

鐵路先進工作方法

北京鐵路管理局 如何從裝車站組織車流

曹敬修編



人民鐵道出版社

目 錄

一 車流組織与編組計劃	1
(一) 車流組織	1
(二) 編組計劃	3
二 車流組織工作在鐵路運輸中所起的作用	7
(一) 提高裝車的計劃性和均衡性	7
(二) 加速機車車輛週轉和縮短貨物輸送期間	7
(三) 充分發揮機車的牽引能力	10
(四) 經濟效果的計算方法	10
(五) 對託運單位的好處	14
三 如何進行組織和掌握車流	15
(一) 核對貨源和組織貨源	15
(二) 編制月間計劃車流表和日曆裝車計劃表	20
(三) 日計劃的組織和掌握	26
(四) 執行情況的分析和成績的考核	34
四 組織車流的組織工作	35
(一) 堅決反對保守思想和本位主義	35
(二) 必須做好貨主工作——端正服務態度	38
(三) 了解貨主的顧慮並協助解決問題	39

一 車流組織与編組計劃

(一) 車流組織

組織車流可以在裝車站編組始發直达列車和成組裝車。始發直达列車是：凡由一个或数个發貨人在一个或数个車站所裝的車輛編成的列車，通过一个或一个以上編組站不進行改編作業，到达前方同一卸車站或解体站，这种列車就叫做始發直达列車。

成組裝車是：凡把到达同一卸車站或者按現行編組計劃可以通过一个以上編組站不進行改編作業，起碼在五車以上的車輛組織在一起裝車，就叫做成組裝車。这些成組車輛必須按編組計劃來編組和掛运。

怎样才能通过編組站呢？

把到达同一卸車站的車輛組織在一起裝車，这个道理大家是很容易理解的。至於把一些不同到站的車輛按編組計劃的規定進行組織，我們从下面的例子就可以明白了。

例如一九五五年夏季編組計劃的規定：丰台去天津的区段列車必須是把天津及其以远的車流單編一列，到达天津再進行改編；去南倉的区段列車必須是把天津西、天津北、西沽、南倉、滿洲里卸車的單編一列，到达南倉再進行改編。如果門头溝車站的裝車有去天津及其以远的車流，他們把这些車輛按照現行运行圖規定的牽引定数編組一列列車，由於这列列車的組成符合了丰台站的編組計劃的規定，因此它就可以通过丰台站，不需要進行改編作業，这列列車就叫做直达列車。

在車数不足組織直达列車而組織成組裝車时，道理也是一

样。例如門头溝有去天津及其以远的車流 6 車，天津北 4 車，天津西 7 車，还有一部分去京古綫的車流，这时他們把去天津及其以远的 6 車組織在一起裝車，並連掛在一起，把去天津西、天津北的 11 車組織在一起裝車，也連掛在一起，如圖 1。

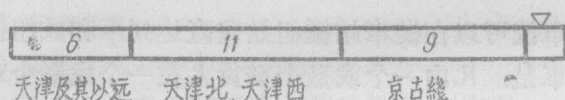


圖 1

这列列車到了丰台站以后，有三鈎就可以解体完了，在編組去天津的列車时，这里去天津及其以远的 6 車可以原样不动的和其他去天津及其以远的中轉車流連掛在一起，去天津北、天津西的 11 車同样也可以原样不动的和其他去这方面的中轉車流連掛在一起編出去，对这两个組的本身來說，因为它符合丰台站編組計劃的規定，在解体时只各用一鈎，不用大拆大卸地重行改編。

如果門头溝把去天津及其以远的車輛和去天津北、天津西的車輛摻混在一起如圖 2，就通不过丰台站了。

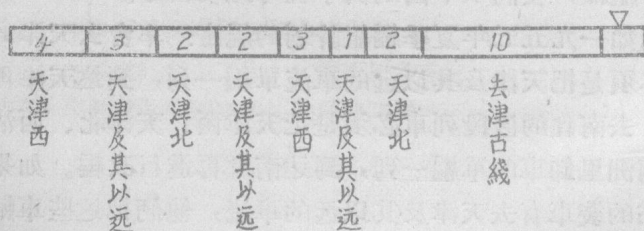


圖 2

因为丰台站在解体这列列車时，必須把去天津及其以远的車輛挑在一起，把去天津北、天津西的車輛挑在一起，这和圖 1 作比較，就要增加很多解体时的調車鈎數。

再如丰台站去东郊的小运转编组计划规定是永定门、南苑一组，东郊及其以远一组，如果装车站去这方面的车流是按照这个规定进行组织的，都可以通过丰台站。

一九五五年夏季编组计划规定，天津去济南的直通列车是把去济南及其以远的车流合编一列。如果北京西有去济南及其以远的4车，去青岛的7车，把这11辆车组织在一起装车连挂出去，不仅可以通过丰台站而且还能通过天津（符合天津及其以远以及济南及其以远的规定）。如果车数再多一些，能达到现行运行图规定的列车重量标准而编成一列时，这就成为可以通过丰台和天津两个编组站的直达列车了。

在组织直达列车和成组装车时，首先要组织到达同一卸车站的，其次再组织到达同一解体站的，通过编组站的数目和车数越多越好。

（二）编组计划

铁路上如果把车站上所装的车辆不管它的到站，只是将同一方向的车辆编成列车开出去，那就必然会使列车在沿途各站为了由列车上摘下应卸的车辆而停站；在编组站由于挑选车辆的去向，就必然会使所有的列车进行改编。这样车辆周转就非常缓慢。

例如圖3，乙站装车共200辆，其中去丙站35辆，丁站15

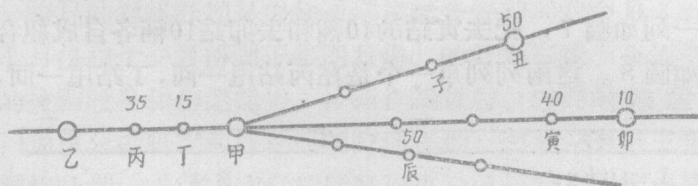


圖 3

輛，丑站及其以遠50輛，寅站40輛，卯站10輛，辰站50輛。如果乙站編組一列去甲站（編組站）的列車50輛，它的編組順序和各到站車數如圖4所示：

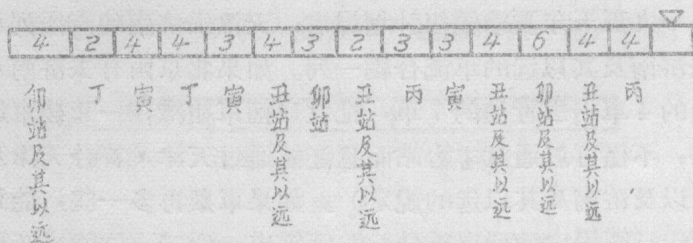
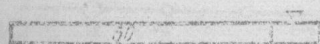


圖 4

那么，这列列車不僅在丙、丁兩站都需要進行甩車作業，而且到达甲站之后，为了要把去三个方向的车流挑选出來，也需要進行改編。如果这 200 輛車都按照圖4那样編成四个列車，就将增加多少不必要的作業。

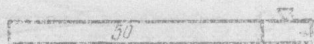
为了避免这种情况的發生，各始發站就应把到不同卸車站的车流分別編組一定性質的列車。例如直达車流就应編組直达列車，直通車流就应編入直通列車，区段車流就应編入区段列車，沿途車流就应編入沿另摘掛列車等。

根据圖3的例子，如果乙站把去丑站及其以遠的50輛編組一列直达列車如圖5，去辰站的也編組一列直达列車，如圖6，這兩列直达列車可以通过甲站一直开到丑站和辰站，沿途一点作業也沒有。再把去丙站的35輛和去丁站的15輛各自成組合編一列如圖7，把去寅站的40輛和去卯站10輛各自成組合編一列如圖8。這兩列列車一个是在丙站甩一回，丁站甩一回，另



丑站及其以遠

圖 5



辰站

圖 6

一列可以通过甲站。这和圖 4 的編組方法相比較，減少了许多沿途甩車和在甲站的改編作業。

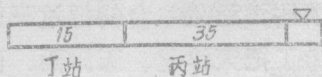


圖 7

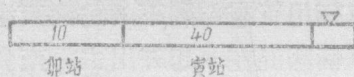


圖 8

按列車的專門性編組，可以減少列車和車輛在中間站的停留，可以減少列車和車輛在各技術站進行技術作業的工作量和時間。这样把各种不同去向的車流，按照它的規律，根据列車的專門性加以組織，並以合理运用車輛來制訂的計劃就叫做列車的編組計劃。

編組計劃一方面是正确組織車流的制度，这个計劃規定着根据車輛去向，把各該車編入貨物列車中的办法，也就是規定着哪一个区段站、編組站和貨物站应編往哪一个方向（往哪一卸車站或解体站）去的列車，同时也是各站之間調車作業的分配計劃。它也是全國鐵路各技術站的統一技術作業过程，能適当地調整各交叉站的業務量，能減輕編組站的作業困难以及防止堵塞現象的發生。

列車按專門性編組是以直达列車为主，列車編組計劃就是以各种形式的直达列車为基幹，也就是編組計劃应尽最大可能地由裝車地点和技術站吸收直达車流。

編組計劃每年制訂一次（夏季的），修訂一次（冬季的）。

跨局的編組計劃是由鐵道部根据各管理局六個月（五月份到十月份和十一月份到下一年四月份）的計劃車流、全國各編組站的技術設備和作業能力、技術作業过程、区間的輸送能力等，加以分析研究和計算而制訂出來的。例如一九五三年冬季的編組計劃，丰台去南倉的区段列車，就規定必須把去津浦綫各站的車輛單編一組，去天津北、天津西、西沽等站的車輛單

編一組，去天津及其以遠的車輛單編一組，由這三個組連掛一起，組成一列列車。到了南倉之後，把天津北、天津西、西沽的車輛甩下來，剩下的送到天津東站。如果丰台就把這三個組的車輛摻混在一起開出去，南倉為了把天津北、天津西、西沽的車輛挑出來，就必須進行調車，同時天津東站為了把津浦綫的車輛挑出來也須要進行調車。

到一九五四年車流和車站的設備都發生了變化，同時也考慮到以往分組的實際效果，因此鐵道部在一九五四年夏季的跨局編組計劃里，丰台去南倉的區段列車就改為天津及其以遠一組（包括津浦綫），天津北、天津西、西沽、南倉一組，由這兩組合開一列。一九五五年又改為天津及其以遠單編一列；天津北、天津西、西沽、南倉、滿洲里卸車的單開一列。這都是根據車流和車站設備以及當時在運輸上的具體情況而做出的合理規定和調整。

此外各管理局根據管內車流情況，各站的技術設備和作業能力等，也編制管內的列車編組計劃。例如北京鐵路管理局的現行編組計劃，從丰台站去東郊的小運轉列車，就規定去永定門和南苑的車輛單編一組，去東郊及其以遠的車輛單編一組，由這兩個組連掛一起，編成一列列車。這裡丰台站只負責挑成兩個組，列車在永定門甩車後，永定門站負責把甩下部分中去南苑的車輛挑出來送往南苑卸車。列車到了東郊之後，東郊再負責把去通縣、通東、雙橋、張辛、順義、懷柔等站的車輛分別挑出來送往到站卸車。這樣永定門和東郊對丰台站來說起到了一定的輔助作用。

不論跨局的編組計劃也好，或是管內的編組計劃也好，各車站必須嚴格遵守執行，否則就要給對方站增加很大困難，也就有可能給整個運輸工作帶來損失。

二 車流組織工作在鐵路運輸中 所起的作用

(一) 提高裝車的計劃性和均衡性

組織車流首先要從計劃着手，在核對貨源之後，車站要協同貨主編制日曆裝車計劃。這個計劃具有一定的約束力，雙方思想上必須予以重視，而在鐵路，因考慮到組織直達列車和成組裝車在作業上的便利，更應積極地組織空車，優先配送。鐵路保證按計劃給車，貨主保證按計劃積極儲備貨源，鐵路和貨主共同掌握和保證裝車計劃的完成。

在編制日曆裝車計劃時對主要物資、去向、及日程都要進行細致的研究，首先要保證主要物資的運送，對限制口和限制區段，要作妥善的安排，防止到站因密集到達而堵塞。同時裝車站和該裝車區段也應保持裝車上應有的均衡。

(二) 加速機車車輛週轉和縮短貨物輸送期間

直達列車和成組裝車是按照這些列車和車組所要通過的最遠編組站的編組計劃而組織起來的，因此直達列車不需要進行改編作業便可以通過編組站；成組裝車的車組在這些編組站也可以原樣地編入所要發出的列車里。這就減少了編組站的解體調車作業，壓縮了中轉停留時分，從而提高綫路使用效率和車站的輸送能力。

這個方法，對發站和到站來說，也減少了調車機車向貨場或專用綫的取送調車作業次數。例如某專用綫的貨主全月發往某

站的貨物共50輛，是具有直达車流條件的，如果編組一列50輛的直达列車，在發站僅需要一次送空一次取重，在到站僅需要一次送重和一次取空的調車作業；如果不編組直达列車而分為十次裝車，在發站就要比編組直达列車增加九次送空九次取重，在到站增加九次送重和九次取空的調車作業，同時在編組站還得進行改編作業。裝車的次數分的越多，調車機的取送次數也就越多，因此編組直达列車和成組裝車也可以提高調車機車的使用效率。此外，對到站卸後的空車使用上以及排空上，都有極大便利。

由於裝車站都採取了成組裝車，使得沿另摘掛列車也減少了在沿途各中間站的作業次數，以往甩十次的現在有兩次就甩完了，以往掛十次的現在有兩次也掛完了。摘掛列車減少了作業站以後，便可以提高列車的旅行速度。

編組站以及發站和到站減少了調車作業以後，調車機車便可以利用充分的時間及時編組所要發出的列車，這對列車的正點始發起着重大的作用。列車的沿途作業次數減少了，旅行速度提高了，列車會讓正常，運行正點率自然就可以提高，使列車的正點到達也獲得了保證，這樣就給運行秩序建立了良好的基礎，為完成鐵路運輸任務創造了有利的條件。因此蘇聯專家費德羅夫同志說：『從裝車站組織車流只有在社會主義的鐵路運輸才有可能；它是發掘鐵路設備潛力，減少技術站的中轉作業，加速機車車輛週轉，提高鐵路輸送能力，保證完成運輸任務的最好方法。』是完全正確的。

由於直达列車和成組裝車的車組在各編組站不需要改編作業，或是僅僅進行成組甩掛，因此在編組站的中轉停留時分就可以大大地減少，貨物的輸送期間也就縮短了。

周口店車站龍骨山蘊藏著大量的石灰石，首都及天津附近

的基本建設，都採用那里出產的石灰。雖然它距離首都僅僅六十多公里，但中間隔着一個編組站——丰台車站，丰台車站是京山、京漢、京包三大幹綫的交會點，業務量是非常大的，一九五三年經常滿綫堵塞。周口店裝往首都附近的石灰車輛有時要在丰台站積壓十幾個到二十幾個小時才能送到卸車站，遇上下雨，還時常着火或者大量粉化。貨主派的交貨員，在車裝好了後，就搭客車去到站交貨，但由於車輛在丰台站積壓的時間太長，有時在到站要等上一天或兩天貨才能來。同時因為所裝車輛的到站分散，一個交貨員跑上四、五個車站去交貨也是非常困難的事。自從實行專家建議，組織直達列車和成組裝車以後，情況就完全改變了。直達列車到了丰台站換上機車就可以開出去，成組車輛最多有三、四個鐘頭也可以掛出去，着火和粉化的損失也大大地減少了。另外到站簡化了，交貨員也省去很多跑路的麻煩。由於車輛走的快，貨主不得不向鐵路要求准許交貨員隨車一塊走，否則貨到了之後交貨員還到不了。

抗美援朝時，祖國人民以高度的熱情支援志願軍英雄們，當時從丰台車站要裝運一批菜蔬，为了不使菜蔬因運送日期過長而腐爛，保證讓最可愛的人吃到良好的菜蔬，於是他們發動全體職工，組織直達裝車，在廣大職工的積極努力下，直達列車開出去了，通過六個編組站不需要進行改編作業，如果同不按直達裝車作比較，這批菜蔬可以提前一天或兩天到達目的地。

通過以上的事例說明，車輛在編組站的中轉停留時間壓縮以後，不僅可以提高綫路的使用效率，同時還可以以最大的速度保證建設物資及國防物資的及時輸送，這對於祖國偉大的經濟建設和國防建設都具有重大意義的。

(三) 充分發揮機車的牽引能力

直达列車途中不作業，在技術站不進行改編；成組裝車也減少了摘掛列車的沿途作業次數，以及進行有計劃的換掛車組；因之可使機車滿軸或超軸牽引，並避免因中途甩車而欠軸的現象。

京漢綫丰台石家庄間，大小車站30余个，其中95%以上的車站都有裝卸作業，以往裝車漫無計劃，零星分散，使得一列摘掛列車有時兩天兩夜从丰台還到不了石家庄。為了消滅這種現象，就以保定為中點，分成保南和保北兩個區段，琉璃河以北為小運轉區段。摘掛列車實行分段作業，如在保南作業，在保北即全部通過；在保北作業在保南即全部通過；而在作業區段內也僅限於根據日曆裝車計劃所規定的三、四個車站。日曆裝車計劃是在月初即由分局根據日曆緊湊成組裝車計劃來安排的。日曆緊湊成組裝車計劃則是根據全綫各站的計劃車流表分為上下行別而編制出來的。這里面具體規定了在哪些天哪些車站裝車，裝上行的還是裝下行的。自此以後不僅提高了摘掛列車的旅行速度，並且由於摘掛列車通過一個區段不作業，列車重量標準在這個區段由1,750噸提高到2,250噸。

(四) 經濟效果的計算方法

編組直达列車的經濟效果通常是用在編組站所節省的车輛小時來表現。北京鐵路管理局在1953年開展了這一工作之後，全年就開出了1,000多列直达列車，比1952年節省了111,191車輛小時，相當於為國家節省了三萬多元的財富。1954年編組了1,595列直达列車，節省了183,663車輛小時，相當於減少了6,221輛運用車，約為國家節省了六萬六千元財富。

編組直达列車所節省的车輛小时，是用直达列車所通过的編組站的有作業中轉停留时分（即列車到达該編組站須解体改編的每車平均停留时分）和無作業中轉停留时分（即列車到达該編組站不須解体改編的每車平均停留时分）相比較，再減去該站的车輛集結时分，然后再乘以該直达列車的編成車数，即可得出，以下介紹在日常工作中所常用的兩種基本方法：

1. 整列一次裝車：

$$B_{\text{節省}} = \sum (t_{\text{改編}} - t_{\text{直通}} - t_{\text{集}}) N_{\text{直达}} m \dots \dots \dots (1) *$$

$B_{\text{節省}}$ ——編組直达列車所節省的车輛小时；

$N_{\text{直达}}$ ——直达列車的列数；

m ——直达列車每列的編組車数。

$t_{\text{改編}}$ ——在編組站進行改編作業的列車每車停留小时；

$t_{\text{直通}}$ ——在編組站不進行改編作業的列車每車停留小时；

$t_{\text{集}}$ ——直达列車所通过的編組站的车輛集結时分。

計算举例：設門头溝編組通过丰台站去东郊的直达列車一列28輛，丰台站的有作業中轉时分是5小时，無作業中轉时分是1小时，集結时分是3小时，則这一列直达列車在丰台站所節省的车輛小时为：

代入公式 (1)

$$B_{\text{節省}} = (5 - 1 - 3) \times 28 = 28 \text{ 車小时。}$$

設每車小时为3.6元，則这一列直达列車即節省了
 $28 \times 3.6 = 100.8 \text{ 元}$

2. 分批裝車：

直达列車以整列一次裝車最为經濟有利，但由於設備能力的限制，有时不得不進行分批裝車。在分批裝車时，由於裝車

* 公式1—8均見原天津管理局車站技術作業學習班講義，苏联斯巴鈕克工程師所講車流組織，天津鐵路管理局出版，第51—54頁。

及取送車作業次數的增加，並須將車輛連結起來，因此所消耗的時間較整列一次裝車所消耗的時間要長，計算時，應從節省的小時內減去。

$$B_{\text{節省}} = \sum [(t_{\text{改編}} - t_{\text{直通}} - t_{\text{集}}) - T'_{\text{輔}}] N_{\text{直达}} m \dots\dots\dots (2)$$

$T'_{\text{輔}}$ ——因分批裝車而增加輔助時間的浪費。

$$= [(n-1)(t_{\text{送}} + t_{\text{裝}} + t_{\text{取}}) + t_{\text{連}}] N_{\text{直达}} m \dots\dots\dots (3)$$

$$n = \text{分批次數} = \frac{\text{列車編組車數}}{\text{每次送車車數}};$$

$t_{\text{送}}$ ——送車時間；

$t_{\text{裝}}$ ——裝車時間；

$t_{\text{取}}$ ——取車時間；

$t_{\text{連}}$ ——連結時間。

計算舉例——編組一列60輛的直达列車，每次送車為20輛，每次取送車時間各為12分，每次裝車時間為1小時，連結時間為24分，通過三個編組站，這些編組站的有作業中轉時分是7小時、6小時、5小時，無作業中轉時分都是1小時，車輛集結時分均為二小時計算其經濟效果。

代入公式(3)和公式(2)：

$$T'_{\text{輔}} = \left[\left(\frac{60}{20} - 1 \right) (0.2 + 1 + 0.2) + 0.4 \right] \times \\ \times 60 = 192 \text{車小時。}$$

$$B_{\text{節省}} = 60 \times [(7-1-2) + (6-1-2) + \\ + (5-1-2)] - 192 = 348 \text{車小時。}$$

以節省的小時還可以計算出節省的運用車數和縮短的週轉時間。

$$(1) \text{節省的運用車數} = \frac{\text{总的節省車輛小時}}{24 \times \text{週轉時間}} \dots\dots\dots (4)$$

式內的週轉時間系按直达輸送後新的週轉時間。

$$(2) \text{ 縮短週轉時間} = \frac{\text{運用車} - \frac{\text{总的節省車輛小時}}{24}}{\text{工作量}} \dots\dots\dots (5)$$

3. 縮短貨物輸送期間的計算方法:

$$\text{縮短的貨物輸送期間} = \frac{1}{24} \times (t_{\text{改編}} - t_{\text{直通}}) \dots\dots\dots (6)$$

4. 節省調車機車使用台數的計算方法:

$$\text{節省調車機車使用台數} = \frac{\text{節省調車機車小時}}{\text{每台調車機車一日工作時間}} - \dots\dots\dots (7)$$

$$\text{節省調車機車小時} = K_{\text{中轉}} (t_{\text{編}} + t_{\text{解}}) \times N_{\text{直达}} \dots\dots\dots (8)$$

$t_{\text{編}}$ ——編組一個列車所化費的時間;

$t_{\text{解}}$ ——解体一個列車所化費的時間。

5. 成組裝車節省編組站調車作業鈎數的計算方法:

北京鐵路管理局現在是以通過某編組站的組數和車數，來計算對該站所節省的調車作業鈎數。下邊這個計算方法是在工作中摸索而來，這是因為現場職工通常計算調車作業都是以鈎數為單位，用這個方法可以很快計算出所節省的鈎數，容易理解和運用。至於具體每一鈎的經濟價值則非本公式所能求出。這個方法僅提供參考。

$$B_{\text{組節}} = \frac{M}{P} - E \dots\dots\dots (9)$$

M ——通過某編組站的成組車輛總數;

E ——通過某編組站的成組車輛組數;

P ——由非成組車輛組成的列車的每列平均車數;

Q ——該編組站解体一列由非成組車輛組成的列車所需的解体作業鈎數 (P 、 Q 均可由列車編組順序表查得平均數)。

例：某月份通過編組站甲的成組車輛為 450 組，計 3,500 輛。該站解体一列由非成組車輛組成的列車所需的調車鈎數平

均为15鈎，由非成組車輛組成的列車每列平均为45輛，則以上通过該站的成組車輛为該站節省的調車鈎数为：

代入公式：

$$B_{\text{組節}} = \frac{3300}{\frac{45}{15}} - 450 = 650 \text{鈎。}$$

(五) 对託运單位的好处

由於縮短了貨物的輸送期間，託运單位在貨到了之后立刻可以收到貨款，因此也加速了他們的資金週轉，使國家的資金發揮更大的作用。

全國各地都在从事於建設工作，各种建設物資大部分由鐵路來运输，鐵路所負担的运量一天比一天增大，因此在車輛的使用上有时就感到不足，尤其在运输不平衡的时候，这种现象更为明顯。因此一些託运單位的外勤人員就整天呆在車站上要車，有些車站为了暂时应付一下貨主的催逼，來了一批空車之后就这家三那家兩地零分了。但这些人因車沒裝够还得老在車站等着。这真是一个很大的浪費。如果作好日曆裝車計劃，排定裝車日程，实行直达和成組裝車，由鐵路和貨主共同掌握和执行裝車計劃，使誰都知道自己是在哪一天裝車，不需要派一个專人在車站上天天坐催了，事情就好多了。

由於实行了直达列車和成組裝車，託运單位的貨物得以集中託运，这就簡化了很多託运手續。同时根据日曆裝車計劃还可以提前和运输公司联系馬車搬运的准备工作，而到站的收貨方同样也可以減少很多提貨手續以及提前作好卸后的搬运准备。

此外实行整批裝卸作業，裝卸工人可以合理地使用劳动力，並且还可以应用机械化設備，例如目前在裝卸原木、汽車

以及其他笨重貨物時，便可以對機械合理運用。

北京市中國煤業建築器材公司北京市公司（簡稱中煤公司）由各礦區運來的煤，過去是先卸在環城各站（朝陽門、安定門、北京西、西直門……等車站）或專用綫上，並進行倒堆騰貨位，然後再陸續分發給各用貨單位。自從實行直達列車和成組裝車以後，他們根據日曆裝車計劃，事先和用貨單位取得聯繫，作好拉貨準備，等直達列車到達後，各用貨單位就地向外拉貨。這樣既節省了中煤公司倒堆的勞動力，同時也能很快的騰出貨位，準備下次再卸車，對鐵路和貨主都有極大的便利。

三 如何進行組織和掌握車流

（一）核對貨源和組織貨源

車流組織工作建立在準確的計劃貨源的基礎上，因此核對貨源和組織貨源是十分重要的。

北京鐵路管理局長辛店車站附近，出產大量砂石和一部分青白灰，每月裝車任務都在650車左右，90%以上用來支援首都的建設。產品是由當地的縣合作社和另外一個砂石廠來經營，首都的用料單位每月和縣社、砂石廠訂立購貨合同，由北京市人民委員會建築材料調撥聯合辦公室來統一分配。以往由於各建築單位的用料計劃、砂石廠的生產計劃以及雙方所簽訂的合同不切合實際，因此每月裝車計劃經常要落空 $\frac{1}{3}$ 。例如北京市建設局在一九五三年四月份計劃437車，實際只裝120車，五月份計劃591車，實際只走了250車。有時砂石廠根本生產不出用料單位所需要的數字，但由於他們一再強調建設上的需