

公路運輸調度和站務 工作經驗

交通部公路总局編

人民交通出版社

公路運輸調度和站務 工作經驗

交通部公路总局編

本書系選擇 1956 年 11 月公路總局召開的“公路運輸調度和站務工作會議”的部分資料彙編而成。內容包括：調度、运行作业計劃、双班運輸、站務、組織社会运力等方面的十余种行之有效的經驗。本書供各地公路運輸企业工作人員參攷和学习之用。

公路運輸調度和站務 工作經驗

交通部公路總局編

*

人民交通出版社出版

北京安定門外和平里

上海市書刊出版業營業許可証出〇〇六号

上海市印刷公司印刷 新華書店發行

*

書号：15044·4162

开本：787×1092 1/32·頁碼：4·插頁：4·字數：115,000

1957年8月上海第1版

1957年8月上海第1次印刷 印數：1—1600册

定價(10)：0.70元

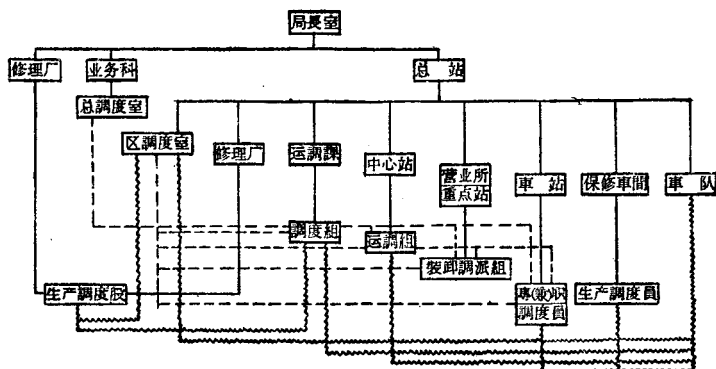
目 錄

第一編 調度工作經驗	5
1. 湖南省運輸局分區調度經驗	5
2. 福建省運輸局調度工作經驗	12
3. 南京市公路運輸管理局調度工作經驗	16
第二編 運行作業計劃經驗	25
1. 山東省運輸局推行貨車運行作業計劃的經驗	25
2. 湖南省運輸局編製汽車運行作業計劃的經驗	43
第三編 雙班運輸經驗	63
1. 甘肅省交通廳長途貨運推行雙班制的經驗	63
2. 江蘇省揚州公路管理局開行夜間客運班車的經驗	67
3. 北京市汽車運輸公司試行雙班制運輸勞動組織的經驗	71
第四編 站務工作經驗	79
1. 福建省公路旅客運輸工作經驗	79
2. 貴陽貨運站工作經驗	85
3. 江蘇省交通廳駐滬辦事處開辦零担班車貨運的經驗	89
4. 吉林省運輸公司吉林地區公司組織零散貨源，辦理汽車和民 間車輛中轉接運的經驗	94
5. 廣東省運輸局組織農村貨源的經驗	97
6. 福建省運輸局加強裝卸工作的經驗	100
7. 湖南省運輸局改進裝卸工作的經驗	103
第五編 組織社會運力經驗	113
1. 沈陽市交通運輸管理局組織管理機關、企業運貨汽車的初步 經驗	113
2. 雲南省管理機關、企業運貨汽車的經驗	117
3. 河北省武邑運輸站組織農村副業車輛的經驗	120
4. 遼寧省鐵嶺地區組織農村運力的經驗	123

第一編 調度工作經驗

1. 湖南省運輸局分區調度經驗

1953年10月以前，湖南省運輸局貨車的調度工作是由各總站運調股具體掌握的。在實際工作中往往從本單位的需要出發，不考慮對方需要，省局對計劃的全面安排和車輛運用效率的掌握，也感到困難，不能保證生產任務的均衡完成。根據湖南省公路分佈情況來看，長途幹線都跨越幾個總站，而回程車輛需節節利用。物資的流轉牽涉面很廣，即使各總站不發生本位主義的偏向，要想做到區間的平衡也是很困難的。因此採取了統一調度的辦法，在省局設立總調度室，附屬於業務科，按地區在邵陽、沅陵設立了兩個區調度室，在業務上受總調度室領導，車輛仍歸各總站建制管理（參看圖1）。客車由各總站自行調度，受調度室



註：1. ——行政領導線，-----業務領導線，~~~~業務聯絡線；

2. 湖南省運輸局有直屬修理廠和總站所屬修理廠。

圖1 調度組織系統圖

監督；貨車除部份支線短途固定車輛（每月車貨平衡時可予調整）由總站或中心站具體掌握外，其餘均分由區調度室集中統一掌握調度，另按

季度、月度由省局分配各總站招攬任務控制數，作為考核依據，以保證車隊生產任務的完成。由於這樣執行的結果，消除了過去車輛運用不當，造成運力浪費的現象，使車輛不受建制單位的限制，充分發揮機動性和靈活性的特點，並為推行運行計劃創造了條件。

調度區域的劃分（圖2）

1. 總調度室領導全省營運路線的車輛調度事宜（並就近監督及檢查長沙總站的區間定線車調度事宜）。

2. 衡邵安區調度室具體負責長、衡、邵、安、晃、黔線（包括邵陽至新化、錫礦山，邵陽至醴溪、唐渡口，竹篙塘至新寧、城步，安江至錦屏及其他新開支線）的車輛調度、監督，以及檢查邵陽總站、安江總站及衡陽總站（衡南、岳山）的區間定線車調度事宜。

3. 沅陵區調度室具體掌握長、常、沅、吉、大及長沅、晃黔線車輛調度、監督，以及檢查沅陵總站區間定線車調度事宜。

4. 總站調度組具體掌握區間車輛調度事宜，督促及檢查所屬中心站及車站調度事宜。

5. 中心站運調組具體掌握區間定線車調度事宜，督促及檢查所屬車站調度事宜。

6. 車站調度員具體掌握區間短途及新線定線車調度事宜。

調度職能機構

一、總調度室：

1. 參加本局生產計劃的編製會議，以明確完成生產任務的方向和各項經濟指標。

2. 按月根據既定的招攬計劃、運輸能力計劃，編製月度車貨平衡計劃下達；在計劃日曆日期開始之前，根據計劃安排，將車輛向路線內集中；經常了解客貨源的變化情況，調節車貨不能平衡的偏差。

3. 根據車隊生產計劃的指標，審查旬日運行計劃、週期運行計劃，監督區調度室對運行計劃的執行，負責解決和預防打亂運行計劃的因素，盡量縮短和消除生產中斷時間。

4. 逐日掌握各車隊的生產進度及新路線短途運輸情況，檢查各總站每旬要車計劃均衡情況和託運計劃執行情況。

5. 每日檢查運行計劃執行情況，並按月總結，分別上報及下達。

6. 負責解決調度上的問題；發現貨源、裝卸及車輛保修上的問題，及時通知有關科室處理；生產中的關鍵問題及時用口頭或書面向領導報告。

7. 根據大批限期運輸託運計劃，編製大批限期運輸配車計劃，並督促計劃執行。

8. 掌握各路線通阻情況、車輛編隊及各項管理費用——牌照審檢、季捐、絨布袋洗滌費、預熱費、行車差旅費（目前湖南省運輸局無單獨車輛管理部門，暫由調度室兼管）。

二、區調度室：

1. 根據運力、運量資料，編製貨車運行計劃，具體領導車輛運行，防止無故停歇，預防並消除運行計劃的偏差；向總調度室匯報每旬要車計劃及運力運量平衡情況。

2. 隨時掌握區間路線通阻情況和區內客貨源情況，如有不能解決的問題，及時向總調度室反映。

3. 掌握車隊生產進度，逐日檢查運行計劃執行的情況，按旬小結上報，並分發有關單位。

4. 對區內大批限期運輸，根據總調度室配車計劃，編製運行計劃，負責執行檢查。

5. 督促檢查區內總站編製執行客車和定線貨車運行計劃以及大批限期運輸運行計劃，調節車與貨的不平衡現象，負責解決生產中的問題；有關車輛運用情況及大批限期運輸進度，逐日轉報總調度室。

6. 加強對修理廠、保修車間及業務部門的聯系，建立生產調度匯報制度，解決和防止生產中斷現象。

三、總站調度組：

1. 根據運力運量資料，編製定線客貨車輛的運行計劃；具體領導車輛運行，防止無故停歇，預防並消除運行計劃的偏差現象；向區調度室匯報每旬運力運量平衡情況。

2. 隨時掌握區內路線通阻情況，車輛運行情況，區內客貨源情況；按期向區調度室匯報生產情況，不能解決的問題及時向區調度室反映。

3. 掌握車隊每日生產進度，逐日檢查運行作業計劃執行情況，按旬小結上報，並分送有關單位。

4. 在總站區內之大批限期運輸，不屬區調度室及中心站或車站負責者，根據總、區調度室配車計劃編製運行計劃，負責執行檢查。

5. 執行區調度室下達之運行計劃，隨時了解路線內行駛車輛的情況向調度室匯報。

6. 督促檢查所屬中心站及車站編製定線車運行計劃及大批限期運輸運行計劃，負責解決生產中的問題；有關車輛運用情況及大批限期運輸進度定期匯報區調度室。

7. 加強與修理廠、保修車間及站所的聯系，建立生產調度會報制度，解決和防止生產中斷現象。

四、中心站調度組：

1. 根據運力運量資料編製區內客貨車輛運行計劃，具體領導車輛運行，防止無故停歇，預防並消除運行計劃的偏差，向總站運調課匯報每旬運量平衡情況。

2. 隨時掌握區內線路通阻情況，車輛運行情況，區內客貨源情況，定期向總站運調課反映。

3. 掌握車隊每日生產進度，逐日檢查運行計劃執行情況，按旬小結上報，並分送有關單位。

4. 對中心站區內大批限期運輸，根據總調度室配車計劃編製運行計劃，並負責執行檢查。

5. 督促檢查所屬車站定線車運行計劃的編製執行，調節車與貨的不平衡現象，負責解決生產中的問題。

6. 加強對保修車間和車站的聯系，建立生產調度會報制度，解決和防止生產中斷現象。

五、車站調度員：

1. 配有定線車的車站，根據運量運力資料編製客貨車輛運行計劃；具體領導車輛運行，防止無故停歇，預防並消除運行計劃的偏差；掌握

車輛生產進度，逐日檢查運行計劃執行情況，按旬向調度業務領導單位匯報運力運量平衡情況。

2. 隨時掌握路線通阻情況，車輛運行情況，客貨源情況，按時向調度業務領導單位匯報；不能解決的問題及時反映。

3. 根據運行計劃掌握到達車的派裝派卸，下達行車命令，明確交代駕駛員對執行任務時應注意的問題，說明在哪個裝卸聯絡站停車。

4. 加強對物資單位的聯系，隨時了解裝卸現場情況，掌握梯形放車，預防裝卸作業上可能發生的問題。

5. 隨時將到達及經過車輛運行情況、待運貨物情況，向負責調度單位匯報。

衡邵安區調度室的車隊分管責任制

調度工作是領導車輛運行的，本身制度是否健全，分工是否合理，直接關係着生產。湖南省各級調度部門的工作制度和 work 質量是在實踐中不斷改進的。如衡邵安區調度室的情況：轄區範圍較廣，約達 2000 公里；這些路線條件基本良好，不論晴雨都可通車；同時從長沙、衡陽兩地經安江至晃縣以及邵新、竹武、安洪等支線都有運輸局自設專用電話；所轄車隊較多，邵陽總站建制的七隊、八隊，安江總站建制的四隊、十四隊，衡陽總站建制的十三隊、十六隊；屬其調度的車輛達 359 輛。

要在上述廣大線區管好這樣多的貨車調度是一件較為複雜的工作。從 1953 年 10 月建立調度室時起，即根據運輸局貨車調度辦法採取分班制（兩班交叉工作）。但因沒有經驗，以致內部分工不合理，走了一段彎路。後經摸索改進，才大致達到較為合理的車輛按隊分管，貨源分線掌握的現狀。改進過程為：

1. 分班制——在 1953 年 10 月至 1954 年 11 月的一年多時間內的值班工作，是按工作性質由專人負責的。例如值班調度員二人的工作是以一人負總責，所有車輛運行問題的處理全由他負責；一人管理車輛動態，向外線了解車輛動態，管理動態牌，掌握車輛運用與外線貨源變化情況。這種分工方法的結果是：負責車輛運行的人工作量大而且複雜；另一人則工作單純，不但勞逸不均，而且使工作時間拖得過長（每晚常到

晚上一時左右)，質量也不高。

2. 分線調度員值班制——自 1954 年 11 月起至 1955 年 7 月止，將轄區劃為邵陽至長沙線、邵陽至安江線、邵陽至衡陽線，同時根據調度員業務水平及線路業務繁簡、運行車輛多少，指定專人分線負責。這種辦法，因為沒有抓到問題的本質，職責還是不明確，比較大一些的問題仍舊集中到組長處理，不能發揮每個調度員的積極性。

3. 車輛按隊分管（簡稱車隊分管）、貨源分線掌握的責任制——自 1955 年 8 月起至今都是這樣做，效果較好。

車隊分管的具體做法是根據調度員的業務水平，分配不同車隊專責管理。調度員對所分管的車隊從計劃編制、執行、考核……全都負責到底。如在計劃編制上採取自編、自校、自印、綜合下達，在計劃執行時採取自己佈置安排，單獨處理問題，同時與組長的全面安排相結合。在檢查計劃時，各自按日檢查，分旬匯總。這樣做法使調度員的責任分明，責任感加強，從而促使調度幹部深入所管的車隊去了解車型、噸位、車輛技術狀況、保修間隔里程以及生產進度、駕駛員技術水平，甚至駕駛員的家屬住址等等。因為只有這樣多方面熟悉情況，才能在編制計劃、執行計劃時充分考慮到影響計劃的因素，作出切實可行的安排和調節。例如在分管以前，經常發生安排大噸位車去裝輕泡貨；安排棚車去釘架裝豬；安排沒有加力檔的車去跑險峻山區的計劃；到了執行時只得打亂原計劃。分管後，由於調度員各有專責，工作效率有了顯著的提高。如過去值班工作的工作量較少，但工作時間一般都要到晚上十二時以後，甚至深夜一、二時才能結束。制度改變後，工作量雖增加了先日安排、合同運輸檢查等項，而所化的時間反較前大大減少，一般只到晚上十時、最多也只到晚上十一時即可結束。從計劃編制上來看，雖車輛逐月增加，同時在編制內容上還增加了周期計劃、合同運輸車等項目，却不再需要化二天一個通宵和佔用學習和休息時間，而只要一天半左右的正規工作時間，即可有條有理地編印完畢下達，因此下達時間還提前了一天。從編制計劃質量來看也有提高。如以前經常在保修計劃中錯編保修日期，以及發生車日行程的高低和裝卸配合不當，特別是旬末車輛動態不準確而影響車間、車站和車隊的工作。這種現象在目前已

大大減少了。在編制人力上，過去還有車隊長和運調課的幹部參加協助工作，現在也不需要他們都來了。由於車隊分管責任制的建立，也促使了調度員與所分管車隊領導和工人同志建立了密切的聯繫，如調度員經常參加車隊會議傾聽工人意見，改進工作等。

貨源分線掌握，是指定各調度員各自負責與某一線路中的所有站點聯繫，了解貨物運出、待運及其需車情況，以便及時派車滿足貨主要車要求，消滅過去車貨脫節的情況。

2. 福建省運輸局調度工作經驗

福建省運輸局自 1954 年 2 月在各運輸處設立了調度室，並相繼在各總站和辦事處設立了中心調度組，重點站設置了專職調度員，在局內部也設立了調度室，都分別配備了專職幹部。三年來已開過六次專業調度會議，總結和交流了經驗教訓，改進了章則制度；特別是通過 1956 年第一、二次專業會議加強和建立了現在推行的各項制度，並在同年三、四月間組織了短期學習班。目前又正根據鷹廈鐵路逐段通車情況，更進一步調整組織機構，改進調度方式，使調度工作逐漸走上系統化和正規化。通過統一調度後，對計劃管理起了積極作用，消滅了過去盲目調空和回空現象，減少了空駛浪費。

調度人員的選派和要求

在開始建立調度組織時，就感到調度人員的任務是很繁重和細緻的，必須有質量較高的幹部來担任。1956 年上半年度參考廣東省的辦法，更具體地提出了幾項標準，以作選派調度人員之準繩，及作為調度人員爭取提高的目標。其標準是：

1. 熟悉本省運輸形勢和主要物資分佈情況及其季節性。
2. 熟悉本企業車輛運行地區的路線連接、路面、渡口、站點分佈等情況以及各類車輛的一般技術性能。
3. 懂得營運指標的計算方法，了解它對完成計劃及運輸成本的影響。
4. 熟悉客貨運輸規則、車務工作責任制等規章制度的基本內容。

5. 了解運輸合同所規定承託運雙方應該履行的義務。
6. 了解本企業的綜合運輸計劃以及保證完成計劃的各種措施。
7. 懂得原始營運單證的處理程序，並熟悉各地裝卸情況。
8. 組織性和紀律性強，處理工作時機警、果斷而敏捷，認真負責，刻苦耐勞。

調度方式

在1954年開始時，即根據福建省各地區的不同情況，分別採用了“循環調度”、“分線定車”的方式。通過循環調度，各調度單位可以有效地主動地掌握車輛的運行動態，使車輛按計劃運行。在開始試行時，就取得了計劃準確性達86.3%的成績，為貨主節省了大量的調空損失。通過分線定車，劃分了運行範圍，確定了調度中心，解決幹支線的用車矛盾，並得以安排來回任務，給貨源組織工作指示了方向，使車輛運行緊湊，提高了生產效率。1955年因運輸形勢的發展，又推行了“一點多貨，定貨定車；多點多貨，循環調度；長途直達，按次調度”等方式，完成了這兩年來繁重的運輸任務。到1956年三、四季度，因鷹廈鐵路的逐段南進，幹線任務減少，而支線任務激增，就採用了分站包幹和分隊包幹的方式，派出部分車輛歸某一重點站掌握，規定保證完成這些車輛的生產任務；對大批短途貨物即指定某一車隊給以一定期限來擔任，使保證完成某一運輸任務。在最近幾個月來用這種方式也收到了很大效果，平常車輛怕跑短途，認為短途裝卸次數多，車日行程跑不到指標。通過分站分隊的包幹，發揮了站隊積極性，在運距僅17公里至30多公里的短途運輸，車日行程還能達到200公里以上，車月行程超過6,000公里。這樣的包幹促使站隊與裝卸部門、物資部門加強了聯系，做好了配合工作，運輸效率得到提高，運輸任務也能及時完成。

採取各種措施，發揮運輸潛力

幾年來福建省公路運輸還有旺、淡季的區別。每年在秋收後有大量市場供應運輸和糧食運輸，接着春節供應運輸和肥料運輸等形成了緊張的運輸形勢，差不多每年第一和第四季度運力不敷達幾百萬噸位公

里。調度部門爲了要保證運輸任務的完成，就得根據不同情況，分別採取以下措施：

1. 平衡運力——通過全省分區分線的平衡調劑，比較出任務的先後緩急，將某一地區運力調到任務更繁重的地區去。這種先後次序也是根據當時情況來決定的。如糧食供應緊張時，將糧食運輸放在第一位，儲備的糧運就延後；在春耕時就把農業生產資料放在第一位，其他都延後。這樣就保證了急要運輸的完成。

2. 組織雙班運輸——在單靠調劑不能解決時，就組織雙班運行制。派定一部分車輛，指定行駛一定的路線，配備兩套行車人員，輪流日夜行車。重點站也配備輪班業務人員，使車輛隨到隨卸，隨裝隨走。如1956年2月份曾有79輛車推行雙班運行制，約等於增加50輛車的生產力，彌補了運力的不足。

3. 組織捎帶——組織軍車和機關企業自用車輛捎運。如延饒線軍車大多是裝進省物資，該局就利用車輛回程捎帶出省物資，福廈線有時是上行捎帶有時是下行捎帶。機關企業自用車輛也根據當時車輛和物資情況組織捎帶。在1956年第一季度中並曾組織大量軍車和機關企業自用車專門担任本局的運輸任務，時間前後約二月，疏運了大批肥料和糧食。

4. 加強裝卸作業和站務作業——在裝卸方面重點站大多推行了各種先進作業法，做到快裝快卸。站務作業除簡化手續等外，並推行了“現場辦理”或“預先配裝”等辦法，使貨物裝好不要等辦手續，就可以立刻開車，因此大大提高了車輛週轉率。

5. 增加掛車設備——該省現已有掛車261輛，計388噸，等於增加了3.5噸車110多輛。並爲提高掛車的利用率起見，曾作寧停動力車，不停掛車的佈置，在旺季運輸中起了一定的作用。

開展萬輛車次無調度責任事故運動

1956年3月福建省運輸局召開第一次調度專業會議後，在全國範圍內開展了萬輛車次無事故運動，到九月底止已有泉州組取得47,237車次無事故的成績，枕峯組取得53,945車次無事故的成績。根據該兩組的

經驗，要開展這一運動，一定要做好：

- 1) 及時批復短期託運計劃，使貨主和站點有準備。
- 2) 建立備忘錄和貨源登記卡，以便及時供車並避免重派車輛。
- 3) 貫徹先日配運制度，既防止本身工作的混亂，又可使車隊業務與調度的配合更加密切，減少脫節現象。
- 4) 認真做好聯系工作，了解站點貨源變化情況，以免造成交叉放空。
- 5) 嚴肅調派命令，不能聽任站點隨便更改規定任務，以免發生重派和漏派。
- 6) 有條件納入短期運行計劃的物資，應盡量編入計劃內，壓縮臨時配運的比重，以減少事故。
- 7) 對突擊任務，盡量避免拉用計劃內車輛，如必須拉用，應立即通知有關站點和物資單位，並告知改運期限，以便另作準備。

工 作 教 訓

1. 編制短期運行作業計劃不能貪多冒進，如賀村、枕峯組在開始編計劃時就把大量車輛納入計劃，同時在編排技術上也不够細緻，沒有研究到裝卸情況和車輛性能。因此不是物資落空就是車輛未能按計劃運行，這既降低了計劃準確性，也影響了各方面推行計劃的熱情和信心，以致該二組短期運行計劃時有時無，不能貫徹到底。

2. 調度工作必須有高度的整體觀念，否則會影響任務和造成損失，如南平處 1955 年和 1956 年有幾次對支援兄弟處的车辆未能及時調出，以致沒有及時完成運輸任務，漳州處和枕峯組曾有一度抱着本位主義，不肯利用兄弟單位車輛，造成幾次交叉放空現象。

3. 對特殊和具有時間性的物資，應在派車時耐心地對行車人員交代清楚。如過去福州、漳州對這一點注意不够，都會發生過車輛沒能按時趕到，以致霉爛地瓜苗，影響農業生產的嚴重事故。

4. 現場調度員在車隊站點及物資單位分散的地區，具有重要作用。如 1956 年 9 月份福州倉庫物資擁塞，由於沒有現場調度員，場站聯系脫節，有的車輛竟待卸三天之久。

3. 南京市公路運輸管理局調度工作經驗

江蘇省南京市公路運輸管理局的運輸任務主要是市內運輸。在運量構成中，建築材料佔70%，煤、石灰佔10%，糧食佔7%，一般物資佔13%。南京市運輸的特點是：

1. 物資雖多但不正常。建築工程冬季受氣候影響不能施工，磚瓦亦不能大批生產。糧食、煤及其它物資極大部分亦是外埠車船到貨，來時擁擠，而又限期運輸。磚瓦、石料、建築材料就地生產，地區集中，形成單線運輸多，對流物資運輸少。

2. 託運單位多，運輸點分散，因此面廣、點多。而該局汽車廠牌複雜，性能不一，工地道路條件差，在安排日作業計劃時，既要考慮車型及工地路面情況，又要配合施工進度，尤其是雨後更難編排日作業計劃。

3. 市區路面雖好，但工地則多是臨時道路，汽車越走越壞，雨後數天不能行駛，天晴處處要車。

營運作業計劃的編製

一、作業計劃的性質和種類：

目前編製的營運作業計劃，主要是根據南京市貨物特點，託運期限，分為二類：

1. 日作業計劃——是先一日編製好翌日的執行計劃，以市內一般車船到貨和零星建築材料為主。

2. 短期託運計劃（包括5日、旬、月的作業計劃）——根據託運排定運輸日期，分別編製以下三種短期作業計劃：1）5日運行作業計劃，以糧食、煤炭為主；2）旬運行作業計劃，以建築材料為主；3）月運行作業計劃，以砂石、石灰和部分煤炭、建築材料為主。

編製短期作業計劃的好處是：1）可以定線、定車、定人、定任務，做到心中有數，縮小車輛調動面，運輸效能高於一般日作業計劃的20%。例如運淳化至南京步校，運距11公里，每天可跑7~8次，但一般計劃僅跑5次。2）縮小計劃編製面，減輕調度工作強度。如過去調度員每天工作16~17小時，還沒輪休時間，現在平均工作8~10小時，又建