



县乡短途运输工作组织

李中豪·陈书敏·李金海·李德贵

人民交通出版社

县乡短途运输工作组织

县鄉短途運輸是整个運輸体系的組成部分，对发展農業生產，加強城鄉之間、工農業之間的联系有着重要的作用。中央提出以農業为基础、以工業为主导的发展国民經济总方針以后，短途運輸更受到交通系統和有关部門許多同志的重視，大家都在認真地研究这方面工作，以便更好地支援農業。本書介紹了当前县鄉短途運輸的基本結構和組織領導，運輸合作社和農村人民公社的運輸工作組織以及其他几个有关的問題。書中概括了作者所了解的各地的情況，并对一些方針、政策和具体业务工作提出了很多研究意見，可供县鄉短途運輸从业人員、各级短途運輸管理人員及有关同志參考。

县乡短途運輸工作組織

郝汝震 伏书林 金欽蕪 等編著

*

人民交通出版社出版

(北京安定門外和平里)

北京市書刊出版业營業許可証出字第〇〇六号

新华书店北京发行所发行 全国新华书店經售

人民交通出版社印刷厂印刷

*

1965年1月北京第一版 1965年1月北京第一次印刷

开本：787×1092 1/32 印张：2 1/2

全書：61,000字 印數：1—12,000册

統一書号：15044·4426

定价(科四)：0.30元

前 言

一九六二年九月，党的八届十中全会指示各行各业的工作要轉移到以农业为基础的軌道上来以后，县乡短途运输工作深受交通部門和其他有关同志的重視，許多同志希望知道一些这方面的具体情况，因此，现将我們所了解到的一点情况和一些肤浅的心得写出来供大家参考。由于县乡短途运输涉及的問題很多，除运输工作組織外，尚有小型港口、車站装卸工作組織，县乡道路的建設、养护和支流小河的开发、利用与維護，运输工具的选型、制造和保养維修等問題，而我們的业务水平有限，又受到其他条件的限制，在这本小册子里不可能一一論述，而只談到其中运输工作組織部分。这里所写的一些情况和看法可能有不少欠妥和錯誤之处，希望同志們給予指正。

郝汝震 伏书林 金欽蕓
张化波 俸月珍

目 录

第一章 县乡短途运输的地位·····	3
第二章 县乡短途运输的基本结构·····	4
第一节 陆运三线运输·····	5
第二节 水上短途运输·····	5
第三节 物资集散点·····	6
第四节 县乡短途运输的衔接·····	7
第三章 县乡短途运输的组织领导·····	12
第一节 县级交通管理机构·····	12
第二节 交通管理站·····	14
第三节 航运管理站(所)·····	17
第四节 关于县级交通运输综合平衡工作·····	24
第四章 运输合作社运输工作组织·····	26
第一节 运输合作社的建立与发展·····	26
第二节 运输合作社的组织系统·····	30
第三节 运输合作社的运输生产计划·····	35
第四节 运输合作社的货源组织工作·····	42
第五节 运输合作社的调度工作·····	54
第六节 运输合作社的劳动报酬形式·····	74
第五章 农村人民公社运输工作组织·····	75
第一节 公社运输队伍的形成及其性质与任务·····	75
第二节 公社运输队伍的组织形式·····	77
第三节 公社常年运输队的经营管理·····	79
第六章 县乡短途运输工作中的几个问题·····	85

第一章 县鄉短途運輸的地位

交通運輸是农业和工业生产在流通过程中的繼續，是国民經济不可缺少的一个組成部分。县乡短途運輸是交通運輸联接农业和工业、城市和乡村、生产和消費的最基层环节。在党的以农业为基础、以工业为主导的发展国民經济的总方針指导下，各行各业都来大力支援农业，县乡短途運輸队伍就成了交通運輸部門支援农业的最前哨。这一地位决定了它的发展方針必須以农业为基础。随着农业生产的发展，社会主义城乡之間的物資交流将日益增加，势必要求县乡短途運輸相应发展并进一步發揮积极的作用，以保証物資運輸暢通。

我国是个地大物博的国家，但是旧社会遺留給我們的是貧穷和落后。解放以来，在党和政府的正确领导下，依靠全国人民的积极努力，国民經济有了飞跃的发展。与此同时，交通運輸业亦相应有很大发展。但在目前阶段，汽車、輪船等現代運輸工具只能担负干綫運輸和长途運輸，县乡短途運輸仍主要依靠木帆船、簰筏、畜力車、人力車、馱畜等民間運輸工具来担负。从过去几年的情况看，民間運輸工具完成的貨运量，約占地方总运量的百分之六十以上。因此，目前县乡短途運輸的地位，主要由民間運輸工具的作用来体现的。

我国的民間運輸工具数量很大，它在解放战争时期和社会主义建設时期都曾發揮过很大的作用。特別是1958年以来，县乡短途運輸的任务非常繁重，我們依靠了这支数量多、分布广的民間運輸队伍，胜利地完成了物資運輸任务。在今后相当长

的时期內，民間运输业仍将是短途运输中的一支重要力量，这支力量組織得好与不好，都将直接影响到县乡短途运输在国民经济发展中应起的作用，同时也是交通运输部門能否更好地支援农业的关键。

第二章 县鄉短途運輸的基本結構

县乡短途运输是指从农村人民公社的生产队到县城、汽车站、码头之間的运输。参加这一运输的队伍主要有两支，一支是专业民間运输队伍，另一支是农村的副业运输队伍。在专业民間运输队伍中，现阶段百分之八、九十是集体所有制的运输合作社，其余部分是全民所有制的运输公司和供销社、粮食等物资部門自有的运输力量。在农村的副业运输队伍中，大多数是生产队的运输队，只有少数是公社、生产大队所有的运输队。

专业民間运输队伍和农村副业运输队伍，由于所具备的条件和所处的地位不同，担负的任务就不相同，服务对象和服务方式也不一样。

专业民間运输队伍主要担负流通过程的物资运输任务，因此它除了为农业服务外，还要为工业、商业各个部門的短途运输需要服务。

农村副业民間运输队伍主要为农业生产服务，为田间运输服务，为人民公社、生产大队、生产队本身的物资运输服务，保証完成运送公粮和国家统购物资的任务。在农闲季节也可以参加流通过程的运输。为保証运输秩序，农村副业运输队伍在参加流通过程的运输时，須由县乡交通主管部門統一組織与安排。

专业运输队伍与副业运输队伍虽然有分工，但必须密切配合。因此，在县乡短途运输工作中，必须正确设置物资集散点，做好专业运输队伍与副业运输队伍的运输组织与衔接工作。只有把它们组织成为一个有机的整体，才能更好地完成短途运输任务。

第一节 陆运三线运输

在整个短途运输中，参加陆上运输的有汽车、畜力车、人力车、驮畜和人挑、背负等。由于运输工具的性能和所属关系不同，在物资流通的渠道中，陆上短途运输就形成了自然的分工。目前各地一般是分为一线、二线和三线。处在最基层的从生产队到物资集散点之间的运输，称为陆上短途运输第一线，主要由人民公社、生产大队和生产队的副业运输队伍担负；从物资集散点到县城、汽车站、港口、码头之间的运输，称为陆上短途运输第二线，主要由专业民间运输队伍担负；县以上的公路干线运输，称为陆上短途运输第三线，主要由汽车担负。

陆上短途运输虽然形成了自然的分工，但在农事间隙或农闲季节里，农村的副业运输力量往往出来参加第二线的运输；而在农忙季节，为了支援农业生产，专业运输工具又要下乡，将农业生产或生活上急需的物资送到农村人民公社、生产大队或生产队。因此，这种分工不能够截然划开，而是根据交通的条件、运力的分布以及货物的流量、流向等实际情况协作配合的。

第二节 水上短途运输

参加水上短途运输的运输工具，有轮船、小马力机动船、木帆船、簰筏等。目前数量最大的是木帆船。

4. 物資集散点是根据經濟区域和供銷渠道确定的合理运输渠道設置的，因而密切配合了物資部門的儲运工作需要。

县境內物資集散点的位置和数目，一般是根据当前的、經常性的运输需要設置的，因此不可能是一成不变的，当运输需要情况改变时，可能根据具体条件有些調整。

第四节 县乡短途运输的衔接

县乡短途运输，是水运、陆运、专业运输和副业运输的綜合性运输。除极少数物資外，都要通过几种运输工具的接运。为了加速物資的周轉，縮短物資的运到期限，必須做好县乡短途运输的一、二、三綫之間、专业运输与副业运输之間、各种运输工具之間的衔接工作。目前短途运输中的衔接工作，主要是中轉、联运业务。

1. 中轉是根据物資部門提出的委託，接受委託的运输部門（有的是县交通局，有的是交通管理站或航运管理站，有的是运输公司或运输合作社）代替物資部門联系中轉港、站（有的是交通管理站或航运管理站）办理貨物提取和託运中轉等工作。

2. 办中轉业务是承运单位的一种服务工作。它通常有两种形式：一种是双方簽訂委託合同；另一种是由委託人填送委託书，由承运单位提出书面委託。这两种形式，都明确了代办中轉的責任和范围。

3. 办中轉的貨物，物資部門在向承运部門提交月度貨物託运計劃时，要向承运部門声明。承运部門在批准託运計劃后，将中轉計劃抄送中轉港、站，以便接轉单位安排接运的船舶、車輛及裝卸計劃。必要时，物資部門也可填写代办中轉委託书，直接到中轉港、站，請中轉港、站代为办理中轉手續。中轉

港、站收到委託書或起運部門的通知后，及時向下一接運部門提交要車、要船計劃。中轉港、站當貨物運達后，要負責代辦中轉貨物驗收，並辦理託運手續，代替物資部門將貨物裝妥后運出。

代辦中轉業務的單位，必須建立責任制度，明確各方面的責任。特別應重視貨物的交接手續，交接雙方應有交接清單。目前縣鄉短途運輸交接清單的形式很多，在水運方面，交通部於1958年10月28日頒發的水運貨物票據規則中已作了規定。這種貨物交接清單，對於民間運輸工具的木帆船也是適用的（式樣如表1）。

聯運是統一計劃使用兩個單位以上的運輸工具，起迄點根據一張票據，由第一個承運單位移交給第二個承運單位，不需要物資部門參加或進行中轉委託而完成物資運輸的一種運輸方式。我國自解放以後，即積極開展聯運業務。目前已經組織起來的，從運輸工具分有：水陸聯運、江海聯運、江河聯運、江海河聯運以及汽車和馬車的陸上二、三機之間的聯運等；從聯運方法上分，因換裝情況不同，可分換裝和不換裝兩種（一般的聯運都是在換裝地點，由第一承運單位的運輸工具將貨物換裝到第二承運單位的運輸工具上。目前江河聯運中有採用駁船裝載聯運物資到達換裝港后，不經過換裝，而用原駁改換第二個承運單位的拖輪拖到目的港，叫作換拖不換駁的聯運）；從聯運貨物上分：有一種物資的聯運，有數種物資的聯運，在一條線路上把所有的物資都組織聯運等。以上各種類型的聯運，一般是經過參加聯運的各有關單位共同協商簽訂聯運合同，有的是在各級交通主管部門的領導下組織起來的。

聯運是一項細緻複雜的組織工作。這些工作主要集中在兩種運輸工具的聯接地點，一般稱換裝點。換裝地點在陸運的

二、三綫組織联运时，是汽車站；在水运与陆运組織联运时是港口。組織联运时，必須加强換裝港、站的貨載分配、換裝交接、裝卸作业等方面的协作配合。因为各种运输工具的性能、特点各有不同，各有一套适应自己运输工具的規章制度，在实行联运时，就要求相互适应。一般采取联合办公的办法，把双方的工作人員、技术設備統一組織起来，便于随时了解各方面情况，协作調度。在运输組織上，采取定貨源、定綫路、定車船、定人員、定裝卸力量、定時間等几定的办法，这样不仅調度方便，同时各裝卸点也便于事先准备好充足的貨源，安排好裝卸力量，消灭或減少待裝、待卸等浪費运力的現象。

做好联运計劃是做好两种运输工具的啣接協調的一个重要环节。在县乡短途运输中，联运計劃由县交通局編制下达；有的地方由航运管理站編制下达。联运計劃必須及时下达，否則就会影响計劃的执行。联运計劃下达后，参加联运的单位要配备足够的运力按計劃接运。否則，由于两种运输工具的載重量大小不一，如果在時間、載量上啣接配合不好，就会造成联接点的堵塞，物資的积压，运输工具的浪費。

根据各地举办联运工作的經驗，凡是只經過两个管理单位所轄范围内的联运計劃，直接向起运点管理单位提送并抄給接运单位。各运输企业在編制运输計劃时，应尽先安排联运物資的运输，将联运計劃納入月度运输計劃之内，保證执行。

联运双方都要优先对待联运物資，才能保證联运計劃的實現。在計劃执行过程中，双方对联运物資尽可能实行定車、定船、定綫路的几定运输，使計劃不变或少变。如因本单位有特殊情况不能不变动月度計劃时，也应考虑先变动联运物資以外的运输任务，力求不变动联运物資，以免对方（参加联运的单位）遭受不应有的損失。

为了使联运物资均衡到达，便于下一运输单位接送，联运双方都应对到达港、站物资数量的最高额与最低额进行协商，尽量做到每隔一天或两天到达一批，使联运物资随到达随接运。

为了保证均衡发运联运物资，要加强与物资部门的联系，必要时可以派专人联系，及时掌握情况，随时电告换装港、站，以便按计划衔接。至于计划外物资，必须征得接运方及换装港、站同意后，才能发运，避免打乱原联运计划。

办好中转、联运业务，根据一些地区的经验，应做好以下几项工作：

一、设立必要的机构，这是开展中转、联运业务的措施之一。一般在车站、码头、航运管理站、交通管理站指定专人办理中转、联运业务。根据形势发展的需要，在主要中转、换装港、站可以单独设立联运站，并在县境内各主要货物集散地派出工作人员，以进一步调整和摆布好现有运力，做好支线、支流与干线之间的组织工作和联接运输，使它更好地适应城乡物资交流的需要。

二、加强服务观点，提高运输质量。这是运输工作的基本要求，也是办好中转、联运业务的前提。必须从便利物资部门出发，不断扩大服务项目，开办代办货物的联接、送达、打包装箱等服务工作。对运销农村的零星物资，还应代替物资部门验收物资的规格、包装、数量、品种，对已破损的应予整理修补，并主动帮助物资部门解决工作上的困难。

在县乡短途运输中，交通运输部门对经常性和季节性的大宗物资单位，采取驻点受理託运的办法；对当地的主要物资部门登门受理託运；对外埠的物资部门，用书信託运的办法。此外，交通运输部门还应采取轮流值班制度，以便利物资部门及时办理託运手续。这些做法，不仅符合多环节联接运输的要

求，避免物資損耗及差錯，而且在節約人力、物力、財力等方面也起了顯著作用。

三、不斷擴大中轉、聯運業務範圍。擴大中轉、聯運的業務範圍，可以更好地促進城鄉物資交流。縣交通局、航運管理站、交通管理站和運輸企業要經常與物資部門研究，摸清產、供、運、銷情況，根據積累的經濟資料和運輸資料，開展經常性的貨源組織活動，擴大中轉、聯運業務。在組織聯運貨源時，除了貫徹各種合理流向規定外，還應根據貨物性質、包裝、運送要求等情況，為物資部門精打細算，採取比運輸質量、比縮短運距和運輸期限、比減少環節、比節約費用的方法，慎重選擇經濟路線，並與有關的中轉換裝港、站進行經常的業務聯繫，以進一步作好聯運銜接工作。

第三章 縣鄉短途運輸的組織領導

第一節 縣級交通管理机构

縣一級的交通管理机构負有組織與領導縣鄉短途運輸工作的任務。它既直接指揮縣以下的交通基層組織從事運輸生產和交通建設，又要安排組織縣境以內和縣與縣、縣與專、縣與省之間的物資運輸任務；它既要組織領導第一綫運輸，直接管理第二綫運輸，還要做好與第三綫運輸的密切銜接。因此，它的工作是面廣而繁重的。在貫徹以農業為基礎、以工業為主導的發展國民經濟的總方針後，交通工作開始轉向農業軌道上來，它的作用顯得格外重要。全國各個部門，各個行業都在大力支援農業，有關支援農業的物資以及由農村輸出的農副產品、土特產品，大部分都要通過它來組織運輸。

为了加强县乡短途运输，积极支援农业和活跃城乡物资交流，当前必须建立与健全县一级的交通管理机构，充分发挥它的作用，以适应客观形势发展的需要。从交通运输工作转向以农业为基础的轨道上来的要求，并结合各地区的经验，它的职能范围一般说来，要掌握下列几项主要工作：

一、负责管理全县的地方性的交通工作，贯彻执行党和国家关于交通运输的方针政策和上级机关的指示、规定等；

二、根据本地区工农业生产发展的需要，对县境内交通运输事业进行全面规划；

三、综合平衡本地区的运力与运量，组织领导机关、厂矿、企业（包括农村副业车船）的各种运输工具参加流通过程运输，并密切交通部门与物资部门的关系；

四、编制运输计划及基本建设、物资供应、劳动工资的年度计划和统计报表；

五、对在本地区的省属交通运输企业、事业单位的工作组织监督检查，并积极支持他们完成计划任务；

六、负责领导所属交通运输企业、事业单位运输工具的保养、维修工作，统一安排维修力量，制定维修计划，对维修所需物料进行申请、分配和监督使用；协同有关部门，在交通要道组织设立车马店、食宿店、马掌炉、兽医站等，为农村运输服务；

七、负责管辖范围内的道路、航道、渡口、桥涵的修建、养护、管理及河旁、路旁的绿化工作；

八、维护运输秩序，管理运输市场，监督和检查车船、道路、渡口、航道的安全状况和运输质量，并会同公安部门组织社会性的宣传教育，保障交通安全；

九、领导民间运输合作组织，巩固集体经济；领导所属交

通運輸管理站和航管站，並幫助他們不斷提高管理水平；負責對交通運輸從業人員進行政治思想教育，關心他們的生計福利。

為了做好以上的工作，縣一級交通管理機構，以單獨設立交通局（科）專門管理交通工作為好。人員編制要力求精干，運輸任務繁重的地區可以多配備一些，運輸任務比較少的地區，人員配備就可以少一些。

運輸生產任務繁重而又經常的縣，根據各地經驗，除了成立交通局以外，還可以設立交通運輸委員會（或運輸指揮部），以便與有關部門共同研究安排有關交通運輸的重大事宜。交通運輸委員會（或運輸指揮部）在縣人委領導下，由主管交通的副縣長負責具體領導，並由農業、商業、供銷、糧食、手工業、交通和省屬交通運輸企業、事業的駐在單位等參加組成。它的任務是：定期召開會議，討論交通運輸計劃，綜合平衡運力與運量，研究改善運輸管理與分工，協調運輸部門與物資部門的關係。

縣交通局（科）為了便於領導和布置工作，許多地區的經驗證明，要在縣境以內適當地點，根據需要設立交通管理站或航管站，以加強組織管理工作。為了精簡機構，在水網地區可以只設置航管站，兼管陸上交通運輸工作；陸運為主的地區可以只設交通運輸管理站，兼管水上交通運輸工作。

第二節 交通管理站

交通管理站，是組織好縣以下農村短途運輸的一項重要的組織保證。由於它位於交通運輸戰綫上的最前哨，有關農村交通運輸工作都要通過它加以組織管理，因而成為交通運輸部門不可缺少的、最基層的一級行政管理機構。近一、二年由於行