

国营商业商品运输工作

商業部運輸處編著



財政經濟出版社



国营商業商品运输工作

商業部运输处編著

財政經濟出版社

1956年·北京

国营商業商品运输工作

商業部运输处編著

財政經濟出版社出版

(北京西总布胡同7号)

北京市書刊出版業營業許可證出字第60号

中華書局上海印刷厂印刷 新華書店总經售

787×1092 1/32 13/4 印張·42,000 字

1956 年 11 月第 1 版

1956 年 11 月 1 次印刷

印数: 1—3,500 定价: (6) 0.16 元

統一書号: 4005.227 56. 11. 京型

目 录

引 言.....	5
第一部分 运输计划.....	7
第二部分 运输作业.....	23
第三部分 合理组织商品运输.....	86
附 录.....	55

引 言

商品运输是商品流轉过程中的重要环节。不論什么商品,只要它需要在城乡間或地区間进行交流,就必须經過不同的运输方式来实现。国营商業部門,經營的商品品种繁多,数量龐大,供应面广,因而組織商品运输就成为国营商業部門的一項重要業務。

商品运输工作之所以重要,在于它对保証市場供应,保持商品質量、数量和对資金周轉速度以及商品流轉費用水平都有密切关系。如果組織得不好,就会使国营商業工作或使国家財產遭受損失。基于这一原因,国营商業系統的运输工作,就必须重視商品安全,設法加速商品運轉,力求节省运杂費用,从运输环节保証国家商業計劃的完成和超額完成。

几年来国营商業系統运输工作,在各級党政正确領導下,經過全体职工們的努力和有关方面的配合,基本上是按着上述要求前进的,并有不少改进,积累一些較好的經驗。我們为了使这些經驗广泛交流,于1955年曾在内部刊印“国营商業系統运输經驗介紹”一書,發給本部門各單位作为學習参考資料,各地有关工作人員对此表示欢迎,并希望把較好的經驗加以綜合整理,使之系統化。根据这一要求,現將国营商業系統

运输工作各个环节中較好的經驗,加以綜合整理,編写成本書。本書內容共包括三个部分,第一部分为运输計劃,第二部分为运输作業,第三部分为合理組織商品运输。另外还有一个附录——运输人員应具备的条件。这些內容可能对改进目前运输業務工作有一定的帮助,使每个工作人員有了“怎样做一个运输員”的标准和努力方向。但是由于我們蒐集的材料不多,理論和業務水平有限,有些方法可能已落后于个别先进方法的水平,在內容方面不当之处也在所难免,希望讀者多加批評和指正。

商業部运输处

一九五六年八月

第一部分 運輸計劃

一、運輸計劃的意義和作用

運輸計劃是國民經濟計劃的重要組成部分。它不僅要保證運輸任務的完成，適應生產日益發展和人民生活不斷增長的需要，而且還要合理的使用運輸工具，防止一切不合理運輸的發生。

商品由生產到消費，在集散之間必須經過運輸。只有當產品完結這種通過運輸轉移的時候，它才能够供應消費者使用。可見商品運輸是商品流轉的重要環節之一。商品運輸是在運輸計劃指引下進行的，因此商品運輸計劃就成為國營商業計劃的組成部分之一，也是保證商品流轉完成的一個具體實施計劃。商品運輸計劃指標涉及許多部門，特別是與交通運輸部門有着密切的聯繫，因而商品運輸計劃是國家運輸計劃不可分割的組成部分。商品流轉是一項複雜工作，在流轉過程中運輸費用占整個商品流通費用的比重很大，而且在國家整個運輸任務中占的百分比也很大，如果事先不能很好計劃安排、制訂出合理的運輸計劃，極易發生不合理運輸，增大費用，影響供應，浪費运力；特別在目前运力發展相對不足的情況下，編好運輸計劃，合理使用國家運輸力量，保證運輸任

務的完成，則更有重要意義。

二、編制運輸計劃的依據和分工

制定計劃必須有明確目的和充分依據。商品運輸計劃制定的目的既是為順利實施商品流轉任務，它的編制依據就是商品流轉計劃、供應合同和商品運輸歷史統計資料。商品流轉計劃是體現國家政策，完成整個商業任務的計劃，是國營商業部門重要的、起主導作用的計劃，是制定各種計劃的基礎。供應合同是商品流轉計劃的具體化。歷史統計資料是商品運輸的實際記載。只有通過商品流轉計劃和供應合同中有關商品產銷數字、地點、時間的了解研究，並與歷史統計資料中的商品流轉規律和發展趨勢進行分析比較，最後才能確定出運輸計劃的各項主要指標。可見三種依據是密切相關的，但是又是可以獨立運用的，並非完全具備缺一不可。因此計劃編制依據應該根據實際需要決定。

商品流轉計劃、供應合同和商品運輸歷史統計資料是由計劃、業務等各有關部門分別掌握和制定的，因此運輸計劃的編制工作就必然牽涉到幾個部門，尤其是與計劃、業務部門有着密不可分的关系，所以運輸部門本身很難獨自編好運輸計劃，它必須與有關的部門明確分工，密切配合。如果分工不明，責任不清，就會經常發生計劃不符實際需要，運輸任務不能順利完成，影響供應，遭受因計劃不准的罰款損失。

計劃、業務部門和運輸部門對於編制運輸計劃工作的分工如下：

計劃部門根據商品流轉計劃中的收購、銷售和庫存等主要指標，分出年度分季，季度分月數字，或提出分季、分月比例，或商品流轉發展幅度等數字，說明商品產銷的主要情況，在運輸計劃實際編制需要日期前送交運輸部門。計劃部門還須根據商品流轉計劃指標負責對業務部門事先提出的月度商品流轉具體數字進行審核對照，並簽註意見後送給運輸部門。

業務部門根據供應合同或調撥分配計劃，以及事先了解的補充要貨計劃，提出包括下月份運輸商品的品名、包裝、數量、地點、時間、收發貨人等項目的報表和材料，說明當時市場主要商品和特殊緊急商品的供需以及業務活動等情況。在運輸計劃實際編制需要日期並估計計劃部門實際需要的審核時間，事先送交計劃部門審核。如不需要送給計劃部門審核時，可直接送交運輸部門。

運輸部門依據計劃、業務部門事先提供的資料並結合商品運輸歷史統計資料和交通運輸情況，負責按期編制與報送運輸計劃。

運輸計劃編好之後，計劃、業務和運輸部門在本單位負責同志統一領導下還必須分工合作，緊密配合，彼此兼顧，互相聯繫，共同保證商品流轉任務的完成。根據工作需要互相之間也可訂立工作聯繫辦法或聯繫合同，以免工作脫節。

三、編制運輸計劃的原則

運輸工作是為商品流轉服務的，並且它又積極的促進商品流轉日趨合理，使商品調撥對路，符合人民的需要。因此編

制運輸計劃就不能是單純的按照既有資料照抄照編，而是採取負責、慎重的態度，依照以下三個原則，全面策劃，認真編制。

1. 體現平衡運輸原則。各個時期之間、運出運入之間、以及發運與中轉之間的運輸平衡，是運輸計劃的幾個主要平衡指標。

根據商品生產、銷售季節和運輸條件，在編制運輸計劃時，應該適當的安排計劃期內各個時期之間的運量平衡。特別是編制年度運輸計劃時，更應該很好地安排，使全年各個季度之間的運量平衡，以便克服運輸季節忙閑不均現象，保證供應。

對於自有運輸工具（如汽車、馬車、船隻等），或單程運輸物資較多的單位，為避免運輸工具空駛，浪費運輸費用，在編制運輸計劃時應與本系統有關單位或與本系統以外的其他單位共同進行組織，設法保持運出運入之間的運量平衡。

編制中轉物資的運輸計劃時，發運計劃與中轉計劃之間的運量、時間、地點必須銜接平衡，防止運輸中發生脫節，造成積壓或損失。

2. 貫徹合理運輸原則。在保證商品安全的條件下，採取綫路最短、環節最少、時間最快、費用最省的方法完成商品運送是編制運輸計劃的基本原則。

編制運輸計劃時，應該根據商品性質、氣候變化、市場需要、交通條件等具體情況，合理的選擇運輸工具和運輸路綫，防止商品運輸中對流、迂迴、過遠等一切不合理運輸的發生。

3. 掌握先急后緩原則。凡是市場急需的特种商品、供不应求的商品、以及季节性較大、時間性較强的商品和鮮活商品等,都应按照紧急物資看待。編制运输計劃时應該認真考虑,預做安排,在运输能力不能滿足需要时应优先滿足紧急的特殊商品运输的需要。一般性的非市場急需的商品,在編制运输計劃时應該依照当时具体情况,进行全面安排。对于供应边远地区的商品运输,應該根据路途里程、時間長短和运输能力等,有計劃的加以組織或提前調运。

四、运输計劃的編制方法

商品运输計劃的編制工作,是一項比較复杂而技術性又較强的工作。在編制过程中必須充分准备,詳細計算,周密考虑,全面策划。編制方法,按照工作順序可分做以下四个阶段:

1. 資料准备阶段

正确及时的蒐集資料是編制运输計劃的准备工作。沒有正确的資料,就不可能編好运输計劃。編制运输計劃必須具备的資料,除了商品流轉計劃、供应合同和历史統計資料以外,还必須具备鉄路、公路綫路圖、航运河道圖,以及有关的运输規章制度等。有了这些資料之后,还必須进一步熟悉、掌握并加以必要的研究、分析和整理。

(1)根据商品流轉計劃或供应合同,以及計劃、業務部門提供的資料,分析研究計劃期內商品收購数量、銷售数量和具体地点、收發貨人等。分出地銷和外运数量,熟悉生产和消費的

地理分布,摸清商品的来源与去路。

(2)根据商品流转方向,熟悉各种交通运输线路分布情况。分别商品种类,了解商品性质、包装、运价等级、运输里程和各项运杂费用。以便选择路线,研究运输方法。

(3)整理商品运输的历史统计资料,求出运量占销售量比例,各地区运量占总运量比例,各种不同运输工具的比例,零担与整车比例,以及逐期运量增长幅度等,作为编制计划的参考。计算方法可采用“比例法”和“动态关系法”。

甲、比例法:比例法就是根据历史资料,求出较为固定的几种比例关系,经过分析对比,能以较为明确的了解这些历史统计资料,便于研究考虑计划期内各项计划指标的比例关系。

几种计算公式如下:

$$\text{运量占销售量}\% = \frac{\text{运量}}{\text{销售量}} \times 100$$

$$\text{各地区运量占总运量}\% = \frac{\text{地区运量}}{\text{总运量}} \times 100$$

$$\text{各种运输工具的运量占总运量}\% = \frac{\text{某种运输工具的运量}}{\text{总运量}} \times 100$$

零担与整车运量占铁路总运量%:

$$\text{零担} = \frac{\text{零担运量}}{\text{铁路总运量}} \times 100$$

$$\text{整车} = \frac{\text{整车运量}}{\text{铁路总运量}} \times 100$$

乙、动态关系法:动态关系法就是从过去几年的运输实绩中,找出一般的规律;即找出商品运输的逐期增长幅度,与业务发展趋势相对照,从而可以了解商品运输的发展和变化

規律。

几种計算公式如下：

$$\frac{\text{本期(月)实績較上期(月)实績增長}}{\text{上期(月)实績}} \times 100$$

$$\frac{\text{本期(月)实績較去年同期(月)实績增長}}{\text{去年同期(月)实績}} \times 100$$

$$\frac{\text{本期(月)实績占本年全(或本季全季)运量}}{\text{本年全(或本季全季)运量}} \times 100$$

按照以上几种公式計算出来的百分比数字，可供編制運輸計劃参考，但不能直接采用历史資料的絕對数字。在整理历史資料时，可根据工作需要，确定計算几种主要的比例数字，不一定全部均行核算。

2. 技术計算阶段

根据准备的和初步整理的一些材料，对計劃期內各项指标，进行仔細核算是編制運輸計劃的技术計算阶段。

技术計算的几个主要指标如下：

(1) 運輸噸数：在商品流轉計劃和供应合同中，除了几种主要商品列有噸数不需折算以外，大多数商品都是用金額或数量为計算單位，而運輸計劃則以噸数为計算單位，以便根据運輸能力，統一安排整个交通运输計劃。因此就必须把金額或数量折合成噸数。

甲、商品金額折算噸数的方法：这种方法主要是根据商品实績运出噸数和金額的历史資料，計算出本年上期和上年同期的金額折噸实績数字后，結合当时經營商品的品种变化，方能确定計劃期內哪些商品、多少金額等于一噸。

$$\text{金額折噸計算公式：噸數} = \frac{\text{總商品金額}}{\text{每噸商品金額}}$$

例如：1956年3月份上海—天津百貨計劃金額為194萬元。折噸方法如下：

首先求出1955年3月份（上年同期）上海—天津每噸百貨實績金額為3,740元，1956年2月份（本年上期）為3,950元。據此計算出1955年3月份為1956年2月份金額的106%。計算方法：3,950元（1956年2月份金額）÷3,740元（1955年3月份金額）×100=106%。

其次按照增長6%的幅度，計算出計劃期金額為4,187元。計算方法：3,950元×6%+3,950元=4,187元。

然後根據當時業務經營的品種變化情況（價高商品增多），確定計劃期每噸百貨金額為4,200元。

最後計算出計劃期內，上海—天津百貨噸數為462噸。計算方法：194萬元（計劃金額）÷4,200元（計劃期每噸商品金額）=462噸。

乙、商品數量折算噸數方法：這種方法是把不同數量單位的商品，如件、箱、個、打、匹、頭、桶等等，統一的折算成噸數。一噸等於1,000公斤。

$$\text{商品數量折噸計算公式：噸數} = \frac{\text{商品件數} \times \text{每件重量}}{1,000 \text{ 公斤}}$$

例如：1956年3月份計劃調運活豬5,000頭，火柴5,000箱，棉布5,000匹，經過計算後，得悉活豬等於500噸，火柴等於100噸，棉布等於20噸，共計為620噸。計算方法：

$$\text{活猪: } \frac{5,000 \text{ 头} \times \text{每头重 } 100 \text{ 公斤}}{1,000 \text{ 公斤}} = 500 \text{ 噸}$$

$$\text{火柴: } \frac{5,000 \text{ 箱} \times \text{每箱重 } 20 \text{ 公斤}}{1,000 \text{ 公斤}} = 100 \text{ 噸}$$

$$\text{棉布: } \frac{5,000 \text{ 匹} \times \text{每匹重 } 4 \text{ 公斤}}{1,000 \text{ 公斤}} = 20 \text{ 噸}$$

$$\text{合計: } 500 \text{ 噸} + 100 \text{ 噸} + 20 \text{ 噸} = 620 \text{ 噸}$$

(2)車數：在編制鐵路運輸計劃時，必須計算出需用車皮的數字。噸數折合車數的計算方法，根據鐵路部門規定的每車技術裝載量和實際裝運中創造的先進裝載標準，計算出每車平均實際裝載量。然後按照商品性質、包裝等情況，確定計劃期內各種商品的裝載量。以確定的裝載量除噸數，即得出車數。計算公式如下：

$$\text{每車平均裝載量} = \frac{\text{噸數}}{\text{車數}}$$

$$\text{計劃期需用車數} = \frac{\text{鐵路運輸計劃的總噸數}}{\text{每車裝載量噸數}}$$

(3)噸公里：噸公里是每噸貨物在運輸綫路上所運行的公里，是核算運輸費用的計算單位，也是交通運輸部門用來表示運輸生產率的計量單位。計算方法就是以噸數乘距離里程數，即得出噸公里數。為了便於掌握商品運輸距離，縮短運輸里程，也可以採用平均里程指標。計算方法，以某一種商品不同里程的總噸數，除其總噸公里數，即得出平均里程數。計算公式如下：

噸公里(裡)=噸數×公里數(裡)

平均里程 = 總噸公里(裡)÷總噸數

3. 分析研究階段

經過技術計算之後，在着手編制計劃之前，還必須進行分析研究工作。只有經過周密的分析研究和選擇比較之後，才能消除計劃中各種不合理運輸，保證運輸計劃質量的不斷提高。運用“圖表分析法”和“距離差比較法”是分析研究並合理的編制運輸計劃的較好方法。

(1)圖表分析法：通過圖表分析，可以將商品產地和銷地的地理分布情況，以及交通運輸綫路的地理分布情況清楚的反映在圖面上，從而可以研究選擇出里程最短，環節最少，時間最快，費用最省的合理運輸路綫。

採用圖表分析的方法，首先將每個發貨地的車站，用不同顏色划上口符號。其次由發貨地點起，用不同的色綫和一符號沿着鐵路綫右側，划到各個消費地。最後將各個發貨數量和供應各地的銷售數量，分別寫在各個符號的旁邊。這樣就可以從圖面上看出整個商品的運輸方向和所經路綫。

例如：1956年3月份計劃將沈陽生產的火柴500噸，運給四平100噸，長春100噸，哈爾濱150噸，綏化100噸，佳木斯50噸。同時又將吉林生產的150噸火柴運給延吉50噸，錦州50噸，鞍山50噸。用圖表分析如下（書中插圖以各種不同綫條代替不同顏色，下同）：

從下圖中可以看出，長春到沈陽的綫路上發生了100噸火柴的對流運輸。如將吉林運鞍山、錦州的火柴改運長春，將