

粮食分区产销平衡 合理运输

粮食部调运司编

財政經濟出版社

目 录

前言.....	2
为什么要推行粮食分区产销平衡合理运输.....	3
粮食不合理运输的类型及其产生原因.....	12
粮食分区产销平衡合理运输的组织原则与方法.....	32
怎样做好粮食分区产销平衡合理运输工作.....	60

前 言

1956年3月国务院批准了粮食部拟定的粮食分区产销平衡合理运输制度，并在全国范围内的主要交通干线上正式实施。一年来的无数事实证明，粮食分区产销平衡合理运输的实施是正确的，也是必要的。它不仅使粮食不合理运输大为减少，为国家节约了大量运输力和运费开支，同时还促进了粮食调拨、运输计划性及其他有关粮食业务工作的改进与提高。

我们编写这本小册子的目的，试图对粮食分区产销平衡合理运输制度作一介绍，以供有关部门的参考。

这本小册子虽然叙述的是粮食分区产销平衡合理运输，但对其他商品运输也有一定的参考价值。因此，本书的读者对象，不仅是粮食部门的工作人员，而且可供其他经济部门，尤其是运输任务大的（如煤炭、木材）经济部门和交通运输部门工作人员的参考。

然而，由于我们对这一工作深入研究得不够，理论和业务水平有限，同时所搜集的材料也不够全面，因而在内容上、文字上以及某些论点上都可能存在着缺点和错误，尚希读者多加批评与指正。

编者 1957年4月

为什么要推行粮食分区产销平衡合理运输

一、什么叫做粮食分区产销平衡合理运输

逐步消灭国家物资运输中的过远、对流、重复等不合理运输，是国民经济中的一件大事。因此，前政务院曾指示有关部门逐步推行各种主要物资的分区产销平衡合理运输制度。国家粮食部门遵照这个指示，并在1953年以来实行粮食合理运输的基础上，于1956年3月开始在全国范围内的主要交通干线上试行了粮食分区产销平衡合理运输。这是进一步使粮食运输走向合理化的一项重要措施。

粮食分区产销平衡合理运输，就是在全国粮食产销平衡的基础上，规定每种粮食的产销区及其流向和流动范围，借以限制和禁止过远、对流、重复等不合理的运输。具体地说，就是根据我国目前粮食地理分布和各地区的粮食生产与消费情况，在产销平衡的基础上，按照每种粮食的具体品种（如大米、面粉、玉米等），选择最经济、最合理的运输路线，在全国范围内划分出若干个“产销区”和合理运输的基本流向加以固定，并绘制成流向图。这个流向图，我们叫它为“粮食分区产销平衡合理运输基本流向图”。按照这个基本流向图所规定的分区范围和基本流向来进行粮食调拨和运输，就叫做粮食分区产销平衡合理运输。

如上所述，粮食分区产销平衡合理运输是粮食产、运、销三者有机结合的统一体，粮食合理运输是不能脱离产销的。但是过去有人认为粮食分区产销平衡合理运输仅仅是为了运输上的合

理，因此可以取消“分区产銷平衡”的办法；还有人認為糧食部門不管糧食生产，可以不考虑“产”的問題。这些認識都是把糧食的产、运、銷分离开来看的結果。事实上，运输的目的，不是为了运输而运输，而是为了产、銷才运输的，运输脱离了产和銷都会是盲目的。糧食部門虽然不管糧食生产，但糧食工作基本环节的征收和統購都是要根据“产”的。因此說，糧食分区产銷平衡合理运输固然最后表現在运输合理化上，而且运输合理化也是实行糧食分区产銷平衡合理运输的基本目的之一，但它的基础則是“分区产銷平衡”。只有在一定区域内实现了产銷平衡，才能实现运输上的合理；脱离了产銷平衡的基础是无法确定所謂运输上合理的。当然，在計算糧食分区产銷平衡时，除了考虑糧食产、銷之外，还应该考虑运输上的經濟、合理，二者是密切結合不可分割的。

糧食分区产銷平衡合理运输虽然是一項新的工作，但在我国历史上曾有这样的說法：“百里莫运糧”。這句話在意义上可以說明封建时代自然形成的糧食产銷平衡合理运输。当时的农業生产以自給自足为主，为数不多的商品糧以集散市場为中心調剂周圍不远的地帶。这主要是因为当时的交通运输工具落后，运输費用很貴，私人販运糧食运远了要賠錢，不选择合理运输路綫乱运也要賠錢，这样就形成了一种自然的产銷平衡。当然現在的糧食分区产銷平衡合理运输与“百里莫运糧”的意义在本質上完全不同了，那时的产銷平衡的目的，只是在为了賺錢，不管粮价飞漲，不管餓死人的情况下消極地取得“合理”运输的；今天的糧食分区产銷平衡合理运输是在滿足国民經济各部門和人民对糧食的需求的前提条件下，来積極促进运输合理的。

糧食分区产銷平衡合理运输的实施，不仅表明糧食运输合理化已进入比过去較高一級的有效的形式，同时也說明我国糧食合理运输有了进一步的發展。目前糧食分区产銷平衡合理

運輸虽还仅是在主要交通干綫上和十多个主要粮种中試行，但是这个制度只要遵循“分区产銷平衡”和“合理運輸”相結合的原则，在任何时期、任何地区和各个粮种間都可以实行。因此，粮食分区产銷平衡合理運輸，就成为今后实现粮食運輸合理化的——項長远措施。

二、推行粮食分区产銷平衡合理運輸的重要意义

实现運輸合理化并不断地与不合理運輸現象作斗争，是運輸工作人員的一項重要任务。逐步推行各种主要物資的分区产銷平衡合理運輸是解决这个任务的有效措施之一。具体到粮食運輸來說，推行粮食分区产銷平衡合理運輸能促进粮食产、运、銷的密切結合，有利于粮食的計划生产、計划收購、計划供应和計划運輸，也能促进粮食加工厂、倉庫同粮食产銷情况相适应的合理分布，达到縮短粮食運輸里程、节约国家運輸力、合理使用各种運輸工具、降低運輸費用的目的。因此，粮食分区产銷平衡合理運輸对粮食部門改善經營管理、降低商品流通費用水平，从而为国家积累建設資金具有重要意义。

在苏联，一向重視合理運輸問題。联共(布)第十八次代表大会決議：“苏联發展国民經济的第三个五年計划”中指出：“……運輸業方面的最重要任务，就是搞好貨运計划，以便尽量縮短远程鐵路運輸，消灭相向和不合理運輸，……”^①

我国党和政府对合理運輸問題也非常重視。周总理在全国人民代表大会第一次會議上的政府工作报告中指出：“合理地發揮水运对陆运的配合作用，并逐步消灭过远、过短、对流和其他不合理的浪費的運輸，不但可以节省整个運輸力，而且可以大大

^① “馬克思恩格斯列宁斯大林論交通運輸業”，人民铁道出版社 1956 年版，第 67 頁。

减少运输費用。为了实现这个要求，各个有关的经济部門必須共同努力。”王首道同志在中国共产党第八次全国代表大会上的發言中也曾指出：“合理地利用各种运输工具，推行合理运输，是提高运输能力的重要源泉。必須按照物資的合理流向，結合运输工具的分布情况，通过国家运输计划和运价規定等，使主要物資的运输能够更合理地使用各种运输工具。根据已推行的煤炭、粮食分区产销平衡合理运输制度和煤炭、木材、水泥統一送貨制度的經驗証明：合理运输制度和統一送貨制度不仅可以节省国家运输力和运输費用，而且对产、运、销的全面結合具有重要的促进作用。今后，产销部門应建立运输机构和銷售机构，在主要物資的运输中，逐步推行合理运输制度和統一送貨制度。”

根据上述，我們可以了解，合理运输在国民經济中具有重大的意义，也是国民經济实行计划管理不可缺少的一部分。

粮食分区产销平衡合理运输的推行，不仅是粮食运输制度上的一个重大规划，也是国家粮食部門在保証供应的原則下开展增产节约、改善經營管理的重要措施。它的主要意义与作用表现在如下几个方面：

第一、可以促进粮食生产的合理分布和粮食倉庫与加工厂的合理配置。粮食从产到销的各个流轉过程是通过运输来实现的，所以运输就成为粮食生产直到征購、加工、儲存、銷售等各个环节的联系最明显的表現之一。在这一表現中，可以充分反映出整个粮食的生产力和消費地区以及粮食加工生产能力和倉庫在地理上的分布狀況。因此，我們就有可能通过对合理运输的研究，进而發現粮食生产力及倉庫、加工厂在地理上分布的缺陷，以便更好的来研究和逐步促进粮食生产、加工厂和倉庫在地理分布上的完善与合理。例如，东北粗粮大量进关，为了平衡需要，南方細粮又大量出关，形成不同品种的对流現象，从合理运输

的角度來說，这主要是由于粮食生产与消费的分布不相适应所造成的。为了促进粮食生产力的合理分布，近几年来在东北地区大量發展水稻栽培，因而可以逐步改变粗細粮大量进出关的对流现象。又如，在研究小麦和面粉合理运输时，进一步了解了上海加工生产能力过于集中，这样就促使有关部门注意逐步改变上海加工生产能力过多的现象，并在小麦主要产区的河南等地区，按照需要适当發展加工生产能力。

第二、可以促进粮食工作計劃性的提高。粮食分区产销平衡合理运输实质上就是一种有计划、有组织地合理的运输。組織粮食合理运输是以粮食生产、征購、銷售計劃并参照加工生产、儲存等計劃为基础来进行的。因此，粮食分区产销平衡合理运输就意味着把粮食从产地运到銷地的一个全面的、長期的和合理的规划。通过这一规划，就有可能揭發購、銷、加工、儲存和运输等計劃之間不協調的现象，从而推动有关方面逐步加以适当調整，使之臻于合理完善。当粮食分区产销平衡合理运输所規定的合理流向确定以后，在一般情况下它又是多方面必須遵守的一种制度，这样粮食分区产销平衡合理运输就成为粮食从产到銷各个环节之間密切联系、互相配合和提高其計劃性的重要手段之一。

第三、粮食分区产销平衡合理运输对縮短粮食运输在途時間，保証粮食及时供应有很大促进作用。一般地說，粮食能否获得及时供应与运输有很大关系，通常运输距离短，粮食运输在途時間就少，在途的粮食也少，消費者所需要的粮食就能够获得及时供应；反之，运输距离長，粮食在途時間就多，在途的粮食亦多，粮食不能及时的送到消費地区，就会影响供应。

斯大林同志在第 17 次党代表大会上关于联共（布）中央工作的总结报告中說过：“我們有过这样一种事实，就是工業品和

农产品本来不少,但这些产品不仅没有达到消费者手上,反而积年徘徊于官僚主义的迂迴曲折的路上,即所謂商品轉运網中,而不能与消费者見面。很明显的,在这种条件下,工业和农业就失去其扩展生产的任何刺激,商品轉运網就堆滿貨物,而工农群众却落得没有工业品和农产品。結果,虽有大宗工业品和农产品,而全国經濟生活还是陷于解体。”^①这就說明了合理組織粮食运输,是保証及时地滿足消费者需要的一項重要措施。

我国目前粮食生产在地区間、品种間、季节間还存在不平衡的現象,大部分粮食需要經過長途的运输才能够保証国家經濟建設和人民对粮食的需要,根据有关材料計算,每天在运输途中的粮食大約有40—50万吨左右,这就是說有40—50万吨粮食常年在运输途中轉来轉去,不能与消费者見面。当然其中絕大部分的粮食运输是完全必要的、合理的,但是由于組織的不好,不合理的运输或多余的运输也占有一定数量,这一部分就更加延長了整个粮食运输在途時間,影响粮食的及时供应。馬克思曾說过:“縮短流通時間的主要手段是改良的交通。”^②我們今天推行的粮食分区产銷平衡合理运输,在运输制度方面來說,就是一个重大改革,它的主要目的之一就是縮短运输距离,减少中轉环节,从而又快、又省、又好、又安全地完成粮食运输任务。所以說,粮食分区产銷平衡合理运输对縮短粮食在途時間,保証粮食的及时供应有很大促进作用,这在我国目前粮食还不充裕的情况下更有它的重要意义。

第四、可以节省国家运输力和合理使用各种运输工具。粮食的运输絕大部分是依靠交通运输部門的运输工具来实现的,

① 斯大林:“列宁主义問題”,人民出版社1955年版,第601頁。

② “馬克思恩格斯列宁斯大林論交通運輸業”,人民鐵道出版社1956年版,第17頁。

運輸工具不足對完成糧食運輸任務是有重大影響的。這是因為不僅糧食運輸依賴於交通運輸部門的運輸工具，而更重的是糧食運輸占整個國家物資運輸的比重很大。根據有關方面的統計，糧食運輸占整個國家物資運輸的比重如下：

工 具	鐵 路	沿海及長江	內河及公路
國家物資運輸總量	100	100	100
糧食運輸量約為	10	23	40

糧食運輸量如此之大，糧食不合理運輸的存在自然會浪費着國家大量的運輸能力。根據 1953 年統計，僅大米、稻穀、小麥、麵粉四個糧種在全國主要交通幹綫上的不合理運輸，就浪費國家運輸能力達 3 億 9 千多萬噸公里。自實行糧食分區產銷平衡合理運輸後，根據現行糧食分區產銷平衡合理運輸的十個糧種統計，在 1956 年第二季度，僅在鐵路運輸上，由於消除了对流、迂迴等不合理運輸，就為國家節省運輸能力達 2 億 8 千多萬噸公里。在這個基礎上，如果再繼續提高一步，假定說，按全年糧食運輸總量計算，每噸糧食能縮短 50 噸公里，就等於每天可以給國家節省大約 500 個火車皮的運輸能力。這就意味着有可能運輸更多的國民經濟所需要的其他物資。所以說，推行糧食分區產銷平衡合理運輸以消除過遠、对流、迂迴、重複等不合理運輸現象，是節省國家運輸能力的重要措施，這在目前交通運輸緊張的狀況下，更有其重要的意義。

同時，由於推行糧食分區產銷平衡合理運輸，固定了糧食運輸路綫，這就可以更好地運用各種運輸工具，例如通過江海聯運、水陸聯運以及鐵路與水路有平行綫的而採用水路運輸等辦法，就能充分利用和發揮運輸工具的配合作用；短途的運輸盡量利用汽車、馬車運輸，就能發揮地方性的運輸工具，以減輕鐵路

運輸的負擔。

第五、可以節約運輸費用。幾年來，糧食運費開支占糧食商品流通費總額均在40%以上。這個比率所以如此之大，不合理運輸的存在是一個重要因素。因此，目前糧食系統消除不合理運輸，節省運費開支就成為降低商品流通費的重要關鍵之一。聯共（布）第15次代表大會決議指出：“發展全國生產力，需要一種分配資金的方法，能使資金極大部分投于生產領域，而小部分的資金停留在商品運送中。加速資金在貿易中的週轉，除減低雜費開支與加強每個貿易單位的工作外，簡化與縮短商品運輸的道路，並使其不繞彎路，都是解決這個任務的基本方法。”現在事實已經證明，推行糧食分區產銷平衡合理運輸就是消除各種不合理運輸，節約糧食商品流通費用最有效的方法。由於1956年實行了糧食分區產銷平衡合理運輸，不合理運輸的糧食大為減少，過遠運輸已由1955年的200萬噸降低到1956年的100零幾萬噸左右；同一品種同一質量的糧食對流、迂迴、重複等不合理運輸現象，在編制運輸計劃時，都按照糧食分區產銷平衡合理運輸所規定的合理流向進行了調整，這就事先防止了不合理運輸現象的發生。因此，糧食部門1956年的運費水平由1955年的42.68%降低到38.71%，這對扭轉糧食經營歷年虧賠的狀況起了一定作用。

由此可見，推行糧食分區產銷平衡合理運輸對改善糧食部門經營管理降低糧食商品流通費用水平，為國家經濟建設積累資金具有重大作用。

第六、可以節約社會勞動力。各種不合理運輸都包括着對社會勞動力的浪費。這裡應特別指出的是，由於重複裝卸、多余的運輸和基層不合理運輸造成社會勞動力的浪費。目前我國廣大地區尤其在山區和農村交通不便的情況下，糧食以人力運輸

还相当普遍，甚至有的地区还是唯一的运输方式；在车站、码头的装卸工作，绝大部分也是依靠人力。然而随着我国社会主义工业化的迅速发展，不仅城市需要的劳动力感到不足；同时随着农业合作化的迅速发展，基层运输任务和农村运输力不相适应的情况也日益表现出来。因此，克服不合理运输消除重复装卸或多余的运输，借以节约社会劳动力，以满足工农生产需要，就有其现实的重要意义。

粮食分区产销平衡合理运输的实施，对于降低运量、减少重复装卸、节约社会劳动力有很大促进作用。例如，在推行粮食分区产销平衡合理运输后，全国粮食基层合理运输有了迅速的开展，基层粮食运量亦有显著减少。仅根据湖北、山东、安徽、浙江、河南、河北六个省不完全材料统计，1955—1956 粮食年度较上年度基层粮食运量减少达 470 万吨，估算可节约农村运粮劳动力达一亿五千多万人次。这就充分说明推行粮食分区产销平衡合理运输对节约社会劳动力的意义是十分重大的。

此外，由于不合理运输的大量减少，还节省大量装运粮食的麻袋和减少了粮食损耗，这对克服当前麻袋不足和节约粮食也起了一定作用。

综上所述，推行粮食分区产销平衡合理运输，它一方面能保证国民经济中的粮食商品正常流转，以供国民经济扩大再生产和人民生活的需要；另一方面，它又能为国家节约运输力和费用开支，从而给降低粮食成本创造了必要的前提，因此，也就成为增加社会主义资金积累和改善劳动人民物质生活的重要源泉之一。所以我们把它看作是进一步提高社会劳动生产率和改善劳动人民物质生活的一个构成部分，又是国家实行社会主义计划管理方法的一个必要手段和不可缺少的一种措施。

粮食不合理运输的类型及其产生原因

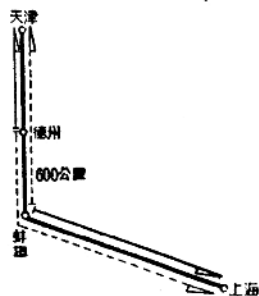
粮食分区产销平衡合理运输对于消除粮食不合理运输是有很大的作用的。在我们未探讨粮食分区产销平衡合理运输的组织原则与方法之前，应该首先了解与研究粮食不合理运输的类型及其产生原因，以便更好的针对粮食不合理运输的具体情况，正确地推行粮食分区产销平衡合理运输制度。

一、粮食不合理运输的类型

几年来，在粮食运输上所发生的不合理运输，主要有以下几种类型：对流运输（包括明显的和隐蔽的）；迂回运输；不正确的交叉运输；不必要的过远运输和过近运输；多余的运输及未能合理使用运输工具的运输等。兹分别说明如下：

1. 对流运输 对流运输包括明显的和隐蔽的两种。所谓明显的对流运输，就是指同一品种的粮食在同一线路上形成对流现象（如图一）；所谓隐蔽的对流运输，就是指同一品种的粮食，在同一线路的不同区段上（如图二）或在不同线路上（如图三）形成对流现象。

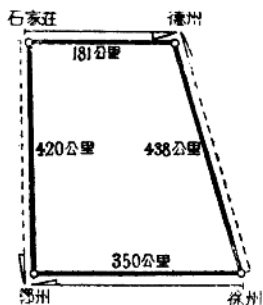
（图一）说明：假定自蚌埠经德州运往天津小麦30吨；又自德州经蚌埠运往上海的小麦也是30吨（如图上虚线所示）。在这种情形下，就产生了德州蚌埠间600公里明显的对流运输。正确的运输应将德州小麦运往天津，蚌埠小麦运往上海（如图上实线所示），这样就可消除对流运输，节约36,000



（图一）

吨公里的运力。

(圖二)說明：假定石家庄和徐州各有 30 吨小麦，而郑州和德州各需要 30 吨小麦。其运输方法有二：第一种，把石家庄小麦运往郑州，徐州小麦运往德州(如圖上虚綫所示)；第二种，把石家庄小麦运往德州，徐州小麦运往郑州(如圖上实綫所示)。这两种运输方法由于供需条件的限制，都存在着



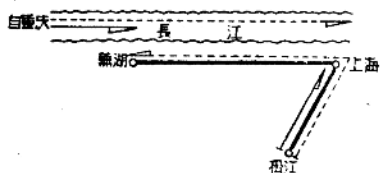
(圖二)

不同区段的隱蔽的对流运输。但在這種情況下我們可以用“吨公里”的計算方法來找出一種比較合理的运输方法：

第一种：自石家庄运往郑州	$420 \times 30 = 12,600$ 吨公里
自徐州运往德州	$438 \times 30 = 13,140$ 吨公里
合計	25,740 吨公里
第二种：自石家庄运往德州	$181 \times 30 = 5,430$ 吨公里
自徐州运往郑州	$350 \times 30 = 10,500$ 吨公里
合計	15,930 吨公里

由此可以得出結論：采取第二种方法是比較合理的，因为它比第一种方法要節約 9,810 ($25,740 - 15,930$) 吨公里的运力。

(圖三)說明：假定在鉄路綫上，自松江經上海运往蕪湖大米 100 吨，而同月或隔月又自重庆用輪船經蕪湖运往上海同等質量的大米



(圖三)

100 吨 (如圖上虚綫所示)。这样就产生了蕪湖上海間不同綫路 (此处指長江与鉄路) 隱蔽的对流运输。正确的运输是把重庆的

着的，尤其是隔月对流的現象最为严重。从圖四中我們就可以看出 1953 年(全年度)关内小麦运输的一部分对流情况。

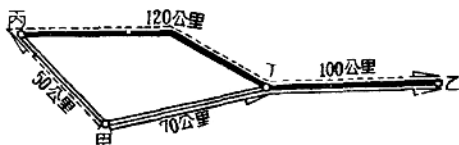
对流运输所造成的运力和运费的损失比任何不合理运输都要严重，因为这种不合理运输，有时要使粮食在运输路线上白白地运行双倍的路程。从圖四中我們就可以看出，1953 年小麦在大同与太原間、咸陽与蘭州間、常州与济南間、昌黎与北京間等处發生严重的对流現象。圖四中所指出的对流只是明显的对流一部分，实际上当年全国所發生的对流等不合理运输，仅小麦一項就有 37 万 5 千多吨，浪费的运力与运费是十分惊人的。这种現象在 1955 年也还是严重存在的，例如：1955 年 2 月間粮食部門曾經將內蒙的玉米运往汉口，而 4 月間又將四川的玉米經汉口轉运山东，6 月間又將陝西的玉米运往北京。仅这一項相互对流的結果，就浪费了运力 1,050 万吨公里，浪费了运费 9 万多元。1,050 万吨公里运力的损失，就等于 350 个 30 吨車皮在鉄路上空駛了 1,000 公里。这个损失是何等的重大！

2. 迂迴运输 迂迴运输通常發生在起运点与到达点之間，有兩条以上不同綫路可以采用时，而未采取最短的路线。这种情形，有时又与隱蔽的对流运输相似，所不同的只是迂迴运输往往是在一个起运点和一个到达点之間，而錯走了“<”形或“弓”形等的弯路。这种不合理运输不仅在交通干綫上會發生（如圖五），在基層粮食向交通沿綫集中的运输上也最易發生（如圖六）。

（圖五）說明：假定江西省从向塘站發运大米到河南省商邱站。第一种运输路线是：自向塘經杭州、上海、南京、徐州运到商邱，全程 1,695 公里（如圖上虛綫所示）；第二种运输路线是：自向塘經株州、武昌、郑州运到商邱，全程 1,575 公里（如圖上实綫所示）。在这种情形下，如果采用了第一种綫路，那就造成了

迂迴運輸，因為它是走了彎路而比第二種綫路要多走120 (1,695-1,575)公里。

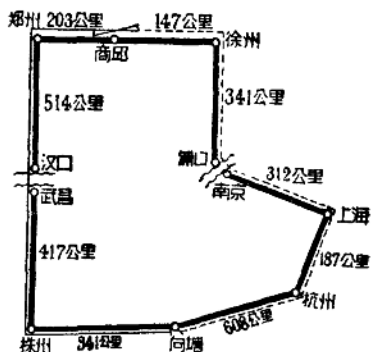
(圖六)說明：假定公路綫上的甲地有玉米30噸要運往鐵路綫上的乙站(無公路直通)，因此必須將甲地玉米向鐵路集運，距離甲地較近的有丙、丁兩個車站。第一種運輸方法是把甲地玉米集中到丙站再運往乙站(如圖上虛綫所示)計8,100噸公里 $[(50+120+100) \times 30]$ ；第二種運輸方法是把玉米集中到丁站再發往乙站(如圖上實綫所示)計5,100噸公里 $[(70+100) \times 30]$ 。採取第一種運輸方法在公路上雖少走了20公里，但在鐵路上卻多走了120公里，合計浪費3,000噸公里 $[(120-20) \times 30]$ ，因此，採取第一種運輸路綫是很明顯的不合理運輸。



(圖六)

几年来，迂迴運輸也是糧食運輸中一種比較嚴重的不合理運輸，所造成运力與運費的浪費也是很大的。從下圖(圖七)中我們就可以看出，1953年(全年度)大米在東北地區一部分迂迴運輸的嚴重情況。

從圖七中我們可以看出1953年(全年度)大米在東北地區



(圖五)

附註：過江按100公里計算。