为老工业基地振兴插上腾飞的翅膀

——沈阳铁路局建设百个战略装车点纪实

本报记者 顾威 通讯员 孙敢勋

由霍林河煤炭战略装车点开出的4组合2万吨重载组合列车

从2008年下半年起，一场源自美国的金融海啸迅速向全球蔓延，愈演愈烈，很快波及到实体经济。减产、裁员、压缩投资，甚至一些名冠全球的“航母”级企业竟宣告破产，世界经济阴云密布。

然而，同样受到严重冲击的中国经济迅速企稳，并呈现回升态势，而担负着辽、吉两省全境及内蒙古、黑龙江和河北省部分地区运输任务的沈阳铁路局更是“风景这边独好”。2008年，沈阳铁路局运输指标全面刷新，全年货物发送量、旅客发送量等19项指标再创历史新高，同比分别增长14.6%、12.6%。今年前五个月，沈阳局在金融危机中逆势前行，日均装车依然高达15005车，货物发送量完成13857.6万吨，同比增加223.7万吨，增长1.6%，在全国铁路中位居前列。

沈阳局取得如此骄人业绩，是他们坚决贯彻党中央、国务院保增长、保民生、保稳定，扩大内需、促进经济增长等一系列措施大见成效的结果，同时，也是沈阳铁路局在全局管内建成了100个煤炭、粮食、石油、钢铁等重点物资战略装车点发挥了至关重要的作用。

问渠哪得清如许，为有源头活水来。

王占柱局长（左二）深入粮食战略装车点现场办公

逐步形成一批战略装车点，实现铁路货运规模经营。

建设战略装车点是铁道部立足现实，放眼未来，高瞻远瞩的战略性发展规划，沈阳铁路局坚定不移地贯彻执行。

2004年底，在大秦铁路实现1.5亿吨运量目标总结表彰大会上，铁道部党组书记、部长刘志军明确提出：“要合理规划战略装车点布局，改建扩建既有的装车点，搞好点线能力衔接，为迅速集结车流、稳定装车数量提供保证。”

2006年初，刘志军部长在全国铁路工作会议上对全路战略装车点建设作出部署，明确要求“对全路战略装车点分品类、分区域、分局别进行规划，逐步形成一批战略装车点，实现铁路货运规模经营。”

建设战略装车点是铁路运输的历史性变革。它将促进铁路货运生产由单车、小批量运输向整列、大批量装载运输转变，实行集中存储，整列配车、整列装车、整列始发的新的运输格局，使铁路运力资源得到优化组合和充分运用。

这是一个促进国民经济发展提速，使铁路实现规模化生产，集约化经营，精细化管理的“大运输”战略。

铁道部发出号令，沈阳铁路局迅速贯彻。他们在辽宁、吉林、内蒙古和黑龙江、河北等省选出以保煤炭、粮食、石油、钢铁等重点物资运输的100个战略装车点，在广袤的大地上，开展了一场声势浩大的战略装车点建设攻坚会战。局长王占柱思路明确，态度坚决：“要贴紧、靠实区域经济发展战略，想地方经济社会发展之所想，解地方经济社会发展之所难，大力推进战略装车点建设。”

通辽到霍林河的“通霍线”是沈阳局推进战略装车点建设的重中之重。“通霍线”位于内蒙古科尔沁草原腹地，这里不仅有一望无际的美丽草原，还有着储量丰富的大煤田。然而，现有的“通霍线”是一条单线乙级铁路，1987年投入运营，设计年运力只有600万吨，而每年霍林河煤矿实际需要外运的煤炭则有数千万吨！

运力与运量之间的矛盾制约了地区经济的发展，也影响了沈阳局生产力水平的提升。因为霍林河煤矿有资源、有市场，是沈阳局生产力水平提高的主要增量所在，沈阳铁路局曾设想将“通霍线”变成复线，然而谈何容易，初步测算资金需要36个亿，时间则需要4年，远水难解近渴。投入资金过多，工程时间过长，沈阳铁路局难以坐等这一方案。他们要走一条投资少、时间短、见效快之路。

“靠内涵挖潜扩大再生产”，这是沈阳局领导班子的共识。具有艰苦奋斗精神和聪明智慧的“沈铁人”在“通霍线”连续发起“三大战役”，让“通霍线”发生了翻天覆地的变化。

第一个战役：2006年对“通霍线”进行第一次扩能改造，建设4个战略装车点，延长了7个车站到发线有效长，形成了“15加7”运行图模式，即将过去的21对5000吨货物列车、1对旅客列车变成14对5000吨列车、1对旅客列车加7对1万吨列车。此次改造，使货物发送量较上年增加800多万吨。

第二个战役：2007年在“通霍线”实施第二次扩能改造，建设了珠斯花、通辽北两个万吨战略装车点，延长了5个车站到发线有效长，能够停会万吨组合列车的到发线车站从7个增至12个。

此次扩能改造还创造了一个中国铁路运输史“之最”，开行了珠斯花到霍林郭勒间2万吨4组合列车。此列车由4辆机车牵引，共有240节车皮，一次就能运送煤炭2万吨，相当于一般4列车的运量。

此次扩能改造，使年运量又提高了1000万吨，使“通霍线”年运量达到3500万吨。

第三个战役：2008年第三次对“通霍线”限制能力的区间进行扩能改造，延长了5个线路限制区间，又建设了4个战略装车点，使“通霍线”战略装车点达到11个。

“三大战役”使“通霍线”旧貌换新颜。战略装车点装车能力由扩能改造前的日均1200车增至3000车；年货物发送量从设计能力600万吨增至7000万吨；2008年运量达到5200万吨，比上年提高了1700万吨，单线年运量创造了世界纪录；2008年，白音胡硕车务段人均劳动生产率达到468万元，是全路最高单位之一，他们用沈阳局四百分之一的职工创造了占沈阳局六分之一的运量；三次扩能改造6000多万元的总投资，却实现了与36亿元投资同样的效果。

“三大战役”是沈阳铁路局工人阶级艰苦创业史书的精彩一页，是沈阳铁路局干部职工激情上演的建设现代化铁路运输交响乐的华彩乐章。局长王占柱将白音胡硕车务段的工作用三句话进行了高度概括：在最艰苦的地方，用最少的人，完成了最大的工作量。王局长将此称为“通霍精神”。

然而，在采访中，白音胡硕车务段的同志告诉记者，最能代表“通霍精神”的人，就是王占柱，他们的局长。“通霍线”三次扩能改造，王局长现场办公了17次，尤其是王局长那“事必躬亲、事无巨细、事不过夜”的工作态度和精神，让跟他在一起工作和接触到他的人为之动容。

王占柱局长每次到“通霍线”检查部署工作，都是乘火车来，完成工作后乘火车走，赶上客车乘客车，赶上货车乘货车，而且一直站在机车头检查线路和其他设备情况；下车后直奔现场，对战略装车点建设的每一个细节都要一一检查、过问，甚至连线路螺丝扭得紧不紧，都要亲自试一试。开行1万吨、2万吨组合列车牵引试验，他亲自在机车头“添乘”，详细观察、询问、解决每一个具体问题；17次到“通霍线”检查部署工作，他没有在那吃一顿饭，工作几点完就几点走，因为“通霍线”只是他工作的一部分，还有很多工作在等着他。一天只吃一顿饭是正常事儿，吃完这顿那顿几点吃谁也不知道。

“通霍线”三次扩能改造，正常生产运输不能停，沈阳局工务段、电务段、房产生活段的职工施工日夜兼程，而“通霍线”职工在设备改造、施工封锁、转线、卸料等方面要全力配合，接发车、检车、验货等，往往一个人要同时干几个人的工作，工程施工紧张时，一个星期、甚至一个月不回家都不是新鲜事。

“通霍线”战略装车点建设是沈阳铁路局100个战略装车点建设的缩影。

“建设战略装车点，好处很多。更为重要的是，可以有效挖掘运输潜力，提高运输能力，适应地方经济社会发展的要求。”铁道部长刘志军在添乘机车检查线路质量时，对建设战略装车点的企业效益和社会效益给予了准确定位。

铁路战略装车点为辽宁经济社会发展提供了真金白银的支持！

振兴东北老工业基地，东三省和内蒙东部地区都根据自身条件推出了独特的发展战略。辽宁“五点一线”沿海经济带发展战略，已经成为国家区域发展规划的重要组成部分。

沈阳铁路局在布局战略装车点时，充分贴近各地的经济发展思路，找到了属于铁路的重要“节点”。

在哈大客运专线、东北东部铁路、巴新和锦赤铁路建设工地，机器轰鸣，建设者干劲十足，热火朝天。这些正在建设中的铁路，从中东西三个方向形成辽宁沿海经济带向东北、蒙东广阔腹地延伸的扇形辐射。这些铁路在设计和建设中，就同时设计和加入了战略装车点的作用与功能。

同样，沈西工业走廊铁路、大连长兴岛、葫芦岛港、营口港仙人岛港区和盘锦港等规划和在建疏港铁路，在提高疏港能力，缩短港口与后方运输通道距离的同时，还实现了疏港铁路物流货场与铁路的“零对接”。这些铁路的到发、装卸都具有整列装卸、整列到发、直进直出的战略装车点功能，使海铁联运“无缝衔接”，形成贯通沿海腹地，连接内陆与海洋，支撑“五点一线”沿海经济带建设的大运输格局，将大大提升“五点一线”的硬实力。

为更加直接支持辽宁“五点一线”战略，强力支持辽宁省临港产业和沿海经济发展，围绕“五点一线”总体布局，沈阳铁路局又相继建成37个战略装车点。

滚滚车流，带动物流滚滚。在辽宁省境内，联结成网的37个战略装车点，由“面对面”运输实现了“点对点”服务，形成了一条条通往广阔海洋、服务各大中型企业、服务区域经济振兴的黄金运输线路：由营口、大连等港口装满进口矿粉的列车，可以一站直达鞍钢、本钢等重点企业，卸车后，再装满成品钢材开往港口，实现了辽宁省重点企业与港口间连续不断的循环运输线；从沈阳南、沈阳西双机牵引的60辆5000吨空车直达靖宇矿泉水战略装车点，转头、待装后又直接开往沈阳西工业走廊；长春东、吉林西内陆港具备港口除装卸船以外的所有功能，使内陆企业能在陆港办结通关手续，集装箱班列由长春东、吉林西直通大连、营口等港口；从霍林河600万吨煤炭战略装车点开出的4组合2万吨“煤龙”专列可以直接开进锦州港，实现了“霍煤入海”……

中海北方物流有限公司就是辽宁省大连市的一家中型物流企业。正是看中了这些布局于内地与海洋间的“黄金运输线”，他们大力实施企业扩张，先后在沈阳、吉林、长春、通辽等铁路集装箱战略装车点设立了办事处，成为内陆港的重要客户。公司驻吉林办事处负责人段险峰说，铁路没有建设战略装车点时，吉林西站铁路货运场地仅5000平方米，装卸设备落后，每上一次箱要几个小时，企业发货装不上去，到货卸不下来，严重制约了企业扩张发展，有20%以上的集装箱走了公路运输。铁路集装箱战略装车点建成后，战略装车点货场面积达到了96000平方米，吊车增加到4台，上一次箱只要几分钟到十几分钟，充分保证了企业运输需求，而且运输成本大大降低。目前，公司100%的集装箱采用铁路运输，月均办理1200标准箱，是这些黄金运输线上的受益者之一。

为更加有效服务区域经济，沈阳铁路局以辽宁省境内的37个战略装车点为依托，组建了沈阳铁道物流公司、大连沈铁港口物流公司、沈阳铁道金属物流公司等专业化物流公司，形成了集货物运输、仓储、中转、装卸、配送及贸易等功能为一体的现代物流体系，搭建助推“五点一线”战略的服务平台。这些专业化物流公司依托路网优势，与路内、路外物流公司在仓储、运输等多方面广泛合作，互利共赢，优势互补，成为东北老工业基地现代物流网络体系的重要组成部分，极大地增强了港口、铁路运输网络的功能。2008年，沈阳铁路局在辽宁省境内货物发送量完成17400万吨，同比增加5.1%；货物到达量完成27202万吨，同比增加7.4%。其中37个战略装车点的货物发送量占货物发送总量的46%，为超额完成全年计划任务立下汗马功劳。

2009年以来，老工业基地辽宁经济活力迸发，这可以从铁路运量的增长上窥见一斑。1至5月份，沈阳铁路局在辽宁省境内的货物发送量完成7758万吨，同比增加349万吨，增幅达4.7%。

沈阳局战略装车点成为东北老工业基地全面振兴，成为扩内需、保增长的重要“引擎”。

“铁路在加快新线建设的同时，大力实施战略装车点建设，不仅有效推动了‘五点一线’战略，更为辽宁应对金融危机提供了真金白银的支持，为辽宁老工业基地振兴作出了突出贡献。”2009年春节前夕，辽宁省省长陈政高到沈阳铁路局调度所慰问干部职工时，对沈阳铁路局建设战略装车点，服务辽宁经济社会发展给予了高度评价。

战略装车点对缓解和解决吉林省运输困难起到了至关重要的作用。

荣盛粮食收储有限公司董事长曹荣曾是产粮大县吉林省四平市梨树县的“名人”、“能人”，因为他有与铁路打交道20多年的历史，因为过去粮食外运紧张，所以，他一度成了梨树县33个粮库跑铁路车皮的总代理。

“一到车站心就打鼓”，谈起过去跑车皮的难处，曹荣董事长连连晃头，表情变得复杂起来。梨树县年产粮食五六十万公斤，一年要有20多万公斤需要外运，而且常常是抢季节、抢月份，集中抢运粮食的任务一起压向铁路。曹荣知道，只有粮食运出去，才能换来农民需要的化肥、农机，还有柴米油盐等生活用品，铁路运输是梨树县农民的生命线啊！然而，车皮太紧张了，尽管他与铁路非常熟，但是，紧张的运力也难以满足梨树县的需要，曹荣也经常空手而归。

张守志是四平市经委专门负责协调运输的科长。他坦言，因为铁路运力紧张，他只能为十五六户较大规模粮食企业服务，小的根本管不了。为了要车皮，经常是他走到哪儿货主跟到哪儿，搞得他寝食难安。可是铁路运力有限，他又有什么办法呢！

这都是过去的故事，沈阳铁路局战略装车点建设，彻底改变了这个局面，“瓶颈”变通途。

从2008年7月到12月，四平站经过一期、二期战略装车点建设，建成了货一线、货二线两条装车线，货一线长885米，货二线长994米，两条线可同时装车，每条线都能整列装车，直进直出；同时建设了3600平方米的雨篷，粮食堆放在雨篷下，货主再也不用担心风霜雨雪了；装车线将过去的砂石地修建成了水泥地，货主也不再担心粮食散落了。采访时，正好赶上一列车正在装粮。一袋袋玉米通过传送带送到车上，工人只需摆放就可，既大大减轻了工人的劳动强度，又提高了装车效率。

四平粮食战略装车点建设，也是粮食运输的一大变革。过去，四平站也有粮食装车线，但比较短，最多只能装5辆车，而一列车一般为60辆。与四平站配套的有33条专用线，最远七八公里，即使专用线上有一节车皮需要拉走，也得去一个火车头，如此调来调去，组成一列车的时间就长了。而现在，战略装车点装车线加长了，就可以集中备货，整列装车，大大提高了运输效率。同时，四平站就作为粮食运输战略装车点，其它货物转到另一个货运站，如此，粮食运输的“瓶颈”问题彻底解决。

吉林省是我国重要的“大粮仓”，外运任务很重，在高峰时段，沈阳铁路局日请求车达3万多辆，而当时运力只能满足1.5万辆左右，拥有足够的火车皮对吉林省的粮食企业货主曾经是一种奢望。

近两年来，沈阳铁路局相继在四平、郑家屯、白城、松原等6个粮食主产区建成了19个粮食战略装车点，日均装车能力1300车，年发送能力2900万吨，其中，郑家屯、四平、太平川等战略装车点实现了60辆空车整列同时配车、装车、调运，大大提高了装运能力，使吉林省不再为粮食外运困扰。

运粮“瓶颈”问题解决了，曹荣这位梨树县的车皮“总代理”只好转行了，他开始一心一意地经营自己创建的“荣盛粮食收储有限公司”。他告诉记者，已经有半年没往铁路局跑了，现在想要车皮，只要在家打个电话，车站就给列入计划。张守志这位专门协调运输的四平市经委科长也快成“闲职”了，他说，已经半年多没人找他了。

同时，针对吉林省境内铁路支线多、线路等级低、牵引定数低的问题，沈阳铁路局对四平至扶余、梅河口至吉林、长春至图们等区段铁路进行了配套扩能改造；对战略装车点吸引区内的装车站和专用线进行全面整合，先后建成了集装箱战略装车点3个，石油战略装车点5个，还有煤炭、水泥、矿泉水等战略装车点，覆盖了全省9个市(州)，日装车能力总量达5100车，年最大发运能力1.12亿吨。

吉林省境内36个战略装车点投入使用，最大限度地释放了铁路运输生产力。目前，吉林省境内战略装车点一次作业时间仅需6.5小时，同比缩短4.5小时，效率提高了近一倍。

粮食外运、出口物资外运等一个个“瓶颈”变通途，专门进行海上运输的大连、营口等港口企业看到了巨大商机。沈阳铁路局与他们强强联合，在长春东站、吉林西建立了内陆港。使长春、吉林与大连、营口等地海关、港口实现了吉林省通过大连、营口等地港口出口的物资可直接在长春东站一次报关、一次查验、一次放行。这也是全国第一个实行港铁联运联合经营模式。

长春东站是一个集装箱战略装车点。过去按传统方式装车，2008年一年只发走532个标准箱，2万吨。去年12月2日，长春东站战略装车点正式建成投入使用。新建成的这个战略装车点占地约6万平方米，可同时停放5000个集装箱，装车线长1050米。过去装车用龙门吊，装一节车皮需要10几分钟，现在用正面作业吊，装一节车皮只需要一二分钟。过去开行一列集装箱班列得七拼八凑；现在，可同时装60辆即一整列车。更为可贵的是，长春东站集装箱运输实行了客运列车管理模式，即定时、定点、定向。

对这一变化感受最深的莫过于广大客户。今年南方粮价波动很大，这给专做粮食生意的吉林兴丰粮油公司吴峰带来很大困难，可他照做不误。之所以如此，就是现在的粮食运输时间有把握。他说，过去发一车皮粮，什么时候到自己心里没底，可粮价几天一变，弄不好就赔了。现在，他想什么时候发货就什么时候发货，粮价哪怕3天一变，他也能抢到差价赚到钱。

中国海运集团中海集装箱有限公司长春分公司经理丁琪说，集装箱运输是世界上先进的运输模式，但过去长春东站没有成规模的停放集装箱场地，装卸条件又差，所以不大愿意与铁路合作，好多集装箱转移到了公路运输。如今有了这个战略装车点，货物仓储、运输时间和效率都得到了保证。他透露，公司将增加投资，进一步扩大港铁联运业务。

据介绍，长春东站战略装车点建成后，年运能从四五十万吨提高到150万吨。集装箱运输从2万吨提高到50万吨。仅今年1至5月，就发走集装箱3649标准箱，13.2万吨。

“战略装车点决策的实施，对缓解和解决吉林省运输困难起到了至关重要的作用，特别是卖粮难、运粮难的问题得到根本性的解决。”2008年12月2日，在出席长春东站内陆港集装箱班列首发式时，吉林省副省长王守臣对沈阳铁路局战略装车点建设给予了充分肯定。

战略装车点为蒙东地区经济社会发展发挥了强力助推作用。

在内蒙古霍林河露天煤业股份有限公司参加一个有多家煤炭生产企业参加的座谈会，记者惊奇地发现，所有与会企业个个对未来的发展雄心勃勃。之所以如此，就是因为有了沈阳铁路局的战略装车点。

内蒙古源源集团制定了“三五工程”远景目标，即产值50亿元，创利5亿元，上交国家税金5亿元。集团党委书记关圣才说，有了铁路的大力支持，我们的目标一定会早日实现！

这家集团发电用煤有市场，然而，由于过去铁路运输难以保障，虽然许多用户找上门来，他们却不敢签供煤合同。霍林河煤炭战略装车点建成后，集团迅速发展了20多个大客户，经济效益翻着跟头似的往上长。2005年煤炭销售实现利润仅1800万元，职工年人均收入7000元。2008年煤炭销售利润则达到了1.2亿元，人均收入3万元。“火车一响，黄金万两”，源源集团真切地感受到，企业的发展离不开铁路。

露天煤业、海神集团、霍煤亿城能源公司、金源经贸公司……这些内蒙古自治区的大型煤炭骨干企业，个个都有一个大发展规划。

在扎哈淖尔煤炭战略装车点，已经见不到过去那铲车隆隆的热闹的装车场面，甚至看不到几个干活儿的工人，而一列列煤龙却不断地从这里驶出。在白音胡硕车务段同志的指引下，记者们来到装车控制室。控制室正在工作的只有两名工人，一男一女。在他们面前是两台电脑，隔着控制室玻璃，记者看到，一列空敞车用人们几乎感受不到的速度缓缓移动，当一节车皮正对着控制室时，储煤仓“溜槽”便开始“大口”“吐煤”。工人们告诉记者，每一列车需要装多少吨煤，一节车皮需要装多少吨煤，都已经计算好并输入电脑控制程序，装车时只需操作电脑，同时监视电脑屏幕即可。白音胡硕车务段段长王洪松非常自豪地告诉记者，装满一节车皮只需要四五十秒，装满一列车仅用四五十分钟；扎哈淖尔煤炭战略装车点只有11名工人，还两班倒。而过去用铲车装煤时，10辆铲车、二三十人，装满一列车煤炭需要3个多小时。

还有，扎哈淖尔煤炭战略装车点实行“环型式”装车，改变了原来“尽头式”传统装车方式，实现了整列装车，直进直出，大大提高了装车及运输效率。战略装车点不仅仅是实现了集约经营，也提高了现代化水平。

像扎哈淖尔这样的煤炭战略装车点，在内蒙古东部还有6个。它们都分布在蒙东煤炭资源丰富地区，日均最大装车能力2820车，年发送能力达6180万吨，基本满足了蒙东地区的煤炭外运需求，实现了社会效益和企业效益双丰收。通辽北煤炭战略装车点建成后，通辽市20余家煤炭销售网点相继迁至并集中在战略装车点周边，极大地促进了地方经济发展。

“战略装车点为蒙东地区经济发展发挥了强力助推作用，为地方经济社会发展作出了突出贡献。”2009年4月25日，在通辽集装箱内陆港开工奠基仪式上，内蒙古自治区副主席赵双连对沈阳局战略装车点建设给予由衷地赞赏。

潜龙在渊，蓄势待发。一趟趟满载货物的直达列车从战略装车点出发，风驰电掣穿梭在东北老工业基地万里铁道线上。面对沈阳局战略装车点的丰富成果，我们有理由相信，随着战略装车点建设的深入推进，沈阳铁路局必将为东北老工业基地振兴做出更大的历史性贡献。

本报社址：北京市东城区安德路甲61号 邮政编码：100718 定价：全年：294元 每季：73.5元 每月24.5元 零售：逢4版0.44元 逢8版0.87元 广告经营许可证京东工商广字0184号 上期（北京）开印时间：3:00分 印完时间：4:30分