

交通运输企业管理 基本知识

(航运、远洋运输、港口企业适用)

上 册



中国航海学会水运管理专业委员会

1985.6

内 容 提 要

1984年中,上海海运学院按照交通部的要求,举办了两期为期各三个月的航运、远洋运输、港口类(其中港口类举办一期)经理(局长)统考复习班。《交通运输企业管理基本知识(航运、远洋运输、港口类)》就是在这个班上试用两轮的基础上,根据1984年10月修订、并经经济管理干部国家考试指导委员会审定的《交通系统经理(局长)国家统考复习大纲》编写的教材。

本书共分四篇:第一篇“企业管理总论”、第二篇“企业经营管理”、第三篇“交通运输企业的财务管理成本管理与经济核算”和第四篇(一)“航运企业生产管理”、第四篇(二)“远洋运输业务”、第四篇(三)“港口企业生产管理”。按照新订大纲要求,除第一、二、三篇为航运、远洋运输、港口各类企业的经理(局长)参加统考共同必修的内容外,第四篇的(一)、(二)、(三)、三部分内容中,只需选读与经理(局长)所在企业的分类相适应的部分即可。

本书除了严格按照大纲要求,精选内容外,为了便于自学,在兼顾系统性的基础上,力求深入浅出。本书既可供高等院校或经济管理干部院校用作经理(局长)统考复习班的教材,也可供航运、远洋运输、港口企业经理(局长)用作自学复习应考的教材。本书还可供航运、远洋运输、港口企业的经济管理干部用作自修或处理业务的参考。

本书由苏培基、陈贻龙、刘巧生、柳福庆、王励臻、王义源、朱雷、曾凯、张既义、黄顺刚、宋德驰、侯德培、肖钟熙、刘文博等编写并由王义源、王励臻、苏培基统编定稿。

目 录

第一篇 企业管理总论

第一章 交通运输企业管理的内容和任务	(1)
第一节 交通运输业概述.....	(1)
第二节 交通运输企业管理的内容.....	(3)
第三节 交通运输企业管理的任务.....	(6)
第二章 交通运输业的经济体制改革和经济责任制	(9)
第一节 交通运输业的经济体制.....	(9)
第二节 社会主义交通运输企业的经济责任制.....	(12)
第三章 交通运输企业的领导制度和民主管理	(14)
第一节 经理(局长)负责制.....	(14)
第二节 职工民主管理.....	(16)
第三节 企业党组织的基本任务.....	(17)
第四章 交通运输企业的组织机构和规章制度	(18)
第一节 交通运输企业建立组织机构的原则.....	(18)
第二节 交通运输企业组织机构的形式.....	(19)
第三节 规章制度.....	(21)
第五章 社会主义按劳分配原则和职工的工资奖励	(22)
第一节 社会主义按劳分配原则.....	(22)
第二节 职工的工资、奖励.....	(24)
第三节 劳保福利.....	(28)
第六章 交通运输企业管理的基础工作	(30)
第一节 交通运输企业管理基础工作的重要性.....	(30)
第二节 交通运输企业管理的基础工作.....	(30)
第三节 交通运输企业管理基础工作的建设.....	(33)
第七章 交通运输企业管理现代化	(35)
第一节 管理现代化的必要性和迫切性.....	(35)
第二节 我国推行管理现代化的基本原则.....	(36)
第三节 管理思想和管理组织的现代化.....	(37)
第四节 运筹学在水运企业管理中的应用.....	(39)
第五节 交通运输企业管理的信息系统.....	(48)
第六节 电子计算机在交通运输企业管理中的应用.....	(52)

第二篇 企业经营管理

第一章 企业经营管理概论	(58)
第一节 经营管理的意义和内容.....	(58)
第二节 经营思想.....	(60)
第三节 经营目标.....	(62)
第四节 经营的方针和策略.....	(63)
第二章 水运经济调查和运量(吞吐量)预测	(66)
第一节 水运经济调查的意义.....	(66)
第二节 水运经济调查的内容.....	(67)
第三节 运量(吞吐量)预测的方法.....	(68)
第三章 经营决策	(76)
第一节 经营决策的重要意义和基本原则.....	(76)
第二节 决策方法.....	(77)
第三节 技术改造决策.....	(83)
第四节 财务决策.....	(87)
第四章 经营计划	(94)
第一节 企业计划管理的意义.....	(94)
第二节 生产技术财务计划和生产经营计划.....	(95)
第三节 经营计划的编制与执行.....	(96)
第五章 运价	(99)
第一节 运价的涵义及其特点和作用.....	(99)
第二节 制定运价的原则和依据.....	(100)
第三节 货物运价的种类.....	(101)
第四节 运价的制定方法.....	(102)
第五节 运价改革.....	(105)

第三篇 交通运输企业的财务管理、成本管理与经济核算

第一章 交通运输企业的财务管理	(106)
第一节 财务管理的任务和内容.....	(106)
第二节 企业资金的构成及其来源.....	(107)
第三节 固定资金的管理.....	(109)
第四节 流动资金的管理.....	(112)
第五节 专用基金的管理.....	(116)
第六节 利润管理和财务收支计划.....	(117)
第二章 交通运输企业的成本管理	(123)
第一节 成本的概念和成本的构成.....	(123)

第二节 成本管理的作用和内容	(127)
第三节 成本预测和成本计划	(128)
第四节 成本核算	(133)
第五节 成本控制	(137)
第六节 成本分析和成本考核	(139)
第七节 量本利分析及其应用	(141)
第八节 降低运输成本的途径	(145)
第三章 交通运输企业的经济核算	(147)
第一节 经济核算的意义和内容	(147)
第二节 企业经济核算的组织体系、指标体系及计算方法	(148)
第三节 企业内部经济核算	(152)
第四章 经济活动分析	(155)
第一节 经济活动分析的任务、内容和组织	(155)
第二节 经济活动分析的方法	(156)

第四篇(一) 航运企业生产管理

第一章 生产管理概论	(159)
第一节 航运企业生产管理的内容和任务	(159)
第二节 对航运企业生产管理的要求	(160)
第二章 运输船舶的主要技术营运性能	(162)
第一节 运输船舶的尺度性能	(162)
第二节 船舶干舷及载重线标志	(162)
第三节 船舶重量性能	(165)
第四节 船舶容积性能	(166)
第五节 船舶速度性能	(168)
第三章 船舶工作定额与指标	(170)
第一节 船舶工作定额	(170)
第二节 船舶工作指标	(176)
第四章 航运企业生产过程组织	(186)
第一节 水运生产过程概述	(186)
第二节 船舶的航次	(187)
第三节 船舶运行组织的概念和形式	(189)
第四节 航线参数	(191)
第五节 船舶运行组织最优化方法	(193)
第六节 货运航线规划和配船	(194)
第七节 航次航行货船运行组织	(196)
第八节 顶推(拖带)船队运输	(200)
第五章 劳动组织与劳动保护	(205)

第一节 劳动组织	(205)
第二节 劳动保护	(207)
第三节 劳动生产率	(209)
第六章 航运企业的生产计划与生产作业计划	(212)
第一节 生产计划的任务	(212)
第二节 航运企业运输生产计划的内容与编制	(212)
第三节 运输生产作业计划	(219)
第七章 船舶生产调度	(225)
第一节 调度工作的基本问题	(225)
第二节 调度作业调整与决策	(227)
第八章 船型论证概论	(230)
第一节 船型论证的意义和任务	(230)
第二节 船型论证的基本步骤	(230)
第三节 船舶设计任务书的基本内容	(232)
第四节 顶推船队船型论证的特点及程序	(233)
第九章 运输质量管理	(235)
第一节 运输质量管理的概念	(235)
第二节 全面质量管理和质量保证体系	(239)
第三节 质量管理的统计方法	(240)
第十章 物资管理	(243)
第一节 物资管理的意义和任务	(243)
第二节 物资消耗定额和储备定额与库存决策	(245)
第三节 仓库管理和物资节约	(251)
第十一章 设备管理	(254)
第一节 设备管理的意义和内容	(254)
第二节 船舶技术管理	(254)
第三节 设备的维护和修理	(257)
第四节 设备的改造和更新	(260)

第四篇(二) 远洋运输业务

第一章 远洋运输的概念	(265)
第一节 远洋运输的特点	(265)
第二节 远洋运输船舶营运方式	(266)
第三节 海上货物运输合同	(268)
第二章 远洋运输主要货运单证	(270)
第一节 装货单证	(270)
第二节 卸货单证	(275)
第三章 提单	(281)

第一节	提单的性质	(281)
第二节	提单的种类	(282)
第三节	提单的签发和背书转让	(283)
第四节	提单的内容	(285)
第五单	有关提单的国际公约	(287)
第四章	不定期船运输业务	(295)
第一节	航次租船运输业务	(295)
第二节	定期租船运输业务	(303)
第五章	运费和港口使费	(307)
第一节	运费	(307)
第二节	港口使费	(310)
第六章	代理业务	(314)
第一节	代理的概念	(314)
第二节	船舶代理	(315)
第七章	货运事故的处理	(318)
第一节	货运事故的责任方	(318)
第二节	索赔	(319)
第三节	理赔	(321)
第八章	集装箱运输业务	(324)
第一节	集装箱运输的组织	(324)
第二节	集装箱海运出口业务	(329)
第二节	集装箱海运进口业务	(333)
第九章	海上事故	(336)
第一节	海损的分类	(336)
第二节	单独海损	(336)
第三节	共同海损	(346)
第四节	船舶所有人责任限制	(351)
第十章	海上救助	(357)
第一节	发生海上救助的原因及其种类	(357)
第二节	救助报酬	(358)
第三节	救助合同	(360)
第十一章	海上保险	(363)
第一节	海上保险概述	(363)
第二节	海上保险合同	(365)
第三节	船舶保险条款	(367)
第四节	海洋运输货物保险条款	(371)
第五节	船舶保险和货物保险的异同	(373)
第六节	船东保赔保险	(374)

第四篇(三) 港口企业生产管理

第一章 生产管理概述	(376)
第一节 港口企业生产管理的意义和任务.....	(376)
第二节 港口企业的主要生产过程.....	(377)
第三节 装卸工艺及其合理化原则.....	(378)
第四节 港口通过能力的测算.....	(382)
第二章 港口企业的劳动组织	(386)
第一节 港口企业劳动组织的任务及劳动分工.....	(386)
第二节 劳动保护.....	(387)
第三节 劳动定额与工作研究.....	(388)
第四节 编制定员工作.....	(393)
第五节 关于提高港口企业劳动生产率的问题.....	(395)
第三章 港口企业的生产计划与生产作业计划	(396)
第一节 港口企业生产计划的任务.....	(396)
第二节 港口装卸企业生产计划和生产计划的组成.....	(397)
第三节 港口生产调度.....	(402)
第四章 运输质量管理	(405)
第一节 运输产品质量特性及运输质量管理.....	(405)
第二节 全面质量管理 and 质量保证体系.....	(410)
第三节 质量管理中的统计分析方法.....	(414)
第五章 物资管理	(421)
第一节 物资管理的意义和任务.....	(421)
第二节 物资供应计划.....	(423)
第三节 仓库管理与物资节约.....	(427)
第六章 现代设备管理	(429)
第一节 设备管理的意义、内容和任务.....	(429)
第二节 设备的使用、维护和修理.....	(430)
第三节 设备的改造和更新.....	(433)
第四节 设备的综合管理.....	(435)

第一篇 企业管理总论

第一章 交通运输企业管理的内容和任务

第一节 交通运输业概述

一、交通运输业的特点：

生产活动是人类最基本的实践活动。人类社会是在不断地进行简单再生产和扩大再生产的情况下发展的。从社会再生产的过程来看，生产出来的产品，只有通过流通领域，到达消费者手中，生产目的才能达到。产品从生产领域进入消费领域，实现空间的位移，只能依靠运输。因此，运输是生产领域和消费领域的中介、纽带和桥梁，是整个社会再生产的必要条件。

运输原来就是生产的有机组成部分。运输业从生产部门中分离出来，是生产力发展的必然结果。

随着生产的发展，运输业逐渐在国民经济中发展成为一个独立的生产部门，成为国民经济中不可缺少的一个重要组成部分。但是，它与工农业生产部门比较，既有共同点，也有特殊性，其特殊性主要表现为：

(一)运输业不生产新的实物形态的产品，运输业的生产过程即运输对象的空间位移。

马克思说过，“旅客和货物是和运输工具一起进行的，而运输工具的进行，它的场所变动，也就是它所进行的生产过程”(马克思，《资本论》第二卷第66页)劳动对象的位移，就是运输业的效用，也是运输业的产品，“运输业所出售的东西，就是场所的变动”(同上)。货物运输的结果，只是使运输对象发生了空间的位移，即场所变动，并没有使运输对象发生质的变化，也没有改变商品的使用价值。运输业并不生产新的实物形态的产品，但运输业使劳动对象发生了空间的位移，这也是物质变化的一种形式。

运输业为完成一定的运输任务，所消耗的一定的物化劳动和活劳动，要追加到运输对象的价值中去，使运输对象的价值量增大。运输过程中，虽然“它在商品的使用价值上并不留下任何可见的痕迹”(《马克思，恩格斯全集》、第26卷第一册第445页)，但商品的使用价值要得以实现，必须依靠运输，也可以说，运输使商品本身所具有的、可能的、潜在的使用价值提高到了现实的、可供使用的程度。

由于运输业不生产新的实物形态的产品，它的劳动对象即货物本身，又是工农业生产部门的产品，那么运输货物所追加的社会劳动，实质上是对产品社会生产费用的一种追加。从节约产品的全部社会劳动耗费的要求来看，运输过程中的追加愈小愈好。由于运输业不生产

质的实物形态的产品，运输生产过程中就没有形成产品实体的原材料，这就使运输产品成本的构成和工业不同，运输业的资金周转情况和工业资金周转的情况也不同，运输业流动资金的结构也与工业流动资金的结构不同。

(二) 运输业是处在流通过程中的生产部门。

马克思在分析资本主义流通过程时，对流通过程的组成作了很有意义的分析，他认为，流通过程是由两种不同性质活动构成的。一种活动是买卖行为，表现为商品所有权的转移，这是纯粹的流通过程；另一种活动被称为事实行为，表现为商品在空间发生的位移，这是流通过程中追加的生产行为。买卖行为和事实行为的结合，才能实现流通过程。这就可以看到运输活动在整个社会再生产过程中的重要性。从社会再生产的过程看，产品的生产、流通、分配、消费等环节需要不断的重复和更新，而生产的产品由生产场所到达消费场所，只有靠运输活动才能实现。马克思说：运输业“它表现为生产过程在流通过程内的继续，并为了流通过程而继续。”（马克思：《资本论》第二卷第170页）

运输业的这一特点说明了在社会化大生产的条件下，运输业作为社会生产过程的一般的共同条件，具有先行的特征。

(三) 运输业产品的生产过程和消费过程是同时进行的。

工农业产品的生产和消费，表现在空间上和时间上是相分离的两种行为；产品作为成品离开生产过程之后，才作为商品转入流通和消费。而运输产品则不同，运输产品的生产和消费这两种行为是合二为一的，在空间和时间上是结合在一起的。运输业的产品在生产过程中被消费而且在它被生产的同一瞬间被消费。

运输产品生产过程和消费过程的合一，反映了运输产品的非储存性。为了调节运输需求和运输生产之间的矛盾，保证运输业满足国民经济发展和人民生活水平提高的需要，要求运输业建立一定的运输能力和储备。

明确运输业在社会再生产中的重要性，明确运输业与各生产部门的联系和紧密关系，明确与其他生产部门相区别的特性，对于认识社会主义运输业的生产特征，对于研究它的发展规律，指导运输业的发展和运输企业的经营管理，均有着十分重要的意义。

二、交通运输业在社会主义现代化建设中的作用

社会主义交通运输业是建设社会主义、实现四个现代化的重要条件。工农业产品的生产过程以及从生产领域到消费领域的流通过程，都离不开运输。随着社会劳动的分工与协作的发展，人们与一切自然财富、各种物资、各类工农业产品的结合愈来愈广泛，没有交通运输的良好条件，这种结合将会发生困难。交通运输为促进生产不断发展，社会产品极大丰富创造前提条件。工农业之间的联系是建设社会主义所必需的，农业为工业提供大量的商品粮食和原料，为工业品提供广大的销售市场；工业为农业提供了技术装备和消费品，而交通运输业在实现这种联系中则起着重要的作用。

社会主义交通运输业是发展商品经济的重要手段之一。社会主义工业和农业的产品，除了一部分具有自给性外，都要经过交换的过程，才能从生产领域到达消费领域，而要完成这一过程，就必须经过运输。在大力发展商品经济的情况下，市场扩大，商品交换频繁，更要求有现代化的运输，以保证商品和资金的迅速周转。运输对于商品流通速度、交通范围，对于商品生产的发展，均有重要影响。由此可见，交通运输是实现并促进商品流通和分配的一个重要手段。

社会主义交通运输业为节约社会资金发挥重要作用。各种运输方式运输速度的加快,可以促进商品流通速度的加快,可使停留在运输途中的商品减少,能使工农业生产部门节约更多的资金用于扩大再生产。交通运输业生产质量的提高和改善,使运输过程中的货损货差减少,实际上也就是相对增加了一部分社会财富,使生产的社会效果不断改善和提高。

社会主义交通运输业是促进工农业生产布局日趋合理的有利杠杆之一。运输布局的合理,运输网的建成,会影响和促进各经济区的发展。新建成运输线路,整治航道,会促进经济落后地区的生产发展。运输网的布局合理,会促进原料生产地更接近消费地,使工业产品的产地更接近消费地,促进工农业布局更加合理。改善旧中国遗留下来的工业布局不合理的状况,使之在全国范围内分布逐渐平衡和合理,运输的合理布局将会起到重要作用。

社会主义交通运输业和人民生活、旅游休戚相关,为了进一步改善和提高人民的物质文化生活水平,满足人民对消费品的要求,要依靠运输运送各种物资;另外,运输要为人民提供舒适、方便、价廉的旅游条件。

此外,社会主义的交通运输业在实现国内各兄弟民族的团结和文化交流,促进经济发展起着重要作用。远洋运输为促进我国与世界各国人民的友好往来,发展国际贸易,交流科学技术与文化发挥重要作用。交通运输业在建设现代化国防中,又是一支重要的运输力量。

三、社会主义交通运输业的根本任务

交通运输业是国民经济中的重要组成部分,运输业的发展应当配合整个国民经济的发展。社会主义运输业的根本任务是在国家计划指导下,自觉地运用价值规律,充分发挥企业生产经营活动中的积极性和主动性,努力搞好生产,不断改进技术,提高劳动生产率和降低成本,提高经济效益,全面完成和超额完成客货运输任务,为满足社会生产和人民生活需要提供安全、优质、价廉、方便、及时的交通运输服务,做到货畅其流,人便于行,为国家提供更多的税利,扩大社会主义积累。

第二节 交通运输企业管理的内容

一、社会主义企业及其基本特征

社会主义企业是从事生产、流通或服务性经营活动的相对独立的经济实体,是自主经营、自负盈亏的社会主义商品生产者和经营者,具有自我改造和自我发展的能力,是具有一定权利和义务的法人。

(一)企业的概念。

1. 企业是一个从事经营活动的经济组织,不能同行政组织混同起来;
2. 企业是相对独立的商品生产者和经营者,它在经营上是一个自主单位,进行独立经济核算,自负盈亏,自我发展;
3. 企业在法律上应具有“法人”的地位。

这里的“法人”地位是指企业具有经济法人的地位。经济法人就是指依法成立并能独立地行使法定的权利和义务的社会经济组织。经济法人得到政府和法律的正式承认,它所签订的合同协议,具有法律效力。它在经营活动中要遵守法令、法纪,并受法律保护。企业的内部单位、下属组织不具有经济法人的地位。

(二)企业的两重性。

任何企业都具有两种属性：其一是由生产力、社会化大生产所决定的自然属性；其二是由生产关系、社会制度所决定的社会属性。社会主义企业也具有两种属性。只有了解这两重性，才能正确管理好社会主义企业。

1. 从生产技术的自然属性看，社会主义企业与资本主义企业并没有什么本质的区别。现代运输企业拥有比较复杂的运输设备和运输工具，劳动者广泛地使用由这些运输设备和工具组成的机器体系进行生产，有系统的将科学知识应用于生产，实行社会化的大生产。认识这一点，才能按照社会化的客观要求，运用科学方法，合理组织社会主义运输企业的生产过程。

2. 从生产关系的社会属性看，社会主义企业具有以下一些基本特征：

(1) 社会主义运输企业建立在生产资料社会主义公有制基础上，它的全部生产资料和运输对象，主要是全体劳动人民或部分劳动人民集体的公有财产，不允许任何私人侵吞和挥霍；社会主义运输企业，必须遵循国家的政策法令，必须受有计划的指导、调节和行政管理，必须自觉依据和运用价值规律，充分发展生产和经营。

(2) 实行各尽所能，按劳分配。社会主义制度下，消灭了剥削、劳动力不再是商品，企业的收益，一部分，按照按劳分配原则，以货币形态在劳动者内部进行分配；另一部分，交给国家和企业集体，由国家和企业有计划的用于社会主义建设，扩大社会主义生产，发展社会主义科学、文化、教育、卫生以及各种集体福利事业等。

(3) 实行职工当家作主的民主管理。社会主义运输企业的劳动者是企业的主人，他们既是生产者，又是管理者，他们同生产资料相结合，分工协作，建立起同志式的互助合作关系。要充分发挥劳动人民当家作主的作用，企业必须实行职工民主管理，在企业的生产、经营、技术、财务、生活各方面发扬民主。

(4) 建设高度的社会主义精神文明。社会主义精神文明的建设包括文化建设和思想建设两方面，表现为教育、文化知识、科学的提高和人们思想、政治、道德水平的提高。企业必须为建设精神文明，培养共产主义新人作出贡献。企业要努力振奋起积极的、向上的、进取的精神，克服安于现状，思想懒惰、惧怕变革，墨守成规的习惯势力。

(5) 把满足人民日益增长的物质和文化生活需要作为运输企业的生产经营目的。企业的生产经营必须符合这个根本要求。

全民所有制运输企业是我国运输业的主导力量，但全民所有制运输企业的巩固和发展，决不限制和排斥其他所有制形式的经营和发展。集体经济是社会主义经济的重要组成部分，个体经济是社会主义经济必要的补充，是从属于社会主义经济的。当前，要注意保护运输业中集体经济和个体经济的发展，并可在自愿互利的基础上发展全民、集体、个体经济相互之间灵活多样的合作经营和经济联合。

二、企业管理的二重性及其职能

企业管理是社会化大生产的客观要求，是由协作劳动引起的，它既有同生产力、社会化大生产相联系的自然属性，又有同生产关系、社会制度相联系的社会属性。关于企业管理二重性的原理，是马克思在分析资本主义企业管理时揭示出来的。马克思指出：“资本主义的管理就其内容说是二重的——因为它所管理的生产过程本身具有二重性：一方面是制造产品的社会劳动过程，另一方面是资本的价值增殖过程。”马克思对企业管理二重性的原理，同样适用于对社会主义企业管理的研究分析，它是正确认识资本主义企业管理的锐利武器，是建立

和发展我国社会主义企业管理理论的基础。正确认识企业管理的二重性，可吸收外国企业管理的科学成果，摒弃资本主义管理中的弊端；可以把现代化大生产所要求的科学管理同生产资料社会主义公有制的优越性有机地结合起来，使我国的企业管理健康地向前发展。

企业管理的职能，是指企业领导为了实行有效管理所必须具备的基本功能，即合理组织社会化生产的一般职能以及维护和完善生产关系的特殊职能。在企业管理的实践中，这两种职能往往是结合在一起发生作用的。当企业管理的两种基本职能结合起来，作用于整个生产经营过程时，企业管理又具有一系列具体职能，即：

1. 计划。是指通过调查研究、预测未来，确定企业生产经营活动的目标和方针，制定和选择方案，综合平衡，作出决策，然后制定出全体职工的行动纲领和具体措施。

2. 组织。将企业生产经营活动中的各要素、各部门、各环节合理的组织起来，在它们的联系上，相互关系上，对外往来上，形成一个有机整体，充分发挥它们应有的作用。

3. 指挥。是指对企业各级各类人员的领导或指导。

4. 监督。或称控制，就是检查企业生产经营活动的实际进行情况，考察实际情况与原定计划的差异，分析原因，采取必要的对策。

5. 调节。或称协调，就是协调企业内部各部门、各环节的工作，协调各项生产经营活动，使它们建立良好的配合关系，不发生重复或矛盾，有效地实现目标。

6. 教育与鼓励。调动一切积极因素，不断提高职工的思想觉悟和技术业务水平，搞好企业民主管理，发扬职工当家作主的精神，实行按劳分配、鼓励勤奋劳动的人富裕起来。

三、社会主义交通运输管理的意义与内容

(一)社会主义交通运输管理的意义：

社会主义运输企业管理是对运输企业所从事的各项活动（生产、技术、供应、财务、人事、生活、基本建设等）进行计划、组织、指挥、监督和调节，最大限度地调动企业全体成员的社会主义生产积极性。

社会主义运输企业管理的重要意义在于：

1. 是合理组织生产力三要素（劳动者、劳动资料和劳动对象）全面安排客货运输工作，实现运输企业基本任务的重要保证。

2. 是维护和巩固社会主义生产关系的重要手段，它关系到运输业和整个国民经济的发展。

3. 对提高运输经济效益起着重要作用。

(二)社会主义交通运输企业管理的主要内容

1. 运输的营运管理工作。是指根据社会主义客观经济规律和运输生产活动特点，合理组织运输生产和经营活动；运用各种经济、技术手段和科学方法，对交通运输的整个活动进行计划、组织、指挥、监督和调节；最有效的利用人力、物力和财力，实行经济核算，以等量的劳动消耗完成尽可能多的客货运输任务，获得最大的经济效益。

2. 人事行政管理工作。实行统一领导和指挥、实行经理负责制，保证生产经营活动的顺利进行；发挥各级生产行政系统的作用，企业领导者通过各层次的组织，逐级进行指挥和管理；搞好各类人员的培训、选拔、考核和奖惩工作；做好定员编制、劳动定额、劳动组织、工资和福利工作。

3. 思想政治工作。通过对企业全体职工进行共产主义思想体系的教育，提高他们对本阶

或所处的历史地位和历史责任的正确认识，增强他们认识世界和改造世界的能力。开展企业的思想政治工作，能保证企业的社会主义性质和社会主义方向，能保证企业和全体职工正确地贯彻执行党和国家的路线、方针和政策，严守法律、法令和政府决定，能教育职工坚持四项基本原则，调动职工的积极性，推动运输企业完成生产任务和努力提高经济效益。

第三节 交通运输企业管理的任务

一、我国社会主义交通运输企业管理的发展简况

我国社会主义企业管理发展的历史经历了一条曲折的道路。我国社会主义交通运输企业管理同样如此。

新中国成立后，在没收官僚资本主义交通运输企业的基础上，建立了社会主义的交通运输企业，进行了民主改革和生产改革，破除了反动的生产关系，初步改变了企业的机构和经营管理制度，促进了运输业生产的恢复和发展。

1953年我国进入了国民经济有计划的建设时期，“一五”计划期间，全面引进了苏联当时的企业管理方法。在运输企业中，普遍实行计划管理，推行生产作业计划，建立生产责任制，实行技术管理，推行工艺规程，制定技术标准，劳动定额，实行各尽所能，按劳分配等一套管理制度和方法，运输企业管理开始走上了科学管理的轨道，促进了运输生产的发展。但这套管理方法也有缺点，主要是单纯用行政方法管理经济，在企业内部忽视民主管理，放松思想政治工作，不利于形成具有我国特色的企业管理。1956年，党中央经过总结我国经验，决定在企业中实行党委领导下的厂长(经理)负责制和职工代表大会制，出现了工人参加日常的管理，干部参加劳动，领导干部、技术人员和工人三结合的新经验。但是从1958年后，由于指导思想上的“左”的错误，过分夸大了人的主观能动性，忽视甚至否定了按劳分配和商品生产的作用，把“一五”计划时期建立起来的科学管理制度和方法，一律看成是不合理的东西，加以批判，结果引起企业管理的混乱，责任制松弛，不计成本，不讲经济效益，造成很大损失和浪费。

1961年党中央提出了对国民经济实行调整、巩固、充实、提高的八字方针，并颁发了《国营工业企业工作条例(草案)》(简称“工业七十条”)，总结了正、反两方面的经验，对工业企业的性质、任务、基本制度和各项管理工作作出了具体规定，肯定了党委领导下的厂长(经理)负责制和职工代表大会制。它体现了党的优良传统同现代化大生产相结合，破除迷信，解放思想同尊重规律、讲究科学相结合，政治思想工作同物质鼓励相结合，使企业管理又重新走上了科学的轨道。

1966年开始的“文化大革命”十年内乱，使企业管理遭受了一场大灾难，企业管理被全盘否定，废除了过去行之有效的科学管理制度和方法，造成了企业管理的大混乱和大倒退，国民经济濒临崩溃的边缘。

粉碎“四人帮”以后，特别是党的十一届三中全会后，拨乱反正，系统地纠正了过去“左”的错误，决定了工作重点的转移，开始执行国民经济调整、改革、整顿、提高的方针，进行了管理体制和扩大企业自主权的试点，推行了企业的经济责任制，开展了企业的全面整顿，明确了建设社会主义企业的标准和要求。企业管理又走上了科学管理的新的阶级，运输企业的生产和建设有了较大的发展。

二、交通运输企业的全面整顿

从1982年开始，党中央和国务院决定用两、三年的时间，对全国国营工交企业进行一次全面整顿。

(一)整顿的内容

企业的全面整顿，是对企业工作进行综合地治理，它包括：

1. 整顿领导班子；
2. 整顿职工队伍；
3. 整顿管理制度；
4. 整顿劳动纪律；
5. 整顿财经纪律；
6. 整顿党的工作；
7. 加强思想政治工作等。

(二)整顿的基本要求

全面整顿企业的基本要求是搞好“三项建设”，达到“六好要求”，具体的说就是要在全面整顿中，作好下述“五项工作”，

1. “三项建设”是：

- (1) 逐步地建设起一种既有民主，又有集中的领导体制；
- (2) 逐步地建设起一支又红又专的职工队伍；
- (3) 逐步地建设起一套科学文明的管理制度。

2. “六好要求”是：

(1) 能够正确地处理国家、企业和职工个人三者的经济关系，出色地完成国家计划，达到三者兼顾好；

(2) 产品质量好(运输产品要求保证安全、质量好)；

(3) 经济效益好；

(4) 劳动纪律好；

(5) 文明生产好；

(6) 政治工作好。

3. 做好“五项工作”。

企业全面整顿的内容很多，范围也广，不可能短期完成，这就要求各企业从当前的实际出发，在全面整顿中，做好下列五项工作：

(1) 整顿和完善经济责任制，改进企业经营管理，搞好全面计划管理、质量管理和经济核算工作；

(2) 整顿和加强劳动纪律，严格执行奖惩制度；

(3) 整顿财经纪律，健全财务会计制度，加强财务管理工作；

(4) 整顿劳动组织，按定员、定额组织生产，有计划地进行全员培训，坚决克服人浮于事，工作散漫的现象；

(5) 整顿和建设领导班子，加强对职工的思想政治教育。

企业的全面整顿不是一项权宜之计，而且贯彻执行国民经济调整、改革、整顿、提高方针的一项重要战略部署，是提高现有企业素质和能力的主要措施，是全面开创社会主义现代化

化建设新局面的基础性工作。

(三)整顿的任务。

就交通运输企业而言，企业全面整顿应完成的任务主要在于：通过企业的全面整顿，提高运输企业领导班子和职工队伍的政治素质和技术素质，使之适应现代化大生产需要进行现代化管理的要求；提高运输企业的技术素质，使之适应提供安全、优质、价廉、方便、及时的运输需要；提高运输企业经营管理素质，完善领导制度，提高决策的科学性、产品的先进性、市场的适应性、投入产出的合理性，使之适应使企业由生产型管理，转向生产经营型管理的需要。

三、我国社会主义交通运输企业管理的主要任务

企业管理必须以提高经济效益为中心，以尽可能少的劳动和物质消耗，提供尽可能多的符合社会需要的运输产品。即投入要少，产出要既多又好，要使企业管理由生产型管理向生产经营型管理转化。

我国社会主义交通运输企业管理的主要任务，就是通过有效地执行各种管理职能，充分发挥企业生产经营活动的积极性和主动性，努力搞好运输生产，全面完成和超额完成客货运输任务，在不断提高运输企业经济效益的前提下，为社会提供安全、优质、价廉、方便、及时的运输服务，满足生产和人民生活的需要，为国家积累资金，把企业建设成为具有高度物质文明和高度社会主义精神文明的现代化企业。

第二章 交通运输业的经济体制 改革和经济责任制

第一节 交通运输业的经济体制

一、经济体制的涵义

所谓经济体制，简要地说，就是按照客观经济规律，组织与管理国民经济的方式与方法。它包括生产、分配、流通、消费领域在内的经济组织形式、决策层次、权限划分、经营方式、经济调节、利益关系等的整个体系。任何一种经济体制，都是依据一定时期生产力发展的实际状况，在一定社会、历史条件下产生的，它反映了生产关系与生产力，上层建筑与经济基础的相互关系。随着社会生产力和社会、历史条件的变化，旧的经济体制就会在一些方面与其不相适应，并影响甚至阻碍社会经济进一步的发展，也就表明了生产关系与生产力发展的矛盾。在这种情况下，就必然会提出对经济体制进行改革的必要。改革代表了生产力发展的要求。

二、我国水运业经济体制的沿革

建国以来，我国水运业经济体制，经历了以下几个发展阶段。

国民经济恢复时期。我国社会主义水运业，是在新中国成立后没收官僚资本主义水运业的基础上逐步建立和发展起来的。当时，私人资本主义水运业占有相当大的比重，它拥有的现代化轮驳船占全国轮驳船总吨位的57.4%；同时，还有为数众多的个体木帆船，其载重吨位达310万吨。运输分散，各自为政，市场混乱。为了迅速恢复国民经济，稳定运输市场，加速城乡物资交流，巩固工农联盟，保证人民生活需要，当时实行了一面接管、一面复航的方针，不但不打乱原有的生产组织和技术管理系统，并且还暂时保留了原有企业的一套管理机构和管理制度，先进行监督，然后经过生产改革和民主改革，逐步改变企业的经营管理制度和方法。以后，逐步统一了全国航务管理制度，建立全国性和地方性的统一航务和港务管理机构，实行以大行政区为中心的比较集中统一领导的经济体制。

第一个五年计划期间。随着国民经济恢复时期的结束，一九五三年起，我国开展了有计划的大规模的经济建设，当时，为适应建设的需要，国家把沿海航线、主要港口和长江、珠江、黑龙江等水系干线运输和沿海港口和长江主要港口的管理权限集中到交通部，实行中央的高度集中和部门的垂直领导，在各航区分别成立直属水运企业。企业生产任务、基本建设、物资供应、劳动工资、成本管理、财务收支等均由交通部统一安排、统一调拨、统一收支；企业盈亏由国家负责，并实行与这套体制相适应的一套行政管理方法。在当时实行这种体制，是有一定好处的，特别是在第一个五年计划期间在我国水运基础薄弱、技术落后，运力不足，经济结构比较简单的情況下，还是适合生产力发展需要的。它有利于集中有限的人力、物力和财力，搞好重点航道、港口和水运工业的建设，充分发挥运输工具的作用，保证国家