**铁路输送能力**

铁路在单位时间内最多能够输送的列车对数、列车数或货物吨数、旅客人数。一般按线路方向分别确定。

**摘要**

拼音:tielushusonɡnenɡli

英文名称:railway traffic capacity

所属学科:交通运输工程 铁路运输

铁路输送能力和通过能力这两个术语既有区别又有联系。通过能力着重于从固定设备方面衡量铁路线路可能通过的列车数，并未考虑活动设备数量和乘务人员配备情况的因素。输送能力则着重从活动设备和乘务人员配备方面规定该铁路线能够通过的列车数，它需以铁路通过能力为依托并受其限制。也就是说，输送能力一般小于或等于通过能力。通过能力具有地区固定性的特点，不能调拨，其发展一般呈阶跃式增长；而决定输送能力的机车车辆和乘务人员配备是分散、流动的，其数量增长一般是渐进式的。特别是在车辆配属不固定的条件下，除在某些线路，特别是通过能力的限制区段，为保证通过能力的充分利用而采取必要的运输组织措施，包括科学有效的机车车辆调配措施，使该限制区段的输送能力可能达到其通过能力水平外，一般线路的输送能力小于其通过能力应属正常现象。当机车车辆、能源动力和人员配备足够时，输送能力的上限值也就是该铁路线的通过能力值。

在普速铁路，对货物运输而言，决定铁路输送能力的主要因素，除通过能力外，还有列车牵引重量和平均载重系数。因此，可通过提高车辆轴重，淘汰小型货车，增加大型货车，提高列车牵引重量以及优化运输组织，改善机车车辆的运用，加速机车车辆周转，提高车辆生产率等措施来加强输送能力。对旅客运输而言，输送能力还决定于列车速度，列车编组辆数和客车车辆定员人数，一般通过旅客列车提速，扩大列车编组辆数以及提高车辆的座席利用率等措施来提高输送能力水平。在客货列车混合运行的条件下，组织客货列车分时运行，如欧洲一些国家铁路采用白天开行客车，夜间开行货车的分时段方式组织列车追踪运行，既可提高行车速度和密度，又可减少客货列车之间的相互干扰对能力利用的影响，是提高客货输送能力的有效措施。

（作者：高家驹 陈军华 ）