

铁路第十个五年计划（摘录）

一、“九五”回顾

“九五”期间，在以江泽民同志为核心的党中央指引下，在部党组的领导下，全路干部职工深入贯彻党的十四大和十五大精神，按照“一个目标、两大任务、三个立足”的总体工作思路，解放思想，抓住机遇，迎难而上，艰苦奋斗，全面完成了铁路“九五”计划的各项任务。铁路不仅在数量上有了较大发展，而且在质量上有了新的提高，在交通运输体系中有效地发挥了骨干作用，为国民经济持续、快速、健康发展做出了应有的贡献。

客货运输实现扭亏增盈。五年累计完成旅客周转量 19374 亿人公里、货物周转量 65709 亿吨公里，分别比“八五”增长 16.6%、9.9%。国家铁路 1999 年提前一年实现了扭亏目标，2000 年完成运输收入 1097 亿元，实现盈利 5 亿元。

路网建设取得重大成就，相继建成了一批对国民经济发展具有重要意义的铁路项目。五年新线正线铺轨 5600 公里，既有线复线正线铺轨 4270 公里，既有线电气化 4300 公里。到 2000 年底，全国铁路总营业里程达到 6.8 万公里，是改革开放以来新增营业里程最多的五年。

体制改革实现新的突破，运输企业全面实行了资产经营责任制，非运输企业顺利脱钩重组，企业结构及生产布局调整步伐加快。“九五”后三年，结构性分流近 80 万人，运输业减员 32 万人。

科教兴路取得丰硕成果，为三次提速奠定了基础，提高了运输安全的可控程度。对外开放迈上新台阶，扩大了中国铁路的国际影响。多元经营取得新成绩，成为铁路参与市场竞争的重要力量，为运输业精干主体、减员增效作出了积极贡献。政治工作和精神文明建设进一步加强。职工生活明显改善。

“九五”铁路工作的主要经验是：第一，必须坚持用发展的办法解决前进中的问题。发展是硬道理。只有抓住机遇加快建设，扩大运输能力，才能更好地解决铁路前进中存在的各种问题。第二，必须坚持市场导向提高经济效益。“九五”期间，铁路根据市场需求，积极实施以提速调图为核心的客货营销战略，优化运输资源配置，调整运输产品结构，提高了市场竞争能力，收到了良好的经济效益和社会效益。第三，必须坚定不移地加快铁路改革。“九五”期间，铁路加快改革步伐，激发了企业的内在动力和活力，促进了企业管理水平和经济效益的提高。第四，必须依靠科技进步推进铁路现代化建设。

科学技术是第一生产力。“九五”期间，铁路积极推进科教兴路战略，科技进步在扩大运输能力、提高运输质量、保障行车安全、提高行车速度和增强市场竞争能力方面发挥了巨大作用。

在肯定成绩的同时，必须认识到，铁路还存在不少问题和困难。主要表现在：运输负荷重，主要运输通道能力紧张；路网规模偏小，布局不尽合理，特别是西部地区路网单薄；运输质量亟待提高；科技持续创新能力较弱；政企分开尚未全部到位，各项改革需要深化。解决这些问题和困难，需要在“十五”期间付出更大的努力。

二、“十五”铁路运输市场分析

从新世纪开始，我国将进入全面建设小康社会，加快推进社会主义现代化的新的发展阶段。全社会客货运输需求稳步增长，对运输质量的要求日益提高。据国家有关部门预测，2005年全社会旅客、货物发送量年均增长7.0%、3.5%左右。经济发展和社会进步，为铁路发展提供了新的机遇，也提出了更高的要求。预计2005年铁路旅客、货物发送量年均增长速度分别为4.4%、0.9%；旅客、货物周转量年均增长速度分别为2.4%、1.0%。“十五”期间，铁路运输将呈现以下几个特点：

中长途旅客运输持续增长。预计2005年，行程在200公里以上铁路旅客发送量、周转量将占铁路客运量的40%和88%，年均递增1.2%、2.4%。

城际旅客运输快速增长。预计2005年，全国81个50万人以上城市的铁路旅客发送量将占铁路旅客发送总量的65.4%，年均递增5.1%，高于全国铁路平均水平。

大宗货物运输平稳增长。煤炭、石油、冶金产品、建材产品和粮食等大宗货物运输的增幅低于历史水平，总量有所增长。

高附加值货物及外贸运输潜力较大。这类货物重量轻，体积小，批数多，对运输质量要求高，对运费的承受力强，是运输市场竞争的焦点。

随着我国对外开放的进一步扩大，大陆桥运输将会快速发展。预计2005年，承担大陆桥运输的满洲里、二连、阿拉山口三个铁路口岸出入境总量增幅达100%。

西部地区客货运输增速加快。西部大开发战略的实施，铁路运输优势将得到进一步发挥。预计2005年，西部地区铁路客货运量占全国铁路的比重，将比2000年提高2~3个百分点；客、货发送量年均增长速度分别在6%和3%以上。

三、“十五”铁路发展的指导方针和战略目标

“十五”期间，要以邓小平理论为指导，坚持把发展作为主题，按照“三个代表”重要思想的要求，深入贯彻党的十五届五中全会和国家《“十五”计划纲要》精神，以改

革开放和科技进步为动力，以结构调整为主线，加快铁路发展。要突出贯彻以下指导方针：

坚持服务于国民经济和社会发展的需要。铁路是国家重要的基础设施，必须把服务于国民经济和社会发展的需要作为首要任务，为经济社会发展提供高质量的运输服务。

坚持以市场需求为导向。随着经济结构调整，人民生活水平提高，运输市场需求将发生很大变化。铁路要积极调整产品结构，提高竞争能力。

坚持加大结构调整力度。要以经济效益为中心，对铁路进行战略性调整，以结构调整促进铁路发展。

坚持体制创新和技术创新。依靠体制创新和科技创新，突破影响铁路发展的体制性障碍，解决铁路发展的关键技术。

坚持各种运输方式协调发展。铁路既要注重在交通系统中发挥骨干作用，也要加强同其它运输方式的协调，发挥优势，互为补充，共同发展。

坚持加强铁路精神文明建设。始终坚持两手抓、两手都要硬的方针，提高职工的思想道德素质和科学文化素质，塑造服务人民、奉献社会的良好形象。

“十五”铁路发展的战略目标是：建成在我国交通运输中起骨干作用的大能力铁路通道，建立高效、便捷、安全、舒适的铁路运输服务体系，运输能力和服务质量基本适应国民经济和社会发展需要。政企分开、网运分离、引入竞争、加强监管取得重大进展，初步形成适应社会主义市场经济的铁路管理体制和经营机制。产业技术水平明显提升。职工物质文化生活有较大改善。两个文明建设协调发展。

强化路网主要骨架，提高区域干线质量，扩大西部路网规模，积极发展地方铁路。重点建设在我国交通运输中起骨干作用的高标准、高质量、大能力的“八纵八横”铁路主通道。实现高速铁路、部分繁忙干线客货分线的突破。加强技术改造，完善区际通道，优化路网结构，提高综合运输能力。到2005年全国铁路营业里程达到7.5万公里左右，其中复线铁路约2.5万公里，电气化铁路2万公里以上。

提高运输质量，增强市场竞争力。调整运输结构，改进运输组织，不断开发运输新产品，提高产品档次。旅客运输“快速、准时、舒适”，主要干线城市间铁路旅行实现500公里左右范围内“朝发夕归”，1200~1500公里左右范围内“夕发朝至”，2000~2500公里左右范围内“一日到达”。货物运输“大宗物资直达化、高值物资快速化”。运输能力和质量基本满足不同层次客货运输市场需求，运输效率和投资效益进一步提高。

进一步推进政企分开、社企分开、事企分开和减员增效。铁道部重点转向行业规划、协调、监督、服务，完善适应市场经济要求的政府宏观调控体系。优化企业组织结构，推进干支分离，实现主副分离，“十五”末铁路运输业人员减至140万人。

坚持自主创新与引进国外先进技术相结合，高新技术与适用技术并重，走有中国铁

路特点的技术跨越发展道路。

在提高劳动生产率和经济效益的同时，提高职工生活水平。职工实际收入稳步增长，住宅和医疗卫生条件进一步改善，文化和福利设施进一步发展，职工生活更加富裕。

四、“十五”铁路发展计划

(一) 继续加快路网建设

“十五”要围绕“八纵八横”路网主通道进行建设，加快繁忙通道客货分线，完善区际通道，优化路网结构，发展地方铁路，提高综合运输能力。国家铁路和中央与地方合资铁路建设规模为新线 6000 公里，既有线复线约 3000 公里，既有线电化 6000 公里。地方铁路建设规模为 1000 公里左右。

1. 强化路网骨架

八纵：

——京哈通道（北京～哈尔滨～〈满洲里〉）

建成秦沈客运专线，完成京秦线提速改造，形成北京至沈阳快速客运铁路。完成哈大线电气化改造，进行天津至沈阳铁路电气化改造。

——沿海通道（沈阳～大连～烟台～无锡～〈上海〉～杭州～宁波～温州～厦门～广州～〈湛江〉）

完成蓝村至烟台铁路复线、宣城至杭州铁路扩能改造，建成新沂至长兴铁路，建设大连至烟台铁路轮渡、胶州至新沂铁路、温州至福州铁路，完善东部和东南沿海地区铁路网。

——京沪通道（北京～上海）

建设京沪高速铁路，进行既有京沪铁路电气化改造，建成蚌埠枢纽复线。使京沪通道逐步成为高标准、高质量、大能力的客货分线运输通道。

——京九通道（北京～南昌～深圳～九龙）

建成龙川北至东莞东复线，形成北京经深圳达九龙的复线运输通道。增建广深铁路四线。

——京广通道（北京～武汉～广州）

完成武广电气化改造，建设武汉长江第二铁路大桥，增建长沙至衡阳段第二双线。实现北京至广州通道全线电气化。

——大湛通道（大同～太原～焦作～洛阳～石门～益阳～永州～柳州～湛江～〈海

口))

建成北同蒲铁路太原至原平段复线，进行洛阳至襄樊电气化改造，建成益阳至永州铁路和粤海通道。

——包柳通道（包头～西安～重庆～贵阳～柳州～〈南宁〉）

建成神木北至延安北、西安至安康铁路，进行延安北至新丰镇、黔桂铁路扩能改造，建设安康至达县复线。形成包头至柳州贯通西部地区的南北通道。

——兰昆通道（兰州～成都～昆明）

建成宝成铁路阳平关至成都段复线，完成成昆铁路电气化改造。形成兰州至昆明的电气化铁路通道。

八横：

——京兰通道（北京～呼和浩特～兰州～〈拉萨〉）

建设青藏铁路。进行丰沙、京包、包兰铁路提速改造，提高北京经呼和浩特、银川至兰州的旅客列车运行速度。

——煤运北通道（大同～秦皇岛、神木～黄骅）

除完善大秦、丰沙大等铁路外，建成朔黄铁路。

——煤运南通道（太原～德州、长治～济南～青岛、侯马～月山～新乡～兖州～日照）

完成石德、胶济、新月铁路电气化和邯长铁路扩能改造，建成菏泽经兖州至日照复线。

——陆桥通道（连云港～兰州～乌鲁木齐～阿拉山口）

建成宝鸡至兰州、郑州东至郑州西复线，完成徐州至郑州、武威南至张掖电气化改造，进行兰州至武威南、北疆线扩能改造。

——宁西通道（西安～南京～〈启东〉）

建设西安至南京铁路西安至合肥及合肥至南京段、南京至启东铁路南京至南通段，逐步形成西北至华东地区的一条便捷铁路通道。

——沿江通道（重庆～武汉～九江～芜湖～南京～上海）

建成长江埠至荆门铁路，进行武九、宁芜铁路扩能改造，建设枝城（或宜昌）至万州、铜陵至九江铁路，逐步形成沿长江铁路通道。

——沪昆（成）通道（上海～株洲～怀化～贵阳～昆明〈怀化～重庆～成都〉）

建成株洲至六盘水、昆明至沾益复线，建设遂宁至重庆至怀化铁路，进行浙赣线、

沪杭线电气化改造。

——西南出海通道（昆明～南宁～黎塘～湛江）

完成湘桂线黎塘至南宁段复线和南昆线扩能改造。

此外，继续加强区域内铁路建设，完善路网布局。建设上海南站、焦柳线石门至怀化段电气化、沟海铁路电气化、赣龙铁路、永州至玉林（或茂名）铁路等。

2. 扩大西部路网规模

“十五”加快西部铁路建设的总体要求是：拓展内外通道，强化技术改造，提高运输能力，适应发展需要。建设的重点是：

——加快沟通东西部通道的建设

加强陆桥通道、京兰通道、宁西通道建设，研究修建西北至华北地区便捷铁路通道。

强化沪昆（成）通道，建设沿江通道。

——加强西部省区间通道的建设

除打通包柳通道外，建成内昆铁路安边至梅花山段、水城至柏果铁路，完成盘西、内宜线电化改造。

建设青藏铁路格尔木至拉萨段，完成青藏铁路西宁至格尔木段扩能改造。

——进行西部国际通道建设

建设西北、西南进出境铁路。建设中吉乌铁路，与南疆铁路一起，形成亚欧大陆桥的南部新通路。修建云南进出境新铁路，开辟我国至东南亚国际新通道。

3. 建设高速铁路、客运专线

按照“全面规划、重点突破、分期建设、逐步成网”的原则，做好高速铁路、客运专线的发展规划。“十五”期间建成秦沈客运专线，完成京秦铁路提速改造，形成北京至沈阳快速客运通道。增建广深铁路四线、京广铁路长沙至衡阳段第二双线，形成客运专线。认真做好京沪高速铁路建设前期工作。

4. 积极发展地方铁路

为增强铁路辐射能力，开发地方资源，促进地方经济发展，积极发展地方铁路。在完成续建项目的基础上，研究建设一批新项目。

对一批国土开发性项目抓紧组织研究论证。

（二）加强既有铁路技术改造

围绕扩能、提速、安全和能源结构调整等要求，加大既有铁路技术改造力度，整治

设备病害，提高铁路干线质量。以东部地区繁忙干线电化成网为重点，加快既有铁路电气化改造，安排建设浙赣、沪杭、津沈、京沪、郑徐、胶济铁路电气化等项目。加强西部地区既有铁路干线复线建设，扩大东西联系通道运输能力。以疏通主要干线能力卡口、继续完善重载运输网为重点，加强能力控制区段扩能改造，加快主要编组站自动化改造，继续实施繁忙干线 1050 米股道延长工程，协调干支、点线能力，提高路网整体能力。围绕快速客运系统和运输安全设施保障体系建设，加快主要干线提速、达速改造，加强安全基础设施建设，完善客运配套设施，提高服务质量。

(三) 加强系统建设

1.逐步形成城市间快速客运系统

“十五”期间，按照“总体规划，分期实施”的原则，加快快速客运系统建设。客货运输繁忙干线逐步实现客货分线，建设客运专线，客运专线旅客列车运行时速达到 160 公里以上。其他主要干线采用客货混跑方式，通过线路改造或采用先进的移动设备，使旅客列车时速达到 120~160 公里。形成以北京、上海、广州为中心，大部分省会城市为结点，辐射全国主要地区的快速客运系统。到 2005 年，初步建立以京沈快速客运通道为龙头，京沪、京广、哈大、陇海、兰新、京九、浙赣、胶济、襄渝（安康至重庆）、成达、遂渝、渝怀、湘黔（株洲至怀化）、广深线为主体的铁路快速客运系统骨架，形成“四纵两横”快速客运主通道雏形。客运快速线路总长达到 14000 公里左右。

2.初步形成集装箱运输系统

“十五”期间，以改善货物运输质量、提高货物送达速度、开展多式联运、实现门到门运输、提高经济效益及竞争力为目标，在继续扩大开行直达快运、“五定”班列、行包专列的基础上，依托“八纵八横”路网主通道，加强集装箱场站建设，扩大集装箱保有量，发展集装箱专用车辆，研究和建设双层集装箱运输通道，初步形成集装箱运输系统。

“十五”集装箱运输系统建设的重点，一是强化广州、上海、北京、天津、成都、昆明、重庆、乌鲁木齐、兰州、哈尔滨、西安、郑州、武汉、沈阳、青岛 15 个集装箱结点站，建成具有先进水平的特大型集装箱办理站。二是建设 40 个左右靠近省会城市、大型港口和主要内陆口岸的集装箱专用办理站。三是合理布局 200 个左右集装箱办理点。四是扩大集装箱保有量，增加国际标准箱数量，发展快速集装箱专用平车，研究开发双层集装箱车辆。

3.加快铁路信息化系统建设

铁路发展必须依靠信息化，以信息化带动现代化。铁路信息化系统建设的目标是：按照总体规划、统一规范、统一标准、资源共享的原则，将信息技术广泛应用于铁路经营管理的各个方面，改造传统产业，促进装备水平升级，增强市场竞争能力，提高经济

效益。到 2005 年，建成铁路办公信息系统、铁道部政府网站和铁路运输业务主要信息系统，初步建立铁路电子商务体系。实现铁路各信息系统的综合利用和数据、信息共享，铁路信息化总体程度达到国内先进水平。

(四) 大力加强技术创新

依靠科技进步，促进铁路发展。发展适应高速、快速和重载需要的机车、客车和货车，重型钢轨、重型道岔，开展高速铁路工程关键技术研究。铁路勘测设计手段现代化、信息化、智能化。充分利用各种通信网络资源，优化结构配置，完善铁路专用通信网，形成高效快捷的话音、数据、图象综合网络平台。高速铁路和客运专线建成综合自动化系统和列车运行控制系统。初步建立起移动设备与固定设备互监和自监的行车安全技术保障体系。进一步加强铁路建设和运营中的环保工作，开展流动污染源治理，开发新的污染防治技术和设备，推进铁路沿线绿化带的建设。加快铁路能源消耗结构调整。把节水放在突出位置，积极发展适应铁路特点的新能源或代用品，推广节能新技术。

(五) 深化运输体制改革

按照“政企分开，网运分离，引入竞争，加强监管”的总体改革思路，加快推进铁路改革，建立适应社会主义市场经济的铁路管理体制和经营机制。

(六) 拓展多元经营

充分发挥铁路网络优势、地缘优势、资源优势和行业优势，努力拓展发展空间。重点发展运输代理、物流配送、旅游、广告、房地产、商贸流通、外经外贸、制造、建筑等产业，积极发展高新技术产业。

(七) 重视开发人力资源

优化劳动组织结构，深化分配、用工和人事制度改革，加大人力资源培训力度，培养适应铁路现代化发展需要的复合型人才。继续加强社会主义精神文明建设，提高全体职工的思想道德、科学文化素质和职业技能。职工物质文化生活有较大改善。

五、“十五”计划建设资金需求

“十五”期间铁路发展计划宏伟、任务十分艰巨。按照 2000 年价格估算，共需投资约 3500 亿元。其中基建投资 2700 亿元（大中型基建投资约 2550 亿元），机车车辆购置及更新约 800 亿元。铁路建设资金短缺仍是制约铁路发展的主要因素。因此，除了用好铁路建设基金外，必须积极推进铁路投融资体制改革，实行分类建设，盘活存量资产，

逐步实现投资主体多元化、资金来源多渠道。同时，还要争取国家和地方政府对铁路建设在投资、贷款、征地拆迁、税费征收、沿线资源开发等方面给予强有力的政策支持。

“十五”是铁路发展进程中一个非常重要的时期，全路干部职工团结起来，在以江泽民同志为核心的党中央领导下，遵循国家《“十五”计划纲要》的要求，按照部党组的战略部署，为实现铁路发展目标而努力奋斗。