

貿易組織與技術參考資料

〔運輸部分〕

中國人民大學貿易組織與技術教研室

一九五三年 北京

目 錄

新中國的公路運輸事業	朱田順	一
前進中的內河航運事業	河運總局	一一
三年來東北鐵路運輸的發展	季遜華	一七
華東海運工作的新面貌	姜 遠	二六
社會主義運輸計劃	卡里茨基	三三
爭取鐵路貨運的進一步合理化	科爾德馬索夫	五五
蘇聯商業的汽車馬車運輸計劃	奧布洛瓦茨基	七五

深入貫徹運輸為商品流轉服務.....石學.....一〇三

加強運輸工作，開展物資交流.....華北區聯運公司王英等.....一〇九

組織落後交通工具，強化城鄉物資交流的運輸力量.....沙塵.....一一三

怎樣適當的使用鐵路運輸力.....于爾年.....一一七

充分利用水上運輸.....『東北日報』專論.....一二一

進一步使用船舶運輸力.....任志傑.....一二六

*

*

*

一切與運輸有關部門必須協力加強鐵路運輸計劃性.....『東北日報』專論.....一三一

加強合作社運輸計劃工作.....安翰華、高文保.....一三七

為運輸上的增產節約而奮鬥.....安翰華.....一四三

儲運工作在經濟核算上的作用.....中鹽儲運科.....一五〇

從兩條運輸路線看合作社直線運輸.....王昊天、張治昇.....一五五

端正煤炭流向，縮短運輸里程.....朱希朱.....一六〇

東北區百貨系統推行『一次運輸制』的經驗.....儲運局運輸科.....一六五

依靠職工，精打細算，降低運輸費用.....中南區百貨公司通訊組.....一六九

降低商品流轉費中的運輸費用	賀名崙、張以寬	一七三
怎樣計算煤炭的火車運輸損耗	王武林	一七七
爲消滅儲運事故而鬥爭	華東貿易部儲運處	一八一
對如何消滅運輸事故的幾點意見	李東堯	一八七

附錄：運輸須知

第一章 運輸計劃	一九一
第二章 辦理鐵路貨物運輸須知	二〇〇
第三章 貨物裝載	二一七
第四章 裝卸工作及押運人	二二四
第五章 運雜費及罰款	二三一

新中國的公路運輸事業

朱田順

一

三年來隨同祖國各個戰綫上的偉大勝利，人民公路運輸事業在共產黨和各級人民政府的領導及廣大職工努力下，同樣的也獲得了很大成績。解放後，人民公路運輸事業不僅擺脫了對帝國主義的依賴，建立了自己的新的人民運輸事業；而且還創辦了在新民主主義階段運輸事業中不可缺少的輔助作業——新的聯運業務。無論汽車運輸和聯運，在祖國經濟、政治、文化建設上，都起了一定的作用。

二

汽車運輸是長於短途小量及帶有時間性的運輸，在他種近代運輸業不發達的個別地區內也

担負着幹綫運輸。它是一種面的運輸工具，富有機動性與深入性的特點，有廣闊發展的前途。在恢復與發展過程中，三年來，獲得了以下的成就：

(一) 根據各地經濟、政治、文化發展的具體要求，建立了廣大的營業站點，開闢了許多新的營業路綫。根據一九五二年上半年不完全統計，全國國營汽車運輸業已建立站點一、五七二個，比一九五〇年增加百分之六一；營業路綫達一一九、五九七公里，比一九五〇年增加百分之九一點二五，比之國民黨統治時期增加百分之二八〇點一，在營業路綫中班車路綫佔半數。這些點綫的增加說明了人民汽車運輸事業正在迅速發展，並逐步深入到其他近代運輸工具所不能達到的廣大農村。以華北區營業路綫為例，與鐵路平行里程，兩年中減少了百分之五〇，而作為鐵路與內河的『微血管』的新的營業路綫則大大增加起來。由於新的運輸點綫的大量增加，國營汽車的運輸量也在不斷增加着：一九五一年比一九五〇年增加了百分之七五點五，一九五二年上半年雖因全國開展了大規模的『三反』『五反』運動，使業務受到了一時的影響，但仍比一九五一年同期增加百分之二六點八。有些班車除定時載運旅客外，更注意了人民在文化上的需要，如貴州省運輸公司與新華書店及新黔日報社訂立了長期合約，負責承運發行各地的書報，供給廣大農村以精神食糧。在擴大點綫工作中，區省兄弟公司之間也注意了互相連接、便利行旅，陸續開辦直達班車，如北京與承德間的班車已於今年六月開始通車，獲得承德人民的熱烈歡迎。

我們還注意了各條線路的具體情況和沿綫鄉鎮的『逢集』日期，根據客貨流量有計劃地安排班次和聯絡其他運輸工具，採用輪迴運輸的辦法克服空駛（如湖南組織了中常德至安江，安江至衡陽，衡陽至邵陽，邵陽至長沙，長沙至常德的大輪迴），以及用連續調車的方法解決綫路短、車日行程低的問題（如山西晉南分公司把各條短的綫路結合，實行連續調車，延長車日行程）。在班車站設有候車室，以便旅客休息；利用候車時間對旅客進行安全、時事等宣傳教育；京津綫有些站還利用候車時間對農民旅客用速成法教他們識字。

（二）國營汽車運輸企業，接收初期面臨着許多困難，如組織臃腫，人員龐雜。據九個運輸職工人數與完好汽車比較，平均每車養六點八人；貴陽接收的攤子平均每車養七點四人；天津僞第八運輸處生產人員一〇六人，而管理與勤雜人員達二一〇人，各處所接車輛都是破舊不堪，半數不能行駛。如天津接收了二二九部車，能行駛的僅四二部；張家口接收了一五〇部，能行駛的僅三九部。所接管的材料大都是呆廢料，熱門材料很少，西北區所接管的百分之九五都是呆廢料。此外，還有燃料缺乏，道路年久失修等困難。經過全體職工的努力，用發展事業的辦法，克服了人員衆多的困難。三年來，不僅沒裁員減薪，而且比國民黨統治時期增加了從業職工一倍以上。同時用整修舊廢車輛辦法把大批死車變為活車，增加了運輸力量。據不完全統計，截至一九五二年上半年共整修舊廢汽車三、五〇〇輛。用就地取材把汽油車改裝瓦斯車的辦法，解決了燃料的困難，據不完全统计，截至一九五一年底共改裝各式各樣的瓦斯車

四、一七二輛。此外，還利用廢料，自製配件研究代用品等方法，克服了某些材料供應上的困難。總之，國營汽車運輸業是在不斷和困難作鬥爭中求得進步與發展的。

(三) 汽車運輸企業經過民主改革，實行負責制，統一技術標準與主要定額，改進了經營管理，使效能逐年提高。據不完全统计：一九五二年上半年車噸產量比國民黨統治時期增加百分之三三點六；比一九五〇年增加百分之一九點九；比一九五一年增加百分之二點五。燃料消耗，每公升汽油行駛公里數比國民黨統治時期增加百分之五六點七；機油行駛公里數比國民黨統治時期增加百分之二三三；輪胎使用壽命比國民黨統治時期提高百分之二〇八點八七；引擎總成大修後行駛里程，比國民黨統治時期延長百分之一九三點九；運費則由於成本降低及貫徹『低利多運』運輸政策結果，大大減低了。以一九五二年七月份與一九五一年末運價作比較：西北區各綫小均客運降低百分之二〇，貨運降低百分之二八；西南區四川省汽油車客運降低百分之三五點一，貨運降低百分之四四點一；貴州瓦斯車客運降低百分之四一，貨運降低百分之六七；華東區山東汽油車客運降低百分之七點九，貨運降低百分之二三點四；福建汽油車客運降低百分之一六點七，貨運降低百分之二〇；華北區有些路綫瓦斯車貨運降低百分之三二點八；冀東汽油車客運降低百分之一八，貨運降低百分之一三；廣西汽油車客運降低百分之三三，貨運降低百分之四六。

在改進經營管理上，加強了基層生產小組的工會及民主管理的工作，發揮了小組在生產中

的作用。並通過生產競賽運動，培養了大批勞動模範，如安全行駛司機劉寶山（上海公安）、田啓明（河北）、黃應修（寧夏）、修車模範王仲林（天津）、夏中正（山東），以及創一車核算制的模範司機高振邦等。

其次，推行了車務負責制，改變了勞動組織，提高了生產效能，為實行經濟核算制打下了基礎。

（四）各地國營汽車運輸企業，按照共同綱領的精神，加強對私人汽車運輸事業的組織與領導，提高他們的經營積極性，穩定了運輸秩序。一九五一年各地用編隊編組或聯營社等形式組織起來的私人汽車數量，佔私人汽車總數百分之四七點五；一九五二年上半年達到百分之六六點九。由於組織起來的結果，不少私營汽車擺脫了私人車行的高額剝削，加強了車輛的修理保養，提高了車輛質量，運價亦趨於穩定，並使廣大私營車輛也能有組織地參加國家大規模運輸。如湖南省在某次緊急運輸任務中，全省私營汽車在一天半時間內，集合到指定地點，一天行車七四、六五七車公里，完成了運輸任務。

三

聯運業務的任務，主要是擔負組織落後運輸工具與組織農村分散貨源，以及在多種運輸工

具之間互相聯結的轉運業務。在目前我國小農經濟、手工業、私營經濟及分散落後的運輸工具還佔很大比重的情況下，聯運事業有着廣闊的發展前途。因此它也受到各地黨、政府和人民的重視與支持，廣大聯運業務的職工兢兢業業地從事着這一工作。

聯運業務是一種新興的業務。三年來，聯運業務是從無到有發展起來的。到一九五二年上半年全國聯運站點已有一、二一八處，較一九五〇年增加百分之四八八，所組織的運量達八、七五二、九二六噸，較去年同期增加百分之二七二。在發展過程中，方針任務也在不斷地明確與端正。如浙江聯運公司在總結他們的經驗時，曾經很深刻地指出了這一點，他們說：『我公司初成立時，幹部思想不明確，祇和鐵路營業所、交通公司搶生意，造成國營運輸企業陣營內相互間的矛盾；同時，也使別人看不出聯運公司有什麼特殊作用。以後我們認識到：祇向鐵路或公路發展，顯然不是聯運業務的方向。因而轉向農村發展，到出產地組織貨源，向運輸的空白地區開闢新路線。例如我公司在長興的泗安，安吉的梅溪，江山的賀林，嘉興的下田廟等地建立聯運站，不僅在農村中開闢了廣大的貨源，組織了分散的落後工具，同時也顯出了聯運工作的特性，扭轉了過去認為聯運公司是可有可無的看法。』在城市中開展這一業務，同樣要掌握這一精神，發揮聯運業務的特殊作用。因為聯運業務是一種運輸輔助作業，是一種組織運輸的機構，不可能孤立的發展。

我們對於組織羣衆落後運輸工具，發揮潛在運輸能力，也有了一定的成績。據一九五二年

上半年不完全统计：全國膠輪大車組織了百分之三二；鐵木輪大車組織了百分之四；不少省份的聯運並和廣大的木帆船發生了密切的業務關係，有些則直接組織了部分木帆船。這些羣衆落後運輸工具組織起來之後，運輸效能提高了，促進了城鄉的物資交流。今年河北唐山聯運分公司在榆林縣駐曹營一帶組織了馱子一三〇頭，進行互助運輸，以前一人趕一頭，現在一人趕五頭，這些馱子把山區物資駁到駐曹營，再用馬車運到秦皇島和山海關，換回必需品。據三個村三個月不完全统计：共輸出土產一、二八六萬斤，輸入糧食、鹽及其他工業品三五、六〇〇餘斤。河南聯運公司組織馬車到朱陽公路，運出當地土產，運入工業品，羣衆看到馬車興高彩烈，有的把辦喜事的饅饅給車戶吃，表示歡迎。而且，還帶動了牛車參加運輸。羣衆運輸工具經組織後（由分散到集中），就要有計劃地連接起來，配合各種近代化工具，擔負大規模的運輸任務。如浙江的陳糧、春蘭、茶葉等都是經過竹筏、手車、木帆船、汽車、火車等幾種工具結合完成的。祖國幾項大規模建設事業如治淮、荊江分洪等，都有聯運公司所組織的羣衆運輸工具參加。

組織羣衆運輸工具必須經過深入動員貫徹自覺自願的原則，根據具體情況，有準備有步驟地向合作化道路發展。條件不成熟時，則採用由聯運公司設立停車場及服務站的方法進行初步組織。爲了鞏固組織，在已組織的車輛中貫徹民主領導，並逐步訂立車戶與聯運公司間的集體合同。對於副業車輛的組織，貫徹運輸與生產結合的原則。

聯運業務在組織貨源方面的深入性對城鄉物資交流也有很大作用。有些聯運公司深入到運輸力缺乏的山區及少數民族區去組織貨源，促進了物資交流，改善了當地人民的生活。如河北聯運深入到涞源山區，組織當地土產，用馱子運到王安鎮，再用馬車運到易縣，然後轉裝汽車運到高碑店，經火車輸出；該區所屬工業品也經這一路綫運入。今年半年來共輸入物資一二〇萬斤，輸出四六〇萬斤。涞源過去一斤食鹽二、五〇〇元，現在一、二四〇元；白麵過去每斤二、二〇〇元，現在一、八〇〇元；白市布每尺過去三、二〇〇元，現在二、九〇〇元；煤油每斤也由一二、〇〇〇元落到六、四〇〇元。土特產收購量也顯著提高，如今年上半年藥材收購量較去年提高十七萬斤，木板收購量增加一百五十萬斤。河南、山東、皖北等地亦均有類似例子。許多聯運公司在組織貨源中貫徹為貨主服務的精神，替貨主解決困難。如華東、華北等地聯運機構在當地物資交流大會中的服務，解決了貨主運輸中的困難，促成了交易。有些地方還為貨主選擇經濟路綫，替貨主解決運輸過程中的各種具體手續，節省了他們的人力物力。

聯運業務對舊的代理行店也起了改造與影響的作用。舊社會所遺留的不少代理行店，存在高額的封建性的中間剝削，解放後他們仍在從事吃運價及抽取高額手續費的勾當。各地聯運公司成立後，改造了一些真正為運輸服務的機構（如農村中的車馬大店及城市某些正當的轉運行業），淘汰了一些為非作歹的代理行店。這項改造工作是很艱巨的。首先要端正聯運公司自己的經營作風，克服某些單純營利觀點，做到自己的服務費率合理化，成為私人行店的準繩。並

參加當地同業公會，團結正派行戶，用具體例證改造與教育那些不正派的行戶；端正他們的營業作風，使之真正成為當前社會所必需的運輸服務機構。

四

當然，無論汽車運輸或聯運業務，目前還有不少缺點。在汽車運輸上的主要缺點是行車肇事仍不斷發生；幾種主要定額尚未全部達到既定標準，存在極大的不平衡性；清產核資在全國範圍內尚未進行完畢；修理廠的廠務管理工作還存在不少問題，因之反工率大，設備利用率低；在計劃與執行計劃上還不够準確與細緻等等。在聯運業務上的主要缺點是有些地方在經營方針上不够端正，或不够正規，有些還不斷發生事故。爲了克服這些缺點，在一九五二年全國公路運輸會議上已作出決定：在國營汽車運輸企業中開展『安全、四定（貫徹燃料消耗、輪胎消耗、修理里程、修理工料等四項定額）、車噸月產兩千噸公里』運動；並明確了聯運的性質與方針，確定了改進經營管理的初步措施。現在全國公路運輸業的全體職工正滿懷信心地貫徹這些決議。相信在各地黨、政府和廣大人民的繼續支持、蘇聯專家的幫助以及全體職工的繼續努力下，人民汽車運輸事業一定會經過增產節約競賽運動，經過推廣先進經驗，定額、查定及修訂，清產核資，成本管理，計劃管理等步驟，打下全面經濟核算的基礎；聯運業務也會經

過明確方針、改進經營管理步驟，打下向正規的運輸輔助作業發展的基礎，使人民公路運輸事業取得更大的成就。

（摘自《人民交通》一九五二年第十九期）

前進中的內河航運事業

河運總局

一

舊中國的內河航運，在封建主義、帝國主義和官僚資本主義長期摧殘蹂躪下，陷於極端落後的狀態。解放前夕，復遭潰敗的蔣匪幫的恣意破壞，更為殘破不堪。航道淤塞的情況達到驚人的程度，灘險林立，沉船障礙重重，絕大部分木帆船戶瀕於破產，輪船大多逾齡失修，私營航業帶着很大的投機性，官僚資本經營的招商局，則因機構臃腫，經營腐敗，存在嚴重的紊亂現象。這些情況就帶給人民內河航運事業的恢復和改造以極大的困難。

解放初期，我們貫徹了繼續支援解放戰爭、組織船舶運輸為恢復國民經濟服務的總方針，在廣大工人階級的支持下，逐步改變了蔣匪幫所造成的嚴重的困難局面。隨着解放戰爭的勝利進展，各地內河都很快恢復通航。譬如：中南區一九四九年及一九五〇年組織了大批公私船舶參加運輸，先後恢復了輪船航綫一七四條，全長約計二九、一三〇公里。私營航業也得到政府

大力扶植，經過貸款、分配貨源、預借運費等多方照顧，迅速恢復了業務。例如：重慶解放時將近半數的私營輪船公司的船隻已停航了八個月之久，負債過巨，無力復航，經國家給予貸款、交運物資始得很快復甦。湖南省會對長沙私營輪船公司進行兩次修船貸款，修復了輪船二二艘。國家扶植私營航運的政策，鼓勵了私營航商的經營積極性。公私船隻的復航，大大地加強了國家的運輸力量。一九四九年及一九五〇年初，長江船舶展開反轟炸、反封鎖的鬥爭，曾大力組織搶運，保證了上海市五百萬人口的糧糧供應。華北運河船隻在航道障礙重重的條件下，勝利完成了大批煤運及搶修津浦鐵路的鋼軌運輸任務。

木帆船在我國內河航運上，是一支極其巨大雄厚的運輸力量，共有三七〇餘萬噸，散佈在全國大小河流中，擔負着繁重的運輸任務。解放前，廣大船民受着國民黨匪幫、封建幫會及惡霸等的重重剝削和壓迫，衣食無着，窮困異常，以至船舶篙櫓都殘破不堪。解放初期，情況雖較好轉，但各地河川上的封建勢力仍很猖獗，他們經營着空頭船行，霸佔碼頭、河段、灘險等，用介紹費、幫會費、燈油費、過灘費、過船費等名目對船民進行非法剝削和敲榨，其數量竟達船民收入的百分之二〇至百分之五〇。爲了解除船民這種痛苦，並充分發揮木帆船的運輸力，我們在各地內河展開了組織工作：並幫助船民開展了反封建、反惡霸的鬥爭。由於各地政府的協助和廣大船民的努力，杜絕了封建幫會和黃牛船行對船民的中間剝削，減輕了船民的負擔，並且通過船民的組織興辦了一些福利事業，在各地內河沿綫建立了許多俱樂部、識字班、

子弟學校、醫務所、修船廠等，初步改善了船民的生活。這樣，船民的政治覺悟和生產積極性都大大提高了，改變了過去在運輸上偷盜摻雜的陋習，積極參加了國家運輸。如湖北省一九五一年二月至五月曾組織木帆船九七八艘，提前半個月完成荊江大堤的材料運輸。又如河南省民船一、九〇〇餘艘，竹筏九七七隻經常參加治淮工程的運輸，受到皖北治淮指揮部的表揚。由於船民政治覺悟的普遍提高，組織工作也獲得不少成就：據不完全统计，自開始至一九五一年年底已建立木帆船機構四九六個，組織起來的木帆船約佔總數的百分之三四。因而使許多偏僻鄉區的農產品得以輸出，城市的工業品得以及時運到鄉區。對於全國人民，特別是農民生活的改善起了一定的作用。

三年來，由於內河航行技術的不斷改進，大大提高了生產效率，引起內河航運事業的新的變化。川江素以航道險惡著稱，解放前由宜昌至重慶的航程，上水一般需時四日，下水二日，解放後由於廣大船員發揮了生產積極性，提高了航行技術，現在往返一次通常只需四日，縮短了航行時間三分之一。松花江上由於實行了船隊運輸，船舶週轉率更為提高。如佳木斯至富錦往返航行時間已由六日縮短至三點六日。在長江和內河，因為推行了蘇聯先進經驗，實行一列式拖駁運輸，空前的提高了運輸效率。以往我國內河的拖駁運輸均採用英美式陳舊的綁拖辦法，航速及拖載力都很小，每馬力祇能拖運二至三噸；實行一列式拖駁運輸法以來，拖輪拖運量一般已達到每馬力下水拖運八噸，華達輪今年七月間創造了每馬力拖運一二點三六噸的紀