

城市轨道交通乘务管理模式优化探究

段 鑫

兰州市轨道交通有限公司运营分公司 甘肃 兰州 730000

摘要：在社会经济持续发展的进程中，城市化建设的速度也越来越快，而城市轨道交通则在整个城市不断发展的环节中拥有着良好的作用，乘坐轨道交通出行早已变成如今广大民众日常生活中的重要内容。城市交通的乘务运作管理尤其是轨道交通列车司机的排班管理确实在某种程度上能够成为考察城市运营情况的首要条件，并且还和轨道交通本身的安全性存在着密切的关联。但如今，国内城市轨道交通乘务管理中仍存在着不同的问题，只有将其彻底的解决，才可以体现出良好的效果。所以，文章主要对城市轨道交通乘务管理模式优化进行分析。

关键词：城市轨道交通；交通乘务管理；模式优化

在城市轨道交通产业不断发展的大环境下，各个城市的规模也开始变得越来越大，若是想确保城市轨道交通内部的工作人员有着较高的均衡化与合理化，不断减少相关企业在开展乘务管理工作时耗费的成本，就需要对国内如今的城市轨道交通乘务管理方式开展细致的分析和研究^[1]。因为乘务管理耗费的成本，通常是由乘务管理人员对司机的交路、轮班管理工作造成的，所以乘务管理研究工作关键在于乘务排班编制的合理安排。为此，笔者将结合自己的经验，首先就影响轮乘排班方式的因素作出分析，然后给出有效的优化策略，以供大家参考借鉴。

一、乘务值乘机班方式

乘务值乘机班方式主要就是电动客车与司机之间的关系，以前国铁有轮乘制的方式，也就是列车的安全检查、保养以及准备等等都是由固定的乘务值乘机班来完成，并不会和其他人员提供接替服务，但是随着列车的系统更新及安全要求，固定的乘务值乘机班无法完成该项任务的要求，因此，现阶段，全国地铁都采用轮乘制的方式。

在轮乘制当中，对乘务值乘机班或者是列车做好合理的安排，就不会出现人车对应的负面关系，也就表明轮乘制属于“人员歇息，列车不会歇息”的乘务值乘机班织模式，乘务值乘机班就需要根据之前制定的乘务计划采取轮流上岗的方式，对同一列车在实际运行环节中会组织较多乘务值乘机班做好轮乘服务。因为轮乘制度可以创造良好的经济效益和工作效率^[3]。

以兰州地铁为例：电动客车由车辆部负责进行检修维护，电动客车的驾驶任务由客运乘务中心负责，因此对乘务管理来说，不存在对列车的检修维护方面内容，只需要对乘务值乘机班进行管理。

所以，其确实在国内各个城市轨道交通产业中获得了尤为广泛的运用，其主要特点为以下几种：其一，对于一样的任务量，在轮乘制度带来的支持下，工作人员和各个列车之间具有的匹配值远远低于包乘制，并且，工作人员还可以

创造更高的劳动效率，列车的实际运转速度也会变得越来越快，只要出入段的频率不断降低，就能够减少之前的运营成本。其二，不对司机掌握的维护技能提出较高要求，因为职责方面的划分并不是很清楚，所以轮乘人员就需要学习大量的操作技巧，以此来面对后续阶段的各项工作，这不止可以降低原本较高的招录门槛，还能够让成本不断缩减，确实达成城市轨道交通产业自身经济利润的提升。其三，乘务值乘机班方式对列车运行和相关管理制度提出了十分高的要求。因为乘务人员和列车并不具备固定的关系，所以就导致乘务组织有着十分复杂的关系，只有不断增强管理人员自身的能力和水平，才可以确保整个列车更加顺利的运行下去。所以，相关负责人需要对此种情况进行了解，以便于后续阶段乘务人员的有效培养。

二、影响轮乘排班方式的因素

（一）司机的配置数量

在城市轨道交通不断运行的环节中，司机数量非常多，所以确实某种程度上提高了企业原本的运行费用，而不一样的乘务排班模式，也必定会对乘务资金的流动甚至是支出造成不良影响^[4]。

（二）排班方式的影响

轨道交通所应用的各种排班模式，也会在某种程度上让司机原有的休息时间受到影响，充足的休息时间或者是正确的作息时间是确保司机身体健康的根本，只有减少司机紧张的压力和较高的疲劳，才能够保障行车有着良好的安全性。但若是司机的作息时间处在不断变化的状态，那就必定会让司机出现休息不佳的情况，进而让他们的实际操作产生错误，影响到司机和乘客的安全。

（三）运用指标限制

若是想更好的在城市轨道交通产业中开展运输管理工作，并让其获得有效的规范或者是提升，就应该注重各个问题的解决和处理。因为各行各业的不断涌现，会对实际的管理目标或者是管理指标产生某种影响，如列车本身的运行效

果、产业的生产效率等等。司机的工作效果、劳动的实际生产率等,都是判断生产情况有没有达到相关标准的明显标志^[5]。所以,对于大部分运行单位来说,就需要联系具体的情况和问题来做好科学的调配。

三、城市轨道交通乘务管理模式的优化策略

(一) 组建日勤车队,完善人员配置

相关人员需要根据日常用车情况来对乘务人员以往的编制进行一定的调整,并且,还应该添加某些特勤车以便于高峰时期更好的达成列车运行工作。在开展运行的环节中,应该注意以下诸多问题:其一,由于日勤人员通常会在早高峰阶段被安排到列车的运行工作中,所以他们往往要在较早的时间就出勤,而对于退勤的具体时间来说,一般情况下比较晚,此时就应该意识到日勤人员是否可以达到此种标准^[6]。其二,因为日勤人员实际的工作时间是从当天上午八点一直到晚间七点,这一个时间段确实很长,中间跨度也比较大,所以需要联系具体的工作情况,对休息时间进行适当的调整,以此来避免司机长时间工作出现疲劳的问题,进而引发严重的交通事故。其三,因为日勤车队的工作时间尤为混乱,上班与休息时间的制定缺乏较高的合理性,所以就需要根据轨道交通的具体情况,增设一定数量的日勤车队,同时对工作人员开展有效的培养。

(二) 根据高平峰差异,调整司机交班方式

工作人员应该按照一个周期内交通高平峰情况,对司机交班的各个搭配方式进行适当的调整,转换以往的排班方式,将高峰列车运行数量当做前提,更加合理的调度工作人员,并在平峰期间,对所有车队的工作人员进行配置,那么在此种环节中,就能够根据交接班的办法彻底解决高峰期间存在的列车驾驶问题。因为工作人员还需要参与到平峰时期的车辆配置环节,所以就有很大概率产生驾驶人员严重短缺的情况,而在用车高峰期间就应该通过让交班人员和其余接班人员在此种峰期开展重叠作业的方式,来真正满足实际的用车需求^[7]。这一方式的充分应用,确实可以让以往的乘务值乘机班织获得完善与优化,接着在开展运行的环节中,应该注意以下几点问题:其一,由于要组织交接班人员采用重叠的方式来达成高峰时期各个列车的运行,所以高峰时期,工作人员通常要在较早的时间出勤,而退勤时间通常比较晚,那么就一定要意识到工作人员的配置方式。其二对于工

作时间完全重叠的人员来说,其轮乘时间往往不是很长,所以就应该对每一位司机的轮乘情况做好合理的安排,以此来避免因为乘务值乘机班织出现严重的失误情况,导致人员做出漏乘车的行为,进而致使司机单圈乘值时间太长。其三,应用此种方式以后,司机原本的工作量就会慢慢增多,其节奏也会随之提升,要求司机对自己的心理状态进行相应的调整,以此来避免因为司机过于紧张、压力太大而引发严重的交通事故。

结束语:总而言之,随着轨道交通产业在各个城市发展进程中被普遍的接受与肯定,国家也确实在轨道交通建设方面投入了大量的时间、精力和成本。而若是想更好的增强轨道交通产业的实际运营效果,推动其获得可持续发展,就一定要对相关的管理工作开展完善和优化,让其得到严格的控制。乘务管理工作是整个运营管理环节中的关键构成内容,同时还在其中占据着较多的比重,所以需要彻底解决其中存在的各种问题。而对于城市轨道交通产业内部的工作人员来说,就需要主动落实乘务值乘机班织优化方案,同时从整个工作中获得越来越多的启迪。

参考文献:

- [1] 许仲豪,杜鹏.基于列生成的城市轨道交通乘务计划优化编制方法研究[J].铁道学报,2019,41(3):25-32.
- [2] 邹焯.城市轨道交通乘务员排班优化模型研究[J].科技创新与应用,2021(9):104-107,111.
- [3] 刘杰,代佳妮.基于驾驶质量的城市轨道交通乘务排班优化研究[J].重庆交通大学学报(自然科学版),2019,38(4):116-122.
- [4] 张琦.城市轨道交通乘务管理与驾驶员配属关系研究[J].城市轨道交通研究,2019,22(5):59-61.
- [5] 张琦,陈钧,巨轮.城市轨道交通全自动运行线路的乘务管理创新[J].城市轨道交通研究,2019,22(z2):6-8,12.
- [6] 潘寒川,刘志钢,吴强,等.考虑用餐约束的城市轨道交通乘务计划编制优化研究[J].铁道运输与经济,2019,41(1):121-126.
- [7] 张德超,刘志钢,潘寒川,等.城市轨道交通乘务排班工作中的混合班制方案[J].城市轨道交通研究,2020,23(8):201-205.