

邮电职工教育用书

邮政运输

颜新德 金继明 张永南 编

人民邮电出版社

F618

2

邮电职工教育用书

邮 政 运 输

颜新德 金继明 张永南 编
王树林 杨广林 赵士元 校订

15.1/1



人民邮电出版社

B 041199

邮电职工教育用书
邮 政 运 输
殷新德 金继明 张永南 编
王树林 杨广林 赵士元 校订
责任编辑：叶芳骥

•
人民邮电出版社出版
北京东长安街27号
河北省邮电印刷厂印刷
人民邮电出版社发行

•
开本：787×1092 1/32 1983年4月 第一版
印张：10 4/32 页数：162 1983年4月河北第一次印刷
字数：230 千字 印数：1—10,000 册

统一书号：15045·总2679—资4103

定价：1.10 元

前 言

为了适应邮电职工的学习和提高业务、技术管理水平的需要，我局将陆续组织编写职工教育用书。

这些教育用书，主要是根据邮电部对各专业人员按业务技术等级标准分别规定的应知应会要求，并结合实际工作需要而编写的，内容力求实用、通俗易懂，经我局组织审定，认为适合职工自学，也可作为短训班及各类邮电学校的教学或参考用书。

由于时间仓促、经验不足，书中难免有许多缺点和不足之处，希望各地在使用过程中，及时把意见反馈给我局，以便今后修订。

邮电部教育局

1981年10月

编 者 的 话

我们在1985年版本的基础上，根据当前情况重新编写本书。

全书共分七章，前三章叙述邮运工作的组织原则和规章制度；后四章着重介绍具体操作要求；最后附录有关资料供读者参考。书中事例多取材于大局，各地在使用时可根据培训对象的需要，结合当地生产实际，斟酌取舍。此外，业务规章制度常有修订，如果书中内容与规章制度不一致时，应以现行规章制度和邮政总局的通知为准。

本书在编写过程中，得到邮政总局、北京邮政干线运输局、上海邮电管理局教育处、上海邮件转运处等单位的大力协助，最后又经邮政总局专业处核稿，在此谨表谢意。

由于编者水平有限，书中难免有错误或不完善之处，希望读者提出批评和改进意见。

编 者
1981年12月

目 录

前 言

编者的话

第一章 概 述	(1)
第一节 邮政运输工作的重要性和基本任务	(1)
第二节 邮政运输网路和邮运工具	(2)
第三节 邮运人员的工作分工和基本要求	(10)
第二章 邮政运输的组织 and 计划发运	(14)
第一节 邮政运输的组织原则	(15)
第二节 邮件的发运次序和发运原则	(17)
第三节 干线邮路邮件运输的组织调度	(19)
第四节 铁道邮路邮件的计划发运	(22)
第五节 汽车邮路邮件的组织发运	(64)
第六节 水道邮路邮件的组织发运	(78)
第七节 航空邮路邮件的组织发运	(85)
第三章 邮政运输工作的规章要求	(93)
第一节 邮运工作的安全保密制度	(93)
第二节 邮运工作常用单式的填写要求	(98)
第三节 邮袋、报皮布的使用	(108)
第四节 袋牌和套签的使用	(109)
第五节 邮件的交接验收	(110)
第六节 邮运工作中几项基本操作方法和要求	(117)
第七节 特殊情况的邮件处理	(122)

第八节 邮件的查验、补偿和档案管理.....	(125)
第四章 邮件接发工作.....	(129)
第一节 邮件接发工作的内容和要求.....	(129)
第二节 接发火车邮件.....	(132)
第三节 接发汽车邮件.....	(149)
第四节 接发轮船邮件.....	(154)
第五节 接发航空邮件.....	(168)
第六节 库存贮转工作.....	(178)
第五章 邮件押运工作.....	(185)
第一节 火车邮件押运工作.....	(185)
第二节 汽车邮件押运工作.....	(214)
第三节 轮船邮件押运工作.....	(220)
第六章 早班邮运工作.....	(224)
第一节 早班邮路的规划和组织管理.....	(224)
第二节 早班邮运员的职责和要求.....	(228)
第三节 早班邮路邮件的运输和交接.....	(229)
第七章 邮运工具的保养和维修常识.....	(234)
第一节 邮政专用火车厢的保养维修规定.....	(234)
第二节 运邮汽车的保养常识.....	(236)
第三节 自行车的常见故障和简单修理方法.....	(240)
第四节 托盘的使用和保养.....	(245)
第五节 运邮牲畜的养护.....	(246)
附 录.....	(250)
一、有关邮运业务的单式式样.....	(250)
二、全国邮件分拣路段和沿线主要局名表.....	(275)
三、国内主要地名中外文对照表.....	(290)
四、全国县、市、旗地名缩写表.....	(294)

五、国际邮件常见地名中、英文对照表·····	(296)
六、国际邮件互换局、交换站名表·····	(305)
七、容易看错、读错的地名·····	(306)
(一)字形相似地名表·····	(306)
(二)颠倒地名表·····	(306)
(三)容易混淆的地名·····	(307)
(四)读音相同、相近的地名·····	(309)
(五)容易读错的地名·····	(312)

第一章 概 述

第一节 邮政运输工作的重要性 和基本任务

邮政运输是邮政通信生产过程的重要环节。邮政通信并不生产新的实物成品或商品，其效能则是实物的传递。它把寄件人交寄的书信、文件、物品和报刊社发行的报刊，经过处理传递，迅速、准确、安全、方便地送交收件人。而邮政通信任务的完成，就是通过全国星罗棋布的邮电局、所和由邮政运输部门所提供综合利用的各种运输工具组成的邮运路线，按照规定的时间、频次，进行邮件传递来具体实现的。只有邮政运输才能把全国各地几万个邮电局、所联结起来，组成一个统一的、有机的通信体系，发挥邮政通信的作用。

在整个邮件传递过程中，邮件在运输阶段经历的时间最长，工作环节也多。如何选用最有效的路线和最合理的运输方式，组织各个环节紧密衔接，对最大限度地提高全程邮件传递速度，具有重要的意义。同时，邮政运输容易受到外界客观的或自然界所带来的不利影响，情况变化很多，稍有疏忽或估计不足，都将造成邮件的积压延误。同时，邮政运输过程中的邮件均为封固的总包邮件，以整袋、整捆、整套计算，一旦发生差错事故，会造成严重后果。邮政运输工作的好坏，与整个邮政通信质量有密切的关系。

当前，邮政运输除部分由自办汽车邮路担负外，大量的干线和省内线邮路，都要依靠外界交通部门提供运输工具。邮政运输费用在整个邮政生产费用开支中，占有较大的比重。因此，必须进一步加强邮运管理，挖掘潜力，节省开支。

从以上所述，我们可以知道，邮政运输的基本任务就是在合理有效的基础上，综合利用各种运输工具，保证邮件、报刊从任何地点，以最迅速、最安全和最经济的方式，运送到目的地。

为了保证完成上述任务，邮政运输必须做到：

一、保证邮政通信在全国各个地区的各条邮路上，都能争取达到最大可能的高速度。

二、保证邮政运输的正常与稳定；邮件运送准班准点，邮件处理准确无误；减轻和克服客观情况和自然条件的影响，争取做到“路断邮不断”。

三、保证邮件、报刊运送中的完整无损，搞好安全和保密。

四、加强调度，合理安排，力求适应业务量不断增长的需要，保证邮件、报刊的及时发运，不发生积压和延误。

五、引用先进技术，培养技术力量，改善劳动条件，不断提高劳动生产率。

六、合理使用各线车、船的运输能力，力争全程的均衡饱满，在保证质量的前提下，不断降低运输成本。

第二节 邮政运输网路和邮运工具

一、我国邮政通信网路和邮运工具的发展概况

我国人民邮政事业，在党的领导下，在全国广大邮政职工

的努力下，建国三十年来有了很大的发展。已经建立了以首都北京为中心的联结全国城乡的邮政通信网，邮路总长度达400多万公里，为1949年的6.8倍；邮政服务机构4.8万多处，比1949年增长88.6%。旧中国通邮很困难的边疆地区和广大农村发展尤为迅速，在全国3.7万多处自办邮政机构中，设在农村的就有3.1万多处，比建国前增加68.6倍。国际邮政通信也有较快的发展，我国已同110多个国家和地区建立了直接通邮关系。

随着我国交通事业的飞跃发展，各种现代化的铁路、公路、水路和航空的运输工具已被全面利用运送邮件，并且已经加以综合组织和紧密衔接，最大限度地提高邮件传递速度。邮政自有的运输车辆也有了较大的增长，技术装备有了初步改善，作为邮政通信的主要运输手段的铁道邮路比1949年增长7倍，有邮政专用火车厢418辆。自办汽车邮路比1949年增长31倍，达到23.3万公里，有邮政专用汽车6,900多辆。邮政投递摩托车有2.1万多辆。在邮件装卸搬运机械化、半机械化方面，铁路沿线各枢纽局转运部门已配备了装卸邮件用的铲车和牵引车，对提高工作效率，减轻劳动强度，改善劳动条件，起了一定的作用。

二、邮路

邮政运输利用各种交通工具运送邮件所行的路线，统称为邮路。

(一)邮路的组划原则

在一条邮路上，特别是干线或省内线的邮路，可能由一种交通运输路线所组成，也可能由多种交通运输路线所组成，这些邮路都是经过有选择地综合研究邮件运输的实际需要和相应的运输工具所能提供的条件，作出决定，进行组织规划的。组划邮

路首先应当考虑在保证邮件传递的迅速、准确和安全，力求经济合理的前提下，根据下列原则，针对不同情况，全面研究确定的。

1. 组划邮路应尽先选用运输效率高、班期正常和利用价值大的路线。选用中既要考虑邮运速度快，注意班期的正常和密集，以保证邮运的迅速、准确和安全，又要照顾其经济效果，以充分发挥各种交通运输路线的作用。

2. 为方便邮件流转，减少不必要的处理手续，缩短运邮时限，应尽可能采用直达或经转次数较少的路线，避免迂回曲折。

3. 邮政运输具有全程全网、联合作业的特点，要求各条邮路都能做到环环相扣，紧密衔接，并和邮件的封发、投递频次及时限相适应，以完善邮政通信网路。

(二)邮路的种类

1. 为便于分级管理，按照邮路的性质可以分为：

(1)干线邮路。是指在全国范围内，以首都为中心，和各省省会、中央直辖市及自治区首府（以下简称省会）之间联系的邮路；各省省会之间相互联系的邮路；首都或省会和重要的国际邮件交换站之间联系的邮路；以及邮电部指定的邮路。

(2)省内邮路。是指在省、直辖市和自治区的区域范围内，以省会为中心，和省内各地区（自治州、盟）、市、县（自治县、旗、自治旗）邮电局（以下简称县）之间联系的邮路；省内各县局之间相互联系的邮路；以及省会和省内重要工矿、农林地区邮电局之间联系的邮路。

从一省出发主要以运邮工具的起点站或终点站为准，通向邻省一个或几个县局之间联系的邮路，也称为省内邮路。

市局和市辖县局之间联系的邮路，也可称为省内邮路。

(3)农村邮路(县内邮路)。是指在县的范围内,县局和县内各乡村邮电分支机构之间联系的邮路;以及县内各乡村邮电分支机构之间相互联系的邮路。

从一个县通往本省或邻省一个或几个县内乡村邮电分支机构的邮路,都可以称为农村邮路。

(4)市内邮路。是指在本市(包括中央直辖市、省辖市)范围内,市局和市内邮电分支机构之间相互联系的邮路;市内接送报纸,以及接送车站、码头、机场进、出口邮件的邮路。

2. 按所用运输工具的不同种类,可以分为:

(1)铁道邮路。是指利用火车运送邮件、报刊的邮路。

(2)汽车邮路。是指利用各种汽车,包括多轮、三轮汽车和三轮、二轮摩托车运送邮件的邮路。

(3)水道邮路。是指利用轮船(包括近海、远洋、江河轮船)或木船(包括机动、半机动化、羊皮筏等)运送邮件的邮路。

(4)航空邮路。是指利用飞机运送邮件的邮路。

(5)旱班邮路。是指利用自行车(包括人力脚踏三轮车)、步行(包括手推车)、牲畜(包括马、骡、驴、骆驼和兽力车)运送邮件的邮路。

上述两种邮路的分类办法,对于各种邮路的组织和管理,都有不同的意义。前者是为了便于按体制分工,进行分级管理,统一领导;后者是为了便于按照各类运输工具的特点,结合邮运要求,进行具体的组织和管理。在实际运用中,两者是有区别,但又是相互联系的。如按性质划分的邮路是需要由各种运输工具进行组织联运的,而各种运输工具所组成的邮路,又可采用作为旱班邮路以外的各种性质的邮路,各级邮路的运邮工作就是在各种交通路线上利用各种运输工具来实现的。

在组织整个邮件运输过程中，特别是远距离的，一般都要经过两种以上不同性质的邮路，使用两种不同的运输工具的联运，两者组织工作是否紧密、恰当，对传递的迅速合理，有着极为密切的关系。由于干线邮路联系首都和各个地方的邮路，运量大，路线多，上述两种邮路的联运组织工作，更显得重要。

(三)邮路的结构形式

邮路按其结构形式，可分为环形、辐射形和混合形三种：

1. 环形邮路。邮政运输工具走环形路线的邮路，叫做环形邮路。它的特点是运输工具从起点局起单向行驶，走着圆形或曲折路线，周而复始，经过各中途局、所，回到原来出发地点。在这种邮路上，不论是一种运输工具行驶，或用几种运输工具组织联运，都在同一条路线上，走着单向的去程。示例如图1-1。

2. 辐射形邮路。邮政运输工具走直线或曲折线而不是走环形路线的邮路，叫辐射形邮路。它的特点是在这种邮路上，不论是用一种或用几种运输工具组织联运，要往返重复着走，即从出发到回来一次，须在同一条路线上走往返两个行程。示例如图1-2。

3. 混合形邮路。凡是包含环形和辐射形两种成分的邮路叫混合形邮路。它的特点是在同一条邮路上，既有环形，又有辐射形的邮路。示例如图1-3。

在选择和确定邮路的结构形式、合理组织邮件运输时，首先要根据不同的通信要求，结合当地地形的交通路线和如何更好地利用现有各种运输工具，达到各类邮件能够尽速地运送和支出最少的费用。

在干线和省内线邮路上，路线都比较长，邮件量也比较大，应当采用幅射形式，不宜也不能采用环形的形式。至于农村和市内邮路上，由于路程较短，邮件量一般也不很多，应当尽可能采用环形或混合形的形式，有的也可以采用幅射形形式。

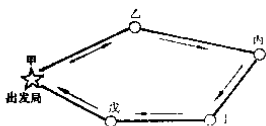


图 1-1 环形邮路

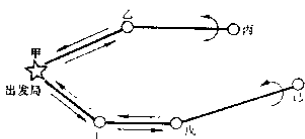


图 1-2 幅射形邮路

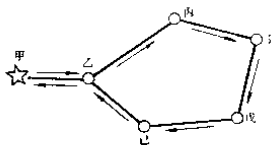


图 1-3 混合形邮路

三、邮运工具

（一）邮运工具的选择和综合利用

利用最迅速和最经济的运输工具运送邮件，是选择运邮工具的基本原则。但各种运输工具各自具有其不同的技术条件和经济特点，邮运工具就是根据邮政通信需要和具体条件，进行全面比较，适当选择和综合利用的。

除航空外，铁路运输的速度超过其他运输工具，运输能力比较大，基本上不受气候条件和季节限制，能进行正常运行，它的运输成本也比较低，一般说来是我国干线和省内线邮件运

输的主要工具。铁路邮运总量占各种运输工具的首位。

水道运输路线是自然形成的，运量很大，成本也低，但线路受航道限制，速度较慢，并受潮汛等自然条件影响，有时准时性较差，适合干线重件和以水路为主要交通线的邮件运输。

汽车运输的线路比较普遍，使用灵活，速度也较高，可以补铁路运输的不足，但受载运量限制，运量少、成本高，目前普遍使用在干线、省内线和市内邮路上，并多数已采用自办汽车运邮。

航空运输在速度上超过其它各种运输工具，它能使邮件在最短的时限内寄到遥远的地区，但交接点少，运价高，运量小，并易受气候影响，目前仅使用在干线上的邮件运输，省内航空线班期少，使用不多。随着民用航空事业的迅速发展，航空运输的比重必将日趋增长。

早班运输主要有人力、兽力之分，使用的是简单的运输工具，它的运量小，速度低，成本高，劳动强度也大，但我国幅员辽阔，在交通条件比较差的农村、山区和沙漠地带，仍被广泛利用，使邮政通信得以深入腹地普及全国。

所谓综合利用，就是指在整个邮政运输网路中，根据不同的需要与可能条件，有计划地汲取各种运输工具的优点，合理搭配，相互补充，组成完整的邮运体系，以完成整个邮运任务。

（二）邮运工具在邮路上的运行方式

合理组织邮运工具在邮路上的运行，使之紧密衔接，协调一致，对于加速邮件运递，提高运输工具综合利用的效率，加强对邮运人员及工具的管理，都具有重要的作用。

邮运工具在邮路上的运行方式有直达行驶、对向行驶及接力行驶三种：

1. 直达行驶。是指从起点站直达终点站，全程由原运邮工具和人员运递，邮件不需要在中途转装的运递方式。示例如图1-4。

采用直达行驶的方式，可以最大限度地加快邮件的运行，消除不必要的经转，加强押运人员对所运邮件的责任感，可以

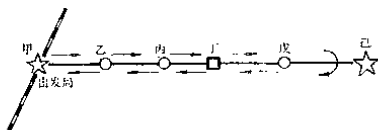


图 1-4 直达行驶

提高质量，减少破损，是目前邮政运输工作中，各条邮路上最经常运用的运递方式。

如果是人力与兽力运输的往返行程不超过一昼夜行程定额时，也以采用直达行驶为宜。

2. 对向行驶。是指邮运工具从邮路两头迎面对运，在中途固定地点进行邮件交换转装的运递方式。示例如图1-5。

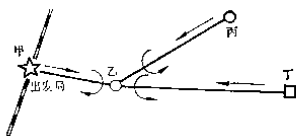


图 1-5 对向行驶

对向行驶适用于里程较长的汽车邮路和旱班邮路，或在两种不同的邮路上交换邮件。这种行驶方式，邮运工具必须按时刻表准点到达沿线各站，否则就不能衔接。

3. 接力行驶。是指邮运工具从起点站行驶到中途站，将