

商品合理运输

商业部储运局 编



中国财政经济出版社

0.3

F760.3
2
3

商品合理运输

商业部储运局 编

中国财政经济出版社
样 本

中国财政经济出版社



A 609789

商 品 合 理 运 输

商业部储运局 编

*

中国财经出版社出版发行

北京印刷二厂印刷

*

787×1092毫米 32开本 3.875印张 77,000字

1980年10月第1版 1980年10月北京第1次印刷

印数：1—60,000

统一书号：4166·214 定价：0.34元



编写说明

为提高商业储运部门的广大干部和职工的运输业务技术和管理水平，搞好商品合理运输，以适应实现“四个现代化”的需要，我们组织编写了《商品合理运输》。这本书初步总结了多年来商业部门各级领导和广大储运、计划、业务、财会、物价等人员，在铁路、交通部门的支持和共同努力下，组织商品合理运输的经验，可供各级商业行政管理部门和企业部门的干部和广大职工阅读，也可供财经、商业院校教学的参考。

参加本书编写的有辽宁省五金公司吴润涛、四川省商业厅王力行、江西省商业厅罗旭明、黑龙江省商业局关晶等同志，后又由吴润涛、罗旭明两同志作了一些整理和修改，经商业部储运局审查修改定稿。

书中不妥之处，希望读者批评指正。

一九八〇年三月

目 录

一、概述	(1)
(一) 商品合理运输及其重要意义	(2)
(二) 商品不合理运输的表现和原因	(6)
(三) 当前组织商品合理运输的有利条件	(14)
二、组织商品合理运输的主要形式和作法	(17)
(一) 按经济区域组织商品调运, 实行跨区供应和 跨区交售	(17)
(二) 分区产销平衡合理运输	(21)
(三) 直达直线运输	(27)
(四) “四就直拨”运输	(33)
(五) 合装整车运输	(40)
(六) 提高车船技术装载量	(47)
(七) 充分利用水运, 大力开展联运	(55)
(八) 合理选择运输路线和运输工具	(62)
(九) 集装箱运输	(69)
(十) 鲜活易腐商品的合理运输	(77)
(十一) 商品“五定”运输	(84)
三、怎样开展商品合理运输工作	(94)
(一) 按经济区域设置批发机构	(95)
(二) 加强内部协作, 共同制定规划	(97)
(三) 建立健全专业化的商业储运网	(99)
(四) 用经济办法管理运输企业	(101)

- (五) 培养专业运输人员 (105)
- (六) 加强运输计划的审查, 制定合理运输节约计划 ... (106)
- (七) 统一领导, 全面安排 (107)

附录

- 图表分析法、图上作业法和表上作业法 (109)

一、概 述

什么是商品运输？商品运输是指商品通过运力在地区间的移动。马克思说：“商品在空间上的流通，即实际的移动，就是商品的运输”。^① 商品运输是商品流通过程中的一个重要环节，是商业部门联结生产和消费，联结城乡，联结购销，发挥桥梁纽带作用的重要组成部分。人类社会发展到当前这个阶段，任何一个地区、一个部门不可能生产人们所需要的全部生产资料和消费品，做到自给自足，只有通过地区之间、城乡之间、工农业等部门之间的产品交流，才能满足人民生产和生活的需要。

商品从生产领域进入消费领域，必须通过商品运输才能完成。马克思说：“在产品从一个生产场所运到另一个生产场所以后，接着还有完成的产品从生产领域运到消费领域。产品只有完成这个运动，才是现成的消费品。”^② 生产产品，并没有完成生产的全过程，还必须把这些产品通过运输，从生产地运到消费地，才算完成生产的全部过程。商品运输为实现商品的使用价值提供了可能，使社会再生产得以继续进行。没有商品运输，商品使用价值便不能实现，社会再生产也就不可能继续进行。所以，商品运输又是生产过程在流通

① 马克思：《资本论》，《马克思恩格斯全集》第24卷，第170页。

② 同上，第168页。

领域的继续。从事商品运输的劳动是创造价值的劳动，在商品运输过程中所耗费的社会劳动要追加到商品价值中去。因此，马克思把运输业称为“第四个物质生产领域”。

商品运输和其他经济工作一样，都有一个客观经济规律可循。合乎客观规律的就叫合理，不合乎客观规律，甚至违反客观规律的就叫不合理。而这个客观规律只有在不断实践、不断检验中才能逐渐为人们所认识、所掌握。商品运输也是这样，只有在不断实践、不断总结经验中，才能逐步提高，从不大合理逐渐走向比较合理。商品合理运输就是在不断克服不合理运输的过程中发展起来的。

(一) 商品合理运输及其重要意义

商品合理运输，就是按照客观经济规律，用最少的消耗，达到最大的经济效益，来组织商品调运。即在有利于生产、有利于市场供应的前提下，按照商品流转计划，走最近的里程，经最少的环节，用最快的时间，花最省的费用，多快好省地把商品从生产地运到消费地。

商业部门组织商品合理运输，应在“发展经济，保障供给”的总方针的指导下，本着有利于工农业生产、有利于商品流通、有利于改善商业企业经营管理、有利于节约国家运输力和社会劳动力的精神，贯彻“及时、准确、安全、经济”的原则。

及时，就是按照产、供、运、销情况，及时把商品从产地运到销地，尽量缩短商品在途时间，满足市场供应的需

要。

准确，就是商品在整个运输过程中，切实防止各种差错事故，做到不错、不乱、不差，准确无误地完成商品运输任务。

安全，就是商品在运输过程中，不发生霉烂、残损、丢失、爆炸和燃烧等事故，保证人身、商品、设备安全地运到目的地。

经济，就是采取最经济、最合理的运输路线和运输工具，合理利用一切运输设备，节约人力、物力和财力，努力降低商品流通费用。

“及时、准确、安全、经济”是商品运输的原则，也是组织商品合理运输的原则。这四个方面是辩证的统一体，应该全面考虑，忽视和强调任何一个方面都是不对的。只有正确地按照这个原则办事，才能取得多快好省的经济效果。

组织商品合理运输，对于促进工农业生产的发展，加速商品流通，满足城乡人民生活的需要，降低商品流通费用，为国家积累更多的建设资金，节约国家运力和社会劳力，都有十分重要的意义。

1. 组织商品合理运输，可以把商品从生产领域迅速转入流通和消费领域，使生产部门生产出来的产品能及时地销售出去，从而加速和扩大再生产，支援工农业生产的发展。

2. 组织商品合理运输，可以使商品走最合理的路线、经最少的环节、以最快的时间、取最短的里程到达目的地，从而加速商品流通，及时供应市场，满足人民生活的需要。

3. 组织商品合理运输，可以消除运输中的浪费现象，

提高商品运输质量，充分发挥运输工具的效能，节约国家运力和社会劳动力，支援社会主义现代化建设的需要。

4. 组织商品合理运输，可以节约运输费用，减少在途商品的资金占压，加速资金周转，节约资金利息，并减少商品的损失、损耗，从而降低商品流通费用，改善企业经营管理，为国家提供更多的建设资金。

商业部门每年都有几亿吨商品通过运输环节，占用国家的大量运输工具，商品运输费用占整个商品流通费用的30%多，有的地区达40%左右。因此，组织商品合理运输是商业部门开展增产节约运动，降低商品流通费用，改善企业经营管理的一个重要方面。

建国三十年来的实践证明：凡是重视了商品合理运输工作，就加速了商品流通和资金周转，降低了运输费用，减少了商品在途占压和商品损耗，节约了国家运力。反之，凡是放松了合理运输工作，就出现了商品流通慢、环节多、损耗大，运输费用上升，并影响资金的周转。以全国商业部系统的运杂费用为例，从一九六二年至一九六五年，由于重视开展合理运输工作，运输费用逐年显著下降。以一九六二年为基数，每销售100元商品支付的运杂费：一九六二年为4.54元，一九六三年比一九六二年减少0.83元，下降了18.3%，节约运杂费30,700万元；一九六四年比一九六二年减少了1.14元，下降了25.1%，节约运杂费48,900万元；一九六五年比一九六二年减少了0.96元，下降了21.15%，节约运杂费44,200万元。三年共节约运杂费用123,800万元。但从一九六六年至一九七六年，由于受林彪、“四人帮”的干扰破坏，储运

机构被撤并了，制度废弛了，商品合理运输工作遭到破坏，不合理运输的现象普遍出现，损失浪费惊人。粉碎“四人帮”以后，由于中央领导同志的重视，各级商业部门大抓合理运输工作，对过去行之有效的一套管理办法逐步恢复和着手修订，近一两年有了新的发展，运输费用又有明显下降。从全国商业部系统运杂费用水平来看，也有明显下降。如一九七七年每销售100元商品，支付运杂费2.82元，一九七八年降为2.63元，比一九七七年减少0.19元，共节约运输费用20,700万元。以四川省江津地区的大足县为例，该县商业局开展“五定”运输，就经历了两起一落的反复过程。一九六三年实行“定向运输、定点供应”的办法，运杂费水平为2.14%，比一九六二年的2.49%下降0.35%；一九六四年由“双定”运输发展为“五定”运输，运杂费水平为0.81%，比一九六三年下降1.33%。这两年共节约运杂费用27万元。后由于林彪、“四人帮”的严重干扰，中转机构撤销了，“五定”运输制度废弛了，打乱了商品合理运输流向，运杂费用逐年上升。以一九六四年为基数，一九七一年至一九七三年，这三年共增加运杂费用68万元。粉碎“四人帮”后，恢复了“五定”运输，一九七七年运杂费用水平下降到0.99%，一九七八年下降到0.79%，节约运杂费用86,000余元。

由此可见，组织商品合理运输，对降低商品流通费用，改善企业经营管理，为国家积累建设资金具有十分重要的意义。

(二) 商品不合理运输的表现和原因

商品不合理运输，是指违反客观经济规律，不考虑经济效益，不按经济区域组织商品调运，忽视各种运力的合理分工，装载量过低和经过不必要的中间环节，从而浪费运力和运费的现象。

商品运输不合理，势必导致商品在途时间长、环节多、流转慢、损耗大、运杂费用高，浪费社会运力和劳力，影响工农业生产和市场的及时供应。

商品不合理运输的表现形式，概括起来，主要有以下八种类型：

1. 对流运输，也称相向运输

凡属同一种商品或可以相互代用的商品，在一条运输路线上或平行线上，与相对路线的全部或一部发生对流，称对流运输。

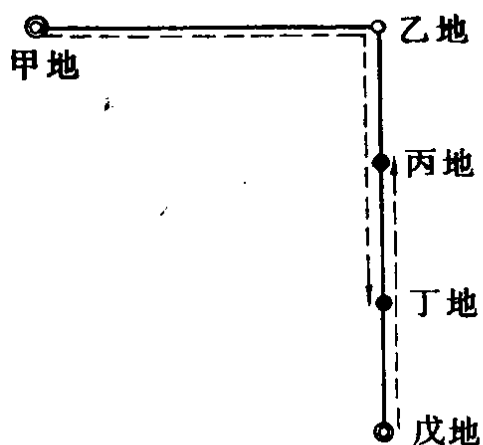


图 一

对流运输有两种类型。一种是明显对流，即在同一运输线上的对流。例如一方面把甲地的食糖由铁路运输经乙地运到丁地，而另一方面又从戊地将同种食糖经丁地运到丙地（如图一）。这样食糖在丁地与丙地之间铁路线上就出现了明显的

对流运输，从而增加了运输里程。

另一种是隐蔽对流。
即在违反近产近销的情况下，在平行的两条路线朝着相对的方向运输（如图二）。

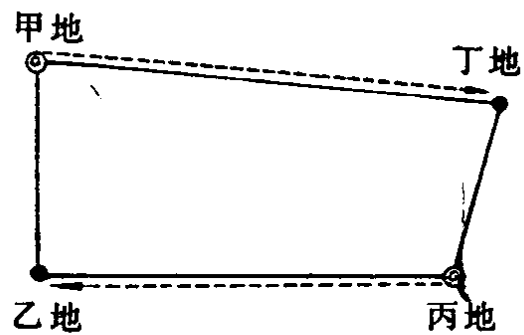


图 二

对流运输是最为突出的不合理运输，它造成运输能力的巨大浪费和运输费用的增加。

2. 迂回运输

是指商品可以走直线的却绕道而行的运输现象。例如：由甲产地向乙销地发运工业品，按合理运输路线，应该用汽车直运。如果选择另外一条路线，即走铁路到丙地转换水运到丁地，再转汽车运到乙地

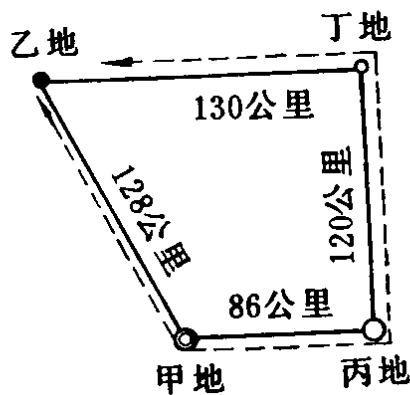


图 三

（如图三），则商品运输形成一条迂回曲折的运输路线，增长运输里程208公里，增加了中间环节，浪费了运力和运费，延长了商品在途时间，增大了商品损耗。

3. 重复运输

指一种商品本可直达目的地，但由于批发机构或商业仓库设置不当，计划不周，先从甲地运到其他地点（乙地）卸下后，再重复装运至丙地（如图四）。重



图 四

复运输，既增加里程，又增加中间环节，延长商品在途停留时间，造成多余的装卸工作量和增加装卸费用，而且降低了车、船使用效率，影响其它物资运输。

4. 倒流运输

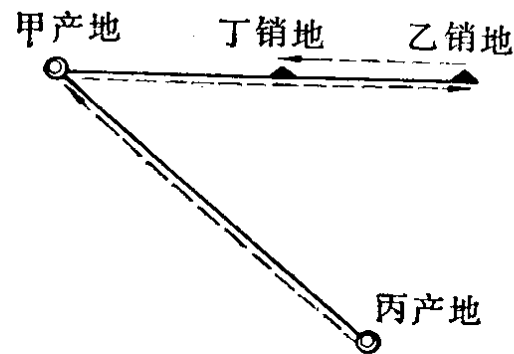


图 五

指商品从销地向产地或转运地回流的一种不合理运输现象。倒流运输有两种情况，一是指一种商品从甲产地（供应地）运达乙销地后，又从乙销地将原商品运回原产地（供应地）或相对方向的中途另一个丁销地；另一种则是一个丙产地将甲地能生产的同一种商品向甲产地运送。这两种均属倒流运输（如图五）。倒流运输不仅会造成运力的浪费、运费的增加，而且会导致商品调拨管理上的混乱。

地将甲地能生产的同一种商品向甲产地运送。这两种均属倒流运输（如图五）。倒流运输不仅会造成运力的浪费、运费的增加，而且会导致商品调拨管理上的混乱。

5. 过远运输

是指商品舍近求远的运输现象。即销地完全有可能由距离较近的供应地得到所需要的某种商品，而却从远距离地区运来；或两个生产地生产同一种商品，不是就近供应邻近消费地，而是由较远的生产地调给消费地（如图六、下表）。

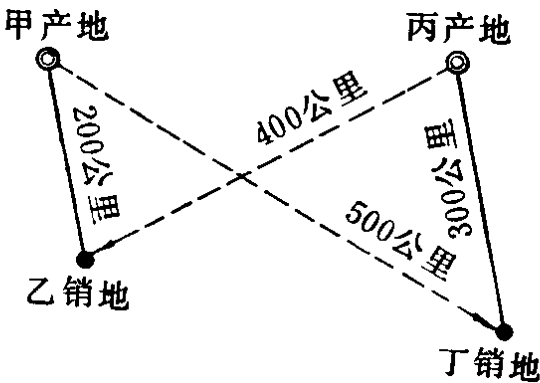


图 六

过 远 运 输					合 理 运 输				
产地	销地	吨数	距离	吨公里	产地	销地	吨数	距离	吨公里
甲	丁	5	500	2500	甲	乙	5	200	1000
丙	乙	5	400	2000	丙	丁	5	300	1500
合计				4500	合计				2500

图六和上表说明，由甲地供应丁地，丙地供应乙地，是不合理的，比合理的方案（由甲地供应乙地，丙地供应丁地）要多走400公里，浪费2,000吨公里运力和费用。

当然，如果因花色品种和商品质量的关系，也应允许销售单位有适当选购权。

6. 弃水走陆

主要是指甲地到乙地商品运输有几种运输方式可供选择，把适合走水路运输的商品，不走水路而选用其它运输方式。弃水走陆，势必造成运费的增大，同时也不符合运输工具的合理分工。

7. 装载量低

是指商品没有装足运输工具的装载标重量或容积。主要是由于有些商业批发企业对商品未能轻重配装或组配不当，不重视技术装载，商品捆扎不紧，包装形状不合适等造成亏吨。亏吨也是一种无效运输，必然造成运输工具的浪费和费用的增加。

8. 零担运输多

是指批发企业把有条件能用整车或合装整车发运的商品，化整为零向承运部门托运，增大零担运输的比重，造成运输工具使用不合理，导致运输费用增加。

造成不合理运输的原因是多方面的，有客观的，也有主观的。客观方面，如工业生产布局不尽合理，交通运输条件还不能完全适应商品调运的需要，以及人力不可抗拒的自然灾害等等，都可能影响商品的合理运输。在这里，着重从商业部门的主观方面来阐述造成不合理运输的原因，以便引起各级领导和有关人员的重视，并通过分析、研究来纠正克服商品的不合理运输。

1. 批发机构设置不当，造成商品不合理的调运。

商业批发机构，应该按照经济区域设置，不受行政区划的限制。这是组织商品合理运输的一个重要关键。建国以来，商业部门在按经济区域设置批发机构上是很重视的，特别是一九六五年认真推广唐山经验后，机构设置逐渐趋向合理。可是近十多年来，受到林彪、“四人帮”极左路线的干扰，商业批发机构尤其是在地区这一级所在地，不区别当地交通运输条件是否合乎合理流向，绝大部分地区都设立了二级批发机构。一九六五年全国仅有二级批发站八百个，至一九七八年增加到一千一百多个，其中一部分的设置是不合理的。如有一个省一九六五年推广唐山经验时，县与县之间相互跨供的有七十一个县，至一九七八年跨供的只有五十一个县，有二十个县改按行政区划进货。有些地区设立的二级批发站不问商品流向，一律要求所属行政管辖范围经营的所有商品，必须经过二级站后，再调给所属销售单位。农副产品，

如生猪、禽、蛋上调，在部分地区同样存在按行政区管辖层层过手逐级集中上调的现象。例如九江地区的都昌县，过去收购的生猪，除当地销售外，全部按行政区管辖关系调往九江，每头猪的运费、损耗、饲料等费用是12.97元。从一九七九年下半年开始，打破了行政区划的限制，改调景德镇市，每头生猪降低费用5.92元，一年就能节约八万余元。

有的甚至在地、市所在地同一城市，也分别设有地、市、县三套批发机构，造成机构重叠，增加中间环节，商品层层调拨，在同一城市多次装卸搬运，影响商品周转、浪费人力、运力和费用。

2. 商品分配不当和盲目采购造成不合理运输。

有些商业部门在分配调拨商品时，没有按照经济区域组织商品流通，没有贯彻近产近销、产销平衡的原则，没有根据商品合理运输规划方案制定商品调拨计划，或者是没有很好进行调查研究，商品调拨计划与实际情况脱节，以致造成过远、重复、倒流等不合理运输。

3. 多头办运输，不能统一组装整车和轻重配装。

一九六九年以前，商业部门储运机构的设置比较健全。可是近十多年来，许多地区储运机构被撤并，人员大部被裁减，运输工作受到很大的削弱。

当前，在二级站所在地及交通枢纽地，批发企业各自办运输的多。在许多地区形成了拼车发货无人组织，拼车来货无统一收货人，以致不能组配合装整车，造成零担比重大。加之商业部门经营的商品品种多、规格复杂、数量零星，各家经营的商品，有的轻泡的多，有的实重的多，轻重不能搭