

积极推行长交路轮乘制促进铁路现代化

温 习 经

(经 济 管 理 系)

内 容 提 要

本文根据目前铁路牵引动力由蒸汽机车向内燃、电力机车过渡阶段的情况,分析了长交路轮乘制中出现的一些主要问题,通过调查研究,提出了解决问题的初步设想。

引 言

解放以来,我国铁路除了个别线路以外,长期以蒸汽机车为牵引动力。运用方式则采用短交路包乘制。从五、六十年代看来,这种运用方式与当时的技术设备、管理水平、人员素质以及运量情况基本是相适应的。所以,在完成客货运量,安全运行以及机车运用指标诸方面,都取得了很大成绩。

随着运量的不断增长,牵引动力逐步更替,内燃、电力机车牵引的比重越来越大,一些干线已完成内燃化或电气化的改造。而多数干线则正处于更新的过渡阶段。从目前形势看,这个改革的进程,要比原先设想的来得快。不然,铁路尤其是繁忙的主要干线,将难以适应国民经济增长的需求,所以积极进行牵引动力的改革,大力发展电力牵引动力,合理发展内燃牵引,乃是我们铁路发展的主要技术政策。

众所周知,内燃机车、电力机车与蒸汽机车比较,其优点之一,即整备作业量小,能长距离运行不需要全整备。这就有利于机车和乘务组统一组织,集中使用,实行长交路轮乘制。从一些机务段的实践可以证明,采用长交路轮乘制以后,客车机车日车公里提高40%以上,货运机车日车公里提高8%以上,机车运用效率提高,运用台数减少。可见,技术设备的更新,必须对管理方式进行改革,否则,新的技术设备发挥不出其应有的水平,用于技术更新的投资得不到应有的效益。当然,实行运用方式的改革,必然会遇到一系列实际问题,其中,有设备方面的,也有主观意识方面的。归纳起来有以下几个问题。需要逐步解决。

本文于1988年12月31日收到

一 重新规划牵引区段，精简区段站

区段站的设置，其主要任务是作为牵引区段的分界点，用以设置机务段或折返段，为列车提供机车。长交路的采用，无疑要对机务段和折返段，按交路的长度的要求重新配置。比如，全长 669 公里的宝成铁路，在采用蒸汽机车牵引时，共设五个区段站，牵引区段平均长度为 110 公里左右。全线改为电力机车牵引后，只保留一个区段站。又如，成昆线内燃机车交路采用长交路肩回运转制，区段站分布距离约 200 公里左右。区段站的精简，牵引区段的延长，不仅提高了机车的运用效率，同时，减少了列车的技术作业次数，将提高整个线路的输送能力，降低了运输成本，其效益是多方面的。所以，随着牵引动力的改革，重新配置区段站，乃是理所当然的事。但是，仅仅从牵引区段这单一的因素去考虑，问题是比较简单的。而实际上还要照顾到现有车流组织的要求，这就比较复杂了。同时，前面提到的宝成线的例子，是整个方向电气化改造，而成昆线则是按内燃牵引设计新建的线路，这也比较单纯，但对大部分铁路干线牵引动力改革方式来说，则是逐步过渡的，往往是新旧并存的局面。当然，我们希望这个并存的过渡阶段愈短愈好，但由于资金的原因是不大可能的。这就给我们重新规划牵引区段工作带来很大的困难。要求我们作好中长期规划，周密安排好过渡步骤，组织好不同类型机车牵引、长短交路并存的管理工作。

二 提高列车检修质量

随着牵引区段的延长，区段站的减少，列车检修区段同样延长，列车检修所则相应减少。这就要求检修质量有所提高。否则，将难以保证其责任区段的行车安全。为了适应今后运输的发展，应加速改造列车检测设备的现代化，随着车辆滚轴化的进展，闸瓦新材料的采用，将大大改善车辆走行部分状态，为延长车辆检修区段创造条件。但目前当务之急，则是从组织措施着手，加强检修的质量管理，以适应牵引区段的延长。

三 建立新的保养责任制

长交路轮乘制的实行，对运用管理水平，提出更高的要求。当初，实行包乘制对机车的保养，起到了较好的作用。但它是在使用蒸汽机车，而且管理水平不甚高的条件下，实行运用保养一体化的一种办法。其实包乘制的弊病，在使用蒸汽机车的条件下同样存在，只是由于蒸汽机车的整备作业多，乘务人员可以利用整备时间进行保养工作。问题不那么突出了。

可见，不但是在牵引内燃化和电气化时需要实行轮乘制，即使在蒸汽机车牵引的条件下，实行轮乘制也是有益的，而且可行的，关键是提高管理水平。应该承认，包乘制是建立在小生产者心态上的一种管理办法，在这种思维模式支配下，当生产条件发展到一定水平，要想进一步提高劳动生产率，提高经济效益时，它将无能为力，甚至成为新的羁绊。现代生产的基础是社会化、专业化的大生产，包乘制的管理模式是与此格格不入的。包乘制所带来的问题是：

1. 运用保养一体化不符合专把化分工原则,影响运用、保养质量的提高;
2. 乘务组用于保养的时间过长,保养工作量过大,造成出乘时间延长,影响行车时间的工作质量,威胁行车安全;
3. 由于固定乘务组,机车、乘务组不能集中调配,影响机车的运用效率和乘务人员的劳动生产率。

为此,改变我们的乘务制度,改包乘制为轮乘制,是早该进行的良策。我们不能停留在五十年代的管理水平上。要实行轮乘制,就要求提高管理水平。用严格的保养责任制来确保机车的质量,为乘务组提供保养完好的机车。这方面应借鉴飞机的保养管理,做到上车即可开车,下车即可退勤。这不是什么达不到的技术问题,而是管理问题,而管理问题的核心,则是一种观念。关键在于小生产者观念的克服。

四 要加强检修设备的建设

实行长交路轮乘制,要求提供质量良好的机车,缩短检修时间,以提高机车运用效率。机车段修要实行专业化、集中修。必须加强检修设备的设施,提高检修机械化水平。电力、内燃机车构造复杂,零部件精密。尤其在目前国产零部件质量不甚高的情况下,急需制定易损部件的更换周期,以减少临修的次数。为了提高修车效率和质量,应采用整体部件更换方式,这就要求,具有足够数量的备用部件,以供周转,同时要有完备的维修装吊设备。

在条件具备时,逐步发展状态修。进一步提高经济效益。

五 建立一支素质高的乘务、检修队伍

实行长交路轮乘制之后,对乘务人员素质的要求,不是低,而是更高了,长交路使乘务人员远离本段,应具有更高的处理机车故障能力。交路长了,要熟悉的线路、站场及信号设备更多了。由于轮乘几乎要熟悉本段每台机车的性能。

对于检修保养人员,由于有明确的责任制,其责任更重了,修车、保养的质量要求更高。他们与乘务人员共同承担行车的风险。

在采用内燃机车、电力机车牵引后,由于其构造复杂,零部件精密,对乘务、检修人员有更高的技术要求,更是理所当然的事。

尤其在目前机车改型过渡阶段,加强对乘务、检修人员的培训,更是当务之急。

六 制定合理的跨局结算方式

由于采用长交路及超长交路,必然造成部分机车跨局牵引。目前似乎还没有制定出合理的结算方式。这关系到局间分配问题,影响到机车所在局、段的积极性,急需予以解决。我认为在制度结算办法方面,不会有多大的技术问题难以克服。由于机车所有局与跨局牵引所在局条件不同,造成牵引成本的差异,可由部制定出结算规范,再由相关局协商具体结算方式,尽量做到基本合理。

七 完善解决乘务人员的后顾之忧

由于采用长交路造成乘务人员长时间在外出乘或驻外待乘。在目前我国社会条件下,对家庭和个人生活会造成一定困难,成为乘务人员的后顾之忧。这是乘务人员对长交路不太欢迎的主要原因。这是一个实际问题,关系到妇女就业、家务社会化,子女教育等多方面社会问题。但这也不是机车乘务员独有的问题,就铁路部门来说,如列车乘务员、运转车长等。当然,考虑到机车乘务员工作性质,应尽可能地加以照顾,以减轻其影响,如在班次安排上可以长短交路结合,不致连续跑长交路或长期在外待乘。

除了上面提到的在实行长交路轮乘制时,应予以解决的问题以外,在目前乘务管理方面,普遍存在一些值得重视的现象,它影响到运输任务的顺利完成和行车安全,在此一并提出,进行探讨。

1. 超劳问题 目前机车乘务人员超劳情况严重。有人统计,达35.2%。这是由多种原因造成的。首先,我们在进行铁路总体设计确定交路长度时,规定乘务组实际牵引列车工作时间一般不小于6小时,不大于9小时。在实际工作中,若牵引列车工作时间,接近下限时,多采用立即折返制;而接近上限时,则多采用调休制。所以,当接近下限或上限时都会造成超劳。再加上运行秩序不稳定,或线路施工等原因。至于牵引摘挂列车的乘务组,则在大多数情况下均会超劳,更是司空见惯的事。要解决好超劳问题,应进行综合治理。第一,改革行车组织指导思想。我们历来当作行车组织原则的口号是“按图行车”,强调运行图是具有法律性的综合计划。而实际上,不管是运输领导部门,还是运行图的制定者和现场行车指挥者,都只是把运行图当作行车指挥的参考计划。在调度上有很大的随意性,即严肃性不足,灵活性有余,这是造成行车秩序不稳定的原因之一。使乘务人员乘务时间难于控制。在变更牵引动力的同时重新规划牵引区段,选好乘务驻在所的位置,以减少超劳的可能。第二,搞好轮乘制的管理,尽量减少出、退勤的时间。

2. 乘务人员定员问题 目前,各机务段乘务人员,普遍紧张,造成派班困难。但从劳资部门查定却不缺员,究其原因:其一,有一部分乘务员不在其位,而顶着乘务员的职称;其二,现在探亲假范围放宽,假期延长,而且超假现象较普遍,但劳资部门却不给相应数量的预备率;其三,目前农村承包到户,有相当部分职工在农忙季节请假。针对以上情况,都应实事求是地设法解决。

在计算劳动定员时,牵涉到乘务员法定劳动时间问题,现在204小时是按8小时工作制计算出来的,我认为8小时工作制,不应一刀切,应考虑劳动条件的特殊性,制定不同的劳动时间,事实上已有个别工种不足8小时,如井下工人等,目前国外普遍实行周五工作制,我国虽尚不能普遍实行,但对一些特殊工种,如机车乘务人员,采取7小时工作制,还是实事求是的。今后普遍实行包乘制,乘务员值班时的纯行驶时间比重,将有所加大,这是难以胜任的。它必然影响行车安全,缩短工作时间,将有利于乘务人员的培训提高。

3. 机车乘务员工作年限问题 我国机车乘务人员退休年龄为55岁。但是,一方面乘务人员不足,而同时却很少乘务人员干到50岁以上。过早地离开本职工作,这对社会是一个损失。本人走访了一些乘务人员,普遍的思想是,认为乘务工作劳累,没日没夜,精力消耗大,同时风险也大。一但熬到工资顶格之后,就想方设法退下来。解决这个问题的办法,一

方面改善劳动工作条件和生活设施，同时从工资待遇上加以改革，拟定一种使基本工资、职务工资以及退休工资与乘务工龄紧密挂钩的办法，这只是一个初步设想，其目的是使乘务人员始终有奔头的心境。延长其乘务年限。

乘务制度的改革，是运输生产发展的迫切要求，是铁路现代化的必需。在改革中所遇到的种种问题，只有在改革的过程中逐步加以解决。方向是肯定的，所要考虑的只是解决问题的方法和改革的步骤。通过初步的调查，提出粗浅的设想，以供进一步探讨，不妥之处敬希指正。