

民建、工商联两会成员
积极提供合理化建议
资 料 选 编

中国民主建国会中央常务委员会 编 印
中 华 全 国 工 商 业 联 合 会

一九七九年十二月

写 在 前 面

中国共产党十一届三中全会决定把全国工作着重点转移到社会主义现代化建设上来，随着我国革命统一战线的进一步发展和扩大，特别是在五届人大二次会议上宣布了资本家阶级中有劳动能力的绝大多数人已经成为社会主义社会中自食其力的劳动者，从而大大激发了两会成员为实现四个现代化服务的积极性和创造性，很多人已经在各自岗位上做出了程度不同的贡献。今年以来，两会各地组织响应华总理在五届人大二次会议上所作的《政府工作报告》中提出的开展群众性的合理化建议运动高潮的号召，采取专业座谈会等方式，推动成员积极提供合理化建议，并且撰写书面材料，献计献策。这些材料，各地组织向有关部门作了反映，引起了重视，其中有些建议已被采纳。实践证明，两会成员是能够在四个现代化建设中发挥积极作用的，同时也是有潜力可挖的，今后两会必须进一步推动成员不断作出新的贡献。

这里，我们把部分地区两会组织在两会代表大会期间及前后报送来的关于两会成员积极提供合理化建议的资料，选择编辑出版，除提供有关部门研究参考、采择施行外，并在各地两会组织和成员之间，相互交流，相互启发，为四个现代化更好地献计献策，协助把各方面的工作做得更好。希望各地两会组织继续发动、收集这类资料，把其中带有普遍意义而质量较好的材料继续送给我们。

一九七九年十二月

目 录

尽早恢复托运站，以利生产的发展

..... 北京 赵伯华、王淑忱、殷国元、陈瑞升 (1)

为四化建设献计献策..... 湖南 向 德 (11)

对引进技术和使用外资外汇的几点意见

..... 重庆 苏先勛 (16)

吸收港资，试办合营企业..... 张敬礼 (23)

出主意，想办法，改进企业工作，多创外汇

..... 天津市两会 (27)

改进罐头、饼干、糖果的生产和经营管理，

积极扩大食品出口..... 上海 乐嗣良等 (42)

提高生产管理水平，加快发展纺织业

..... 民建上海市委员会直属纺织局支部 (51)

改善企业经营管理，健全规章制度..... 杭州市两会 (59)

提高茶叶质量，争取更多外汇

..... 浙江省、杭州市两会 (75)

改进茶叶生产经营，适应人民生活需要

..... 济南 马霭如 (86)

试办专业实验商店，提高基层干部管理水平

..... 民建杭州市棉布支部、
棉布商业退休人员专业小组 (95)

从各方面创造条件，让更多的游客饱览西湖风光

..... 浙江省两会 (99)

恢复、发展饮食业的传统特色，改进业务经营管理

..... 成都市两会 (114)

尽早恢复托运站，以利生产的发展

北京市原托运站从业人员 赵伯华 王淑忱
殷国元 陈瑞升

一、解放后的北京市托运站

‘托运站这一行业起源于前清铁路建成，是随着客观需要应运而生的。民国以后，随铁路、公路的交通事业和工商业的发展又进一步发展。解放以后至一九五六年公私合营时止，本市的托运业共有四十二户，从业人员二百四十二人，参加了公私合营，成立了托运总站，转为公有制的企业。

对托运业来说，公私合营是个转折点。由于生产的发展和公私之间、劳资之间的矛盾的转化，托运业务由萎缩而发展，由疲惫不振而直线上升，业务量大幅度增加，从业人员由二百四十二人增加到四百多人。

在商业局储运公司领导下，北京市托运总站，下设六个分站（即营业部），分布在崇外大街、打磨厂、前门后河沿、西皮市、煤市街、天桥各处。六个门市部的布局都沿用老业务地点，以便顾客登门托运。此外还分别在永定门、广

安门、西直门等火车站附近设立六个包装存貨库。貨运量由合营初期每日二百多吨，增加到六百多吨，其中经过包装的貨物每日有一千多件。

在业务方式上，主要是代客办理铁路、公路、邮局、航空、水路转口、零貨包装等方面的托运手续，收取相应的手续费，在运输环节中遇有一些繁琐、复杂的手续，代客办理完善后再进行托运。

在业务范围方面，除生物和军用武器不受理外，其他貨物基本上来者不拒。所受理的貨物根据不同的性质和类别，给以不同的处理。如需要装箱的、装包的、捆扎的都必須办理妥善，特别是化学原料之类的貨物，有易燃、自燃、爆炸、剧毒的等等，更需要分门别类地用不同的衬垫，包装完好，使貨物保证安全、不受损失、不出问题运交委托单位。合营高潮以后，本市的工业蓬勃发展，托运站的业务也相应增加，约计比合营初期增加到三、四倍之多。这时，本市各机关、厂、矿与托运站有业务关系的，约有五百八十多家。中央各部经常委托调运全国性的物资，如教育部的教学器材，邮电部的邮电器材，地质部的钻探器材，卫生部的医疗器械，煤炭部的厂、矿设备等，共有二十多个中央部门委托外运物资，这些物资都必须不误时机地及时运出。门市上受理的外地顾客和社会上的运输任务，最高峰每日接待达五百多人次。这时托运站所做的托运业务，基本上满足了客观上的需要，因而也深为顾客所欢迎。许多单位送来锦旗、表扬镜、感谢信。

但是不久，由于上级领导对托运站不断的改组，业务由发展而压缩。一九五七年北京市托运总站撤销，六个分站直

接受储运公司领导，一九五九年又将六个分站撤销，改组为宣武、崇文两托运站，几十位从业人员调往东郊仓库。这时对托运站的业务采取收缩办法，曾令外勤人员分头动员本市的各机关、厂矿自己办理运输业务。一九六零年又将宣武、崇文两托运站合并为北京托运站。至一九七零年北京托运站宣布撤销。原托运站的从业人员，除永定门包装库移交宣武区交通局，改为联运包装厂外，其余人员都转移到劝业场信托商店，北京市托运行业至此结束。

二、目前存在的问题

一个事物的发生、发展和消亡，有它自己的客观规律性，不以人们的主观意志为转移。强行撤销北京市托运站之后，多年来造成的浪费、损失是惊人的，无法计算的。当然在社会主义制度下，在党的统一领导下，撤销原来的托运站，而代之以更加完善、合理的部门来完成本市对外的运输工作，未必不可。但实际情况是托运站撤销了，从业人员转业了，而所谓的公路、铁路联运也不声不响地收场了，因而使社会上的运输，机关、厂、矿对外的调拨物资，基本上停顿下来。

从当前的情况看，虽然也有几个联运站或包装厂，每处也只有十几人或几十人，每日外运量也不过二、三十吨，远不能满足需要，而且清规戒律颇多。如宣武区联运包装厂有六、七十人，是人数最多的一个，不但只管包装不管运，而且“大的不受理，多的不受理，原件不受理，不好包的不受理，私人的不受理，生疏的顾客不受理”。实际上是人少、

业务多、干不过来，所以能推的就推，而只接受一些老业务关系的货物。有时在顾客一筹莫展、百般恳求之下，业务员“于心不忍”出于个人好心而接受了，这不是正常现象。在这种情况下，群众极感不便。许多外地工矿企业，由于急需不能解决，不得不从千里之外，自己开卡车来京提货。据了解目前外地来京提货的载重汽车，每日不下三、四百辆。仅永定门一处每天收汽车存车费（每小时二角）就达三百五十元至四百元。这些汽车几乎来自全国各地，如河南、河北、山东、山西、东北、西北、甚至有来自江南的卡车来京提货。这么多的外地汽车和随车来京的人员，给北京旅店、饭馆、交通、市容卫生带来多么大的压力。再计算一下汽车来京磨损、耗油、浪费人力和运输力，几百辆汽车不能在当地执行运输任务，而闲散停留在外地，损失之大，简直无法估计。如南阳某单位来一辆卡车，带五个人，在京停留十二天，仅拉一吨多鞋料皮子，这一吨多的鞋料如通过托运，全部运费不过二、三十元，汽车来拉，增加的花费何止几倍。又如陕西榆林某单位来一辆卡车，在京停留十多天，结果货未出厂，空车而回，如此等等。至于本市一些小的厂、矿企业，生产出来的产品，不能及时运出，有时积压一、二个月以上的也不在少数。以上这些情况，从整体、从国家建设、从增产节约、从四个现代化着想，是多么大的损失啊！这种劳民伤财的情况不能再继续下去了。

还有在托运站撤销以后，本市各机关、厂、矿纷纷成立运输组织或增加运输人员，如果把这些人员加起来，比托运站的从业人员要多好几倍，这也是很大的浪费。

再一个问题，在托运站撤销前，仅广安门车站，每天有

三百多份零担票，托运站只用四、五个人便可将三百多份零担货妥善运出。如果让顾客自己去办理，每天就得有三百多人去车站托运。这不仅浪费了大批人力，同时也造成了车站的紊乱现象。对这一点，车站的司磅员很有亲身体会，他们也渴望托运站早日恢复。

三、恢复和发展北京市托运事业的几点建议

当前社会运输中存在的问题和造成的浪费现象，迫切需要解决。托运站不仅应早日恢复，而且随着生产的发展、旅游事业的扩大，托运工作还应进一步加强和发展。因此特提出以下几点建议，供有关部门研究参考。

(一) 早日恢复托运站或成立托运公司，加强托运工作的组织领导，以方便群众，有利生产，减少人力、物力和时间的浪费，减轻首都旅店、饭馆的压力，扩大青年就业，增加财政收入。

恢复工作应统筹安排，逐步进行。为便于克服困难，发挥各个方面的积极性，在组织形式和性质上，可以考虑全民、集体两种所有制并存。除托运站原有人员仍保持全民性质外，对应予归口的广安门、安定门外、东郊车站附近的三个集体所有制性质的包装厂，以及为扩大就业和适应发展，逐步建立的包装厂、包装组等仍可保持集体所有制的性质，由公司或总站统一管理起来。

在统一安排下，可在崇外，前外或东、西珠市口设立两个营业部，既作业务，也可以临时收些货物，以便利群众。原永定门宣武联运包装厂，归口以后作为包装库，广安门车

站附近也需设立一个较宽敞的包装库，既包装又存貨，便于从广安门车站运出。

原托运站的从业人员应全部归口，因为托运业务的受理、运输调度、外勤联络、站务托运、库里包装、会计核算等等，都需有专门经验的人，这要在实际工作中逐步培养，一时之间是培养不出来的。

(二)要认真恢复原托运站的业务和服务特点。托运站积累了多年的经验，在经营业务上有它一套熟练、简便、完整、妥善的经营管理方法和手续制度，素为各方面顾客所欢迎，结合当前情况也是适用的。这些特点是：

1. 手续简便。例如外地采购人员来站托运貨物，只凭提货单即可办理托运手续。根据提货单票面的貨物数量、重量，予交运费款，委托人即可离开本市回原单位等貨。托运站將貨运出后，开列费用单据，连同铁路运单一同寄出，多余的款子亦随信退还，不足的运费由银行托收。此种托运手续，长期以来外地顾客十分称便，非常满意。又如社会上有托运的物品，写了委托书，记下门牌住址，就可以派车取东西，运出后再结算运费。又如有委托向车站提取的家具物品等，交了车站提货单，写了委托书，就可以回家等候送貨上门，市民亦十分称便，非常满意。

2. 一包到底。在受理业务之后，在运输过程中，不论遇到什么样繁杂的手续，托运站一概承担，包揽到底。例如钢材之类和大型机器，在提货前必须事前派人看貨，看看貨物存放的位置、钢材的长短、机器的大小和形状、提货时能否使用吊车，不能用吊车还须用人工搬运到宽敞地带，以便用吊车起运。过长的钢材，白天不能拉运，还须夜间派车拉

运。过高的机器还得向公安局申请特许证，方准搬运。象这样繁琐复杂的手续，没有一个熟练的运输单位代办，而由货主自己去奔走，势必束手无策，造成货物无法运出，耽误使用和投产。但这里有个服务态度和服务质量的问题。托运站一向强调搞好服务态度，提高服务质量，在运输环节中遇到困难问题，把困难留给自己，方便让给顾客，一向以急顾客之所急为己任，排除清规戒律。如果这不行，那也不行，送上门来才给你运货，这就不是为顾客服务，而是顾客为承运人服务了。例如最近海军某部门，拉来一车包装完整的大件机器，到一包装厂委托运出。包装厂人员说：“我们是包装厂，你的货有包装，我们不能受理。”这位顾客为急于把货运出，只好在门外把原包装木材拆毁再送进门内，这个承运单位收下了，重新做木架，重新包装。这是非常滑稽的事，而竟发生在我们的首都。为什么这位顾客不直接送进车站，马上运出，非要交给承运单位代办呢？因为车站需要事先登记，按登记批准日进站，过日无效，一般顾客在车站批准日找不到市内运输力，有了市内运输力，没有车站批准手续，有了车站批准手续，找不到市内运输力。两种运输力错综交叉，往往使顾客一筹莫展。这一点非身临其境的人，不会有真正的体会。类似这样原包装完整的大件机器，托运站存在时，顾客只写张委托书，花一些微薄的手续费，不需要顾客着手，三天之内就能顺利地给他运出。这决没有丝毫的夸张。

3. 业务熟练，运货敏捷。由于托运站办理专业运输多年，从业人员都积累了许多专门经验，对本市各大机关、厂矿和各专业仓库存货情况都很熟悉，在受理业务时一看到提货单，基本上就能了解到货物的类型、存放、有无包装、提

取方便不方便等情况，因此就便于立即作出提运的决定。应该包装的提入包装库，进行包装；不需要包装的直接入站运出；应该配集装箱的配集装箱；应该配整车的要车皮。这样就加快了运出时间，减少迟滞、等待和迂回运输等不必要的消耗，同时更有利于委托单位的使用和投产。

4. 搭配装车，节约运输力。第一，节约市内运输。托运站受理业务多，派出一个车，可以取多份的小量货，大大地节约了市内运输力。如果顾客自己提货，小货量也得出一个车，这不仅浪费了运输力，也加大了货物的费用（目前市内客运摩托车紧张，据说大量被外地顾客提货占用）。第二，装火车轻重搭配。在同一个到达站可以装二、三个货主轻重搭配货。例如轻浮的货物纸毛、家具、泡沫等货装一个整车，实重不足一半，如将钢材、生铁、锡、铝之类的搭配合装，可以装满足吨，这叫作“满载超轴”，不但使轻浮货物的货主减少了运费，更重要的是节约了车皮。这种业务，托运站是经常做的，不仅托运站本身如此，而且广安门车站、东郊车站，遇有此类的货物或计划车皮不足时，经常向托运站联系货物，配备整车，使车皮不亏吨，满载运出。

5. 就地包装，就近车站运出。如八学院的货物，就学院原地包装，在附近清华园车站运出。又如东郊、西直门、广安门等车站附近单位货物都是在就地包装，就近车站运出。这种做法，从现象上看是麻烦，从整体考虑是节约，而且托运站从不逃避麻烦，而忽略节约。当时托运站的上级领导的要求，也把节约运输力和其他各项节约作为一项指标来评定经营管理的成果。

6. 在受理业务上基本是来者不拒。不论大件、小件，

大件乃至百八十吨，小的几两重，大有大的运法，小有小的运法。也不论有无包装，有包装的原件运出，包装不固的给加固，无包装的入库包装，能配集装箱的裸体给配集装箱。总之，需要装箱的有箱子，需要装包的有麻袋、草包，需要打捆的有绳子、有铅丝，装汽车的有眼木，装大件的有坚厚木材做架子，如此等等；可以说各种各类的货物在装运时需要配备的材料，应有尽有，方便了顾客，方便了运输，提高了运输效率。

7. 和铁路各车站、市运输公司等长期密切协作。从组织关系来说，车站、运输公司和托运站都是各自独立单位，从业务关系来说，托运站等于各车站、市运输公司的门市部、营业所、分支机构。例如托运站将社会 and 各方面分散、零星的货物受理以后集中起来，凑成整批的货物交给市运输公司搬运，交给铁路各个车站运出，减少了市运输公司和各车站零敲碎打的业务，所以把托运站比作各车站和运输公司的门市部、营业所、分支机构是十分恰当的。

再作一个比喻，托运站从一九五六年起至一九七零年撤销止，在这十四年中，从事本市托运业务当中，托运站又好象是铁路各车站、市运输公司、三轮社、起重社一个总的运输承揽机构。如每日受理的几百吨货物，适用人力三轮的交三轮社搬运，适用汽车的交市运输公司搬运，大件超高超重的交起重社起运。然后分别交由铁路各个车站运出。如此十四年的协作关系非常完善，托运站对顾客一包到底，而市运输公司、三轮社、起重社和铁路各车站，对托运站也是一包到底，从未使本市对外运输上受到影响。而且可以进一步肯定，十四年的对外运输是十分畅通，非常顺利的。这主要

靠完滿的协作和建设社会主义的一致性，因此长期以来托运站所作的业务是深受顾客所欢迎的。有些单位领导人亲自送锦旗对托运站在办理货运上的敏捷、简便表示称赞，这都是服务上的效果，客观上真实的反映。凡此种例子很多，不便详细列举。

(三) 恢复文化大革命以前托运站和市运输公司、起重社、铁路各车站的业务协作关系。文革以前，广安门车站 在托运站的门市部，永定门包装库，广安门包装库分别派三至五人“驻站承运”，即托运站门市部，每天收的货物和各库每天包装出来的货物，驻站承运人员就地过磅，当时写票，当时付运费，托运手续即算完了。然后由驻站承运人员向车站报计划要车皮运出，手续简便、迅速，加快了运出速度。如此十几年之久这样完善的协作关系，竟遭到林彪、“四人帮”的干扰破坏，于一九六七年广安门车站将托运站三个驻站承运机构统统撤掉了。今后恢复托运站的业务，还必须恢复以前驻站承运协作关系。

托运站和市运输公司的协作关系，也应恢复到文化大革命以前状况。过去市运输公司领导对各汽车场，曾有明确指示，必须保证完成托运站每日运输任务，并且市运输公司派有专人每日到托运站领取市内运输业务，这都是使托运站顺利完成任务的有力保证。

(一九七九年六月)

为四化建设献计献策

湖南省农业机械研究所退休工程师 向 德

关于节约能源问题

在目前开展全国性的“节能月”活动中，我就如何节约能源提出一些建议如下：

一、设计、兴办产品和企业时，要就总能源消耗量进行计算比较，择低采用。总能源消耗量的计算，不仅指产品制造工艺中所需要消耗的动力和加热等能源，还须包括所用原料的潜在能源消耗量。以生产日用品为例，有搪瓷的、铝制的（有用铝皮压制的和铸造的）、塑料的、陶瓷的及木制的，彼此所消耗的总能量相差很远。当然，搪瓷品比木制品在使用方面要好得多，尤其在出口方面需要搪瓷制品。但从节约能源观点出发，供国内人民使用的则不妨多方设法宣传提倡使用木制品。日本在第二次世界大战后，举国上下为争取和节约外汇作了几乎不择手段的多种努力，对日本经济获得迅速恢复、发展，大有裨益。事物发展的规律总是由低级

到高级。人民生活的提高也得“先苦后甜”。我们提倡用木制品，似乎是微不足道的小事，但全国九亿多人民如都这样来认识问题，并推而广之，都这样做效果就大了，这也是爱国主义的一项具体内容。

二、实行就地取材，采用多种能源的政策。

以动力所用的燃料为例作说明。各地区凡属固定式动力和工业及生活用加热炉灶需用的燃料，应尽可能就地取材，有啥用啥，不宜把当地所产的“粗粮”（如煤以至柴草），弃之如蔽屣，不计工本地都争吃由远道而来的“细粮”——柴油、汽油等。如湖南五十年代及六十年代初，单就全省农用排灌用动力计算，拥有120型25马力灶气机达一万多台，总计有30多万马力，不久以后，都改用柴油机了。当然，柴油机比煤气机好用（不能说煤气机不好用，邵阳有一个抽水机站的120型煤气机运行过一万多小时不大修），但湖南产煤不产油，从整个国民经济来讲，则以用煤比用油为好。如全国各地都实行就地取材的办法，采用多种燃料能源和多种原材料，则不仅扩大了总的能源供应量，还可大大减少大家争用石油的紧张局面。

三、大力开展研究利用低热值燃料技术。

现在各部门、各企业，不仅争吃“细粮”，不吃“粗粮”，而且尽先争吃“超级细粮”。从自然界总的能源储存量来讲，我估计低热值燃料蕴藏的能源是很大的。现在高热值燃料的消费量在不断增加，蕴藏余额就越来越少。现在抓紧研究利用低热值燃料的技术，是一项具有战略意义的措施。如据调查湖南拥有大量的石煤，约达七、八百亿吨，但热值仅为二千至三千大卡/公斤。现在已在试用作沸腾式锅炉

燃料，尚存在一些问题。如何更经济而有效地利用这种石煤，关系湖南能源供应问题很大。其他各地区的矿物质和植物物质低热值燃料还不少，如都能加以有效地利用，则能源供应量就可大为增加了。

附带说一点，低热值燃料因为热值低，长途运送费用大，很不合算，因此，用途受到限制。我想，国家应当立即指定有关部门，下定决心，组织力量，尽快研究解决煤炭和低热值燃料的液化、气化问题，并用高压压缩比煤气机发电向各地输送电力，这个矛盾就解决了。高压压缩比煤气机的热效率可与柴油机相近，比一般煤气机可高约40%。

关于设立农业系统学科和研究机构问题

我从事农业机械研究工作二十多年，从工作实践中体会到，有必要设立农业系统工程学和农业系统经济学两门学科。今年十一月十日，《光明日报》报道了国防科委召开我国第一次系统工程学术讨论会的情况，并发表了钱学森同志在会上所作的《大力发展系统工程，尽早建立系统科学的体系》的发言，其中提出的十四个系统工程专业内已列有“农业系统工程”。现在我就有关问题，提出两点建议：

一、农业是一项与自然科学有关的生产技术工程，农业生产是国民经济体系中一个关键环节，是与社会经济科学密切相关的。农业生产与农业工程技术方面关系的重要，人们比较熟悉，而对与社会经济方面的关系则往往不够重视，甚至须在受到客观经济规律的惩罚后才引起注意。今年七月，我去南岳开会时，见到沿衡山县茶恩寺附近一带公路的许多

水稻田改种了莲子。我想，那个地方的生产队当然认真地研究了那些由水稻改种莲子的工程技术问题，并考虑到对改种计划起决定作用的经济利益后才作出的。解放后，许多农业机械研究所对水稻插秧机研究了近三十年，取得了相当大的成绩。但据了解，湖南的机插面积现在还不到千分之一。为什么不能推广？理由很简单。以东风2A型机动插秧机为例，每部售价约一千九百元左右，折合稻谷约一万三千斤，虽然工效比人力插秧高，但利用率很低，每年只有十天左右。我认为机动插秧机不能推广的原因，主要不在插秧机的结构技术问题，而是农民从现在的农村经济问题（即社会经济问题）方面考虑不合算，不愿购买。

我建议农学院除现在已设有如种籽、肥料等学科外，还要增设农业系统工程学和农业系统经济学两门新学科，以期更能深入而系统地掌握发展农业生产的规律，更有效地为实现我国的农业现代化服务。

二、现在各省设立有关农业生产的研究机构，有农业机械研究所、农业科学研究所、农业现代化研究所，还有设立农业机械鉴定站的，和按作物分别设立如苧麻研究所、林业研究所，等等。从客观上讲，农业生产是一种系统工程生产，各个生产环节都包括在一个生产系统的整体中，互相影响，或互相促进，或互相干扰。虽然应当就各个生产环节进行专门研究，但具体研究的课题内容，决不可脱离系统工程整体的要求而各自为政。如果只为研究而研究，从系统工程来看，结果可能是事倍功半，甚至劳而无功。以水稻种植方法为例，世界各国种植水稻的，有用直播的，有用点播的，都根本不用移植的方法。点播又有点播种谷的，有点播芽谷