

中華人民共和國國內商業經濟第七章

商品运动与批發商業

F 715
29

中国人民大学出版社

商品运动与批發商业

第一节 商品运动合理化的国民經济意义

任何社会的生产都是与消費相联系的。在有商品生产的社会中，工农业产品不是在社会成員中直接分配，也不是馬上投入消費。生产和消費在時間上或空間上都是彼此隔离的，一种商品往往是在离生产地很远的地方被消費掉。因此，組織商品由生产地运往各消費地的工作就有其經济必要性。

在流通过程中，商品通过买卖不断地由生产地区向消費地区运轉。商品的这种运轉过程，就是商品运动。

商品的运动过程需要一定的時間，需要一定的劳动(包括活的劳动和物化劳动)。因此，合理組織商品运动便具有重大的国民經济意义。

合理地組織商品运动，能縮短商品运动所需要的時間(即减少商品在流通領域內停留的时间)，使商品迅速地由生产領域进入消費領域，使商品流通加速，使整个社会再生产得以迅速进行和促进国民經济的进一步發展。

合理地組織商品运动，可以大量节约活劳动与物化劳动，可以更有效地利用运输工具，消除运输中的浪費現象，可以在利用同样多的运输能力下增加全国的貨运量。

合理地組織商品运动，可以减少运输和保管过程中的商品損耗，降低流通費用。

但是，并不是在任何社会中都能够合理地組織商品运动。組織商

品运动的方式和方法是由生产关系决定的。

在资本主义社会中，资本家运送商品的目的，不是为了满足劳动人民的需要，而是为了谋取暴利。资本主义社会的商品运动呈现着无政府状态，存在着大量的浪费。这种混乱与浪费，在资本主义制度下是根本不能克服的。

在资本主义社会、尤其是在帝国主义阶段，与合理组织商品运动有着密切关系的生产力的分布，愈来愈不取决于各个地区的经济特点，而取决于垄断资本家集团的利益，因而商品运动的混乱状况更加严重。资本主义各运输业之间的剧烈竞争，也造成了许多不合理的商品运输。

列宁曾指出：“由于整个资本主义生产杂乱无章、毫无秩序，白白糟蹋的劳动是多么巨大！在不知道市场需要的情况下，通过成百的包买主和转售者把原材料转运到厂主手里，真不知浪费多少时间！不仅是时间，而且产品本身也受到毁坏和损失。并且由于中间小商贩也不能知道买主的需要，不但造成浩繁的多余的转手情况，而且引起多余的购买和运转等等现象，所以通过无数中间小商贩把制成品送到消费者手中，也是多么浪费时间 and 劳动啊！”^①

不合理的商品运动，在半殖民地、半封建社会的旧中国也是广泛地存在着。

旧中国的经济是资本主义经济的附属物，一切近代工业生产与近代化的交通工具都为帝国主义及其走狗所占有，生产力的分布和交通运输事业，都是以便利外国帝国主义和本国封建买办资产阶级对广大劳动人民的剥削为前提。在这种情况下，根本不可能合理地组织商品运动。

旧中国的现代化工业主要集中在沿海几个殖民地化的大城市（如天津、上海、广州等），内地几乎没有现代化工业。这种生产力分布的不合理状态，使工业生产脱离了原料产地和产品的销售市场，造成

^① “列宁论劳动”，工人出版社1956年版，第284页。

原料和商品运输的极端不合理。例如，上海是旧中国棉紡織工业的最大中心，但該地棉花产量远不足生产需要，大部棉花皆依靠进口（絕大部分是从美国进口）和从内地运来，燃料也主要从外地运来。又如，天津、青島兩地棉紡織工业的原料来源，許多也是依靠进口。解放前，外棉輸入最高数額約占青島市紡織用棉的66%。而华北平原的棉花却又有很大部分輸往国外（以日本为主）。

河南、陝西、山西、安徽、湖南、湖北、江西、四川、河北等地区的棉花产量約占全国产量的70%，但这些地区的紡錠仅及上海一地的37%。千万担棉花从华北平原、关中平原和江汉平原經過几百公里的铁路、内河航运运到沿海几个城市，然后又从沿海城市將布匹和其他制成品运往内地各省。由此可見，帝国主义侵略下的旧中国，由于生产力地区分布的不合理，造成許多不合理的商品运动。

旧中国为数极少的現代化交通运输工具，都掌握在外国帝国主义及其走狗手中。铁路綫分布得极不合理。例如，旧中国全長20,000多公里的铁路，东北一地就有11,000多公里；关内地区的铁路，又有一半以上集中在河北、山东、河南、山西、陝西、甘肃等省。铁路綫的这种分布不仅不能保証合理地組織商品运动，反而造成国内市場的分裂。

半殖民地、半封建的旧中国的国内市場是受资本主义盲目竞争和生产無政府状态的規律支配的。国内市場成为大小资本家进行投机的大賭場。商品从生产地到达消費者手里，不知要經過多少中間商人，浪費多少运输能力。

在社会主义生产关系已經建立，社会主义經濟已經取得統治地位并在国家經濟生活中起着决定性作用的新中国，商品运动發生了根本的变化。我国商品运动及其發展規律，完全不同于资本主义社会的商品运动。在我国，商品运动乃是社会主义国家有意識地与合理地組織起来的商品由生产地区向消費地区、由批發商业領域向零售商业網調运的过程。这一調运的目的，在于完成国家商品流轉計劃，將商品运往全国各地滿足居民日益增長着的需求。

由于党和政府在改造我国国民经济方面做了巨大的工作，使旧中国遗留下来的生产与需要脱节、交通运输业落后、生产力分布不合理等落后状况发生了变化。这种变化为在我国合理地组织商品运动创造了前提条件。

合理的商品运动，就是借助于这种运动能够保证按照需要的数量和品种对零售网不断地供应质量优良的商品，能够保证最快的商品运动速度、最短的运输距离和支付最低的流通过费用。

我国能够合理地组织商品运动是由于：

第一，我国人民掌握了政权，基本生产资料为全民所有，社会主义经济已经占居绝对的统治地位并成为国民经济的领导力量，因而能够按照社会主义原则来改造国民经济和分布生产力；

第二，与商品运动有着密切联系的交通运输事业按照国家计划有了迅速的发展，交通运输部门建立了许多有利于合理组织商品运输的制度，商品运输工作是有计划进行的；

第三，商品输送环节是按照国家计划建立和发展起来的。

总之，我国社会主义生产关系的建立，使国家能够按照整个社会和人民的利益来分配产品，并通过有计划发展和建立起来的交通运输事业和商品输送环节，将商品送达消费者手中。

第二节 生产力的合理分布与商品运动

工农业产品从生产地区运往消费地区的运送里程，取决于生产地区距离消费地区的远近。因此，生产力的地区分布与商品运动有着极密切的关系。生产力的地区分布，涉及到原料、燃料及制成品运送的距离和付出社会劳动量的多寡。如果生产企业远离原料产地和制成品的销售市场，就需要付出更多的社会劳动、更多的时间和费用来组织商品运输工作，从而使社会再生产过程受到不利的影响。所以，合理分布生产力，能够为合理地组织商品运动创造有利条件，为社会节省大量财富。

生产力的合理分布,只有在無产阶级專政的条件下才能实现。

生产力分布的社会主义的重要原則之一,就是要在全国各地适当地分布生产力,使工业生产接近原料、燃料产地和制成品的銷售市場。按照这种原則分布生产力,有利于縮短原料、燃料和制成品的运输距离,能够合理地組織商品运动。

在国民經济恢复时期、特别是在第一个五年計划时期,我国按照社会主义原則分布了生产力,逐渐改变了旧中国生产力分布不合理状态。在紡織工业方面,針对着过去紡織工业大部分集中在沿海城市而远离原料产地和內地銷售市場的不合理現象,党和政府提出了利用和調整紡織工业的現有設備,充分發揮其生产能力;适应棉花生产發展的进度和人民物質生活增長的需要,在有条件建厂的棉花产区有計劃地建設新厂,扩大內地的紡織工业,以达到逐步消除棉花及其加工成品的不合理的商品运动。

从1950年起,先后在內地产棉区以我国历史上空前未有的速度建立了許多新的現代化棉紡織厂,使棉紡織工业的地区分布有了显著的变化。这种变化可由下表看出:

棉紡織生产设备的地区分布情况 (%)

年 份	內 地		沿 海 地 区			
	紗 錠	布 机	紗 錠	布 机	其中:上海、天津、青島	
					紗 錠	布 机
1949	13.7	7.9	86.3	92.1	62.9	69.8
1952	18.5	10.1	81.5	89.9	57.9	66.2
1954	24.9	21.8	75.1	78.2	50.1	52.5
1955	25.3	23.4	74.7	76.6	47.8	48.4

由上列資料可以看出,新中国建立以来,沿海地区的棉紡織工业設備所占比重在不断下降,到1955年为止,上海、天津、青島三地的紗錠仅占全国紗錠总数的47.8% (在1947年仅上海一地的紗錠即占全国紗錠总数的47.8%),內地的紗錠总数占全国紗錠总数从1949年的

13.7%上升到1955年的25.3%。这种变化是由于新建各厂都是从国家长远利益出发,按照社会主义工业生产分布原则来配置的,因而大部分都设立在内地棉产区,接近了原料产地和广大销售市场。1953年全国纱锭总数比1949年增加了14.04%,其中内地纱锭数则增加了49.78%。棉纺织工业生产的这种分布,大大缩短了原料和制成品的运输里程,节省了运输能力。

再以制糖工业为例,我国是产糖的国家,但过去在封建制度的束缚和帝国主义侵略下,制糖工业一直不发达。近百年来,我国一直是食糖的倾销市场。在全国解放初期,只有三个机制糖厂开工生产。新中国建立以后,不仅使被破坏和已经停工的原有糖厂恢复了生产,而且在制糖原料产地新建了许多现代化大型糖厂。例如,作为甜菜制糖基地的黑龙江省,现在已经拥有阿城、和平、齐齐哈尔等六个大型机械化糖厂。制糖工业的这种分布,改变了我国糖及糖制品的流转方向。当然,由于客观条件的限制,有些地区还不能建立制糖工业,因而食糖的较远距离地运送还是必要的。

此外,在第一个五年计划期间,也逐步调整了旧中国遗留下来的食品工业地区分布的不合理状况。

在第一个五年计划期间开始建设的694个限额以上的工业建设单位中,有472个分布在内地,只有222个分布在沿海地区。在发展国民经济的第二个五年计划的建议中,除了继续进行东北、华中和内蒙古地区的工业基地的建设以外,还要积极进行西南、西北等地的新工业基地的建设。我们可以预计,到第二个五年计划期末,当我国内地新的工业基地纷纷建立起来的时候,我国工业生产的地区分布情况将有相当的改善,整个经济面貌和广大地区的经济生活将发生重大的变化。那时,在我国合理地组织商品运动将会有更可靠的保证。

但必须指出,按照社会主义原则分布生产力是一项极其复杂的工作,是一个长期的经济改造过程。要想在一个较短时期内根本改变旧中国生产力地区分布不合理状态是不可能的,所以,还要充分利用沿海地区原有的工业生产能力。因此,在目前我国沿海城市的轻工业

还占有較大比重的条件下，把沿海各城市生产的大量日用消費品，較远距离地运往全国各地供应人民需要，仍然是商业工作的重要任务之一。这就要求商业部門做好市場的調查研究工作，进一步摸清各种商品的产銷情况，在現有工业生产分布的条件下努力做到商品运动的合理化。

商业部門在組織貨源时，不仅要看到全国性的大工业企业，而且也要注意地方工业，充分發揮地方工业的作用。

地方工业在国民經济中是不可忽視的重要力量。在目前，我国工业“在集中領導、全面规划、分工协作的条件下，中央工业和地方工业同时并举，大型企业和中小型企业同时并举”的情况下，地方工业將有迅速的發展。它不仅在目前是我国工业的重要力量(大約有70%以上的日用工业品是地方工业产品)，而且在將來也是我国工业的重要力量。

地方工业在合理組織商品运动方面具有重大意义。它能够适应当地經济情况，因地制宜，就地取材，就地生产，就地銷售。

由此可見，根据各該地区的經济特点来綜合發展地方工业生产，扩大商品品种，將进一步縮短商品的运输里程，使商品运动合理化。

第三节 商品运输计划与商品运动

商品运动的合理与否与交通运输业的发展及其工作的改善有着密切关系。交通运输业的发展，会促进商品运动的合理化。我国主要运输工具和絕大部分被运貨物的社会主义所有制（全民所有制或集体所有制），为有计划地合理利用运输工具与合理地組織商品运动創造了必要的前提。但，运输工具能否合理利用，能否合理地組織商品运动，首先要看运输机关的运输计划訂得正确与否，同时也要看作为發貨人和收貨人的各个經济部門和經济机构（其中主要是商业部門）的商品运输计划訂得正确与否。

商业部門在組織商品运输工作时，要正确地利用各种运输工具，

即合理使用铁路运输、水路（海上和內河）运输、公路运输和航空运输。

我国主要的运输业是铁路运输，它担负着我国大部分物资的运输工作（铁路运输量约占各种现代化运输工具总运输量的80%以上）。在我国这样一个土地辽阔的国家中，发展铁路运输事业，对发展国民经济、巩固国防和合理组织商品运动都有着巨大意义。

水路运输，特别是为国内商品流转服务的内河运输，在整个交通运输业中也占有重要地位。水路运输载运量较大、运价低廉。在可能的条件下更多地利用水路运输，可以降低费用和减轻铁路运输的负担。

在我国西北、西南地区，公路运输乃是交通运输中的基本力量。在沿海铁路较多的地区，公路运输也是配合铁路与水路运输的重要运输力量。公路运输一般适用于较短距离的省、市区内和县镇之间的商品运输。在我国商业中，把商品从火车站或水路码头运往商店（或仓库）、从仓库运往商店，或者在本省内运送商品时，亦多利用汽车载运。

航空运输适于运送比较贵重的商品、易腐食品和比较轻的商品。目前，把商品运往边疆和交通不便的地区时（如运往新疆、西藏等地），多利用航空运输。

在商品运输中，各种近代化运输工具起着巨大的作用。但是，目前我国现代化运输工具毕竟还很少；与现代化运输工具同时存在的还有广大农村和少数民族地区的比较落后的运输工具，如木船、畜力运输，甚至在很多地区还存在着人力车等运输形式。虽然这些运输形式带有极大的地方性，运输量较小、速度慢、运价较高，但在目前，它们还是一支不可忽视的力量。

商业部门应根据各种运输工具的特点，结合商品的性质、体积、重量、包装情况、费用水平等，来有计划地利用各种运输工具，消灭商品运输中的不合理现象。

不合理的商品运输主要有以下几种：

(1) 不必要的远程运输。就是本来可以从距离較近的产地运入某种商品,但購貨者却从遙远的产地运来这种商品。产生这种不合理运输的原因,除了因为生产企业的地区分布不合理外,往往是由于購貨者不了解生产和市場情况,选择的購貨地点不合适。

(2) 迂迴运输。就是在运送商品时,有近路不走,而繞了很大的弯路。这种不合理的商品运输,完全是由于商品运输计划的錯誤造成的。

(3) 相向运输。就是同一商品沿着同一路綫(或不同路綫)朝相向的方向运送。这种不合理的商品运输,是由于商品运输计划有錯誤,或者是由于商品推銷者不熟悉市場或購貨者不熟悉貨源所致。

(4) 往返运输。就是将商品运往某地,然后又把該商品的一部或全部順原路运回。这种不合理現象,主要是商品推銷者不了解商品产销情况引起的,或者是商品运输计划的錯誤。

消灭不合理的商品运输,有助于降低費用,减少运输途中的商品儲存量,加速商品流通。为了消灭不合理的商品运输,就必须編制正确的商品运输计划。

商品运输计划(托运计划)是整个商业计划的有机組成部分,是保証完成商品流轉计划和完成商品調运任务的具体实施计划。商品运输计划的正确与否,直接影响商品流轉计划的完成和国民經济计划中运输计划指标的正确性。

商品运输计划,必須体现党和政府在一定时期对商业所提出的具体任务,否則就会失掉计划的目的性;必須貫徹执行平衡运输和合理运输的原則,选择正确的运输路綫,合理地利用运输工具;必須保証源源不断地向購貨者發送商品。

根据商品运输距离和计划批准权限不同,商品运输计划可分为中央商品运输计划和地方商品运输计划。中央商品运输计划必須呈报中央商业领导机关,并由它們与鉄道部平衡批准;地方商品运输计划由省(市)商业领导机关与鉄路管理局平衡批准。地方商品运输计划,均为一般短途的商品运输。

商品運輸計劃是由做為發貨單位的批發商業機構編制的。但是，在那些已經建立國營商業儲運公司，並由它們集中辦理商品運輸工作的地區，批發商業機構的商品運輸計劃也就由它們集中統一編制了。

儲運公司編制鐵路商品運輸計劃時，是根據批發單位（如中央採購供應站）的批發銷售計劃和它們與購貨者簽訂的供應合同來編制的。但是，應當將計劃和合同中供應本埠或經由水運以及其他不由鐵路運輸的商品從商品銷售額中剔除出去。

從供應合同中，可以查明商品種類、數量、發往地區等等。這樣，便可據此核算商品體積、重量、運輸距離，因而就能確定所需車輛數與噸公里數。如果某批商品除裝整車外尚有剩餘時，能夠與其他商品搭配（應考慮到運價的合理並需是發往同一地區）裝整車者，則增加要車數量；否則，即用零担運輸發送（零担運輸無需編制用車計劃，隨時均可發送）。

根據供應合同確定的用車數量，還不是最後計劃數字。因為為了擴大推銷，批發單位的商品銷售額往往比供應合同規定的供應額要大些。為了保證超出供應額的那部分銷售額能夠發送出去，還必須根據商品銷售額（只是經由鐵路運輸的部分，可根據過去時期經由鐵路運輸的商品在銷售總額中所占比重來確定）再次計算所需車輛數。根據商品銷售額計算所需車輛數，是採用商品銷售額與平均每車裝載商品金額兩個指標來確定的。

根據供應合同和根據商品銷售額算出的所需車輛數，再與歷史情況互相核對、訂正，就能夠把用車數量計劃確定下來。

商品運輸計劃，分為年度、季度、月度、五日用車計劃。其中年度、季度用車計劃，因為它們只是根據各該期限的商品銷售額計算的，所以只是一個輪廓數字，只是一個參考性指標。月度計劃，因為它是根據供應合同和銷售額精確核算確定的指標，所以它是執行計劃。至於五日用車計劃，則是月度計劃的具體執行計劃，每五日向鐵路方面提出一次。月內各個五日用車計劃申請的車輛的總和，應符合月度計劃

規定的數字。同時，根據鐵路運輸方面的要求，貨主應當均衡地發送商品，因而在五日要車計劃中所提出的需用車輛數，應盡量接近于月度要車計劃的每半旬平均需用車輛數，以便更好地組織運輸和安排貨流。

提高商品運輸計劃和要車計劃的準確性，無疑地會減少開支，因為根據現行制度的規定，凡是計劃外追加要車或計劃內退車，貨主均需付出一定數額的罰款。

商品運輸路線完全反映在商品運輸計劃中（因為在要車計劃中必須注明起運站、經由站和到達站）。因此，編制商品運輸計劃時，不僅要保證源源不斷地向購貨者發送商品，而且還必須選擇商品運動最迅速，費用開支最少的運輸路線。只有這樣，才能使商品運動更加合理。此外，為了節省開支，應盡量減少零担運輸，把零担貨物配裝成整車發送。

為了合理地組織商品運動，防止在使用各種運輸工具中的浪費現象，除編制正確的商品運輸計劃以外，在其他方面採取各種組織技術措施，也是非常必要的。

實行分區產銷平衡合理運輸制度，對促使商品運動合理化有着重要意義。分區產銷平衡合理運輸制度，就是根據各該地區商品的產銷情況，根據“近產近銷”原則和最經濟的運輸線路劃分供應區域，並制定分區供應合理運輸圖表來組織商品運輸的一種方法。通過這種方法可以將一定的消費區固定給一定的生產區，以消滅各種不合理的運輸。目前我國的煤炭、糧食及其他一些日用品，已經實行分區產銷平衡合理運輸制度。實踐證明，這種制度可以節省大量運輸費用，縮短商品的運輸里程。但是，在我國實行商品分區供應的過程中，也產生了一些缺點。例如，由於實行煙卷分區供應，因而在市場上無法比較各地產品規格質量的優劣，便掩蓋了某些地區產品的落後性，不利於產品質量的改進和提高。為此，批發商業必須從多方組織貨源，滿足消費者多種多樣的請求。

廣泛採用水陸聯運、江海聯運，對合理組織商品運動，加速商品

流轉有着很大意义。水陆联运能够縮短商品运输里程,能够更合理地利用各种交通运输工具。

铁路运价是国家计划价格的重要组成部分,也是促进商品运动合理化的重要经济杠杆。

现行铁路运价制度,廢除了过去所有貨物一律采取遞远遞減的計費办法,限制了某些貨物的过远运输。例如在运貨时,某些商品(如煤炭、磚、瓦等)如果超过了規定的运输里程,其每吨公里的運費就不再減低,或者遞加运价。如果向不合理方向运输貨物时,則增加其運費。

为了刺激水路运输的發展,当某些商品可以利用水路运输而未能充分利用时,規定了特定加高的铁路运价;如果采用水陆联运,則減低铁路运价。

为了使短距离貨运业务能更广泛地利用汽車运输、騾馬大車运输,提高了短距离內的铁路运价。

此外,现行铁路运价制度,对充分利用运输工具有着重要作用。例如,为了扩大整車發送貨物,对零担貨运規定了較高的运价(零担运输費用比整車運費約高70%);如果实裝重量和商品体积沒有达到規定的車輛技术裝載定額时,便增加運費。

为了更合理地組織商品运输,第一商业部在1956年决定在全国各地建立儲运網,集中办理商品运输工作。实行集中办理商品运输的目的,在于逐步改变各批發商业机构分散办理商品运输的狀況,加强对商品运输工作的管理,以进一步适应商品流轉發展的要求。

建立儲运机构集中办理商品运输工作,是完成商品运输任务的組織保證。根据適合商品流轉自然規律的原則,在生产集中的大城市建立了运输站和倉儲公司(某些地区則二者合一为儲运公司);在中等城市和一般的物資集散地建立了儲运公司;在以中轉为主的地区建立了轉运站。这些儲运机构在商品运输工作方面的主要任务,就是合理地組織商品运动、加速商品流轉、节省流通費用、及时完成商品运输任务,以保証市場供应和滿足人民的需要。

集中辦理商品運輸，有可能根據具體情況通盤籌劃、統一安排和調劑使用運輸工具，提高商品運輸計劃的準確程度，更多地把零担發送的商品配裝成整車，實行輕、重配裝，更好地平衡進、出貨源而減少回空。所以，便增加了直達運輸在總貨運量中的比重。由於加強了與交通運輸部門的聯繫，因而縮短了商品的待運時間，加速了商品流轉，保證了緊急調運任務的完成。

利用省內商品合理流向圖表組織商品運輸，對商品運動的進一步合理化有着巨大意義。

商品合理流向圖表，是在詳細調查研究和分析比較各種商品運輸路線的運輸里程、費用開支、商品在途時間的合理程度的基礎上制定的。它根據各種商品的合理流轉方向，確定了費用低、商品在途時間短、運輸里程短的合理的商品運輸路線。按照這條路線運送商品，可以消除不合理的商品運動。

應當指出，合理的商品流轉路線，並不是永遠合理的。它應當隨着各地生產的發展和交通運輸業的變化而相應的改變。因此，商業部門應深入了解市場變化，與生產和交通運輸部門保持密切聯繫，以便隨時修改已經變為不合理的商品運輸路線。

第四節 批發站的分布與商品運動

商品從生產地到消費地的過程中，一般都經過不同的批發商業機構（只有在農民貿易中，商品是由生產者直接賣給消費者，不經過任何批發環節和零售環節）。商品所經批發環節的多少，影響着商品流通的速度，影響着處於流通領域的商品儲存量和流通費用水平。因此，合理地分布批發商業機構，是促進商品運動合理化的重要條件。

我國批發商業網是根據商業為生產、為人民需要服務的方針，有計劃地建立起來的。它保證了商品運動的合理化和對零售商業網的供應，保證了社會主義商業對整個市場的領導。

合理設置批發商業網，是一項極其複雜的工作。在設置批發商業

网时,应当做到各个机构、各个环节之间有明确的分工,相互间关系协调,以便更好地发挥每个环节的作用。

只有按经济区划设置批发站,才能为批发站选择一个正确的设置地点。按经济区划建立批发站,各批发站的商品供应范围可以跨过行政区划供应商品,以保证商品按照合理的方向流转。根据这个原则和各地区的经济情况、交通运输条件,可将省、县所辖地区划分为若干个经济区,然后在这些经济区内选择一个适当的地点来设立批发站。当发现商品有走回头路的现象时,即商品要先绕过需用地点而运到省(县)的中心城镇的批发站,然后从那里再小批地运往需用地点,就应当在本地区的入境处设立一个批发站或转运站,以消除商品运动的不合理现象。如果没有设立批发站或转运站的条件,就应当将这些地区的商品供应工作让跨省(县)设立的派出机构来担负,或者由邻省(县)的批发站来担负,不受国家行政区划的限制。

按照经济区划建立起来的批发站,应该做到:(1)能够最大限度地便利于零售商业企业购买商品;(2)符合经济核算制的要求,使各个批发站都能够保持一定数量的商品流转额;(3)保证商品能够经过最短的运输距离、支出最少的费用,源源不断地从生产地区运送到消费地区,消灭不合理的商品运输。

必须指出,经济区的划分不是固定不变的。随着我国工农业生产的发展,全国各地区经济情况的改变,和交通运输业的发展,经济区的划分也将会相应的改变。所以,批发站的设置地点也不是固定不变的。

我国批发站基本上可分为两类:一类是设在商品集中生产地和进口商品接收地的批发站(中央采购供应站,或称一级站);一类是设在消费地区的批发站(省批发站、县批发商店或批发门市部)。由于这两类批发站在商品运动过程中担负的任务和所起的作用不同,因而它们的分布地点亦不相同。中央采购供应站的主要任务是大量采购并向全国各地发送商品;选择这类批发站的设置地点时,除应使其接近生产企业和对外贸易海港以外,还应使其接近交通运输线,以便于

向全国各地發送商品。省批發站或县批發商店(批發門市部)的主要任务是供应本地区零售部門的需要(当然也有負組織地方貨源的責任);選擇这类批發站的設置地点时,除应完全按照經濟区划的原则外,还应该使其靠近零售商业网,使其拥有一定数量的商品流轉額、拥有必备的商品种类和商品儲存。如果零售商业网过于細小和分散,为了保証批發站的經濟核算制和供应零售网的需要,則应更深入地分析研究,給批發站找到一个更为适当的地点,以求縮短商品运输里程。

合理設置批發站,对于合理地組織商品运动來說还是不够的。在实际工作中,还必须进一步使商品少經過中間环节,或者不經過中間环节。

我国經濟制度为减少商品运动环节創造了必要的前提。减少商品运动环节的巨大国民經济意义,就在于它減低了流通費用,縮短了商品的流通時間,减少停留在商品流通过程中的商品儲存量,并使生产企业更易于与市場建立直接的联系。

商品从生产企业不經過任何批發环节(或倉庫环节)而直接进入零售商业网的商品运动称为直运。目前有时商品从生产企业或从中央采購供应站的倉庫运到零售网或零售机构(如市公司等)的倉庫,也称为直运,虽然这时商品經過了中間倉庫环节。

直运可以减少出、入倉庫手續和裝卸、搬运次数,避免迂迴运输,加速商品流轉,降低流通費用。因此,凡能越过中間倉庫环节的商品运输,都应当采用直运。一般在下列条件下,应该广泛地采取直运:

(1)商品品种簡單,在运输时无需包裝并能一次大批运送者,如煤炭、食鹽、羊毛等;(2)商品品种虽然复杂,但具有一定的技术标准,可以按生产分类大批运送者,如布匹等;(3)商品的供应者与購買者的距离較近,或在同一城市利用汽車、馬車即可运送者。

目前直运能够被广泛采用,还因为建立了集中办理商品运输的机构——儲运公司。儲运公司可以把各批發站發往同一地点的零担商品集中起来整車發送,这样便增加了商品运输中直运所占的比重。

但是,并不是在任何情况下,采用直运都是适宜的。由于某些客观条件的限制,有时必須經過批發站。例如:工业生产的專業化,使一般的零售企业难于直接从工厂購買它們所需要的各种花色品种;商品生产的季节性,使零售企业在某些时期內只能从儲存这些商品的商业机构內購買;虽然有时零售商业企业能够直接从工厂买到需要的花色品种,但由于需要量小,零担運輸的运价較高,費用开支很大,因而在交通運輸方面受到限制;大多数零售企业的規模不大,商品流轉額較小,每次进貨額有限;各地均設有批發站,一般零售企业都能够从附近的批發站买到所需要的各种商品,并且在運費上倒比从远处采用直运方式进貨更为合算。

由此可見,一般只有規模較大、商品流轉額較大的大型商店,才不会受上述客观条件的限制,有可能更广泛地采用直运方式进貨。

批發站組織商品运动和轉卖商品时,有以下兩種不同的业务形式:

(1)批發站將採購的商品先运入自己的倉庫,然后再將它們轉卖出去,这种业务形式叫做轉站交易(轉站流轉)。这种轉站交易需要付出較多的人力、物力。所以,在可能範圍內应尽量减少这种业务形式。

(2)批發站批購一批商品,隨即將它們轉卖出去,但商品的实际运动,却是从生产企业(或中央採購供应站倉庫)直接运到它所供应的机构而不进入自己的倉庫,这种业务形式叫做直运交易(或直运流轉)。

按照不同的結算方式,直运交易又分为兩種;即曲綫結算直运(或称墊款直运)和直綫結算直运(或称不墊款直运)。曲綫結算直运,是商品供应者按照批發站的要求(根据双方簽訂的合同或批發站發出的發貨憑証的規定)將商品直接發送給批購者,而这些商品的貨款,則先由批發站付給商品供应者,然后批發站再与批購进行結算,索取代墊貨款和各項費用。直綫結算直运,是商品供应者按照批發站的要求,將商品直接發往批購者,并由供应者与批購者直接結算貨款和各項費用,批發站只起組織交易和負責監督双方履行合同的