

综合辅导:信息化助“铁老大”腾飞 PDF转换可能丢失图片或格式，建议阅读原文

https://www.100test.com/kao_ti2020/284/2021_2022__E7_BB_BC_E5_90_88_E8_BE_85_E5_c40_284053.htm

被采访单位：北京铁路局 被采访人：北京铁路局电子计算所所长邢智明 竞争狼烟四起 铁路迎头赶上 北京铁路局管辖铁路跨及北京、天津两市，河北、山西全省及山东、河南省部分地区，下辖北京、天津、石家庄、太原、大同、临汾6个铁路分局，承担着全国铁路七分之一的客运量、四分之一的货运量、三分之一的煤运量、五分之一的换算周转量和运输进款收入，是沟通关内外、南北方的交通枢纽及晋煤外运的主要通道。据北京铁路局电子计算所邢智明所长介绍，北京铁路局信息化建设是根据铁道部信息化建设的总体要求建设的。早在60年代末期，北京铁路局就开始用计算机进行铁路货运计划管理，但由于众所周知的原因，计算机应用在70年代有所停滞，直到1976年才正式成立了专门负责计算机应用的机构电子计算所，计算机管理应用走上正轨。经过20余年的发展，北京铁路局目前已拥有各类小型机130多台，PC机8000多台，网络建设上通过分布在全国铁路的X.25公用数据交换网或专线网，建设了铁道部对铁路局、铁路局对铁路分局、铁路分局对重点站段的骨干网络，实现了计算机的四级配置和网络的三级管理。进入90年代，随着民航、公路运输的崛起，铁路市场份额连年减少，客货周转量明显下降。这里面虽有运价调整滞后等外部环境原因，但主要还是铁路部门自身管理体制落后，企业结构不合理，管理水平不高所致。为适应激烈的运输市场竞争，实现铁路部门高效、有序、先进的管理机制，1994年，

铁道部投资25亿，建设了铁路运输管理信息系统（TMIS），将机车、货车、列车、集装箱及所运输的货物的动态信息，通过计算机网络及时提供给铁道部、铁路局、铁路分局及主要站段的运输指挥人员作为调度指挥的依据，从而实现对全国铁路2万趟列车、50多万辆货车的实时动态追踪管理，真正实现计划运输、合理运输、直达运输和均衡运输。铁路运输管理信息系统（TMIS）主要包括：TMIS中央系统、站段系统、应用系统、货票系统、列车确报系统、运输生产计划系统、客运管理信息系统、车号自动识别系统等。这些信息化建设项目的实施，伴随着客运列车的提速，使铁路在激烈的市场竞争中占有了重要的一席之地。有资料显示，1998年我国铁路运输总收入921.9亿元，比上年增收78.9亿元；运营亏损减少19亿元，与1997年亏损40亿元相比，减亏将近一半。数据表明，铁路运输管理信息系统（TMIS）已初见成效。策略自底向上建设效果显著在铁路运输管理信息系统组织建设上，铁道部组织制定了明确的长、短期目标，采取自底向上、分布实施、分期收效的推进策略，使铁路运输管理信息系统（TMIS）的开发和推进扎实、有序、有效。一方面组织专家组，研制开发铁路部门经营管理急需建设的系统，另外，博采众长，将各铁路局开发的比较成熟和成功的管理软件，纳入铁路运输管理信息系统项目中。北京铁路局自行开发的列车确报软件，在北京铁路局系统投入使用后，取得很好的效果，被作为铁道部标准软件在全路推广。北京铁路局软件的开发则是依靠自己的技术力量，自行开发。全路局拥有350多人的计算机专业技术队伍，技术力量比较雄厚。据邢所长介绍北京铁路局领导对路局的信息化建设是十分重视的。随着

计算机、网络技术的飞速发展，铁路局领导越来越认识到信息化建设对提高铁路客货营销能力、提高市场竞争力、提高企业自身能力的重要性，把信息化建设当作头等大事来抓。在资金投入上，除铁道部对推广TMIS项目在计算机软硬件设备上投入外，北京铁路局每年还要自筹资金搞信息化建设。领导部门重视，业务部门主动配合，大大地提高了开发和推广的效率。目前，TMIS系统已在北京铁路局全面展开。通过实施以TMIS项目为主体的信息化建设，北京铁路局在这些系统陆续投入运行后，取得的效果是十分明显的。

1. 车号刷新系统的投入使用，彻底改变了过去车号管理混乱的现象。目前，此系统已覆盖了北京局管辖内的各车辆段、车辆工厂。
2. 列车确报系统：列车确报信息是铁路运输组织工作的重要基础信息，是行车调度、货运调度、机车调度、进行货车动态追踪管理不可缺少的信息。列车确报系统投入使用后，能及时提供完整、准确的车流、货流信息，彻底改变以往电传传递列车确报信息不及时、不准确、不完整的问题，节省了大量人力，保证了车站作业计划、车流衔接，装卸作业和列车运行的有序进行，确报范围也由原来电务确报的52个，扩大到92个，具有明显的经济效益。
3. 货票信息系统：货票是实现货车、集装箱、货物等实施动态追踪管理不可缺少的信息。全国铁路每天约有20万张货票。以往货运员要根据货主发货的起始站和终点站选取最短路线，确定里程，核算运费，根据货物品名，确定不同的计价，工作繁杂，准确性差，工作效率低。货票信息系统投入运行后，不仅实现了货票资源的信息共享，而且大大地提高了工作效率。目前，全局670多个站中有205个货运量较大的站（占全局货物发送量的80%

以上)用上了这套系统,效果非常好。4.车站现在车管理系统:这是改变铁路“跑在中间,窝在两头”的系统工程,调度员能随时了解车站现有车辆情况,实现对现存车辆的动态管理。此系统已在全局16个大站中全面实施,5.调度指挥信息系统:通过对机车、车辆、运行图的综合管理,实现分局、路局、铁道部车辆调度三级组织管理。6.集装箱管理系统:是实现对集装箱使用的动态管理,加速集装箱周转,以提供准确的集装箱到达预报,提高服务质量,彻底改变以前集装箱管理落后面貌。北京铁路局已在31个集装箱站实施,应用效果初见端倪。7.客运营销系统:铁路部门承担着全国40%的旅客运输任务,近年来由于客流量减少、市场份额不断下降,铁路客运陷入被动局面。建立铁路客运管理信息系统,实现铁路客运管理现代化已成为当务之急。客运营销系统投入运行后,不仅方便了旅客,更大大减轻了售票员的劳动强度,提高了售票速度,加大了售票量,减少了长期以来无法解决的导致客运收入减少的客运虚糜现象,适应了公路与民航对铁路竞争的要求。据了解,今年春运期间,客运发送总量、直通客运量、日均发送旅客创历史新高,全路客票收入完成44.5亿元,同比增收6.9亿元,增长18.4%，“没有这套系统,是不可能根据客流情况随时增开列车,实现20分钟发一列车的。”目前,北京铁路局有42个站实现了客票微机发售,联网售票窗口达600多个。8.铁路货运营销计划系统。这几年我国公路运输的发展加之铁路运营管理不善,使铁路货运运输量明显下滑。铁路货运营销计划系统投入运行后,改变了以前铁路运货计划申报周期长的问题,提高了办事效率。同时北京铁路局与25家重点大客户实现微机联网,通

过网络随时接受货主要车计划，用户若申请车皮，只要到本单位计算机终端上，通过计算机网络向铁路分局提出申请，由于整个申报过程都在计算机中进行，大大压缩了审批周期，方便了货主。有数据显示，今年春运期间，全国货物运量实现较大幅度增长，运输收入创历史最高水平，货运收入完成53.1亿元，同比增收8.9亿元，增长20.1%。问题尚待解决战果巩固扩大如果没有先进、高效的管理手段，铁路部门是不可能运输市场大幅度波动和特大洪涝灾害的不利条件下，创造出如此之骄人业绩的。铁路扭亏，管理信息系统建设功不可没。在谈到北京铁路局信息化建设中存在的主要问题时，邢所长认为主要有以下几个方面：1. 标准化的滞后影响信息化的建设。信息化建设应该在标准化的基础上进行，但目前国内标准化工作不够，导致在非统一标准下开发的应用系统软件到了基层后要做二次开发，影响应用软件的推广。2. 网络建设不均衡。铁路运输具有面广线长的特点，虽然铁路部门有自己得天独厚的网络通讯条件，但在站段一级网络建设就跟不上了，网络建设不均衡成为制约铁路信息化建设的一个大瓶颈。3. 人才匮乏。大量的人才特别是复合型人才的流失也影响着本企业信息化的建设。至于下一步的打算和目标，邢智明所长介绍首先要按照铁道部部长“一定要把科研成果转化成生产力”的指示，进一步巩固TMIS的成果，对TMIS系统基本建成的项目要强行稳定投产，进一步扩大TMIS的覆盖面。据了解，今年铁道部TIMS系统将重点建设全国铁路大节点追踪项目及全国铁路客票发售中心项目，实现铁路运输组织的高效组织管理及全国铁路客票联网售票，实现客票通售通退，跨地区售票，联程售票。北京铁路局为

配合这项工作，其所属的三个地区客票发售中心建设工作已基本完成，不久就将实现北京局所辖地区客票的联网售票。此外为提高办公效率，实现办公自动化，北京铁路局及6个分局路局机关的局域网也正在建设中。相信随着铁路TMIS系统的实现，我国铁路信息化建设将取得长足的发展和进步，必将推动我国的铁路建设，实现扭亏增盈的目的。 100Test 下载频道开通，各类考试题目直接下载。详细请访问

www.100test.com