

# 刘玉中：没担当咋对得起百姓

□晚报记者 牛思光 文/图

## 1 发展“规模客运”方便百姓出行

提起漯河铁路的发展，总会涉及到刘玉中。漯河铁路东西贯穿周口市，沿线人口稠密，2006年以前，经漯河铁路运行的旅客列车仅有周口至郑州的4741/2次客车1对，客车少、速度慢，列车车体旧，远远不能满足周口市民的需求。

从2002年起，周口广大人民群众就呼吁经漯阜线开行至北京、广州、上海等方向的客车，这一年正是刘玉中担任副局长（原河南省地方铁路局周口分局）主抓运输工作的第一年。为早日实现周口千万群众的梦想，刘玉中联络河南省地铁局和周口市政府部门，一起联系铁道部、武汉铁路局、郑州铁路局协调新增列车事宜。与此同时，他还积极吸引民营资本参与铁路客运事业发展。经长期奔波协调，2005年底此事最终得到了铁道部批准。

铁道部批准开行进京客车和铁道部运输局下达开行方案，距离既定开行时间——2006年1月18日，仅有25天。在时间紧迫、各项工作千头万绪的情况下，刘玉中一方面盯守在铁道部全力协调争取这趟客车能排上一个好的时间点；另一方面和班子其他成员一起，指挥和带领公司干部职工日夜奋战，确保客车安全评估顺利通过，对进京客车如期开行发挥了重要作用。

周口至北京客车成功开行后，按照周口市委、市政府要求，当年还要积极争取开行至广州客车。为此，分管运输工作的刘玉中又把精力集中到周口至广州客车的开行上。与市委、市政府领导一同到武汉铁路局，协调开行广州客车事宜，向对方分析把漯河至广州客车延伸到周口始发的可行性，他全过程积极参与并做了大量基础性工作，最终促成了当年9月28日周口至广州客车成功开行。

在开行进京、进穗客车后，刘玉中为能实现继续增开客车的目标，筹划了更多方向的列车。付出努力就有回报。2014年7月1日，成功开行周口到上海的始发旅客列车，在10月份铁路总公司调图会上又确定将信阳至天津、襄阳至青岛北、南通至重庆北3对旅客列车经过漯阜铁路运行，并将始发8年之久但一直不能终到的广州客车延伸到周口终到。至此，全国所有直辖市都有了经过漯阜铁路开行的列车，奠定了漯阜铁路有限责任公司“规模客运”的发展基础，展示了漯阜铁路的良好形象，受到了周口市人民政府和沿线群众的充分肯定和一致好评。

就在记者采访的间隙，又有好消息传来，2015年7月1日周口有了向青海省西宁市进发的列车！“现在咱这里实现了北上北京天津、南下广州、东进上海、西南至重庆，但是百姓向西出行怎么办？我们一直在做这方面努力，在日前铁路总公司调图会上刚刚敲定了这趟客车的开行。”说起开行到西宁的客车时，刘玉中显得平静而胸有成竹。

第二天，“咱暑假坐火车去看青海湖吧”“坐火车去看青海湖，你约吗”……一系列新闻在广大市民的朋友圈中疯传。这确实是一件值得周口市民高兴的事，即将开行的周口至西宁的T388/9次特快旅客列车，填补了周口旅客列车发往西部空白，也是漯阜铁路史上首次开行“T”特快列车。

## 3 铁路经营的“说客”

交谈深入到铁路的经营工作，刘玉中业务精、懂经营的一面逐渐显露。

漯阜铁路连接京九、京广两大国铁干线，具有明显的区位优势。但由于各种原因，2002年前在国铁运能不足的情况下，漯阜线的富裕能力一直被闲置。为此，争取国铁向漯阜线分流成为漯阜铁路突破发展瓶颈的重要课题。当时，分管运输的刘玉中深入到豫东、皖西一带厂矿企业走访调研，积极介绍漯阜线在路网中的位置和优势，在供需企业之间“穿针引线”，促成合作意向；之后亲自执笔做分流调研报告，协调沟通相关铁路局，提出国铁向漯阜线分流的合理性、可行性和有效的操作方案，争取相关铁路局的支持。经过不懈努力，平顶山货物向漯阜线的“点到点”分流于

## 4 铁路客运的“行家”

开行这么多客车后，停不下来的刘玉中没有丝毫懈怠。他介绍：“漯阜铁路设计定位是发展货运兼顾客运，按设计文件可以满足15对客车的运行，但是我个人认为漯阜铁路实际客运能力要在这之

## 2 方便城市发展 致力还路于民

近年来，随着周口市城区不断扩展，以前处于城市南部边缘的漯阜铁路线和周口老火车站逐渐被城市包围。一条铁路和一个火车站逐渐影响着城市发展和市民通行，市民一直呼吁尽早将铁路迁出市区，一些不了解其中情况的人对这条支撑城市经济发展、保证市民生活的铁路颇有意见。事实上，迁一条铁路，搬一个火车站并没有想象中的简单，这将牵涉到数十项铁路配套设施一同搬迁的问题，对于一条运行中的铁路是一个巨大的工程。

面对市民通行需求和城市发展需要，刘玉中没有选择解释，他选择了顶着压力，加班加点协调周口新火车站的建设，最终在影响企业生产效益的情况下忍痛搬迁。在国内相类似的火车站搬迁事例中，通常的做法都是先建成新的车站以及配套设施，然后再搬迁火车站。在周口火车站的搬迁中，新火车站刚刚投入使用，涉及列车通行的紧要配套设施刚刚完成，在货场、专用线等一系列配套还未完成的情况下，周口老火车站就已经开始拆除，八一大道终于实现南北贯通。

“当时克服了不少困难，如期打通八一大道、五一路、工农路，当时公司全体付出多少努力就不多说了，最主要的是让群众满意。”提起当时周口老火车站搬迁时遇到的困难，刘玉中淡淡一笑不愿多说。

2002年首获成功，打开了关键的突破口。为进一步扩大分流成果，刘玉中全身心投入到市场调研和关系协调中，又向国铁高层提出了国、地铁双赢的分流方案，该方案的科学性和合理性得到业内专家认可。

2004年漯阜线分流实现了由点到面的实质性飞跃，国铁向漯阜线大面积分流得到了实现。刘玉中在主抓运输工作期间，一直与国铁密切合作，在国铁提速调图和生产布局调整等关键时期，妥善化解各种矛盾，排除障碍，使分流成果得到了巩固与发展。

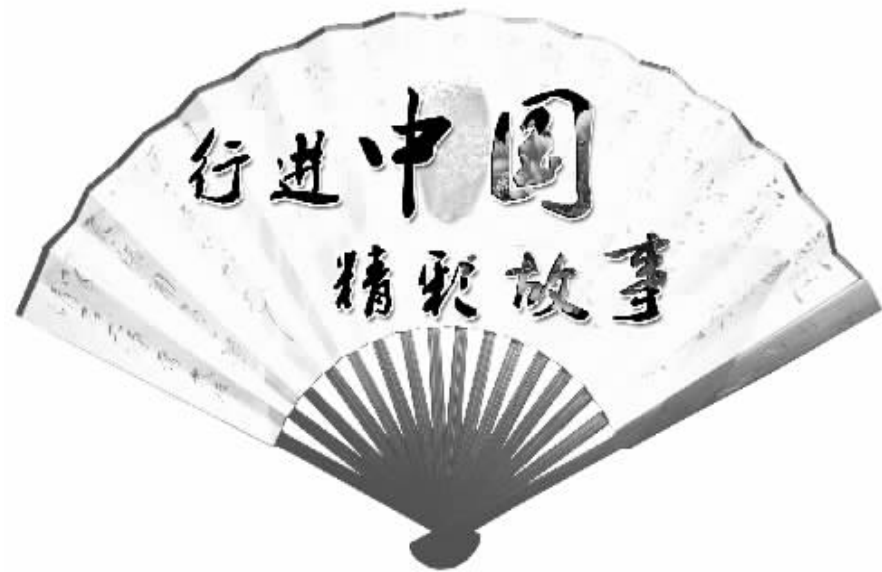
在漯阜铁路有限责任公司重组之前的3年里，漯阜铁路（河南段）累计完成货运量4564万吨、货物周转量57.9亿吨公里，累计实现利税1.5亿元。而2008年刘玉中担任总经理期间，始终坚持抓运输效率和效益，面对冰雪灾害、金融危机等不利因素，积极采取有效措施，遏制了运量的下滑，稳定了生产经营大局，确保了安全稳定，货运量完成1619万吨，货物周转量完成20.93亿吨公里，实现利税4670万元。

漯阜铁路2009年开始实施复线电气化改造，边施工边运营，到2014年，这条路年运量完成2900万吨，其中分流运量为1651万吨。正是由于当时时任河南省地铁局局长张清源、周口地铁分局局长徐升、副局长刘玉中力促分流的“因”，才有今天漯阜铁路运输经营的“果”，使国有资产作用得到了有效发挥，从而拉动了地方经济的发展。

上，这就需要我们去探索和争取。”

刘玉中说：“开行这么多长途列车后，我心中一直有一个想法，就是增加近程列车，更加方便百姓出行。”刘玉中表示，他一直设想着增开郑州至周口的短途列车，虽然路途短，但是百姓很需要，百姓的需要就是工作的动力。

而且这不是个凭空的设想，这时刘玉中展现出业务精的一面。刘玉中对客车的利用率打起算盘，他是这样计算的：现在发往广州的客车车体返回后有20个小时的闲置时间，除去6个多小时的检修时间，还有十几个小时空闲时间，这些时间是可以利用的。刘玉中说：“既然群众有短途出行的需求，我们又有利可图的资源，这就需要我们努力去。”



刘玉中获“全国劳动模范”荣誉称号，在北京接受表彰。

## 5 获得“全国劳动模范”荣誉称号

谈起刚刚获得全国劳动模范荣誉称号，刘玉中表示，“全国劳动模范”是一个非常光荣神圣的称号，是国家给予劳动者最大的褒奖，荣誉越大责任就越大。如今国家授予他这个荣誉称号，他心里感到忐忑和激动，在以后工作中，只有多一份干劲，加倍努力，服务百姓开行更多列车，服务地方经济发展，才能不愧对这个荣誉称号。

采访中，恰逢漯阜铁路有限责任公司干部职工正在学习讨论刘玉中先进事迹。记者听到刘玉中多年的同事对他的评价，其中不断出现业务精通、思路创新、辛勤工作、无私奉献、严于律己等词。

漯阜铁路有限责任公司货运营销中心主任朱信生讲述了一个故事：1998年8月份，为了公司重要业务，他和刘玉中一起出差到上海联系业务。当时刘玉中儿子在家患重病，家人电话催促他赶紧回家。但是刘玉中跟谁都没有说，直到完成出差任务返回周口，刘玉中直接赶到医院，这时他才知道情况。朱信生说：“我和刘玉中一起工作的20多年，刘玉中对工作认真，生活上严谨，我觉得他获得‘全国劳动模范’荣誉称号是当之无愧的。”

30多年来，刘玉中始终用自己的实干精神、务实作风和良好的群众基础，诠释着自己对铁路事业的无限执着与热爱，为实现漯阜铁路的振兴、推动地方经济和区域经济的发展，做出了不可磨灭的贡献。



刘玉中(左二)在周口火车站现场办公