

# 关于对铁路线路所运输组织方式的几点思考

王利平

(太原铁路局运输处,山西 太原 030013)

**摘要:**铁路线路所作为铁路行车作业的分界点,是铁路运输生产过程中的关键节点,也是提高运输效率、保障安全生产的重要环节。近几年来,我国铁路建设势头迅猛,线路营业里程已达 12 万公里,新开通的车站和线路所数量也在不断攀升。如何规范线路所的行车方式,如何保证线路所的运输安全,笔者结合多年来的工作实践和铁路不断创新的安全管理理念,谈谈对铁路线路所运输组织方式的几点思考。

**关键词:**线路所;差异化;安全问题;对策

**中图分类号:** U179.4

**文献标识码:** A

**文章编号:** 1673-1069(2016)21-25-2

## 1 铁路线路所的基本情况

铁路线路所是行车作业分界点。因线路所在全局、乃至全路的设备条件不同,所以在总公司层面没有对线路所的有关行车组织办法进行明确。

### 1.1 铁路线路所的概念

铁路线路所是为管理区间分歧道岔或单线半自动闭塞区段,为提高区间通过能力而设置的用于分隔区间的无配线的分界点,它只有正线,没有配线,一般不办理客货运业务,仅在个别需办理职工通勤的线路所,办理通勤职工乘降。

### 1.2 铁路线路所的分类

#### 1.2.1 铁路线路所按线路设置分类

因线路、设备等不同,铁路线路所一般分为单线线路所、双线线路所及单双线线路所。

#### 1.2.2 铁路线路所按控制方式分类

铁路线路所按照控制方式来划分,一般分为区域控制线路所和单独控制线路所。

区域控制线路所是指线路所的联锁、闭塞设备纳入车站集中控制,线路所的进路排列、道岔操纵均由车站(或调度所)的信号设备操纵人员负责。

单独控制线路所是指线路所的联锁、闭塞设备单独设置,线路所的进路排列、道岔操纵均由线路所车站值班员(或调度所)负责。

### 1.3 太原局线路所基本情况

目前,太原局共设有 15 个线路所,分别为东信号线路所、秦东上联线路所、西韩岭线路所、小站线路所、四公里线路所、白彪线路所、金朔线路所、长风街线路所、173 线路所、闫武营线路所、侯各庄线路所、白文北线路所、三交线路所(含三交南、陡泉线路所,下同)、西属巴线路所和葡萄线路所。其中区域控制线路所 8 个:金朔线路所、173 线路所、闫武营线路所、侯各庄线路所、白文北线路所和葡萄线路所、三交线路所和西属巴线路所;单独控制线路所 7 个:东信号线路所、秦东上联线路所、西韩岭线路所、小站线路所、四公里线路所、白彪线路所和长风街线路所。2014 年以后新开通的 7 个线路所,其中有 5 个线路所为区域控制线路所,2 个线路所为单独控制线路所,区域控制线路所占新开通线路所的 71%。可以看出,区域控制线路所是近年来新增线路所的主要形式。

## 2 铁路线路所差异化及带来的安全问题

### 2.1 铁路线路所的差异化

#### 2.1.1 人员配备不同

区域控制线路所由所在车站的车站值班员或信号员负

责操作设备、排列进路,无须为线路所单独增设信号设备操作人员;单独控制线路所由线路所车站值班员负责操作设备、排列进路,需单独设置线路所的信号设备操作人员。

#### 2.1.2 设备配备不同

区域控制线路所的计算机联锁设备可在已纳入车站区域控制的联锁机和 TDCS 终端机显示屏上集成显示,也可独立设置联锁机和 TDCS 终端机。单独控制线路所须独立设置联锁机和 TDCS 终端机。

#### 2.1.3 操作方式不同

区域控制线路所由集中控制车站的车站值班员负责办理线路所与相邻车站的闭塞(预告)手续及接发列车其他工作事项,本站与线路所间不再办理接发列车手续,但需进行 TDCS 系统中的电子“行车日志”预告(闭塞)按钮等操作,分屏设置时需要点击操作本站及线路所两个显示屏的功能按钮,操作方式较为复杂;单独控制线路所由线路所车站值班员与相邻车站值班员办理闭塞(预告)手续及接发列车其他工作,作业人员点击操作本线路所显示屏有关按钮即可,操作方式较为简单。

#### 2.1.4 非正常行车方式不同

以太原局线路所为例,遇非正常行车时,区域控制线路所以“大路票”行车,如三交线路所集中控制的三交线路所、三交南线路所、陡泉线路所至林家坪、临县、三交东间停基改电行车时,均以三交线路所间至林家坪、临县、三交东路票作为占用区间行车凭证;单独控制线路以“小路票”行车,如白文-白文北线路所间停基改电行车时,以白文-白文北线路所间路票作为占用区间行车凭证。

### 2.2 铁路线路所差异化带来的安全问题

由于区域控制和单独控制线路所在设备配备、行车组织、非正常作业存在较大差异,因此给运输安全带来许多问题。

#### 2.2.1 接发列车作业无标可依

因线路所设备条件、人员设置不同,目前总公司、铁路局接发列车作业标准对线路所正常及非正常接发列车作业均无明确规定,现在执行的《接发列车作业》标准不适用线路所作业,如线路所没有股道编号,标准中“×道”等内容无法适用,线路所接发列车无章可依。

#### 2.2.2 接发列车错办安全压力大

线路所基本遵循在二线并一线的地段设置,有二线并一线的线路所如白彪线路所;有四线并二线的线路所如西韩岭线路所;有六线并四线的线路所如长风街线路所。以长风街线路所为例,长风街线路所对太原站方向衔接四条线,分别

# 论采购绩效管理在采购管理中的地位和作用

刘 欢

(中国石油集团川庆钻探工程有限公司地质勘探开发研究院,四川 成都 610051)

**摘 要:**采购绩效主要是指采购产出和相对应的采购投入之间存在的关系,可以对实际的采购效率和采购业务情况进行更为合理与全面的评价。采购绩效也属于整体现代企业发展中不可或缺的一个重要环节,更为有效地加强企业的采购绩效管理可以为现代企业提供日常管理和业务支持,同时,采购绩效管理可以实现对企业采购管理相关工作人员的良好管理,企业的采购绩效管理可以有效帮助提升整体企业管理质量和企业管理水平,进一步挖掘企业的潜在问题,对企业的实际管理与企业的战略发展目标进行有效控制。本文从企业的基本采购管理模式与企业的采购绩效管理入手,综合分析了采购绩效管理推进企业战略实施,第三部分分析了绩效管理有助于优秀企业文化的形成,最后一部分分析了采购绩效管理在采购管理中的地位和作用。采购绩效管理在采购管理中的地位和作用对实际企业绩效管理水平提高和企业的绩效管理质量提升具有重要意义。

**关键词:**采购绩效;采购管理;地位与作用

**中图分类号:** F253.2

**文献标识码:** A

**文章编号:** 1673-1069(2016)21-26-2

## 0 引言

企业的采购绩效管理可以对组织企业员工的日常采购行为进行良好规范和管理,同时也可以有效发挥对员工个人发展与企业综合管理发展的良好支持作用,企业的采购绩效管理在采购管理中的地位和作用可以有效支持企业采购的顺利发展,同时该协议还可以帮助企业采购人员的采购计划顺利实施,该种较为和谐的管理结构可以帮助企业实现未来良好发展,本文就绩效管理在整体采购管理中的地位和作用进行了详细分析。

## 1 企业的基本采购管理模式与企业的采购绩效管理

企业的采购管理模块可以综合划分为企业计划管理模块、企业组织模块和企业协调模块。可以对企业基本管理职能进行良好管理,同时还可以有效提高企业采购绩效管理水平和,由此可以有效确认企业的采购绩效管理水平和管理能力<sup>[1]</sup>。企业的采购绩效管理已经逐步成为了日常企业经营管理的重要组成部分,企业的采购管理已经深刻融合进入了整体的企业进步与发展过程中,同时也开始对企业的经营和发展各个方面产生了重要的影响,所以,如果想有效提高企业的

是大西下行、石太客专下行、石太客专上行、大西上行线,长风街线路所对太原南站衔接六条线,分别是石太下行、石太客专上行、石太客专下行、石太上行、大西高速上行、大西高速下行线,一个长风街线路所连接两端共十条线路,接发列车方向多,防错办安全压力极大。长风街线路所目前单独设置车站值班员和内勤助理值班员负责接发列车进路排列及防错办卡控,如该线路所按最初设计纳入石太场区域控制,由石太场车站值班员和内勤助理办理接发列车,作业人员根本无法兼顾,极易造成错办列车安全隐患。

## 3 铁路线路所接发列车安全隐患对策

### 3.1 优化线路所控制方式,取消区域控制线路所模式

根据近几年太原局新开通线路所的实践经验,建议在今后的线路所设计时取消区域控制线路所设计模式,将线路所按照单独控制模式进行设计,线路所由单独配备的车站值班员控制列车进路,减少出现区域控制线路所存在的一名车站值班员(信号员)兼顾两个不同作业区域内的接发列车作业,有利于线路所接发列车组织和行车作业安全。

### 3.2 优化线路所控制措施,卡控线路所防错办基础

线路所接发列车防错办安全压力大,建议在线路所安装使用TDCS3.0防错办系统、在线路所接发列车作业台处设置“多方向接发列车防错办卡控表”,根据接发列车数量设置信号员(内勤助理值班员)岗位,配齐接发列车进路办理人员,强化接发列车岗位互控工作,提高防错办安全卡控系数。

### 3.3 优化非正常作业模式,提高非正常接发车安全

目前线路所非正常接发列车组织模式不统一,如线路所与相邻车站区间停止基本闭塞法改用电话闭塞法时,有的按

照“大区间”办理,有的按照“小区间”办理,作业模式的不统一,不便于现场接发列车人员学习掌握。建议根据线路所运行的列车密度、区间线路数量及接发列车安全需要综合考虑,对列车密度小、列车等级高、区间线路数量多的区段使用“大区间”方式办理;对列车密度高、列车等级低、区间线路数量少的区段使用“小区间”方式办理,不断研究创新线路所安全管理、技术管理和运输组织新模式,采取经实践检验的有效的安全控制措施,夯实线路所非正常接发列车作业安全基础。

## 4 结束语

虽然铁路线路所的设备配置、人员配备、运输组织方式各有不同,在实际运输组织过程中也存在结合部多、多方向卡控难等问题,但只要结合线路所的设备配置、运输模式、人员岗位等各项因素,综合考虑,提前研判,从设计初期开始考虑作业组织方式,理论联系实际,提出合理设计方案,在后期开通运营时加强对线路所各项作业的安全卡控,建立完善的规章制度,线路所行车安全就会得到保障,线路所的运输组织效率就会进一步提高。由于笔者水平有限,撰写过程中难免出现错误,不妥之处,敬请读者见谅并指正。

## 参 考 文 献

- [1] 太原铁路局普速铁路行车组织规则[M].中国铁道出版社,2014:123.
- [2] 铁路技术管理规程(普速铁路部分)[M].中国铁道出版社,2014:100.
- [3] 铁路技术管理规程条文说明(普速铁路部分)[M].中国铁道出版社,2014:148.