

237826

基本館藏

高等学校教学用书

河运商务管理

Г. И. 馬約尔斯基著



高等教育出版社

40321

5/7121

237826

高等学校教学用书



河 运 商 务 管 理

Г. И. 馬約尔斯基著
邢国江等譯

高等教育出版社

本書系根據蘇聯河運出版社 (Издательство «речной транспорт») 出版、馬約爾斯基 (Г. И. Майорский) 著“河運商務管理” (Коммерческая эксплуатация речного транспорта) 一書 1955 年翻譯出。原書經蘇聯河運部教育司審定為水運學院教學參考書。

本書闡述河運商務管理的主要問題，貨物運輸的各種方法，提高運送速度的措施，保證運輸中貨物完整無損的條件，確定運輸過程中河運部門與貨主及其他運輸部門間相互關係的基本原則和標準，辦理運輸票據手續的規則，以及使用河運運費的辦法。

本書可供高等學校河運管理專業作為教學參考書，並可供河運部門工作人員參考。

本書的合譯者為李民生(序、第一篇、第二篇、第七篇、第四篇第十八章)、柏棧(第三篇、第五篇、第八篇、第四篇第十一至十七章)、馮軍(第四篇第十九、二十章)、邢國江(第六篇)。

河 運 商 務 管 理

Г. И. 馬約爾斯基著

邢國江等譯

高等教育出版社出版 北京宣武門內大街 7 號

(北京市書刊出版業營業許可證出字第 054 號)

外文印刷廠印刷 華書店發行

統一書號 15010·598 開本 850×1168¹/₃₂ 印張 12³/₄ 插頁 7

字數 353,000 印數 001—300 定價 (7) 2.00

1959 年 3 月第 1 版 1959 年 3 月北京第 1 次印刷

序

河運貨物周轉量的增加，要求徹底改善各航運局和港口的貨運工作和商務工作。

在 1954 年 3 月召開的全蘇水運工作人員會議上曾指出河運工作中重大缺點之一就是商務工作仍然薄弱。

極端缺乏商務管理方面的參考材料這一情況，使得各航運局和港口在組織商務工作以及各高等學校在教授這一門課程時感到困難。

本書供高等學校商務管理課程作為教學參考書，也可以作為貨運組織工作人員的參考書。

本書中綜合了各航運局、分局和港口商務工作的經驗以及有關高等和中等學校中教授這一門課程的經驗。

本書在編寫過程中曾得到高爾基水運學院經濟、計劃和商務管理教研組和船舶運行組織教研組以及克拉西爾尼科夫(Н. А. Красильников)，左托娃亞(В. В. Зотова)，索佑左夫(А. А. Союзов)，什比林(Н. Н. Шибилы)，依爾辛(А. П. Ирхин)等同志的幫助，作者謹此表示感謝。

作者及出版社希望讀者們把自己對這本書的意見和改進的建議寄至出版社。

目 录

序	viii
緒論	1
第一篇 内河货物运输組織的一般条件	
第一章 内河航运条例和运输規則	13
§ 1. 总則	13
§ 2. 内河航运条例的要点	15
第二章 内河运输中的运输形式和种类	20
§ 3. 运输形式	20
§ 4. 运输种类	21
第三章 运输計劃的基本原则、發货人和航运局对完 成运输計劃的义务和责任	24
§ 5. 年度和季度运输計劃的編制和批准程序	24
§ 6. 發货人和内河航运局对完成运输計劃的主要責任	26
§ 7. 未完成国家运输計劃时航运局和貨主应負的責任	30
第二篇 货运技术工具的商务性能	
第四章 港口、装卸作业区和貨主碼頭	33
§ 8. 港口的用途及其分等	33
§ 9. 港口的装卸作业区	36
§ 10. 貨主碼頭	39
第五章 港口倉庫和衡器設備	41
§ 11. 倉庫的种类及对倉庫的要求	41
§ 12. 衡器的种类、构造及其养护和修理	51
第六章 运输食品和工业品所需包装的种类	63
§ 13. 总論	63
§ 14. 箱和桶	66
§ 15. 麻袋和帆袋	69
§ 16. 运往北極、最北部地区和其他边远地区的貨物所需要的包装	71
第七章 内河船舶的商务性能	73
§ 17. 总論	73
§ 18. 主要型式船舶的性能	75

§ 19. 船舶的載客位、載重量和容積量	89
§ 20. 改進船舶載重量和容積量的利用的措施以及船舶的計量裝載標準	98

第三篇 內河貨物運輸的商務手續

第八章 起運港的商務工作	99
§ 21. 總論	99
§ 22. 貨物運單及其填寫方法	100
§ 23. 貨物的交運和承運	103
§ 24. 貨物重量的確定和貨物的標志	106
§ 25. 辦理貨物運輸票據的手續	111
§ 26. 船舶的裝卸, 船天裝卸定額和貨艙的封閉	118
第九章 貨物運到期限和途中的商務作業	121
§ 27. 河運中貨物和木材的運到期限	122
§ 28. 貨物的變更運輸和補送	139
第十章 到達港的商務作業	141
§ 29. 港口從船上接貨和卸貨	141
§ 30. 貨物的交付、誤送和追查	143
§ 31. 貨物在到達港的保管, 無人認領和無票據的貨物, 這些貨物的 統計、保管及處理辦法	148
§ 32. 內河貨物運輸票據的運轉	151

第四篇 內河貨物運輸規則

第十一章 散裝貨物和堆裝貨物的運輸	154
§ 33. 總論	154
§ 34. 散裝糧食的運輸	155
§ 35. 煤炭的運輸	160
§ 36. 鹽的運輸	164
§ 37. 黃鐵礦的運輸	166
§ 38. 礦建材料的運輸	168
第十二章 大宗件貨和成捆貨物的運輸	171
§ 39. 圓木、成材和劈柴的船運	171
§ 40. 金屬和輕金屬的運輸	178
§ 41. 汽車、拖拉機和農業機器的運輸	180
第十三章 零担貨物的運輸	182
§ 42. 零担貨物運輸的特點	182
§ 43. 零担貨物的承運工作組織, 倉庫的專業化, 貨物的堆棧和保管	183
§ 44. 運輸零担貨物的船舶工作組織	189

第十四章 危险品的运输	194
§ 45. 危险品的特性及其承运条件	194
§ 46. 危险品的承运和交付	198
第十五章 易腐货物、牲畜以及生鲜畜产品的运输	200
§ 47. 易腐货物的一般运输条件	200
§ 48. 易腐货物的装运及交付	201
§ 49. 动物、禽类及畜产品的运输	204
第十六章 集装箱运输	205
§ 50. 集装箱的用途及其性能	205
§ 51. 集装箱运输的基本条件和规则	208
第十七章 货物运输的特殊规则	212
§ 52. 由发货人派人押运的货物运输	212
§ 53. 规定承运期截止后承运货物的规则	218
§ 54. 代收货款和声明价值的货物运输规则	214
第十八章 铁路和水路的货物联运	216
§ 55. 概述	216
§ 56. 铁路水路货物联运计划的编制	217
§ 57. 联运货物运输规则	218
§ 58. 联运货物的换装	222
§ 59. 铁路管理局和航运管理局关于铁路和水路联运运费的结算及责任	220
第十九章 散装石油运输	234
§ 60. 散装石油的特性及其运输的一般条件	234
§ 61. 油船和油码头的设备	238
§ 62. 石油产品的承运、运输和交付收货人	245
第二十章 船舶和木排拖带	255
§ 63. 木排概述	255
§ 64. 木排交拖和拖带手续的办理	258
§ 65. 结束拖带和在到达地交付木排的手续	263
第五篇 旅客及行李的运输	
第二十一章 旅客运输方面的商务作业	265
§ 66. 总论	265
§ 67. 客运票据	268
§ 68. 旅客的权利和义务	271
第二十二章 行李运输方面的商务作业	274

§ 69. 关于行李运输的一般说明	274
§ 70. 行李运输要据的办理	275
§ 71. 行李在到达港的交付	277

第六篇 河运运价和货物运输运费的计算

第二十三章 河运运价和运价政策	278
§ 72. 总論	278
§ 73. 社会主义河运的运价政策	279
第二十四章 运价的种类和形式, 运价的使用規則	283
§ 74. 运价的种类和形式	283
§ 75. 运价的一般使用規則	287
第二十五章 运价和运费的计算原則	287
§ 76. 快速貨物运价和运费的计算	287
§ 77. 石油运价和运费的计算	293
§ 78. 船舶和木排拖带运价和运费的计算	297
§ 79. 装卸和其他作业费率、保管费、运输發送服务費和其他費用	299
§ 80. 罰款和獎金	304
§ 81. 貨物运输費用的結算	305
第二十六章 旅客和行李运送的运价及其运费的计算	307
§ 82. 旅客运价及其运费的计算	307
§ 83. 行李和包裹的运价及其运费的计算	309

第七篇 航运管理局、分局和港口的商务工作組織

第二十七章 河运的商务工作組織	311
§ 84. 航运管理局、分局和港口的商务工作組織	311
§ 85. 港口和貨主碼头的商务工作的組織	315
第二十八章 河运貨源組織工作	323
§ 86. 总論	323
§ 87. 創造組織河运貨源的条件	329
§ 88. 运输發送业务	335

第八篇 貨物和行李包裹在运输中完整無損的保証, 内河航运管理局的責任, 貨損調查工作和商务統計报告

第二十九章 貨物和行李包裹在河运中完整无損的保証	340
§ 89. 保証貨物完整无損和提高运输質量的一般条件	340
§ 90. 商务記录及其填制程序, 商务事故的調查和避免發生商务事故的办法	349

§ 91. 减少货损的措施	349
第三十章 关于内河航运管理局的运输责任的原则规定, 统计 和报告制度	350
§ 92. 内河航运管理局对货物及行李包裹的丢失、腐烂和损坏的责任	350
§ 93. 航运局对运输逾期的责任	353
§ 94. 赔偿要求	358
§ 95. 货物运输的统计	357
§ 96. 商务统计报告	361

附录

参考书目

緒 論

苏联人民正在热情奋發地执行苏联共产党中央委员会和苏联政府制定的进一步發展苏联国民經济的綱領。

大家知道，这个綱領規定了要不斷發展作为社会主义經济基础的社会主义工业，并进一步提高农业，增加谷物和其他农产品。輕工业原料的生产以及提高苏联人民的物質和文化生活水平。

在完成这些任务中，运输业起着很大的作用。苏联的运输业是国民經济的独立部門，它为所有生产部門运输物資，它是統一的社会主义經济体系中不可分割的一部分。

各种社会主义运输方式都按照統一的国民經济計劃發展着，并組成了苏联統一的运输網。

苏联領土广大，物产丰富，有高度發展的工业和农业。苏联的运输业有着巨大的全国性意义：它是城市和乡村、工业和农业以及各省、各民族共和国之間进行联系的物質基础。

在苏联貨物运输中铁路运输占第一位，如按貨物周轉量比較，河运占第二位。

苏联有广大的、支流密布的內河航道網。苏联內河总通航和放筏里程在 50 万公里以上。設有航标并能通行船舶的里程为 13 万公里。

苏联河道的航行条件非常复杂，各河上游的寬度和深度都比較小，但經大量的支流彙集以后，就变成了巨大的深水干流，在这些干流上的航行条件与湖泊相似。

苏維埃政权成立以后，在河运方面进行了巨大的改造工作。

建成了把白海和波罗的海連在一起的白海-波罗的海运河、莫斯科运河。1952 年實現了我国人民多年的理想——建成了列宁伏尔加-

頓河通航运河。

沃尔霍夫、烏格里赤、依万可夫、謝尔巴可夫、德涅泊及莫洛托夫等水利樞紐的建成，保證了河流的整治，并大大地改善了伏尔加、卡瑪、沃尔霍夫及德涅泊等河流的航行条件。

現在正进行郭罗得茲、古比雪夫、卡霍夫、新西伯利亞及依尔庫茨克等水利樞紐的建設工程，这些水利樞紐将在伏尔加、德涅泊、鄂畢和安卡尔等河流上形成一些非常巨大的水庫。伏尔加-波罗的海航道工程已經开始动工。

这些工程完工后，就可以在苏联欧洲部分构成一个具有最新式水工建筑物的統一的深水内河航道網。鄂畢和安卡尔河上的航行条件将获得大大的改善。

在沙皇时代的俄国，内河船舶仅是一些样式复杂的木駁船和类型繁多的蒸汽机拖輪。这些船舶有的是在俄国工厂里建造的，有的是在外国建造的。几乎没有鋼質駁船——全国内河一共只有 60 条鋼質貨駁。

苏維埃政权成立以后，建設了新的鋼質和木質船舶建造工厂，对全部内河船舶进行了改造。

各内河航运局得到了許多内燃机貨船(圖 1)，这些船舶的貨运速

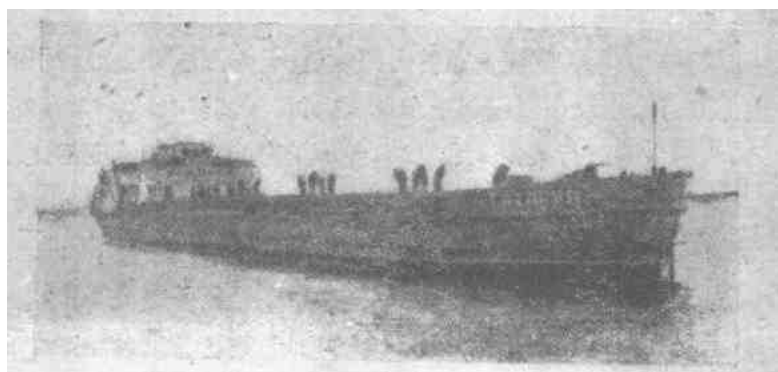


圖 1. 内燃机貨船。

度下水达每晝夜 500 公里,上水达每晝夜 350 公里。

苏联內河船舶的增長情况列于表 1。

表 1.

指 标	逐年增長的 %		
	1928	1940	1953
机动船舶总功率.....	100	178.9	261.6
非机动船舶总载重量.....	100	188.0	198.1

在沙皇俄国时代各內河港口的装卸工作都是由人力进行的,河船上和港口內工人的劳动非常繁重。

苏維埃政权成立以后,內河装卸工作的机械化發展得非常迅速。在各內河港口中建筑了很好的碼頭,碼頭上装备了巨大的門式起重機(圖 2)、履带式起重機及浮式起重機以及大量的輸送机和其他机械。

成百万吨的貨物都是用門式起重機、固定式起重機和浮式起重機装卸的,不用人力。在装卸件貨时,广泛地采用了万能装卸車、电动搬運車、牽引車、堆垛机及其他装卸机械。

各大港內都装設了高效率的机械化谷倉,利用气力裝置进行粮食的船車撈載。



圖 2. 設有門式起重机的碼頭。

在各种工作中,装卸工人的劳动越来越多地被机器所代替,而装卸工人变成了机械员。在内河港口中 85% 以上的貨物都是用机器装卸的。

由于各港口安装了装卸机械,結果就大大地增加了用港口工具装卸貨物的数量。

各内河港口工具装卸量增長的情况列于表 2。

表 2.

指 标	逐 年 增 長 的 %			
	1928	1937	1940	1953
内河港口工具共装卸·····	100	149.7	152.7	300.9

河运的工业基础也有了根本的改变。装备有第一流技术的巨大車間代替了規模微小的手工业作坊。

内河貨物运输量逐年增長的情况列于表 3。

表 3.

	逐 年 增 長 的 %			
	1928	1937	1940	1953
貨物周轉量(吨公里)·····	100	168.6	194.1	316.6
貨物运输量(吨)·····	100	262.4	285.1	425.5
其中:				
干貨·····	100	482.0	468.2	757.3
石油·····	100	157.2	193.9	263.1
木排·····	100	195.7	235.3	323.1

与其他各种运输(铁路、汽車)比較,河运有一系列的优点,即每个运输工具的载重量在河运中比在铁路和汽車运输中大得多。这就为保証貨物安全和减少运输中劳动力的消耗創造了較好的条件。

例如,在铁路上最低的运输成本是每吨公里 3 哥比,而在河运中,

伏尔加河流域的石油運輸成本为每吨公里 1 哥比，木排運輸成本为每吨公里 0.35 哥比。

現在河運中有大批有經驗的干部：船舶駕駛員、機械員、技術員和工程師。

河運工作人員中有許多革新者，他們在船舶、港口和修船廠的工作中推廣新的勞動方法，改善對河運工具的利用。

由伏尔加河“魯斯兰”号蒸汽機船全體船員發起的爭取更好地利用船舶的運動，在河運的船員中間得到了廣泛的開展。

在船上按照分時圖表組織工作的方法得到了進一步的推廣。

最近兩年來幾乎在所有的內河水系中都採用了非機動船的新駕駛法——頂推法，從而加快了貨運速度和提高了船舶利用的計量指標。內河港口的先進起重機手由於提高了機器的速度，把各種動作交叉進行，充分使用吊貨設備，因而大大地提高了起重機的生產率。

在莫斯科召開的全蘇水運工作人員會議上（共產黨和蘇聯政府的領導者們也參加了這次會議），蘇聯部長會議第一副主席 Л. М. 卡岡諾維奇^①的發言中，和河運部長沙士可夫（З. А. Шашков）的報告中以及會議參加者的發言中除談到成績外都指出了河運工作中的嚴重缺點有：

- 1) 河運在全國總周轉量中所占的比重在 1953 年降到 6.4%；
- 2) 貨物運送的期限完成得不能令人滿意；
- 3) 各航運局和各港口中的商務和貨運工作薄弱；
- 4) 駁船裝卸貨物及等候拖輪的停泊時間太長，拖輪進行技術作業的停泊時間也很長；
- 5) 船舶運行時刻表及運行圖表完成得不能令人滿意。

為了消除這些缺點，河運工作人員們必須堅決改進自己的工作，發掘潛力，以便提高河運工作。在改進河運工作中最重要的任務就是提

^① 查卡岡諾維奇在蘇共第二十次代表大會以後已墮落為反黨集團的領袖之一——高等教育出版社。

高运行速度，縮短停泊時間及加速船舶的周轉。

必須大大地改善河運的貨源組織工作，為此必須創造經濟條件，使貨主樂意由內河運輸貨物。

在全蘇水運工作積極分子會議上，部長會議第一副主席 J. M. 卡岡諾維奇^① 在發言中說道：“河運工作應該為貨主在內河運輸貨物創造有利的條件，那樣就可以從分配水運貨源的制度過渡到由經濟利益吸引貨源的制度”。

增加河運周轉量最重要的條件就是開展鐵路—水路貨物聯運。

大家都知道，許多內河航運局的工作還有虧損，還需要國家的補貼。河運部應該提高經濟工作的水平，以便到 1956 年所有內河航運局的工作都有利潤，都不需要國家補貼。

蘇聯共產黨中央委員會一月全體會議通過了發展農業的巨大綱領。根據這個綱領，到 1960 年糧食產量應該達到 100 億普特，肉類產品的生產應增加 1~1.5 倍。由於開墾新的生荒地和熟荒地，糧食的生產將會大大增長。

由於開墾新的生荒地和熟荒地，1954 年在鄂畢—額爾齊斯水系的谷物運輸量比 1953 年增加了一倍。

在 1955 年航運期間，從生荒地和熟荒地開墾區運出的谷物急劇地增加了。在鄂畢—額爾齊斯、卡瑪、伏爾加等水系中，汽車、拖拉機及其他農業機器的運輸將會大大地增長。

隨著蘇聯共產黨中央委員會一月全會關於進一步發展農業的決議的實現，國民經濟對貨物運輸的要求也將大大地增加。

為了勝利地完成這些任務，必須把內河貨物運輸的組織提高到更高的水平。

河運應該和鐵路、海上和汽車運輸一起充分保證國民經濟對貨物運輸日益增長的要求，及時地把貨物運送給收貨人，保證國民經濟各部

^① 見前頁腳注。

門的工作不間斷。

貨物从生产地点到消费地点的运输过程是生产过程的繼續，沒有这个运输过程，产品就不能使用。

运输过程不能改变产品的性質，但是需要消耗一定数量的社会劳动，因而就要增加这些产品的价值；因此必須全力节省消耗在运输上的劳动。

根据各航运局組織运输的主要任务来看，商务工作組織，船舶运行組織以及港口工作組織有着極重要的意义。

运输質量的提高及河运吸引货源的条件的形成，在很大程度上取决于各航运局、港口和船舶的商务工作組織。

在苏联计划經濟的条件下，不間断地改善运输組織和改进船舶与港口的工作組織存在着巨大的可能性。

貨物运输組織的問題是营运管理科学的研究对象。

营运管理科学要研究下列科目：商务管理、内河船舶工作組織、港口工作組織、内河船舶的拖带和船舶駕駛。

河运商务管理要研究确定航运局与發貨人、收貨人及其他运输业之間相互关系的規章和条例，要研究保證貨物安全和运送迅速的运输条件，要研究办理运输票据的手續和制訂与实行河运运价等問題。

因此，这本商务管理的教学参考書由下列部分組成：

- 1) 内河貨物运输組織的一般条件；
- 2) 貨物运输技术工具的商务性能；
- 3) 河运商务工作組織和貨物运到期限；
- 4) 河运中各种貨物的运输規則；
- 5) 旅客运输；
- 6) 河运中的运价和貨物運費計算办法；
- 7) 航运局、分局和港口的商务工作組織；
- 8) 在运输过程中貨物完整的保証及内河航运局在运输中的責

任。

河运商务管理这门学科是在总结苏联社会主义河运工作经验的基础上发生和发展的。

列宁在1918年签署的关于船舶国有化的法令奠定了商务管理发展的基础。

还在1920年，苏联政府就批准了“俄罗斯苏维埃联邦社会主义共和国铁路条例”，在1922年8月11日又批准了“运价和运价管理机关条例”。

这些文件规定了商务管理的基本原则，确定了苏维埃国家成立初期运输组织的程序和运输部门与货主之间的相互关系。

然而在这一期间，铁路和各航运局还是根据合同来运输货物的，在那些合同中常常规定了各式各样的货物运输条件和运费。

在1927年，苏联政府批准了“苏联铁路条例”，而在1930年，批准了“苏联内河航运条例”。

1930年在交通人民委员会内组织了运价委员会。

这些文件修正和发展了铁路和航运商务管理的基本原则。

1934年，劳动和国防委员会批准了“关于未完成内河及短程沿海国家运输计划时水运机关和货主应负责任的条例”。

在这个条例中，规定了完成运输计划的基本条件和水运机关与货主的责任，并且规定了货主或航运局未完成运输计划时所应负的物质上的责任。

在河运人民委员会以及后来的河运部根据内河航运条例所公布的货物运输规则中，河运商务管理得到了进一步的发展。

水运商务管理的教学参考书，在1932年由国立运输出版社首次出版，运送条件部分在1936年再版，运价部分在1938年再版。

在发展内河商务管理方面，克拉西尔尼科夫完成了很大的工作。他所著的“河运商务管理”一书（1951年出版）直到现在仍然是商务管