

## 在铁路管理体制改革过程中信息系统平稳切换

在铁路局直管站段体制改革过程中，在部党组直接领导、部信息保障组统一组织下，全路运输部门、信息部门和各系统开发研制单位密切配合，按照部党组“以最强有力的领导、最精心的组织、最严格的纪律，确保平稳过渡，确保运输安全，确保队伍稳定”的总体要求，迅速行动，周密准备、精心组织，制订详尽的切换方案及应急预案，全力以赴，夜以继日，做了大量卓有成效的工作，出色地完成了相关信息系统的切换，为铁路运输生产的平稳过渡和调度集中指挥提供了技术保障，保证了路局直管站段管理体制改革的顺利实施。

### 1 TDCS 平稳割接

运输调度指挥系统采用复接的方式，将原分局调度所TDCS含调监，现状远程迁移到路局调度中心，并适当进行了技术设备的升级。13个铁路局调度中心新建TDCS行调台、调监行调台、调度主任、计划、机调等行调复示台，新开通2M通道，采购、安装、调试了大量设备，包括计算机工作站、显示器、网卡、路由器、交换机和UPS电源等。实现了平稳顺利割接。

### 2 TMIS 顺利切换

部信息技术中心按部要求集中采购了4000余件设备，包括PC机、服务器、网络和电源设备等，分别及时运抵18个铁路局。新建并调通原分局至路局、路局至铁道部专用2M网络通道。

原分局调度系统按照部定方案，全部远程迁移至铁路局调度中心，新建各类调度台，包括行调、计划调度、机调、货调、客调、调度主任、施工调和预确报调等。

完成了铁道部调度、十八点统计、确报系统、车站系统、车号识别系统、集装箱追踪系统、货运计划、技术计划、货票系统、办公系统、公安管理系统等相关信息管理系统的相应修改和调整，进行了基础数据的更新，传输径路的变更和大量软件及报表的适应性修改。各系统顺利切换。

### 3 客票系统平稳过渡

对客票系统基础数据字典表进行了修改，并复制到全路各地区中心和车站。鉴于太原局原来未设地区中心，为适应铁路管理体制改革，对客票系统结构做了调整，将原石家庄分局数据转移至北京地区中心，腾出设备暂作为太原局的客票中心，将大秦公司的数据从北京地区转移至石家庄中心，保证了太原局正常售票。

### 4 红外线系统完成路局集中监测

红外线系统将原来以分局为中心的监测预报，改为以路局为中心的监测预报，调整了13个铁路局的设备，新建铁路局车辆运行安全监测中心13个，新增点对点传输通道，增设局间互通通道，实现了红外线全路联网信息上传到铁道部，完成了红外线全路联网系统的软件升级及调试，铁道部查询中心已能全面掌握全路红外线轴温探测系统的运行状况。

### 5 财务和资金清算系统运行正常

完成了相应的应用软件修改、统计报表、更新了基础数据，保证了系统正常运行。

各信息系统顺利切换后，通道畅通，运行稳定。为适应体制改革和机构调整后运输、管理的新需求，目前各系统已开始进行应用结构调整和系统整合工作。

文 / 部信息办

## “铁路客票发售和预订系统5.0版概要设计” 评审会在京召开

2005年4月20日，由铁路信息化领导小组办公室、铁道部运输局共同组织召开的“铁路客票发售与预订系统5.0版概要设计”评审会在京召开。部信息办、运输局、科技司、工程鉴定中心、信息技术中心和各铁路局、北京交通大学、中南大学、铁道科学研究院、客票总体组等单位有关主管领导、专家应邀出席了会议。铁路信息化领导小组办公室主任马钧培、铁道科学研究院副院长康雄在评审结束后，分别就铁路客票发售和预订系统5.0版的设计、系统开发和实施作了重要讲话。

评审组经充分讨论，达成如下一致意见：

1) 概要设计以“铁路客票发售和预订系统5.0需求说明书”为依据，以适应铁路客运快速网建设和第六次大面积提速客运产品营销新需求，建成以市场需求为导向的客票销售体系，实现客票销售渠道网络化、服务手段现代化、运营管理信息化为目标，在设计中突出了强化集中管理、加强售票组织、适应票价结构调整、服务多种营销模式、满足运输体制改革和客运营销发展等重点，可以满足升级总体目标的实现。

2) 该设计对原系统总体结构、业务管理流程和数据流、数据结构、数据编码和应用子系统功能等方面进行了重大变革和优化设计，充分考虑了功能、性能、维护等方面的均衡，设计详细、科学合理，具有较强的实用性和先进性、可操作性和适应性。

3) 该设计体现了

- a. 增强客票应用服务器功能，合理调整应用的结构；
- b. 强化接口服务，提供数据交换平台和服务接入平台；
- c. 支持地区中心由业务中心向数据中心转变，适应生产力布局调整的要求；
- d. 实现客票系统专用的有别于行政管理结构的客票管理权限；
- e. 提供以列车作为客票管理线索为基础的数据中心非动态负载均衡；
- f. 满足各中心逐步取消车站服务器的需求；
- g. 支持多种营销方式的接入，为客运专线新的售票形态准备了技术条件，为开放化、市场化的客票发售和预订提供了基础；
- h. 提供灵活多样的售票组织功能，满足提高旅客列车利用率、挖潜提效的需求；
- i. 实现独立灵活的计价服务、多种支付手段，满足客运营销需求。



4) 该设计采用了三层应用模式、导航服务、接口服务、计算机集群和负载均衡等现代通信技术和信息技术，反映了国内外先进技术水平和发展趋势。该设计提供了对多种营销模式、多种支付方式、灵活售票组织方式和营销手段的技术支持，为实现票额集中管理、健全业务监控机制、构建数据中心和取消车站服务器提供了技术手段，为生产力布局调整、客运专线的开通以及业务集中管理做好了技术准备，在技术上能够保证我国铁路客票系统的进一步发展。

5) 该设计文档规范，符合软件工程的要求。

评审组一致认为，“铁路客票发售和预订系统5.0版概要设计”可以作为详细设计、系统开发和实施的依据。建议加快实施步伐，确保在铁路第六次大提速实施之前，按要求完成客票系统的升级转换工作，并研究提出转换实施方案，确保客票系统的平稳过渡。

文 / 摄影 / 本刊记者 国 敢

### 《机务信息化总体方案》通过部级评审

2005年4月15日，《机务信息化总体方案》评审会在京召开。《机务信息化总体方案》通过了由铁道部科学技术司、运输局、铁路信息化领导小组办公室共同组织的技术评审。《机务信息化总体方案》的研究与编制项目，是由铁道部科学技术司、运输局于2003年下达的科研项目，由铁道部信息技术中心牵头，在铁道部有关部门和部分路局、科研院所、高校、科技公司等近20个单位的积极参与下共同完成的。《机务信息化总体方案》将对今后铁路机务信息化建设与机务运营管理的发展具有重要指导作用。评审认为：

1) 《机务信息化总体方案》(以下简称“方案”)对机务信息化建设涉及的系统总体结构、系统网络、软硬件配置、应用系统组成、基础信息平台等进行了详细的描述，内容覆盖机务、供电、水电业务领域生产和管理。方案符合《机务信息化专项规划》的内容要求；

2) 方案以机务业务需求关系分析、数据信息流分析为基础，整体考虑系统互连、互通的要求，各应用子系统设计既能够满足现有机务生产模式，又能促进机务生产管理水平的进一步提升；

3) 方案设计了机务信息共享平台的构架，适应机务各业务子系统整合要求，为系统发展奠定了基础；

4) 方案结合当前信息技术发展方向，系统设计科学合理，能满足机务信息化建设的需要，具有一定前瞻性，可以为机务信息化的工程建设提供指导。



文 / 摄影 / 本刊记者 国 敢

### 《机务信息化专项规划》审定会在京召开

2005年4月15日，《机务信息化专项规划》审定会在京召开。《机务信息化专项规划》通过了由铁道部科学技术司、运输局、铁路信息化领导小组办公室共同组织有关专家及部分铁路局专业人员的审定。该专项规划是在铁道部《铁路信息化总体规划》颁布后，出台的第一部铁路信息化专项规划，在铁路信息化建设中起了很好的典范作用，同时也标志机务信息化建设即将全面展开。

文 / 摄影 / 本刊记者 国 敢

### 铁道科学研究院电子计算技术研究所 召开全所工作会议

2005年4月15日，为认真贯彻落实全路工作会议和全路信息化工作会议精神，铁道科学研究院电子计算技术研究所召开全所工作会议。会议回顾总结了2004年的工作，分析了面临的机遇和挑战，针对需要解决的问题，部署了2005年的重点工作、目标和要求，确定了实施该所核心产品推进战略，大力弘扬同心携手、务实、诚信、创新的企业精神，以增强核心竞争力为主线，加快新产品研发和工程应用推进，强化研发、升级、推广的核心产品，加强市场营销和扩大营销网络，倡导管理和技术创新，强化人才梯队建设，实现全面、协调、可持续发展，进一步动员全所员工统一思想、同心携手、求真务实、创新进取，不断增强该所核心竞争力，开拓该所事业发展的新局面，为实现铁路信息化跨越式发展的战略目标而再立新功。



文 / 摄影 / 本刊记者 国 敢

### 铁路旅客自动售票系统技术审查会

2005年4月8日，铁道科学研究院在京主持召开了“JWTVM型铁路旅客自动售票系统”技术审查会，“JWTVM型铁路旅客自动售票系统”通过铁道科学研究院技术审查。

审查委员会有关专家在听取了研制报告、技术报告、测试报告、用户报告和查新报告后，经认真讨论，共同认为：该系统遵守客票系统的编码标准和数据结构规范，与铁路客票系统实现实时信息交互，是铁路客票发售及预订系统的重要延伸应用。该系统充分考虑了不同旅客群体的需求，提供旅客自助购票，预订后从自动售票机上自助取票，并通过现金和银行卡两种方式支付，极大地方便旅客出行，提升了铁路服务形象。该系统根据我国钱币的特点，在引进国外关键技