



中华人民共和国铁道部

# 铁路旅客计划运输 组织工作办法

铁运 [1994] 118 号文公布  
自 1995 年 1 月 1 日起试行

中国铁道出版社

1994 年·北京

(京) 新登字 063 号

中华人民共和国铁道部  
**铁路旅客计划运输组织工作办法**

\*

中国铁道出版社出版发行

(北京市东单三条 14 号)

中国铁道出版社印刷厂印

---

开本: 787×1092 毫米 1/32 印张: 1.5 字数: 30 千

1994 年 12 月 第 1 版 第 1 次印刷

印数: 1—50000 册

---

书号: 15113·1002 定价: 1.70 元

# 目 录

|                                          |    |
|------------------------------------------|----|
| <b>第一章 旅客运输计划</b> .....                  | 2  |
| 一、旅客运输计划.....                            | 2  |
| 二、客流调查.....                              | 5  |
| 三、客运量预测.....                             | 8  |
| 四、客流计划的编制.....                           | 8  |
| 五、票额分配计划及票额管理 .....                      | 10 |
| <b>第二章 旅客运输日常组织工作</b> .....              | 15 |
| 一、旅客输送日计划 .....                          | 15 |
| 二、客运调度工作 .....                           | 19 |
| 三、站车客流信息传报工作 .....                       | 20 |
| 全路各线特直快列车的旅客密度区段及预报、<br>速报、分界站报交报站 ..... | 37 |

# 铁路旅客计划运输组织工作办法

## (试 行)

旅客计划运输是铁路旅客运输的基础工作之一，其目的是为了充分挖掘运输潜力，组织旅客均衡运输，提高客运服务质量，保证旅客安全、迅速、准确、便利地旅行。

旅客计划运输组织工作要从全局出发，认真贯彻执行始发局（站）兼顾中间局（站），大站兼顾小站；先中转、后始发，先长途、后短途及保证重点的运输原则，达到长短途列车合理分工，站、车密切配合，保证均衡运输。

# 第一章 旅客运输计划

## 一、旅客运输计划

铁路旅客运输计划是铁路运输计划的主要内容之一，是整个国民经济计划的一个组成部分，它不仅是编制旅客列车运行图的基础，是旅客计划运输组织工作的前提，同时也是确定客运设备、客运机车车辆修造计划及客运运营支出计划的重要依据。

### （一）旅客运输计划的分类

旅客运输计划一般是指年度计划，但根据执行期间的不同，可分为如下3种。

1. 长远计划：一般为五年、十年或更长时期的规划，是铁路旅客运输的发展计划，通常根据国民经济计划的期间进行编制。

2. 年度计划：是旅客运输的任务计划，根据长远计划结合年度具体情况编制。

3. 日常计划：是日常旅客运输的工作计划，根据年度计划任务，结合日常和节假日客流波动而编制。

### （二）旅客运输计划的主要内容

1. 旅客运输量（客运量）：一定时期内，车站为旅客始发和中转人数；分局、铁路局为始发、接运到达和接入通过的旅客人数；铁道部为全路各站始发的全部旅客人数和由国际联运、新线、地方铁路接运的旅客人数。

2. 旅客发送量：一定时期内，车站、分局、铁路局或全路始发的旅客人数，分别按直通、管内、市郊计算，然后加总。

3. 旅客周转量：一定时期内，分局、铁路局或全路所完成的旅客人公里数。

4. 旅客平均行程：铁路运送的每一旅客的平均运输距离（公里）。

### （三）编制旅客运输计划的主要依据

#### 1. 客流调查资料

旅客按需要选用一定的运输方式，在一定时间和空间范围内发生的位移，形成客流。客流的主要组成要素是流量、流向和流程。

客流调查是编制旅客运输计划的基础。根据客流调查资料，可以掌握客运量的变化和发展情况。对于大批团体客流和节假日客流，可通过专门的客流调查直接确定流量、流向和流程，从而为编制旅客运输计划提供可靠的依据。

#### 2. 旅客运输统计报告资料

旅客运输统计报告资料，是掌握旅客运输变化规律的重要资料。根据统计资料，可以分析历年来实际客流的流量、流向及其变化规律，可以查明旅客运输的季节性波动。通过分析各方向各次列车乘车人数的统计资料，可以确定各区段列车的利用情况。旅客运输统计报告资料主要包括：

##### （1）旅客运输部门掌握的日常统计分析资料

车站根据售出客票记录，分别直通、管内、市郊编制售出客票报告（月报）及退票报告（月报）等业务统计资料，报分局收入检查室汇总报局统计部门，并根据各次列车上下车人数的统计，按日、旬、月分别车次、去向统计发送旅客及

中转旅客的流量。

## (2) 由统计部门编制的客流统计资料

车站和车务段根据售出客票记录，分别直通、管内、市郊编制售出客票报告（月报）、退票报告（月报）及区段票、代用票、市郊定期票据（包括乘降所上车票据）一起报局统计部门。再由统计部门根据各站的售出客票报告、退票报告和局间交换资料（输入和通过客流）编制下列有关报表：

### 站别旅客发送统计表——客报 1

该表是统计实际客流的重要资料，表明各站发送的直通、管内、市郊客流情况。

### 旅客运输量及人公里统计报表——客报 2

该表根据自局旅客发送资料和各局交换资料编制，表示各铁路局旅客运输数量、人公里及旅客平均行程的完成情况。

### 分界站旅客输出、输入及通过人数统计报表——客报 3

该表表示铁路局间旅客去向及各局间分界站输出、输入和通过旅客人数。

### 区段平均旅客密度统计表——客报 4

该表是为了考核铁路营业线上各区段的旅客密度。根据自局和外局的资料，按直通、管内、市郊，分上下行方向编制站间密度，再汇总成区段平均密度表。密度以各区段的平均密度表示，以千人为单位，千人以下四舍五入。

### 旅客运送距离统计表——客报 5

该表按照运行距离分段统计旅客运送量和人公里，用以了解和研究旅客行程情况。

通过客流调查，并结合客运统计报告资料的分析，可了解掌握吸引地区客流产生与变化的一般规律，为编制旅客运输计划提供依据。



## 二、客流调查

客流调查分为综合调查、节假日调查、日常调查三种形式，一般以日常调查为主。调查对象为居民或旅客。客流调查一般以车站为单位，在车站吸引范围内进行；铁路分局和铁路局主要是重点调查，汇总并分析各站上报的调查资料；全路范围内的调查，由铁道部统一发文部署。

### （一）影响客流变化的主要因素

1. 社会政治、经济、文化的发展变化。
2. 国家或地区一定时期内方针政策的变化。
3. 生产力布局的变化，经济区的开发，地方工业及乡镇企业的兴办和发展。
4. 人口的自然增长。
5. 人文、民俗及国家和地区性的大型团体活动。
6. 现有铁路的技术改造，新线的修建，客流吸引范围的扩大或缩小。
7. 各种交通运输工具的发展和分工情况。
8. 不同交通工具客运票价的变化。
9. 自然灾害和季节、气候变化。
10. 旅游业的发展变化。

### （二）客流调查范围的划定

客流调查范围分为直接吸引和间接吸引范围两种，前者是车站所在地及其附近地区被车站直接吸引的城市和居民点的总区域，需根据地形、地貌条件，旅客由各经济点、工业点、居民地至乘车站的距离、旅费、在途时间、方便程度等因素进行具体分析，确定吸引区的范围。后者是车站直接吸引范围以外，由其他交通运输工具的联系而被间接吸引的较

远地区城市和居民点的总体区域。

### (三) 客流调查形式

#### 1. 综合调查

综合调查一般每两年进行一次。调查的主要内容是：

(1) 吸引地区的一般情况。地区的自然条件（位置、地形、气候等）；行政区域的划分；城市、农村人口的分布和增长情况；工矿企业、机关学校的分布和发展情况；工矿企业生产水平及与外地在供销上的联系；农业生产和劳动力的安排及有组织的或自发的劳动力外出情况；文教、卫生事业的发展 and 名胜古迹、医院、疗养院的分布。

(2) 直接影响客流的各项因素。吸引地区的总人数；工矿企业、机关、学校等单位的人员及家属人数。休假制度及利用铁路旅行的情况；疗养、休养处所的开放时间、床位及其周转时间；吸引范围内名胜古迹、游览胜地及历年各月的旅游人数；历年特殊客流及大批人员运输情况（应分出主要到发区段）。

(3) 各种交通运输工具的分工情况。吸引范围内现有交通运输方式的运输能力，历年的运量及比例，客流在时间上的变化情况以及今后的发展；各种交通运输工具的运行线路，与铁路旅客列车运行时间的配合情况。

(4) 铁路旅客运输资料。按运输类别的旅客发送、中转及到达人数，使用铁路乘车证人数，客流月间、季度的波动情况及原因；历年客流变化及到达各区段的客流量；分直通、管内和市郊的旅客列车对数，运行区段、时间及平时和客运量最大时的运能与运量的适应情况；其他与编制客流计划、组织旅客运输有关的资料。

调查内容分科目制表并按客流分析说明汇编成车站年度

客流资料。

## 2. 节假日调查

节假日调查主要是对“五一”劳动节、“十一”国庆节、元旦、春节这四大节日和暑期客流进行调查。前3项主要是管内和市郊客流增长较大，一般在节日运输前1个月左右进行。春节、暑期运输的客流调查应在春节、暑期运输前3~4个月内进行。调查的主要内容：

(1) 重点工矿企业、政府机关团体的休假制度，社会经济活动及外地人员乘坐火车的流量、流向。

(2) 学生客流重点调查本地区大中专学校数量，在校学生和外地学生人数，乘坐火车的流量、流向，放假和开学日期。

(3) 民工流重点调查产生地的农业人口数量、乡镇企业发展情况和剩余劳动力数量及外出劳动力分布地区和数量；吸纳区用工部门、劳务市场已经或预计接纳的用工数量；中转站应建立健全民工旅客的流量、流向资料台帐，加强分析和预测。

(4) 其他交通运输工具与铁路衔接运能、运量的变化情况。

## 3. 日常调查

车站客运计划人员应经常注意车站内和吸引地区客流情况，随时了解、掌握旅客流量、流向的变化，找出客流受季节、气候等因素影响的规律，分析客流增减数量、变化原因和延续时间等。

以上3种形式的具体调查方法可采用调查表调查、随车调查、专题调查、抽样调查、典型调查、开座谈会、发信函、电话询问等方法进行。

### 三、客运量预测

客运量预测是指对客运量的发展进行动态分析，并在定性基础上进行定量计算，为编制旅客运输计划提供科学依据。

客运量预测是编制铁路旅客运输年度计划、五年计划和长远规划的基础，也是铁路新线建设和旧线技术设备改造的重要依据。预测分近期预测、中期预测和长期预测三类。对客运量来说，5年以内的预测为近期预测，5年至10年的预测可视为中期预测，10年以上者为长期预测。

预测方法有：直接计算法、乘车系数法、递增率法、指数平滑法、回归分析法等等。

### 四、客流计划的编制

客流计划是旅客运输计划的重要组成部分，它既是年度客流资料的分区段汇总，又是客流的年度性预测。客流计划的编制工作在铁道部的集中统一领导下，根据客流资料，采取上下结合、集中编制的方法进行，分为绘制客流图和编制客流计划两大步骤。

#### 1. 绘制客流图

根据铁路客货运输统计规则和铁道部运输、统计部门的要求，由各局统计部门向客运部门提供客流月的直通、管内、市郊分区段的客流资料，按日均数绘制客流图。

客流图直观地反映了各区段客流流向和流量变化情况。按客流性质，客流图分为直通、管内、市郊三种。

#### (1) 直通客流图

直通客流图是一个铁路局所属各直通客流区段产生的直通客流，外局产生的到达、通过该客流区段客流的图解表示。

各直通客流区段的直通客流由三部分组成。

输出客流：由本局各直通客流区段内产生，通过局间分界站到外局的客流；

输入客流：由全路各铁路局的各直通客流区段内产生，经由局间分界站到达本局各直通客流区段内的客流。

通过客流：由一个局间分界站接入，到另一个局间分界站交出的客流。

根据统计工厂提供的各直通客流区段的输出、输入和通过客流量，按流向、分线别、客流区段别绘制直通客流图，把每个客流区段三项客流量按方向和区段顺序，填入各客流区段。

## （2）管内客流图

管内客流图由一个铁路局各管内客流区段产生，在本铁路局管内各客流区段消失的客流图解表示。为使上述管内客流资料更为明显、清晰，绘制管内客流图时，要用不同颜色代表不同管内客流区段所产生的客流。

管内客流区段由铁路局统一划定，一般小于或等于直通客流区段。

管内区段客流包括同一客流区段始发、到达和通过的客流，区段内各站发送到其它区段及本区段的客流视为区段首站发送的客流；其它区段到达本区段内各站的客流，视为到达本区段尾站的客流；由一区段接入通过本区段到另一区段的客流为通过本区段的客流。同一区段内上述三部分客流总和即为管内区段客流密度。

管内客流区段的客流密度计算方法，也适用于直通客流区段。

## （3）市郊客流图

市郊客流图是由大城市、大工矿企业周围各市郊客流区段产生并消失的客流图解表示。市郊客流图的编制方法与管内客流图的编制方法类同，由于市郊客流行程较短，一般将每两站之间的距离作为一个客流区段，因而没有在区段内中途到发的客流。

各铁路局将直通客流密度、管内和市郊客流密度，汇总在区段客流密度图上。

## 2. 编制客流计划

根据上述客流汇总资料，与过去几年同期实际资料相比，并预计可能的发展，推算计划期间客流的增长率，编制客流计划。按干、支线分区段汇总成客流计划表，并编制计划客流密度与现行运行图规定的旅客列车能力比较表，即可提供编制列车运行图所需的资料。

## 五、票额分配计划及票额管理

票额分配计划是旅客运输能力的分配计划，只有合理地分配票额，才能正确地、科学地提高和加强旅客运输计划的质量，均衡运送旅客，为售票、餐茶供应、列车乘务的优质服务创造良好条件。

票额分配计划于每届新运行图实行前编制，与新运行图同时实行。在新旧运行图列车运行时刻交替期间，各车站售票时不管新旧车次，一律按新旧编组组织售票，即新编组按新票额售票，旧编组按旧票额售票。票额分配计划实行后，还要根据运行图的调整及客流变化在执行过程中进行调整。

直通旅客列车的票额分配方案由铁道部组织编制，管内旅客列车由铁路局组织编制，并分别以部、局的文、电公布实行。

### (一) 票额分配依据

1. 指定月份的市郊、管内、直通客流图及主要站间旅客交流表等资料。

2. 列车的旅客密度表，分车次整理的软卧、硬卧和硬座实际人数，各次列车超员和虚糜的分析。

3. 主要站分车次、区段的上车人数和分车次的下车人数。

### (二) 列车定员的计算

1. 硬座标记定员：各硬座车厢标记定员的总和。

2. 硬座实际定员：硬座总标记定员减 10 个座位（办公席等占用，新型车标记定员不包含办公席在内者，其实际定员即为标记定员）。

3. 硬座超成定员：为硬座实际定员与实际定员乘以规定超员率之和。

4. 软座和软、硬卧车定员均按标记定员计算（宿营车除外）。软、硬卧车代用软、硬座车时，软卧每一下铺按 3 人，硬卧每一下铺按 4 人计算，不再加超员率，上、中铺禁止出售，中铺吊起固定。

5. 棚车代用客车时，每吨位按 1.5 人计算定员。

6. 在保证安全、正点和服务质量的前提下，容许旅客列车硬座车厢超员运输，特别旅客快车始发不超员，途中准超员 20%（全程对号除外）；直通旅客快车始发不超员，途中准超员 30%；直通旅客列车始发准超员 10%，途中准超员 40%；管内旅客列车超员限度比照上述相同等级旅客列车的规定办理。

### (三) 票额分配方法

#### 1. 硬座票额

认真贯彻先中转、后始发，保证重点的运输原则。做到长、短途列车合理分工，确保长途旅客乘坐长途车、短途旅客乘坐短途车。

(1)硬座票额的分配数量以列车硬座实际定员为基础，按各等级列车规定的超员率分配，优质优价列车不得超员。为防止非优质优价全程对号列车虚糜，在始发站（或指定中途站）每个硬座车厢增加10个无座号。

(2)直通快车票额按列车限售区段分配，首先保证始发站至终到站或限售区段以远长途客流的需要，途中各停车站的票额按限售区段以远客流量依次分配。途中各停车站分配的票额由始发站套用，途中站不再套用短途票额。限售区段以远各站如有下车规律数量，可按规律数分配。

## 2. 软、硬卧铺，软座票额

软、硬卧铺票额，首先考虑列车始发站长途旅客的需要，同时根据列车沿途车站客流情况适当兼顾中途站。对途中省、市、自治区，铁路局所在地和较大城市所在站，适当分配一定数量的票额。

(1)软、硬卧铺，软座票额的分配数量为软、硬卧车，软座车的标记定员。

(2)根据长、短途列车合理分工的运输组织原则，首先满足始发长途客流的需要，中间站凡有同方向、同终到站的始发快车时，所经过的列车要严格掌握，根据沿途客流情况分配少量票额。

(3)列车夜间运行途中，开车时刻超过零点的车站原则上不分配软、硬卧和软座票额。列车运行到最后一昼夜前的车站如有长途旅客下车时，可根据下车规律数分配一定数量的票额。



(4) 软、硬卧铺的限售区段，原则上比照硬座限售区段办，如不能满足长途客流需要时，必须延长限售区段。中途站对第二天白天到达终点站的列车，必须限售到终点站，以减少因白天运行不易利用造成的空费。列车运行第一个白天的中间站，分配预留的票额要尽量减少，以避免始发站到预留站全部是白天，不利套用。单程白天运行的列车，软卧可代用软座，硬卧应尽量发售卧铺，减少代用。

(5) 在不浪费运能的情况下，要尽可能保证党和国家机要交通使用卧铺的需要。在分配新运行图票额前，有关铁路局要事先与机要部门联系，共同协商机要占用票额事宜，并报部审批。

#### (四) 票额管理

1. 加强票额管理工作，各站票额统一由客运计划室集中管理，并按日班计划（卧铺按票额）分配给各售票处（所）。其他路内外单位和个人都不得以各种理由和借口控制票额。

2. 加强计划运输组织工作，严格按计划售票。三等及其以上车站一律凭条售票。售票员要严格按计划和限售区段凭条售票，做到无条不售，无计划不超售，对票额小条做到不拿、不藏、不丢、不浪费，并认真进行票额小条交接，防止售票小条外流。

3. 为了充分利用运能，旅客退票时，必须做好登记工作，并收回售票小条，及时组织发售。

4. 加强售票组织是实现车站旅客运输日计划的关键，各售票处（所），签字处等对计划室下达的票额要严格管理，并严格按照规定的限售区段数量公开向旅客发售。

5. 车站各售票处（所）在窗口发售的客票数量，不得少于各席别票额的40%。机动票数量不得超过车站总票额的