

努力把铁路电气化提高到一个新水平

孙永福

1991年是我国第一条电气化铁路通车三十周年。我们在西安组织和参加电气化铁路三十周年学术会议，这是最好的纪念。我代表铁道部、中国铁道学会，对出席这次会议的国务院有关部门和有关省、市政府的来宾以及各位代表表示热烈欢迎！对三十年来为我国铁路电气化发展付出辛勤劳动、作出很大贡献的专家、学者、工程技术人员及广大工人、干部同志们致以崇高的敬意！对热情支持铁路电气化的国家计委、国家科委、能源部、机电部、邮电部、国家技术监督局等有关部门和各级政府表示衷心感谢！

电气化是铁路现代化的主要标志之一。三十年前，在以30‰大坡道穿越秦岭隧道群的宝凤段，首次用电力牵引取代蒸汽牵引，开创了我国铁路事业的新阶段。随着党的实事求是思想路线的贯彻，对国情的准确把握和电气化建设的实践，人们对电气化铁路的认识不断加深。我国电力资源开发前景较好。电力牵引具有拉得多、跑得快、成本低、无污染、热效率高、能合理利用能源等显著优点，不仅在坡道大、隧道多的山区铁路上具有极大的优势，而且在运输密度大、任务繁忙的平原干线也有良好的经济效益和社会效益。先进的电气化铁路技术与中国国情相结合，日益显示出巨大的优越性。

目前，我国铁路运能与运量的矛盾十分突出，铁路电气化是缓解这一矛盾的有效途径之一。“大力发展电力牵引”已列入国家重大技术政策。三十年来，特别是改革开放以来，我国铁路电气化的发展明显加快，已由西北地区陕西一个省，发展到五大区14个省市；从山区、既有单线电气化改造，发展到既有单线又有双线、既有旧线改造又有新线一次电化、既有山区困难区段又有平原繁忙干线，部分地区已初步成网。至1990年末，电气化铁路营业里程达到6941公里，占全路营业里程的13%，电力牵引完成3410亿总重吨公里，占运输工作量的17.7%。电气化铁路形成了强大的生产力，开出了灿烂之花，结出了丰硕之果。宝成、成渝、襄渝等线电气化对西南地区经济开发和社会进步所发挥的重要作用，石太、丰沙大、京秦、大秦等线电气化对晋煤外运支援全国经济发展所取得的显著效益，郑州至兰州东西大干线电气化对加强西部地区与内地联系所作的积极贡献，鹰厦线电气化对福建沿海开放搞活的有力支持，随着时间的推移，将越来越显示出来。

中国有句古语，叫作“三十而立”。当然，人生是短暂的，事业是无限的，拿人生来比喻事业不尽恰当，但毕竟经过三十年的发展，我国电气化铁路已从起步逐步走向成熟。三十年的实践，造就了一大批铁路电气化的设计、施工、科研、运营和机车制造人才，锻炼出一支思想、技术、作风过硬的专业队伍，积累了丰富的建设和生产经验。现在，我国

已具备了每年修建电气化铁路1500正线公里的建设能力,年产电力机车300台的制造能力,以及在复杂条件下的运营管理能力。我们正在向着世界先进水平迈进。

我国电气化铁路三十年所取得的成绩,是坚持自力更生、艰苦奋斗方针的结果,是铁路电气化系统工程中各方面紧密配合、团结协作的结果。特别是党的十一届三中全会以来,改革开放的形势给铁路电气化带来了勃勃生机。三十年走过的道路,是艰苦奋斗之路,是团结协作之路,是改革开放之路。今天,我们回顾三十年走过的道路,总结经验,将迈开更大的步伐走向未来。

本世纪最后十年,是我国社会主义现代化建设历史进程中的关键时期,也是铁路发展的重要时期。为了适应国民经济和社会发展的需要,铁路应在数量上有较大发展,在质量上有较大提高,在技术上有新的突破,在管理上有新的进步。党中央在《关于制定国民经济和社会发展十年规划和“八五”计划的建议》中明确指出,综合运输体系的建设,要“以增加铁路运力为重点”。“铁路建设要采用先进适用技术对旧线进行改造,在一些重要线路,逐步实现电气化”。七届人大四次会议通过的《国民经济和社会发展十年规划和第八个五年计划纲要》确定的铁路重点建设14个项目中,新线采用电力牵引和既有线电气化项目共有9个。这些项目及“七五”结转项目建成以后,电气化铁路将形成干线网络。京广等繁忙干线将开行5000吨级列车;大秦线是开行万吨级列车的重载铁路,年运输能力将达到一亿吨;首都北京至电气化干线网络上的省会城市的客车,将全程实现电力牵引,接触网将为客车空调、取暖供电,大大改善运营条件,提高客车舒适度和经济效益。铁路高速客运科技攻关也列入了《纲要》,电气化将在高速领域大展雄姿。我们的目标是,到本世纪末,电力牵引承担45%的运输工作量。由此可见,“八五”乃至今后十年,电气化铁路有着广阔的发展前景!

同志们,回顾过去,展望未来,取得的成绩是辉煌的,奋斗目标是宏伟的,任务也是艰巨的。要完成“八五”电气化铁路建设任务,使铁路电气化事业顺利发展,需要认真总结经验,分析存在问题,研究制定措施,进一步提高电气化铁路的整体技术水平、安全可靠度和经济效益。这里提出几个问题,请同志们结合学术交流进行深入讨论。

一是认识问题。虽然大多数同志对铁路电气化有了共识,但尚未完全解决。有些同志对电气化的优越性体会不深,对我国能源形势估计不足,对实行电力牵引为主的必然性认识不够。认识上不一致并不奇怪,也不可怕。知出乎争,相竞而兴嘛!我们要科学地从理论上加以说明,认真地从实践上加以解决,以期在统一思想的基础上,形成强大的合力。

二是协调配合问题。铁路电气化作为国家技术政策确定下来,还要有相应配套政策予以保证。铁路电气化是一项复杂的系统工程,涉及电力、邮电、广播电视等很多部门,需要国家统一协调。应该肯定,三十年来,各部门对铁路电气化给予了很大支持。没有各部门的支持,铁路电气化不可能取得今天的成就;今后发展铁路电气化,同样离不开各部门的支持与配合。我们相信,铁路电气化发展中遇到的这些问题,一定能够通过深化改革和深入研讨得到解决。

三是设计、施工、制造问题。我国铁路与国外有很大不同,既不象日本那样以客运为

主，也不像欧洲那样运输密度较小，而是客货共线，且密度很大。随着客货运输繁忙的主要干线实现电气化，并逐步成网，提出了一些新的课题，如V型天窗、反向行车、枢纽和站区供电的灵活性、电气化铁路专用器材的标准化及引进设备的国产化等，都需要有组织地开展科技攻关。同时，还必须千方百计降低造价，节约投资，提高效益。建议大家认真讨论，献计献策，探索建设有中国特色的铁路电气化发展模式。

四是运输组织管理问题。在铁路电气化发展中，有些管理人员思想准备不足，有的单位培训工作跟不上，机构设置不够健全。有的甚至用管理蒸汽牵引的办法来管理电气化铁路，在机车运用、修理、运输组织等方面还存在不少问题，在一定程度上限制了电气化优越性的发挥。必须引起足够重视，切实提高管理水平，把电气化铁路管好用好。

同志们，大家不远千里，云集西安，带来了各方面辛勤研究的成果，互相交流，机会难得。希望大家畅所欲言，深入研讨，把这次会议开成一个团结气氛好、学术空气浓、独具特色的纪念会，把中国铁路电气化提高到一个新的水平。预祝会议圆满成功！

（根据孙永福副部长在1991年10月25日纪念电气化铁路三十周年学术会议上的讲话整理）