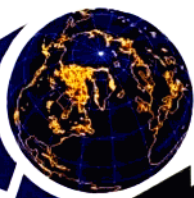


邮政 运输



ATION
ATION
ATION
ORTATION
SPORTATION
TRANSPORTATION
TRANSPORTATION

人民邮电出版社

6.5

李文通 审

陈开圣

编 者 的 话

本书是在邮电部邮政总局和邮政运输局、几个区邮运分局举办培训班的讲义《邮政运输工作概述与邮件发运计划的编制》的基础上修改、补充而成的。修改时以现行的邮政规章制度为依据，今后规章制度如有变动，应以变动后的制度为准。

现行邮件发运计划系各局（车）分别按部邮运局规定的固定路线进行编制和发运，本局出口快递邮件和轻件另需选择有效车、航次，比以往用“绕图”、“卡口”的编制方法简化了许多。但现行固定路线发运范围的确定，是在原“绕图”、“卡口”基础上演变而成的。为了解现行按固定路线编制邮件发运计划的来龙去脉，同时，也为了掌握编制轻件发运计划的基本方法，不至于让“绕图”、“卡口”，这一传统做法失传，本书仍采用“绕图”、“卡口”方法叙述了“局计划”和“车计划”的编制。

在编写过程中，承蒙武汉区邮政运输分局、湖北省邮电管理局邮政处和武汉市邮政局教科大力支持，提供了许多资料，并得到部邮运局的及时指正，谨此致以衷心的感谢。

限于各方面的水平，难免有错漏，不妥之处，请大家批评指正。

编著者 1990年8月

目 录

第一章 邮政运输工作概述..... (1)

第一节 邮政运输的一些基本概念..... (1)

第二节 邮路和邮运工具..... (3)

第三节 邮件运输的组织形式和运输方式..... (10)

第四节 频次、时限..... (12)

第五节 规章制度..... (17)

第六节 邮政快件汇封..... (32)

第七节 铁路货运运邮..... (33)

第八节 特殊情况下的运邮..... (35)

第九节 验单的缮发和复验..... (36)

第十节 操作方法..... (38)

第十一节 内外协作..... (40)

第十二节 原始记录..... (42)

第二章 邮运作业组织管理..... (44)

第一节 邮件运行图..... (44)

第二节 工序流程..... (45)

第三节 岗位职务标准..... (54)

第四节 信息反馈体系..... (58)

第五节 质量保证体系..... (59)

第六节 指挥调度体系..... (60)

第三章 邮件发运计划的编制.....(63)

第一节 全国行政区划.....(63)

第二节 邮件发运次序.....(65)

第三节 邮件发运原则.....(65)

第四节 全国主要邮运干线联系示意图.....(67)

第五节 与邮运有关的铁路知识.....(67)

第六节 与邮运有关的民航知识.....(75)

第七节 邮件发运计划的分类和组织管理.....(78)

第八节 邮件发运计划的编制方法.....(80)

第九节 市内趟班邮路的组织.....(123)

第四章 雨季及其他特殊情况的调度.....(124)

第一节 雨季及其他特殊情况运邮的准备.....(124)

第二节 邮路阻断时各局职责.....(125)

附件一 干线航空通运局名表.....(127)

附件二 部指定的航空邮件中转航站和经转局联航、航
陆互转所需时间表.....(127)

附件三 快递邮件总包经转关系资料.....(128)

附录一 关于发布《邮政运输检查工作规定》、《邮政
运输纪律》的通知及其附件一、附件二.....(130)

附录二 关于发布《邮政运输检查工作规定实施细则》
(试行)的通知及其附件.....(138)

附录三 邮电职工职业道德规范.....(146)

附录四 邮政法知识.....(148)

附录五 邮政编码知识.....(152)

附录六 邮电部门七条优良传统.....(153)

第一章 邮政运输工作概述

第一节 邮政运输的一些基本概念

一、邮政运输的地位和作用

邮政运输是邮政通信的重要环节。邮政通信之所以能对信息和物品进行空间转移并创造出有益效用，正是邮政运输不停顿地进行活动的结果。

邮政运输在整个邮件传递过程中经历的时间最长。邮件传递的速度，在很大程度上取决于邮政运输进程的速度。同时，邮政运输的对象又是成车（船）、成箱（网）、成袋、成捆（报纸）的总包邮件，在运输过程中，如果发生了“损失”或“逾限”，会比邮政生产任何环节所造成的后果更严重。因此，邮政运输工作的好坏，对整个邮政通信网能否进行正常活动和邮政通信质量的高低有着极为重大的影响。

邮政运输的作用还在于通过对邮路和运输工具的广泛运用，使得邮政通信网真正从静态体系变成为动态体系。

二、邮政运输工作的方针

邮政运输的工作方针是：“全面规划，统筹安排，分级负责，统一调度”。

我国幅员辽阔，面积九百六十万平方公里，行政区划有三十

一个省、自治区、直辖市（以下简称省台湾待统一）。在这样辽阔的国土上，要根据邮政运输具有全程全网，联合作业，昼夜运转，复杂多变等特点，将大陆三十个省的几万个邮电局（所）所收寄和处理的邮件，通过各种邮运路线，把它们有机地联系起来，组成一个统一的邮运网络体系，使邮件在运输过程中环环相扣，紧密衔接，协调有效地运转，并按时限要求，安全地运输到寄达地点。这就要求我们必须实行“全面规划，统筹安排，分级负责，统一调度”的邮政运输工作方针。

实践证明，为了实行上述邮政运输工作方针，良好地完成邮政运输任务，必须建立相应的组织机构体系，即邮政运输实体，来负责这项工作。

1985年10月，邮电部批准成立了邮电部邮政运输局（以下简称部邮运局）。部邮运局下设北京（现称华北）、上海（现称华东）、沈阳（现称东北）、武汉（现称中南）、西安（现称西北）、成都（现称西南）六个区邮运分局（以下简称区邮运分局），在部邮运局统一领导下，分别负责各自辖区内的干线邮路的组织管理和指挥调度工作，以及经营所属干线汽车队。1988年又组建了大连水运分局，把主要的轮船干线邮路组织管理起来。各省邮电管理局按照邮电部要求，成立了省邮运调度室，近年来有的省组建了省邮政运输局，负责省内邮路的组织管理和指挥调度工作。这样，就基本形成了部邮运局～区邮运分局～省邮运局（或省邮运调度室）三级邮运组织机构和指挥调度体系，为贯彻执行邮政运输工作方针奠定了组织基础。

三、邮政运输的基本任务

邮政运输的基本任务，是选择最佳路线，综合利用各种运输工具，合理组化邮路，组织各个环节紧密衔接和协作配合，

减轻和克服客观情况和自然条件的影响，保证邮运畅通；使得在干线、省内、市内和县内各种邮路上运送的各类邮件，从任何地点向任何方向都能按其规定的频次时限，安全地运送到寄达地点。

第二节 邮路和邮运工具

邮政运输是有目的地转移各类邮件的地点，依靠邮政运输的物质技术基础进行。邮政运输的物质技术基础是邮路和邮运工具。利用各种交通工具运输，并与沿线有交接频次的局所（含委办单位）交接总包邮件所行经的路线，统称邮路。即邮路由交通工具、总包邮件、交接局所和行经路线组成，缺一不可称之为邮路。

一、邮路的分类和结构

1. 邮路的分类。

(1) 邮路按分级管理权限分为：干线邮路（一级干线）、省内邮路（二级干线）、市内邮路和县内邮路（农村邮路）。

(2) 邮路按使用运输工具不同分为：机动运输工具邮路和非机动运输工具邮路（早班邮路）。

机动运输工具邮路包括：火车邮路、汽车邮路、轮船邮路、航空邮路和其他机动运输工具邮路。

非机动运输工具邮路包括：帆船、羊皮筏邮路、自行车邮路、畜力（马、骡、驴、骆驼、牦牛等）班邮路和步班（板车、架子车和人力推拉车以及人背、肩挑步行）邮路。

(3) 按承办单位不同分为：自办邮路和委办邮路。

干线邮路（一级干线）包括：

①首都、省会（自治区首府、直辖市，以下简称省会）相互之间的铁道、公路、水运邮路；

②首都、省会或主要国际邮件互换局至相应的主要国际邮件交换站之间的铁道、公路、水运邮路；

③首都、省会至青岛、大连、烟台、重庆和部指定的省际邮件转运站之间的省际铁道、公路、水运邮路；

④干线航空通运局（附件一）之间的省际航空邮路；

⑤邮电部指定的其他邮路。

▲邮电部确定的主要国际邮件互换局和交换站名单如下：

主要互换局（23个）：北京、沈阳、丹东、大连、哈尔滨、天津、满洲里、二连、上海、福州、厦门、青岛、广州、深圳、汕头、珠海、南宁、昆明、拉萨、亚东、乌鲁木齐、喀什、伊宁。

主要交换站（15个）：北京、大连、丹东、满洲里、二连、天津、上海、广州、昆明、厦门、拱北、亚东、聂拉木、红其拉甫、霍尔果斯。

▲邮电部指定的省际邮件转运站（20个）名单如下：

张家口、大同、锦州、白城、德州、蚌埠、徐州、鹰潭、新乡、洛阳、襄樊、衡阳、株洲、湛江、韶关、柳州、宝鸡、安康、孟坝、格尔木。

▲邮政一级干线自办汽车邮路、自办轮船邮路和挂自备邮厢的铁道邮路名单如下：

邮政一级干线自办汽车邮路如下表。

邮政一级干线自办水运邮路：部邮运局承担的自办轮船邮路。

邮政一级干线挂自备邮厢的铁道邮路：截至1990年4月1日

顺 号	起 止 局 名	单程公里
1	石家庄——北京	410
2	成都——拉萨	2426
3	合肥——南京	219
4	广州——拱北	174
5	乌鲁木齐——红其拉甫	2119
6	拉萨——亚东	848
7	拉萨——聂拉木	890
8	拉萨——格尔木	1215
9	部邮运局承担的自力汽车邮路	

止，共有103条。具体名称略。今后新增这种邮路应以部文为准。

省内邮路（二级干线）：以省会为中心，凡省会、地、市、县以及重要工矿和林区邮电局之间互相联系的火车、汽车、轮船和航空邮路（按上项规定列为一级干线邮路者除外）均为二级干线邮路。二级干线邮路还包括跨省的非一级干线邮路。

市内邮路：本市（包括直辖市、省辖市）范围内，以市局为中心，凡市级、分支机构、报刊分发点、接送邮件的车站、货场、码头、机场之间互相联系的邮路均为市内邮路。

县内邮路：本县（自治县、旗、自治旗，以下简称县）范围内，以县局为中心，凡县局、分支机构、接送邮件的车站、码头之间互相联系的邮路，均为县内邮路。县内邮路还包括跨县的非二级干线邮路。

2. 邮路的结构

邮路的结构有三种不同形式：辐射形、环行和混合型。

(1)辐射形邮路：是邮政运输工具从起点出发走直线或曲折线的邮路。辐射形邮路的特点是，不论用一种或几种运输工具联运，从起点到终点后，仍由原路线返回出发地点。因此，运输工具周转一次，须在同一条路线上走往返两个行程。这种邮路可以缩短运递时间，加快邮运速度。但它的联系点较少，需用的运输工具较多，所耗运费也较大。

辐射形邮路如下图

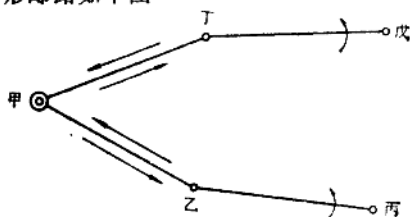


图1

(2)环形邮路：邮政运输工具走环形路线的邮路，叫环形邮路。在环形邮路上，运输工具从起点出发单向行驶，绕行一周，经过中途各站，回到出发地点。它的特点是不走重复路线，联系点较多，运输工具的利用率高，运费也较省。但是邮件运到最后几个交接点的时间较迟。

环形邮路如下图

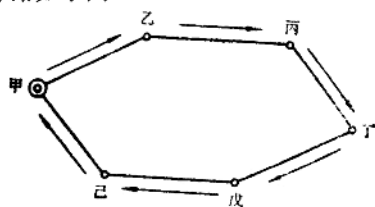


图2

(3)混合形邮路：凡包含辐射形和环行两种结构形式的邮路，叫混合形邮路。

混合形邮路如下图

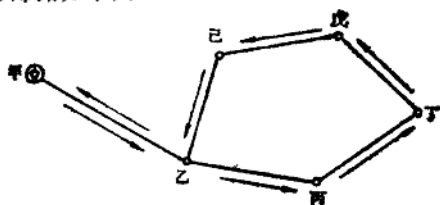


图3

如何选择邮路的结构形式，合理组织邮件运输，要根据各种具体情况，如道路情况、路线长短，运量大小，时限要求，现有运输工具种类及其性能等来决定。

在一般情况下，对于路线长的干线邮路和省内邮路以及时限要求高或运量大的市内邮路，应考虑组织辐射形邮路；凡是路线短、运量小的市内邮路和县内邮路，在保证运递时限的条件下，都可以组织环形邮路；而在道路条件特殊的场合，需要采用两种邮路结构的长处，则宜于组织混合形邮路。

二、运输工具的运行方式

1. 运输工具的运行方式

运输工具在邮路上运行，通常有直驶、迎驶和接驶三种方式。

(1)直驶（直达行驶）：是运输工具从邮路起点直达终点，全程由原运邮工具和人员运递，邮件不需要在中途驳转的行驶方式。直驶是目前邮政运输工作中普遍采用的行驶方式。它可以加快邮运速度，消除不必要的驳转，并加强押运人员对

所运邮件在邮路全程上的完整和安全的责任感。

直驶如下图

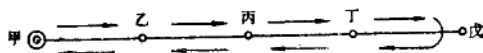


图4

(2)迎驶(对向行驶): 是运输工具从邮路的两头迎面对驶, 在中途固定地点交会进行邮件互转的行驶方式。迎驶适用于里程较长的汽车邮路和早班邮路, 以及在两种不同的邮路上交换邮件。这种行驶方式, 运输工具必须严格按时到达沿线各交接站, 否则就不能紧密衔接。

迎驶如下图

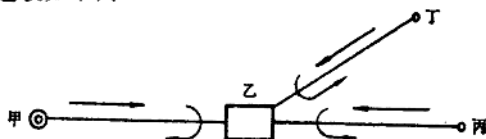


图5

(3)接驶(接力行驶): 是运输工具从起点出发到规定的中途站(接运站)更换运输工具并驳转邮件, 并向前运行, 依次倒换, 直到终点站为止的行驶方式。接驶方式的特点是, 运输工具分段行驶, 每一段运输工具在交换邮件后, 仍按时间表规定的时间返回原出发地点。

接驶方式可用于里程很长的邮路。因为它便于在长距离邮路上实行分段管理, 并缩短运输人员和运输工具的出勤时间。从而有利于主管单位对运输人员的管理和对运输工具的维修保养。

接駛如下圖

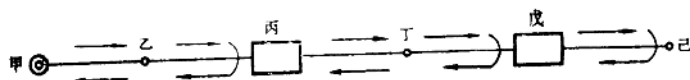


圖6

三、郵運工具及其綜合利用

1. 郵運工具。

凡用來運送郵件的交通工具，統稱為郵政運輸工具。

在目前交通條件下，可供郵件運輸的工具具有火車、輪船、飛機、汽車等機動運輸工具和早班運輸工具等。各種運輸工具在完成郵政通信任務上，具有不同的技術經濟特性。

(1)火車：火車與其他運輸工具相比，具有很大的優越性。速度快，終年晝夜不停，安全係數大，能長距離裝運大量郵件，且運費較省，但受路線的限制。

(2)輪船：載重量大，運費較低，運送重件有很大的經濟價值。但速度不如飛機、火車、汽車快。

(3)飛機：是速度最快的一種運輸工具，最適於遠程和時限要求高的快遞郵件和輕件的運輸。但運量小，中途停落點少，成本高，運郵的穩定性也較差。

(4)汽車：靈活性最大，速度接近火車，宜於在短程郵路上使用。但載重量不如火車、輪船，成本也較高。

目前，汽車是郵政自有數量最多的運輸工具，它可以彌補鐵道等運輸部門運郵能力之不足，減少對它們的依附性，掌握一定的主動權，有較大的發展前途。

(5)早班運輸工具：技術要求不高，建設費用較少，且應用靈活，可以通達到現代化運輸工具所不能達到的偏僻地區。

但它的运量小，速度慢，所需劳动力较多，劳动强度也大。

由此可见，各种运输工具由于各自具有不同的技术经济特性，用于邮政运输也有各自的优缺点。因此，在组织规划邮路、选择运输工具时，应根据当地的交通、气候和邮运量等情况、因地制宜地选择运用。

2. 邮运工具的综合利用。

(1)必须本着走最有利的路线来组织。所谓最有利的路线，就是运输工具空跑里程最短而速度最快的路线。

(2)必须考虑邮件的流向流量和交接点的多少，也要顾及当地交通运输条件。

(3)必须考虑各种不同的运输工具的性能和它们在完成邮运任务上的技术经济特性。

综上所述，运邮工具的综合利用，要根据不同的运邮需要和实际可能，结合邮路的类型和结构，适当选择和有计划地使用各种运输工具，并将它们组成一个有机的整体，以保证邮运任务的完成。

第三节 邮件运输的组织形式和运输方式

一、邮件运输的组织形式

1.直运：发运局利用直达运输工具，将邮件直接发运到寄达局，勿需其他局经转。

2.接运：邮件不能直运或为了加快快递邮件和轻件的邮运速度，可选用两个或两个以上的车次进行接续运输。

3.倒运：这是在特殊情况下的一种运输方式。即在邮车不停或不接的情况下，为加快快递邮件和轻件的邮运速度，或由

于经转任务分工关系不同而采取的带过到前方站，再倒转方向接运的措施。

4.绕运：绕运就是绕道运输。有的寄达局可以有两条邮路通达，若采用直运方式则所用运输工具速度慢于另一路线运输工具，因而可采取较快的路线绕道运送。绕运方式多在直达邮路阻断时间较长时采用。

二、邮件运输的方式

1.铁路运邮的方式

(1)编挂自备邮车：向铁路部门申请在客运列车上编挂自备邮车运邮。

(2)租用固定容间：向铁路部门租用行李整车或部分容间固定运邮。

(3)集装箱运输：利用自备集装箱（网）或租用集装箱（网）交铁路货运运邮。

(4)客车托运：委托铁路客运列车代运邮件。

(5)货车运邮：委托铁路货运整车代运邮件。

(6)加挂车：利用自备邮车或租用铁路行李车加挂在客运列车上运邮。

2.公路运邮的方式

(1)自备汽车：组开自办汽车邮路，按固定班期和规定的时间运邮。

(2)租用容间：租用交通运输部门固定班期客运汽车上的部分容间（座席）运邮。

(3)加班车：利用自备汽车或租用交通部门汽车整车加班运邮。

(4)托运：委托交通运输部门客、货汽车代运邮件。

3. 轮船运邮的方式

(1) 自备邮船：组开自备轮船邮路，按固定班期和规定的航行时刻运邮。

(2) 租用舱位：租用轮船公司轮船上的“邮政专间”或部分舱位固定运邮。

(3) 集装箱（网）运输：利用自备集装箱（网）或租用轮船公司集装箱（网）运邮。

(4) 托运：委托轮船公司轮船代运邮件。

(5) 加班船：利用自备邮船加班运邮。

4. 航空运邮的方式

目前我国航空邮件全部委托民航班机带运，邮局不派员押运。

第四节 频次、时限

频次、时限管理是整个邮政通信组织管理的中心内容，也是邮政服务质量的重要方面。合理地确定频次、时限，是通信组织管理的首要任务。

一、频次

频次是对邮件的处理、运输、投递等环节规定其每昼夜封、发、转、投的最少次数。

有关邮政运输的频次分为四种。即邮运频次、干线邮路发运频次、邮件交接频次。

1. 邮运频次：是在自办邮路上（含委办派押）每昼夜发班的次数。

干线邮路上的邮运频次，首都至省会以及省会与省会之间

的邮运频次每昼夜应不少于一次。

自办汽车邮路上的邮运频次有一日数班、逐日班、二日班、三日班等。

2. 邮运干线发运频次（邮件发运频次）：是快递邮件和信报在干线邮路上每昼夜封发、发运的次数。

出口特快专递的封发频次，应适应第一天收寄、第二天投递的基本时限。

邮政快件每昼夜应封发、发运三次。

出口信函对同一寄达局有两个或两个以上有效车次的，每昼夜省会局一般发运两次，地市局发运一至二次，其他局不得少于一次。

3. 邮件交接频次：是各级局（所）同带运邮件的火车、飞机、轮船、汽车（不论自办或委办）等运输工具每昼夜交接邮件的次数。

邮件交接频次，应根据干线邮路和省内邮路逐步实行分运的原则，确保快递邮件和轻件迅速传递、重件减少中转的发运办法确定。

位于铁路沿线的各局，按下列规定执行。

（1）总包邮件指定转口局，原则上应接发所有经停的邮车；

（2）其他各级局（所），去往同一方向每昼夜至少应接发一次邮车，如确有需要，经主管局同意可以适当增加接发频次。但均以接发省内线邮路和途经两省（京、津、沪三市不作为一个省，下同）的一级干线邮路的邮车为原则。凡有下列情形之一的，方可接发途经三省及以上一级干线邮路的邮车：

①无省内线邮车和途经两省的一级干线邮车可接发的；②出、进口邮件量较大，装发某限量车次、限量区段重件或接卸重件