

谈 大 洋 著

LIANHE YUNSHU
ZHISHI

联
合
运
输
知
识



人民交通出版社

联合运输知识

Lianhe Yunshu Zhishi

谈大洋 著

人民交通出版社

F 520
3943

联合运输知识

谈大洋 著

人民交通出版社出版

新华书店北京发行所发行

各地新华书店经售

中国大百科全书出版社印刷厂印

开本：787×1092 1/32 印张：5.375 字数：118千

1987年4月 第1版

1987年4月 第1版 第1次印刷

印数：0001—7,450册 定价：1.30元

S 16 22

79

1622

内 容 提 要

全书共分六章，内容包括联合运输概述、联合运输体制、联合运输企业、联合运输业务、联合运输的经济效益评价和联合运输两期建设等。

本书可供从事交通运输工作的经营管理人员业务学习参考之用。

作 者 的 话

联合运输事业方兴未艾，联合运输理论亟待探讨。应江苏省交通运输协会联运委员会和江苏省联运公司的委托，根据多年来江苏开展联合运输的实践，结合有关部门研究和总结的联合运输理论和管理经验，并引用了一些院校的教材、资料及有关交通运输的规定和制度，编写了《联合运输知识》一书，旨在为研究联合运输理论和管理抛砖引玉，供从事联合运输工作的同行参考。

本书初稿完成后，蒙中国交通运输协会副会长、原国家经委副主任岳志坚同志予以审阅，并给本书写了序言。在编写过程中还得到李儒章、高庆惠、周伯顺、查伟强、孟德本、周怀成等同志的指导和帮助，在此谨向他们表示衷心感谢。

由于水平有限，掌握材料不足，研究工作做得不细，书中的缺点和错误在所难免，请读者和同行们批评指正，以便进一步修改完善。

序 言

《联合运输知识》的作者，将这本书的原稿送给我看一看，并希望我能给这本书写个“序言”。这件事引起了我很大的兴趣，我花了几天时间，仔细地看了一遍，从中学到了不少知识。我初步的印象是，这是一本好书，希望从事交通运输工作的同行们，尤其是直接从事联运工作的同事们，能挤出时间来读一读，并联系自己的工作实际，认真地思考一些问题，实事求是地提出改进工作的方法。这样做，我想是会有许多帮助的。

我说这本书是本好书，首先是适应了交通运输形势发展的需要，满足了联运工作者的迫切愿望。在党的十二届三中全会精神的鼓舞下，在中共中央“关于经济体制改革的决定”的指引下，我国的工农业生产将会更加迅速地发展，城乡物资交流将会更加活跃，交通运输部门的任务将越来越重。在这种新形势下，搞好联合运输，进一步挖掘交通运输各部门的潜力，以适应国民经济发展的需要，就更为迫切了。因为联运是交通运输现代化发展的必然趋势，联运不仅是商品流通体制改革的重要组成部分，同时也是交通运输改革的重要一环。在当前，要搞好联运，首先是要培训大批的干部，提高联运服务企业的素质。我国的联运事业，虽已开展多年，但目前熟悉联运业务的专职干部还很少。怎样解决这个问题，当务之急是要尽快地出版两本书：一是《联合运输知识》，这是从事联运工作的干部必须要知道的基本知识，不

管你具有什么样的学历，不知道这些基本知识，工作是搞不好的；另一本书是《联运手册》，这是一本工具书，是告诉联运工作干部，怎样具体地办理联运业务。有了这两本书，就为办联运干部培训班和工作人员边学边干创造了条件。

我说这本书是本好书，还表现在它的内容比较全面，以联运工作为中心，方方面面都谈到了，这样就给人们一个比较完整、比较系统的概念。这本书所引用的资料也比较充实，即使是一个多年来在交通运输工作的老同志，看完以后，也会从中得到启发。这本书还比较好地做到了理论和实践的结合。

当然，同志们读完这本书后，一定会有若干方面不够满足的地方，也会对这本书的一些观点持有不同的看法，我觉得这是件好事，作者一定会表示欢迎和感谢。

中国交通运输协会副会长 岳志坚

目 录

第一章 联合运输概述.....	(1)
第一节 交通运输的性质和特点.....	(1)
第二节 各种运输方式的特点和发展.....	(9)
第三节 联合运输的兴起和发展.....	(28)
第四节 联合运输的概念.....	(34)
第二章 联合运输体制.....	(37)
第一节 联合运输管理体制.....	(37)
第二节 我国联合运输管理体制的现状.....	(40)
第三节 有关建立和健全联合运输体制 的问题.....	(42)
第三章 联合运输服务企业.....	(47)
第一节 联合运输服务企业的概念.....	(47)
第二节 联合运输服务企业的经营思想、 方针和目标.....	(51)
第三节 联合运输服务企业的素质.....	(55)
第四节 联合运输服务企业的全面质量管理.....	(57)
第五节 联合运输服务企业的全面经济核算.....	(66)
第四章 联合运输业务.....	(74)
第一节 联合运输的组织形式.....	(74)
第二节 联合运输的业务分类.....	(80)
第三节 联合运输的货源组织和配积载.....	(84)
第四节 联合运输的理货和库场管理.....	(90)

第五节	联合运输货物的验收、交接和包装·····	(94)
第六节	联合运输的费用结算·····	(102)
第七节	联合运输的业务票据·····	(108)
第八节	联合运输的事故处理·····	(111)
第五章	联合运输经济效益的评价·····	(115)
第一节	经济效益概述·····	(115)
第二节	合理运输的经济意义·····	(121)
第三节	联合运输经济效益的评价原则·····	(127)
第四节	联合运输经济效益的评价指标·····	(130)
第五节	联合运输经济效益的评价方法·····	(136)
第六章	联合运输网络·····	(147)
第一节	综合运输系统的发展·····	(147)
第二节	联合运输网络的建设·····	(154)
附录一	铁路棚车种类规格表·····	(157)
附录二	铁路敞车种类规格表·····	(158)
附录三	铁路集装箱重量系列尺寸表·····	(159)
附录四	国际集装箱系列尺寸表·····	(160)
附录五	我国居民消费水平预测表·····	(161)
附录六	1980~2000年我国人口、产值和货物周 转量测算·····	(162)

第一章 联合运输概述

第一节 交通运输的性质和特点

交通运输是国民经济的动脉，它把国民经济各个部门和各个地区连接起来，在社会物质财富的生产和分配过程中，在广大人民的生活中起着极为重要的作用。运输是人们调配地理资源的一种手段。交通运输决定了原料、资源和农业用地的价格，促成了工业中心、商业中心和港口车站的形成，创造了高楼林立的城市，开创了社会的、文化的、个人和家庭的活动方式。在各种力量的产物中，交通运输是最强大的力量之一。

运输的基本涵义是移动或位移，是指物体借助运输工具在空间上的移动，在流通领域中从事运输活动的经济部门，活动于流通领域的现代化的运输行业就是交通运输业。

一、交通运输业的产生

人类社会的运输活动是与生产活动同时开始的。在原始社会初期，社会生产力很低，人们共同劳动，没有什么社会分工。到了原始社会后期，生产力有了发展，从采集、狩猎，逐渐过渡到原始农业和原始畜牧业，开始出现了游牧部落，形成了第一次社会大分工，这就是畜牧业和农业的分工。后来由于织布和金属加工生产技术的改进，奴隶不再是

简单的助手，而是成批地被赶到田野、工场去劳动，这就使手工业和农业实行分离，形成了第二次社会大分工。也就是在这个时期，开始出现了商品生产，随着商品生产的发展和市镇的形成，出现了一个不直接从事生产而只从事产品交换的阶层——商业，形成了第三次社会大分工。商业的产生和发展是以商品生产和商品交换为基础的。商品生产是以商品消费作为终结的，商品的使用价值只是在消费中才能得到实现。进行商品交换，就是把商品从这个地区转移到另一个地区，从这个部门转移到另一个部门，从这个人手里转移到另一个人手里，要做到这一点，在一般情况下，都要实现商品的位置移动，也就是需要对商品进行运输。马克思说：“商品在空间上面的流通，实际的移动，分析起来，就是商品的运输”（《资本论》第2卷，人民出版社1974年版，第147页）。随着商品生产的发展，运输活动从以内部生产分工为基础的厂内运输、农业运输发展到以社会劳动地域分工为基础的公共运输，社会化的运输活动不仅包括生产过程的运输。还包括流通过程的运输。生产过程的运输又称厂内运输，它所实现的是劳动对象、劳动工具、劳动者的位置变化，生产过程的运输是工农业生产过程不可分割的一个组成部分；流通过程的运输又称厂外运输，是生产过程以外的运输，它表现为生产过程在流通过程的继续，它所完成的是货物和旅客的空间位置的变化。由于生产力的发展和生产的专业化分工，出现了专门在流通过程中从事运输活动的社会化运输行业，这就是今天活动于流通领域中的现代化的交通运输业。运输业的产生，只是在更大的规模上表现着与生产过程内部运输的同样的现象。

交通运输业的产生和发展是因为生产工具、劳动产品以

及劳动本身的空间位置移动，是任何社会生产、再生产以及社会生活的必备条件。交通运输业正是实现社会再生产的纽带和桥梁，随着生产的发展，交通运输业不仅是一个不可缺少的生产部门，而且是一个“先行”部门。没有交通运输业，工业和农业的生产便无法正常进行；没有交通运输，社会的生产、分配、交换和消费就将中止，扩大再生产就成了一句空话。随着商品经济的发展，运输任务日益繁重，要求运输业在提高经济效益的基础上，做到货畅其流，人便于行，以满足国民经济和人民生活对运输的需要，这已成为交通运输业的根本任务。

二、交通运输业的性质

任何物质生产活动，都是人们借助于劳动手段，对劳动对象进行物质的变化，使之适合于自己需要的有目的的活动。劳动对象的物质变化，有多种形态，有物理、化学、生物等变化，如金属冶炼使矿石产生化学成分的变化，金属切削加工使加工工件发生形态变化，农牧业则使劳动对象发生生物化学变化。劳动对象的这种物理的、化学的变化，是物质变化。而运输业使劳动对象发生空间位置的变化，也应被看作一种物质变化，并且是一种特殊的物质变化。

在一定的生产关系下的人利用劳动工具使劳动对象发生人们希望发生的变化是一种物质生产活动。运输业通过运输工人，借助运输工具和机械，使劳动对象改变空间位置而不留下痕迹，也是一种特殊的物质生产活动。

马克思之所以把交通运输业称为除了采掘工业、加工工业和农业以外的物质生产的第四部门，是因为运输业的劳动是创造价值的劳动。运输业虽然并不直接创造出种种物质产

品，但是任何工厂企业生产出产品以后，并没有完成其全部生产过程，作为商品的使用价值并没有实现。任何产品，只有在需要它的时间和地点，才能发挥其使用价值的作用，因而在运输过程中所消耗的活劳动和物化劳动，必然成为所运输的商品价值的一种追加。也就是说，运输劳动所产生的费用（价值追加）要加到所运输的商品中去。正如马克思指出的那样：“其他事情不变，由运输加入到商品中去的绝对价值量，与运输工业的生产力成反比例，与所经的距离成正比例（《资本论》第2卷，人民出版社1974年版，第146页）。但是应该区别的是，在商品流通过程中，纯商业活动是不创造价值的劳动，因为一切只是由商品的形式转化而产生的流通费用，都不会把价值加入到商品中去。马克思曾举例说明纯粹流通费用的性质，在把煤炭当作燃料进行燃烧时，需要支付出一一定的燃烧劳动，马克思说：“这种燃烧劳动，虽然是燃烧过程上一个必要的因素，但不会生出热来”（《资本论》第2卷，人民出版社1974年版，第123页）。这就好比一个人把商品送到市场上去卖，他在市场上出卖商品所花费的时间，无论是几个小时，一天以至几天，都不会因此而增加商品的价值。由此可见，纯粹的商业劳动是不创造价值的，不管因此而花费的流通费用有多大，商品的价值是不会因此而增加。

综上所述，可以从以下几个方面来认识交通运输业的性质。

（一）流通过程中的运输劳动是重要的物质生产劳动

1. 运输与工业、农业生产一样，都是劳动者使用劳动工具作用于劳动对象，使之发生预期的物质性变化。

2. 运输劳动表现为生产过程在流通过程内的继续。产

品不经过流通过程而到达消费领域，则说明生产过程没有结束和完成，运输是继续并完成产品的生产过程。

3. 运输沟通了国民经济各部门之间，各地区之间、城乡之间以及产、供、销之间的经济联系和物资交流，使社会再生产得以顺利进行。

(二) 运输业是国民经济中的一个重要的物质生产部门

1. 运输劳动继续产品的生产过程，为社会化大生产服务，没有运输业的劳动，就不能完成产品生产的全过程。

2. 运输劳动可以实现产品的消费过程，为社会消费服务。没有运输业的劳动，社会就不能实现产品的消费，产品生产过程中的价值补偿和实物补偿就无法实现，社会再生产就不能周而复始地顺利进行。

3. 运输业参与了社会产品的生产和国民收入的创造。运输是物质产品生产，产品数量增加的必经阶段，是必要的追加生产过程，运输业工人的辛勤劳动价值凝结在社会产品中，包含在社会产品的价值之中。

商品 $\xrightarrow{\text{经过运输}}$ $\begin{cases} \nearrow \text{使用价值不变} \\ \searrow \text{价值量增加} \end{cases}$

在运输过程中，生产资料的消耗的价值转移到商品上，运输工人新创造的价值追加到商品上。

4. 交通运输是确保社会生产，人们正常工作和生活的必要条件。产品和人的位移，空间位置的变化，是社会赖以存在和发展的必要活动之一。运输业作为物质生产部门的中间阶段，是生产和消费的纽带和桥梁。运输业依赖生产和消费而存在和发展，生产归根结底是为消费服务。为社会生产消费和为个人消费的运输都是社会的需要，满足社会对运输的需要是运输业应尽的社会职责。为生产和消费服务的思

想是搞好运的重要保证，但不能因此把运输业简单地称为“服务部门”，如称“服务部门”就会失去了运输业的确切涵义。

(三) 运输业是物质生产部门中的一个特殊的物质生产部门

1. 运输业是处于流通领域中的物质生产部门，表现为生产过程在流通过程内的继续，并且好象本来就是为流通过程而设的。运输业发展的规模和速度，包括运输工具、运输装备的数量和水平，职工的数量和质量，运量的大小和构成，运量的地区分布和时间波动，运距的长短等，都取决于工农业生产的发展规模、发展速度和发展水平，并受社会消费所制约。

2. 运输业不生产新的实物形态产品。运输业所出售的东西，就是场所的变动。劳动对象的空间位移，就是运输业的效用。产品的位置变更了，产品的价值量增加了。运输生产的“产品”是和被运输的实体产品结合在一起的，只有空间变动的概念，没有实体的概念。马克思说：“产品总量不会因运输而增大。产品自然属性因运输而起的变化，除若干例外，不是预期的效果，而是一种不可避免的恶害”（《资本论》第2卷，人民出版社1974年版，第145页）。

3. 运输业在实现位移，改变劳动对象空间位置时，可以采用不同的运输方式。运输方式是在一定的地理、经济、技术条件下逐步形成和发展起来的，因各种运载工具的运行条件、技术经济特征不同，而决定各自不同的合理使用条件和范围。实行各种运输方式的合理分工和协作，可以有效地使用各种运输工具，促进运输工具的综合利用和运输业的协调发展。

三、交通运输业的特点

(一) 交通运输业的特点

交通运输业是一个劳动密集型的行业，它除了和其他行业一样，具有共同的社会属性和自然属性外，还有其独有的特性。

1. 交通运输业的生产场所是在一个广阔的延伸的空间带上。运输业的产品就是位移，要进行生产，就必须具备实现位移的场所，这个场所延伸万里，交织成网，它不仅表现为点多、线长、流动、分散、面广、量大，而且表现为多环节、多工种、跨区域、连续性。要运输业象时钟一样运转，就必须进行有效的组织，使之达到有效的配合。

2. 运输业的劳动对象众多繁杂，性质各异。运输的目的是实现劳动对象的位移，而被运输的对象既不能自由选择，又不能自由支配，面对众多繁杂，性质各异的劳动对象，必须配备相应的运输工具，以适应劳动对象的需要。

3. 运输业的加工方式是动态加工。劳动对象在广阔的空间带上，位置变化的移动过程本身就是运输业的生产过程。移动不存在，位移就无从实现。一般制造业为了对工件进行加工也常常使工件处于运动状态，但是此时工件运动的本身并不是目的，而只是进行加工的手段，一般也不会产生生长距离的位置变化。运输业和一般制造业不同的是，生产过程的基本方式就是长距离空间移动式的动态加工。

4. 运输产品是在不改变其劳动对象的化学性质和物理性质的基础上，改变劳动对象的空间位置而不形成任何新形态的产品。也就是说，运输劳动在劳动对象本身并不留下任何可见的痕迹，而且运输业的产品不能脱离生产过程而单独

存在，因为，运输业的产品既不能调拨，又不能贮存，从而决定了运输业只能而且必须贮备一定的运输能力，使运输能力的地区配置和形成时间尽可能与需要相协调。

5. 运输业的生产过程和销售过程同时进行。运输业的产品几乎全部向用户直接出售，而不经过其他的中间环节，因此在运输业的生产过程中，包含着一部分商务过程。也就是说，运输业在一定程度上也兼有商业性质。运输业资金循环公式是：

$$G \longrightarrow W < \frac{A}{P_m} \cdots P \cdots (W') \longrightarrow G'$$

式中：G——货币资金；G'——产品销售收入；

W——货币资金转化为实物形态；A——劳动力；

P_m——生产资料；P——生产；W'——运输“产品”。

6. 运输业对社会的影响是直接的和广泛的。运输业是一种公用性的企业，直接和旅客、货主接触，直接影响人们的衣、食、住、行，直接影响到国民经济、文化、政治和国防事业，故必须采取法律形式对整个运输业进行制约，监督和控制。

(二) 社会主义交通运输业的基本特征

社会主义交通运输业是以生产资料公有制为基础，运用现代化生产技术，在国家统一领导下从事运输生产经营活动的相对独立的经济组织，它具有三个基本特征：

1. 在生产技术方面，社会主义交通运输业是用现代化生产技术装备起来的，以机器体系作为主要生产手段的社会化运输生产。社会化的现代运输生产，要求生产过程实行精细的劳动分工和密切的协作，应用最新科学技术，掌握生产技术的