,树立服务意识,提高服务质量和水平,变“坐商”为“行商”,走出去做宣传、搞营销。1998年,西安、安康铁路分局分别成立营销机构,统管客货运输和运输收入等方面的对外经营职能,启动客货运输市场运行机制,拓展营销渠道,保货源、争客流。同时加大企业化改革步伐,宝鸡车站、咸阳车站实行行包房内部企业化经营改革;把市场经营机制扩大到旅客列车,西安—韩城825/826次、宝鸡—广元725/726次、宝鸡—天水727/728次3趟慢车试行内部承包经营。1999年,铁道部实行资产经营责任制,省内铁路运输企业围绕铁道部“政企分开、减员提效、扭亏为盈”目标,加大改革力度。改革财务管理,建立资金有偿占用制度,完善成本控制网络,开辟外部资金市场,增强资金融通能力,提高资金效益。2000年,按照铁道部“干支分离”部署,4条支线实行财务分开。2001年,

客运实行网运分开,组建郑州铁路局客运公司西安客运分公司、安康客运分公司(2003年客运分公司撤销,恢复原建制)。通信业务划出铁路,划归中国铁通管理。2002年,西安铁路分局成立支线运输公司,成立下桑支线办公室,变更西户支线管理主体,成立西户支线办公室。支线运输公司实行资产经营、负有国有资产保值增值责任。2003年,4条支线实行单独核算、单独统计和单独考核。2004年,适应铁路运输装备现代化进程和经营管理大跨度要求,省内铁路运输企业大幅度调整生产力布局,撤、并37个运输生产单位,扩大站、段管界,做大、做强站段。与1990年相比,2005年,省内铁路运输企业所辖(含省境外)一等车站增加4个,二等车站增加1个,三等车站增加30个,四等车站增加60个,五等车站增加12个。客运营业站比1993年减少106个,其中特、一等车站不变,二等车站减少3个,三等车站增加3个,四等车站减少105个,五等车站减少1个。车站数的变化,一方面反映陕西省境内线路里程增加,车站增多;另一方面,体现了小型客、货运车站减少,铁路以中、长途运输为主的发展趋势,是16年改革、调整的结果。

省内铁路跨越黄河、长江两大水系,穿越秦巴山区,百分之六十以上线路在坡度大、隧道多、地形复杂的崇山峻岭之中;自北向南,经过温带、暖温带、北亚热带三个气候带,沿途气候、地质状况复杂多变,对运输安全十分不利。面对严峻的安全形势,实施运输安全监督制度变革,1996年,成立全路首支安全监察大队,监察人员按线路、区段分工,不间断检查和长期监控分管区段的现场作业、设备质量、施工安全等,发现问题及时解决处理,保证安全生产有序可控、基本稳定。

运输主业以外各系统的改革,本着“精干主业、剥离辅业、分流人员”的精神,与主业改革同步进行。1992年,物资供应系统实行计划供应与市场调剂相结合,统配物资按计划分配,计划外物资实行市场调节。生活服务系统打破单一服务型体制,建立经营服务型体制。1994年,工业系统推行“一厂一制”和内部分厂制,全面承包、多元化经营。生活系统采取“切块划小”“分灶吃饭”办法,部分生活福利项目从主业剥离,向“以副补主”过渡。医疗卫生系统部分科室向社会开放,实行有偿服务。1995年,生活服务系统从事社会服务的部分人员剥离分流。1997年,生活部门逐步从主业剥离,面向社会经营,自筹部分工资。1998年,成立工程发包公司,统一对内承包,对外开发市场。铁路职工子女教育和医疗系统实行“内部分立,经费包干、服务内部、面向社会”改革。1999、2000年,两分局分别组建经济技术开发、工程(集团)、劳动服务三大公司,建设项目管理、生活服务和物资管理三大中心,三大公司、三大中心从主业剥离。2001年,按照铁道部运输主业与多元经营企业明晰产权、规范核算,实行“三分开”的部署,多元经营与运输主业实行企业分设、财务分账、人员分开。西安、安康铁路分局分别成立多元经营管理机构,负责对多元企业国有资产监督,分局与多元集团形成投资与回报关系。各大公司按市场机制运作,成为自主经营、自负盈亏的经济实体。运输主业和多元经济有机结合,互不挤占,相互支持,共同发展。

分配办法和用工制度改革,关乎生产力中首要的、能动的要素,是省内铁路运输企业

改革的重要方面。1990年,继续实行经济承包责任制,铁路分局考核站段综合指标完成情况,建立纵向考核经济责任制,主要运输站段工资随完成工作量浮动;站区实行横向经济责任制考核。按照运营单位的性质和任务,采用不同的分配方式,有“百元产值工资含量”、“利润包干”等11种纵向经济责任制,“三乘一体”、“站区联锁”等横向经济责任制。形成纵向到底、横向到边,纵向为主、横向补充,纵横交叉的经济责任考核体系。1996年,实行全员劳动合同制,终止了全民与合同制两种用工制度并存局面。1999年,提高主要运输站段经营效益奖励标准,提高安全生产、生产任务完成所占分值,与非运输单位拉大差距。职工个人工资继续实行“捆、挂、浮”分配。

铁路运输企业职工各项保障逐步由企业转向社会。1990年,全民职工养老金由企业按照国家劳动保险规定支付;合同制职工养老金由企业统筹,向地方缴纳养老保险基金。1993年,开始试行所有职工个人缴纳基本养老保险金。1998年9月1日起,职工养老保险由行业统筹改为社会统筹,移交地方管理。省内铁路运输企业养老保险业务受陕西省劳动厅、社保局领导,和当地同类企业实行同等标准。2000年、2001年,陕西省政府先后批准西安、安康铁路分局及其职工整体参加陕西省基本医疗保险。2002年,陕西省境内铁路运输企业、郑州铁路局驻陕直属单位、铁通陕西分公司、铁路工程公司等单位及其职工正式实施基本医疗保险制度。2001年5月,分别成立陕西省西安铁路分局失业保险代办中心、安康铁路分局失业保险代办中心,实施陕西省失业保险。与此同时,实施住房制度改革,职工住房分配由福利性改为货币化。子女教育由自办学校、只招收铁路子弟发展到服务内部、面向社会。医疗由自办医院、职工免费、家属半费过渡到服务职工家属,面向社会,职工、家属自费药物不断增加。随着学校、医院逐步剥离和运行方式转变,子女教育和医疗的福利成分越来越小。2004年到2005年,铁路运输企业所办中、小学、幼儿园和医院移交当地地方政府管理,铁路职工子女教育、医疗全部社会化。彻底结束了铁路有史以来自办社会事业、有自己的学校、医院的历史。

1998年、1999年,西安、宝鸡、安康、汉中等各铁路地区电话专网与地方市话公网实施联网,阎良、韩城等地铁路市话中继线增加,彻底改变铁路电话打出难、打进更难的局面,推倒了横亘在铁路和社会之间通讯联系的厚厚高墙,密切了铁路与地方政府、社会、企业的联系,有利于铁路运输融入地方经济,借地方经济势头,促地方经济发展,同时加快自身发展步伐。

到2005年,省内铁路运输企业实现了由较封闭的内部运行为主,到面向社会、融入社会、开放型经营的变革。生活服务和各项保障事业的社会化,使铁路运输企业卸下社会职能包袱,企业运营、职工生活与社会息息相关。形成铁路运输与地方经济互相促进、共同发展的良好格局。西安铁路局成立,企业自主权扩大,管理、指挥、统筹效能显著增强,铁路运输事业更加精干高效。多元经济持续发展,物资、基建、房产、生活部门既服务主业,又是面向社会的经济实体。职工收入比1990年增加6倍以上,生产、生活条件改善,精神

面貌更加积极向上。

五

陕西境内铁路多在山区,职工、家属生产、生活条件十分艰苦,艰苦的环境锻炼了队伍,锻铸了独特的企业精神。巴山精神就是这种企业精神的集中体现。

安康工务段巴山工务车间地处陕川交界、山高谷深的大巴山腹地,担负襄渝铁路 81 公里线路、78 座桥梁、58 座隧道的养护维修任务。1977 年以来的 30 多年中,巴山铁路人在艰苦条件下,培育并不断弘扬巴山精神,将襄渝线这段地质条件最复杂、基础最薄弱、病害最严重的“担心线”,养护成了“放心线”。30 年安全无事故,涌现出一大批安心山区、无私奉献的典型人物。荣获“全国五一劳动奖状”、“全国先进基层党组织”、“全国青年文明号”等局级以上荣誉称号 102 项,其中国家级 11 项、省部级 28 项。

巴山精神形成于改革开放初期,巩固发展于铁路科学发展新阶段。巴山精神就是“安心山区的奉献精神,开拓进取的拼搏精神,艰苦奋斗的创业精神和坚定乐观的自强精神”。基本内核是艰苦奋斗、无私奉献、务实创新。时代精神是热爱祖国、服务人民的情怀,科学求实、自立自强的品格,艰苦奋斗、乐于奉献的本色,依靠群众、创新实践的作风。1990 年,中共陕西省委将巴山精神誉为“新时期的延安精神”,号召全省“北学延安、南学巴山”。陕西师范大学、西安交通大学等 6 所院校将巴山确定为爱国主义教育和社会实践基地。

巴山精神也是省内铁路运输职工的精神,鼓舞广大职工奋发图强,拼搏进取,取得优异成绩。1990 年到 2005 年的 16 年,铁路货运量由 3 388.6 万吨增至 12 123 万吨,客运量由 2 371 万人增至 3 600 万人。全员劳动生产率由 63.31 万吨公里/人年提高到 123.21 万吨公里/人年。

与此同时,省内铁路运输遇到多次突发事件和自然灾害。1990 年 7 月 3 日,一列油罐车在襄渝线梨子园隧道内,因外溢油气团遇接触网电火花发生爆炸,安康铁路分局职工和地方、军队、武警官兵,冒着连续爆炸、高温、缺氧、油压增大等危险,奋战 23 昼夜,抢险修通。李富成、刘次昆、王照利、王永江 4 位铁路职工不幸殉职。

1992 年 5 月 20 日、6 月 25 日、11 月 9 日,宝成线 190 公里处左侧山体三次崩塌,宝成线运输中断。灾害发生时,工务职工及时拦停列车、保证安全;铁路部门积极组织抢险,三次提前抢通线路,最大限度减少损失。从设计到施工,仅用 236 天,完成修建 4896 米线路,4 座桥隧的改线工程,彻底根治了病害。

1992 年 11 月 13 日,因货主单位押运人员违反有关规定,造成停留在西安东站禁溜线一辆装载雷管的棚车爆炸,西安东站缓行器设备、操纵楼、信号楼、计算机房及办公楼遭严重破坏,编组作业区瘫痪,直接影响西安枢纽畅通。西安铁路分局及时采取编组业务分流,在灞桥站换挂机车等措施;站场抢通后,缓行器采用手动调速,又采取新丰镇车站下行

截流、西安西集结郑州北,加大西安站超编奖励力度等措施,保证枢纽畅通。

2002年6月9日,陇海线K1062+170处灞河铁路圯工桥被洪水冲垮,行车中断。西安铁路分局临机应对,仅用9个小时实现水害地段的迂回运输,创造中国铁路桥塌路断抢通速度之最;同时采取得力措施,挖掘运输潜力,5天建成1061线路所,使水害区段单线日均通过能力180列以上,最高达216列,创造中国铁路单线通过能力之最;经过58个昼夜顽强奋战,陇海铁路灞河桥于8月18日建成通车,比计划提前13天,创造中国铁路同类桥梁建设速度之最,创造了富有陕西铁路特色的灞河桥速度,谱写了一曲壮丽的“灞河战歌”。

每次抢险,特别是陇海、宝成、襄渝等线路的运输中断、抢险,都得到中央、省、部的极大关切,国务院、陕西省、铁道部多位领导多次到现场指导抢险、慰问职工。对抢险表现突出者,及时给予表彰和嘉奖。

突发事件、重大事件,集中反映企业的指挥管理水平和应变能力,集中反映职工队伍素质和精神面貌,从而成为企业发展历史上的闪光点。历史证明,陕西省铁路运输企业的干部、工人队伍,是一支作风顽强,吃苦耐劳,特别能战斗的队伍。

六

优秀的队伍,必有其杰出的代表。1991年,追捕犯罪嫌疑人英勇牺牲的民警廖光有,1993年,与盗窃铁路器材罪犯英勇搏斗而献身的青工胡宝昌,1994年,勇斗歹徒牺牲的青工叶波,先后被陕西省人民政府追认为革命烈士。

1992年,西安铁路分局党委书记周宏亮当选中国共产党第十四次全国代表大会代表;1993年,略阳工务段女巡山工易兰芬当选第八届全国人民代表大会代表;1997年,西安铁路分局党委书记任德振当选中国共产党第十五次全国代表大会代表;2003年,西安铁路分局局长赵彦方当选第十届全国人民代表大会代表。

1992年,西安研究所高级工程师计雅筠,1993年,西安铁路分局总工程师胡梦林,副总工程师马永潮经国务院批准享受国家政府特殊津贴。

1995年,西安铁路分局副局长兼总工程师刘世柱被人事部评为有突出贡献的科技工作者,宝鸡机务段高级工程师蔡渝生被评为有突出贡献的专家,两人均享受国务院特殊津贴。1996年,安康车辆段高级工程师郭洪涛享受国务院特殊津贴;西安铁路分局审计分处处长、高级会计师俞志鹏当选国际审计学会中国分会会员。以他们为代表,16年来,省内铁路运输企业累计培育出各类具有高级专业技术任职资格人员1153人(含教育、医疗专业)。

这支队伍领导班子中,有20多人先后走上更高层级领导岗位。其中副省部级2人,正

局级 8 人、副局级 17 人。

16 年来,在省委、省政府的重视、支持和关怀下,省内铁路运输企业凭陕西省自然、资源、物质、文化之地利,乘陕西省改革发展之劲风,克服重重困难,经受严峻考验,走过一条波澜壮阔的路,留下一路闪光的足迹,登上了新的高度;为陕西省经济、社会发展作出不可磨灭的贡献,为新的、更大发展创造了更好条件。

2005 年,陕西省境内铁路建设势头更盛。西延铁路扩能改造工程正在进行,西安铁路枢纽北环线、郑州—西安客运专线建设先后开工,襄渝线胡家营—安康、安康—梁家坝扩能改造工程拉开序幕。展望未来,陕西省将拥有更多的铁路线,更多的对外交通连接通道,更广阔的经济吸引区和辐射区;同时,铁路客货运输将更现代化、更快捷、更高效。铁路运输事业,将和全省经济、社会一起,向着更加光辉灿烂的明天,展翅腾飞。

第一篇 线路建设

1990~2005年,陕西境内铁路增建新线和复线9条,其中6条投入运营;为适应新线运用、提速扩能,既有线和枢纽改造也相继动工和投用。

第一章 新线建设

1990~2005年,陕西境内新建宝中线(宝鸡—安口窑)、宝成二线(阳平关—广元)、西康线(西安—安康)、宁西线(西安—商南段)和陇海线宝兰二线(宝鸡—天水)、包西线(神木北—延安北)竣工运营。2005年,开工建设西安铁路枢纽北环线、襄渝二线胡家营—安康段、安康—梁家坝段和郑州—西安客运专线。

第一节 宝中线(宝鸡—安口窑)

宝(鸡)中(卫)铁路为国家I级电气化铁路,南起陇海铁路虢镇车站,纵贯陕、甘、宁三省(区)十四个县市,北至宁夏回族自治区中卫县境内包兰铁路迎水桥车站,全长499.6公里。其中陕西省境内115.2公里,投资67.02亿元,每正线公里造价1345万元,西安铁路分局管辖宝鸡—安口窑段,正线136公里、14个车站、1个线路所。限制坡度6‰;双机13‰,最小曲线半径一般地段800米,困难地段400米;全段大、中桥梁92座,小桥54座,涵渠398座,隧道32座,路基土石方1200万立方米;生产房屋62019平方米,生活房屋58180平方米,其他建筑物159076换算平方米,接触网241.5条公里,10千伏电力线路288.6条公里,牵引变电所3座,开闭所1座,配电所1座,通信光缆155条公里,通信站3个,红外线轴温探测站5处。

一、勘测设计

20世纪50年代,铁道部第一勘测设计院(简称铁一院)组织宝中铁路勘测设计,1958年,铁道部以铁鉴武(58)字65号令批准《宝中线设计意见书》,1959年和1960年铁一院两

次编制初步设计,1961年铁道部下发审查意见。铁一院完成部分施工设计,峰山隧道开工。因压缩基建战线,9月停工。

1981年和1984年,由于开发甘肃华亭煤矿需要,根据铁道部安排,设计单位分别编制《宝鸡至中卫线方案研究》、《宝鸡至中卫线可行性研究报告》报部。1984年3月,铁道部《关于新建铁路宝鸡至中卫铁路设计任务书的报告》报国家计委。1986年1月,国家计委《关于宝鸡至中卫铁路设计任务书的批复》转发国务院批准的设计任务书。4月,铁一院完成初步设计,1988年7月和1989年6月,分别完成宝鸡—安口窑段和安口窑—迎水桥段技术设计。并开展施工图设计。

二、施工验收

1989年11月,国家计委批准宝中铁路开工建设,1990年列为国家“八五”重点建设项目。6月,铁道部下发《关于加快宝中线建设的通知》,明确中国铁路工程发包公司为建设单位,成立“铁道部宝中铁路建设办公室”,中国铁路工程发包公司组织工程招标,选定中国铁路工程总公司第一、二、三、四、五、电气化工程局,中国铁道建筑总公司第十一、十六、十七、十八、二十工程局和郑州、兰州铁路局13个单位承包施工,铁十三和十九工程局分包部分施工任务。1991年初,议标选定接管单位兰州铁路局为施工总监理单位,由兰州和郑州铁路局分局承担各自行政管段的监理任务。下半年全面开工,当年线下主体工程开工累计完成40%。1992年线下主体工程累计完成80%。1993年控制重点工程全部突破,线下工程基本完成。1994年5月18日,全线提前43天铺通。11月11日开始工程临管运输。1995年3月11~5月14日,铁道部宝中铁路初验委员会初步验收,宝中铁路设计和施工质量总评优良。5月上旬,除后开工的虢镇—千河下行立交疏解线和安口南工业站外,全线基本建成。6月1日,交付郑州、兰州铁路局临管运营。8月,虢镇—千河下行立交疏解线竣工,9月交郑州铁路局临管。10月安口南工业站竣工,1996年5月交郑州铁路局临管。7月12~15日,以铁道部副部长蔡庆华为主任委员,陕、甘、宁三省、区政府领导为副主任委员的国家验收委员会,全面检查验收宝中铁路。同意铁道部初验委员会意见,宝中铁路设计和施工质量总评优良。1996年7月16日,交付郑州铁路局和兰州铁路局正式运营。

宝(鸡)中(卫)线西安铁路分局管内竣工项目主要工程量

表 1-1-1

项 目	单 位	竣工工程量
建筑长度	公里	152.60
路基土石方	万立方米	1 370
路基加固	万立方米	13.23
桥梁	座/公里	138/15.592
其中:特大桥	座/延长米	2/2 880
大桥	座/延长米	35/8 318
中桥	座/延长米	49/3 396
小桥	座/延长米	52/998
涵渠	座/横延米	417/9 371
隧道	座/公里	32/23.9 485
其中:大于 3000 米	座/米	2/7 486.5
3000 米~1000 米	座/米	4/7 489
小于 1000 米	座/米	26/8 973
铺轨	公里	199.469
其中:正线	公里	152.599
站线	公里	46.870
铺砷	万立方米	38.89
通信干线电缆	公里	153.029
信号电气集中	站	14
电力贯通线	公里	155.1
其中:架空明线	公里	108.4
电缆线路	公里	46.7
牵引变电所	处	4
开闭所	处	1
架设接触网导线	条公里	262.5
给水站	处	2
车站	处	14
其中:编组站	处	—
区段站	处	—
工业站	处	1
中间站	处	12
会越所	处	1
房屋	万平方米	12.837 8
其中:生产房屋	万平方米	6.057 9
生活房屋	万平方米	6.329 9
地亩	公顷	707.4
其中:永久用地	公顷	548.9
取弃土用地	公顷	158.5

注:表中数据选自《年鉴》《统计资料》

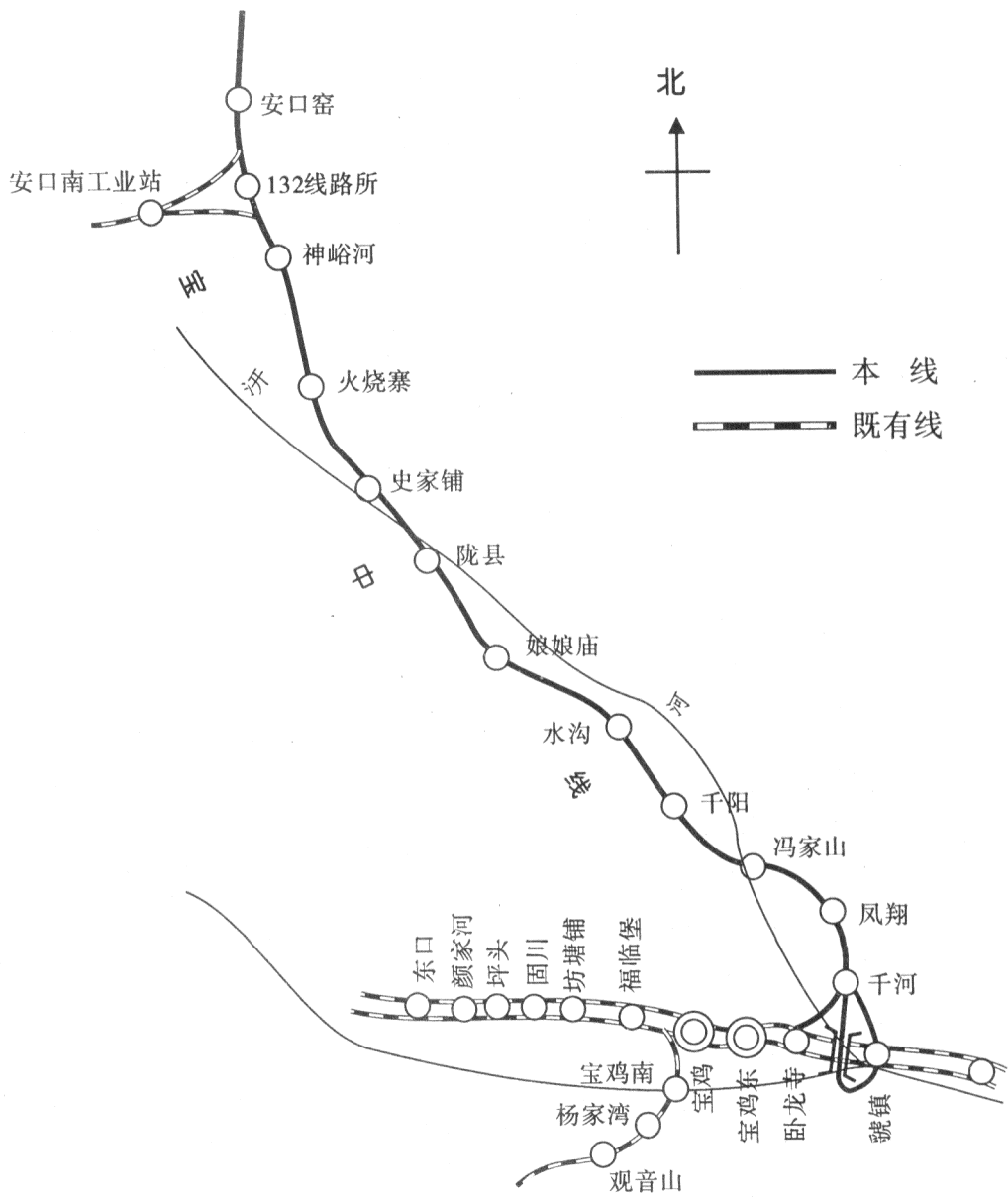


图 1—1 宝中铁路(宝鸡—安口窑)示意图
(1996年)

第二节 宝成二线(阳平关—广元)

宝成铁路增建第二线阳(平关)广(元)段工程,北起阳平关车站宝鸡端 DK267 + 510,南至与成都局交界处 DK344 + 693.2,位于陕西省宁强县和四川省广元市境内,全长 74.56

公里,陕西省境内 24.10 公里。

一、勘测设计

1993 年,国家决定宝成铁路阳平关—成都段增建第二线。国家计委印发《关于审批西南铁路北通路建设方案的请示》的通知,同意铁道部西南铁路北通路方案并经国务院批准。同年铁道部第二勘察设计院(下简称铁二院)完成初步设计,1995 年完成技术设计。铁道部《关于宝成线阳平关至成都段增建第二线(含引入成都枢纽)工程清理总概算的批复》,阳广段总概算 269 507 万元。铁二院采取合站并行、单绕、局部双绕、多处换边把既有宝成线分别纳入复线上、下行线的总体设计方案。中国首次在既有电气化铁路上增建第二线。第二线设计范围为阳平关(含)—青白江(不含),设计里程 DK267 + 510 ~ DK639 + 000,既有线全长 369.36 公里。郑州铁路局和成都铁路局分界点在广元站(原上西坝站)进站端 DK344 + 639.20 = DK346 + 800,西安铁路分局管辖长度 77.18 公里。

主要技术标准:铁路等级:Ⅰ级;正线数目:双线;限制坡度:既有线维持现状,增建第二线双机 13‰;最小曲线半径:增建第二线 400 米;牵引种类:电力;机车类型:阳平关—广元为 SS4;牵引定数:4000 吨;到发线有效长度:850 米;机车交路:维持既有机车交路;闭塞类型:自动闭塞。

二、施工验收

1993 年 7 月 13 日,宝成二线开工。阳广段建设单位郑州铁路局采取招、议标方式选定中铁十一、十五、二十局、西安铁路工程(集团)公司为施工单位,沈阳铁路监理公司、北京通达监理公司为监理单位。宝成二线施工运输矛盾十分突出。阳广段地处嘉陵江峡谷,两岸既无公路,又无法修筑便道,工程材料和设备必须通过既有有线运输,西安铁路分局运输部门采取合理行车组织和调度措施,解决运输堵塞,保证路料供应。

宝成二线阳平关—广元段,建筑长度 84.36 公里,既有线 77.18 公里,二线左线 74.555 公里,右线 70.62 公里。新建桥隧 39.07 公里,占总长度 52.4%。正线铺设 P60 型钢轨。

主要工程数量:新征土地 1 614 亩,回收土地 1 116 亩,拆迁路内外房屋 73 184 平方米,改移道路 4.5 米,迁移电力线路 20.1 公里,路基土石方 2 515 015 立方米,圻工 401 718 立方米,喷射混凝土 4 586 平方米;桥梁 47 座 8 278.98 折单延长米,涵渠 157 座,1967.24 横延长米;隧道及明洞 31 座 30 789.62 延长米;铺轨 90.66 公里,铺道岔 72 组;新建房屋 144 栋 65 998.75 平方米;通信线路 113.504 公里,信号联锁道岔 124 组,18 信息自动闭塞 74.56 复线公里,机车信号 144 台;电力输电线路 288.37 公里,配电所 1 座;牵引供电网 125.75 条公里,牵引变电所 2 座,分区亭 2 座;给排水管道 21 569 米,水井 4 座,水塔 2 座;8 个中间站改扩建及 16 公里既有有线改建等。西安铁路分局与施工部门配合,增建朝天、燕子砭、冉家河货场。

1999 年 12 月 26 日,宝成线二线阳广段工程全线开工。2001 年 12 月竣工,历时 9 年。当月完成固资移交。按照铁道部规定,宝成线附广段增建二线工程成立验交领导小组。

为保证既有线运输畅通,分站、分区间交验。开通前设备试交验与工程同步进行。自交验之日起,投入工程运营,72小时内行车安全由施工单位负责,72小时之后由接管单位负责。

第三节 西康线(西安—安康)

一、勘测设计

西安—安康铁路北起陇海铁路西安新丰镇编组站,南跨灞河、沿浐河,经引镇、青岔,穿越秦岭,再沿乾佑河、旬河,在襄渝铁路吕河车站接轨,并增建第二线,引入安康东编组站,正线全长267.5公里,概算总投资102.8亿元。西安安康铁路是中国华北、西北地区入川和连接大西南的新通道,是铁道部“八纵八横”路网规划中包头—柳州通道的重要组成部分,比宝成铁路入渝距离缩短583公里。

1990年3月,西康铁路完成初步设计,1994年3月完成技术设计,1996年1月,全国人大常委会副委员长邹家华视察工地,9月,国家计委将西康铁路列入当年基本建设新开工大中型项目。

西康铁路由铁道部铁一院按国家Ⅰ级单线电气化铁路设计,预留双线条件。青岔—营镇段一次建成双线,限制坡度6‰(双机13‰);最小曲线半径400米。

二、施工验收

1996年12月,建设单位铁道部工程管理中心招标选定施工单位17个和监理单位11个。12月18日,西康铁路全线开工。此前开工的秦岭大隧道,1996年完成投资6亿元,完成全隧道工作量的57.55%。秦岭特长隧道由两座基本平行、相距30米的单线隧道组成。Ⅰ线隧道长18460米,Ⅱ线隧道长18456米,埋深超过1000米地段长约3.8公里,最大埋深1600米。是国内最长,埋深最大的山岭铁路隧道。两隧道人字形纵坡基本相同,进洞后14.7公里11‰上坡,然后3‰下坡出洞。隧道进口高程870米,出口高程1025米,洞内轨面Ⅰ线较Ⅱ线高0.24—0.56米。除两端有少量曲线伸入隧道外基本为直线。

秦岭山区地势险要,沟谷纵横,植被茂密,隧道附近人烟稀少,有十多平方公里无人区,交通极为不便。服务于隧道施工的临时工程量大,计修建施工便道29.5公里,便桥9座,改建原林场公路隧道3座,架电力线路40.7公里,铺给水主管8公里以及无线通讯系统等。

全线修建桥梁172座,延长37.27公里,占线路长度的14%,涵渠429座。隧道97座,延长122.97公里,占线路总长的46%,全线修建、改建车站或线路所23个。

西康铁路在新线铁路中首次实行投资包干责任制,坚持科学组织,工艺创新,为中国铁路建设创造多项第一。秦岭特长隧道Ⅱ线平导钻爆掘进提前112天贯通,Ⅰ线TBM掘进提前32天贯通,南北两段铺架提前半年接轨。全线提前一年建成。

豁口特大桥工程、是西康铁路八项控制工程之一,全长 3878.16 米。1997 年 4 月 15 日开工,1998 年 10 月 21 日墩台完工达架梁程度。1999 年 7 月完成铺轨、桥面工程。2003 年铁道部评为优质工程。1997 年,灞桥联络线工程开工,1999 年 12 月完工。1998 年,新丰镇陇海铁路下行正线东段新建工程开工,1999 年 1 月 22 日开通使用。1999 年,新丰镇机务段简易引入工程开工,当年完工。1999 年,新丰镇—纺织城电气化工程开工。9 月,中共中央政治局常委、全国政协主席李瑞环现场为青年突击队授旗,2000 年 8 月竣工。

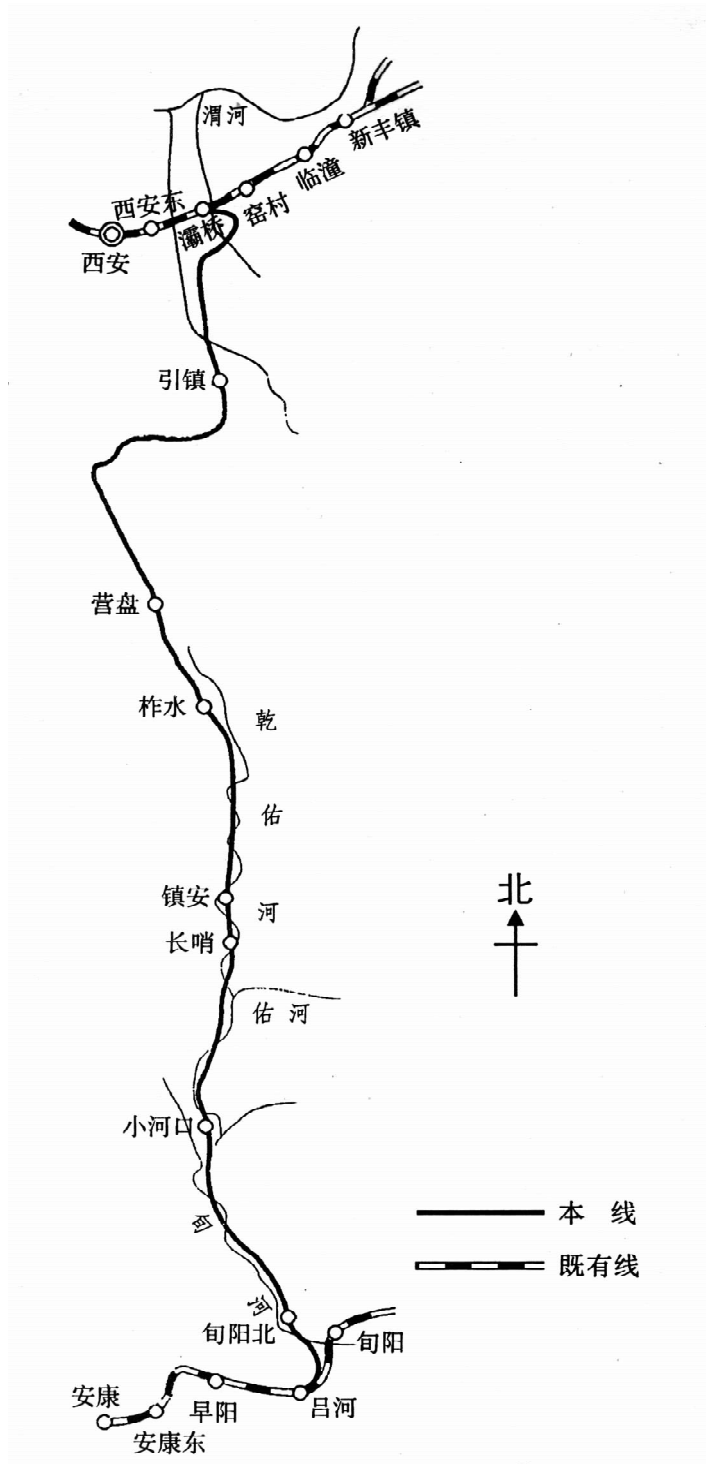


图 1—2 西康铁路示意图
(2001 年)

2000年8月18日,最后一节轨排在营盘车站对接,西康铁路全线铺通。国务院总理朱镕基、副总理吴邦国批示,称赞西康铁路“创造了铁路建设的新水平”。

2001年1月5日,铁道部副部长蔡庆华任主任的西康线初验委员会全面检查西康沿线工程,审查各专业小组现场研究的有关问题,确认“西康铁路除秦岭Ⅱ线隧道及青岔至营盘间第二线外已按设计建成,可以开通临时运营,交付郑州铁路局临管”。

2002年1月6日,铁道部与陕西省人民政府在西安车站举行“西康铁路开通运营庆祝大会”,铁道部副部长蔡华庆、总工程师王麟书、铁路总工会主席黄四川、陕西省长程安东、政协主席安启元、副省长巩德顺等出席大会并为首发列车剪彩。2月17日,铁道部再次组织有关专家检查、评估西康线,认为“在当前线路允许速度下,基本具备开行旅客列车条件”。至此,西康线客、货运输全面开通。

2002年12月13日,国家验收委员会全面验收检查西康线工程,验收委员会召开第三次会议,确认西康铁路本次验收范围内的“各项工程均符合设计文件和工程质量评定验收标准。全线具备正式运营条件,通过国家验收,交付郑州铁路局西安铁路分局运营”。

2003年12月31日,西康铁路青岔营镇(原称营盘)间第二线22.953公里Ⅱ线特长隧道及中桥各1座交付运营。同时交付的还有秦岭隧道附属构筑物、运营通风设备、消防灭火装置、灾害报警系统等。至此,新建西康铁路及秦岭隧道工程完工销号。

第四节 宁西线(西安—商南)

宁(南京)西(西安)铁路西安—合肥段,西起陇海铁路新丰镇编组站四场与零口站连接,经陕西、河南、湖北省,在安徽省与合九线合肥西接轨后引入合肥东编组站。线路全长955.35公里,其中陕西省境内255公里,7隧、2站、1桥10项控制工程,主要集中在陕西省境内。桥隧总长占线路长度的45%。其中:东秦岭特长双线隧道12.27公里,桃花铺1号隧道7.24公里,磨沟岭隧道6.113公里。

一、勘测设计

1971、1972年,铁一院初测西安—南京线穿越秦岭山区走向。1973年,根据卫星图片等资料现场踏勘,1994年完成可行性研究。同年铁道部计划司下达《关于下达西安—南京铁路通路可行性研究任务的通知》,确定按西安—南阳—南京通路方案修建。1996年10~11月,中国国际工程咨询公司组织专家项目评估。1998年2月完成初步设计,7月完成初步设计鉴定。1999年6月完成技术设计,7月完成技术设计预审,9月国家计委下发审批项目建议书,2000年3月,国家计委下发可行性报告批复。

主要技术标准:线路等级:I级;正线数目:单线预留双线,特别困难地段越秦岭及埡口蔡家河—灞源到硯川间两区间一次建成双线;限制坡度:6‰,双机13‰;最小曲线半径:一般地段1200米,困难地段600米;牵引类型:电力;牵引机型:SS4B;牵引定数:4000吨;

到发线有效长:850米,双机区段(新丰镇—西峡)880米;闭塞类型:继电半自动;旅客列车最高速度:新丰镇—零口及花园—西峡100公里/小时,零口—花园其他地段120公里/小时~140公里/小时。

二、施工验收

2000年初,铁道部与陕西、河南、湖北、安徽4省就铁路建设达成协议,确定铁道部工程管理中心为建设单位。3月,建设单位完成土建工程施工监理招标,组成现场建设总指挥部。宁西铁路西安—合肥段列入国家2000年第四批基本建设新开工大型项目计划。5月28日,宁西铁路西安—合肥段工程全线开工。2001年10月15日正式铺轨,2003年6月18日全线铺通。7月初,宁西铁路建设总指挥部安排全线各施工单位的自查自验和初验工作。10月5日,完成自查自验。10月8~24日完成站前专业(轨道、路基、桥涵、隧道)、站场设备(土建、水、暖、电)对口检查。10月21日~11月初,对口检查接触网、电力、供电、信号、通信专业。11月15~28日进行各专业复验,12月5日完成现场验收。12月15日交管理局接管,2004年1月7日开通运营,8日开行客运列车。

宁西铁路西安铁路分局管辖248.3公里(新丰镇站中心与洛阳分局里程K248+285.33)。除陇海线新丰镇、零口车站外,有中间站21个,牵引变电站7个(零口、桥南镇、灞源、硯川、商洛、丹凤和清油河),分区段2个(蔡家河、油房沟)。宁西铁路西安—南阳段静态投资107.2亿元,其中西安铁路分局管段投资占四分之三。

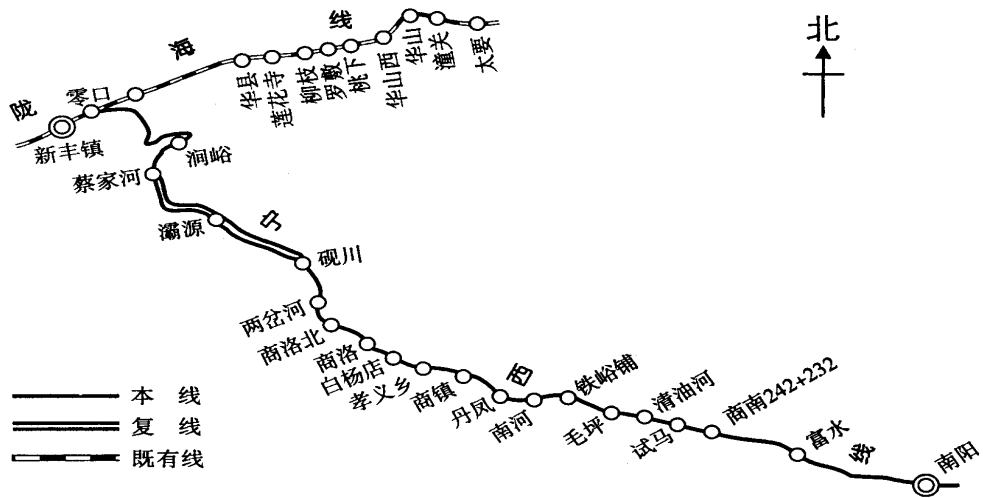


图1—3 宁西铁路(新丰镇—商南)示意图
(2004年)

第五节 宝兰二线(宝鸡—天水)

一、勘测设计

陇海铁路宝兰二线东起宝鸡市,经甘肃省天水、陇西等县市,至甘肃省省会兰州市。西安铁路分局管辖的西安—天水间新建线路 136.700 公里(上行线 14.891 公里,下行线 121.809 公里),陕西省境内 99.815 公里。工程总投资 49.5 亿元,设计标准为 I 级电气化铁路,预留第三线条件。

1991 年 3 月至 1992 年 3 月,铁一院完成陇海线宝天段初测及初步设计方案比选全部文件。1993 年 9 月至 1994 年 2 月,补充初测宝天段;10 月完成全部文件编制。

二、施工验收

2000 年 10、12 月,铁道部公开招标确定站前、站后工程施工和监理单位,宝兰二线建设单位郑州铁路局建设项目管理中心,项目管理单位西安工程指挥部,施工单位有中铁一局、十六局、成都铁路局等 29 个,监理单位郑州中原铁道建设工程监理有限公司等 4 个。是年 11 月 18 日开工。宝天段正线里程 126 公里,工程计划工期 4 年。2002 年初,铁道部党组提出加快宝兰二线工程建设步伐,6 月 1 日,铺架工程开始,2003 年 1 月中旬,历时 7 个半月铺架全段完成。站后接触网、电力、房建、通信、信号等工程在铺架前后平行作业,交叉施工,6 月底全线建成通车运营。全线工程合格率 100%,优良率 90% 以上。

2003 年 2 月 24 日~3 月 20 日,西安铁路分局宝天段施工协调、竣工验收、新线开通领导小组,配合施工、及早介入,对口检查。轨道、桥涵、隧道、路基 4 个专业组检查正线 136.7 公里、6 个车站 12.6 公里、桥梁 87 座、涵洞 111 座、隧道 53 座、路基 47.8 公里、路基防护加固 13.4 万立方米。4 月 9~13 日平推检查,对口检查的大部分问题得到解决,形成站前工程现场验收纪要。5 月 26~6 月 5 日,平推检查宝兰二线 13 个车站的站场设备、房屋建筑、给排水、电力。6 月 12 日完成福临堡—宝鸡间站前、站后工程验交。6 月 23 日完成新建区间 9 个、新建车站 4 个、合设车站开通 5 个、所有与既有线衔接段的转线、宝鸡枢纽过渡引入、7 个老车站关闭等工作。

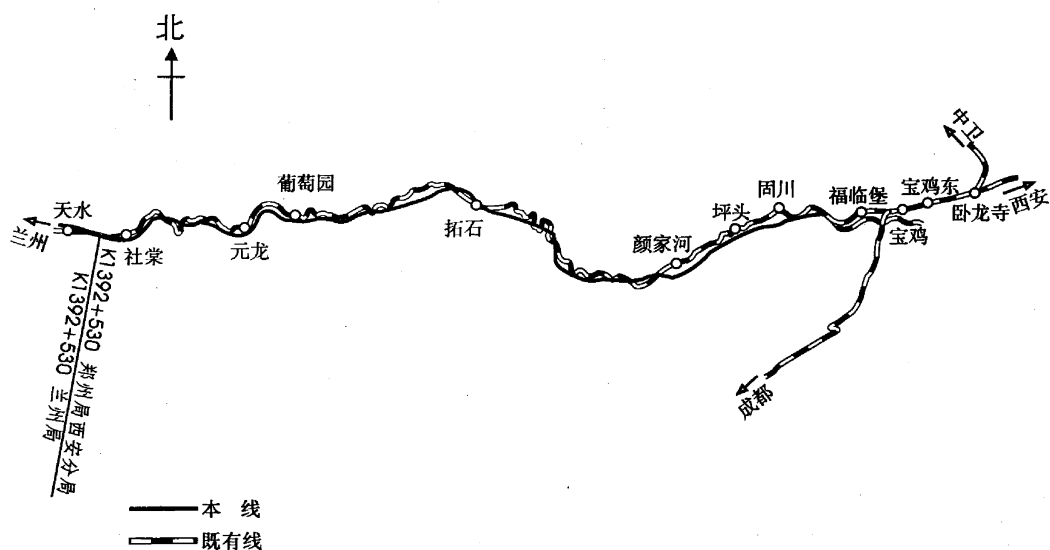


图 1—4 陇海铁路(宝鸡—天水)增建二线示意图
(2003 年)

第六节 包西线(神木北—延安北段)

一、勘测设计

包西线钟家村—延安北是西延铁路。西延铁路 1973 年动工,1991 年 12 月铺轨到延安,1992 年 8 月 1 日通车。历时 18 年,其间停、缓建 9 年。而后延伸至延安北站,1997 年竣工。

包西线神木北至延安北段(简称神延铁路)为国家 1 级干线铁路,北起神朔铁路神木北站,南至延安北站与西延铁路接轨,纵贯榆林市的神木、榆林、米脂、绥德、清涧和延安市的子长、宝塔区等 9 个县(区),正线全长 382.38 公里,运营里程 384.67 公里。神延铁路是铁路网骨架中包头至柳州南北大通道的重要组成部分。

神延铁路是国家规划中包头至西安铁路的北段,西延铁路是包西铁路的南段。1993 年 10 月铁道部和陕西省政府联合以铁计函[1993]557 号文向国家计委报送《关于报送新建包头至西安铁路神木北至延安北段工程项目建议书的函》,1995 年 2 月国家计委以计交能[1995]186 号文批准神延铁路项目建议书,1998 年 2 月国家计委以计交能[1998]215 号文下达《国家计委关于包西铁路神木北至延安北段可行性研究报告的批复》,6 月国家计委以计投资[1998]1131 号文,批准神延段铁路列入 1998 年基本建设新开工大中型项目,7 月陕西省计委以陕西计项目[1998]480 号文批准神延铁路开工。

铁道第一勘察设计院(以下简称铁一院)为勘测设计单位。1995 年、1997 年,铁一院

分别完成神延铁路的初步设计和修改初步计划;1998年3月铁道部和陕西省以铁鉴函〔1998〕54号文批复初步设计。神延段铁路沿线地形,地质条件比较复杂,生态环境十分脆弱。神木至榆林为陕北黄土高原与毛乌素沙漠东南缘接壤地带,榆林至延安为陕北黄土高原梁峁沟壑区。主要不良地质有活动半活动沙丘,滑坡、湿陷性黄土、煤窑采空区等。大部分线路沿河谷两侧迂回或穿山而行,桥隧相对集中,全线桥隧总长79公里,占线路总长的21%。

神延铁路主要技术标准:线路等级1级干线。正线数目单线,大保当至延安北预留双线条件,神木北和大保当车站预留等二线引入条件。限制坡度单位60‰,双机12.5‰;最小曲线半径450米。牵引种类内燃,预留电化条件。机车类型东风4B型。牵引定数上行1700吨,下行3500吨。到发线有效长度850米(双机地段加30米),部分车站平面预留1050米条件。继电半自动闭塞。客货运量初期客车2对/日,货运量995万吨/年;近期客车3对/日,货运量1420万吨/年。

二、施工验收

神延铁路由铁道部、陕西省合资建设,双方共同组建的陕西西延铁路有限责任公司作为项目法人,对项目资金的筹措、建设、运营管理、偿还贷款、资产的保值增值等全过程负责。铁道部、陕西省政府(铁鉴函〔1998〕54号文)“关于新建铁路包西线神木北至延安北初步设计的批复”,核定神延铁路总概算为64.74亿元。其中,资本金为32.5亿元(铁道部出资26亿元,陕西省出资6.5亿元),亚洲开发银行贷款2亿美元(折合人民币16.6亿元),国家开发银行提供贷款14.6亿元,部、省共同担保、西延铁路公司自筹1.043亿元。1998年4月,根据铁道部、陕西省人民政府意见,西延铁路公司委托铁道部工程管理中心承担神延铁路的建设管理工作,并签订了神延铁路建设管理协议和合同。铁道部工程管理中心按照部、省批准的建设规模设计文件、技术标准、建设工期及概算,包投资总额、包建设工期、包工程质量、包产出能力、包建成。神延铁路项目于1998年5月28日正式开工建设。全线分16个内资标段和10个外资标段,分别通过国内和国际竞争招标,择优选定中铁一、二、三、四、五、隧道局、十一、十二、十三、十五、十六、十七、十九、二十局及郑州、呼和浩特铁路局承担内资标段的工程施工;中铁十五局一处、三局、十七局一处、十八局一处、十一局、隧道局一处、十九局、十一局五处、十五局承担外资标段工程施工任务。由四川铁科建设监理公司、铁道建筑研究设计院工程监理部、中铁隧道局勘测设计院工程监理部、北京瑞特工程建设监理有限责任公司,郑州中原铁道建设工程监理有限责任公司,华铁工程咨询公司、北京铁城建设监理有限责任公司承担监理任务。该工程由铁道部工程质量监督总站新线铁路监督站实施质量监督。

1998年5月28日,神延铁路重点控制工程延安北站(改扩建)和秃尾河特大桥先期开工建设。同年9月初各内资土建标段全面开工,1999年3月10个外资土建标段开工。

1999年底内资标段线下主体工程基本完成,外资标段完成工程总量70%以上。2000年1月、5月分别从北端和南端开始铺架,2001年4月15日铺通。全线三电及站后配套工程施工于年底前建成。神延铁路设38个车站(含神木北、延安北既有接轨站),新设36个车站,初期建站18个(区段站1个,中间站17个),缓建站18个;通信采用同步SDH传输系统和接入网设备,设通信站3个;车站采用6502电气集中,区间采用64D型继电半自动闭塞,设10KV电力贯通线及配电所7处,其中神木10KV配电所预留神木北方向电力贯通线路接引条件;全线设无线列调通信和车辆红外线轴温监测系统;改建神木北机务段1个,新建榆林派驻机车折返段1个,绥德补机折返所一个、延安北机务段1个。

竣工主要工程数量:路基土石方3603万立方米;隧道26座30729.4成洞米,特大桥19座16192.8延长米,大、中、小桥231座32027延长米;涵渠1095座23441.7横延米;正、站线铺轨459.7公里;架设通信干线413.4公里,电力线路497.11公里。全线建设用地32086.5亩,其中防护林用地12525亩。针对陕北生态环境比较脆弱实情,建设中落实国家批准的“水保方案”,全线水保圪工54.1万立方米,黏土包坡64.5万立方米,施作防护林6800亩,草方格7200亩,种植乔木48万株,灌木1307万株,撒草籽819万平方米,坡面种草198万平方米,车站植树种花1.5万株,种草坪9万平方米,利用可耕地造地2411亩,用于水保及绿化投资3亿元,成为全国首条穿越大漠和黄土高原的绿色通道。

2001年11月3日至6日,通过铁道部、陕西省组成的神木北至延安北铁路工程初验委员会初验。参建单位对初验委员会提出的问题及时进行整改。2001年11月7日神延铁路开通临管运营。2002年进一步完善各项配套设施和收尾工程建设,实现全面竣工并于年底销号。2004年元月12日至14日,包西铁路神木北至延安北段工程通过国家验收委员会竣工验收。

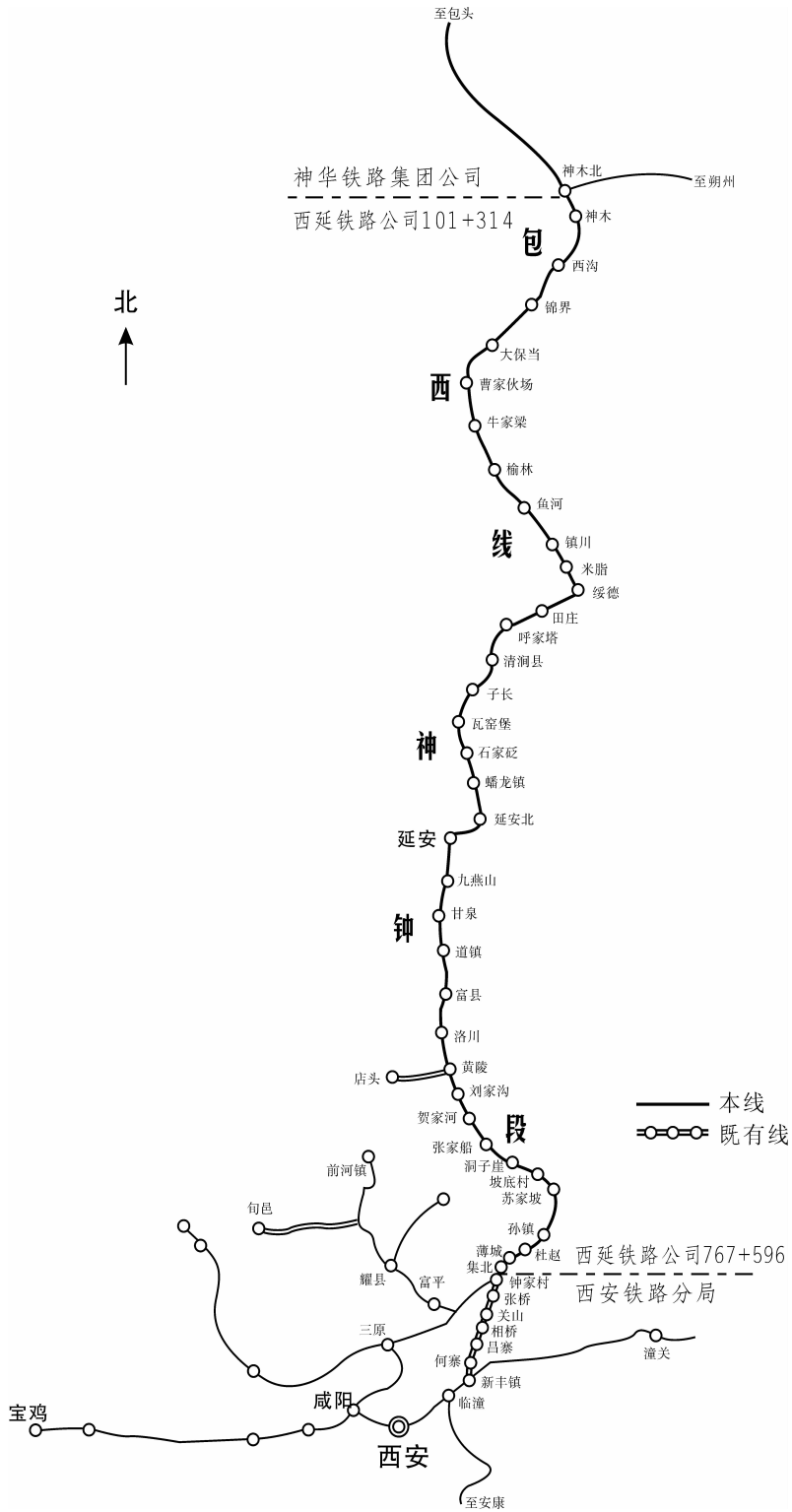


图 1—5

包西铁路(神木北—钟家村)示意图
(2004年)

第七节 襄渝二线(胡家营—安康—梁家坝)

一、胡(家营)安(康)段

(一)勘测设计 1978年6月,襄渝线开通后,重庆全部北上、部分东出南下车次经襄渝线运行;成都部分东出、南下车次经由成渝线、襄渝线绕行,出川受到限制。同时,襄渝线地形地质复杂,线路病害严重,行车限速区段较多,严重影响线路通过能力,满足不了经济和社会发展需求。铁道部下决心修建襄渝二线,彻底解决西南地区北上的交通瓶颈。襄渝二线工程由沪汉蓉通道胡家营至安康段和襄渝线安康至梁家坝段两个项目组成。新建线路409.6公里。西安铁路局管内405.6公里,陕西省境内267.4公里。新建线路穿越秦巴山区,有隧道149座、桥梁201座、涵洞222座,桥隧比例达全线80%以上,是全线地质环境最复杂,施工任务最艰巨,建设难度最大区段。

2003年12月,铁道部发展计划司组织召开沪汉蓉通道襄樊至安康段增建第二线预可行性研究审查会。2004年,铁道部以铁计函〔2004〕343号文《关于报送武汉至安康铁路增建第二线可行性研究报告的函》报国家发改委,国家发改委以发改交运〔2004〕1853号文批复。中铁第一勘察设计院集团有限公司完成初步设计,经铁道部审查后下发。

胡安段东起湖北省十堰市郧县胡家营镇至陕西省安康市。主要技术指标,既有线维持现状,增建二线为I级铁路,限制坡度为6‰,旅客列车设计速度160公里/小时,最小曲线半径2000米,困难地段1600米,牵引定数4000吨,到发线有效长度850米,双机地段880米;闭塞类型为自动闭塞。主要工程量:新征土地937亩,回收土地55.4亩,拆迁路内外房屋11.93万平方米,迁改电力线路80.4公里,路基土石方238.3万立方米,桥梁38座5575.13延长米,隧道33座81730.64米,涵洞32座1085.2横延长米,桥隧比重占新建线路的93%。新增安康东站V场、安康机务第二整备场,新建下白河、下冷水、下棕溪3个车站,白河、蜀河、旬阳、旬阳北、安康东5个车站需要站改和车站信号微机联锁改造,冷水、棕溪、吕河、早阳4个车站需要信号微机联锁改造,关闭既有麻虎、兰滩、长沙坝、高店铺、朱家碛等5个车站。

(二)开工建设 胡安段工程为增建铁路工程项目,位于鄂西北及陕南汉江峡谷区,属襄渝线东段,途经陕西白河县、旬阳县至安康市汉滨区。汉江峡谷岸坡陡峻,山高谷深,地质极为复杂,铁路沿线基本没有沿河阶地可以利用,增建二线桥隧相连,多以特长隧道及特大桥工程远离汉江岸坡行进于既有铁路左、右侧的中低山区,新建隧道80.933公里,占新线建设的83%,工程极为艰巨。2005年5月,完成站前工程招标,6月28日开工。中标施工单位有:中铁电气化局集团有限公司、中铁三局集团有限公司、中铁一局集团有限公司、中铁二十五局集团有限公司、中铁十一局集团第三工程有限公司、中铁十三集团电务

工程有限公司。施工监理:陕西同大、北京铁城监理公司、兰州铁道学院监理公司。线路全长 137.65 公里,总投资 35.352 亿元。陕西境内 130.65 公里。建设工期 43 个月,预计 2008 年年底完工。2005 年末,完成征地拆迁总量的 65%,桥涵完成 25%,隧道完成 20%。2005 年底,襄渝二线胡安段完成计划投资 5 亿元。

二、安(康)梁(家坝)段

(一)勘测设计 2002 年,铁道部以铁计函〔2002〕509 号《关于报送〈西安至重庆铁路增建第二线工程项目建议书〉的函》上报国家发改委。2004 年,铁道部以铁计函〔2004〕234 号《转发〈国家发改委关于审批西安至重庆铁路增建二线项目建议书的请示〉的通知》,同意西安至重庆铁路增建二线方案。同年,铁道部以铁计函〔2004〕342 号《关于报送〈襄渝铁路安康至重庆段增建第二线工程可行性研究报告〉的函》上报国家发改委,随即获国家发改委批复。同年,中铁第二勘察设计院集团有限公司完成初步设计,经铁道部审查后以铁鉴函〔2004〕859 号下发。

安梁段主要技术指标:既有线维持现状;增建二线为国家 I 级电气化铁路,限制坡度 6‰,加力坡 13‰;最小曲线半径一般地段 2 000 米,困难地段 1 600 米;到发线有效长度 850 米,双机地段 880 米;双线自动闭塞。主要工程量:新征土地 4 303.7 亩,回收土地 6 219 亩,拆迁路内外房屋 39.6 万平方米,迁改电力线 162.5 公里,路基土石方 806.71 立方米,桥梁 164 座 34 960.76 延长米,隧道 116 座 159 582.95 米,涵洞 190 座 3 170.6 横延米,桥隧比重 71%;新增安康客机折返段,新建新麻柳、新官渡、新毛坝 3 个车站,安康、石庙沟、大竹园、紫阳、向阳镇、高滩、万源、肯花、花楼坝、宣汉、石柱槽、蒲家、双龙等 13 个车站需要站改和车站信号微机联锁改造,麻柳、巴山、官渡、毛坝等 4 个车站需要信号微机联锁改造,关闭既有月河、南溪沟、月池台、大米溪、杈河、松恻坡、曹家坝、罗文、梁家坝 9 个车站。

(二)开工建设 襄渝线安康至重庆增建第二线工程安康至梁家坝段,北起安康市,横跨汉江、嘉陵江水系,沿途穿越安康盆地、秦岭和大巴山区,途经紫阳、万源、宣汉等市县,南至四川省达州市。全长 271.923 公里。陕西省境内 136.754 公里。建设单位西安铁路局襄渝铁路工程指挥部,施工单位中铁十二局集团有限公司、中铁十八局集团有限公司、中铁大桥局股份有限公司与中铁隧道集团有限公司联合体、中铁二十局、中铁十一局集团有限公司、中铁二局集团电务工程有限公司、中铁电气化局集团西安电气化工程有限公司、中铁三局集团电务工程有限公司。2005 年 7 月完成站前工程招标工作,8 月 9 日开工。年内征地拆迁完成总量 45%,大临设施完成总量 70%,桥涵工程完成 7%,隧道工程完成 10%,工程总投资 75.07 亿元,2005 年完成计划投资 6 亿元,计划工期 4 年,2009 年完工。

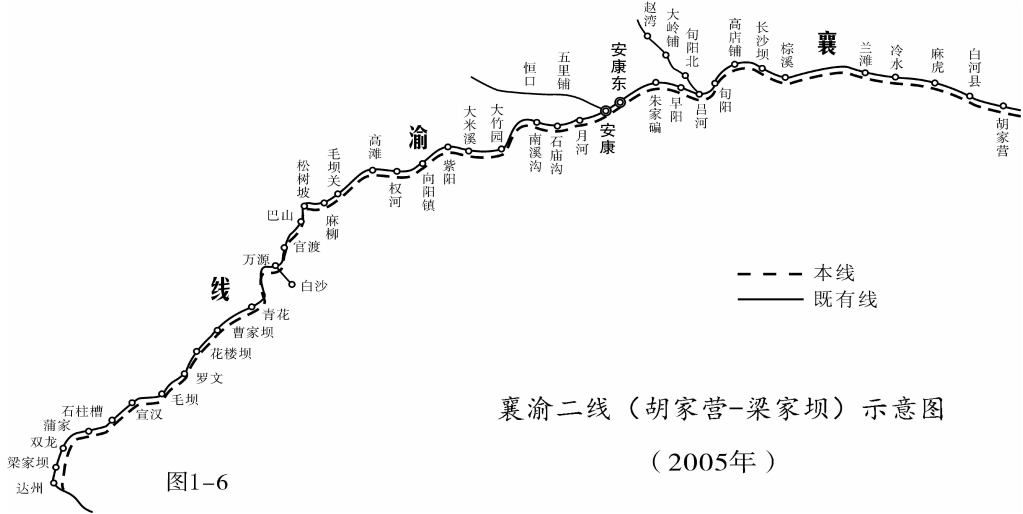


图1-6

第八节 郑西客运专线

2005年9月25日郑西客运专线开工建设。郑西铁路客运专线是铁道部《中长期铁路网规划》中“四纵四横”之一的徐州至兰州客运专线的重要组成部分。该线路自郑州客站引出，经河南省郑州、洛阳、三门峡市和陕西省渭南、西安、咸阳市，在咸阳西站与陇海铁路接轨。线路全长484.5公里，基本与陇海铁路平行。其中河南省境内318.7公里，陕西省境内165.8公里。全线计划新建洛阳南、新三门峡、西安北等车站，建成后将满足开行时速200公里以上旅客列车的需要。郑西铁路客运专线为双线，正线铺设无砟轨道，采用跨区间无缝线路，线间距5米，最大坡度20‰，全线控制工程主要是路基，长大隧道和重点桥梁，线路穿越豫西山地和渭河冲积平原，南倚秦岭，北临黄河，沿线80%区段为黄土覆盖，湿陷性黄土区施工技术是最大的技术难题。2010年2月6日建成通车。

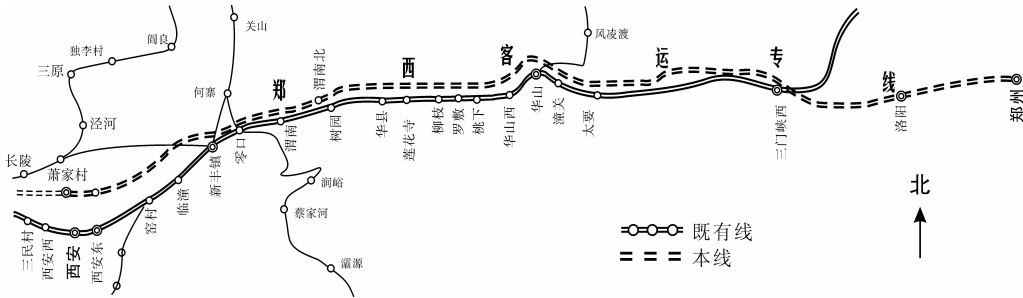


图1-7

郑西客运专线示意图
(2005年)

第二章 既有线改造

1992~2005年,陕西铁路普遍提速改造管内既有线路,其中陇海、宝中、宝成、宝天、襄渝干线部分区段尤为突出。

第一节 宝中线

1996年,宝中线通车以来,客货运量迅速增长。2001年,虢镇—安口窑段上行货运密度达1836万吨(另客车4对),能力已饱和。随着西部大开发战略实施和宝兰复线施工期间运量分流,既有线段通过能力不能满足运量增长需要,铁道部决定对能力限制区段陇县—神峪河段进行扩能改造。

一、主要工程

(一)陇县—史家铺—火烧寨—神峪河间改单线半自动闭塞为单线自动闭塞,采用ZP—89型三显示8信息集中移频自动闭塞设备,双机热备;区间长轨采用普通绝缘方式,不考虑胶接绝缘。

(二)陇县、史家铺站各增加到发线1条,神峪河站增加到发线2条,火烧寨站到发线维持既有,宝鸡端增设安全线1条,史家铺站宝鸡端安全线仍按既有设1道;轨道类型与既有标准一致;各增加股道需集中取土帮填路基,陇县、神峪河站内纵向排水槽在既有到发线基本站台长度内设置,神峪河站帮填路堤底部不填2米厚渗水土,做好浆砌片石护坡后垫层。

(三)各增加股道车站联锁在既有6502型电气集中基础上利旧改造;站内采用25HZ相敏轨道电路;正线电码化采用叠加发码方式,按ZP—89型移频设备单套设置,侧线采用交流计数发码方式;各站新设信号微机监测系统并联网,其开关信息量采集应满足DMIS系统要求。

(四)与单线自闭改造配套的通信、电气化、电力、桥涵、房建等工程,其中房建总建筑面积控制在230平方米以内,均为生产房屋。

(五)有关线路、桥梁、隧道等病害整治工程投资与本扩能工程同步实施。

(六)宝中线南半部冯家山站—千阳站间增加段家湾会让站及供电加强;北半段陇县—神峪河段车站改建及由半自动闭塞改为单线自动闭塞。

二、投资与效果

工程总投资 3 677 万元,其中铁道部投资 2 575 万元,列部管更新改造项目,铁路局投资 1 102 万元,部、局投资同步到位。2002 年开工,当年竣工投用。

扩能改造完成后,通过能力由 29.3 对提高到 36.3 对,提高能力 7.0 对,年输送能力货运 2 100 万吨、客车 4 对,能满足本线运量增长及宝兰二线施工分流需要。

第二节 宝成线

一、K190 改线

1992 年 5~11 月,地处秦岭山脉的宝成铁路 190 公里处桑树梁数十万立方米山体 3 次崩塌位移,中断行车 35 天之久。川陕震惊,西南告急,国务院关注。经 7 000 多名抢险大军的奋力抢修,疏通梗阻。为根除病害,铁道部在宝成铁路 190 公里处实施改线方案,由马蹄湾车站—徐家坪车站区间 188 公里 710 米开始,四跨嘉陵江,至 193 公里 705 米与既有线相接,以彻底绕过病害地段。改线总长 4.8 96 公里。主要工程数量:4 座大桥 1 250.84 延长米,基础钻孔桩 2 023 延长米,混凝土及钢筋混凝土 1.25 万立方米。4 座隧道 2 278 延长米,开挖石方 11.0 万立方米,衬砌 2.78 万立方米。基挖填土石方 21.36 万立方米,铺轨 5 公里,架设电气化接触网 5.3 条公里,建成 1—8 米小桥 1 座,接长既有涵洞 5 座。桥隧工程总长 3.52 公里,占改线段的 72.07%,是改线工程主体。

改线工程投资 8 262.4151 万元,铁一院设计,西安铁路工程一公司(下简称工程一公司)、骊铁公司施工,西安铁路分局配合。1992 年 11 月 20 日开始施工准备,1993 年 2 月 10 日开工,12 月 22 日完成改线工程,转线开通。

二、阳平关疏解线

1991 年 9 月,铁一院根据铁道部《关于进一步开展西南区北通路初步设计方案比选的通知》进行初测,1992 年 7 月完成初步设计。1993 年 3 月,补充阳平关站改建与疏解线方案研究资料,3 月 29 日铁道部建设司在西安召集郑州铁路局、西安铁路分局、铁一院分析研究疏解线补充资料确定:阳平关站按 5 股道、将既有中间站台改扩建、增加地道跨线设备进行改造;修建灭火沟至阳平关站的疏解线,改扩建阳平关东站。11 月铁一院完成初步设计。1994 年 3 月铁道部建设司审查初步设计。1995 年 1 月完成技术设计。列车按上下行行驶。但从灭火沟线路所~阳平关站间复线的二条单线线路均按双方向使用设计,以增加行车组织的灵活性。工程总投资 18 842.6225 万元。施工单位:西安铁路工程集团公司、中铁十一、十五、二十局、西安铁路分局工业工程公司、略阳供电段、电务工程队、线桥工程公司。

2002 年 5 月 22 日,西安工程指挥部组织中原监理公司、西安铁路分局总工室、建管中心、工务、机务、电务分处、略阳工务段、供电段、电务段、建筑段、车务段、西铁工程集团公

司、西铁分局工业工程公司、线桥公司、中铁三局电务处、中铁十五局、二十局参加,检查验收阳平关疏解线Ⅱ期工程,达到验收标准,2002年6月30日开通投入使用。

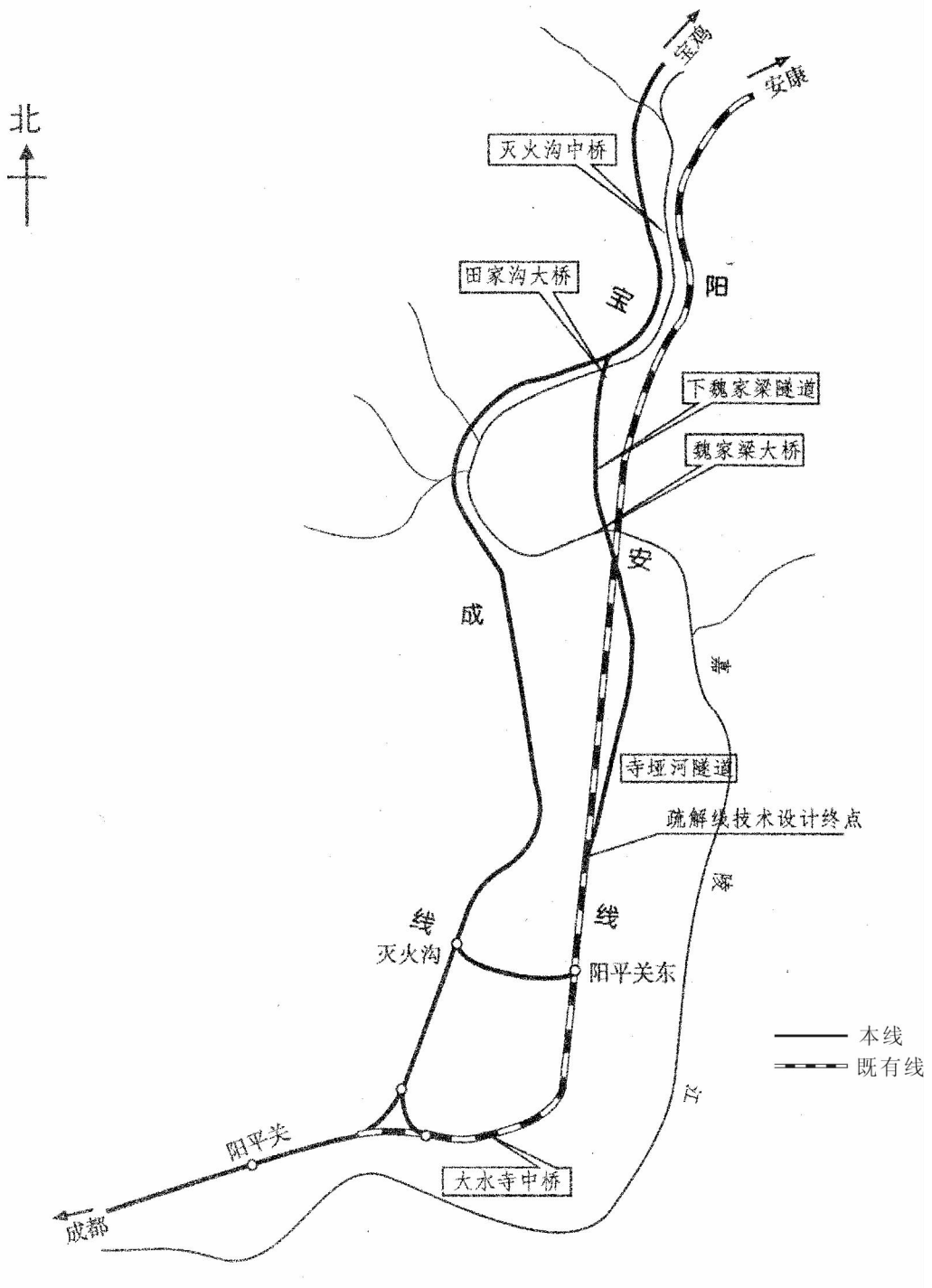


图1—8

阳平关站改建与疏解线示意图
(2002年)

第三节 陇海线宝天段

宝天段咀头西渭河特大桥是横跨渭河铁路单线桥,位于石家滩—拓石区间,起始里程为陇海线 DK1 321 + 031.78,全长 656.08 米。该桥为 105#隧道改线的一部分,由于受地形、地质及车站条件的限制,本次改建线路自 K1 319 + 600 引出,穿白清隧道后,以 3 座特大桥及 2 座隧道引入拓石车站,桥位平面条件较差,桥上处于 $R = 500$ 米的圆曲线。桥上部采用 1 孔 24M + 19 孔 32M 预应力混凝土梁,墩台除宝台挖方台,天台为耳墙式桥台外,其余均采用圆形实体墩。基础采用两种形式,1#墩采用矩形基础,考虑岩面倾斜,错台布置,宝台及天台,采用明挖基础,其余各墩均采用钻孔桩基础。主要工程数量为桥墩 19 个,桥台 2 座。

根据铁一院设计的咀头西渭河特大桥施工设计文件,确定施工方案。1995 年 7 月 15 日破土动工,由于岩石风化严重,地质条件复杂,结合冬季施工特点,首先从宝台、1#、3#、5#、6#开始,先着手钻孔桩施工,进入枯水季节后,加快渭河中钻孔桩基础施工。

施工实行单项作业记名负责制,优奖劣罚;实行工程质量一票否决制;材料试验合格后才能使用。隐蔽工程坚持签认制;作业实行“三检制”,发现不安全因素,及时解决。1996 年 4 月,工作局面全面打开。1997 年 11 月 15 日,主体工程竣工,年底投入使用。

第四节 阳安线

阳安铁路沿线陕南山区经济发展相对落后,同时本地铁路网尚未形成,进入 20 世纪 90 年代,线路通过能力仅利用 50% ~ 64%。1993 年,国务院批准西南铁路北通道建设方案,新建西康铁路及宝成铁路阳(平关)成(都)段复线相继开工建设,阳安线遂成为西南铁路骨架的重要组成部分。但由于车站到发线有效长和牵引供电能力等方面的影响,列车牵引重量仅 2 450 吨,限制区段输送能力,此时仅客车 4 对/日、货运量 1 200 万吨/年,与入川主通道要求不相匹配。铁道部于 1998 年 2 月向国家计委报送《阳安铁路扩能可行性研究报告》,其原则是在增建第二线总体框架下研究单线扩能的实施方案:通过延长车站到发线有效长度、更换大功率机车和电力增容等措施提高列车牵引重量,将输送能力提高至客车 9 对/日,货运量 1 850 万吨/年。与西康线、宝成复线配套,形成西安—安康—阳平关—成都通路能力。主要工程内容:车站到发线有效长除勉县至城固及汉阴 10 个车站达到 850 米标准外,其余车站均由 650 米延长至 850 米;增设俞家沟车站并对货运量较大的 6 个车站减缓站坪坡度;牵引供电增容,配套机务设施;增强或改造勉西、汉中等车站运营设备等。工程总概算 94 352 万元,其中勉西区段站 11 896.6 万元,安康枢纽及相关工程 12

829.8 万元。1998 年下半年开工,2000 年全部按设计完成。

第五节 襄渝线胡家营达县段

20 世纪 90 年代以后,襄渝线客、货运量迅速增长。由于供电能力不足,列车牵引重量较低;部分区段线路病害限速运行,少数站间距离较长等原因,以致区间通过能力与运量增长需求不相适应,成为当时全路少数几个限制区段之一。

为满足西南地区经济发展要求,改善路网结构、扩大西南北口通路能力。1998 年铁道部提出《襄渝线襄樊至达县段扩能改造可行性研究报告》,1999 年 12 月 8 日国家计委批准开工建设。

襄渝线胡达段单线扩能改造设计由铁道部第一设计院负责,其原则为:通过牵引供电增容改造,逐步更换大功率机车,将列车牵引重量由 3 400 吨提高到 4 000 吨。增设会让站和双线插入段,整治线路病害,撤除长期限速区段,提高区间通过能力。同时,对部分既有运营设备进行配套改造、扩建,使近期运能达到胡家营—安康段客车 13 对/日,货运量 $1\ 260 \times 10^4$ 吨/年;安康—达县段客车 12 对/日,货运量 $1\ 340 \times 10^4$ 吨/年。胡家营至达县扩能改造设计概算 7.1 365 亿元,另有大巴山隧道病害整治工程概算 8 514 万元。

扩能改造工程主要有:在大竹园、大米溪站间,曹家坝、花楼坝站间开设预留的月池台、清水溪会让站;巴山、官渡间增设定点计轴自动闭塞;增建蜀河、大竹园、松树坡、青花、宣汉五个变电所;整治大巴山隧道病害,改造万源、花楼坝车站及安康机务段等工程项目。

1999 年 12 月,襄渝线扩能改造工程开工,至 2002 年底各施工项目基本按设计完成,电气化贯通、大巴山隧道撤除长期限速,2002 年 6 月 27 日,襄渝线扩能工程胡达段通信工程开通。2003 年 4 月 1 日,襄渝线扩能改造完成。远动系统进入试运行,工程电力贯通线及配电所、牵引变电所工程全部开通运营。铁道部投资近 9 亿元,包括 7 个配电所、5 个牵引变电所,以及巴山隧道整治等相关配套工程。唯个别变更设计项目和新增大成等六座隧道隧底病害治理等工程延至 2004 年完工销号。

第六节 西延线

西延铁路从 1973 年开始修建,工程三上三下,边投资边建设,期间停、缓建 9 年,到 1991 年 12 月修通到延安,前后历时近 20 年。

为满足经济发展需要,西延铁路扩能改造工程势在必行。经过努力,国家发改委 2004 年正式立项,并将其列入第六批新开工的国有大中型固定资产重点投资项目,总投资 64 216 万元,其中铁道部 62 416 万元,陕西省 1 800 万元,全部以资本金形式投入。西延铁

路公司2004年6月组建西延扩能指挥部,9月上旬在铁道部以最低价中标形式完成工程招投标,择优确定施工、监理单位。9月15日举行施工承发包合同和委托监理合同签订仪式。9月23日在蒲城车站举行陕西省发改委、省国土资源厅、郑州铁路局以及沿线地方领导参加的施工动员大会,扩能工程进入全面建设阶段。年底,完成正线换轨28.4公里,换枕1.57公里,路基土石方14.3万立方,涵洞15座,电力贯通线立杆30.7公里,完成韩家河、蔡河、狄家河等站开工,完成川口、延安南两个新开工30%的土建工程。

2005年,西延铁路扩能改造工程全年完成投资25400万元,超额完成铁道部下达的2亿元计划任务。完成正线换轨144.6公里,站线铺轨30.55公里,占设计能量的71.6%;全部完成川口、延安南、崂山、督河村、弥家河、蔡河、狄家河、韩家河、闫庄9个新开车站;完成3站微机联锁及5站电气集中联锁开通使用;建成并开通5站的红外线轴温探测站;全部完成10kv电力贯通架空线129.43公里,铺设高压电缆8.8公里;完成站场路基土石方95.49万方,占设计总量的94.4%。

第三章 枢纽改造

1990~2005年,陕西省内铁路枢纽,经过改造和扩建,枢纽范围逐步扩大,运输效率不断提高。

第一节 西安枢纽北环线

一、勘测设计

2001年、2002年,西安枢纽北环线作为西安铁路枢纽客运系统扩能工程一部分,进行两次预可行性研究工作。2002年10月,铁道部发展计划司组织有关单位审查西安铁路枢纽总图方案,决定“西安枢纽扩能工程纳入西安至重庆铁路增建第二线工程一并实施,枢纽客运系统扩能工程(含新建北环线工程)单独立项建设”。同年12月完成《西安铁路枢纽客运系统扩能工程预可行性研究》后,铁道部组织有关部门、专家及西安、咸阳市部分单位现场调研,形成一致意见“近期修建北环线,分流货物列车”。铁道部第一勘测设计院开展初测和可研设计。2003年5月完成《西安铁路枢纽扩能工程可行性研究》。2004年初,铁道部决定建设郑西客运专线,由于西安枢纽客运系统扩能工程与客专引入枢纽方案密切相关,铁道部决定单独立项建设北环线。同年5月完成《西安铁路枢纽新建北环线工程初步设计》。经过四次优化调整设计方案,2004年12月15日通过铁道部审查,12月31日,铁道部以铁鉴函〔2004〕862号文,批复下发。

西安枢纽是西北地区最大的铁路枢纽,联结陇海、西康、宁西、包西、侯西、咸铜和西户等铁路线,在全国铁路网中起着骨干作用。西安枢纽北环线工程东起陇海铁路新丰镇车站,向西经西安至安康铁路临潼北站,绕临潼军用机场后设新筑站,跨越灞河、渭河后接入咸铜线萧家村车站,与既有线咸铜线并线增建第二线至长陵车站后北折上塬,跨312国道后至陈家台村附近下塬,在茂陵站与陇海线相接。正线长度81.442公里,工程总投资18.267亿元。

全线设计车站6个,其中新建新筑站,改建临潼北、萧家村、长陵、茂陵、窑村站。新建长条村、行者两个线路所和张村辅助所。

为保护环境,2004年7月28日,郑州铁路局以郑铁办报〔2004〕36号文报陕西省政府,提出北环线通过西安泾渭湿地自然保护区的请求。同年8月在北京召开《西安铁路枢纽新建北环线工程环境影响报告书》预审会。2005年5月陕西省环境保护局以陕环函

[2005]97号《关于对西安泾渭湿地省级自然保护区功能区划调整问题的批复》。同年11月28日,国家环保总局下发《关于西安铁路枢纽新建北环线工程环境影响报告书的批复》。结合工程及环境的实际变化,经不断优化确定声屏障设置。对车站和区间绿化设计均采取乔木与灌木相结合,常绿树与落叶树相结合,新筑、长陵、茂陵车站工区空地种植白三叶,区间选用紫穗槐株距1米~2米。

二、线路施工

2005年3月18~23日,铁道部工程交易中心组织完成北环线站前工程施工、监理招标工作,4月26日开工。北环线工程大、施工工艺复杂,线路位于关中腹地,南望南北气候分界线秦岭山脉,背靠绵延千里、沟壑纵横黄土高原,经过渭河冲积平原。沿线是渭河一、二、三级坡地及灞河、渭河河床漫滩地。地层上部属第四系全新冲积黏质黄土,下部是全新统冲细砂,粉质黏土和中粗砂。沿线气候温和、土地肥沃、物产丰富、人口稠密、交通方便。

全线站前工程有:路基土石方539万立方,铺轨:正线115.87公里,站线19.66公里,铺道岔106组;新建特大桥7座(其中正线双线桥6座),中桥12座,跨线桥27座,小桥涵232座,桥涵总延长占线路总长度的40%。由投标的中铁一局、中铁十五局、中铁电化局及西南交通大学工程建设监理公司、中原铁道工程监理有限公司负责。

站后工程主要工作量:新建牵引变电所1座,分区亭2座,架设接触网213.34条公里,回流线139.1条公里,新设牵引供电远动系统设备1套。电力工程新设10千伏高压线路16.1公里,高压电缆8.4公里。信号工程新建微机联锁5站,6502型电气集中2站,闭塞方式采用双线单方向四显示自动闭塞63.6公里。各站新设TDCS与微机监测二合一设备。通信线路采用一光一缆直埋制式,敷设20芯单模直埋光缆231.97公里,安装各种通信设备211台(套)。新建红外线轴温探测设备4套,车号地面识别系统3套。房建面积7243平方米。

2005年6月26日,中铁电化局建设公司在梁村特大桥落下北环第一钻,拉开北环线全线施工帷幕。6月23~25日,铁道部运输指挥中心到西安铁路局调研后提出:北环线是彻底缓解西安枢纽通过能力紧张状况最关键、最重要的建设项目。鉴于西安枢纽点线能力不配套,能力极度紧张状况,建议建设部门加快北环线建设进度,早日实现枢纽客、货分流通运输,缓解西安枢纽能力紧张状况。铁道部领导作重要批示,并电报传送西安铁路局。

北环线提前建成通车已成铁定目标。影响北环线全面开工关键是征地拆迁。因北环线地处西安市、咸阳市城乡结合部,厂矿企业多,经营效益相对较好;沿线群众房屋建筑结构复杂,标准较高,农田均为灌溉方便的上好良田,部分还是果园及大棚蔬菜基地。5~6月省政府、省国土资源厅和西安重点指挥部前后召开征地拆迁和地亩会议后,各施工单位征迁人员上联省国土资源厅及西安、咸阳国土局,下跑各区、(县)、乡镇,沿线路调查,重点开路,先易后难,很快打开征地拆迁局面。7月10日,西安市高陵县梁村交出第一块地后,

咸阳市秦都区、渭城区开始交地,创造全线陆续开工条件。9月3日,中铁十五局第二项目部,组织8台强夯机械和其他配套大型设备,由380名施工人员配合,在西兰路特大桥以西3公里范围内,填方段基础强夯处理和8个涵洞同时施工,其场面为当时全线路基施工之最。9月24日,铁道部副部长卢春房、建设司司长安国栋全面视察北环线建设工地再次提出:加快建设速度,提前投入运营。10月9日,西安重点工程指挥部召开设计院、施工、监理单位负责人会议,要求各单位立即行动起来,迎接新挑战。11月中旬,站后工程招标完成。投标站后施工单位中铁三局电务公司、中铁电化局通号处进驻工地。11月末,Ⅱ标、Ⅲ标小桥涵开工超过70%,路基开工达12公里;Ⅰ标首开盖板涵和中桥各1座。北环线工程进入全面施工。2005年底,西安枢纽北环线完成计划投资9.5亿元,完成站线铺轨3.0公里,完成总量3.6%,路基土石方完成70万方,开工累计完成总量的16.3%。计划2007年完工。

第二节 西安—西安东

1995年上半年,铁道部投资800多万元,西安东—西安间自动联系改自动闭塞。两站间上下行正线各增加一架通过信号机,解决区间通过能力加强问题,当年竣工投用。

一、下行线将西安站下行进站信号机×内移280米(现有下行进站信号机×距车站最外方7号道岔警冲标427米,距太华路立交桥东侧296米),使西安车站Ⅰ场3道下行出发信号机至西安站下行进站信号机×间距离由原来的1.8公里增加到2.06公里,保证两站间距离达到可以增设一架通过信号机的要求。下行进站信号机内移后,因受地形限制,在原进站信号机位置设复示信号机,以保证司机瞭望。

二、上行线拆除西安站西牵出线到西安东车辆段及北郊专用线的4/6、8/10两组渡线道岔,延长西安东车辆段洗罐所牵出线,Ⅳ场西咽喉道岔改造东移,在402#道岔外正线与洗罐所牵出线增加一组渡线。由于402#道岔前后均为曲线,要改造Ⅳ场西咽喉,并在改造东移后的402#道岔外铺设60公里1/12道岔,改移正线两端曲线交角和402#道岔西的曲线半径(由原来 $R=650$ 米改为 $R=400$ 米),西安东上行进站信号机S,东移300米,使西安站Ⅰ道上行出站信号机至西安东上行进站信号机S间距离,由1.76公里增加至2.1公里,保证两站间上行正线增设通过信号机1架。局部改造西安站东部咽喉区道岔结构。将下行正线曲线半径由1500米改为700米,将上下行正线间9/11与13/15“八”字形渡线改为交叉渡线,并西移;将上行正线与机务段东端联络线间1/3渡线西移。在西安东Ⅳ场最南侧股道西端与Ⅲ场最北侧股道间增设联络线。解决西安东车辆段机车直接进出Ⅲ场(调车场)2道取送段修车问题。全部改造西安东Ⅳ场西咽喉,采用复式交分道岔,Ⅳ场改造后,到发线长度可满足需要,保证两站间上行正线两闭塞分区最低标准长度。

孟—西平行图原通过能力68.6/65.4对,改造后提高到168.5对,年输送能力上行增

加 2 100 万吨,为宝中线分流 750 万吨。

第三节 新丰镇编组站

新丰镇车站原为渭南车务段一个四等站,1978 年 11 月,铁道部《西安铁路枢纽扩建任务书》,同意修建西安枢纽新丰镇编组站。1980 年铁一院按近期二级四场设计,1984 年铁道部批复。新丰镇编组站按二级四场布置,预留单向三级四场条件,由东向西布置,机务段设于到达场北侧与陇海正线之间,站、修所设于下行到达场西南侧,其东侧预留车辆段位置;货场设于站修所西侧;设半自动化驼峰 1 座,溜放部分设三级制动位,调车场采用点连式调速系统,峰前到达场(Ⅰ场)按到达线 12 条布置,近期设 8 条;下行到达场(Ⅱ场)按到发线 5 条布置,近期设 5 条;调车场(Ⅲ场)按调车线 36 条布置,近期设 18 条;上行到达场(Ⅳ场)按到发线 9 条布置,近期设 9 条;调车场尾部设牵出线 2 条。1986 年开工建设,1988 年 1 月,随着陇海线电气化改造,上行到达场(9 股道)在原车站基础上改扩建成,1989 年 7 月 1 日,新丰镇车站从渭南车务段划出,为分局直管三等站。1991 年 6 月新建到达场(8 股道)、下行到达场(5 股道)、811 线路所及下行外包正线开通,1992 年 7 月,新建调车场(18 股道)及机务段投入使用,单向混合式二级四场编组站型主体形成。1994 年 1 月,新丰镇车站升格二等站。

1996 年,西康线开工建设,引入西安枢纽,新丰镇编组站按简单引入进行改造(咽喉部分施工改造)。西康线引入新丰镇编组站进出站线路,上行线利用既有陇海下行线引入上行到达场,下行线利用既有出站线路接下行到达场,上、下行线分别按双向行车设计;新建及改建陇海下行线按三级五场规模一次到位。1999 年开工建设,2000 年 12 月完工。

2000 年,宁西线开工建设,引入西安枢纽,再次改造扩建。二级四场改扩建为三级四场站型,新建出发场及环至线,改移陇海下行正线及西南下行正线引入,并设倒装线 2 行正线及西南下行正线引入,并设倒装线 2 条,取消原二场,预留陇海线下行到达疏解线;半自动化驼峰改为自动化驼峰;新建货票管道传输系统;实现编组站综合自动化。远期预留发展为双向三级七场(设交换场)的条件。峰前到达场(一场)新增到达线 4 条,共 12 条;调车场(三场)在预留位置增加 12 条(其中原二场到发线 3 条改为调车线,新建 9 条),计 30 条;上行到达场(四场)维持 9 条不变;取消下行到达场(二场),仅保留机走线和下行正线;新建下行出发场(五场)14 条(含改建牵出线 2 条和新建机走线 1 条,既有西康正线 1 条),预留 2 条;机务段增建机车出入段线 1 条,整备线 1 条,备用机车停留线 3 条,不落轮线 1 条。

宁西线经零口车站引入新丰镇编组站,零口按直通场预留,线下工程按直通场规模一次施工,近期按上、下行横列式布置中间站设计铺轨,并预留设置何零联络线条件;上行场(二场)在既有车站基础上改造到发线 4 条,新建下行场(一场)到发线 3 条,一场、

二场间联络线 1 条;宁西线引入下行场(一场),并利用既有陇海下行线引入上行场(二场);改移陇海下行线。

2002 年,车站改扩建开始。9 月,新丰镇车站升格 1 等甲级站,2003 年 12 月改扩建完工。

2005 年,为缓解西安枢纽运能紧张状况,按照铁道部要求,路局决定修建何(寨)二零(口)联络线和零口车站直通场改造。90 天完成从设计到施工,从交验到运营的全部任务。铺设钢轨 19.53 公里,更换道岔 93 组,增加到发线 10 条,改造接触网 39.391 公里。新丰镇编组站扩建工程完成计划投资 0.8 亿元。

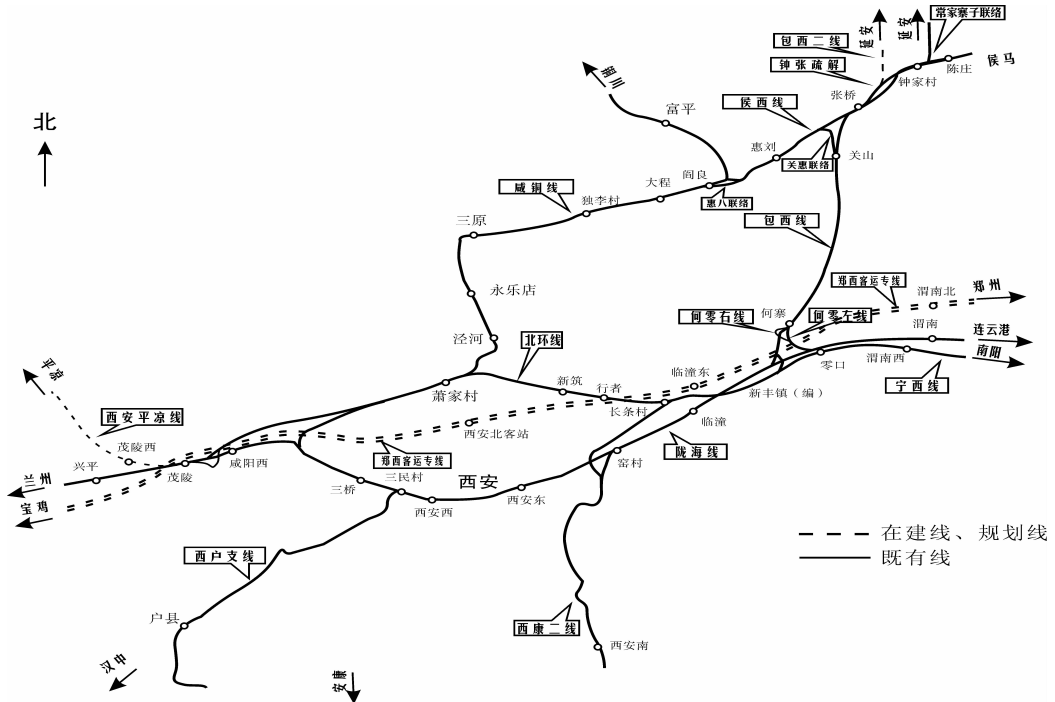


图 1—9

西安铁路枢纽示意图

(2005 年)

第四节 安康枢纽

随着西康线建设和阳安线、襄渝线襄樊至达县段扩能改造工程相继完成,安康枢纽客、货运量急剧增长。

1989 年,铁道部投资对襄渝东段扩能改造。为增大区间通过能力,在早阳至安康东间增设朱家碾车站配站线 1 股,1991 年竣工。同时开工还有安康车站货场扩建,增铺货

场装卸线 1 条,适当延长原装卸线。至 1991 年安康车站新建站舍 5 248 平方米,但两层候车大厅框架结构因设计误差和基础局部沉陷,大梁严重裂纹,一度威胁安全,后用湿包钢及环氧树脂注浆技术加固梁、柱。1990 年改造并扩建旅客站台风雨棚;1993 年新增单侧楼梯跨线天桥 1 座 62.8 米。

1993 年,国务院批准西南铁路北通道建设方案,新建西安至安康铁路、阳安铁路单线扩能改造等重大工程相继开工建设。这些工程对安康铁路枢纽改、扩建的主要项目包括:西康线在吕河车站与襄渝线接轨,增建第二线引入并外包安康东编组站,与安康东至安康间原复线插入段接轨抵达安康车站等,均于 2000 年前完工。安康枢纽范围向东扩至襄渝线旬阳车站,向北延展至西康线大岭铺车站,包含 9 个车站 1 个线路所。安康东编组站站型由 I 级 2 场扩建为 II 级 4 场并预留 III 级 4 场条件。按地理位置和在路网上的作用分类,安康东站由地方性编组站变为区域性编组站。改扩建的安康枢纽能力不断提高,日均办理车数由 1992 年的 3 855 辆到 2004 年的 6 955 辆,发送旅客 1991 年 398 万人到 2004 年发送旅客 718.5 万人。

2005 年,仅安康车站发送旅客 264 万人,比 2004 年增加 26 万人。3 月 10 日安康火车站候车大楼由于地基下沉,经西安市危房鉴定中心检测鉴定为 D 级整栋危房,关闭停止使用。6 月 11 日,安康车站临时候车厅启用,主体建筑面积 1 245 平方米,总高度 6.6 米/长 60 米/宽 22.2 米。其中候车室面积 1 100 平方米,夹心彩钢板屋面墙体结构。新建候车大厅预计 2006 年完工。

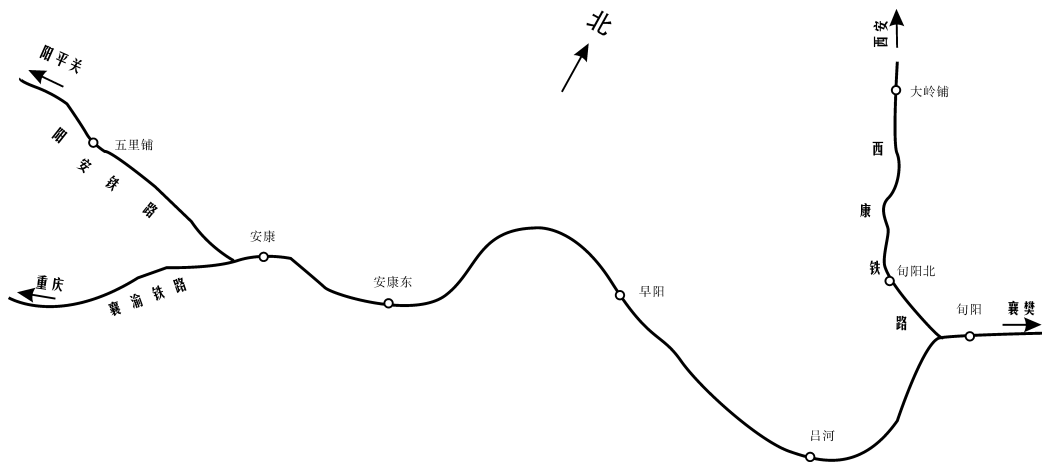


图 1—10

安康铁路枢纽示意图
(2005 年)

第二篇 技术装备

1990至2005年,陕西境内铁路的线路、桥梁、隧道、机车、车辆、信号与通信等运输技术装备得到较大更新改造,特别是计算机的应用,为陕西铁路发展增添了动力。本篇主要记述陕西境内铁路技术装备发展变化和养护维修的情况。

第一章 线路 桥梁 隧道

2005年,陕西省境内铁路总延展里程比1990年增加2197.244公里,营业里程增加1452.425公里,桥梁和隧道也不断增加。经过多年的更新改造和养护维修,设备质量明显提高。

第一节 线路

1990至2005年间,陕西省境内铁路线路在原有基础上建成新线和复线6条:包西铁路钟家村—延安北—神木北段,也就是西延铁路和神延铁路。神延铁路2001年11月7日开通临管运营。2004年元月通过国家验收委员会竣工验收。宝中线虢镇—安口窑1996年7月16日,交郑州铁路局西安铁路分局正式运营。2001年1月8日西康铁路通车。宁西线西安—商南2004年1月7日开通运营。宝成二线阳平关—广元段1999年12月26日开通。宝兰二线宝鸡—天水段2003年6月30日通车运营。陕西省境内铁路延展长度、电气化铁路、营业里程等(见表2-1-1、2-1-2)。

2005年,陕西省境内铁路专用线比1990年增加78条,总延展长度比1990年增加119.278公里(见表2-1-3)。

为适应运量不断增长和铁路六次大提速的需要,从1991年就开始大规模改造线路,陆续更改干线和支线的钢轨与道岔。1996年,陇海线60公斤/米重型钢轨全部贯通。1997

年,宝成线陕西境内 60 公斤/米重型钢轨贯通。1999 年,采用哈克扣件新技术山区铺设无缝线路 12 公里,这是省内首例在山区铺设的无缝线路。当年第四季度在西安至宝鸡更换提速道岔 150 组,将换下来的 60 公斤/米道岔移位侯西线,解决了侯西线线路与道岔不匹配问题。2000 年 8 月,西康线秦岭隧道 18.447 公里钢轨,长轨条运送及工地焊轨任务全面完成。该隧道采用的是弹性整体道床,60 公斤全余热淬火钢轨及新型扣件。2005 年,陕西境内陇海线更换 VZ200I 型可动心轨提速道岔 119 组,消灭平交道口,全线实现绿色通道贯通,提速区段实现全封闭。至年末,除宝中线、西户、咸铜、阳安、梅七、包西铁路用 50 公斤/米钢轨外,其他线路均为 60 公斤/米钢轨与同型道岔。

线路轨枕从 1990 年到 2005 年逐渐以钢筋混凝土轨枕 II Ⅲ 型代替木枕,除包西线个别路段和其他线路只在小半径曲线处采用木枕外,其余均采用钢筋混凝土轨枕,II 型钢筋混凝土轨枕每公里铺设 1 840 根,Ⅲ 型每公里铺设 1 667 根。2003 年 11 月,“西宝”山区 55 万根木枕全部下道,宝成铁路 1957 年通车以来,有 46 年历史的木枕彻底被钢筋混凝土轨枕取代。对道床养护是从 2001 年开始全部采用机械清筛,对提高工效,消灭翻浆冒泥,改变道床板结,提高道床弹性,为重载提速起到较好作用。

1990 - 2005 年境内铁路发展状况表

表 2-1-1

单位:公里

年份	线路延展长度	其中正线	电气化铁路	营业里程
1990	3 677.490	2 457.061	1 891.057	1 973.771
1991	3 732.241	2 470.282	1 900.911	1 973.185
1992	3 767.975	2 469.694	1 900.323	1 973.099
1993	3 772.385	2 469.402	1 900.067	1 972.878
1994	4 106.351	2 758.387	1 900.067	2 256.878
1995	4 270.25	2 887.6	2 029.229	2 393.001
1996	4 294.394	2 890.987	1 900.067	2 390.6
1997	4 315.054	2 756.062	1 915.436	2 392.878
1998	4 315.99	2 756.062	1 915.436	2 389.353
1999	4 385.533	2 949.693	2 109.144	2 389.18
2000	4 462.208	3 021.449	2 164.152	2 440.28
2001	5 235.524	3 610.562	2 395.017	3 042.97
2002	5 233.477	3 609.321	2 393.776	3 038.365
2003	5 782.593	4 036.909	2 518.397	3 272.25
2004	5 821.650	4 036.652	2 821.012	3 278.782
2005	5 874.734	4 061.808	2 844.094	3 426.196

注:①不含包(头)神(木)铁路神木北-大柳塔-石圪台 39.5 公里

②表中数据选自《西安铁路分局年鉴》(1991-2005)、《安康铁路分局年鉴》(1991-2005)、《西安铁路局年鉴》(2006)

2005 年境内铁路线路管辖一览表

表 2-1-2

单位:公里

单 位	线 别	营业长度总计	延 展 长 度		代维修非路产专用线
			总 计	正 线	
总合计		3 426. 196	5 874. 734	4 061. 808	439. 956
按段划分					
西安工务段		538. 699	1 303. 078	777. 824	130. 51
阎良工务段		464. 597	720. 872	481. 286	102. 791
宝鸡工务段		421. 210	1 006. 954	712. 504	115. 484
略阳工务段		351. 978	543. 215	421. 888	39. 797
汉中工务段		351. 237	505. 704	351. 237	38. 231
安康工务段		359. 742	554. 699	382. 733	2. 815
万源工务段		269. 733	375. 171	269. 733	10. 328
西延公司		669. 00	865. 041	664. 603	-
按线划分					
陇海线		435. 5	1 576. 634	893. 555	193. 927
宁西线		248. 2	364. 498	302. 963	—
南同蒲线		20. 5	24. 731	19. 718	—
侯西线		212. 4	293. 98	211. 693	40. 916
襄渝线		406. 8	594. 225	406. 804	11. 908
宝成线		341. 9	526. 497	413. 158	39. 797
宝中线		136. 1	185. 815	136. 813	21. 569
西康线		267. 5	387. 281	290. 407	1. 235
西户线		41. 3	44. 241	40. 584	27. 083
咸铜线		134. 2	260. 811	148. 047	58. 254
阳安线		356. 6	518. 626	356. 171	38. 231
太西线		41. 6	53. 064	43. 541	3. 765
包西线		669. 0	865. 041	664. 603	-
下桑线		12. 8	16. 787	12. 764	0. 384
梅七线		70. 8	100. 24	69. 199	1. 448
联络线		31. 0	62. 263	51. 788	1. 439

注:①万源工务段管辖线路含境外 136 公里

②表内数据来源于《西安铁路分局志》、《安康铁路分局志》,西安、安康铁路分局、西安铁路局、西延铁路公司年鉴及年度统计资料汇编

1990—2005年境内铁路专用线统计表

表 2-1-3

年份	专用线 管理车 站(个)	总延 展长 (公里)	装卸作业		专用线 用户 (户或条)	共 用		
			作业量 (万吨)	占铁路运 输总量%		共用车站 (个)	户数 (户)	作业量 (万吨)
1990	67	691.394	—	—	313	—	—	278.2
1991	67	691.4	3 105.0	59.1	326	—	97	
1992	67	648.7	3 163.9	59.4	308	17	95	388.20
1993	69	712.6	3 233.8	58.0	311	17	95	390.25
1994	49	723	—	—	321	17	95	413.70
1995	68	723	3 180.8	59.0	321	17	—	403.13
1996	—	721	—	60.0	322	—	—	—
1997	77	715	—	68.0	325	—	—	—
1998	76	723	—	67.9	329	24	87	511.33
1999	—	—	—	—	—	—	—	—
2000	90	777.22	3 418.02	67.5	359	—	—	—
2001	88	771.32	—	65.2	345	17	95	415.2
2002	88	771.81	3 180.84	59.0	346	17	95	403.13
2003	93	802.022	—	53.5	341	16	83	542.79
2004	94	810.672	—	73.8	346	15	81	573.76
2005	109	810.672	5 155.95	65.3	380	34	116	563.11

注:表中数据选自《西安铁路分局年鉴》(1991—2005)、《安康铁路分局年鉴》(1991—2005)、《西安铁路分局年鉴》(2006)

第二节 桥梁 隧道

2005年末,陕西省境内铁路桥梁比1990年增加1 259座,总延长增加213 384米。隧道比1990年增加529座,总延长增加411 763米。(见表2-1-4)

1990至2005年,随着铁路新线和复线不断建设,桥梁和隧道也快速增加。宝成二线阳平关—广元段新建桥梁39.0689公里,占总长度52.4%,西康线修建桥梁172座,占线路长度的14%,隧道97座占线路总长度的46%。宁西线陕西境内桥隧总长占线路长度的45%。包西铁路神木北至延安北,桥隧总长79公里,占线路总长的21%。而襄渝二线胡家营—梁家坝,桥隧比例高达全线80%以上,桥梁201座、隧道149座。16年间,铁路部门注重加大对既有桥隧的维修、大修和改建。陇海线泮河大桥原为6—26米

上承式钢梁,修建于1935年,运营67年,桥墩基础木桩,钢梁病害严重。2001年10月,实施整治,更换6孔钢梁为圬工梁,改木桩基础为混凝土旋喷桩基础。2002年4月完成基础加固与河床铺砌,7月完成大桥换梁工程。1999年,桥梁维修为适应提速要求,铁路部门与西安建筑科技大学合作,应用碳素纤维布加固裂损混凝土梁完成4座8孔,同时采用新技术,新材料整治锚螺栓折断病害。2000年陇海线西安至宝鸡段完成提速区段14座桥计64孔圬工梁加固及两座桥的限界架和1座桥扣件改造。加固陇海线漆水河桥墩一座,更换宝天段非标小跨度钢梁1座10米,加固裂损圬工梁23孔,整治隧道道床下沉,翻浆冒泥病害9座。2001年,南同蒲线风陵渡黄河特大桥病害整治,注重消灭圬工梁裂损,加强监控检测,保持设备完好状态。完成潼关黄河桥和宝成线明水坝大桥桥面大修。2002年6月9日,陇海线灞河桥被洪水冲垮,中断行车。为吸取教训,铁路部门全面调查桥梁存在的浅基和木桩基础病害,制订整治规划。同时增加桥隧维修费用。2002年比2001年增加52.5万元,平均每换算米15.08元,较2001年增加2.63元/米。

2004年完成桥隧限界资料工作,采用CAD绘制完成西康线、侯西线、宝成线15座桥梁检定工作,完成陇海线浐河浅基加固、宝鸡金陵河桥、南同蒲潼关桥更换钢梁和南同蒲黄河大桥路基下沉整治,宝中线严家山隧道衬砌加固。

2005年,陕西境内铁路桥、隧涵使用状况并针对第六次铁路提速及时进行大修、维修,投入到西宝段桥涵改造工程1400万元,宁西线桥梁加固9800万元,完成西康线老河桥基础加固墩身包箍,维修702座桥梁和362座隧道、涵梁2426座,更换桥枕、更换桥上分开式扣件,整修支座、墩台浅基防护,修补圬工桥梁、钢梁加涂面漆,通过改建和针对性整治,病害得到整治,桥隧质量进一步提高,保障了运输安全。

1990 - 2005 年境内桥梁隧道涵渠状况表

表 2-1-4

年份	桥梁总数		长度分类								隧道总数		涵渠总数	
	座	总长度 (米)	特大桥		大 桥		中 桥		小 桥		座	总长度 (米)	座	总长度 (米)
			座	总长度 (米)	座	总长度 (米)	座	总长度 (米)	座	总长度 (米)				
1990	2 008	122 910	—	—	—	—	—	—	—	—	816	438 968	4 682	124 809
1991	1 973	123 220	—	—	—	—	—	—	—	—	947	439 356	—	—
1992	1 986	122 927	—	—	—	—	—	—	—	—	951	451 165	5 278	119 706
1993	1 832	121 345	12	10 597	306	62 732	529	35 167	985	12 849	948	44 0170	4 289	120 045
1994	1 990	124 570	12	10 597	306	62 732	529	35 167	985	12 849	948	440 303	—	—

续表

年份	桥梁总数		长度分类								隧道总数		涵渠总数	
	座	总长度 (米)	特大桥		大 桥		中 桥		小 桥		座	总长度 (米)	座	总长度 (米)
			座	总长度 (米)	座	总长度 (米)	座	总长度 (米)	座	总长度 (米)				
1995	1 990	124 570	12	10 597	306	62 732	529	35 167	985	12 849	947	440 445	—	—
1996	1 978	125 048	12	10 597	309	63 598	528	34 965	971	12 665	952	452 057	—	—
1997	1 986	128 133	15	12 777	313	64 140	536	35 348	964	12 642	954	458 072	—	—
1998	1 986	128 126	15	12 777	313	64 139	536	35 343	964	12 642	954	459 006	—	—
1999	1 997	131 635	15	12 777	323	67 229	542	35 753	959	12 649	954	479 113	—	—
2000	1 997	131 633	23	17 854	405	90 058	593	39 475	1 135	16 064	954	479 113	4 375	53 861
2001	2 820	253 154	47	38 992	619	140 783	799	53 425	1 356	19 973	1 137	718 956	3 841	110 397
2002	2 665	235 603	47	38 992	619	140 783	799	53 425	1 356	19 973	1 137	718 956	6 264	102 454
2003	3 196	336 461	78	72 734	773	183 784	874	58 641	1 495	21 126	1 246	853 383	3 647	447 571
2004	2 681	234 513	—	—	—	—	—	—	—	—	1 195	689 454	6 252	102 451
2005	3 267	336 294	62	—	—	—	—	—	—	—	1 345	850 731	7 645	211 792

注:表中数据选自《西安铁路分局年鉴》(1991-2005)、《安康铁路分局年鉴》(1991-2005)、《西安铁路局年鉴》(2006)

第三节 设备养护

一、养护基地

陕西省境内铁路线路、桥梁、隧道的养护维修主要是铁路工务部门担负,工务部门包括:工务段、大修段、采石场与林场。

工务段:1990年陕西境内铁路设有西安、三原、韩城、宝鸡、拓石、凤州、略阳、安康、汉中、紫阳、万源(位于四川省)、镇安11个工务段。分别承担陇海、宝成、阳安、宝中、侯西、太西、南同蒲、西康、宁西、咸铜、梅七、西户、下桑、襄渝线部分区段的线路、桥梁、隧道大修、养护维修和紧急抢修任务。1994年西延公司,所属的工务业务桥梁隧道涵渠的维修任务交由中铁电气化局集团有限公司代维修。1997年6月,拓石工务段易名宝鸡西工务段,2004年11月,宝鸡西工务段并入宝鸡工务段,韩城工务段并入三原工务段,凤州工务段并入略阳工务段。紫阳、镇安两个工务段,分别并入万源、安康工务段。2005年,撤并整合后,陕西境内铁路有西安、阎良、宝鸡、略阳、安康、汉中6个工务段,另有境外万源工务段。从改变既有线路维修体制着手,将线路、桥隧领工区合并整合为线

路车间、桥梁车间、班组设置也趋于多元化,成立巡养班、维修队、检查组。

工程段:按专业分工担负线路、桥涵、隧道等技术设备的大修更新改造任务。1990年,陕西境内有咸阳桥隧工程段、虢镇线路工程段和汉中线路桥隧段。1993年10月,咸阳桥隧工程段易名咸阳桥隧工程公司。2004年11月撤销虢镇线路工程段和咸阳桥隧工程公司,同时成立西安线桥大修段,同年11月撤销汉中线路桥隧段,整建制划入汉中工务段管理,并设立汉中工务段汉中线路桥隧大修分段。2005年9月,撤销汉中工务段汉中线路桥隧大修分段,整建制划交西安线桥大修段管理。2005年末,陕西境内铁路有西安线桥大修段一个专业工程段。段内设各业务管理科、部、室。下设线路一、二、三、四、五、六工程队,桥隧一、二、三、四工程队,机械化线路队、机械化施工队、修配所、焊轨厂等15个生产车间。

采石场为养护维修铁路线路提供道砟和片石。1990年末,陕西省境内有华山、毛家庄、颜家河、汉阴四个采石场。当年生产石料282 070万立方米。1992年3月,撤销毛家庄采石场。1993年投资16万元,完成汉阴采石场湿式防尘工程。1994年7月西延铁路公司卧虎山采石场成立,为养护包西线神钟段提供石料。1997年颜家河、华山采石场易名颜家河、华山石料供应段。1998年投资285万元,修建颜家河石料弃砟场,投资2 100万元,扩建改造华山石料段生产基地。2004年11月,颜家河石料供应段划归宝鸡工务段,改为宝鸡工务段颜家河石料供应站,华山石料供应段划归西安工务段改为西安工务段华山石料供应站。1998年,投资825万元,改建汉阴采石场,更新碎石、装载机械、改进环保工程和弃砟场建设,由于修建西康铁路,1999年后,陆续扩能改造后的汉阴采石场生产能力已达到年产1级道砟10万立方米。1999年道砟产量15.6万立方米,2000年产量16.5万立方米。2005年9月,撤销汉阴采石场,整建制划交汉中工务段管理,改为汉中工务段汉阴石料供应站。2005年,陕西境内有华山、颜家河、汉阴、卧虎山4个石料供应站,华山石料供应站的主要产品是路用标准一级道砟,承担陇海、咸铜、侯西、梅七、西康、宁西等线路大、中维修用砟及西安北环新线建设用砟的生产供给任务。颜家河石料供应站承担陇海线(西安—天水)、宝中线(宝鸡—安口窑)、宝成线(宝鸡—广元)段的大中维修石料供应任务。汉阴石料供应站主要承担襄渝、阳安、西康铁路大中维修用砟,卧虎山石料供应站负责包西线神钟段的大中维修用砟任务。

林场为绿化线路,护坡,防止水土流失提供苗木,由所在地工务段管理。20世纪90年代以后,各工务段林务工区陆续撤销,沿线绿化用苗均需外购。而兴平、临潼林场,社棠、阎良、阳平关苗圃绿化育苗工作比较好。1990年育苗322.3万株。2001年4月成立西安铁路绿化委员会,办公室设在土地管理分局,由工务部门管理的林业工作移交西安土地管理分局。2002年7月,成立西安铁路林业局,编制《2002~2005年铁路造林绿化规划》,当年绿化铁道线100公里。2003年,成立西安铁路林业局稽查站,加大林业绿化管理和林政管理执法工作。2004年西安至宝鸡提速达标绿化通道建设全线贯通。

2005年,陕西省境内铁路运输企业有临潼、兴平、社棠3个林场,阳平关、阎良、蒲石3个苗圃,提供各种苗木2824万株,绿化了西延、神延41公里铁路沿线和宝天、西宝、西潼绿色通道建设。

二、制度与管理

铁路线路、桥梁、隧道、涵渠的养护分维修、中修、大修三个作业等级。根据轨道检查车、工务复测队和桥梁检定队提供的技术数据提出工务设备大中修意见;根据每年春、秋季设备安全大检查统计的线、桥、隧、涵、路基技术状态实际变化情况失格程度,危及人身、行车安全的程度和发展需要,提供大中修、更新改造申请书,由铁道部、铁路局、铁路分局三级审批,安排计划。计划项目确定后,根据任务量、技术复杂程度,分别由部属设计院、局属设计院、分局勘测设计所承担设计任务。一般大中修由分局设计所承担设计任务。

1990年,铁道部下发《加强养路机械化工作的若干意见》,要求加强机械化养路作业。1991年,拟订《线路中修管理办法(草案)》和《加强大中修施工组织,保证运输安全措施》。并据山区和平原线路工作繁简调整单价。山区线路中修每公里4.79万元,平原线路4.4万元。1992年,引进郑州铁路局机械化养路工程段大型养路机械捣固线路。由于评分成为考核养护线路的指标,养路工作程序倒置为“先修后检”,失去了轨道动态检测指导养护工作的实际意义。为纠正此类不良风气,铁道部在《线路维修改革办法》中规定,以轨检车动态检测和人工静态检查综合评定为考核线路质量的基本指标。对工务段的评价具体规定了徒步检查工区及线路设备的数量。

1998年,制订《桥隧路大修工程管理工作暂行办法》和《桥隧路大修工程奖励办法》。2000年,各工务段成立机械维修工队,加强线路机械捣固。2001年,制定《天窗修及实施办法》,为加强机械化作业创造条件。在实行一套完备的考核检查,养护规定外;当年,工务系统加大科技投入,采用跨区间无缝线路设计,以胶接绝缘夹板替代钢轨胶接接头,采用工字钢架空整治基床病害,提高施工安全度。推广应用钢管螺栓倒棱器,加强轨撑,使用螺栓防锈套管改造隧道内锈蚀扣件以及MGD-1型多功能钢轨打磨机、SBZB-500型手动增力扳手、TYD360焊剂等“四新”项目。同时,万源工务段进行全断面抛碴车整治翻浆冒泥试验。安康工务段采用防洪远程监控系统 and 尿醛树脂整治裂隙土翻浆技术,汉中工务段的边坡收砟机改造,小型工字钢运输小车、列车接近报警器等项目相继投入使用。

2005年,积极探索路局直管站段新体制下的工务工作新途径,制定下发45项专业管理办法和技术标准,改革现行维修体制和作业方式,探索实行与“养修分开”和“天窗”综合维修相匹配的劳动组织,整合并做大做强车间、班组。提出工务系统巡道班制改革方案。年末,线路维修验收优良率98%,桥梁综合维修累计优良率98.8%,隧道综合维修累计优良率99.2%,涵渠综合维修累计优良率99.5%。

第二章 机 车

机车是铁路运输的动力,主要有蒸汽机车、内燃机车和电力机车。铁路运输动力改革逐步向内燃和电力机车转型。2005年,陕西境内机车比1989年424台增加285台,其中电力机车占机车总数的74.2%,比1989年236台增加290台;内燃机车占机车总数的25.8%,比1989年32台增加151台。由于某些技术指标无法合并计算,本章节部分内容西安、安康铁路分局分开记述。

第一节 配 属

机车配属由铁道部统一掌握,根据各铁路局运输计划,配属机车台数。铁路局再根据各个区段运输计划,将机车分给各机务段运用。

1991年4月21日,西安—郑州间旅客列车全部由电力机车牵引,10月1日,西韩线客车全部由内燃机车牵引。1992年4月1日,西安—瑶曲旅客列车和货物列车、西安—蒲城旅客列车由内燃机车取代蒸汽机车牵引。1994年,蒸汽机车锐减36.3%,剩65台。1995年5月30日,最后1台解放型蒸汽机车(JF-40277)在梅家坪机务段报废。2000年,蒸汽机车仅剩7台,占机车总数的1.7%,比1991年减少30.9个百分点。2001年12月28日,最后1台蒸汽机车(QJ-6934)在新丰镇机务段退出运输舞台。1991年1月29日,西安机务段有了第一台内燃机车(BJ-3164),DFH₂型于2001年退出历史舞台,BJ型、DFH₅型逐年减少。2004年DF₄和DF₇型143台,占内燃机车总数的95.3%。电力机车SS₁型也是减少趋势,法国造型6G型电力机车最后一台(6G-088)于2000年5月26日在宝鸡机务段报废。SS型系列电力机车成为牵引主力。2004年4月4日,生产力布局调整后,原勉西机务段配属机车改配安康机务段,为适应襄渝线安达段货运列车牵引定数提高到4000吨的需要,将襄渝线货运机车由SS₁型更新为SS_{3B}型固定重联机车,实现襄渝线电气化后的第一次货机换型。

单位:台

1990 - 2005 年境内铁路机车配属表

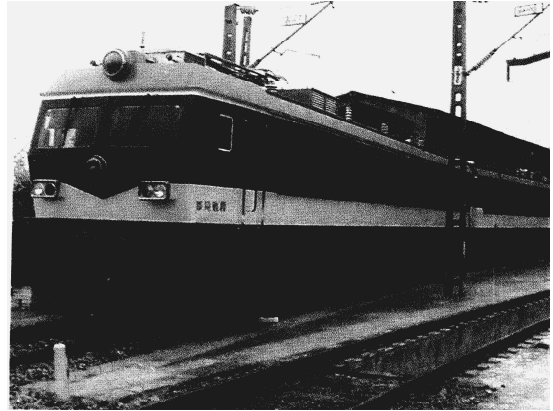
表 2-2-1

年份	电力机车										内燃机车										蒸汽机车			总计										
	韶山 ₁ (SS1)	韶山 ₃ (SS3)	韶山 _{3B} (SS3B)	韶山 ₄ (SS4)	韶山 _{5B} (SS5B)	韶山 _{6B} (SS6B)	韶山 ₇ (SS7)	韶山 _{7C} (SS7C)	韶山 _{7D} (SS7D)	韶山 _{7E} (SS7E)	韶山 _{7B} (SS7B)	6C(法)	DJ1	合计	北京BJ	东风 ₁ DF ₁	东风 ₂ DF ₂	东风 ₃ DF ₃	东风 ₄ DF ₄	东风 _{4BK} DF _{4BK}	东风 ₇ DF ₇	东风 _{10D} DF _{10D}	东风 _{8B} DF _{8B}		东风 _{7C} DF _{7C}	东风 _{7B} DF _{7B}	东风 _{11C} DF _{11C}	东风 ₁₂ DF ₁₂	东风 ₅ DF ₅	东风 ₇ DF ₇	合计	前进QJ	解放JF	合计
1990	199	-	-	23	-	-	-	-	-	-	37	-	259	-	-	-	17	-	-	-	3	-	-	-	-	-	3	16	3	42	80	48	128	429
1991	203	-	-	68	-	-	-	-	-	-	37	-	308	15	-	-	-	-	-	-	21	-	-	-	-	-	3	20	3	62	80	42	122	492
1992	198	-	-	52	-	-	-	-	-	-	36	-	286	15	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	1	17	5	69	-	-	108	463	
1993	203	-	-	53	2	-	-	-	-	-	35	-	293	17	-	-	-	-	-	23	-	-	-	-	-	2	18	6	96	77	24	101	490	
1994	205	15	-	53	-	-	-	-	-	-	44	-	317	17	-	-	-	-	34	-	34	-	-	-	-	2	18	6	111	64	1	65	493	
1995	207	29	-	53	-	25	-	-	-	-	30	-	344	17	-	-	-	-	32	-	38	-	-	-	-	2	18	7	114	58	-	58	516	
1996	203	29	-	53	-	30	-	-	-	-	30	-	345	17	-	-	-	-	38	-	38	-	-	-	-	2	18	7	120	47	-	47	512	
1997	201	40	-	53	-	30	-	-	-	-	13	-	337	18	-	-	-	-	45	-	22	-	-	-	-	1	18	9	113	53	-	53	503	
1998	197	40	-	65	-	30	-	-	-	-	13	-	345	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	18	9	138	-	-	23	506	
1999	184	56	-	66	-	30	22	-	-	-	11	-	369	16	-	-	-	-	52	-	45	-	-	-	-	1	18	9	141	-	-	-	510	
2000	178	74	-	81	-	30	31	-	-	-	-	-	394	17	-	-	-	-	53	-	49	-	-	-	-	1	18	11	149	-	-	7	550	
2001	183	105	-	83	-	30	3	39	29	-	-	-	1	473	14	3	59	5	52	-	52	-	-	4	-	-	17	12	166	-	-	6	645	
2002	158	105	-	84	-	30	-	32	59	-	-	-	20	488	11	3	66	6	52	1	52	1	4	4	-	-	13	14	170	-	-	-	658	
2003	128	64	21	124	-	30	-	25	58	-	-	-	485	9	3	72	6	61	1	4	4	1	4	4	-	-	11	21	192	-	-	-	677	
2004	94	43	72	132	-	24	-	47	58	35	-	-	505	9	3	81	6	66	1	20	4	4	4	-	-	-	6	21	214	-	-	-	719	
2005	95	65	49	147	-	24	-	47	58	41	-	-	526	6	-	76	17	64	1	20	31	2	6	-	-	-	-	223	-	-	-	-	749	

注:表中数据选自《西安铁路分局年鉴》(1991-2005)、《安康铁路分局年鉴》(1991-2005)、《西安铁路分局年鉴》(2006)、《统计资料》(1990-2005)



韶山₁(SS₁)型电力机车



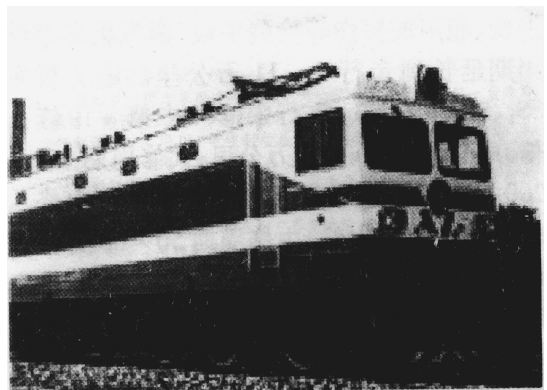
韶山_{3B}(SS_{3B})型电力机车



韶山₄(SS₄)型电力机车



北京(BJ₁)型电力机车



韶山_{6B}(SS_{6B})型电力机车

第二节 运用

一、机车交路与乘务制度

(一) 机车交路 机车交路是机车固定担当运输任务的区段。1991年,陕西省境内机车交路分别由西安、宝鸡、梅家坪、韩城、安康、勉西6个机务段承担。西安机务段担当宝鸡—三门峡西410公里、西安—孟塬121公里、西安—铜川157公里、西安—瑶曲178公里、西安—蒲城103公里、西安—韩城238公里6条线路1207公里客车牵引任务,另4条线路540公里货车牵引任务,担当梅家坪—瑶曲小运转、西安东等16个车站调车和小运转任务。宝鸡机务段担当宝鸡—广元355公里客车牵引,宝鸡东—广元、宝鸡东—西安东531公里货车牵引,宝鸡东—颜家河、宝鸡东—宝鸡南54公里小运转,宝鸡东—凤州94公里补机,宝鸡东等10个车站调车和小运转任务。韩城机务段担当韩城—西安东牵引任务。1992年7月1日,撤销韩城机务段,成立新丰镇机务段。1993年,西安机务段担当西安—宝鸡、三门峡西、铜川、瑶曲、蒲城6条线路1085公里客车,西安东—孟塬,西安西—铜川南、瑶曲3条线路442公里货车牵引,西安近郊客车、小运转和西安等15个站调车、小运转任务。宝鸡机务段担当宝鸡—广元355公里客车,宝鸡东—西安东、广元、颜家河574公里货车牵引,宝鸡东—秦岭48公里补机牵引和宝鸡等10个站调车,小运转任务。新丰镇机务段担当新丰镇—韩城、蒲城和韩城—阎良3条线路462公里货车牵引,韩城—甘井56公里补机和韩城等4个站调车、小运转任务。梅家坪机务段配属机车4台,承担段内调车。

1995年6月1日,宝中线临管运营,宝鸡机务段担当宝鸡、宝鸡东—安口窑旅混合区段货车,千河—新丰镇货物列车牵引。新丰镇机务段担当新丰镇—罗敷电煤列车牵引。勉西机务段担当勉西—略阳128公里、勉西—广元南156公里、勉西—安康东291公里的客货列车牵引任务和勉西、勉县、汉中、安康等车站的调车作业及小运转的牵引运输任务。以勉西—广元、略阳为西线,勉西—安康东为东线,均采用肩回式机车交路。

安康机务段担当安康—达县283公里的客货列车牵引和安康东编组站、万源、双龙车站的调车作业及小运转的牵引任务。同样采用肩回式机车交路。1997年,机车交路是:西安机务段担当西安—宝鸡、三门峡、铜川、前河镇、韩城、蒲城6条线路1107公里客车,西安东—孟塬、新丰镇和西安西—铜川南、瑶曲4条线424公里货车牵引,临潼—咸阳、铜川和西安—余下调车任务。宝鸡机务段担当宝鸡—广元客车和宝鸡—安口窑旅混、略阳客货列车,宝鸡东—广元、西安东和千河—新丰镇货车牵引,宝鸡东—秦岭和兴平—阳平关、安口窑调车及宝鸡东—社棠调车和小运转任务。新丰镇机务段承担新

丰镇—韩城、蒲城和韩城—阎良货车牵引、韩城—甘井补机、桑树坪小运转和新丰镇—孟塬—韩城—蒲城调车任务。梅家坪机务段3台机车,担当段内调车任务。

1999年,梅家坪机务段撤销,改为西安机务段梅家坪机务分段。安康机务段担当安康东—达县客货列车牵引任务和阳安线安康—勉西客车牵引任务。勉西机务段承担勉西—略阳、勉西—广元、勉西—安康客货列车牵引任务。2001年4月,神(木北)延(安北)铁路全线铺通,机车交路调整为蒲城—神木北站,由延安北机务段担当。2003年,西安、宝鸡、新丰镇机务段机车换型调整数量较大,交接过程中,加强线上供车,调整机车交路,确保平稳过渡。2003年8月30日,西安机务段陇海线客运机车交路由双肩回式运转制,改为半循环式机车运转制;10月30日,改为全循环式机车运转制。2004年3月31日18点起,阳安线安康东—广元南实行货运机车肩回运转制交路,入安康机务段整备;4月1日,襄渝线襄樊—达州区段客运机车实行半循环运转制交路,上行入安康客机折返段整备。2004年,撤销宝鸡电力机车段,整建制并入宝鸡机务段,成立宝鸡电力机车检修中心(对外)、宝鸡电力机车分段(对内)。生产力布局调整后西安机务段主要担当北京—西安—宝鸡段1367公里、西安—韩城段253公里、西安—安康段260公里、西安—瑶曲段180公里、西安—蒲城段103公里旅客列车及西安东—华山段118公里、西安西—铜川南段150公里的货物列车机车牵引任务。宝鸡机务段主要担当陇海线宝鸡—新丰镇202公里货运任务、宝鸡—社棠148公里小运转任务,宝成线宝鸡—广元358公里客货运输,宝鸡—中卫198公里客货运输。新丰镇机务段主要担当新丰镇—韩城204公里、新丰镇—安康261公里、新丰镇—南阳西408公里、新丰镇—蒲城67公里的货运任务和新丰镇—华山段86公里、韩城—桑树坪32公里的小运转货运任务。安康机务段担当安康东—达县283公里、安康东—广元南以及勉西—略阳786公里客货列车牵引任务。采用肩回运转式机车交路。

2004年为迎接第五次提速,机车交路发生重大变革,实行一元式机车长交路,开行点对点直达列车,西安—北京西5对特快列车(其中1对直达特快)、由西安机务段SS_{7E}型机车牵引。陇海线郑州—兰州4对特快旅客列车为半循环式机车交路,由西安、兰州、郑州机车调度按《调规》规定方式组织机车运用。2005年,陕西省境内有西安、宝鸡、新丰镇、安康和西延公司的延安北5个机务段。5月1日,延安北—新丰镇机车交路贯通后,实行长交路、大轮乘。

(二)乘务制度 1990年,只有宝成线宝鸡—广元实行轮乘制,其余实行包乘制。1991年4月21日,陇海线郑州—西安旅客列车使用电力机车牵引,采用轮乘制和包乘制相结合的乘务方式。西安—三门峡段由西安机务段包乘,三门峡—郑州段由郑州机务段采用轮乘制牵引。

1993年,完善机车组固定包乘率,摸排、清理,合理调配机车乘务员,各机务段机车组固定包乘率比1992年提高17.4%,平均92.7%,其中宝鸡机务段100%,西安机务段

91.4%，新丰镇机务段 85.6%。

1994 年以前勉西机务段采用轮乘制乘务制度。1995 年因机车保养需要调整机车乘务制度，勉西—广元采用轮乘制；勉西—安康采用轮、包结合的乘务制度。

1995 年，贯彻路局《机车保养细则》，修订《轮乘制管理办法》，宝成线 SS₄ 型机车改为轮乘制加责任车形式，突出机车保养要求，进一步提高机车保养水平。

1996 年 3 月，安康机务段成立客车队，实行包乘制。货车仍实行轮乘制。

1996 年 4 月 1 日，宝鸡机车段担当的宝鸡东—广元 SS₄ 型货运机车轮乘制改为宝鸡东—凤州包乘、凤州—广元责任人车的包轮结合制度。

2001 年，西安—郑州、安康，宝鸡—中卫，部分客车实行“双司机”乘务。

2004 年，西安—北京西 5 对直达特快旅客列车和郑州—兰州特快旅客列车，由西安机务段担当西安—兰州乘务，采取随乘制单司机操纵，乘务方式采取轮乘制。

2005 年，西安铁路局进行劳动组织改革：宝鸡—广元间 18 对旅客列车，取消略阳换班，双班单司机从宝鸡直通广元；西安—蒲城间 3 对客车机车交路由蒲城延长到延安，双班单司机值乘直达延安；新开行客车实施长交路轮乘制，单司机值乘。2005 年 7 月 1 日起开行的延安—北京、泰州—成都、泰州—兰州 3 对旅客列车，由西安机务段担当西安—延安、西安—北京、西安—郑州区段，宝鸡机务段担当宝鸡—成都区段，均实行双班单司机值乘。并对原神木—延安北线、西安—延安北线交路方式优化调整乘务方式采用轮乘、包乘制相结合，节省客运机车 3 台。勉西—广元采用轮乘制，勉西—安康采用轮、包结合乘务制度，安康机务段客车队实行包乘制，货车队实行轮乘制。

二、牵引定数、技术速度与运用效率

随着牵引动力由蒸汽向内燃、电力转化和机车型号的优化，机车牵引定数不断提高。

1990 年，阳平关东—勉西货物列车牵引定数 2 400 吨，勉西—安康东货物列车牵引定数 2 400 吨，胡家营—安康北货物列车牵引定数 2 300 吨，安康东—达县货物列车牵引定数单机 2 400 吨，双机 3 400 吨。

1993 年，新丰镇机务段新丰镇—韩城直货列车采用 DF₄ 型内燃机车担当牵引，牵引定数由上行 1 100 吨提高到 1 200 吨，下行 2 200 吨提高到 3 000 吨。

1995 年 11 月 10 日，陇海线郑州—天水段上行货物列车牵引定数由 3 500 吨提高到 4 000 吨，使这一区段运能紧张状况得到缓解。

1998 年 6 月由铁道部和国家开发银行投资的阳安线单线扩能工程开工，竣工后牵引定数将由 2 450 吨提高到 4 000 吨。

1999 年，阳平关—勉西货物列车牵引定数 2 600 吨，勉西—安康东货物列车定数 2 600 吨，胡家营—安康东货物列车牵引定数 3 500 吨，安康—达县货物列车定数 3 500 吨。

2001年,陇海线郑州北—西安区间下行牵引定数由3 500吨提高到4 000吨。新丰镇—长哨间补机SS₃B型机车,牵引定数4 000吨。

陕西境内铁路主要区段机车牵引定数(见表2-2-2)。

部分年份境内铁路主要区段机车牵引定数表

表2-2-2

年份	区段		陇阳	安海	咸铜	梅七	宝成	侯西	西户	包西	宝中	西康	宁西	襄渝	
			西安东—孟塬	新丰镇—宝鸡东	西安西—铜川南	西安西—瑶曲	宝鸡东—广元南	新丰镇—韩城	西安东—余下	新丰镇—余下	新丰镇—安口窑	新丰镇—安康东	新丰镇—南阳西	胡家营—安康东	安康东—达州
1991	机型		SS ₁	SS ₁	QJ	QJ	6G	QJ	DF ₄	QJ	-	-	-	-	
	定数(吨)	上行	3 500	3 500	3 000	2 700	2 400	1 200	3 500	3 100	-	-	-	-	-
		下行	3 300	3 300	1 100	750	2 400	3 100	3 000	3 500	-	-	-	-	-
1995	机型		SS ₁	SS ₁	QJ	QJ	6G	QJ	DF ₄	QJ	双SS _{6G}	-	-	-	
	定数(吨)	上行	3 500	3 500	3 000	2 700	2 600	1 200	3 500	3 100	3 700	-	-	-	-
		下行	3 300	3 300	1 100	750	2 800	3 100	3 000	3 500	3 700	-	-	-	-
1996	机型		SS ₁	SS ₁	DF ₄	DF ₄	SS ₄	DF ₄	DF ₄	DF ₄	双SS _{6G}	-	-	-	
	定数(吨)	上行	3 500	3 500	3 000	2 700	2 600	1 200	3 500	3 100	3 800	-	-	-	-
		下行	3 300	3 300	1 100	750	2 800	3 100	3 000	3 500	3 500	-	-	-	-
2001	机型		SS ₁	SS ₁	DF ₄	DF ₄	SS ₄	DF ₄	DF ₄	DF ₄	双SS ₃	SS ₄	-	SS ₃	SS ₁ /双
	定数(吨)	上行	3 500	4 000	3 000	2 700	2 600	1 200	3 500	3 100	3 800	4 000	-	3500	2 300/ 3 500
		下行	3 300	3 800	1 100	750	2 800	3 100	3 000	3 500	3 800	4 000	-	3 500	2 300/ 3 500
2004	机型		SS ₁	SS ₁	DF ₄	DF ₄	SS ₄	DF ₄	DF ₄	DF ₄	双SS ₃	SS ₄	SS ₄	SS _{3B}	SS _{3B}
	定数(吨)	上行	3 500	4 000	3 000	2 700	2 600	1 200	3 500	3 100	3 800	4 000	4 000	4 000	4 000
		下行	3 300	3 500	1 100	750	2 800	3 100	3 000	3 500	3 800	4 000	4 000	4 000	4 000

注:表中数据选自《西安铁路分局年鉴》(1991-2005)、《安康铁路分局年鉴》(1991-2005)、《西安铁路分局年鉴》(2006)、《统计资料》(1991-2005)

2005年,西延铁路制定机车牵引试验方案,将延安北—新丰镇东风8B(DF_{8B})牵引定数从3 500吨提高到4 000吨。2005年陕西境内铁路各区段运行图主要技术资料和1990~2005年机车主要指标完成情况见表2-2-3、2-2-4。

2005 年境内铁路货物列车牵引定数及换算长度表

表 2-2-3

区 段	货车机型	牵引定数(吨)	换算长度(米)
太 要—新丰镇	SS ₆	4 000/4 000	70.0
新丰镇—西安东	SS ₁	4 000/4 000	70.0
风陵渡—华 山	DF ₄ 双 DF ₄	1 650/1 650 3 500/3 350	70.0
西安东—咸阳西	SS ₁	4 000/4 000	70.0
咸阳西—宝鸡东	SS ₁	4 000/4 000	70.0
宝鸡东—天 水	SS ₃	3 800/2 400	65.0
宝鸡东—凤 州	SS ₄	2 600/2 800	52.0
宝鸡东—广元南	SS ₄	2 600/2 800	52.0
略 阳—阳平关	SS ₄	2 600/2 800	52.0
阳平关—广元南	SS ₃	2 600/2 600	52.0
安口窑—千 河	双 SS ₃	4 000/4 000	70.0
宝鸡东—安口窑	SS ₃	1 700/1 700	70.0
禹门口—韩 城	DF ₄	3 500/3 350	52.0
韩 城—钟家村	DF ₄	1 500/2 100	50.0
新丰镇—张 桥	DF ₄	3 100/4 000	70.0
蒲 城—钟家村	DF ₄	3 100/3 500	70.0
新丰镇—安康东	SS ₄	4 000/4 000	68.0
新丰镇—南阳西	SS ₄	4 000/4 000	70.0
咸 阳—铜川南	DF ₄	3 000/1 100	45.0
梅家坪—瑶 曲	DF ₄	2 700/750	60.0
西安东—余 下	DF ₄	3 500/3 000	60.0
安康东—勉 西	SS _{3B}	4 000/4 000	68.0
勉西—阳平关东	SS _{3B}	4 000/4 000	68.0
胡家营—安康东	SS _{3B}	4 000/4 000	70.0
安康东—达 州	SS _{3B}	4 000/4 000	70.0

注:①不含包西铁路蒲城—神木北

②表中数据选自《西安铁路局年鉴》(2006)

1990 - 2004 年境内西安铁路分局铁路机车运用情况表

表 2-2-4

年份	机车总走行 (公里)	机车牵引 总重 (吨)	货运机车 日车公里 (公里/台日)	机车平均 牵引总重 (吨)	货运机车 日产量 (万吨公里/ 台日)	货机技术 速度 (公里/小时)
1990	33 490 000	-	392	2 184	72.3	44.6
1991	34 647 030	38 934	385	2 272	74.9	45.1
1992	33 590 010	37 857	370	2 289	73.3	—
1993	34 417 660	39 050	352	2 267	70.3	44.8
1994	35 046 926	37 248	357	2 314	72.7	45.4
1995	35 445 926	41 755	360	2 334	73.4	—
1996	35 778 602	42 619	358	2 334	72.8	—
1997	36 820 880	43 363	364	2 322	73.6	44.5
1998	37 913 870	44 298	371	2 360	75.3	—
1999	40 237 588	42 234	374	2 371	76.0	—
2000	42 529 647	49 400	378	2 373	77.5	—
2001	68 806 129	59 300	390	2 575	84.1	46.6
2002	60 114 076	59 304	394	2 643	87.1	47.4
2003	67 521 220	68 480	393	2 681	87.2	—
2004	74 998 969	88 482	438	2 666	92.5	48.5

注:表中数据选自《西安铁路分局年鉴》(1991-2005)、《统计资料》(1990-2004)

1990 - 2004 年境内安康铁路分局铁路机车运用情况表

表 2-2-5

年份	机车总走 行公里 (万公里)	总重吨 公里 (百万吨)	货运机车 日车公里 (公里)	货运机车 日产量 (万吨公里)	平均牵引 总重 (吨)	货机技术 速度 (公里/小时)
1990	1 130.9870	16 226.4	478	91.2	2 360	47.5
1991	1 140.4270	16 793.36	478	93.7	2 458	47.1
1992	1 192.7480	18 243.40	465	94.3	2 525	45.0

续表

年份	机车总走行公里 (万公里)	总重吨 公里 (百万吨)	货运机车 日车公里 (公里)	货运机车 日产量 (万吨公里)	平均牵引 总重 (吨)	货机技术 速度 (公里/小时)
1993	1 230.4290	19 255.36	429	91.7	2 585	44.7
1994	1 274.2210	19 807.24	425	96.7	2 669	44.3
1995	1 317.2570	20 490.57	428	96.9	2 672	45.3
1996	1 358.2300	21 402.91	432	98.0	2 667	44.3
1997	1 431.0580	22 595.94	434	99.2	2 678	45.3
1998	1 448.2268	21 413.81	444	100.9	2 716	47.6
1999	1 529.6780	22 212.70	447	86.2	2 737	46.6
2000	1 555.14467	22 323.22	444	85.2	2 789	46.4
2001	2 181.4	27 988.2	412	77.3	2 872	—
2002	2 004.3	32 900.0	390	72.3	2 944	—
2003	2 604.3	33 680.0	399	78.2	3 071	—
2004	2 426.8	38 667.7	442	88	3 255	—

注:表中数据选自《安康铁路分局年鉴》(1991—2005)、《统计资料》(1990—2004)

2005年,西安铁路局机车总走行103 618 483.0公里,货运机车日产量97.1万吨公里,货运机车日车427公里,机车平均牵引总重2 937吨,运输总量完成350亿吨,货运机车技术速度48.0公里/小时。

第三节 检 修

各机务段除负责机车运用外,同时是机车检修基地,承担蒸汽、内燃、电力机车大、中、小、辅修任务。1992年以前,电力机车检修修程分为厂修、架修、大定修、小定修4级。机车检修贯彻“修养并重,预防为主”方针,实行包修制度。按铁道部《韶山1型电力机车段修规程》要求执行。1992年6月1日执行铁道部《韶山1韶山3型电力机车段修规程》及郑州铁路局《韶山1韶山3型电力机车中修范围》等文件。1992年以后,电力机车修程改为大修、中修、小修、辅修4级。内燃机车检修执行铁道部《东方红1、东方红2、东方红3、东方红5型内燃机车段修规程》。1993年,各机务段加强包修制度,执行记各修,检修人员自觉把关。制定和完善机车保养责任范围、标准、考核办法,检查落实

机车“入库四件事”。1994年,执行铁道部《东风4、东风5、东风7、东风8、北京型内燃机车段修规程》。到1995年,各机务段成立质量管理委员会,制订工作制度,配齐专职质量检验员,制订检查员检查范围及考核办法,进一步细化机破、临修分析制度。在“机车百台优质检修”活动中,推行“机车班组包修,配件个人包修”,进一步健全机车包修制度,促进机车检车检修效率和质量的提高。1997年,坚持班组包修机车、个人包修部件、零公里对规和质量控制等制度措施,提高检修质量。10万公里机破率比1996年下降0.024件。1998年,加强客运机车质量管理,各段复检客运机车主要部件实行检修挂牌制度。1999年,狠抓质量包保、监控、激励、考核4个机制,落实“双包”围歼机破卡死、“零公里诊断”、“机破分析上报”等制度措施,进一步加强质量管理。2000年,机车检测实行“检修分离,检验结合”,强化机车检测管理,提高机车质量。2001~2004年,实行(机车竞争上线,班组竞争修车),落实(机破、临修管理办法)和经济责任制考核办法,提高职工检修保养机车的积极性。

2004年,西安机务段推进检修体制改革。新修制分为整修、定期检查、小修三级修程,将机车运用动态质量与运用公里有机结合,根据掌握配件使用周期确定需要定期互换配件,各种磨耗件按同期进行探伤、互换,并建立机车动态质量信息库。

1990~2005年,检修周期仍按机车段修技术规程执行。蒸汽机车根据使用水质和走行公里数确定检修周期。客运机车走行9 000公里~10 000公里;货运机车走行7 000公里~8 000公里;调机、小运转机车每隔25~30天检修(定修、洗修)。采用软化水控制锅炉水锈、温水洗炉、渗碳、高频淬火等表面硬化技术,电磁、探伤、超声波探伤等检测手段,蒸汽机车架修周期延长到走行7万~11万公里。1992年以前,电力机车检修周期为:厂修100万公里,架修20万公里,大定修10万公里,小定修2万公里。公里调整范围为正、负10%。其架修、大定修、小定修为段修修程,厂修由专业修理厂承修。1992年以后,电力机车韶山1、韶山3、韶山4、韶山6检修周期为大修160万~200万公里,中修40万~50万公里;新增机型韶山7机车大修周期200万~240万公里,轻大修周期100万~120万公里,中修50万~60万公里。内燃机车东风4型中修周期23万~30万公里,大修周期70万~90万公里,东风7型机车中修2.5~3年,大修周期8~10年。

由于检修制度不断完善,机车检修能力逐年提高、检修数量不断增加,检修机车的停留时间不断缩短,机车质量逐步提高。为了记述清楚,此部分是按西安铁路分局和安康铁路分局分别记录的(见表2-2-6)。

1990—2004年境内西安铁路分局铁路机车检修情况表

表2-2-6

年份	电力机车定修		电力机车检修率%		内燃机车定修		内燃机车检修率%	
	台	停时(天)	总计	段修率	台数	停时(天)	总计	段修率
1990	635	26.6	6.7	6.3	71	88.9	14.6	6.7
1991	802	26.9	7.8	7.7	69	77.8	10.0	8.4
1992	823	30.9	12.9	11.6	151	53.0	13.4	9.5
1993	837	29.9	9.7	9.3	206	75.6	11.7	10.0
1994	967	30.5	9.5	9.3	278	53.1	12.6	9.1
1995	1 030	30.2	10.8	9.0	339	57.6	13.3	9.8
1996	1 143	36.0	11.2	8.7	365	48.0	13.7	9.5
1997	1 271	24.0	11.1	8.1	427	43.2	9.2	7.7
1998	1 325	21.8	6.7	5.9	467	36.7	14.5	10.9
1999	—	18.8	6.4	5.4	500	33.1	9.3	7.9
2000	1 445	19.1	6.5	5.3	537	31.6	8.9	7.5
2001	—	22.8	6.4	5.0	198	29.0	6.8	4.8
2002	1 536	22.6	6.0	5.1	624	26.3	8.3	5.6
2003	1 394	24.1	5.2	4.0	506	27.7	6.8	4.6
2004	1 342	18.0	5.6	4.4	635	37.7	7.2	5.3

注:表中数据选自《西安铁路分局年鉴》(1991—2005)、《统计资料》(1990—2004)

1990—2004年境内安康铁路分局铁路机车检修情况表

表2-2-7

年份	电力机车定修		电力机车检修率%		内燃机车定修		内燃机车检修率%	
	台	均停(小时)	总计(%)	段修率(%)	台	均停(小时)	总计(%)	段修率(%)
1990	298	28.7	6.1	5.6	62	41.7	10.2	6.6
1991	301	32.3	9.3	7.5	62	50.9	18.2	16.1
1992	328	30.7	9.1	8.4	59	44.1	16.6	16.6
1993	201	32.6	10.5	9.4	68	53.1	13.2	13.2

续表

年份	电力机车定修		电力机车检修率%		内燃机车定修		内燃机车检修率%	
	台	均停 (小时)	总 计 (%)	段修率 (%)	台	均停 (小时)	总 计 (%)	段修率 (%)
1994	398	27.8	14.8	11.3	68	64.0	18.9	17.4
1995	413	41.4	10.6	9.3	40	123.4	20.6	19.7
1996	434	37.5	10.4	8.4	32	135.5	21.0	18.7
1997	424	27.9	9.3	7.8	27	129.3	20.6	19.1
1998	389	25.9	7.6	6.9	33	137.7	19.4	17.5
1999	415	27.2	7.0	6.6	27	87.5	17.4	15.6
2000	424	23.9	4.3	4.0	28	52.1	11.8	11.2

注:表中数据选自《安康铁路分局年鉴》(1991-2005)、《统计资料》(1990-2004)

年份	机车 检修	电力机车				内燃机车				机车年鉴		机车优良率(%)	
		大修	中修	小修	辅修	大修	中修	小修	辅修	电力	内燃	优良率	合格率
2001	626	4	27	136	349	0	4	29	/	86	12	97.6	100
2002	706	4	45	183	408	0	6	30	25	84	16	100	100
2003	460	6	39	202	376	5	2	31	29	108	14	91	100
2004	909	9	18	251	565	2	2	35	37	102	16	91.5	100

注:表中数据选自《年鉴》、《统计资料》

1990 - 1998 年境内蒸汽机车检修情况表

表 2-2-8

年份	架 修		洗 修		检修率(%)	
	台	停时(天)	台	停时(时)	总 计	段修率
1990	99	5.0	1 239	31.1	13.1	10.0
1991	77	6.2	977	31.1	15.6	13.5
1992	65	10.6	870	33.4	15.7	13.6
1993	56	5.5	668	26.5	10.3	8.8
1994	36	5.0	561	22.0	7.3	6.1

续表

年份	架 修		洗 修		检修率(%)	
	台	停时(天)	台	停时(时)	总 计	段修率
1995	33	5.0	466	22.0	9.7	7.3
1996	29	4.2	396	21.8	9.0	7.0
1997	45	3.9	455	21.5	7.3	6.3
1998	14	4.1	187	20.4	9.6	3.8

注:表中数据选自《西安铁路分局年鉴》(1991-1999)、《安康铁路分局年鉴》(1991-1999)、《统计资料》(1990-1998)

2005年,成立西安铁路局,机车检修台位架修7个,小辅修19个。机车检修能力(台/年),架修机车220台,其中:电力机车180台,内燃机车40台,小辅修台/年3820台,其中电力机车2880台,内燃机车940台,年内实际修车数:架修189台,其中电力机车157台,内燃32台;小辅修2810台,其中电力机车2145台,内燃665台。

第四节 牵引供电与给水

一、牵引供电

1990年,担负陕西省境内铁路电力机车牵引供电工作的西安、略阳、勉西、安康4个供电段和宝鸡水电段(兼管供电),有牵引变电所31个。1994年,西延铁路由榆林供电段负责其机车牵引供电任务。1998年,勉西供电段迁汉中市、易名汉中供电段;2000年,宝鸡水电段易名宝鸡供电段。2001年,陕西境内有牵引变电所47个。2004年11月,撤销略阳供电段,有西安、宝鸡、汉中、安康、榆林5个供电段,牵引变电所59座。2005年,供电系统改革现行维修体制和作业方式,积极探索实行与“养修分开”和“天窗”综合维修相匹配的劳动组织。推广周期检查,状态维修,打破接触网长期以来采用的周期检修方式,减少无效作业次数,压缩综合维修天窗申请次数,养护维修供电设备。

二、给水

1990年,陕西境内铁路给水所105个,负责机车用水及各地区单位生产、生活用水。1991年和1992年春夏,由于产水量不足且污染严重,肠道传染病在安康铁路地区流行。几经努力,1995年3月在水厂建址建民乡红莲村举行安康铁路水源工程开工典礼。1997年6月30日,总投资3256.65万元的安康水厂交验投产。2000年前,陕西境内铁路生产、生活用水由各水电段管理。2000年5月,宝鸡水电段易名宝鸡供电段,供水任

务不变。2001年,投资240万元,完成阳平关地区水源地新建项目,建深井3眼,300立方米水塔一座,铺设管路300米及电力,消毒配套设施,解决长期以来水质不良状况。还相继解决10个站区供水设备,增加深井3眼,大口井5眼,山上水池6座,铺设管路3.4公里,解决小站长期吃水难问题。

2003年12月23日,由郑州铁路局投资896万元,修建全长6502米安康新建扬水管道工程,在七里沟段新旧管道对接成功。对安康铁路地区生产、生活用水的安全稳定起到积极作用。

2004年11月,根据铁道部生产力布局调整精神,撤销西安、安康水电段,将给水人员及设备划归房地产经营开发中心管理。2005年,投资300万元,解决沿线站区生产、生活用水困难问题,重点解决卜家沟、武功、渭南、咸阳、七里坪安口、白村、万源、官渡给水工程及阎良扬水管理铺设,建成安康第二供水管道。至2005年末,陕西省境内有铁路给水站212个,保证了铁路生产、生活用水。

第三章 车 辆

铁路车辆分为客车车辆、货车车辆两大类,客车配属相关车辆段,货车由铁道部统一管理。客车分为软、硬席座车,软、硬座卧车,软、硬席合造车等旅客车辆,还有餐车、试验车、公务车等特种用途车辆。

第一节 配属与运用

一、客车

除新车出厂,铁道部车辆局根据全国旅客列车编组的需要,向各铁路局分配外,再由全路各车辆段调整接转配属。1990年,给西安铁路分局配属25A型空调车42辆。此车每列编组为19辆,由1辆发电车集中供电,硬座车、硬卧车及软卧车、餐车均设有空调装置,夏天由车体两端供给冷风,车内温度保持 $24^{\circ}\text{C} \sim 29^{\circ}\text{C}$,冬天供给热风,车体两侧设有电热取暖装置,车内保持 $18^{\circ}\text{C} \sim 20^{\circ}\text{C}$ 。1991年4月,安康铁路分局从襄樊车辆段接转配属客车29辆。同年4月20日,西安铁路分局开出首列全空调特快列车西安—北京41/42次,改变了客运列车绿皮车一统天下的历史。1992年3月,安康铁路分局从武汉、西安、郑州车辆段接转配属客车60辆。1993年3月又从广州车辆段接转配属客车36辆。为加快旅客列车更新换代,西安铁路分局发挥主业和多元经济两方面积极性,1992年投资135万元改造、开行西安—安康93/94次全列空调双层列车;投资2683万元购置25B型新型空调列车开行西安—广州、武昌、宜昌的优质空调列车;1998年2月,从西昌车辆段接转配属客车42辆。1996~2004年,先后投资12570万元,购置新型客车427辆,开行西安—昆明、厦门、上海、烟台、长春、广州等13对空调列车。到2005年,陕西省境内铁路客车比1990年增加637辆(见表2-3-1)。

1990 - 2005 年境内铁路客车配属表

表 2-3-1

单位:辆

年份	其 中						
	软席卧车 (单、双)	硬席卧车 (单、双)	软席车 (单、双)	硬席车 (单、双)	餐车	行李、 邮政车	其 他
1990	44	194	4	721	64	79/17	35
1991	48	217	4	725	64	67/20	33
1992	51	246	4	752	66	83/16	20
1993	55	275	11	760	63	70/15	37
1994	62	321	6/5	751/30	67	83/17	34
1995	64	318	6/5	754/30	69	86/17	35
1996	68	332	6/5	724/30	70	87/17	31
1997	67	331	6/4	734/27	73	81/26	43
1998	75	372	6/4	702/27	71	88/26	48
1999	81	378	6/4	689/39	78	86/27	36
2000	92	424	6/4	723/39	88	71/34	43
2001	87	421	6/6	686/65	85	91/29	47
2002	87	426	6/6	692/65	85	91/29	47
2003	95/3	433/12	6/6	750/59	82/3	81/28	49
2004	139/3	470/12	12	753/67	87/3	89/28	54
2005	149/3	516/12	6/6	637/67	84/3	88/28	183

注:1994 - 2000 年不含西延公司,2001 - 2004 年西延公司均为 30 辆

铁路客车运用由铁路车辆段承担。为保证旅客列车运行安全,有客车的车辆段设有客车技术设备整备所(简称客技站)和客车列检所。孟塬、韩城、瑶曲、凤州列检所兼作部分客车站检作业客车的日常维修保养,定期维修、防寒、防暑整备,都在技术整备所进行。1990年,陕西境内有客车整备所4处,客车整备线18条,存在线8条,临修线3条,每昼夜整备客车537辆,库检作业实行包括、包修、包乘、包扫的包检制。客车列检负责通过旅客列车的技术检查。库列检所在地的客车列检负责始发旅客列车车钩连接状况及制动机的简略试验;到达不入库检修的折返旅客列车按库检作业范围检查和制动机的全部试验;到达入库检修的列车只检查轴温。1994年,贯彻铁道部《铁路客车运用维修规程》,进一步加强库检、乘检、站检各项基础工作,实行标准化作业。1999年,

贯彻铁道部《快速客车行车安全控制措施》《运用客车出库质量标准》《关于加强库站乘工作和队伍建设的决定》《关于快速客车检修的暂行规定》《关于加快客车检修、整备能力和装备的指导意见》等客车检修质量新标准,新措施。健全春秋两季对客车进行质量鉴定与整修制度。建立车辆段每月进行列车质量抽查鉴定制度,消灭不合格车辆,运用客车质量鉴定一、二级列车达100%。

2005年,陕西省境内有3个技术整备所,3个客车列检所,承担西安开往北京、上海、广州、扬州、南宁、厦门、烟台、昆明、贵阳、成都、银川,宝鸡开往北京西、杭州、神木、连云港东、汉口、济南东、安康、西安、广元、平凉、社棠,安康开往西安、汉中、北京西、广州、神木、襄樊、达县、阳平关等74列1189辆旅客列车的检查、修理运用任务。“进京、进沪、进穗”列车质量继续保持全路先进水平。

二、货车

铁路货车的配属由铁道部统一管理,允许在全国营业铁路范围内流动使用,定期向铁道部支付货车占用费用。货车列检所所属各车辆段,按主要、区段、一般列检所分类。铁道部颁发《铁路货车运用维修规程》中规定:对列车的技术检查,要求主要列检所贯彻到达检查为主,始发检查为辅,以到达保始发的原则,进行全面检查修理,确保列车维修质量和运行安全。区段列检所实行全面检查,重点修理站编始发列车和加挂车辆,保证安全。检查中转列车轴温、拱架柱、制动梁、闸瓦、钩托板、中侧梁等,消除热轴故障,保证配件无折损、无丢失、磨耗不过限,使列车安全运行到下一个列检所。一般列检所,按主要列检所检查范围检查站编列车和加挂车辆,消除危及行车安全的车辆故障;只检查中转列车轴温、闸瓦、处理热轴及闸瓦故障。无论哪类列检所,按规定均对列车进行制动和试验。列检所均设列检值班室,列检值班员按照站方到发列车计划及编制班作业计划下达各作业小组,列车到发前按车站通知的车次、辆数、时间及列车编组情况,通知有关作业组出发作业。装有红外线轴温探测器和脱轨器报警装置的列检所,同时向红外线值班员预报到达列车轴情况,通知现场作业小组。1990年,陕西境内铁路车辆运用基地有17个货物列车检修所,其中主要列检所13个,区段有孟塬、凤州2个,一般列检所2个。1991年6月18日,新丰镇编组站一场列检所投入运用,年内达到标准化列检所8个。1992年9月1日,新丰镇二场列检所开通使用。1993年,新增蒲城列检所,为一般列检所。西安西列检所被铁道部命名全路优秀标准化列检所。1997年,撤销铜川南列检所,成立梅家坪列检所铜川南分所。1999年,红外线轴温探测设备开机率100%,有效防止车辆燃油、切轴事故,改变过去用手触摸检查轴温的传统方法。2002年,建成安康东三场列检所指挥中心。2003年10月20日,撤销万源列检所,上、下列车制动试验分别由成都局达州列检所和安康东列检所承担。2004年,安康至西安间7562/7564次运行区间延长安康—神木,车次改为4768/4767次,取消勉西列检所对其实行机车长交路直通列车的技术检查作业。千河列检所由区段列检所提升主要列检

所。2005年,为提高货车检修质量和货车运用率,陕西境内23个货车列检所,以创建标准化为龙头,加大列检所软、硬件建设,涌现出新丰镇一、四场等5个局级优标准化列检所,其中新丰镇一场获铁道部优列检所。

第二节 检 修

一、检修基地

1990年,陕西境内铁路的客、货车辆检修由西安车辆段、宝鸡车辆段、西安东车辆段和安康车辆段承担。1994年,榆林车辆段成立,为客、货混合运用车辆段。2001年12月26日,西安车辆段和宝鸡车辆段客车部分整建制划归西安客运分公司。2003年9月1日,全路客运体制改革,客运回归各铁路分局。西安地区客车检修及运用部分组成分局客车检修基地,宝鸡地区客车检修及运用部分划归宝鸡车辆段。12月1日,西安客车检修基地易名西安客车车辆段。2004年11月1日,根据铁道部生产力布局调整,撤销宝鸡车辆段,整建制划交西安东车辆段,宝鸡车辆段客车检修及运用工作划交西安客车车辆段。西安客车车辆段由客车定检、空调基地、西安客技站、宝鸡客技站组成。至2005年底,陕西省境内铁路有西安东车辆段(货车检修段),西安客车车辆段(客车检修段),安康车辆段(客、货混合段),榆林车辆段(客、货车运用段)承担着省内客、货车的定期检修和运用等工作。

二、客车定期检修

铁路客车定期检修,分厂修、段修、辅修三级修程。客车厂修由铁道部统一安排指定车辆工厂计划检修,周期4年。西安客车车辆段从1986年开始承担客车厂修任务。段修周期一年半,由车辆段的修车和轮轴车间共同完成。修车车间负责车体、暖水、制动、连接、车电和转向架的分解、检修、组装;轮对车间负责滚动轴承的分解、检修和组装。采用定位修理方式和原车配件拆卸就地加修的方法。客车辅修周期半年,由车辆段的客车整备所进行。客车技术整备所下设辅修组,专门负责客车辅修作业,检验试验客车制动装置,滚动轴承箱等部位,辅修后按规定在其部位涂打辅修标记。1990年,修车能力有客车段修台位19个,到1999年增加空调车三机抢修台位4个。2000年,新建安康客技站投入使用。2001年,客车主要配件检修实行“四定一专”即定范围、定标准、定周期、定工艺和人员专业化。客车列检以提高检修质量为重点,开展“站台上树形象,站台下面保质量”活动,库内检修按照列车整修范围和质量标准,推动客车整体质量上水平。2004年,客车段修台位仍是19个,100%完成客车的段修、辅修计划,继续保持一级车水平。

2005年,对客车检车乘务实施“库乘分离、车电合一”,减少乘务员辅助作业时间,将节约的乘务员充实库检。车辆系统人员树立全局观念,服务运输生产,精检细修,检

修质量和能力大幅提升。2005年,客车完成段做厂修21辆,段修比1990年多完成188辆,辅修比1990年多完成364辆。在全路“进京、进沪、进穗”旅客列车质量鉴定中,8对23组391辆鉴定总成绩924.1分,获全路第三,被评定A级列车。

三、货车定期检修

铁路货车定期检修分厂修、段修、辅修和轴检四级修程。厂修由铁路车辆工厂承担,段修由货车车辆段(或由客、货混合车辆段)承担,辅修和轴检均由站修所负责。修车工艺按铁道部《铁路货车段修规程》标准对货车车体、底架、轮对轴承、车钩缓冲、空气和基础制动等部位进行检查修理,同时负责浇注,镟削轴瓦挂瓦,制作浸润油卷油线等产品。货车段修和站修设有预检员,负责货车入线施修前的车辆全面检查,确定修理范围;还设有质量检查员,负责车辆修理过程中的质量检查,督促各工种、工序按规定检修作业,确保货车检修质量。1990年,西安东车辆段改造扩建转向架检修车间。货车段修设修车及修配两个直接生产车间。年末,有西安西、西安东、宝鸡和安康东、勉西5个站修所。年货车段修台位30个,站修台位56个。1993年,货车站修台位增加到68个。1997年,货车段修台位29个,站修台位90个。2001年,八条货车检修工艺基础线改造投入使用,货车检修工作实现由“人控”向“机控”、由“粗放”型向“集约”型、由传统管理向科学管理的三大转变。2003年,坚持铁道部“安全第一、预防为主,以质量保安全的方针”,贯彻《铁路段修规程》,按照“五化三分一规范”(五化:修车工装移动化、动力设施集成化、配件检修集约化、过程管理信息化、置场管理区域化;三分作业方式:专职检查、专人操作、异地检修;规范检修标准,提高检修标准和质量。2004年3月,经铁道部批准,西安东车辆段可厂修路用罐车。当年完成路用厂修任务200辆。年内货车段修台位仍是29个,站修台位用宝鸡站修所搬迁新建检车库,减少2个为88个。2005年,实行货车劳动组织改革,一是在安康车辆段万源装卸检修所进行列检列尾兼职并岗作业试点。二是在西安东车辆段实施“用修分离”改革。红外线车间负责设备检测维修工作,将红外线、车号值班员等岗位统一划归列检车间管理。

随着检修基地设备增加和制度的完善,货车检修能力逐年提高(见表2-3-2)。2005年,有段修台位29个,货车提速改造台位8个、罐洗台位4个。西安西、宝鸡、新丰镇、安康、勉西5个站修所共有站修台位88个。货车段修比1990年增加11198辆,辅修增加10142辆。年内,在全国首届铁路车辆职工技能大赛上,西安铁路局获团体总成绩一等奖,西安东车辆段陈永平获全路红外线轴温探测项目全能比赛第二名,被授予“火车头奖章”。

1990 - 2005 年境内铁路客、货车检修情况表

表 2-3-2

单位:辆

年 份	客 车		货 车	
	段 修	辅 修	段 修	辅 修
1990	462	1 516	7 706	11 281
1991	492	1 363	8 118	11 454
1992	497	1 561	8 323	14 471
1993	500	1 628	8 177	14 328
1994	500	1 715	8 080	14 238
1995	539	1 906	8 352	15 680
1996	539	1 984	7 942	16 163
1997	554	1 976	8 203	18 070
1998	592	1 936	8 202	22 787
1999	681	2 014	8 201	24 801
2000	650	2 230	7 928	24 000
2001	650	2 323	8 065	24 388
2002	720	2 320	7 920	25 100
2003	782	2 330	8 505	25 065
2004	664	2 333	8 412	17 074
2005	650	1 880	8 904	22 023

注:表中数据选自《西安铁路分局年鉴》(1991-2005)、《安康铁路分局年鉴》(1991-2005)、《西安铁路局年鉴》(2006)、《统计资料》(1990-2005)

第四章 信号与通信

铁路信号与通信,同属铁路电务部门管理、维修。信号是通过音响、颜色、形状、灯光等提示列车运行及调车工作命令的设备。主要有:闭塞设备、车站联锁、调度集中、道口和机车信号等。通信是指行车和保障铁路各部门公务联系的设备。主要有:通信线路,长途通信。地区、专用通信和无线通信使用的各类设备。经过多年的更新和养护,信号和通信设备发生了很大变化。

第一节 信号

1990年末,铁路信号设备2 139.809公里,电气集中车站161个,机车信号414台、电气路签闭塞31.922公里,自动闭塞311.186公里,半自动闭塞区间196个、1 796.701公里。1992年,陕西境内铁路电气集中车站180个,机车信号514台,半自动闭塞1 817.708公里。略阳、燕子砭、阳平关等9站开通微机监测。1993年,咸铜线泾河等7站开通6502电气集中,新张线何寨站6502电气集中,相桥站6502电气集中,阳平关—广元间复线工程开通小楚坝站、飞仙关站6502电气集中。1995年,完成150台机车信号放大器电子继电器改造,略阳等4个机车信号无线列调检测点建点、使用,安装管内陇海、宝成、西韩、咸铜线89个车站无线通信记录仪。

1998年,在阳安线扩能改造工程中,勉西以西4站原6031型及俞家沟线路所色灯电锁器同时升等6502电气集中联锁。勉西站编组改造为TW-1型组态式驼峰自动集中信号计算机控制设备;咸铜线、侯西线西韩段、梅七线、阳安线6502电气集中开通,全部实现电气集中联锁。1999年,西康线工程扩建安康东站、新建I场6502电气集中联锁开通。年底,境内铁路电气集中车站240个,2 261.071公里;机车信号881台。自动闭塞49个区间414.314公里,半自动闭塞202个区间1 864.457公里,驼峰调车10场。信号设备的优化,使作业效率和安全可靠大大提高。2000年,陇海线实现微机监测达到21站。2001年,安康车站完成信号计算机设备改造,取代6502电气联锁设备。8月16日,智能型铁路信号电源系统在罗敷村车站试验成功,标志铁路信号电源由传统的电磁技术发展到了电子技术。年末,境内铁路电气集中280个车站,半自动闭塞262个区间2 823.091公里(包括西延公司)。

2003年,设备公里3 468.259公里,联锁车站317个,计算机联锁18个车站,自动闭塞

532.078 公里,半自动闭塞 2 936.179 公里。

2004 年,计算机联锁车站增加到 28 个。2005 年成立铁路局,是实行路局直管站段新体制的第一年,投资 5 206.2 万元,完成柳枝、城固等 11 个车站的信号设备大修、信号单项设备大修 50 项,投资 1 503.9 万元,更新改造投资总额 19 009.4 万元。计算机联锁站、场增加到 44 个,设备公里 3 442.802 公里比 1990 年增加 1 302.993 公里,自动闭塞 570.233 公里,比 1990 年增加 259.047 公里,半自动闭塞 286.9.969 公里,比 1990 年增加 1 073.268 公里。微机监制车站由 1992 年 9 站增加到 262 站。

第二节 通 信

1990 年,陕西省境内铁路通信有架空明线 531.688 杆路公里,通信电缆线路 3 798.579 皮长公里。随着电气化铁路建设的不断发展,逐步拆除架空明线,改设地下电缆。1993 年,陕西境内铁路通信电缆增加到 4 139.226 皮长公里,完成并开通宝鸡—冉家河间调频无线列调电话,西安地区集群式移动通信网。1994 年,开通西成数字微波系统,西安—潼关各站无线录音电话投入使用。1995 年,电缆线路 4 557.839 皮长公里。

1997 年,落实铁道部关于迅速改变铁路通信落后面貌,成立通信建设领导小组,完成投资 7 000 万元,新增程控近代交换机 23 000 线、长途中继线 10 000 线,完成敷设西安—宝鸡、西安—郑州光缆任务。1998 年,开通西韩线无线列调新设备,并开通西安、宝鸡铁路电话专网与当地市话公网联网。

1999 年西安铁路通信中心(隶属电务分处)理顺市话收费路内外关系,组建西安中铁铁路通信信息股份有限公司,经省工商局批准中铁寻呼陕西分公司注册。宝鸡电务段市话联网 11 月 9 日开通。阎良电务段阎良与市话联网中继线 16 条,韩城与市话联网中继线 8 条,新增设三原、张桥 BP 机发射台。略阳电务段寻呼机、市话联网工作顺利完成。西安电务段开通“180”投讲业务,用微机细化台账管理。西安通信段投入近 30 万元整修和新设西安信号厂和临潼地区通信电缆。新增收费电话用户 2 278 户,电话营销额 312.8 万元。西安、宝鸡、安康 3 个寻呼台,传呼用户 27 385 户,年营业额 1031.5 万元。当年底开通长途光缆通信设备,陕西境内铁路通信设备总换算 28 460.385 皮长公里。

2000 年,为加强和改造通信设备,西安铁路分局投资 1 065.3 万元增设电视、电话会议设备,咸铜线无线列调改造,完成陇海线车站录音机。高频开关电源改造。西安程控电话交换机营业联网和略阳电务段程控微机更新,购置列车广播机,新丰镇无线列调铁塔 TMIS、CMIS 等鉴名 14 项。

2000 年,交换通信设备总容量 66 645 线,实装 37 210 线,程控实装用户 19 104 线,比 1989 年底 258 条增加 18 846 条。会议电话总机 25 台,分机 529 台。列车广播机 71 套,客站 87 套,站场 304 套,无线通信设备更是突飞猛进发展。无线列调设备有调度总机 14 台,

固定电台 349 台,机车电台 968 台(比 1989 年 691 台增加 277 台),便携电台 2 525 台(比 1989 年增加 2 094 台),卫星通信设备 2 站。2001 年 1 月 1 日,原属电务部门管理的铁路通信部分剥离电务系统,划归铁道通信信息有限责任公司陕西分公司。通信设备业务由铁道陕西分公司管理使用。铁路电务部门主要承担通信服务监督;协调通信设备基建、技术改造、大修等无线电通信管理事务。

2002 年协调为生产改组安装自动电话 420 台,在成铜线安装联控录音设备,并协调完成陇海线、宝中线、宝成线 TMS 通道任务。督促整治西康线区间电话和检查整改秦岭隧道通信设备。2003 年,解决西安、镇安、柞水、旬阳北等 19 个站客运广播设备换型开通使用。2004 年开通阳安线有人看守道口电台 10 处,加强无线电管理,配合完成陇海线提速的路内外通信迁改工作。为节约通信费用成本,减少部分电台、整合通信通道,停用数据网 X.25 业务、压缩发报数量。2005 年,陕西境内铁路专用通信系统有较大发展。行车调度通信系统数字化改造速度较快。由铁通陕西省分公司投资,对阳安线、襄渝线(胡家营—安康)、宝中线、西韩线、咸铜线、梅七线进行数调改造。陕西境内除西康线外已全面实现调度通信系统数字化。

第三节 养护维修

一、养护基地

陕西境内铁路通信、信号设备的养护维修,是由电务段、通信段、电务工程公司承担的。1990 年陕西境内电务系统有西安、张桥、宝鸡、略阳、勉西、安康电务段,西安通信段、西安电务工程段 8 个单位。另有境外万源电务段。1993 年 11 月,西安电务工程段易名西安电务工程公司,国家二级施工企业。公司承担路内外的通信长途、光纤光缆、数字传输与网络工程、电子工程、程控交换机、微波无线列调及大、中车站微机联锁、电气集中、区间自动闭塞、驼峰自动化、调度集中、机车信号监测系统等通信、信号工程、房建、电力、消防工程的勘察设计与施工。

1997 年张桥电务段迁址阎良更名阎良电务段。1997 年,撤销万源电务段,整建制并入安康电务段。1998 年 10 月 16 日,勉西电务段迁址汉中并更名汉中电务段;2004 年 11 月,按照铁道部、路局统一部署全路生产力布局调整,将汉中电务段整建制并入安康电务段,撤销西安、宝鸡、阎良、略阳 4 个电务段建制,合并成立分局西安电务段,下设宝鸡、阎良、略阳 3 个电务维修中心。2001 年 3 月,通信段划归铁通陕西分公司。2004 年底,有西安、安康 2 个电务段和西安电务工程公司担负省内铁路信号设备的养护维修。2005 年成立路局电务检测所,健全并完善《专业管理体制》。年底有西安、安康两个电务段,西安电务工程公司,共设 35 个车间、387 个工区。负责省内铁路信号设备的养护维修。

二、养护周期与制度规定

信号的养护一直按照铁道部颁发的维修规则技术标准来实行。电务设备大修工作实行铁道部、铁路局、铁路分局三级分级管理,由电务段负责具体实施。大修计划的编报由电务段向分局、分局向铁路局逐级上报审批,大修项目的验收由相应的主管部门负责。根据大修分级管理原则,信号设备为哪一级管理的项目由哪一级投资。成段的道岔和带有普遍性的大修由铁路局负责,单项设备和局部性的大修由铁路分局负责。信号设备大修周期一般为15年;计算机联锁、调度集中、调度监督、机车信号、微机监测、驼峰自动化系统等设备的大修周期为10年;驼峰减速顶大修周期:间隔制动位5-8年,目的制动位5-10年;信号设备机械配件磨损超限,强度不足,电气性能不符合标准,配线老化,总计不合格和接近不合格的设备超过25%时列入大修范畴;整体设备状况良好,单项电器性能和机械性能达不到标准,影响使用安全和效率时,允许单独大修;信号设备电路不标准,机械强度不足,技术条件不符合规定不能保证安全时,器材已被淘汰,维修配件没有供应来源不能保证使用,设备陈旧落后,影响行车安全及效率时可提前大修。中修按照铁道部《关于全面开展信号设备中修的通知》和《信号维护规则》要求,遵循“整修、补强、恢复、改善”的原则。1991年,信号工区改日勤制为三班制,在两个工区试点。并成立无线电管理委员会和维修中心,信号设备质量综合合格率95.03%。1995年9月16日,下发《关于铁路运输管理信息系统投入应用后电务部门确报所现有人员重新安置的通知》,取消电务职工义务班,实行倒班制。部领导称这是重大突破。

1998年,铁道部印发《信号维修体制改革实施意见》,改变现行设备维修利用列车间隔时间、零星要点,分散作业的方式,实行“天窗”集中修,西安电务段为部维修体制改革示范段。各电务段在维修体制改革中合并工区班组,实行大工区管理。

2001年后,信号设备维修按照《信号维护规则》的规定和“预防与整修相结合,以预防为主”的原则,遵循“日巡视、月检查、季检修、年整修”维修程序及电气特性测试的基本模式进行。每年还根据信号设备情况重点安排一定数量专项整治,以提高安全系数。为适应铁路运输生产发展的需要,逐步推行维修制度改革。采取“日常养护和集中检修”的维修方式,提高维修设备质量和劳动生产率,节约维修成本。

2004年,电务系统明确内部岗位工作标准、完善考核内容。下发《关于落实三个文件精神有效防止信息设备故障的通知》。完善系统事故抢险预案、安全评估考核办法、提速安全标准线建设标准、安全管理、技术管理、卡死制度等26项办法、标准和制度。年电务系统设备综合合格率99.31%,机车信号显示正确率99.8%,联锁关系不正确率0。

2005年,为推进维修体制改革,进一步规范并落实“天窗修”制度。路局电务处针对“天窗修”在实施中出现的问题,及时修订完善“天窗修”管理办法(电务)补充规定,使天窗修制度更为科学合理;全面推行天窗修弹性工作制,加强天窗修组织,提高兑现率和利用率。2005年路局电务系统综合天窗计划46 501次、2 879 980分钟,兑现51 842次、

3 290 043分钟,兑现率 100%;垂直天窗计划 480 次、14 400 分钟,兑现 1 009 次、23 055 分钟,兑现率 100%;一级施工天窗计划 198 次、20 190 分钟,兑现 193 次、19 899 分钟,次数兑现率 97.5%,时间兑现率 98.6%。

第五章 信息化技术

信息化技术的应用,对铁路运输发展产生深刻影响,是铁路技术装备现代化质的飞跃。1984年10月,西安铁路局撤销,所属电子计算所筹备组,划归西安铁路分局。当年11月11日,安康铁路分局成立电子计算机运用筹备小组。1986年,郑州铁路局决定电子计算中心升为处级,并建立健全各分局电子计算中心的设置和编制。1987年,西安铁路分局电子计算所和安康铁路分局电子计算机运用筹备小组均更名电子计算分中心。1990年,陕西省境内铁路计算机应用系统组织机构已形成,推动电子计算技术在铁路运输中的开发应用。

第一节 系统设备

1990年,陕西省铁路运输企业有小型计算机15台,其中西安10台,安康5台,微型机376台。1997年7月,根据铁道部要求统一机型,便于联网运行的原则。郑州铁路局利用世界银行贷款购置美国制造的VAX系列计算机。分配给陕西铁路8台,其中VAX4300型2台配给西安电子计算分中心,VAX4200型配给安康东站和安康电子计算分中心各2台,VAX3100型配给西安西站2台。年末,陕西铁路有(西安、安康电子计算分中心)有中小型计算机19台,微机567台。到2000年中心型计算机又增加10台,微型机增加309台,2001年5月,分局“电子计算技术分中心”同时称“分局信息技术分处”实行一个机构两块牌子。2005年,成立铁路局后,信息技术分处升格信息技术处(信息技术所)。及时更新设备,年内IBM P550小型机一套(2台),作为调度系统主服务器;增设IBM P630小型机一套(2台)、IBM P570小型机一套(2台),作为MQ通信服务器和三级建库服务器;增设Cisco3700系列高端路由器4台作为到铁道部、安康、西延公司主干网设备;增设Cisco4507、3Com2816千兆交换机,作为局域网核心及汇聚层数据交换设备。

第二节 网络建设

1985年,郑州铁路局引进美国制造的PDP11/24小型计算机,配给西安、安康铁路

分局各1台。根据铁道部统一配置要求,购置联网用的两线制调制解调器(MODEM)。线路采用二线制专用话路。1986年12月,郑州铁路局开通西安、安康—郑州(铁路局)—北京(铁道部)三级基干网。

1996年12月16日,经铁道部批准下发西安3个站的X.25端口地址,年底开通。由于X.25端口紧张,经铁道部电算中心同意,郑州局采用拨号电话方式联网。该方案投资少、见效快,简单实用。西安、安康联通38个站。TMIS确报系统X.25公用分组交换网与西安、安康11月20日连通。与郑州铁路局到铁道部计算机中心构成一个用计算机系统交换确报的X.25网。

1999年1~8月,铁道部、铁路局投资构建西安铁路分局局域网,综合布线5座楼、1300个点。2000年3~5月,西安铁路分局推广铁路办公信息系统1.0版,分局机关约300个用户开始用网络传递信息。5月以后,联网用户超过2500个。略阳供电段、宝鸡东站等18个部门和单位设计的网页链接到分局主页。2001年建立分局办公室与站段联网的办公信息微机网络系统,联通管内80多个站段,实现互发邮件、查看文件、报送信息等。

2001年初,安康铁路分局机关建设局域网,并开通办公网邮件系统;下半年,分局社保中心建成与基层站段的拨号联网系统。2002年,完成分局机关办公网服务器平台升级,由WindowsNT升级到Windows2000;邮件系统平台由Exchange5.5升级到Exchange2000。2002年建设分局医保中心“职工医疗保险系统”,安装调试小型机和ORA-CLE数据库系统,建成分局医保联网使用系统。2003年,路局到分局之间的广域网带宽由2M升级为4M,更新分局端的路由器;随着数据流量的增大,2004年将分局信息中心的交换机由CISCO3500更换为CISCO4007,满足大吞吐数据交换的需要。

2004年,西安铁路分局80多个基层单位由拨号上网改为2M专线上网,大大提高了网速。分局机关网覆盖机关4栋办公楼,信息出口3000左右,办公信息系统可编辑、浏览时事新闻、文件、信息、领导讲话,与部、局及各系统互收电子邮件,共享网上资源。2005年,完成电子公文流转系统在全局的实施。8月1日,站段正式使用网上电报签收,9月15日,电子公文流转系统在全局投入使用,路局管内各单位、机关各处室、附属单位通过网络传递电报、信函、通知等,节约大量办公经费,提高办公效率。年内,完成路局信访货计楼计算机综合布线工程设计、施工、网络开通。完成路局信息调度楼信息系统综合布线工程设计、施工及验收。完成路局信息调度楼信息机房设计、施工及验收。该工程综合布线采用六类布线标准,通过主干光缆与西安铁路分局局域网连通,上至铁道部,下至站段、车站,并与其他路局联网,是路局的信息网络中心。机房建筑面积约1000平方米,主要分网络设备、小型机、应用服务器、TDCS系统、客票系统、统计系统、医保系统、托管服务器等区域,配设专用独立恒温恒湿精密空调4台,大功率UPS供电设备2台,装有先进的监控管理系统,可对机房环境、电源、设备运行状态、应用系统状

态等进行严密监控。

第三节 开发与应用

信息化技术的开发应用,始终围绕技术进步和提高运输能力展开,经历了由点到面逐步发展的过程。1988年6月,由郑州局、西安电算中心、西安东站组成攻关课题组,以西安东编组站为试点单位,经过近两年的调研、开发试验,于1989年5月开发出西安东编组站货车信息管理系统开始运行。1990年12月通过郑州局鉴定。该系统信息处理范围,贯穿编组站作业全过程,包括:确报自动收发处理,出发编组单据自动形成,自动编制解编,现车管理与查询,统计分析等。使用后西安东编组站编解效率提高5%,缓解西安东编解作业紧张,消除堵塞现象。1986年底,着手研制货运调度装车日班计划管理系统,于1988年11月完成投入运行,1989年底在全局推广移植。此系统改善货物调度的工作环境,工作人员脱离了长期使用图表、铅笔和橡皮的人工作业,计划数据准确、可靠,是铁路运营现代化的一个突破。1990年,开始使用计算机做运输18点统计报告。解决人工每日18点,由各站段用电话上级分局,再由分局汇总、运算、整理后报铁路局,每部电话从下午16点左右开始收报,到晚上20点才完成。遇到旬、月报时间延长到更晚。逢年报需全科人员忙上数天才能完成,而且难免不出差错。应用后,减轻人工作业,提高工效和统计质量。2004年1月所有有解编列车作业车站均使用微机确报系统,实现计算机确报自动转发,提高确报传输质量。

1996年,为促进铁路运输走向市场,科研电算系统加快实现电子售票系统的建立,8月,铁道部在西安火车站的客票发售与预定系统试点取得成功。1997年、1998年先后在省内车站小批量推广标准版V1.0软件。

1999年3月,建立西安、安康客票地区中心,实现地区联网售票。2005年,实现列车移动补票系统与客票系统联网,结束列车手工补票的历史。当年,省内铁路有电子售票车站153个,其中联网车站91个,形成覆盖全省的铁路电子客票营销网络,实现客票管理、发售和预定现代化。

1991~2004年开发应用的项目有:车站现车管理、集装箱追踪管理、货车调度计算机管理、计算机货票、车号自动识别应用、调度所预确报车流信息、全路重车车流去向统计、列车确报综合应用系统、篷布管理系统、货运营销管理信息系统、全局主要运输生产指标查询、劳动工资分析系统、运输收入预测系统、货物月度运输计划。2005年,研制开发8个软件:①车流经路监测软件,该软件替代人工自动进行违流重车的换算重车公里,与铁道部进行清算,在路局统计中心和七个主要编组站投入使用,取得较大经济效益;②侯月线推流系统,该系统辅助调度完成侯月线车流数;③车流综合统计系统,实现车流台日用综合台账数据的自动采集、统计分析和备份,使查询管理更加灵活,同时节

省打印耗材;④调度台命令备份查询系统,该系统实现对行调(包括 TMIS 和 DMIS)调度命令历史数据的保存备份对历史和当前调度命令的查询、分析、统计打印及对调度命令分析和统计;⑤行调应急备份恢复系统,实现行调指挥数据的实时应急备份恢复。当调度系统数据库出现灾难性事故时不影响局列车指挥行车,分担行调主运行机的运行负载,在运输安全生产中发挥着重要作用;⑥局调度指挥人员效率分析系统,系统具有调度员工作能力数据的综合分析考核功能。调度员工作量数据的自动收集、查询、分析和统计功能,实现调度员工作能力的量化考核分析,调度分析人员能通过本系统掌握重点区段列车通过能力,并在不同时间段进行分析与比较;⑦路局交班系统,该系统主要实现局交班会主要运输指标的数字化管理,运输统计数据更加准确及时;⑧18 点信息网上发布综合查询系统,直接从 18 点读取其数据,将 18 点统计的各种报表通过机关网发布,各个运输部门经过身份确认后可以自由查阅任意日的 18 点报表数据,同时根据各自需要可以生成本地文件和 Excel 格式的报表,大大减轻运输分析人员劳动强度。

信息技术发展飞速,已经融入到铁路生产运输的方方面面如管理、线路测试、办理行车、人事档案、党务组织、客运信息和管理工程设计及概算、工务线路机械设备管理、物资管理等都应用了计算机。货运计划、技术计划、货运日班计划、军运计划软件,微机控制气相色谱分析系统,档案管理系统通过铁路局成果鉴定并获科技进步奖。西安西站大型货运管理系统通过铁道部级成果鉴定。财会事物微机管理系统获陕西省科技大会二等奖。

第三篇 运输生产

1990~2005年,随着改革开放的深入,国民经济快速发展,市场繁荣,商贸活动增多;人民生活水平提高,旅游业兴起;外出务工人员及学生出行潮流汹涌,社会对铁路客货运量需求与日俱增。陕西境内铁路运输企业抓住机遇,引入市场经营机制,参与市场竞争,不断更新线路设备、牵引动力、车辆及通信信号设备,采用现代化管理,推广应用信息技术,运能运量不断增大。1990年,发送旅客2372.4万人,发送货物3329.6万吨;到2005年,发送旅客3434.9万人,发送货物6869.4万吨。客货运量比1990年分别多1062.5万人和3539.8万吨,增长幅度分别为44.8%和106.3%。铁路部门坚持“安全第一,预防为主”的方针,强化职工“两纪(劳动纪律和技术纪律)”和现场作业控制,加大安全监督检查力度,逐步形成安全生产“有序可控、基本稳定”的局面,行车事故和人身事故逐年减少。

第一章 运输组织

1990年,陕西境内铁路运输组织工作,分别由西安、安康两个铁路分局的运输科担当。1993年3月和7月,西安、安康铁路分局运输主管部门经整合、升格,先后成立运输分处,负责各自的运输组织工作。2005年3月,西安铁路局成立,局运输处设车站、技术、运输分析、营销计划4科,负责组织全局运输站段执行运输计划,完成各项运输生产任务。

第一节 运输调度

调度所负责客货列车正常运行的组织指挥工作。

1990年,调度所设行车调度台13个。即东1、东2、西宝、宝天、南1、南2、南3、咸铜、西韩1台、西韩2台,西安枢纽台、宝鸡枢纽台、安康枢纽台。设专管分析列车晚点

原因和列车预确报各 1 人。

1995 年 6 月 1 日,宝中线实行临管运输。铁路调整调度区段,增加虢镇—安口窑行车调度台和机车调度台各 1 个,担任该区段行车组织,其货运部分由宝鸡地区货调台管理。2000 年 5 月 15 日,设立“行包专列、五定班列”调度台,加强行包专列和五定班列管理。2001 年 1 月 8 日,西康线接管,增设北部计划、行调、机调台各一个,电调台两个。该线客车由西安机务段机车、货车由新丰镇机务段机车牵引。4 月 1 日,树园以东各站划归东 2 台,树园—窑村、新丰镇—长安站划归东 1 台。

2003 年 4 月,“非典”疫情蔓延,调度所制订应急预案,以防突发事件。组织装运抗“非典”急需物资,快速放行抗“非典”物资列车。6 月 1 日,西韩 1 台、2 台、咸铜台全部实现调度指挥信息化管理。2005 年,西安铁路局整合调度岗位,消除过去台间站多,管辖区段短,作业环节繁琐造成的瓶颈制约。调度所人员由初期 404 人压缩至 248 人,设调度台 46 个。调度指挥线路 15 条,其中繁忙干线 1 条(陇海线太要—天水),干线 10 条,支线 4 条,指挥里程 3 427 公里,其中电气化铁路总长 2 844.09 公里,复线里程 620.12 公里。

2005 年 3 月 24 日,原安康铁路分局调度所,西延公司调度所和西安铁路分局调度所实现“切割转换”,调度生产指挥由四级改变为三级,集中调度指挥系统开始运作。

1990—2005 年境内铁路运输经济技术指标完成情况表

表 3-1-1

年 份	货车周转时间	客车运行正点率	货车运行
	(天)	(%)	正点率(%)
	西安分局/安康分局	西安分局/安康分局	西安分局/安康分局
1990	1.76/1.40	92.4/94.2	91.0/91.7
1991	1.79/1.26	98.6/96.1	88.2/95.3
1992	1.85/1.39	93.6/96.5	87.9/90.3
1993	1.89/1.29	95.4/97.6	91.2/90.3
1994	1.93/1.36	96.8/98.1	92.6/88.7
1995	1.87/1.33	96.6/98.0	91.4/87.2
1996	1.83/1.32	96.5/98.1	89.8/93.2
1997	1.81/1.34	99.3/98.9	91.4/84.6
1998	2.13/1.40	99.8/99.4	95.1/92.2
1999	2.22/1.42	98.2/99.6	94.6/90.2
2000	2.20/1.41	97.5/99.5	94.6/91.8
2001	1.69/1.37	99.2/99.4	90.9/96.3

续表

年 份	货车周转时间	客车运行正点率	货车运行
	(天)	(%)	正点率(%)
	西安分局/安康分局	西安分局/安康分局	西安分局/安康分局
2002	1.51/1.59	98.9/99.2	93.8/95.7
2003	1.42/1.53	99.7/99.5	95.3/96.9
2004	1.51/1.40	99.3/99.5	96.1/97.5
2005	2.11	99.0	96.9

注:表中数据选自《西安铁路分局年鉴》(1991-2005)、《安康铁路分局年鉴》(1991-2005)、《西安铁路局年鉴》(2006)

第二节 列车运行

一、行车区段

1990年行车区段为:陇海线潼关—社棠,宝成线宝鸡—冉家河;阳安线阳平关—阳平关东;咸铜线咸阳—铜川;侯西线下峪口—阎良;太西线张桥—新丰镇;梅七线梅家坪—前河镇;南同蒲线港口—孟塬;西户线西安西—户县;下桑线下峪口—桑树坪;阳安线阳平关东—安康;襄渝线安康—达县。

1991年12月26日,西安—延安铁路坡底村—延安段建成通车,行车区段增加西延线西安—延安;1995年5月31日,宝鸡—中卫铁路建成通车,行车区段增加宝中线宝鸡—安口窑;2001年1月8日,西安—安康铁路建成开通,行车区段增加西康线西安—安康东;2001年4月15日,神木—延安铁路全线建成,开通运营,行车区段增加西包线延安—神木;2004年1月7日,南京—西安铁路西安—合肥段开通运营,行车区段增加宁西线西安—商南段。

2005年行车区段为:陇海线太要—新丰镇;陇海线新丰镇—西安东;南同蒲线风陵渡—华山;陇海线西安东—咸阳西;陇海线咸阳西—宝鸡东;陇海线宝鸡东—天水;宝成线宝鸡东—凤州;宝成线宝鸡东—广元南;宝成线略阳—阳平关;宝成线阳平关—广元南;宝中线安口窑—千河;宝中线宝鸡东—安口窑;侯西线禹门口—韩城;侯西线韩城—钟家村;太西线新丰镇—张桥;包西线蒲城—钟家村;包西线钟家村—延安北;包西线神木北—延安北;西康线新丰镇—安康东;宁西线新丰镇—南阳西;咸铜线咸阳—铜川南;梅七线梅家坪—瑶曲;西户线西安东—余下;阳安线安康东—勉西;阳安线勉西—阳平关东;襄渝线胡家营—安康东;襄渝线安康东—达州。

二、无守列车

1992年8月1日,陇海线潼关—宝鸡区段和西户线开行无守车、无运转车长值乘的货物列车。

2000年4月20日10时,首列安装列尾装置的1999次货物列车开出千河车站,宝中线货物列车取消守车。8月,宝成线运行货物列车尾部安装使用列尾装置。9月19日,阳安线、襄渝线安康至达州段货物列车相继取消守车和运转车长,安装列尾装置,管内运转车长只担当旅客列车乘务工作。西康线开通后直接开行无守列车,加装列尾装置。9月25日10时25分,宝天线第一列列尾装置货物列车2825次开出宝鸡东站,标志着宝天线货物列车守车取消。西康、侯西线货物列车陆续安装列尾装置。10月21日,全路实行新的列车运行图,根据新图要求,管内及分界站出入的货物列车全部安装列尾装置,开行无守列车。

2001年10月29日,成立西安、宝鸡列车段列尾装置管理中心。2002年,无守列车行车设备购置和运转车长交由车辆主管部门管理。列车段列尾装置管理工作整建制划归车辆部门。

三、运行秩序

1990~2005年,运量逐年增长,运能与运量矛盾日渐突出,省内铁路运输企业加强运输组织和调度指挥,充分发掘现有运输设备的潜能以提高运输效率。调度部门重点铺画旅客列车会让车计划,严格按照列车等级调整运行,勤盯点、盯交路、盯运行;采取开行大列、满吨超吨、列车赶点、压缩货车运行时间等措施,建立正常、高效的运行秩序。客车始发、运行,货车始发、运行四项正点率平稳,除个别年份、个别项目外,均超过铁道部客运正点率95%、货运正点率90%的要求。

部分年份境内铁路列车正点率统计表

表3-1-2

年 份	客 车		货 车	
	始发%	运行%	始发%	运行%
1990	98.7	93.8	91.8	91.4
1995	99.6	97.3	91.4	89.3
2000	99.9	99.6	93.1	93.2
2005	99.9	99.0	96.9	96.9

注:表中数据选自《西安铁路分局年鉴》(1991-2005)、《安康铁路分局年鉴》(1991-2005)、《西安铁路局年鉴》(2006)

第三节 运输能力

1990年,陕西省境内铁路开行旅客列车83对,货物列车199对,年运输货物3698.6万吨。1992年,阳平关东至勉西间开行旅客列车4对,货物列车20.5对,年运输货物2065万吨;勉西至安康东间开行旅客列车4对,货物列车22.5对,年运输货物2133万吨;胡家营至安康东间开行旅客列车8对,货物列车18.4对,年运输货物2963万吨;安康东至达县间开行旅客列车6对,货物列车17.4对,年运输货物2522万吨。

1995年6月1日,宝中线临管运营。当年安口窑接人列车1566列,交出1653列,通过能力增加3219列。按设计标准,上行增加运输能力1200万吨/年,下行增加455万吨/年,通过列车22.5对/日。

1999年,阳平关东至勉西间开行旅客列车5对,货物列车12对,年运输货物1389.33万吨;勉西至安康东间开行旅客列车8对,货物列车13对,年运输货物1505.11万吨;胡家营至安康东间开行旅客列车12对,货物列车21对,年运输货物3272.95万吨;安康至达县间开行旅客列车8对,货物列车19对,年运输货物2961.24万吨。

进入21世纪,随着铁路新线的建成和既有线改造,运输能力逐年提高。2001年1月8日,西康线建成通车,开行临客1对,货车8对,年底运输能力客车4对、货车19对。2003年6月30日,宝兰二线开通使用,8月1日起,宝鸡东—天水间图定货物列车由17对增加到25对。2004年1月,宁西线西安—合肥段建成投入运营,管内运营里程242公里,列车运行图中商南口货物列车26对。当年接入货车19.1列/日,交出11.2列/日。其中下半年接入20.9列/日,交出12.5列/日,完成货运量302.7万吨。4月18日,全路第五次提速调图,安康铁路分局各分界口客、货列车对数发生较大变化。其中胡家营口客车17对(特快4对),货车18对;达州口客车15对(特快4对)、货车10对;阳平关东口客车4对、货车26对;长安口客车6对、货车19对。

2005年,西安铁路局直管站段体制减少了管内分界口,抓住这一契机,加强运输组织,优化车流径路,运输能力大幅提升。全局开行客车136对,比1990年多63.9%;开行货车257对,比1990年多30.2%;运输货物6869万吨,比1990年多85.7%。

20世纪90年代后期,铁道部在全国铁路、首先是主要干线全面提高列车运行速度。这样,原先的钢轨、轨枕、道岔、铁路与公路平面交叉就成了制约提速的瓶颈。1997~2005年,省内铁路运输企业投入巨资对上述设备进行提升、改造。更换P₆₀型钢轨1298.5公里,更换钢筋混凝土轨枕142.9万根,更换道岔674组,道口“平”(面)改“立”(体)855处,提高了运输能力,保证了列车6次提速需要。

2004、2005 年境内铁路运行分界口列车对数比较表

表 3-1-3

线 别	区段分界口	旅客列车			货物列车			行包 专列
		2004 年	2005 年	比较	2004	2005 年	比较	
陇海线	太要口	40	48	+8	40	56	+16	3
陇海线	天水口	19	21	+2	17	31	+14	2
同蒲线	风陵渡口	5	4	-1	15	15	0	1
宝成线	广元口	15	19	+4	33	36	+3	2
宝中线	安口窑口	5	5	0	22	23	+1	0
侯西线	禹门口口	3	3	0	8	16	+8	0
宁西线	商南口	0	0	0	0	26	+26	0
襄渝线	胡家营口	15	17	+2	18	18	0	0
襄渝线	达州口	12	15	+3	13	10	-3	0
包西线	钟家村口	2	4	+2	16	26	+10	0
合 计		116	136	+20	182	257	+75	8

注:表中数据选自《西安铁路分局年鉴》(2005)、《安康铁路分局年鉴》(2005)、《西安铁路局年鉴》(2006)、《统计资料》(2004-2005)

第四节 列车运行图

列车运行图规定每个区段运行列车的最大数量,每趟列车的车次,列车在每个车站到达、出发、停留或通过的时间,列车在区间的运行时间。列车运行图由铁道部制定,一般两年一次,期间也可调整。调整运行图均使客货列车更加科学、高效,运量增加。各铁路局在遵照执行部颁运行图的前提下,也可进行微调。客流变化较大,如春节前后及暑期,还另制春运及暑运列车运行图。

1990年4月1日起,旅客列车运行图有较大调整。增加1对直快旅客列车,西安—常州108/105、106/107次;改变经由路线的1对,西安—济南269/270次变经徐州;延长运行区段1对,信阳—洛阳342/343、344/341次延长至西安,同时停运西安—洛阳384/383次客车。

1992年,增开安康—郑州304/303次;安康—信阳307/310、308/309次调整为安康—西安311/314、313/312次;安康—西安311/314、313/312次改为91/94、93/92次特快列车;胡家营口货车由22对减为21对。

1993年客车调图。陕西境内客运列车中,有3对列车等级改变:西安—广州273/

274次直快列车改为46/45、43/44次特快列车;西安—成都普客441/442次延长至昆明,改为65/66次特快;西安—韩城393/394次管内快车改为西安—临汾242/241次直快列车。为适应施工需要,调整阳平关—上西渠区段列车运行图。

1998年10月1日实行的新的列车运行图,扩大了快速列车、夕发朝至列车、货运“五定”班列的开行数量,提高精品列车的开行质量。推出行包快运专列、国际集装箱海铁联运、大宗货物直达列车等运输新产品。10月11日,增开西安—银川585/586次旅客列车,对虢镇—安口窑间列车运行图进行调整。

1999年6月1日零时起,全路第一次优化调整列车运行图。增加部分分界口及相应运行区段客车对数,但货物列车对数不减,致使宝鸡—天水、宝鸡—安口窑通过能力更加紧张。8月16日起,西延公司调整列车运行图。延安北站到蒲城间原油五定列车增开1对,车次为3202/1、3204/3次,每列编组从42辆增加到45辆;662次机交845次改在延安北站交接班次;846次在坡底会845次。2000年,全国铁路第三次提速并重新编制列车运行图。新运行图中,将旅客列车分为三个等级,即特快旅客列车,车次为T1~T998次;快速旅客列车,车次为K1~K998次;普通旅客列车,车次为1001~8998次。货物列车车次为10001~86998次。新图实施后,胡家营口旅客列车12对,货物列车21对;达县口旅客列车8对,货物列车16对;阳平关口旅客列车5对,货物列车12对。2004年4月18日,全路第五次大面积提速调图,开行时速160公里的旅客列车。增开始发和过境旅客列车9对。

铁路为了适应客流变化和运量增长的需求,每年都编制春运、暑运列车运行图。

1995年1月11日~3月21日,实行春运列车运行图,增加直通临客6对,图定客车延长段1对。1996年1月30日~3月19日,实行春运列车运行图,增加直通临客6对,图定客车延长区段1对。襄樊北—安康东间增加直通货物列车1对,图定货物列车由21对增加到22对。

2002年,编组计划和上年相同。根据暑期和春节运输工作的需要,7月1日~8月31日编制并执行暑期运行图,暑期运行图在基本图的基础上增加临时旅客列车4对;1月17日~2月25日编制并执行春运图,春运图在基本图的基础上增加临时旅客列车17对。春运结束后,太原—重庆的2367/8次,济南—重庆2415/6次,达州—广州L435/6次,西安—贵阳L237/8次保留,长期开行。2003年1月7日~2月5日编制执行春运运行图,春运图在基本图的基础上增加临时旅客列车17对。

2005年春运图在基本图的基础上增加临时旅客列车171对。境内图定旅客列车136对,货物列车257对。

调整运行图均使客货列车更加科学、高效行驶,客货运量作用提高。

2005年西安铁路局列车运行图主要技术资料表

表 3-1-4

区段名称	区段距离 (公里)	闭塞 方式	客车 对数	行包 对数	货车 对数
太 要—新丰镇	86.2	双自闭	50	4	56
新丰镇—西安东	31.6	双自闭	66	4	56/57
风陵渡—华 山	22.6	单半自动	4	0	15
西安东—咸阳西	33.2	双自闭	48	4	62/64
咸阳西—宝鸡东	135.2	双自闭	45	4	44
宝鸡东—天 水	155.1 129.1	双自闭	24	2	32
宝鸡东—凤 州	93.4	半自动	19	2	15
宝鸡东—广元南	359.0	半自动	19	2	19
略 阳—阳平关	178.5	半自动	19	2	14
阳平关—广元南	84.1	双自闭	21	2	36
安口窑—千 河	132.2	半自动	4	0	23
宝鸡东—安口窑	151.0	半自动	4	0	23
禹门口—韩 城	29.7	半自动	3	0	27
韩 城—钟家村	183.5	半自动	4	0	22
新丰镇—张 桥	66.5	半自动	6	0	32/36
蒲 城—钟家村	18.0	半自动	3	0	26
新丰镇—安康东	261.4	半自动	6	0	19
新丰镇—南阳西	408.6	半自动	1	0	28
咸 阳—铜川南	133.9	半自动	3	0	16/18
梅家坪—瑶 曲	48.4	半自动	1	0	10
西安东—余 下	50.0	半自动	0	0	2
安康东—勉 西	291.0	半自动	8	0	27
勉 西—阳平关东	69.0	半自动	4	0	26
胡家营—安康东	130.0	半自动	17	0	18
安康东—达 州	283.5	半自动	15	0	14/12

注:表中数据选自《西安铁路局年鉴》(2006)、《统计资料》(2005)

第五节 调车作业

1991年,投资3.4万元,制作防溜防盗铁鞋1200只,投资140万元为10个站段、30台调机的调车组购置522台无线电专用调车设备,为安全生产提供物质条件。

1992年5月,开通孟塬车站调车场减速顶。

1994年,安康车站调车计划由调车区长负责编制、油印下发执行。1994年10月,计算机现车管理系统投入使用后,由站调室专职调车计划区长负责编制,计算机传输到各作业点打印、下发执行。

1997年,加强无线电调车设备的修、管、用,报废403KG型无线调车设备,下发《关于无线调车设备管、用、修办法的通知》,新安装部分无线电调车设备。

1999年,加强无线调车灯显设备管理使用,基本解决无线调车设备维修问题,实现调车设备更新换代,完善无线调车设备使用、维修、更新、报废管理制度。

2002年,优化调机使用,提高作业效率,适当调整勉县、汉中、官渡、万源、双龙调机作用范围和分工,对部分区段本务机车和调机的作业范围实行分工,“牵”、“调”分离。

2004年,省内铁路运输企业有调车机64台,其中西安铁路分局58台全部更换机车控制器,调车作业全部采用调车便携式信号灯遥控指挥,显示距离和灯光亮度增大,重量减轻,改变信号旗指挥的历史。新丰镇、宝鸡东、西安东、西安西、华山等编组、区段站驼峰调车作业安装国产减速顶器和线路脱轨器设备,安全连挂率95%以上。新丰镇编组站推行“双推双溜”调车模式,增加推峰时间,压缩非生产时间的空费作业。是年,安康铁路分局开展调车模拟演练,加强现场作业控制,加大对双龙、万源、城固、汉中、勉县五站6台调机的联劳考核力度,将联劳奖励同作业钩数挂钩,尽量减少本务机作业。

2005年,西安铁路局制订完善《调车工作细则》《无线调车设备管、用、修办法》等调车工作规章制度,为确保安全生产、完成运输任务奠定基础。

第六节 行车站段

陕西境内铁路运输企业为适应不断增加的运量和运能的需求,多次进行生产力布局调整,行车站段设置、管辖范围及车站等级多有变化。

1990年,有直管行车站段25个。分别为:西安车站、西安西站、西安东站、宝鸡车站、宝鸡东站、铜川南站、孟塬车站、咸阳车站、韩城车站、梅家坪车站、新丰镇车站、安康车站、安康东站;宝鸡车务段(管辖车站46个,其中6个位于甘肃省境内)、渭南车务段、咸阳车务段、张桥车务段、武功车务段、略阳车务段(管辖车站36个,其中6个位于甘肃

省境内,5个位于四川省境内)、勉西车务段、安康车务段、万源车务段(管辖车站26个,其中12个位于四川省境内);西安客运段、宝鸡列车段、安康列车段。1993年,梅家坪车站升格为二等站,安康东站升格为一等编组站。1994年,汉中车站升格为二等车站,成为分局直管单位。1996年10月1日,撤销咸阳车站分局直属单位建制,划归咸阳车务段;12月1日,撤销梅家坪车务段建制,并入铜川南站。1997年,勉西车务段搬迁汉中,易名汉中车务段。1998年,武功车务段易名虢镇车务段,10月4日,迁至虢镇车站办公。1999年勉西车站升格为二等区段站,仍归勉西车务段管辖。

2005年西安铁路局管内车务部门有新丰镇、西安东、西安、西安西、宝鸡东、宝鸡、安康、安康东8个直管站和渭南、宝鸡、略阳、韩城、支线公司、汉中、安康、万源8个车务段及西延公司共17个基层单位。2005年9月28日,撤销宁西车务中心并入渭南车务段管理。年末,局管内有车站321个。其中特等站2个,一等站8个,二等站7个,三等站52个,四等站233个,五等站12个,线路所7个。

1990 年陕西省境内铁路车站等级表

表 3-1-5

等级	特等站	一等站	二等站	三等站	四等站	线路所
站名	西安 西安西	西安东 铜川南 宝鸡东 宝鸡	孟 塬 咸 阳 韩 城 梅家坪 安 康 安康东	渭 南 新丰镇 临 潼 灞 桥 罗 敷 三民村 阎 良 耀 县 钟家村 兴 平 武 功 蔡家坡 虢 镇 任家湾 凤 州 社 棠 略 阳 阳平关 瑶 曲 潼 关 蒲 城 勉 西 汉 中 万 源。	港口、公庄、华山、桃下、柳枝、莲花寺、华县、赤水、树园、零口、窑村、三桥、马王村、户县、黄家寨、长陵、肖家村、泾河、永乐店、三原、独李村、大程、八里店、富平、卜家沟、庄里、孝北堡、黄堡、耀县西、寺沟、吕渠河、柳林镇、田家嘴、安子沟、前河镇、何寨、昌寨、相桥、关山、惠刘、张桥、陈庄、蒲石、大荔、塄坨、韦庄、醜醜、七峰、合阳、南永宁、甘井、上洼、龙亭、乔子玄、芝阳、英山、茂陵、马崑坡、罗鼓村、杨陵镇、绛帐、常兴、眉县、阳平、卧龙寺、福临堡、林家村、固川、坪头、颜家河、东口、胡店、柿树林、石家滩、拓石、凤阁岭、建河、葡萄园*、元龙*、渭滩*、伯阳*、杨家湾、观音山、青石崖、秦岭、黄牛铺、红花铺、油房沟、七里坪、双石铺、宏庆*、李家河*、两当*、聂家湾*、徽县*、虞关*、白水江、红卫坝、马蹄湾、徐家坪、横观河、王家沱、乐素河、高潭子、巨亭、燕子砭、丁家坝、大滩*、军师庙*、朝天*、观音坝*、冉家河*、咸阳西、咸阳北、下峪口、白村、桑树坪、铜川、集北、白河县、麻虎、冷水、兰坡、史寨、褒河、王家坎、治江、蜀河、棕溪、长沙坝、高店铺、城固、洋县、晏家坝、五堵门、沙河坎、旬阳、吕河、早阳、月河、石庙沟、河坎、马踪滩、贾家河、西乡、南溪沟、大竹园、大米溪、紫阳、向阳镇、龙塘、三花石、茶镇、缢溪河、石阳镇、权河、高滩、毛坝关、麻柳、泉县、池河、高粱铺、汉阴、涧池、松树坡、巴山、官渡*、青花*、曹家坝*、梅子铺、恒口、五里铺、花楼坝*、罗文*、毛坝*、宣汉*、石柱槽*、蒲家*、双龙*、梁家坝*、徐家坝、代家坝、响水、宁强、青羊驿、小寨、勉县、欧家坡	新西北 苏 家 坊塘铺 毛家庄 朱家塬
合计	2	4	6	22	173	5

注：标 * 号的系由陕西省铁路部门管辖而地处外省的车站

2005 年西安铁路局车站等级及隶属关系表

表 3-1-6

单位	等级							
	特等站	一等站	二等站	三等站	四等站	五等站	线路所	合计
西安	西安							1
西安西	西安西			三桥、三民村	马王村、户县		新西北	6
西安东		西安东						1
新丰镇		新丰镇					K811	2
宝鸡		宝鸡						1
宝鸡东		宝鸡东			卧龙寺			2
安康		安康		汉阴	五里铺、恒口、梅子铺、涧池铺	余家沟		7
安康东		安康东						1
韩城车务段		韩城	下峪口	白村 钟家村 韦庄	何寨、昌寨、相桥、关山、惠刘、张桥、陈庄、蒲石、大荔、塄坵、醜醐、七峰、合阳、南永宁、甘井、上洼、龙亭、乔子玄、芝阳、英山、桑树坪		苏家	27
支线公司		铜川南		梅家坪 瑶曲 耀县 阎良	八里店、富平、卜家沟、庄里、孝北堡、黄堡、耀县西、寺沟、吕梁河、柳林镇、田家嘴、安子沟、前河镇、铜川、长陵、萧家村、泾河、永乐店、三原、独李村、大程			26
渭南车务段			华山	渭南 临潼 罗敷 潼关 商丹 商硯	公庄、港口、华山西、桃下、柳枝、莲花寺、华县、树园、零口、窑村、临潼北、田王、纺织城、渭南西、渭南南、桥南镇、蔡家河、灞源、孝义乡、铁峪铺、清油河	花园乡 河峪 两岔村 商洛北 白杨店 商镇 南河 毛坪 试马		40

续表

单位	等级							
	特等站	一等站	二等站	三等站	四等站	五等站	线路所	合计
宝鸡车务段			咸 阳	宝鸡南 兴平 武功 杨陵镇 蔡家坡 虢镇 社棠△ 千河 安口南△	福林堡、晁峪、固川、坪头、颜家河、东口、马家湾、石家滩、拓石、新拓石、凤阁岭、建河、新建河、元龙△、伯阳△、黄家寨、咸阳西、咸阳北、茂陵、马嵬坡、绛帐、常兴、眉县、阳平、凤翔、冯家山、千阳、水沟、娘娘庙、段家湾、陇县、史家铺、火烧寨、神峪河△、安口窑△		坊塘铺	46
略阳车务段				秦 岭 凤 州 略 阳 平关	宏庆△、两当△、李家河△、聂家湾△、徽县△、虞关△、白水江、红卫坝、马蹄湾、徐家坪、横现河、王家沱、乐素河、高潭子、燕子砭、巨亭、丁家坝、大滩*、军师庙*、朝天*、观音坝*、冉家河*、阳平关东、杨家湾、观音山、青石崖、黄牛铺、红花铺、凤县、油房沟、七里坪		灭火沟	36
汉中车务段			勉 西 汉 中	宁 强 勉 县 城 固 洋 县 西 乡 石 泉	徐家坝、代家坝、响水、青羊驿、小寨、欧家坡、史寨、褒河、王家坎、治江、晏家坝、五堵门、沙河坎、马踪滩、贾家河、白龙堂、三花石、茶镇、缢溪河、池河、高粱铺			29
安康车务段				长 安 柞 水 镇 安 旬 阳 旬 阳 白 河 县	小峪、青岔、营镇、石翁、回龙镇、长哨、青铜关、小河镇、赵湾、大岭铺、麻虎、冷水、兰滩、蜀河、棕溪、长沙坝、高店铺、吕河、早阳	朱家碛		26

续表

单位	等级							
	特等站	一等站	二等站	三等站	四等站	五等站	线路所	合计
万源车务段			万源*	梁家坝* 双龙* 宣汉* 官渡* 紫阳	蒲家*、石柱槽*、毛坝*、罗文*、花楼坝*、曹家坝*、青花*、巴山、麻柳、松树坡、毛坝关、高滩、杈河、向阳镇、大米溪、大竹园、南溪沟、石庙沟、月河	月池台		26
西延公司			延安	蒲城 榆林 延安北	集北、杜赵、孙镇、苏家坡、坡底村、韩家河、洞子崖、狄家河、张家船、蔡河、贺家河、生之渠、刘家沟、黄陵、洛川、富县、道镇、甘泉、九燕山、延安南、川口、蟠龙镇、石家砭、瓦窑堡、子长、清涧县、呼家塔、田庄镇、绥德、米脂、镇川、鱼河、牛家梁、曹家伙场、大保当、锦界、西沟、神木		明义沟 店塔	44
合计	2	8	7	52	233	12	7	321

注：*号车站位于四川省境内，△号车站位于甘肃省境内

第二章 旅客运输

1990年,铁路旅客运输工作分别由西安铁路分局客运科和安康铁路分局客运科负责管理。1993年7月,客运科升格为客运分处。2001年12月,西安、安康铁路分局客运部门划归郑州铁路局客运公司管辖。2003年9月,西安、安康铁路分局分别成立客运事业部,对外称分局客运分公司,实行一个机构两块牌子,主要履行分局客运管理职能。12月1日,客运事业部改称分局客运分处,对外仍保留客运分公司名称。

2005年3月,西安铁路局客运处负责组织、协调、管理全局旅客运输工作,客运处下设客运管理科、客运技术科、质量监督科、专运办公室及客票管理所。

第一节 运量及流向

一、运量

1990~2005年,陕西省内铁路运输企业旅客发送量呈曲线上升态势。1990~1994年,发送量以每年10%左右的速度增长。1995年以后,随着航空特别是高速公路的迅猛发展,旅客发送量有所下降。进入21世纪,公路和城市公交发展迅速,铁路在短途旅客运输中逐渐失去优势,2002年以后,铁路退出市郊短途运输市场。20世纪90年代后期,铁路连续提速,增开空调车、改善旅客乘车环境,优化行车路径,旅客发送量止跌回升,每年春运期间,更是一票难求。2005年,旅客发送量比1990年增加44.8%。

1990—2005年境内铁路旅客发送量统计表

表3-2-1

单位:万人

项 目 数 量 年 份	旅客发送	其 中		
		管 内 (万人)	直 通 (万人)	市 郊 (万人)
1990	2 372.4	1 373.9	883.5	115.0
1991	2 403.1	1 378.9	925.7	98.5
1992	2 557.7	1 475.9	968.8	113.1
1993	2 873.8	1 718.3	1 045.7	109.8
1994	3 018.5	1 801.5	1 100.7	116.3
1995	2 848.8	1 652.3	1 093.4	103.1
1996	2 462.1	1 322.1	1 057.7	82.3
1997	2 441.2	1 274.5	1 090.4	76.3
1998	2 487.2	1 202.5	1 226.1	58.6
1999	2 535.8	1 194.0	1 289.8	52.0
2000	2 541.1	1 158.0	1 331.3	51.8
2001	2 613.3	1 016.5	1 563.6	33.2
2002	2 760.5	1 008.3	1 752.2	—
2003	2 600.3	966.2	1 634.1	—
2004	3 272.8	1 258.2	2 014.6	—
2005	3 434.9	1 423.7	2 011.2	—

注:表中数据选自《西安铁路分局年鉴》(1991—2005)、《安康铁路分局年鉴》(1991—2005)、《西安铁路分局年鉴》(2006)、《统计资料》(1990—2005)

二、流向与高峰期

陕西关中地区旅客流向主要集中在西安至北京、上海、广州、成都、昆明、乌鲁木齐方向。春节期间学生流、民工流是临时最大的客流。陕南地区旅客流向主要为安康、汉中地区经阳安、宝成或西康线至西安方向的往返客流;四川北部、重庆北部地区经襄渝、汉丹、京广铁路至广州、北京、上海等经济发达地区的出入川客流。

(一) 春节运输(春运) 一年一度的春节旅客运输是铁路运输企业最繁忙的阶段,备受社会关注。

1990年春运自1月12日至2月20日,增开始发临客164列,通过临客100列,加挂车辆76辆,输送旅客227.4万人。1991年,大专院校放假大部分在1月25~26日,

而春运开始日为2月3日,请示部、路局,陕西境内春运临客自1月26日提前开行。通过增开临客、加挂车辆等措施,尽力扩大运能,多输送旅客。1993~1994年共运送旅客707.1万人。1995年,春运自1月11日至3月11日历时60天。铁路管理部门抽出干部1530人,组成157个工作组,下到春运第一线,协助春运工作。当年,铁道部指令,北京、郑州等7个铁路局春运期间客票票价上浮30%,造成客流大幅度下降,发送旅客341.1万人,比1994年减少188.4万人。1996~1997年,春运共发送旅客613.14万人,日均6.81万人。1998年春运期间,1月中旬管内大雪,公路、航空运输困难,高速公路关闭,飞机停飞,铁路部门抓住时机,加开临客,加挂车辆,多运送旅客。2002~2004年,根据客流变化,合理调配运能,增开临客,加挂硬座车辆,共发送旅客797.79万人,日均发送旅客6.65万人。

2005年,西安铁路局客运处提前下手,精心组织,紧跟客流形势,合理安排运能,截至3月5日,开行本局担当临客171列,外局临客135列,加挂车354辆次,发送旅客324.14万人,同比增长9.94%。

(二)黄金周运输 “五一”、“十一”长假,正值春秋良好季节,适宜探亲、旅游,铁路客运量猛增,铁路部门采取多种方式,努力保证运力,适应需求。

1992年4月18~26日,与洛阳分局协商,加开西安—洛阳间383/384临时快车1列,共开行58列,运送旅客近万人。加挂管内华山、临潼旅游客车,保证游客乘车。1994年,全国实行5天工作制,旅游客流上升。特别是去临潼、华山、天水等旅游景点的人数大幅增加,铁路部门扩编、加挂车132辆,缓解短途旅客运输紧张状况。针对一些大型活动,铁路部门及早组织安排,保证集中乘车需要。1996年,西安交通大学校庆100周年及迁校40周年,全国大学生运动会,世界著名城市纪念等大型活动密集举行。铁路部门组织安排、调度运力得当,保证活动参加人员有序抵达和返程。2000年10月21日,铁道部实行第三次大提速,铁路部门利用“五一”、“十一”春节假期,组织开行旅游、学生、民工专列计40列。2001年,铁路部门与多方联系,调查了解旅游团队动向,挖掘运输潜力,加开西安—贵阳、北京、成都、西宁、兰州、上海、张家界、深圳旅游专列10列,满足旅客需求。2002~2004年,“十一”黄金周期间,客流主要集中在西安、宝鸡、汉中、安康等站,方向集中为北京、上海、广州、成都、贵阳等地。铁路部门调度、组织运力,运送旅客226.19万人,最高日发送旅客10.4万人。

2005年,陕西省境内铁路旅客列车由西安铁路局统一调配、指挥、组织,运输效率进一步提高。“五一”黄金周,发送旅客129.8万人,日均12.98万人,较上年同期增长16%。“十一”黄金周发送旅客126.1万人(10月1日发送旅客145418人),同比增长19.3%。旅客发送量、客运收入增幅均居全路第一。

(三)暑期运输 西安地区高校及在校大学生数量位居全国前列,省内几大客运站除输送本省旅客外,还承担周边省份外出人员尤其是民工的到发任务。如陇东、陇东

北的人员通过宝鸡站,川北、渝北、鄂西北人员通过汉中、安康等站集散。每年暑期都是铁路运输繁忙的高峰期。

1990~1991年,通过加开宝鸡—北京 282 次,西安—成都 239 次、西安—上海 108 次,共运送学生、民工及其他旅客 695.9 万人。1992 暑期,正值宝成线 190 公里处塌方断道,为保证滞留在西安、宝鸡等站的入川客流尤其是学生流顺利进川,铁路部门千方百计疏通,组织列车由陇海、焦枝、襄渝、阳安、宝成线,绕道迂回到达成都。1993~1997 年,铁路部门组织力量提前调查客流,到各大专院校售票,办理接取承运行李手续。暑期开行临客 325 列,加挂车辆 1 710 辆,运送学生、民工及其他旅客 1 701.5 万人。1998 年,西安、宝鸡、咸阳、杨凌等大中专院校集中的车站分别成立学生暑运营销小组,深入各院校调查客流,收集学生乘车计划,合理安排学生假期乘车。仅 7 月份,就发送旅客 181 万人,创年内最高水平。8 月下旬,西去乌鲁木齐民工流猛增,西安、宝鸡、咸阳、阳平关等站,走访陕西境内近 50 个地区调查客流,收集大宗民工乘车计划,开行乌鲁木齐方向临客 9 列,运送民工 3 万余人。2001 年,暑运期间开行学生专列 19 列,民工专列 15 列,加挂车辆 729 辆。通过临客 21 列,开行始发终到临客 6 对,分别至西宁、兰州、呼和浩特、乌鲁木齐、杭州等地。2004 年,暑期运输增开临客 323 列,旅游专列 2 列,加挂车辆 858 辆,旅客发送 462.5 万人,比上年增加 95.6 万人,增幅 26%。

2005 年暑运期间,西安铁路局开行临客 13 对 378 列;通过临客 7 对 28 列;组织开行旅游专列 2 列。发送旅客 683.5 万人,同比增长 11.2%。实现旅客发送,客票收入两位数增长,位居全国 18 个铁路局(集团公司)第一。

第二节 客车开行

铁路企业为适应客运市场变化以及旅客需求,经常对客车开行作适当调整,采取增开车次、延伸运行区间、改变线路、优化列车设备、提升列车等级等措施,达到社会效益、经济效益双提高。

1990 年,陕西境内开行客运列车 31 对。其中特快 1 对(西安—北京 36/35 次),直快 8 对,管内快车 5 对,直通客车 3 对,管内普客 7 对,市郊列车 6 对,混合列车 1 对。4 月,安康—西安 307/310、309/308 次普通旅客列车,由安康经阳安、宝成、陇海、京广线延伸至信阳,成为陕南地区运行区段最长的列车。

1991 年,增加旅客列车有包头分局担当的西安—包头 175/176 次;管内快车西安—韩城 374/373 次、铜川—西安 376 次;西安—武昌 394/391、392/393 次等 4.5 对。西安—济南 270/269 次,列车径路改经商丘口。西安—北京直列快车 280/279 次改为特快列车 42/41 次,车辆为 25 型全列空调车;郑州—乌鲁木齐 171/172 次直快改为特快 97/98 次。

1993年,客车开行对数不变,但特快列车增加到4对。铁道部调图后,西安—广州273/274次直接改为46/45,43/44次特快列车;西安—成都普客441/442次延长至昆明,改为365/366次特快;西安—韩城393/394次管内快车改为至山西临汾242/241次直快列车。4月,安康至郑州的303/304次管内旅客快车两头延伸改为开行汉中至石家庄的跨局267/268次直通旅客快车。

1994年,西安、郑州—常州108/105、106/107次列车延长至杭州;4月1日,西安—武昌394/393次改为特快双层空调列车,实行全程对号,优质优价;9月1日起,西安—杭州间隔日开行直快108/105次优质优价列车;西安—安康93次自9月1日,西安—北京36/35次自10月24日开行全列空调旅客优质优价列车。

1996年4月1日,开行西安—宝鸡直达特快31/32、33/34次列车2对,运行1小时59分,首次将西宝之间的客车运行时间减少到2小时以内,6月1日起又改为双层空调车,增加了旅客乘车的舒适度。

1997年4月,汉中至石家庄的267/268次直通旅客快车改为567/568次,终点延伸至北京西站,结束了陕南地区没有进京列车的历史,对陕南的经济文化发展起到了积极作用。同年,增开了沟通陕西南部与东南沿海地区福州(厦门)经京九、汉丹、襄渝线至重庆的305/304次直通旅客快车。

1998年5月,增开汉中至汉口685/686次管内旅客快车;10月1日,西安—北京西41/42次改为特快列车,运行时间缩短为14小时18分。

根据客流变化情况,2000年10月21日,增开西安—北京西K132/131次客车1对,由北京局担当乘务。停运宝鸡—天水727/728次客车1对。

2004年,增开北京西—西安直达特快Z19/20次,这是历史上西安至北京运行时间最短(11小时30分)、一站直达、单司机值乘,夕发朝至的跨局直达特快旅客列车,此车开行后,对西安—北京间的民用航空造成很大冲击。当年还增开了西安—扬州K60/61次快速列车1对,西北地区和华东地区的沟通又增加了一条渠道。是年增开安康至神木4768/4767次双层空调旅客列车,列车运行1032公里,至此,有了以省会西安为中心贯通陕西南北的旅客列车。

2005年,陕西境内铁路运输企业担当乘务旅客列车38对,外局承担乘务的27对,途经陕西境内旅客列车65对。(见表3-2-2)

2005 年境内铁路旅客列车对数表

表 3-2-2

序号	列车种类	车 次	运行区段	担 当局
1	直达特快	Z19/20	北京西—西安	西 安
2	特 快	T41/42	北京西—西安	西 安
3	特 快	T55/56	北京西—西安(宝鸡)	西 安
4	特 快	T140/137 138/139	西安—上海	西 安
5	快 速	K5/6	西安—成都	成 都
6	快 速	K60/61 62/59	西安—扬州	西 安
7	快 速	K84/81 82/83	西安—广州	西 安
8	快 速	K119/120	西安—兰州	兰 州
9	快 速	K126/127 128/125	西安—长春	沈 阳
10	快 速	K165/166	西安—昆明	西 安
11	快 速	K213/214	天津—西安	北 京
12	快 速	K242/243 244/241	西安—厦门	西 安
13	快 速	K318/315 316/317	西安—南宁	西 安
14	直 快	1067/1068	西安—库尔勒	乌 鲁 木 齐
15	直 快	2023/2024	太原—西安	太 原
16	直 快	2119/2120	西安—成都	西 安
17	直 快	2132/2129 2130/2131	西安—烟台	济 南
18	直 快	2202/2203 2204/2201	南昌—西安	西 安
19	直 快	2262/2263 2264/2261	宝鸡—连云港	西 安
20	直 快	2306/2307 2308/2305	宝鸡—杭州	西 安
21	直 快	2334/2335/2337 2338/2336/2333	西安—贵阳	西 安
22	直 快	2515/2516	济南东—西安	西 安
23	直 快	2535/2536	太原—宝鸡	太 原

续表

序号	列车种类	车 次	运行区段	担当分局
24	直 快	2587/2586	银川—西安	西 安
25	普 客	6045/6046	临汾—韩城	太 原
26	普 客	6063/6064	宝鸡—广元	西 安
27	普 客	6272/6273 6274/6271	宝鸡—平凉	西 安
28	快 速	K499/498	西安—宝鸡	西 安
29	快 速	N351/352	郑州—西安	郑 州
30	快 速	N355/354 353/356	西安—汉中	西 安
31	快 速	N358/359 360/357	武昌—西安	武 汉
32	快 速	N362/363 364/361	宜昌—西安	武 汉
33	快 速	N385/386	西安—宝鸡	西 安
34	快 速	N387/388	西安—宝鸡	西 安
35	普 快	4708/4705 4706/4707	宝鸡—汉口	西 安
36	普 快	4761/4762	榆林—西安	西 安
37	普 快	4763/4764	韩城—西安	西 安
38	普 快	4765/4766	韩城—西安	西 安
39	普 快	4772/4773 4774/4771	安康—西安	西 安
40	普 快	4776/4777 4778/4775	汉中—西安	西 安
41	普 客	7541/7544 7543/7542	西安—韩城	西 安
42	普 客	7551/7552	榆林—西安	西 安
43	快 速	K261/262	北京西—汉中	西 安
44	普 快	1009/1010	广州—达州	西 安
45	普 快	4755/4756	武昌—汉中	西 安
46	普 快	4757/4758	安康—汉中	西 安
47	普 快	4767/4768	神木—安康	西 安
48	普 客	6065/6066	安康—达州	西 安
49	普 客	7533/7534	襄樊—安康	西 安
50	回 送	001/002	安康—汉中	西 安
51	特 快	T9/10	北京西—重庆	成 都

续表

序号	列车种类	车 次	运行区段	担当分局
52	特 快	T125/126	东莞东—成都	成 都
53	特 快	T247/248	武昌—成都	武 汉
54	特 快	T257/258	汉口—重庆	武 汉
55	快 速	K15/16	济南—重庆	济 南
56	快 速	K205/206	青岛—成都	济 南
57	快 速	K283/284	上海—成都	成 都
58	快 速	K333/334	厦门—重庆	南 昌
59	快 速	K351/352	上海—成都	上 海
60	快 速	K357/358	广州—重庆	成 都
61	快 速	K389/390	福州—成都	成 都
62	普 快	1005/1006	福州—重庆	南 昌
63	普 快	1081/1082	乌鲁木齐—重庆	乌 鲁 木 齐
64	普 快	1389/1390	北京西—重庆	南 昌
65	普 快	2221/2222	郑州—重庆	郑 州

注:表中数据选自《西安铁路局年鉴》(2006)、《统计资料》(2005)

第三节 售票与运价

一、售票

经济发展,旅客出行增加,窗口售票、手工售票已不能满足需要。铁路客运部门建立合同订票单位、加强预售,登门售票,增设售票网点,电子网络售票。1990年,西安车站合同订票单位238户,预售票率达60%以上。高峰期间,车站派人深入厂矿、大专院校登门售票。

1993年5月8日,铁道部下发《关于制止乱加价、乱收费的紧急通知》,铁路企业3次清理客货运输各种收费项目。6~7月初,清理各种收费212项,取消未经部、省批准的收费项目62项。1995年10月1日,经国务院相关部门批准,铁道部调整铁路客运价格。普通旅客列车硬座票价每人公里从3.861分提高到5.861分,提高2分;快车和行李包裹等运价同幅度调整;硬座、软座、硬卧、软卧的席别比价由1:1.75:1.8:3.85调为1:2.0:2.2:3.85;中外旅客实行同一票价。调整后,客票平均提价幅度54%。

1996年8月26日,铁道部在西安车站进行客票发售与预订系统试点,西安车站安装77台计算机,实行微机售票。11月20日,铁道部在西安车站召开现场会,决定在全国铁路推行微机售票。20世纪末21世纪初,铁路运输企业扩大微机售票。2001年,省

内各铁路客运线路增加电子售票车站 109 个。2003 年,高等学校学生购火车票使用优惠卡,每张 7 元,每年 9 月底之前各高校按入校新生须乘坐火车人数购买优惠卡。11 月,旅客列车移动补票系统在 T41/42 次等 10 对空调列车上投入使用。

2005 年,陕西境内铁路企业采用电子售票的车站有 126 个,其中 91 个车站与全国铁路客运站联网,形成覆盖全省的客票电子销售网络,结束了手工售票的历史。

二、行李包裹运价

20 世纪 90 年代以来,随着铁路运输成本提高和物价水平上涨,国家对旅客行李包裹运价多次调整。1995 年,在客票调价的同时,对行李包裹的运价也作了同幅度调整。将原先的 5 类包裹改为 4 类,原 3、4 类合并,统按 3 类包裹计价。品类间比价为:1 类:2 类:3 类:4 类 = 0.2:0.7:1.0:1.3。

1996 年 6 月 1 日,调整包裹品类:自发刊起 5 日的报纸、中央、省级以上政府宣传用的非卖品、新闻图片和中小学生课本列为 1 类包裹。抢险救助灾物资、书刊、鲜果蔬菜、肉蛋、奶、鱼鲜类列为 2 类包裹。一级包装的放射性同位素、油样箱、自行车、摩托车、计算机、录像机、影碟机、音响;服装;竹藤椅、柳编及类似材料的制品;泡沫塑料及其制品;超过包裹规定重量的物品列为 4 类包裹。不属于 1、2、4 类的包裹统列为 3 类包裹。

1998 年 7 月 17 日,发送 2 类至 4 类包裹每批(次)在 20 件(含 20 件)以上的,给予原品类 20% 的运价优惠,每批(次)在 4 吨以上的给予原品类 50% 的运价优惠。

1999 年,根据市场竞争需要,经铁道部批准,安康车站发往北京西、广州、福州的中药材、香菇、木耳等土特产品类包裹按 2 类包裹计费。

根据市场情况,2002 年,对行李包裹和货物保价费实行上下浮动。行李、包裹保价费费率最小浮动单位为 0.1%。2005 年,实行优质优价。路局担当的 38 对客车中,有 15.5 对(直达特快 1 对,特快 4.5 对,快速 7 对,普快 3 对)按铁道部规定实行优质优价,票价上浮。

1995 年客票调价前后主要站间票价比较表

表 3-2-3

单位:元

发到站	里程 (公里)	硬座票价(元)			软座票价(元)			硬卧票价(元)			软卧票价(元)		
		调前	调后	增幅%	调前	调后	增幅%	调前	调后	增幅%	调前	调后	增幅%
北京—石家庄	283	15	23	53.3	23	39	69.6	43	60	39.5	...	...	...
北京—济南	497	27	40	48.1	40	68	70.0	52	83	59.6	89	129	44.9
北京—太原	514	25	40	48.1	40	68	70.0	52	83	59.6	89	129	44.9
北京—郑州	695	34	51	50.0	51	87	70.6	63	104	65.1	110	164	49.1
北京—沈阳	741	36	57	58.3	55	86	74.5	66	115	74.2	120	180	50.0

续表

发到站	里程 (公里)	硬座票价(元)			软座票价(元)			硬卧票价(元)			软卧票价(元)		
		调前	调后	增幅%	调前	调后	增幅%	调前	调后	增幅%	调前	调后	增幅%
北京—上海	1463	62	100	61.2	…	…	…	108	195	84.0	198	310	58.6
北京—成都	2048	77	129	67.5	…	…	…	130	248	90.8	247	398	81.1
北京—乌鲁木齐	3774	128	204	59.0	…	…	…	210	386	83.8	396	822	57.1

说明:1.表中所列票价系特别快车票价

2.硬卧票价、软卧票价系上下铺平均票价

3.硬卧、软卧调前和调后票价中已含10元订票费

第四节 专门运输(专运)

一、专运组织

专门运输(专运)是铁路运输企业在完成日常的客货运输工作外,临时承担的国家政治、军事等重大特别的运输任务。如途经或到达管内的党和国家领导人(包括全国人大常委会副委员长、国务院副总理、全国政协副主席)、省部级以上领导人和铁道部临时以命令下达的按专运规格办理的专列包车的,国家重大会议代表、委员的送、接运输均属专运范畴。

1990年,西安客运段专运组改为专运车队。专运车队有队长1人,乘务员40人,承担17辆专运车的安全乘务责任。

铁路运输企业成立专运领导小组。组长由党政主要领导担任。主管运输的副职领导、公安处处长任副组长。组员由运输、客运、机务、车辆、工务、电务部门负责人担任。专运领导小组办公室设在公安处警卫科。基层运输站段也都设有相应机构。两级专运组织负责上级部门部署的专运任务的动员、布置和检查落实,制订和修改专运警卫工作方案、安全措施工作制度;掌握辖区治安情况及专运警卫工作相关的行车设备、设施的基本状况;研究解决工作中存在的问题;监督指导专运警卫工作人员队伍的审查和教育;协调铁路内外有关方面的联系配合。

二、专运运量

西安是陕西省省会,是西北地区政治、经济、文化中心,又是西北地区东大门和东北、华北、华东地区进入西北西南地区的必经之地,专运量较大。1990年,陕西境内铁路运输企业执行专运任务51次,安全运送中共十三届六中全会和全国人大、全国政协七届三次会议的代表、委员26批442人;运送省、部、军级领导77人。1991~1992年,执

行专运任务 82 次,运送中央级会议代表及省军级领导 422 人,加开重点列车 15 列,运输 810 人。专运工作高标准、严要求、万无一失,两次受到铁道部、总后军交部通电表彰,多次受到陕西省委、省政府表扬。

1993 年 6 月,国家主席江泽民到汉中地区视察工作后,从汉中乘专列到西安;10 月,全国政协各民主党派领导人赴三峡考察时专列途经襄渝线去重庆,由于各方面工作安排周密,顺利、安全完成专运任务。

1994 ~ 1996 年,承担专运任务 90 次,运送人大代表、政协委员、世界妇女大会代表、中央其他大型会议代表共 365 人。

1997 年香港回归,中共十五大召开,专运涉外运输任务繁重。执行专运任务 27 次,外宾专列 13 列,输送中共十五大代表 55 人,全国人大代表 49 人,全国政协委员 71 人。

2001 ~ 2005 年,陕西境内铁路运输企业担当专运任务 289 次,其中一级包车 2 次,二级包车 126 次,三级包车 105 次,三级专列 1 次,重点列车 55 次。

三、港澳台及涉外运输

港澳台及涉外运输由铁路专运部门负责。20 世纪 90 年代,改革开放亦已十多年,加之古都西安又是国内、国际著名旅游目的地,因此来陕西和西安的境外及国外游客日渐增多。1990 年,发送外宾及港澳台人士 20477 人,挂车 145 辆,加开专列 4 列。

1991 年,省内铁路运输企业下发《关于进一步落实局涉外运输有关规定的通知》,从 1 月起,实行外事订票卡,打击倒卖车票、套汇换汇的不法分子。对涉外餐营的餐车主任、厨师领班、餐车服务员、软席候车室服务员,软卧车服务员、客运值班员、计划员等人员开展外语培训和业务比武,提高其业务素质。重点安排陕西省对外经济贸易洽谈会、西安市古文化艺术节及省外办组织的涉外团体运输。当年发送港澳台同胞 1.4 万人,外宾 2.86 万人。接发铁道部豪华列车 5 列,加挂车辆 295 辆次。对口接待外宾 15 批 89 人,其中包括铁道部邀请的日中技术友好访华团、印度铁路代表团、日本铁路专家团、日本铁道线路防灾技术专家组等团体,并与我省铁路企业进行技术交流研讨。

1994 ~ 2004 年,担当港澳台及外宾专列 119 列,累计输送港澳台胞及外宾 132.6 万人。2005 年,西安铁路局运送外宾 2 130 人,由于精心组织、周密安排,确保输送港澳台同胞及外宾工作安全顺利,万无一失。

第五节 客运服务

一、车站

1990 年,铁道部颁布了《严禁以车以票谋私的规定》,陕西境内铁路运输企业严格执行上级规定,在客运车站中开展“五提倡”活动,即:提倡奉献精神,勤奋工作;提倡顾全大局,团结协作;提倡文明服务,礼貌待客;提倡文明装卸,爱护行包;提倡遵章守纪,

见义勇为。当年7月,铁道部在汉中车站召开车站文明服务路风建设座谈会,铁道部长李森茂到会。是年,通过开展“三优一红”(优秀调车组、优秀运转车长、优秀调度员、红旗中间站)鉴定评比活动,加强车站管理。命名优秀调车组61个,优秀运转车长25名,优秀调度员22名,红旗中间站86个。1991年,贯彻铁道部《关于严禁以票谋私的规定》,组织对西安车站、宝鸡车站等客运大站领导班子进行考试。检查车站软卧票登记情况。西安车站尤玉芳获铁道部先进个人称号。各客运车站为旅客做好事412 979件,收到旅客表扬信711件,锦旗、牌匾105件,受到新闻媒体表扬212次,旅客留言表扬354 718条。

1991年以后,铁路客运车站贯彻落实铁道部发《铁路旅客客运服务质量监督监察办法》《提高客运服务质量落实“正点计划”推进措施》《较大车站和特快列车质量要求》,执行客运服务标准:主动热情、诚恳周到、全面服务、重点照顾,做到“三要”、“四心”、“五主动”(三要:接待旅客要文明礼貌,纠正违章要有方、态度和蔼,处理问题要实事求是;四心:接待旅客热心,解答问事耐心,接受意见虚心,工作认真细心;五主动:主动迎送旅客,主动扶老携幼、照顾重点,主动解决旅客困难,主动介绍旅行常识,主动征求旅客意见)。铁道部重点掌握的44个客运大站站长实行“资格证书”聘任制,经铁道部考试合格取得资格证书后任职。

1996年,各客运车站修订岗位工作标准及考核制度。编写客运部门11个非行车工种“应知应会、必知必会”试题162道,要求客运职工必须一口清、一手精。当年,召开客运中间站管理工作会议,组织技术业务演练,参加上级单位举行的技术比武赛,取得较好成绩。

在客运车站广大职工努力下,各站在铁道部组织的竞赛评比中,均取得不俗成绩。1991年,铁道部命名西安车站为“文明车站”,华县、阳平关站为优秀中间站;1992~1994年,西安车站连续保持部文明车站称号;1996年,在全路大站评比中,西安车站获文明站第一名,宝鸡车站获铁道部评比小组第二名,咸阳车站获小组第三名;2002~2003年,在全国铁路较大车站评比中,安康、汉中车站连续两年获小组第一名。

2005年,客运服务质量监督工作贯彻落实《铁路旅客运输服务质量标准》,以切实提高职工素质、强化服务技能、完善服务手段、全面提升客运车站服务质量为突破口,建立长效机制和不间断的现场监控,客运服务质量明显提高,全年消灭旅客责任投诉和严重不良反应,经铁道部检查验收,西安车站为“树标塑形”达标单位。年内,收到旅客关于客运车站认真为旅客做好事的表扬信26件。

二、客车

铁路运输企业认真贯彻铁道部关于旅客列车服务管理等一系列文件、规定,努力提高客车服务质量,为旅客创造一个良好的出行环境。按照部颁《品牌旅客列车管理办法》、《铁路旅客运输服务质量标准》等文件精神,省内铁路运输企业制订包括服务原则、

服务规范、服务监督、设备设施等内容的旅客列车服务质量标准等级划分、普通列车服务质量及作业标准,满足旅客需求。制订旅客列车运输安全、服务、卫生、餐饮等服务质量的标准和作业基本要求,以及餐车长、厨师领班、炊事员、服务员、售货员作业要求。规定备品使用年限,备品换洗期限以及服务文明用语、基本承诺、基础管理等要求,不断提高服务标准,保证旅客旅行安全舒适。

铁道部重点掌握的43对特快列车长实行“资格证书”聘任制。经过铁道部考试,发给资格证书后任职。选定教材,分期分批每年培训一次客运站段长、车队长、客运主任及客运列车长,培训合格,发给资格证书后上岗。加强列车长乘务工作领导,实施“列车长工程”,强化列车服务管理,实行“列车长责任制”和“岗位职务化管理”,发挥“三乘一体”(“三乘”即客运服务乘务人员、列车检修乘务人员、公安乘务人员)人员作用,确立列车长在乘务中的核心地位。

1998年,及早安排防寒采暖工作。组织客运乘务员锅炉操作全员培训,达到人人能说会用,正确操作,理论和实作考试合格后发证;坚持持证上岗,证随人走,无证不得上岗。

2001年,成立普通旅客列车(慢车)整治领导小组,制订整治措施,整治“绿皮车”438辆,使“绿皮车”从车辆外观到服务质量、卫生水平都得到明显提高。

2004~2005年,对客运列车加大投资,引入保洁机制,提高列车卫生质量。刷新特快、直达旅客列车车厢,使车辆外皮质量明显提高。抓好日常旅客运输、行包运输、乘务组织、饮食供应、列车卫生等工作,制订“特快、快速、直达、普通旅客列车运输服务质量标准及作业要求”。同时,对列车长、列车员、广播员、餐车长、厨师领班、炊事员、服务员、售货员的出乘点名、始发站作业、途中作业、终到作业、折返站作业、退乘交班、库内整备等均有明确的作业要求和考核项目,规范列车上各类工作人员职务行为,为旅客创造安全舒适的乘车环境。

在铁道部组织的进京、进沪、进穗列车评比中,省内铁路运输企业担当的客运列车成绩优异。1990年,西安—北京36/35特快列车开展当“三员”(服务员、宣传员、导游员)建“三车”(文明列车、科普列车、旅游列车)讲“三语”(外语、哑语、文明礼貌用语)活动,创建“三乘一体”活动,被铁道部命名为全国路风先进标杆车队;1993年,在铁道部“进京进沪”列车竞赛中,西安—北京36/35次、42/41次保持金牌,西安—上海T140/139次获第二名;1994~1998年,36/35次、42/41次连续保持红旗列车称号;2003年在全国铁路客运列车年度评比中,汉中—北京西2567/2568次快车被铁道部授予红旗列车称号;2004~2005年,西安—北京西T42/41次、宝鸡—北京西T56/55次、西安—长春K126/127次、西安—上海T140/139次、汉中—北京K262/261次连续获铁道部红旗列车称号。

第六节 客运设备

1990年,省内铁路运输企业客运车站有站台301座,总长度95344米;候车室总面积42360平方米;售票厅总面积6095平方米;行包房总面积15436平方米;天桥5座,总长340米;地道16座,总长646米;站台风雨棚23座,总面积61163平方米。

1993年,省内铁路运输企业有客运营业站220个,其中特等站1个、一等站3个、二等站8个、三等站29个、四等站178个、五等站1个。客运房屋使用面积95852平方米,旅客服务用房53244平方米。客车给水栓592个。客运列车餐茶用冷库1座,350平方米、仓库3座,1660平方米、加工车间2座,420平方米。电子显示牌60个,升降梯5个,内燃电瓶牵引车21台,工业闭路电视22台,售票微机52台,电视监控2套,行包承运微机6台,电子磅秤10台。

1996年,郑州铁路局投资349万元改造西安车站4、5站台风雨棚、西安客运段洗涤厂、水包、学习室座椅,宝鸡列车段水包、宝鸡车站引导系统、旅客垃圾集运站等客运设施。省内铁路运输企业自筹资金5082万元,改善客运行包保价运输设备。

1999年,铁道部和铁路路局投资153万元,省内铁路运输企业投资963.6万元,改造西安客运段冷库,咸阳车站职教基地、微机、站台、厕所,宝鸡车站暖气管道,用68.6万元购置建造行包营销车。西安客运段牵引车拖车、微机,韩城车站天桥,西安站售票厅大屏幕显示。当年2月,汉中新站舍落成。改建后普通候车室2个共2150平方米,软席候车室96平方米,贵宾室40平方米,售票厅314平方米,行李房610平方米,地道57.8米。同年,阳安线扩能工程为勉西、城固、西乡等站修建了站台风雨棚。汉中车务段管内软席候车室增加到6个、贵宾室2个、风雨棚5座、售票微机6台。

2002年,投入6000万元,整治客运车站和旅客列车设备设施,消除“五无”(无照明、无广播、无候车椅、无栅栏、无电铃)车站。西安车站旅客电子导向系统开放,投入使用,方便旅客及时了解列车运行信息。安康车站修建出站地道,新建地道横穿站内全部股道,连接一、二、三站台,该工程的各项指标均达到部颁标准,被评为优质工程;9月29日,安康车站广场改造工程竣工,新广场占地面积23000余平方米,改善了旅客乘车环境。

2003年,铁道部在全国铁路开展提高运输质量活动,加大客运设备的投入,先后为客运车站配备微机售票、电子导向设备、监控设备、三品检查仪、触摸式电子查询系统,语音合成广播系统等科技含量较高的客运设施。投入资金678万元,分别改造了凤州、秦岭和渭南车站的站舍。

2005年,西安铁路局有客运营业站114个,其中特等站1个,一等站3个,二等站5个,三等站32个,四等站73个。客运房屋使用面积100863平方米,其中旅客候车室40733.2平方米,售票处使用面积6037.6平方米,行包房17856平方米;站台风雨棚17座,总长度9146米,总面积92512平方米;天桥6座,总长度496米;地道16座,总长度1482米;围墙栅栏,55个客运站共21491米。西安铁路局投资8468.5万元,对杨陵镇车站、安康车站候车大厅、渭南车站一站台风雨棚等进行提升、改造,并为红色旅游列车开行提供配套设备,为旅客候车、乘车创造舒适的环境。

第三章 货物运输

1990~2005年期间,陕西省境内铁路运输企业货物发送量增长较快,2005年货物发送量比1990年货物发送量增加106.3%。货运方式、装卸机械化水平、货运设备在不断提高和更新,货运服务质量也在逐年提高。

1990年,省内铁路货运工作分别由西安铁路分局货运科、安康铁路分局货运科管理。1993年7月起,货运主管部门为铁路分局货运分处。2005年,西安铁路局货运处统一组织管理省内铁路货运工作。局货运处设综合科、货运管理部、货运安全科和保价运输办公室。省内铁路货运营业里程2709公里,货运营业办理站132个,办理货物运输专用线354条。

第一节 运量及流向

一、运量

1990~2005年,陕西境内铁路货运运能和运量矛盾突出,铁路的运输能力不足以保证市场需求,空车不足,货运市场竞争激烈,省内铁路企业以“客”补“货”,以“白”补“黑”(即多运其他货物补充煤炭的运力不足),多拉满载、巧装增量、挖潜提效,除了受经济环境影响,个别年份运量略有下降外,总体上,货运发送量等货运主要指标逐年增加。(见表3-3-1)

1990-2005年境内铁路货物运输统计表

表3-3-1

年 份	发送量(万吨)	到达量(万吨)	周转量 (百万吨公里)	日均装车数 (车)	日均卸车数 (车)
1990	3 329.6	3 159.1	38 893.9	1 658	1 684
1991	3 236.9	2 934.7	40 655.6	1 618	1 588
1992	3 295.4	2 951.1	41 079.1	1 618	1 588
1993	3 392.2	3 260.4	41 679.8	1 646	1 754
1994	3 501.1	3 069.0	44 213.0	1 663	1 649

续表

年 份	发送量(万吨)	到达量(万吨)	周转量 (百万吨公里)	日均装车数 (车)	日均卸车数 (车)
1995	3 542.5	3 047.2	45 877.5	1 692	1 622
1996	3 644.6	3 115.8	47 728.2	1 732	1 640
1997	3 736.1	3 227.2	48 567.1	1 773	1 596
1998	3 488.3	3 019.5	47 831.0	1 661	1 399
1999	3 495.3	3 158.9	47 315.6	1 693	1 415
2000	3 609.2	3 065.4	48 259.9	1 713	1 666
2001	4 198.5	3 231.6	61 565.3	1 914	1 689
2002	4 665.6	3 285.5	71 042.2	1 775	1 806
2003	5 812.6	3 335.5	76 491.6	2 035	1 707
2004	6 737.8	4 454.2	88 296.9	2 218	1 971
2005	6 869.4	4 045.0	90 576	3 173	1 927

注:表中数据选自《西安铁路分局年鉴》(1991-2005)、《安康铁路分局年鉴》(1991-2005)、《西安铁路分局年鉴》(2006)、《统计资料》(1990-2005)

二、流向

1990年,陕西省西安、宝鸡、咸阳、阎良、铜川、渭南、汉中一带建立起以国防、航天、航空、纺织、电子、机械、化工、轻工为主的工业体系及其科研单位。原料运入及产品运出主要靠铁路运输,货流面大且分散。

1995年,宝中线建成投入运营,安口窑地区华亭煤炭运输由靠汽车运到宝鸡东站再装车运往到全国各地,变为从安口窑直接装车发运,年输送130万吨以上。主要物资还有加拿大进口粮食到达集中,分别输送西安、宝鸡地区和咸铜支线,平均每月不少于20列。

1997年,安康地区紫阳县等地产销的小窑煤主要经胡家营口发往湖北十堰、襄樊、长江埠等地,供当地电厂发电之用,年煤运量达201.8万吨,占安康铁路分局年货物发送量36.57%。此外,宁强、汉中、褒河、西乡、白河、旬阳等地产销的石膏、石英石、重晶石等非金属矿石主要流向甘肃和东北地区。年运量占安康铁路分局20%左右。

1998年,陕西省在西安市临潼区何寨车站附近建设全国最大化肥生产线,渭南化肥集团公司年运输需求在300万吨以上,需运输到华东、华中、东北、四川等地区;另外,咸阳助剂厂扩大厂房改造,增加石油加工生产,输送石油每年200万吨以上,到华北、华中、华东及西南地区。

20世纪90年代后期,陕南生产的中药材、香菇、木耳等土特产,主要经安康车站发

往北京、广州及华东地区。

2005年,发送货物6 000多万吨,物流流向广泛,运往包括海南省在内,除港、澳、台和西藏外的全国30个省、市、自治区。

1990年、2005年境内铁路向各省、市、自治区运送货物对比表

表3-3-2

省、市、自治区	1990年 (万吨)	2005年 (万吨)	省、市、自治区	1990年 (万吨)	2005年 (万吨)
黑龙江省	12.2	16.6	湖北省	236.3	519.2
吉林省	7.8	10.5	湖南省	19.3	139.0
辽宁省	25.2	107.0	广东省	52.4	76.3
北京市	14.5	26.5	广西壮族自治区	13.9	54.6
天津市	35.1	66.2	重庆市	—	34.3
内蒙古自治区	7.0	703.0	四川省	132.8	405.8
河北省	21.0	113.3	贵州省	8.2	26.7
山西省	58.6	189.7	云南省	8.9	54.3
上海市	20.8	53.5	陕西省各地	1 623.8	1 403.3
江苏省	451.4	1 180.4	甘肃省	67.6	64.6
山东省	21.8	614.2	青海省	17.8	11.6
安徽省	58.4	61.8	新疆维吾尔自治区	22.4	47.7
浙江省	40.7	236.6	宁夏回族自治区	7.4	6.1
江西省	15.9	159.0	海南省	—	1.6
福建省	11.2	23.2	合 计	3 094.6	6 774.9
河南省	82.2	368.3			

注:表中数据选自《西安铁路分局年鉴》(1991)、《安康铁路分局年鉴》(1991)、《西安铁路局年鉴》(2006)、《统计资料》(1990-2005)

第二节 货运组织

一、整车运输

整车运输是铁路运输企业办理货物运输的主要方式。主要运送煤、焦炭、石油、钢铁、水泥、粮食、化肥、农药、矿建材料、非金属矿石等大宗货品,整车运输的发送和到达占全部货运发送量、到达量70%以上。1990年,西安铁路分局有办理货运业务的车站132个,其中办理整车运输的58个。2000年底,安康铁路分局办理整车货物运输业务的车站35个。

2001年,西(安)(安)康线建成通车后,长安、柞水、镇安、旬阳北、小河镇相继开办货运业务,主要办理整车运输。2005年,西安铁路局货运营业办理站132个,其中办理整车运输业务的44个。

1990-2005年境内铁路整车发送大宗货物分类统计表

表3-3-3

单位:万吨

年份	合计	煤	焦炭	石油	钢铁	金属 矿石	非金 属矿 石	磷 矿石	矿建	水泥	木材	化肥 及 农药	粮食	棉花	其他
1990	3 094.6	1 852.9	...	...	107.7	92.5	...	...	435.4	...	...	86.6	86.8	...	432.7
1991	3 236.9	1 805.2	108.8	20.6	117.2	92.1	60.5	—	239.3	85.2	14.5	87.8	115.6	—	387.0
1992	3 295.4	1 886.5	133.7	22.8	121.6	43.2	64.5	—	203.1	76.8	16.6	80.0	90.0	—	376.6
1993	3 392.2	1 801.5	174.4	34.9	128.7	55.1	111.3	8.6	222.7	87.8	20.9	68.7	74.9	1.1	404.4
1994	3 501.1	1 897.9	193.7	59.6	126.9	49.1	114.1	10.0	165.2	80.1	24.4	68.9	109.7	—	382.6
1995	3 542.5	1 985.9	208.0	98.3	151.4	50.2	124.7	9.6	145.5	51.5	34.6	61.5	43.1	0.2	369.1
1996	3 644.6	2 109.2	246.4	107.5	133.5	41.3	112.3	7.5	126.0	39.1	38.1	64.0	44.8	0.05	384.0
1997	3 736.1	2 120.8	273.6	152.3	146.9	46.8	112.7	6.1	121.1	50.4	39.1	69.9	45.2	0.2	371.9
1998	3 488.1	1 746.6	244.8	223.9	159.2	50.6	122.0	8.0	139.8	57.2	31.4	75.3	56.1	1.4	392.2
1999	3 495.3	1 560.3	228.2	373.1	128.3	64.0	132.9	6.8	163.1	52.9	23.4	92.3	133.2	2.6	325.0
2000	3 609.2	1 590.5	296.0	341.5	131.1	62.3	131.2	4.7	127.1	54.1	16.6	105.1	149.2	4.5	383.2
2001	3 624.6	1 586.8	281.6	158.9	124.0	55.4	157.4	3.7	135.6	47.9	4.8	97.4	110.4	1.1	412.9
2002	3 448.6	1 843.6	285.4	169.5	179.5	56.1	168.8	6.6	176.9	44.1	0.8	97.8	127.4	0.7	387.1
2003	4 137.3	2 213.6	308.0	228.5	264.1	65.3	168.6	5.9	165.9	31.3	0.5	95.3	152.2	0.6	379.0
2004	4 621.1	2 643.9	217.3	277.4	150.4	181.0	160.9	5.6	146.0	37.2	0.5	123.0	156.0	0.5	486.4
2005	4 931.2	2 757.4	285.6	280.4	257.1	119.3	187.4	10.1	116.1	34.4	2.2	193.8	186.2	13.2	488.0

注:1994-2004年期间,不包括西延铁路公司数据

二、零担运输

1990年,陕西境内铁路企业办理零担运输的营业站86个,专用线办理零担发送业务的有12个站46户,发送货物33万余吨,占零担发送总量的24.3%。20世纪90年代前期,零担运输运量逐年增加。

1991年,关闭只办发送不办到达的零担办理站。取消桃下、东口、拓石、元龙、燕子砭5个零担办理站;控制专用线办理零担业务,其中西安西、西安站专用线零担办理量较1990年压缩三分之一以上。

90年代后期,由于公路运输的冲击和集装箱运输的快速发展,铁路零担货物发送量

有所减少。到 2004 年,零担运量又大幅攀升。

1995~2004 年,省内铁路企业有零担办理站 82 个,运量随经济形势变化。2005 年,西安铁路局整合货运办理站、优化铁路货运资源,关闭货运量小的白河县、陈庄、代家渠、甘井、乐素河、柳枝、冉家河、醴醴、潼关、徐家坪、钟家村、紫阳、虞关 13 个货运站;取消白水江、大荔、凤州、秦岭、华县、徐家坪、潼关、甘井、乐素河 9 个零担货运站,年底,省内铁路有零担货运营业站 34 个。

1990—2005 年境内铁路零担货物运量统计表

表 3-3-4

单位:万吨

年份	发送	到达	中转	年份	发送	到达	中转
1990	137.4	...	...	1998	73.5	...	...
1991	121.4	84.4	...	1999	75.2	...	...
1992	131.4	97.0	...	2000	81.2	...	...
1993	155.1	143.8	...	2001	41.3	17.9	29.0
1994	134.6	83.9	...	2002	30.7	13.8	26.0
1995	110.1	266.7	...	2003	27.3	12.1	19.8
1996	3 084.3	2 652.4	...	2004	124.1	81.6	25.7
1997	98.4	...	...	2005	52.9	67.6	15.8

说明:1990 年发送数为发送、到达、中转三项之和

三、集装箱运输

集装箱运输是铁路货运中提高运量、易于加固、保证货物安全的一种先进的运输方式。集中箱运输始于 20 世纪 50 年代,到 90 年代,有了较大的发展。1990 年,省内铁路运输企业有办理集装箱运输业务的车站 14 个,即西安西、渭南、窑村、咸阳、咸阳西、三原、铜川、蔡家坡、虢镇、宝鸡东、宝鸡、安康东、汉中。是年,为西安西、咸阳、宝鸡、铜川站增配起重搬运工具 40 台,缓和了货场装卸能力不足的矛盾,集装箱发送量较上年增长 18.1%。

1991 年,集装箱办理站有西安西、西安东、宝鸡、咸阳、铜川、渭南、安康东、汉中,1992 年新增三桥、三原、西安东、宝鸡东、勉县、城固、西乡 7 个集装箱办理站。

1994 年,省内铁路集装箱办理站发展到 23 个,其中国际办理站 5 个:窑村、西安东、西安西、咸阳西、宝鸡东。1995 年和 1996 年,西安铁路分局和安康铁路分局先后成立集装箱运输中心,组织协调管内集装箱运输工作,充分发挥集装箱运力,提高运输效率。

1998 年,西安西、西安东、宝鸡、宝鸡东站集装箱信息追踪系统投入运用并纳入全国铁路 TIMS 系统。

1999年,开行西安至青岛国际箱直达专列,陕西苹果通过国际箱直接运抵青岛港,再通过远洋运输走上国际市场。

2000年,陕南地区的6个集装箱办理站,有5个站实现了集装箱TIMS联网,集装箱运输过程追踪、查询和集装箱电子货票清算系统全路联网。

2001~2005年,随着陕西对外经贸的发展,省内铁路集装箱运输中,国际箱逐年增加,2001年国际箱发送量23.2万吨,2005年为141.4万吨,比2001年增加509.5%。

1990-2005年境内铁路集装箱货物发送统计表

表3-3-5

年份	发送量(箱)	发送量(吨)	年份	发送量(箱)	发送量(吨)
1990	39 814	312 361	1998	85 071	850 255
1991	41 396	347 186	1999	97 769	959 207
1992	57 261	434 132	2000	114 000	1 060 000
1993	73 597	565 990	2001	139 221	1 406 355
1994	73 715	580 837	2002	135 609	2 149 018
1995	75 796	599 700	2003	142 656	1 324 767
1996	71 980	628 778	2004	139 657	1 397 446
1997	78 953	664 500	2005	100 624	1 250 000

注:表中数据选自《西安铁路分局年鉴》(1991-1998)、《安康铁路分局年鉴》(1991-1998)、《统计资料》(1990-2005)

四、危险品运输

有毒、易燃、易爆化工原料及产品,液态天然气等主要依靠铁路棚车或罐车运输,因此,铁路部门对危险品运输慎之又慎,即使这样,燃烧、爆炸等事故也会偶然发生。1991年7月11日,西安西站货场8号线危险货物作业区装载二级易燃液体的P639182车爆炸起火,即日起,西安西站停止危险货物发到业务,改由渭南站2号信箱专用线和兴平货场代办。

1993年,检查办理危险货运车站13个和电石包装企业18家,以及石油液化气运输单位,对未充氮气的电石运输,坚持安装低压安全阀,签发电石运输许可证,一车一证,凭证运输。停办危险货物办理站8个。1996年6月,省内唯一一家危险货物专办站黄家寨站停止办理危险货物发送业务。

20世纪90年代后期,省内铁路运输企业为方便化工产品运输和加强危险货物管

理,在陕南地区较大城市周边确定一个办理危险货物运输的车站,安康市为五里铺站,汉中市为王家坎站。有毒货物卸车后,空车回送西安西站清洗。

为规范危险货物运输,增强安全性,1997~2000年,站内办理危险货物运输业务的逐年减少,1997年站内办理危险货物车站13个,2002年,站内办理危险货物车站11个,到2004年,站内办理危险货物运输的仅有7个车站。危险货物发到业务多经由铁路专用线办理,2004年,办理危险货物运输的专用线有84条,涉及车站40个。

2005年,继续整治危险货物运输。关闭办理货物运输专用线12条,取消危险货物运输共用单位27家、危险货物办理品名74个,危险货物运输办理站2个。年内,举办危险货物运输人员培训班8期,培训816人,其中铁路职工461人,货主单位运输人员355人。

第三节 货运管理

一、基础管理

1990年,按照铁道部《关于提高货运安全质量工作的通知》,以防“三重(超重、偏重、集重)一落(货物坠落)”为重点,落实安全生产责任制。4月1日起,对施封货车实行施封锁在上部施封的新规定。

1993年5月1日起,货物发送后,托运人或收货人要求变更到站,处理站实行特定变更手续费率,应在货票记事栏内注明费用金额,由新到站向收货人核收。铁路办理货物运输变更时,处理站和新到站均不核收货车延期使用费。

1994年10月24日起,省内专用线、专用铁路年底必须双方(托运人和承运人)签订运输协议,针对防止货物“三重一超一落”和危险品运输,制订安全措施,利用轨道衡检斤货物向车站提供磅码单;专用线装卸和技术作业时间标准按部规定纳入协议,未经铁路局批准,不得延长装卸和技术作业时间;开展专用线共用车站,必须与产权单位、共用单位签订共用协议,对部关于装载加固安全防范要点中提出的六类货物品名的共用重点掌握;有关收费项目及标准,按铁道部、陕西省、郑州铁路局和物价部门批准文件执行,所签协议副本报铁路局货运处备案。

1995年,西延线与全路开办货物直通运输。全路营业线发往西延线的货物、发站只计算、核对到钟家村站的运费,钟家村至到达站的运费,由到站收货人核收;西延线所发生全路营业线的运杂费,按部规定与西安铁路分局签订协议进行清算;进入西延线的铁路货车、集装箱、篷布,按部规定,由西安铁路分局向西延公司核收地方铁路使用费并按运输收入有关规定报缴。

1996年,铁道部在全国铁路68个主要货运站实行货场改革,实施内部企业化经营,

实行主副合一,理顺内部管理关系。6月18日,西安西站举行货场改革营业挂牌仪式,成为郑州铁路局即陕西、河南、湖北三省境内实行货场改革进入实际运作第一家大型货运站。

1998年,安康铁路分局改革、完善货运计划审批手续,每月追补的车皮计划,下放给站段自己审批,同时制定一套完整的审批办法,尽量减少物资单位要车计划环节。

2001年7月1日,铁道部同意西康线与全路营业线相互间办理货物直通运输。

2004年1月,宁西线西合段开通临管运营,4月15日,铁道部公布临管运价,18日起执行。

2005年,加快建立与陕西能源化工发展规划相匹配的“适应性”货运布局,逐步关停作业量小的货运站业务,积极培育安口窑、下峪口、桑树坪等一批年发送量超过100万吨的战略装车点,形成13个煤炭、5个石化、2个百货的专业化货运格局,重点扶持黄陵、华亭等货运大客户,全年货物运输较上年增长6.7%。

二、专用线管理

1990年末,省内铁路有专用线用户307户,专用线总延长691394米,装卸线643条,开展专用线共用发展97户,参加共用物资单位505家,共用装卸量54925车278.2万吨。1990年以后,在铁路开通时间不长,经济欠发达的陕南汉中、安康等地也先后修建了多条专用线,货运量逐渐增长,专用线成为铁路“第二货场”。

1991年,有专用线管理站67个,新增专用线6户,管理专用线326户,其中企业专用线266户、军事专用线**户、铁路段管线10户、专用铁道8户、总延长691394米,货物装卸线总有效长177151米,货位27136个,装卸货物3105万吨,占分局总装卸量的59.1%。专用线共用97户。评定西安东、西安西、三民村、宝鸡东、卧龙寺、华山站为红旗专用线管理站。

1995年,为了提高专用线运输的安全和效率,铁路部门与专用线户权单位签订运输协议和专用线共用协议,增加防止货物“三重一超一落”等安全内容。17个车站组织专用线共用643户,共用量77388车,403.13万吨。

2001年,按照铁道部要求对专用线进行专项整治,首先对专用线业主铁路运输货物品类逐户排查,对危险货物运输重新登记清理和整顿,规范专用线运输管理。为提高专用线货运人员业务素质,举办专用线业主运输人员培训班2期,48人参加学习,经考试合格后,发给上岗证,持证上岗,保证铁路运输安全。

2002年,不断加强对专用线的整顿,严格专用线共用审批手续,压缩共用量。在长安、镇安、小河镇站新修专用线3条;2004年,新开通安康东站卸油专用线1条。

2005年,省内铁路有专用线接轨站109个,专用线380条,签订运输协议379份。全年专用线装车873058辆,发送货物5156.0万吨,卸车517544辆,卸货物3029.7万吨,占路局总运量65.3%。在34个车站组织116家专用线开展共用,审批共用协议

793 份。共用量 105 246 车,563.1 万吨。

第四节 保价运输

1991 年,铁道部在全国铁路建立货物运输保价制度,货主在托运货物时,除正常支付货物运价外,另外付出一定比例的保价费,货物在运输途中发生丢失、损毁的,由承运单位全额赔付。铁道部发布《铁路货物保价运输办法》后,省内铁路运输企业召开货主会议 235 次,走访物资单位 1 248 户,编发《货物保价运输》3 000 册,广为宣传。组织涉及保价运输工作的 2 104 名货运职工学习并考试;成立以主管领导为主任、总会计师为副主任,运输、货运、财务、审计等部门负责人为成员的保价运输委员会,下设保价运输办公室;各运输站段也成立相应的工作机构,二等以上车站设专人办理。当年,有 76% 的车站实行货物保价运输。1992 年,凡有货运业务的站段,均建立健全了保价运输领导和工作机构,各项工作落实到人,保价运输工作列入年度方针目标管理,年底考核。建立了保价金额在 50 万元以上的整车货物或在 10 万元以上的零担、集装箱货物,从受理到交付及事故查处等制度。1993 ~ 2005 年,保价运输工作健康发展,保价收入逐年提高,年年超额完成上级单位指定的任务指标;保价运输货物出险,理赔天数逐步减少。

1991 - 2005 年境内铁路运输企业保价运输情况统计表

表 3 - 3 - 6

年 份	保价运输收入		出险理赔		
	金额(万元)	完成计划%	件 数	金额(万元)	平均理赔天数
1991	124	124.0	...	...	...
1992	1 013	101.3	308	93.0	16.5
1993	...	...	519	218.8	10.3
1994	1 928	124.4	767	293.5	10.0
1995	1 951	114.8	552	242.4	12.0
1996	2 049	119.1	549	224.9	13.0
1997	2 076	100.3	478	239.7	12.0
1998	2 228	104.0	364	213.0	14.0
1999	2 209	103.2	362	193.6	18.5
2000	2 246	102.0	253	193.6	18.5
2001	2 665	104.1	271	222.7	18.0

续表

年 份	保价运输收入		出险理赔		
	金额(万元)	完成计划%	件 数	金额(万元)	平均理赔天数
2002	2 656	103.3	323	345.7	11.0
2003	2 926	112.4	332	326.8	10.0
2004	3 117	104.5	220	335.0	10.0
2005	3 639	113.7	177	303.1	...

注:表中数据选自《西安铁路分局年鉴》(1991-2005)、《安康铁路分局年鉴》(1991-2005)、《西安铁路局年鉴》(2006)、《统计资料》(1991-2005)

第五节 货运服务

20世纪90年代以来,省内铁路运输企业货运部门采取增设营业点、简化手续、延伸服务、爱货活动、征求货主意见、上门服务等一系列措施,提高货运服务质量。1990年,西安西站在西安市内外共设营业点10处,方便货主就近办理货物托运手续。宝鸡、咸阳、铜川等车站在站外设有营业点,咸阳车站在甘肃省庆阳市、渭南车站在大荔县设营业点办理货物承运手续,方便货主运货。为维护地方经济发展和地方支柱产业正常运输销售,安康铁路分局与达县地区政府协商试行协议运输(包保运输),双方成立联合办公室,实行包保运输企业的要车计划,需经联合办公室批准后,才能送分局列入月度货物运输计划。此后,汉中、安康地区也相继实行协议运输,从而保证地方企业重点物资运输,体现了铁路运输服务于地方经济发展的精神。1992至1998年,货运部门先后在平利县、安康市区等设立铁路货物运输无轨车站和集装箱中转站,把货运服务延伸到市区和交通不发达的边远山区,上门为物资单位办理货运手续,解决运输困难。

1996年,开始简化货运手续,对铁路货物运输实行“订单制”服务,即货主在向车站提出运输服务要求时,向车站递交《铁路货物运输服务订单》,车站对货主实行一个窗口办完手续、一次签单、一张支票结算全部费用的一票到底、全过程负责、一条龙服务。对高运价货物及零担、集装箱运输,实行随到随处理,先装车后补报计划。

1998年,在主要货场实行“货主至上,优质服务”承诺制度。货运服务实行公开姓名、挂牌服务,对货主投诉意见,车站、车间24小时内答复;营业厅设货主接待处,实行第一接待负责制,为货主免费引导服务。

1999~2001年,继续简化运输办理手续,实行“一个窗口,一次性办理,一张支票清算”。西安西站货运营业厅设立排队叫号机,新增服务桌椅、饮水机、擦鞋机,在作业现

场公布装卸职工姓名和照片,货主遇到问题,可对号入座直接向上级反映。咸阳、宝鸡东、铜川南站合并窗口,方便货主办理各种运输手续。西安西、宝鸡东站在营业大厅设立理赔窗口,负责货主问题解答和货运事故处理。500 元以下的赔款,在窗口直接办理。各货运站,货场坚持每季度召开货主会 1 次,向物资单位介绍铁路运输政策规定,主动征求货主意见及建议。西安西站通过开门评站、召开路风监督会议、公布举报电话,及时了解物资单位意见和要求。2002 年 6 月 6 日至 8 月 10 日,组织力量调查全部长期固定货主、零星抽查一天发运货主。发出货主满意度调查问卷 1 298 份,收回 1 222 份,调查内容中,“很满意”占 43% ,“满意”以上占 82% ,安全、服务质量、设施分别得到 86.29 分、82.76 分、84.32 分。

铁道部从 20 世纪 70 年代起,开展创建“红旗货场”、“文明货场”活动,省内铁路运输企业在铁道部历年评比中,均获得优异成绩。1990 年,西安西站货场被铁道部命名为二级文明货场;1995 年西安西站货场被命名为铁道部一级文明货场,宝鸡、咸阳、安康东站被评为局级文明货场;2003 年,汉中、勉西、西乡、城固、石泉县、汉阴、旬阳北、镇安车站被评为局级优质货场;2005 年,西安西站被评为铁道部四星级优质货场,宝鸡东站被评为部二星级优质货场,汉中站被评为部一星级优质货场。

第六节 货物运价

20 世纪 90 年代以来,随着市场经济的发展,物价水平的提高,运输成本逐年加大,铁路货物运价经国家有关部门批准,也在逐渐调整。

1991 年,陕西省物价局颁布《陕西省运输服务收费办法》,调整专用线共用收费标准。

1993 年 5 月 10 日起,企业自备车一律按《铁路货物运价规则》规定计费。7 月 1 日,调整铁路货物运价,调价收入全部用作铁路建设基金,在基金 2 的基础上每吨公里加价 1.5 分(化肥、农药除外),自轮运输工具每轴公里加 5.25 分。

根据铁道部,陕西省政府及省物价局有关文件规定,西延公司自 1994 年 11 月 1 日起,对钟家村至延安站间(不含钟家村站)各营业站发运整车货物运价按每吨公里 0.15 元执行。

1995 年 1 月 1 日,西韩线始发,经张桥、新丰镇、渭南、罗敷站到秦岭电厂的煤,按实际经由计费。

1996 年 4 月 1 日,铁路货运调价,平均每吨公里提高 0.5 分。只提高整车货物运价并理顺级差,零担、集装箱货物运价总水平不提高,冷藏车货物价不动。取消宝中线临管运价,改按新路新价原则核定,设立新路新价均摊运价费用,每吨公里 0.1 分,农用化肥运营价格提高后,相应冲减建设基金;货运价率、电力附加费、建设基金、新路费均按

新费率表执行;除印花税外,各项费额尾数不足1角按四舍五入处理,尾数不够1分也按四舍五入处理;运输超限货物运价率加成,一级超限加50%,二级超限加100%,超级超限加150%,限速运行货物,按运价率加150%计费;货运杂费按原规定执行。

2002年12月31日,铁道部规定西康线收费事项为货物运费,取消到达货物到核收本线运费办法,不论到发和通过运输均统一由发站分段计费一次核收。西康线本线到达和发送的货物运价:整车货物每吨公里0.18元,自轮运转货物每轴公里0.54元,零担货物每10千克公里0.0018元,集装箱运价每箱公里1吨箱0.108元、10吨箱1.512元、20英尺箱2.88元、40英尺箱6.12元,空自备箱按重箱的50%计算。

第七节 货物装卸

一、路工

1990年,西安、安康铁路分局设装卸管理科,1993年西安铁路分局装卸管理科改为装卸分处。1994年4月1日,安康铁路分局撤销装卸管理科,与货运分处合并,成立货运转卸分处。1996年4月1日,货运转卸分处撤销,并入分局运输分处。

1996年6月18日和8月1日,西安铁路分局和安康铁路分局遵照部、局装卸与运输主业剥离的指示精神,分别成立分局装卸经营总公司,下设孟塬、西安东、西安西、咸阳、韩城、宝鸡、宝鸡东、勉西、汉中、安康东装卸公司,实行企业化经营管理,按工附业核算,性质为自主经营、自我约束、自负盈亏、自我发展的“四自”企业。西安装卸总公司有铁路职工2398人,安康总公司235人。1997年、1998年,装卸职工集中办理退休500余人,截至1998年底,西安装卸总公司减至1840人。1998年10月,勉西、汉中两个装卸公司合并,更名为汉中车务段装卸公司。

2000~2004年,随着生产力布局调整,装卸公司的隶属关系多有变更。至2004年底,省内铁路有华山、渭南、宁西、西安东、韩城车务段、韩城站、支线公司、西安西、宝鸡车务段、咸阳、宝鸡东、宝鸡、略阳、汉中、安康、安康东、镇安17个装卸公司,共有装卸职工1662人,较1996年总公司成立时人员大幅减少。

2005年,省内铁路装卸工作由西安铁路局装卸总公司负责。总公司设3部1室1站1个直属公司,即生产部、设备部、财务部、办公室,装卸机械配件站,安康装卸公司。总公司有职工1608人,其中干部184人,工人1424人;有技术职称的59人,技师18人,高级技师1人。

二、委外

除路工外,铁路装卸职工中还有一支委外队伍,由与铁路签订合同,从事装卸工作而并无铁路职工身份的人员组成。路工主要使用机械进行装卸作业,而委外工有机械作业也有人力装卸,历年来,委外工人数大于路工,其作业量占到装卸总量的70%以上,

是铁路运输生产中一支重要力量。1990年,仅西安铁路分局97个车站就有3483名委外装卸工。

1991~1996年,平均每年签订委外装卸合同100份左右,参加委外装卸作业3400~4000人。1997年,签订委外装卸合同88份,2791人。

1998年,根据部、局文件精神下发《委托装卸管理办法》,明确把以前统称的委外装卸工根据来源不同划分为亦工亦农装卸、地方搬运和其他装卸,是年,亦工亦农装卸2562人,地方搬运和其他装卸2个队761人。3月,装卸总公司在兴平举办委外背规赛,15个站段32人参加比赛,咸阳、虢镇、略阳车务段分别获团体前三名,10月举办委外队长培训班,76名队长参加学习培训。

1999~2004年,每年平均和90余个亦工亦农装卸队签订合同,人数3000余人,与其他装卸队签订合同50余份1374人,铁路为所有委外装卸人员办理人身意外伤害保险。2004年底,省内铁路共有各种委外装卸工7101人。

随着装卸机械化程度的提高和运输结构的改变,委外装卸工逐步减少。2005年,有委外装卸工5010人,其中亦工亦农装卸人员3636人,其他装卸人员1374人,委外装卸工作作业量由20世纪90年代初的70%以上降至40.5%。

三、作业组织

1990年以来,省内铁路运输企业根据《铁路装卸作业组织管理规则》组织装卸作业,直属站和车务段较大的装卸队组,实行三班轮换制,作业量较小的中间站装卸队组采取两班轮换制,装卸作业小组按机械名称划分为门吊组、叉车组、轮胎吊组等,随着装卸机械化的发展和装卸人员年龄结构的变化,1990年后,各站段基本没有路工人力装卸组。

随着减员增效战略的实施和装卸职工退休减员,生产一线人员趋于紧张,1999年以后,个别公司逐步实行路工和亦工亦农人员混岗作业,对混岗作业的亦工亦农人员实行岗前培训,经考试合格后,持证上岗。

2001年后,各装卸公司认真分析生产、经营和财务现状,继续实行单位工资工效挂钩,职工收入计件分配,强化装卸作业组织,用良好的服务形象争取货源。安康车站对重晶石等大宗货源实行装卸费率下浮,并实行短途运输让利,自筹资金更新3台回升汽车,根据货主要求接取、送达,促进增收;组建镇安车务段装卸公司,开办西康线4个货运及运用线的装卸业务。

2002年开始,为了遏制铁路货场业务量外流的现象,在铁路货场认真落实装卸“五统一”管理,装卸作业量呈逐年上升趋势。

2004年,各装卸公司加强与中间站及货运、运转车间的日常协调工作,通过联挂考核和风险抵押的方法,加强适合机械作业货源的对位工作,扩大机械作业范围,提高装卸产量,努力增盈创收。汉中车务段装卸公司在东线作业量严重不足的情况下,利用勉

西大汉钢货物到发量大的有利因素,采取“重心转移”、“以西补东”的营销策略,及时调整生产布局,保证各项指标的超额完成;安康东站装卸公司继续对货场内大宗货源实行装卸费率下浮,汽车运费让利,为货主提供接取送达货物随到随卸服务。

2005年,西安铁路局重新编制装卸制度、办法,印制成册下发各装卸公司,强化作业组织,规范安全管理。重新修订总公司机关安全包保考核办法,与个人经济责任制相挂钩。组织委外装卸工进行安全生产知识竞赛,参赛人员达1761人,占装卸职工总数86%。

四、装卸机械化

20世纪90年代初期,是省内铁路装卸发展的黄金年代,货运量大幅增长,装卸机械化水平逐年提高,适合运输生产需要的装卸管理、生产组织结构以及各项基本管理制度基本摸索定型,装卸工作稳步发展。装卸部门利用充足资金,开展技术更新、设备更新,逐步淘汰安全系数差、工效低、能耗高的陈旧设备,购置新型装卸机械,以提高装卸效率。

1990年,有各种装卸机械437台,机械完好率96.2%,机械作业装卸量1265.2万吨。1991年,有装卸机械424台,分布在46个车站,固定资产净值2634.7万元,年装卸作业量1288.5万吨,机械化装卸占装卸总量65%,机械完好率97.2%。是年,利用机械折旧率提高而多提取的420万元资金,新增装卸机械设备10台。1992年,装卸固资增值到3437万元,为适应车务段中间站装卸作业需要,分别在咸阳车务段的三原车站、宝鸡车务段福临堡车站各安装一台新型的8吨电动轨道吊。电瓶叉车可控调速试验也从1991年2台扩大到8台。同年,装卸部门采用微机进行机械报表和台账统计管理。1994年,按照铁道部规定,评估装卸机械价值,固资增值到4546万元。年内安装和改造22台龙门吊防风装置,加大科技保安全的力度。1995年,宝鸡车站自筹资金100余万元,更新20吨龙门吊1台。1998年开始,装卸部门加大机械投资力度,先后为西安东、渭南、咸阳、社棠、汉中、勉县、城固、西乡、安康东等站配备龙门吊、轮胎吊、电动轨道吊、单斗装载机等装卸机械。当年,依靠世行贷款,先后为西安西、西安东站配置集装箱正面吊3台。2001年,为满足新货场重晶石运输和大汉钢开炉,原料、产品到发运输的需要,先后为汉中车站购置5台ZL-50型装载机,投入作业。

2004年,宁西线(南京—西安)开通,铁道部投资495.9万元,配置汽车吊4台,2吨内燃叉车8台,装载机2台。当年有装卸机械48台,固定资产9048.6万元,分布在省内81个车站,年装卸作业量超过1300万吨,实现了装卸机械三年规划的目标要求,基本形成装卸机械规格齐全、性能良好、分布合理、管理规范的良好局面,满足了运输生产需要。2005年,省内铁路运输企业有装卸机械295台,其中大型机械吊运机4台,30吨以上门吊11台,装卸机73台,轮胎吊7台,承担局管内66个车站货物装卸作业。

1990—2005年境内铁路货物装卸主要经济指标完成情况表

表3-3-7

年份	装卸总量 (万吨)	路工装卸量 (万吨)	劳动生产率 (吨/人·月)	路工装卸 收入(万元)	装卸利润 (万元)	期末固资 总值(万元)
1990	2 165.6	1 449.7	413	2 580.1	-0.1	1 968.4
1991	2 120.8	1 445.5	419	3 072.5	367.2	3 290.4
1992	2 159.2	1 458.7	427	3 352.5	363.2	3 273.0
1993	2 162.4	1 471.7	462	5 465.0	174.7	3 567.0
1994	2 243.0	1 431.3	423	5 486.0	-270	3 953.8
1995	2 143.7	1 316.0	407	3 867.0	-797	5 828.0
1996	2 256.0	1 340.9	402	5 148.0	-319.2	5 688.9
1997	2 065.6	1 379.4	410	5 712.0	-225	5 607.3
1998	1 894.0	1 250.7	450	5 694.7	92.1	6 395.4
1999	1 903.8	1 173.3	436	5 675.5	26.8	6 736.0
2000	2 006.2	1 210.2	495	5 669.9	91.4	8 145.5
2001	2 130.0	1 302.5	517	5 852.7	26.8	8 812.7
2002	2 105.9	1 308.1	520	5 443.6	13.1	9 091.1
2003	2 196.2	1 399.9	595	6 000.0	106.0	9 112.1
2004	2 285.7	1 394.4	646	6 687.1	243.3	10 039.0
2005	3 100.0	1 460.0	742	6 858.0	140.0	8 480.0

注:表中数据选自《西安铁路分局年鉴》(1991—2005)、《安康铁路分局年鉴》(1991—2005)、《西安铁路分局年鉴》(2006)、《统计资料》(1990—2005)

第八节 货运设备

1990年,省内铁路有综合型货场41个,专业性货场89个,其中大型货场2个,中型16个,小型112个。货场总面积193.6万平方米;货物仓库257座,总面积8.8万平方米;货物雨棚42座,总面积3.9万平方米;货物站台201座,总面积44.1万平方米;装卸机械309台;货场围墙4.6千米;硬面货位6.4万平方米;防湿篷布2 618块。

1991年,有货场139.4万平方米,货物仓库199座、7.14万平方米,货物雨棚387座、3.6万平方米,货物站台165座、30万平方米,货物装卸线1 158条、7.1万延长米,货场围墙3.76千米,硬面货位5 643个、30万平方米,防湿篷布2 354块。货运设备投资405.67万元,至1999年投资2 531.9万元。8年间,增长6.24倍。完成宝鸡东站和西安西站大型集装箱货场,西安东站加冰所改造等重大货运设施建设工程。

1992~2000年,省内铁路运输企业先后投资1 000余万元,对勉西、汉中、安康东等货场进行扩建和改造,增加货运量30%。新建货运办公楼12座5 000多平方米。为汉中、安康东等18个较大货运站先后实现微机制票和全路联网,其中,汉中车务段管内增定制票微机6台,减轻了工作人员的劳动强度,提高了工作效率。

2004年,货场硬面化面积55万平方米,修缮货场围墙3.8万米,露天货位使用面积29万平方米,货运营业厅90个,5 572.6平方米;一次堆货量32.8万吨,年办理量4 423.4万吨,折合货位6 166个,防湿篷布1 061块。

2005年,西安铁路局货场建筑面积238.2万平方米;货物仓库221座,面积11.4万平方米;货物雨棚40座,面积4.3万平方米;货物站台195座,面积44.5万平方米;货物装卸线237条;专用线373条。是年,西安铁路局多方筹集,投入巨资更新、改造货运设施,提高货运设备技术含量,更好地为广大货主服务,提高工作效率。为主要货运站安康东安装货车装载状况监控系统和现场作业视频监控系统;为货场木梁结构仓库安装防火报警系统;对各站汽车衡升级改造,使其具备存储和打印功能;为各站段配置轮重测重仪、对讲机、防湿篷布等设施设备;投资改造西安西、汉中、宝鸡南、华山等站货场仓库;为西安西、西安东、宝鸡东、五里铺、恒口等站站台硬面及陇海线部分货场站台风雨棚等。(见表3-3-8)

2005 年境内铁路货运设备更新改造投资一览表

表 3-3-8

单位:万元

建设项目	投资计划	投资完成	建设项目	投资计划	投资完成
勉西车站货票传输系统	83.0	83.0	勉西轨道衡购置安装	6.0	6.0
宝鸡东站货票传输系统	48.0	48.0	货运制票计算机设备更新	20.0	20.0
安康东站停车器	258.0	258.0	柞水站货场 5、6 道间增加硬面	25.0	25.0
货运大客户管理信息系统	186.7	186.7	安康东站主机房更换电源柜	15.0	15.0
西安西站货场改造	576.0	576.0	安康东站货场照明灯塔	15.0	15.0
罗敷货场站台改造	104.0	104.0	超偏载仪服务器及联网	10.0	10.0
卧龙寺货运室改造	24.0	24.0	新丰镇货场视频监控联网	38.0	38.0
横现河货场改造	65.0	65.0	白村站货场站台地面	23.0	23.0
西安西站洗刷所改造	139.0	139.0	户县货场新建货物仓库	49.0	49.0
汉中车站货场修建仓库、货棚	100.0	100.0	罗敷站货场新建货物仓库	36.0	36.0
安康东站货场设备改造	58.0	54.0	恒口站货场站台硬面	29.0	29.0
抢险物资储备仓库及门吊	360.0	360.0	新丰镇购置货车装载检测仪	28.0	28.0
货车违编分析系统	49.0	49.0	新丰镇货检待检室倒装线办公室	28.8	28.8
货车运行故障动态图像检测系统	10.0	10.0	茂陵货物仓库改造	20.0	20.0
货车滚动轴承早期故障声学诊断系统	126.0	126.0	梅家坪货运楼	31.0	31.0
货车运行安全监测系统	66.0	66.0	各站货物仓库大门改造	29.0	29.0
安康东站调车场修建安全防护栏	90.2	90.2	宝鸡南货物仓库改造	29.0	29.0
西安物资段门吊补差	98.0	98.0	华山西站新建货物仓库	29.0	29.0
货运计划运货五和货票信息共享	800.6	800.6	兴平站货场调车大门	6.0	6.0
汉中站货场监控和计算机管理系统	71.0	71.0	西安东无法交付货物仓库	7.0	7.0
略阳站台风雨棚延长	7.0	7.0	西安西、宝鸡东轨道衡升级改造	18.8	18.8
五里铺货运设备改造	98.0	98.0	西安西站营业厅电子屏幕	21.1	21.1
安康车务段货场设备改造	22.5	22.5	华山、宝鸡东货物仓库电线改造	38.0	38.0
旬阳北站货场汽车衡购置安装	25.0	25.0	宝鸡东站货物安全室改造、货场硬面	38.0	38.0
柞水车站货场地面改造	24.0	24.0	汉阴、咸阳站货场围墙、硬面	35.0	35.0
安康东站调车计划传输设备更新	29.0	29.0	安康东货车装载状态监控系统	28.0	28.0
汉中站货场围墙	10.0	10.0			

注:表中数据选自《西安铁路局年鉴》(2006)、《统计资料》(2005)

第四章 军事运输

铁路不仅是承担旅客和货物运输的国民经济大动脉,同时,也是担当军事运输的国防建设大动脉。

1990年,中国人民解放军军事交通运输系统在陕西境内分别设驻西安铁路分局军事代表办事处(简称驻西安分局军代处)和驻安康铁路分局军事代表办事处(简称驻安康分局军代处),两个军代处设主任、副主任、参谋(均有技术职称)。西安、西安西、宝鸡、新丰镇、延安北、安康、汉中、勉县车站设立驻站军代处。驻站军代处受驻分局军代处领导。

军代处是中国人民解放军派出执行军事任务的代表,配合铁路部门完成军事运输任务和做好交通战备、战时交通保障工作。主要负责组织指挥管内军事运输,准确、安全、保密地完成军事运输任务,管理铁路军事运输专用线和其他军运设施及其维修工作,指导部队和驻在单位的军事运输工作正规化建设。

第一节 军运管理

一、军交正规化建设

1990~2005年,驻陕铁路军代处按照《铁路军事交通运输工作正规化建设规定》,遵循“巩固、完善、发展、创新”的方针,不断提高军事交通运输工作正规化建设水平,对军事运输运行计划、人员输送、军品外贸等工作始终坚持严格管理、严密组织、精心指挥、优质服务,保质保量地完成各项军运任务。西安、安康两个军代处多次获得铁道部、总后勤部荣誉称号。

1994年8月,解放军总后勤部、国家民政、铁道、交通部、民航总局联合召开军交运输正规化建设会议,总结十年工作成绩和经验,西安铁路分局和驻分局军代处双双被评为军交正规化建设先进单位。

1999年,铁路实行“资产经营责任制”,驻西安分局军代处会同分局有关部门修订完善工作制度、职责和办法,以适应铁路改革需要。4月,路局和驻局军代处召开军交正规化建设15周年表彰大会,西安分局和驻分局军代处受到表彰。8月,接受铁道部、总后军交部联合检查,检查组高度评价分局和驻分局军代处正规化建设工作。11月12日,西安分局和驻分局军代处,受到铁道部、总后勤部联合表彰,被评为军交正规化建设

先进单位。

2003年7月,路局军交正规化检查组全面检查安康分局军交正规化工作,通过检查、评比,有9个单位、13人被路局评为军交正规化建设先进单位和个人,安康铁路分局被兰州军区评为军交正规化建设先进单位。

2004年,全国铁路纪念军交正规化建设20周年。两个铁路分局的军代处组织检查站段军交正规化建设工作,评出西安车站、西安东站、宝鸡车站、西安工务段等单位为军交正规化建设先进单位。10月,在北京召开的全军铁路军交正规化建设20周年大会上,西安、安康铁路军代处被铁道部和解放军总后勤部分别评为军交正规化建设先进单位和达标单位。

2005年3月,铁路管理体制进行重大改革,军代处体制也相应作出调整,2006年10月,经中央军委批准,撤销分局军代处,成立驻西安铁路局军代处。驻局军代处组织人员对36项制度、细则、办法进行修订、完善,使军交工作有章可循,做到军路同步建设、同步发展,形成军路同抓共管军交运输工作的良好局面,推动军交正规化建设工作不断深入发展。

二、军运设施建设

铁路和军队共同投资(以铁路投资为主),对军运设施进行更新、改造,保证军用线、军用站台、军品仓库等军运设施安全、高效使用,确保军运任务顺利完成。

1993年,投资122.5万元(铁路投资95万元),新建军运线路1条、站台1座、军运备品库2座,在修军运站台1座。军代处与电子计算技术分中心共同研发《铁路军运计划及运行计算机管理系统》,运行效果良好,获总后军交部军交运输自动化建设三等奖。1月,西安军人接待站建成,2月15日投入运营。

1994年,投资155.4万元,改造军运设施。完成合阳军运线路、站台新建工程,韩城军供站房屋大修,宝鸡东军用站台硬化改造,提高部队军运装载条件。

1996年,投资18.9万元大修宝鸡东军供站房屋,改善过往部队饮食供应条件。1999年,先后投资122万元,对韩城、富县和莲花寺军运站台更新改造。

2001年,投资113万元完成汉中军用备品仓库和汉中军用顶端站台修建。同时,投资44万元,大修改造勉西军供站餐厅、操作间和进出站通路。2002年,新建安康东军供站综合楼并投入使用。同时,完成安康东军供站餐厅、操作间的大修。

1990~2005年,铁路投入资金373万元,新建军用站台1座,改造军用站台9座,改造军供站4座,军用备品库2库。为铁路军事运输任务的完成打下了坚实的基础。

第二节 军运任务

一、计划组织

1990年以来,铁路运输部门和军代处加强军事运输的计划组织工作,认真分析装车、运输、卸车计划,制定措施,充分挖掘潜力,多装满载,提高运输效率。仅1993、1994年,在完成年计划任务的同时,就少用357辆车,节约运费97万元。

1995年,强化基础建设,狠抓军运安全。军运装车兑现率99.5%,军列始发、运行正点率均达100%。军交运输节约折合228车、11542吨,节约运费67.1万元。

1996年,坚持“确保重点,兼顾一般”原则,装车5502车,其中特殊运输1496车。组织警卫方案运输4列,始发军列54列,通过军列22列,始发、通过正点率均为100%,装车兑现率99.6%。1997~2000年,始发、运行军列正点率均为100%,装车兑现率99.7%以上。

2001年,军运装车计划兑现率99%。始发、运行军列正点率100%。军交运输节约车皮123辆。

2002年,军代处开展“军事运输质量年”活动,军交运输工作再上新台阶。军运装车计划完成兑现率99.9%。始发军列、运行军列正点率均为100%。

2003~2005年,军事运输装车计划兑现率均在99%以上,始发军列、通过军列正点率均为100%,圆满完成各项军事运输任务。

二、新老兵运输

20世纪90年代以前,大都用棚车代替客车运送新老兵,90年代以后全部改用客车。1990年,新老兵运输春、冬两季各一次,共运送老兵2.7万人,新兵9.67万人,办理行包1.8万件。加开专列15列,加挂车181辆。客运职工为新老兵做好事2264件次,获表扬信147件,锦旗6面。

1991年,航空铁路联运进出新疆地区的新兵和老兵,西安车站和驻站军代处派出职工和军代表组成服务小组。专程赴新疆喀什为老兵提前办理行李托运手续,方便在西安中转乘车。至2002年,12年如一日,办理行包4万余件无一差错,缩短老兵在西安中转时间。南疆军区制作“情系边疆,共筑长城”锦旗送给西安车站,表示感谢。

1993年,新老兵运输自11月下旬至12月底,历时40天。新老兵全部采用旅客列车运送。铁路和军代处有关领导现场指挥,制订安全措施和应急方案。组织运输专列76列,运送新老兵近10万人,发送行包15263件,中转行包17126件,无一事故和差错。

1994~1997年,始发、中转、到达新老兵共263581人,办理行包44717件,实现“不

死、不伤、不漏乘、不发生食物中毒、无不良反映”的“五不”目标。受到兰州军区、省、市政府及铁路上级部门领导的赞扬。省市多家新闻媒体予以报道。

1998~2000年,始发、中转新老兵专列89列1031车189707人。未发生任何责任事故和重大不良反应。

2001年,按照解放军“三总部”《关于加强新老兵运输安全工作的通知》以及全国新老兵运输安全工作会议精神,认真检查军运安全各项措施的落实情况。新老兵运输从11月13日开始,历时40天。始发新兵整列21列244车22833人;中转新兵7543人;始发、中转老兵28596人,托运行李10394件。

2002~2003年,坚持统一调配运力,有条不紊组织运输,较好解决新老兵乘车问题。发送老兵160745人,圆满完成军运任务。

2004年,按照总后勤部《关于做好2004年冬季新老兵运输准备工作的通知》,严格执行军运计划,安全运送新老兵61693人。宝鸡车站和驻站军代处连续20年派出服务小组深入太白、凤翔、平凉等山区,克服大雪封山等困难,上门为退伍老兵办理行李托运和客票预售。2001~2004年,上门办理行李万余件,客票8000余张。同当地驻军建立了深厚感情。

2005年,新老兵运输工作在任务重、要求高、运输密度大的情况下,再次实现新老兵运输“五不”目标,受到总后勤部、兰州军区和省军区及广大新兵家属的肯定。当年,运送中转新老兵67297人,较上年增加9.1%。

三、抢险救灾和重点运输

每当铁路遇洪水、火灾、爆炸等突然灾害时,军代处均会快速反应,协调当地驻军及有关单位迅速赶往现场,与铁路职工一起,抢险救灾,保证运输尽快畅通。1990年7月3日,襄渝线花楼坝至罗文间1776米长的梨子园隧道内军用油列车起火爆炸,切断了铁路线。为尽快扑灭火灾,抢通线路,军代处迅速投入抢险,并联系万源、汉阴等地驻军援助灭火。在不到一天的时间内,将近500人的抢险部队、13台各种车辆和部分灭火物资、器材运到事故现场,为抢险灭火提供了保障。在这次抢险灭火中,军代处行动迅速,措施果断,协调得力,发挥了军交部门的“桥梁”和“纽带”作用,被总后勤部授予集体三等功。

1996年5月24日,宝成线红花铺—黄牛铺间186次列车脱轨,军代处受领任务,协调702库、872库、21军、陆军三医院等单位,帮助执勤、疏散旅客。7月26日,宝中线千阳—安口窑突降大暴雨,多处塌方,军代处及时与21军陇县教导队、22基地联系,出动300多名官兵连夜赶赴现场抢险。

1997年4月18~5月8日,军铁密切配合,精心组织,按二级警卫方案运输整列办理,开行军列3列,编挂公务车2列、软卧6辆、硬卧2辆、餐车3辆、发电车1辆、隔离车1辆(循环使用),专列往返行程478公里,完成兰州军区“975”运输任务。

1998年夏秋之交,长江、嫩江流域发生特大洪涝灾害,军代处同调度所及秦岭、兴平、三桥、西安东等车站,及时协调,组织配空、快速装车,快速挂运,按时将抢险救灾物资7批14车运达目的地。1999年,军铁密切配合,完成“9910”工程专项运输任务。

2002年6月9日,灞河铁路桥被洪水冲垮,致陇海铁路行车中断。险情发生后,军代处快速反应,迅速行动,当夜联系省武警总队1000余名官兵赶赴现场救援。同时按照抢险指挥部应急预案,与调度所配合,联系调运31车军便梁支援抢险,为线路快速恢复创造条件。6月9~10日,有7批43车军品滞留灾害区段,其中有两列油龙和多批“0182”任务军列。军代处及时制订疏导方案,采取迂回、分批等措施,减少军运物资滞留时间,保证安全和优先运输。水害期间,管内84870部队的铁路输送径路被阻断,在铁路支持下,军代处果断采取变更部队装载站、停商运保军运、车底循环套用、改走宝中线等超常规组织方式,在91天内连续发送军列35列,保证外训部队输送进度,受到兰州军区通报表扬。7月4日,神延铁路多处路基被大雨冲毁,驻分局军代处主任张增荔、副主任宋琳剑和驻延安站军代处主任李进善迅速赶赴现场,参与抢险指挥。

2003年4月,62121部队要将一批抗“非典”药品紧急向北京地区运输,军代处配合分局调度所采取卸空商运、派单机挂车、直达列车留轴等方式,仅用3小时40分钟就把该批药品从部队仓库运输到太要口交出,开创军事物资从计划下达到挂运交出最快纪录。7月13日,观音山车站附近山体滑坡,中断行车。军代处快速反应,积极联系部队官兵,并通知宝鸡站军代表立即赶赴现场,协调部队抢险。10月11日,侯西线乔子玄一龙亭间大面积滑坡,线路被毁,军代处迅速协调部队500余人投入抢险,连续奋战4昼夜,恢复通车。

2004年5月27日和6月14日,K378次旅客列车和19095次货物列车发生车辆脱轨事故。军代处派员及时赶赴现场,协调部队参加抢险救援,促使陇海线尽快恢复通车。12月5~11日,输送管内某高炮团调防,发送军列3列,输送人员717人,车辆50台,装备物资2528吨。这次部队整建制、长距离输送,做到首次为出局列车编挂餐车,在非战时情况下首次派干部全程添乘、军列平均旅速首次突破50公里/小时。开创了“三个先例”:普通军列提级掌握,军列跨技术站作业,餐车人员为部队免费加工餐料;达到“三个之最”:军列输送距离最远,运行时间最长,途经环境气候条件最艰苦。

四、作战、训练运输

1994年10月,84870部队在莲花寺车站进行站台搭设和火炮装载训练,使用平车14辆,搭设58根全枕木顶端站台,部队快速装载后,输送到预定地域卸载。

1995年9月,84870部队参加兰州军区“西部-95”军事演习,装载军列14列,运用货车471辆,组织饮食供应4737人次。

1996年8月,组织发送部队打靶运输军列26列779辆,节约6辆,军供站饮食供应22列5202人次。

1997年,部队打靶运输持续8、9两月,安全始发军列19列,选扣各类车辆830余辆。

1998年8月,安全、正点始发军列12列402辆,节约6辆,饮食供应10列3216人次,完成部队打靶输送任务。

2002年,配合兰州军区防空实弹演习,完成部队外训打靶输送任务。确保“0182”任务运输安全。年发送作战、训练用物资99批227车,卸载44批100车,通过46批108车。

2005年,圆满完成兰州军区反恐特种分队快速运送军交运输综合演练、武汉后方基地油料倒库运输、兰州军区首长赴延安“保先教育”运转专列等大、特专项运输任务。军运装车5122车,其中特殊运输1906车,重点运输2177车,一般运输1039车;始发、通过军列410列,正点率100%。

第五章 运输安全

铁路运输安全包括行车、客运、货运、路外、职工人身等方面,最关键的是行车安全。省内铁路运输企业遵循“安全第一,预防为主”的方针,坚持和完善各项安全管理制度,加大安全监督检查力度;随着科技水平的提高和铁路经济实力的增强,铁路运输部门投入巨资,装备、设置保证运输安全的科技设施,并不断更新、升级;着力提高工务线路、机车、信号、调度指挥等主要行车设备质量,增大安全保障系数,逐步形成运输生产“有序可控、基本稳定”的局面。

2005年3月18日前,省内铁路运输安全主管部门分别是西安、安康铁路分局行车安全监察室。西安铁路局成立后,局安全监察室主管全局运输安全工作。

第一节 安全管理

一、制度建设

1990年6月1日,西安铁路分局以分局长命令形式公布《西安铁路分局安全工作的方法》,从安全管理方针、技术设备、安全责任等8方面作出规定。1990年以后,安康铁路分局通过认真总结、不断探索,形成了安康分局“三四五五”安全管理模式。即“三安”:以安定团结、安心山区、安全畅通为搞好安全生产的战略方针(也是目标和责任);“四个阶段”:安全工作的计划、执行、检查,总结阶段;“五控”:对人员素质、设备质量、作业过程、后勤服务、班组建设五大因素的全面控制;“五个保证体系”就是安全管理组织、思想政治工作、质量管理、安全监督检查、车机联控五个保证体系。

1991年,贯彻铁道部安全会议精神,开展“三三四三”活动。即:“三反”(反违章危机、反放松管理、反作风不实),“三防”(防列车冲突、防车辆切轴、防钢轨断裂),“四同”(党政工团同舟共济,部门站段同心协力,干部群众同甘共苦,软件硬件同时并举),“三落实”(落实部局要求,落实逐级负责制,落实《安全工作的方法》),为84个中间站增设脱产站长,规定切割正线调车站必须参加作业。

1997年,制订《百日安全考核办法》《干部安全责任制考核办法》《行车安全监察管理体制改革的办法》。1998年,总结长期安全生产实践,形成“三三二一”安全管理模式。即:“三个加大”(安全基础工作力度加大、行车设备投入加大、安全监控力度加大),“三个机制”(安全责任机制、安全监控机制、安全激励机制),“两严一高”(严格事故定性定

责、严格百日安全考核、高标准执行作业程序和标准)。

1999年,颁发《规范管理、强基达标实施办法》《行车设备质量达标实施办法》《安全生产责任制实施办法》《围歼旅客列车事故措施》等安全生产法规文件。

2000年,将安全工作总结归纳为“一一一三”管理模式。即:坚持一个主题“规范管理、强基达标”,突出一个重点“客车安全”,抓好一个载体“创建安全优质站段”,强化三个机制“安全责任、安全监控、安全考核”。制订下发《岗位安全生产管理职责及考核标准》,《严重违章违纪范围》。

2002年,贯彻执行部、局有关规定,制订下发《营业线施工安全管理细则》。2004年,制订《安全管理实施办法》,健全、完善上级部门关于安全生产的要求、规定。

2005年,西安铁路局完善、修订、规范了一系列安全生产制度。修订出台《行车组织规则》;先后制订“三个文件”、“十大机制”、“300条安全关键卡死制度”、《路风监察工作20条高压线》《安全生产责任制实施办法》《安全生产奖惩办法》等文件,规范干部管理行为,强化安全考核;制订《路局例行会议制度》《安全生产委员会及安全生产分析会工作制度》,使安全生产分析会议制度逐步科学化、规范化。完善《行车事故救援和调查规则》;制订《铁路营业线施工及安全管理实施细则》,为强化施工安全管理提供制度保障。

二、安全优质站段建设

1991年,铁路部门开展“创建安全优质站段”和“安全达标线”活动,推进、深化站段“规范管理、强基达标”,建立以“动态检查、安全评估”为主体的激励机制。建立设备动态检查机制。工务轨道检查车、电务设备测试车和接触网检测车每月检查陇海干线工务、电务和接触网设备两次;检查其他线路1次。查出问题,通知站段及时抢修、整改。1993~1997年,48个主要行车站段中有38个单位安全生产保持在千天以上,其中11个单位在2000天以上;创建局级安全优质站段11个,创建部级安全优质站段37个。

1998年,安全监察部门高标准、严要求,对各种事故坚持发生一件、分析一件、定责一件、处理一件,中断21个站段安全百日,对其中两个隐瞒事故的站段提级处理。

2000年7月,车、机、工、电、辆等部门,按照“系统负责”的规定,检查、评估验收所属41个站段上半年创建活动。评出路局安全优质站段15个。2001~2003年,按照路局创建标准,每年检查、评估验收48个主要行车站段两次,分局坚持设备定期动态检查机制。西安东站、宝鸡车务段、安康东站等52个站段被评为局级安全优质站段。2004年,宝鸡车务段、三原工务段等7个站段被评为局级安全优质站段。

2005年,授予西安西站等10个单位为安全生产标兵单位称号,授予宝鸡车站等15个单位为安全生产先进单位称号,予以表彰奖励。

第二节 安全监察

1990~1995年,省内铁路运输企业有安全监察人员50余人。为加大安全监察力度,强化现场控制,1996、1997年,安康和西安两个铁路分局先后成立安全监察大队,作为分局安监室的二级机构,受分局安监室领导,实行分区段按职责长期在现场监督检查运输安全,安全监察人员增加到90余人。2002~2004年,经过考核选择,安监大队保留51人,设宝成、宝鸡、西安、西韩、三原、阳安、襄渝7个监察中队。2005年,西安铁路局安全监察室是对全局行车和劳动安全依法行使监督检查的职能部门,配置行车安全监察28人,劳动安全监察5人,安全监察大队49人,下设宝成、宝鸡、西安、西韩、咸铜、阳安、襄渝7个监察中队,对陕西省内各条铁路运输线实行全方位安全监控。

安全监察人员注重日常检查和重点检查,及时发现运输生产中的不安全因素和苗头,将事故隐患消灭在萌芽之中。1990年,4次组织百人检查组深入基层检查安全,共发现问题468个,均及时予以处理。并写出《新张段重点区域线路病害》等24份专业调查报告。

1991年,将车务的错办、机务的“两冒”、工务的断轨、胀轨与施工防护、车辆的大部件断裂,供电和电务的设备故障作为重点。重点抓好机务三项设备(机车制动停车装置、机车信号、无线列调电台)的修、管、用,规定三项设备不好不准出库牵引列车,开展“反超速、抓瞭望、防机破、无险性”的百日安全竞赛活动;检查评比车辆段修、站修、红外线检测、轴温报警等8次;成立防断轨领导小组,做好探伤和防断轨演练工作。

1992年,下现场848天次,发现违章违纪2246件,纠正违章2086次,发出安全通知书、指令书96份,添乘列车4826列、徒步检查区间482公里,检查道岔2468组。

1993年,贯彻部局安全工作会议精神,以查思想查管理等为重点,严查安全生产中不到位、不完善的问题和死角,开展“四查”(查领导、查思想、查违章违纪、查管理)活动及事故“回头望”,查出问题10970个,边查边改,自纠问题9798个。

1995年,以“三防”为重点,对站段实行包保。各级干部上岗到位,车务部门杜绝错办事故;机务部门监控机车四项保安设备,干部坚持夜间机车添乘,消灭“两冒”(机车冒进、越出进出站信号)事故。以“两宝”(宝成、宝天线)山区为防洪工作重点,所有山头、严重病害点按公里落实到人,各级领导坚持在防洪第一线,确保汛期行车安全。

1997年结合春秋季节设备大检查及建线平推检查,组织安监人员着重对货物装载、加固、危险货物运输及货检工作进行全面检查,对重点货物和超限货物装载、加固,做到车车列列严格检查,防止中途发生货物位移、偏载、坠落等严重危及行车安全的状况发生。

2005年,路局安全监察室以安全专项整治为重点,先后组织开展“过渡期安全专项检查”、“安全检查、反思、整治”、“大战七八九”、春秋季节安全设备大检查和防洪防汛等

专项重点检查,全体监察和安全检查员累计下现场检查 16 320 天次,发现和纠正各类安全问题 53 204 件,对查出的问题要求逐件考核,及时纠正处理,确保安全生产局势持续稳定。

第三节 客运安全

1990 年,为迎接 9 月 22 日在北京召开的第十一届亚运会,省内铁路运输部门开展“三反、三防、四同、三落实”客运安全活动。发放列车治安联防聘书 12 万份,让旅客参与列车治安工作。全年未发生责任旅客伤亡事故,消灭了火灾爆炸等事故。

1991 年,重点抓 2 线、2 站、2 段(即陇海线、宝成线;西安车站、宝鸡车站;西安客运段、宝鸡列车段)客运安全。举办“铁路旅客意外伤害处理培训班”。春运期间,查堵“危险品”180 起,其中鞭炮 76 001 个,拉炮 323 个、雷管 468 枚,导火索 240 米、炸弹 8.8 千克、发令纸 83 339 张,其他 6 296 件。发生非责任旅客伤亡事故 123 件,支付旅客保险金 60 168.59 元,与上年同期相比分别下降 6% 和 6.1%。

1992 年,组织检查组 4 次逐项检查车站天桥、地道、栅栏、电铃、照明设施,检查旅客列车车门管理、三炉一灶、三箱一孔及锅炉交接等管理工作,保证设备安全。雇用 2 700 人充实到各站查堵危险品,查出危险品 2 184 起。

1994 年,重点完善西安客运段、宝鸡列车段安全管理台账、强化作业标准。推广西安车站组织旅客乘降 10 条措施。未发生责任旅客伤亡事故。

1996 年,春运 50 天内查出鞭炮 136 866 头,摔炮 600 个,汽油 33.5 公斤,煤油 21.5 公斤,雷管 161 个,导火索 32 米,炸药 11 公斤,发令纸 312 张,油漆 19 515 公斤,香蕉水 35.6 公斤,子弹 18 070 发,其他 4 339 件。查出危险品 232 起。

1998、1999 年,在进出站口、候车厅、车门口、车厢内,层层把关,严把死守,将危险品堵在站外、车下,查堵鞭炮 8 万余头。当年,组织客运乘务人员锅炉操作培训,经考核合格后持证上岗。对所有客车的锅炉设备、安全设施进行检查,杜绝锅炉事故。

截至 2004 年底,西安铁路分局实现无责任旅客伤亡事故 7 890 天,安康铁路分局实现无责任旅客伤亡事故 8 760 天。

2005 年,西安铁路局制订、修订各项管理制度,强化客运安全。先后制订下发《关于开展客运系统安全专项整治的通知》《客运站车非正常情况下应急处理预案和应急处理办法》《西安铁路局客运系统安全卡死制度(20 条)保证措施》等客运安全规章制度,并加强督查、落实。截至年底,全局客运系统实现全年无责任旅客伤亡事故。

第四节 货运安全

省内铁路运输企业货运部门加强安全基础建设和货运安全制度的落实,始终注重货物运输安全的现场控制和货运事故的防范,强化货运作业纪律,狠抓货物运输过程中的装卸、加固、货检、危险货物管理等关键环节,确保货物在货场和运输过程中的安全。

1990年,发生一般货运事故91件,较上年减少41件,压缩31.1%;责任赔款57 718.5元,比上年减少17 525.8元,压缩23.3%。1991~1993年,共发生一般货运事故36件,赔款20 767元,期间,未发生货运重大、大事故。1994~2001年,消灭货运重大、大事故。连续9 497天无货运重大事故、6 940天无货运大事故。期间,发生货运中小事故18起,赔款102 844元。2002~2004年,消灭货运责任人员伤亡事故,货运重大大事故。连续8 358天无货物装载加固不良责任行车事故,连续10 592天无货运重大大事故,连续8 035天无责任货运大事故。三年间,发生一般货运事故33件,赔款271 370元。

2005年,西安铁路局审定货物装载加固方案806件。制订《危险货物运输管理办法》、《危险货物运输事故应急预案》等货运安全规章制度,保证货物运输安全。8月,对办理危险货物运输、办理超限、超长、超重货物运输的人员进行业务培训。举办3期超限货物运输及装载加固培训班,培训有关人员164人。举办危险货物运输培训班8期15个,受训学员816人。提高了货运人员的安全意识和业务技能。是年,消灭货运责任人身伤亡事故、货运重大、大事故。截至12月31日,实现无责任重大大事故289天,无责任货运大事故289天。发生各类中小货运事故72件,赔款314 869.12元。

第五节 路外安全

1990年以来,省内铁路运输企业重视路外安全工作。组织路外安全宣传队深入铁路沿线农村、工厂、学校,通过播放电影、录像、图片展览,发放宣传品、演出文艺节目等多种宣传形式向铁路沿线群众、中小学生宣传铁路安全知识。在铁路内部,加强对机车乘务员防止路外伤亡的教育,要求运行中认真瞭望、加强鸣笛、遇紧急情况果断停车;车务部门和公安部门加强站车秩序的管理,杜绝和减少扒车、钻车和无票乘车现象发生;工务部门强化对道口的管理,实行道口干部包保责任制和巡道工与道口看守人员的互控制度,及时清理“黑道口”;电务信号部门做到道口信号设备出现故障及时修复,确保道口保安设备作用良好。经铁路部门多方工作,路外安全形势基本稳定。但是由于铁

路列车对数增加,速度加快,密度加大,过往道口车辆、行人增多,路外伤亡事故仍时有发生。

1997年1月24日16时16分,西延铁路K726+007处无人看守道口,4010次机车与陕E08736号12座面包车相撞,致车内36人伤亡,其中死亡13人,受伤23人(重伤13人),构成重大路外伤亡事故。

2005年,铁路局狠抓防止路外伤亡事故各项规章制度的落实,路外伤亡事故件数较上年减少27.6%,伤亡人数较2014年减少28.9%。

1990—2005年境内铁路路外伤亡事故统计表

表3-5-1

年份	事故 (件)	伤亡人数 合计(人)	其 中			损坏交通 车辆(台)	重大事故 件数
			死 亡	重 伤	轻 伤		
1990	506	520	330	167	23	21	0
1991	502	523	326	186	11	17	2
1992	502	526	361	158	7	22	0
1993	546	568	356	197	15	20	0
1994	462	497	327	141	29	15	2
1995	451	455	324	119	12	21	1
1996	400	428	289	126	13	21	0
1997	372	386	261	115	10	18	1
1998	527	518	324	166	28	21	2
1999	468	476	308	161	7	7	0
2000	506	527	367	154	6	22	0
2001	457	475	338	130	7	14	0
2002	455	464	335	125	4	12	0
2003	510	524	370	152	2	4	0
2004	521	539	381	154	4	13	0
2005	377	383	289	93	1	17	0
合 计	7562	7809	5286	2344	179	265	8

注:表中数据选自《西安铁路分局年鉴》(1991—2005)、《安康铁路分局年鉴》(1991—2005)、《西安铁路分局年鉴》(2006)、《统计资料》(1990—2005)

第六节 重大事故纪实

一、行车重大事故

1990~2005年,陕西境内铁路发生行车重大事故15起,大事故4起,险性事故78起,一般事故2160起。由于各级组织的重视和广大职工的努力,加之保证安全的高科技设备投入使用,各类事故较上个16年大幅度减少(1974~1989年间,陕西境内铁路发生行车重大事故70件、大事故80件)。1990~2005年,行车重大事故较同期降低78.6%,大事故降低95%。

1990—2005年境内铁路行车事故统计表

表3-5-2

年 份	重大事故	大事故	险性事故	一般事故	合 计
1990	0	0	11	72	83
1991	0	0	8	91	99
1992	2	0	8	58	68
1993	1	0	2	71	74
1994	2	0	6	115	123
1995	2	0	9	75	86
1996	0	2	4	79	85
1997	0	0	1	131	132
1998	1	0	0	101	102
1999	1	0	3	101	105
2000	2	0	6	177	185
2001	0	1	4	159	164
2002	0	0	3	189	192
2003	0	0	1	175	176
2004	3	0	10	220	233
2005	1	1	2	346	350

注:表中数据选自《西安铁路分局年鉴》(1991—2005)、《安康铁路分局年鉴》(1991—2005)、《西安铁路局年鉴》(2006)

1992年1月22日7时45分,韩城机务段2722号蒸汽机车牵引2407次货车,因机车风泵故障甩在乔子玄车站3道,后溜逸,进入乔子玄—芝阳间K128+300处,与罗13

次列车正面冲突,造成机车中破1台,小破2台,线路损坏180米,死亡3人,重伤1人(均为路内职工)。经抢修于当日11时25分开通线路,中断行车3小时40分,影响货车9列、客车2列。直接经济损失414 425元。

1992年12月21日14时37分,宝鸡机务段SS₄016号、SS₄46号机车牵引3146次货物列车进入宝成线白水江车站,车站值班员办理行车错误,机车乘务员瞭望不认真,列车冲出一道警冲标,与二道通过的3153次货物列车侧面冲突,造成2台机车小破,车辆报废4辆,大破1辆,中破1辆,小破2辆,损坏线路140米,直接经济损失1 724 655元。

1993年1月16日14时07分,紫阳工务段大竹园线路领工区,在襄渝线大竹园至大米溪间353.625公里(胶腊坡隧道内)未办理封锁区间手续,更换钢轨,违章施工,造成2605次货物列车机车及机后1至13位车辆脱轨颠覆。中断行车96小时38分,构成行车重大事故。

1995年4月17日,西安东车辆段运行车辆途中切轴造成责任行车重大事故。中断西铁分局连续安全生产846天的成绩。

1996年5月24日12时47分,186次旅客列车运行至宝成线红花铺—黄牛铺间K63+946.8处,凤州工务段红花铺养路工区职工违章施工,线路几何尺寸发生变化,造成旅客列车脱轨重大事故。

1999年8月12日16时55分,西延线3203次列车由秦家川站发车,17时58分通过张家船站,运行至DK684+585M处机次第4位车的第4根轴开始脱轨,脱轨延续4.579公里,伤损枕木8 480根,3辆油罐车报废,棚车大破1辆中破2辆。事故中断行车36小时11分钟。

二、其他重大事故

1990年7月3日14时56分,编组55辆,其中47辆满载70号汽油的0201次列车运行至襄渝线花楼坝至罗文站间梨子园隧道内,油气外溢集聚成团,恰遇接触网放电火花引发爆炸。列车在洞内分离,颠覆16辆,脱线3辆。停车后,运转车长李富成、列检员刘次昆下车检查,梨子园养路工区工长王照利、养路工王永宏赶赴出事地点时,再次爆炸,四人皆殉职于火海。

事故发生后,有关领导和消防灭火专家先后赶到现场指挥灭火抢险。安康和重庆铁路分局、达县矿山救护队、十三集团军80552部队、第二炮兵80814部队、西安武警技术学院、四川武警四支队以及重庆、达县、西安、洛阳等地62个单位6 500余人投入灭火抢险。

抢险首先封堵隧道洞口窒息灭火。当时,隧道口浓烟烈火温度高达1 300℃,抢险战士在高压喷水掩护下堆码砂袋,因空气中含氧极低,不少战士晕倒现场。7月5日,虽封堵成功,但洞内油罐车连续爆炸,油压增大,次日封堵体部分复燃,1 200人再次扑灭

封死。经确认大火扑灭后,南北口各插入直径 100 毫米铸铁管,以每小时 200 立方米的流量向峒内注水,同时开口排气吹风以降低峒内温度。13 日启开堵口吹风换气,冒险进峒探勘。隧道内清障起复车辆工作在严格的防火、防毒措施下进行。经 23 个昼夜拼搏,7 月 26 日 13 时 50 分抢修通车。本次事故中断行车 550 小时 54 分,车辆报废 28 辆。损失货物 819 吨,破坏轨道 340 米,烧损隧道衬砌 150 米,直接经济损失 500 万元,死亡 4 人,伤 14 人。

党中央、国务院和陕西省、四川省政府、有关部队领导始终关注着现场灭火抢险工作。国务院总理李鹏等中央领导多次作重要指示。在扑灭现场大火的关键时刻,7 月 9 日国务院给参加襄渝铁路灭火抢险战斗的解放军指战员、公安干警、铁路职工和当地群众发来慰问电。同日,国务委员邹家华在铁道部的事故续报上批示“峒内一氧化碳气体很浓,一定要在情况清楚、确保安全的前提下才能入峒。”抢险期间及抢通后,成都军区、二炮司令部、铁道部、四川省等均给抢险现场发来慰问信(电)。《人民日报》、《解放军报》、《法制日报》、《人民铁道》报等多家新闻媒体均以较大篇幅报道了解放军指战员、公安干警、铁路职工和群众在灭火抢险中的献身精神和动人事迹。

1991 年 7 月 11 日零时 40 分,西安西站货场货 8 线危险货物作业区 60TP639182 车突然爆炸起火,烧伤货运员范瑞麟、烧毁简易危险品仓库 1 座 929 平方米、烧毁货物 57 批、报废货车 1 辆,计损失 46.67 万元。发生爆炸原因是:常州站装西安西、龙潭寺、伏牛溪 3 站危险货物整零车到西安西站后,于 7 月 10 日 23 时作业完毕,车内所装乙二胺、苯乙烯、聚酯树脂、油漆均属 2 级易燃液体,西安持续高温 38℃ 以上,桶内产生蒸气聚积膨胀爆裂。货物损失由西安市保险公司会同常州、西安西站负责处理。

1992 年 11 月 13 日,一辆装有 183 万发雷管的货车(车号 PS0-511816)在西安东站禁溜线停留待发,因武装押运人员吴建利、郭绍军违反有关规定和玩忽职守,导致货车于 16 时 05 分发生爆炸。造成死亡 7 人,伤 91 人(其中重伤 7 人、轻伤 25 人、轻微伤 59 人)及 2 900 余万元经济损失,西安东站生产房屋、线路、车辆遭受严重损失,运输生产受到影响。事故直接责任者系货主单位——西安庆华电器制造厂武装押运人员吴建利、郭绍军。1994 年 12 月,肇事者吴建利、郭绍军分别被判处有期徒刑 6 年和 3 年。

第四篇 线路灾害与治理

陕西省境内铁路多处于山区,水文地质条件异常复杂,“两宝”(宝成线、宝天线)及秦巴(阳安线、襄渝线)山区尤甚。特别是宝鸡至天水段,宝鸡至广元段,阳平关至安康段,胡家营至达县段,线路穿行在秦岭和秦巴山区,蜿蜒曲折,桥隧相连,沟壑纵横,地质复杂。铁路修建时,受当时财政状况和设计、施工水平等条件限制,线路抗病害能力薄弱,加之受季风影响,每年7月、8月、9月,或阴雨连绵,或暴雨成灾,洪水冲毁铁路、桥梁,泥石流阻断线路,线路灾害不断发生,以致旧的病害整治之后,又发生新的病害。且灾害与病害交织在一起,灾害促成病害发作,病害加重灾害的破坏程度。

广大铁路职工坚持“预防为主,防重于抢”的原则,积极治理线路灾害与病害,加强日常养护维修,使病害逐渐减少,灾害造成的损失缩小,保证铁路大动脉运输畅通。

第一章 灾害纪实

1990~2005年,陕西省境内铁路线路因灾害、病害中断行车54次(凡同一时段、同一路段连续或几处发生的均记为1次)。其中暴雨、洪水、泥石流造成24次,塌方、崩塌造成17次,落石6次,滑坡6次,线下窖洞塌陷1次。

第一节 陇海线(太要—天水段)

1991年7月19日,陇海线K1284+600处塌方,拓石工务段巡查人员吴世增发现,果断处理,保证了行车安全。

1993年7月21日,宝天线K1349+780~810处线路右侧堑坡40米高处发生黄土边坡崩塌,塌方量1500立方米,经拓石工务段一天一夜奋战开通了线路。

1994年9月1日8时36分,渭南地区出现150年一遇的特大暴雨,电务供电房屋设备被洪水袭击,损失40万元。

1997年9月17日,陇海线宝天段 K1379 + 850 ~ 950 处,右侧山体滑坡,中断行车 26 小时 53 分。

1998年7月12日16时15分,陇海线东口—胡店间 K1296 + 297 处线路左侧堑坡突然坍塌,塌体约 150 立方米,砸坏信号机箱,掩埋 2#道岔附近线路,车站用无线列调将 2802 次列车拦停在区间,经抢修于 18 时 15 分开通,中断行车 1 小时 57 分。

2000年6月28日19点42分,陇海线阳平—虢镇间 K1223 + 530 ~ 540 处,线路上和侧公路立交桥台护墙高 10 米堑坡突然坍塌约 600 立方米,掩埋上行线路 15 米并波及下行线路。4417 次列车司机行驶中及时发现,采取果断措施停车,并与车站联系,使后续 529 次客车停车待命。中断上行行车 4 小时 48 分,下行停车 28 分。

2000年9月3日6时05分,陇海线宝天段渭滩至伯阳间 K1376 + 700 ~ 780 处,左侧距轨面高约 20 ~ 100 米范围内黄土山体滑坡,503 次客车行驶中发现险情,但因瞭望条件差,病害发生突然,列车已接近,造成机车、机后一节行李车和一节硬座车脱线,未造成人员伤亡。经千余名职工、民工抢险,9月5日凌晨3时50分开通线路,中断行车 45 小时 45 分。

2002年6月9日山洪暴发,13时50分陇海线窑村至灞桥间 K1061 + 灞河桥 4#墩倾倒,梁体坠入河中。便线通过西康线灞河桥,于6月10日凌晨0时55分,恢复陇海单线运行,中断行车 9 小时 32 分。

2005年9月20日,宝天线拓石—元龙间,遭遇强降雨,引发该段数处沟谷和山坡泥石流暴发。9时32分,陇海线上行 K1343 + 253 处磨沟桥 2#桥墩被泥石流裹挟的巨石撞断,道床被冲空 200 米,致线路中断行车 50 小时 13 分。

第二节 宝成线(宝鸡—广元段)

1990年7月5~6日,宝成线凤州—观音坝间,连降暴雨,山洪暴发,山体滑坡,泥石流漫道,河岸冲刷 536 处,中断行车 39 处。从7月6日9时25分起,先后封闭区间 20 个,7月7日陆续开行。

1991年7月15日,宝成线阳平关至燕子砭间发生 6 处水害,行车中断。

1992年5月20日14时45分,宝成线马蹄湾—徐家坪间 K190 + 832 ~ 854 左侧山体高 150 米至 200 米处发生塌方。5月20日至11月9日,共发生 3 次大规模塌方,累计中断行车 726 小时 16 分。

1993年,宝成正线因水害中断行车 24 小时 20 分。5月13日,宝成线 K72 + 500 ~ 530 处石质山体崩塌,塌体约 1 000 立方米,覆盖线路 25 米,被凤州黄金公司汽车司机杨建成发现报告,通过铁路职工奋力抢险,经过 8 小时 40 分钟连续奋战,提前抢通了线路。

1995年7月29日,宝成线K237+619处1~4米渡槽被泥石流淤满,泥石流从渡槽上游冲下,将1120次货物列车1~6位车轮掩埋,中断行车6小时39分。

1997年9月17日,宝成线连续降雨达94.5毫米,丁家坝一大滩间298公里+200米处线路右侧山体堑坡突然崩塌4500立方米,其中掩埋线路20米,被正在此处看守点的女工杨桂琼发现,及时通知车站和工区并封锁线路,路局和分局主要领导及时赶到现场,先后组织300余人抢险,于9月20日7时30分抢通线路,中断行车16小时37分。

1997年9月19日,宝成线K298+200处发生山体崩塌,中断行车16小时37分。

1998年5月6日18时38分,宝成线K232+730~740米处线路右侧堑坡突然坍塌100立方米,其中30余方侵入限界,危及行车安全,被略阳工务段退休职工王永久发现,及时采取防护措施,拦停28次列车,距水害地点仅150米,并召集有关人员立即抢修,21时48分恢复常速,中断行车54分。

2000年9月26日22时20分,宝成线王家沱—乐素河K223+265~285处,线路右侧山坡距离轨面高约35米处突然落石约0.3立方米,被7次客车司机发现,紧急制动,略阳工务段及时抢险,中断行车40分。

2001年9月19日,略阳工务段防洪巡查人员发现宝成线K274+080~160米处,靠山侧挡护墙开裂,距轨面高约20米处坡面下错,随时有滑塌可能。17时15分滑塌近1000立方米,上道约600立方米掩埋线路。灾害发生后,略阳地区300余名职工,全力投入抢险,于20日15时开通线路,中断行车21小时45分。

第三节 阳安线(阳平关—安康段)

1990年7月5~6日,陕南西部连降暴雨,6日下午,堰河大桥出现历史最高水位,洪水冲空4号桥墩基础,墩身倾斜 $9^{\circ}57'33''$,墩顶向上游偏移2.19米,中断行车204小时28分。

1998年7月5~17日,阳安线各站区均出现较强集中降雨过程,个别地区连续降雨达306mm,铁路沿线发生各类水害48处,较大水害17处、断道5处,尤以阳安线K169+050~100处为最。该段沙质路堤受集中暴雨冲刷坍塌,造成枕木悬空,干线电缆中断,接触网塔杆倒地,幸被防洪巡查人员发现,中断行车25小时08分。

2001年9~10月份,陕南持续中到大雨,其中宁强9月份降雨达331.5mm。9月29日9时10分,阳安线K40+040~120处宁强站1道外侧路堤发生滑坡,并持续下沉,累计沉降量达2米,中断站线行车。

2003年,9月2日4时20分,阳安线石泉至池河K270+100处堑坡溜塌。该处右堑坡(高20米)溜塌约200方,塌体掩埋钢轨12米,夹杂有多块大石,最大一块5至6方,其中影响行车的有2块,中断行车30分钟。9月19日11时20分,阳安线K194+

720~760处(马踪滩站内2#、4#岔区)堑坡溜塌,该处左堑坡溜塌600余方,掩埋2#、4#道岔30米。11:20发现,11:33封锁,12:20开通三道限速45km/h。14:47分开通1、2道,中断正线行车3小时14分。

2004年4月13日21时10分,阳安线三花石—茶镇间K245+550~620处,左侧山体崩塌落石,塌体摧毁既有挡墙55米,掩埋线路70米,约8000方。山体顶部天沟多处拉裂,天沟下部有一裂缝长16米,宽30厘米,天沟上有一条长22米,宽35厘米的裂缝。中断行车19小时40分。

第四节 襄渝线(胡家营—达县段)

1991年8月5日,襄渝线达县附近降雨150毫米,瞿家湾隧道出口仰坡及线路左侧堑坡坍塌3万立方米,埋没隧道口及线路40米,陕西、四川铁路部门协力抢修,中断行车94小时55分。

1996年6月23日23时50分,襄渝线K198+340处左堑错落局部侵限,被1606次货物列车撞上,造成脱线事故,中断行车24小时50分。

1998年5月6日,陕南出现强降雨。6月11日襄渝线K493+800处发生落石,致使3005次列车区间停车。8月,雨量较常年增加4成,其中万源降雨达412mm,万源工务段管内先后发生水害10处,断道7处,累计中断行车35小时33分。

1999年7月5~7日,襄渝线宣汉站连续降雨量为252.4mm,最大1小时内降雨70mm,7月26日双龙站23分钟内降雨71.2mm,10月1日23时~3日11时,万源站连续降雨137.2mm,全年发生影响行车的水害11次,中断行车20小时11分。

2000年汛期,襄渝线雨量比常年偏多4~6成。长时间高强度降雨致襄渝线南段多处发生水害。7月13日5时至12时20分,紫阳工务段管内毛坝关至巴山间,7小时内降雨196mm,任河洪水位超过历史最高水位3米。紫阳县27个乡镇受灾,并有人伤亡。公路、供电、通讯、水利设施、房屋均遭严重毁坏。襄渝线发生泥石流漫道、桥梁冲毁、基础冲空等100余处,断道17处,中断行车167小时。

2001年9月10日17时25分襄渝线K536+440处右堑坡发生崩塌落石,落石约5立方米,其中一块约2立方米的石块落入道心,导致56204次轨道车脱线。中断襄渝正线行车2小时05分。

2002年6月23日9时10分,襄渝线K471+353处左堑坡高45米处的堑顶崩塌落石15立方米,砸坏坡面护墙,砸毁钢轨和轨枕。拦停30008次列车,中断行车2小时10分。

2003年7月23日10时16分,襄渝线石柱槽至蒲家K560+240处右堑坡30米高处滑塌80余方,其中上线路30余方,3棵桐子树滑落在钢轨上。13时35分再次溜塌

400 余方,掩埋右股钢轨 6 米,中断行车 4 小时 48 分。

2004 年 9 月 13 日 10 时 8 分,防洪巡查人员发现襄渝线 K467 + 102 处(万源隧道出口仰坡)落石,将接触网 28# - 34#支柱间的接触网导线与承力索绞在一起,砸坏后河 12 #桥右侧人行道立柱 11 根、托架 1 个,致使右侧栏杆及立柱向外倾斜 20 米。10 时 23 分将 6066 次拦停在距落石点 140 米处。中断行车 1 小时 25 分。

第五节 西康线(西安—吕河段)

2003 年 9 月 3 日,西康线长安—小峪间 K61 + 700 ~ 800 处上行右侧山体滑坡长 100 米、高 60 米,10.37 分封锁,12.21 分开通区间,中断行车 1 小时 44 分。

9 月 4 日 2.20 分,西康线长安—小峪间山体滑坡约 20 万方,经奋力抢修,于 9 月 6 日 8.81 分开通区间,中断行车 62 小时 16 分。

9 月 6 日,西康线小峪—青岔间 K63 + 800 ~ 900 处,山体滑坡长 30 米、高 25 米,中断行车 10 小时 02 分。

9 月 8 日、9 月 10 日西康线小峪—青岔间 K63 + 800 处,两次危石崩塌,中断行车 1 小时 06 分。

9 月 19 日,西康线小峪—青岔间 K63 + 700 ~ 950 处山体再次滑坡,中断行车 17 小时。

9 月 21 日,西康线青岔—营镇间 K101 + 300 ~ 400 处山体落石,经三次清理,开通线路,中断行车 6 小时 10 分。

10 月 3 日,西康线小峪—青岔间 K65 + 900 ~ 980 处,山体滑坡,中断行车 7 小时 56 分。

第六节 其他线路

一、宁西线

2004 年 10 月 5 日 3 时 35 分,宁西线(南京—西安)试马至商南间 K237 + 625 处线路左侧堑坡挡护墙及墙后山体突然垮塌,造成下行 25107 次货车机车脱线。由于 SS₄ 型机车车体较长并受地形狭窄限制,致使抢险工作十分困难,中断行车 29 小时 25 分。

二、宝中线

1996 年 5 月 30 日至 6 月 4 日,宝中线(虢镇—安口窑)遭受投入运营以来第一次暴雨袭击,连续降雨量达 127.90mm,沿线大小水害 22 处,中断行车 23 小时 12 分。

1998 年 7 月 20 日 20 时 10 分,上行 4218 次列车在行至宝中线冯家山—千阳间 K38

+335 处时,值乘司机突然觉察到机车异常震动,遂立即采取紧急制动,停车检查发现机后第 12 位车下一窑洞塌陷。经宝鸡工务段抢修人员全力抢修,于 21 日 4 时 50 分慢行开通线路,中断行车 7 小时 40 分。

1998 年 8 月 20~21 日,宝中沿线局部地区突降大到暴雨,虢镇—凤翔间降雨量达 160mm。21 日 3 时,K9+780~K11+100 米处,水深达 2.5 米,已坍至道床坡脚,道砟流失严重,线路几何尺寸难以保持;3 时 40 分,K9+780~880 段电力电杆倾倒 5 根,网柱倾倒 2 根,接触网供电中断,迫使 3404 次列车在 K9+780 区间停车。经抢修于 6 时 43 分开通,中断行车 3 小时 03 分。

三、侯西线

1992 年 8 月 12 日 4 时 20 分,侯西线(侯马—西安)韩城—英山间 K107+375 处,因连日大雨,致使该段路基左侧发生塌陷,中断行车 4 小时 40 分。当月 31 日 9 时 25 分,同一区间 K107+110~400 处,因大雨致路基再度塌陷,中断行车 5 小时 35 分。

1994 年 7 月 27 日,侯西线 K131+900 处,因暴雨造成路基塌坑、道床冲空,中断行车 4 小时 31 分。

1998 年 5 月 21 日 6 时 57 分,侯西线韩城—英山间 K144+350~400 段水浸线路、道床冲空(20~21 日,该地区降雨量达 115.3mm),经抢修于 21 日 8 时开通线路,中断行车 1 小时 03 分。

1998 年 7 月 16 日 14 时 00 分,侯西线 K144+935~965 段右侧堑坡上三孔窑洞突然坍塌,塌体掩埋线路,638 次旅客列车区间停车。经过抢修于 14 时 50 分开通线路,中断行车 50 分。

四、梅七线

1992 年 5 月 7 日 2 时 20 分,梅七线(梅家坪—前河镇)田家嘴—瑶曲 K41+400~430 处,暴雨致路基下陷成穴,道床坍塌至枕木头,中断行车 4 小时 50 分。

1992 年 6 月 20 日 2 时 50 分,梅七线耀西车站 K5+980~K6+030 处,暴雨再度致路基陷穴,基床塌陷,道床稀软,边坡多处涌浆冒泥,导致停车 311 小时 10 分。

1992 年 8 月 30 日 19 时,梅七线寺沟车站 K9~K10+40 处,连日暴雨致水漫线路,冲毁路基,线路悬空,中断行车 15 小时。

五、包西线

2002 年 7 月 4 日凌晨 3~8 时,包西线(包头—西安)子长、清涧两县发生百年一遇的特大水灾,5 个小时降雨量达 255 毫米,引起山洪泥石流爆发。神延铁路发生严重水害 24 处,其中正线断道 7 处,路肩损毁 1 300 多米,严重破损 9 600 多米,中断行车 96 小时。

2003 年 8 月 25 日 17 点至 26 日 9 点 30 分,包西铁路延安至黄陵间普降大雨,造成路基边坡溜坍、排水设备冲毁、桥台护锥塌陷等病害 42 处,中断行车 21 小时。

第二章 防治与抢险

陕西境内铁路运输企业对线路灾害与病害不断进行整治。对路基、桥梁、隧道、涵渠影响行车的病害,既有集中人力、物力的大规模治理,也有小范围的整修和日常维护、修整。1990年,投入线路大中修资金1 408.8万元,投入桥隧大中修资金2 189万元;2005年,投入线路大中修资金28 147.7万元,投入桥隧大中修资金9 800万元。不计物价因素,2005年两项投资分别是1990年的19.9倍和4.5倍。在2万余名工务职工的努力治理下,线路、桥隧质量逐步趋于稳定,保障铁路大动脉运输畅通。

第一节 病害整治

1990~1991年,正线综合维修642公里,道岔维修1 318组,军事专用线维修21.94公里,均为年计划的100%,各级铁路部门投入线路大中修资金5 017.1万元,消除了道床板结、翻浆冒泥和排水不畅等病害,阳安线线路大修自1990年起由西向东逐年分段实施。整治隧道漏水22座,252米,消灭失格桥梁17座,消灭失格涵渠10座。三项工程验收优良率平均为:隧道99.1%,桥梁97.6%,涵渠95.6%。增设安检设备16座103处,更换桥枕252根。会同铁道科学院采用加焊钢筋聚浆物修补等办法,整治混凝土桥梁钢筋锈蚀、裂损和腐蚀等病害。

1992年,对宝成、宝天线路进行路基病害普查,提出建议整治方案:宝天线病害141处,估算总投资21 092.7万元;宝成线病害73处,估算总投资3 476.5万元。襄渝线自1992年起由安康开始换轨,分段铺设无缝线路。投资808.5万元用于襄渝线和阳安线桥隧和路基病害整治,其中桥隧施工项目25件,路基施工5件。

1993~1994年,整治隧道漏水16座,193处,消灭失格桥梁18座,失格涵渠17座。三项工程平均优良率:隧道97.5%、桥梁95.1%、涵渠94.9%。

1996~2000年,整治路基病害2 861处。重点工程有:陇海线K1291+573~634段明峒喷浆支护,加固陇海线K1152漆水河桥墩;安排资金100万元,治理宝中线线路病害;阳安线、襄渝线治理徐家渠、高滩等滑坡21处,处理长沙渠、石庙沟、安康、月河、花楼渠等15处高路堤溃爬、坍塌,增设七里滩等明峒、棚峒19处,治理安康车站编组场基床沉陷及排水不良等。

1999~2001年,西安铁路分局及上级铁路部门累计投入资金1 416.3万元用于水

害抢修复旧工程;2003~2004年投入资金3 208.6万元,完成水害抢修工程11件,水害复旧工程78件。

1990~2000年,安康铁路分局完成水害抢修、防洪工程575件,累计投入资金6 360.4万元;2001~2004年,共投入资金3 856.7万元,完成水害抢修、防洪工程350件。

2005年,西安铁路局投资4 016.7万元,完成防洪预抢、水害抢修、水害复旧工程80件。

2001~2004年,完成潼关黄河桥和宝成线明水大桥桥面大修,陇海线下行沔河桥换梁,整治隧道翻浆冒泥病害8处,整治桥梁病害139孔,隧道漏水8处。投资234.4万元,处理汛前危险区段小病害220件。整治宝天线崩塌落石和宝中线路肩宽度不足及边坡坍塌等病害;整治阳安线、襄渝线病害桥梁996座次,159 512米;整治阳安线、襄渝线病害隧道385处,142 874件。

2005年,西安铁路局汛前投资398.5万元,整治洪水隐患23处;汛中及汛后及时投资3406万元,整治水害98处。继续投巨资整治线路、桥、隧、涵渠病害,确保行车设备状态完好和客货列车行车安全。投入1 575万元完成桥隧病害整治37件,重点工程有:陇海线K1366大桥换梁及西康K13+499老河桥基础加固、墩身包箍等。投资1 611万元完成路基大修23件。投资310.6万元修护路基小病害。主要有:修建护坡、护墙、挡墙、拦石墙;修整、疏通排水沟、天沟、截水沟、侧沟;扫山、整填裂缝,处理危及行车安全的孤石、危石、活石,砍伐影响司机瞭望的危树等。

第二节 防洪抢险

1990~2005年,每年4月初,省内铁路运输企业成立防洪指挥部,由各铁路分局局长任指挥长、主管副局长任副指挥长,成员由工务、机务、电务、车务、公安等部门负责人组成。指挥部办公室设在工务科(分处),4月1日至10月31日为防洪期,期间,防洪办设专人昼夜不间断地值班,处理日常工作。下属有关站段也成立相应组织,日夜值班。

防洪期间,省内铁路运输企业严格执行上级命令、规定,汛前各站段按照《通知》组织检查。检查内容:防洪抢险组织机构落实情况、防洪车辆机械材料是否准备到位。各工务段、电务段、供电段检查所管设备汛期能否安全正常运行,检查出问题及时整改。工务段除检查工务设备外,还要检查管内影响铁路安全的水库、塘坝、储木场。深入沿线农村、学校、厂矿、部队宣传铁路防洪抢险常识和《暴风雨安全行车办法》,与当地政府签订协议,组织人力、物力配合铁路防洪抢险。主要抢险队伍由虢镇线路工程段、咸阳桥隧工程段、各工务段大中修工程队和驻管内其他铁路工程单位组成。防洪料具除各站段储备外,各材料厂、采石场都要专门储备,并且做到数量充足,质量合格,分类存放,

标志鲜明;备用车辆、机械必须保持完好状态,随时准备投入防洪抢险使用。每年与陕西省气象台专业预报处签订协议联网,随时提供专业气象信息。各工务段与当地气象台(站)、水文站签订协议,及时掌握气象和水文信息。工务段根据管内实际,汛期在沿线设置雨量观测仪,配备经过培训的雨量观测员,做好记录,随时向上级报告雨情。制订并执行宝成线宝(鸡)广(元)段和陇海线宝(鸡)天(水)段“汛期安全行车基准雨量值”。

宝广段:第一级警戒雨量值为3小时内降雨量大于30~35毫米,持续有大于10毫米的时雨强度时,工务段出动三分之一的防洪人员,机车乘务员注意瞭望;第二警戒雨量值为:4小时内降雨量大于40~45毫米,持续有大于10~15毫米的时雨强度时,工务段出动三分之二的防汛人员,列车限速25公里/小时运行;第三警戒雨量值为:5小时降雨量大于50~55毫米,持续有大于15毫米的时雨强度时,工务段出动全部防汛人员,封闭线路,列车停运。

宝天段:第一警戒雨量:3小时内降雨量大于20~25毫米,持续时雨大于10毫米;第二警戒雨量:3小时内降雨量大于25~30毫米,持续时雨大于10毫米;第三警戒雨量:4小时雨量大于40~45毫米,持续时雨大于10毫米时,对防汛人员、机车乘务员、列车运行要求与宝广段同。

襄渝、阳安段:陕南铁路明显受东西向秦岭、大巴山、米仓山等地形屏障影响。全年2/3以上降雨量集中在汛期(5~10月),7月多强暴雨。在各地气象、水文测报网点基础上,于沿线增设25个自动雨量记录仪,及时了解雨情、汛情,结合线路状态,制订、实施各区段“警戒雨量标准”。

省内铁路运输企业防洪工作始终贯彻“预防为主,防重于抢”的原则。雨季之前各工务段结合春检重点进行防洪检查,抓紧草木未茂的时机,认真做好扫除山坡活石、疏通排水设备、修复水毁建筑等工作。对工务段难以解决的病害安排灾害预防及水害预抢工程计划,力争在汛前处理一批有可能发生水害的设备病害,以提高线路抗洪能力。

第三节 重大灾害抢险

一、阳安线洪水冲空堰河桥墩

1990年7月6日16时,阳安线K81+042处,堰河大桥河水暴涨,流量每秒达1300立方米,远远超过该桥的设计流量,致使4号桥墩被洪水冲刷歪斜,墩顶向上游方向偏移2.19米,两孔钢筋混凝土梁的支座端及横隔板严重损坏,抢险队伍赶到后,首先炸除了4号桥墩,用3000根枕木搭设临时桥台,架设1~34米拆装式桥梁,限速10公里通车。抢通后,继续在便梁下架设军便式桥墩,改单孔简支架为两孔连续梁(桥梁拼装时已对有关杆件加强),提高限速。此次水害为年内郑州铁路局,即陕西、河南、湖北三省

境内铁路最严重的一次,前后共中断行车 204 小时 28 分。

二、宝成线 K190 山体崩塌

1992 年 5 月 20 日 14 时 45 分,宝成线马蹄湾 - 徐家坪 K190 + 832 ~ 854 处线路左侧山体高 150 ~ 200 米处发生崩塌。开始落下几块大石,被退休职工、看守员范家宾和王义发现,拦停 421 次客车,列车安全退回马蹄湾车站。此后不断发生错落,崩塌 100 多次,累计塌石约 25 万立方米。其中 5 月 20 日、6 月 25 日、11 月 9 日发生较大崩塌 3 次,塌下最大孤石 100 多立方米。第一次大崩塌后,西安铁路分局立即组织 2 000 多名职工、民工,10 台大型机械日夜抢险,清方减载,用旧钢轨、木枕在线路以上 8.5 米 ~ 11 米处搭起双层防塌棚,棚下抢建明洞。6 月 25 日 6 时 44 分,第二次大塌方发生,再次中断线路。砸毁双层钢轨棚架和已抢建完成的 8 米明洞。北端原有明洞边墙、拱部被推压造成纵向多条裂缝。裂缝宽度达到 120 ~ 200 毫米,错台 20 ~ 30 毫米,线路中心外移 190 毫米。2 000 多名职工、民工和 10 台大型机械日夜清运塌方 15 万立方米,用 122 榀双层钢拱架加固北端 82.5 米洞后,于 7 月 13 日 16 时 25 公里/小时开通线路。11 月 9 日 8 时 50 分,发生第三次大崩塌,经抢险于 11 月 19 日 15 时 23 公里/小时开通线路。这次塌方灾害,支付抢险费 1 262.23 万元,购置赔偿机械费 191.40 万元,支付复旧工程费 783.7 万元,总计 2 237.33 万元。

这次崩塌灾害抢险,受到国务院、铁道部、陕西、四川省委省政府高度重视。铁道部部长李森茂、副部长屠由瑞、孙永福先后到现场察看,并组织指挥抢险。郑州铁路局,西安铁路分局党政主要领导及有关部门负责人现场组织,指挥职工、民工抢险长达一月之久。

三、襄渝线毛坝关塌方、滑坡、泥石流

2000 年 7 月 13 日,襄渝线中段强降雨,至 18 点累计雨量 179 毫米,毛坝关至巴山间多处发生塌方、滑坡、泥石流爆发等水害,特别是 K411 + 327 处学堂沟中桥桥梁冲失;K419 + 670 处青树湾隧道出口、K420 + 380 处庙坪隧道出口泥石流漫道,以及 K426 + 769 处土垭子中桥桥墩基础冲空等尤为严重。安康铁路分局 22 个单位 8 000 余人投入抢险,使用工字梁便桥于 7 月 20 日抢修通车。中断行车达 427 小时 59 分。

四、陇海线洪水冲断灞河桥

2002 年 6 月 8、9 两日,陕西省境内普降大到暴雨。灞河上游山洪暴发,洪峰流量 58.7 立方米/秒。9 日 13 时 40 分左右,洪峰到达灞桥,尚未复旧完成的部分二级平面河床防护及垂裙工程很快被冲毁,严重危及桥梁稳定。正在桥下施工的西安工务段施工负责人高瑞东立即派人设置停车防护信号,同时组织职工将 41108 次列车拦停在距桥头仅 30 米处,13 时 50 分灞河桥 4 号墩倾倒。14 时 30 分请求灞桥车站封锁陇海线窑村 - 灞桥区间,及时向工务段领导汇报。西安铁路分局、郑州铁路局和铁道部领导先后赶赴现场,确定抢修方案,全面展开抢险。经过分局勘测设计所工程技术人员和西安工

务段干部职工的努力,将陇海线与西康线便线于10日零时55分接通。中断9小时32分的陇海线恢复单线行车。17日,成立K1061线路所,日通过能力达90余对。6月22日,国务院副总理温家宝到灞桥抢险工地慰问干部、职工和民工。铁道部有关领导现场指挥,陕西省、西安市政府领导及当地群众大力支持配合,经过西安铁路工程集团公司职工日夜奋战,新灞河大桥8月18日建成通车。

第五篇 职 工

1990~2005年,陕西省境内铁路运输企业加强职工教育和队伍建设,职工队伍结构不断优化,收入增加,生产、生活条件改善。随着陕西省经济社会发展和各项社会保险制度的实施、完善,铁路职工住房、医疗和子女教育等开始脱出铁路条条管理,逐步融入社会。

第一章 职工队伍

职工队伍指陕西省境内各铁路运输企业在册人员,包括工人、管理人员。职工队伍主要由铁路运输人员组成,也包括服务于运输生产的工业、建筑业、卫生、教育事业和商业人员等。

第一节 职工概况

1990年,陕西省境内铁路运输企业有郑州铁路局所属西安铁路分局和安康铁路分局。省内职工人数除这两个分局陕西省境内职工外,还包括郑州铁路局其他在陕单位,如郑州铁路局驻陕西省办事处、郑州铁路局西安研究所,郑州铁路局西安计量所,郑州铁路局西安工程公司,郑州铁路局西安铁路运输学校、郑州铁路局西安老干部部等单位人员。省内铁路运输企业职工中,合同制职工12 568人,固定工81 258人。

铁路运输企业职工人数计划,按照增产增事少增人或不增人的原则,结合运输生产和各单位工作量变化、设备增减等因素编制。铁路局每年下达职工人数计划、工资总额指导性计划和运输业职工减员指标,控制各单位职工人数。1992年,郑州铁路局西安铁路工程公司分别划归西安、安康铁路分局管理,该公司职工计入铁路运输企业人数。

1994年,西延铁路公司成立,到1996年,有职工2 460人,省内铁路运输企业职工

和省境内职工人数相应增加。由于铁道部要求减员提效,严格控制人员编制,1997、1998年,数千名职工提前退休,到2001年,省内铁路运输企业职工人数保持在10万人左右;2002年人数减少;2003年,西安铁路工程(集团)公司(前西安铁路工程公司)整建制划出铁路,交中铁电气化工程局,职工人数继续减少。

2005年,西安铁路局成立,郑州铁路局驻陕各单位全部划归或并入西安铁路局。同时,铁路兴办的社会性事业单位,如医院、中小学、幼儿园、铁路中等专业学校、铁路技工学校等整建制移交地方政府管理,铁路运输企业职工人数和省境内职工人数减至历年最低。

全部职工中,1990年,从事运输业职工82 532人,占职工总数的87.1%。1992年,运输业职工86 281人,占比下降为79.1%。随着大量新设备、新技术、新工艺运用,劳动生产率不断提高,铁道部,铁路局要求压缩运输生产人员,向局内其他部门,例如多种经营分流。到2005年,运输业职工68 107人,占职工人数的72.5%。

1990年,女职工26 198人,占职工人数的27.7%;1996年,女职工32 589人,占28.6%;2000年,女职工29 403人,占27.3%;2005年,有女职工20 705人,占22%。

1992年以后,铁路运输企业新职工来源优化,加上不断加强文化,业务技术教育,职工队伍文化程度和业务技术素质提高,职工人数有所减少,但劳动生产率显著提高。2005年,职工人数占1989年的83.4%,人均运输收入为1989年的135%。

1990—2005年境内铁路运输企业职工人数统计表

表5-1-1

单位:人

年份	职工总数	其中			陕西境内 职工人数
		西安铁路分局	安康铁路分局	西延铁路公司	
1990	94 723	73 701	21 022	—	107 545
1991	97 368	75 767	21 601	—	109 569
1992	109 190	85 868	23 323	—	110 061
1993	108 933	85 679	23 254	—	110 920
1994	109 417	85 854	23 532	31	111 292
1995	110 169	86 568	23 551	50	125 230
1996	113 799	87 988	23 551	2 460	113 376
1997	113 101	87 979	22 252	2 870	113 039
1998	105 541	81 902	20 938	2 701	105 631
1999	106 468	82 279	21 386	2 803	106 468
2000	107 789	83 047	21 967	2 775	107 946

续表

年份	职工总数	其中			陕西境内 职工人数
		西安铁路分局	安康铁路分局	西延铁路公司	
2001	104 831	80 601	21 306	2 924	105 059
2002	95 045	71 859	20 281	2 905	105 242
2003	98 200	73 822	21 448	2 930	98 117
2004	95 112	71 876	20 300	2 936	94 122
2005	93 940	西安铁路分局 91 001		2 939	91 870

注:表中数据选自《西安铁路分局年鉴》(1991-2005)、《安康铁路分局年鉴》(1991-2005)、《西安铁路局年鉴》(2006)、《统计资料》(1990-2005)

第二节 管理人员

铁路运输企业管理人员包括行政管理人员、党群管理人员和专业技术人员,管理人员一般称为干部。

1990年,陕西省境内铁路运输企业管理人员占职工总数的19.1%;其中女性占管理人员的27.5%;党群管理人员占管理人员的10.2%;专业技术人员占62.9%;行政管理人员4918人,占27.1%。1992年,管理人员比1991年增加2383人。1995年,郑州铁路局西安铁路中心医院、西安材料总厂、宝鸡电力机车段划归西安铁路分局管理,管理人员增至职工总数的20.4%。1996年,西延公司管理人员增至497人。管理人员增加2.5%。此后,管理人员人数逐年攀升,1999年占全部职工人数的21.4%,是16年中管理人员人数最多的一年。2003年,管理人员人数回落。2004年,西安、安康铁路分局生产力布局调整,撤销、合并运输站段30多个,管理人员人数大幅回落,比上年减少7768人,下降37.6%。占职工总数降至13.6%。

2005年末管理人员占职工总数的15.6%;专业技术人员占管理人员总数的41.2%;党群管理人员占12.0%,1550人获得政工专业职称,其中高级政工师41人,政工师481人,助理政工师或政工员1028人。

女性管理人员2000年占管理人员总数增至31.4%,是16年中人数最多的一年。2003年,女性占32.6%。2004年,女性占管理人员的比率降至22.9%,下降9.7个百分点。2005年,女性管理人员占20%(见表5-1-2)。

管理人员年龄和文化程度构成优化。1990年至2005年,管理人员中年轻人人数增加,中年人数略降,接近退休人数略增。大专以上学历人数2005年比1990年增加25.2个百分点,高中以下学历人数减少21.4个百分点(见表5-1-3)。大专以上学历人员中,本科2290人,博士1人,硕士28人。

1990—2005年境内铁路运输企业管理人员统计表

表 5-1-2

单位:人

年 份	管理人员 总 数	其 中		
		女 性	党群系统	专业技术人员
1990	18 126	4 983	1 857	11 398
1991	18 532	5 099	2 234	8 574
1992	20 915	5 700	2 393	10 710
1993	21 006	5 776	2 178	12 058
1994	21 365	5 928	2 322	13 246
1995	22 441	6 631	2 358	14 543
1996	23 010	6 581	2 401	15 095
1997	23 408	7 059	2 487	15 309
1998	22 553	6 904	2 277	15 030
1999	22 739	7 100	2 171	15 401
2000	22 684	7 134	2 274	15 663
2001	21 991	6 936	2 086	15 276
2002	21 657	6 830	2 020	15 117
2003	20 678	6 734	2 196	11 103
2004	12 910	2 952	1 820	7 025
2005	14 666	2 938	1 755	6 043

注:表中数据选自《西安铁路分局年鉴》(1991—2005)、《安康铁路分局年鉴》(1991—2005)、《西安铁路局年鉴》(2006)

部分年份境内铁路运输企业管理人员年龄、学历情况表

表 5-1-3

单位:人

年 份	年 龄						学 历					
	25岁 以下	占管 理人 员%	26~ 50岁	占管 理人 员%	51岁 以上	占管 理人 员%	大专 以上	占管 理人 员%	中 专	占管 理人 员%	高中 以下	占管 理人 员%
1990	626	3.5	14 635	80.7	2 865	15.8	5 083	28.0	4 905	27.1	8 138	44.9
1995	1 334	5.9	18 117	80.7	2 990	13.3	5 774	25.7	5 064	22.6	11 603	51.7
2000	1 179	5.2	17 926	79.0	3 579	15.8	6 786	29.9	5 158	22.7	9 740	42.9
2005	1 696	11.6	9 712	66.2	3 258	22.2	7 804	53.2	2 818	19.2	3 449	23.5

注:表中数据选自《西安铁路分局年鉴》(1991、1996、2001)、《安康铁路分局年鉴》(1991、1996、2001)、《西安铁路局年鉴》(2006)

1990年,省内铁路运输企业专业技术人员比1989年增加2162人,占管理人员的57.4%,占全部职工的12%,比1989年增加3.4个百分点。取得专业技术职称人员中,一部分从事行政管理工作,同时也是行政管理人员;另一部分专门从事技术工作,包括工程技术、会计技术、经济技术、统计技术、审计技术、卫生技术、教学技术、图书档案和艺术人员等。1991年,首次评定政工专业职称。此后几年,随着铁路技术密集程度不断提高,专业技术人员占职工总数百分比逐年提高,2000年人数最多,占职工总数14.5%。2002年,由于客运部门,客车车辆部门划归郑州铁路局客运公司,省内铁路运输企业职工人数减少,专业技术人员占职工15.9%,比率16年中最高。此后,专业技术人员人数逐年下降,2004年,仅占职工总数的7.4%。

2005年,铁路运输部门兴办的医院、中小学、幼儿园划归地方,这些部门大部分人员有专业技术职称,铁路专业技术人员降至占职工总数6.4%,占管理人员的41.2%。

部分年份境内铁路运输企业专业技术人员技术等级称表

表5-1-4

单位:人

年份	技术职称等级					
	高级	占专业技术人员 %	中级	占专业技术人员 %	初级	占专业技术人员 %
1990	485	4.3	3061	26.8	7852	68.9
1995	551	3.8	3723	25.6	10269	70.6
2000	483	3.1	3992	25.5	11188	71.4
2005	155	2.6	1680	27.8	4208	69.6

注:表中数据选自《西安铁路分局年鉴》(1991、1996、2001)、《安康铁路分局年鉴》(1991、1996、2001)、《西安铁路局年鉴》(2006)

第三节 工人

1990年,陕西省铁路运输企业工人占职工总数79.5%,其中女工占工人总数的26.3%;技术工人占工人总数的52.7%。1995年,技术工人占工人总数的46.3%,各等级技工比率均有下降。2000年,技术工人占工人总数的71.1%,高级技工、中级技工占工人总数比率,均比1995年提高(见表5-1-6)。表5-1-7中可以看出,工人队伍文化结构也在优化,大专以上、中专、高中和技校文化人数及在全部工人中比率逐步增加,初中以下文化人数及比率逐步下降。26岁至50岁工人,由1990年的74.7%,增加到

2005年的92.6%。

2005年,铁路各运输生产站段进一步整合,西安铁路局机关各处室及运输生产调度部门组建,陕西省境内铁路运输企业西安铁路局和西延铁路公司,工人占职工总数的82.5%,其中有技术等级证书47 500人。其中高级技师22人。

1990 - 2005 年境内铁路运输企业工人人数统计表

表 5 - 1 - 5

单位:人

年 份	工 人	其中女工
1990	75 317	19 782
1991	77 567	20 461
1992	86 593	21 333
1993	87 045	23 329
1994	86 982	23 426
1995	88 790	24 383
1996	89 727	24 853
1997	90 097	24 706
1998	83 437	22 410
1999	84 481	22 298
2000	85 868	22 269
2001	84 057	22 503
2002	73 982	18 522
2003	76 966	20 230
2004	77 570	18 323
2005	77 510	17 767

注:表中数据选自《西安铁路分局年鉴》(1991 - 2005)、《安康铁路分局年鉴》(1991 - 2005)、《西安铁路分局年鉴》(2006)

部分年份境内铁路运输企业各等级技术工人人数表

表 5-1-6

单位:人

年 份	技术工种 工人	技 术 等 级									
		高级技工	占工人总数 %	占技术工种 %	中级技工	占工人 %	占技术工种 %	初级技工	占工人 %	占技术工种 %	工人技师
1990	39 728	26 684	35.5	67.3	8 719	11.6	21.9	3 087	4.1	7.8	40
1995	41 146	24 188	27.7	59.7	8 908	10.0	21.6	2 618	2.9	6.4	383
2000	61 082	32 937	38.4	54.4	11 849	13.8	19.4	1 546	1.8	2.5	293
2005	64 938	27 176	35.6	41.9	18 710	24.1	28.8	1 165	1.5	1.8	449

注:高级技工所占百分比中包括技师人数,表中数据选自《西安铁路分局年鉴》(1991、1996、2001)、《安康铁路分局年鉴》(1991、1996、2001)、《西安铁路局年鉴》(2006)

部分年份境内铁路运输企业工人文化程度表

表 5-1-7

单位:人

年 份	文 化 程 度							
	大专以上	占工人 %	中专	占工人 %	高中技校	占工人 %	初中以下	占工人 %
1990	787	1.0	2 698	3.6	30 963	41.1	40 869	54.3
1995	1 463	1.6	3 940	4.4	42 817	48.3	40 570	45.7
2000	3 776	4.4	9 399	10.9	47 873	55.8	24 820	28.9
2005	5 172	6.7	8 613	11.1	48 067	62.0	15 658	20.2

注:高级技工所占百分比中包括技师人数,表中数据选自《西安铁路分局年鉴》(1991、1996、2001)、《安康铁路分局年鉴》(1991、1996、2001)、《西安铁路局年鉴》(2006)

第二章 职工教育

1990年之后,省内铁路运输企业职工教育工作不断加强。教职工队伍壮大,素质提高。教育层次逐步提升,文化教育从普及初中学历发展到普及高中学历教育、直至大中专学历教育为主;业务技术教育更加制度化、规范化,由一般短期培训发展到职工任职、上岗、易岗、技术等级晋升等系统化教育和有针对性的适应性培训,围绕安全生产,提高职工文化、业务技术水平,满足铁路运输事业快速发展需要。

第一节 组织管理

1990年,西安、安康铁路分局职工教育与普通教育分开管理,西安铁路分局教育委员会、安康铁路分局教育办公室均改称普通教育委员会,分别成立职工教育科,主管职工教育。承担职工教育的学校有西安铁路职工大学、临潼成人中等专业学校、宝鸡司机学校、灞桥职工学校(西安电大函授工作站易名陕西省广播电视大学西安铁路分校,和西安职工学校并入灞桥职工学校)、宝鸡运输技工学校、安康铁路运输技工学校、汉中职工学校。

1991年,两个分局设立职工教育委员会,分局长任委员会主任。1992年,开始标准化教育基地建设。1993年,职工教育主管部门是分局职工教育分处。灞桥职工学校易名西安职工学校。1995、1996年有职工教育专职教职工775人,兼职教师2742人。

1998年,安康铁路分局撤销职工教育分处,成立分局教育委员会,内设职工教育部;2000年,西安铁路分局普通教育委员会与职工教育分处合并,组成分局教育中心,下设职工教育部。分局职工教育部分别行使原职工教育分处职能。2001年12月,西安铁路分局成立职工教育中心,安康铁路分局组建铁路职工培训中心(对外均称职工教育分处),承担职工教育管理职能。

2005年,西安铁路局职工教育处是职工教育主管部门。全局职教管理干部547人,其中管理干部245人,专职教师302人。另有兼职教师1825人。教育基地214530平方米,其中专用教室19891平方米。西安铁路局加强职教工作机制、制度建设,建立健全局、站段(公司)两级职工教育委员会和局、站段(公司)、车间三级教育网络。完善职工教育工作检查通知书制度、季度讲评制度、职工教育达标验收制度、培训责任追究制

度等。9月底,西安铁路运输学校、西安铁路职工大学、宝鸡司机学校分别移交西安、宝鸡市政府管理。铁路运输系统承担职工教育的学校有西安铁路职工培训中心、宝鸡铁路职工培训中心,安康铁路职工培训中心。

第二节 文化教育

1990年代,每年继续举办高中文化学习班,普及高中学历教育。同时,开始选送职工到大中专学校接受学历教育,鼓励职工报考成人大、中专院校,报名参加地方自学考试。到2005年,工人中初中文化程度人数比1990年减少63%。1992年,西安、安康铁路分局开始对自学考试取得学历人员实行补贴或奖励。西安铁路分局筹措资金15万元,补贴完成自学人员人均380元;安康铁路分局对自学考试取得大专文凭人员奖励400元,取得中专文凭人员补助300元。这项鼓励政策,具体办法不断完善,一直延续下来。

1994年,铁道部《铁路教育改革和发展纲要》提出实施7277素质工程,要求到2000年,职工高中以上文化程度比例接近70%,专门人才中专以上文化程度达到20%,职工中受系统教育(技工学校以上毕业和通过规范化岗位)培训达70%,行车一线关键岗位“变招工为招生”,当年新增劳动力中,中专、技工学校毕业生和经过一年以上初级职业培训者比例达70%(机车乘务员100%)。

此后,职工学历教育范围扩大,形式更加多样。

生产一线关键岗位新增职工全部送中专、技工学校接受学历教育。减员分流人员中40岁以下有培养前途的送成人中专接受学历教育。选送职工离岗脱产接受不同层次的学历教育。组织非脱产、函授或现代远程学历教育。和相关学校联合办学,进行有针对性的专业(如公安、师范、机车乘务员等)学历教育等。

2000年,工人中高中以上文化程度占71.1%。

1994年至2005年,单位选送或个人报考参加各类大、中专学历教育职工累计29704人。

2005年,西安铁路局制定《成人高等学校招生工作实施办法》,新增参加学历教育人员4353人,高等学历教育毕业259人,中等职业学历教育毕业827人。

第三节 业务技术教育

一、规范化培训

岗位培训是实施职工业务技术教育的主要方式。岗位培训执行铁道部、劳动部颁

布的铁道行业各工种技术等级标准,参照其他相关行业技术等级标准,结合铁路新技术、新设备、新规章、新标准,对职工进行所在岗位和将任岗位培训。

1990年,西安、安康铁路分局采取脱产业余相结合以业余为主,长期短期相结合以短期为主,内培外培相结合以内培为主的培训办法,举办各类培训班3 721期,其中脱产培训班1 318期,培训66 686人次;业余培训班2 403期,培训130 895人次。相当于每位职工培训2次。

规范化培训是依照业务技术教育各项制度、规划,计划必须进行的培训。新任职的工班长,转变岗位工班长必须经过规范化培训,工班长培训主要内容有作业过程、作业标准、班组管理等。铁路分局主要对第一次任职的工班长和每年在职工班长的40%进行培训。1990年起,由采用统一教材改为按系统办班,每年平均培训工班长4 100人,保持工班长持证上岗率100%。2005年,规范化脱产培训工班长2 414人,占在职工班长的41%;新提任243名工班长,全部经过培训,持证上岗。

1991年后,铁路分局重视中、高级技术工人和特种作业人员培训,培训人数逐年增加,经考试合格,确保持证上岗。

1994年,铁路行车主要工种37 112人经过规范化培训,考试合格,颁发上岗证,持证上岗。1995年,行车主要工种在岗职工全部参加培训,考试合格后持证上岗。不合格约占0.67%,分别易岗、下岗或待岗。坚持每年对持证人员抽考,不合格者收回上岗证,下岗培训。铁路行车主要工种持证上岗率一直保持100%。是年,分配担任机车乘务员的复转军人,一律经中专或司机学校学习理论一年,现场实习半年,由铁路局统一命题考试,合格后发给毕业证。1996年,分配到各工种的复转军人均须经过技工学校或职工学校培训,考试合格,持证上岗。所有新增劳动力,所有新上岗、易岗、待岗重新上岗人员,都要接受规范化培训,考试合格,持证上岗。所有在岗人员持证率100%。

职工技术等级晋升也要经过规范化培训并考试合格。各分局每年都举办此类培训班,参加培训人数各不相同。同时,实行职工技术达标等级、任职、待遇一体化。

1999年,以多种形式建立环流培训模式。

2000年,西安、安康铁路分局举办规范化培训班320期,培训20 977人。2001年,举办规范化培训班110期,培训7 846人。是年,铁道部党组提出“每个职工每2年有一次不少于10个工作日的脱产培训”要求。2002、2003年,10天脱产培训和5天脱产培训57 951人。2004年,10天和5天脱产培训15 914人。

2005年,职工教育实行岗位培训素质达标办法,职工培训、考核、待遇“一体化”机制,在岗职工每两年10天强制性脱产培训实施办法,完善职工上岗证使用和年审验印制度。进一步规范岗位培训办班,实行办班计划审批。重新整理汇编89个工种教学大纲,根据铁路科技发展,提速调图和工装设备更新实际,汇编车、机、工、电、辆等系统培训教材和岗位基本功手册。全年举办规范化培训班29期,培训825人。

二、适应性培训

根据运输生产需要,技术设备和工艺更新变化,作业条件和规章制度改变,铁路分局、站段(公司)每年随机举办有针对性的短期专业培训。有防暑降温、防寒过冬、防洪抢险、春运业务、新《铁路技术作业规程》实施、提速调图等培训班。2000年和2001年,适应性培训班分别举办2528期、773期,培训职工70617人次、203725人次。2005年,举办适应性培训班2557期,培训56143人次。

三、实际操作培训

职工业务技术教育坚持理论学习同时抓实际操作技能培训。1992年,组织开展大练基本功活动,要求职工业务技术“过三关”(应知应会理论关,实际操作技能关和排除故障关)。职教部门每年组织大练基本功活动,站段、公司组织全体职工参加。

岗位比武,由铁路分局职教部门和业务主管部门组织,各站段抽调实作技能优秀职工组成代表队参加。通过比武,评出各系统优胜团体、各岗位技术能手和技术标兵。在全员练功、岗位比武基础上,铁路分局组建各工种作业标准化示范队,在管内巡回实作示范表演。

西安、安康铁路分局加强技能培训基地建设,为实际操作培训提供场地保证。到1998年,西安铁路分局有技能培训基地73个,其中局级6个,分局级42个,站段级15个;安康铁路分局有技能培训基地11个,其中部级1个,局级4个,分局级6个。

1994年-2005年境内铁路运输企业职工培训率统计表

表5-2-1

单位:%

项目 年份	全员培训率		脱产培训率	
	西安分局	安康分局	西安分局	安康分局
1994	8.9	9.6	3.1	4.5
1995	9.3	9.7	3.2	3.8
1996	10.8	9.6	3.3	4.1
1997	10.6	9.4	...	3.7
1998	10.8	10.5	...	...
1999	11.7	10.5	5.2	5.4
2000	12.5	11.3	6.5	...
2001	12.8	10.3	5.5	3.1
2002	9.4	...	...	...
2003	9.1	...	...	...
2004	9.3	...	...	...
2005	西安铁路局 9.1		西安铁路局 3.2	

注:表中数据选自《西安铁路分局年鉴》(1996-2005)、《安康铁路分局年鉴》(1996-2005)、《西安铁路分局年鉴》(2006),2005年系西安铁路局数据

第三章 职工收入

职工收入包括工资、津贴、补贴和奖金。经过实行新工资制度,多次工资调整、晋升,新设立津贴、补贴项目,提高津贴、补贴标准,随着企业劳动生产率提高,生产奖和一次性奖励增加,职工收入水平大幅度提高(见表5-3-13)。

2005年,西安铁路局工资总额支出2 025 689千元,与2004年同口径比较,增长11.9%;年度职工人均工资收入22 898元,同比增加2391元,增长11.66%,比1989年2 683元增长7.5倍。西延铁路公司工资总额支出158 881.5千元,比2004年增加27 575.3千元,增长21%;年度职工人均工资收入54 060元,同比增加9 337元,增长20.9%。

第一节 工 资

一、工资改革与晋升

1990年,铁路运输企业继续执行铁道部颁布的铁路职工工资等级标准和1988年郑州铁路局试行局企业工资标准。1993年10月,根据郑州铁路局(1993)650号文件,实行工资制度改革,等级工资制改岗位技能工资制。岗位技能工资由岗位工资、技能工资、工龄工资、特种工资、效益工资五个单元组成。其中岗位工资、技能工资是基本工资,工龄、特种、效益工资是辅助工资。工龄工资参考标准按连续工龄一年一元;企业对特殊地区职工,可根据所处环境、艰苦程度等设立特种工资,技师、高级技师津贴,有突出贡献科技人员享受的政府津贴等列入特种工资单元,企业根据需要可建立其他特种工资;企业根据情况,自主决定效益工资分配形式和办法。铁路企业岗位技能工资制的基本工资部分由铁道部集中管理,其他工资单元由企业自主管理(见表5-3-1至表5-3-7)。

1994年,西延铁路公司实行自己的岗位工资制。由基础岗位工资、工龄工资、技术津贴和一次性奖励构成。基础岗位工资设3档7级,公司领导第一档,分两级;部、室领导第2档,分两级;部员第3档,分3级。工龄工资每年2元。效益工资由总经理决定发放,完成当年运营收入计划,提取收入的1.5%~2%,另提取超额部分的7%,按规定的基数和系数发放。一次性奖励由总经理根据公司经济效益和职工表现决定发放。公司

每年根据西安市物价上涨指数和公司经济效益,经董事会决定调整职工工资。

省内铁路运输企业根据铁道部,郑州铁路局规定,通过提高不同工种、岗位人员不同单元工资标准,考绩考核择优升级(升1级或0.5级),为职工增加工资。1990年到2005年,包括工资改革,择优升级,向运输生产一线倾斜等,26次为全体或部分符合条件职工增加工资,3次为不同人员提高工资待遇标准,如定级,定职工资标准,新进入人员待遇,山区技术工作者,有专业政治工作职称等人员(见表5-3-8、表5-3-9)。

2005年,制定《西安铁路局岗位技能工资制日常管理办法》,进一步加强工资管理。

1993年10月起境内铁路运输企业执行铁道部颁布的铁路企业岗位工资标准表

表5-3-1

单位:元

工资档别	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	
地区	五区	39	43	47	52	57	62	67	72	78	84	91	98	105	112	120	128	136	145	154	163	173	183	194	205	217	229
类别	八区	43	48	53	58	63	68	74	80	86	93	100	107	115	123	132	141	150	160	170	180	191	202	214	226	239	252

注:表中工资标准系按照工资区系数计算并进行调整后确定

境内铁路运输企业技能工资标准及套改对应关系表

表5-3-2

(1993年10月起执行)

单位:元

工资档别	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	
五区	工资标准	61	66	71	76	81	86	91	96	102	108	114	120	126	132	138	144	150	156	162	168	174
五区	对应关系		62	67	72	78	85		92	99	106	113	120		128	136	144		152	160	168	
八区	工资标准	67	72	78	84	90	96	102	108	114	120	126	132	138	144	150	156	162	169	176	183	190
八区	对应关系		68	73	79	86	93	100	108		116	124	132		140	149		158	167	176		185

工资档别	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	
五区	工资标准	180	186	193	200	207	214	221	228	235	242	249	256	263	270	277	284	291	298	305	312	319
五区	对应关系	176	184	193		201	210	219		229	240		252		265		279		297			
八区	工资标准	197	204	211	218	225	232	239	246	253	260	267	274	281	288	296	304	312	320	328	336	344
八区	对应关系	194	203		212	222	231		241	252		264		278		292		308		324		

工资档别	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	
五区	工资标准	326	333	340	347	354	361	368	376	384	392	400	408	416	424	432	440	448	456	464	472	480
五区	对应关系																					
八区	工资标准	352	360	368	376	384	393	402	411	420	429	438	447	456	465	474	483	492	501	510	519	528
八区	对应关系																					

说明:1. 表中工资标准是按照工资区系数计算并进行调整后确定的。2. “对应关系”系指铁劳(1991)

113号文公布的工资标准减6元后的数额套入技能工资标准的对应关系。3. 职工标准工资超过铁劳(1991)113号文公布的工资标准表的,减去6元后,亦按就近向上原则套入技能工资标准

表 5-3-3
境内铁路运输企业各类人员岗位工资标准适用区间表
(1993 年 10 月起执行)

工资档别	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26
管理 人员	铁路局、部属公司、工程局正职																									
	铁路局、部属公司、工程局副职;铁路分局、大型工厂正职																						22~24			
	铁路局、部属公司、工程局机关一级职能部门及主要直属单位正职;铁路分局、大型工厂副职, 其他企业正职																		20~22				24~26			
	铁路局、部属公司、工程局机关一级职能部门及主要直属单位副职;其他企业副职																		18~20				19~23			
专业 技术 人员	教授级																									
	副教授级																16~20				19~23					
	中级												13~17				16~20									
	初级								4~14				13~17													
专业 技术 人员	铁路局																									
	工程、建筑总公司																		1~18				1~20			
	机车车辆工业总公司														1~17				1~18							
	物资、通信号总公司																									
说 明	1. 铁路局包括广铁(集团)公司;铁路分局包括广铁(集团)公司所属羊城、长沙、怀化铁路总公司。																									
	2. 各类人员岗位工资标准,部只规定适用区间(未列人员岗位工资适用区间由企业自行确定),具体适用档次由企业根据岗位劳动评价结果进行排序归级,按照不同的劳动差别,确定不同岗位在适用区间内的具体档次。																									
	3. 大型工厂指机车车辆工业总公司所属工厂(不包括昌平机车车辆机械工厂);工程总公司所属山海关、宝鸡桥梁工厂;物资总公司所属丰台、株洲桥梁工厂。																									
	4. 其他企业为:工程总公司所属工程局、山海关和宝鸡桥梁工厂以外的企业;建筑总公司所属除工程局以外的企业;机车车辆工业总公司所属的昌平机车车辆机械工厂;物资总公司所属除丰台、株洲桥梁工厂以外的企业;通信信号总公司所属企业;部直属专运处、通信处、房建处。																									
	5. 机车车辆工业总公司所属工厂的锻工(大件)可使用到 18 档。																									
	6. 物资总公司所属桥梁工厂的钢筋混凝土工(灌梁)可使用到 17 档。																									
	7. 通信信号总公司所属工程部门的施工人员,可比照工程总公司所属企业同类工种(岗位)档次执行。																									
	8. 管理人员在企业划分类型前暂按此套改。																									

境内铁路运输企业各类人员技能工资标准适用区间表
(1993年10月起执行)

表 5-3-4

工资档别	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63
管理 人员	正副局长 32 ~ 63																															正副处长 26 ~ 57																															
专业 技术 人员	股职以下人员 1 ~ 39														正副科职 20 ~ 51														教授级 38 ~ 63																																		
	初级 4 ~ 39														中级 20 ~ 51														副教授级 32 ~ 57																																		
工人 技师	高级技(业务)师 28 ~ 51														技(业务)师 20 ~ 49														高级技(业务)师 32 ~ 57																																		
	(一) 20 ~ 49														(二) 14 ~ 45														(三) 3 ~ 39																																		
运输 生产 人员	(四) 1 ~ 33														(五) 1 ~ 28														一等司机 18 ~ 39																																		
	二等司机 10 ~ 33														二等副司机 3 ~ 27														司炉 3 ~ 24																																		
机车 乘务员	初级技工 3 ~ 9														中级技工 10 ~ 27														高级技工 28 ~ 39																																		
	其他工人 1 ~ 28														其他工人 1 ~ 28														其他工人 1 ~ 28																																		

注:1. 管理人员在企业划分类型前暂按此执行
 2. 工程师(除新运或临管处)、工人及铁路局工程、大修的机车司机比照二等司机标准执行;调车组和扳道员比照运输生产人员(四)标准执行
 3. 各单位的特级厨师、厨师分别比照运输生产人员(二)、(三)标准执行

境内铁路运输企业技能工资标准适用范围参考范围
(1993年10月起执行)

表 5-3-5

(一)	(二)	(三)	(四)	(五)
调度值班科长; 调度值班主任; 车站值班站长(特 等站); 列车长(国际、专 运)。	主任机车调度员 (调度科、所); 主任列车调度员 (调度科、所); 机车调度员(调度 科、所); 列车调度员(调度 科、所); 计划调度员(调度 科、所); 车站调度员(特、 一、二等站); 车站值班员(特、 一、二等站); 车站值班站长 (一、二等站); 客运值班主任 (特、一、二等站); 列车长(旅客快 车); 厨师长(国际、专 运列车); 特级厨师(列车); 指导车长; 指导司机; 机车运用值班员; 机车检查保养员; 给(节)油指导。	主任客运、特运、篷 布调度员(调度科、 所); 客运、特运、篷 布、罐车、篷布、度 零担、罐车、篷布、度 装卸调度员(调度 科、所); 车站值班站长(三 等站); 车站值班员(三等 站); 车站值班员(三等 站); 助理值班员(特、 一、二等站); 车场值班员(特、 一、二等站); 驼峰值班员(特、 一、二等站); 站助理(特、一、 二等站); 调车区长(编组、区 段站); 调车区长(编组、区 段站); 调车区长(编组、区 段站); 运转车长; 客运计划员(特、 一等站); 客运值班员(特、 一等站); 客运检查员; 给(节)油指导。	行李值班员(特、 二等站); 客运值班员(特、一、 二等站); 列车长; 餐车长; 旅客餐厅主任; 厨师长(列车); 厨师(列车); 货运计划员(特、 一等站); 货运值班员(特、 一等站); 货运调度员(特、 一等站); 货运安全员(特、 一等站); 货运检查员(特、 一等站); 货运值班员(特、一、 二等站); 装卸值班员(特、 一等站); 列车段值班员; 车务段值班员; 车务段值班员; 检值班员; 燃料值班员; 整备值班员; 驻矿员; 加冰所主任。	车站值班站长; 车站值班员; 助理值班员; 调车长; 连结员; 制动员; 制动员; 扳道长; 扳道长; 信号长; 信号长; 车号长; 车号长; 驼峰作业员; 道岔清扫员; 站务员; 引导员; 客运计划员; 客运值班员; 售票值班员; 行李值班员; 客运值班员; 客运员; 售票员; 行李员(含列 车); 广播员(含列 车); 售货车(列车); 检票员; 送票员; 售货员; 寄存员; 供水员; 上水员; 客车整备员; 客车整备员; 守车整备员; 制冷机工; 制冰工; 加冰工; 包装工; 篷布工; 包装修理工; 篷布修理工; 道口工(站内)。

境内铁路运输企业

大、中专、技校毕业生见习期间临时工资和期满后技能工资定级参考标准表

表 5-3-6

(1993 年 10 月起执行)

单位:元

毕业生分类	见习(试用)期	临时工资		定级工资	备注
		五区	八区		
技校毕业生	半年	88	94	3 档	入学前工作满一年以上的正式职工,不实行临时工资。取得“双证”的技校毕业生,均按上述标准执行。
中专毕业生	一年	93	99	4 档	
大学专科毕业生	一年	98	105	5 档	
大学本科毕业生	一年	111	119	7 档	
双学士学位大学本科毕业生、研究生	不实行见习期	118	126	9 档	正式确定职务后,按本职务的技能工资起点标准发给,但起点标准低于表中规定的定级工资标准时,按表中定级工资标准执行。
硕士学位研究生		确定职务前的临时工资		9 档	
		125	134		
博士学位研究生		132	142	11 档	

注:临时工资包括“四项补贴”

境内铁路运输企业

学徒、熟练期间待遇和期满后技能工资定级参考标准表

表 5-3-7

(1993 年 10 月起执行)

类别	学徒制工人、线路工、人力装卸工、制动员 人力给煤工、采石工、运搬工、重体力普通工、炊事员	其他熟练制工人
学徒、熟练期间待遇	参照所在省、自治区、直辖市(含计划单列市)规定执行	
期满后定级工资	三 档	一 档

注:学徒、熟练期间待遇均包括“四项补贴”

1990—2003年境内铁路运输企业职工增加工资一览表

表5-3-8

时间	增加工资项目	人数 (人)	月增资 (元)	人均增资 (元)
1990	增加标准工资	86 864	1 214 702	13.98
1990.7	6月30日在册已定级固定工合同制职工工资升级	75 609	601 403.50	7.95
1990.10	1985年底前参加工作已定级固定工、合同制职工考工考绩升资	68 663	555 935.50	8.10
1991.6	工作满4年固定、合同制职工考工考绩,择优升级	75 298	.....	.....
1991.8	执行新工资标准,在现标准上每级增加6元	.....	.....	.....
1992.11	每人升0.5级工资	93 288	619 324	8.62
1993	2月末在册人员(已定级)一般升半级,一线主要工种升1级	81 576	794 264	9.24
1993	1970年底前参加工作,首次聘任政工师、高级政工师中,1988年9月底前已具备相应资格、学历人员提高1级工资	.....	.....	.....
1993.5	1月末在册已定级人员升1级安全达标工资	81 818	1 491 289.50	18.23
1993.7	6月末在册已定级人员实行半级企业工资	80 911	802 593.50	9.92
1993.10	工资制度改革,实行岗位技能工资制	108 260	6 207 233.36	70.53
1994.10	增加3档技能工资	99 567	2 029 885	20.39
1995.4	增加1档效益工资	105 903	2 167 875	20.47
1995.7	增加2档效益工资	104364		
1995.9	增加2档技能工资	101 979	1 419 956	13.92
1996	山区工作技术人员上浮5档效益工资	.....	.....	.....
1996.4	增加2档技能工资	103 706	1 475 753	14.23
1996.9	增加4档效益工资	106 074	3 066 200	28.91
1997.3	增加2档技能工资	103 708	146 726.35	14.15
1997.6	增加3档效益工资	106 647	2 397 165	22.48
1997.9	增加4档效益工资	105 498	3 204 183.18	30.37
1998.1	增加2档技能工资	105 093	1 423 457.95	13.54
1998.7	增加2档技能工资	98 541	1 338 494.99	13.58
1999	增加2档技能工资	99 562	1 729 426.83	13.37
1999.10	增加2档技能工资	99 666	1 746 431.20	17.52
2003.10	增加3档效益工资	98 122	2 238 071.28	22.81

注:1. 1992年11月月增资数,人均增资数为西安铁路分局数据

2. 1992年至1993年7月各次增资数据均系西安铁路分局数据

1990 - 1994 年境内铁路运输企业提高各类人员工资标准表

表 5-3-9

序号	年份	提高工资人员、项目
1	1990	提高新进人员工资待遇
2	1990	提高定级(职)工资标准
3	1994	7月,工龄工资标准由每年1元提至2元

注:表中数据选自《西安铁路分局年鉴》(1991、1995)、《安康铁路分局年鉴》(1991、1995)

二、“捆挂浮”与计件工资

职工工资按照任务完成情况考核、计算发放。将职工工资的一部分,拿出来和生产任务指标捆绑一起,根据任务完成情况上下浮动。

1990年代中期,西安铁路分局实行职工效益工资与运输进款收入、换算周转量、货物发送量、旅客发送量捆绑挂钩浮动,每季度考核发放;安康铁路分局实行“工效挂钩”办法。两种办法都是完成相关任务指标,全额发放效益工资;完不成指标则按一定比例扣减效益工资。捆绑具体数额和办法在实施中不断完善,变更,捆绑浮动金额最高时占职工总收入97%以上,最低占73%。2005年,捆绑工资占职工总收入(不含各项扣除)的89%。

工资考核发放另一方式是计件工资制。根据个人劳动定额完成情况,按照既定公式和单价,计算并发放应发工资。劳动工资部门加强定额管理,实行定额管理和计件工资范围扩大,人数逐渐增加(见表5-3-10)。2005年,西安铁路局实行计件工资制职工月人均计件工资1208元。

1996 - 2005 年境内铁路运输企业实行计件工资人数表

表 5-3-10

年份	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
实行计件 工资人数 (人)	67 648	68 384	68 283	69 033	68 626	67 809	59 212	66 347	63 509	67 549
占生产人员 %	76.7	77.3	83.2	83.1	81.3	82.1	81.4	86.9	83.2	88.5

注:表中数据选自《西安铁路分局年鉴》(1997-2005)、《安康铁路分局年鉴》(1997-2005)、《西安铁路分局年鉴》(2006)

第二节 津贴与补贴

随着经济、社会和铁路运输发展,职工津贴、补贴项目和金额不断变化。1990年以后,新增津贴和补贴有:暑期岗位津贴、专业技术人员技术职务津贴、兼职党支部(总支)书记津贴、兼职女职工主任津贴、检察院、法院干警岗位津贴、公安干警警衔津贴,专、兼职环保人员环保津贴,职工医疗补贴、签订劳动合同人员风险工资补贴,职工岗位工资补贴、机要人员岗位补贴等。一次或多次提高运输生产一线人员,关键岗位人员、山区工作人员等津贴和补贴。到2005年,25次对不同岗位职工(不含医院、学校)实行津贴或提高津贴标准,12次实行相关人员补贴或提高补贴标准(见表5-3-11、表5-3-12)。

2005年,根据铁道部铁劳卫(2005)31号文件要求,制定《西安铁路局各项津贴(补贴)标准及管理规定》《西安铁路局津贴、补贴管理办法》,规定建立新津贴、补贴项目原则、条件、办理程序,明确津贴、补贴管理责任部门,划清路局、站段管理权限。统一原西安、安康铁路分局津贴、补贴政策规定,解决了政策执行不一问题。

1990-2004年境内铁路运输企业实行、调整津贴一览表

表5-3-11

年份	实行、提高津贴项目	年份	实行、提高津贴项目
1990	增加营业线路,新建一类、二类施工津贴	1996	实行兼职女职工主任津贴
	提高公安干警岗位津贴		提高专兼职计划生育工作人员津贴
1991	提高乘务津贴	1997	提高运输岗位11种人员乘务津贴
1992	提高公安干警工龄津贴		提高营业铁路、施工铁路施工津贴
	实行检、法两院干警岗位津贴		提高法院、检察院办案人员岗位津贴
	提高职工岗位津贴		实行专兼职环保人员环保津贴
	提高工务、供电、机车乘务员、带电接触网工岗位津贴		实行机车一等司机技术津贴等
1993	提高夜餐津贴标准	1999	提高警衔津贴标准
	提高铁路施工津贴		实行一线兼职党支部(总支)书记津贴
	增加行车主要工种岗位津贴	2004	调升机要人员津贴,老干部工作人员津贴
实行暑期岗位津贴	提高工班长津贴标准		
增加医疗卫生防疫人员津贴	提高公安干警警衔津贴标准		
实行专业技术人员技术职务津贴			
1995	实行公安干警警衔津贴		
	实行预备工班长津贴		
	提高工班长津贴		
	实行职工上岗津贴		

注:表中数据选自《年鉴》

1990 - 2004 年境内铁路运输企业实行、增加补贴一览表

表 5 - 3 - 12

年 份	实行、增加补贴项目
1990	职工取暖补贴提高到 12 元
1991	西延线集北、蒲城两站试行 5 元山区生活困难补贴
1993	梅七线实行山区生活困难补贴,提高宝天、宝成、西韩、西延线生活困难补助标准
	实行机要通信人员岗位补贴
1995	西延公司调升职工误餐补贴、实行干部值班费
	煤气、天然气补贴提至 10 元,洗理费提高到 2 元,交通费提高到 2 元。
	实行每人 5 元医疗补贴
1996	签订劳动合同人员实行 15% 风险工资补贴,不实行合同制人员实行临时工资补贴
1999 ~ 2000	实行并提高岗位工资补贴
2001	提高岗位工资补贴标准
2002	提高岗位工资补贴标准
2004	山区困难生活补贴在原标准上提高 1 倍

注:表中数据选自《西安铁路分局年鉴》(1991 - 2005)、《安康铁路分局年鉴》(1991 - 2005)

1990 - 2005 年境内铁路运输企业职工年平均收入统计表

表 5 - 3 - 13

单位:元

年 份	西安铁路分局	安康铁路分局	西延铁路公司
1990	2 890	3 269	—
1991	3 122	3 228	—
1992	3 805	…	—
1993	5 494	…	—
1994	7 425	7 798	13 361
1995	8 922	9 762	23 946
1996	10 621	11 372	9 168
1997	11 826	12 413	9 899
1998	12 306	12 957	11 514

续表

年 份	西安铁路分局	安康铁路分局	西延铁路公司
1999	13 500	13 670	12 149
2000	14 140	14 116	16 304
2001	15 337	14 861	19 018
2002	16 700	16 086	25 177
2003	17 852	17 087	32 441
2004	20 587	19 383	44 723
2005	西安铁路局 22 898		54 060

注:1994年西延公司数据系半年平均数乘以2所得,表中数据选自《西安铁路分局年鉴》(1991-2005)、《安康铁路分局年鉴》(1991-2005)、《西安铁路局年鉴》(2006)

第四章 后勤保障

随着陕西省地方经济、社会发展和铁路改革,除直接为运输生产服务的乘务员公寓外,铁路运输企业后勤保障服务部门剥离主业,走向市场,面向社会,由服务型转向服务经营型乃至单纯经营型。职工家属生活福利、住房、医疗和子女教育等由企业保障转向社会保障。

第一节 生产保障

一、乘务员公寓

1990年,陕西省境内有铁路乘务员公寓20所:西安公寓、西安站公寓、孟塬公寓、铜川南公寓、韩城公寓、富平公寓、阎良公寓、韦庄公寓、瑶曲公寓、宝鸡公寓、宝鸡上马营公寓、凤州公寓、阳平关公寓、蔡家坡公寓、兴平公寓、安康公寓、西乡公寓、勉西公寓、安康东电机公寓、安康东车长公寓。另有省境外公寓1所,万源公寓。乘务员公寓负责接待过往列车乘务人员,包括机车乘务员,客运乘务员,运转车长,公安押运员,客运监察人员,财务收入稽查人员,添乘人员、轨道车司机及助手等,提供吃、住、洗、娱乐为一体的良好休息环境。

1991年,开设蒲城公寓;1994年,新建西安环北公寓启用;1995年,开设新丰镇公寓、宝中线千河公寓,1996年,宝中线安口南公寓投用;2001年,西康线长哨公寓投用;2002年,汉中公寓投用;2004年,新丰镇二公寓、宁西线丹凤公寓投用。至此,陕西境内增加铁路乘务员公寓9所。

铁路局、分局陆续投入大量资金,对21所公寓改、扩建30次,更新改造公寓设备设施,改善接待条件,增加接待能力。可查资料显示,仅郑州铁路局、西安铁路分局此类投资累计5787万元以上。1993年,为西安、宝鸡上马营等12所公寓安装空调;1995年,为铜川南、韦庄、韩城、孟塬公寓安装空调;1996年,孟塬公寓、宝鸡上马营公寓添置电脑自动叫班设备。1998年,安康分局公寓安装第一台电脑自动叫班设备。陆续为各公寓安装空调。到2003年,公寓全系统实现电脑自动叫班。铁道部命名西安环北公寓、安康公寓等16所公寓为标准化公寓。乘务员公寓达到“住宿宾馆化、环境园林化、服务程序化、管理规范化的要求”。

2005年,陕西省境内有铁路乘务员公寓29所,其中路网性公寓12所,分布在西安

铁路局管内陇海、咸铜、宁西、宝成、西康线,其中 11 所在山区。这些公寓担负北京,郑州、兰州、成都、沈阳铁路局乘务人员的食宿供应和服务。

2005 年境内铁路乘务员公寓一览表

表 5-4-1

所属生活段	公寓名称	所属生活段	公寓名称
西安生活段	西安公寓	宝鸡生活段	略阳公寓
	西安站公寓		阳平关公寓
	西安环北公寓		兴平公寓
	华山公寓		武功公寓
	罗敷公寓		千河公寓
	新丰镇第一公寓		安口南站公寓
	新丰镇第二公寓		蔡家坡公寓
	铜川南公寓		安康公寓
	瑶曲公寓	安康站电机公寓	
	韦庄公寓	安康站车长公寓	
	宝鸡生活段	宝鸡上马营公寓	安康生活段	西乡公寓
宝鸡公寓		汉中公寓	
凤州公寓		长哨公寓	
		勉西公寓	

注:孟塬公寓 1997 年易名华山公寓

1996 - 2005 年境内铁路乘务员公寓统计表

表 5-4-2

年份	公寓数量(所)	床位(张)	接待人数(人)
1996	32	7 128	1 126 737
1997	28	6 692	1 545 775
1998	27	6 802	1 679 365
1999	30	7 139	1 852 010
2000	29	6 678	1 692 795
2001	29	7 454	1 989 250
2002	30	7 775	2 073 200
2003	30	8 110	1980 300
2004	30	9 037	1968 700
2005	29	10 170	1 504 924

注:表中数据选自《西安铁路分局年鉴》(1997 - 2005)、《安康铁路分局年鉴》(1997 - 2005)、《西安铁路分局年鉴》(2006)

二、职工食堂

1990年,陕西省境内铁路运输企业有职工食堂45个,其中各生活段管食堂15个,其他站段自办食堂30个。就餐职工9000人,年用主食98万公斤,销售额197.5万元。1995年,宝中线开通,沿线站区不临城镇,新增安口窑、陇县、千阳、千河职工食堂。1996年,有职工食堂45个,职工1033人,年销售粮53.2万公斤,营业额191.73万元。

1997年,生活服务部门开始逐步与运输主业剥离,职工食堂部分工资需要自筹。职工食堂打破餐饮单一经营模式,开办自助餐,主副食加工销售,接待婚宴和会议,开办超市、娱乐厅等,对内推行经营承包责任制。1999年,除西安南郊食堂、宝鸡地区食堂、安康铁路分局食堂和宝鸡第三招待所食堂外,受市场竞争及营销条件影响,其余食堂大部分关停并转,人员改从他业或转向其他经营。2000年后,沿线仅存个别食堂,全部自主经营,自负盈亏,工资自筹。

2005年,有西安南郊、宝鸡上马营、千河、秦岭、凤州、略阳、千阳、陇县、安口南职工食堂9个。受地区环境制约和市场冲击,职工食堂经营困难,仍维持工资、费用自筹。

三、乘车证与铁路制服

〔乘车证〕西安、安康铁路分局人事科是乘车证管理部门。管理部门受分局委托,全权向铁路局领取每年计划用票,用于干部工人工作、出差、就医、购粮乘车。乘车证管理部门负责乘车证发放、回收、销毁和使用监察、违章处理。铁路乘车证有严格的管理制度,对使用人员,区间、时限,席别等规定明确。领取乘车证须经本人申请,领导审批,票证管理部门开票,用完后7日内交回。监察人员定期和随时上车检查监督,发现问题按章处理。

1995年3月1日零时起,铁道部启用新版乘车证,改由劳动工资和办公部门双重管理。2000年,乘车证实现微机管理。2002年,铁道部再次启用新版乘车证,全年定期乘车证的全部,单位往返、探亲乘车证的95%以上实现计算机制票。

2005年,西安铁路局适应直管站段体制,乘车证管理整章建制、界定职责、权限,强化检查、监督、考核机制。

〔铁路制服〕在“85”式铁路制服基础上,1990年,对到期换装制服有所改进:春秋装男式为平勃头普通西服领,女式为平勃头改进西服领,两个暗下兜,男式有盖女式无盖,三扣全里。车站、无作业服运输人员每5年发春秋服、冬服、夏服各1套(夏服女裤改裙),短袖衫两件,领带两条,大檐帽或无檐硬壳帽(均加藏青色帽罩)1顶。列车有作业服人员(机车、检车、装卸)每5年发春秋服、冬服各1套,短袖衫两件,夏服裤(女职工裙)1条,领带两条,大檐帽或无檐硬壳帽(加藏青色帽罩)1顶。其他人员每5年发春秋服、冬服各1套,领带两条。每10年男发大檐帽1顶,女发无檐软帽两顶(蓝灰、藏青色各1)。

1993年,换装“94”式铁路服,按甲、乙、丙(相当于上述分类)三类人员登记。1998

年、2002年,先后换装“98”式,“2002”式铁路制服。

单位承担铁路制服费用65%,职工个人承担35%。

第二节 生活保障

一、生活供应

铁路运输业是大联动机,每天24小时、每年365天不间断运行,所有线路、隧道、桥涵、供电、信号、通信,给排水设备必须专人管理和维护。多数职工长年工作、生活在铁路沿线,偏远山区。20世纪90年代初期,铁路沿线交通不便,社会市场尚不发达,沿线铁路职工家属工作、生活条件十分艰苦,日常用品、粮油副食,甚至生活用水都要靠企业生活供应车运送。

1991年,陕西境内铁路运输企业有生活采购供应站3个,分属西安、宝鸡、安康生活段。有生活供应车9辆,担负沿线职工家属五金交电、燃油、百货副食、日用杂品采购供应。另有生活供应车1列,配备机车1台、售货车2辆,餐车、宿营车、守车各1辆,由机务、车辆、生活单位人员组成,担当西韩线流动售货和为5个缺水站区单位送水任务。年内增开1辆粮油车、2辆送菜车,专为襄渝线沿线职工供应主副食品。1992年9月,西韩线供应列车停止运行。1994年,新增改装售货车6辆、载货汽车2辆。各生活采购供应站实行经营承包,自负盈亏。1996年,有生活供应车15辆,年销售额342.84万元。采购供应站工资和企业脱钩。1999年从下半年起,西安铁路分局生活供应车基本处于停顿状态,经营负增长;安康铁路分局供应车逐步形成大宗商品代理经营和批发为主的经营格局,努力经营,确保职工收入。

2004年,铁道部收回全部生活供应车,撤销采购供应站。

依靠生活供应车供应的同时,企业发动、组织沿线职工自己动手,开垦房前屋后闲散土地,发展农副业生产,种植粮食、蔬菜、水果,弥补生活不足。1993年起,在铁路沿线开展生活线、文化线建设。1995~2005年累计投入11208.1万元,帮助工区、小站改造房屋、添置设备,解决用水困难,安装太阳能,建设小伙食团、小浴室、小单身宿舍、小菜园、小鱼塘等生活保障设施。加上社会交通、市场的发展,沿线职工吃、住、洗等生活条件显著改善。投入资金用于文化线建设,注重丰富沿线文化生活,为工区、小站建文化活动站、活动室,添置文体用品、音响设备、健身器材,购置图书,建设小图书室。着力改善电视收视条件,从建地面卫星电视接收站,到建地区性闭路电视转播站,安装闭路电视系统,或开路改闭路。1997年,沿线站区都能收看到4套以上电视节目,部分站区能收看25套以上。2004年,四分之三以上站区实现与地方电视系统联网,基本解决偏远地区看电视难问题。

1995 - 2005 年境内铁路运输企业生活线、文化线建设投资表

表 5-4-3

单位:万元

年份	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
投资	1 662	438	729.7	1 156	255	287	1 235	604	1 906	2 339.8	595.6

注:表中数据选自《西安铁路分局年鉴》(1996-2005)、《安康铁路分局年鉴》(1996-2005)、《西安铁路局年鉴》(2006)

2005年,陕西省境内铁路运输企业有西安南郊、西安地区、宝鸡地区3个文化宫,略阳、华山、勉西3个俱乐部,西安南郊、安康2个体育馆、2个游泳馆,安康文化活动中心,有沿线文化活动中心(站)200多个,活动室1000多个,篮球场、乒乓球室也较普及,住宅小区都有健身器械。职工文化、体育活动更加丰富。

二、住房

陕西省境内铁路运输企业职工住房比较紧张。西安铁路分局职工占省内铁路运输企业职工总数的77.8%,1991年,人均住房3.62平方米,远低于西安市和郑州铁路局住房水平。铁路地区和沿线职工基本是租住铁路公有房屋,多是平房,共用自来水,共用厕所。

根据国务院“住房建设应推行国家、集体、个人三方共同投资体制”精神,西安、安康铁路分局1992年开始实施集资建房。成立住房制度改革委员会,发出《住房制度改革实施办法》,同时小步上调公有住房租金(每平方米提租0.05元),优惠出售公有住房。建房实施“三三制”集资原则,由职工、分房单位和分局各承担住宅主体造价三分之一,职工集资款可冲抵房租。实行住房公积金制度。1994年,《国务院关于深化城镇住房制度改革的决定》提出,把住房实物福利分配方式改变为以按劳分配为主的货币工资分配形式。铁路住房制度改革的基本原则是“政策按中央,方案系统定,资金自循环,交叉随地方”。1995年,继续提高公有住房租金,西安铁路分局每平方米由0.25元上调至0.53元,安康铁路分局由0.07元上调至0.48元;并且建立每年按一定比例上调租金机制。同时,新建住房和腾空再分配旧房先售后租,优先售给住房困难户,职工按成本价或标准价购买。在住房控制面积内实行标准价(标准价按负担价和抵交价之和测定,负担价为双职工年平均工资的3倍、抵交价按双职工合计65年工龄〈男35年、女30年〉内积累的由单位资助的住房公租房现值80%计算)。两分局分别给予一定优惠政策:西安铁路分局规定优惠购房款按年利率12%增值核定房屋产权比例,安康铁路分局免征契税和管理费等。1996年,售出住房5927户,安康铁路分局另售出自建公租房326户。1997年,调整公有住房售价,停止以标准价、开始以成本价出售住房。成本价包括住房征地和拆迁补偿费、勘察设计和前期工程费、建安工程费、住宅小区基础建设费、管

理费、贷款利息和税金等7项。

1998年,按国务院要求,停止分房,逐步实行住房分配货币化。实行新房新制度,取消各种优惠政策,所建住宅按商品房公开向职工出售。安康、西安铁路分局先后成立房地产经营管理中心,房地产管理部门成为独立核算、自主经营、自负盈亏、自我积累、自我发展的经济实体,对内实行物业化管理、对外实行企业化经营。

1999年,原以标准价购买的公有住房向成本价过渡,在自愿条件下,安康铁路分局在原标准价基础上增加29%,西安铁路分局制定具体过渡办法和计算公式。年底,办理标准价向成本价过渡17383户。2000年,开始以市场价向职工出售住房,以标准价、成本价、市场价出售住房19770户。西安铁路分局人均居住面积9.35平方米。2001年,开办个人住房公积金贷款业务。2003年,安康铁路分局人均居住面积10.9平方米。

推进住房制度改革同时,注重改善职工居住环境,1993年,西安铁路分局开始在住宅密集区搞住宅小区建设;1997年,安康铁路分局组建第一个物业小区。小区建设包括改善小区道路交通、公共设施、绿化美化,维持治安秩序等。

2005年,西安铁路局新建及旧区住宅改造1717户,17.19万平方米,售出住房625户。全局有住宅2759栋,4282844平方米,平均每位职工有住房47.06平方米;西延铁路公司有住宅123010平方米,平均每位职工41.85平方米。省内铁路运输企业有住宅4405854平方米,平均每位职工46.9平方米。建成管理住宅小区37个,实施物业管理29320户,管理建筑面积282.34万平方米。

1994—2003年境内铁路运输企业建成住房一览表

表5-4-4

单位:户

年份	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
建成数	5316	3597	4806	5263	5382	5324	3573	1661	1087	373

注:表中数据选自《西安铁路分局年鉴》(1995—2004)、《安康铁路分局年鉴》(1995—2004)

三、医疗卫生

1990年,陕西省境内铁路运输企业有医院6所:西安铁路医院、宝鸡铁路医院、安康铁路医院、阎良铁路医院、略阳铁路医院、勉西铁路医院,医院下辖两个分院、22个卫生所。仍执行职工免费医疗,家属半费医疗政策。有卫生防疫站3个:西安中心卫生防疫站、宝鸡卫生防疫站、安康卫生防疫站。1992年,临潼工程医院划归西安铁路分局管理,易名西安铁路分局临潼医院。1995年,郑州铁路局西安中心医院划归西安铁路分局管理。2003年,临潼医院划出铁路,归中铁电化工程局管理。

1998年,铁道部提出卫生部门“内部分立,经费包干、自主管理、面向社会”改革思

路,各医院精简机构、合并科室,推行医疗成本核算,实行工效挂钩,改革工资分配办法,拓宽经营门路,扩大服务市场,收治路外病人。随着医疗向市场化发展,职工免费医药品范围逐步收窄,自费增加,特别是需要高额支出的大病医疗,患者面临极大的经济困难。

2003年,铁办〔2003〕117号文件下发《关于推进铁路主辅分离辅业改制和再就业工作的指导意见》,确立铁路医院移交社会的指导思想、目标和原则。2004年有铁路医院7所,至2005年9月,全部移交地方政府管辖(见表5-4-5)。陕西省铁路运输企业卫生系统有甲等一级防疫站1所,西安中心卫生防疫站;甲等二级防疫站1所,安康卫生防疫站;疗养院1所,铁道部临潼疗养院。

境内铁路运输企业医院移交地方政府一览表

表5-4-5

医院名称	移交日期	接管部门
宝鸡铁路医院	2005.1.1	宝鸡市卫生局
安康铁路中心医院	2005.1.1	安康市卫生行政主管部门
汉中铁路医院	2005.1.1	汉中市卫生行政主管部门
略阳铁路医院	2005.6.1	汉中市政府
西安铁路中心医院	2005.9.1	西安市政府
西安铁路医院	2005.9.1	西安市政府
阎良铁路医院	2005.9.1	西安市政府

注:表中数据选自《西安铁路局年鉴》(2006)

四、子女教育

1990年,陕西省境内有铁路运输企业职工子弟中学19所(另有位于四川省的万源铁中1所),职业中学3所,在校学生10197人,教职工1667人;有子弟小学36所,铁中附属小学6所,在校学生12121人,教职工1134人。铁路中、小学原则上只招收铁路职工子弟。沿线职工子女教育,有条件的学校办好寄读,偏远地区必须在路外学校就读的,铁路及时向学校支付经费。1991年、1997年、1998年,相继开办西安铁六、铁七、铁八小学;1992年6月,临潼铁中、铁一小、铁二小划归西安铁路分局管理。

1998年,铁路中小学执行“经费包干、自主管理、服务内部、面向社会”方针,打破只招收铁路子弟限制。1999年,实行铁路教育内部分立。2003年,按照“办少、办好、办精”原则,撤并一批边远山区中小学。2004年有中学13所(另有境外1所)其中职业中专1所,小学20所;在校中学生17305人,小学生17335人,教职工2402人。

2004年10月至2005年9月,所有中、小学移交地方政府管理(见表5-4-6)。

境内铁路运输企业中小学移交地方政府一览表

表 5-4-6

学校名称	移交日期	接管部门
汉中铁小	2004. 10	汉中市汉台区人民政府
勉西铁中、勉西铁小	2004. 10	勉县人民政府
安康铁一小、安康铁二中、安康铁一中	2004. 11	安康市和汉滨区人民政府
渭南铁中、渭南铁小	2004. 12	渭南市临渭区人民政府
咸阳铁中、铁中一附小	2005. 1	咸阳市渭城区人民政府
咸阳铁中二附小	2005. 1	咸阳市秦都区人民政府
略阳铁中、略阳铁小	2005. 1	略阳县人民政府
宝鸡铁一中、宝鸡铁二中、宝鸡铁一小、宝鸡铁二小、宝鸡铁四小	2005. 1	宝鸡市金台区人民政府
宝鸡铁三小	2005. 1	宝鸡市渭滨区人民政府
西安铁一中、西安铁三中、西安铁五中、西安铁路职业中专、临潼铁中、西安铁一小、西安铁二小、西安铁三小、西安铁五小、西安铁六小、西安铁七小、西安铁八小、临潼铁一小、阎良铁一小	2005. 9	西安市人民政府

注:表中数据选自《西安铁路分局年鉴》(2005)、《安康铁路分局年鉴》(2005)、《西安铁路局年鉴》(2006)

1990年,陕西省内铁路运输企业有地区性托幼儿园所14所(另有省境外1所)。1993、1995、2000年,新丰镇、西安南郊第二、宝鸡陈仓园幼儿园相继投用。2001年,勉西幼儿园划归勉西铁小。2003年,武功幼儿园、宝鸡马营第二幼儿园撤销。2004年,安康东站幼儿园并入安康幼儿园。托幼儿园所一直由铁路分局生活部门管理。2004年11月至2005年9月,13所托幼儿园所全部移交地方政府。

第三节 社会保障

一、医疗保险

1990年,省内铁路运输企业职工实行劳保医疗,家属半费医疗。

陕西省境内铁路运输企业医疗制度改革从实行大病医疗保险起步,1994年,实行职工大病医疗保险。恶性肿瘤、白血病等7种疾病属大病保险范围。保险基金来源:参保

职工每人每年交 24 元;西安铁路分局每年拨款 50 万元,安康铁路分局每年行政拨款 30 万元,工会拨款 5 万元;统筹基金存入银行所得利息等。费用支出按基金、医院、个人分担的原则。1995 年,大病保险病种增加到 14 种,1996 年,增加到 15 种。随着保险病种增加、医疗技术发展和医疗费用攀升,患大病人数增加(2001 年比 1995 年增加 3 倍,保险基金支出增加 2 倍)。到 2002 年,大病医疗保险实施 8 年,总支出大于总收入。

2000 年 12 月,陕政办发〔2000〕140 号文件同意西安铁路分局及其职工整体参加陕西省医疗保险制度改革。2001 年,经陕西省政府批准,安康铁路分局所属单位及其职工整体参加陕西省基本医疗保险。两分局分别成立医疗保险中心,作为省劳动保障行政部门经办机构分支机构,受分局劳动卫生分处和陕西省劳动保障行政部门双重领导。西安铁路分局医疗保险中心还负责经办郑州铁路局驻陕直属单位,铁通陕西分公司,工程公司等单位及职工医疗保险工作。2002 年,陕西省境内铁路运输企业正式实施基本医疗保险制度。基本医疗保险实行统账结合模式,保险基金由用人单位按上年度职工工资总额 7% 缴纳,在职工福利费中列支,职工个人按上年度本人工资收入 2% 缴纳。退休职工不缴的医疗险费。参保人数(含退休职工)123 158 人,参保单位 144 个。根据《郑州铁路局企业补充医疗保险暂行办法》,西安铁路分局实行企业补充医疗保险,2003 年,安康铁路分局实行企业补充医疗保险。补充医疗保险基金由用人单位按上年度职工工资的 1.5% 筹集,其中 0.3% 从工会职工困难补助费列支,参保职工个人不缴纳费用。补充医疗保险基金用于建立大额医疗费补充保险和自付医疗费补助。补充医疗保险由郑州铁路局统一组织交保险公司承办。同时,实行新的家属医疗保险制度,家属自愿参加,基金由职工单位和家属个人共同筹集。职工单位按参保家属人数每人每年缴纳 50 元、家属个人每人每年缴纳 50 元。

2005 年,西安铁路局统一办法,完善政策,办理本局、铁通陕西分公司、工程公司等单位 109 728 名职工,43 638 名退休职工,1 036 名离休人员,11 200 名参保家属的医疗保险保障。

二、养老保险

1990 年,陕西省境内铁路运输企业固定职工退休费用由铁道部按系统统筹,养老金按各单位职工工资总额 15% 提取,仍按国家劳动保险有关规定支付职工退休金。成立合同制职工养老金统筹办公室,负责合同制职工养老金的筹集、支付和管理。

1992 年 5 月,国务院批复,铁路按系统实行养老金统筹,范围包括铁路全民所有制单位职工(固定职工、合同制职工、计划内农民合同工)。西安、安康铁路分局先后于 7 月、10 月实行养老金行业统筹,停止向地方缴纳合同制工人养老保险基金,改向铁路局、分局统筹办公室缴纳,标准不变。1993 年 3 月,郑州铁路局重新公布养老金征缴标准,单位按工资总额的 19%,个人按局标准工资的 3% 缴纳。按照铁道部凡实行铁路企业岗位技能工资制人员均试行个人缴纳基本养老保险费办法规定,西安铁路分局从

1993年10月,安康铁路分局从1994年1月收缴职工个人养老保险费。1994年,铁道部调整职工个人缴费标准,为本人上年度月平均工资的4%。1995年分局合同制职工养老基金统筹办公室改设为社会保险事业管理分中心。西安铁路分局1996年7月1日起,安康铁路分局1997年7月1日起,职工个人缴费比例按5%执行。

1998年8月6日,国务院决定铁道部等行业统筹养老保险移交地方管理,对社会保险经办机构实行省级垂直管理。9月1日起,省内铁路运输企业养老保险业务受陕西省劳动厅、社保局领导。2000年2月5日,陕西省行业接收小组发文公布企业和个人缴费基数和比例:从1999年1月1日起,单位以职工上年度月平均工资总额为基数,缴费比例20%(不分施工、运营单位),个人以上年度本人月平均工资为准,缴费比例5%。

2001年7月,实行《郑州铁路局补充养老保险试行办法》,启动职工补充养老工作。职工按工龄计算,以上年度个人工资收入的1%(工龄11年以下)、3%(工龄11~21年)、5%(工龄21~31年)、7%(工龄31年以上)缴纳。企业以1:1(省级劳模1:1.2,全国劳模1:1.5)补充。

2005年,西安铁路局社会保险主管部门是社会保险管理处。

三、工伤保险、失业保险

〔工伤保险〕1997年12月28日,铁道部发出《铁路企业职工工伤保险试行办法》。1998年,郑州铁路局发出《郑州铁路局关于工伤保险制度改革的通知》,1月1日,铁路实行工伤保险行业统筹,在陕铁路运输企业实行新的工伤保险制度。职工发生工伤,执行铁路工伤保险行业统筹文件规定,工伤保险待遇以铁道部公布的上年度全路职工月平均工资为基数计算,工伤保险业务受郑州铁路局领导。

2004年1月1日,国家工伤保险制度改革,国务院出台《工伤保险条例》(国务院第375号令),陕西省出台《陕西省实施〈工伤保险条例〉办法》(陕西省人民政府第97号令),按照政府文件精神,自2004年1月1日起工伤保险实行属地统筹管理。2004年5月30日,陕西省以《陕西省劳动和社会保障厅关于西安铁路局参加工伤保险有关问题的通知》(陕劳社函〔2005〕295号)批准西安铁路局所属单位及其职工整体参加陕西省工伤保险,并在西安铁路局设立工伤保险经办机构,作为省劳动和社会保障部门派出的工伤保险经办机构,负责在陕铁路参保单位及职工的各项工伤保险经办业务。2005年9月19日,陕西省下发了《陕西省劳动和社会保障厅关于印发〈西安铁路局工伤保险实施细则〉的通知》(陕劳社发〔2005〕106号),2005年10月20日西安铁路局下发《关于贯彻〈工伤保险条例〉实行省级统筹管理的通知》(西铁险〔2005〕268号),从此,西安铁路局工伤保险完全属地化管理,实行省级统筹。

2004年实行属地统筹管理前由企业认定的老工伤2623人,实行属地统筹管理后,截至2005年年底由行政部门认定的工伤122人。

〔失业保险〕1996年,按照陕西省《关于提高我省失业职工救济金发放标准的通

知》，凡符合陕西省政府“国有企业职工待业保险规定”范围人员，在企业所在地待业保险机构办理待业登记，并在规定时间内按月领取待业救济金。领取标准为失业职工所在地最低工资标准的70%。经陕西省劳动厅批准，西安铁路分局、安康铁路分局分别自2001年1月1日、2000年7月1日开展失业保险工作。2001年5月1日，成立陕西省失业保险西安铁路分局代办中心、失业保险安康铁路分局代办中心，业务上受陕西省劳动厅、社保局领导，行政上受铁路分局管理，负责分局和所属单位失业保险经办业务。缴纳失业保险基金的标准：单位缴纳上年本单位职工工资总额的2.5%，个人缴纳上年个人收入的确%。

2005年9月5日，陕西省以《陕西省劳动和社会保障厅关于同意成立失业保险西安铁路局代办中心有关问题的通知》，批准成立失业保险西安铁路局代办中心。西安铁路局及其职工的失业保险由陕西省劳动厅、社会保障局委托西安铁路局管理。

根据国务院《失业保险条例》（国务院第258号令），《陕西省〈失业保险条例〉实施办法》（陕西省人民政府令第88号）文件精神，西安铁路局自参加失业保险以来，至2005年底对符合条件的162名失业人员发放了失业保险待遇。

第六篇 经营管理

截至 2005 年,陕西省境内铁路运输企业(简称省内铁路运输企业)对外经营和企业
管理两方面都有新的探索和突破。精干运输主业,优化职工队伍,发展多元经济,创新
管理模式和手段,企业进一步融入市场。

第一章 机构体制与机制

1990~2005 年,铁路企业改革力度强劲,省内铁路运输企业经过多次调整,变更,机
构数量减少、包袱减轻,企业更加精干;通过改革管理体制,减少管理层次,做大、搞活站
段,实现管理扁平化;转换经营机制初见成效,铁路运输企业走向市场化经营。

第一节 组织机构

省内铁路运输企业有隶属于郑州铁路局的西安铁路分局、安康铁路分局。1990 年,
两分局机关设行政科(部、室、分处)68 个。下辖独立核算单位(二等以上站段单位)111
个(不含铁中、职中,下同),其中运输生产单位 68 个、工业 15 个、建筑业 12 个、商业 2
个、医疗卫生 9 个、教育 5 个(见表 6-1-1)。西安、安康铁路分局分别有铁路公安处、
铁路运输检察院、铁路运输法院各 1 个。1992 年 5 月 19 日,郑州铁路局西安工程公司
整建制划归西安铁路分局,易名西安铁路工程总公司。7 月 1 日,西安铁路工程总公司
第二工程段划归安康铁路分局,易名安康铁路工程公司。

根据郑州铁路局、郑州铁路局党委决定,1993 年 7 月 1 日,铁路分局行政部门改称
分处或室,部门正职配副处级、副职配正科级。党委各部门正副职配备同标准、同步进
行。分局行政监察分处和纪委合署办公,一个机构,两块牌子。

1994年7月31日,陕西省西延铁路公司(简称西延公司)在西安成立并挂牌营业,负责西(安)延(安北)、神(木)延(安北)铁路客货运营,兼营其他多种经营项目。省内铁路运输企业增加一家地方、铁路合资的国有铁路公司。

1995年底,铁道部下发对铁路局、铁路分局机关实行机构编制限额管理的通知。省内铁路运输企业(不含西延公司)设行政机构59个、辖独立核算单位139个,其中运输生产单位85个,工业及其他11个、工程基建9个、卫生事业10个、教育事业24个。公检法机构不变。1996年1月1日,郑州铁路局驻陕西省办事处撤销,所承担工作任务由西安铁路分局负责。1998年4月,铁道部和陕西省政府决定,陕西西延铁路公司规范改组为陕西西延铁路有限责任公司(简称西延公司)。1999年9月18日,西安铁路工程总公司改制、重组西安铁路工程(集团)有限责任公司。10月1日起,铁道部所属在陕各公司、工厂划归国资委管理。

2000年以后,铁路改革逐步深化,运输生产布局不断调整,铁路分局职能部门、所属单位或设立,或撤并、改组,机构、职能多有改变。2001年1月,西安通信段和各电务段通信部门划出铁路,分别划归中国铁通陕西省分公司、安康分公司和汉中分公司管辖。12月,按铁道部、郑州铁路局要求,郑州铁路局客运公司西安分公司、安康分公司成立,撤销西安客运段、西安列车段、宝鸡列车段、西安车辆段,划归西安客运分公司;安康列车段客运部分、安康车辆段客车管理、维修部分划归安康客运分公司。2003年8月,西安、安康客运分公司撤销,恢复客运系统原建制。11月,西安铁路工程(集团)有限责任公司划出铁路,整体并入中铁电气化局集团有限公司;安康铁路工程公司并入中铁七局,更名中铁七局第二工程有限责任公司,脱离铁路。2004年,省内铁路运输企业生产布局大幅调整,撤并37个单位,扩大站段管界,做大、做强站段。4月,撤销勉西机务段;6月,撤销咸阳车务段;9月,撤销宝鸡供电大修段;11月,撤销宝鸡电力机车段、西安水电段、安康水电段、略阳供电段、镇安供电段、宝鸡车辆段、虢镇车务段、阎良车务段、镇安车务段、韩城工务段、宝鸡西工务段、凤州工务段、镇安工务段、紫阳工务段、虢镇线路工程段、咸阳桥隧工程段、汉中线路桥隧段、西安分局机械养路段筹建组、西安电务段、宝鸡电务段、阎良电务段、略阳电务段、汉中电务段、阎良建筑段、西安南郊建筑段、略阳建筑段、西安基建队、宝鸡基建队、西安南郊生活服务段、宝鸡物资供应段、华山石料供应段、颜家河石料供应段。华山车站并入渭南车务段。成立韩城车务段,韩城车站并入韩城车务段。成立西安铁路分局电务段,西安铁路分局线路大修段。11月24日,郑州铁路局发文,陕西省铁道学会委托西安铁路分局管理和领导。2004年底,西安、安康铁路分局设行政职能部门59个,其中部控限额内43个,限额外16个。下辖单位68个,其中运输单位41个,房建单位3个,生活卫生单位9个,教育单位4个,工业及其他单位11个(见表6-1-3、表6-1-4)。公检法单位同前。西延公司设行政部门12个,下辖直属单位8个(见表6-1-5)。

2004~2005年,铁路运输企业所属医院、中小学、幼儿园全部划归地方政府管理。

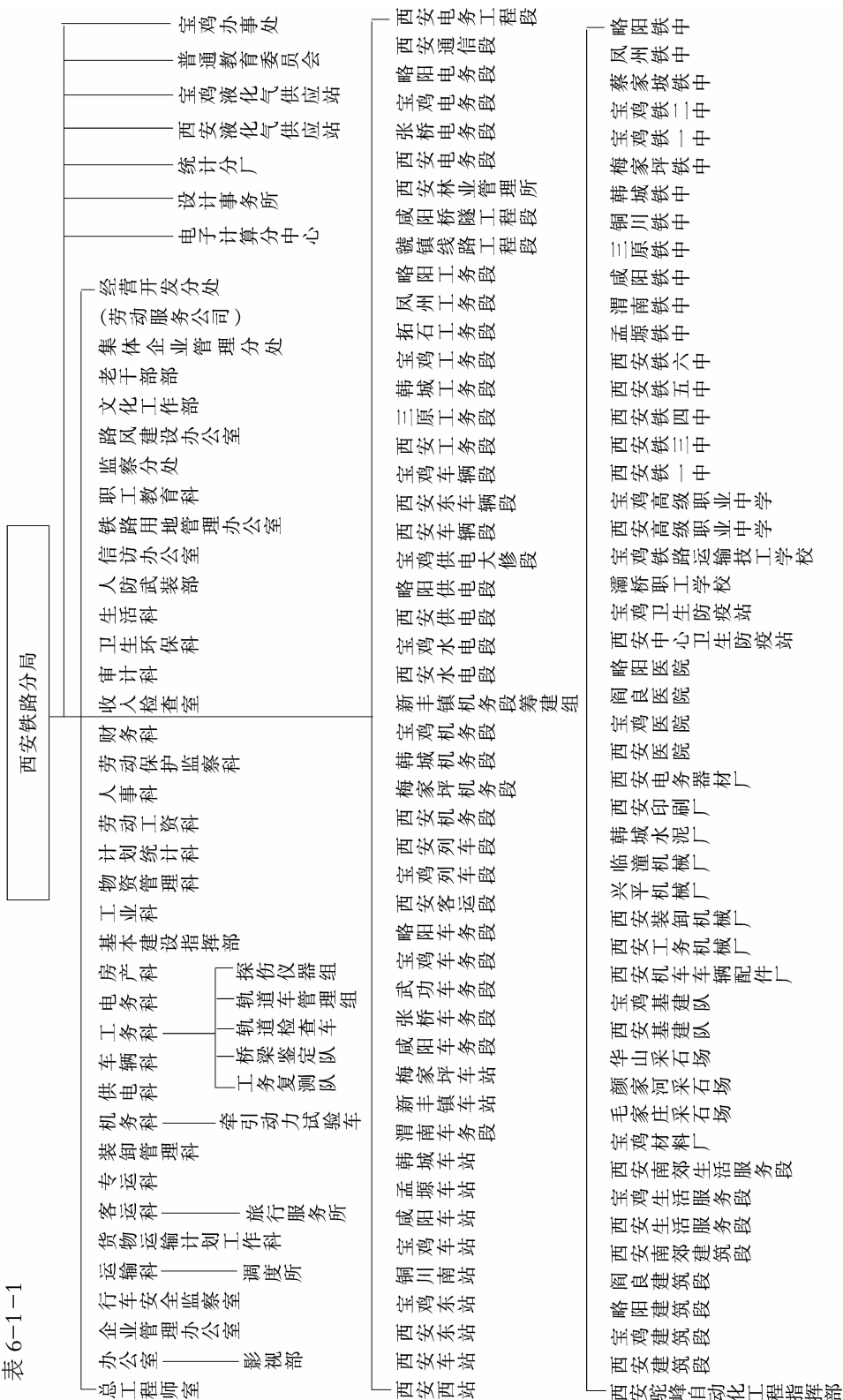
2005年3月18日,西安、安康铁路分局撤销。西安铁路局成立,机关行政部门设处、部、室27个,其中部控限额内22个,部控限额外5个(调度所、社会保险管理处、离退休管理处、多种经营管理处,集体经济管理处)。下辖单位58个,其中运输业41个、其他单位17个(见表6-1-6)。西延公司行政设部、室13个,下辖单位7个(见表6-1-7)。

省内铁路运输企业公检法机关有2005年3月30日成立的西安铁路公安局,下辖西安、安康、西延3个铁路公安处。有西安、安康两个铁路运输检察院,西安、安康两个铁路运输法院。

省内铁路分局,铁路局、西延公司及所属单位党群机构设中国共产党局(分局、站、段、公司)委员会,中国共产党纪律检查委员会,群众组织设工会委员会,共青团委员会。各单位党群机构及所属基层组织机构随单位的设立、撤销、名称变更而设立、撤销和变更。1996年1月,郑州铁路局驻陕西省办事处党、工、团工作委员会撤销,所管理的西安科研所、西安计量所、临潼疗养院、西安基建工程指挥部、陕西省铁道学会等郑州铁路局属单位党、工、团关系暂由西安铁路分局党、工、团管理。2005年,西安铁路局党委设组织部、宣传部、办公室、政法委办公室、职工思想工作研究会和武装部;局纪律检查委员会设办公室、案件检查室、案件审理室、执法监察室和路风监察室。西延公司党委设办公室,纪委书记由党委书记兼,纪委无内设机构,工会设工会办公室。

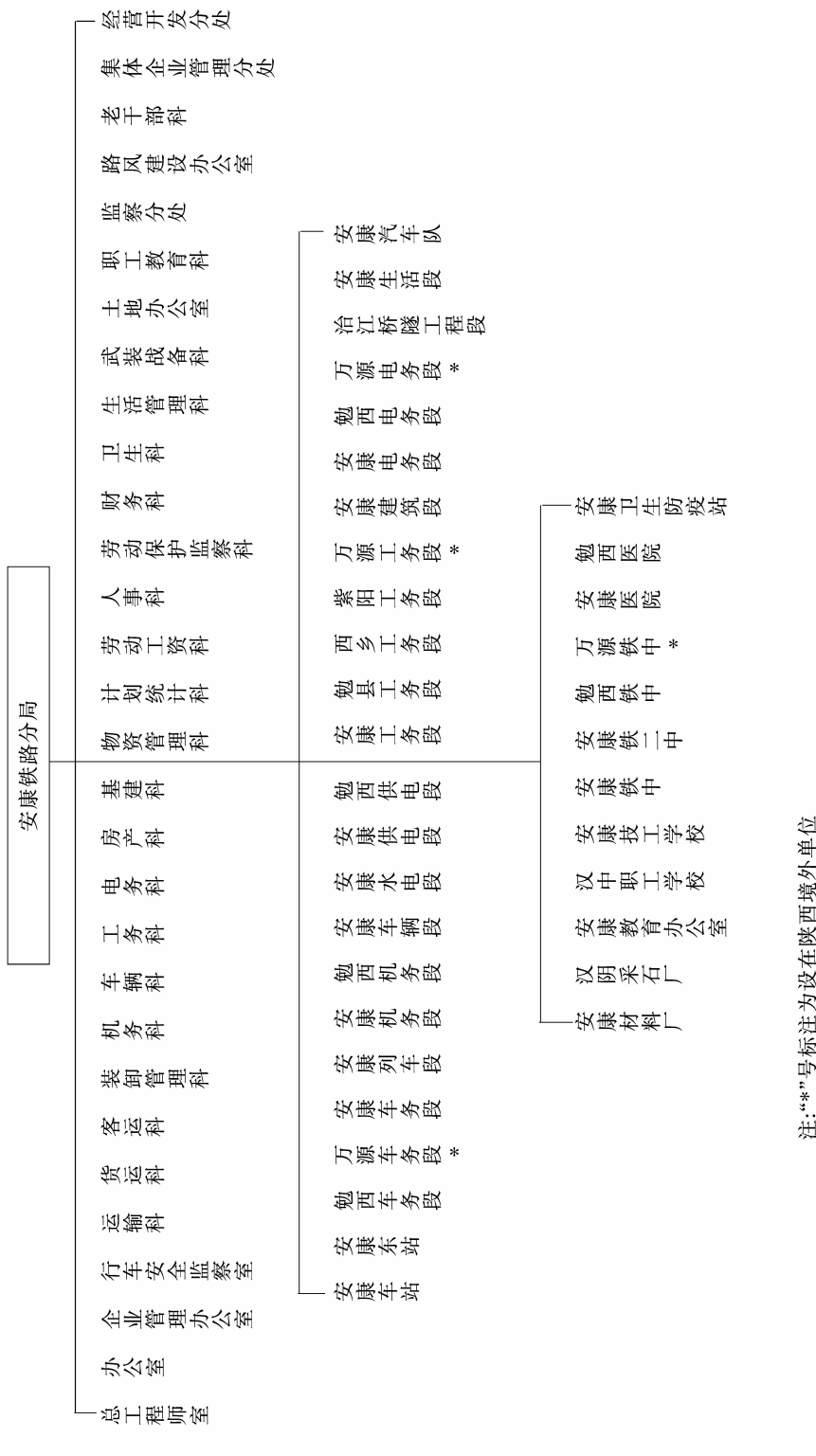
1990年西安铁路分局组织机构系统表

表 6-1-1



1990年安康铁路分局组织机构系统表

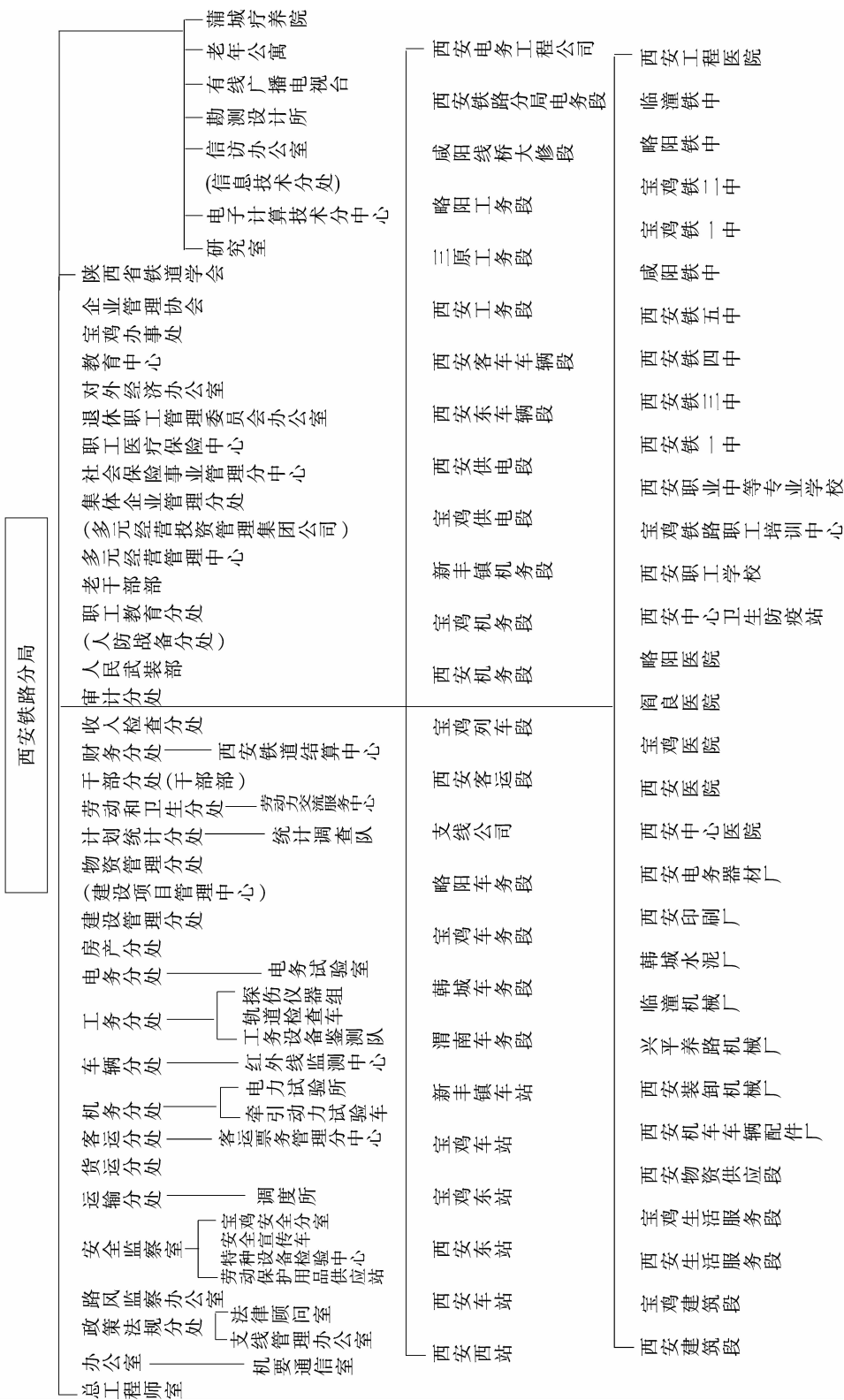
表 6-1-2



注：“*”号标注为设在陕西境外单位

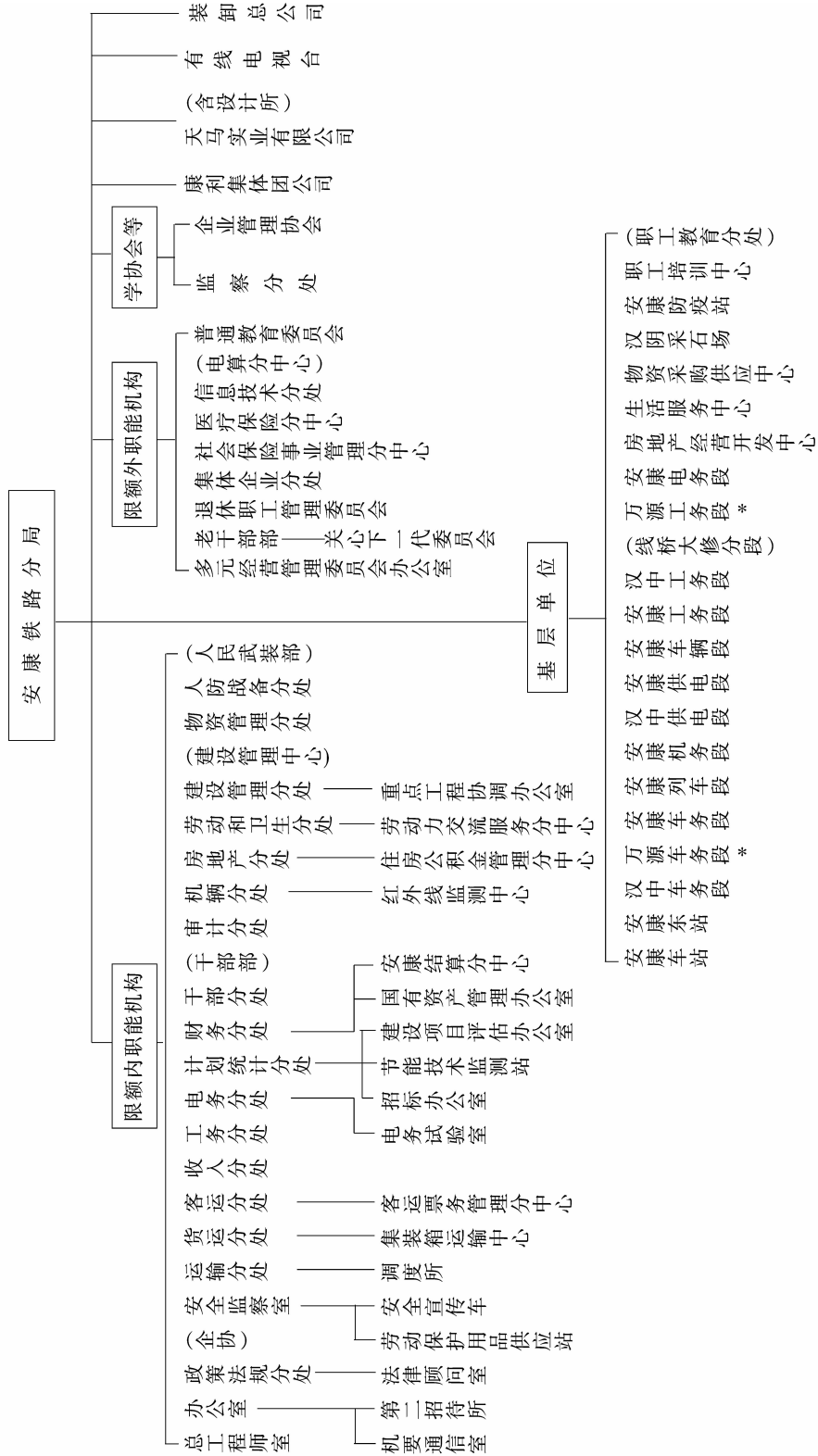
2004 年西安铁路分局组织机构系统表

表 6-1-3



2004年安康铁路分局组织机构系统表

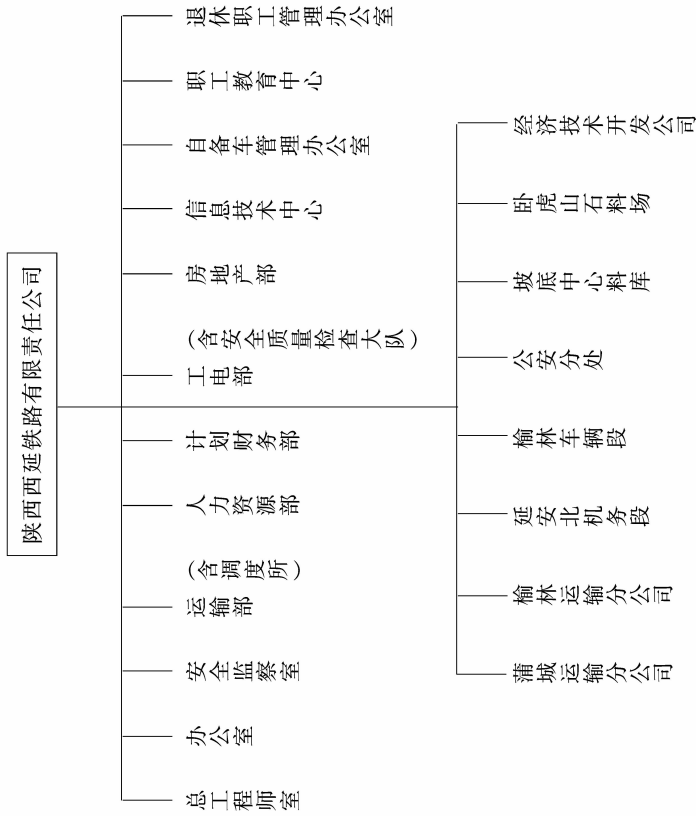
表 6-1-4



注：“*”标注单位设在陕西境外

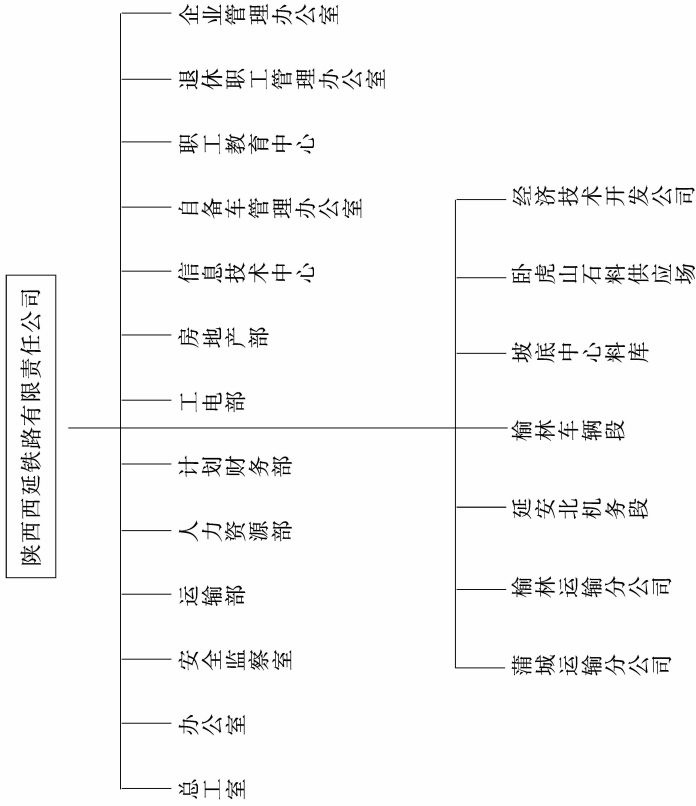
2004年陕西西延铁路有限责任公司组织机构系统表

表 6-1-5



2005年陕西西延铁路有限责任公司组织机构系统表

表 6-1-7



第二节 管理体制

1990年, 全路实行铁道部、铁路局、铁路分局、站段四级管理体制。省内铁路运输企业实行铁路分局、站段两级管理体制。各铁路分局实行分局长负责制, 所属单位实行站段(厂、场)长负责制, 所属文教、卫生等事业单位实行行政首长负责制。根据中共中央、国务院1986年9月15日颁发的《全民所有制工业企业厂长工作条例》《中国共产党全民所有制工业企业基层组织工作条例》《全民所有制企业职工代表大会条例》, 制定、实施一系列制度、措施, 建立健全职工代表大会和各项民主制度, 加强民主管理、规范企业行为, 分局(站段)长负责制顺利实施。

1991年, 国有企业领导体制又一次重大调整, 从厂长经理是一厂之长、处于中心地位, 起中心作用, 改变为厂长(经理)是行政中心, 党委是政治核心。省内铁路运输企业经党代会决议, 明确企业党委处于政治核心地位, 发挥政治核心作用; 经职工代表大会决议, 企业以职工代表大会、职代会联席会议及职代会各专门工作委员会, 集体协商与集体合同4种形式和厂务公开制度, 实行民主参与、民主监督, 两级管理体制和分局(站段)长负责制得到健全和完善。

西延公司是铁道部和陕西省政府共同出资组建的国有合资铁路运输企业。公司实行董事会领导下的总经理负责制, 设董事会、监事会。

2005年3月, 陕西省和全国铁路一样, 分局一级机构撤销, 实行铁路局直管站段体制, 结束部、局、分局、站段4级管理体制。

第三节 经营机制

1990年是铁路“七五”经济承包最后一年, 省内铁路运输企业继续实行运输经济承包责任制。铁路分局、站段经济承包制度不断完善, 各单位工资总额与本单位及分局工作量完成、安全情况挂钩浮动, 横向到边, 纵向到底, 力度加大, 同时扩大各单位劳动用工、物资采购等经营自主权。

1993年, 贯彻中共中央《关于建立社会主义市场经济体制若干问题的决定》和国务院《全民所有制工业企业转换经营机制条例》, 省内铁路运输企业进入转换经营机制, 建立现代企业制度时期。经营机制的转变, 从行包运输改革入手。1994年, 西安车站行包房启动内部企业化经营; 二季度, 西安西站货场实行内部企业化经营; 8月21日, 成立集装箱运输中心, 按市场机制运作。运输主业渗入市场经济成分。1997年, 咸阳车站、

宝鸡车站行包房实行内部企业化经营管理,开始按市场化经营模式运作。这种经营模式同时扩大到西安东站和宝鸡东站。合资国有铁路运输企业西延公司依据《公司法》改制,为省内铁路运输经营机制增添了新的模式。西延公司注册资本金42.5亿元,其中铁道部32.73亿元,占77%,陕西省9.77亿元,占23%。郑州铁路局和陕西省地方铁路公司作为铁道部、陕西省人民政府各自授权代表,行使公司资产经营监管权,并以其注册资本出资额为限对公司承担责任。公司享有铁道部、陕西省投资形成的全部法人财产权,具有独立法人资格,依法享有民事权力,承担民事责任。

贯彻铁道部、郑州铁路局资产经营责任制实施办法,加大运输主业经营机制转换力度,1996年,经陕西省政府批准,西安铁路分局、陕西省地方铁路公司组建陕西铁路支线运输公司,5月1日起,咸铜、梅七、西户、下桑4条支线执行地方运价。2000年,4条支线实行单独核算。1998年,安康铁路分局成立营销管理分处;西安铁路分局成立营销管理中心,2000年,成立营销管理分处;两分局将客运、货运、运输收入等部门对外经营职能划归营销管理分处(中心),实行客货营销市场运行机制。同时,选择西安—韩城325/326次、宝鸡—广元725/726次、宝鸡—天水727/728次三趟慢车,试行铁路慢车内部承包经营,7月下旬,慢车内部承包经营全面启动。2001年12月成立的西安、安康客运分公司,受郑州铁路局客运公司领导,按照现代企业制度组建模拟企业法人实体,实行市场化运作。2003年,铁路网(路网)运(运输)分离改革,回到原地。2002年1月,撤销铜川南站,成立西安铁路分局支线公司,公司管内车、机、工、电、房多专业统一管理,统一核算、自主经营、自负盈亏,负责国有资产保值增值。

按照政企分开,社企分开,企业重组,主辅分离,市场经营的改革方向,省内铁路运输企业中的非运输行业逐步剥离,走向市场。1994年,生活、后勤、福利部门和设施切块划小,分灶吃饭,实行机制放活,体制放权、所有制放开,医疗卫生单位向社会开放。企业所属工厂与主业分灶吃饭,实行“利润全留,以厂养厂,一厂一制,厂内分厂”经营机制。1995年,按市场经济体制调整多元经济组织机构和经营方式,两分局成立经济技术开发(集团)公司,实现系统化、集团化改革。1997年,企业生活部门逐步从主业剥离,部分工资自筹,面向社会经营。1998年,铁路中小学,医院实行内部分立、经费包干。1999至2000年,西安、安康铁路分局分别成立房地产经营管理中心,物资经营管理中心,建设项目管理中心,对内服务同时,对外实行企业化经营。2001年,运输主业与多元经济实行“企业分设、财务分账,人员分开”的三分改革。西安、安康铁路分局三大公司(经济技术开发〈集团〉公司、工程〈集团〉公司、劳动服务公司)按市场机制运作,向自主经营,自负盈亏经济实体过渡。铁路通信业务分离出去,实现完全市场化经营。2003年,工程(集团)公司划出铁路,走上市场。至此,省内铁路运输企业甩掉包袱,一身轻松,初步形成以保证国有资产保值增值为核心,提高经济效益为目的,适应市场经济和铁路发展的经营格局。

第二章 企业管理

西安、安康铁路分局企业管理办公室(简称企管办)是企业管理综合部门,全面负责本分局改革发展、经营管理、班组建设、法律事务等工作。1990年起,推行全面计划管理,全面质量与技术管理,全面经济核算,全面劳动人事管理,同时引入方针目标管理,配套优化各种现代化管理技法,逐步形成适应铁路运输发展需要的企业管理模式。西安、安康铁路分局先后荣获“陕西省先进企业”称号。1991年,西安铁路分局晋升国家二级企业。2005年,西安铁路局企业管理和法律事务处、西延公司企业管理办公室负责企业管理工作。

第一节 计划统计

铁路运输计划按照实事求是、积极可靠、留有余地、合理安排铁路运输和国民经济之间比例关系原则,经过经济调查、测算分析后编制。统计业务主要作好铁路运输企业运输、生产、经营情况不同时段(日、月、季、年)统计,包括货车统计、客货运输统计、机车统计及车流监测、货车去向等专题统计和综合统计工作;还要提供报表、编制统计资料,为计划编制和领导决策指挥提供依据。计划统计台账按系统建立、管理,按指标体系归口建账,统计资料逐月登记,历史资料逐年积累,归口管理。1990年,铁路分局计划统计科,1993年计划统计分处负责计划统计工作,编制下达运输、基建大修、更新改造、专项资金、能源节约等计划,并监督执行。计划执行过程中,因经济形势变化或遇特殊情况确需调整时,计划统计部门适时提出调整方案,按分级管理权限,属上级管理的指标项目,报上级批准,铁路分局管理的项目,分局调整并报上级备案。统计工作还包括铁路运输18点统计。每天18点是铁路运输当日截止,次日开始的节点,要统计包括办理运输车站和机务段截止18点装卸车数,货车在站停留、中转时间,客、货列车到发正点率,货车、机车运用指标和运输进款收入全分局汇总数据。1997年后,大修计划移交财务部门管理。

计划统计工作紧跟改革发展,紧贴运输生产实际,加强客流、货源调查分析,掌握变化趋势,坚持“以流定车”、“开车算账”,为强化营销服务。1996年至2001年,计划统计部门通过迂回车流监测,为企业找回换算周转量281.4亿吨公里,按照清算办法,找回相应清算收入,同时增加万含工资(每万换算吨公里工资含量)。

铁路运输企业计划统计工作同时为省、市经济社会发展服务。1991年,参与西北道路方案研究;协助编制2000年土地使用规划;编制提供西安市“八五”和2000年运量规划及陕西省铁路建设规划建议。1992、1993年,完成“渭北煤炭合理流向”研究,参与陕西省国民经济和社会发展规划安排意见等中、长期计划、规划编制。2004年,为《陕西省“十一五”服务业发展规划》撰写《陕西省铁路“十一五”发展规划》《陕西省“十一五”综合交通体系发展规划》;参与郑西客运专线、西安北环线、新筑集装箱节点站等规划项目可行性研究、初步审查;参加渭河、秦岭、宝鸡第二、灞桥、略阳等电厂扩(新)建可行性研究会议和通道能力论证。

铁路运输企业计划统计工作信息化建设发展迅速。1990年,全部运用微机处理数据;1993~1994年,机务四级联网试验成功,配备使用站车补票及行包统计设备及程序。1994年,实现计划及实际客流微机绘制,取代人工绘图。1996年,与北方交大联合研制开发“计算机多媒体数据采集系统”通过铁道部科技成果鉴定,在渭南车站18点统计报告中运用。1997年,与北方交大联合研制“货车18点多媒体数据采集系统”完成与计统分处联网测试,列入铁道部《实施〈统计法〉和〈统计法〉实施细则》统计手段现代化推广项目。1998年,铁路统计系统(RSMS)通过铁道部鉴定并向全路推广;18点统计实现车站向分局电话拨号上报数据。1999年,完成RSMIS计算机网络建设和“机车统计台账管理系统”研发;实现铁路分局与铁路局间信息数据网络传递,分局运输数据信息管理和分析计算机化及综合统计管理无纸办公;建立经营车站—直管车站(车务段)—铁路分局—铁路局间18点数据传输四级网络系统。2004年,局级科研项目“机车能耗统计及司机交接班管理系统”通过铁路局鉴定,列为推广项目。

2005年,西安铁路局计划统计处负责计划统计工作。其附属机构客货运输统计所负责路局客货列车精密统计、机车统计、设备统计、客货车检修统计、客车上水统计、编组站办理车数统计、三大专业公司租用车统计等原始数据的收集、审核、汇总及报表编制上报,路局年度《统计资料汇编》的编制出版,同时负责违流重车监测工作。计划统计处以“扩能、提速、安全、信息化”为主要内容,编制《西安铁路局“十一五”更新改造计划》,下达《西安铁路局2005年更新改造计划》《西安铁路局2005年铁路运输计划》《西安铁路局2005年环保节能计划》。

第二节 财 务

一、会计事务

1990年,西安、安康铁路分局财务科是财务主管部门。在资金周转困难情况下,先后成立安康铁路分局资金调度结算中心,西安铁路分局资金调度中心西安、宝鸡资金调度分中心。作为本分局货币资金管理职能部门,资金调度中心集中办理内部结算、站段

存、拨款业务,集中管理货币资金,合理调度、调剂余缺。征得陕西工商银行同意,在郑州—西安、郑州—安康、西安—宝鸡、西安—略阳间实行内部电报汇款,当日汇款,当日可到。是年,陕西境内省 89 个铁路站段使用计算机登账,甩掉手工账,占独立核算单位的 74.8%。1991 年,推广账务处理账转表程序,报表准确率达 99%。

1993 年,国家会计制度实施大变革,会计制度与国际接轨,颁布《企业财务细则》《企业会计准则》,财政部根据“两则”公布《运输企业财务制度》和《运输(铁路)企业会计制度》。根据铁道部规定,西安、安康铁路分局财务分处贯彻新的财务制度,建立资本金制度,取消资金专户存储、专款专用制度,取消企业留利作为专用基金制度,建立包括企业投资借款在固定资产交付使用后的利息计入当期费用,职工奖金和福利费计入相关成本,以及视所得税为企业支出等新的核算规范。采用国际统一会计等式和会计报表体系;建立新的企业财务指标体系,全面反映企业财务状况和经营成果,理顺国家与企业分配关系,实现利润分配规范化。

1995 年,西安铁路分局资金调度中心易名西安铁路分局内部银行,下设 10 个办事处,开户单位 1 406 户,吸收存款 5.5 亿元,解决分局内部资金缺口 1.2 亿元,融资 1.7 亿元,实现净利润 1 500 万元;安康铁路分局资金调度中心缩短资金在途时间,扩大储户,信托融资创利 440 万元。1997 年,西安铁路分局内部银行易名西安铁路分局资金调度中心。1999 年 7 月,安康铁路分局资金调度中心易名郑州铁道结算中心安康分中心;10 月,西安铁路分局资金调度中心易名西安铁道结算中心。

1998 年,财务部门推广使用铁道部《通用会计核算与管理系统》《铁道部财会信息库系统》软件。铁道结算中心各结算点实行电子联行计算机网络结算。

财务部门坚持资金运用互控制度、基数互控制度、企业资金安全防范制度和对规检查制度。2001 年,实施各单位会计人员间接委派制。铁路分局按照各自《会计人员委派实施办法》,打破系统、地区界限,各单位会计主管实现分局管内交叉流动,完善适应铁路运输发展要求的会计监督约束机制,和纪委、干部、财务部门及站段用人的分权管理、相互制约机制。到 2004 年,西安、安康铁路分局委派财务负责人 81 人。

2005 年,印发《西安铁路局会计人员委派管理及考核奖惩办法》,继续实行会计人员委派制度。西安铁路局财务处下设会计监察科,运营计划科、财务清算科、大修基建科、国资税价综合科、机关财务科,下辖资金结算所、财务代理所和机动车保险办公室。财务部门把资金安全、规范管理放在中心地位,建立严密有效的资金管理责任体系。西安、安康两个资金结算中心合并,实现与铁道部资金结算中心的系统转换,保证资金结算渠道顺畅。吸收客户存款期末 53.6 亿元,上调部中心 1 542 亿元;办理调剂资金 123 646 万元,实现业务收入 17 000 万元,净收益 10 900 万元。

二、资产管理

铁路运输企业资产包括固定资产和流动资产。1990 年,西安、安康铁路分局固定资

产管理执行铁道部 1982 年颁布的《铁路运输企业固定资产管理办法》，固定资产占用以 1989 年末实行有偿占用固定资产项目原值为基数，超过部分按 1% 计算向铁路局交纳占用费。1992 年，铁道部颁布《铁路运输固定资产大修理增（减）值办法（试行）》。1993 年，固定资产折旧制度变化，由综合折旧改为分类折旧，提足折旧的逾龄固定资产继续使用，不再计提折旧费。1994 年，按照部、局统一部署，全面清产核资，清查核实固定资产。省内铁路运输企业（含新成立的西延公司）固定资产原值，达到 1989 年西安、安康铁路分局加郑州铁路局西安工程公司固定资产的 3 倍。1995 年，组织国有资产产权登记，编报清产核资报表。

1996 年，贯彻铁道部修订的《铁路运输企业固定资产管理办法》，固定资产按用途分生产用、非生产用、租出、未使用、不需用、封存和土地 7 类，按购建、调拨、报废、封存、启用、出租等动态逐件登记建卡管理。固定资产购建由单位领导主持，生产、技术、财务部门共同验收后立卡建账。设备调拨、报废，须经上级主管业务部门审定。各单位进一步加强固定资产管理、核算，按固定资产价值和相应折旧率计提折旧费，将陈旧、损耗的固定资产价值逐步计入经营成本，通过经营收入，补偿固定资产购置价值。同时，办理管内具有独立法人资格经营单位产权登记，摸清固定资产分布，健全管理制度，监督固定资产经营情况。2000 年，重新登记国有资产产权，明晰企业产权关系，明确资产经营权利和义务。2005 年，根据《国有企业固定资产管理办法实施细则》，经铁道部财务司确认，西安铁路局管内 2004 年末国有资产 4 751 281.47 万元，为西安铁路局国有资产产权最终通过财政部鉴定奠定基础。2005 年陕西省境内铁路运输企业固定资产原值比 1989 年增加 8.4 倍（见表 6-2-1）。

1990 - 2005 年境内铁路运输企业固定资产统计表

表 6-2-1

单位：万元

年份	期末固定资产原值			
	西安分局	安康分局	西延公司	合 计
1990	362 354	348 141	—	710 495
1991	406 474	352 943	—	759 417
1992	447 072	357 685	—	804 757
1993	472 860	363 329	—	836 189
1994	1 052 131	718 832	729 000	2 499 963
1995	1 127 105	726 213	729 000	2 582 318
1996	1 323 888	735 557	729 000	2 788 445
1997	1 374 542	745 717	729 000	2 849 059
1998	1 482 384	762 470	729 000	2 973 854

续表

年份	期末固定资产原值			
	西安分局	安康分局	西延公司	合 计
1999	1 526 745	776 353	729 000	3 032 098
2000	1 502 014	747 431	729 000	2 979 045
2001	1 661 368	854 653	729 000	3 245 021
2002	1 847 996	853 420	729 000	3 430 416
2003	2 636 960	1 945 829	729 000	5 311 789
2004	3 612 491	2 041 173	753 000	6 406 664
2005	西安铁路局 5 802 990		744 300	6 547 290

注:表中数据选自《西安铁路分局年鉴》(1991-2005)、《安康铁路分局年鉴》(1991-2005)、《西安铁路分局年鉴》(2006)、《统计资料》(1990-2005)

铁路运输生产经营中周转循环资产是流动资产,所占用的资金为流动资金。由于1989年末铁路运输部门流动资金余额与国拨流动资金差距较大,1990年加强流动资金计划管理。郑州铁路局暂以每年下达分局流动资金定额的75%调整核拨,计划定额资金不足部分,分局由资金中心借款和自有流动资金解决。分局以铁路局下达1990年流动资金占用额为基数,超有权占用部分,按季费率6‰向铁路局缴纳占用费。贯彻《郑州铁路分局定额流动资金管理办法》,西安、安康铁路分局根据各单位上年库存物资价格调整所增加流动资金,和生产任务变化情况,每年调整站段流动资金定额,考核各单位流动资金占用情况,实行有偿占用,即站段占用流动资金余额超基数部分,按一定比例向铁路分局上缴占用费。

1993年实施的《企业财务通则》和《企业会计准则》赋予流动资金以新概念,即营运资金,指流动资产扣除流动负债后的净额。是年,西安、安康铁路分局资金紧张情况仍然突出,财务部门检查所属单位,特别是机务、车辆等重点单位流动资金使用情况,对存在问题提出改进措施。加强监督的同时,对运输生产急需的柴油、电力等在资金上予以保证。1994年后,郑州铁路分局不再下达分局流动资金定额,也不再增减流动资金。1995年,郑州铁路分局对分局经费实行以收代拨办法,分局资金紧张情况有所缓解。省内铁路运输企业通过各自资金调度部门,及时调度资金,在分局管内调剂余缺,减少流动资金周转天数,提高资金运用效率,保证生产运营需要(见表6-2-2)。

1990—2005 年境内铁路独资运输企业流动资产情况表

表 6-2-2

单位:万元

年份	流动资产金额		
	西安铁路分局	安康铁路分局	合计
1990	3 833	1 162	4 995
1991	4 423	1 069	5 492
1992	11 811	2 808	14 619
1993	33 570	11 449	45 019
1994	28 918	12 044	40 962
1995	66 863	10 954	77 817
1996	86 411	18 611	105 022
1997	82 213	17 379	99 592
1998	83 387	17 428	100 815
1999	81 425	20 847	102 272
2000	82411	27 581	109 992
2001	102 378	28 450	130 828
2002	114 187	31 486	145 673
2003	236 020	65 960	301 980
2004	196 725	64 373	261 098
2005	—	—	73 991

注:表中数据选自《西安铁路分局年鉴》(1991—2005)、《安康铁路分局年鉴》(1991—2005)、《西安铁路局年鉴》(2006)、《统计资料》(1990—2005)

三、收入、支出与利润

铁路“投入产出、以路建路”经济承包责任制(大包干)1990年继续实行。郑州铁路局对分局实行“单价清算、收入分成、多超多得、调节平衡”清算办法。分局清算收入与换算周转量、运输进款收入挂钩(简称“双挂钩”)。铁路分局以完成换算周转量、装、卸、排车数、运输杂项收入、挂钩运输进款收入、离休费和专项清算项目,按上年相应清算单价从铁路局清算收入,客运调价增收部分单独定额上交,不参与挂钩清算。铁路分局实际完成进款其他收入超出局下达指标部分,按50%向局清算;亏欠部分,按60%从路局增补清算。同时,比上年实际完成数增收部分(不含调价增收)从铁路局获4%工资基金奖励。

铁路运输支出,执行《铁路运输成本管理办法》。

执行铁道部、铁路局利改税规定,铁路分局按实现利润的55%向铁路局交所得税

(局再交部,铁道部在北京统一上交国家)。税后利润按局核定留利水平留分局,节余部分上交铁路局,实行递增上交办法。超过递增幅度增长利润,和铁路局六、四分成(60%留分局、40%交铁路局)。若上交超过上年,分局可得增收部分的3.5%。分局完成每季税利后,剩余利润按规定比例转作奖励基金、职工福利基金、生产发展基金和后备基金。

1991年,继续实行“双挂钩”清算办法,1990年前出台的客货调价收入纳入挂钩清算,不再单独上交。分局仍执行铁路局运输进款收入超奖欠罚政策,计划内超收部分,西安铁路分局可获超收额3.5%、安康铁路分局可获超收额4.0%奖励;亏欠部分,一律以欠收额5%扣罚。运输支出实行《铁路运输成本节奖超罚暂行办法》,铁路局下达各分局有权支出限额。分局包括副食补贴,不含工资、折旧的全年支出等于或节约额0.5%以下时,获运输、营业外年末人数(下同)人均7.50元奖励;实际支出节约0.5~1.0%(含0.5%、1.0%)时获人均10元奖励;节约支出1.0%以上时,获人均12元奖励。超支2.0%及以内,按人均4元扣罚;超支2.0%以上时,按人均8元扣罚;虽不超支,但安全不好时,适当扣罚。西安、安康铁路分局对所属站段同样实行鼓励增加收入,控制支出的奖罚措施。

1992年,根据《国有企业成本管理条例》和铁路运输成本管理要求,铁道部修订、公布《铁路运输支出科目表》,郑州铁路局公布《铁路运输支出科目表补充规定》,成本管理更加细致、科学。西安、安康铁路分局制定增产节约、增收节支奖罚办法,实行经济责任制考核与单位留利挂钩。国家会计制度改革,铁道部公布《铁路运输企业成本费用管理核算规程》,铁路运输企业生产经营过程中的各种耗费(营业支出)按经济用途和性质划分为营运成本、管理费用、财务费用。营业支出和营业外收支净额构成运输总支出。1994年,全路实行“管内归己,直通清算”管直清算方案。西安、安康铁路分局推出一系列措施控制成本:实行成本计划分劈,站段、车间、班组层层承包,逐级包保,实行风险抵押,建立成本控制网络;严控非生产性支出,压缩间接管理费、办公费和一般性生产支出,有限成本向运输一线倾斜;监督采购渠道,剔除不合理开支,杜绝挤列成本;加强财务核算,建立目标成本管理体系,加强考核和检查监督;实行成本节奖超罚制度,“节约归己,超支扣罚工资”。虽然作出很大努力,但由于原材料涨价,电力加价,职工增加工资等原因,运输总支出增长超过清算收入增长,和全路一样,省内铁路运输企业开始出现亏损。1995年起,郑州铁路局下达分局亏损限额计划,控制运营亏损局面。分局不超出亏损限额,即为完成计划。

1999年1月1日,实行新修订的《铁路运输企业成本管理核算规程》。新规程重新组合成本支出科目框架结构和分类,原成本科目中以主要生产部门分类方法改为以生产活动划分界限的分类方法;同时考虑体制和管理需要,仍保留主要生产部门分类,设置线路及房屋建筑物、设备、运行、一般费、管理费、财务费用、营业外支出7大类;工资回归相关费用集合;按成本计算区间计算成本费用,以便正确计算点到点成本及分线成本。

2000年,省内铁路运输企业扭亏为盈,摆脱连续6年亏损局面。2001年,是国家“十五”规划第一年,铁路运输企业实施(路)网运(输)分离,客货分账核算。铁路局对分局实行“客运收入来自市场,货网仍按管直清算,提供服务相互清算,另加其他专项清算”清算办法。省内铁路运输企业运输收入比上年增长55.8%,利润是上年的21倍。

2005年,铁路运输收入计划起点高,清算压力大,成本预算紧张,资金运作困难。面对严峻形势,省内铁路运输企业开拓增收渠道,旅客发送、客票收入两项指标取得两位数增长,居全路第一;堵漏保收2.74亿元,创历史最好成绩;节支降耗,成本基本控制在有权支出之内,年节约成本700万元;西安铁路局运输业亏损41390万元,低于部考核亏损指标41450万元(相当于完成利润60万元)。全局当年亏损33458.95万元,西延公司实现利润10409.3万元,两者相抵,省内铁路运输企业仍是亏损局面(见表6-2-3)。

1990—2005年境内铁路运输企业主要财务指标完成情况表

表6-2-3

单位:万元

年份	运输收入	运输支出	实现利润	年份	运输收入	运输支出	实现利润
1990	124 161	81 404.8	10 119	1998	320 931.9	337 842.8	-14 367.7
1991	134 569.5	98 868.1	25 600.1	1999	337 931.9	333 963.1	-11 577.5
1992	148 877.3	109 074.9	25 138.2	2000	369 738.1	350 544.7	1 235.7
1993	173 259.3	129 591.5	6 284.3	2001	575 908	557 926	26 455.8
1994	210 555.8	229 501.3	-7 945.2	2002	438 080	481 750	3 091.4
1995	213 454.4	256 344.6	-32 308.5	2003	485 554	728 154	50 714.7
1996	247 072.5	282 487.8	-11 646.6	2004	614 796	864 389	28 576
1997	300 034.9	324 386.5	-28 054.3	2005	1 227 390	1 221 079.5	-23 049.7

注:1. 2001、2002年运输收入选自《统计资料》运输收入数据,其他年份都选自《年鉴》所载运输进款收入

2. 2002~2004年运输收支含西延公司

3. 实现利润系全部经营利润数,故实现利润≠运输收入—运输支出

第三节 劳动人事

一、干部管理

1990年,省内铁路运输企业党政干部实行统一管理考核,分口讨论任免。行政干部由分局长办公会议研究决定,人事科办理任免手续;党群干部由分局党委常委会研究决

定,党委组织部办理任免手续。1991年,实行副科职及以上干部试用期制度,凡提任副科职及以上职务,须经一年试用期,试用期满考核合格后予以定职。1992年,实行干部聘任制和从工人中聘用干部。

1993年,铁路分局人事分处管理科级及以下行政干部,副处级以上干部首次任用报铁路局审批。扩大二等站段以上单位干部管理权限,有本单位副科级干部平调权、股级以下干部任免权。1994年实行干部公开招聘制度,通过公开宣传,自愿报名,组织审查,统一考试,组织面试等程序选聘干部。西延公司实行干部聘任制,受聘人员由西安铁路分局、中铁一局及陕西省有关单位选派。董事会聘任公司领导和三总师,总经理聘任其他干部。

1995年,西安、安康铁路分局撤销人事分处,成立干部分处(党委干部部),统一管理全分局干部工作,向分局行政和党委负责。分局党委组织部不再承担干部管理职能。干部分处(党委干部部)落实《党政领导干部选拔任用工作条例》《铁路企业领导干部选拔任用规定》,建设好党政人才、经营管理人才和专业技术人才三支队伍。1998年,实行干部竞争上岗。2000年,干部选拔任用实行任前公示制度,拟提拔、任用干部,在一定时间、范围公示,接受监督。2001年,加大干部任前公示力度,通过企业电视、报纸和公示栏实行公示;同时,进行领导干部直选试点,先后直选宝鸡铁路医院、勉西铁路医院、汉中电务段工会主席,万源车务段副段长。

1990年,经过考察,重新建立后备干部队伍,实行后备干部制度。后备干部队伍实行动态管理,每年有新进入后备干部队伍人员,也有因年龄、个人素质等条件变化调整出后备干部队伍人员。每年有针对性选送后备干部到部、局党校和铁路院校学习。1994年,对后备干部选拔原则、条件、程序及锻炼、考核、调整等作出明确规定。要求站段领导干部后备人选按班子成员职数1:1选配。年龄控制在40岁以下,主要运输生产站段35岁以下后备干部要占二分之一。1999年,要求站段后备干部按正职2:1、副职1:1配备,主要运输生产站段后备干部中35岁以下占三分之一以上,1982年以来大学毕业生占三分之一以上。坚持每年有出、有进、有培训、有任用(见表6-2-4)。

1996-2005年境内铁路运输企业后备干部人数表

表6-2-4

年 份	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
年末后备干部人数	1 045	10 79	1 088	1 088	1 058	1 087	1 055	1 015	639	623

注:表中数据选自《西安铁路分局年鉴》(1997-2005)、《安康铁路分局年鉴》(1997-2005)、《西安铁路局年鉴》(2006)

1991年,中组部、人事部颁布《全民所有制企业聘用制干部管理暂行规定》。从工人中聘用干部即开始实行。1996、1997年,分别从工人中聘用干部546人、485人。2000年,规定从工人中聘用干部一律公开招聘。2001年出台干部任职资格办法,铁路分局定期组织干部任职资格考试,从工人中聘用干部,必须从干部任职资格考试合格、符合干部任职条件人员中公开招聘。站段从工人中聘用干部,聘用人选须报分局审批。同时,出台《干部考察、选拔工作责任制》,规定领导干部、干部管理部门选拔任用干部责任及失职追究办法。2003年,从工人中聘用干部402人。2005年,1024人任职资格考试合格,从中聘用干部234人,占22.9%。^①1991~2005年,审批办理聘用制干部5251人。

除内部产生外,每年安排大中专毕业生和军队转业干部也是干部来源。1996~2005年,安排大中专毕业生5426人;据不完全统计,安排军队转业干部173人。

加强干部监督、考核和管理,制定干部考核管理制度,明确考核原则、范围、内容、周期、程序、方法及组织领导;实行干部月写实、季动态、年综合考核,考核结果与任职、诫勉、解聘、奖惩和评先挂钩。通过职工代表大会评议各级领导干部。铁路分局、站段召开职工代表大会,领导班子全体成员要向职代会述职,接受职工代表无记名书面测评和评议。民主测评不合格者,予以黄牌警告或就地免职。

铁路分局干部部门每年组织申报晋升工程、会计、卫生、政工等专业技术职务人员,参加国家统一举行的经济、会计、卫生、统计、计算机软件、外语等任职资格考试,政工中级、初级晋升理论考试。全国统考合格后,经铁路分局、铁路局、铁道部三级评审委员会逐级评审,获得任职资格人员,在编制范围内,竞争聘任上岗。西延公司专业技术干部评审,按铁道部、陕西省规定执行,由公司职称评定领导小组研究决定,委托西安铁路分局人事部门办理。1990年至2005年,累计评定高级专业任职资格1153人,其中工程财经487人,医疗234人,教育267人,政工165人。

二、工人管理

铁路分局工人管理部门是劳动工资科(简称劳资科),1993年7月,升格劳动工资分处,1999年,易名劳动和卫生分处,增加卫生管理职能。2005年3月,西安铁路局劳动和卫生处负责工人管理,下设组织定员、劳资计划、工人管理、工资奖惩、劳动定额和综合卫生6科,职业技能鉴定指导、劳动力调剂2站。

1990年至1991年,西安、安康铁路分局及郑州铁路局直属在陕单位,从社会招工2600人,新招收人员继续实行劳动合同制,存在全民职工和合同制职工两种用工制度。1992年后,不再从社会招工。新工来源主要是接收安置复员退伍义务兵和技工学校毕业生,退伍兵除主要安置本企业职工子弟外,还要按郑州铁路局下达指标接收地方民政

^① 注:从工人中聘用干部人数仅为可查到资料,其他年份数字不全或不详。

部门部分安置任务,其中本企业职工子弟占安置总数的70~80%。1996年,开始接收安置转业士官,其中地方人员配偶占大多数(最低占73%,最高占88%)(见表6-2-5),接收安置技工学校毕业生人数(见表6-2-6)。1993年、1994年,安置职工子女中“五大”毕业生177人。到2005年,按规定安排因工死亡职工子女517人,因工伤丧失劳动能力退休职工子女676人,20世纪50年代参加工作家居农村退养职工子女1998人(其中集体工1460人)。

根据郑州铁路局下达计划,铁路分局每年要完成一定节劳挖潜、工资脱钩指标,通过人员分流,例如到多种经营部门、职工个人申请停薪留职等原因内部下岗等方式,精干运输主业职工队伍。1998年,实施职工再就业工程,设立再就业服务中心,息工、内部下岗人员再就业培训基地,强化技能培训,开拓再就业渠道,使下岗、待岗人员通过竞争重返工作岗位。铁路局拨付和分局自筹下岗职工生活保证金,支付下岗职工基本生活保障费,1999年286.85元/人月,2001年379.75元/人月,2002年356.50元/人月。符合国家《失业保险条例》人员,按规定领取失业保险金。

用工方式更加灵活。1993年,为补充客运乘务工作人力不足,允许集体企业分处组织待业青年担任临时列车员,并制定相应管理办法。同时,本人提出申请,用人单位批准后,按规定交纳一定费用和各种保险金前提下,允许在册职工外出劳务。

加强培训,鼓励工人提高业务技术水平。1990年,在少数站段试行工人技师评聘,此后逐步推开,成为常态化工作。1998年,建立附属于劳动工资分处的职业技能鉴定站,每年通过职业技能鉴定,为达到标准者颁发职业技能证书。2002~2005年,43276人获得职业技能证书。

1996-2004年境内铁路运输企业接收复员退伍军人统计表

表6-2-5

单位:人

年份	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
复员退伍义务兵	745	846	888	1107	1267	918	735	662	636
转业士官	39	33	37	37	34	20	25	20	21

注:表中数据选自《西安铁路分局年鉴》(1997-2005)、《安康铁路分局年鉴》(1997-2005)

1996-2004年境内铁路运输企业接收技工学校毕业生统计表

表6-2-6

单位:人

年份	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
接收人数	161	464	402	418	310	328	214	116	202

注:表中数据选自《西安铁路分局年鉴》(1997-2005)、《安康铁路分局年鉴》(1997-2005)

三、工作时间管理

根据铁路运输生产特点,铁路职工分别实行轮班制、轮乘制、包乘制和日勤制。

1994年,根据国务院规定,陕西省境内铁路运输企业4月11日起实施每周44小时工作制。通过基层单位内部调整劳动组织、精简机构、调剂劳动力余缺,清理不必要的生产环节,依靠技术进步和设备更新提高劳动效率,不增加职工总量,保证新工时制的实施。根据各系统生产特点,分别以周、月、季、年为周期综合计算工作时间,无论需要昼夜不间断作业实行轮班制,还是需要集中工作、集中休息或轮换调休等工作方式,全年月平均工作时间不超过186.6小时。日勤制职工采取一周休一天(俗称小礼拜),一周休两天(俗称大礼拜)的方式。

1995年7月1日,实行每周5天(40小时)工作制。根据国务院《关于公布〈国家劳动者实行综合计算工时工作制办法〉的通知》,按运输生产繁忙程度和每昼夜实际工作时间长短,轮班制分四班制、三班半制、三班制、三班间歇制、二班半间歇制、二班及以下间歇制。工作时间标准规定如下:日勤制每日工作8小时,每周工作40小时;轮班制每班工作8小时、12小时或24小时。全年月均工作时间按169.3小时掌握,轮乘制,包乘制职工每月工作时间按169.3小时安排。

2000年,国家法定节假日由7天增加到10天,全年月均工作日由21天改为20.91天。铁路实行综合计算工时的轮班制人员全年月均标准工作时间改为167.3小时,日勤制人员按167.3小时或以月制度工作天数 \times 8小时计算。标准工作时间调整后,每昼夜实际工作时间超过22.0小时的四班制职工给予调休。

第四节 质量管理

1990年,全面质量管理,围绕铁路运输安全、效益、管理三大课题继续开展,在铁路分局、站段企业管理办公室指导下,各系统、各单位组成群众性质量管理小组(QC小组)发现问题,分析、查找原因,提出对策,付诸实施并进一步发现问题,为铁路运输提高质量、效率、保证安全、降低消耗、增加效益发挥积极作用。1990~2005年16年中,西安、安康铁路分局各召开10次以上质量管理成果发布会。每次评出分局级优秀成果,并向铁路局、铁道部和全国推荐优秀成果,累计获得国家级优秀成果281项;70个(项)获国家级优秀QC小组成果,710个(项)获省部级优秀QC小组成果;西安铁路分局2000年、2002年两次、安康铁路分局2004年、西安铁路局2005年获全国质量管理小组活动优秀企业称号。

1991年,是国家“质量、品种、效益年”,省内铁路运输企业探讨铁路运输产品质量特性,选择宝鸡电务段、宝鸡建筑段试点推行GB—10300质量管理标准,两单位分别建

立符合行业特点的质量环境和质量保证模式,被郑州铁路局和铁道部列入贯彻“国标”试点单位。企业管理办公室调研宝鸡地区6个主要运输生产站段,设计制定全程联网运营质量管理方案。部分站段建立质量责任制、质量审核、信息、控制等标准和制度。2000年,转发郑州铁路局《关于宣传贯彻ISO9000系列标准和质量体系认证有关事项的通知》,在工业、工程、机务、电务等部门开展ISO9000系列标准和质量体系认证试点。2002年,西安、安康铁路分局分别成立贯标工作领导小组和办公室,举办培训班培训贯标骨干,试点单位增至22个。宝鸡电机段、西安电务段通过第三方认证并获证书,安康铁路分局8个单位达到内部认证程度。2003年,推进运输站段ISO9000族标准(2000版),新丰镇机务段等8个主要运输站段通过郑州铁路局第二方认证。2004年,贯标工作采取“分步行动、整体推进”战略,起步较早的工业系统、多经系统、建筑施工系统向2000版转换;机务、车辆、电务系统扩大贯标覆盖面;车务、工务系统抓单位试点;其他系统搞普及教育;贯标达到审核程度单位,组织第二方审核,进行内部认证。2005年,西安铁路局获5个国家级优秀质量管理小组,10个铁道部优秀质量管理小组成果,9个省(市)二等奖优秀质量管理小组成果,21个省(市)级三等奖优秀质量管理小组成果。

第五节 物资管理

20世纪90年代,改革开放深入发展,物资供应丰富,最终取消统购统销政策,站段自行采购物资品种越来越多,数量越来越大。除专用的机车车辆配件、线上料、机车用柴油外,经铁路分局物资管理科供应的物资很少。为保证所供物资质量,执行铁道部物资总公司和郑州铁路局物资处制定的专营物资目录,实行集中采购、专口供应,把住源头,净化渠道。物资材料储备保管场所,包括西安铁路分局物资管理科中心料库、宝鸡材料厂、安康材料厂,以及基层单位仓库和料棚。1993年7月起,西安铁路分局物资管理分处,安康铁路分局物资供销管理分处负责物资管理和“一项料”计划供应,材料厂负责“二、三项料”计划供应和所有材料的财务结算、收发、保管。西安铁路工程材料厂划归西安铁路分局领导、易名西安材料厂。

1994年,由于市场资源紧缺,价格波动大,资金缺口等原因,物资供应困难。物资部门调查市场,参加地方物资会议,掌握市场动向,多方捕捉信息,采取欠账、挂账、缓清账方式,保证重点、急需物资采购。同时制定物资专营管理办法,克服多头采购,多处付款弊病,利用市场价格,两地差价等信息,批量购入,降低成本。1995年,郑州铁路局西安物资供应总段划归西安铁路分局管理,易名西安铁路分局物资供应总段。贯彻《铁路物资采购供应归口管理、实行分级分权采购供应责任制》规定,净化采购渠道,发挥铁路物资系统整体优势,用好计划、市场手段,保证物资供应;增收节支、压缩库存,减少资金占用,市场随时可以买到、材料厂可以领到的物品,站段实行零库存。1997年,铁道部发出

《关于加强铁路物资管理的若干规定》，物资部门继续采取分级、分权集中批量采购方法，从资金源头控制，降低成本。1999年6月，安康铁路分局撤销物资供销管理分处和安康材料厂，组建物资经营管理中心；9月，西安铁路分局成立物资管理中心，与物资管理分处一套机构，两块牌子，铁路分局物资部门迈出改革步伐。2000年，物资部门改革深化，由供应机制转化为经营机制，利用铁路优势，开拓对外市场，扩大物资供应与经营；出台物资归口管理、集中采购、供应程序，实行物资采购招标，废旧物资竞价销售，限制非物资部门人员插手购销。2002年，安康铁路分局实行物资管理分处和物资经营管理中心一套机构，两块牌子。2003年，西安材料厂随西安铁路工程（集团）公司划出西安铁路分局，划出铁路。2004年，物资部门创建物资网站，以网络为载体，定期公布通用料价格及相关信息，以此作为价格监督标准。

2005年，西安铁路局物资管理处执行“采购决策、执行采购、物资验收、料款承付、使用监督”五权分离制度，继续实行归口管理、集中采购，改善供应方式；发挥优势，开拓市场、扩大对外经营，完成物资供应定额11.48亿元。组织多种形式废旧物资、报废设备竞价销售18次，销售废旧物资1023.12吨，回收资金3010.32万元。开展物资归口管理、集中采购执法监察，整顿物资供应程序，规范物资采供渠道。实行物资准入机制，对重点物资设备进入路局市场作出明确规定，其中煤炭采购实行限价准入。通过审核考察，公布《燃煤限价准入结果及供应有关要求》，发给26家合格供应商准入证，保证全局按时用煤和燃煤质量，降低采购成本。全局有机电设备10205台，其中主要生产设备6798台，设备完好率93.16%，利用率63.12%。

1991—2005年境内铁路运输企业主要物资消耗表

表6-2-7

年 份	钢材(吨)	木材(立方米)	水泥(吨)	柴油(吨)
1991	11 329	8 604	32 500	9 637
1992	16 143	19 486	63 490	11 896
1993	17 921	3 262	86 730	17 638
1994	13 858	11 683	72 452	24 490
1995	12 036	8 463	55 942	27 317
1996	18 791	10 770	61 095	25 419
1997	2 016	14 103	47 251	30 452
1998	14 867	16 040	78 661	33 579
1999	15 077	9 549	75 081	36 429
2000	17 162	8 421	32 578	35 918
2001	49 063	10 988	125 452	44 918

续表

年 份	钢材(吨)	木材(立方米)	水泥(吨)	柴油(吨)
2002	33 121	7 689	263 693	42 295
2003	63 076	7 953	114 256	48 147
2004	37 631	1 938	18 616	54 915
2005	21 600	—	—	92 000

注:表中数据选自《西安铁路分局年鉴》(1997-2005)、《安康铁路分局年鉴》(1997-2005)、《西安铁路分局年鉴》(2006)、《统计资料》(1991-2005)

1996-2005年境内铁路运输企业主要物资节约及上交情况表

表6-2-8

年 份	主要物资节约				上 交
	钢材(吨)	木材(立方米)	水泥(吨)	有色金属(吨)	废钢铁(吨)
1996	1 243	2 936	1 832	57.7	23 419
1997	1 235	2 067	1 587	35.4	19 586
1998	1 189	2 601	1 268	47	14 400
1999	1 085	2 532	1 268	37.1	12 472
2000	631	1 370	633	19.1	12 104
2001	805	2 110	972	18.4	11 287
2002	856	2 053	958	20.2	11 102
2003	707	1 862	732	11.1	11 833
2004	4 887	1 520	1 280	15.5	12 278
2005	430	1 067	452	13	—

注:表中数据选自《西安铁路分局年鉴》(1991-2005)、《安康铁路分局年鉴》(1991-2005)、《西安铁路分局年鉴》(2006)、《统计资料》(1991-2006)

第六节 法律事务

随着社会主义市场经济体制建立和发展,铁路运输企业与社会联系更加密切,对外经济交往频繁,签订经济合同增多,经济纠纷相应增加。1985年5月,西安铁路分局成立法律研究室,7月易名法律事务室。1990年,安康铁路分局企业管理办公室配备法律工作人员。法律事务室和法律工作人员帮助企业依法经营,为企业提供法律咨询服务,审查、管理经济合同,指导清理债权债务,代理经济诉讼案件,参与非诉讼经济纠纷仲

裁,代理一般民事案件,为刑事案件提供辩护,为企业避免和挽回经济损失,开展法律宣传,对职工进行法律知识培训等。

1994年,经陕西省司法厅批准,成立陇海律师事务所,实行自主经营,独立核算,自负盈亏。对内承担法律事务管理工作,为运输生产服务;对外面向社会,承接法律咨询,案件代理,担任常年法律顾问等业务。1996~1999年,法律事务部门为本企业代理诉讼、非诉讼案件116件,挽回或避免经济损失3120.44万元。2000年2月,西安铁路分局成立法律顾问室,定员3人,由企管办负责日常管理。2001年,陕西陇海律师事务所脱钩改制,西安铁路分局企管办负责日常管理。2002年,安康铁路分局法律顾问室成立,隶属于分局企管办。2005年,西安铁路局企业管理和法律事务处设法律顾问室和法律事务所。负责法律宣传、合同管理、授权、审批、营业执照使用、审批等法律事务管理,培训合同管理员,参与各类招投标等。全年协调处理诉讼案件25起,结案24起,避免经济损失240.06万元。

第三章 多元经济

紧跟国家改革开放进程,适应市场经济和社会发展需要,陕西省境内铁路运输企业逐步改变单一经营模式,创立、发展多元经济。多元经济包括多种经营(含对外经济、烟草专卖)和集体经济。

第一节 多种经营

一、国内经营

1984年,“以运为主、多种经营、面向社会、搞好服务”的铁路多种经营业务,从铁路运输延伸服务(旅客购票前、下车后,货物承运前、交付后)开始,7月,在陕西钢厂开办第一个收货点。10月,西安铁路分局成立运输服务公司。1985年,西安、安康铁路分局分别成立多种经营办公室(简称多经办),西安铁路分局多经办对外称实业开发公司。1986年,安康铁路分局撤销多经办,成立经营开发科。1988年,西安、安康铁路分局成立多种经营决策机构经营开发委员会,所属站段也相继成立各自的经营开发委员会。西安铁路分局多经办改为经营开发分处(副处级、简称开发分处),对外称实业开发总公司;安康铁路分局经营开发科改为经营开发总公司。1989年,西安铁路分局实业开发总公司改为经营开发总公司。1990年,安康铁路分局成立经营开发分处(副处级、简称开发分处)。1992年,安康铁路分局成立经济技术开发区总公司,与开发分处一套机构,两块牌子。1996年,经济技术开发区总公司撤销,成立安康铁路经济技术开发区(集团)公司;1998年,撤销开发分处,集团公司兼经营管理于一身。2001年10月,成立安康铁路分局多元经营管理委员会及其办公室,管理与经营分开;12月,成立西安铁路分局多元经营管理委员会和多元管理中心,负责多元经营国有资产监管。同时成立西安铁路分局多元经营投资管理集团公司,为分局投资多元企业代表,与多元经营企业形成投资回报关系。按“三分”要求,实现运输主业与多种经营“企业分设,财务分账,人员分开,产权明晰,核算规范”目标。2002年,将铁路分局所属西安机车车辆配件厂等7厂、旅游、生活、房建系统及工程(集团)有限公司等法人企业纳入多元中心管理。

省内铁路运输企业多种经营业务,从围绕铁路运输主业艰难起步,经过多年探索、改革、发展,多次机构、企业改组、重组,理顺管理、经营关系;通过实行市场运作,强化合同管理、目标管理,成本控制和效益考核,实现财务、劳动人事、运营管理专业化,规范

化;划清同运输主业界限,成为自主经营,自负盈亏,自我积累,自我发展的经济实体。2004年,多种经营系统有分局直属企业79个,站段经办企业154个,从业人员12120人。经营范围涉及采矿、建材、维修加工、机械制造、木器家具、房地产、建筑施工、广告、工程设计等领域。经营区域跨越京、沪、川、渝、鲁、鄂、豫、两广和西北等十多省、市、区,创造可观经济效益,为地方政府增加税收,为企业弥补资金缺口,提供工作岗位,安置富余人员,密切铁路与地方和社会联系(见表6-3-1)。

1994年8月,多种经营投资135万元改造、开行西安至安康优质优价空调列车,10月投资2683万元,开行西安至北京、广州、武昌、宜昌方向优质优价空调列车。1996年至2002年,投入1.47亿元购置新型空调客车427辆以上,开行西安至昆明、厦门、上海、烟台、长春、银川等14对空调列车。1994年以来,优质优价列车经营收入5.7亿元,综合效益3亿元,每年提供主业工资2980万元。在全路投资空调列车最多,在郑州铁路局优质优价列车中创利最大。同时加快绿皮车退出陕西铁路客运步伐。

2005年,西安铁路局多种经营管理处(简称多经处)行使多种经营企业管理职能。4月18日,成立西安铁路局多元经营投资管理集团公司,工商注册为国有独资企业,注册资金1.18亿元,下辖直属企业16个,其中5个运贸企业,余为实业企业。直属企业下设72个子公司。经营范围涉及工业、商业、酒店业、施工业、旅游业、广告信息业、劳务经营、保险代理、运输代理及仓储十大行业。5月成立西安铁路局多元经营管理委员会及其办公室,党政主要领导担任主任,其他领导担任副主任。委员会负责组织领导全局多元经营工作,审定多元经营重大事项。多元经营管理委员会办公室设在多经处,具体负责多元经营日常工作。9月,根据铁道部主辅分离,辅业改制要求,成立辅业资产经营管理中心,与多经处一个机构,两块牌子,统一监管全局房建、生活服务、多种经营等辅业资产。12月20日,辅业资产经营管理中心完成工商登记,省工商局颁发营业执照。年末,西安铁路局多经系统有法人企业248个,决算汇总单位62个,其中:直属公司87个,站段及其他多经企业161个。按行业分类:工业企业42个,建筑施工业50个,商业66个,酒店业14个,运输代理及仓储业31个,旅游业8个,广告及信息业7个,房地产开发业3个,农林牧渔业1个,运输业1个,劳务经营企业25个。多经系统职工总数14737人,其中:在岗职工6475人,非在岗职工1884人。其他人员6378人。实现经营收入35.5亿元,利润4569万元,安置主业富余分流人员300人。

二、烟草专卖

1992年8月10日,陕西省烟草专卖局西安铁路烟草专卖分局(简称西铁烟草分局)成立。西铁烟草分局是陕西省烟草专卖局派驻西安铁路分局机构,行使地、市级烟草专卖局的烟草专卖管理和执法权限;设局长1人、副局长2人(西安铁路分局、省烟草专卖局各派1人);下设办公室、专卖科、经营管理科和卷烟经营部(陕西省烟草经营公司)。烟草专卖分局为三级卷烟批发企业,卷烟经营范围限制在西安铁路分局陕西省行政区

划管段内,税后利润由西安铁路烟草专卖分局、陕西省烟草专卖局(公司),西安铁路分局按4:3:3比例分成。1993年成立迅达物资销售公司,2001年歇业。卷烟经营部和迅达物资销售公司1992年至2004年销售额45 170万元,实现利润及各类积累400余万元。

1994年9月之前,烟草专卖分局工作人员由西安铁路分局抽调,由于初次涉入烟草市场,管理体制和经营运作不规范,营销经验不足,管理存在漏洞和问题,除专卖管理正常进行外,经营出现大额亏损,资金紧张,企业无法正常经营运转。10月,调整烟草分局领导班子,西安铁路分局一位副局长兼任烟草分局局长,烟草分局副局长负责日常全面工作,进行整顿和改革,整章建制,筹措资金,理顺与省、市烟草部门关系,结合铁路烟草专卖管理和经营特点,建立新的组织机构和经营运作方式,行政执法,打假打私,烟草经营走向规范,稳定职工队伍,创造经济效益。偿还烟草专卖分局借西安铁路分局30万元开办费。

西铁烟草分局打假打私,治理卷烟体外循环,查处旅客列车、货运列车集装箱藏匿、伪造品名非法运输烟草案件,整顿辖区市场,强化内部专卖管理监督,建立辖区铁路系统卷烟打假打私和长效联劳协作机制,提高卷烟市场诚信等级和服务管理水平。到2004年,查处烟草违法案件264起,其中案值5万元以上大案46起,10万元以上重大案28起,30万元以上特大案3起。查获违法卷烟12 000件(箱),其中假冒商标卷烟3 550件,走私卷烟1 000件,国产违法卷烟7 420件,公开销毁假冒商标卷烟3 550件。罚没款上交省财政876万元。审查省外调进卷烟、烟叶合同20 000余份,整顿组建铁路沿线烟草检查站41个,打假打私出动20 000余人次,突击检查旅客列车500余趟,行李车600余辆,行包30 000多件。检查铁路集装箱2 000余个,换发辖区卷烟零售许可证54户,辖区卷烟经营户持证率100%,市场净化率(无假烟、走私烟、无非法卷烟上柜摆卖)99%以上。

2005年,西铁烟草分局设办公室、专卖管理科(稽查大队)、经营公司。成员28人。其中西安铁路局派干部12人,省烟草专卖局派干部2人,聘用人员14人。全年查获烟草专卖品违法案件44起,案值119万元。其中查获假冒商标卷烟150件,61万余元。罚没款上交省财政77万元。审查省外卷烟、烟叶及辅料调进合同2 000余份。销售卷烟17 000余件,销售额5 300余万元,超额完成全年销售任务。

三、对外经营

1993年1月5日,多种经营事业向国(境)外发展,成立对外经济工作领导小组和对外经济办公室(简称外经办),对外称西安铁路分局对外经济发展公司(简称外经公司)。公司从事工贸结合、技贸结合、工程承包、国际货物运输代理、对外劳务输出、旅游服务等各种涉外经济活动。9月21日,组建西安铁路分局工程技术实业公司。1995年1月1日,外经公司组建中国铁路对外服务公司西安分公司。

2000年,外经公司自筹资金建立西铁物流中心。2001年,自筹资金建成中铁快运综合楼。3月26日,工程技术实业公司合并到多元集团的陕西西铁工程建筑有限公司。中国铁路对外服务公司完成股份制改造,并取得国际货运代理证书。9月12日,组建中铁快运西安分公司。

2002年1月31日,建成西铁外经公司招待所。中铁快运西安分公司并入直属中铁快运股份有限总公司,划出铁路分局。7月25日,西铁多元投资集团公司与陕西铁路石油物资有限公司出资组建陕西铁陇经济发展有限责任公司,外经公司分支机构划入陕西铁陇经济发展有限责任公司。

2003年8月,中国铁路对外服务公司西安分公司划归西铁多元经营投资集团管理中心领导。11月6日,陕西铁陇经济发展有限责任公司更名陕西西铁对外经济发展有限责任公司。10余年中,外经办向12个国家和地区输出劳务人员90多人。

至2004年,中铁对外服务公司经营收入14 884 235.54元,综合效益2 384 208.73元。对外经营效益显著(见表6-3-2)。2005年,对外经济企业是陕西西铁对外经济发展有限责任公司,经营效益纳入全局多种经营系统一并统计。

1991-2004年境内铁路运输企业多种经营业绩表

表6-3-1

单位:万元

年 份	总 产 值	上 缴 税 金	实 现 利 润
1991	39 956	1 640	3 246
1992	43 173	1 960	3 238
1993	83 568	2 525	5 667
1994	89 767	3 700	7 067
1995	121 434	4 351	7 980
1996	138 899	4 948	12 301
1997	151 200	4 826	8 307
1998	151 678	2 649	4 451
1999	145 318	3 298	3 540
2000	154 641	3 708	4 250
2001	173 877	3 671	4 516
2002	230 367	4 419	5 398
2003	416 419	5 752	8 134
2004	349 416	9 054	8 653

注:表中数据选自《西安铁路分局年鉴》(1991-2005)、《安康铁路分局年鉴》(1991-2005)、《西安铁路局年鉴》(2006)。因资料缺失,2001-2004年上缴税金不含安康铁路分局数据

1993 - 2004 年境内铁路运输企业对外经济业绩表

表 6-3-2

单位:万元

年 份	营业收入	综合效益
1993	200.51	-13.56
1994	17.56	46.46
1995	7.18	-4.68
1996	7.70	-7.42
1997	50.95	-4.72
1998	0.25	6.22
1999	0.1	-0.78
2000	0	51.04
2001	42.00	69.03
2002	123.01	91.90
2003	689.91	6.22
2004	2032.19	23.01
合计	3171.41	262.72

注:表中数据选自《西安铁路分局年鉴》(1994-2005)、《安康铁路分局年鉴》(1994-2005)、《统计资料》(1993-2004)

第二节 集体经济

1970年,陕西省境内铁路运输企业成立“五七”连,主要安置职工家属就业,是最早的集体企业。此后,知识青年上山下乡,西安、安康铁路分局上山下乡和返城职工子女数以万计,知识青年管理安置任务繁重。1976、1979年,安康、西安铁路分局先后成立知识青年办公室(简称知青办)和劳动服务公司,负责接收、安置和管理知识青年,组织他们创造就业岗位,走劳动就业之路。1980年,知青办易名知青管理科,1983年,易名集体企业管理科。1985年、1990年,西安、安康铁路分局先后成立集体企业管理分处(简称集企分处),这是铁路分局除公安外最早的分处(副处)级部门,对外称劳动服务公司。集企分处负责制定并执行集体企业发展规划和管理制度、办法,管理待业青年和集体企业职工,组织集体企业生产经营活动,协调与地方相关部门关系。

集体企业管理部门贯彻“劳动部门介绍就业,自愿组织起来就业和自谋职业相结合”方针,采取多种措施,疏通就业渠道。本企业运输生产、基建工程部门缺员,从知识青年、待业青年中择优录用;成立劳动服务公司(厂、队)安置就业;清退计划外民工,由

知青接替;动员“五七”连队、厂家属退休,由待业子女接班;向路内外技校推荐招生,输送参军,参与社会招工等。铁路分局从政治上、政策上给予支持、扶持,从组织领导、管理体制、生产经营、财务、人事等方面实施规范化管理;从任务项目、场地设施、人员配备、干部待遇、物资供应,营销渠道等方面大力支持。投资新建实业项目、综合服务场所;在保证质量前提下,铁路分局将劳保用品、铁路制服交集体企业加工制作;防暑降温用品统一归口集体企业采购供应,集体企业研制生产的路用配件优先选用等。西安铁路福利厂安置残疾青年 118 人,国家民政部副部长岳嵩、德意志联邦残疾人康复中心、美国残疾人联合会访华团和联合国人道主义中心诺纳·威曼先生等先后到厂考察、视察和访问。对知青进行择业观念教育,转变“不进铁路不算就业”、“不招工不算安置”等依赖思想,树立自信、自强创业精神,向市场找岗位,走自谋职业道路。1998 年,随经济、社会发展,国家就业安置矛盾缓解,安置职工子女就业不再作为集体企业计划任务指标,不再纳入经济承包责任制考核。到 2004 年,累计安置职工子女就业 45 226 人。

经多年发展,集体企业由单纯安置型转变为安置经营型,由最初单一餐饮服务,简陋手工作坊发展为餐饮、商贸、运输、建筑工程、加工生产等多门类经营体系,形成自负盈亏、自我约束、自我发展完善的集体企业系统,取得显著经济效益(见表 6-3-3)。

1991 年,集体企业职工(简称集体职工)工资套用全民企业分配办法,同时,第一栋集体职工住宅楼竣工投入使用,多栋住宅开建;集体企业向医院缴纳医疗费,集体职工同样享受免费医疗;子女与全民职工子女同样入学接受教育。1994 年,集体企业实行岗位技能工资制,此后多次普调工资,职工收入 2004 年比 1993 年翻一番。1997 年,集体企业住房改革纳入所在铁路分局房改总体方案。1999 年,统一参加所在铁路分局医疗保险改革。2001 年,集体职工全员参加养老保险。2002 至 2003 年,集体职工养老保险按属地化管理原则,移交所在地养老保险经办机构,由行业统筹改地方统筹。集体企业管理部门平时做好职工困难救济和慰问工作。

2005 年,西安铁路局集体经济管理处(劳动服务总公司)直属企业 16 个,代管部、局直属等单位社保关系劳动服务公司 6 个,管辖站段劳动服务公司 43 个。全系统有独立经营法人企业 154 户。按所有制统计:集体所有制企业 153 户,全民所有制企业 1 户。按隶属关系统计:站段集体企业 138 户,直属集体企业 16 户。按行业分工统计:工业、制造业 37 户,运贸业 28 户,施工建筑业 28 户,批发零售业 34 户,社会服务业 4 户,餐饮、住宿业 20 户,其他业 3 户。路局集体企业有职工 9 054 人。其中集体职工 5 025 人,从业人员 3 118 人,路派职工 804 人,聘用职工 107 人。西安铁路局集体企业集中发展服装加工生产、运输服务代理、施工建筑安装、货运加固器材四大支柱产业,确保实现在岗职工劳有所得,下岗职工生计有靠,疾患职工病有所医,退休职工老有所养四项工作目标。生产经营总收入、利润分别完成年计划的 110.5% 和 109.83%,完成路局年承包任务的 132.62% 和 149.38%;固定资产净值 6 958.9 万元,增长 0.26%;流动资产

20 478万元;所有者权益(净资产)10 389.5万元,增长1.66%。集经系统职工年工资总额5 787.8万元,全系统职工平均年收入7 302.38元,集体职工年均收入6 411.72元,增长20.9%。积极筹集资金,确保非在岗职工生活费发放,对受灾、特困、大病职工及时救济。其中救助生活困难153人、计发11 716元,求助就医、家庭特困89人、计发31 502元,救助特困党员7人,组织职工健康体检80人,对集体职工子女考学补助11人3 300元,组织参加“安康”保险57人、陕西省“女工疾病”保险195人,救助病患职工5人。

1990—2005年境内铁路运输企业集体经济效益表

表6-3-3

单位:万元

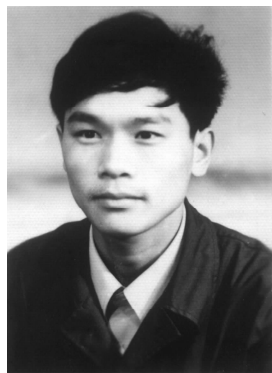
年份	总收入			实现利润		
	西安铁路分局	安康铁路分局	合计	西安铁路分局	安康铁路分局	合计
1990	11 420	1 967	13 387	755	34	789
1991	12 392	2 001	14 393	548	36	584
1992	15 500	2 159	17 659	1 200	37	1 237
1993	18 300	2 983	21 283	1 677	39	1 716
1994	18 700	2 489	21 189	1 440	9	1 449
1995	21 377	2 873	24 250	1 421	9	1 430
1996	24 145	2 677	26 822	1 787	12	1 799
1997	21 402	2 700	24 102	2 032	-8	2 024
1998	21 616	2 114	23 730	1 310	-19	1 291
1999	23 668	2 337	26 005	2 061	13	2 074
2000	22 962	2 614	25 576	1 562	29	1 591
2001	25 395	3 121	28 516	754	41	795
2002	21 998	3 387	25 385	1 935	34	1 969
2003	22 060	2 312	24 372	2 104	19	2 123
2004	20 866	2 887	23 753	1 647	25	1 672
2005	—	—	15 914	—	—	75
合计	—	—	356 336	—	—	22 618

注:表中数据选自《西安铁路分局年鉴》(1991—2005)、《安康铁路分局年鉴》(1991—2005)、《西安铁路局年鉴》(2006)、《统计资料》(1990—2005)

第七篇 人物

1990~2005年,省内铁路运输企业涌现一批杰出人物,其中有为保卫国家财产和人民生命安全英勇牺牲的革命烈士,有出席中国共产党全国代表大会和全国人民代表大会代表,有全国、省、部级劳动模范和先进生产(工作)者,有铁路运输企业历任党、政领导人,还有作出突出贡献的高级专业技术人员。本篇分别以传略、名录和名表予以记述。

第一章 传 略



廖光有,男,汉族,1961年12月20日出生,四川省江津县九龙乡大峪村人,高中文化。1980年11月参加工作,1985年10月入党。1988年3月调西安铁路公安处,先后在阳平关、孟塬车站公安派出所任民警。1991年3月19日凌晨,在孟塬车站执勤时,对一行迹可疑人员进行盘查,歹徒慌忙逃窜,追捕途中,歹徒突然拔枪射击,廖光有不幸中弹牺牲。3月20日中午,犯罪分子在围捕中被击毙。

1991年7月30日,铁道部公安局为廖光有追记一等功。
1991年12月9日,陕西省人民政府追认廖光有为“革命烈士”。



胡宝昌,男,1961年生,湖南省衡阳县人,共青团员,1981年参加铁路工作,凤州工务段七里坪养路工区线路工。

1993年元月19日凌晨,住在工区的胡宝昌出门上厕所,发现有两人驾驶拖拉机盗窃铁路器材,他立即叫起工友王培良勇敢地冲上去。盗贼开着手扶拖拉机载赃逃跑,胡宝昌、王培良为保护国家财产,夺回被盗的铁路器材,抓获盗贼,胡宝昌驾驶自己的摩托车,顶着风雪严寒,沿着漆黑崎岖的山路,追踪近20公里,终于

在陕西省凤县与甘肃省两当县交界处追上盗贼,并与之展开殊死搏斗。搏斗中,胡宝昌头部被盗贼用钝器击中,倒在雪地,昏迷不醒。伤势较轻的王培良忍着疼痛拦车将胡宝昌送往医院,胡宝昌因伤势过重,抢救无效,壮烈牺牲,时年31岁。

胡宝昌入路以来,在平凡的养路工作中,像一颗永不松动的道钉,忠于职守,默默奉献。为保护国家财产和铁路安全畅通,曾多次挺身而出,与盗窃铁路器材和运输物资的不法分子进行斗争。为表彰他疾恶如仇、英勇斗争的壮举,1993年4月,陕西省人民政府批准他为革命烈士;中华全国总工会追授全国“五一”劳动奖章;8月,中宣部、中华全国总工会、共青团中央、公安部追授他“全国见义勇为积极分子”;中华见义勇为基金会追奖他2万元;共青团陕西省委追授他“见义勇为好青年”称号;铁道部党政工团追授他“雷锋式的铁路工人”;中华全国铁路总工会追授他“火车头”奖章。中共陕西省委、省政府、共青团陕西省委、铁道部、郑州铁路局、西安铁路分局分别作出向胡宝昌、王培良学习的决定。



叶波,男,1971年生,陕西省紫阳县人,中共党员,安康铁路分局万源车务段万源车站学习连接员。1994年11月25日19时52分,由郑州开往重庆的283次列车到达万源车站,在办理交接1名车上因伤害3名旅客和列车员被制服的犯罪嫌疑人时,此人突然挣脱反手绑,猛地钻下车底逃跑,正在当班的叶波发现后,奋不顾身地追了过去,追赶约200米处将其抓获,在向车站扭送过程中,嫌疑人乘其不备,顺手从路边捡起一块石头向叶波后脑砸去,挣脱逃跑。叶波因伤势过重抢救无效,献出了自己年仅23岁的生命。叶波于1990年3月应征入伍,1992年入党,1994年9月30日转业。在部队曾三次受嘉奖,多次被评为“优秀义务兵”、“优秀话务员”、“优秀班长”和“一级业务技术能手”。牺牲前,在万源车站仅工作了36天。他工作勤恳,虚心好学,不计名利,乐于助人。万源车务段党委追认他为“优秀共产党员”。安康铁路分局党委、安康铁路分局和郑州铁路局党委、郑州铁路局先后追认他为“模范共产党员”。安康铁路分局团委和郑州铁路局团委先后追认他为“雷锋式好青年”。1996年,中共陕西省委、省人民政府追认叶波为“革命烈士”。



任德振,男,1941年6月生,河南省扶沟县人,1965年8月毕业于陕西师范大学中文系。1980年12月加入中国共产党。1973年11月起历任西安铁路局办公室秘书、秘书科副科长、科长、办公室副主任。1984年西安、郑州两局合并后任郑州铁路局办公室副主任。1985年7月任西安铁路分局副分局长,后改任党委副书记。1993年4月任西安铁路分局党委书记、高级政工师。

任德振同志坚持用马列主义、毛泽东思想和邓小平理论武装

头脑,讲党性、讲团结,严于律己,廉洁奉公,作风正派。他组织领导能力强,工作思路清晰,善于把握全局、驾驭全局。坚持“围绕经济抓党建,抓好党建促经济”的指导思想,以领导班子建设为龙头,以党建基础工作达标活动为载体,大力加强全分局党的建设和思想政治工作,不断总结、探索发挥企业党组织政治优势的新路子,为西安铁路分局的改革发展提供了思想保证和组织保证,分局在10年连续保持陕西省“思想政治工作优秀企业”称号的基础上,1996年又获得全国“思想政治工作优秀企业”称号,1995~1997年在陕西省“创佳评差”活动中两次被评为“最佳厅局”。1995年西安铁路分局党委被陕西省授予“省级领导干部理论学习先进集体”。1997年4月在中共陕西省代表会议上,当选为中国共产党第十五次全国代表大会代表。1997年,当选中共陕西省委候补委员。1997年9月25日,因病医治无效,在西安逝世,享年56岁。

第二章 名 录

1990~2005年,省内铁路运输企业产生中国共产党全国代表大会代表2人,全国人民代表大会代表2人;涌现全国劳动模范5人,“五一”劳动奖章获得者13人(朱端瑞1986年命名,系补遗),其中杜金虎1人先后荣获两项荣誉。264人、331次荣获陕西省劳动模范,铁道部劳动模范和火车头奖章。

第一节 中国共产党全国代表大会代表、全国人民代表大会代表

姓 名	性 别	生 年	籍 贯	单 位	职 务	当选代表、委员时间
周宏亮	男	1933	河南长葛	西安铁路分局	党委书记	1992年当年选中国共产党第十四次全国代表大会代表
任德振	男	1941	河南扶沟	西安铁路分局	党委书记	1997年当选中国共产党第十五次全国代表大会代表
易兰芬	女	1959	四川中江	略阳工务段	巡山工	1993年当选第八届全国人民代表大会代表
赵彦方	男	1948	山东曹县	西安铁路分局	分局长	2003年当选第十届全国人民代表大会代表

第二节 劳动模范

一、全国劳动模范,“五一”劳动奖章获得者

姓 名	性 别	生 年	籍 贯	单 位	职 务	命名时间	荣誉称号	主要事迹
朱端瑞	男	1958	陕西石泉	西乡工务段	巡道工	1986	“五一”劳动奖章	在职期间,防止大大小小事故15件,受到各级组织好评
杜振才	男	1949	陕西西安	西安东站	站长	1990	“五一”劳动奖章	任职期间,大胆管理、开拓,运输效益和经济收入创建站历史最好成绩

续表

姓名	性别	生年	籍贯	单位	职务	命名时间	荣誉称号	主要事迹
张久岭	男	1951	河南夏邑	西安机务段	司机长	1990	“五一”劳动奖章	率领全组安全行车 12 万多公里,本人累计安全行车近 30 万公里
解和平	男	1953	陕西安康	紫阳工务段	工长	1991	“五一”劳动奖章	长年坚守在艰苦地区,所管巴山隧道质量良好,工班 3 000 天无任何事故
杜金虎	男	1941	陕西岐山	西安车辆段	乘务长	1993 1995	“五一”劳动奖章 全国劳动模范	精心保养车辆,12 250 天无一切行车事故
胡宝昌	男	1962	湖南衡阳	凤州工务段	线路工	1993	“五一”劳动奖章	为保护国家财产与犯罪分子英勇搏斗,壮烈牺牲
迭振水	男	1946	河南开封	西安机务段	司机长	1996	“五一”劳动奖章	安全行车 94 万公里,防止大、险性事故 8 件
易兰芬	女	1959	四川中江	略阳工务段	巡山工	1995	全国劳动模范	主动要求到山区工作,13 年如一日养护隧道
安怀忠	男	1949	陕西旬邑	安康工务段	线路工	1995	全国劳动模范	无私奉献、苦干实干,乐于助人,在家庭经济紧张条件下,拿出工资奖金,义务帮扶职工 30 余人。
侯玉柱	男	1942	河南封丘	宝鸡机务段	工人	1996	“五一”劳动奖章	搞技术革新和发展成果 102 项,创效益 413 万元
陈淑贞	女	1945	陕西城固	安康生活服务中心	公寓主任	1996	“五一”劳动奖章	公寓工作 20 多年,千方百计提高服务质量,廉洁奉公,拒收红包,关心职工捐助一千多元,义务奉献 860 多小时
耿官振	男	1938	河南汝阳	西安列车段	运转车长	1997	“五一”劳动奖章	担任运转车长 20 年,安全乘务 54 万公里
郑子云	男	1949	天津市	宝鸡车务段	段长	1999	“五一”劳动奖章	实施“三项制度”改革,连续安全生产 5 周年
杨会平	男	1949	河北定兴	西安机务段	司机长	2000	全国劳动模范	担任机车乘务工作 35 年,安全行车百万多公里
蔡富平	男	1957	陕西绥德	汉中线路段	工长	2000	全国劳动模范	以身作则,刻苦钻研业务技术,带领班组推出不少新产品、新技术,受到一致好评
王心岗	男	1961	陕西富平	西安分局计统分处	副分处长	2002	“五一”劳动奖章	开发运输统计“计算机多媒体数据采集系统”,节约工时 23%

续表

姓名	性别	生年	籍贯	单位	职务	命名时间	荣誉称号	主要事迹
杨志华	男	1952	陕西礼泉	西安分局	工会主席	2003	“五一”劳动奖章	为职工办大量实事、好事，赢得好评
姚荣俊	男	1956	陕西安康	安康机务段	司机长	2004	“五一”劳动奖章	工作责任感强，总结出“抓六点，把五关，四盯四防”行车工作法

二、省、部级劳动模范、火车头奖章获得者

姓名	性别	生年	籍贯	单位	职务	命名时间	荣誉称号	主要事迹
阎宝树	男	1947	河南巩县	西安西站	党委书记	1990	火车头奖章	带领党委“一班人”正确处理党政关系，为西站获全路“文明货场”，局、市文明单位做出贡献
艾清林	男	1930	辽宁西丰	宝鸡车站	门卫	1990	火车头奖章	担任门卫，一人干过去3个人的工作，清扫院内外卫生，办公楼厕所，夜晚巡视，分发报纸信件
谢玉昌	男	1933	河南长葛	西安机务段	司机长	1990	火车头奖章	担任司机25年，防止大事故10起，险性事故12件，一般事故18件
唐世林	男	1943	安徽	咸阳桥隧工程段	段长	1990	火车头奖章	担任段长以来，该段产值、利润逐年递增。获分局、郑州铁路局先进单位、模范单位，奖牌、锦旗27块（幅），获省文明单位
王安定	男	1950	陕西西安	西安东车辆段	党支部书记	1990	火车头奖章	注重抓支部建设和思想政治工作，车间实现2177天无责任事故，连续3年被分局、路局、铁道部评为先进党支部
李军	男	1952	陕西米脂	西安南郊建筑段	电工班班长	1990	火车头奖章	带领全班注重施工质量，利用工余和节假日安装电器设备50多台，试制安装三极管节能开关830个，节约资金2万余元
王德良	男	1954	陕西岐山	西安电务工程段	设计组组长	1990	火车头奖章	在凤广段大修设计中，将17站段的设计按站场布置划分归类，节约资金237.59万元

续表

姓名	性别	生年	籍贯	单位	职务	命名时间	荣誉称号	主要事迹
安秀珍	女	1942	河南郑州	西安客运段	供水员	1990	火车头奖章	二十多年供水员工作,从不叫苦喊累,兼任班组安全员,从未因车门漏锁出责任事故
高明义	男	1945	陕西西安	西安西站装卸一班	班组长	1990	火车头奖章	大胆管理,吃苦在前,小组生产任务年年月月超额完成,已提前完成4年的工作量,多贡献12 000多工时,缝包钉箱16 000多件
管煜	男	1957	河北唐山	紫阳工务段	主任 巡视员	1990 1992	火车头奖章 陕西省劳动模范	主动到艰苦的巴山工作,带领职工探索科学养路方法,使线路质量迅速提升到全段前列,克服病痛和生活挫折关心山区青工婚姻问题,促成多对美好婚姻
苏明远	男			安铁公安处	侦查员	1990	火车头奖章	
谢贵良	男			安康生活段	服务员	1990	火车头奖章	
胡秀君	男	1948	河南许昌	安康机务段	司机	1991	火车头奖章	从事机车乘务20多年,坚持三早、三细、规范工作原则,严格要求自己工作认真负责
王建恒	男			安铁公安处	侦查员	1991	火车头奖章	
杨承芳	男	1946	重庆江津	万源车务段	值班员	1991	火车头奖章 铁道部劳动模范	扎根巴山20年如一日,奉献青春与忠诚。接发列车10万余列未出问题。
张天锡	男	1940	河南长垣	西安机务段	司机	1991 1992	火车头奖章 陕西省劳动模范	任火车司机20多年,安全行车90多万公里
路治国	男	1946	陕西淳化	三原工务段	代理 领工员	1991	火车头奖章	工作尽职尽责,成绩突出
王显斌	男	1953	辽宁林西	略阳供电段	工长	1991 1992	火车头奖章 陕西省劳动模范	扎根山区19年,让4个接触网工区成为段上放心的先进班组
翟振江	男	1945	河南温县	西安东车辆段	检车员	1991	火车头奖章	身兼多职,样样工作都很出色

续表

姓名	性别	生年	籍贯	单位	职务	命名时间	荣誉称号	主要事迹
汪自强	男	1965	浙江	西安东站	连结员	1991 1992	火车头奖章 陕西省劳动模范	在脏、累、险、重的工作岗位上,吃苦在前,不计个人得失
耿官振	男	1938	河南 汝阳	西安列车段	运转车长	1991 1995 1998	火车头奖章 铁道部劳动模范 铁道部劳动模范	严格执行规章制度,全年防止大小事故 20 余起
高留锁	男	1951	河南 荥阳	宝鸡电务段	工 长	1991	火车头奖章	带领职工对陈旧设备精检细修,工区连续 4 460 天无行车责任事故
陈宝才	男	1956	河南 民权	宝鸡机务段	司 机	1991 1992	火车头奖章 陕西省劳动模范	认真执行作业标准,趟趟安全正点
刘 金	女	1969	河南 虞城	西安客运段	服务员	1991	火车头奖章	为旅客服务热心、周到,被赞誉为“春姑娘”,收到表扬信 371 件
薛英明	男	1953	山西 兴县	咸阳车站 公安所	所 长	1991	火车头奖章	带领全所干警一年内破获刑事案件 91 起,其中重大案件 3 起
高志勤	男	1935	河南 清丰	西安车站	站 长	1991 1992	火车头奖章 陕西省劳动模范	任站长以来,工作年年创新,车站多次受到上级表彰
侯玉柱	男	1942	河南 封丘	宝鸡机务段	钳 工	1991	铁道部劳动模范	工作尽职尽责,技术革新成果突出
崔芳萍	女	1959	陕西 华县	西安车站	客运员	1991	铁道部劳动模范	热爱本职工作,为旅客办好事 2 684 件,重点照顾旅客 2 364 人
何志午	男	1945	陕西 蓝田	咸阳桥隧 工程段	工 长	1992	陕西省劳动模范	重视工程质量,坚持跟班作业,带领全班多次提前完成任务
赵增武	男	1936	河北 唐县	拓石工务段	总工程师	1992	陕西省劳动模范	为养护铁路,创造多种治山方法,整治 100 多处山体病害
安继宗	男	1937	河北 保定	西安东 车辆段	工会主席	1992	陕西省劳动模范	关心爱护职工,5 年探视职工、家访谈心 1 000 多人次,为职工解决困难 208 个

续表

姓名	性别	生年	籍贯	单位	职务	命名时间	荣誉称号	主要事迹
刘陇光	男	1959	河南郑州	青石崖车站	站长	1992	陕西省劳动模范	在山区工作 13 年,被职工誉为铁路运输的“老黄牛”
王周平	男	1941	陕西扶风	咸阳车务段	值班员	1993	火车头奖章	安全接发列车 12 年,为年轻职工做出榜样
李宝琦	男	1942	河北望都	宝鸡车站	站长	1993 1994	火车头奖章 铁道部劳动模范	带领职工团结奋战,运输收入创历史最高水平
刘志文	男	1934	河南淅池	西安客运段	主任	1993	火车头奖章	在客运工作岗位上,40 年如一日,早来晚归,无私奉献
李军军	男	1953	陕西户县	西安机务段	司机长	1993	火车头奖章	机车组安全走行 374 万公里,防止各类事故 389 件
王利飞	男	1956	陕西榆林	宝鸡机务段	司机长	1993	火车头奖章	机车组安全走行 309 万公里,被分局命名“标杆班组”
嵇振声	男	1956	山东高密	略阳供电段	工长	1993	火车头奖章	一年内没发生设备故障,超额完成各项生产任务
庞忠	男	1943	陕西凤翔	宝鸡工务段	巡道工	1993 1995	火车头奖章 铁道部劳动模范	及时发现和处理多起事故,保证安全生产
张洪坤	男	1957	江苏扬州	西安电务段	领工员	1993	火车头奖章	用科学管理搞好管内信号设备,保证行车安全
徐波	男	1945	陕西靖边	西安东车辆段	工长	1993 1994	火车头奖章 铁道部劳动模范	制定职工过“三关”制度,班组安全生产 28 年
王腊八	男	1947	河南封丘	宝鸡建筑段	工长	1993	火车头奖章	工区质量合格率 100%,深受职工好评
赵常德	男	1939	陕西泾阳	宝鸡运输技校	校长	1993 1995	火车头奖章 铁道部劳动模范	坚持从严治校,培养的学生深受用人单位欢迎

续表

姓名	性别	生年	籍贯	单位	职务	命名时间	荣誉称号	主要事迹
李如松	男	1957	安徽阜阳	略阳工务段	技术员	1993	火车头奖章	在抗洪抢险中连续奋战20个昼夜,为铁路安全畅通作出贡献
余再清	男	1962	陕西安康	安康供电段	计工员	1992	火车头奖章 陕西省劳动模范	刻苦钻研业务,工作认真负责,被路局、分局命名技术能手
安怀忠	男	1949	陕西旬邑	安康工务段	线路工	1992 1993	火车头奖章 铁道部劳动模范	(同前)
刘君兰	女	1956		安康列车段	列车长	1992	火车头奖章	
唐志兴	男	1953		安康车务段	站长	1992 1994	火车头奖章 铁道部劳动模范	奉献小站15春秋,团结全站,克服困难,实现车站安全4984天
罗厚金	男	1947	陕西安康	安康车辆段	工长	1991	火车头奖章	
韩巨江	男	1957		安康车务段 吕河车站	站长	1993	火车头奖章	
余美海	男	1947	湖北枣阳	安康建筑段	工长	1993 1998	火车头奖章 铁道部劳动模范	抓基础,完善制度,台账管理规范化,以身作则,班组月月超额完成任务
蒙庆华	男	1955	陕西城固	汉中供电段	工长	1993 1995	火车头奖章 铁道部劳动模范	集中精力处理设备缺陷,加强巡视,对关键地段、薄弱环节心中有数,保证安全
陈淑贞	女	1945	陕西城固	安康生活段	公寓主任	1993 1995	火车头奖章 铁道部劳动模范	(同前)
孙义海	男	1963	甘肃秦安	西安电务段	电缆工长	1994	火车头奖章	在电缆线路标准化建设中成绩突出
李文仁	男	1936	河南洛阳	西安车辆段	工程师	1994	火车头奖章	解决客车运行中发生的9件疑难问题,保证列车安全运行
胡湘荣	男	1957	湖南岳阳	西安电气化工程公司	班长	1994 1995	火车头奖章 铁道部劳动模范	工作中吃苦耐劳,月月超额完成生产任务
顾祝刚	男	1963	江苏涟水	宝鸡东站	调车长	1993	火车头奖章	连续3年无违章违纪,小组全年超编解列车103列

续表

姓名	性别	生年	籍贯	单位	职务	命名时间	荣誉称号	主要事迹
王飞	男	1948	陕西蒲城	新丰镇机务段	燃料值班员	1993	火车头奖章	带领全班职工努力完成发煤任务,成绩突出
刘铁仁	男	1946	河南尉氏	宝鸡车辆段	工长	1993	火车头奖章	工作尽职尽责,一年内义务加班300个小时
党纯萍	女	1957	陕西合阳	宝鸡车站	货运员	1993	火车头奖章	对货主热心、耐心,尽心尽力,受到货主好评
鲍社会	男	1951	陕西西安	西安西站	装卸工	1994 1995	火车头奖章 铁道部劳动模范	工作中以身作则,干标准活,上标准岗,年年超额完成任务
宁宝平	男	1959	河北唐山	宝鸡供电大修段	工长	1994	火车头奖章	安心山区工作,年年超额完成生产任务
杨如意	男	1955	河南扶沟	新丰镇机务段	司机长	1993	火车头奖章	带领包承组人员安全生产无事故,成为段上的红旗标杆班组
张栓儿	男	1950	陕西凤翔	虢镇线路工程段	线路工	1994	火车头奖章	严守操作规程,未发生任何责任事故
王培良	男	1971	四川江津	凤州工务段	养路工	1993	火车头奖章	为保护国家财产,舍生忘死,与犯罪分子英勇搏斗
胡宝昌	男	1962	湖南衡南	凤州工务段	线路工	1993	火车头奖章	为保护国家财产,舍生忘死,与犯罪分子英勇搏斗
付林山	男	1945	河南荥阳	宝鸡工务段	领工员 线路科长	1994 1998	火车头奖章 铁道部劳动模范	经常深入施工现场指导工作,为提高线路质量做出贡献
马文生	男	1946	陕西长安	西安东站	值班员	1994	车车头奖章	安全接发列车11年,防止事故1起
白发祥	男	1949	陕西临潼	西安客运段	段长	1994	火车头奖章	领导客运段职工连续3年超额完成各项任务,未发生任何事故

续表

姓名	性别	生年	籍贯	单位	职务	命名时间	荣誉称号	主要事迹
默金杰	男	1951	河北新乐	凤州工务段	机修工	1994	火车头奖章	研制出一批“防锈螺母”,减轻职工劳动强度
温书泉	男	1968	河南南阳	宝鸡供电大修段	工长	1994	火车头奖章	带领全班职工连续3年按时完成接触网高空作业,成绩显著
蒋伟茂	男	1943	上海	宝鸡电务段	段长	1994	火车头奖章	重视安全,严格管理,各项工作跨入分局电务系统先进行列
王萍	女	1963	河北文安	西安分局电务分处	机要报务员	1994	火车头奖章	工作尽职尽责,成绩突出
段万顺	男	1951	河南长葛	渭南车务段	值班员	1995	火车头奖章	身为班组长,大胆管理,严格要求,班组实现安全生产3547天
阎萍	女	1954	河南开封	西安西站	货运员	1995	火车头奖章	担任货运员12年,先后为300多名货主排忧解难,受到货主赞扬
韩秉钧	男	1947	陕西礼泉	西安车站	站长	1995 1997	火车头奖章 陕西省劳动模范	努力工作,大胆创新,车站取得一系列高层次荣誉
黄三久	男	1938	陕西富平	西安客运段	工会主席	1995	火车头奖章	配合行政工作,发挥工会的职能作用,为段“两个”文明建设作出贡献
高林	男			安康分局工会	指导员	1994	火车头奖章	
王红	女	1973	陕西汉中	汉中车站	值班员	1994 1995	火车头奖章 铁道部劳动模范	
吴庭寿	男			汉中工务段	工长	1994	火车头奖章	
姚荣俊	男	1956	陕西汉阴	安康机务段	司机	1994 1997	火车头奖章 陕西省劳动模范	刻苦钻研业务,工作认真负责,防止机故和险性事故多件,保证安全正点

续表

姓名	性别	生年	籍贯	单位	职务	命名时间	荣誉称号	主要事迹
邵凤琴	女	1962	河南扶沟	汉中车务段	板道员	1994	火车头奖章	
张庆杰	男	1965	四川达州	安康电务段	工长	1994	火车头奖章	带领职工立足山区,整治设备工区连续10年无任何故障
郭洪涛	男			安康车辆段	主任	1994	火车头奖章	
殴景泉	男	1951	陕西汉中	勉西机务段	司机	1994	火车头奖章	安全走行48万公里,防止多起行车和路外伤亡事故
卢玉梅	女	1960	河南郑州	安康列车段	列车长	1994	火车头奖章	工作成绩优异,技术过硬,多次被评为技术标兵,技术能手
程建敏	男	1947	陕西武功	安康列车段	党委书记	1994	火车头奖章	带领全段安全、效率、路风、营销、培训等方面取得良好成绩
苟娜蕊	女	1956	陕西太白	安康机务段	工长	1994	火车头奖章	爱岗敬业,年年完成生产任务,研制辅助电机电枢引出器等多项设备,提高检修质量,节约资金,降低劳动强度,防止事故
杨继鹏	男	1958	陕西汉中	勉西机务段	司机	1994	火车头奖章	出勤坚持“三早”,精心保养机车,总结出一套平稳操作办法,两次防止列车、机车颠覆事故
王琮琨	男		山东营县	安康电务段	技师	1994 1999	火车头奖章	认真负责,技术过硬,参与大量通信工程施工,解决多项故障难题,受到多项表彰
覃自强	男	1965	四川广元	安康车辆段	工长	1994	火车头奖章	
易学喜	男	1944	重庆	安康列车段	工人	1994	火车头奖章	担任运转车长,及时发现钢轨断裂,拉伐紧急制动,防止翻车事故
周祥山	男	1950	河南孟县	西安车辆段	工长	1994 1998	火车头奖章 铁道部劳动模范	工作认真负责,坚持作业标准化,改造100多件非标准设备,创造价值50多万元

续表

姓名	性别	生年	籍贯	单位	职务	命名时间	荣誉称号	主要事迹
洪智杰	男	1951	陕西武功	西安建筑段	党委书记	1995 1997	火车头奖章 陕西省劳动模范	职工思想建设工作成绩突出
张作忠	男	1954	山东鱼台	西安水电段	电力工 工 长	1995 1998	火车头奖章 铁道部劳动模范	热爱本职工作,主动为用户服务,一年来收到表扬信 60 封
田文玉	男	1948	陕西城固	略阳工务段	桥隧工	1995	火车头奖章	在身患癌 5 年中,忍着剧痛坚持上班直到病逝
董 银	男	1942	陕西宝鸡	宝鸡电务段	信号工	1995	火车头奖章	工作中尽职尽责,从未发生事故
刘长乐	男	1954	河南开封	西安东车辆段	副主任	1995	火车头奖章	从严要求,大胆管理,使列检所从老大难转变为先进班组
陈莲英	女	1957	陕西安康	安康分局劳动服务公司	会 计	1995	火车头奖章	勤勤恳恳,兢兢业业,坚持原则,不徇私情,作好财务工作,团结同志,义务奉献
蔡富平	男	1957	陕西绥德	汉中线桥段	工 长	1995 1997	火车头奖章 陕西省劳动模范	带领班组学习钻研业务技术,推出不少新产品、新设备,为安全生产做出贡献
何忍仓	男	1954	陕西	安康分局调度所	调度员	1995	火车头奖章	
陈和平	男	1955	河南尉氏	安康建筑段	工 长	1995	火车头奖章	尽职尽责优质服务,高标准作好大维修,创建精品服务工程
王均印	男			安康分局集团公司	副处长	1995	火车头奖章	
刘长增	男	1941	河南许昌	临潼疗养院	多经理	1995 1998	火车头奖章 铁道部劳动模范	在多种经营工作中做出突出贡献
张继红	男	1960	陕西丹凤	梅家坪车务段	调车长	1995	火车头奖章	
赵增旺	男	1942	陕西富平	咸阳桥隧公司	工 长	1995	火车头奖章	狠抓基础,完善规章,民主选举,带领班组克服困难,完成任务

续表

姓名	性别	生年	籍贯	单位	职务	命名时间	荣誉称号	主要事迹
杨双弟		1946	河南	西安建筑段	工长	1995	火车头奖章	
周玉林	男	1947	河南尉氏	铜川南站	货运领班	1995	火车头奖章	
付林山	男	1945	河南荥阳	宝鸡工务段	线路科长	1995 1998	火车头奖章 铁道部劳动模范	作风扎实,注重实干,经常深入班组,现场指导,战胜病痛,扎根工地,全段线路年检消灭“失格”,优良率98%
杨援朝	男	1949	四川乐至	略阳工务段	巡道工	1995	火车头奖章	16年如一日,巡查线路尽职尽责,发现处理设备隐患200多个
何玉萍	女	1962	四川大邑	宝鸡列车段	餐车服务员	1995	火车头奖章	工作认真负责,热情服务,获全局旅服系统“技术能手”称号,评为全段“十大党员标杆”
乔西京	男	1965	河南新郑	西安车站	给水值班员	1995	火车头奖章	以身作则,发挥表率作用,抓管理,落实“两纪一化”,关心职工,做到有病必防,有困必帮,有问题必谈,注意和兄弟班组搞好配合
迭振水	男	1946	河南开封	西安机务段	司机长	1994 1995	火车头奖章 铁道部劳动模范	多年保持安全行车
刘利民	男		山东掖县	西安电务段	副段长	1995	火车头奖章	主管多经,效益增加,职工收入上升,住房得到解决
苟德宁	男	1941	四川南部	宝鸡东站	站长	1995	火车头奖章	坚持抓管理,抓安全,车站连续实现4个安全百日;扭转亏欠,超额完成全年任务,狠抓多经创收,职工收入增加
汲万本	男	1948	山东东昌邑	宝鸡机务段	段长	1995	火车头奖章	坚持严格要求,加强管理,带领全段取得安全、生产优异成绩

续表

姓名	性别	生年	籍贯	单位	职务	命名时间	荣誉称号	主要事迹
娄华清	女	1955	浙江	咸阳车务段	车号员	1996	火车头奖章	抄车号工作尽职尽责,成绩突出
张拉省	男	1966	陕西凤翔	宝鸡东站	连结员	1996	火车头奖章	任职九年,未发生责任事故,防止多起列车相撞事故
杜宝林	男	1957	河南中牟	宝鸡列车段	列车长	1996 1998	火车头奖章 铁道部劳动模范	以身作则,严格管理,所领导车班获陕西省全面质量管理三等奖
陶延亭	男	1948	河南新郑	宝鸡电力机车段	电力工长	1996 1998	火车头奖章 铁道部劳动模范	革新机车装置十余项,为企业创收50多万元
杨会平	男	1949	河北定兴	西安机务段	司机	1996 1997	火车头奖章 陕西省劳动模范	安全行车22年,防止各类行车事故52件
何仲育	男	1947	陕西乾县	宝鸡机务段	纪委书记	1996	火车头奖章	党风廉政建设工作成绩优异
孟庆和	男	1957	陕西高陵	三原工务段	工长	1996	火车头奖章	坚持跟班作业,工区在轨检车检查验收中次次达标
李振林	男	1958	河南洛阳	西安工务段	领工员	1996	火车头奖章	在抢修电缆施工中表现突出
王西运	男	1953	山西长治	西安通信段	电缆工	1996	火车头奖章	在抢修电缆施工中表现突出
黄亭禹	男	1951	黑龙江	西安电务段	段长	1996 1998	火车头奖章 铁道部劳动模范	狠抓安全生产,1996年西安电务段被铁道部命名为安全优质电务段
罗成红	男	1949	湖南常宁	宝鸡车辆段	检车员	1996	火车头奖章	安全检车30多万辆,防止较大故障60多件
安居胜	男	1971		西安铁路公安处	民警	1996	火车头奖章	为保护人民生命财产安全,与犯罪分子作斗争,身负重伤
杨运彪	男	1964	陕西安康	安康车站	调车长	1996	火车头奖章	
赵养民	男	1952	陕西户县	安康工务段	主任领工员	1996 1997	火车头奖章 铁道部劳动模范	练就检查设备病害火眼金睛,保证线路维修质量,长年义务奉献,不计较个人得失

续表

姓名	性别	生年	籍贯	单位	职务	命名时间	荣誉称号	主要事迹
张平	男	1963	陕西安康	安铁公安处	团委书记	1996	火车头奖章	
张跃钢	男			安康东站	调车长	1996	火车头奖章	
李宜民	男	1955	山东蓬莱	安康工务段	工长	1996	火车头奖章	养路工作 20 多年,干一行,爱一行,精一行,钻研技术,攻坚克难,为运输安全保驾护航
郑子云	男	1949	天津	宝鸡车务段	段长	1997	火车头奖章	确定基础取胜,坚持以人为本,加大营销力度,运输效益职工收入稳步提高
何自庆	男	1955	陕西西乡	安康分局运输分处	副处长	1997	陕西省劳动模范	严格要求,大胆管理,加强分析指导,保证分局运输指标完成
李莉	女	1956	山东青岛	安康列车段	列车长	1997 2001	火车头奖章 铁道部劳动模范	树立营销意识,坚持优质服务,多次自己拿钱救助困难旅客,办事公正、关心职工,班组连获 5 年局先进
郑桂林	男	1954	吉林梨树	略阳供电段	工长	1997	火车头奖章	以身作则,科学管理,工区获全段唯一示范班组
何慧明	男	1953	陕西洋县	勉西机务段	司机 司机长	1997 2001	火车头奖章 铁道部劳动模范	20 余年防止行车事故 486 件,安全走行 73 万公里,挽救 218 条人命,21 次获上级奖励
关学发	男	1943	陕西旬阳	安康工务段	巡道工	1997	火车头奖章	立足本职,坚守岗位,巡道认真负责,病害及时记录,为班组安全提供资料
党少林	男			安康分局 资金结算中心	主任	1997	火车头奖章	
杨志国	男	1953	河北城安	西安分局	分局长	1997	陕西省劳动模范	团结带领一班人,为分局安全生产做出突出贡献
秦随周	男	1946	河南博爱	分局经济技术 开发集团公司	副局长 总经理	1997	陕西省劳动模范	在分局经济技术开发工作中做出突出贡献
朱万恒	男	1951	江苏扬州	宝鸡车务段	值班员	1997	陕西省劳动模范	长期坚持标准化作业,近三十年安全生产无一切事故
祁引民	男	1950	陕西武功	宝鸡西工务段	巡道工	1997	火车头奖章	平凡岗位工作 29 年,认真负责,一丝不苟,小改小整收集废料,贡献 300 多个工作日

续表

姓名	性别	生年	籍贯	单位	职务	命名时间	荣誉称号	主要事迹
吴友德	男			西安分局工程工业公司	经理	1997	火车头奖章	带领公司超额完成各项任务,综合效益大幅提高,获“AAA”级最高质量信誉等级
杨援朝	男	1949	四川乐至	略阳工务段	巡道工	1997	陕西省劳动模范	16年如一日尽职尽责查巡线路,发现并处理事故隐患200多个
黄本治	男	1939	河南滑县	西安客运段	队长	1997	火车头奖章	发挥模范带头作用,共建文明列车,提高服务质量,车队获“双拥模范,文明列车”称号
马春敏	男	1963	江苏丹徒	西安机务段	司机长	1998 2001	火车头奖章 铁道部劳动模范	连续安全运输423万公里,防止各类事故463件
陈宇生	男	1951	河南洛阳	宝鸡机务段	段长	1998	火车头奖章	带领全段职工努力拼搏,超额完成各项工作任务
周树德	男	1949	河南义马	略阳供电段	党委书记	1998	火车头奖章	职工思想建设工作成绩突出
高德柱	男	1949	陕西西安	西安工务段	工长	1998	火车头奖章	研制出岔心轨距拉板、尖轨跟端轨距挡板,保证行车安全
凌泽章	男	1958	四川内江	凤州工务段	工长	1998	火车头奖章	带领职工连年完成各项生产任务,未发生任何事故
张宝成	男	1958	山东济南	略阳电务段	工长	1998	火车头奖章	以身作则,严格管理,一年内把落后工区改变成先进班组
薄景亮	男	1952	陕西户县	西安建筑段	水道工	1998 2001	火车头奖章 铁道部劳动模范	20年来工作兢兢业业,任劳任怨,被群众称赞为“徐虎”式的好工人
张升堂	男	1949	陕西扶风	西安生活段	段长	1998	火车头奖章	依靠群众搞好全段经营管理,1997年获铁道部“优质生活段”称号
胡国平	男	1954	河南中牟	宝鸡车务段	宝鸡南站站长	1998 2001	火车头奖章 铁道部劳动模范	以身作则,严格管理,截至年底实现安全生产2045天
关元元	女	1969	河南宁陵	西安西站	货运员	1998	火车头奖章	热爱本职工作,义务为货主送货,累计放弃大休170个工作日
张宝安	男	1957	天津	宝鸡列车段	餐车长	1998	火车头奖章	工作中不断创新,提供特色服务,餐车服务达到优质高效

续表

姓名	性别	生年	籍贯	单位	职务	命名时间	荣誉称号	主要事迹
饶辉	男	1969	四川仪陇	宝鸡供电大修段	工长	1997	火车头奖章	遵章守纪,严把安全,热心工区公益,乐于助人
周德平	男	1950	河南温县	武功车务段	值班站长	1998	火车头奖章	
金书君	男	1948	河南郑州	安康分局	分局长	1998 2002	火车头奖章 陕西省劳动模范	带领分局在安全和运输生产中取得突出成绩
鲁艳香	女	1958	辽宁北镇	安康车务段	货运值班员	1998 2004	火车头奖章 铁道部劳动模范	多方揽货源,车站经济效益稳居全段之首,刻苦学习,吃苦在前
尹行乐	男	1972	陕西安康	紫阳工务段	工长	1998 2002	火车头奖章 陕西省劳动模范	艰苦地区工作10年,义务奉献工时300多个,善于管理作风民主,关心职工
刘金明	男	1946	陕西安康	安康水电段	给水司机	1998 2004	“火车头”奖章 铁道部劳动模范	转战7个艰苦小站给水所,作好消毒净化,每所个个达标,义务修水表管道
党纯萍	女	1957	陕西合阳	宝鸡车站	值班员	1999	火车头奖章	用优质服务为铁路运输创造效益,1998年被评为营销状元
马德星	男	1944	北京	宝鸡车务段	党委书记	1999	火车头奖章	工作尽心尽职,敢抓敢管,深受广大职工好评
柴利军	男	1965	陕西周至	新丰镇机务段	司机长	1999 2002	火车头奖章 陕西省劳动模范	安全行车84446公里,未发生任何事故
尹宏涛	男	1944	陕西兴平	宝鸡电力机车段	工会主席	1999	火车头奖章	创造性地开展工作,段工会1999年获铁道部“模范职工之家”荣誉
王宝成	男	1960	山东邹平	宝鸡西工务段	工长	1999 2001	火车头奖章 铁道部劳动模范	所管线路质量多年保持优良水平
董建成	男	1961	陕西临潼	阎良电务段	工长	1999	火车头奖章	十几年带领工区多次获先进班组、一级班组等荣誉
李合旺	男	1960	河南郑州	宝鸡车辆段	乘务指导	1999	火车头奖章	几年来防止客车重点故障467件,值乘客车连续8年被局鉴定为一级列车
周荣萍	女	1955	安徽定远	西安车站	客运员	1999	火车头奖章	对旅客以诚相待,为旅客排忧解难,年内为旅客办好事200件,获表扬38份

续表

姓名	性别	生年	籍贯	单位	职务	命名时间	荣誉称号	主要事迹
于宏彦	男	1946		西安西站	站长	1999	火车头奖章	车站实现安全生产 1900 天,创建站以来最好水平
史平均	男	1950	河南洛阳	西安东站	调度员	1999	火车头奖章	消灭违章违纪,取得安全生产 7621 天好成绩
冯平娟	女	1964	江苏武进	汉中车务段	货运值班员	1999	火车头奖章	
王万泉	男			汉中工务段	工长	1999	火车头奖章	
马宝德	男			安铁公安处	副处长	1999	火车头奖章	
汤宽亮	男	1955	陕西潼关	安康车站	站长	2000 2001 2002	火车头奖章 陕西省劳动模范	热情周到为旅客服务,车站经济效益不断增加,改善管理,爱护职工,车站连续 14 年安全生产
任际平	男			安铁公安处	副所长 民警	2000 2001 2002 2004	火车头奖章 陕西省劳动模范 铁道部劳动模范	坚持边远小站,出色完成治保任务,秉公执法,清正廉洁,深受地方政府和群众好评
赵光勇	男	1969		安康车辆段	安全员 检车员	2000 2001	火车头奖章	
熊建华	男	1965	四川筠连	安康电务段	工长	2000 2001	火车头奖章	任劳任怨,兢兢业业,圆满完成各项任务,处理设备故障 20 余件,隐患 30 余件
赵凤仙	女	1955	河南洪县	宝鸡车站	检票员	2000 2004	火车头奖章 铁道部劳动模范	从事客运工作 20 多年,尽职尽责,成绩突出
王淑仙	女	1958	陕西宝鸡	宝鸡列车段	副列车长	2000	火车头奖章	全心全意为旅客服务,受到旅客表扬 600 多件(次),被誉为旅客的贴心人
孟艳荣	女	1963	河南信阳	西安客运段	餐车长	2000	火车头奖章	列车餐营服务认真负责,受到广大旅客好评
邢向民	男			西安分局 开发公司	总经济师	2000	火车头奖章	

续表

姓名	性别	生年	籍贯	单位	职务	命名时间	荣誉称号	主要事迹
职爱平	女			西安车站劳动服务公司	副总经理	2000	火车头奖章	
杨铜生	男	1964	河南许昌	西安水电段	工长	2000 2004	火车头奖章 铁道部劳动模范	任工长以来,从严务实,将落后班组改变为先进班组
王公民	男	1958	陕西大荔	宝鸡机务段	主任	2000	火车头奖章	实施“干部分片、分工包保安全生产”等制度,消灭不合格班组
吕建平	男	1961	陕西耀县	三原工务段	巡道工	2000 2002	火车头奖章 陕西省劳动模范	所管辖线路15年每次验收都达到优良标准
袁玉科	男	1963	河南鹤壁	宝鸡工务段	工长	2000	火车头奖章	学习刻苦,业务精通,解决生产中的许多疑难问题
张树春	男	1965	河南洛阳	西安东车辆段	工长	2000 2004	火车头奖章 铁道部劳动模范	带领班组职工围绕安全生产进行质量攻关,成绩显著
周志勇	男	1951	河南商丘	宝鸡车辆段	检车员	2000	火车头奖章	总结“看、听、闻、摸”检修车辆方法,多次防止故障
陈民光	男	1947	陕西西安	西安材料厂	副科长	2000	火车头奖章	狠抓安全生产,完善9项安全操作规程,杜绝事故隐患
王心岗	男	1961	陕西富平	西安分局计统分处	高级统计师	2000	火车头奖章	完成“多媒体计算机数据采集系统”等多项科研成果,获陕西省及郑州局科技进步奖5项
史峰立	男	1950	陕西武功	西安商贸总公司	总经理	2000	火车头奖章	带领公司职工较好完成各项经营指标和承包任务,为分局做出较大贡献
宋宽荣	男	1948	河南驻马店	西安东站	站长	1998 2001	火车头奖章 铁道部劳动模范	年下现场检查指导442次,解决各类问题294件,东站安全生产保持长期稳定
陶飞	男	1965	江苏淮安	西安车辆段	工长	1998 2001	火车头奖章 铁道部劳动模范	研制10余种工具,修复电动扳手20余台,节约工具费用10万余元
刘丹凤	女	1953	陕西宁强	西安分局财务分处	分处长	1998 2001	火车头奖章 铁道部劳动模范	制定一系列财务管理制度和措施,确保安全生产资金的需求

续表

姓名	性别	生年	籍贯	单位	职务	命名时间	荣誉称号	主要事迹
张琦	男	1967	河南巩县	西安客运分公司	检车员	2001	火车头奖章	带领班组职工精检细修,确保客车检修质量
王成	男	1972	吉林德惠	西安供电段	工长	2001	火车头奖章	工区连续多年无人身、行车事故
王长友	男	1957	河南温县	宝鸡机务段	司机	2001	火车头奖章	安全行驶 1340 多趟,计 70 多万公里,防止各类事故 68 件
王宝义	男	1962	安徽孟城	宝鸡西工务段	养路工	2001	火车头奖章	严格坚持“三不放过”原则,杜绝各类事故,线路质量高
李志实	男	1954	陕西富平	阎良电务段	主任	2001 2004	火车头奖章 铁道部劳动模范	多元经营成绩突出
刘永生	男	1965	河南商丘	阎良建筑段	司机	2001	火车头奖章	出色完成各项生产任务,连续 3 年被评为路局“双文明”先进个人
王中华	男	1959	安徽肥东	西安装卸机械厂	班长	2001	火车头奖章	带领全班职工完成 36 吨门吊的制造及安装任务,质量优良
袁志刚	男	1954	天津	西安车站	主任	2001	火车头奖章	带领公司员工克服困难,全面完成各项经营指标
樊久梅	女	1960	河南密县	虢镇车务段	值班员	2001	火车头奖章	出售 200 多万张车票,办理 5 万多件行包无一例差错
杨荣长	男	1944	山东枣庄	西安分局纪委	书记	2001	火车头奖章	带领全分局纪检监察干部,高质量完成反腐倡廉各项任务
李静瑞	女	1965	天津市	西安车站	售票员	2001 2002	火车头奖章 陕西省劳动模范	10 多年安全发售车票 300 多万张,无任何事故
丁五四	男	1954	河北辛集	韩城车站下峪口站	站长	2001	火车头奖章	车站连续安全生产 12 年
王强	男	1956	辽宁宽甸	安康分局集团	副总裁	2001	火车头奖章	工作勤奋努力,作风扎实,善经营,懂管理,分管各项工作取得显著成绩

续表

姓名	性别	生年	籍贯	单位	职务	命名时间	荣誉称号	主要事迹
武玉东	男	1967	河北平乡	西安客运分公司	列车长	2002	陕西省劳动模范	领导班组职工视旅客如亲人,一年内拾金不昧,归还旅客财物等价值17900元
陈长安	男	1948	江苏铜山	宝鸡机务段	党委书记	2002	陕西省劳动模范	结合实际做好思想工作,取得党员安全生产10年历史好成绩
郑胜利	男	1952	陕西西安	西安东车辆段	副主任	2002	火车头奖章	带领多元全体员工超额完成各项任务
张希文	男	1962	陕西华阴	咸阳车务段	主任	2002	火车头奖章	任行包车间主任5年来,完成收入年年递增,职工收入大幅度增长
胡应刚	男	1964	陕西富平	韩城工务段	工长	2002	火车头奖章	坚持标准化作业,杜绝违章蛮干,保质保量完成各项工作任务
姚乃平	男	1961	辽宁朝阳	西安机车车辆配件厂	工长	2002	火车头奖章	进行技术革新,使三种产品的合格率大幅提高
韩学军	男	1970		新丰镇机务段	司机长	2002	火车头奖章	安全走行116191公里,防止各类事故30余件
李宝生	男	1954	河南中牟	西安工务段	巡道工	2002 2003 2004	火车头奖章 铁道部劳动模范	敬业爱岗,对设备精修细检,有效防止事故13起
刘风娥	女	1956	河南郑州	渭南车务段	值班员	2002	火车头奖章	热爱本职工作,热心为货主服务,受到货主的赞扬
赵富贵	男	1952	河南扶沟	新丰镇车站	值班员	2002	火车头奖章	严格执行作业标准,加强三控联防,为车站安全生产贡献突出
赵寅	男	1950	河北卢龙	西安机务段	工会主席	2002 2004	火车头奖章 铁道部劳动模范	在维护职工合法权益和切身利益方面做出显著成绩

续表

姓名	性别	生年	籍贯	单位	职务	命名时间	荣誉称号	主要事迹
沈雪花	女	1952	河南鄢陵	西安分局党委	组织部部长	2002	火车头奖章	协助分局党委圆满完成“三讲”、“集中教育”、“学习教育”活动各阶段工作,受到上级和基层单位好评
陈忠玮	女	1968	上海	宝鸡东站	值班员	2002	火车头奖章	带领班组职工严格执行作业标准,实现安全生产 9730 天
田鸿业	男	1952	北京	安康东站	值班员	2002	火车头奖章	认真执行规章制度和“三控”作业法,坚持作业标准化,15 年中防止事故 20 余次,保证安全生产
李晓霞	女	1959	陕西安康	安康车站	信号员	2002	火车头奖章	
管建民	男	1956	河南安阳	安康工务段	段长	2002	火车头奖章	团结班子成员,规范管理,推进改革,紧抓安全薄弱环节,加大设备维修科技含量,科学养路,关心职工生活
李德全	男	1955	四川采山	安康机务段	司机	2002	火车头奖章	
杨宁	男	1973	陕西安康	镇安工务段	工长	2003	火车头奖章	长年从事桥隧线路养护维修,整治病害,组织参与六次提速所有施工,整治秦岭特长隧道“弹性整体道床病害”等取得优异成绩
邹远才	男	1961	陕西安康	安康电务段	领工员	2003	火车头奖章	设计安装风压预报警装置,自动抽水装置,研制防螺母松动卡,改造驼峰水循环系统等,创造了安全和经济效益
王涛	男	1974	陕西西乡	汉中电务段	工长	2003	火车头奖章	积极学习业务,提高业务技能,带领班组精检细修,工区连续 5 年未发生任何故障
程君丽	女	1960	河南郑州	安康客运分公司	列车长	2003	火车头奖章	先后获局“三八红旗手”,安康市“文明市民”等荣誉称号

续表

姓名	性别	生年	籍贯	单位	职务	命名时间	荣誉称号	主要事迹
丁仁宪	男	1962	陕西安康	宝鸡供电段	总工程师	2003	火车头奖章	主持完成分局下达的科研项目 8 个,获国家发明专利项目 2 个,创产值 50 万元
陈庆保	男	1964	湖南湘潭	宝鸡工务段	工长	2003	火车头奖章	坚持跟班作业,线路病害了如指掌,确保线路畅通
杜慧鲜	女	1962	山西临汾	宝鸡生活段	劳司经理	2003	火车头奖章	带领全体职工,超额完成各项经营承包任务
何喜顺	男	1954	河南洛阳	西安机务段	钳工	2003	火车头奖章	解决新型机车检修中许多疑难问题,确保检修质量
乔建设	男	1964	山东泰安	西安建筑段	瓦工	2003	火车头奖章	为西合线的开通和建设做出积极贡献
张宝印	男	1963	河南汤阴	宝鸡东站	调车长	2003	火车头奖章	班组实现安全生产 5400 天
齐治才	男	1960	陕西洛南	西安电务段	信号工	2003	火车头奖章	工作扎实,尽职尽责,在春秋检中取得较好成绩
王宝忠	男	1968	江苏怀阴	宝鸡车辆段	检车员	2003	火车头奖章	防止车辆故障 138 件、典型故障 116 件,获“部优秀标准化检车员”称号
姚宝山	男	1963	贵州正安	凤州工务段	巡道工	2003	火车头奖章	做到“腿勤走、手勤动、眼勤观、脑勤思”,使线路设备始终处于良好状态
王力栋	男	1956	陕西礼泉	宝鸡机务段	司机	1997 2004	火车头奖章 铁道部劳动模范	安全走行 59 万多公里,防止事故 100 余件
赵淑敏	女	1956	陕西华阴	安康车站	客运员	2004	火车头奖章	
秦军	男	1971	陕西西乡	安康供电段	工长	2004	火车头奖章	以身作则,遵章守纪,带领党员突击队事事冲在前,为职工排忧解难,出色完成各项任务,保证安全生产

续表

姓名	性别	生年	籍贯	单位	职务	命名时间	荣誉称号	主要事迹
林盛军	男	1960	黑龙江依安	安康分局房地产管理中心	工长	2004	火车头奖章	大胆管理,严格要求,确保生产任务全面完成,坚持安全质量第一,14年来各项工程均一次通过验收,优良率95%
刘淑棉	女	1954	陕西长安	安康铁路福利工贸公司	车间主任	2004	火车头奖章	
刘胜光	男	1964	河南周口	西安西站	车间副主任	2005	火车头奖章	严格管理、作风务实、以身作则,带领职工实现安全生产3 727天,党员安全生产7 680天的好成绩。
李文革	男	1963	河南博爱	渭南车务段	客运值班员	2005	火车头奖章	全心全意为旅客服务,规范管理,强基达标,发挥了模范骨干带头作用。
史嘉宝	男	1957	上海市	西安建筑段	工长	2005	火车头奖章	在维修服务工作中,率先垂范,带领职工为千家万户排忧解难,学习钻研业务,一专多能,获得路局,分局多项荣誉称号。
孟楠	男	1970	辽宁本溪	西安铁路公安处	团委书记	2005	火车头奖章	带领处团委连续六年获铁路局团委,西安分局团委“五四红旗团委”称号,2002年获“陕西省五四红旗团委”称号。
唐瑞玲	女	1971	河北文安	宝鸡车务段	值班员	2005	火车头奖章	10年坚持扎根山区,无怨无悔,成绩出色,带领班组安全生产3 471天,获得多项荣誉称号。
梁志远	男	1954	湖北十堰	安康工务段	领工员	2005	火车头奖章	担任中修领工员13年,以模范带头作用赢得职工信任和支持,十多年未发生任何事故,被评为局先进班组,本人获多项荣誉称号。
罗先林	男	1962	陕西安康	万源工务段	线路工	2005	火车头奖章	认真负责,严格管理,刻苦钻研业务,带领职工在安全生产中取得优异成绩。

续表

姓名	性别	生年	籍贯	单位	职务	命名时间	荣誉称号	主要事迹
崔世媚	女	1963	陕西绥德	宝鸡建筑段	段长	2005	火车头奖章	带领全段为铁路运输做好后勤保障,对外开拓市场,企业效益显著增长,职工收入逐年提高。
蒋长安	男	1957	河南洛阳	万源工务段	工务经理 支部书记	2005	火车头奖章	勇于探索,严于管理,公司在体制改革和市场经济中健康稳步发展。
范红俊	男	1959	陕西乾县	略阳车务段 白水江车站	站长	2005	火车头奖章	严格要求,诚信服务,狠抓安全,车站取得优异成绩。
徐克林	男	1969	上海市	西安东站	调车员	2005	火车头奖章	担任班组长,坚持安全第一,建功育人,总结出“严、细、勤、精”安全工作法,做好职工思想工作,班组2002年获“五一劳动奖章”。
李晓成	男	1960	陕西扶风	安康供电段	党委副书记	2005	火车头奖章	在抓班子、带队伍、保安全、保稳定工作中较好地发挥党委的政治核心作用。
刘君安	男	1963	河南温县	西安客运段	列车员	2005	火车头奖章	十几年如一日,对客运工作满腔热情,勤勤恳恳、任劳任怨、扶老携幼、做成“君安车厢”这一服务品牌。
陈锐	男	1961	河南许昌	宝鸡列车段	值班员	2005	火车头奖章	摸索总结出“真心待客,热心为客,耐心对客、诚心感客,虚心求客”的“五心”“工作法和营销收入”七字诀”,受到旅客表扬800多次。
何峰	男	1952	河北曲周	西安机务段	司机长	2005	火车头奖章	二十年如一日,转战各条牵引线路,2004年取得安全走行145万公里,安全牵引1700趟的成绩。
董卫忠	男	1962	河南三门峡	西安供电段	试验工 工长	2005	火车头奖章	工作一丝不苟,严把质量关,取得安全生产二十多年的好成绩。

第三章 名 表

西安铁路分局,安康铁路分局从1990年到2005年3月,有13任分局长,9任分局党委书记;2005年,西安铁路局有局长,局党委书记各1任。有突出贡献专家6人,受到国家级嘉勉,是1000多名高级专业技术人员的杰出代表。

第一节 铁路分局、铁路局党政领导

西安铁路分局历任分局长、党委书记

姓 名	性 别	职 务	任 免 时 间
巩德顺	男	分局长	1984.07 ~ 1991.06.08
董喜海	男	郑州铁路局副局长兼分局长	1991.09.11 ~ 1993.10
赵家田	男	分局长	1993.10 ~ 1996.06
彭开宙	男	分局长	1996.07 ~ 1996.11
杨志国	男	分局长	1996.12 ~ 2002.04
赵彦方	男	分局长	2002.06 ~ 2004.07
杨绍清	男	分局长	2004.07 ~ 2005.03
周宏亮	男	分局党委书记	1987.03 ~ 1993.02
任德振	男	分局党委书记	1993.04 ~ 1997.09
赵彦方	男	分局党委书记	1997.12 ~ 2002.05
瞿建明	男	分局党委书记	2002.06 ~ 2004.07
赵彦方	男	分局党委书记	2004.07 ~ 2005.03

安康铁路分局历任分局长、党委书记

姓名	性别	职务	任免时间
杨占山	男	分局长	1987.3 ~ 1991.9
田子斌	男	分局长	1991.9 ~ 1995.1
杨志国	男	分局长	1995.7 ~ 1996.12
金书君	男	分局长	1997.12 ~ 2000.1
张军邦	男	分局长	2000.2 ~ 2003.7
陈伯羽	男	分局长	2003.7 ~ 2005.3
龙朴生	男	党委书记	1988.5 ~ 1997.12
瞿建明	男	党委书记	1999.1 ~ 2002.6
张锦耀	男	党委书记	2003.7 ~ 2005.3

西安铁路局行政领导(2005)

姓名	职务	出生年月	文化程度	技术职务	任职时间
杨绍清	局长兼党委副书记	1959.2	大本	高级工程师	2005年3月
赵彦方	常务副局长	1948.8	大专	高级政工师	2005年3月
刘生荣	副局长	1960.9	大本	高级工程师	2005年3月
刘凯	副局长	1950.2	大本	工程师	2005年3月
汪亚平	副局长	1959.11	大本	高级政工师	2005年4月
胡晓波	总经济师	1957.6	硕研	工程师	2005年3月
李桂明	局长助理	1964.3	大本	高级工程师	2005年3月
金书君	郑西铁路客运专线公司筹备组组长、西安铁路局副局长	1948.12	大本	工程师	2005年6月

西安铁路局党群领导(2005)

姓名	职务	出生年月	文化程度	技术职务	任职时间
张锦耀	党委书记	1957.7	大本	高级工程师	2005年3月
张建国	党委副书记	1960.8	大本	高级政工师	2005年3月
高安岗	党委副书记、纪委书记	1954.10	大专	工程师	2005年3月
杨志华	工会主席	1952.9	大专	高级政工师	2005年3月

第二节 有突出贡献的专家

姓名	性别	生年	籍贯	单位及职务	技术职称	嘉勉及评价
计雅筠	女	1935	黑龙江 双城	西安研究所	高级工程师	1992年国务院批准享受国家政府特殊津贴
胡梦林	男	1933	河南 罗山	西安铁路分局 总工程师	高级工程师	1993年国务院批准享受国家政府特殊津贴
马永潮	男	1935	浙江 东阳	西安铁路分局 副总工程师	高级工程师	1993年国务院批准享受国家政府特殊津贴
刘世柱	男	1943	陕西 临潼	西安铁路分局 副分局长兼 总工程师	高级工程师	1995年人事部批准为有突出贡献科技人员,享受国务院特殊津贴
郭洪涛	男	1955		安康车辆段 段 长	高级工程师	1996年享受国务院特殊津贴
蔡渝生	男	1942	江苏 南京	宝鸡机务段 总工程师	高级工程师	1998年人事部批准为有突出贡献的专家,享受国务院特殊津贴

第八篇 大事记

1990年

4月28日 铁道部副部长孙永福到西安铁路分局检查工作。

7月3日 安康铁路分局襄渝线花楼坝至罗文间梨子园隧道内,运行的0201次货物列车油罐车爆炸起火,车辆破损28辆。铁道部领导李森茂、石希玉、孙永福和四川省副省长蒲海清、郑州铁路局局长王振秋到现场指挥抢险。经过6500多名职工和解放军、武警部队指战员日夜拼搏,于26日13时50分抢修通车。事故中死亡4人,伤14人,直接经济损失500万元,中断行车550小时54分。

7月5日 中共陕西省委决定,号召全省职工学习巴山铁路工务职工的艰苦奋斗精神。

7月6日 安康铁路分局勉县境内暴雨,洪水冲毁阳安线勉县至欧家坡间81.024公里处堰河大桥,4号桥墩倾斜 $6^{\circ}57'$,墩顶偏移2.19米,第四、五孔桥梁损坏,中断行车191小时55分。铁道部部长李森茂先后两次到现场听取抢险方案汇报。14日架设军便梁恢复通车。

7月9日 铁道部部长李森茂为巴山指导区题词:“让艰苦奋斗的巴山精神在全路发扬光大”。

9月1日 国家“八五”重点项目——宝(鸡)中(卫)电气化铁路破土动工。这条铁路南起陇海铁路的虢镇(陕西),西北至包兰线的迎水桥(宁夏),贯通陕、甘、宁三省区,全程498.1公里,设41个车站。

10月1日 西安火车站东配楼售票厅和办公楼交付使用。西安火车站新站舍全部建成。

10月15日 中共中央政治局常委、书记处书记李瑞环,在中共陕西省委书记张勃兴、西安市代市长崔林涛陪同下,视察西安车站。

11月8日 陕西省省长白清才新丰镇车站调研。

11月15日 18点起,西延铁路钟(家村)蒲(城)段17.748公里移交西安铁路分局。

1991年

1月15日 全国首例D4型调度集中在宝成线宝鸡—凤州段开通使用。

3月19日 孟塬车站公安派出所民警廖光有在追捕歹徒途中牺牲。7月30日铁道部公安局追记其一等功。12月9日陕西省人民政府追认廖光有为革命烈士。

4月20日 全省首趟全空调特快西安—北京41/42次列车开行。

5月5日 西安铁路分局获“中国10年优秀企业公关奖”,是全路56个分局唯一获奖单位。

6月8日 西安铁路分局局长巩德顺调陕西省政府工作,副局长刘世柱负责分局行政工作。

6月10日 西安铁路分局在郑州铁路局率先实现列车运行图计算机管理。

8月6日 安康铁路分局襄渝线达县至梁家坝间瞿家湾隧道塌方约10万立方米,封死洞口。至9日抢修通车,中断行车94小时55分。

9月11日 郑州铁路局党委常委、副局长董喜海兼任西安铁路分局局长、西安铁路分局党委副书记、分局党委常委,郑州铁路局驻陕西办事处主任。

9月14日 安康铁路分局局长杨占山调任郑州铁路局副局长,田子斌任安康铁路分局局长、党委副书记。

10月7日 西安铁路分局成立住房建设领导小组。

10月18日 国务委员陈俊生和陕西省副省长王双锡到安康铁路分局调研,陈俊生题词“弘扬巴山精神,确保安全畅通”。

10月25日 安康铁路分局实现安全生产2000天。铁道部部长李森茂题词“发扬巴山精神,继续攀登高峰”。29日 郑州铁路局在安康举行安康铁路分局安全生产2000天庆功大会。陕西省政协主席周雅光、副省长王双锡一行参加会议表示祝贺。

12月26日 西延线坡底村—延安段建成,实行临管运营,结束革命圣地延安无铁路的历史。

12月28日 铁道部部长李森茂同西安铁路分局党政工团领导座谈,并察看西安车站客运服务,高度评价分局工作。

1992年

1月22日 7时45分,2407次列车补机2722号机车因风泵停打,甩在侯西线乔子

玄站三道后溜逸与芝阳通过的罗 13 次列车在 K128 + 300 簸箕掌隧道内相撞,机车中破 1 台、小破 2 台;罗 13 次本务机(QJ6534)3 名乘务人员在驾驶室内挤压死亡,构成行车重大事故,中断西安铁路分局安全生产 1606 天的纪录。

2 月 16 日 3166 次货物列车在襄渝线长沙坝车站 1 号道岔处,车辆脱线颠覆,中断行车 17 小时 57 分,构成非责任重大行车事故。

2 月 20 日 安康铁路分局住房制度改革委员会办公室成立,启动房改工作。

4 月 1 日 安康至西安的 91/92 次特快列车、安康至郑州的 304/303 次直快列车首发。

全路第一列定点定线快运集装箱专列(53 辆)从西安西站开出。

5 月 1 日 中共陕西省委、陕西省人民政府在神木县举行神(木)榆(林)地方铁路开工典礼。神榆铁路全长 137 公里,计划投资 3.5 亿元,神木北—神木段 21.7 公里已完成施工设计并通过审查。

5 月 20 日 14 时 45 分,宝成线马蹄湾—徐家坪 K190 + 832 ~ 854 处线路左侧山体高 210 米范围内发生崩塌,埋没线路 22.5 米。经抢修,断道 175 小时 42 分的宝成线于 27 日 22 点 30 分开通。国务院总理李鹏委托秘书打电话给铁道部,祝贺宝成线恢复通车,并向铁道部以及参加抢险的铁路职工表示亲切慰问。而后又发生 2 次大塌方,经抢修于 11 月 19 日开通,累计中断行车 726 小时 16 分,支出 2 237.33 万元。

6 月 22 日 国家“八五”计划重点建设项目——宝中铁路宝鸡—千阳段电气化工程动工兴建,全长 42 公里,是宝中电气化先期工程,由西安铁路电气化工程段承建。

6 月 25 日 6 时 44 分,宝成铁路马蹄湾—徐家坪 K190 + 832 ~ 854 处,再次发生山体坍塌,塌体约 15 万立方,土石埋没两座明洞及明洞间 14 米线路,彻底砸毁第一次抢修时搭的防塌棚,再次中断行车。

6 月 29 日 国务院总理李鹏对宝成线 K190 抢险工作作重要指示:“请转告铁道部,加强修复工作。”抢险指挥部召开会议,研究贯彻李鹏总理的指示。

是月 西安铁路分局党委书记周宏亮当选中共第十四次全国代表大会代表。

7 月 1 日 铁道部部长李森茂查看宝成线 K190 抢险工地灾情,并在马蹄湾车站主持会议听取抢险工作汇报。

7 月 13 日 16 时 10 分,宝成线经两次塌方断道 18 天后,2000 名抢险职工清除塌方,建起明洞,较计划提前 17 天,比铁道部要求提前 4 天抢通宝成线,受到铁道部通令嘉奖。

8 月 1 日 西安—延安第一趟客车(320 次)通车典礼在西安车站举行。延安地区在延安车站举行通车剪彩仪式。

8 月 2 日 陇海线孟宝段和西户线开行无守列车、无运转车长值乘货物列车。

8 月 14 ~ 23 日 国务院副总理朱镕基分别视察包神、神塑铁路和东胜煤田,到延

安、铜川考察,看望铜川车站职工。随后视察宝中铁路,题词“宝中会战,早奏凯歌”。视察秦岭车站题写“秦岭车站留念”。

8月26日 西安铁路分局住房制度改革委员会及房改办公室成立。

9月1日 经国家物价局批准,37/38、41/42次等7列全空调列车票价上浮50%。

10月9日 铁道部副部长屠由瑞一行,对西安至安康铁路设计方案进行现场考察。11日,又对襄渝线安康至达县段增建第二线方案进行现场调研,并考察阳安线扩能改造工程。

11月13日 16时05分,由于押运人员吸烟引起车辆着火,造成西安站调车场一辆装雷管的货车爆炸。

11月20日 宝成线K190马蹄湾改线施工开始,改线工程位于马蹄湾—徐家坪K188+710~K193+705间,主要工作量“四桥三隧”工程,桥隧总长3393米。西铁工程四公司承建。

12月21日 14点37分,宝鸡机务段SS₄016号、SS₄046号机车牵引3146次货车进入宝成线白水江车站,由于车站值班员办理行车错误,机车乘务员瞭望不认真,列车冲出一道警冲标,与二道通过的3153次列车侧面冲突,造成2台机车小破,4辆车辆报废,1辆车辆大破,1辆车辆中破,2辆车辆小破,损坏线路140米,直接经济损失1724655元。

1993年

1月1日 《西铁信息》易名《西安铁道报》。《人民日报》社社长兼总编辑邵华泽题写报头。

1月16日 紫阳工务段大竹园养路工区更换钢轨时,违章施工致2605次列车机后1~13位车辆在胶腊坡隧道内353.625公里处脱轨颠覆,破坏线路165米。车辆报废6辆,大破3辆。八百余职工在颠覆车辆重叠、作业面狭小的隧道内艰难起复救援,20日抢通,中断行车96小时48分,构成重大行车事故,干扰了全路春运工作秩序,中断安康铁路分局保持2448天无重大、大事故的安全生产纪录。

1月19日 凤州工务段青年工人胡宝昌、王培良为保护国家财产与盗贼搏斗,王培良身负重伤,胡宝昌英雄牺牲。4月5日,陕西省人民政府追认胡宝昌为革命烈士。8月25日,中宣部、全国总工会、共青团中央、公安部追授胡宝昌“全国见义勇为积极分子”、授予王培良“全国见义勇为积极分子”称号。

2月22日 郑州铁路局党委决定:免去周宏亮西安铁路分局党委书记职务;分局党委副书记任德振主持分局党委全面工作。

2月24日 略阳工务段女巡山工易兰芬当选第八届全国人民代表大会代表。

- 3月2日 西安铁路分局局长董喜海当选陕西省人大代表。
- 4月6日 首开汉中—石家庄267/268次旅客列车。
- 4月12日 中华全国铁路总工会主席冯祖椿在宝(鸡)中(卫)铁路调研。
- 4月28日 任德振任西安铁路分局党委书记。
- 5月4日 铁道部部长韩杼滨为胡宝昌烈士题词:“正气浩然”。
- 5月10日 西安铁路分局党委书记任德振、凤州工务段养路工巩玉林出席中共陕西省第八次代表大会。任德振当选中共陕西省第八届委员会候补委员。
- 5月26日 国务院授权国家计委批准铁道部、陕西省人民政府关于修建西安至安康铁路的可行性研究报告。
- 7月13日 宝成线阳平关—上西坝增建二线工程,分局在丁家坝—大滩间新大滩隧道进口举行开工典礼。
- 10月19日 铁道部党组和郑州铁路局、局党委决定:免去董喜海兼任西安铁路分局局长、郑州铁路局驻陕办事处主任和分局党委副书记职务;任命赵家田为西安铁路分局局长、党委副书记。
- 12月22日 中国农工民主党安康铁路支部成立。
- 12月22日 宝成线K190改线工程完成转线任务。13时20分,1126次货物列车安全通过新建的4座桥梁、4孔隧道。

1994年

- 1月5~7日 西安铁路分局工资制度改革工作会议在西安召开,部署实施岗位技能工资制。
- 2月22日 西安铁路分局被中共陕西省委、陕西省人民政府评为创佳评差活动“最佳厅局”。
- 3月20日 西(安)延(安)线各站与全路各营业线开办货物直通运输,实行一票到达终点站,结束西延线换票运输的历史。
- 4月11日 实行每周工作44小时制度。
- 4月25日 共青团中央、铁道部联合命名西安火车站一楼东去候车室为全路第一批“青年文明号”先进集体。
- 4月26日 全国铁路总工会主席冯祖椿到巴山工务指导区看望职工,并题词“弘扬巴山精神,培育四有队伍”。
- 5月20日 西安铁路分局党委发出《开展向身患肝癌仍坚持工作的优秀共产党员、略阳工务段桥隧工田文玉学习活动的通知》。
- 5月22日 中共陕西省委书记、省人大常委会主任张勃兴到安康铁路分局检查

工作。

6月10日 铁道部在甘肃省平凉市举行宝(鸡)中(卫)铁路铺通庆典。宝中铁路1990年10月开工,1994年5月全线铺通。

6月20日 西安铁路电气化工程公司承建的国家“八五”重点工程——宝中铁路千阳电气化牵引变电所动工兴建。

7月31日 西安铁路分局参与组建的陕西省西延铁路公司在西安成立并挂牌营业。这是西北地区首家地方、铁路合资企业,由铁道部、陕西省共同出资组建。

8月1日 西安至安康全列新型双层空调列车首开仪式在西安车站举行。

8月5日 安康开往西安的91/92次特快列车更换车型,双层全列空调列车首开西安。

9月20日 铁道部部长韩杼滨、副部长孙永福检查宝中线建设。

10月25日 零时30分,西安铁路分局1809次货物列车行至宝天线K1299+903.8处进站信号机内方,因162号塌方落石,造成机车脱轨,机后1~2位车厢颠覆,中断行车17小时25分。

10月26日 中央电视台《新闻联播》节目播放略阳工务段共产党员田文玉的先进事迹。

西安铁路分局被中共陕西省委、省总工会命名为“陕西省思想政治工作优秀企业”。已连续8次获此殊荣。

11月20日 西康铁路建设总指挥部成立。同时撤销西康铁路建设筹备组。

11月25日,万源车务段学习连接员叶波在追捕犯罪嫌疑人中光荣牺牲。1996年,中共陕西省委,省人民政府追认叶波为革命烈士。

1995年

1月4日 安康铁路分局分局长田子斌任分局调研员,免去其分局长、党委副书记、党委常委职务。杨志国调任副分局长、党委副书记、党委常委,主持行政全面工作。

1月18日 西安至安康铁路秦岭隧道穿越工程在陕西省长安县石砭峪乡青岔村开工。铁道部部长韩杼滨、副部长孙永福、陕西省代省长程安东等参加开工典礼。

3月1日 陕西西延铁路公司所属的西延线,同全路营业线及国铁营业线办理直通运输的其他营业线开办直通运输。

4月23日 陕西省省长程安东、副省长刘春茂看望安康铁路分局职工。

4月26日 西安铁路分局出售公有房屋工作全面铺开。

5月31日 陕西省常务副省长徐山林到安康分局检查工作。

18时,宝中电气化铁路全线开通临管运营。西安铁路分局管辖千河—安口窑,区

段长 136 公里,1996 年 7 月 16 日交付郑州铁路局管理。

6 月 8 日 宝中铁路通车剪彩庆祝大会在中卫迎水桥编组站举行,宝中铁路南起陇海铁路虢镇车站,北与包兰铁路迎水桥车站接轨,全长 498.19 公里。

7 月 1 日 实行每周 40 小时工作制。

7 月 19 日 西安铁路公安处西安乘警队乘警长张长虎只身勇擒 3 名持枪杀人犯,获公安部“全国优秀人民警察”称号,记一等功。

铁道部部长韩杼滨为安康铁路分局党委组织部编辑出版的《巴山路魂》一书题写书名。

杨志国任安康铁路分局分局长。

10 月 1 日 郑州铁路局宝鸡电力机车段划归西安铁路分局。

1996 年

1 月 18 日 中共陕西省委、陕西省人民政府授予西安铁路分局精神文明建设“最佳厅局”称号。

西安铁路分局首趟西安至宝鸡直达特快列车开行。西宝间每天开出 31/32 次、33/34 次两对列车,列车运行 1 小时 59 分。

5 月 10 日 西安铁路分局实行全员劳动合同制。

5 月 14 日 陕西省总工会主席高盈民一行 5 人到安康铁路分局调研。

5 月 20 日 西安铁路分局和西延铁路公司在蒲城车站举行西延铁路钟蒲段交接仪式。

5 月 24 日 12 时 47 分,186 次旅客列车(成都—太原)运行至西安铁路分局宝成线红花铺—黄牛铺 K63+946.8 米,因凤州工务段违章施工,造成线路几何尺寸变化,致使 186 次旅客列车机后 7~15 位车厢脱轨,中断正线行车 24 小时 13 分,构成旅客列车脱轨重大事故。

6 月 23 日 襄渝线 198.34 公里堑坡坍塌方,1606 次货物列车撞入,机车横移,前台区车坠落桥下,机后 1~7 位车辆脱线,线路严重破坏,中断行车 24 小时 50 分,构成货物列车脱线重大事故。

6 月 28 日 中宣部、中组部、国家经贸委、全国总工会联合命名西安铁路分局为“全国思想政治工作优秀企业”。

6 月 30 日 安康铁路分局集装箱运输中心成立。

7 月 1 日 彭开宙任西安铁路分局分局长、党委副书记,赵家田免职,调离。

8 月 24 日 21 时 30 分,中共中央政治局委员、书记处书记、中宣部部长丁关根视察西安车站,看望坚守运输生产岗位的铁路职工。

8月26日 西安车站微机售票系统和预订系统64个窗口于零时全部交付使用。

10月17日 西安铁路公安处青年警官安居胜在与歹徒搏斗身负重伤的情况下将歹徒抓获。28日郑州铁路局团委授予安居胜“优秀共青团员”、“新长征突出手”称号。31日和11月1日,中央电视台连续4次报道安居胜勇擒歹徒的事迹。1997年1月30日,公安部、铁道部、中共陕西省委、全国铁道团委分别授予安居胜“二级英模”、“人民铁道工士”、“模范共青团员”、“新长征突击手”、“全路优秀共青团员”称号。

11月 西安铁路分局住房公积金管理中心成立。

彭开宙不再担任西安铁路分局局长、党委副书记。

12月3日 安康铁路分局局长杨志国调任西安铁路分局局长、党委副书记,副局长金书君主持安康铁路分局行政全面工作。

12月16日 陕西省政府追认与歹徒搏斗而牺牲的万源车站学习连接员叶波为革命烈士。

12月18日 西安至安康铁路开工典礼在西安市灞桥区豁口举行。该线北起陇海铁路新丰镇编组站,南接襄渝铁路吕河车站,并引入安康东编组站,正线全长267.8公里,设计为I级单线电气化铁路,预留双线条件。铁道部部长韩杼滨,陕西省委书记安启元、副省长巩德顺、潘连生,铁道部副部长蔡庆华等500人参加。

12月18日 铁道部部长韩杼滨西安车站调研。

12月25日 陕西省土地管理局安康铁路土地管理分局成立,为陕西省土地管理局的派出机构,受省土地管理局和安康分局双重领导。

1997年

1月24日 16时16分,4010次机车(2078#前进型)行至西延线K726+007处,交庄至符家庄公路(乡级)东陈庄无人看守道口处与载客面包车相撞,造成死亡13人(8男5女)受伤23人(重伤13人)的重大路外伤亡事故。伤亡的36人系蒲城县白起寺村村民,在外村参加完婚礼后乘坐陕E08736,12座面包车返回本村时途经无人看守道口与4010次机车相撞。

2月17日 西安铁路分局被中共陕西省委命名1996年度全省“创佳评差”活动最佳厅局,连续3次获此荣誉。同时命名西安车站、宝鸡车站为“创佳评差”最佳单位、西安火车站获省“文明示范单位”称号。

3月31日 汉中—石家庄267/268次直通旅客快车延伸至北京西,改为567/568次直通旅客快车,结束安康铁路分局没有进京列车的历史。首发仪式在汉中车站举行。14时45分,西安至南昌首趟578次列车正点从西安车站始发。

4月1日 陕西省土地管理局西安铁路土地管理分局成立。

同日 宝中线虢镇至千河间疏解线(全长 7.4555 公里)正式开通。

4 月 4 日 中华全国铁路总工会主席陈效达检查西安铁路分局工作。

4 月 16 日 共青团中央书记李克强察看“全国青年文明号”西安车站“共青团候车室”。

5 月 4 日 西安车站被评为全国和陕西省“窗口行业示范点”单位。

5 月 7 日 铁道部副部长蔡庆华在安康车站、安康铁路分局调度所、安康东站检查指导工作。

5 月 13 日 安康铁路分局成立 TMIS(铁路运输管理信息系统)工程建设领导小组。

6 月 4 日 西康线秦岭隧道(含青岔—营盘区间)技术设计审查会在西安召开,确定秦岭特长隧道机械化养护方式。

6 月 19 日 16 时,首趟西安至兰州 107 次旅游列车从西安车站正点开出。9 月 11 日纳入图定列车。

8 月 28 日 全路首家铁路电话信息台—西安铁路电话信息台开业。

11 月 5 日 陕西省人民政府在延安市姚店镇举行神木北至延安北(全长 387.6 公里)铁路贾渠沟隧道工程奠基仪式。

11 月 18 日 历时 2 年半,宝天线 105 隧道改线工程于 13 时 25 分转线通车。

12 月 14 日 文化部组织评选的全国第七届“群星奖”在南京揭晓,西安铁路分局代表全国总工会演出的小品《送礼》和代表陕西省演出的小品《出租车》在决赛中分获银奖。

12 月 20 日 安康铁路分局党委书记龙朴生离任。

12 月 25 日 金书君任安康铁路分局分局长。瞿建明任分局党委副书记(主持党委全面工作)。

1998 年

1 月 23 日 中共陕西省委书记李建国到安康铁路分局检查指导工作,看望劳模及调度所值班人员,了解西康铁路建设情况。

3 月 1 日 西安铁路分局医疗制度改革领导小组成立。

3 月 16 日 全长 18456 米的亚洲第一长隧西康铁路秦岭Ⅱ隧道平行导坑,历时三年多,于 1998 年 3 月 10 日 20 点 18 分提前 122 天全线贯通。西康指挥部在柞水秦岭隧道出口举行祝捷大会。

同日 西安铁路分局党委书记赵彦方、略阳工务段巡山工易兰芬当选中共陕西省第九次代表大会代表。

3 月 31 日 西安铁路分局团委书记雷春亮当选共青团全国第十四次代表大会

代表。

4月28日 首趟西安—韩城 683/684 次“朝发夕归”管内快车于7时从西安开出。11时,正点抵达韩城车站。列车编组小、速度快(单程时间4小时30分,与公路运行时间接近)。

5月8日 汉中—汉口 686/685 次旅客列车首发仪式在汉中举行。

5月15日 西安铁路分局 INTERNET 互联网站点调试开通,属全路运输系统第一个直通国际互联网的 WEB 站点。

5月23日 铁道部“阳安线扩能可行性研究项目评估和贷款条件评审”会在安康铁路分局召开。铁道部副部长孙永福、中国国际咨询公司副总经理焦桐善及国家开发银行、陕西省计委等代表参加。

5月26日 铁道部部长傅志寰、副部长孙永福与陕西省省长程安东、副省长巩德顺、潘连生等,就陕西省铁路建设问题进行座谈。程省长就世纪之交的陕西省铁路建设规划,特别是西安—安康、神木北—延安北、西安—南京、彬县—长武等线和西安本世纪建设、西延线改造等问题提出意见和建议。

5月28日 包西铁路神延段建设在延安北站开工。神延铁路北起神朔铁路神木北站,南接西延铁路延安北站。纵贯陕西省榆林地区和延安市的9个县(区、市),全长385公里。

6月2日 西安铁路电话专网和西安市话公网于9时联网开通。

6月28日 阳安线扩能改造工程开工典礼在五里铺车站举行。

8月15日 11时25分,西安铁路分局组织西安至深圳“长安明珠号”香港游列车满载800多名旅客从西安站准时发出。

9月6日 全路首台中修 SS₈ × ×—01 号电力机车在宝鸡电力机车段修竣,并在秦岭高坡区进行牵引试运转,试验性能可靠、状态良好。

9月22~23日 西安铁路分局配属首趟快速列车在京广线郑州—小高桥试运转。列车编组17辆,由 SS₈ 型机车牵引,在124公里区段共运行1小时17分,整个运行过程十分平稳,所有设备处于受控状态。

10月5日 新图实施后,西安—北京 41/42 次客车改快速列车,西安—济南 569/570 次延长—烟台改空调列车,增开西安—银川临客1对、西安—潼关1对,其中41/42次客车平均旅速83.9公里,41/42、85/86次列车运行时间分别缩短1小时22分、1小时29分。

10月28日 共青团中央、铁道部、交通部、水利部、国家电力公司联合在西康秦岭隧道工地召开“青年文明号决战国家重点建设工程誓师授旗大会”,西安铁路分局党委副书记李同茂,团委书记雷春亮和获“陕西省青年文明号”的工程总公司西康线豁口特大桥青年突击队代表,作为全路十个被授旗单位和郑州铁路局唯一代表出席大会,并接

过团中央书记处书记孙金龙、铁道部政治部主任盛光祖、全国铁道团委书记许树森授予的锦旗。

11月16日 西安铁路分局与西安海关联合在西安站举行西安至青岛铁海联运开通暨西安海关驻西安站集装箱监督站揭牌仪式。

1999年

1月14日 瞿建明任安康铁路分局党委书记。

2月2日 安康铁路分局获陕西省精神文明建设“创佳评差”竞赛活动“最佳厅局”称号,安康车务段、汉中供电段被评为“最佳单位”。

4月1日 西安铁路分局召开无线灯显调车工作会议。4月15日开通,陇海线宝鸡东—潼关、咸铜、梅七、西户线,5月20日开通西韩线,6月1日开通宝成线本务机车无线灯显调车设备(宝天线、宝中线因外局机车担当作业暂不开通)。西安铁路分局调车作业全部实现无线灯显调车,标志调车作业进入一个新的历史阶段。

4月9日 铁道部部长傅志寰、副部长蔡庆华检查西康铁路建设情况和安康铁路分局工作。

4月22日 西安铁路分局开行西安至吉安(井冈山)旅游专列,售票538张,收入17万元。

4月30日 西安铁路分局开行西安至银川“沙湖号”旅游专列,售票1271张,收入19万元。

5月1日 郑州铁路局西安地区客运票务管理中心成立。

6月16日 铁道部部长傅志寰检查西安铁路分局工作。

6月18日 8时20分,满载588名旅客的西安至昆明“世博号”旅游专列从西安车站开出。

8月12日 16时55分西延线秦家川站始发3203次列车,行至张家船至洞子崖区间,机次第四位空棚车第四根轴在曲线圆缓点减压调速时,被机车和后部重原油车挤压,使车辆瞬间悬浮,越上轨面,造成列车脱线4.597公里,伤损枕木8480根,3辆油罐车报废,棚车大破1辆,中破2辆,中断行车36小时11分钟的列车脱轨重大事故。

9月3日 中共中央政治局常委、全国政协主席李瑞环在新丰镇一纺织城电气化工程现场为青年突击队授旗。

9月6日 西康铁路秦岭隧道贯通祝捷暨确保建设目标动员大会在秦岭隧道进口工地举行。

9月28日 中共中央政治局常委、全国政协主席李瑞环视察秦岭隧道,祝贺隧道贯通,并向秦岭隧道青年突击队授旗。

- 10月14日 国家重点工程宝成铁路复线阳平关—广元区段电气化网线贯通。
- 11月9日 最高人民检察院检察长韩杼滨到安康铁路分局看望职工。
- 11月22日 西安铁路分局微机售票联网站与郑州铁路局联网。
- 11月30日 国家重点投资项目侯西光缆工程西安—韩城段 NEC 光传输系统开通。
- 12月14日 共青团中央授予西安铁路分局团委“全国五四红旗团委”称号。
- 12月26日 宝成二线阳平关至广元段全线开通。

2000年

2月11日 安康铁路分局局长金书君调任郑州铁路局副局长,张军邦任安康铁路分局局长、分局党委副书记。

3月3日 西安—北京 K41/42 次列车第四女子包乘组获“全国红旗三八集体”、被陕西省总工会授予“巾帼精品班组线”称号。列车长杨萍作为陕西省唯一代表出席在北京人民大会堂举行的“首都各界妇女纪念三八国际劳动妇女节90周年”大会。

3月13~15日 铁道部“车站现车管理信息系统”、“车站货运管理信息系统”和“车站集装箱管理信息系统”技术鉴定会在西安西站召开。西安西站 TMIS 车站管理信息系统通过部级鉴定,标志着 TMIS 系统正式投入推广运用。

3月20日 安康铁路分局铁路互联网调试开通。

4月27日 宝鸡—北京 K55/56 次改西安终到,宝鸡始发。

5月1日 安康铁路分局开行汉中至西安假日旅游专列。

6月6日 西康铁路豁口特大桥被团中央、铁道部命名为“全国青年文明号优质工程”。

8月18日 西康铁路在秦岭隧道南口接轨,铁道部部长傅志寰与中共陕西省委书记李建国共同拧上最后一颗螺钉,西康铁路全线铺通。

8月22日 阳安线货物列车运行取消守车。

9月19日 阳安线、襄渝线安康至达县段货物列车相继取消守车、运转车长,安装列尾装置。

9月25日 10时25分,宝天线第一列列尾装置货物列车2825次开出宝鸡东站,标志着宝天线货物列车的守车取消。

中国民主同盟安康铁路支部成立。

12月12日 陕西省省长程安东检查西康线开通运营前的准备工作。

12月15日 安康铁路分局管内18个车站货运采用微机制票。

2001 年

1 月 1 日 汉中—北京西 2567/2568 次双优列车首发式分别在安康、汉中车站举行。该列车使用国内最新 25G 型客车 18 辆,其中发电车、软座车、餐车各 1 辆,双层硬座车 9 辆。

1 月 8 日 西安—安康铁路通过初验,开始临管运营。通车典礼分别在西安、安康车站举行。陕西省省长程安东、省政协主席安启元、铁道部副部长蔡庆华以及郑州铁路局、西安、安康铁路分局、当地政府领导参加典礼并剪彩。当日 8 时实施新运行图,图定开行安康至西安路用列车 1 对(主要担当职工通勤和部分旅客运输)和安康东至新丰镇货物列车 4 对。

1 月 10 日 6 时 10 分,西康线首列普通路用客车西安—安康 57018 次列车满载着 800 名旅客由西安车站开出。

1 月 12 日 铁道部重点工程项目宝鸡东站加冰所建成,占地面积 7000 平方米,日均加冰能力 15~20 车。

2 月 22 日 安康铁路分局连续三年在“创佳评差”竞赛活动中被陕西省委、省政府命名为“最佳分局”。

4 月 1 日 撤销西安通信段,整建制划交铁路陕西省分公司。同时撤销西安铁路分局通信中心。

4 月 12 日 铁道通信信息有限责任公司陕西省分公司成立大会在西安陇海大酒店举行。

4 月 15 日 10 时 30 分,神延铁路全线铺通祝捷暨提前开通运营动员大会在绥德火车站举行。

4 月 26 日 中央电视台“心连心”艺术团到西安火车西站慰问演出。

5 月 21 日 西安铁路分局离休人员基本养老保险移交陕西省地方管理工作全部结束。

5 月 29 日 西安铁路分局公安处在 K166 次列车破获一起特大贩毒案件,3 名涉嫌贩毒人员落入法网,缴获海洛因 3 190 余克。陕西省公安厅致电祝贺。

5 月 31 日 铁道通信信息责任有限公司安康分公司挂牌成立。该分公司隶属铁道通信信息有限责任公司铁通陕西分公司。

7 月 10 日 西安铁路分局 54 个车站开通运行发售电子客票,完成分局 2001 年第一阶段客票系统建设任务,分局发售电子客票车站总数达 66 个,居路局首位。

7 月 23 日 陕西省委副书记艾丕善、副省长王寿森检查安康铁路分局阳光燃气公司安全工作。

8 月 1 日 安康铁路分局运输统计 18 点报告采用全新数据处理系统。

8月8日 铁通汉中分公司成立,隶属铁道通信信息有限责任公司铁通陕西分公司。

8月10日 襄渝线增设月池台车站开通运营。

8月30日 12时10分,桑树坪站6502电气集中大修改造工程,提前20分钟开通。西安分局160个车站实现电气集中联锁,使用电器联锁设备的历史宣告结束。

9月25日 安康成立铁路分局医疗保险分中心。

10月21日 全国铁路第四次大提速。

11月14日 西安铁路分局实现安全生产2000天。15日受到铁道部通报表彰。12月23日,受到陕西省人民政府通令嘉奖。

2002年

2月3日 铁道部党组成员、全国铁路总工会主席黄四川到西安检查铁路春运工作。

3月1日 根据陕西省统一部署,安康铁路分局离退休人员养老金改由社会化发放。

4月2日 安康铁路分局职工基本医疗保险开始实施。

4月28日 西安铁路分局党委书记赵彦方主持分局全面工作。杨志国免职,调离。

5月23日 西安铁路分局党委书记赵彦方当选中共陕西省第十次代表大会主席团成员。

6月9日 陕西地区普降暴雨,陇海线K1062+170处灞河圪工桥垮塌,中断行车。陕西省、西安市和郑州铁路局领导赶赴现场查看险情,组织抢险。

6月10日 铁道部副部长刘志军到灞河水害现场,成立陇海线灞桥水害抢险复旧指挥部。

6月15日 西康调度台开始使用信息 TMIS 系统。

6月16日 陇海线灞桥一窑村间1061线路所成立并提前开通,较部、局规定开通时间提前4天9小时。

6月16~18日 陕西省委副书记、纪委书记董雷在西康线长安、柞水、镇安车站察看水害灾情。

6月22日 9时10分,受江泽民总书记、朱镕基总理委托,中共中央政治局委员、国务院副总理、国家防汛抗旱总指挥温家宝,在陕西省代省长贾治邦、副省长张伟,铁道部副部长蔡庆华,西安市委书记栗战书陪同下,在陇海铁路灞河桥水害和新桥建设现场察看灾情和新桥建设进展情况。

6月27日 赵彦方任西安铁路分局局长,瞿建明任西安铁路分局党委书记。

7月5日 西安铁路分局电务分处与西安交大联合开发的《卫星通信列车自动报点系统》,经过铁道部基础部、科技司、铁科院联合鉴定评审,认为构思新颖,采用卫星通信技术,实现列车自动报点路内首创,技术居国内领先水平。

7月6日 陕西省林业厅批复,7月1日成立陕西省林业厅西安铁路林业局,为陕西省林业厅的派出机构,与陕西省国土资源厅西安铁路国土资源管理分局实行一个机构,两块牌子,同时作为西安铁路分局绿化委员会的办事机构,负责西安铁路分局管内林政、林业绿化管理和陕西省林业厅授权范围内的其他林政管理执法工作。

8月18日 9时30分,陇海线灞河铁路新桥提前13天建成通车。新桥开通庆祝大会在灞河新桥建设工地举行。铁道部部长傅志寰、陕西省委书记李建国、代省长贾治邦出席。

9月29日 安康火车站广场改造工程完成投入使用。新广场占地面积23000余平方米。

11月6日 安康铁路东编组场开通计算机联锁设备。

12月13日 国家验收委员会对西康铁路进行全面检查验收,确认西康铁路各项工程均符合国家设计文件和工程质量评定验收标准。全线具备正式运营条件,交付郑州铁路局运营。

2003年

1月15日 渭南车站新站舍投入运营。新候车室面积3200多平方米,可同时容纳500人。

2月28日 西安铁路分局连续8年获陕西省精神文明建设“创佳评差”活动“最佳厅局”称号。

3月9日~12日 由于水害、地方城市建设施工不当等原因,安康铁路水厂发生二级扬水管断管事故8次(不含施工计划停水2次),停水285小时。其中,水害断管2次、停水85小时;城市建设施工断管6次、停水200小时。

3月27日 安康铁路分局率先在全路应用1.8版本的调度管理信息系统。

3月29日 安康铁路分局开行第三趟赴港澳旅游专列。

4月1日 安康铁路分局管内襄渝线扩能改造完成。襄渝线胡达段远动系统进入试运行,襄渝扩能工程电力贯通线及配电所、牵引变电所工程全部开通运营。此次扩能由西安工程指挥部负责,铁19局、西安工程(集团)公司等单位施工,铁道部投资近9亿元,包括7个配电所、5个牵引变电所,以及巴山隧道整治等相关配套工程。

4月3日 经河南省高级人民法院裁定、报请最高人民法院核准,全路司法机关首例用药物注射运输毒品罪犯周松休死刑,由郑州铁路运输法院在西安执行。

4月10日 经安康铁路分局巴山隧道提速协调会及机车添乘试验,巴山2号隧道(全长5334米)线路允许列车通过速度由每小时70公里提至每小时80公里,实现了该区段线路设备质量和安全管理的新跨越,为襄渝线全线提速奠定了基础。

4月22日 陕西省省长贾治邦到西安车站检查“非典”防治工作。

5月17日~23日 襄渝线襄达段4000吨货物列车牵引试验成功。

5月19日 国家质检总局局长、国务院“非典”防治指挥部卫生检疫组组长李长江一行,到西安车站检查铁路“非典”防治工作。

6月18日 宁西铁路西安至合肥段提前铺通仪式在宁西铁路秦岭隧道东口举行。长达1027公里的宁西铁路西安合肥段提前201天全线铺通。

6月26~27日 陕西省省长贾治邦在副省长洪峰,安康市委书记王忠民、市长黄玮和安康铁路分局领导陪同下,添乘4775/4776次列车到安康车站、石泉县车站检查指导“非典”防治工作。

6月30日 陇海铁路宝兰二线建成通车典礼在宝鸡车站举行。铁道部、陕西省、宝鸡市领导及铁路职工等1000余人参加通车典礼。

7月3日 新型韶山3B固定重联机车在阳安线投入运营。该机型在郑州铁路局属首次使用,采用微机网络化控制系统、真空断路器、故障自动显示诊断功能等高新技术,在技术上代表国产电力机车的先进水平,是国内功率最大的干线货运电力机车。

8月16日 铁道部在西安召开宁西线西安至合肥段初验第一次工作会议暨初验动员大会。验交涉及3个铁路局(郑州、南昌、上海)的6个铁路分局(西安、洛阳、襄樊、武汉、南昌、蚌埠),西安铁路分局将接管新丰镇—商南23个车站287公里正线(含复线49.5公里),是西安铁路分局历史上接收新线里程最长、固定资产最多的一次。

8月23日 西安铁路分局工会主席杨志华当选陕西省总工会第十一届委员会委员和中华全国总工会第十四次代表大会代表。

8月31日 历时三年更换的陇海铁路宝天段木枕全部下道,砟枕全线贯通。

9月3日20时20分 西康线长安至小峪间K61+700处线路边坡发生落石山体滑塌迹象。4日凌晨1时30分山体滑塌约20万立方米,线路上塌方落石3万余立方米。2时20分西康线被迫中断。

9月6日12时40分 西康线小峪至青岔区间K63+800处线路左侧护坡顶部出现横向裂缝,并对外突出近3米,在大雨的冲刷下裂缝不断扩大,坍塌危险在即。12时52分局调度发布命令,封锁该区间,西康线再次中断行车。13时35分大量泥石流顺坡而下,将该区段近40米长的线路淹埋,线路上塌方泥石流总量约6000多立方米。经干部职工10小时冒雨奋战,22时54分西康线全线再度抢通。

9月8日 全国人大常委会副委员长韩启德乘4775次列车视察安康。

9月15日 全国政协委员、陕西省政协主席艾丕善一行,考察安康车站。

9月19日 西康线发生山体滑坡,小峪车站下行方向K63+800m处1500方土石下滑,有500余立方米山体滑塌,将该区段近30米长的线路淹埋,西康线再次中断行车。20日10时,西康线全线再度抢通。

10月5日21时57分 襄渝线长沙坝车站信号楼地面发生塌陷,形成一个4米见方的空洞,价值百万元的设备掉落在站外山坡下,行车指挥系统瘫痪。经过85个小时日夜抢修,于9日10时30分恢复正常行车指挥。

10月30日 西安铁路分局在郑州—宝鸡间实行客运机车交路全循环长交路轮乘制改革。

11月17日 铁道部部长刘志军在铁道部《专报信息》第232期刊载的“西安铁路分局对客运机车交路实行全循环长交路轮乘制度改革”上批示:印发各铁路局长、分局长、机关各部门负责同志参阅。11月18日副部长胡亚东批示:请办公厅办,装备部跟踪了解情况,及时总结、指导。

11月21日12时41分 安康铁路分局与重庆铁路分局正式启用接触网新分界。

12月11日 根据安铁分总〔2003〕400号《关于襄渝线郑州局与成都局局界变更的通知》,襄渝线郑州铁路局线路管界调整为K581+733.4;供电设备分界为K581+701。

12月13日 中华全国总工会授予西安铁路分局工会“全国职工文化示范基地”,揭牌仪式在西安南郊铁路文化宫举行。

12月21日 宁西铁路西安—合肥段初验总结会在西安召开。初验委员会与交接单位代表在初验报告上签字,标志着宁西铁路西安—合肥段通过铁道部初验并即将交付郑州、上海、和南昌铁路局临管运营。

12月26日 安康铁路分局轨道车检修基地落成暨首台轨道车大修竣工仪式在安康机务段举行。

12月31日 西康铁路秦岭I线隧道获詹天佑土木工程奖。秦岭特长隧道全长18.456公里,地质复杂,工程量大,是2000年中国在建最长的铁路隧道,位居中国第一、亚洲第三、世界第六。

2004年

1月7日 宁西线开通运营。

西安机务段西京、西兰快速机车队成立,担当西安—北京5对、西安—兰州4对特快列车机车牵引。

2月15日 15时43分,西安铁路分局按计划提前7分钟完成陇海线西宝间杨凌—武功下行K1150+800~K1155+720处大改线控制工程。历时9个月,西宝提速主体工程全部完成。

2月23日 安康铁路分局“行调与电调网络签认系统”在电调阳安二台与行调西三台之间开通运行,改变了电调与行调之间人工调度命令签认模式,提高了“天窗”兑现率和运输效率。

3月10日 18时36分,梅七线瑶曲—田家嘴 K38+550 处山体突然滑坡,坍塌土方约 1.2 万方,中断行车。经过 13 小时抢险,3月11日7时30分线路开通。

3月31日 宝成线安康东—广元南实行货运机车肩回运转制交路。

4月1日 襄渝线襄樊—达州区段客运机车实行半循环运转制交路。

4月2日 陕西省十届人大常委会全体组成人员在中共陕西省委书记、省人大常委会主任李建国、省人大常委会副主任崔林涛、陕西省副省长巩德顺带领下参观宁西铁路陕西段。

4月17日 西安—北京西 Z20/19 次特快列车(全列软卧、一站直达、提速不提价、行程 11 小时 30 分,夕发长安,朝至京城)首发式在西安车站举行。陕西省、西安市及铁路局领导出席,并为首发列车剪彩。19时23分,满载 500 多名旅客的 Z20 次特快列车正点驶出西安车站。

安康—神木 4768/9、4767/70 次双层空调旅客列车开行。该列车由安康列车段担当乘务。为全列空调双优列车,整列编组 16 辆,由发电车、双层硬座车、餐车、软卧车、硬卧车、行李车组成。列车全程运行 1 032 公里。

5月27日 5时55分,西宁开往上海的 K378 次旅客列车运行至陇海线社棠伯阳间上行线 K1384+530 处,因犯罪嫌疑人在线路上放置短钢轨,造成机后 1~9 位车辆脱轨,中断陇海上行正线行车 29 小时 58 分,构成旅客列车脱轨重大事故。无人员伤亡,直接经济损失 166.4 万元。

6月14日 11时25分,19095 次货物列车由宝鸡机务段 SS1571 号机车牵引,运行到陇海线杨凌镇车站 K1158+845.5 处,机后 1~9 位车辆脱轨。中断陇海上行正线 6 小时 09 分,中断陇海下行正线 11 小时 20 分。人员死亡 1 人(路外)。直接经济损失 159.1 万元。

7月5日 杨绍清任西安铁路分局分局长、赵彦方任西安铁路分局党委书记,免去瞿建明分局党委书记职务,由铁道部另行安排工作。

7月12日 西安铁路分局分局长杨绍清、党委书记赵彦方拜会陕西省委书记李建国和省长贾治邦。

8月9日 西安车站开通 4762 和 7552 次(西安—神木方向)旅客列车延安以远电脑直达售票业务,结束以前电脑售票最远只到延安,延安以远分段购票或手工写票历史。

8月23日 安康铁路分局验收委员会验收襄渝线梁家坝货场改造工程。此工程当年 1 月 10 日开工,6 月完成施工,新增货场混凝土硬面 5 300 平方米、进货场公路 190

米、货场排水沟 272 米,新增装卸车位 14 个。

是月 在全路进京、进沪、进穗和客运大站竞赛评比中,西安车站再次获部“红旗车站”称号;西安客运段 T41/42 次、T55/56 次、T139/140 次和 K83/84 次旅客列车获部“红旗列车”称号,T41/42 次是第 28 次获此殊荣。

8 月 25 日 西安铁路枢纽郑州—西安客运专线建设协议签字仪式在西安举行。西安市市长孙清云、副市长乔征、杨广信,郑州铁路局局长徐宜发、党委书记张军邦等参加签字仪式。杨广信副市长宣读《西安铁路枢纽郑州至西安客运专线建设协议书》,孙清云、徐宜发在《协议书》上签字。

10 月 10 日 西铁公安处干警在昆明—西安 K166 次旅客列车上,查获携带 5 150 克鸦片的两名毒贩,引起央视、中国网等 40 多家新闻媒体的关注。

11 月 1 日 安康铁路分局增建 5 个电子售票车站和 20 个联网售票车站。至此,安康铁路分局有 44 个电子售票车站,其中 38 个车站与全路联网。

11 月 10 日 陕西省委、省政府、省军区在西安召开国防教育“双十佳”表彰暨国防教育基地命名大会,安康铁路分局被授予年度国防教育先进单位称号。

12 月 18 日 铁道部党组书记、部长刘志军带领有关人员,在陕西省政府黄楼会议室,与陕西省委书记李建国,副书记、代省长陈德铭就加快陕西铁路发展进行会谈。刘志军和陈德铭分别代表铁道部和陕西省政府签署铁路建设合作《会谈纪要》。

12 月 23 日 历时 35 天阳安线道岔大修施工顺利完成。此项大修工程由汉中工务段承担,11 月 19 日开始,12 月 23 日结束。阳安线正线道岔全部为 P60 道岔。

2005 年

1 月 22 日 全国政协委员、陕西省政协主席艾丕善带领在陕部分全国政协委员和人大代表视察西安铁路分局。

3 月 9 日 安康铁路分局在对安康车站候车室主要结构进行检查时,发现候车室地基下沉,一楼、二楼大梁、楼板和地面等严重变形。为确保旅客及工作人员的生命财产安全,分局决定暂停使用该候车室,并聘请陕西省西安市房屋安全鉴定中心对其安全性能进行权威鉴定。同时,在广场搭建临时候车棚,妥善处理旅客候车、“三品”检查及进站上车等问题。

3 月 18 日 撤销郑州铁路局所属西安铁路分局和安康铁路分局,成立西安铁路局,由铁道部直接领导,实行铁路局直接管理站段的体制。成立大会在西安举行。陕西省省长陈德铭,铁道部党组成员、副部长彭开宙出席。会上,部领导宣布铁道部成立西安铁路局的决定及领导班子成员任职通知。任命杨绍清为西安铁路局局长、党委委员、副书记;张锦耀为西安铁路局党委委员、书记。会后,省长陈德铭,铁道部副部长彭开宙

为西安铁路局、中国共产党西安铁路局委员会揭牌。

4月12日 西安铁路局既有货车120k/h提速改造库竣工暨批量生产开工仪式在西安东车辆段举行,路局既有货车提速改造工程全面铺开。

4月26日 西安枢纽新建北环线工程开工,由西安铁路局负责建设,2006年9月1日建成。

5月3日 中共陕西省常委、陕西省常务副省长赵正永,在西安铁路局局长杨绍清、渭南市市长曹莉莉陪同下,专程到郑西客运专线华阴试验段,就协调解决客运专线设计经过的解放军驻陕某地营区迁建有关问题,召开现场办公会。

5月29日 西安铁路局组织侯西线蒲城至韩城间(上行)货物列车牵引试验取得成功。试验货物列车35305/35306次由新丰镇机务段DF₄型内燃机车3977#/6501#/双机牵引,列车载重2490吨,牵引总重3350吨,编组39辆,计长46.8,延安北至新丰镇共运行174公里,运行时间330分钟。

6月28日 襄渝线胡家营至安康增建二线工程开工动员大会在安康举行。增建二线铁路隧道80.933公里,占新建线路的83%。工程总投资35.352亿元,建设工期43个月,2008年底建成。

7月1日 延安—北京西T45/46次特快列车首发仪式在延安举行。全国政协委员、铁道部原副部长蔡庆华、陕西省副省长洪峰等领导参加。该次列车采用国内最新型电力和内燃机车牵引,编挂18辆新型25T型客车。行程16小时38分,是陕北革命老区第一对跨局直通特快旅客列车。16时03分,T45次特快列车正点驶出延安车站。

7月27日 陕西省省长陈德铭、西安市市长孙清云,实地考察西安铁路枢纽北环线新筑集装箱中心站建设情况。新筑集装箱中心站位于西安城市物流体系规划中新筑物流园区,是全路规划建设15个集装箱中心站之一,从西安枢纽新建北环线的新筑车站接轨,占地2064亩,建设总投资4.5亿元。

8月9日 西安铁路局在安康召开襄渝线增建二线工程安康至梁家坝段开工动员大会。陕西、四川省等领导及有关施工单位参加。该线北起安康市,途经紫阳、万源、宣汉等市县,南至四川省达州市,为I级电气化铁路。工程总投资76.6亿元,建设工期48个月,2009年建成。

9月25日 郑西客运专线开工建设。该线路自郑州客站引出,经洛阳、三门峡市、渭南、西安、咸阳市,在咸阳西站与陇海铁路接轨。线路全长484.5公里,基本与陇海铁路平行。其中河南省境内318.7公里,陕西省境内165.8公里,2010年2月6日开通运营。

9月28日 杨凌车站站舍改造工程开工。由铁道部、西安铁路局和杨凌区政府共同出资,总投资3000万元。

10月13日 西安铁路局社会保险管理处成立。

11月1日 临潼至新丰镇两站一区间 ZPW—2000A 多信息移频自动闭塞及新丰镇、零口扩能改造工程开通。西安铁路局管内陇海线自动闭塞设备更新换代全部完成。

11月15日 零口直通场改造工程完工。这是西安铁路局成立后的第一个重点工程,也是畅通西安枢纽的关键性工程。铺设钢轨 19.53 公里,更换道岔 93 组,改造接触网 39.391 条公里,增加到发线 10 条。

12月7日 西安铁路局被中华全国总工会命名为“全国职工文化示范基地”。

附录

一 陕西省境内铁路运输单位简介

2005年,陕西省境内有铁路主要运输单位41个。其中直接从事行车组织、旅客和货物运输的车务系统19个(特等、一等车站8个,车务段6个,客运、列车段3个、公司2个);负责列车牵引和牵引供电的机务系统9个(机务段4个、供电段4个、机车检修厂1个);负责铁路线路、桥梁、隧道、涵洞养护维修的工务系统7个(工务段6个、大修段1个);负责列车运行信号设备运营、养护、检测、维修的电务系统3个(电务段2个、电务工程公司1个);负责铁路客、货车辆检测、维修、保养的车辆段3个。

陕西省境内还有担负铁路站区、物业小区房建设备、锅炉管理,大、维修,生产生活供水、供暖任务的西安、宝鸡、安康3个建筑段;为运输生产和职工、家属提供后勤保障和服务的西安、宝鸡、安康3个生活服务段;担负铁路专用物资及基建、大修、维修等物资供应的西安、安康2个物资供应段;担负铁路局管内铁路单位、集中生产、生活区及各次旅客列车、管内过往旅客的站、车卫生监督监测,疾病控制,科研培训,健康教育等卫生防疫工作的西安中心卫生防疫站,安康卫生防疫站等单位,简介从略。

此外,西安铁路局直属万源车务段、万源工务段设在省外,亦从略。

西安西站

西安西站是综合性特等货运站,位于西安市莲湖区建中巷32号。管辖范围东起陇海线K1076+837,西至宝鸡方向三桥站界K1085+988,南到户县站界K36+796,计42.004公里。

西安西站1953年建成,1956年7月正式独立成站。是双线1级横列式编组站,按工作量核定为一等站。1982年升格特等站。除承担咸铜支线,西户支线和宝鸡方向部

分货物列车的解编作业,枢纽区小运转列车外,主要承担西安地区零担、整车、集装箱货物的发到和零担、集装箱中转任务,以及鲜活货物运输、篷布回收、货车洗刷清洗等业务,是中国西北地区最大的综合性货运站。1990年,站机关设15个科室,4个车间,有职工1 873人。2005年,有行政科室10个:办公室、劳动人事科、财务科、货运科、技术统计科、安全教育科、路风监察科、综合治理办公室(武装、保卫科)、退管办、电算室。党群科室1个:党群工作办公室。车站有货运、运转车间、装卸公司、多元开发有限责任公司(多经、车队、装卸机械厂、劳动服务公司)4个车间(公司),三民村车站、三桥车站以及户县中心站。户县中心站负责马王村、户县站、户县二厂的运输安全生产管理。西安西站有班组75个。在册职工2 041人,其中男1 487人,女554人;干部163人;中共党员1 030人,共青团员71人。

西安西站有正线及到发线9条,军用线3条,调车作业线13条,货物作业线11条,检修线2条,专用线21家49条,配有4台调机担当货车编解、取送任务。货物仓库10栋,站台6座。货场占地28万平方米,集装箱场地10万平方米。年货物吞吐量577万吨,其中整车235万吨,零担213万吨,集装箱129万吨。拥有大型门式起重机10台、正面起重机2台、叉车71台,最大起重能力46吨。拉运国际箱的沃尔沃大拖车2辆,汽车32辆。经营管理、办公和生产用计算机233台,运营固定资产5 109万元。三民村车站(三等站)有正线及到发线8条,专用线18家,调机1台,年到达量180万吨。三桥车站(三等站)有正线及到发线6条,专用线8家,货物线2条,货场面积3.1万平方米,混合仓库2座,站台1座,调机1台,年设计吞吐量38.8万吨,最大起重能力20吨。户县中心站:马王村车站有正线及到发线3条,货物线2条,专用线1家;户县车站正线及到发线3条,货物线1条,专用线2家;户县二厂到发线3条,走行线1条。

1991年始建国际集装箱场地,9月1日起用,1997年二期扩建后年吞吐量100万吨。1998年以后,以每年600万元的投资力度,大面积更新改造货运设备。

1998年,站集装箱信息追踪系统投入使用,并纳入全路TMIS系统。

1999年7月,TMIS车站信息管理系统在西安西站率先试点成功并通过部级鉴定。

2001年3月,与天海、远洋、中海、中运等国际货运代理公司携手,与商检、海关形成“大通关”格局。铺线定点,增开直达,构架起达海港、通欧亚的国际集装箱运输“绿色通道”。4月28日,陕西省出入境检验检疫局西安陆运口岸办事处挂牌并进驻西安西站工作。

至2005年12月31日,实现安全生产11周年;实现无责任行车重大、大事故8 436天;无责任行车险性事故8 447天,无责任行车一般事故40 334天,无责任职工死亡8 436天,无责任职工重伤6 638天,无责任职工轻伤2 525天,创历史最好成绩。实现无货运重大、大事故19 115天,无责任火灾事故10 910天。

2002年4月,获全路四星级优质货场和安全优质车站称号。同年获陕西省“厂务公

开”先进单位、“创佳评差”最佳单位和全路客货运窗口用户满意单位等称号。2005年，获陕西省“创佳评差”活动最佳单位、铁道部火车头奖杯等荣誉。

附表-1 1991-2005年西安西站运营固定资产变化表 单位:万元

年份	固定资产	年份	固定资产
1991	845.68	1998	1 482.36
1992	858.74	1999	2 122.37
1993	1 144.55	2000	3 433.27
1994	1 338.45	2001	2 680.96
1995	1 414.35	2002	3 298.99
1996	812.75	2003	4 031.53
1997	962.84	2004	4 985.39
		2005	5 109.00

注:表中数据选自《西安铁路分局年鉴》(1992-1998)、《统计资料》(1991-2005)

附表-2 1990-2005年西安西站生产指标完成表

年份	中时 (车/小时)		停时 (车组/小时)		装车 (车)		卸车 (车)		发送吨 (万吨)		运输收入 (万元)	
	完成	完成 计划%	完成	完成 计划%	完成	完成 计划%	完成	完成 计划%	完成	完成 计划%	完成	完成 计划%
1990	7.7	...	...	...	22 521	...	67 963	...	84.7	...	...	...
1991	7.7	101.3	16.5	100.6	22 850	150.9	71262	100.2	90.2	106.1	5 223.5	104.3
1992	7.6	101.3	15.8	105.1	23 035	141.7	76511	101.5	94.1	104.5	5 929.0	112.5
1993	8.0	100.0	16.6	100.0	24 440	106.3	80 769	103.2	102.6	109.1	6703.1	108.4
1994	7.4	109.5	16.6	100.0	21 268	88.3	78 241	96.8	98.6	102.7	6720.0	103.5
1995	8.5	100.0	17.6	100.6	20 857	100.2	73 363	93.4	89.7	103.1	6 320.5	106.2
1996	8.2	103.7	17.4	102.3	18 958	99.6	68 807	101.8	88.0	110.0	7 602.6	109.4
1997	8.0	103.8	17.5	100.6	16 773	111.5	59 148	102.9	87.8	101.4	7601.1	102.9
1998	8.5	101.2	21.2	100.9	14 822	133.1	50 027	104.7	84.4	102.9	8 424.4	100.3
1999	9.1	102.2	31.3	67.7	19 190	150.4	60 665	103.3	90.6	102.9	8 429.8	101.6
2000	9.2	101.1	33.8	97.3	14 204	126.2	61 130	101.3	94.5	99.4	9 165.9	105.4
2001	7.8	117.9	32.1	104.7	14 806	117.8	65 125	106.2	93.5	105.0	8 834.4	110.4
2002	7.7	111.7	32.4	100.6	17 994	130.8	62 403	104.4	103.9	109.4	8 419.2	100.2

续表

年份	中时 (车/小时)		停时 (车组/小时)		装车 (车)		卸车 (车)		发送吨 (万吨)		运输收入 (万元)	
	完成	完成 计划%	完成	完成 计划%	完成	完成 计划%	完成	完成 计划%	完成	完成 计划%	完成	完成 计划%
2003	7.1	111.3	33.3	98.5	17 515	145.5	57 520	105.3	100.7	95.9	9 360.3	100.4
2004	8.3	98.8	19.2	117.2	24 043	96.6	55 152	102.0	164.5	155.2	15 376.3	163.6
2005	8.6	104.7	19.3	108.8	50 377	...	116 801	...	295	101.6	27 791	107.7

注:表中数据选自《西安铁路分局年鉴》(1991-2005)、《西安铁路局年鉴》(2006)、《统计资料》(1990-2005)

西安车站

西安车站位于西安市新城区解放门外环城北路东段44号,站中心里程为陇海线K1072+819,郑州方向与西安东站相邻,站间距离3.46公里,管辖区间K1071+963~K1074+139;宝鸡方向与西安西站相邻,站间距离5.0公里。西安车站始建于民国23年(公元1934)12月,原称西安车站,为一等站。民国25年(公元1936),改为长安车站,隶属于陇海铁路管理局长安车务段。中华人民共和国成立后,长安车站隶属郑州铁路管理局西安分局。1952年恢复西安车站名称,仍为客货运混合站。1956年后,主营旅客及行李包裹运送,货运仅办理专用线整车货物发到。1958年9月,西安车站隶属于西安铁路局;1972年划归西安铁路分局管辖。1988年8月1日,升格为特等客运站。1990年,西安车站设科室11个,车间6个,班组87个。职工人数由1949年的138人,增至1301人。2005年,车站行政设办公室、劳人科、财务科、技术科、安全室、电算室、职教科、收入室;党群设党办(组织、宣传、武装)、工会、团委、退管办;车间设客运车间、运转车间、售票车间、行包车间、设备车间、给水车间、旅行服务站、经营开发总公司(劳动服务总公司)。在册职工1338人。其中:男706人,女632人;干部212人,工人1126人;中共党员669人,共青团员53人。

西安车站按技术性质为区段站,按业务性质为客运特等站。办理客运列车的直通、始发、终到、编解、摘挂、整备、技术检查、上水及旅客乘降;行包、邮件到发、中转;并办理货物列车的通过,小运转列车摘挂,单机到发,本务机出入段及整车货物发、到等作业。

车站信号楼控制台为6502型大站进路式电气集中连锁,正线两条(下行2道、上行5道),站线22条、其他线4条,道岔119组,配属DF₇内燃机车2台。旅客乘降站台5座、总面积29365平方米;东西高架桥各1座;行包托运厅、提取厅库房总面积3100平方米;提取、托运平台1个,600平方米。行包、邮政专运通道各1条。旅客疏散广场1个,面积7650平方米。客运大厅1个(上下两层),总面积9216平方米。其中普通候

车室 4 个,总面积 6 503 平方米,可容纳旅客 4 500 余人;软席(贵宾)候车室 5 个,总面积 832 平方米;母婴候车室 2 个,总面积 788 平方米;军人候车室 1 个,面积 164 平方米。监控装置覆盖车站各个角落,及时掌握现场信息,保证安全运输生产。中央空调覆盖全站。客运服务设施有客运列车到发通告系统,旅客引导显示系统。上水设备有 8 排 173 个井位,346 个上水栓,保证日均 115 列客车上水。2005 年末固定资产总值 13 100 万元。

1996 年 4 月,铁道部在西安车站进行微机售票试点成功,以微机售票取代人工操作硬板售票。客票计算机管理系统采用服务器/客户机局域网络形式。服务器为 IBM 小型计算机,客户机为 586pc 机,并与西安市 48 个工商银行形成广域网络。

2003 年,西安市政府划分站前广场主楼大厅滴水檐向南 23 米,东西 327 米,计 8 175 平方米为车站广场步行区供旅客集散使用,车站以此为界设置广场围栏,禁止车辆通行。

随着经济改革不断深入,车站生产安全、经济效益、职工面貌发生变化。1994 年起(除 2003 年“非典”影响),运输收入连续 10 年以 1 亿多元的速度递增,成为郑州铁路局乃至中西部铁路企业第一收入大户。到 2005 年底,车站无轻伤以上事故 2 844 天,无责任职工死亡事故 10 653 天,无责任路外重大伤亡事故 1 537 天,无责任设备事故 88 804 天。无责任重大、大货运事故 10 493 天,无责任火灾事故 17 236 天,无责任职工死亡事故 11 866 天,无责任路外伤亡事故 12 030 天。

1991~2004 年,西安车站先后获全国五一劳动奖状、铁道部信得过给水单位、国家 QC 优秀质量管理小组、陕西省创佳评差活动最佳单位、铁道部“文明车站”,中宣部、解放军总政治部、国务院办公厅、团中央学雷锋先进集体及奖牌、证书,陕西省窗口单位创佳评差优胜单位,全路安全标准线建设先进集体称号和全路先进优质站称号。同时,先后获铁道部“文明示范站”、中央文明委全国创建文明行业先进单位、全国第六届职工职业道德建设工作先进单位、陕西省“两联一包一扶”先进单位,一直保持陕西省窗口单位创佳评差最佳单位、并连续保持部文明示范站等称号。2002 年,在铁道部进京、进沪列车和大站评比中,再获“文明车站”、被评为“全国质量管理先进单位”和“九五”铁路节能先进集体称号。2003 年,在抗击“非典”工作中,被陕西省评为抗击“非典”先进单位。

1990—2005 年西安车站客流变化及客票进款表

附表-3

年 份	发送人数 (万人)	中转人数 (万人)	中转占发送 %	到达人数 (万人)	到达占发送 %	客票进款 (万元)
1990	853.70	...	...	...	...	...
1991	907.14	101.92	11.2	1 007.91	111.1	24 916.632
1992	981.02	115.79	11.8	1 056.59	107.7	27 942.88

续表

年 份	发送人数 (万人)	中转人数 (万人)	中转占发送 %	到达人数 (万人)	到达占发送 %	客票进款 (万元)
1993	1 056.40	106.96	10.1	1 132.05	107.2	32 248.61
1994	1 074.93	93.23	8.7	1 193.36	111.0	34 883.36
1995	1 032.82	81.77	7.9	1 149.01	111.2	45 279.65
1996	906.09	38.88	4.3	1 016.95	112.2	57,148.33
1997	966.04	405.67	4.2	1 117.57	115.7	63 036.56
1998	9 811.43	48.76	5.0	1 101.78	112.3	65 412.91
1999	1 046.63	39.66	3.8	1 035.43	98.9	75 036.66
2000	1 137.25	38.43	3.4	997.69	87.7	83 010.98
2001	1 211.20	33.36	2.8	1 096.80	90.6	108 831.50
2002	1 239.50	29.77	2.4	1 115.43	89.6	113 691.80
2003	1 138.00	32.13	2.7	1 114.76	93.2	103 733.50
2004	1 509.6	30.65	2.0	1 366.22	90.1	132 679.10
2005	1 669	……	……	……	……	147 752

注:表中数据选自《西安铁路分局年鉴》(1991-2005)、《西安铁路局年鉴》(2006)、《统计资料》(1990-2005)

1991-2005年西安车站运输收入表

附表-4

单位:万元

年 份	计 划	完 成
1991	26 900	27 412.1
1992	28 380	30 490.7
1993	31 334	35 607.5
1994	35 685	38 967.2
1995	41 610	48 344.5
1996	54 630	66 825.3
1997	66 080	76 972.6
1998	76 300	85 674.2
1999	80 000	95 022.0
2000	92 900	95 570.4
2001	115 000	119 697.8
2002	121 500	124 431.2
2003	112 000	114 855.0
2004	139 500	145 750.5
2005	160 600	161 288.4

注:表中数据选自《西安铁路分局年鉴》(1992-2005)、《西安铁路局年鉴》(2006)、《统计资料》(1991-2005)

西安东站

西安东站为正线外包式二级四场编组站,位于西安市东郊华清东路北侧 169 号。车站中心线位于陇海线 K1069 + 358;东邻灞桥车站,站间距离 6.2 公里,上行正线站界 K1066 + 908,下行正线站界 K1067 + 123;西邻西安车站,站间距离 3.4 公里,上行正线站界 K1070 + 443.82,下行正线站界 K1069 + 977。主要担当郑州、宝鸡两个方向货物列车,铜川南方向部分货物列车,西安地区、新丰镇小运转列车的解体、编组等技术作业。办理整车、5 吨以上集装箱,20 英尺、40 英尺国际集装箱发送、到达业务,以及岔线装卸车业务。办理陇海、西韩线旅客列车通过。车站设加冰所,日产冰 26 吨,负责为途经东站的中转保温车及易腐货物加冰业务。

西安东站 1955 年建成,1956 年 1 月投入使用,定为三等站。有正线、站线 4 条,职工 43 人,配调车机车 1 台,隶属西安车站管辖。1956 年 7 月,铁道部决定将西安东站扩建为辅助编组站,1957 年 10 月开工,1958 年 10 月竣工,成为二级四场小能力驼峰编组站。此后,历经 1968 年、1974 年、1981 年等数次扩建,建成单向二级四场混合式、非机械化驼峰路网性编组站,是正线外包站场。后将驼峰改单机推峰为双机推峰溜放。按工作量定为一等站,业务性质为货运站,技术性质为编组站,是全国 38 个路网编组站之一。1990 年,西安东站定为一等甲级站,设 8 个科室、7 个车间,76 个班组,有职工 1 039 人。2005 年,设行政科室 7 个:行政办、技术科、财务科、劳人科、安全室、电算室、职工培训中心。党群设党委办公室、纪委监察科、综治办、武装部和工会、团委。职工总数 898 人,其中男 720 人,女 178 人;干部 124 人、工人 774 人;中共党员 303 人,共青团员 79 人。车站有到发线 15 条,编组线 23 条,货物作业线 9 条,专用铁路和专用线 46 个单位 143 条线路,配有非机械化驼峰,驼峰尾部 16 条线路装有停车器 48 台,编组站货车信息处理系统(TMIS)、无线调车联控系统等,货场配有 36 吨龙门式起重机 1 台、20 吨龙门式起重机 2 台、40 吨正面式起重机 2 台,内燃轨道式起重机 1 台,电瓶叉车 14 台,16 吨汽车式起重机 1 台,装载机 1 台,10 吨龙门式起重机 1 台,机械抓斗 1 台。加冰所配提冰机 1 台,冷却器 2 台,皮带输送机 2 台,蒸发器 6 台,氨压缩机 4 台。年末固定资产总值 4 032.45 万元。

1992 年 4 月 1 日,开办 5 吨、10 吨集装箱到发业务。11 月 13 日,因押运人吸烟引起火灾,致停在禁溜线内一辆装运代号 7 的棚车爆炸,7 人死亡,11 人受伤。1994 年开办国际集装箱业务。1995 年,车流监测系统和现车管理系统联网。首列西安至天津国际集装箱直达快运列车开行。1996 年,调车机由解放 I 型蒸汽机车更换为东风 7 型内

燃机车,全站调车实现内燃化。1998年,西安东至青岛港国际集装箱运输开通。西安海关驻西安东站集装箱监管站揭牌。集装箱信息跟踪系统投入使用。2001年11月,陕西检验检疫局进驻西安东站货场挂牌运作。

1995年4月1日,西安东站二班调四青年班组被共青团中央、公安部、铁道部、建设部等联合授予全国首批“青年文明号”。1997年,铁道部命名西安东站“安全优质直属站”。2000年,获陕西省“创佳评差”竞赛活动最佳单位。2001年10月31日,全国治安综合治理经验交流会在西安东站召开。2003年,获火车头奖杯。2004年,获国家人事部,铁道部全国铁路先进集体荣誉称号。

1996 - 2005 年西安东站运营固定资产表

附表-5

单位:万元

年 份	固定资产	年 份	固定资产
1996	1 255.8	1997	1 002.7
1998	1 113.0	1999	1 227.8
2000	1 862.3	2001	2 410.4
2002	3 309.5	2003	3 461.4
2004	3 717.7	2005	4 032.5

注:表中数据选自《西安铁路分局年鉴》(1997-2005)、《统计资料》(1990-2004)

1990 - 2005 年西安东站运输生产指标完成表

附表-6

年份	中 时 (车/小时)		停 时 (车组/小时)		装 车 (车)		卸 车 (车)		发送吨 (万吨)		运输收入 (万元)
	完成	完成 计划%	完成	完成 计划%	完成	完成 计划%	完成	完成 计划%	完成	完成与 计划%	完成
1990	4.9	...	...	...	11 680	...	46 355	...	49.6	...	...
1991	5.5	...	19.3	...	11 315	...	40 880	...	49.1	...	2 367.9
1992	6.0	...	18.5	...	12 045	...	43 070	...	51.8	...	2 720.2
1993	5.8	103.4	18.3	101.1	12 398	118.8	48 956	102.1	52.9	101.8	3 212.7
1994	5.8	101.7	17.9	103.4	10 570	118.0	45 374	104.1	45.5	103.5	2 902.4
1995	5.5	107.3	18.8	100	9 383	128.4	39 621	102.4	40.2	103.1	2 578.4
1996	5.3	105.7	18.8	100.5	9 657	120.5	43 516	100.6	44.4	126.8	3 442.1

续表

年份	中时 (车/小时)		停时 (车组/小时)		装车 (车)		卸车 (车)		发送吨 (万吨)		运输收入 (万元)
	完成	完成 计划%	完成	完成 计划%	完成	完成 计划%	完成	完成 计划%	完成	完成与 计划%	完成
1997	5.7	100	19.5	101.5	9 078	117.7	46 159	103.6	42.2	102.9	3 712.1
1998	5.2	113.5	28.0	102.9	9 531	181.9	47 785	107.5	46.3	115.8	4 241.4
1999	5.6	105.4	32.0	114.1	11 838	171.4	46 566	104.8	57.2	123.1	5 078.7
2000	5.8	100	27.5	123.6	13 250	118.6	50 789	107.3	65.9	110.0	5 921.6
2001	5.5	107.4	26.2	105.3	13 771	107	56 330	105.4	66.6	100.9	5 537.1
2002	5.6	107.1	24.9	108.4	13 466	107.1	51 208	103.0	59.3	102.2	5 406.6
2003	5.2	109.6	23.4	108.1	14 582	112.6	51 924	104.7	64.7	111.7	5 934.1
2004	6.2	106.5	20.2	104.5	18 959	105.3	64 362	108.1	85.6	124.9	8 324.2
2005	6.7	104.7	18	94.7	21 515	126.2	63 655	105.2	103.2	111.0	10 252.4

注:表中数据选自《西安铁路分局年鉴》(1991-2005)、《西安铁路年鉴》(2006)、《统计资料》(1990-2005)

宝鸡东站

宝鸡东站为一等甲级(二级四场)正线外包型混合式编组站,位于宝鸡市金台区东风路中段,处于陇海、宝成、宝中三大铁路干线交汇处,中心里程在陇海线 K1242 + 687,东起陇海线 K1235 + 436,西迄陇海线 K1244 + 394,东西长约 10 公里,占地面积 1 026.493 亩。主要担负宝(鸡)成(都)、宝(鸡)天(水)、西(安)宝(鸡)、宝(鸡)中(卫)四个方向列车接发和货物列车解体、编组等技术作业,办理整车、集装箱和部分直达整零货物运输业务以及各专用线、段管线取送车作业和卧龙寺车站的客运组织。负责宝成线、陇海线上行及铁路局管内咸阳以东各站下行途经宝鸡东站的加冰冷藏车的加冰工作。

宝鸡东站原是宝鸡车站的一个编组场,1957 年 8 月建成。1973 年 6 月正式成立宝鸡东站。按工作量核定为一等站,业务性质为货运站,是全国 38 个路网编组站之一,受宝鸡铁路分局管辖。1987 年 3 月,宝鸡铁路分局并入西安铁路分局,改属西安铁路分局管辖。1990 年,设股室 11 个,车间 6 个,职工总数 989 人。2005 年,行政设办公室、劳人科、财务科、技术科、安全室、职教科、电算室 7 个科室;党群设党群工作办公室。有驼峰、峰尾、运转、调度、货运、货检、加冰、后勤、装卸 9 个车间及卧龙寺车站,共有生产班组 57 个,职工总数 978 人。其中:男 958 人,女 220 人;干部 138 人,工人 840 人;中共党

员 490 人。共青团员 26 人。

1993 年新建集装箱货场 33.92 亩,年集装箱货物发送量 30 万吨。1995 年 8 月 1 日,卧龙寺划归宝鸡东站,增加到发线 7 条、货物作业线 1 条、专用线及段管线 12 条。宝鸡东站加冰所占面积 3 100 平方米,2000 年 8 月 2 日开始运营。1999 年 7 月 1 日,宝鸡东站现车信息系统开通使用。12 月 1 日驼峰尾部改造为电气集中。2000 年 1 月 17 日到达场由 6502 型电气集中改建为微机连锁。2003 年 12 月 24 日自动化驼峰开通使用。

2005 年末,车站有到达场 1 个,到发场 3 个(含卧龙寺车站),编组场 1 个,货场 1 个(内设加冰所),到发线 31 条(含卧龙寺 7 条),编组线 25 条(含编发线 2 条),货物作业线 9 条(含卧龙寺 1 条),专用线及段管线 20 条(含卧龙寺 12 条)。设自动化驼峰 1 座,采用点连式调速系统;简易驼峰 1 座。有小型计算机现车管理信息系统,平面无线调车系统,编组场尾部微机集中连锁系统,到发场 6502 型集中连锁系统,到达场微机连锁系统。配备调车机车 6 台(含卧龙寺 1 台),照明桥 2 座,传票器 2 组。货场配有 36 吨龙门式起重机 1 台,20 吨龙门式起重机 4 台,叉车 14 台,装载机 2 台,20 吨汽车起重机 1 台,加冰线 1 条,制冰池 2 座,融冰池 2 座。固定资产原值 7 253.57 万元。

截至 2005 年 12 月 31 日,全站实现无责任行车重大事故 9 962 天,无责任行车大事故 1 319 天,无责任行车险性事故 9 984 天,无责任行车一般事故 800 天,无责任职工死亡事故 6 686 天,无责任职工重伤事故 8 561 天,无责任货运大事故 10 230 天,无责任货运一般事故 7 446 天,无机械一般事故 7 993 天。全年实现安全生产 800 天和安全年。

1997 年,获全路先进优质编组站、陕西省模范职工之家、陕西省民主管理先进单位称号;6 月 23 日,宝鸡市政府在宝鸡东站设立宝鸡货运口岸。

2005 年,荣获陕西省创佳评差最佳单位。

1991 - 2005 年宝鸡东站运输生产指标完成表

附表 - 7

年 份	运输收入 (万元)	日办车数 (辆)	中 时 (小时)	停 时 (小时)	装 车 (辆)	卸 车 (辆)	发送吨 (万吨)	货车平均静 载重(吨/车)
1991	1 911	5 768	7.2	13.5	11 812	14 175	58.8	49.7
1992	2 215	5 690	7.4	13.8	12 187	13 803	58.2	47.8
1993	2 422	5 654	7.7	14.5	12 456	13 445	59.2	47.5
1994	2 258	5 691	7.8	14.7	11 881	11 099	59.5	50.2
1995	2 432	5 694	7.7	12.1	16 108	11 586	62	53.6
1996	4 116	5 719	7.6	17	14 074	21 592	77.2	54.8

续表

年 份	运输收入 (万元)	日办车数 (辆)	中 时 (小时)	停 时 (小时)	装 车 (辆)	卸 车 (辆)	发送吨 (万吨)	货车平均静 载重(吨/车)
1997	3 831	5 642	7.5	18.8	12 081	21 155	63.2	52.3
1998	4 355	5 513	7.1	22.5	12 049	18 346	61.7	50.8
1999	5 713	5 767	6.9	20.6	13 884	21 524	67.6	48.7
2000	5 297	5 906	7	21.5	11 980	18 758	61.5	51.5
2001	4 793	5 654	6.5	22	10 804	17 088	55.8	51.6
2002	5 655	5 383	6.7	21.8	15 027	14 893	71.6	47.7
2003	6 328	5 498	6.4	24.7	14 119	12 993	72.6	55.8
2004	9 394	7 256	5.9	18.8	19 177	15 090	102	53.2
2005	13 142	7 922	6.1	15.8	23 038	15 942	128.4	...

注:表中数据选自《西安铁路分局年鉴》(1991-2005)、《西安铁路局年鉴》(2006)、《统计资料》(1991-2005)

宝鸡车站

宝鸡车站为客货兼营一等站,位于宝鸡市渭滨区经二路中段北侧 20 号。车站中心在陇海线 1 246.3 公里处,管辖范围东自陇海线 K1244 + 650,西至陇海线上行 K1247 + 286、陇海下行 K1248 + 804,南至宝成线 K0 + 958。陇海、宝成、宝中铁路在此交汇,是连接华中、西南、西北的重要枢纽。主要办理客货列车到发、行包、寄存、给水作业。货场办理零担货物及集装箱货物到发和中转业务。图定日接发客车 51 对,货车 57 对。

宝鸡车站建于民国 25 年(公元 1936)12 月。民国 34 年(公元 1945),宝天线铺轨通车后成为区段站。1958 年,宝成线通车后,按工作量核定为二等站,1987 年升格为一等站,业务性质为客、货站。新中国成立前隶属陇海区铁路管理局宝鸡车务段。1949 年 7 月,隶属郑州铁路局西安分局。1958 年 9 月隶属西安铁路局。1970 年 12 月交宝鸡铁路分局管理。1987 年 3 月 15 日,宝鸡铁路分局并入西安铁路分局,改由西安铁路分局领导。1990 年,车站设股室 14 个,车间 7 个,生产班组 31 个,职工 897 人。

2005 年,行政设办公室(含环卫中心)、劳人科、财务科、安全科、业务科、技教科(含培训中心)、电算室。党群设党群工作室(含组织、宣传、工会、团委职能)。车间设客运、货运、运转、行包、装卸、设备、旅服、多经、劳司和中外合资宝蒂克公司。有生产班组 29 个(客运 7 个、货运 6 个、运转 4 个、设备 3 个、装卸 5 个、行包 4 个)。在册职工 756

人。其中男 462 人,女 294 人;中共党员 301 人,共青团员 44 人;管理人员、技术人员(教员)121 人,工人 646 人;内部下岗 25 人。

行车信号联锁设备为 TYJL—TR9 容错计算机联锁。正线 2 条(陇海上行线 8 道、宝成线 7 道),站线 8 条,客车到发线 6 条、货车到发线 4 条,牵出线 2 条,机待线 2 条,道岔 98 组,配属东风(DF)7 内燃调车机 1 台。旅客乘降站台 4 座,总面积 24 878 平方米。风雨棚 4 座,面积 14 284 平方米。进出站地道各 1 座,站舍 4 637 平方米,其中普通空调候车室 1 个,分上下两层,面积 3 040 平方米。软席(贵宾)候车室 3 个,面积 190 平方米。售票厅 1 个,面积 366 平方米。行包房仓库 2 座,总面积 1 101 平方米。邮政、行包专用地道各 1 座。上水设备 5 组,客车上水井 109 个,上水栓 218 个。客票计算机管理系统采用服务器/客户机局域网络,采用惠普服务器,客户机为奔腾 PC 机。设市区售票网点 11 个,采用 DDN 专线联网。站内设旅客引导显示系统,客运、货运、行包电子监控系统,货运、行包电子计算机制票系统,运转无线调车监控系统,并有连接各科室与车间的局域网络系统。货场有线路 6 条(作业线 3 条,存车线 3 条)。有仓库、雨棚 7 座,总面积 3 992 平方米。货位 116 个,装卸机械有 20 吨门式起重机 1 台,叉车 13 台。2005 年末,固定资产总值 46 586 749.43 元。

1995 年,行包、货运采用电子计算机制票系统。1996 年设旅客引导系统,LED 大屏幕 30 台,YAC6416A36 台,获铁道部给水信得过单位荣誉。1997 年 7 月 26 日,改人工售票为计算机售票,结束 60 年人工售票历史。客货运、行包设电子监控系统。2001 年建成局域网,各车间、科室联结入网。2003 年,运转设无线调车监控系统。至 2005 年底,连续 17 年安全生产,实现安全生产 6 671 天。

1991—2005 年宝鸡车站运输指标完成表

附表-8

年 份	旅客发送 (万人)	货物发送 (万吨)	装车 (辆)	卸车 (辆)	旅客列 车出发 正点率 (%)	行包发送 (万件)	运输总收入 (万元)
1991	200.71	8.07	2 241	5 633	—	15.81	4 230.79
1992	218.89	9.04	2 490	—	—	13.94	4 667.18
1993	236.89	10.84	2 899	—	—	12.77	5 108.89
1994	246.12	11.29	2 790	—	—	12.96	5 601.28
1995	226.82	12.12	1 204	1 582	—	12.4	6 664.93
1996	187.83	12.05	3070	5448	99.1	10.84	8 215.50

续表

年 份	旅客发送 (万人)	货物发送 (万吨)	装车 (辆)	卸车 (辆)	旅客列车 出发正点 率(%)	行包发送 (万件)	运输总收入 (万元)
1997	182.23	15.90	3 248	3 128	98.0	15.40	8 985.00
1998	192.15	13.82	3 450	4 375	97.6	17.43	9 938.29
1999	200.30	14.41	3 306	4 726	98.0	20.00	10 930.00
2000	194.56	15.36	2889	4171	97.6	28.60	12 270.17
2001	194.90	16.61	2765	4594	99.4	25.40	15 158.00
2002	223.90	13.01	1845	3976	95	28	15 847.20
2003	207.00	13.18	2 096	3 625	94.9	29.15	15 662.28
2004	280.11	12.67	2 027	2 601	96.6	31.08	19 295.22
2005	335.10	13.50	1 935	3 625	97.3	142.5	21 400.00

注:表中数据选自《西安铁路分局年鉴》(1991-2005)、《西安铁路局年鉴》(2006)、《统计资料》(1991-2005)

新丰镇车站

新丰镇车站为特等混合型编组站。位于陕西省西安市临潼区新丰镇境内,是太西线新张段、西康线、宁西线与陇海线的接轨站,站中心里程为陇海线 K1037 + 496,太西线 K1816 + 616,西康线 K0 + 171,宁西线 K0 + 000。车站技术性质为编组站,业务性质为客货运站,担当各方向货物列车解体、编组作业,直达列车中转作业,下行旅客到发客运业务,整车、零担货物到发货运业务,各专用线、段管线车辆取送和装卸作业,检修车的取送作业,货物换装整理作业。

新丰镇车站建于民国 23 年(公元 1934),新中国成立前隶属于陇海区铁路管理局长安车务段。1953 年 4 月 1 日,直属西安运输分局;1958 年 9 月 1 日,改属西安铁路局西安运输段;1961 年 9 月,西安运输段撤销,划归孟塬车务段。1966 年陇海线南移时建新站,站中心在陇海线 1 042.4 公里处,为陇海线与西延线的接轨点。1977 年孟塬车务段迁至渭南,新丰镇车站属渭南车务段管辖。1989 年 7 月,脱离渭南车务段,独立为站段级单位,由西安铁路分局管辖。1990 年末,车站设股室 6 个,综合车间 1 个,生产班组 9 个,有职工 159 人。1991 年为分局直管三等站,1994 年升格为二等站,2002 年 9 月,升格为一等甲级站。2005 年 10 月,升格特等站。行政设办公室、劳动人事科、财务科、技术科、安全科、职工教育科、电子计算室、多元经营办公室,党群设党群工作部;有调度、运转、调车、货运、零口车间和后勤服务中心。有生产班组 72 个。在册职工 765 人,其

中男 569 人,女 196 人,干部 79 人,工人 686 人,中共党员 240 人,共青团员 59 人。

车站站场为单向混合式三级四场,Ⅰ场为到达场,有下行正线 2 条,到发线 12 条;Ⅲ场为调车场,有调车分类线 33 条;Ⅳ场为到发场,有到发线 9 条(其中正线 3 条);Ⅴ场为出发场,有正线 1 条,到发线 16 条;场间设联络线 4 条,上行环到线 1 条,与机务段间设机车出入库线 5 条。有 3 个信号集中楼,分管到达场(Ⅰ)、出发场(Ⅴ场)、到发场(Ⅳ场),均采用 DS6—K5B 计算机联锁,与车站衔接的陇海线相邻站间为双线自动闭塞,与宁西线与零口站间、太西线与 811 线路所间为双线半自动闭塞,西康线为单线半自动闭塞;驼峰为点连式自动化驼峰,采用 TW—2 型组态式驼峰自动控制系统,峰高 4.14 米,配备调车机 3 台,实行双推单溜(具备双推双溜条件),33 条调车分类线分 6 线束布置,编尾为 DS6—K5B 计算机联锁并具有单钩溜放功能。零口直通场有到发线 17 条,其中正线 4 条,主要辅助新丰镇编组站办理无改编直通列车技术作业。

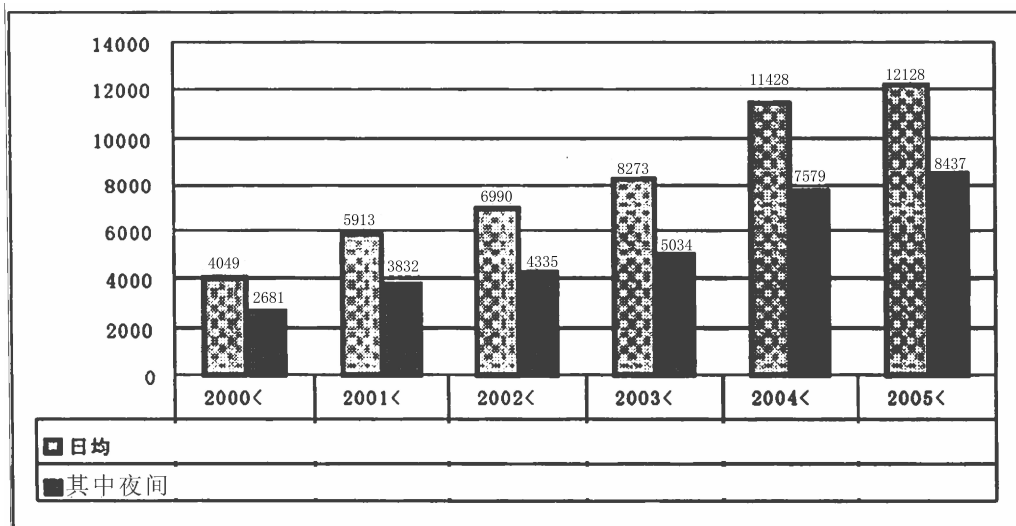
车站建设初期,边建设、边运营,主要承担西韩(西延)线区段列车、陇海线部分直通列车及折角列车技术作业。1991 年日均办理车 874 辆,1995 年日均办理车 2 692 辆,其中有调作业车 2 070 辆。2000 年日均办理车数 4 049 辆,其中有调作业车 2 681 辆。

2001 年元月西康线开通,增加成都北、安康东列车组号,解编西康线直达、直通列车任务。2004 年元月,宁西线开通,铁道部调整车流径路,新丰镇车站按主要编组站担当路网性车流作业组织,车站日均办理车数逐年上升。2005 年,货物发送 20.9 万吨,货车静载重 61.8 吨/车,运输进款 1855.6 万元,中时 7.1 小时/车,停时 18.0 小时/次,日均办理车数 12 128 辆,其中有调 8 473 辆。5 月 3 日办理 14 183 辆,为全年最高日。

2000—2005 年新丰镇车站日均办理车数比较图

附图 - 1

单位:辆/日



安康车站

安康车站位于陕西省安康市江北,为一等甲级站,地处襄渝、阳安、西康铁路交会处,管辖线路 55 公里。安康车站 1978 年交付临时运营,为三等站,1982 年 2 月升为二等站。2004 年 11 月,阳安线 6 个中间站划归安康车站管理。其中,三等站 1 个(汉阴站),四等站 4 个(恒口站、五里铺站、梅子铺站、涧池铺站),五等站 1 个(俞家沟站)。安康车站按技术作业性质为区段站,按业务性质为客运站。主要担负西安、襄樊、达州、阳平关四个方向客、货运输组织,并办理货物列车的接发、始发客车编组、客车给水及专用线整车货物到发等业务。

2005 年,行政设办公室、技术教育科、劳动人事科、财务科。下设电子计算室、运转车间、客运车间、中间站、行包服务部、多元经营部。党群组织设党群工作办公室。有职工 393 人,其中:女 177 人,管理干部 67 人,主要工种 295 人,党员 132 人,团员 20 人。文化程度:大学本科 14 人,大专 57 人,中专 52 人。各类专业技术人员 55 人,其中高级 1 人,中级 15 人,初级 39 人。取得职业资格证书的工人技师 2 人、高级工 86 人、中级工 204 人,初级工 9 人。

客运设备有临时候车棚 1 个,主体建筑总面积 1 245 平方米,高 6.6 米/长 60 米/宽 22.2 米;其中候车室面积 1 100 平方米,夹心彩钢板屋面墙体结构。地道 2 座,长 84.5 米/宽 5.1 米;天桥 1 座,长 62.8 米;站台 3 座全长 3×600 米,其中:一站台长 600 米/宽 9 米/高 0.3 米,二站台长 600 米/宽 9 米/高 0.5 米,三站台长 600 米/宽 9 米/高 0.3 米。2004 年 11 月,阳安线 6 个中间站划归安康车站后,车站管内站台 11 座,股道 26 条,票房 4 个,售票窗口 17 个(其中:卧铺售票窗口 1 个,安康市区 5 个,汉阴车站 2 个),制票机 12 台;风雨棚 3 座,客车给水井 80 口;旅客电子导向系统 1 套,电子售票系统 1 套,电子售票系统计算机 15 台,电子触摸式客运查询系统 2 台。大屏幕客运信息显示屏 4 个。行包库房面积:承运库 207.5 平方米,到达库 216 平方米,中转库 125.28 平方米。行车设备有到发线 7 条,其中 3、4 道为正线,道岔 29 付,调车信号机 20 个,接发列车出站信号机 14 个,进站信号机 3 个;闭塞方式:安康东方向为双线继电半自动(64F 型),月河、五里方向均为单线半自动(64D 型),JD—1A 微机联锁。信号楼设有 CZH—3 型 20 集中电话总机 1 台,自动电话 1 台,现场作业联系采用无线对讲装置。张岭专用线一条,段管线三条(工务段、机务折返段、客车整备库),并配有调机一台,客车整备库日均作业 50 钩。行车设备:运转室 7 个,信号楼 1 个,扳道房 14 个。信息设备:电气集中设备 7 套,调度报点系统 7 套。货运设备:货运室 7 个,货台 4 个,股道 4 条。

2005 年末,实现安全生产 6 688 天。

2001 年,获陕西省文明示范车站;2002 年,获陕西省“五一”劳动先进集体;2003

年,获火车头奖杯,陕西省“企业工作先进基层党组织”、模范职工之家;2004年,评为铁道部用户满意先进单位;2005年,获陕西省创佳评差最佳单位。

1990—2005年安康车站运输生产指标完成表

附表-9

年份	旅客发送 (万人)	货物发送 (万吨)	运输进款 (万元)	年份	旅客发送 (万人)	货物发送 (万吨)	运输进款 (万元)
1990	91.42	0.57	1 591.90	1998	139.79	0.65	4 953.81
1991	93.88	0.16	1 690.47	1999	148.60	0.46	5 347.00
1992	98.82	0.08	1 947.81	2000	153.00	1.21	6 092.00
1993	118.19	0.03	2 529.09	2001	180.00	0.32	8 042
1994	129.81	0.02	2 827.00	2002	201.00	1.41	8 559
1995	136.01	0.36	3 622.37	2003	172.00	24.5	9 007
1996	127.73	0.08	696.59	2004	238.00	56	13 800
1997	126.20	0.10	727.77	2005	264.00	51	16 400

注:表中数据选自《西安铁路分局年鉴》(1991—2005)、《西安铁路局年鉴》(2006)、《统计资料》(1990—2005)

安康东站

安康东站1978年6月1日成立,位于安康市关庙镇皂树村,地处西康、襄渝、阳安三线交汇处,东邻襄樊,西接成都,南通重庆,北入西安,站中心为襄渝线K304+450(西康线K260+690)处,属地方性编组站,等级为一等站,主要担负襄樊北、重庆西、成都东、新丰镇四个方向货物列车到达、始发、解体、编组作业,以及货场、油专线、物资供应段、车辆段、机务段车辆取送作业。

2005年,行政设办公室、劳人科、财务科、技术科、安全科、职教科和信息技术科;设运转、调车、货车、货检、装卸车间。党群设党群工作办公室。多经系统有东盛运贸有限公司。9月,车站提升为正处级单位。在册职工653人。其中女167人,党员180人,干部79人。文化程度:大专以上67人,中专58人,技校48人,高中301人,初中173人。具有初级任职资格57人,中级任职资格17人。

站场类型为二级四场混合式编组站,I场为到达场,7股道;II场为下行到发场,8股道;III场为上行到发场,6股道;IV场为编组场,20股道。其中上行方向与朱家碛站相邻,采用64D型单线继电半自动闭塞设备(双单线),联锁类型为6502型集中联锁;下行

方向与安康站相邻,64F型双线继电半自动闭塞,计算机联锁。I、II、III场货物列车票据由正负式管道输送票据系统传送;其中,站调楼至I场车号室管道长730米,运送时间73秒;站调楼至II场车号室管道长1350米,运送时间135秒;站调楼至III场车号室管道长1051米,运送时间105秒。IV场东端设自动化驼峰一座,峰高3.08米,采用双推单溜方式,使用TW—II型组态式自动控制系统,雷达测速测长,减速器加减速顶点连式调速系统;编尾设平面牵出线两条,推送调车,采用TYJL—II型计算机联锁系统,峰尾1~19道装有TDW902型减速顶,距股道信号机125~130米处各设DT—2型电动可控停车器2组。信息管理主要有现车管理信息系统、车号自动识别系统和调度管理信息系统。调车作业均采用无线调车灯显装置。

安康东站货场面积46123平方米,年办理货物116.9万吨,货棚3个6275平方米,仓库3个2291平方米,站台3个10242平方米;装卸机械7台,其中20吨龙门起重机1台,50型装载机3台,1.5吨叉车1台,2.0吨叉车2台。有安全监控装置24台,其中站调楼1台,I、II、III场信号楼各1台,驼峰楼、驼峰峰下、编尾楼、编尾楼顶各1台,货运营业厅1台,货运值班员门口灯塔处1台,货2棚、货3棚各1台,东、西灯桥各2台,5[#]灯塔处1台。

2002年,获陕西省“安康杯”竞赛优胜企业。

1990—2005年安康站运输生产指标完成表

附表-10

年份	旅客发送 (万人)	货物运发送 (万吨)	日均办理 车数(辆)	装车数 (辆)	卸车数 (辆)	运输收入(万元)
1990	1.45	95.05	3305	14766	3530	638.0
1991	1.07	45.81	3347	8012	2880	482.8
1992	8.97	33.30	3672	5974	2945	536.3
1993	1.02	19.17	3768	3559	3613	820.4
1994	1.51	21.04	3942	3670	3481	678.1
1995	1.08	24.06	4030	4125	3232	751.7
1996	0.98	25.14	4256	4336	3602	1110.1
1997	1.23	25.03	4427	4557	5845	1311.4
1998	1.85	40.43	4184	7101	6730	2143.4
1999	2.14	38.03	4425	6919	10635	2335.1
2000	2.05	44.51	4335	7831	9412	2968.7
2001	—	54.9	5663	9429	6852	3118.0

续表

年份	旅客发送 (万人)	货物运发送 (万吨)	日均办理 车数(辆)	装车数 (辆)	卸车数 (辆)	运输收入(万元)
2002	—	52.6	6 364	8 926	7 765	3 246.0
2003	—	49.5	6 398	8 363	7 702	3 164.6
2004	—	50.5	6 955	8 450	7 921	3 168.9
2005	—	72.2	7 116	12 024	7 459	5 281.8

注:表中数据选自《西安铁路分局年鉴》(1991—2005)、《西安铁路局年鉴》(2006)、《统计资料》(1990—2005)

渭南车务段

渭南车务段是一等甲级段,位于陕西省渭南市站北路西段。民国23年(公元1934)建站,属陇海铁路管理局第三车务总段第十车务分段,后迁西安改称长安车务段。1949年10月,隶属西安铁路分局。1958年9月,改属西安铁路局西安运输段。1961年9月西安运输段撤销,改属新成立的孟塬车务段。1962年,管辖陇海线灞桥至孟塬各站。1970年南同蒲线开通,公庄、港口两中间站划入,12月,孟塬车务段归属西安铁路局。1973年4月,孟塬车站划出孟塬车务段独立成为二等站。1977年10月,段机关迁渭南,改称渭南车务段。1985年,潼关、公庄、港口3站划归了孟塬车站管辖。1989年,7月,新丰镇车站从渭南车务段划出。

1990年末,渭南车务段机关设股室11个,下辖华山,桃下,罗敷,柳枝、莲花寺、华县、赤水、树园、渭南、零口、临潼、窑村、灞桥13个中间站,生产班组85个,职工1168人(其中管理人员101人)。固定资产原值496.46万元。

2005年,设办公室、党委办公室、业务科、技术教育科、安全调度科、劳动人事科、财务科、电子计算室、统计室、多元经营管理办公室和装卸管理室等11个职能部门。有职工2060人,其中男1422人,女638人,中共党员945人,共青团员145人。

渭南车务段是局管内陇海、西康、宁西、南同蒲四大干线主要行车组织及日常管理单位之一,地处东陇海段,担负陇海线西起灞桥,东到潼关(不含新丰镇和零口车站),西康线北起临潼北,南至纺织城,宁西线西起渭南西,东到商南以及南同蒲线公庄、港口等39个中间站的运输生产和安全管理任务。管内正线里程422.66公里,图定接发列车192对,其中客车77对、货车115对。有专用线53条。除潼关、华山、桃下、罗敷、柳枝、莲花寺、华县车站采用DS6—11型微机联锁外,其他各站均采用6502型电气集中联锁设备,闭塞方式均为电气化双线自动闭塞。西康线和宁西线为单线64D半自动闭塞电气集中联锁设备。陇海线管辖区段东与郑州铁路局长太要车站、西与西安东站相接,辖潼

关、华山、华山西、桃下、罗敷、柳枝、莲花寺、华县、树园、渭南、临潼、窑村、灞桥 13 个车站,相接的厂矿企业铁路专用线 53 条;西康线管辖区段北与新丰镇车站、南与长安车站相接,辖临潼北、田王、纺织城 3 个车站;宁西线管辖区段北与新丰镇车站、南与郑州铁路局富水车站相接,辖渭南西、渭南南、花园乡、桥南镇、涧峪、蔡家河、灞源、硯川、两岔河、商洛北、商洛、柏杨店、孝义乡、商镇、丹凤、南河、铁峪铺、毛坪、清油河、试马、商南 21 个车站;南同浦线北与太原铁路局风陵渡车站相接,辖公庄、港口 2 个车站。陇海、西康、宁西、包西四大干线贯通渭南车务段管内,日接发列车 270 余对。

段有货场 16 个,205 840 平方米,货物库房 29 座、12 957.5 平方米,货物站台 20 座,年吞吐量 452.88 万吨,台秤、磅、轮重仪等计量设备 21 台,汽车吊、装载机、叉车等装载设备 16 台,与站接轨厂矿企业专用线 40 条,货区 20 处,31 715 平方米。重要运输货物品类有化肥、矿建、钢管、焦炭、金矿、粮食、非金属矿、焦炭液化气、淀粉、军品等;客运设备有三品检查仪 2 台,候车室 11 个、面积 2 439 平方米,软席候车室 3 个,面积 146 平方米,行包房 6 个,面积 1 459 平方米,客运站台 13 座,天桥 2 座、长度计 103 米,地道 3 座,总长 96 米。

2005 年,装车 32 238 辆,卸车 105 022 车;停时 16.8 小时/车(次),中时 8.8 小时/车。

至 2005 年 12 月 31 日,实现无责任行车重大、大事故 8 280 天,无责任行车大事故 8 842 天,无责任行车险性事故 6 419 天,无责任行车一般事故 350 天,无责任职工死亡 8 389 天,无责任职工人身重伤事故 766 天,无责任职工轻伤事故 1 811 天。

1996 - 2005 年渭南车务段运输生产指标完成表

附表 - 11

年份	货物发送(万吨)	旅客发送(万人)	运输收入(万元)
1996	145.6	135.5	9 156.5
1997	163.8	111.9	10 311.7
1998	160.5	101.8	10 008.8
1999	146.0	100.9	9 396.7
2000	128.2	107.9	10 271.2
2001	143.7	94.2	11 106.0
2002	170.9	90.7	13 556.7
2003	222.2	78.9	13 428.9
2004	211.6	120.8	19 317.9
2005	189.7	142.2	20 649.0

注:表中数据选自《西安铁路分局年鉴》(1997 - 2005)、《西安铁路局年鉴》(2006)、《统计资料》(1996 - 2005)

韩城车务段

韩城车务段位于韩城市新城区,2004年11月20日,由韩城车站和阎良车务段合并组建而成。2005年末,行政设办公室、劳动人事科、技术教育科、安全路风监察科、财务科、电算室、多元经营公司、劳动服务公司、装卸公司。党群设党群工作办公室,负责全段党委、纪委、工会、团委、武装、统战等工作。有生产班组36个,在册职工1162人。其中男962人,女200人;干部166人,工人996人;中共党员613人,共青团员55人。

管辖一等区段站1个:韩城站;线路所1个:苏家;中间站25个:惠刘、张桥、钟家村、何寨、昌寨、关山、相桥、陈庄、蒲石、大荔、坞坭、韦庄、醜酬、七峰、合阳、南永宁、甘井、上洼、龙亭、乔子玄、芝阳、英山、白村、下峪口、桑树坪。营业里程251.5公里。担负侯西、太西、下桑线方向客货列车到发、解体、编组等任务。运输物资以煤和焦炭为主,另外还有钢材、生铁等。到达货物主要有汽油、柴油、坑木及特种设备等。

行车设备:闭塞设备为64D单线半自动;联锁设备钟家村站为微机联锁,其他站为6502电气集中联锁。客运售票室142平方米、候车室823平方米、行包房373平方米、站台22697平方米。货场面积51561平方米、货物仓库10座、货物站台12座33657平方米;管内各站出岔企业专用线22户。机械动力设备11台,价值155.9万元。年末固定资产总值3974.26万元。

2005年,韩城车务段货物发送量完成计划1140万吨的102%;旅客发送量完成计划50万人的106%;完成运输收入78718万元,为计划78629万元的100.7%。至12月31日,实现行车安全1181天,无责任重大、大事故8676天,无责任险性事故5822天,无责任职工死亡事故6236天,无责任职工重伤以上事故6247天,实现安全年。

1993 - 2005 年韩城车务段运输生产指标完成表

附表 - 12

年份	旅客发送(万人)	货物发送(万吨)	年份	旅客发送(万人)	货物发送(万吨)
1993	53.2	437.7	2000	64.1	652
1994	65.1	491.2	2001	42.0	652
1995	64.4	513.5	2002	22.5	645.1
1996	64.5	556.6	2003	22.1	678.3
1997	57.1	593.9	2004	53.1	958.2
1998	58.6	528	2005	53	1161
1999	61.3	548.8			

注:表中数据选自《西安铁路分局年鉴》(1994 - 2005)、《西安铁路年鉴》(2006)、《统计资料》(1993 - 2005)

宝鸡车务段

宝鸡车务段位于宝鸡市上马营,处于陇海、宝中、宝成三条铁路干线交汇处。担负陕、甘两省五市十一县区客货运输任务,是联结西南、西北的运输咽喉通道。

宝鸡车务段前身是1958年成立的宝鸡运输段,管辖陇海线茂陵—社棠及宝成线任家湾—凤州41个中间站。1960年6月,宝鸡运输段撤销。1961年9月1日,成立宝鸡车务段,辖福临堡—社棠及任家湾—凤州共28个车站。2004年11月,虢镇车务段并入宝鸡车务段。

1990年,宝鸡车务段机关设股室12个,辖宝鸡南、凤州、社棠3个三等站;杨家湾、观音山、青石崖、秦岭、黄牛铺、红花铺、油房沟、七里坪、双石铺、福临堡、林家村、固川、坪头、颜家河、东口、胡店、柿树林、石家滩、拓石、凤阁岭、建河、葡萄园、元龙、渭滩、伯阳25个四等站;坊塘铺、毛家庄2个线路所。有职工868人(其中管理人员113人)。

2005年,行政设办公室、业务科(设职工教育培训中心)、安全科、劳人科、财务科、多元办、集企办、行政监察科、电算室、(宝鸡、咸阳)装卸公司。党群有工会、团委,设:党委办公室、干部科、武装部。管辖车站46个,其中:二等站1个,三等站9个,四等站36个。有班组71个,职工2585人,其中男1857人,女728人;干部315人,工人2270人;中共党员1383人,共青团员123人。

担负陇海线黄家寨—虢镇段(129.2公里)及福林堡—社棠段复线(上行136.8公里,下行117.4公里)、咸铜线咸阳—咸阳北(6.7公里)、宝中线千河—安口窑(145.9公里),计425.4公里的行车及客货运输业务。担负陕西、甘肃两省的冶金、石油化工、煤炭、农副产品等物资运输(每年为宝鸡地区办理货物发送、到达780万吨,为甘肃华亭地区运输煤炭742万吨),同时,还承担出口石油管材、军事物资、电煤等国家重点物资运输任务。全段日均办理接发列车120余对。

有微机联锁车站8个、6502集中联锁车站38个,电气化区段45个车站、非电气化区段1个车站、单线自动闭塞4个车站、双线自动闭塞31个车站,余均为单线半自动闭塞车站。

机械总值1235.8万元。有龙门式起重机11台、轨道式起重机4台、装载机10台、内燃叉车7台、电瓶叉车3台、轨道起动机3台。年末固定资产总值12053.71万元。

宝鸡车务段有三分之二车站在秦岭山区,有10多台调机作业,1200余辆货车需要动态防溜,安全责任重大。

2005年,宝鸡车务段完成旅客发送计划的117.12%;完成运输收入计划的101%。

1995年,获全路优质车务段称号;1996年获陕西省关心下一代先进集体。

1996—2005年宝鸡车务段运输生产指标完成表

附表-13

年份	旅客发送(万人)	货物发送(万吨)	货物到达卸车(辆)	运输进款(万元)
1996	39.0	131.3	32 856	6 074.1
1997	45.5	137.6	28 056	6 990.4
1998	35.2	132.4	27 183	7 372.0
1999	25.6	129.0	28 222	6 980.1
2000	21.7	129.9	29 380	7 552.0
2001	35.7	125.0	34 310	7 429.8
2002	—	164.1	38 730	9 553.8
2003	—	179.2	29 835	10 994.4
2004	240.6	1 135.4	119 030	69 333.3
2005	286.9	1 145.9	109 834	80 625.9

注:表中数据选自《西安铁路分局年鉴》(1997—2005)、《西安铁路局年鉴》(2006)、《统计资料》(1996—2005)

略阳车务段

略阳车务段位于陕西省略阳县城关略阳火车站南50米处。1958年11月1月成立略阳运输段。1960年6月,略阳运输段撤销。1961年9月成立略阳车务段,管辖双石铺—阳平关18个车站,直属西安铁路局。1975年辖区向南延伸至冉家河,计27个车站,划归宝鸡铁路分局领导。1976年7月,七里坪—白水江10个站划归新建的凤州车务段。1979年5月凤州车务段撤销,西坡—白水江8站划归略阳车务段。1985年12月西坡站撤销。1987年3月,略阳车务段随宝鸡铁路分局并入西安铁路分局。

1990年末,略阳车务段机关设股室10个,车间6个,生产班组37个。辖区内有略阳、阳平关2个三等站;宏庆、李家河、两当、聂家湾、徽县、虞关、白水江、红卫坝、马蹄湾、徐家坪、横现河、王家沱、乐素河、高潭子、巨亭、燕子砭、丁家坝、大滩、军师庙、朝天、观音坝、冉家河22个四等站。全段职工791人(其中管理人员127人)。年末固定资产原值167.73万元。

2005年行政设办公室、技术教育科、安全调度科、劳动人事科、财务科、多元经营管理办公室、电子计算室(按车间管理)、装卸车间。党群设党群工作办公室。有车站36个,其中三等站4个(秦岭、凤州、略阳、阳平关),四等站32个,设班组42个。有职工1144人。其中男812人,女332人;干部115人,工人1026人;中共党员472人,共青团

员 37 人。

车务段管辖宝成线杨家湾 K14 + 697—冉家河 K336 + 196, 计 320 公里; 阳安线阳平关 K1 + 00—阳平关东 K3 + 270 计 3.27 公里。

客运设备: 旅客站台 26 座, 候车室、行包房各 24 间, 地道 1 座。

货运设备: 货场 24 个, 面积 10 969 平方米; 货物仓库 41 座, 面积 6 883 平方米; 货物雨棚 4 座, 面积 1 526 平方米; 货物站台 98 座, 面积 22 234 平方米; 装卸线 6 条, 有效长 1 370 米, 装卸机械 11 台。年货运能力 108 万吨。

行车设备: 宏庆—灭火沟、阳平关站为单线半自动闭塞。阳平关—冉家河站为双线双向自动闭塞, 其中黄牛铺、横现河、阳平关、阳平关东为微机联锁。杨家湾至冉家河各站行车室、信号楼、助理值班员立岗点均安装数字化远程网络监控系统。2005 年末固定资产总值 5 584.38 万元。

1996 - 2005 年略阳车务段运输生产指标完成表

附表 - 14

年 份	旅客发送(万人)	货物发送(万吨)	运输进款(万元)
1996	119.6	106	4 576.5
1997	120.9	103.5	4 801.8
1998	101.9	111.1	5 076.6
1999	81.6	107	4 802.0
2000	81.1	108	4 987.0
2001	76.0	95	5 263.0
2002	89.2	112.5	5 839.0
2003	81.1	128.2	6 660.9
2004	110.6	167.2	8 346.5
2005	117.0	164	9 100.0

注: 表中数据选自《西安铁路分局年鉴》(1997 - 2005)、《西安铁路年鉴》(2006)、《统计资料》(1996 - 2005)

安康车务段

安康车务段 1978 年 6 月 1 日成立, 位于陕西省安康市江北。管辖襄渝、西康两线 26 个中间站, 其中三等站 6 个, 四等站 19 个, 五等站 1 个, 管辖里程 365 公里, 主要承担安康市、商州市和西安市长安区的客货运输任务。管内襄渝线日均办理接发列车 35

对,西康线日均办理接发列车 25 对。

2005 年,行政设 5 个科室 2 个车间:办公室、劳动人事科、财务科、安全调度科、技术教育科,装卸车间、电子计算室。党群设党群工作办公室。多元经营设总公司,管辖 2 个公司。有职工 578 人。其中:男 444 人,女 134 人,干部 100 人,工人 478 人。各类专业技术人员 48 人,其中中高级 7 人,初级 41 人,工人技师 1 人。行车职工 330 人。

安康车务段 6502 电气集中联锁设备车站 23 个,早阳、吕河两站为 TYJII—II 型计算机联锁,长沙坝站为 JD—LA 型计算机联锁,均为 64D 型半自动闭塞;朱家碛—早阳—吕河三站间、营镇—青岔两站间为双线区间;平面调车灯显设备 30 套,无线列调对讲机 78 台;调度信息系统 26 套,十八点运输统计系统 26 套。运统八统计系统 1 套;货运微机制票系统 6 套,货运计划系统 6 套;客运电子售票系统 17 套,行包制票系统 4 套,客货杂制票系统 1 套,客运广播设备 6 套。管内车站共有货物线 16 条,军事、企业及路内专用线 3 条。

2005 年底,实现安全生产 509 天。

2002 年,获陕西省“创佳评差”最佳单位,全路先进车务段。

部分年份安康车务段运输生产指标完成表

附表 - 15

年份	旅客发送 (万人)	货物发送 (万吨)	运输收入 (万元)	年份	旅客发送 (万人)	货物发送 (万吨)	运输收入 (万元)
1990	108.0	33.99	1 094.0	2000	135.8	70.9	4 305.4
1993	103.0	40.1	1 317.5	2001	120.0	71.1	4 962.6
1995	114.8	34.0	1 865.8	2002	124.9	69.6	4 861.1
1996	107.8	38.6	2 389.9	2003	104.0	62.8	4 585.0
1997	120.8	44.0	2 840.8	2004	135.2	38.6	6 139.2
1998	138.2	56.9	3 826.8	2005	138.7	4.43	6 397.2
1999	141.9	82.5	4 459.3				

注:表中数据选自《西安铁路分局年鉴》(1991—2005)、《西安铁路局年鉴》(2006)、《统计资料》(1990—2005)

汉中车务段

汉中车务段位于陕西省汉中市汉台区火车站道北西侧,前身是 1976 年 8 月 1 日成立的勉西车务段,1997 年迁入汉中,1998 年易名汉中车务段。管辖阳安线西起徐家坝,

东至安康站间 357 公里正线上 36 个车站和一个装卸车间。其中安康站为一等区段站, 汉中站为二等中间站, 勉西站为二等区段站, 宁强、勉县、城固、西乡、洋县、石泉县、汉阴站为三等中间站、俞家沟站为五等站, 其余均为四等中间站。

2005 年末, 段行政设办公室、劳人科、安教科、业务科、财务科、多经和劳动服务公司。党群组织设党群办公室。职工总数 1 118 人, 其中: 男 768 人, 女 350 人, 主要行车工种 661 人, 干部 122 人, 党员 357 人, 团员 108 人; 职工文化程度: 大专以上 48 人, 中专 197 人, 高中 368 人, 初中 441 人, 技术职称: 初级 48 人, 中级 16 人。

技术设备: 行车室 29 个(其中信号楼 3 个), 总面积 2 180 平方米; 清扫房 62 个, 总面积 319 平方米; 信号设备 29 台, (其中微机联锁 1 台, 电气集中联锁 28 台), 调车对讲设备 220 台, 机车控制器 32 台, 监听录音机 29 台, 微机监控设备 8 台, 区长台一个; 调度集中系统车站报点子系统微机 29 台, 网络设备 40 套, 传真机 78 台; 所辖各站均为 6502 型电气集中(64D 型半自动闭塞)设备。客运设备: 候车室 15 个(普通候车室 8 个, 软席候车室 5 个, 贵宾室 2 个); 客运售票房 8 个, 售票窗口 11 个, 客运微机制票机 28 台; “三品”检查仪 2 台; 行包房 8 个, 总面积 2 039 平方米; 天桥 1 座, 地道 2 座, 风雨棚 7 座, 旅客站台 15 座。货运设备: 货运办公室 10 个(其中货运办公楼 7 个), 总面积 10 284 平方米; 货物站台 12 座, 42 448 平方米; 货物仓库 20 个, 7137 平方米; 货物装卸线 22 条, 有效货位 1 290 个, 10 050 平方米; 装卸机械 19 台; 货物围墙 11 处, 总长 6 876 米; 磅秤 11 台; 消防栓设备 18 个; 货物运输制票微机 25 台; 货运计划微机 10 台; 传真机 46 台; 专用线 24 条, 汽车 23 辆。

1990 - 2005 年汉中车务段运输生产指标完成表

附表 - 16

年份	旅客发送 (万人)	货物发送 (万吨)	运输收入 (万元)	年份	旅客发送 (万人)	货物发送 (万吨)	运输收入 (万元)
1990	121.1	218.7	5 096.6	1998	166.6	243.3	15 465.8
1991	122.2	233.6	2 881.9	1999	169.0	218.6	16 485.8
1992	129.6	251.7	6 106.7	2000	156.8	197.9	16 252.5
1993	155.7	274.7	8 106.7	2001	153.0	180.2	17 000.0
1994	164.0	255.3	8 617.6	2002	148.9	216.7	20 495.5
1995	156.1	253.5	10 195.7	2003	122.3	245.4	22 415.4
1996	140.3	270.9	12 793.5	2004	171.9	281.9	29 490.8
1997	15.3.0	264.6	14 065.2	2005	171.9	245.6	29 114.3

注: 表中数据选自《西安铁路分局年鉴》(1991 - 2005)、《西安铁路局年鉴》(2006)、《统计资料》(1990 - 2005)

支线公司

2002年1月9日,西安铁路分局支线公司在铜川南站的基础上成立,位于陕西省铜川市宜园路70号。2005年,行政设行政管理部、营销设备部、财务部、劳动人事部、安全教育部、后勤保障部、电算室、多元管理办公室。党群设党委办公室。车间有铜川客运车间、铜南运转车间、铜南货运车间、阎良客运乘务室。中间站26个。班组53个。有职工1572人,其中:男1072人,女500人;干部183人,工人1389人;中共党员617人,共青团员46人。

管内有咸铜、梅七两条支线,营业里程197.20公里。管辖长陵车站至咸铜线K9+135—K134+856,梅七线K00—K78,南与咸阳北站相连,北和铜川矿务局专用线于咸铜线134.856公里处相接。管辖车站:一等站:铜川南站。三等站:阎良、梅家坪、耀县、瑶曲。四等站:长陵、肖家村、泾河、永乐店、三原、独李村、大程、八里店、卜家沟、富平、庄里、孝北堡、黄堡、铜川、耀西、寺沟、吕渠河、柳林镇、田家嘴、安子沟、前河镇。主要担负铜川地区、沿线及辖区内各企业的煤炭、铝材、焦炭、水泥、建材、粮食、化肥等物资及人民生活用品的运输任务。

管内长陵、肖家村、庄里、阎良、瑶曲5个车站联锁设备为计算机联锁。其中,长陵为TYJL—II计算机联锁,有到发线5条。接触网工区线路与5道衔接处设安全线1条,油库专用线与4道衔接处设安全线1条,与肖家村、茂陵站间均为四显示自动闭塞区段,与咸阳北站间为半自动闭塞区段。肖家村站为TYJL—II计算机联锁,共有到发线10条,货物线1条,与长陵和新筑站间均为四显示自动闭塞区段(肖家村—长陵间第二线开通前,两站均采用64D半自动闭塞过渡),咸铜线与泾河站间为64D半自动闭塞区段。庄里站为DS6—11型计算机,与卜家沟为64D半自动闭塞区段,与梅家坪站间为64F半自动闭塞区段。瑶曲为DS—6微机联锁,闭塞方式为64D,有到发线5条,编组线3条,机车走行线1条,牵出线1条,专用线1条。其他各站均为6502集中联锁设备,闭塞方式为单线半自动闭塞。铜川南编组站有到发线9条,调车线4条,专用线10条,机车整备线2条,联锁设备为6502型。梅家坪车站有到发线9条,上行编发线2条,货物线1条,牵出线2条,专用线2条。为6502型联锁设备,闭塞方式:对庄里站为半自动64F型,对耀县站、耀西站为64D型。阎良车站有到发线6条,货物线1条,专用线1条,设有折返段,为DS6—11型微机联锁,闭塞方式为64D型单线半自动。

2003年实现无行车重大事故8777天,无行车大事故9227天,无险性事故5877天,无行车一般事故1796天,无责任职工因工重伤事故1796天,无责任职工因工轻伤事故401天,无机械大事故9787天,无货运大事故12727天,无责任旅客伤亡事故9693天。顺利实现2004年安全年,安全生产2162天。2005年12月31日,安全生产2407天。

2002 - 2005 年支线公司运输生产指标完成表

附表 - 17

年 份	货物发送(万吨)	旅客发送(万人)	运输收入(万元)
2002	989.8	18.91	37 225.2
2003	1127.8	16.19	50 218.7
2004	1153.5	31.27	44 567.6
2005	1 052.0	—	55 366.0

注:表中数据选自《西安铁路分局年鉴》(2003 - 2005)、《西安铁路局年鉴》(2006)、《统计资料》(2002 - 2005)

西延铁路有限责任公司

西延铁路有限责任公司(简称西延公司)位于西安市南二环东斜四路2号,1994年7月31日成立。公司担负包西线神(木北)钟(家村)段铁路客货运营管理;兼营旅游业、服务业、工商贸易、房地产开发、广告、建筑施工、煤炭生产经销、油田开发、工程设计等。

公司管辖范围为包西线神钟段。运营里程669公里。其中:钟(家村)延(安北)段284公里,延(安北)神(木北)段385公里。全线有47个车站,其中:钟延段26个、延神段21个(含线路所1个)。

2005年,西延公司有7个直属单位:蒲城运输分公司、榆林运输分公司、延安北机务段、榆林车辆段、坡底中心料库、卧虎山石料供应场和经济技术开发公司。公司机关设13个行政部室:总工程师室、办公室、安全监察室、运输部(含调度所)、人力资源部、计划财务部、工电部(含安全质量检查大队)、房地产部、信息技术中心、自备车管理办公室、职工教育中心、退休职工管理办公室、企业管理办公室。党群有党群办公室。职工总数2939人,其中中共党员924人。西延铁路公安处受西安铁路公安局和西延公司双重领导。公司实行条块结合的站区管理体制。运输分公司下设站区,站长统一管理站区内车、房、水等专业工种。在站区基础上成立工务、电务领工区。负责管内工、电管理工作。同时,将管内工务自延安南(包西线K101+314—K518+000)、信号自延安南至神木北站(不含)、通信自钟家村(不含)至神木北(不含)、电力自延安北站至神木北(不含)交由中铁电气化局集团有限公司代为维修管理。

线路桥隧 线路总延长865.041公里。其中:正线664.603公里;站段岔特线200.438公里,道岔550组。正线道口86处,其中有人看守道口3处,监护道口83处,专用线道口(卧虎山)14处,平过道29处。桥梁502座,71184延米。其中:1000米以上

5 座/5 738 延米;500 米以上及 1 000 米 9 座/5 499 延米;100 米以上及 500 米 145 座/34 053 延米;20 米以上及 100 米 119 座/8 137 延米;20 米及以下 221 座/17 758 延米。隧道 129 座,69 275 延米。其中 3 000 米以上 5 座/20 160 延米;2 000 米以上及 3 000 米 4 座/9 287 延米;1 500 米以上及 2 000 米 2 座/3 446 延米;1 000 米以上及 1 500 米 11 座/13 361 延米;500 米以上及 1 000 米 32 座/23 021 延米;最长的寺则河隧道 6 216 米。涵渠 1 665 座/37 267 延米。

通信信号 换算道岔组数(47 站)2 098.27 组。联锁道岔 483 组。其中:6502 电气集中 44 站,微机联锁 3 站。无联锁道岔 52 组。半自动闭塞 47 个区间 664.3 公里。色灯信号机:列车高柱 320 架、短柱 306 架;调车高柱 45 架、短柱 355 架。道口信号设备 3 处,监护道口自动通知信号设备 19 处。通信设备总换算 3 817.92 皮长公里。其中:有线通信设备换算 3 402.33 皮长公里,无线通信设备总换算 415.59 皮长公里,传输设备端机 49 端。无线列调及车机联控用固定台 27 台,车载台 44 台,便携台 186 台,列尾装置 90 台。

电力电算 电力设备线路总长 974.312 公里。其中:10 千瓦高压架空线路 592.142 公里,35kV 高压架空线路 107.855 公里,低压架空线路 85.754 公里,10kV 高压电缆线路 47.216 公里,35kV 高压电缆线路 0.344 公里,低压电缆线路 141.001 公里。发变配电设备 1 025 台座。其中:变压器 221 台,变压器台 180 座,投光灯塔 71 座,高压开关柜 198 面,低压开关柜(屏)137 面,配电箱 211 个,箱式变压器 7 台。电算设备小型计算机 1 套,路由器 37 套,服务器 19 台,交换机 60 台,计算机设备 102 台。

机车车辆 公司有机车 40 台。其中:DF_{4B}6 台,DF_{4D}4 台,DF_{7C}4 台,DF_{8B}20 台,BJ 3 台,DF_{10D}1 台,DF_{4B}客 2 台,租用 DF_{4B}15 台。有自备货车 153 辆。其中:G62B 30 辆,G62A 123 辆。另有 K13N 石碴车 20 辆。

至 2005 年 12 月 31 日,公司实现无责任行车重大、大事故 2 334 天,无险性事故 1 609 天;无职工死亡 4 200 天、无重伤事故 1 494 天;无重伤事故 1 494 天;无责任路外伤亡事故 4 175 天;无责任冲、脱、挤一般行车事故 157 天。有四个单位全年消灭行车责任一般事故。先后实现“4.6”、“7.15”、“9.13”安全生产 900 天、1000 天、第六个跨年安全年和 2005 年的安全奋斗目标。

2005 年西延铁路公司运输生产指标完成表

附表 - 18

指标名称	单 位	完 成	比 2004 ± %
换算周转量	万吨公里	640 730.6	+6%
旅客发送量	万人	191.33	+9.7%

续表

指标名称	单 位	完 成	比 2004 ± %
货物发送量	万吨	2 170.37	+2.5%
煤炭发送量	万吨	1 684.57	+1.3%
石油发送量	万吨	410.68	+23.5
旅客列车出发正点率	%	99.8	持平
旅客列车运行正点率	%	99.8	持平
货物列车出发正点率	%	95	+1.5%
货物列车运行正点率	%	94.9	+0.7%
货车周转时间	天	1.526	0.26
货运机车日产量	万吨公里/台日	76.4	-23.7%
内燃机车万吨公里耗油	公斤/万吨公里	30.7	0.4
运输收入	万元	104 356.76	+9.7%
运输总支出	万元	93 042.49	+10.6%
营业税及附加	万元	3 381.16	+74.8%
实现利润总额	万元	10 409.25	+38%
运输全员劳动生产率	万换算吨公里/人年	222.9	+5.9

注:表中数据选自《西安铁路局年鉴》(2006)、《统计资料》(2005)

西安客运段

西安客运段为特等客运段,位于西安市环城北路东段49号。1976年6月1日,客运值乘部分从西安列车段内分出,组建西安客运段。担当西安至北京、上海、徐州、成都、兰州和管内客车值乘任务,有乘务组46个。

1990年,西安客运段升格一等甲级段,段机关设科室18个,下辖西安—北京空调、西安—北京特快、西安—上海直快、西安—常州直快、西安—广州直快、西安—南宁直快、西安—重庆直快、西安—济南直快、西安—延安快车、西安—洛阳直客、以及专运、近郊、备班等车队13个,乘务组67个,担当9对长途客车和13对管内客车乘务工作。年末职工总数3145人,其中管理人员199人。

2001年12月26日被郑州铁路局客运公司兼并,同西安车辆段、列车段、宝鸡列车段、车辆段(客车部分)组成郑州铁路局客运公司西安分公司。2003年8月客运分公司解散,9月1日原西安列车段和原西安客运段成立分局客运乘务中心;12月1日,恢复西安客运段名称。

2005年,设行政科室10个:办公室、劳人科、财务科、乘务科、安全科、路风检查科、收入科、设备管理室、职教科、退管办。党委设党群工作办公室。下设车队、车间15个,包括京直车队、京延车队、上海车队、广州车队、扬州车队、南宁车队、厦门车队、烟台车队、昆明车队、贵阳车队、成都车队、近郊车队、专运车队、旅服车间以及多经、劳司和地勤仓库。配备乘务班组88个,其中长途班组74个,短途班组14个,正副列车长162人,餐车长、厨师领班148人,运转车长193人。职工总数4163人,其中男2565人,女1598人;干部226人,工人3937人,中共党员1648人,共青团员184人。担当西安开往北京Z19/20、T41/42和T45/46、上海T139/140、广州K83/84、扬州K59/60、南宁K317/318、厦门K241/242、烟台2131/2132、昆明K165/166、贵阳2333/2334、成都2119/2120、银川2585/2586次共13对长途旅客列车及开往韩城7541/7542和4763/4764、前河镇57545/57546、渭南7631/7632和7633/7634、商南57547/57548等6对管内旅客列车的乘务工作。担当西安至三门峡西、宝鸡、安康等区段2177公里客车运转工作。

主要生产设备50台,其中机械动力设备24台,起重运输设备26台。年末固定资产总值2726万元、净值1832万元。

2004年9月30日19时38分,T56次列车运行至陇海线K1161+M00C处时,机后第8位‘餐车892716’车厢起火,造成一般事故,终止7011天的安全成绩。

1996年获全路先进安全优质客运段;35/36次车队获中国保护消费者基金会最高奖——保护消费者杯和荣誉证书。41/42次、35/36次两趟进京列车连续20次获“红旗列车”称号。

1998年3月8日,T41/42次第四女子包乘组分别获全总女职工先进集体、陕西省女职工先进集体、陕西省“三八”红旗集体称号。

2001年,T41/42次三、四组被团中央、铁道部命名为“全国青年文明号”。

2003年3月26日,T41/42次被中央文明委授予“全国创建文明行业工作先进单位”称号。

2004年8月5日,T41/42次旅客列车三、四组获“全国青年文明号十年成就奖”。

1991 - 2005年西安客运段运输指标完成表

附表 - 19

年份	旅客发送 (万人)	行包发送 (件)	客车 车辆万 车辆/公里	车补收入 (万元)	餐营收入 (万元)	临客 (列)	专运加挂 (辆)	加挂扩编 (辆)
1991	3 481.1	200.1	13.9	2 239	961.2	129	516	2 013
1992	1 994.9	252.97	14.3	2 ~ 2	1 093.2	188	533	3 288

续表

年份	旅客发送 (万人)	行包发送 (件)	客车 车辆万 车辆/公里	车补收入 (万元)	餐营收入 (万元)	临客 (列)	专运加挂 (辆)	加挂扩编 (辆)
1993	1 999.5	292.4	15.3	1 699	1 477.4	116	359	1 861
1994	2 069.4	284.59	15.9	4 712	1 687.8	129	324	2 130
1995	1 477.6	296.6	15.3	6 123	1 721.2	53	267	1 472
1996	1 577.7	360.1	14.9	6 960	1 340.6	75	242	1 868
1997	1 476.2	248.1	15.6	6 538	1 251.3	119	218	1 803
1998	1 377.9	328.0	16.9	6 017	1 534.8	370	148	1 559
1999	1 361.3	354.8	18.9	8 309	1 657.4	276	326	2 435
2000	1 258.1	362.2	19.4	10 341	1 767.2	106	383	1 101
2001	1 204.1	343.8	19.8	9 367	1 853.6	254	254	1 437
2002	1 327.2	363.6	21.5	9 843	1 826.3	258	386	1 597
2003	1 308.5	435.7	21.9	8 056	1 561.6	276	333	1 536
2004	1 594.8	414.8	23.9	11 267	1 773.3	182	182	1 737
2005	1 662.5	413.38	24.97	12 111	3 148	199	—	1 461

注:表中数据选自《西安铁路分局年鉴》(1992 - 2005)、《西安铁路局年鉴》(2006)、《统计资料》(1991 - 2005)

宝鸡列车段

宝鸡列车段位于宝鸡市上马营,系客运乘务和运转乘务为一体的混合性乘务单位,1984年10月1日成立,隶属宝鸡铁路分局。1987年3月15日随宝鸡铁路分局并入西安铁路分局。1990年,段机关设股室10个,下辖宝鸡—连云港车队、西安—成都车队、近郊车队、旅行服务所、运转宝天车队,宝略车队、略广车队共7个车间,33个生产班组,全段职工1 417人(其中管理人员109人)。固定资产原值36.6万元。

2005年,段机关设8个科室:安全科、乘务科、行政办公室、劳人科、财务科、职教科、路风监察科、党群工作室。13个车队、车间,包括客车队7个:北京队、杭州队、延安队、连云港队、汉口队、济南队、近郊队;运转车队2个:宝天队、宝广车队。4个车间:旅服、后勤、多元办、劳司。有客运乘务班组37个,职工2 169人,其中,干部105人、工人2 064人。

担当10对图定旅客列车乘务工作和宝鸡至天水、宝鸡至广元44对图定旅客列车运转乘务工作。客运乘务范围:宝鸡至北京西1 373公里,宝鸡至杭州1 731公里,宝鸡至

神木 734 公里,宝鸡至连云港东 1 256 公里,宝鸡至汉口 1 200 公里,宝鸡至济南东 1 237 公里,宝鸡至安康 432 公里,宝鸡至西安 173 公里,宝鸡至广元 355 公里,宝鸡至平凉 144 公里,宝鸡至社棠 147 公里;运转乘务范围:宝鸡至天水 155 公里、宝鸡至广元 355 公里。

2005 年,有机械动力设备 29 台(其中汽车 7 辆),电脑 25 台,机械设备完好率 90%,使用率 85%;年末固定资产总值 1 062.3 万元。

2001 年 12 月 26 日至 2003 年 8 月 23 日,宝鸡列车段整建制编入郑州铁路局客运公司西安分公司。2003 年 8 月 23 日,宝鸡列车段重新组建。

2003 - 2005 年宝鸡列车段运输生产指标完成表

附表 - 20

年份	车补(万元)	车辆万公里	列车公里(万公里)
2003	2 044	9 056	684
2004	2 959	9 525	775
2005	3 598	10 993	809

注:表中数据选自《西安铁路分局年鉴》(2004 - 2005)、《西安铁路局年鉴》(2006)

安康列车段

安康列车段是铁路旅客运输及客货列车运转乘务综合段,位于陕西省安康市江北大街 50 号。1976 年 8 月 1 日,安康列车段在第一铁路工程局工程运输处阳平关列车驻在所基础上组建。2001 年 12 月 23 日,安康列车段客运部分,划入郑州铁路局客运公司,易名安康客运分公司。2003 年 8 月 13 日,安康客运分公司整建制从郑州铁路局客运公司划交安康铁路分局领导,12 月 1 日,安康客运分公司易名为安康列车段。承担西安—汉中 N353/354 次、汉中—北京西 K261/262 次、汉中—广州 4755/4756/2269/2270 次、安康—汉中 4757/4758 次、安康—神木 4768/4769 次、安康—西安 4771/4772 次,汉中—西安 4775/4776 次、安康—达县 6065/6066 次、安康—襄樊 7533/7534 次、安康—西安 7533/7534 次等 10 对旅客列车和汉中—阳平关 57555/57556 次路用列车、临客、旅游列车的客运乘务工作,同时承担安康至达县、广元、略阳等区间 1120 公里旅客列车运转乘务工作。

2005 年,设 9 个科室:办公室、劳人科、财务科、安全科、乘务科、路风监察科、职工教育科、经营科。下设通达、恒通 2 个多经、集经公司和 1 个旅服车间、1 个整备车间、1 个

运转车间,设西安、广州、北京、榆林 4 个客运车队,36 个生产班组。党群设党群工作办公室。职工 1 660 人,其中:女 1 048 人,男 612 人,工人 1 559 人,干部 100 人,党员 453 人,团员 62 人,大学本科 12 人,专科 37 人,高级职称 1 人,中级 17 人,初级 44 人。

2001~2003 年,铁道部命名 K261/262 次列车“红旗列车”。国家人事部、铁道部授予北京车队“全国铁路先进集体”荣誉称号。

1990 - 2005 年安康列车段运输生产指标完成表

附表 - 21

年 份	输送旅客(万人)	输送行包(万件)	车补收入(万元)
1990	382.7	37.4	327.1
1991	444.9	39.9	422.4
1992	538.6	52.0	543.9
1993	736.3	68.0	1 340.9
1994	733.9	70.0	1 171.8
1995	508.7	55.0	1 544.5
1996	582.3	58.3	1 883.0
1997	546.2	71.6	1 435.3
1998	608.0	86.0	1 809.0
1999	632.8	95.0	2 162.2
2000	656.5	170.8	2 378.4
2001	834.2	118.0	2 850.0
2002	781.3	115.0	3 400.0
2003	842.5	143.7	2 874.5
2004	1 047.6	1515.3	4 657.4
2005	1 144.7	151.4	5 488.7

注:表中数据选自《安康铁路分局年鉴》(1991 - 2005)、《西安铁路局年鉴》(2006)、《统计资料》(1990 - 2005)

西安机务段

西安机务段位于西安车站东北侧,自强东路笃臣巷 42 号。前身是民国 23 年(公元 1934)6 月成立的陇海铁路管理局机务第三总段在渭南的临时停车房。民国 24 年(公元 1935)1 月迁至西安,担当整备业务,同时投资建设厂房,民国 25 年(公元 1936)竣

工,正式成立长安机车厂。民国30年(公元1941)6月,长安机车厂改称长安机务段,直属陇海铁路管理局领导。1949年7月,长安机务段由郑州铁路管理局西安分局接管。1950年5月,客、货车辆检修人员及设备从长安机务段划出,另成立西安检车段。1952年2月,咸铜机务段撤销,并入长安机务段。1953年1月,给水、配电车间从西安机务段划出,另成立西安给水段。1960年6月,潼关机务段撤销并入西安机务段。

西安机务段位于陇海线K1076+900处北侧,占地82000平方米。主要担负北京—西安—宝鸡段1367公里、西安—韩城段253公里、西安—安康段260公里、西安—瑶曲段180公里、西安—蒲城段103公里、西安—延安段366公里旅客列车及西安东—华山段118公里、西安西—铜川南段150公里货物列车机车牵引任务,以及西安地区各站区21台机车的调(车)小(运转)编解任务。是内、电机车混合运用,客、货、调、小齐全以客运为主的机务段。

2005年末,行政设办公、劳人、财务、技术、职教、材料、安全、验收、武装保卫、计划统计科、电子计算室等11个科室和汽车队;党群设党群办公室。下辖运用、调车、检修、设备、监控、整备车间、检测中心、救援列车及东郊、西郊、铜川南折返段。有生产班组270个。职工总数2939人。其中男2619人,女320人;干部164人;中共党员891人,青团员163人。

配属机车194台,其中SS₁型电力机车18台,SS_{7C}型电力机车5台,SS_{7D}型电力机车58台,SS_{7E}型电力机车41台,BJ型内燃机车3台,DF₄型内燃机车37台,DF₇型内燃机车28台,DF_{11C}型内燃机车4台。

2005年提前11天完成全年运输生产任务。全年检修机车907台次;鉴定机车109台,优良率100%。

5月5日,西安机务段SS_{7E}型035号电力机车,司机孟威、副司机谌剑勋机班,牵引2203次旅客列车于15时47分到达西安车站4道停车。16时48分单机转线入库,运行中由于中断瞭望,未确认信号,闯过关闭的D8信号机,于16时52分在4号道岔处造成机车一、四轴脱轨。21时38分起复,22时13分开通线路,中断陇海线下行正线5小时21分,构成调车脱轨责任大事故。

1997—2005年西安机务段完成机车总重吨公里表

附表-22

单位:亿吨公里

年份	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
机车总重	130.2	130.0	140.1	153.2	183.8	196.9	203.7	232.1	245.9

注:表中数据选自《西安铁路分局年鉴》(1998—2005)、《西安铁路局年鉴》(2006)

宝鸡机务段

宝鸡机务段建于民国 25 年(公元 1936)12 月,配有 Δ 型蒸汽机车 10 台,担当宝鸡—西安客运任务,隶属陇海铁路管理局。1952 年,除厂房设施外,全部移交铁道部第一工程局,支援天(水)—兰(州)铁路建设。西安—宝鸡客车牵引交由西安机务段担任。1952 年 8 月西安机务段在宝鸡设驻在所,1953 年改为宝鸡机务折返段。1956 年 4 月,铁道部第六工程局利用原宝鸡机务段车库厂房,重建宝鸡机车车辆段,担负宝成线北段筑路材料运输及临管运营。1958 年 1 月,宝成线交付运营,宝鸡机车车辆段移交郑州铁路局,改名宝鸡机务段。9 月,西安铁路局成立,宝鸡机务段划归西安铁路局。1970 年 12 月,宝鸡机务段划归新成立的宝鸡铁路分局管辖。1978 年,略阳机务段撤销,部分设备、人员并入宝鸡机务段。1987 年 10 月,宝鸡机务段与原宝鸡西机务段(电力机务段)合并成为蒸汽机车、电力机车合一的宝鸡机务段。隶属西安铁路分局。

1990 年,宝鸡机务段设科室 17 个,下辖运转、检修、设备、整备及略阳折返段 5 个车间,救援列车 3 个,生产班组 113 个,职工 2 997 人。

2004 年 11 月,宝鸡电力机车段整建制划入宝鸡机务段。

2005 年末,行政设办公室、安全科、劳人科、财务科、技术科、验收室、材料科、职教科、电算室、计统科、武保科 11 科室;党群设党群办公室。车间设运用、检修、整备、监控、设备、调车车间,略阳折返段、宝鸡救援列车、略阳救援列车、宝鸡折返段。另设:离退休管理中心、多经办、集经办。有生产班组 266 个。职工 3 020 人。其中男 2 650 人,女 370 人;干部 269 人,工人 2 751 人;中共党员 850 人,共青团员 133 人。

宝鸡机务段地处宝成、宝天、宝中、西宝“四宝”要冲,担负陇海线宝鸡—新丰镇间 202 公里货运任务、宝鸡—社堂间 148 公里小运转任务;宝成线宝鸡—广元间 358 公里客货运输,其中担当 K245/246 次客车宝鸡直通成都 669 公里牵引任务;宝中线宝鸡—中卫间 498 公里客货运输和四线调小编解运输生产任务。乘务总里程 1 520 公里,线路最小曲线半径 297 米,最大坡道 33‰。调车作业分布:宝鸡、宝鸡东(D1、D2、D3、D4、D5)、卧龙寺、蔡家坡、武功、兴平、千河、安口南、宝鸡南、凤州、略阳、阳平关,计 16 个调车点。

宝鸡机务段附属机车 191 台,其中:电力机车 166 台(SS₁型 56 台,SS₃型 22 台,SS₄型 64 台,SS_{6B}型 24 台),内燃 DF₇型机车 25 台。大型精密设备有立式车床 C516 型 1 台、不落车轮车床 CA8013 型 1 台、数控不落车轮车床 CKA8013 型 1 台、CK8015 数控动轮车床 1 台、轻便龙门刨 1 台、650 车床 2 台、内燃铁路轨道起重机 2 台、10 吨以上天车 5 台、6 吨蒸汽锅炉 2 台、牵引电机反馈试验台 1 台及牵引电机清洗机 1 台、牵引电机真

空干燥设备 1 台、污水处理设备 1 台。年末固定资产总值 118 473 万元。

2005 年,提前完成年度计划。机车总重较 2004 年增加 134 910 万吨公里,增长 0.96%;总走行公里比 2004 年增加 61.2 万公里,同比增长 0.98%;日车公里完成同比减少 21 公里;日产量完成 96.1 万吨公里/日,下降 1.4 万吨公里;平牵总重完成 2 788 吨/列,同比增加 56 吨;技术速度完成 47.1 公里/小时,下降 1.7 公里/小时。电力机车万吨公里耗电为 115.1 千瓦时,全年节电 21 543 千千瓦时;内燃机车单机耗油 19.6 千克,节油 1 110 吨。电力机车实际检修率 5.1%,内燃机车实际检修率 6.3%。全年完成电力机车小辅修 452 台次,同比减少 45 台次,内燃机车小辅修 99 台次,同比增加 9 台次。

至 2005 年 12 月 31 日,实现无行车重大、大事故 4 757 天、无设备重大、大事故 11 506 天、无责任路外伤亡事故 14 815 天、无职工死亡事故 2 454 天、无职工重伤事故 6 440 天、无职工轻伤事故 2 572 天、无火灾事故 713 天。

1996 年 12 月,获陕西省职工跨世纪立功竞赛先进单位称号。获陕西省委、省政府第六届“创佳评差”竞赛活动最佳单位称号。1999 年 1 月,省政府授予社会治安综合治理先进单位、5 月,获陕西省职工跨世纪立功竞赛先进单位称号。2002 年 5 月 14 日,铁道部宣布嘉奖令,颁发“火车头奖杯”。2004 年 3 月,段党校被授予省级先进基层党组织示范点称号。5 月获铁道部设备管理先进单位称号。

1996 - 2005 年宝鸡机务段运输生产指标完成表

附表 - 23

年 份	机车总重(亿吨公里)	机车总走行(万公里)	机车日车公里(公里/日)
1996	255.2	1 694.7	374
1997	261.0	1 764.0	379
1998	269.2	1 850.0	385
1999	278.9	1 979.8	386
2000	296.8	2 075.7	392
2001	299.3	2 458.6	395
2002	289.9	2 423.4	389
2003	305.8	2 498.4	393
2004	362.2	2 776.9	411
2005	375.8	2 838.1	391

注:表中数据选自《西安铁路分局年鉴》(1997 - 2005)、《西安铁路局年鉴》(2006)

新丰镇机务段

1992年7月1日,西安铁路分局撤销韩城机务段和新丰镇机务段筹建组,将韩城机务段人员、设备迁至临潼区新丰镇地区,成立新丰镇机务段。段中心位于陇海线 K1035+498 处。占地 320.9 亩。西邻新丰镇车站,属西安市临潼区新丰街道办辖区。建段初,有固定资产 2 343.9 万元。

2005 年末,设行政办公室、党群办公室、安全科、劳人科、财务科、职教科、材料科、技术科、验收室、计统科、武保科、电子计算室、重点办 13 个科室。下辖运用、调车、检修、整燃、监控、设备 6 个车间;韩城、华山 2 个折返段,华山、阎良 2 个救援列车,1 个多元经营公司,有生产班组 184 个。在册职工 2 457 人,其中:男 2 257 人,女 200 人;干部 124 人(行政 100 人,党群 24 人);中共党员 624 人,共青团员 481 人;本科学历 63 人,大专 221 人,中专 599 人,技校 84 人,高中 1 405 人,初中及以下 85 人。

新丰镇机务段是具有运用、检修、监控、整备、救援等多种能力的复合型内燃、电力机务段,位于陇海线、西康线、宁西线、西韩线和西延线交汇处,是西北交通枢纽新丰镇路网编组站的重要组成部分。牵引运行区段 1 161 公里,长大坡道 459 公里(其中纺织城—长哨 121 公里,甘井—韩城 45 公里,渭南西—西峡 293 公里),占总长 39.53%。双机牵引区段 639 公里(蒲城—韩城 173 公里,新丰镇—长哨 157 公里,新丰镇—西峡 309 公里)。担负宁西线新丰镇—南阳西段 408 公里(新丰镇—丹凤 183 公里,丹凤—西峡 125 公里,西峡—南阳西 100 公里)、西康线新丰镇—安康东段 261 公里(新丰镇—长哨 157 公里,长哨—安康 104 公里)、侯西线新丰镇—韩城段 204 公里、西延线张桥—阎良 21 公里、钟家村—黄陵 146 公里的货运任务和陇海线新丰镇—华山段 87 公里、侯西线韩城—桑树坪 33 公里的小运转、货运任务,以及陇海线华山、罗敷、渭南,侯西线韩城、新丰镇路网编组站的调车编组任务,并承担内燃、电力机车小、辅修和整备任务。图定列车 76 对。

配属机车 170 台,其中内燃机车 62 台(DF₄ 型 44 台、DF₇ 型 18 台),电力机车 108 台(SS₄103 台、SS₃ 型 3 台、SS₁ 型 2 台)。贯通式内燃机车检修库 1 栋,库内小辅修台位 5 个,落轮位 2 个,计 3 线 6 台位;5 吨、10 吨双梁起重机各 1 台,落轮机 1 台,架车机 1 组,牵车装置 1 套。设矩尽式电力检修库 1 栋,库内小辅修台位 4 个;内设 U—2000 型不落轮旋车床 1 台(德国进口),架车机 1 套,牵车装置 2 套,边跨安装有 5 吨双梁起重机 2 台,主库安装 16 吨双梁桥式起重机和 32 吨双梁起重机各 1 台。有 φ30 米主非平衡式转盘 1 座,地下机油库 1 座,计量发油柱 2 座,地上立式拱顶式 1000 立方米燃油罐 2 个。机车待班台位 13 个。

2004年,运输任务完成总重吨公里计划的137.5%,机车总走行较2003年年增加784万公里,日车公里为计划的120%,机车日产量完成计划的101.5%。年整备机车172854台次,小辅修机车565台。2005年,完成运输总重为年计划的115%,较2004年增长119%;平牵总重为年计划的104%;其他各项生产、技术指标均完成计划任务。

至2005年12月31日,实现无重大事故5092天,无险性事故1606天,无冲脱挤事故350天,无责任职工伤亡事故5092天,无责任路外伤5474天,无火灾事故9596天,无设备事故9496天,无弓网故障3022天;连续实现3个安全百日和1个安全年。

1996—2005年新丰镇机务段运输生产指标完成表

附表-24

年份	机车总重 (2000前万吨公里) (2001后亿吨公里)	机车走行 (万公里)	日车公里 (公里)	机车日产量 (万吨公里)	平均牵引总重 (吨)
1996	3 688.0	344.0	388	61.5	1 950
1997	4203.8	368.6	390	64.2	2 022
1998	4145.8	353.6	386	65.0	2 088
1999	4271.4	350.5	388	68.5	2 194
2000	4 477.2	352.5	392	70.0	2 151
2001	109.9	812.1	438	92.7	2 774
2002	163.6	1 097.0	440	98.4	2 934
2003	175.0	1 158.4	426	96.3	2 993
2004	288.7	1 942.7	511	97.7	2 731
2005	344.0	2 371.2	489	88.9	2 847

注:表中数据选自《西安铁路分局年鉴》(1997—2005)、《西安铁路局年鉴》(2006)

安康机务段

安康机务段地处安康市汉滨区关庙镇,1978年6月建段。2000年晋升二等甲级段。2004年4月20日,勉西机务段并入安康机务段。安康机务段位于阳安、襄渝、西康三线交汇处,承担阳安线和襄渝线安康至达县,宝成线阳平关至广元、阳平关至略阳共786公里客货列车牵引及沿线各站调车作业任务。还承担段属SS₁型、SS₃型电力机车的中、小、辅修和SS_{7C}型电力机车、DF₇型内燃机车小、辅修任务。

2005年末,行政设10个科室:劳动人事科、计划统计科、职工教育科、武装保卫科、办公室、财务科、安全科、技术科、材料科、验收室。下设勉西折返段、客机折返段、运用车间、调车车间、长哨折返段、检修车间、设备车间、整备车间、监控车间、电子计算室、勉西救援列车、安康救援列车、万源救援列车计13个生产车间,130个生产班组。党群设

党群工作室。职工总数 2 874 人,其中:男 2527 人,女 347 人,干部 203 人,中共党员 868 人,共青团员 280 人;文化程度:大专以上 266 人,中专 877 人,技校 566 人,高中 822 人;技术职称:高级 4 人,中级 627 人,初级 1 410 人,工人技师 42 人,高级技师 2 人。

配属机车 176 台,其中 SS₁ 型 19 台,SS₃ 型 43 台,SS_{3B} 固定重联型 50 台,SS₇ 型 5 台,SS_{7C} 型 37 台,内燃机车 DF₇ 型 22 台。机械动力设备 533 台,原值 4 894.17 万元,主要有 125 吨内燃起重机 1 台,100 吨内燃起重机 2 台,天车 24 台,架车机 7 组,洗车机 2 台,机车转向设备 2 台及机车中修库 1 个,小辅修库 2 个。

2005 年,完成总走行公里 2 071.5 万公里;完成机车总重 3 956 590 万吨公里,为年计划的 99.0%;完成列车平均牵引总重 3 378 吨,年计划的 99.4%。机车全周转时间 28.0 小时;日产量完成 115.0 万吨公里/台日,为计划的 96.6%。日车公里完成 422 公里/台日,为计划的 96.6%。完成电力机车中修 25 台,小修 283 台,辅修 441 台,小修 35 台,内燃机车辅修 35 台,均创建段以来最好成绩。

2001 年,安康机务段获铁道部“职工教育达标单位”、“环保节能先进单位”;2002 年,共青团 608 号机车包乘组获陕西省“青年文明号”标兵称号;2004 年获火车头奖杯。

1990 - 2004 年安康机务段电力机车运用指标完成表

附表 - 25

年份	机车总重 (万吨公里)	总走行 (公里)	日产量 (万吨公里/ 台日)	日车公里 (公里/台日)	技术速度 (公里/小时)	平牵总重 (吨)	全周时 (小时)	检修率 (%)
1990	759 811	4 866 903	90.0	475	46.0	2 692	24.8	4.1
1991	868 957	5 439 851	92.6	480	46.5	2 750	24.9	6.7
1992	960 828	5 791 406	92.7	464	45.1	2 898	25.0	8.3
1993	1 047 403	6 093 861	91.5	422	42.0	2 987	29.2	9.4
1994	1 125 909	6 665 642	100.2	412	41.5	3 097	30.9	12.1
1995	1 139 804	6 898 612	100.5	417	41.7	3 094	30.5	9.1
1996	1 177 608	7 105 811	101.7	421	41.8	3 136	30.1	12.3
1997	4 242 906	7 547 233	97.7	406	43.9	3 106	30.8	9.6
1998	1 248 765	7 972 275	102.6	429	48.0	3 099	29.7	7.2
1999	1 283 786	8 460 458	79.9	449	46.2	3 135	27.7	7.0
2000	1 305 300	8 617 235	77.9	441	44.8	3 187	28.0	4.0
2001	1 286 173	9 753 976	70.0	405	45.7	3 148	30.7	4.7
2002	1 247 251	10 485 051	61.8	347	46.3	3 044	34.7	5.6
2003	1 202 648	10 468 535	61.4	346	47.3	3 063	31.4	5.6
2004	3 865 105	22 261 373	—	—	—	—	—	—

注:表中数据选自《安康铁路分局年鉴》(1991 - 2005)、《西安铁路局年鉴》(2006)、《统计资料》(1990 - 2004)

1990—2004年安康机务段内燃机车运用指标完成表

附表-26

年份	机车总重 (万吨公里)	总走行 (公里)	日产量 (万吨公里/ 台日)	日车公里 (公里/台日)	技术速度 (公里/小时)	平牵总重 (吨)	检修率 (%)
1990	622	598 135	4.2	194	45.6	—	12.6
1991	328	587 843	3.4	255	43.2	—	21.6
1992	310	578 431	4.8	226	48.1	—	21.9
1993	208	591 241	4.5	156	40.9	—	14.5
1994	260	553 843	3.7	125	34.3	—	25.4
1995	138	546 050	3.1	156	36.8	—	19.5
1996	449	517 926	8.7	351	33.5	—	26.0
1997	715	494 081	13.7	425	38.0	—	30.3
1998	724	534 850	20.8	682	37.6	—	26.9
1999	1 153	517 334	20.6	464	35.6	—	21.5
2000	1 278	493 138	21.1	556	25.0	—	14.7
2001	1 440	1 090 730	18.2	446	26.0	455	25.8
2002	1 048	1 201 649	33.1	777	35.7	446	18.1
2003	944	1 304 933	32.7	648	36.1	508	15.8
2004	1 664	2 007 468	—	—	—	—	—

注:表中数据选自《安康铁路分局年鉴》(1991—2005)、《西安铁路局年鉴》(2006)、《统计资料》(1990—2004)

宝鸡机车检修厂

宝鸡机车检修厂位于宝鸡市金台区十里铺地区大庆路中段。1991年称宝鸡电力机车修理厂,负责机车大中修,直属郑州铁路局(机务处)领导。1993年9月易名宝鸡机车厂。1995年1月易名宝鸡电力机车段,10月划归西安铁路分局。2004年11月1日,宝鸡电力机车段撤销,整建制并入宝鸡机务段,组建宝鸡电力机车检修分段(对外称宝鸡电力机车检修中心)。2005年9月1日撤销宝鸡机务段电力机车检修分段(宝鸡电力机车检修中心),组建西安铁路局宝鸡机车检修厂,对外称西安铁路局宝鸡机车检修段,承担机车大修、架修及机车大部件大修任务。

2005年,行政设办公室、安全教育科、计划科、劳人科、财务科、材料科、生产科、技术科、验收室、质量检验科、基建设备科、电算室、营销服务部、多经办、后勤中心。下辖检

修、机械、电机、设备、配件、电器、内燃 7 个车间。职工总数 1807 人。其中：干部 194 人，工人 1613 人；中共党员 706 人。工人中：高级技师 2 人，技师 19 人，高级工 605 人，中级工 177 人。

有生产厂房 5 万多平方米，机械动力设备 997 台。年内新增设备：高速数控车床，电机鼓风干燥炉，DKL 制动机试验台。设备完好率 96.97%。年末固定资产原值 28 976.46 万元。

年末，实现无职工重伤事故 7 738 天，无职工轻伤事故 554 天。截至 11 月 30 日，实现行车无重大、大事故 8 627 天，实现行车无除性事故 7 930 天，实现行车无一般事故 51 天，无设备一般事故 8796 天。

1991 - 2005 年宝鸡机车检修厂生产任务完成情况表

附表 - 27

年 份	大修(台)	中修(台)	年 度	大修(台)	中修(台)
1991	20	98	1998	42	96
1992	10	100	1999	41	91
1993	10	89	2000	32	86
1994	13	82	2001	28	105
1995	15	120	2002	43	116
1996	27	103	2003	52	72
1997	39	82	2004	50	96
			2005	50	137

注：表中数据选自《西安铁路分局年鉴》(1992 - 2005)、《西安铁路局年鉴》(2006)、《统计资料》(1991 - 2005)

西安供电段

西安供电段位于西安市环城北路 13 号，1987 年 4 月 1 日成立，1988 年 9 月 8 日正式运营。原址位于西安市华清东路副 19 号。2002 年 9 月，晋升一等甲级段。2004 年 11 月，西安水电段撤销，供电职能划归西安供电段，迁入现址。

2005 年，行政设办公室、劳动人事科、财务科、供电技术科、电力技术科、材料科、安全调度科、供电验收室、职工教育科。党群设党群工作办公室。有 18 个生产车间。其中，接触网车间 5 个(西安、渭南、华山、渭南南、商洛)，变电车间 2 个(西安、商洛)，电力车间 8 个(西安、咸阳、韩城、渭南、新丰镇、灞源、商洛、梅家坪)，检修车间、大修队、综合运输车队各一个。103 个班组，职工总数 1 822 人，其中男 1 433 人，女 389 人；工人 1 636 人，干部 186 人；中共党员 658 人，共青团员 141 人。

管辖范围:陇海线太要—茂陵(K935 + 555 ~ K1105 + 060)、西康线新丰镇—长安(K0 + 000 ~ K50 + 058.77)、宁西线新丰镇—商南(K0 + 000 ~ K244 + 366.3)间牵引供电设备和电力生产生活供电设备的运营维修,以及咸铜线北至铜川车站、侯西线东北至黄河东岸K80、西延线北至张桥车站、南同蒲线东至黄河桥、西余线、梅七线电力生产、生活供电设备的运营维修。

牵引供电营业里程463.929公里;正线悬挂810.361公里,站线悬挂354.133公里,正、站线悬挂计1164.494公里;牵引变电所13座,分区亭7座,开闭所1座,其中主变26台、110千伏断路器26台、27.5千伏断路器201台、110千伏压互78座、110千伏流互78座。电力线路2513.848公里,电力变压器719台,10千伏电力配电所21座,高低压配电装置1235台(面)。

2004年,完成牵引供电量7.9亿千瓦时,网损控制在分局计划以内;完成大修任务866.3万元,更新改造1081.6万元。变电所维修466.54换算台;接触网维修2253.12线条公里。电力线路优良率76.4%,合格率98.4%;变配电设备优良率77.1%,合格率99.2%;完成供电量9787万千瓦时,供电损失率、供电率、负荷率、变压器利用率分别为11.8%、98.9%、64.25%、26.2%。

2005年牵引供电量完成5.1亿千瓦时,网损控制在局计划以内。完成接触网大修更改任务1200万元,完成牵引变电大修更改336万元。电子基大改工程完成数量1153.7万元,电力检修电线路4721公里、变配电及其他设备5580台(座),变电所维修466.54换算台;接触网完成维修223.22线条公里。电力线路优良率达74.8%,合格率97.6%;变配电设备优良率76.4%,合格率99.1%;全段完成供电量10415万千瓦时,供电损失率、供电率、负荷率、变压器利用率分别为11.2%、98.7%、60.8%、27.8%,全部达到路局下达技术指标。

宝鸡供电段

宝鸡供电段原名宝鸡水电段,1973年9月建立,位于宝鸡市金台区宝鸡车站东侧100米,地处陇海、宝成、宝中铁路干线交汇处,是集牵引供电、电力、给水于一体的综合段。管辖范围东至陇海线茂陵(K1105 + 045),西至宝天线社棠(上行K1391 + 176,下行K1371 + 669),北至宝中线安口窑(K136 + 100),南至宝成线广元(K344 + 693)。主要负责牵引供电、电力供电和给水设备的运营维修。2000年5月11日宝鸡水电段易名宝鸡供电段。2004年9月7日撤销宝鸡供电大修段,整建制划归宝鸡供电段,接收人员223人,其中干部25人。给水业务划归宝鸡建筑段。11月1日,略阳供电段撤销,组建宝鸡供电段略阳供电分段。

2005年,行政设办公室、劳人科、财务科、材料科、供电技术科、电力技术科、安全调

度科、职工教育科、质量验收室；多元经营办、集体经营办。党群设党群工作办公室。设 20 个车间，其中接触网车间 7 个，牵引变电车间 3 个，变电检修车间 1 个，电力检修车间 1 个，电力车间 3 个，检修车间 1 个，运输车间 2 个，接触网大修车间 1 个，供电管理车间 1 个。有生产班组 129 个，其中接触网工区 34 个，电力工区 18 个，接触网大修班组 11 个。有职工 2 352 人，其中男 1 930 人，女 422 人，干部 238 人，中共党员 907 人，共青团员 178 人。

设备设施：接触网正站线 1 649. 835 条公里，其中正线 1 281. 67 条公里，站线 368. 165 条公里；牵引变电所主变 40 台（其中含两台移动变），装机容量为 1320MVA；电力线路 2 875. 314 换算公里，其中自闭线路 264. 953 换算公里，贯通线路 464. 46 公里。牵引变电所 19 个，开闭所 2 个，换相所 2 座，分区亭 5 座，电力变（配）电所 12 个。机械动力设备 156 台，运输设备 175 台。固定资产总值 12. 078 亿元。

维修任务每年确保完成 100%，基大改任务累计完成 565 项，完成总投资 15. 6 亿元。累计完成牵引供电量 72 亿千瓦时，电力供电量 6. 8 亿千瓦时。实现 7 个安全年，消灭行车险性及以上事故。2005 年，维修任务完成 100%，基大改任务完成 80 项，完成总投资 5300 万元。

1996 - 2005 年宝鸡供电段供电指标完成表

附表 - 28

年 份	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
牵引供电(亿千瓦时)	2.30	2.43	2.38	3.02	2.30	2.43	3.35	3.45	3.95	7.87
电力供电(万千瓦时)	2 888.8	3 028.4	3 364.0	3 393.4	3 546.0	3 770.9	3 874.0	4 127.3	4 343.7	5 110.3

注：表中数据选自《西安铁路分局年鉴》（1997 - 2005）、《西安铁路局年鉴》（2006）

安康供电段

安康供电段位于安康市江北大道东端，1978 年 10 月 1 日成立。1990 年，生产生活用电移交安康水电段管理。担负襄渝线胡家营至梁家坝、西康线安康至长安、阳安线安康至五里区段牵引供电设备的运营和检修任务。

2005 年，行政设 7 个科室和 2 个公司：行政办公室、劳动人事科、安全教育科、技术科、财务科、材料科、验收室和康安电气有限责任公司、康瑞电气有限责任公司。下设 6 个接触网领工区，3 个变电领工区，3 个电力领工区，5 个车间和 1 个接触网大修队，计 18 个生产部门，96 个生产班组。党群设党委、纪委、工会、团委。党委下设办公室、武装

部,职工总数 1 173 人。其中:干部 129 人,占总人数的 11%,专业技术人员 107 人,占总人数的 9.1%,其中:中级 29 人,初级 78 人。工人 1 044 人,占总人数的 89%。其中主要工种人数:接触网 472 人,变电值班工 133 人,配电值班工 73 人,电力工 126 人,检修人员 172 人。中共党员 357 人、共青团员 110 人。

12 月 14 日,新成立安康供电所,负责安康、汉中供电管界内的牵引供电调度工作,内设 6 个供电调度台。12 月 26 日,领工区全部更名车间。撤销安康电力检修车间、镇安检修车间、柞水接触网领工区。调整后车间数 15 个,班组数 89 个。

管辖接触网正线 707.969 公里,接触网设备 979.594 线条公里,电力贯通线 718.899 公里,牵引变电所 19 座,配电所 14 座。牵引变电设备主要有:牵引主变压器 763MVA/38 台,各类断路器 237 台。电力配电设备主要有:变压器 42 570.2kVA/447 台,变压器台(室)416 座,照明灯塔(柱)357 座。汽车 23 辆,汽车起重机 1 辆,接触网作业车 29 台,轨道车 3 台,轨道起重机 2 台,接触网巡检车 2 台,平板车 31 台。

至 2005 年 3 月 18 日,实现安全生产 1673 天,无责任弓网故障 1673 天,无人身重伤及以上事故 2 500 天。

2003 年,获陕西省计量工作先进单位。

1990 - 2005 年安康供电段生产指标完成表

附表 - 29

年份	牵引供电量 (百万 kwh)	跳闸总件数 (件)	跳闸总停时 (分)	平均停时 (分)
1990	141.21	262	2 328	9.0
1991	157.66	260	17 223	28.6
1992	179.22	319	3 006	43
1993	191.16	236	2 611	11.1
1994	201.07	242	1 125	4.7
1995	200.87	178	1 600	30.7
1996	209.80	202	1 431	23.5
1997	227.00	200	1 813	27.5
1998	231.00	194	1 195	21.0
1999	242.20	222	1 184	18.8
2000	248.70	177	1 514	29.0
2001	236.19	156	970	27.3
2002	242.35	150	947	26.7
2003	238.53	151	920	31.7
2004	258.252	111	322	14.6
2005	405.117	150	1 140	15.9

注:表中数据选自《安康铁路分局年鉴》(1991 - 2005)、《西安铁路局年鉴》(2006)、《统计资料》(1990 - 2005)

汉中供电段

汉中供电段位于汉中市汉台区天台路道北东侧,1976年8月成立。担负阳安线牵引、信号等生产供电、沿线站区部分生活供电及设备养护维修任务。

2005年行政设安全教育科、供电技术科、电力技术科、材料科、劳动人事科、财务科、办公室、验收室、信息检测中心、多元办10个科(股)室,下设综合运输车间、汉中接触网车间、西乡接触网车间、汉阴接触网车间、汉中电力车间、西乡电力车间、汉中变电车间、汉中变配电检修车间和勉西检修车间等9个车间,有42个生产班组。党群设党群工作办公室。职工总数671人,其中:男524人,女147人,干部78人,中共党员244人;文化程度:大专及以上95人,中专202人,高中161人,技校139人,初中及以下86人。干部专业技术职务:中级16人,初级36人。有工人技师6人,高级工292人。

汉中供电段有接触网设备565.678线条公里,均为全补偿链型悬挂,供电方式为直供,部分区段加回流线;变电设备有牵引变电所10座;电力设备有电力变压器15台、架空线(含贯通线)553公里、配电所7所;运输设备有接触网作业车11辆,轨道车2辆,轨道起重机1台,放线车1辆,平板车14辆,接触网巡检车1辆,各型汽车14辆。

至2005年3月18日,实现安全生产2681天。

1990 - 2005年汉中供电段牵引供电生产指标完成情况表

附表 - 30

年 份	牵引供电量 (10^6 千瓦时)	百万度跳闸 (件)	跳闸总件数 (分)	平均停时 (分)
1990	78.16	2.10	163	8.02
1991	71.70	1.60	118	9.78
1992	76.53	1.72	132	26.07
1993	76.25	1.52	116	38.51
1994	76.28	2.18	166	21.20
1995	80.09	1.67	135	6.43
1996	86.19	0.32	85	24.40
1997	73.01	0.28	88	30.00
1998	81.62	0.37	89	13.80
1999	89.06	0.42	110	19.96
2000	89.92	0.22	104	20.75
2001	150.58	0.28	88	20.00

续表

年 份	牵引供电量 (10 ⁶ 千瓦时)	百万度跳闸 (件)	跳闸总件数 (分)	平均停时 (分)
2002	219.24	0.015	25	16.96
2003	232.00	0.08	19	30.00
2004	269.63	0.009	64	25.30
2005	265.328	0.075	150	15.36

注:表中数据选自《安康铁路分局年鉴》(1991-2005)、《西安铁路局年鉴》(2006)、《统计资料》(1990-2005)

西安工务段

西安工务段位于西安环城北路西安车站东侧。担负陇海、宁西、西康、南同蒲、西户、咸铜、太西线部分区段的线桥路养护维修工作。

西安工务段民国24年(公元1935)7月建段,名为长安第三工务段,管辖灵宝至宝鸡368公里线路。民国35年(公元1946)10月,长安第三工务段修建宝天段人员返回西安,组建长安工务总段,下设华阴、长安、宝鸡三个分段,管辖陇海线921~1228公里共307公里线路。

1950年2月,撤销长安工务总段,华阴、长安两个工务分段合并为长安工务段,管辖潼关至咸阳159公里线路,9月,新丰镇以东划归新成立的潼关工务段,三原工务段划入长安工务段,管辖陇海线新丰镇至咸阳、咸铜支线全线共202公里线路。1952年7月,长安工务段改名西安工务段。

1990年,有车间42个,其中线路领工区26个、桥路领工区10个、机械化线路领工区2个、大修队1个、综合领工区1个、林场1个、道口交警队1个;班组153个,职工2368人。1997年1月1日,华山采石场易名华山石料供应段。2002年6月,成立商州工务段筹建组。2003年4月,商州工务段筹建组易名新丰镇工务段筹建组。2004年1月,新丰镇工务段筹建组整建制划交西安工务段,改称西安工务段宁西线管理中心。11月20日撤销华山石料供应段,整建制划拨西安工务段,改称西安工务段华山石料供应站。

2005年,段机关科室8个。行政设办公室、技术科、安全调度科、材料科、劳动人事科、财务科、职工教育科。党群设党群工作办公室。下设车间32个、班组117个。其中:线路车间20个、桥路车间8个、大修队1个、综合领工区1个、林场1个、石料供应站1个。职工总数2921人。其中男2515人,女406人;干部258人,工人2663人;中共

党员 797 人,共青团员 117 人。

管辖区段线别:陇海线大要—茂陵(K935+500~K1105+000)、南同蒲线风陵渡—华山(K849+500~K869+218)、西康线新丰镇—长安(K0+071~K45+500)、宁西线新丰镇—商南(K0+000~K248+258)、咸铜线咸阳—咸阳北(K0+000~K1+157)、西户线西安—户县(K0+041~K40+625)和太西线 811 线路所—新丰镇(K811+200~K817+323)。

华山石料供应站的主要产品是路用标准一级道砟,承担陇海、咸铜、侯西、梅七、西康等线路大、中修用道砟及宁西新线建设用砟的生产供给任务,洛阳至三门峡段的部分线路少量维修供砟任务,以及工程等部门有特殊要求的石料生产供应任务,还可利用生产道砟附料筛分公路、建筑及民用等多种规格的石砟。

西安工务段管辖线路总延展长 1 304.963 公里。其中正线 782.383 公里,站线 436.743 公里,其中到发线 220.893 公里,段管线 61.949 公里,岔线 18.285 公里,特别用途线 5.603 公里。道岔 1 866 组。桥梁 381 座,53 668 延展米。隧道 80 座,92 328 米。道口 491 处。地道 9 座,319 米,涵渠 1 375 座,44 009 米。加上多种机械设备,固定资产原值 142 724.77 万元。至 2005 年 12 月 31 日,实现无责任行车重大、大事故 10 492 天。

阎良工务段

阎良工务段的前身三原工务段,民国 30 年(公元 1941)12 月咸同支线通车运营后成立。2004 年 11 月,韩城工务段并入三原工务段。2004 年 11 月三原工务段迁至阎良改名阎良工务段。

2005 年,行政科室有办公室、劳人科、财务科、材料科、职教科、技术科、安调科 7 个;党设党群综合工作室。下辖生产车间:肖家村、阎良、梅家坪、铜南、耀县西、前河、禹门口、韩城、龙亭、合阳、韦庄、蒲石、张桥 13 个线路车间;阎良、寺沟、韩城、张桥 4 个桥梁车间;中修队 1 个、综合车间 1 个、多经公司 1 个、集经公司 1 个。生产班组 105 个。职工总数 1 902 人。其中男 1 585 人,女 317 人;干部 215 人,工人 1 687 人;中共党员 889 人,共青团员 92 人。

担负咸铜线 132.752 公里(K1+157~K133+909),梅七线 69.199 公里(K2+036~K71+235),侯西线 211.693 公里(K76+089~K287+782),太西线 37.418 公里(K765+917~K767+665、K775+530~K811+200),下桑线 12.764 公里(K0+000~K12+764),关惠线 1.869 公里(K0+000~K1+869),惠八线 1.453 公里(K0+00~K1+453)等线路、桥梁和隧道养护维修任务。同时承担 47 条、102.791 公里专用线代理维修任务。

阎良工务段管辖线路总延展长 720.872 公里。正线 481.286 公里,站线 208.804 公里。段管线 21.709 公里,岔线 5.368 公里,特别用途线 3.705 公里。按轨型分:P60 轨 356.572 公里,P50 轨 148.135 公里,P43 轨 198.711 公里,P45 轨 14.064 公里,其他型号 3.39 公里。道岔 871 组。正线道岔 352 组,段管道岔 30 组,岔线道岔 14 组,特别用途线道岔 9 组。曲线 288 条,延展长 131.957 公里。木枕地段 131.351 公里,砟枕地段 524.729 公里,宽轨地段 0.045 公里。桥梁 142 座 8 782.09 米,隧道 73 座 24 226 米,涵渠 936 座 28 555 处米,跨线桥 27 座 936 米,河调 1443 处 260 002 立方米,灰坑 18 座 632 米,路基总长 688.475 千米。管辖道口 174 处,其中有人看守道口 29 处,无人看守道口 145 处,平过道及人行过道 205 处。各种机械动力设备 460 台。年末固定资产总值 157 894.17 万元。

至 2005 年 12 月 31 日,实现无行车责任事故 11 天。

自 1991 年,连续 8 年获铁道部安全优质工务段称号。

宝鸡工务段

宝鸡工务段位于宝鸡市曙光路 53 号,民国二十六年(1937 年)3 月 1 日成立,管辖咸阳以西,陇海线 1 079 公里~1 228 公里,正线 149 公里,站线 24.564 公里,道岔 88 组,桥梁 50 座,涵渠 140 座,隧道 1 座。隶属于陇海铁路管理局工务处。民国三十五年(1946 年)8 月,名为长安工务总段宝鸡分段。民国三十六年(1947 年)改名宝鸡工务段。中华人民共和国成立后,1950 年正式成立宝鸡工务段,隶属西安铁路分局。1958 年 9 月,直属西安铁路管理局工务处。1970 年 1 月,段迁眉县,改称眉县工务段。1971 年 3 月迁回宝鸡,恢复原名。1987 年 3 月 15 日,随宝鸡铁路分局并入西安铁路分局。2004 年 11 月 22 日,宝鸡西工务段和颜家河石料供应段整建制并入宝鸡工务段。

2005 年,行政设办公室(保卫)、线路科、桥路科、财务科、材料科、安全调度科、劳动人事科(退管办)、职工教育科、主任巡守室、安全检查组、道口室、专线办、鑫强公司、经营开发公司、集体企业和颜家河石料供应站 16 个科室。党群设党群工作办公室。下设 31 个车间 131 个班组。其中西宝线设兴平、常兴、虢镇、东场、宝鸡 5 个线路车间和宝鸡 1 个桥路车间;宝天线设福临堡、坪头、东口、拓石、建河、元龙、社棠、宝天维修工队 8 个线路车间,晁峪、马家湾、凤阁岭和伯阳 4 个桥路车间;宝中线设神峪河、陇县、千阳、千河和宝中维修工队 5 个线路车间,安口窑、陇县和冯家山 3 个桥路车间;下设大修队、兴平林场和第一、第二综合车间。职工 3 321 人。其中管理人员 137 人,技术人员 131 人,工人 3 053 人,中共党员 1 360,共青团员 83 人。

担负陇海线宝鸡—茂陵、宝鸡—天水、宝中线宝鸡—安口三条线的线桥路设备管理和养护维修任务。线路延展长 1 122.438 公里,其中正线 712.504 公里,站线 294.450

公里,段管线 34.220 公里,道岔总计 1 341 组,桥梁 680 座/67 911 延长米,隧道 205 座/104 398 延长米,管辖正线道口 50 处,其中有人看守道口 1 处,监护道口 10 处。

担负陇海线上行 K1105 + 000 ~ K1391 + 160,陇海线下行 K1105 + 000 ~ K1371 + 668,宝成线宝鸡 17 号岔尖至 K3 + 740;宝中疏解线虢镇 66 号岔尖 K0 至 19 千河 4 号岔尖,宝中联络线卧龙寺 7 号岔尖至千河 23 号岔尖及宝东 I、宝东 II 的线路、桥梁、隧道等养护和维修任务。同时承担沿线县市企业 57 条 1 150.484 公里铁路专用线代理维修任务。

有轨道车 14 辆,中型道床清筛机 1 台,载重汽车 22 辆,起重机 1 台,捣固机 68 台,电动捣镐 20 组,金属切削机床 13 台,锻压剪冲设备 8 台,卧式快装 2 吨锅炉 2 台,空压机 7 台,钢轨探伤仪 36 台,焊缝探伤仪 24 台,电脑 48 台。机械设备完好率 90.76%,利用率 100%。2005 年末固定资产总值 79.1 亿元。

略阳工务段

略阳工务段位于宝成线略阳车站,1955 年 5 月建立,原名略阳工电段,隶属铁道部第二工程局临管处。1957 年临管处撤销,移交成都铁路局。1958 年 1 月,正式成立略阳工务段,仍属成都铁路局。1958 年 9 月移交西安铁路局。1975 年 1 月划归宝鸡铁路分局。1987 年 3 月,随宝鸡铁路分局并入西安铁路分局。

1990 年,略阳工务段设股室 21 个,下辖马蹄湾、略阳、乐素河、巨亭、阳平关、大滩、朝天、冉家河 8 个养路领工区,徐家坪、乐素河、阳平关、燕子砭、朝天 5 个桥隧领工区,马蹄湾、王家沱、阳平关、大滩、朝天 5 个路基领工区,略阳综合领工区,大修队和修配所,共 26 个领工区(队、所、场),57 个工区(班组)。有职工 1 607 人,其中管理人员 142 人,生产工人 1 465 人。2004 年 11 月 20 日,略阳、凤州工务段合并,组建新的略阳工务段。

略阳工务段地处秦巴山区、嘉陵江中上游,山高坡陡,地质结构复杂,线路曲线多、半径小,桥、隧、涵相连。秦岭以北线路坡度 26‰、最大 30‰,客车双机牵引,货物列车须三机牵引,才能迂回盘旋 800 米翻越秦岭。秦岭以南线路临江靠山,沿嘉陵江蜿蜒而下。每年汛期,崩塌落石、山体滑坡等自然灾害频繁发生,是铁路局防洪重点区段之一。

2005 年段行政设办公室、安调科、线路科、桥路科、劳动人事科、财务科、材料科、职教科、多元经营管理办公室、主巡领室。党群设党群工作办公室。全段 23 个车间,有宝鸡南、秦岭、凤州、徽县、白水江、略阳、巨亭、阳平关、大滩、朝天 10 个线路车间,观音山、七里坪、两当、虞关、马蹄湾、乐素河、阳平关、燕子砭冉家河 9 个桥路车间,另设凤州、略阳综合车间、阳平关中修队、燕子砭机工队 4 个车间。生产班组 119 个。有职工 2 819 人,其中男 2 316 人,女 503 人,干部 302 人,中共党员 1 011 人,共青团员 106 人。

段管辖宝鸡广元间及阳安线 36 个站计 583 公里线路及桥、隧、涵。宝成线北起宝鸡南站 K3 + 740, 南到冉家河广元间(与成都局交界) ZK342 + 055, 全长 338. 216 公里; 宝成线阳平关广元间为双线。宝成上行线起点: 阳平关北端 23[#]岔尖 VK = ZK267 + 834 至南端至冉家河站广元间 VK338 + 108(70. 274 公里)。阳安线: 起点(阳平关北端岔尖): K0 + 385. 00 ~ K4 + 635. 00(长 4. 25 公里)与安康分局交界。宝成线与阳安线联系线 K0 + 000. 00 ~ K2 + 626. 00(长 2. 626 公里)。全段营业长度 352 公里。宝成疏解: 起点在灭火沟站 1[#]道岔 K261 + 526 处, 终点在阳平关站复交道岔 33[#]岔中, 长 6. 522 公里。

线路设备: 正线 421. 888 公里, 站线 121. 327 公里; 道岔 556 组, 正线曲线 741 条, 延长 227 公里。其中 R350 及以下曲线 309 条, 延长 102 公里; R450 以下至 R350 曲线 144 条, 延长 45 公里; R450 以上曲线 288 条, 延长 80 公里。最小半径为 297 米。

桥路设备: 桥、隧、涵计 1 560 座, 总延长 171. 3 公里, 占正线延长的 41. 6%。(其中桥梁 640 座/延长 25. 222 公里, 涵洞 593 座/延长 14. 093 公里, 隧道 327 座/延长 132. 05 公里。)山头 934 座。

动力设备: 有汽车、起重机 24 台, 轨道车 13 台、车、铣、刨、钻床等机加工设备 26 台, 养路机械设备 409 台。固定资产 497 963. 15 万元。

2005 年略阳工务段生产任务完成情况表

附表 - 31

项 目	实际完成
正线综合维修(公里)	95. 5
站线综合维修(公里)	175. 5
道岔综合维修(组)	236
线路中修(公里)	14. 032
桥梁维修(座/米)	185/11 106
隧道维修(座/米)	112/51 880
桥路大修(万元/件)	171. 6/3
路基大修(万元/件)	343. 1/11
防洪工程(万元/件)	97. 1/6

注: 表中数据选自《西安铁路局年鉴》(2006)、《统计资料》(2005)

安康工务段

安康工务段位于安康市汉滨区江北办进站西路2号,1973年筹建,1978年6月1日成立。2004年11月前,安康工务段担负阳安线、襄渝线、西康线325.489公里线路、桥梁、隧道、涵渠、路基设备养护维修任务。其中正线197.396公里,站段岔特线128.093公里,无缝线路总长145.754公里;道岔394组,曲线163条,桥梁141座,隧道98座,涵渠195座。2004年11月镇安工务段撤销,并入安康工务段。

2005年,行政设7个科室:办公室、劳动人事科、财务科、技术科、安全调度科、职工教育科、材料科。下设线桥车间、机械化线桥维修车间、中修队、综合车间等18个车间,72个生产班组。党群设党群工作办公室,辅业设多元经营管理办公室。在册职工1779人,其中:男1515人,女264人,干部170人。

担负阳安线、襄渝线、西康线,延展长度554.699公里线路、桥梁、隧道、涵渠、路基设备的养护维修任务。其中:阳安线K355+872~K356+556,延展长度0.684公里;襄渝线K174+994米~K312+000,延展长度137.071公里;西康线K45+500~K267+487,延展长度244.978公里(其中上行22.991公里,下行22.712公里、单线199275公里);正线382.733公里,站段岔特线171.966公里,站线145.194公里,其中到发线90.433公里,段管线23.468公里,岔线2.346公里,特别用途线0.958公里。无缝线路总长164.560公里;道岔530组,曲线267条。桥梁265座43883米,其中:特大桥9座5789米、大桥113座28795米、中桥127座8973米、小桥16座326米;隧道174座225498米,涵渠355座16576米,明洞4座686米。2005年,有机动力设备518台(辆),其中汽车27辆,轨道车16辆,各种机床、探伤仪器、小型养路机械475台件,固定资产954.1万元。

2005年末,实现无责任重大、大事故8091天,无责任险性事故5415天,无责任一般事故989天,无职工重伤事故8722天。

汉中工务段

汉中工务段位于汉中市汉台区北关汉中火车站道北,前身是1976年8月成立的勉西工务段,1979年9月迁至勉县,易名勉县工务段,1996年迁汉中,称汉中工务段。1998年,西乡工务段整建制并入汉中工务段。

2005年行政设办公室、劳人科、计财科、技术科、安调科、材料科、职教科7个科室。下设宁强、勉西、城固、沙河坎、石泉、恒口6个线路车间;勉县、西乡、汉阴3个桥路车

间;汉中大修队西乡机械化线路维修工队和西乡桥路维修机工队;综合车间。辅业有多元经营公司和汉阴石料供应站。职工 1 690 人,中共党员 369 人,共青团员 68 人。其中干部 168 人,其中技术干部 86 人;工人 1 524 人,其中初级工 343 人,中级工 94 人,高级工 1 085 人,工人技师 10 人。

汉中工务段担负阳安线 K4 + 635 ~ K355 + 872 线路及桥梁、隧道、涵渠、路基养护任务。其中,正线营业里程 351. 237 公里,线路总延长 505. 704 公里;站线 139. 919 公里(含到发线);无缝线路总长 351. 237 公里;道岔 445 组;曲线 316 条 156. 684 公里;道口 26 处,其中有人看守道口 6 处,无人看守道口 8 处,监护道口 12 处;桥梁 351 座 27. 221 公里;隧道 147 座 60. 806 公里;涵渠 1 222 座 31. 254 公里;路基延长 208. 661 公里;企业、军事专用线 22 条,38. 231 公里。辖区线路坡度最大 20‰,每年汛期,崩塌落石、山体滑坡等自然灾害频繁发生,是铁路局防洪重点区段之一。

至 2005 年 12 月 31 日,实现无责任行车一般及以上事故 29 天,无责任人身轻伤及以上事故 3231 天。

西安线桥大修段

西安线桥大修段位于西安市灞桥区柳寨路 1081 号,前身是咸阳桥隧工程段,1979 年 4 月 1 日成立,名为咸阳桥隧路基大修队。1984 年 10 月,划归西安铁路分局管辖;1987 年更名咸阳桥隧工程段。1990 年,有职工 1 076 人。1993 年 10 月 1 日易名咸阳桥隧工程公司。2004 年 11 月公司撤销,与虢镇线路工程段、灞桥大机段筹建组组成西安线桥大修段。2005 年 10 月,汉中线桥大修分段整建制划交西安线桥大修段。

2005 年,行政设办公室、线路科、桥隧科、财务科、材料科、设备科、劳人科、安调科、教育中心。党群设党群工作部。下设线路一、二、三、四、五、六工程队、桥隧一、二、三、四工程队、机械化线路队、机械化施工队、修配所、焊轨厂、劳动服务公司,生产车间 15 个,班组 68 个。在册职工 1 465 人,其中男 1 202 人,女 263 人,干部 235 人,工人 1 230 人,中共党员 654 人,共青团员 82 人。

承担铁路局管内线路大中修、机械稳定捣固,长轨焊接及无缝线路铺设,桥梁隧道大修、更改、平改立工程。

有机械设备 840 台,其中大型捣固车 10 台,中型清筛机 10 台,动力稳定车 2 台,中型轨道车 33 台,起重机械 14 台,挖掘机 3 台,装载机 3 台,焊机 3 台等,固定资产总值 2.17 亿元。

2005 年完成桥梁加固 4 座,隧道加固 4 处,扩孔、箱涵、立交、明洞及防护工程 16 处,桥隧产值 4 158 万元;完成线路清筛 51 公里,换枕 63 162 根,铺设无缝线路 386 公里,线路稳定捣固 1 800 公里,实现产值 2.05 亿元。

至 2005 年 12 月 31 日,实现无重大、大事故 15 444 天,无险性事故 2 083 天,无人身轻伤事故 1 292 天。

西安电务段

西安电务段位于西安市环城北路东段 53 号,西安车站西侧。西安电务段民国 26 年(公元 1937)成立,称长安第四分段,隶属陇海铁路管理局车务处电务课,民国 35 年(公元 1946),改名长安电务段,隶属陇海区铁路管理局运输电信课。1949 年中华人民共和国成立后,隶属郑州铁路管理局西安分局运输分处。1953 年 1 月,改名西安电务段,归郑州铁路管理局。1958 年 1 月,划归西安铁路分局,9 月,直属西安铁路局。1970 年 12 月,划归西安铁路分局。1990 年末,西安电务段辖区东起港口、潼关,西至咸阳西;北至咸铜支线铜川、梅七支线前河镇;南至余下,共有 55 个站 645.5 营业公里的通信、信号设备。西安电务段设科室 20 个,下设领工区(队、所)31 个,生产班组 178 个,有职工 1 545 人。

2001 年 3 月,全路产业结构性调整,通信部分剥离,成为纯信号业务电务段。2004 年 11 月,生产力布局调整,撤销西安、宝鸡、阎良、略阳四个电务段建制,合并成立西安铁路分局西安电务段,下设宝鸡、阎良、略阳电务维修中心 3 个。2005 年 9 月 26 日,撤销宝鸡、阎良、略阳 3 个电务段维修中心,西安电务段升格正处级单位。

2005 年末,行政设科室 8 个:办公室、劳动人事科、技术科、安全调度科、财务科、材料科、信号试验室、职教科;党群科室 1 个:党群办。下辖生产车间 23 个,生产班组 232 个。职工 2 786 人,其中男 2 101 人,女 685 人,管理干部 139 人,技术干部 325 人,工人 2 322 人,中共党员 1 177 人,共青团员 201 人。

管内有营业线 13 条,其中干线 9 条(陇海线潼关至社棠、侯西线下峪口至阎良、太西线张桥至新丰镇、宁西线新丰镇至高南、南同蒲线风陵渡至华山、宝中线宝鸡至安口窑、西康线新丰镇南至纺织城、宝成线宝鸡至冉家河、阳安线);支线 4 条(咸铜线咸阳至铜川、梅七线梅家坪至前河镇、西户线西安至余下、下桑线下峪口至桑树坪);总里程 1 806.749 公里。

信号设备折合换算道岔 36 803.312 组。其中管辖站/场 201 个(车站 188 个,车场 10 个,编组场 3 个;含 6502 电气集中 161/2 个车站/场,计算机联锁 27/5 个站/场,非集中联锁站场 6 个),自动闭塞 628.975 公里(三显示自动闭塞 156.527 公里,四显示自动闭塞 472.448 公里),半自动闭塞设备 280 台,计轴闭塞 420 公里;道岔 3 812 组;信号机 6 969 架;轨道电路 6 177 区段(含站内 5 386 区段,区间 791 区段);自动道口信号 45 处;机车信号 551 台;信号电缆 35 764 条,区间电缆 2 528.224 公里;电源屏 1 026 面,控制台/数字化显示仪 204 面,继电器 227 370 台。计算机联锁设备(缓行器 153 组,上位

机 64 台,联锁机 64 台,终端机 20 台,维修机 32 台,其他 380 台),微机监测设备(监测机 109 台,监视机 156 台,采集机 659 台,站机 220 台,车间机 107 台,其他 2516 台),DMIS 调度中心设备(服务器 9 台,网络交换机 9 台,投影仪 8 台,磁盘列阵 8 套,工作站 24 个,投影控制器 8 个,投影屏幕 8 个,其他 145 个)。年末固定资产原值 9.6 亿元,净值 5.29 亿元。

1995~1997 年,西安电务段连续 3 年被评为部级安全优质电务段。长途通信三优评比中,西安长机室评为部级优秀。获部优秀中修段称号。1997 年,被铁道部定为维修体制改革示范段,同时被评为部先进信号中修段。2001 年,全总授予“模范职工之家”称号。

安康电务段

安康电务段位于安康市江北,成立于 1978 年。1997 年 12 月万源电务段撤销,整建制并入安康电务段。2001 年 3 月,通信业务剥离出去。2004 年 11 月汉中电务段撤销,整建制并入安康电务段。安康电务段担负襄渝线胡家营至梁家坝、西康线长安至吕河、阳安线徐家坝至五里铺站信号设备养护维修,设备换算道岔 11 214 组。

2005 年,行政设 9 个科室 2 个公司:办公室、计划财务科、劳动人事科、职工教育科、安全调度科、信号技术科、质量检查科、材料科、信号试验室,恒通电信有限公司、汉中铁路工贸有限公司。党群设党群办公室。下设 12 个车间、118 个班组。有职工 845 人,其中男 633 人,女 212 人,干部 225 人。文化程度:大学 27 人,大专 142 人,中专 280 人,中技 130 人,高中 176 人,初中以下 90 人。专业技术人员 208 人,其中高级 2 人,中级 26 人,初级 180 人。工人 620 人,有技术等级 527 人,其中工人技师 4 人,高级工 239 人、中级工 246 人、初级工 38 人。有中共党员 259 人。

2005 年,安康电务段管线长 966.854 公里,闭塞设备 966.854 公里,电气集中车站 84 个。机车信号设备 226 台 966.854 公里。其中,计算机联锁车站 11 个,联锁道岔 1 144 组,非联锁道岔 132 组;色灯信呈机 2 188 架,自动化驼峰 2 个,轨道电路区段 1 801 个,电缆线路 121 591 条/8 956 百米。

至 12 月 31 日,实现无重大、大事故 10 076 天,无行车险性事故 7 946 天,无人身死亡事故 10 076 天。信号机、轨道电路、电动转辙机、机车信号设备的综合合格率、优良率分别为 98% 和 96.5%。

1990 - 2004 年安康电务段生产任务完成表

附表 - 32

年 份	信号维修(项)	基\大\改任务		成本 (万元)	劳动生 产率 (组/每人)
	完 成	项	完成 (万元)		
1990	...	15	496.3	318.2	...
1991	...	21	106.5	361.4	...
1992	...	18	183.8	602.4	...
1993	...	19	95.1	424.1	...
1994	35	61	628.1	1 157.6	4.97
1995	35	39	705.6	1 322.6	4.85
1996	35	36	268.6	1 260.7	6.07
1997	32	57	570.6	1 516.4	5.93
1998	36	36	424.3	1 534.7	7.35
1999	35	73	677.3	1 762.1	9.92
2000	33	52	467.7	1 757.8	10.38
2001	36	43	589.32	2 510	13.18
2002	41	34	946.1	2 778.6	13.78
2003	32	41	1 499.64	3 010.8	14.46
2004	43	33	837.15	4 759.2	14.5

注:表中数据选自《西安铁路分局年鉴》(1991~2005)、《统计资料》(1990-2004)

西安电务工程公司

西安电务工程公司位于西安市北郊铁一村2号,1978年2月成立,原名西安电务大修队,直属西安铁路局。1984年改属郑州铁路局,1987年9月划归西安铁路分局。1991年易名西安电务工程段,1993年11月1日,易名西安电务工程公司,国家二级施工企业。

1990年,段设股室15个,下辖信号工程队、通信工程队、房建施工领工区、电务大修设计组、工程服务公司、修配车间、劳动服务公司。有生产班组22个、职工414人(其中管理人员88人)。

2005年,公司设六部两室:行政管理部、劳人部、财务部、技术部、开发部、物资部、安调室、党办室。车间有第一分公司、第二分公司、电力分公司、通信项目部、设计所、多经

公司、劳动服务公司。有 9 个班组。职工总数 236 人,其中男 193 人、女 43 人;干部 68 人,工人 168 人;中共党员 63 人,共青团员 21 人。

公司有机械动力设备 4 台,汽车运输设备 9 辆,微机 26 台,用于通信光缆光纤工程接续测试的光时域反射仪 1 台、光纤容接机 1 台,固定资产总值 752.54 万元。

公司承担路内外通信长途、光纤光缆、数字传输与网络工程、电子工程、程控交换机、微波无线列调及大、中车站微机联锁、电气集中、区间自动闭塞、驼峰自动化、调度集中、机车信号监测系统通信、信号工程,房建、电力、消防工程的勘察设计与施工。1991~2005 年间,主要施工在西陇海、宝成、侯西、襄渝、京广线、广东三茂等铁路主要干线,敷设光纤光缆等长途通信电缆,安装开通上述各线终端设备、PCM 数字传输系统,程控交换机系统等。

至 2005 年 12 月 31 日,实现无责任险性以上事故 10 182 天;无责任一般行车事故 617 天;无责任职工重伤事故 10 182 天;无责任职工轻伤事故 2 240 天。

1996 年 9 月 26 日,公司经省建设厅审批晋升国家二级施工企业;1997 年施工的韩城车站电气集中工程获铁路局、陕西省优质工程,给予表彰并颁发证书;2001 年西安市公安消防局颁发《建筑装饰装修企业消防资质证书》;陕西省颁发《电子工程三级资质证书》;2002~2003 年获西安市重合同守信用企业。陕西省颁发《电子工程专业承包二级、电务工程专业承包三级》企业资质证书。

1990 - 2005 年西安电务工程公司生产任务完成表

附表 - 33

年 份	基建、大修、改造			
	项	计 划 (万元)	完 成 (万元)	完成率 %
1990	25	1 463.3	1 503.6	103
1991	10	992.4	1 032.9	100
1992	16	1 072.0	1 072.0	100
1993	13	1 336.0	1 336.0	100
1994	15	1 552.0	1 552.0	100
1995	19	2 160.5	2 592.6	120
1996	22	3 053.7	3 053.7	100
1997	20	2 999.9	3 173.0	105.77
1998	17	3 861.0	3 861.0	100
1999	22	3 800.0	3 881.0	102.13

续表

年 份	基建、大修、改造			
	项	计划(万元)	完成(万元)	完成率%
2000	29	4 431.0	4 431.0	100
2001	22	3 036.5	3 036.5	100
2002	17	3 173.0	3 173.0	100
2003	12	5 705.0	5 705.0	100
2004	10	6 029.0	6 029.0	100
2005	10	6 166.0	6 166.0	100

注:表中数据选自《西安铁路分局年鉴》(1991-2005)、《西安铁路局年鉴》(2006)、《统计资料》(1990-2005)

西安客车车辆段

西安客车车辆段是二等甲级段,位于西安市自强东路426号,地处陇海铁路中段1 077公里。

民国时期,车辆检修业务由陇海区铁路管理局长安机厂承担。1950年,车辆检修业务从机厂分出,成立长安检车段,1951年改称长安车辆段,1953年改名西安车辆段,隶属西安运输分局。2001年12月26日,西安车辆段和宝鸡车辆段客车部分整建制划归西安客运分公司。2003年9月1日,西安地区客车检修及运用部分组成分局客车检修基地,宝鸡地区客车检修及运用部分划归宝鸡车辆段。12月1日,西安铁路分局客车检修基地易名西安客车车辆段。2004年11月宝鸡车辆段客车部分划归西安客车车辆段。

2005年,设科室12个:劳动人事科、财务科、材料科、技术科、职教科、安调科、路风监察科、武装保卫科、验收室、办公室、电子计算室、党群工作室。生产车间12个。职工2 395人,其中男2 024人,女371人;平均年龄40岁。领导班子9名,其中行政领导5名、党群领导4名,平均年龄43岁。

西安客车车辆段,是西安铁路局唯一的客车专业检修运用段。由客车段修、空调基地、西安客技站、宝鸡客技站四部分组成。主要修车设备235台套,其中段修台位10个,段修能力500辆,轮对检修能力4 900对,年实际完成客车段修任务650辆以上。配属客车1 307辆,其中空调客车771辆、普通客车536辆;客车定检主要担负本属客车、安康车辆段400余辆配属客车段修,发电车中修任务等;图定运用客车62列、960辆,主要有:西安至北京、上海、广州、南宁、昆明、贵阳、扬州、银川,延安至北京,以及宝鸡至成都、杭州等。

客车段修部分占地43 040平方米,生产房屋建筑面积21 000平方米,其中客车修

车库建筑面积 7 737.24 平方米,修车棚建筑面积 631 平方米。段内线路有效长 1 801.5 米,线路有效股数 6 股,其中修车线 1 股、有效长 360 米。段内供电变压器 2 台,总容量 630 千伏安。

空调检修基地占地 32 510 平方米,检修库为双线 6 台位,建筑面积 3 696 平方米。空调检修基地有存车线 12 条,总有效长度 3 045 米。

客车技术整备站占地 78 926 平方米,有客车整备线 14 条,总有效长度 7 208 米。存车线 2 条,总有效长 666 米。临修线 1 条 172 米。K1 ~ K7 线可存编组客车 20 辆。K1 ~ K4、肠线分别设检修地沟,并有 AC380V 外接电源。K1、K2、K4 道有 DC600V 外接电源。K17 临修线设有落轮坑及落轮设备 1 组(4 台),电动架车机及 2 吨天吊 1 台。

宝鸡客技站占地 27 600 平方米,房屋总面积 3 555 平方米;铺轨总有效长 2 430 米;设备总容量 490 千瓦。

轮轴车间有轮对分解、检修、组装及轴承清洗 4 条流水线。段内轮对存放能力 350 条。

客列检所:2004 年,西安、宝鸡两地日技检列车 237 列、4 008 辆。

西安客列检设红外线值班室,负责陇海线上下行旅客列车轴温探测。上行探测点位于陇海线 K1079 + 632 处,下行探测点位于陇海线 K1075 + 667 处,两处探测点均用平探方式。由于旅客列车编组扩大,列检所配备 1.5 瓦小型无线对讲机 120 台,作为站检作业的辅助设备。

至 2005 年 12 月 31 日,实现无行车一般以上事故 2 080 天,无职工重伤以上事故 9 308 天,无设备大事故 15 686 天。

1997 - 2005 年西安客车车辆段(西安车辆段)生产指标完成表

附表 - 34

年份	段修(辆)	辅修(辆)	千辆公里
1997	539	968	216 975
1998	592	992	236 991
1999	681	1 200	254 988
2000	650	1 250	258 362
2001	650	1 200	230 560
2002	712	1 204	227 568
2003	782	1 220	244 319
2004	664	1 823	376 081
2005	675	1 680	395 817

注:表中数据选自《西安铁路分局年鉴》(1998 - 2005)、《西安铁路局年鉴》(2006)

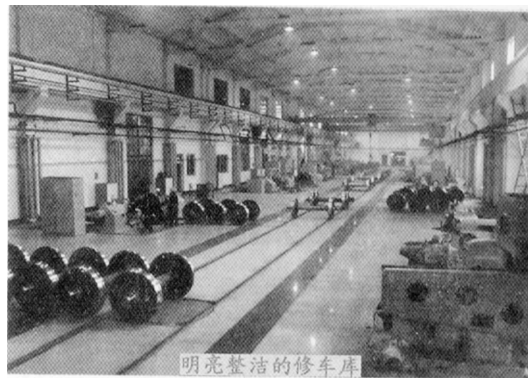
西安东车辆段

西安东车辆段位于西安市新城区太华路纱厂东街 95 号。1958 年 7 月筹建,1965 年 3 月建成投产。承担由西安车辆段分离出的各类货车车辆检修。隶属西安铁路局。1970 年 12 月改属西安铁路分局。2004 年 11 月,宝鸡车辆段撤销,整建制划交西安东车辆段,其中客车部分划归西安客车车辆段。管辖新丰镇、西安、宝鸡枢纽及陇海线社棠至华山区段、咸铜线、梅七线、西韩线、西户线、西康线(新丰镇至长安)、宁西线(新丰镇至商南)、宝中线(虢镇至安口窑)、宝成线(宝鸡至阳平关)计 1 723.4 公里,安全保证区段 3 588.2 公里。主要担负铁路货车定期检修、通过修、罐车洗刷和轮对厂修以及列尾装置修、管、用等任务,并负责段管内各厂矿企业自备车各级修程的检修任务。

2005 年末,有行政科室 11 个:办公室、劳人科、财务科、材料科、安全科、调度科、技术科、验收室、职教科、武保科、电子计算室;党群科室 1 个:党群工作室。生产车间 27 个:梅家坪、华山、韩城、新丰镇一场、四场、五场、西安站一场、二场、四场、西安西站、宝鸡东一场、四场、五场、凤州、千河列检所;西安西、新丰镇、宝鸡站修所;修车、配件、设备、车轮、厂改车间;西安、宝鸡红外车间;西安、宝鸡列尾车间。有生产班组 153 个。职工 3 674 人。其中男 3 195 人,女 479 人,干部 267 人,工人 3 407 人,中共党员 1 419 人,共青团员 255 人。



西东车辆段检修库一角



明亮整洁的修车库

西安东车辆段有各类机械动力设备 654 台,总值 19 229.80 万元,净值 13 589.32 万元。段修库内设修车线 4 条,段修台位 20 个,既有货车提速改造台位 8 个。宝鸡、西安西、新丰镇 3 个站修所共有站修台位 66 个。车轮场占地 1 650 平方米,存轮能力 9 000 对。洗罐所设洗罐台位 4 个。关键设备主要有轮对压装机、数控车轮车床、数控车轴车床、微控轮对自动测量机、

微控轴端螺栓紧固机、轴颈车磨床、轮轴顶压机、构架冲洗机、轴承不退卸诊断仪、轮对除锈机、磁粉探伤机、微控超声波探伤机、轴承压装机、轴承推卸机、轴承配件清洗机、轴承脱脂除锈机、制动阀试验台、摇枕侧架抛丸除锈机及探伤机、侧架液压铆钉机、车钩成套组装机及分解机、空气压缩机、热处理电炉、桥式起重机、制动梁抛丸除锈机、车体翻转机、列检作业监控系统等。

1996 - 2005 年西安东车辆段生产指标完成表

附表 - 35

年份	货车段修(辆)	货车辅修(辆)	货车通过修(万辆)	货车临修(辆)
1996	5 202	9 500	708.7	...
1997	5 503	11 268	712.0	3 335
1998	5 501	14 833	706.2	5 039
1999	5 501	15 901	661.5	5 134
2000	5 370	15 000	518.1	6 085
2001	5 500	14 420	561.2	11 376
2002	5 315	14 550	700.0	13 401
2003	5 675	13 885	750.0	10 296
2004	5 735	11 714	1 136.0	16 907
2005	6 069	13 250	1 033.0	15 111

注:表中数据选自《西安铁路分局年鉴》(1997 - 2005)、《西安铁路局年鉴》(2006)、《统计资料》(1996 - 2005)

安康车辆段

安康车辆段位于安康市汉滨区关庙镇,1976年8月成立,1978年4月1日投产。安康车辆段属客货混合车辆段,段部占地面积11.1万平方米,主要担负货车运用维修、定期检修、列尾、红外和配属客车维修保养以及汉中至北京西、汉中至广州、安康至神木、安康至西安等18列旅客列车乘务工作。管辖里程974公里,范围为襄渝线东至胡家营车站西进站信号机(130公里),南至梁家坝站南出站信号机(275公里),阳安线至阳平关东进站信号机(361公里),西康线至长安站北出站信号机(208公里);货车责任里程1980公里,保证区段为安康东至襄樊北、重庆西、广元、宝鸡列检所;客车责任里程7019公里。有段修台位9个,站修台位22个(安康12、勉西10),配属客车405辆,其中,硬座车142辆(其中双层硬座51辆),硬卧车98辆,空调车205辆;有各类机械动力设备638台,主要有车轮数控车床、轴颈车床、闸瓦托铣床、微控制动阀“701”“120”试验器、微控单车试验器等;有列尾主机320台,红外探测设备74台,车号设备8台,平轮

设备 2 台,电脱设备 18 股道。固定资产总值 5.56 亿元。

2005 年设 8 个科室:办公室、劳动人事科、财务科、安调科、材料科、验收室、职工教育科、技术科。14 个生产车间,其中货车通过修车间 4 个:安康东一、二、三场列检所、勉西列检所;货车定期检修车间 4 个:检修车间(段修)、配件检修车间、安康东修(辅修、临修)、勉西站修;客车车间有客技站、乘务车间、客列检三个车间;设备车间 1 个;列尾车间 1 个;红外车间 1 个;生产班组 99 个。党群组织设党委办公室。有职工 1 516 人,其中男 1 182 人,女 334 人;干部 124 人,专业技术人员 79 人,高级职称 3 人,中级职称 16 人,初级职称 60 人。文化程度:大专及以上 84 人,中专 149 人,高中 609 人,技校 299 人,其他 251 人。有工人 1 392 人,工人高级技师 1 人,技师 8 人,高级工 524 人,中级工 289 人。

至 2005 年 12 月 31 日,实现行车安全 654 天,人身安全 1 262 天,未发生一起责任“辆故”及以上事故,消灭路风不良反应事件。

1990 - 2005 年安康车辆段经济技术指标完成表

附表 - 36

年份 \ 项目	收入 (万元)	成本 (万元)	利润 (万元)	劳效(辆 /人年)	客货车通 过修(辆)	货车段 修(辆)	货车辅 修(辆)	货车轴 检(辆)	客车辅 修(辆)	效验合格 率(%)
1990	1 258.51	1 258.39	0.12	10.28	2 234 013	2 606	4 002	3 505	237	98.2
1991	1 406.11	1 403.19	2.92	10.68	2 430 349	2 610	4 050	3 235	276	98.1
1992	1 909.64	1 905.39	4.25	11.39	3 054 743	2 618	4 052	3 300	321	97.7
1993	1 913.14	1 912.16	0.98	12.83	2 823 777	2 615	3 601	3 182	380	98.0
1994	2 856.02	2 855.99	0.03	12.57	2 851 621	2 520	3 571	2 630	412	97.7
1995	3 433.33	3 434.28	0.05	13.17	2 983 598	2 650	3 242	1 464	330	97.8
1996	3 353.08	3 353.08	—	13.16	3 110 540	2 740	3 070	1 247	425	98.4
1997	3 895.37	3 895.33	0.04	13.99	3 376 368	2 700	3 400	1 222	409	96.6
1998	4 010.72	4 010.68	0.04	15.16	3 200 250	2 701	4 000	1 100	372	95.7
1999	4 577.08	4 576.23	0.85	17.07	3 397 284	2 700	4 500	650	396	95.4
2000	5 304.32	5 303.54	0.78	17.07	3 408 252	2 558	4 500	511	456	96.1
2001	5 722.45	5 721.70	0.75	19.52	2 474 703	2 565	4 530	270	555	96.7
2002	4 710.77	4 210.36	0.41	21.51	3 174 586	2 610	5 350	—	—	95.7
2003	4 687.44	4 686.58	0.86	20.51	2 933 700	2 830	5 480	—	—	95.5
2004	5 590.36	5 589.90	0.46	18.01	3 105 400	2 677	5 360	—	500	95.8
2005	…	…	…	…	3 075 200	2 835	5 300	…	400	…

注:表中数据选自《安康铁路分局年鉴》(1991 - 2005)、《西安铁路局年鉴》(2006)、《统计资料》(1990 - 2005)

二 巴山精神的形成与发展

西安铁路局党委、西安铁路局联合调查组

西安铁路局安康工务段巴山工务车间(1978~2005年称巴山工务指导区),地处山险涧深、人烟稀少、荒凉闭塞的大巴山腹地,担负着襄渝铁路81公里线桥设备的养护维修任务。有干部职工175人,其中干部9人、工人166人,男职工171人、女职工4人,共有党员51名,团员54名。下辖9个班组,分布在管内4个站区和2个乘降所;车间党总支下设巴山、松树坡、麻柳、毛坝关四个班组党支部。34年来,面对极其艰苦的自然环境和工作条件,车间党总支在各级组织的精心培育下,带领广大职工在艰苦卓绝的生产实践中铸就了以“吃苦为荣、艰苦奋斗、无私奉献、奋发进取”为内涵的巴山精神。

30多年来,巴山铁路人身处巴山,胸怀大局,情系铁路、服务人民,敢为人先、勇创一流,艰苦创业,奉献无悔,在平凡中创造了骄人的业绩:把管内线路由“担心线”养护成“安全优质线”,创造了34年无安全事故(截至10月30日实现了安全生产12089天);培育出5名省部级劳模和1名铁道部标杆班组长;连续举办了31届“路地奥运会”,建立起了路地、军民和谐融洽的站区环境,成为全路唯一不设围墙的站区。2009年10月1日,老一代巴山铁路人、现西安铁路局安康工务段工会主席王宝刚被国家体育总局选为职工体育工作者代表,登上国庆六十周年庆典体育成就彩车,在天安门接受了国家领导的检阅;形成了一个“人才成长的摇篮”,先后从巴山成长了一名局领导干部、8名副处级以上领导干部,为上级机关输送人才89人;打造了一个“社会实践的大课堂”,陕西师范大学、西南交通大学等6所院校将巴山确定为社会实践基地;赢得了路内外广泛关注和赞誉,《人民日报》《经济日报》等上百家新闻单位报道了他们的先进事迹,反映巴山精神的电视专题片《巴山路魂》曾在中央电视台黄金时间播出,并被中组部推荐全国发行;2011年7月1日,在中国共产党90华诞之际,巴山工务车间党总支被授予“全国先进基层党组织”光荣称号;30多年来,先后有9位国家和省部领导人为巴山精神题词,中共陕西省委将之誉为“新时期的延安精神”;巴山车间先后获得“全国五一劳动奖状”、“全国青年文明号”、“陕西省工人先锋号”等局级以上荣誉97项。

一、巴山精神形成发展的基本概况

巴山工务指导区成立于1978年,与改革开放同步。面对恶劣的工作生活环境,党支部始终坚持“养路先育人,育人先铸魂”的指导思想,坚持不懈地对职工进行艰苦奋斗

的教育,带领干部职工安心山区、艰苦创业,硬是把“担心线”变成了“放心线”,使列车通过速度提高了四倍,涌现出了一批爱国爱路、安心山区、无私奉献的事迹和人物。随着我国市场经济体制的不断完善和深化,巴山精神的内涵不断丰富和发展。1987年,《人民日报》《经济日报》等13家新闻单位联合采访报道了巴山工务指导区的先进事迹,在社会上引起强烈反响和广泛关注。原安康铁路分局党委适时对巴山铁路人的事迹和经验进行了总结,归纳提炼出了以“吃苦为荣、艰苦奋斗、无私奉献、奋发进取”为内涵的巴山精神,并将之具体为“安心山区的奉献精神、开拓进取的拼搏精神、艰苦奋斗的创业精神和坚定乐观的自强精神”。

巴山精神的成熟与巩固,始终与铁路加快发展、科学发展同步。90年代初,巴山精神享誉全路、闻名全国,在路内外产生了积极反响。仅1990年,“巴山精神报告团”在路内外作专场报告达41场次,听众10万多人。先后有9位省部级以上领导为巴山精神题词,中共陕西省委将之誉为“新时期的延安精神”。1995年,巴山工务指导区党支部被铁道部授予全路“党支部十面红旗”称号。1998年,原安康铁路分局党委形成深化巴山精神规划,并通过持续不断的弘扬和发展,巴山精神实现了从“艰苦奋斗、育人铸魂”到“奋发有为、催人成才”的升华,巴山成为全分局“思想教育的基地、人才培养的摇篮、各项工作的火车头”。西安铁路局成立后,局党委高度重视巴山精神继承和弘扬,通过研讨定方向、树旗抓示范等措施,不断深化发展巴山精神。2007年巴山党总支再获全路“先进党支部标杆”称号。目前,全局上下正在巴山精神的引领下,凝心聚力,奋发图强,加快推进路局科学发展。

二、巴山精神形成发展的基本经验

巴山精神是一代又一代巴山铁路人辛勤付出而又为之骄傲的精神财富,她激励着一代又一代巴山职工忘我付出、努力奋斗,用汗水、智慧保证着襄渝铁路大动脉的安全畅通。深入探析巴山精神的形成发展过程,我们认为主要有以下基本经验。

1. 源于对思想工作的常抓不懈。大巴山区贫瘠荒凉,自然条件十分恶劣,是我国四大贫困地区之一。当年新工初进巴山,面对悬崖峭壁和深沟峡谷,有的哭哭啼啼要调走,有的想方设法跑调转,有的自暴自弃混日子。许多来过巴山的人都深有感触地说:在这里工作,本身就是一种奉献。即使山区面貌得到巨大变化的今天,今年仍有9名新分配到安康工务段的大学生不辞而别。如何安心留人,成为历届党支部必须解决的首要问题。他们首先从育人铸魂入手,拴心留人。一是以光荣的传统教育人。当年,党支部率先在全路创办了第一所站区职工业余党校,对站区内一茬茬党员职工进行系统的理想信念、敬业爱岗和艰苦奋斗的延安精神教育;组织职工为修筑襄渝铁路献身的32名烈士扫墓,缅怀先烈壮举;开办荣誉室,记录劳动者的足迹,让奉献者受到尊重。30多年来,不管社会上刮什么风,每逢清明节,他们组织职工为烈士扫墓、描碑文雷打不动,每月一次瞻仰荣誉室活动雷打不动,定期组织收看反映第一代巴山铁路人奋斗史的纪

录片《巴山路魂》雷打不动。通过开展这些教育活动,“巴山的条件确实苦,但它却在祖国的版图上。铁路修到这里,总要有人来养护,我不来别人就得来。既然来了,在一天,就要干好一天”,第一代巴山铁路人平淡但坚强有力的话,深深地扎根在一代代巴山铁路人心中。如今,“在巴山一天,就要干好一天”和安心山区、爱路爱岗,已成为巴山铁路人的信念和行为准则。二是以崇高的精神塑造人。巴山精神形成后,党支部充分运用巴山精神教育人、鼓舞人、塑造人。对每一批青工,他们都要邀请陕西省劳模、被称为“钢筋混凝土式的工长”解和平,被铁道部命名为“艰苦环境的建设者”张莉,向职工讲理想、讲信念、讲贡献,谈自己人生观的变化。每次获得先进荣誉后,都要组织职工开展“面对荣誉怎么办”的讨论,举办新形势下传承巴山精神座谈会。这些被他人已经淡忘的正规、传统的教育形式,他们却整整坚持了20多年。今年,安康工务段把新分配来的173名大学生全部集中到巴山站区进行巴山精神教育,深深地打动了新一批劳动者的心。之前有近一半想离开山区的见习生,学习后,121人主动申请留在巴山工作,132人向党组织提交了入党申请书。见习生于震在学习体会里写道:来到这里,我一度有离开的想法,但通过一周的培训,让我深深地感受到了巴山精神的伟大和魅力。作为后继者,我将勇敢地接下这面旗帜,让巴山精神在我们这一代人手里传承,永远在巴山上飘扬!三是以火热的情感关心人。多年来,党支部一班人始终做到清楚职工思想动态、家庭情况、个体性格、业务状况、婚恋情况等“五清楚”,坚持职工家庭出险必慰问、职工间发生矛盾必调解、职工的成长进步必关心等“十必须”。他们将每月30日定为“情绪发泄日”,鼓励职工敞开心扉指出管理中的问题,探索开展情绪管理和心理按摩。松树坡、新麻柳两个工区位于半山腰,远离村镇,极为封闭、荒凉。他们坚持每月给站区伙食团送粮、油、肉、菜,并要求所有到这两个工区检查工作的干部,捎带职工生活必需品。目前,这已成为全体干部的自觉行动。针对青工远离亲人、常想家,一些老职工与妻子长年两地分居、引发家庭矛盾等问题,专门开办家属探亲房,主动帮助职工联系家属探亲。养路工找对象难,巴山的养路工找对象更难。30多年来,党支部一班人始终把为大龄职工找对象放在心坎上。他们深感,我们的职工养护好的铁路,使多少亲人团聚,使多少恋人相会,但不能让他们没个自己的窝、自己的家!原桥隧领工员管煜为了给大龄青年牵线搭桥,他不知跑了多少路,磨了多少嘴,一个不行再介绍一个,做通了姑娘的工作,又做姑娘父母的工作,3年下来竟在巴山撮合了12个家庭。就在他促成一桩桩美满姻缘的时候,他的妻子却一个人背着患先天性肌营养不良的孩子辗转奔波于北京、上海等地,为幼小的生命寻求着生的希望。这浓浓的巴山情感染着每一名劳动者。在巴山,尽管没有人喊“要扎根”,却一扎下来就是5年、8年,为建设山区铁路献出了青春年华,有的甚至在巴山安家立业30年。在巴山待过的人都说,这里的情最真、这里的情最浓。青工赵青2008年3月曾下海经商,但一年多后又回到了工区,并成长为一名技术骨干,用他的话说就是,虽然在外能挣钱,但精神很空虚;在巴山上班,虽然辛苦,但有人关心,

活得有价值。

2. 源于于精神文化的热烈追求。当年,巴山地区职工的生活环境和条件极其艰难,吃粮要翻70公里的山路去背;喝水要到几公里以外去挑,吃饭常常没有菜;看不到电视,也听不清收音机,青工们每天唯一的娱乐就是到火车站看火车,夜里喝酒、敲洗脸盆、学动物叫。即使物质文明高度发达的今天,处在半山上的新麻柳工区,9名职工仍住在农民家里,刮风下雨常停电,电视看不成、手机打不成,青工们精神异常寂寞和苦闷,他们说,这里的生活真熬煎人。越是艰苦的工作,越是恶劣的环境,越要有坚定的信念、自强的精神。面对现状,一代代巴山铁路人坚定一个信念就是,不能向命运低头。一是用双手改变面貌。在党支部发动下,职工们发扬延安精神,向艰苦环境宣战,展开了轰轰烈烈的自建家园活动,他们义务奉献30000多个工时,自己动手砌水池、架水管、引山泉,解决了吃水难问题;买设备、办磨房,加工原粮,解决了吃粮难问题;开荒地、种蔬菜、养起鱼鸭,解决了吃菜难问题;移石运土,开山凿路,在乱石坡上修建了两条长500米的环山水泥台阶路,解决了出行难问题……青工们不仅用自己的双手不断改变了巴山,而且提升了思想境界,磨砺了意志。经过30多年的建设,今天的巴山面貌焕然一新,巴山人体验到了创业的幸福。二是用热情办好巴山路地群众运动会。为活跃职工文化生活,改善职工精神面貌,1981年,党支部一班人决定筹办体育运动会。他们带领青工们平整出半个篮球场,用铁道兵留下的废旧钢管焊制了蓝球架,上山砍来竹子当接力棒,背来沙子填平了小院,于当年11月8日举办了首届巴山运动会。这一办就是31年,而且比赛项目逐届增多、内容逐届丰富、规模逐届扩大,成为全国持续时间最长的企业综合性运动会。运动会的举办,打破了大山的寂静,带来了欢声笑语,充实了劳动者的精神世界,进一步锤炼了巴山铁路人勇敢面对困难和挑战的坚强意志。三是用文化打造精神高地。历届党支部高度重视精神文化对育人铸魂的巨大作用。党支部成立之初,就用老式手推油墨印刷机,开办了《道石》小报,传播知识、交流思想,引导职工抒发劳动情怀,丰富了职工的精神家园。随后,建立了拥有2000多册图书和彩电、台球等文化用品的职工活动室。在职工中开展读书活动,成立了文学创作、书法、摄影、美术、体育、音乐、根雕、编织等十几个兴趣小组。近年来,还先后建立“网吧”、“电子书屋”,满足职工求知求新的学习需要。坚持开展义务劳动,大力推进小菜园、小养殖,建设共青团公园;组织职工用废旧料、旧器具,制作印记铁路发展、激励创新斗志、富有文化内涵的生态文化作品。特别是他们用富有创意的手法,记载职工义务劳动成果,成为教育一代代巴山铁路人的精神文化产品,生动地诠释了精神变物质、物质变精神的辩证法。现在,在巴山站区每一间单身宿舍里,都悬挂有“斗室铭”书画作品,类似“身处斗室,志存高远,心系安全,爱岗敬业……”等内容的《斗室铭》,催人奋进,陶冶着巴山铁路人高尚的情操。

3. 源于对确保畅通的矢志不移。巴山工务车间管内90%以上是桥梁隧道,囊括了

襄渝铁路隧道最长、坡道最大、桥梁最高、曲线半径最小、海拔最高、生活条件最差六个之最,尤其是5 334米长的大巴山2号隧道,修建于70年代,常年流水不断、病害频发,曾是全路掌握的重点病害区段。襄渝二线新大巴山隧道,全长10 658米,标准等级高,维修难度大。面对严酷现实,历届党支部带领全体干部职工,以特别能吃苦、特别能忍耐、特别能战斗、特别能奉献的超常付出和严实细准的科学态度,确保运输安全畅通。一是用汗水保安全。针对襄渝铁路老线基础条件差、设备不配套的情况,他们迎难而上,带领职工以高度的主人翁责任感,全身心地投入大打线路质量翻身仗、持久战之中。他们克服洞内阴暗潮湿、空气混浊、施工不便等困难,几十年如一日地奋战在5 000多米长的巴山2号隧道中,他们每天早上8点进洞,晚上6点收工,中途吃在洞内,一干就是一整天,硬是把被日本专家判了死刑的大巴山隧道的列车运行速度,由原来限速15公里提高到今天的90公里,把“担心线”变成了“放心线”。目睹了这些,日本专家十分钦佩地承认:这是一种顽强的精神所创造的奇迹!2000年7月13日,陕南发生特大洪涝灾害,管内发生52处山体滑坡、塌方落石等险情,襄渝线行车被迫中断。险情发生后,党支部立即调兵遣将,火速奔赴受灾现场,每天平均苦战16个小时,饿了啃一袋方便面,困了就地打个盹,嗓子喊哑了,大家的双手磨破了,但没人叫一声苦、喊一声累。经过夜以继日的170多个小时的战斗,终于使钢铁大动脉得以畅通。2008年汶川大地震后,宝成铁路109隧道塌陷、全线运输中断,襄渝线成为入川救灾物资运输的生命线。为确保生命线畅通,所有干部职工全力以赴投入抗震救灾,他们放弃休息,加密设备巡视和检修养护频次,确保设备质量,为保障人民生命财产安全,保障抗震救灾物资运输做出了突出的贡献。30多年来,巴山的职工换了一茬又一茬,但迎难而上的作风像接力棒一样不断往下传。二是向科技要安全。30多年来,他们始终坚持科技养路的思路不动摇、不松扣,这是他们不断铸就安全生产新辉煌的重要法宝。九十年代,他们针对承轨台碎裂的“老大难”问题,指导成立“QC”小组攻关,运用“钢化纤维技术”,彻底根治了这一积患。近年来,他们敢为人先,率先试用威克捣固棒、手持螺栓两用机等一系列最新养路机具,积累经验后推广全段;针对山区雨情难掌握、常发短时大暴雨等突出特点,自行研制视频监控装置,为上级防洪决策实时提供第一手资料。同时,他们组织技术骨干开发《应急管理电子程序》,以机控代人控,严格防断、防胀等应急工作程序;研发和运用《天窗修日报和月报电子模版》、《三级作业命令票审批模版》等管理软件,有效地卡控了班组“黑施工”、违章指挥和用料浪费等问题。先后完成攻关课题15项,其中10项被路局、段推广,产生经济效益320多万元。科技小组的成立,也为新一代巴山铁路人展示自我、实现个人梦想提供了舞台,使他们找到了企业共同愿景和个人愿景的契合点。三是强管理促安全。2006年,他们协调电务、供电等单位,率先推行“小集中修”,有效地提升了维修质量和效率。全面推进安全风险管管理,制定《动静态检查综合分析制度》、《轨检车成绩达标奖励制度》,着力解决检查不精确的问题,不断调动全员作业

热情。针对新大巴山隧道要求维修精度高的实际,探索推行“工厂化单元修”和推行“第三方查看与分析”,加大检查复查密度,确保线路质量。积累“婆婆嘴”、“黑包公”等经验和做法抓劳动安全,实现了零伤亡目标,管内线桥设备养护合格率和优良率始终保持在100%。

4. 源于对创先争优的生动实践。30多年来,巴山党总支深知创先争优活动的巨大魅力。在创业初期,他们就响亮地提出了“一名党员一面旗”的口号,并保持5支党员突击队常态化。工作中,他们建机制、选准人、加强党支部建设;抓培训、勤练兵、提升党员的素质和能力;重培养、用好人,实施人才培养战略;选载体、搭平台、组织党员在不同的岗位上争最佳、创一流。广大共产党员率先垂范,事事走在职工的前面,影响着一代代巴山铁路人立足岗位、艰苦创业。一是在奉献山区上争先。老一代巴山人、后任副段长的陈佩忠,1987年从段内条件最好的紫阳调来巴山的第一件事,是把妻子从条件好的安康工务段调到巴山当桥隧工,安家 in 巴山。支部委员、老党员贾耀财离开巴山后,深知巴山这最艰苦的地方也需要人养护铁路,便硬是让自己的女儿贾学珍接替他来到巴山,一干就是十多年。30多年来,除非家庭有迈不过的坎,在巴山的党员无一人主动提出调离巴山。看到这些,那些曾想返回平原和大城市的职工,坚定了“志在巴山养好路”的决心,他们说:党员个个扎根在巴山,咱们还说啥!今年新分到松树坡工区的十多个来自黑龙江、山东等地的见习生也纷纷表示,一定会立足岗位干好工作,绝不“掉链子”,一个也不走!二是在急难险重任务中争先。工作中,最艰苦的岗位,党员争着去,最危险的工作,党员冲在前,以自身的模范作用影响和带动着周围的职工。在襄渝二线开通的关键时期,由7名党员组成的卸料碴突击队,不管白天黑夜,他们随叫随到,几乎每天工作十几个小时,超强度、大负荷的劳动使好几个党员累倒累病了,但40多天没有一个人回过家,有的还因严重的粉尘引发了肺炎。在提速增吨线路质量整治突击战中,党员工长王庭虎带领党员突击队整治设备隐患,患感冒高烧不退,他把大夫请到工区来为他输液体。为了节省时间,他总是将医生调好的点滴速度调到最快,一边打针,一边吃饭。打完针,又带上职工投入到紧张的病害整修工作中。党员的行动是无声的命令,全体职工以党员为榜样,人人奋勇向前,出色地完成了任务。还是这个王庭虎,参加工作20多年里一直在巴山,只有初中文化程度的他通过刻苦钻研,探索出了道岔养护四步法,在全局推广,光荣地登上了“感动西铁十大人物”排行榜。在他的带动下,他周围职工的身上,都有一股子团结一心干工作、如饥似渴学业务、真打实干争一流的劲头。巡道是最苦、最危险的工作,常年单独作业,安全和心理压力大,许多人都不愿意干。但共产党员苏光辉却主动申请干,而且一干就是13年,多次被评为优秀巡道工。三是在廉洁自律上争先。巴山党支部一班人清醒地认识到,自身要求不严,就会削弱党组织的凝聚力,也有可能彻底毁了巴山精神这面旗帜。因此,他们坚持“干部不能特殊,党员没有例外”的要求,自觉律己从严,自觉接受监督,坚决抵制和纠正各类不正之风。30多年

来,巴山党支部换了一茬又一茬,但无一人违纪,始终保持着这面红旗的纯洁性。四是在铸魂育人上争先。这里的党员不仅自己站得端、行得正、冲得上,而且树立了“不让一个职工掉队”的责任意识,积极参与“一帮一”结对子活动,与职工结成思想型、兴趣型、业务型帮教对子,并通过以心换心的过细工作,使一批批后进职工都先后跨进了先进行列。青工小郑八十年代原是一个到处惹事的野马,到巴山后,思想波动大,工作消极。党员李继东与他结对子,苦口婆心诱导启发,耐心细致帮助教育,终于使他走上了勤奋学习、拼命工作的人生新历程,入了党,被评为原安康分局新长征突击手,后来成为巴山党支部第8任书记。在党组织的引领和党员的带领下,他们造就了一支“以苦为荣、纪律严明、善打硬仗、敢于胜利”的职工队伍,30多年来,在上千次线路整修翻身仗和驰援其他车间、单位的抢险突击战中,这支队伍靠不怕吃苦、迎难而上、连续作战的顽强作风,攻无不克,每仗必胜,涌现出了一大批先进事迹和人物。2000年的一天,职工王佩迪参加一起抢险任务,正在紧要关头,突然接到妻子早产的消息,他第一句话就是“等抢险完了我马上回来”。可就是这一等,带给他终生遗憾:小孩生下时严重缺氧,当地卫生院处理不了,待巴山干部职工跑到车站要了两分钟的货车停车点,把他的妻子和孩子送到万源市医院时,小孩因缺氧时间太长,患上了脑瘫,如今孩子12岁了,还不太会走路、说话……这些辛酸的故事,见证着巴山职工对铁路的炙热情怀。听完巴山铁路人一个个动人的事迹,西安铁路局党委书记江涛满怀深情地说:“巴山人的付出,黑水河不会忘记,大巴山不会忘记,中国铁路更不会忘记!”

5. 源于对路地文明的共建共促。巴山党总支深知,离开了当地政府和军民的支持和帮助,铁路运输不可能长治久安。30多年来,他们在融洽地处理好兄弟单位关系的同时,始终把当地驻军、当地老百姓当亲人,积极当好构建和谐站区的“火车头”。守卫长大隧道的官兵当年没有房住,他们就腾出最好的房子给队伍,自己的干部职工却搬进了铁道兵留下的石板房。对于当地老百姓,一是倾力支持当地教育事业。30多年来,他们为巴山小学建球场、修道路,援助各种教学设备,为寄宿学生购买生活用品,全力帮扶多名贫困学生完成学业,联系中国青少年扶贫基金会建成了一座图书馆,今天,巴山小学已经成为该县教学设备最先进的学校。二是积极支持地方公益事业。34年来,党总支先后为巴山当地人民群众修建各种便民桥4座,修建便民路10条,并共建了巴山路地和谐广场,硬化了巴山街道。这些举措,有力地支援了地方经济社会的发展,促进了健康文明和谐乡风的形成,也营造了路地共保铁路运输安全的良好局面。巴山沿线群众自愿担当铁路安全畅通的“宣传员、观察员、防护员和战斗员”,成为了一支重要的爱路护路力量。在每年防洪防汛中遇有险情,当地的老乡都积极参与义务抢险。2000年巴山站内,大巴山三线隧道出口发生崩塌落石200余立方,当地驻军第一时间赶到现场进行警戒,地方政府在第一时间组织机关干部、教师、基干民兵160多人全力抢险,却婉言谢绝了铁路提供的3.3万元抢险工费。2007年至今,先后有11人次第一时间报告了塌

方、落石等险情。巴山管内修建铁路封闭网,从未发生一处农民阻挠施工的现象。

6. 源于各级组织的倾力扶持。巴山精神离不开各级组织和部门的精心呵护、培育和浇灌,情暖巴山人、共铸巴山魂。一是组织上精心培育。在巴山精神的培育过程中,原陕西省委书记张勃兴、安启元和副书记牟玲生等领导前来巴山视察、调研和考察工作,给予热情帮助和指导。原国务委员陈俊生听了他们的事迹后欣然题词:“弘扬巴山精神,确保安全畅通。”全国职工思想政治工作研究会原副会长赵荫华评价说:“雷锋精神在巴山,铁人精神在巴山,最可爱的人在巴山”。原铁道部部长李森茂等部、局领导进行了指导和帮助。西安铁路局成立以后,局党委多次深入研讨新形势下如何进一步弘扬巴山精神,继续加大对先进典型的培育力度,为巴山精神的深化弘扬提供了坚强保证。二是政策上给予倾斜。建立科学的人员进出机制,欢迎愿意来巴山工作的人在这里“镀金”。对有发展潜力的干部及时输送到巴山进行磨炼提高,对在巴山做出突出成绩的优秀人才适时提拔,对在巴山工作到一定年限的职工及时调出,绝不让奉献者献了青春献子孙。原巴山工务指导区团支部书记张莉家在咸阳,夫妻长期两地分居,孩子也没有人带。但是为了工作,她从来不提自己的困难。组织上积极出面联系,帮她在咸阳找到接收单位,办好一切调动手续。当她接到调令的时候,才哭泣着说:“没想到、没想到……领导考虑得这么周到。”同时,在分房上照顾。老职工徐光洁在巴山连续工作了20多年。去年分新房时,段明确规定,不用打分排队,第一个挑。三是物质上给予保障。30多年来,各级组织始终高度重视巴山物质文明建设,大力改善巴山工作生活环境条件,倾力解决巴山干部职工的生产生活难题。在全局第一个为巴山站区安装了卫星地面接收站;在陕南地区第一个为巴山站区铺设了供暖设备;打破在沿线小站不建职工住宅楼的规定,为巴山站区干部职工修了一栋四层高的家属住宅楼……

巴山精神从落地生根到成长壮大,经过时间的砥砺和实践的考验而经久不衰、历久弥新,具有强大的生命力。巴山精神的形成和发展,是所有巴山精神的引领者、创业者、培育者、守护者、捍卫者、传播者用心血、汗水和智慧共同浇铸的结果,是西安局全体干部职工共同的宝贵精神财富,也是全路精神文明建设的重要成果。

三、巴山精神的时代特征和基本内涵

追寻巴山精神形成发展的历史轨迹,探究深刻内涵,阐释普遍价值,其时代特征集中体现在以下六个方面:

1. 巴山精神体现了鲜明的时代性。时代精神反映社会发展方向,引领时代进步潮流。巴山精神的孕育、形成和发展,始终与改革开放同步,与铁路科学发展同行,呈现出鲜明的时代特征;始终受到时代发展、铁路发展的深刻影响,代表着时代发展、铁路发展的方向;始终离不开巴山铁路人的创造与奉献,引领着巴山铁路人的思想与行动。巴山精神的孕育过程体现了时代要求。70年末80年代初,面对当时大巴山区物资相对匮乏、自然环境恶劣和襄渝铁路建成初期技术装备较为落后的状况,巴山铁路人积极响应

时代号召,以大无畏的英雄气概和坚定乐观的信念,主动向恶劣自然环境和极其困难的工作生活环境宣战,自己动手,用智慧和汗水改善环境,丰富文化生活,精心养护线路,这是以“吃苦为荣、艰苦奋斗、无私奉献、奋发进取”为内涵的巴山精神应时而生的时代背景和现实条件。巴山精神的形成过程体现了时代内涵。80年代至新世纪以来,改革开放、市场经济大潮波涛汹涌,铁路加快发展、科学发展日新月异,这些时代特性、特征和新变化不仅深刻影响着巴山铁路人,而且不断为巴山精神赋予了“创新实践”、“科学求实”、“自信自强”等新的时代元素和内涵。巴山精神的继承和弘扬需要紧跟时代步伐。30多年来,一代代巴山铁路人在巴山精神的激励、引领下,积极践行“人民铁路为人民”的宗旨,不断抵御各种社会思潮的影响和经济利益的诱惑,始终走在确保安全畅通,服务经济社会发展、服务人民群众的时代前列。当前,面对铁路科学发展的新形势新任务新要求,继承和弘扬巴山精神,就是要始终坚持兼容并蓄、海纳百川、与时俱进,不断赋予巴山精神以新的时代内涵;就是要牢牢把握铁路安全发展、科学发展的时代特征,强化“安全是铁路饭碗工程,服务是铁路本质属性”的理念,心系铁路,服务人民,保障畅通。

2. 巴山精神体现了求实的科学性。巴山精神的培育和弘扬,始终以科学的理念为指导,以实事求是的工作态度为保障,以关注人的利益、尊重人的需求、促进人的发展为基础,是科学的世界观和方法论的体现,彰显了科学理性,始终倡导科学的理念。30多年来,从1978年6月巴山工务指导区成立至今,无论是当时的紫阳工务段,还是现在的安康工务段,各级组织始终在提倡“不要求扎根,但要求安心;只要职工有奉献,组织就要有关怀”的理念,这是巴山精神历久弥新和具有强大生命力的重要保证。始终坚持实事求是、一切从实际出发。在安全管理上,从靠汗水保安全、养护线路,到立足山区铁路气候多变、双线自动闭塞车流密度加大,以及新技术新装备投入带来的新情况、新变化,积极推行“单元修”、“观天养路”等科学的线路养护方式。30多年来,巴山铁路人始终坚持实事求是,尊重客观事实,把握客观规律,一切从是否有利于安全畅通、是否有利于队伍稳定、是否有利于人才发展的角度出发,以科学的理念狠抓管理,以科学的方法养护线路,以科学的方法培养人才,扎扎实实地解决了安全生产中的诸多具体问题,有力确保了安全生产的持续稳定,创造出了连续34年无一切责任事故的辉煌业绩。始终关注人的利益、尊重人的需求、促进人的发展。30多年来,各级组织始终坚持重心下移、心系一线,实行资金投入、服务保障、人才培养等政策、措施,向以巴山为代表的一线艰苦站区倾斜。从最初的满足最基本生活条件,到实现站区面貌的巨大改观;从福利待遇倾斜,到分房优先考虑;从工作地域上照顾,到提职提级优先;从重培养提素质,到给位子压担子,全方位的措施保障,不仅及时满足了职工的个人利益需求,顺应了人的全面发展,确保了安心山区、安心工作,而且把巴山站区打造成了“人才培养的摇篮”和职工“思想教育的基地”,扩大了巴山精神辐射面,增强了巴山精神的社会影响力。当前继承和

弘扬巴山精神,就是要不断赋予巴山精神内涵的科学性,始终以科学的态度推进巴山精神的继承和弘扬,着力在干部职工的认同度上下功夫;就是要在各项工作的定位、部署、规划中,始终坚持以关注人的利益、尊重人的需求、促进人的全面发展为基础;就是要在各项工作的推进、落实中始终立足实际,注重把握客观规律、解决实际问题,坚持以科学求实的态度抓思想教育、抓安全管理、抓运输经营、抓党的建设。

3. 巴山精神体现了广泛的群众性。巴山精神的形成与发展,拥有着广泛的群众基础,始终贯穿着党的群众路线政策,处处体现着密切的党群、干群关系,融洽的军民、路地关系,以及和谐的站区环境。巴山精神是在不断密切党群、干群关系的过程中形成的。从30多年坚持党员干部下现场为职工带菜卖粮送药品,着力解决吃水难、吃粮难、吃菜难问题,到大幅度改善职工生产生活环境,从干部定期跟班作业,与职工同吃同住同劳动,到进职工家庭、到职工宿舍,与职工谈心交流,巴山铁路人始终坚持党的群众路线,积极转变工作作风,倾情关心关爱职工,融洽了党群、干群关系。巴山精神是在不断调动职工积极性主动性的过程中形成的。从30多年坚持干群同心确保安全生产,合力查找安全隐患、防控安全风险,到干部职工一起利用八小时工作之外的一小时修建进出工区的“创业路”,自己动手改造环境、美化家园,巴山铁路人始终注重不断调动职工参与安全生产和改善生活的积极性主动性,彻底改变了昔日陈旧简陋的站区面貌,建成了花园式站区、公寓式宿舍,实现了安全、安定、安心。巴山精神是在不断营造站区和谐环境的过程中形成的。从连续31年举办路地群众运动会,并使之成为享誉全国的群众体育运动奇葩,到每年定期开展军民路地共建、联谊交流,不断丰富站区精神文化生活。巴山铁路人始终注重营造和谐的站区环境,驻地武警、当地政府和群众主动参与“5.12”抗震救灾、防洪防汛、军事运输等艰巨繁重的线路保养、抢修任务,多次合力确保了襄渝铁路大动脉的安全畅通。新时期继承和弘扬巴山精神,就是要通过不断学习发展巴山精神的群众性,努力形成站区路内外各单位、各部门协调联动、团结协作的统一决心、统一意志、统一目标和统一行动;就是要在日常的工作中始终贯彻党的群众路线,不断密切党群、干群关系;就是要坚持依靠职工、充分尊重职工、细致关心职工、积极发动职工,努力形成合力确保安全畅通、服务人民群众的强大合力。

4. 巴山精神体现了引领的先进性。巴山精神是西安局的宝贵精神财富,自改革开放以来经久不衰,始终在提高职工思想境界、加强文化建设、提升工作业绩等方面发挥着巨大的示范引领作用,始终代表了铁路发展方向、职工队伍建设的方向和基层党组织建设的方向。精神引领为巴山精神的形成提供了不竭动力。以当年筑路人的牺牲精神激励养路人,用老一代巴山铁路人的创业精神激励新一代巴山铁路人,巴山人铸就巴山魂,巴山魂塑造巴山人。30多年来,一代代巴山铁路人在巴山精神的引领下,始终安心山区、艰苦奋斗、坚定乐观、自强不息、无悔奉献,思想境界不断提升,心灵不断净化,“巴山的条件确实苦,但它却在祖国的版图上。铁路修到这里,总要有人来养护,我不来别

人就得来。既然来了,在一天,就要干好一天”、“除了困难之外,我们还有双手”等多个思想共识、价值理念得到干部职工广泛认同,并付诸日常思想和行动之中。文化引领为巴山精神的继承提供了强大推动力。30多年来,无论是面对恶劣的自然环境和安心难、生活难、婚恋难的现实,还是面对苦闷、单调、孤独、自闭的精神常态,巴山党总支始终坚持“养路先养人、育人先铸魂”,积极把以巴山精神为核心的先进文化理念、价值取向认同融入日常职工的思想教育之中,持续开展社会主义核心价值观教育、革命传统教育和人生观教育,不断丰富群众文化生活,不仅让“老三声”(哭声、骂声、叹息声)变成了“新三声”(笑声、歌声、读书声),而且有效强化了职工坚定乐观、自信自强的文化品格和价值认同。典型引领为巴山精神的弘扬赋予了活的灵魂。“钢筋混凝土式工长”谢和平、“自己吊在桥上孩子拴在床上”曹美英、“新时期的巴山斗牛”王庭虎等一大批共产党员的先进代表,是巴山精神的集中体现、典型代表和不朽丰碑,是引领巴山精神的旗手,是激励一代代巴山铁路人的榜样。30多年来,巴山党总支始终坚持以巴山精神为引领,充分发挥党支部战斗堡垒作用和党员先锋模范作用,连续攻克了襄渝铁路线上的新老“六大之最”,出色完成了襄渝二线建设、重载扩能运输、防洪防汛、冬季扫雪等关键时期的重点任务,使巴山精神始终成为一面激励人、引领人的鲜艳旗帜。立足西安局实际,新时期继承和弘扬巴山精神,就是要不断丰富巴山精神的先进性,以文化的力量引领推动全局企业文化建设、基层党组织建设和艰苦站区职工队伍建设,促进路局安全发展、科学发展;就是要以巴山精神为核心,积极将陕西深厚的文化底蕴和路局宝昌精神、抗震救灾精神、K165次英雄列车精神等融入其中,努力打造具有西铁特色、体现职工共同价值理念追求的文化品牌,促进全局自信自强的文化品格的形成。

5. 巴山精神体现了坚守的继承性。信念与坚守是巴山精神最突出的特质,执著与奉献是巴山精神薪火相传的重要保证。巴山精神的坚守继承以一桩桩平凡小事的日积月累为基础。30多年,时光飞逝、风云变幻,一代代巴山铁路人始终用一桩桩、一件件看似平凡、简单、单调的琐事来传承巴山精神,洗礼进化心灵:30多年,尽管时间在变,但每年一次为32名筑路烈士扫墓、描碑文的庄严仪式没有变,每月一次组织职工参观巴山精神陈列馆、观看《巴山路魂》纪录片的活动形式没有变;尽管情况好转,但巴山铁路人“艰苦奋斗,乐于奉献”的本色没有变,“依靠群众、团结协作、创新实践、争创一流”的作风没有变;尽管时代在变,但巴山铁路人“心系铁路、服务人民”的情怀没有变,“精心养路、确保畅通”的追求没有变。巴山精神的坚守继承以一代代巴山铁路人的执著奉献为支撑。30多年,沧海桑田、物是人非,一代代巴山铁路人对巴山精神始终坚守如初:以1988年上巴山就没有离开的女防护员徐光洁和坚守巴山30多年的线路工张同成为代表的一批巴山铁路人,一直在默默地坚守继承;以解和平、王庭虎、武江涛为代表的不同时期的巴山铁路人,不断坚定地接过前辈的接力棒,始终在持续地坚守继承;以郭志森、尹行乐、夏传康为代表的很多巴山铁路人,虽然离开了巴山,但始终没丢掉巴山精神,继

续在新的岗位上执著地坚守继承……；现在，以今年刚分配的研究生刘玲和 20 多名本专科大学生为代表的新一代巴山铁路人，又一次主动放弃到大城市工作的机会，坚定地选择了留在巴山，成为新时期巴山精神的坚守、继承者之一。巴山精神的继承和弘扬需要以信念坚定为保障。30 多年来，无论时代和外界环境如何风云变幻，无数巴山铁路人始终用自己的实际行动和信念默默坚守、深刻诠释着坚定、乐观、奋斗、奉献的巴山精神，诠释着巴山路魂，从未中断，从未放弃。新时期继承和弘扬巴山精神，就是要始终保持“心系铁路、服务人民”的情怀，在工作作风上，始终保持“艰苦奋斗，乐于奉献”的本色，坚持做到吃苦耐劳、谦虚谨慎、廉洁自律；在日常工作中，始终以安全畅通为己任，面对荣誉不浮躁、面对挑战不畏缩、面对困难不动摇，立足岗位，爱岗敬业，创先争优，奉献无悔。

6. 巴山精神体现了创新的持续性。没有不断创新、不断进步，巴山精神不可能持续到今天。从当年的苦干、拼命的干，到如今的巧干、科学的干，巴山铁路人主动适应不同时代的新形势新要求，不断探索线路养护的理念创新、管理创新、制度创新。以思想解放促进理念创新。从当年依靠巨大的精神勇气和首创精神，积极研究改造被日本专家判了死刑的大巴山隧道，把“担心线”养护成“放心线”，到现今“不凭眼力凭仪器，不靠估计靠科技，不信经验信数据”“精调再精调，精确再精确”等新理念的提出……，巴山铁路人不断解放思想、与时俱进，理念创新从未停止。以科学手段促进管理创新。从抓问题管理、抓规范管理、抓基础管理，到实行情绪管理，定期为职工进行“心理按摩”；深入推进安全风险管控，成立以研究生、大学生为骨干的安全风险控制方案工作室，以现代科技防控风险、卡控安全，先后为多个站区研究制订出线路养护风险防控方案，集中攻克了巴山 2 号长隧常年积水、松树坡 5 号桥轻制梁养护等难题……，巴山铁路人积极引入现代科技，管理创新的探索一直在持续。以拼搏精神促进制度创新。从实施任务管理、目标管理，到主动适应客车径路养护高品质要求，编制线路保养一日作业标准化指导书，制订班组管理指导手册，进一步规范指导职工标准化作业，高质量养护新大巴山隧道，取得连续 13 个月部动车线路动态轨检车 7 项指标均为零分的优异成绩……，巴山铁路人始终坚持争创一流的拼搏精神，不断探索制度创新，促进过程管理、标准化管理，把“安全优质线”养护成了“精品线”。新时期继承和弘扬巴山精神，就是要主动适应铁路科学发展和技术、装备、管理现代化带来的新机遇新挑战，以首创精神和敢于突破的勇气，深入研究，积极攻关，努力突破工作瓶颈，着力解决安全、服务、经营、建设工作中的关键问题，推动工作创新，积累工作经验；就是要始终围绕各项中心工作，坚持解放思想、科学求实，主动创新、持续创新，努力争创一流工作业绩。

我们深感，巴山精神不仅充分体现了当代中国铁路和铁路人的时代精神，力证了当前进一步继承和弘扬巴山精神的重要性和必要性，而且赋予了其新的时代内涵。也就是说，要在始终坚持巴山铁路人爱国爱路爱岗位爱生活的精神本质和“艰苦奋斗、乐于

奉献”这一巴山精神基本内核的基础上,通过进一步继承和弘扬巴山精神,努力打造干部职工广泛认同的西铁文化,促进形成新时期西铁职工的核心文化理念和价值理念,进而以高度的文化自觉、文化自信促进基层党组织建设、企业文化建设和艰苦站区职工队伍建设,引领推动全局安全发展、科学发展。

索 引

为方便读者快速查阅志书中特定信息,编制本索引。

本索引以志书中篇、章、节、目题名、表格题名及主要概念名词、短语,全国党代会、人代会代表、全国劳动模范、“五一”劳动奖章获得者、革命烈士、有突出贡献的专家和局级以上领导人姓名等为编目。

编目按汉语拼音字母顺序排列,第一字相同的,按第二字汉语拼音字母顺序排列,以此类推。

编目后括号内数字为该编目在本志中所在页码,括号内有两个及以上页码的,表示在志书中多次出现。

- A
- 安怀忠 (226)
- 安康车站 (92、287)
- 安康车辆段 (332)
- 安康车务段 (93、295)
- 安康电务段 (326)
- 安康东站 (92、288)
- 安康供电段 (315)
- 安康工务段 (323)
- 安康机务段 (310)
- 安康列车段 (304)
- 安康枢纽 (41)
- 安全达标线 (134)
- 安全管理 (133)
- 安全监察 (135)
- 安全监察大队 (135)
- 安全“四查” (135)
- 安全优质站段 (128)
- 安全制度建设 (127)
- B
- 巴山精神 (9、334)
- 灞河桥被冲断 (152)
- 宝成二线 (3、16)
- 宝成线 (32)
- 暴风雨安全行车办法 (150)
- 宝鸡车务段 (93、293)
- 宝鸡车站 (92、283)
- 宝鸡东站 (92、281)
- 宝鸡供电段 (314)
- 宝鸡工务段 (320)
- 宝鸡机车检修厂 (312)
- 宝鸡机务段 (307)
- 宝鸡列车段 (303)
- 保价运输 (118)

- 宝兰二线 (3、23)
 包西线 (24)
 宝中线 (2、13)
 宝中线扩能改造 (31)
 闭塞方式 (85)
 病害整治 (142)
- C
- 蔡富平 (226)
 财务 (201)
 蔡渝生 (251)
 车辆 (66)
 车辆检修基地 (69)
 车站服务 (73)
 陈伯羽 (250)
 陈淑珍 (226)
 乘车证 (177)
 乘务员公寓 (175)
 春节旅客运输 (96)
- D
- 大病医疗保险 (182)
 大事记 (252)
 道口“平”改“立” (85)
 调车作业 (89)
 迭振水 (226)
 董喜海 (249)
 杜金虎 (226)
 杜振才 (225)
 多种经营 (216)
- F
- 法律事务 (213)
 防洪抢险 (169)
- G
- 干部管理 (206)
 港、澳、台及涉外运输 (105)
- 高安岗 (250)
 各工务段管辖线路表 (45)
 工务设备养护 (48)
 耿官振 (226)
 巩德顺 (249)
 固定资产 (201)
 管理人员 (155)
 管理体制 (197)
 郭洪涛 (251)
 人工管理 (208)
- H
- 韩城车务段 (92、292)
 汉中车务段 (296)
 汉中供电段 (317)
 汉中工务段 (323)
 红旗货场 (120)
 红旗列车 (107)
 后备干部 (208)
 侯玉柱 (226)
 胡宝昌 (222、226)
 胡晓波 (250)
 换算周转量 (82、110)
 黄金周运输 (97)
 货车车辆 (68)
 货车运用维修 (68)
 货车周转时间 (82)
 货物发送量 (110)
 货物运量及流向 (110)
 货物运输 (110)
 货物运价 (120)
 货物周转量 (110)
 货物装卸 (121)
 货运安全 (137)
 货运服务 (119)

- 货运管理 (116)
 货运设备 (124)
 货运正点率 (83)
 货运组织 (112)
- J
- 机车 (51)
 机车乘务制度 (54)
 机车技术速度 (56)
 机车检修 (60)
 机车交路 (54)
 机车“两冒” (135)
 机车配属 (51)
 机车牵引定数 (56)
 机车运用 (54)
 机车运用指标 (59)
 计划统计 (199)
 技术工人 (157、159)
 给水 (65)
 集体经济 (219)
 机务三项设备 (135)
 集装箱运输 (114)
 集装箱办理站 (114)
 金书君 (250)
 津贴与补贴 (172)
 军代处 (127)
 军交正规化 (127)
 军事运输 (127)
 军运管理 (127)
 军运任务 (129)
 军运设施 (128)
 军运“五不” (130)
- K
- K190 山体崩塌 (151)
 K190 改线 (32)
- 客车车辆 (66)
 客车定期检修 (69)
 客车服务 (106)
 客车开行 (98)
 客车配属 (66)
 客车配属表 (67)
 客车运用 (67)
 客货车检修情况表 (71)
 客流高峰期 (96)
 客运安全 (136)
 客运服务 (105)
 客运票价 (102)
 客运设备 (108)
 客运正点率 (82)
- L
- “两宝”山区 (141)
 廖光有 (222)
 李桂明 (250)
 列车对数 (90)
 列车运行 (83)
 列车种类 (100)
 列尾装置 (84)
 零担运输 (113)
 流动资产 (204)
 刘 凯 (250)
 刘生荣 (250)
 刘世柱 (251)
 陇海线宝天段 (34)
 龙朴生 (250)
 路工 (121)
 路基病害整治 (148)
 路外安全 (137)
 旅客发送 (96)
 旅客运量及流向 (95)

- 旅客运输 (95)
- 略阳车务段 (89、93、294)
- 略阳工务段 (321)
- N
- 宁西线 (3、21)
- 女工人数 (154、158)
- P
- 彭开宙 (249)
- Q
- 其他重大事故 (140)
- 企业管理 (199)
- 牵引供电 (64)
- 桥梁隧道 (46)
- 桥梁隧道涵渠状况表 (47)
- 瞿建明 (249、250)
- R
- 任德振 (225、249)
- S
- 三乘一体 (107)
- “三三二一”管理模式 (133)
- “三三四三”安全制度 (133)
- “三四五五”安全管理 (133)
- “三要”“四心”“五主动” (106)
- 三优一红 (106)
- “三员”“三车”“三语” (107)
- 三重一落 (116)
- 生活供应 (178)
- 失业保险 (184)
- 售票与运价 (102)
- 收入支出与利润 (204)
- 枢纽改造 (37)
- 暑期运输 (97)
- T
- 田子斌 (250)
- 铁路发展状况表 (44)
- 铁路制服 (177)
- 铁路专用线 (117)
- 铁路专用线统计表 (46)
- 通信设备 (73)
- 通信信号养护维修 (74)
- W
- 万源车务段 (90、94)
- 汪亚平 (250)
- 王心岗 (226)
- 网络建设 (77)
- 微机售票 (102)
- 危险品运输 (115)
- 委外装卸 (121)
- 渭南车务段 (89、92、290)
- 文化教育 (161)
- 文明车站 (106)
- 文明货场 (120)
- 无轨车站 (119)
- 无守列车 (83)
- “五无”车站 (108)
- 物资管理 (211)
- 物资节约 (233)
- 物资消耗 (232)
- X
- 西安车站 (89、92、276)
- 西安电务段 (325)
- 西安电务工程公司 (327)
- 西安东车辆段 (331)
- 西安东站 (89、92、279)
- 西安供电段 (313)
- 西安工务段 (318)
- 西安机务段 (305)
- 西安客车车辆段 (329)

- 西安客运段 (90、301)
- 西安枢纽北环线 (37)
- 西安西站 (89、92、273)
- 西安线桥大修段 (324)
- 西康线 (2、18)
- 西延铁路有限责任公司 (91、299)
- 西延线扩能改造 (35)
- 线桥养护基地 (48)
- 线路 (43)
- 襄渝二线 (28)
- 襄渝线扩能改造 (35)
- 襄渝线毛坝关塌方断道 (152)
- 解和平 (226)
- 协议运输 (119)
- 新丰镇编组站扩能改造 (40)
- 新丰镇车站 (89、92、285)
- 新丰镇机务段 (309)
- 信号设备 (72)
- 系统设备 (77)
- 信息化技术 (77)
- 信息化开发与应用 (79)
- 新线建设 (13)
- 新老兵运输 (129)
- 行车区段 (83)
- 行车站段 (89)
- 行车重大事故 (139)
- 行李包裹运价 (103)
- 汛期行车警戒雨量值 (150)
- Y
- 烟草专卖 (216)
- 阎良工务段 (319)
- 阳安线堰河桥墩被洪水冲空 (150)
- 阳安线扩能改造 (34)
- 阳平关疏解线 (32)
- 杨会平 (226)
- 杨绍清 (249、250)
- 杨占山 (250)
- 杨志国 (250)
- 杨志华 (227、250)
- 养老保险 (183)
- 姚荣俊 (227)
- 叶波 (223)
- 业务技术教育 (124)
- 易兰芬 (225、226)
- 医疗保险 (182)
- 医疗卫生 (180)
- “一一一三”管理模式 (134)
- 医院移交地方 (181)
- 俞志鹏 (251)
- 运输安全 (133)
- 运输调度 (81)
- 运输能力 (77)
- 运输收入 (204)
- 运输支出 (204)
- 运输组织 (81)
- 运行图 (86)
- 运行秩序 (84)
- Z
- 张建国 (250)
- 张锦耀 (250)
- 张久岭 (226)
- 张军邦 (250)
- 赵家田 (249)
- 赵彦方 (225、249、250)
- 整车运输 (112)
- 蒸汽机车检修 (64)
- 郑西客运专线 (30)
- 正线综合维修 (148)

郑子云	(226)	周宏亮	(225、249)
直达特快列车	(98)	朱端瑞	(225)
职工教育	(160)	住房	(179)
职工培训率	(163)	专门运输	(102)
职工人数	(153)	专业技术人员	(157)
职工食堂	(177)	装卸机械化	(123)
职工收入	(164)	装卸作业组织	(122)
质量管理	(210)	资产管理	(201)
支线公司	(89、298)	子女教育	(181)
中小学移交地方	(182)	组织机构	(186)
重大灾害抢险	(150)	作战训练运输	(122)

后 记

《陕西省志·铁路志》(1990~2005)(以下简称本志)编修完成。本志是第一轮《陕西省志·铁路志》(1905~1989)(以下简称前志)的接续之作,努力做到沿前志之善,从诸志之长;坚持“专志贵专”原则,突出铁路运输专业特点,改革开放时代精神和陕西省地方特色;注重记述省内铁路线路的增加,运输能力的增强,运输计划、组织、生产模式的变革,新装备、新工艺、新技术的开发应用和经营管理的科学化、现代化进程等。同时兼顾铁路运输企业职工、家属生产、生活保障制度的深刻变化,展现省内铁路运输由封闭、半封闭运行到开放运行、不断融入社会的进程。

按照《陕西省第二轮三级志书编纂规划》要求,2010年,经西安铁路局、西安铁路局党委研究决定,第二轮续修《陕西省志·铁路志》工作启动。经过人员选配,队伍组建等一系列准备工作,《陕西省志·铁路志》(1990~2005)编修于2011年6月启动,到2015年10月报送省地方志办公室审阅,历时4年5个月。

接受任务后,全体参与编辑人员秉持“学习在前、思想明确、集思广益、众手成志”的理念,树立“积前志之善,力争优于前志”的工作目标,随即开始篇目设计及以篇目为纲的资料收集工作。2012年底,资料长编完成,计64万字。

2013年初,进入入志稿撰写阶段。通过学习、讨论,大家进一步明确了入志稿应记述的内容和文体规范。在此基础上,每人分工试写一、两章。完成后再开会讨论,提出问题,进行修改。如此循环3次后,报省地方志办公室审阅。省志办十分重视,吴玉莲主任一行到我局进行面对面指导,并提供了详细、具体的书面审阅意见。参照省志办的指导意见,于2013年9月形成《〈陕西省志·铁路志〉(1990~2005)入志稿撰写指南》,从而有了一个具体的遵循依据,为入志稿撰写不出大的偏差提供了保证。

入志稿撰写过程中,编辑部不定期(大致每月一次)开会,交流情况,掌握进度,提出并研讨、解决问题。送印之前,主编通阅稿件,提出具体修改意见、建议67条,打印分送各撰稿人参照,进行再一次修改。

2014年9月下旬,入志评审稿印好。由于铁路运输24小时不间断的特点,很难把路局各处室负责人、各站段领导同时召集起来开会,故决定采取书面方式进行初评。局

办公室9月25日发出通知,连同评审稿一起分送相关部门和单位,共送达23个处室、34个局属单位,驻局军代处、西延公司及相关设计、施工单位,请他们对材料的真实性和正确性,记述的准确性审核把关,提出评审意见。10月23日,书面评审稿全部收回。各部门、各单位非常重视,认真、仔细审核,提出意见、建议200多条,发现、纠正了正确的记载和数据,填补了一些因查不到资料而留下的空白,还就内容的调整提出了很好的建议。这些意见、建议均以书面反馈,并签署审核人和部门、单位负责人名字,以示负责。包括路局史志编纂委员会成员具体审核人和部门、单位领导,参加初评人员约百人左右。参照初评意见,经进一步修改、补充和调整,送印刷厂。2015年6月初,文字部分校对完成;8月4日彩图部分编辑、修改、校对完成。9月17日,终审本印好。10月9日,以《西安铁路局关于报送〈陕西省志·铁路志〉(1990~2005)的函》报送省地方志办公室提请终审。

12月17日,陕西省地方志办公室在西安铁路局召开《陕西省志·铁路志》(1990~2005)终审会议。陕西省地方志办公室出席会议的有:王锦春主任、秦向东副主任、吴玉莲副主任,省志处李川处长、秘书处鲁文处长、出版处王斌处长,省志处折燕玲主任科员和特邀审稿人王玉杰。西安铁路局出席会议的有:副局长、局史志编纂委员会常务副主任吕岳,局办公室(党委办公室)主任、西安铁路局史志编纂委员会办公室主任左楠,《陕西省志·铁路志》主编赵廉义、副主编周冠平、安秋萍、档案史志室主任、局史志编纂委员会办公室副主任李安萍,科员、《陕西省志·铁路志》编辑张宏学、赵横眉、许敏。会议由吴玉莲副主任主持。会议听取了《陕西省志·铁路志》编纂情况汇报,王玉杰、折燕玲等发表了评审意见。

会议对本志总体评价是“观点正确,重点突出,特色鲜明;体例规范严谨,行文朴实、简洁、流畅;内容较全面,资料较翔实”。同时指出了存在问题,提出了修改意见。会议原则上通过终审,并以陕志办(2015)11号《陕西省地方志办公室关于〈陕西省志·铁路志〉(1990~2005)通过终审的决定》予以确认。

此后,参照终审会所提问题,编辑部又进行了近一年的修改、补充,经省地方志办公室最后审定出版。

本志除概述、大事记、附录、索引、后记外,共7篇25章、96节、约40万字。

根据续志篇目对前志续、增、删、并、纠、补的要求,本志编修之初,基本沿用前志框架,随着资料的丰富和对这16年铁路发展认识的逐步深化,对内容和篇目进行了多次调整和修改。起初,枢纽和车站单独成篇,后来考虑枢纽只是铁路网的组成部分,不是一个行车单位或部门,其作用只有通过运输组织调度才能发挥,所以将枢纽纳入第一篇线路建设,重点记述枢纽的扩能和改造;车站在运输生产中的地位和作用则放入运输生产一篇综合记述,而不可能一一记述,同时简介又不是志书的规范体裁,所以把车站简介作为附录放入陕西省铁路运输单位简介中,同时增加了车务、机务、工务、电务、车辆

各段和厂、公司的简介。这些单位是铁路运输生产的主体和实现者,在《铁路志》中不应缺位。为使读者有一个完整的认识,均记述了它们的成立和变迁。

本志系前志之续,两者所记为同一主体,前志已载入者,本志不再重复,只记述其发展,变化。前志有记述,在本志时间断限内已划出铁路的,原则上不再记述。但为做到前志来有影,本志去有踪,适当给予必须的交代。如,前志附录的主要内容是铁道部各总公司在陕单位简介,这些单位已划出铁路,不再属铁道部管辖,故本志没有记述,只在经营管理篇的机构、体制与经营机制章组织机构一节中有一句交待:“1999年……,10月1日起,铁道部所属在陕各公司、工厂划归国家资委管理”。此句与前文基本无关,但对前志的记述作了一个了结,看似多余,其实必要。再如铁路运输企业的医院、中小学、幼儿园等,2005年底之前全部划出铁路、移交地方政府,按理也应不予记述。但这些单位,涉及职工、家属的生活保障,尤其是这些方面的改革变化,在铁路运输史上都是有转折意义的。省内铁路在民国21年(公元1932)就有了自己的第一所医院潼关铁路医院;民国18年(公元1929)就建立了第一所子弟中学蔡家坡铁中;民国27年(公元1938)就有了第一所子弟小学蔡家坡铁小。1952年,开办了第一个托儿所尚德路托儿所。铁路运输企业有七十多年历史的医院、学校、幼儿园,前志均有记述,不能在本志中就不声不响地不见了。所以,为了给历史一个交代,我们记述了医疗、子女教育的变革,及医院、学校、幼儿园的归宿。

一些前志未涉及的领域,为记述完整,我们没有拘泥于时间局限,视需要适当上溯。例如多元经济和集体经济,分别发轫于上世纪80年代和70年代,当时这两个事物还不够引人注目,前志未予记述,可以理解。但到20世纪90年代,二者已搞的风生水起,成为铁路运输企业经营不可忽视的组成部分,所以作为经营管理篇的一章,均从事物发生开始记述,同时坚持远略近详原则。法律事务是市场经济的必然产物,也从1989年发生之时记述,作为经营管理篇企业管理章的一节。军事运输是陕西省铁路运输的重要方面,已出版的《军事志》没有涉及,《铁路志》有责任予以记述,我们将其和旅客运输、货物运输并列,作为一章,严格按本志时间断限记述。职工是铁路运输生产中重要的能动的要素,从经济学的角度看,属于生产力三要素中的劳动者,理应与作为劳动工具的铁路建设、技术装备,作为劳动对象的旅客、货运运输处于同等位置;而不宜把职工仅作为经营管理对象而置于经营管理篇之下。同时,前志的“职工队伍”也是单独一篇,按照《第二轮陕西省志编纂指导手册》中“凡是在前志断限后,继续存在的变化着的事物,都在记述之列。这就要保留前志篇目中的相关篇、章、节”规定,本志仍将“职工”作为一篇记述。

由于本志时间断限内,省内铁路运输系统改革力度大,单位撤销、设立、合并、重组频繁,涉及面宽,因而一些资料佚失、知情人难找,资料难收集。为真正反映省内铁路运输的整体情况,避免成为各相关企业资料的罗列,全体撰稿、编辑人员,克服涉及企业

多,资料不完整,统计口径不一,数据保存不全等困难,做了大量艰苦细致的工作,在最大限度占有资料的基础上,把碎片化的资料化零为整,对分散、表面互不相关的数据进行综合分析,科学核对计算,寻找发展、变化的趋势和规律。从资料长编制作,到入志稿试写,入志稿撰写、修改,三校后付印,直到提交各部门审核,每一个阶段都经过多次集体研讨、反复修改、主编把关等程序,集思广益,众手成志。

本志编修顺利完成,首先得益于西安铁路局领导的重视,在工作布置,遴选人员,组建机构等方面给予大力关注和支持,得益于局办公室早安排、常督促、勤检查。也得益于平时雄厚的志、鉴工作基础,有陕西省、郑州铁路局、西安、安康铁路分局和西安铁路局数十本《年鉴》、《统计资料汇编》及西安、安康铁路分局完整的《分局志》,这些既是本志资料的主要来源,又可以互补缺失、互相印证。除了资料来源丰富,我们还有前志经验之鉴,即第一轮《陕西省志·铁路志》可资参考和借鉴。本志的顺利完成更得益于优秀而得力的撰稿、编辑队伍。我们采取部门、单位和专门撰稿、编辑人员相结合的方式,聘请一批退下来的同志组成专门撰稿、编辑班子,既尽量不干扰、少干扰在岗人员工作,又有职能部门和基层单位提供资料、审核把关,保证了进度和质量。

陕西省地方志办公室对本志编修给予极大关心和悉心指导,组织主要编辑人员参加《陕西省志》分志主编培训班和经济部类编纂业务研讨会,提供了难得的学习、提高机会。编纂工作伊始,省地方志办公室史天社副主任即带队来我局检查、指导。省地方志办公室吴玉莲副主任及相关处室同志多次到我局,并通过电话了解情况,指导工作,为本志的顺利完成奠定了坚实的基础。

几度寒暑,几度春秋,群策群力,集腋成裘。本志即将付梓之际,由衷地感谢参与撰稿、审核、评审的全体同志,由衷地感谢给予大力支持,帮助及提供资料的部门、单位和个人。

本志资料,已如前述,除选自省、局、分局《年鉴》《统计资料汇编》和相关《分局志》外,还有西安铁路局处、部、室、基层单位,铁路设计、施工单位,驻西安铁路局军代处提供的资料和部分亲历者的口碑。在运用这些资料时,我们尽量做到史实准确,印证无误。凡不准确或相互矛盾、涵义不清的,一律存疑置缺。极少数数据、资料,由于机构变迁、人员流动或统计项目、口径变化,多方查找而不可得,只好忍痛暂付阙如。由于我们思想认识水平、方志理论水平和文字表达能力及时间所限,遗漏舛讹恐难避免,恭请读者及专家指正。

