

节约车体, 开行西南三省一市环行旅客列车

铁道工程委员会线路学组 黄钊海

一、问题的提出

我国实行对外开放, 对内搞活经济政策, 商品和人员的交流日益增加。农村经济一系列政策的落实, 劳动生产率不断提高, 多余劳动力涌向全国各地, 从而增加铁路客运量。据有关部门统计, 客运年增长为7.8%, 一九八六年春运期间, 成都铁路局管内列车超员50%以上。

铁路客运量猛增的原因是错综复杂的, 解决铁路客运压力的途径, 除了多修铁路; 多造机车车辆; 调高铁路客运票价, 充分发挥公路和航空客运等方面的积极性外, 还要在内涵方面挖掘潜力, 尽可能地变客车车辆停留等待时间为投入再生产的运营时间, 也就是说: 实行增产与节约相结合, 采用合理的运输组织措施, 增加单车运载旅客的产量。

在节约车体方面, 各铁路局均采用相互套跑的方式, 尽量压缩始发、到达站段的车辆停留时间。例如: 上海铁路局福州分局的福州至厦门的392/393、391/394次和厦门至上海的375、376次相互套跑; 即: 392/393次从福州开往厦门, 到站后经过5小时14分开厦门到上海的376次到上海, 停留5小时38分后开上海至厦门的375次, 到厦门站停留2小时04分开厦门至福州391/394次回到福州, 完成一个套跑循环。这是一种节约车体的方式。成都铁路局成都至重庆开行305/366、307/308次是同一始终点两趟列车互相套跑的示例, 即重庆开成都308次, 到成都后停留1小时41分, 由成都开305次回重庆, 停留6小时50分再开306次去成都, 在成都停留2小时15分; 开307次返回重庆, 停留12小时04分, 完成一个套跑循环。这都是尽量压缩车体在始发和终到站段的停留等待时间, 节约车体。

尽管如此, 从前两例可以看出, 车体在各始发、终到站段的时间各不相同, 一般情况下, 套跑列车的距离适中或列车运行的距离越长, 车体在站平均停留时间就越短。这就给我们运输工作者提出一个问题: 可否将原来合并的铁路局, 各局管内的旅客列车连接起来, 开行较长距离或环行旅客列车, 以节约车体, 方便群众。

二、开行西南三省一市首府环行旅客列车

西南铁路骨架基本形成, 即已把三省一市(四川省、云南省、贵州省和重庆市)连结起来, 为三省一市政治、经济、人员交往创造了必要条件。虽然三省一市首府之间均已开行旅客列车, 但针对西南地区的经济特点, 加强横向经济联系, 开发农副产品和矿产品等地下资源; 进一步开发国际旅游资源的优势, 为便利西南四大城市之间的工业区(如渡口、西昌地区、昆阳地区、六盘水西地区、遵义地区)的人员交往, 具有非常重要的意义。

西南三省一市首府环行旅客列车的开行; 即将原成都铁路局成都至重庆的305/306或

307/308次快客列车和重庆至昆明的265/266次以及成都至昆明直快289/290次连接起来开行：成都→重庆→贵阳→昆明→西昌→成都和成都→西昌→昆明→贵阳→重庆→成都的环行对开旅客列车。

以一九八五年列车时刻表为据：成都→重庆→贵阳→昆明→成都方向 $T_{周} = 12.0 + 0.3 + 30.3 + 0.3 + 23.9 = 66.8$ 小时；成都→昆明→贵阳→重庆→成都方向 $T_{周} = 25.1 + 0.3 + 29.9 + 0.3 + 11.9 = 67.6$ 小时，两方向共134.4小时。上述旅客列车运行周期未包括列车进段，段内作业时间。经计算开行一对环行旅客列车，需要6套车体。

原成都铁路局成都至重庆开行305/306、307/308次快客列车由于套跑，配属三套车体，每对旅客列车平均为1.5套车体；重庆至昆明265/266次列车共配属三套车体；成都至昆明289/290次原配属三套车体，现（1986年）增加93/94次快客，共配属车体5套，平均每对旅客列车2.5套车体。即在未开行三省一市环行旅客列车以前，共需车体7套，亦即是说：开行三省一市环行旅客列车后，可节约车体一套。

开行环行列车以后，能否于白天在成都、重庆、贵阳、昆明四大城市到发。根据一九八五年运行时刻表排列如下表，从下表看，是可以办到的。只是列车运行两个循环，才进成都客车段进行整备，而且整备时间6个小时以上。

成 都	开往	开往	成 都
18:20	成 都		11:06
6:20	重 庆		23:13
6:38			22:55
19:49	贵 阳		9:52
20:04			9:37
13:02	昆 明		17:23
13:20			17:05
13:18	成 都		16:00

旅客列车乘务人员问题：在未开行环行列车时，他们分布在成都、重庆和昆明各地。开行环行列车后，不可能把他们集中于成都，可采用下列方法解决：（1）由于昆明铁路局和成都铁路局合并，环行列车实属局管内旅客列车，成都铁路局可根据各车体配属段现有乘务人员人数，调整乘务车次和乘务区段，不调动他们，也不改变他们现有的生活环境；（2）能否实行分区段轮乘制：例如成都～重庆、重庆～贵阳、贵阳～昆明、昆明～西昌、西

昌～成都六个区段，乘务人员就在这六个区段内轮乘，除餐车以外，所有乘务人员都在下车休息。当然，此办法要通过试行，取得经验再行推广。

三、开行环行旅客列车的客观条件和经济效益

（一）开行环形旅客列车客观条件：

西南三省同属于西南山区，经济落后，而物产丰富，是支援沿海工业区进一步发展生产的原料生产基地。西南三省的矿产资源尤为丰富。军工、机械、电子、纺织等工业设备都具有一定的规模。但针对西南山区资源丰富的特点（例如，如何把钢铁工业促上去），则必须加强横向联系，资源上互补余缺，技术上互相交流。因此，物资和人员的交往势在必行，这是客观条件之一。

昆明军区与成都军区合并，昆明铁路局与成都铁路局合并，形成地区的军政、交通的统

一指挥。环行旅客列车将对上述单位和部门人员来往则更为有利，这是客观条件之二。

（二）开行环形旅客列车的经济效益

1. 节约车体一套，以14辆计算，按现行公布的价格计算，购买一套车体需要195.9万元，一套车体用来运送旅客，每天可约增加收入15000元，这是企业经济效益。

2. 四大城市之间到之间的旅客，由于开行环行旅客列车，他们可以直接到达目的地无需中转，节约中转停留时间以及住宿、膳食等费用，这是社会经济效益。

3. 由于节约下来的车体，再投入运营，增加旅客运送量，从而减轻旅客对铁路运输的压力，不因车少人多，积压旅客，这是不可估量的社会经济效益。

总之，根据铁路局合并，由小变大的新情况，以及各地区的经济特点、客流情况，将原各铁路局管内开行的快客列车连接起来，这样可以节约车体，增开其它车次，扩大运能，增加收入，这是一种挖掘运输潜力十分有效的途径。待取得经验以后，还可将跨局的直快旅客列车（例如成都至武昌的213/216、214/215与武昌至广州间的247/248）连接起来，既节约车体，又将各大城市或各省省会沟通起来，为“七五”期间横向经济联合创造决不可少的交通运输条件。