

鐵路与专用綫 工作上的革新

A·T·节利巴斯 編

人民鐵道出版社

前 言

1957年，根据苏联最高苏维埃第七次常会及苏共中央二月全会的决议，工业和建筑业管理机构实行改组后，对铁路运输业的工作也起了直接影响。

各经济行政区内成立国民经济委员会对铁路工作有了很好的影响并且创造出更有效地实现合理化运输和更好地利用运输方面技术工具的条件。

自国民经济委员会成立时起，虽然经过一段很短的时期，可是已经积累了一些有关铁路局与国民经济委员会运输局（处）创造性的相互协作的经验，综合这些经验并加以推广，那毫无疑问地是有好处的。

本书说明铁路局与国民经济委员会工作上的初步经验，以及它们如何完成运输计划、缩减运输费用及改善运输过程组织等情况。

本书并非全面地说明一切有关在新的条件下组织运输工作的课题，目的只在于帮助各铁路局和各经济行政区国民经济委员会运输局（处）互相交流布置工作的经验。

本出版社非常期待读者们对本书内容提出批评意见和进一步说明铁路运输和各经济行政区工业运输工作的各项问题。

目

前言

在經濟地区条件下組織铁路貨运工作方面的新

事物.....	1
减低运输費用的方法.....	18
国民經济委员会与加速貨物作业潜力的关系.....	28
为利用运输潜力而奋斗.....	40
在新的条件下編制运输計劃的經驗.....	50
国民經济委员会对运输和仓库設備經營的合理化.....	61
在成立国民經济委员会的条件下縮短車輛在进 行貨物作业时停留時間的經驗.....	66
組織运输营业工作中的新事物.....	76
国民經济委员会与加强工业运输技术装备的关系.....	85
铁路局与国民經济委员会改善組織車流的經驗.....	94
区段內車站与专用綫的統一技术作业过程.....	110
頓巴斯—克利沃罗日方向上运输方面的統一 技术作业过程.....	122
紹金諾—捷吉洛沃斯克工业地区內运输业务 合併的問題.....	133
国民經济委员会改善运输业务的任务.....	139

在經濟地区条件下組織 鐵路貨运工作方面的新事物

苏联交通部貨运总局長

В.П.保塔波夫

1957年，根据苏联最高苏維埃第七次常会和苏共中央二月全会的決議成立的国民經济委员会自从改組工业和建筑业管理机构的初期起就已經着手解决一些重大的經濟問題。

1957年下半年，即工业部門按新的条件工作初期的总结已然証明出，国民經济委员会都順利地完成了生产計劃，更充分地利用現有的物資資源并發揮出額外增加生产的巨大潛力。

結果，工业部門的总生产量完成了104%，而1956年下半年完成的总生产量为102%。各企业划归国民經济委员会后所生产的产量在这段时期內差不多增长了11%，同时各国民經济委员会在1957年都超額完成了总产量生产計劃。

国民經济委员会自从成立初期起特別注意各項重大經濟問題，其中包括改进运输工作，改善工业企业运输业务及减低运输費用等問題。

这也是当然的，因为运输业，特别是我国主要运输形式的鐵路运输业在国民經济委员会的經濟活动中所起的作用非常大。

运输业的主要任务就是要完全满足各經濟地区对运输上的需要。

順利解决全面发展各經濟地区經濟，生产专业化，生产

协作及正常地保持各地区间的经济联系等问题都与铁路运输业有规律地组织燃料、原料、半制品和制成品运输及对各协作企业送达各项部件、零件、材料等工作有直接关系。

除此以外，还要使各经济地区内部及各经济地区彼此间的运输联系合理化，这样就能保证减低运输费用并加速各经济地区所有经济系统中物资的周转。运输业如果有步骤地进行工作就能使各企业供应上稳定，因而也就不需要建立大量的燃料、原料、材料等储备。

消除某一部门管辖的界限及扩大地方机构的权限就为普遍发挥各方面，其中包括改善运输业工作方面的主动性创造了条件。

近来，有许多国民经济委员会、铁路和企业都提出一些重大的问题并采取一些有关改进各经济地区运输工作，挖掘和利用更能减低运输费用的补充潜力等各项措施：

实施各项措施主要是为着解决以下各项主要的运输工作问题：

(1) 改善铁路运输业编制货运计划工作制度并使计划工作接近于基层的业务环节；

(2) 使经济地区内部和各经济地区彼此间的运输联系合理化并在这个基础上消灭不合理的、包括过远距离的运输，增加公路和水路运输在运输工作中的比重；

(3) 改善铁路与发货人—企业双方在执行运输计划方面的工作，保证协调地装出燃料、原料和制成品并按定期限向收货人送达货物；

(4) 使专用线与其衔接的车站的统一技术作业过程更加完善，其中包括组织向其他国民经济委员会的企业按协作供应办法装出产品的货流；

(5) 改善工业企业运输业务组织，合并各零星的运输

业务，撤消业务清淡的专用线，加强工业运输的技术装备；

(6) 改善供销基地的工作，整顿装卸作业及运输营业工作。

因为改组机构的关系，已针对提高地方机构作用的问题，把原有的编制货运计划制度作了很多修正。例如，对某些占货物总周转量35%左右的货物的运输计划，已经转交由铁路管理局和国民经济委员会编制，同时简化了批准计划的手续并且取消了很多不必要的计划指标。

现在交通部不断地接到一些要求再扩大地方机构编制运输计划权限的建议。这些建议是很值得重视而且要在今后改进计划制度的工作中加以考虑的。

改组工业部门管理机构也会使完成运输计划工作组织上改善。未成立国民经济委员会之前，完成运输计划的问题都是由各部和主管机关掌管。各部及主管机关为了了解实际完成运输计划的情况都要求所属企业向其提出所谓业务报告，如装车、装车、卸车及未完成计划原因等报告。交通部方面也是要根据各部提出的申请书向各铁路局下达《业务指示》。

这套制度不仅会使业务效能更加降低而且会造成报表浮夸和虚报等情事。

现时下，大部分有关日常完成运输计划工作的各项问题都是由各铁路管理局会同国民经济委员会就地解决。

现在各铁路局和各分局与国民经济委员会和各企业的代表们都定期地按照货物别和企业别共同来分析运输计划完成情况、卸车任务完成情况及各企业遵守车辆停留时间标准的情况，研究各企业运输车间协调工作组织的问题。

铁路管理局和国民经济委员会，为了协助各个企业和车站，曾派出员工赴现场召开铁路和企业员工关于运输组织问题和改善使用运输工具的联席会议。

使運輸合理化并消灭对流運輸、过远運輸和其他不合理運輸乃是减低運輸費用最重要方法之一。

H·C·赫魯曉夫同志在苏联最高苏維埃第七次常会上的报告中曾談到：「不合理運輸就是由于本位主义造成的严重的恶果……。国家每年在不合理的運輸上要耗費資金一亿多卢布。改組工业和建筑业管理机构可以大大縮減不必要的運輸，这样能得到很大的經濟效果」^①。

确定生产协作的地区及制定各主要种別的燃料、原料和材料的運輸平衡表，对于組織合理的運輸联系，特别是各地区間的運輸联系是有重要意义的。

为了完成这项工作，必須要經過一定的时期，因此在1958年仍暂时保留下原有很复杂的协作制度。

但是按現時下这种情况仍有必要来实施一些有关下列各种貨物合理化運輸，首先是在管内运送时的各项措施：泥煤、木柴、建筑材料、五金制品、日用必需品等。

許多的国民經济委员会已然实行了一些有关合理化運輸的措施。

莫斯科省的国民經济委员会重新审查了泥煤的貨流并消灭了泥煤的不合理運輸，这样一年就节省了四百多万卢布。

古比雪夫国民經济委员会制定了扩大地区内部生产协作的措施。将地方企业的各鑄造車間略加改建后就能够保証古比雪夫市所有企业的生鉄鑄件需要量。以后再不要从莫斯科或其他地区运来生鉄鑄件。

里沃夫国民經济委员会在里沃夫經濟地区内部有效地实行着协作供应生鉄鑄件的措施，这样可以消灭生鉄鑄件的不合理運輸，因为以前这种鑄件一方面要从里沃夫各工厂往烏

^① H·C·赫魯曉夫著：关于进一步改組工业和建筑业管理机构的講話。国家政治出版社，1957年版，第14—15頁。

克蘭境界外運出而同時又要由列寧格勒和其他城市運到里沃夫來。

庫斯塔奈國民經濟委員會為了給本地區內索科洛夫斯克—薩拉巴依采礦聯合企業和其他企業建築工程上供應非金屬材料，已經通過了修建烏瓦利年斯克采石場和碾碎裝置的決議，這樣就可以免去再從斯維爾德洛夫斯克和契利亞賓斯克省運來建築用的石塊和碎石。

基輔國民經濟委員會為了減少從其他各省，甚至從羅斯托夫省運送型砂，正在採取使本省各企業利用當地砂子的各種措施。

格魯吉亞蘇維埃社會主義共和國國民經濟委員會通過了1958—1959年將在當地石膏石產區的基礎上修建石膏採掘場的決議，這樣可以減少從克拉斯諾達爾邊區運送石膏石。

伊爾庫茨克省國民經濟委員會擬定在特羅什科夫白磁土產區的基礎上修建生產耐火材料的工廠並預計在1960年交付使用。這樣可以減少從烏拉爾地區運送耐火材料。

沿海邊區國民經濟委員會自1958年起已經靠自己的木材資源來供應本邊區全部木柴的需要量而不必從伯力邊區再運木柴。

像這樣的例子可以舉出很多。但這只是國民經濟委員會和鐵路管理局應當共同進行的重要工作的開端。

實行合理化運輸的措施，如果不編制正常貨流圖，首先是管內貨物貨流圖，那是不可能辦到的。這些貨流圖應由鐵路局與國民經濟委員會共同編制並按整個經濟地區和按各個路局定出貨流方向。

正確分配各種運輸業的運輸工作在合理使用運輸工具上是有重大意義的。

大家都知道，利用鐵路在短距離內運送貨物是不經濟

的，因为这样就会大大降低車輛的生产率。

目前，莫斯科国民經济委员会公路运输局已經組織好用汽車在短距离內运送貨物。正在制定对某一些从莫斯科运往梁贊的貨物改用汽車运输的措施。

雅罗斯拉夫尔省国民經济委员会正在准备把雅罗斯拉夫尔樞紐內的許多貨物改用汽車运输，为此正在修建大規模的汽車基地。莫斯科省，列宁格勒、罗斯托夫和其他的国民經济委员会也都实行着一些有关利用汽車在短距离內运送貨物的措施。

增加水路运输业在运输中的比重尚有很大的潜力。鐵路管理局和国民經济委员会在临近开航时期要及时地确定出哪些貨物和哪些貨流应当轉交水路运输。高尔基經济地区內已經进行了这种工作。

改善工业企业专用綫的工作組織，对鐵路來說，是有很大的作用。鐵路車輛在企业专用綫上裝車数要占70%以上，卸車数約占60%。专用綫上車輛停留時間在貨物作业总停留時間中占有很大的比重。同时，由于专用綫的工作中存在着重大的缺点，70%以上的企业不能完成規定的車輛停留時間标准。

順利地解决改善使用車輛的問題，首先要取决于鐵路与国民經济委员会及車站与企业在工作中是否協調。

保証鐵路与企业工作協調的實驗形式就是車站与专用綫的統一技术作业过程。

在改組工业和建筑业管理机构以前，各企业与其专用綫所銜接的車站的統一技术作业过程都是按照其主管部門的特征来編制和推行，因为这项工作要由各主管部来領導。現在就可能按照一个統一技术作业过程来組織所有位在一个地区以內的車站和企业的工作。

現以頓涅茨鐵路局在捷巴利柴沃——羅達科沃區段上採用所有車站與各專用綫所採用的統一技術作業過程的經驗為例。

制定這種統一技術作業過程的根據是區段工作日計劃、車站和專用綫的技術作業過程及列車運行圖。

按新條件工作的實踐證明，在一些聯系全國各大工業地區承擔運送像礦石、煤、冶金原料等大宗貨物的方向上採用按全段範圍的統一技術作業過程已然感到不太適用。需要把統一技術作業過程按整個方向加以擴大並且需要把貨流從其產生時起至其到達卸車地點時止加以組織。

斯大林鐵路局及頓涅茨鐵路局與烏克蘭國民經濟委員會共同制定了在克里沃羅日——頓巴斯方向上運送礦石、燒結塊、石灰和煤的統一技術作業過程。同時，並規定直達列車嚴格按照時刻表裝載礦石、燒結塊、石灰和煤運到到達地點的工作組織。

對每一列直達列車規定出裝車地點、列車重量、按照運行圖的發車時間及到達時間。

這樣來組織運送原料和燃料可以保證直達列車按照時刻表並嚴格遵守各直達列車到達間隔時分把大宗貨物運到卸車地點以免待卸車輛集結。

斯大林鐵路局及頓涅茨鐵路局與烏克蘭國民經濟委員會協作的經驗开辟了在嚴格按照時刻表向各企業運送貨物的統一技術作業過程基礎上組織各地區間經濟聯系的廣大前途。

北方鐵路局與雅羅斯拉夫爾國民經濟委員會員工們的經驗也是一種組織各地區間聯系的新形式，它們是按協作供應辦法在各企業的專用綫上編組發往列寧格勒和其他省區國民經濟委員會各企業的直達列車。

德聶伯羅彼得羅夫斯克國民經濟委員會與斯大林鐵路局

已經制定并在推行統一的加速車輛周轉計劃，計劃中規定增加直达運輸比重，利用專用綫放行列車來分擔鐵路繁忙區段的負荷量，普遍推行一晝夜內多次貨物作業法。

頓涅茨、斯大林、雅羅斯拉夫爾等鐵路局的工作結果說明，現在已經找到一些恰好適合於實現各地區間經濟聯系新任務的運輸組織形式。

有些國民經濟委員會實行着減低運輸費用的綜合措施，這是有很大的國民經濟意義的。

現時下，國民經濟中公用運輸方面的運輸費用全年為 5 百多億盧布，只要減低每百分之一的運輸費用，每年就可以節省出 5 億多盧布。

莫斯科省國民經濟委員會發起減低運輸費用的競賽後，正在實施一些為解決這項重要問題的措施：如使貨物運輸合理化，合併各企業的運輸車間，加強專用綫上的技術設備，改善使用工業運輸的技術工具，縮減停留時間及增加車輛裝載量等措施。

這一經驗是值得普遍推廣的，因為它包括着經濟地區內運輸工作的各个方面而且使現有的潛力更能充分利用。

在未改組工業和建築業管理機構以前，所有有關工業運輸與專用綫工作及其發展，各種運輸形式相互協作，合理化運輸，減低運輸費用等問題都要集中在各部內解決。每一個部都在各地設有供應辦事處、倉庫和供應基地。差不多每個企業都有自己的銜接鐵路車站的專用綫。

結果在全國各地建立了許多業務清淡的專用綫，按照新的條件，如果這些專用綫仍舊存在下去，顯然是不合理的，因為這樣就加高了專用綫的保養費用。

很多的國民經濟委員會都在實行着一些改善企業運輸車間工作的措施。

其中一項措施就是把運輸業務少的企業運輸車間合併在一起並使其專用綫共同銜接一個車站。

這樣地合併起來可以加強運輸業務並因此而提高工業運輸部門員工的勞動生產率。

在大多數情況下，都是在合併運輸車間的同時，還進行着加強運輸技術裝備的工作：如擴展裝卸作業場，加強機械化工具，消除機車類型繁多的現象，增強修理機車車輛用的技術基地。

按照各地方的條件，採用各種不同的合併運輸車間的形式。一種情況是將各運輸車間完全合併，並將合併後的運輸業務歸由其中某一個企業管理；另一種情況是只將機車和調車工具合併；再一種情況是設立裝卸作業聯合事務所。

有些時候是在鐵路的車站上設置總倉庫，為的是使運交沒有專用綫的各企業和機關的大宗貨物先在車站上卸下，然後再將這些貨物集中送達給收貨人。

列寧格勒國民經濟委員會把氣體頁岩工廠和「列寧格勒頁岩」公司的運輸車間合併後，就騰出了兩台機車，減少了服務人員定員30人並全年共節省出3百萬盧布左右。

此外，運輸車間合併以後，還大大縮短了車輛在專用綫上的停留時間。由此可見，合併運輸車間時，又可以利用縮短全鐵路網車輛在合併後的運輸車間專用綫上停留時間的補充潛力。

在合併運輸車間的工作中對於諾沃西比爾斯克國民經濟委員會的經驗也很值得注意，該會通過了一項決議就是對一些性質類似的企业組織綜合的運輸業務并把這種業務直接歸由國民經濟委員會運輸局掌管。

現時下在葉里佐夫卡，克利沃舍科沃和契木斯克三個車站上設立三個經濟核算的運輸裝卸管理處，撥給它們各種移

动式装卸机械，車輛以及运输方面全部員工。

莫斯科省、高尔基、烏拉基米尔、契利亚宾斯克、彼尔姆斯克、都拉、塔塔尔斯克、文尼察和其他的国民經济委员会也都在进行着合併运输車間的工作。

有些国民經济委员会，除合併运输車間外，还实行其他加强运输业务的各项措施。現在可以举出斯維尔德洛夫斯克国民經济委员会和斯維尔德洛夫斯克铁路局实行的各项措施作为示例來說明。

斯維尔德洛夫斯克国民經济委员会的各工业企业运输車間工作上最大的障碍就是忽視运输設備的技术状态及装卸作业場和人力不够用。

斯維尔德洛夫斯克国民經济委员会和斯維尔德洛夫斯克铁路局对于消灭在发展工业运输，首先是各主要工业企业的运输方面落后現象的問題都特別关心。

曾經詳細檢查过現有机車、車輛和装卸机械、設備的数量及其技术状态并檢查过綫路設備的状态。在拟定的措施中規定出加强专用綫上技术装备的办法。

檢查完以后，首先就实行了不需要投資的这样一些措施。特別是給各运输車間又重新分配了機車台数，結果減少了各企业中一些機車的类型。

特別注意到加强綫路設備。許多企业里都鋪設了重型鋼軌，这样就能够提高专用綫上行車速度而且取消了大型貨車通行的限制。

斯維尔德洛夫斯克铁路局員工协助工业运输部門来組織枕木浸注工作并供給道尺、魚尾板、軌道搬子和其他的工具。在1958年，铁路要給国民經济委员会各企业制造大約5,000个制动车輛用的鉄鞋。

斯維尔德洛夫斯克国民經济委员会制定的計劃中也拟定

出要在1959—1965年間实行的一些重大措施。各企业将要采用电力機車和內燃機車来替換蒸汽機車，要建造新的機車庫、車輛庫、整備作业所，要普遍扩充自动閉塞和无綫电通信的設備。

烏克蘭蘇維埃社会主义共和国对于改进工业運輸和专用綫的工作也是非常注意。

烏克蘭蘇維埃社会主义共和国部長會議曾通过了一項关于改进工业企业专用綫工作和縮短专用綫上車輛停留時間的特別決議。這項決議責成各企业的領導人采取加强专用綫技术装备，特別是增加机械化工具，加强装卸作业場，改善綫路設備和機車車輛状态等各項措施。

装卸作业在运送过程中起有重要的作用。在現時下，这种装卸作业一般是由收、发货人办理。有許多貨物（如堆裝貨物、易腐貨物，危險貨物，笨重貨物等）即使是在車站貨場內，其装卸作业也由貨主自己办理。

結果，使机械化工具分散而不能集中，并且使采用生产率高的机械也得不到什么效果。因此，国民經济委員會、企业和鐵路局的工作人員对組織装卸作业和減低装卸費用的問題也都非常注意。

在西南、北高加索及其他鐵路局，于商得国民經济委員會的同意后，都設立了規模大的装卸事務所，各該所負責完成車站貨場中一切装卸作业，其中包括往汽車上装卸貨物。这样就消除了装卸作业上难以分清应归誰办的問題。

車站貨場中一切装卸作业統由鐵路办理时，那就需要加强現有的装卸事務所，而国民經济委員會也应当在这方面用撥給机械和工人居住用房屋及組織集中地往車站运入貨物和从車站运出貨物等办法来协助鐵路。

对于集中各材料供应銷售基地的問題也应当注意。

在这以前，差不多每个企业都在各大工业中心設有自己的倉庫和基地。自国民經济委员会成立以后，这种各为自己企业，甚至为工业部門服务的基地就不需要了而且有可能在国民經济委员会管轄下設立大規模的专业化基地。

例如，以前諾沃西比爾斯克經济地区內就有31处銷售基地。現今国民經济委员会已經合併为16个基地，并在这16个基地的基础上組成4个专业化基地。

設置这种专业化的銷售基地就可以成批地和成列地运送各該相关貨物而且可以更好地組織装卸作业。

由于合併运输車間，加强装卸事務所及归併倉庫和基地的結果，就創造出鉄路上能够組織在整昼夜內均衡地装卸貨物的条件。

目前，因为在节假日前和节假日內，以及在夜間，工作很少的关系，所以在这項时期內有很大一部分运输工具都沒利用。

某些国民經济委员会已經开始实行了一些保証工作協調的必要措施。諾沃西比爾斯克国民經济委员会現在組織各运输装卸管理处和供銷基地不分昼夜地进行工作，就是在节假日也不例外。

在奥尔忠尼啟則鉄路局实行着会同专用綫工作人員按照一昼夜間各个阶段編制貨物作业計劃的办法。同时并加强了装卸作业場上的照明，增加了夜間向专用綫送車的次数，改善了待装待卸車輛到达預报的办法。

最近时期，鉄路对組織为收、發貨人服务的运输营业問題有点不太注意。同时，根据北高加索鉄路局在羅斯托夫市組織这种工作的例子可以看出，羅斯托夫市各企业在由鉄路运输营业所服务时能够节省出多少运输費用。例如，90个企业的貨物收发員定員已經縮減到100名。

在改善利用車輛的載重量方面也有巨大潛力。現時下，車輛的載重量平均只利用到84—85%。其實各個國民經濟委員會和各鐵路局尚未盡量展開利用這方面現有潛力的工作。

鐵路管理局和國民經濟委員會應當按每個企業和每種貨物研究車輛載重量利用的情況並制定提高車輛載重的具體措施。首先，必須對運送輕松貨物（棉花、飼料、糧谷、食品等），金屬廢料，農業機械及其他有容積貨物的准备工作加以注意。

工業和建築業管理機構經過改組後這一段時期內，按新的條件工作的主要收穫之一就是鐵路車站和企業運輸車間在工作中的協作大大提高。這樣就更有利於鐵路與國民經濟委員會相互間確立業務上的關係。鐵路員工都已經開始深入地研究經濟學和各經濟地區的經濟聯繫。國民經濟委員會的員工也在研究運輸組織問題及工業運輸和專用綫的工作，揭發存在的缺點並與鐵路員工共同設法消除缺點。鐵路和國民經濟委員會的員工的任務就是要更多地發展共同改進運輸工作組織的工作並使得能正確和經濟有效地利用運輸工具。

減低運輸費用的方法

莫斯科省經濟行政區

國民經濟委員會運輸局長

И·М·米哈依洛夫

莫斯科省經濟行政區按照工業生產的水平來說是全國最大的一個。莫斯科省國民經濟委員會的各企業全年產值要在四百億盧布以上。省內各工廠及製造廠生產大量的機器、工業用設備、礦質肥料、優質鋼、建築材料、紡織品、針織品、人造纖維及其他各種產品，這些產品大多數都是運銷在莫斯科省外以遠各個地方。

工业运输也就随着省内工业的发展而不断在发展着。目前国民经济委员会各企业的专用线与通过本经济地区各铁路的車站接轨的有188条，总长度在700公里以上。此外，本经济地区内各工业企业还都有分支出来的窄軌铁路網。

莫斯科省各企业的工厂铁路运输从前并不是均衡地发展而且沒有统一的計劃。这就是許多早經裁撤的各部在业务活动中各自为政所造成的結果，它們大多数都对运输业务不加重視。

由于这种原因，所以在未改組工业和建筑业管理机构以前，許多企业的工业运输都是沒人照管的，同时在运输业务的各个部分发展上也不均衡而且有多种多样的技术工具。此外，在組織运营工作方面还存在有严重的缺点，因此劳动生产率，特别是装卸作业的生产率非常低。

所有这一切情况就延緩了車輛的周轉并使国民经济上受到极大的損失。根据莫斯科省国民经济委员会各企业在1957年由于未完成車輛停留時間标准而交付铁路一千多万卢布的罰款这一事实，就可証明出車輛在各专用线上尚未得到充分利用。

改組工业和建筑业管理机构就創造出更好更合理地办理运输业务的有利条件。

莫斯科省国民经济委员会自从成立日起就对本省的工业运输特別注意。

国民经济委员会研究了本经济地区内各企业的铁路运输实际情况并查明在工作中和在发展铁路运输方面的缺点以后，曾在1957年十月召开过一次运输車間工作人員會議。在这次會議上詳細討論了如何改进工业运输方面运营工作的問題。曾經決議以竭力减低运输方面的費用作为每一集体的主要任务，运输方面的費用包括专用线及其設備和建筑物的保