

29.635
T Y

396057



HIDA YUNSHU

JINGYAN HUIBIAN

直达运输经验汇编

铁道部运输局 编



中国铁道出版社

直达运输经验汇编

铁道部运输局 编

1983·北京

内 容 简 介

加强直达运输是全面改进运输工作组织工作，挖掘潜力，提高能力的关键，也作为开创运输新局面的突破口。1982年11月铁道部在济南召开了全路直达运输工作会议，本书是会议上介绍的先进经验汇编。主要内容有全路直达运输工作会议纪要，大协、沁阳、唐止、双鸭山、口泉、玉门沟、平顶山东、鹤壁北、锦西、长汀车站、张店、沧州车务段、青岛、天津、新乡分局、哈尔滨铁路局等单位组织各种直达列车的具体作法。在编者的话里，谈了一些开展直达运输的看法和带有方向性的问题。可供全路领导干部和运输职工学习。

直达运输经验汇编

铁道部运输局 编

中国铁道出版社出版、发行

责任编辑 郭锦文 封面设计 翟 达

中国铁道出版社印刷厂印

开本：787×1092 $\frac{1}{16}$ 印张：4.25 字数：96千

1983年7月第1版 1983年7月第1次印刷

印数：0001—20,000册 定价：0.65元

目 录

编者的话	1
铁道部文件——批转《全路直达运输工作会议纪要》的 通知	6
全路直达运输工作会议纪要	7
立足小站为全局，编开高质量直达列车十八年	11
当好先行为“四化”，九站联合开直达	19
大力组织直达列车，不断提高车流组织水平	26
组织小窑煤集运，实现“四统一”	34
加强车流组织工作，开好多品种直达列车	41
路矿统一运行图，协调配合开直达	48
从装车地组织车流，开好始发直达列车	54
坚持“四个服务”，多开直达列车	64
大力组织直达列车，确保煤炭外运	69
我们是怎样开高质量直达列车的	76
树立全局观念，开好直达列车	84
密切路林协作，编开高质量服务列车	94
搞好直达运输，开创新局面	101
加强车流组织，挖掘运输潜力	112
加强装车组织，提高直达水平	121
加强煤炭货流组织，大力编开直达列车	126

编 者 的 话

党的十二大提出了本世纪末国民经济翻两番的宏伟目标，铁路必须适应这个发展的需要。当前，铁路运输能力不足的矛盾十分尖锐，也可以说是最困难的阶段。在一定时期内，铁路不仅要适应国民经济“保四争五”运量增长的需要；又要经受大量铁路工程建设的干扰；还要为后十年国民经济振兴打好基础。因此，无论从近期看，还是从远期分析，铁路都必须在运输组织上有新的突破，抓住加强运输组织的根本，挖掘运输潜力。这是铁路发展的需要，也是形势发展的需要；同时，也向广大铁路职工提出了十分艰巨而光荣的任务。我们必须振奋精神，大胆革新，完成这个重大的历史使命。

综合考虑铁路运输的全过程，以什么作为挖掘运输潜力，提高运输效率的突破口呢？这个突破口必须是牵动全面的关键，以便带动整个运输组织工作的全面加强和改革。直达运输具有这个性质。因为，加强运输组织工作的根本，是加强运输组织的“四化”——计划化、合理化、均衡化、直达化。这是运输组织长期以来孜孜以求，努力要达到的目标。这“四化”是相互关联、互为因果的。每项工作都有特定的内容。“四化”中的直达化，涉及运输组织全过程的各个环节，联系物资生产各部门。组织直达运输的过程，实质是暴露和解决运输组织中各项矛盾的过程。每解决一项矛盾，必然会促使运输组织工作前进一步。组织直达运输的过程，要求进一步加强计划管理，减少不合理运输，对物资调

提出一系列的改革。组织直达运输的过程，要求在全路形成点线相连，重空结合，以定点、定线、定编组的“三定”列车为骨干，环环紧扣，紧密衔接的统一作业过程。这不仅可获得运输过程的协调均衡，而且把产、供、运、销紧密联成一体。所以组织直达运输，对铁路运输生产和整个国民经济的发展都有重要的经济效益。直达运输的水平，实质也是一个国家运输组织水平的重要标志。

当前，我国铁路能力十分紧张，其中突出的是编组站能力不足，特别是主要编组站能力均已达到饱和。组织直达运输，可以从装车地直到卸车地，沿途不进行改编作业，从而大大减少了中间作业环节，不仅能缓和编组站作业能力紧张，还能扩大能力，提高效率，挖掘潜力。所以，“以装缓编”要作为运输组织工作一项基本原则来贯彻。

我国的直达运输工作，起步较早，开始发展也比较快。全路直达运输比重从1952年的14.5%，到1965年就达到31.3%，即用了十多年的时间翻了一番。但由于十年动乱的影响，受到很大干扰和破坏，以致到1982年上半年，直达运输比重仅达到33.4%，即用了廿年的时间，只增加了2.1%。不仅比重增长不快，而且组织不严，质量不高，加之装车偏于支线，支线列车重量小，直达列车往往被途中拆散，收不到实效。

在现实情况下，直达运输有无提高的条件呢？回答是肯定的。首先是反映在主要干线和主要地区的车流结构上，尽管存在着纵横交错的情况，但重空车流的结构是清楚的，规律是很明显的，按照客观规律，将其有效地组织起来，是有条件的，也是大有可为的。表现在主要物资装车比重大，装卸点集中，而且流向基本稳定，这既有利于从装车地组织始发直达列车，又有利于空车整列回送，为加强重空车流组织

提供了极为有利的条件；另外，在直达运输组织方面，群众创造了很多宝贵经验，这些经验，是在我国特定条件下，结合实际，通过严密组织实现的，是进一步加强直达运输组织工作的范例，可以作为借鉴。

济南局大协站坚持“人民铁路为人民”的好思想、好作风，创造了为发货单位、收货单位、编组站和到站服务的“四个服务”经验。他们把编开列车的质量，作为考核车站职工思想和工作的标准，十八年如一日地坚持开行高质量直达列车。这种思想和风格，是共产主义思想在运输组织工作上的体现，是加强运输组织工作的灵魂。张店和沧州车务段的经验，是中间站组织直达列车的典范。他们是在多企业、多品种、物资季节变化大、设备条件差等困难条件下工作的。他们的组织方法，不仅适应我国社队企业蓬勃发展、农副产品不断增加、中间站车流日益增长的现实，而且提供了能动地组织车流、扩大区间能力的有效方法。唐山站地震后尽快恢复生产，他们在极困难的条件下，坚持开行多品种杂货直达列车的经验和作法，应该对全路，特别是对杂货较多的车站，具有启发和教育。双鸭山站坚持实行路矿统一运行图，把铁路列车的运行时刻和煤矿的生产与运输过程紧密连成一体。所得到的是企业生产和运输过程的均衡，企业与铁路各部门工作的紧密配合和衔接，为改进运输组织工作的重空结合、定点定线、均衡运输、紧密衔接等指出了重要方向和有效途径。沁阳站是焦枝线北段的一个集运小窑煤的小站。由于实行了统一货位、统一发货、统一计划、统一结算的“四统一”，从根本上扭转了工作的被动局面，质量良好地高效率地完成了煤运任务。这在我国小窑煤运量急剧增长，大量积压的情况下，提示了一个有效的组织方法。平顶山东、口泉、鹤壁北、玉门沟等一些较大的煤矿站，基本上

把所有的直达车流都组织起来了，对保证北煤南运、西煤东运起到了很好的作用。在全国煤运占总运量40%的情况下，若全国所有较大的统配矿都能把煤流组织得像他们一样，运输效率必然会大大提高。哈尔滨局在区间和哈尔滨枢纽能力十分不足的情况下，为减少货物对流及哈枢纽的重复作业，对管内东部调出的煤炭，采取了划片、定点供应、按计划集中发运的办法，收到了明显的效果。如主要装煤局都能把煤流理顺，把产销分配固定下来，减少不合理的对流及重复运输，无疑是个巨大的潜力。推而广之，如全路都能针对物资调运中的问题和铁路能力不足的实际困难，组流，调流，综合平衡，则获得的经济效益是可观的。上述这些经验是我国卅年直达运输组织成果的集中反映。所创造的经验 and 总结出的办法是有水平的，应该变成全路的共同财富，所以我们把它汇编成册供全路学习，以推动全路直达运输工作向前发展。

值得提出的是：为切实加强直达运输组织工作，既要有统筹规划，高瞻远瞩的战略部署，又要在技术政策、运输原则、指导思想及具体作法上进行综合研究和具体安排。

（一）要从技术政策上统一认识，从我国装卸设备能力十分薄弱、落后的实际情况出发，改造、加强与组织直达有关的设备能力。对此，应引起足够的重视，否则，必然影响生产的发展。需从生产发展和运输需要出发，统筹部署，形成贮、装、运、卸统一协调的运输系统，发挥综合能。

（二）要从运输政策的高度认识并解决物资分配和调拨中存在的重复发运、到站零散、物资对流等不合理情况。一定要坚持计划运输、合理运输，并具体规定各种物资的合理流向图，利用行政手段加以处理；也可以考虑采取经济手段，制定法规，对违返计划的不合理运输予以罚款或增加运费，还可以考虑采用直达奖励及运价减成等，用经济手段管

理经济。

(三) 运输组织上要进行相应的改革, 要从运输全过程的装车、运行、中转、卸车、排空等各个环节来通盘改善。

(四) 结合我国实际, 借鉴国外情况, 建立直达基地, 开行基地直达列车。组织基地直达的目的, 在于提高效益、改善服务、缓和紧张、扩大能力。由于我国装车偏于支线, 支线坡道大、牵引定数小, 组织出来的直达列车重量与干线不统一, 往往被中途拆散, 难以收到实效, 且主要装车点设备条件差, 不能整列出车, 所以决定在分散装车的汇集点, 干支线的衔接处, 设立直达基地, 把邻接支线或相邻区段若干站的装车, 通过组织, 纳入方案, 挂至基地, 编成直达列车。直达基地要本着统筹安排, 小改小革, 节省投资, 短期见效的原则加以建设。为开好基地直达, 物资分配和运输组织方式都要进行相应的改变, 变分散管理为集中管理。

为适应直达列车的增加, 还要相应研究联络线的建设, 编组站直通车场的加强, 机车交路, 车辆检修基地的配置及专用车场配套等问题。

为在全路全面有力地推动直达运输工作的开展, 铁道部已经召开了全路直达运输工作会议, 但这仅仅是开始, 还有大量工作要做, 还必须继续调查研究, 发现问题, 总结经验, 不断提高。我们相信, 经过全路职工和企业部门的共同努力, 直达运输工作必然会飞快发展, 创造出铁路运输的新局面。

铁道部文件

(82) 铁运字2144号

批转《全路直达运输工作 会议纪要》的通知

东北铁路办事处，各铁路局，第一、二、三、
四、五工程局

铁道部于 1982 年11 月在济南召开了全路直达运输工作会议，现将《全路直达运输工作会议纪要》转发给你们。希各局结合具体情况认真贯彻执行。

附件：《全路直达运输工作会议纪要》

1982年12月

全路直达运输工作会议纪要

为了认真贯彻十二大精神，开创铁路运输的新局面，落实挖掘运输潜力，提高运输效率，铁道部于1982年11月在济南召开了全路直达运输工作会议。

会上，认真学习了十二大文件，联系实际，深入讨论了铁路所面临的形势和任务。按照十二大分两步走的战略部署，在前十年打基础这个阶段，铁路运输任务特别紧迫而艰巨。我们正处于一个有利的时机，但也是个困难的阶段，转折的关头。在一定时期内，铁路既要适应每年国民经济“保四争五”的增长需要，又要准备必要的运输能力，迎接后十年国民经济振兴，适应国民经济翻两番的需要。打基础这十年，只有八年了，最困难的是前五年，因为旧线改造、新线建设的大部分工程，要到“七五”才能竣工。前五年增加的运输任务，主要靠挖掘现有设备潜力，提高运输效率，扩大运输能力来完成，这给我们提出了十分严肃而光荣的任务。我们必须振奋精神，大胆革新，全面提高运输组织工作。在全路进一步加强直达运输工作，是提高运输组织水平，挖掘运输潜力，提高运输效率，缓和能力紧张，加速物资周转的重要途径。

为此，会上总结了多年来直达运输工作的基本情况，交流了组织直达列车的经验，制定了加强直达运输工作的办法，确定了提高直达运输工作的目标。现对加强直达运输工作的有关问题提出以下要求：

一、提高思想，统一认识

十二大明确把铁路作为战略重点之一，这既是当前国民经济发展的迫切需要，也是实现翻两番的重要基础之一。铁路运输部门必须首先开创新局面，在运输组织工作上，要有所创新，有所前进，逐步实现现代化、科学化。

直达运输是衡量运输组织水平的重要标志之一。组织直达运输，可以促进产、供、运、销密切协作，协调运输过程各个环节，加速物资和资金周转。它不仅是当前客观运输的需要，也是铁路自身建设的需要。提高直达运输水平，不仅具有重要的现实意义，而且具有深远的影响，是铁路运输开创新局面的一项战略措施。

我国直达运输工作起步较早，发展较快，创造过不少先进经验，由于十年动乱，到目前虽有进步，但二十年徘徊，与过去比，进步不快，与国际比，落后一步。我们完全有条件，把直达运输作为全面加强运输组织工作的突破口，下狠心，花大力，争取在三、二年内，全路直达运输比重达到40%，首先在明年全路要大上一步，达到37%，这是全路运输部门必须全力以赴并务必达到的战略目标。

二、紧紧依靠地方党政领导，

与兄弟企业密切协作

组织直达运输涉及面广，十分复杂，必须紧紧地依靠地方党政领导，密切路企协作，共同搞好这一工作。要把产、供、运、销各个环节紧密结合起来，从物资分配入手，进行合理调流，定点供应，组流上线，为直达运输创造条件。要

加强计划管理，认真落实货流，搞好日常货流调整，提高计划质量，为组织直达运输奠定基础。要贯彻执行运输政策，使直达运输充分体现保证重点，照顾一般，确保国计民生急需。要配合企业厂矿对装卸设备和场地，进行统筹规划，扩大能力，积极推动新建、扩建贮煤仓和增添回煤设备，逐步增建、延长车站股道，扩大接卸单位的场存容量，有步骤地实现整列装卸，直出直入，提高效率。

三、进一步发扬大协风格，

大力组织高质量服务列车

济南局大协车站，是全心全意为人民服务的好车站。他们创造了为发货单位、收货单位、编组站、到站服务的“四个服务”经验，十八年如一日，长期编开高质量服务列车，为全路树立了学习的榜样。在全路进一步学习、推广大协经验，对开展“人民铁路为人民”的活动和搞好直达运输工作，都具有重要的现实意义。要学习他们全心全意为人民服务的思想；学习他们身在大协，放眼全局，坚持局部服从整体，抢困难送方便的共产主义风格；学习他们踏踏实实的工作态度，过硬的技术本领和科学的组织办法，以推动高质量服务列车，在全路大发展。

四、大力组织编开多种直达列车，

积极筹建直达基地

在长期实践中，全路涌现出很多组织直达列车的经验，内容丰富，形式多样，各局要因地制宜，学习运用，不断创新。根据货流特点，要把大宗、稳定的主要物资全面组织起

来，作为直达运输的骨干，实行空重挂线运输。要切实抓好枢纽地区的装卸组织，编开多品种直达列车，以减轻枢纽能力的负荷。要组织中间站的装车，采取有效措施，编开多站联合的直达列车，减少中途甩挂作业，扩大区间通过能力。

由于大宗物资装车偏于支线，不少区段坡道较大，牵引定数偏低，干支线级差大，即使组织起来的直达列车，也往往途中被拆散，收不到实效。因此，在分散装车的汇集点，干支线衔接处，应建立直达基地。在该基地经济吸引区内的装车，通过组织，纳入方案，指定车次，挂到基地站，编成直达列车，一贯到底。这是根据多年的实践，针对存在的问题，并借鉴国外可行的经验而采取的办法，有利于更有效地组织直达运输。各局要从实际出发，迅速选定并加强直达基地的建设。要本着统筹安排，小改小革，节省投资，短期建成的精神，争取尽早发挥作用，收到实效，达到“以装缓编”的目的。

五、加强管理，健全制度

为进一步加强对直达运输工作的领导，部运输局、各铁路局、各分局要加强各级职能机构，凡已建立方案领导小组的，要加强对直达工作的领导；未建立的要迅速建立，集中力量，统一协调，及时解决直达运输和运输方案中出现的问题。

从1983年1月起，直达列车列入局间竞赛，作为重要指标之一，对各局加以考核评比；同时实行直达列车奖励制度，各局根据铁道部制定的办法，拟定具体规定。奖金由铁道部规定项目列支。

要正确处理好限制口与组织直达列车的关系。既反对无计划盲目超装，又反对“一刀切”的绝对平均分配的作法。

在安排计划时要考虑直达运输，凡是有条件组成直达列车的货流，一定要纳入直达运输计划。在日常运输组织中，要搞好调整。在既要提高直达运输水平，又要充分使用能力的前提下，对通过限制口的跨局远程直达列车，由各局在旬计划中加以安排，如装车波动，由铁道部统一平衡。

各局、分局都要配齐直达运输的工作人员，负责组织、监督、分析、考核直达运输工作。各级调度对直达列车，必须重点掌握，逐列检查监督，坚持以空保重，搞好空车调整，保证空车供应，紧凑车流接续，坚决制止中途拆散，保证正常开行。

六、全面加强领导

搞好直达运输，关键在于加强领导。各级运输领导干部要把直达运输工作列为重点工作之一，不断检查和推动这项工作的开展。对涉及到运输政策，和兄弟单位协作，直达基地建设等一些比较重大的问题，要认真对待，切实抓好。要搞好调查研究，摸清变化规律，发现和培植先进典型，及时总结推广先进经验，不断丰富、改进直达运输工作，大力提高运输组织水平。

立足小站为全局， 编开高质量直达列车十八年

济南局大协站

六十年代初，我站职工遵照毛主席“全心全意为人民服务”的教导，身在小站，胸怀全局，在组织煤炭运输过程

中，创出了以“四个服务”（为煤矿、收货单位、到站、编组站服务）为内容的高质量直达列车。它丰富和发展了我国直达列车的内容，为产、运、销各部门作出了有益的贡献。1965年，被铁道部命名“全心全意为人民服务的好车站”。

十八年过去了，站长换了三任，职工多是新手，站线仍是两股半道，而煤炭外运任务却翻了三番，并且经历了“十年动乱”的风风雨雨。在困难大、任务重、变化多的情况下，我们坚持了立足车站为全局的整体思想；坚持了“大协风格”、“四个服务”；坚持了高质量直达列车的组织方法。从1964年初至今，共编开直达列车4784列，占直达货流的98%，列列贯穿“四个服务”内容，列列高质量。停时不断压缩，建站初期为8.1小时，1965年压缩到4.3小时，1978年后，年年完成3.4小时。列车始发正点率由1978年的91%，逐年达到98.2%。煤炭运输任务年年超额完成。截至1982年10月底安全生产1297天无一切事故。

党的十一届三中全会以后，全站职工解放思想，在坚持“四个服务”方面，又有所发展，有所前进。

为用户（收货单位）服务，是“四个服务”的目的，用户满意就是我们工作质量的标准。为用户服务，首先我们根据当前能源紧张，如何把有限的煤炭资源用到“刀刃上”，是确保国家建设和人民需要的一件大事。在煤炭发运过程中，认真贯彻了国民经济发展“农、轻、重”的顺序，和保证重点、兼顾一般的原则。我们每月从上百个用户生产性质排出发运的轻、重、缓、急，把电煤、机煤、轻纺用煤作为“重中之重”，一天一算，一旬一清，超产多发，欠产优先；同时，照顾一般用户，煤源正常，户户计划兑现。有时煤源不足，全面考虑，按落空比例诸户均衡减运，在保证整列直达运输的前提下，采取“勤给、少给”分批送货办法，

使大、中、小户各得其所。如莱阳县锅炉厂每月煤炭运输计划都是 200 吨，上旬一次发清，近年来，煤源不足，改为上、中两旬发，月末补齐。对待特殊用户（如威海玻璃厂等）只要块煤，不要原煤，装车条件受限制（一批装 4 车），采取了“旬旬发、趟趟带、长流水、不断线”的方法，满足了兄弟单位的特殊需要。去年我们到济宁地区调查情况时，发现菏泽卸煤线，有许多地排车交叉搬运煤炭，既互相干扰影响效率，又加大了短途搬运费用。这是怎么回事呢？经了解，原来是块煤与原煤存放位置不同，而我们编车只按收货人，没有按同一收货人分煤种编车所造成的。我们本着对用户负责到底的精神，随即按收货人的需要分煤种编了车。潍坊地区也有类似情况，都一一作了解决。仅这两个单位每年就可节约短途搬运费用两万多元。为了保证用户计划全面兑现，在接到站考核计划完成的基础上，又分户考核计划兑现。每天用“货统 1”登记完成实际，一旬一清，下旬填平补齐。这样做我们虽然增加了工作量，却换来了千家万户的放心，基本上消失了坐站催煤、电报告急的现象，十几年来，没有出现一个计划全部落空的“空白户”。

为煤矿服务，我们立足个“保”字，做到保产保运，只有为煤矿服务做好了，其他三个服务才能实现。近几年来，该矿煤炭生产节节上升，年产达到 120 万吨。但是，由于地质条件变化和使用综合采煤机这一新技术缺乏经验，致使产量波动较大，有时月间悬殊 4、5 万吨，日间相差 3、4 千吨之多，这就给日常运输组织工作带来了很大困难。如何适应煤矿生产变化的这一新特点，就成为我们更好地为煤矿服务的新课题。面对这种新的不平衡状况，我们加强了调查研究，摸清生产变化，精打细算合编旬、日计划，掌握生产运输的主动权。站长和货运值班员经常深入煤矿，了解生产情