



实行门对门服务的京铁快运。

轴温检测装置”，无线列调、列车运行监控装置等一大批保安全的科技手段投入运用，为北京铁路运输安全树起了一道坚不可摧的壁垒。

“基础”舞剑，意在久远

作为一个特大型的运输企业，走可持续发展之路是一种必然选择，在实践中，北京铁路人深切地认识到设备是安全之本，效益之源，因此坚决去除吃设备考本搞短期行为的思想，扎扎实实地在全砌地基上狠下苦功。

1998年以来，北京铁路局累计投入基本建设、更新改造和大修资金210亿元，

完成了动力换型、线路改造、列车提速和基础设施整治等重大项目，建成并投产大中型项目10个，短平快项目16个，并且坚持每年更换100万根枕轨。西黄线、邯济线、阳涉线、蓟港线的开通，京广线、京秦线、京沪线、京山线提速改造的实施，大秦线、南北同蒲线、邯长线扩能改造的进行，使主要铁路干线的线路等级发生了质的改变。

在强化设备基础上，北京铁路局似乎并不吝啬资金的投入。在机车设备换型价格增长的情况下，依旧强调保证机客车的大修费用，而机车中修费用较1998年增长了2倍，客车中修费用增长了

12倍，相比之下，全局管理费用支出占成本总支出的比例却一直保持在3.6%左右的水平。

目前，全局时速超过120公里的线路区段已达到近4000公里，时速达到或超过160公里的线路区段达895公里，京秦客运专用通道基本建成，正式运营后旅客列车时速将达到200公里。2001年，北京铁路已经率先进入牵引动力的“内电时代”，目前全局拥有的内燃机车、电力机车，新型空调客车的装备水平在中国铁路行业首屈一指。

“硬基础”的强化离不开“软基础”的支持。随着事业的蛋糕越做越大，“北京局重视科技人才的选拔和培养，加强职工思想政治教育和业务技能培训，推行素质准入制度和职业技能标准，使全员综合素质有了明显进步。目前，全局专业技术人员达到5万余人，占职工总数的七分之一，其中高级技术人员2500余人，中级技术人员16000余人。

如今，北京铁路局已经有了更进一步的目标，那就是向现代化铁路局迈进。而加大科技开发、推广和应用的力度则是实现这个目标的有效途径。从1999年起，北京局每年投入科研开发费用超过3000万元，开发的科研项目超过了100个，TIMS调度集中控制系统，DIMS系统、GPS全球卫星定位系统等一系列科技成果均已经转化为生产力。

信息网络的作用在北京铁路系统有着十分丰富的表现：路局——分局——站段实现了计算机联网，主要客运站实现了计算机联网售票和网上订票，全局信息网的数字通信系统已经开通，财务管理、机车运用管理、运输信息统计分析等系统在运输生产中发挥着不可替代的重要作用。

职工生活奔小康

2002年12月，北京铁路局规模最大、设施最齐全北京岳家楼职工住宅小区落成剪彩。18栋楼、54万平方米的建筑规模，将有3600户铁路职工住房问题得到解决。领到钥匙的职工代表激动万分，