

鐵路郵車工作組織

人 民 鐵 道 出 版 社

铁路卸车工作组织

铁道部运输局《铁路卸车工作组织》编写组

人 民 铁 道 出 版 社

1979年·北京

内 容 提 要

本书内容包括：卸车工作的组织原则，卸车计划，管内工作车的输送，货场和专用线、专用铁道、港口的卸车工作组织，卸车工作的考核和分析等七章。较系统地总结了我国铁路二十多年来卸车工作组织的经验，对卸车过程的各个主要环节进行了较详细的阐述，并对卸车工作组织的有关技术经济问题进行了理论性的探讨。

本书可作为铁路卸车工作人员及各级运输工作人员的业务学习材料，并可供厂矿企业、港口和地方交通部门运输工作人员及大专院校师生学习参考。

书名题字：郭维城

本书主编：陈篆生、马许

主要编写人：刘平田、万淑宝、陈篆生、方醉湘、宋荣生、
许宝康、马许、李培基、杨介平

铁路卸车工作组织

铁道部运输局《铁路卸车工作组织》编写组

人民铁道出版社出版

责任编辑 郭锦文

封面设计 赵敬宇

新华书店北京发行所发行

各地新华书店经售

人民铁道出版社印刷厂印

开本：787×1092 $\frac{1}{16}$ 印张：8.5 字数：192千

1979年4月第1版 1979年6月第2次印刷

印数：10,001—22,000册

统一书号：15043·3082 定价：0.70元

目 录

序 言	1
第一章 卸车工作的组织原则	3
第一节 卸车工作的重要性	3
第二节 卸车工作组织的基本经验	4
第三节 卸车工作组织的基本要求和卸车工作小组的职责	11
第二章 卸车计划	14
第一节 编制卸车计划的作用	14
第二节 卸车计划的编制	18
第三节 不合理到达	33
第三章 管内工作车的输送	37
第一节 加速管内工作车输送的途径	37
第二节 管内工作车车流组织	45
第三节 卸车日间计划的编制	61
第四节 加强管内工作车输送的调度指挥工作	69
第五节 移交车的输送	81
第四章 货场和专用线的卸车工作组织	88
第一节 车站到货调查与接卸安排	88
第二节 到站卸车作业组织	93
第三节 卸车劳力组织及卸车机械的选择	105
第四节 货场出货搬运工作组织	112
第五节 铁路与专用线的运输协作	117
第六节 车站与专用线的统一技术作业	132
第七节 货场和专用线接卸能力的计算	146

第五章 专用铁道的卸车工作组织	163
第一节 专用铁道的卸车作业组织	164
第二节 企业的生产需要与接卸能力	182
第三节 铁路与企业的社会主义协作及统一 技术作业过程	197
第四节 专用铁道内铁路车辆的运用指标	204
第六章 港口的卸车工作组织	217
第一节 港口卸车工作的重要性	217
第二节 港口卸车计划的编制与执行	219
第三节 加强港口的调度指挥工作	222
第四节 港口的卸车、储存能力	229
第七章 卸车工作的考核和分析	233
第一节 卸车工作的日间分析	234
第二节 卸车工作的定期分析	245
〔附录〕 北京铁路分局调度所	263
一九七七年八月份卸车工作分析 (摘要)	263

序 言

铁路是国民经济的大动脉。工农业生产的高速度发展，要求铁路运输的发展也必须高速度。因此，如何进一步提高铁路运输工作的管理水平，加强运输组织工作，挖掘潜力，提高效率，是摆在我们铁路运输工作者面前的一个重要课题。加强运输组织工作的一个重要内容，就是要加强铁路卸车工作组织。只有抓好了卸车，才能保证排空和装车任务的完成，使铁路更好地满足国民经济发展的需要。

二十多年来，在铁路卸车工作组织方面，铁路和厂矿企业、港口、地方交通部门广大职工一起摸索和积累了许多宝贵经验。遵照毛主席“要认真总结经验”的教导，在铁道部运输局的领导和组织下，由运输局、北方交通大学、兰州铁道学院、郑州、北京、西安、太原铁路局的几位同志组成了《铁路卸车工作组织》编写组，先后在吉林、沈阳、北京、上海、广州、柳州、西安等铁路局和有关厂矿企业及港口，对铁路卸车工作组织的经验进行了调查研究，并吸收了其他铁路局的一些经验，进行了归纳整理，编成了这本专门论述铁路卸车工作组织的技术业务书籍，以供路内外职工学习和参考。

在本书编写和审查定稿过程中，得到了国家经委、冶金部、交通部、有关厂矿企业、港口及许多铁路局有关同志的帮助和支持，使我们得以比较顺利地完成了编写任务。在此，谨表示衷心的感谢！

由于我们思想政治水平不高，业务水平有限，深入生产第一线不够，对各地涌现的新鲜经验了解得很不全面，因

此，书中挂一漏万、缺点错误之处在所难免，敬希读者批评指正。

铁道部运输局《铁路卸车
工作组织》编写组

1978年8月

第一章 卸车工作的组织原则

第一节 卸车工作的重要性

铁路运输生产过程是从装车开始，以卸车结束的。卸车是运输生产过程的最后一个环节，也是十分重要的一个环节。因为，光装车，不卸车，就腾不出空车进行再装车，铁路就无法进行再生产。所以说，卸车是保证铁路运输连续不断再生产的关键环节。

实践证明，一个铁路局的装车任务完成得好与不好，固然和运用车的多少有关，但运用车多，不一定装车任务完成得就好，而倒是卸车任务完成得好，装车数才能上得去。以哈尔滨铁路局为例，该局装车大于卸车，一九七〇年与一九六九年比较，日均运用车数虽然减少了165车，但由于日均卸车数增加了76车，所以日均装车数也增加了243车。反之，一九七四年与一九七三年相比，日均运用车数虽然增加了478车，但由于日均卸车任务没有完成，日均装车数就减少了111车。这种情况在一年内各月份间也同样存在。上述事实说明这样一个问题：在一定时期内，卸车任务完成得好，其装车任务也一定完成得比较好。

对排空局来说，卸车也是排空的来源，是为接空装车局提供装车车源的保证。我国铁路职工多年来摸索总结出来的“一卸、二排、三装”的运输组织原则，是铁路运输管理工作客观规律的反映，就整体来说，必须以卸保排，以卸保装。从“一卸、二排、三装”的运输组织原则来说，卸车是第一位的。就卸、排、装三者之间的关系来说，卸是主要矛盾。抓住了卸，就牵住了牛鼻子。把卸车抓上去了，运输生

产的“一盘棋”就活了。

同时，搞好卸车工作组织，也是加速车辆周转，挖掘运输潜力，向时间要运能，向卸车要装车的一个重要方面。由于有的厂矿企业存在着重生产、轻运输，重装车、轻卸车的倾向，强调抓好卸车工作，正确认识卸车与装车之间的辩证关系尤为必要。这些企业之所以存在着忽视卸车的倾向，主要是没有认识到不抓好卸车，就不会有空车，不但会影响他单位物资的运送和装车，而且还会影响本单位物资的运送和装车。例如，哈尔滨市某些企业由于历年卸车不好，就使每年有100多万吨矿建物资不能纳入运输计划，使占总运量23%的矿建物资无法装车；哈尔滨局过去由于卸车不好，仅工业用煤一项，每月撤销运输计划近万吨，达300多车，矿建物资停装、限装就更多了。又如，一九七六年第一季度，由于关内某些企业和大连港到重积压而被迫停限装，仅哈尔滨局木材一项就少装了1.7万车。由于卸车工作没有搞好而给装车带来的影响和损失，由此可见一斑。

以上事例，都说明了卸车工作的重要性。卸车工作搞不好，不仅货物发送量和装车数等运输指标完不成，而且会影响到整个国民经济的发展。要搞好卸车工作，首先必须解决一个思想认识问题：不仅要使广大铁路运输职工认识到卸车工作的重要性，而且要使各企业单位与铁路运输有关的广大职工，尤其是从事运输工作的路内外各级领导干部，一定要充分认识到抓好卸车工作的必要性。

第二节 卸车工作组织的基本经验

遵照毛主席关于“人类总得不断地总结经验，有所发现，有所发明，有所创造，有所前进”的教导，认真总结我国工人阶级自己创造的卸车工作组织方面的经验，是十分必

要的。根据多年来的实践，搞好卸车工作的基本经验有以下几个方面：

一、加强党的领导，贯彻全党办铁路的方针

卸车要搞好，关键在领导。这是搞好卸车的一条主要经验。

加强党的领导，要按党和国家的各项政策办事，这样群众就齐心，步调能一致，工作就能夺取胜利。

加强党的领导，首先各级领导班子要革命化，有关领导干部不仅要重视卸车，而且要指定专人抓卸车，经常到生产第一线去调查研究，掌握第一手资料，把卸车各方面的主要问题弄明白，做到心里有数，再统一思想，制定措施；遇到困难问题，随时征求群众意见，依靠群众去克服；发现典型，及时总结推广，把典型经验条理化、制度化，不断提高职工的业务水平。

加强党的领导，必须进一步加强省、市、自治区党委对卸车工作的领导，坚持“全党办铁路”的方针。

毛主席教导我们：“有中央和地方两个积极性，比只有一个积极性好得多”。华主席指示我们，把铁路搞上去，要全党抓，要地方党委加强领导。叶副主席也指出，办好铁路，要有全国党政军民的支持。铁路是联结城市和乡村、工业和农业的纽带，与全国人民保持着最经常、最密切的联系。离开省、市、自治区的领导，离开了国民经济各行各业和广大人民群众的支持，铁路是办不好的。铁路运输部门的广大干部和群众也必须深切地认识到只有自觉地把铁路工作置于地方党委的领导和监督之下，坚持向地方党委的汇报请示制度，才能做好卸车工作，保证铁路不憋不堵，畅通无阻。几年来，各地方、各部门、各路局（分局）、各车站，凡是卸车工作搞得好的，主要是由于省、地、市、县各级地方党

委加强对铁路工作领导的结果。

二、深入开展“工业学大庆”的群众运动

几年来，由于“工业学大庆”的群众运动广泛深入地开展，广大干部职工的精神面貌有了很大的变化，大庆人“三老”、“四严”、“四个一样”和“有条件要上，没有条件创造条件也要上”的革命精神，深入人心，路内外“大庆式企业”不断涌现，从而大大推动了卸车工作。不少厂矿企业积极扩大接卸能力，组织抢搬突卸，改变了“三不卸”（风雨天不卸，节假日不卸，夜间不卸）的做法；不少铁路单位，采取了加速管内工作车输送，压缩货车中转停留时间，快取、快送等措施，挖掘了运输潜力，提高了运输效率，加速了车辆周转。

另外，值得提出的是：贯彻“一卸、二排、三装”的运输组织原则，必须学习大庆人自力更生的革命精神，在空车不足时，决不能完全依靠外局排空来完成装车任务，而要以卸保装。实践证明，有的铁路货物发送吨数多年来增长幅度不大，在运用车保有量大大超过计划的情况下，却完不成任务，原因之一就是没有抓好卸车，没有做到以卸保装。有的局狠抓了卸车，提出“向效率要空车，向卸车要空车”的口号，月月超计划卸车，也月月超额完成了货物发送吨数和装车计划任务。这是一项很重要的基础工作，可能当时不易立即看出明显效果，但从长远观点看，却是一项“正本清源”的重要措施。

三、必须贯彻全局观点、政策观点、服务观点和经济观点

全局观点，包括“一卸、二排、三装”的运输组织原则，就是不仅要看到本局（本分局）、本单位的卸车和装车，而且要保证外局（外分局）、外单位的卸车和装车，不

仅要加速自局（自分局）管内工作车的周转，而且要坚决保证完成向邻局（邻分局）的排空任务和移交重车任务；不光是考虑到怎样做对铁路工作有利和方便，而且要想到这样做对厂矿企业或物资单位会不会带来不利和困难。

政策观点，就是根据到站提出的次月到达量核减建议数，在安排和核减要车（即到卸）计划时，要贯彻先计划内后计划外，先中央后地方、先重点后一般的物资调运原则；要保证做好国防、支农、保煤、保钢、疏港和援外、外贸等各类重点物资的卸车工作。

服务观点，就是在日常卸车工作中要摆正铁路的服务方向，克服“铁老大”的错误思想，不断提高卸车质量，消灭或减少货运事故。全心全意地尽最大努力为工农业生产、国防建设和人民生活需要服务。遇到企事业单位在卸车工作中存有困难或缺点时，铁路应主动协助企事业单位设法解决和改进工作，要千方百计满足企事业单位生产上的需要。

经济观点，就是按经济规律办事，改变落后的管理方法，充分发挥经济手段和经济组织的作用。努力做到以尽可能少的消耗，取得尽可能大的经济效益。要经济合理地使用铁路运输设备，不断提高运输效率和劳动生产率，压缩车辆在站、在厂（矿）的停留时间，加速物资送达，压缩企业的流动资金。坚决杜绝“以车代库”的做法。

此外，在经济观点中，还有个国家投资的合理使用问题。随着生产的发展，必然要相应地扩大接卸能力（包括卸车线路、货位、场库储存能力、装卸机具、搬倒能力等）的投资问题。虽然在扩大接卸能力方面投资花费了一定的资金，但由于接卸能力的扩大，加速机车车辆周转，从而保证了生产原料、燃料的供应，就会给国家创造和节约更多的资金。因此有关扩大卸车能力的投资问题，是个重要经济课

题，应该引起各有关部门的重视。

四、搞好路内外的社会主义协作，开展社会主义劳动竞赛

我国的社会主义制度，决定了各行业各部门之间的协作关系，协作是一项最基本的原则。由于各个企业部门之间都是为了发展国民经济、提高人民生活服务，基本目标是完全一致的，因此，广泛开展社会主义协作和劳动竞赛，调动广大职工的革命积极性，是发展生产提高效率的一个重要途径。

铁路是联系城乡的一个重要纽带，几年来，铁路与兄弟企业之间的社会主义协作，有着极为丰富的经验。广大铁路职工深知，要搞好铁路运输，必须从全局着眼，在国民经济的流通领域组织好产、供、运、销，铁、水、公、搬、管道的紧密衔接，使铁路内部运（包括运转、货运、装卸）、机、工、电、辆各部门的工作密切配合。只有这样，才能使铁路这架庞大复杂的联动机安全、迅速、准确、高效率地进行运转，才能把铁路的卸车工作搞好。

据不完全统计，铁路运输的卸车量中有70%以上（有的路局达到80%以上）是在专用线或专用铁道由企业单位负责卸车的。就是在铁路公用货场内，由铁路负责卸车的30%左右的物资，还有一个依靠地方交通部门及时搬运出货的问题。因此，要搞好卸车必须依靠路外单位的支援和协作。

路企之间的运输协作是社会主义制度下，生产关系领域里的一场革命。它培养了人们社会主义、共产主义的新思想，新风格，胸怀全局，把困难留给自己，把方便让给别人，建立了新型的人与人的关系。摆正了局部与全局、生产与运输、长途与短途、领导与群众等的关系，使产、供、运、销紧密地结为一个整体。这有利于调动广大群众的积极性，

有利于提高效率，有利于促进生产力的发展。正如马克思指出的“协作不仅提高了个人的生产力，并且创造了一种生产力”。

协作与竞赛是紧密相联的，都是十分重要的。在协作的前提下搞竞赛，以比、学、赶、帮、超的精神促进路内外的社会主义大协作，是调动广大职工社会主义积极性，提高劳动生产率的重要措施。几年来，各分局调度所和基层站段各班组之间以及专用线各企业之间、路企之间普遍开展了这样的社会主义劳动竞赛，把卸车工作指标列为竞赛的主要内容，并定期进行评比，树标兵，选模范，奖励先进集体和个人，总结和推广先进经验，从而对搞好铁路卸车工作起了有力的促进作用。

五、贯彻“各尽所能，按劳分配”的原则，实行精神鼓励 and 物质鼓励相结合的方针

华主席在五届人大政府工作报告中指出：“在整个社会主义历史阶段，必须坚持不劳动者不得食，各尽所能，按劳分配的原则”，“要把精神鼓励和物质鼓励结合起来，以精神鼓励为主，物质鼓励为辅”。

“各尽所能，按劳分配”是在社会主义生产资料公有制基础上，个人消耗品的分配原则。这一原则，完全适应我国现阶段生产力发展的要求。坚持这一原则，应在坚持政治挂帅，加强政治思想工作的前提下，认真地贯彻执行国家的劳动工资政策。做到上班和不上班不一样，主要工种和辅助工种不一样，劳动多和劳动少不一样，贡献大和贡献不大不一样。这样做，有利于生产，有利于改善职工生活。

实行精神鼓励和物质鼓励相结合的方针，有利于调动广大职工建设社会主义的积极性，许多地方已经在实践中创造了比较好的办法，这些办法受到基层干部和广大工人的拥

护，在生产上也收到了显著的效果。有的港口站实行了计件工资，对扭转压车、压船、压货的被动局面，保证港口运输畅通无阻，加速车辆周转，起了很大作用；有的粮食仓库的卸车，实行了计时为主，计件为辅，计时工资加奖励的制度，大大提高了劳动生产率，改变了过去“粮龙”积压待卸的情况，大大缩短了一次货物作业停留时间。

六、大力发展装卸机械化，不断扩大接卸能力

解放以来，我国铁路的装卸机械和装卸设备有了一定程度的发展，特别是近几年发展得较快，这对提高卸车效率起了很大作用，但远远不能适应国民经济飞跃发展的需要。因此，迅速实现装卸机械化，并使之向综合机械化和自动化方向发展，是一个非常迫切的任务。

厂矿企业和铁路车站，要以很大的决心，在最短的时间内，解决装卸作业中的笨重体力劳动问题，把装卸机械化搞上去。要坚持“管、用、修、造”的原则，自力更生，艰苦奋斗，走我国发展装卸机械化的道路，尽快实现装卸机械化。要从现实基础出发，把一切可利用的条件都利用起来，把一切能用的设备都用上去，花大气力管好、用好、修好现有设备，加强岗位责任制，充分发挥设备效能。

要十分重视装卸职工的技术培训工作，保证培训时间，提高培训质量，建立和健全必要的考核制度，大力提高职工的管理水平和技术水平。

工人和技术人员都要学习先进技术，不仅要认真总结、学习国内的先进技术，也要认真学习国外的先进技术。要全面规划，统筹安排，树雄心，立壮志，以最快的速度，最少的资金，争取早日实现装卸作业的全面机械化、自动化，并赶超世界先进水平。

第三节 卸车工作组织的基本要求 和卸车工作小组的职责

根据多年来的实践，卸车工作组织的基本要求可概述如下：

1. 必须加强卸车工作的计划管理，健全和完善月度、旬间卸车计划制度，贯彻“一卸、二排、三装”的运输组织原则，做到以卸保排，以卸保装；

2. 必须从装车入手，加强管内工作车车流的组织，装车必须为卸车创造条件，把卸车的组织工作做在重车到达之前；

3. 必须抓好管内自装自卸，并以自装自卸调整接入自卸的不均衡性，保证主要卸车站的到卸量尽可能均衡；

4. 必须加速管内工作车的输送，做到以送促卸，按阶段均衡卸车，特别是要组织好夜间卸车，努力提高夜卸的百分比（夜间卸车一般应该完成全日卸车数的45%以上，个别有特殊情况的路局除外），为完成全日的排空、装车任务创造条件；

5. 必须有计划地扩大接卸能力（包括卸车线路的容量、货位、场库的容量或储存能力、装卸机械的能力、装卸劳力以及搬倒能力等），要贯彻接卸能力必须与企业生产能力相适应的原则；

6. 必须组织好货场出货工作，做到以搬保卸。

为了加强日常卸车工作组织，逐步健全和完善月度、旬间卸车计划制度，及时解决卸车工作中的生产关键问题，总结和推广卸车工作经验，不断提高卸车工作组织水平，各铁路局、分局、主要卸车站和车务段（或中心站）应设立卸车工作小组，并根据业务量的大小配备相应数量的专职人员，

负责各级的日常卸车组织工作。

卸车工作小组的职责主要包括以下几个方面：

1. 铁路局负责卸车工作的人员，每月定期参加铁道部召开的全路卸车资料交换会议，重点掌握跨局移交和接入自卸车流以及局管内主要站、段、重点企业、港口的卸车工作。

2. 铁路分局、主要卸车站、车务段负责卸车工作的人员，每月定期参加铁路局召开的卸车会议，编制月度卸车计划，分局卸车人员应重点掌握跨分局移交和接入自卸车流以及分局管内主要站、段、重点企业、港口的卸车工作。

3. 主要卸车站卸车工作人员根据铁路局卸车会议上查定的到卸计划和要求，应于每月三日前，在地方党委的领导下，召开有铁路、地方搬运部门和主要收货单位参加的联席会议，布置卸车计划，安排接卸劳力、机具、场地货位，落实接卸措施；对接卸确有困难的单位，提出调整措施和解决办法，本地区实在无法解决的应及时报请铁路分局设法解决。

4. 各级卸车工作小组都应建立和健全卸车考核分析制度，及时总结和推广卸车工作先进经验，针对卸车工作中存在的问题提出改进措施和意见。

5. 铁路分局、车站卸车工作人员应经常深入厂矿企业，了解企业的生产规律和原材料需要情况，库存量和接卸能力，针对卸车工作中存在的薄弱环节，提出改进办法，主动当好企业卸车工作的参谋。

6. 车站卸车工作人员应于每月上旬，会同厂矿企业单位核实好下月到货数量，根据企业的生产、到货、库存、用量和接卸能力，提出下月到货计划的建议，上报铁路分局。

7. 各级卸车工作小组对集中到达或积压的重车，要在地方党委的领导和支持下，积极组织抢搬突卸。如确需采取