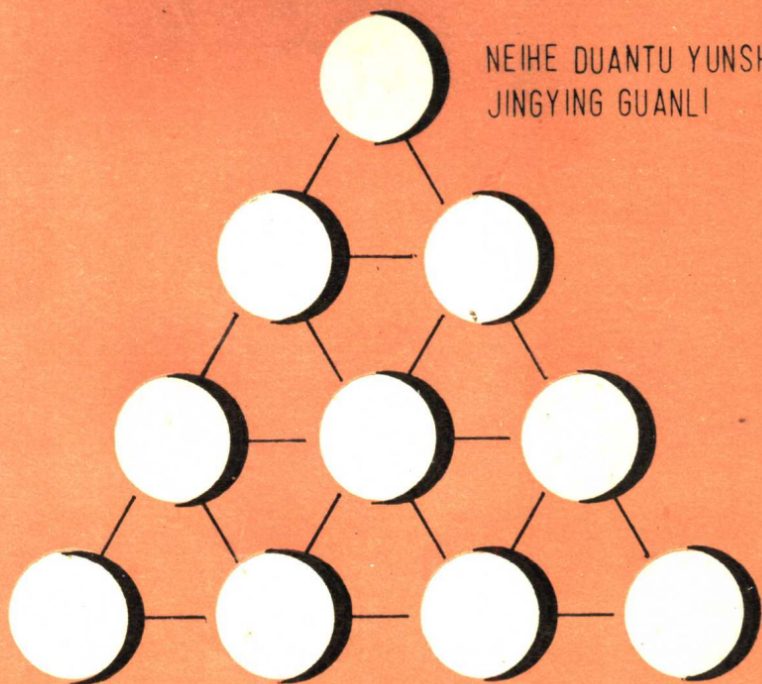


内河短途运输的经营管理

吴泰鹏 陈治平 编

人民交通出版社

NEIHE DUANTU YUNSHU DE
JINGYING GUANLI



责任编辑：陈良淦

封面设计：袁 毅

ISBN 7-114-01099-0

U·00718

定价：5.50元

内河短途运输的经营管理

Neihe Duantu Yunshu de
Jingying Guanli

吴泰鹏 陈治平 编

人民交通出版社

(京)新登字091号

内 容 提 要

本书经交通部运输管理司审查,写了序言,并提出“希望各地交通、航运主管部门,将此书推荐给广大的从业人员,让他们获得学习和提高的机会。”

全书分概述,开业、增减运力、年度审验与停业,运输船舶及机型选择,货物运输,货源组织和配、积载,旅客运输,水路交通安全基本知识,动力装置和其他主要设备以及船舶的养护、修理,运价、税收和规费,挂桨(机)船的管理,经济核算和分配,内河短途运输的展望等12章,另有彩色附图14页。

这是一本针对性较强的、综合介绍内河短途运输经营管理知识的普及读物,系统而扼要地介绍了水路运输有关法规,不仅在配合运输市场的整顿中起宣传教育作用;也有利于从业人员知道如何在合法经营的基础上从事合理经营,以提高社会效益和经济效益;同时,也便于交通和航运主管部门的职能工作人员增进业务管理知识。

内河短途运输的经营管理

吴泰鹏 陈治平 编

正文设计:乔文平

责任校对:赵瑞琴

人民交通出版社出版发行

(100013 北京和平里东街10号)

各地新华书店经销

北京市燕山联营印刷厂印刷

开本:787×1092 1/32 印张:8 字数164千

1991年3月第1版

1991年3月 第1版 第1次印刷

印数:0001—5000册 定价:5.50元

ISBN 7-114-01099-0

U·00718

序 言

内河短途运输在全国水路运输中，占有相当大的比重。自改革、开放以来，由于农业稳定增长，乡、镇工业迅速发展，对短途运输的要求日益迫切。因为内河小船能深入支流小河，又能在大中城市周围从事拾遗补缺的运输，在沟通城乡物资交流、支援工农业生产、发展商品经济、满足旅客近距离旅行需要等方面，已显示出它的重要作用。

近几年，随着个体（联户）水运业的兴起，挂桨（机）船在内河短途运输中迅猛发展，到1989年底为止，全国挂桨（机）船已达22万多艘、400多万载重吨，从业人员估计不下50万人。但是，他们中的大多数是从农业转过来的，一般说，文化水平不高，从业时间有限，对运输业务、安全航行、机船使用与养护、规章制度等方面，都有待学习和提高。

吴泰鹏、陈治平两同志有感于此，从加强行业管理的需要出发，从提高内河短途运输从业人员素质的角度着眼，针对内河短途运输的特点，参照水运有关规章制度和多年来的管理经验，编写出《内河短途运输的经营管理》一书，是一本针对性较强的内河短途运输的技术业务书，有助于小型集体运输企业和个体从业人员，知道如何合法、合理经营，懂得怎样才算正当竞争，这是一件很有意义的事。

从关心、爱护、支持内河短途运输事业出发，我们希望各地交通、航运主管部门，将此书推荐给广大的从业人员，让他们获得学习和提高的机会；也希望各地从事航运管理的

同志，根据自己的管理经验，提出宝贵的意见，让这本初版的读物能更加充实，更加符合社会的需要。

交通部运输管理司

1990年9月

前 言

我国土地辽阔，河流纵横，是世界上水路运输比较发达的国家之一。自从党的十一届三中全会以来，在“改革、开放”政策的鼓舞下，国营、集体等水路运输企业均有了新的起色，乡镇的个体（联户）短途水路运输也得到了迅速发展。为了提高短途水路运输者的经营管理水平，进一步促进农村经济的发展，我们根据水路运输管理中的一些实践经验和水路运输方面的有关法规，编写了本书，供内河短途运输从业人员和交通等有关主管部门在经营管理等和行业管理中参考。我们相信，它必将有利于水路运输行业管理的进一步加强。

全书分十二章，第二、四、五、六、十章，由吴泰鹏编写，第一、三、七、八、九、十一、十二章，由陈治平编写，最后由陈治平统稿。编写过程中，得到了卢嗣全同志的热情帮助，在此表示感谢。由于水平有限，书中如有不妥之处，务请同行们批评指正。

编者

1990年9月

目 录

序言	交通部运输管理司
前言	编者
第一章 概述	
第一节 短途水运在乡镇经济发展中的作用	(1)
第二节 乡镇短途水运的特点	(4)
第三节 国家对水路运输的管理	(7)
第二章 开业、增减运力、年度审验与停业	
第一节 开业必须具备的基本条件	(14)
第二节 开业的申报和审批程序	(18)
第三节 增减运力和变更经营范围的申请	(21)
第四节 年度审验	(22)
第五节 停业	(24)
第三章 运输船舶及机型的选择	
第一节 短途运输船舶的种类及其选择	(26)
第二节 适应短途运输的机型及其选择	(35)
第四章 货物运输	
第一节 办理运输的手续	(56)
第二节 承托关系及港航关系	(58)
第三节 货物运输合同的变更和解除	(76)
第四节 货物保价运输、货物运输保险及 货损、货差责任	(78)

第五章 货源的组织 and 配、积载

- 第一节 货源的组织方式 (84)
- 第二节 船舶的配载和积载 (89)

第六章 旅客运输

- 第一节 水路短途客运管理 (98)
- 第二节 短途小型客船的特殊要求和设备 (101)
- 第三节 乘客定额的核定 (105)
- 第四节 水路短途客运航线 (106)
- 第五节 客票票价和票据管理 (112)
- 第六节 旅客乘船、行李包裹的托运和
客船的附货 (113)

第七章 水路交通安全基本知识

- 第一节 船舶运输的安全管理 (119)
- 第二节 船舶检验和进出港口签证 (122)
- 第三节 内河助航标志 (130)
- 第四节 必须配用的声号、号灯和号型 (132)
- 第五节 航行和避让 (138)

第八章 动力装置和其他主要设备以及船舶的 养护、修理

- 第一节 船舶的动力装置 (146)
- 第二节 船舶的其他主要设备 (148)
- 第三节 船舶的养护与修理 (152)
- 第四节 小功率船用柴油机故障的检查
及判断 (158)

第九章 运价、税收和规费

第一节 运价及其执行·····	(164)
第二节 税收的缴纳和减免·····	(181)
第三节 规费·····	(191)

第十章 挂桨(机)船的管理

第一节 挂桨(机)船检验、发证的要求·····	(196)
第二节 船员的培训、考试和发证·····	(198)
第三节 航行与停泊·····	(201)

第十一章 经济核算和分配

第一节 经济核算的内容和方法·····	(203)
第二节 经济分配的内容和方法·····	(216)

第十二章 内河短途运输的展望

第一节 从零散承运向定点、定线、定班 发展的必要性和可能性·····	(219)
第二节 积极开展联运·····	(225)

附图: 1.内河助航标志

2.内河船舶号灯、号型

第一章 概 述

我国土地辽阔，河流纵横，是世界上水路运输比较发达的国家之一。东部和南部濒临渤海、黄海、东海及南海，有众多联结着世界七大洲的通商口岸；流域面积在 1000 平方公里以上的河流就有 5000 多条，通航里程达 107000 余公里，其中，长江、黑龙江、珠江、淮河、黄河和古老的京杭运河等干流流经许多大中城市，水运发达，客货运输方便；众多支流和平原水网更是沟通着星罗棋布的县乡集镇，为发展县乡集镇的短途水运提供了得天独厚的条件。

党的十一届三中全会以来，在“改革、开放”政策的指引下，远洋、沿海运输得到了迅速发展；内河运输也有了新的起色。国营、集体航运企业的经营方式趋于灵活多样，特别是内河短途水运，在“国营、集体、个体一起上”政策的鼓舞下、显得生气勃勃。以挂桨（机）船为主的个体（联户）船舶不断增加，为乡镇企业的经济发展起着积极的支持作用。所以，县乡集镇短途水运和挂桨（机）船的改善经营和加强管理，既是建设社会主义新农村的需要，也是提高运输效益和治理运输市场的需要。

第一节 短途水运在乡镇经济发展中的作用

什么是短途水运？短途水运是和长途水运相对而言的，没有具体统一的划分标准。本书所说的短途水运，是指县境范围内或毗邻县与县之间，其运距一般在 100 公里以下的短距离运输。短途水运从经营目的上看，可分为营业性运输和

非营业性运输。营业性运输，是指为社会服务，发生费用结算的旅客运输和货物运输。非营业性运输，是指为本单位或本身服务，不发生运费结算的运输。

水网地区的乡镇短途水运，同时存在着上述两种性质的运输。农村生产过程中，往返于村组、家庭和田间的种子、化肥、农药、农副产品、桔杆等，其中部分用人力拖运或拖拉机运输外，其余大部分以船舶为运输的主要工具。这种运输，只是为农业生产和生活自身服务，不发生费用结算，所以，属于非营业性运输。除上述的非营业性运输外，县乡、乡镇间的旅客和货物运输的任务也是很繁重的，货物运输的内容包括生产资料、日用百货、乡镇企业所需要的原材料、生活用煤、各种基建物资和农副产品、工业产品等等。据有关部门调查，城镇企业的轻工业原料，大部分来自于农村。随着商品经济的发展，从事商业工作的人员不断增加，加上人民群众物质文化生活水平的提高，旅游业开始发展，促使短途旅客运输也发生了变化。这些发生费用结算的运输，都属于营业性运输。

短途水运对促进乡镇经济的发展，保障工业原料的供应和对外贸易的开展，都具有重要的作用，集中表现在以下四个方面：

（一）短途水运是加速乡镇企业发展的纽带

乡镇企业的生产经营和原料的提供，主要靠当地或附近的资源，产品则主要满足当地生产和人民生活的需要，或经收购部门销往外地，它们的供和销要依靠短途运输的环节来协调和配合，如果这个环节中断，生产就要停顿，经营就不能正常进行。在水网地区，乡镇企业的“供”和“销”则主要靠短途水运，它把原料运进来，生产的产品销出去，使生产经

营能够连续不断地进行。只有物资、商品流通渠道畅通无阻，乡镇企业才能越办越兴旺。山区的人们常常把能否富裕和交通是否发达联系在一起，大家说：“若要富，修公路”，那么，在水网地区就应该说：“若要富，靠水路”了。

（二）短途水运能充分发挥个体运输业的补充作用

从事水运的个体（联户）运输者，开业时由于资金少、技术水平低等原因，只能以小吨级船舶或挂浆（机）船进行短途水运或从事“产、运、销”相结合的商品流通活动。然而，近几年来正因为这一运输层次的发展，才弥补了国营船队进不去、集体大吨级船舶到不了的缺陷，发挥了船小、灵活、上门服务的优势，充分起到了它在水运中的补充作用。湖北、江西、浙江等省有不少个体（联户）运输者，以开发江河中的黄砂为业，进行自采、自运、自销，这种“产、运、销”相结合的生产经营业务，投资少，收益大，社会效益也好，不但克服了过去有砂无船运，基建停工待料的现象，而且又是个体（联户）运输者发家致富的“财”源。例如，位于杭州近郊钱塘江畔的袁浦乡，有 20 多个砂场，日产黄砂 1 万余吨，为运输户提供了充足的资源，使该乡的人均收入由 1978 年的 140 元上升到 1985 年的 700 元。有的地区个体（联户）运输者，专门从事供销部门和乡镇以下村组的小商店之间的送货活动，搞活了运输市场，也满足了农民日益增长的物质文化生活的需要。

（三）短途水运是安置农村富余劳动力的场所

农村实行经济体制改革以后，全面落实了联产承包责任制，农民的积极性得到了发挥，过去两个人干的活，现在一个人就能完成。为此，使务农人员大为减少。富裕劳动力急剧增加，也使过去农村中以农业为主的劳力结构发生了变

化：一部分人进入了乡镇企业，一部分人员搞饮食、服务业，另外一部分人员则从事短途运输。据全国水运业比较发达县的统计，富余劳力搞短途水运的人数常在万人以上，多的可达几万人，约占各县农业总人口的2%-4%。地处里下河地区的兴化市，有水运个体（联户）户13800人，^①占人口的比重高达7%-8%。所以，短途水运为农村的富余劳力提供了就业机会，有助于劳动力余缺的平衡。

（四）短途水运是水网地区开展联运的基础

联运，是一种多运输方式或多程运输相互衔接作业、并实行“一次托运，一票到底，全程负责”的运输组合方式。它有利于扩大运输功能，减少中间费用，加速客、货周转，是一种很有前途的运输组合方式，应该大力推广。从不同运输之间的联运看，有水运与水运的联运，有水运与陆运的联运，有“水、公、铁”的联运等等；从运距的结合上看，有短途与短途相结合，或短途与中长途相结合等形式。乡镇是物资、商品集散의 起讫点，它们的购销活动离不开短途运输。水网地区的乡镇，则主要靠短途水运进行物资、商品的购销活动，如果没有短途水运加入，那么，联运网络是不完整的。所以，要在水网地区举办联运，真正做到“一次托运，一票到底”，就必须和短途水运联合起来。

第二节 乡镇短途水运的特点

乡镇短途水运，主要为乡镇经济发展服务，必然按照乡镇经济发展的需要和乡镇的运输条件而布局。它具有如下特

^①据1987年兴化市统计资料。

点:

(一) 运距短

目前, 在苏南地区村组与乡镇所在地的距离一般为 5 公里左右, 乡镇与县城之间的距离 10~30 公里。据全国多点调查, 1981 年农村运距在 1~5 公里的运量占 52.7%; 6~20 公里的运量占 28.9%; 21~50 公里的运量占 11.7%; 50 公里以上的运量占 6.6%。全国农村运输的单程运距平均为 18.8 公里。

(二) 货运批量小

乡镇经济的发展, 带动着村组经济的起飞, 过去集中经营的村组工业、商业和农副业, 由于“搞活”的需要, 大部分进行分散经营, 这就使原材料或产品的集散点更为分散, 每次交运批量趋小, 而托运频率增高。农村实行联产承包责任制以后, 农副产品的运输, 也由过去的相对集中变为分散, 使运输次数增多, 每批运量相对减少。同时, 因航道等级低, 通航船舶的吨位小, 每航次能承运的运量也少。

(三) 运输任务急

农村生产具有明显的季节性, 适应农业需要的物资、商品的短途水运也随之出现季节性。在抢收、抢种和植保期间, 各种农产品、种子, 化肥和农药等运输往往集中在几个季节, 要求快装、快运, 如运输不及时, 就会造成生产成果的损失。例如: 柑桔收获季节, 不及时将产品运往市场, 在无冷藏仓库存放的情况下, 柑桔就会很快腐烂变质, 造成集体或个人的经济损失; 水稻防虫害季节, 如供应农药不及时, 就会使病害面积扩大, 影响水稻产量等等。

(四) 运输货品杂

农村运输的物资、商品种类繁多, 从农副产品、家禽家

畜、肉类、土特产到机电设备、日用百货和油盐酱醋，应有尽有。有农民建房和乡镇企业基建用的砖瓦、黄砂、石料等建材，有生产生活用煤炭、化肥，还有有毒的农药和易爆易燃的汽油、柴油等燃料等等。这些货物，除煤炭、矿建材料外，以轻泡货居多，每次托运的数量虽少，但在舱容、防毒、防火、防震和防潮方面却有着不同的要求。所以，给短途水运带来了一定困难。

（五）运输速度慢

小船队的航速每小时在 6 公里左右，挂桨（机）船的航速也只有每小时 8 公里左右，和汽车的速度相比就显得慢了。少数地区，因运距特短等原因，还保留着一部分手摇船和风帆船，它的速度就更慢。但是，船舶的一次载重仍然要比一般汽车大，价格又比较低，所以，短途运输中的水运仍有它的优势。

（六）运输条件差

航道是水运的前提条件，直接影响着水运功能的发挥。乡镇间的河流，大多属于六级航道（可通 50~100 吨级驳船）、七级航道（可通 30 吨级以下的驳船）、八级航道（可通 10 吨级以下的驳船），其中七、八级航道居多数。这些航道在枯水季节，水深一般在 1.2 米以下，河宽不足 30 米，弯曲多，桥梁多而桥孔净空高度低，是小吨级船舶的“用武”之地。少数乡镇为发展经济，片面地追求建造公路，忽视短途水运，任意打坝造闸，使航道拦腰斩断，不得不迂绕道运输，不仅增加了运输成本，而且减慢了物资、商品的调运速度。

第三节 国家对水路运输的管理

水路运输，是我国五大运输方式之一。这五大运输方式是：水路运输、公路运输、铁路运输、航空运输和管道运输。水路运输又分：远洋运输、沿海运输和内河运输。乡镇间的水运绝大部分属于内河运输中的短途水路运输。

自党的十一届三中全会以来，国家对水路运输非常重视。历年来，国务院、国家计委和交通部等中央领导机关，为搞好水路运输，颁发了不少文件。这些文件都是水路运输的法规，是国家用法律手段管理水运的法律依据，也是水运职工和个体户的行为规范。从事水路运输的企业、职工和个体（联户）运输者都应该努力学法、守法，逐步做到自觉用地用交通法规来管理企业和规范自己的行为。只有这样，才可能达到提高水运效益，增加个人收入的目的。现根据县、乡镇短途水运的需要，将有关主要的“规则”、“条例”简单介绍如下。

（一）国务院 1987 年 5 月 12 日颁发的《中华人民共和国水路运输管理条例》（以下简称《条例》）和交通部 1987 年 9 月 20 日颁发的《水路运输管理条例实施细则》（以下简称《细则》）。

上述《条例》、《细则》，是为了加强水路运输管理，维护运输秩序，提高水运效益而制定的，适用于中华人民共和国沿海、江河、湖泊及其他通航水域内从事水路运输和水路运输服务业务的单位和个人。《条例》是水路运输管理的主要法规，《细则》是实施《条例》的详细规定。

全国水路运输事业，由交通部管理。各地区的水路运输事业，由各地的交通主管部门主管。从事乡镇短途水运的单