

白发余辉

论交通

(1986—1994)

胡惠瑞 著

一九九七年十月

说 明

我是一个喜欢写作的人，把写作作为一种爱好。几十年来，一直是同文字打交道，做爬格子的工作。五十年代中期，在各种报刊杂志上发表文章开始，陆续地发表了不少论文。由于文化大革命的“十年浩劫”，我十年没有自由，人身受到摧残，文章受到批判，连书刊、文稿当然成为浩劫之例，如今搜集困难。

一九八二年退休以后，在家闲居，承蒙好友原交通局局长孙维新同志之邀，在交通系统有关单位和部门帮助工作，发挥余热。曾经在交通局、联运指挥部、集装箱联运公司等单位任顾问，了解一些有关交通方面的情况，撰写了一些论文，被全国、省的杂志所采录用。如《综合运输》、《汽车运输》、《公路运输管理》、《江苏联运》、《国务院内参》、《中国联运》、《浙江运输》等。由于当时没有重视资料的搜集，所以有不少已经散失，特别是原稿。现在所搜集到的只是1986年—1994年间的一部分论文资料和很少一部分未发表的论文。有不少出版发行机构曾多次约稿入库，我都没有应允。因为我认为我的水平有限，错误难免。

这次，我自己编一个论文集，作为一种资料，留给后代，以示启发，并不想发行。有不当之处，请朋友们指教。

作 者

一九九七年十月于余姚菱池

目 录

试论加强交通行业管理	1
略论余姚交通枢纽的集、疏、联运	6
加强行业管理, 搞好汽车维修业的整顿	10
拖拉机应逐步弃运还耕	16
发展多种形式联合运输, 提高社会效益	22
由松散管理转向集中管理	26
发挥联运优势, 大力发展集装箱运输	30
浅析企事业单位的营业性运输	40
试论汽车客、货运营牌照拍卖及运营线路有偿使用	48
浅议集装箱“门到门”运输	53
寓管理于服务之中	58
谈谈铁路专用线共用的经济效益	62
论集装箱运输的发展方向	66
加强个体运输业管理初探	74
试论余姚地区联运企业的发展方向及其对策	80
突破传统模式, 开展横向联运	84
适应社会需要, 发展联运联营	87
余姚市的外向型经济发展及交通运输业的对策	91
铁路要依靠地方, 强化出货, 抓好卸车	96
努力探索发展地方交通	104
应为个体运输业排忧解难	110
转换经营机制, 增强企业活力	115
创业初显成效, 努力再上台阶	120
调查研究, 探源开拓	124

试论加强交通行业管理

新形势新要求

余姚市拥有78万人口，虽有良好的交通地理条件，但交通运输远远满足不了国民经济发展的需要。随着中央“放宽、搞活”经济政策的贯彻落实和体制改革的深入进行，个体运输业异军崛起，交通部门和非交通部门、农村、城镇、厂矿企业的运输车辆都参加了社会运输，按照中央政策要求，本着国营、集体、个人一齐上的方针，出现了交通运输兴旺发达的景象。据不完全统计，全市有非交通部门各种机动车辆3622辆，船舶1420艘，分别为交通营运企业的26倍和4.15倍。

这种多家经营、多层次、多渠道、多形式的运输结构，对完成各项运输任务，发展经济，满足人民需要，起了重要作用。与此同时，也带来了运输过程中的经营思想、营运管理、维修保养、运价收费、安全等方面的新情况和新问题。在这些新情况新问题面前，交通管理部门只有面向整个运输行业，实行全行业管理，以适应“四化”建设和人民生活的需要，鼓励多家经营，支持合理竞争，保护合法运输，维护运输秩序，保证实现货畅其流，人便于行，以提高社会效益。

全行业管理的初步尝试

我认为只要符合国家有关规定，不论国营、集体、个体（联户）和企事业单位的车辆、船舶、拖拉机等运输工具，均可从事水、陆、客、货营业运输；凡从事水、陆、客、货运输的各种车、船、拖拉机等机驾人员，不论经济性质、隶属关系、营运方式，以及车船修理行业，均属交通行业行政管理的范围。

如何进行全行业管理？根据统筹规划，协调平衡，服务管理，监督检查等原则，应做好如下几方面工作：

1. 组织贯彻党和国家有关水、陆运输的方针、政策、法令、法规和各种规章制度，并结合地方实际，研究制定相应的实施细则，监督检查执行情况。

2. 从地方的实际情况出发，研究制定地方性的水、陆运输规章制度，并负责组织贯彻执行和监督检查。

3. 根据余姚市经济发展和人民生活的需要，对申请营运的车辆、船舶统筹安排运力发展，负责审查和签署意见。对进行营运的车辆、船舶负责进行管理和指导；搞好调查研究，为地方政府制定水、陆运输发展规划；对各种运输形式的安全、运输、路政三大管理提出建议；对国民经济的发展，与水陆运输发展的需求、平衡作出预测。

4. 配合政府有关部门，协调铁、公、水、搬运与其他各种运输形式的关系，建立合理的流通渠道。

5. 协调地区间、各运输专业户（联合体）间的关系，及时

解决他们之间的矛盾和问题。促进水、陆运输分工，保证正常运输秩序，疏港、疏站任务的完成，以达到货畅其流，人便于行；保证国家指令性运输任务的完成。

6. 进行交通安全管理，开展路查、航查和组织社会安全教育。

7. 引导扶持各运输专业户走联合、联营、联运的道路，发展各种形式的经济联合体。

8. 整顿全市的汽车修理行业，对全市20余家汽车修理企业的执照、技术状况、场地、设备、收费标准、服务态度等进行全面检查。对技术人员的素质和技术水平、进行全面考核，然后分类、定点、重新发照、解决修理难的问题。

9. 交通运输管理部门会同有关部门有计划地发展水、陆运输服务业，帮助和扶持集体和个体运输专业户（联合体）建立停车、船场地、旅社、车站、油库、保修场、售票点、业务联系点等，使之面向全社会，为水、陆运输服务，并日趋专业化。

10. 集资建造地方公路和县、乡公路，发展地方交通。

11. 搞好水陆运输运价管理工作和改革工作，配合有关部门搞好税费征收、规费收缴，保证增加国家收入，同时搞好运管费的征收和使用。

12. 搞好运管和机驾人员的队伍建设，提高运管和机驾人员的政治素质、业务素质和政治水平、管理水平。同时组织进行智力开发，面向社会办培训班。

13. 加强运输市场管理，搞好监督检查，支持合理竞争。保

护合法运输，制止非法和不合理运输。在各交通枢纽地区设立综合服务组织，为各运输企业和个体运输专业户服务。

14. 建立和健全管理机构，配备管理人员。

加强交通全行业管理工作以后，要提高运输效率和经济效益，促进全市运输事业的发展，更好地为工农业生产服务。一九八五年与一九八四年相比，货物周转量增长了4.48倍，企业产值增长了1.18倍。交通运输的发展，又促进全市经济的发展和城乡人民生活水平的提高。

对实行全行业管理的几点意见

综上所述。搞好行业管理，主要靠行政管理 and 价格规律，无论采取哪一种，都不能偏离寓管理于服务之中的管理原则。最终能否实现运输全行业管理的关键，在于有无放权的保证。在实践中根据余姚市情况提出如下几点意见：

(一)农业机械原是农业机耕工具，随着形势的发展，绝大多数拖拉机，已经不是专用农业机械，而作为运输工具，搞个体（联户）营运专业运输。营运拖拉机上路以后，交通管理部门任务更加繁重，而管理人员的交通工具，通讯联络，测试仪器尚不适应。应该予以加强和给予装备。

(二)航运管理部门，现在是直线领导，对地方的协调带来一定困难，当前存在着：看得到、管不着，看不到且管得着，条块相隔；有些具体问题当地能解决的且不能去解决，存在着体制上的

弊病。我的意见，航管部门应放给地方政府管理为宜。

(三)油料供应现在存在严重困难，交通管理部门只管“户口”（车船牌证）、不管“粮食”（油料分配）的状况，余姚市油料仍然由石油部门直接供给，交通运输对运量计划安排存在一些具体困难，因此光下达任务，解决不了“粮食”（油料），隔水浮起，不够踏实。我建议，“户、粮”应一家分配和管理，把交通运输（包括全民、集体、联户、个体）油料划归交通运输部门管理和分配。

(四)省属运输企业在县（市）的运输部门，在实行全行业管理的形势下，我认为隶属地方比较有利。如协调地方的运输，对省运公司的发展，开辟线路、设站等更为有利。

(五)公路养护，目前分条分块，在同一国道、省道、县道公路线内存在着省属公路段和市（县）属乡镇养路两家，管理上带来困难，工作难协调，路障清理、路政管理都极为不利。我的看法，两家可以合并，归市（县）统一管理，省拨养路经费专款专用。

注：本文发表于1986年《浙江运输》第二期

略论余姚交通枢纽的 集、疏、联运

余姚是浙东第二大交通枢纽，在肖甬线上仅次于杭州、宁波的到发运量，是余姚、慈溪两市及鄞县、上虞、镇海等部分地区约300万人口的铁、公、水货物集散地。枢纽尤以铁路余姚站为轴心，该站是一个股道少而短，且卸大于装的二等站，承担了陆上货物运输总量的1/3、每年200余万吨的重任。

随着改革、开放政策的进一步深入，工农业生产的迅猛发展，货物吞吐量逐年提高，1983~1992年的10年间，仅铁路余姚站的日均卸车量由47.1辆增到80辆，上升70%，枢纽的货运总量增长54%，已超过设计能力的2.8倍，到达存车常超“百辆”，多至一天156辆。1992年完成货运量193.6万吨，创历史最高纪录。而货位周转时间反倒由1983年的1.12天，下降到1988年的0.5天以下，至今连续保持5年，名列上海铁路局前茅。

余姚这个交通枢纽为什么能如此出色地完成集疏联运任务，达到货畅路通，关键的问题是实现了统一指挥，协调好铁路、公路、水运和40余家联运企业及货主之间的关系，同心协力搞好集、

疏和联运。

一、建立有权威的统一指挥协调机构

余姚交通枢纽自从1983年开始建立了统一的指挥协调机构——联合运输指挥部办公室（简称联运办），属当地政府的派出机构，有一定的权威。同时常设了站、港货物联运总调度室，抽调有经验的干部，组成领导核心，理顺铁路余姚站和40余家联（托）运企业（其中全民8家，集体13家，个体19家）及搬运、航运企业与货主之间的关系；联运办同铁路联合办公，在联运办的协调下，统一调度，各有分工，开展有偿服务。通过引导竞争，提高运输质量和速度，便于加强运输市场的管理，不仅搞活了运输市场，又使枢纽交通站、场运输秩序井然，出货快，装货及时，加速了货物流通，搞好了交通枢纽的文明共建。

二、统一指挥调度，加快卸车出货速度。

铁路部门加快车辆移动，把重车皮及时送上货位，为出货创造条件；同时，铁路将到达的货物，交由联运办总调度室，货主接到车站到货通知后，可去总调度室联系出运货物。

联运办调度室把集、装、运、卸、散五个环节连接起来，加以长短分工，水陆协调，互相补充，综合利用，组成一个完整的联运体系。根据不同的货物特点和货主、托运人所在的地理位置，为缩短流通过程的时间和距离，运用不同的运输方式，科学地组

织流通全过程，选择最经济的运输渠道，以最短的时间运到目的地。各联运单位之间扬长避短、互惠互利、风险共担、利益均占，共同发展。

在货物集中到达时，组织突击出货或夜间出货。对超期积压在货场内的物资组织转堆或强制性送货上门，腾空货场、疏通渠道，为多卸车创造条件。

近年来，由于余姚、慈溪两市的国民经济发展每年以30%的速度递增，余姚铁路枢纽站的货物，到发运量显著增加，基本上做到不堵不停。仅去年1~5月份已完成货物发运4715辆、18.7万吨，到达1.24万辆、64.2万吨，合计吞吐量达82.9万吨。比1992年同期上升10.5%。社会经济效益十分显著。

三、发展联（托）运业是加快卸车出货和集货装车搞活动运输的全盘棋的关键一着。

余姚这个交通枢纽自1983年以来，随着改革、开放的深入，逐步纳入管理轨道，联运企业和乡、镇代办托运站（点）已有40余家。以宁波市余姚联运公司、公路运输总公司和余姚集装箱联运公司为主体开辟了余姚至广州、深圳、汕头、福州等13条零担联运班车，为铁路分流。1992年完成公路零担联运量6923吨。从铁路口开辟由南京、株洲站中转7万余件联运量，解决了部分零担货物至广州、柳州、成都方向发运难的问题。同时开辟了铁路集装箱和国际集装箱的联运业务，沟通了货主、托运人与联运企

业的关系，方便了货主，提高了社会经济效益。1991年完成联运量75.85万吨，1992年完成83.14万吨，为枢纽货物总运量的近1/3，1992年比1991年上升9.6%。1993年1~5月已完成联运量37.56万吨，比1992年同期增长12.5%，联运企业的经济效益也同步增长。

四、扩大货场，增加消化能力。

鉴于铁路投资额有限，余姚站货场又难以满足货运发展增长的需要，我们于1986年初就以两条腿走路的办法，采取地方集资扩建货场，经余姚、慈溪两市和铁路余姚站的共同努力，签订了集资扩建货场的协议，理顺产权、使用、管理等方面的关系，履行各方的批准手续，本着谁投资谁受益的原则，自1986年12月到1987年9月共集资15.52万元，采取边集、边建的办法，扩建货场2.8万平方米，码头3处9个泊位，拓宽改建仓储1.1万平方米，扩宽闸桥1座、桥涵2处、建仓库600平方米及货场排水设施等，使余姚站的货位由原来的88个增加到103个，并做到当年投资当年见效，货场开始出现宽松局面，为余姚交通枢纽的集疏联运，创造了有利条件，有效地增强了消化能力。

注：本文发表于《综合运输》1994年第一期
《江苏联运》1993年第四期

加强行业管理

搞好汽车维修业的整顿

交通系统是一个多行业的联合体，汽车维修业是公路运输不可缺少的一个行业，它的能力水平既是行车安全的基础保障，又是运输现代化的一个标志。去年下半年，余姚市交通局根据全市汽车维修业存在的问题，按照同一行业、不分性质和隶属关系、统一归口管理的原则，进行了整顿，加强了管理，提供了服务，取得了一定的成效。

一、加强对汽车维修业的整顿是形势发展的需要

党的十一届三中全会以来，农村商品经济迅猛发展，公路运输事业呈现一派兴旺发达的景象。到一九八五年底止，余姚市拥有机动车4994辆（其中大小客货汽车995辆，简易机动车748辆）。随着汽车运输的发展，修理行业也应运而生，全市相继出现从事汽车大修、三保、二保和小修保养的集体、个体单位近30个。他们为用户提供各种服务，发挥了积极作用，长期存在的“修车难”

问题，初步得到了解决。但是，由于管理工作没有及时跟上，也出现一些亟待解决的问题。主要是：

1. 开业无标准。在近几年新开办的集体、个体修理厂家中，营业登记十分简单，交通主管部门既未审查同意，也无技术考核，多数只凭一张证明某某人过去曾做过某项修理的乡、村介绍信，就办理了开业登记，也出现了无证营业的非法行为，许多不具备条件的厂家也搞汽车修理。

2. 技术力量不足，无固定可靠的骨干技术力量，多数是聘用工厂退休的，或留职停薪的，也有在职人员“日公夜私”的，而且这些人很不稳定。

3. 设备简陋，场地狭小。有的只有一个汽泵，一只千斤顶，几套扳手，没有配套完整的通用设备，场地狭小。这些厂家多分布在公路沿线。

4. 修理质量差，收费标准乱。以保代修，以次充好，以劣充优的现象比较普遍。工时无定额，收费不统一，有的甚至漫天要价。

5. 经营作风恶劣，不正之风严重。有的拉关系、给回扣、行贿受贿；有的以少报多、偷工减料，敲诈勒索；有的乱开发票、偷漏税款；有的内外勾结、挖国营企业墙脚等等。

上述问题，严重影响了汽车的技术状况，以致车辆的消耗大，营运效益差，行车安全无保证，维修业也得不到健康发展。因此，不应遗忘加强对汽车维修业的管理和整顿，是形势发展的需要，势在必行；也是政府职能部门，加强行业管理的一项重要职责。

二、整顿的步骤和方法

在余姚市人民政府领导下，成立了由市交通、工商、保险、监理等部门领导参加的领导小组，办公地点设在交通局，为了认真贯彻既放宽搞活、又加强管理的方针，领导小组提出汽车修理业整顿的指导思想和奋斗目标“放而不乱，管而不死，扶植上马，平等竞争，提高技术，确保安全”。从八五年十月开始，经过三个月的紧张工作，基本完成整顿任务，达到了预期的目的。

1. 调查摸底。通过检查，初步摸清了各区、镇、乡汽车修理业的布局和现状。十月十日，召开了全市汽车修理行业整顿会议。会后，对申请参加整顿的27家企业进行逐一的核实摸底，搞清了各个单位的营业执照、人员构成、技术素质、场地设备、收费标准等情况。这些企业是：国营一家，乡镇企业八家，个体二家，联营四家，兼营九家，另有几家无工商登记的已停止营业。

通过调查摸底，针对汽车修理业的现状，拟订了汽车维修业必须具备的开业条件，即：有营业执照，有专门修理的技术力量，有分档修理的机具设备，有一定的修理场所，有核定的收费标准。并且分析了当前存在的修理质量差、技术素质低等的主要问题，决定对这些单位的技术工人进行一次审查考核。

2. 技术考核。分应知、应会两个项目进行，以应会为主，85名技术工人参加了考核。应知项目根据一机部颁发的2~8级工人技术等级标准，分四个工种命题，统一阅卷；应会项目的考核则进行实际操作、直观鉴定。选择了南北两个考场，调集了十一

辆汽车和监考人员，分三保、二保同时进行（三保七辆、二保二辆）。由于应考单位领导重视，采购、保管、生活后勤密切配合，考核进行得比较顺利，多数单位达到了合格的要求。但也反映出一些薄弱环节，如漏保、漏控、漏查较多，关键部件没有进行探伤，留下了事故隐患，考核结果，三个单位没有达到合格的要求。

3. 换证发照。根据企业申请和普查、考核的实际结果，由市交通局分别核定汽车大、小修和各类保养、专项修理等不同的经营范围，发给汽车维修许可证，凭证到工商行政管理部门审验营业执照，并且规定：今后新办企业，必须首先向交通部门申请办理汽车维修许可证，工商管理部门按许可证核定的维修项目，发给营业执照，必须“两证”齐全，才能经营汽车维修业务。准许开业的，必须按照核定的维修项目和范围，开展经营活动。

此外，还对汽车修理业实行了分档定点和升降制度。凡能担任大修、三保的单位定名为“余姚市××汽车修理厂”，二保为“余姚市××汽车修理所”，一保、小修为“余姚市××汽车修理站（点）”，做到能力与厂名吻合，一目了然。此后，达不到本档条件的企业，给予降格处理，厂房、设备、技术、资金等基本条件达到升格的企业，经审查合格，准予升格或扩大其经营范围。

4. 建立健全规章制度。制度是巩固整顿成果的重要保证。在换证发照的基础上，帮助企业制订和健全了一套规章制度，如生产、财务管理制度，技术档案、进出厂检验、作业验收、竣工验收制度；分档次拟订了执照、技术、设备、场地、收费等五项

标准；为了保证修理质量，制订了质量检验标准和工时定额标准，并在企业公布，让用户监督检查。交通主管部门则经常抽查检验，发现问题，及时处理。经过整顿，现已正式批准汽车大修厂一个，三级保养厂四个，二级保养所二个，一级保养和小修点七个；此外，还有创造条件限期补上的三个，场地严重不足暂停营业准备搬迁的一个，无技术力量而停业的两个，吊销营业执照的一个。

三、加强监督、服务的几点具体措施

在全面整顿的基础上，研究制订了加强对汽车修理业监督服务工作的具体措施，主要有：

1. 由交通部门发放汽车修理厂（所）信誉卡和车辆随车档案，财税部门印制汽车修理专用发票，车辆单位修理汽车凭“三证”报销。如“三证”不符，财务部门不予报销，保险部门不负事故赔偿责任，监理部门不予年检年审。

2. 会同物价部门，制定汽车维修工时定额标准和收费标准，统一了价格管理和收费办法，以制止收费中的不正之风。

3. 为了保持技术人员的相对稳定，实行聘用合同制，并由本单位的主管部门签证，方可申报汽车修理许可证。

4. 车辆监理部门在现场管理和安全活动中，查获无许可证的单位修理汽车时，对驾驶员作违章处理。

5. 保险部门对参加保险的肇事车辆，实行择优定点修理。