

公路運輸的車站工作

朱田順編著

人民交通出版社

公路運輸的車站工作

朱田順編著

人民交通出版社

車站工作是公路運輸工作的重要環節，
本書概述了車站的各項工作任務，討論了車站的組織和計算，並根據先進站務員的經驗，
說明了做好車站工作的關鍵，供車站工作人員和公路運輸管理人員參考。

書號：15044·4130

公路運輸的車站工作

朱 田 順 編 著

人民交通出版社出版

北京安定門外和平里

新 華 書 店 發 行

上海市印刷公司印刷

1956年11月上海第一版 1956年11月上海第一次印刷

開本：787×1092 $\frac{1}{32}$ 印張：1 $\frac{1}{2}$

全書 40,000 字 印數：1—4100冊

定價(10) 0.24 元

上海市書刊出版業營業許可証出○○六號

目 錄

一 車站的任務.....	1
二 地區運輸組織工作.....	3
三 商務工作.....	13
四 技術工作.....	19
五 綫路管理工作.....	24
六 車站的組織和計算.....	27
七 做好車站工作的關鍵.....	39

一 車站的任务

我國已進入社会主义改造和社会主义建設的高潮，全國人民都在欢欣鼓舞地向着社会主义的康庄大道大踏步地前進，各項建設事業都在又多、又快、又好、又省地加速進行，國民經濟已走向全面的高漲。這一偉大的社会主义革命高潮，給公路運輸事業帶來了極其光荣和艰巨的任务：必須及时地价廉質好地把大量的農副產品和工業原料从農村運到城市，把大量的農民所需要的生產和生活資料从城市運到農村；并滿足廣大人民对旅行交通的需要。

公路運輸企業在完成這一光荣而艰巨的任务中，車站起着特別重要的作用。

車站是公路運輸企業的基層生產單位之一，是公路運輸整個工藝過程中一个不可缺少的環節。它分布在運輸綫路的各个貨物和旅客集散点，是公路運輸对象——客、貨的吸引者和組織者，是綫路的技術服務機構，也是企業的綫路管理機構。如果沒有車站，就會使具有很大流動性和機動性的公路運輸陷于混亂，甚至會使運輸過程不能實現。

幾年來，分布在我國各个角落的几千个公路運輸站，在当地黨、政和各級公路運輸部門的領導下，是做了不少工作的。在公路運輸所取得的每一項成就中，都包含有車站工作人員的勞動。但是，無可諱言，由于許多公路運輸企業對於車站工作的重要性認識不足，既不及時召開站長會議，又不經常深入檢查與指導工作，甚至把車站看成是可有可無的單純事務機構；因之，車站工作一直是公路運輸企業的一个薄弱環節。許多車站任务不明確，組織不健全，工作無制度，存在着不少嚴重問題，長期得不到解決。這種低估車站作用的現象，應該及時加以糾正。否則，公路運輸就不能順利完成在社会主义改造和社会主义建設高潮中所應擔負的光荣而艰巨的任务。

公路運輸車站所應擔負的任务是什么呢？就我國當前情況來說，主

要有以下几点：

第一，地区運輸組織工作——这一工作本來也可以包括在商务工作的範圍內。但由于我國汽車和公路不足，無論在農村和城市，都必須依靠廣大的各種各樣的民間運輸工具完成運輸任務，運輸組織工作所占比重甚大，因此，這裡把它从商务工作中分出來，單列為一項。它包括對車站所負責的區域內的經濟情況、貨流、客流、交通運輸路線和運輸工具的調查工作，組織各種民間運輸工具和汽車共同完成運輸任務或者為汽車集中貨源，有計劃地掌握當地運輸市場，統籌安排運力和運量，特別要充分發揮各種運輸工具的潛在力量，完成當地的運輸任務。甚至在暫時沒有汽車運輸業務的地方，只要客觀上需要，也應該設立運輸站擔負運輸組織工作，組織當地各種運輸工具完成運輸任務（它類似運輸代辦業務）。

第二，商务工作——它包括貨物的接收、稱量和發送，辦理運輸手續，核收運費，貨物的倉儲和交付；也包括發售客票，客車的到達和發送，檢票、收票，行李包裹的接收、保管、發送和交付等。

第三，技術工作——它包括對過站車輛的技術檢視和小修，綫路技術救援以及裝卸作業等。

第四，綫路管理——我國公路運輸的運距較長，許多汽車經常流動在綫路上，因此，車站不僅擔負着生產任務，還擔負着綫路管理任務。它包括監督車輛按照運行作業計劃和時刻表運行，綫路技術管理和定額管理，物料供應，照料駕駛員食宿，對駕駛員進行政治思想教育以及文化技術教育等。從這一意義上來說，車站也是企業領導機構派到綫路上的代表。

當然，並不是所有車站都全部地擔任這些任務。車站有客運站、貨運站、客貨混合站等類型，而且有的起起點和終點站的作用，有的起中途站的作用，前者一般任務比較繁重，後者一般任務比較簡單（如站距較短的，不一定每一個車站都擔任檢車和小修工作）。此外，我國還有專門的群運組織站，專門負責組織各種民間運輸工具；專門的食宿站，只擔任中途供應食宿等任務而無供應客貨源任務。按照車站的設置地點來說，有的設在城市，有的設在公路上。前者的商务工作比較複雜，而其

他工作一般由專門機構進行（如停車場、車庫、保養場、車隊等）；后者所担负的工作項目則較多。

二 地区運輸組織工作

在地区運輸組織工作中，首先是組織農村運輸。

苏联在第一个五年計劃中曾經指出：“農業的改造和農業生產力增長上的一個極關重要的因素，是在五年期內發展完善的公路。”這不僅說明農業需要公路以便利於農業機械的通行無阻，而且說明日益發展的社會主義農業，需要機動性深入性較大的公路運輸，以保證農副產品和生產、生活資料的及時運送。因此，組織良好的農村運輸，滿足農業和廣大農民對運輸的需要，是公路運輸的一項經常的重要任務。

“農民——這是中國工業市場的主体。只有他們能夠供給最豐富的糧食和原料，並吸收大量的工業品。”（毛主席論聯合政府）公路運輸要想為國家工業化服務，也必須做好農村運輸工作，以便將工業所需要的原料和糧食，從農村運到工廠，將工業品從工廠運到農村。

總之，農村是公路運輸的廣大的貨源地區，而分布遼闊的車站，是公路運輸業組織農村運輸的基地，是公路運輸深入農村的尖兵，是它在地區的運輸組織者。

當然，強調公路運輸組織農村運輸的重要性，絕不是說它可以不為城市服務。相反，隨着城市人口和基本建設任務的不斷增加，公路運輸也必須為城市提供充足的運力，並根據需要設立車站。城市車站同樣應該擔負起地區運輸組織工作的任務。而且，由於城市運輸具有運量大、貨種多、時間緊、裝卸繁等特點，它的運輸組織工作比農村更為複雜。

過去，許多公路運輸企業，只經營干綫運輸，而不深入廣大農村開展業務；只守在站內坐等貨源，而不過問地區內的運輸情況。結果，不僅使公路運輸得不到充足的貨源，而且使鐵路和輪船的貨源也受到影響，損害了國家的整個運輸體系，阻塞了物資交流。今後，應該徹底克服

这种忽视地区运输组织工作的现象，划定每一车站所应负责的地区，使他们成为地区内的运输组织者。

地区运输组织工作包括以下几个主要内容：

第一，经济调查——在社会主义经济的条件下，公路运输业的基本任务是要最大限度地满足国民经济和广大人民对它的需要。而为了顺利完成这一任务，就必须通过经济调查，了解服务对象的需要情况。同时，经济调查也是克服运输盲目性和被动性的一个重要手段。

几年来，有些公路运输企业，虽然已经认识了经济调查工作的重要，但是并没有把它看成为一项经常工作，而是偶尔集中很大一批力量进行突击调查。这种调查方法，固然在开始建立这一工作或在了解某些变动性不大的资料的时候，是可以采用的，但是，客观经济情况总是在变化的，希望用一劳永逸的突击调查代替经常调查是不对的。

经济调查既然是一项经常工作，就必须指定一定的机构来担任。而车站是担任这一工作的最适当的机构。因为他的分布面很广，工作地点固定，和货主、乘客接触最多。

目前，大多数公路运输企业还没有把经济调查工作明确地交给车站。以致许多车站站长只知道每天收入了多少运费，卖了多少客票，发了多少货（当然，这些也是应该关心的），却不知道周围的经济情况，经常处于“货多了抓车，车多了抓货”的被动局面。今后，应该明确地把经济调查工作列为车站的一项经常任务，充分发挥它在掌握客观经济情况上的有利条件，使车站工作人员们象熟悉自己的手掌一样地熟悉周围的经济情况。

经济调查工作的主要内容，有以下几点：

1. 地区生产情况——车站应该了解地区内的一切生产情况。比如，地区内农副产品的种类和数量；工业产品的种类和数量以及工农业产品的季节性、销路、发展远景等等。这些资料都可以从当地政府和有关企业了解到。因为我们国家的任何生产事业都是有计划的生產。

2. 货运量——随着工农业生产 and 城乡物资交流的不断扩大，公路运输的货运量日益增多。车站必须掌握地区内各种物资的运输数量及其增长变化的客观规律。这就必须了解以下几点：

1) 一定时期內(年、月、日)运出、运入、境內和过境的貨物运输量。

2) 运量構成——运量構成就是总貨运量中所包含的各类物資的比例情况。它以各类物資的绝对数量和占总运量中所占百分比來表示。如某站轄区内一月份貨运总量为 1,000 噸,其中粮食 500 噸,百貨 200 噸,農具 200 噸,土產 100 噸,按百分比計粮食占 50%,百貨占 20%,農具占 20%,土產占 10%。运量構成是随着运输的季節性以及其它各种因素而变化的。比如秋收以后粮食运输的比重可能增加,春耕前農具、种籽、肥料运输的比重可能增加;由于基本建設規模的擴大,建築材料的比重可能增加等。因此,还必須注意研究运量構成的变化情况。

3) 运输系数和單位运输量——在年度实际貨运量統計的基础上,各个縣一級的車站还应進一步分析各种物資的运输系数和各种單位运输量,以作为編制今后貨运量計劃的依据。目前應該掌握的运输系数和單位运输量主要有以下几項:

① 运输系数——它表示物資的生產量和运输量之間的比例。計算公式是:

$$\text{某种物資的运输系数} = \frac{\text{运输量}}{\text{生產量}}$$

例如,某站轄区内粮食年產量是 1000 噸,运输量是 500 噸(过境的粮食运输量不在內),那末,粮食的运输系数就是: $\frac{500}{1000} = 0.5$ 。

② 重复运输系数——它表示物資的实际运量和应有运量之間的比例。計算公式是:

$$\text{某种物資的重复运输系数} = \frac{\text{运输量}}{\text{銷貨量}}$$

例如,在某站轄区内,貿易部門一年中所銷售的食鹽是 10,000 斤,而鹽的实际运输量却为 12,000 斤。这样,鹽的重复运输系数就是:

$$\frac{12000}{10000} = 1.2。$$

上述的計算方法在实际运用时,應該注意銷售量的真实性。它必須

是真正銷到消費者手中的數字。

造成重複運輸的原因，有許多是不合理的，應該深入加以分析，採取措施，盡量予以縮小或取消。

③以人口平均的單位運輸量——它包括以人口平均的總運量和以人口平均的某種物資的運輸量。計算公式是：

$$\text{每人平均總貨運量或某種物資的運量} = \frac{\text{總運量或某種物資的運量}}{\text{人口數}}$$

例如，某站轄區內有 12 萬人口，全年總貨運量 36 萬噸，則以人口平均的單位總運量為： $\frac{360,000}{120,000} = 3$ 噸。

又如該站轄區內食鹽運量為 36000 噸，則按人口平均的食鹽運量為： $\frac{36,000}{120,000} = 0.3$ 噸。

④以每 1 萬元基建投資計算的單位基建運輸量——它的計算公式是：

$$\text{每 1 萬元基建投資的單位運輸量} = \frac{\text{基建運輸量}}{\text{基建投資(萬元)}}$$

例如，某站轄區內，基建運輸量為 200 噸，基建投資為 2000 萬元，則每 1 萬元基建投資的運量是： $\frac{200}{2000} = 0.1$ 噸。

⑤以每 100 萬元銷貨額或收購額為單位的商品運輸量——另星的商品運輸無法計算也不必計算每一種商品的運輸量，只能用這種方法加以綜合地計算。它的計算公式是：

$$\text{以每 100 萬元銷貨額或收購額為單位的商品運輸量} = \frac{\text{商品運輸量}}{\text{銷貨金額或收購金額(萬元)}} \times 100$$

例如，某站轄區內一年中百貨銷售額為 2000 萬元，百貨運量為 100 噸，則以 100 萬元銷貨金額為單位的百貨運量為： $\frac{100}{2000} \times 100 = 5$ 噸

又如，該站轄區內一年中土產品收購額為 200 噸，收購金額為 2000 萬元，則以 100 萬元收購金額為單位的土產品運輸量為： $\frac{200}{2000} \times 100 = 10$ 噸。

各种物资的运输情况是十分复杂的，它们的运输系数、重复运输系数和各种单位运输量也在不断地发生变化。比如，随着物资供应和调拨制度的不断改善，重复运输系数会不断减少；随着商品粮食的不断增长，粮食的运输系数也会逐步增加；由于某些特殊情况（如丰收、灾荒、较大基建工程的施工等），有些地区的以人口为单位的运输量会发生变化等等。因此，在利用上述各种数字的时候，应该加以周密的分析。

3. 客运量——随着生产的不断发展和广大人民物质文化生活水平的不断提高，公路的客运量也在日益增长，车站同样要掌握客运的增长变化的规律。为了对客运量有正确的了解，应调查与分析车站所辖地区内居民人数和他们的职业以及流动的规律，计算地区内居民每人每年平均乘车次数。有条件的地方还应该逐步掌握各种居民每人每年的平均乘车次数。比如，某站所辖区域内有居民 10,000 人，其中农民 8,000 人，工人职员 1,000 人，学生 500 人，其他居民 500 人。一年中乘车旅客分类为农民 2,000 人，工人职员 800 人，学生 400 人，其他居民 400 人

（过境的乘客不在内）。这样，农民每人每年平均乘车次数为 $\frac{2000}{8000}$
 $= 0.25$ 次，工人职员每人每年平均乘车次数为 $\frac{800}{1000} = 0.8$ 次，学生每

人每年平均乘车次数为 $\frac{400}{500} = 0.8$ 次，其他居民每人每年平均乘车次数 $\frac{400}{500} = 0.8$ 次。当然，掌握旅客的所属职业是一件非常困难的事情，不

能在每次发售客票时都去询问旅客的职业，更不能叫旅客每次购买客票时登记他们的职业。要取得这些资料，只能在正常的季节用一次调查的方法（一次的观测登记、询问或由旅客填调查表。但进行询问或由旅客填调查表时，必须事先向旅客解释清楚，说明这种一次调查，主要是为了更好地满足人民对旅行交通的需要），取得各类居民乘车次数百分比，再去估算全年的旅客类别（估算时应去掉一次调查中所包含的偶然性因素和估入应包括而未包含的各种因素）。影响每人每年平均乘车次数的因素是很多的。诸如居民收入的增加，物质文化水平的提高，商业网分布的变化，交通路线和交通工具的变化等都会引起平均乘车次数的变化。对于

這些因素都應加以分析。

4. 客貨流轉情況——只了解客、貨運輸量，並不能掌握全部運輸情況，還必須進一步了解客、貨的流轉情況。要了解車站轄區內的每一客運綫以及綫路的每一段的旅客流轉數量。了解區域內貨物形成點（即貨物發出點）、貨物吸收點（即貨物到達點）的分布情況，每一種貨物沿着那一條貨運路綫流動，每一運輸綫以及綫路的每一段的貨運種類、數量。這樣就可以掌握旅客平均乘車距離和貨物的平均運距，掌握客、貨周轉量，以及區內運輸網的組成情況。許多運輸路綫上的貨流或客流（循着同一方向運輸的貨物數量就叫貨流，循着同一方向行進的乘客數量就叫客流）有順向和反向之分，運送較多客、貨的方向叫順向，運送較少客、貨的方向叫反向。要注意掌握順向和反向的不平衡性，計算它們的不平衡係數（即順向客、貨流量與反向客、貨流量之間的比率），並分析造成不平衡的原因，從而研究減輕甚至消滅這種不平衡性的措施。每一條運輸路綫上的貨流和客流，並不是每一個時期都是一樣，常常隨着季節而變化，市內甚至每晝夜都有變化。這就造成了各個時期貨流和客流的不平衡性。對於這種不平衡係數也要加以計算。計算公式是：不平衡係數 = $\frac{\text{最大貨運量}}{\text{平均貨運量}}$ 。比如某綫在一年內平均每季貨運量為 1000 噸，

最旺季為 1300 噸，則不平衡係數即為 $\frac{1300}{1000} = 1.3$ 。對於這種不平衡係數也要分析它的原因，採取措施，盡量加以縮小。

5. 交通運輸情況——要了解轄區內交通運輸的發展情況，有沒有鐵路和通航的河流？有多少公路？每一公路的質量和通過能力怎樣？有多少大車路或駁運路？鐵路、航運和公路都是在那些地方联接？鐵路和航運的運輸能力怎樣？吞吐量大不大？載客的火車和輪船的到達時刻表是怎樣規定的？本區內有那些民間運輸工具，各有多少？能出來參加運輸的可能性怎樣（什麼時間可以出來，能出來多少）？機關企業和農業生產合作社有多少汽車？它們的運輸效率怎樣？有多少可以組織起來參加公用運輸？此外，還要了解過往本區的車輛有多少？突載情況如何。

第二，建立地區運力運量平衡制度——國民經濟有計劃、按比例

發展是社会主义的經濟規律，是社会主义生產方式的特点。为了使公路運輸更好地適應國民經濟的需要以及最合理最有效地利用公路运力，必須逐步推行計劃運輸，逐級地定期地進行运力運量平衡工作。而車站的运力運量平衡是整个公路運輸运力運量平衡的基礎。每一車站（車輛完全由上級統一調度的例外），都應該按年、按季、按月、按旬（甚至更短期）地進行运力運量平衡工作。平衡計劃應該包括轄區內除鐵路、航運、航空以外的全部運量和汽車、馬車以及其他各種陸上運輸工具的运力。運量計劃主要根據各物資部門的託運計劃和車站本身的調查資料編制。运力計劃主要根據車站所掌握的各种運輸工具的数量和它們的運輸效能的資料編制。有了运力運量計劃後可採取兩種方法進行平衡：一種是綜合平衡法，一種是分綫平衡法。綜合平衡法就是以全區運量和全區运力綜合進行平衡。比如，某區某月運量總計 5,000 噸，平均運距 30 公里，有完好汽車 10 輛共 36 噸，每車噸每月能運 2,000 噸公里，另有可參加運輸的民間騾馬大車 50 輛，共 50 噸，每噸每月能運 1,000 噸公里。則該區本月共有運輸周轉量 $5,000 \times 30 = 150,000$ 噸公里，共有運輸能力 $36 \times 2000 + 50 \times 1000 = 122,000$ 噸公里。兩項相平衡尚不足运力 28,000 噸公里。为了使运力運量能够平衡，就須採取措施提高運輸效率或將某些能推遲的物資暫時推遲到下月運，或者，可能時，通過上級向鄰站調車（這裡所舉的例証是非常簡單的，在實際工作中，運量應該按照不同物資種類分別計算噸數和運距，运力也應該按照不同車輛種類分別計算效能——如汽車有不同廠牌車型，騾馬大車也有大小及單雙套之分等）。分綫平衡法就是按區內綫路，一綫一綫地進行运力運量的平衡。採用這方法進行平衡時，按以下公式計算：某綫所需車數 = $\frac{\text{順向運量}}{\text{車輛噸位} \times \text{往返次數}}$ 。如某綫全長 100 公里，3 噸汽車一日往返，每月可往返 30 次，該綫本月順向運量共 900 噸，則該綫共需 3 噸汽車 = $\frac{900}{30 \times 3} = 10$ 輛。

在進行运力運量平衡時，應該注意更好地利用運輸工具，實行運輸節約。也就是說，要按照合理運輸的原則進行运力運量平衡，盡量減少甚至消滅各種不合理運輸現象。目前公路運輸中的不合理運輸現象，主

要有以下几种类型：

1. 不應該空駛而空駛——这是公路運輸中最常見的也是最大的一种不合理運輸現象。它主要表现为：公用汽車和机关企業自用汽車相对空駛；汽車和民間運輸工具相对空駛；汽車与水运相对空駛（主要是內河較多的地区）；去回程貨物因托運時間不一致而空駛等。

2. 重复運輸——由于公路運輸具有机动、灵活的特点，因重复運輸浪費运力的現象也很普遍。重复運輸多表现为物資倒流或对流，这有的系由于錯誤的調撥計劃而造成（如把物資錯誤地从銷地运回產地；物資从產地調出过多，造成產地脫銷，又从他地調入；物資調入过多，銷售不了，又原路調回；調入物資品种不宜，又原路調回等等）；有的系由于物資分配制度不合理而造成（如物資从甲地調到乙地，又从乙地返回，分配到中途的丙、丁地，而不在丙、丁地中途卸貨；甲地所產物資供应乙地，乙地又以同一物資供应甲地等等）。

3. 迂迴運輸——这种不合理的運輸，是由于選擇運輸路綫的不合理而造成的，既延長運輸距离浪費运力，又增加商品流轉費用。迂迴運輸除有时表现为公路本身的繞路迂迴外，还常常表现为不能和鐵路、水运組織联接運輸。如有的物資本來應該由鐵路或水运运至一定地点再交公路，或由公路运至一定地点交鐵路或水运，但因組織不好，形成过多地使用公路运力；有的物資本來應該由公路直接運輸，而迂迴地由鐵路或水运運輸等。当然，有些迂迴運輸系由于公路运价不合理而造成的，这时，公路運輸部門應該努力改進經營管理，降低成本和运价。

除了以上几种外，还有一些其他的不合理運輸（如忽視就地取材或就近取材而造成过远運輸等）。所有这些不合理運輸，都應該在進行运力运量平衡时，注意審核、糾正。

第三，組織運輸——經過經濟調查，了解了各方面的運輸需要，并進行了运力运量平衡后，剩下的工作就是組織運輸，把貨物分配給適當的運輸工具，給運輸工具配上足够的貨物，使運輸生產过程得以順利實現。運輸生產过程的實現，是由許多具体的作業組成的。这些具体的作業，將在商务工作中講述。这里所要講的，主要是組織運輸的兩個主要方面——組織貨源和組織運輸力。

組織貨源是車站的一項經常工作。所謂組織貨源就是要將一切待運物資掌握到車站手里，有計劃地分配運輸工具運輸，使車站成為待運物資的集聚場。但是，由於公路運輸機動性與靈活性的特點，並不是象鐵路那樣，把一切待運物資都集中到車站上（集中到車站的只能是一些零担貨和小批貨物）。車站只要掌握住待運物資的品名、數量、包裝情況、存儲地點並和貨主約定了運輸時間（這是要通過運輸合同的，關於運輸合同亦將在商務工作中講述）就可以了。

車站怎麼掌握待運物資呢？用山東站務工作的口號說，就是要用“分區分綫定員，分點分戶包干”的辦法。這種辦法就是按區、按綫、按點、按戶固定組織貨源的人員，實行組織貨源的責任制。這樣，站務人員就可以按照他所負責的範圍，深入了解貨主對運輸的需要和業務情況，密切車站和貨主之間的關係。實行這種辦法是不是要設立許多小型車站呢？不，除非在必要的时候，是不需要設立許多機構的。主要依靠站務人員經常到他所負責的貨主那里去。比如遼寧省康平縣運輸站，在縣內各區並沒有設立運輸機構，他們就是用分片負責經常下鄉的辦法進行工作的。這可以說是一種“運輸貨郎担”式的工作方法。廣大農村的社會主義高潮到來以後，許多公路運輸車站採取了這種工作方法。如四川省敘永站站長曾經步行了300多里到不通公路的古蘭縣去組織貨源。該縣出產的糧食、油脂、茶葉每年約二萬噸。過去主要靠人力運輸，航運也很困難，物資經常積壓。經過組織後，把出縣物資由摩泥交汽車運輸，入縣物資由汽車運至營盤山再由群眾運力接運。這樣，出縣物資每噸可節約41元，入縣物資每噸可節約14.7元。從而，組織了貨源，解決了該縣的運輸問題。今後，為了使公路運輸更好地為廣大農村服務，應該繼續推廣這種工作方法。

現在，談一談組織運輸力的問題。

組織運輸力就是要將地區內除鐵路、水運、航空以外的一切可以組織利用的運輸工具納入計劃，掌握到車站手里。當原有的各種私營運輸業全部實現公私合營或合作化以後，所謂組織運力，主要是組織廣大民間運輸工具利用農閑季節參加運輸和組織使用機關企業車輛的問題。

怎樣組織民間運輸工具呢？過去，當大多數農民還處在個體經營階

段的时候，一般車站多采取由一些比較有運輸經驗的車戶去串通同鄉車戶或在當地政府協助下把願意參加運輸的單個農民組織起來的辦法去組織民間運輸工具。有些也組織個體農民用撥換工辦法參加運輸。現在，由於廣大農民已經在共產黨領導下，拋棄了個體經營方式，走上了合作化的社會主義道路，給組織民間運輸工具帶來了有利條件。遼寧康平縣運輸站根據這一新的情況，創造了與農業生產合作社和貨主訂立三角運輸合同的辦法。這一辦法的主要內容是：1)由公路運輸站根據貨源和運輸力量的情況，負責組織全縣的運輸，有計劃地調動運力。縣內短途運輸任務，在不影響農業生產的原則下，盡先利用當地農業生產合作社的車輛來運輸。當地車輛不足的時候，再抽調運輸站所掌握的馬車和汽車運輸。2)貨主應定期向運輸站報送託運計劃，運輸站按照需要統一調配運輸力量。在運輸前，貨主應該做好包裝和運輸準備工作。3)運輸站根據貨源情況，組織農業生產合作社的農閑車輛參加運輸（經區委、區公所按照盡先照顧困難社的原則指定他們參加）。農業生產合作社應該根據自己的力量，提供運輸車輛，按合同規定完成運輸任務並且保證運輸質量。這一辦法的好處是：

1) 運輸站掌握了貨物運量和運輸力量，就能夠有計劃地調度運輸力量，合理安排與使用各種運輸工具，保證及時完成運輸任務。

2) 可以發揮民間運輸工具的潛在力量，彌補運輸旺季國營運力的不足。而且還可以增加農業生產合作社的付業收入。由於有了合同，農業生產合作社也可以有計劃地安排農業生產和付業運輸。

3) 可以穩定運價和運輸秩序，使自由的運輸市場變成有計劃有組織的運輸市場。改變車找貨，貨找車，運價忽漲忽落的情況。

4) 可以增強運輸部門的責任心，經常深入農村檢查合同的執行情況，改變坐攤式的經營方式，提高工作質量。

康平運輸站這一經驗，在全國各地推廣後，已經收到很大效果。如河南省1956年截至2月底不完全統計已經與農業生產合作社的馬車千余輛，牛車5千余輛簽訂了合同。湯陰縣運輸站與農業生產合作社簽訂了400余份運輸合同，組織災民運輸，超額兩倍完成了運輸任務。鄭州站用簽訂合同的方式組織的馬車，比不簽訂合同的馬車，每月在鄭密綫運

煤多拉三趟。

为了充分發揮民間運輸工具的作用，使它們和國營汽車共同完成運輸任務，除了用三角合同的方式組織農業生產合作社的車輛利用農閑參加運輸外，還應根據貨源和運輸綫路情況適當設立中轉站，組織汽車和各種民間運輸工具的联接運輸。如山西省往陝北和晉北運送救災糧時，曾在興縣、沙泉、三岔設立了中轉站，實行了汽車、馬車和駱駝的联接運輸，提前16天完成了救災糧運任務。這種多種工具的联接運輸，不僅能彌補汽車運力不足，並且可以使民間運輸工具為汽車集中貨源，提高汽車實載率，節省商品流轉費用。該省在1955年，用這種辦法使各種民間運輸工具為汽車集中貨源達30余萬噸。清徐縣燈塔農業生產合作社過去用自己的馬車把農付產品運到太原出售，每噸運費19元，改為用馬車運到清徐再由汽車接運到太原每噸運費僅為14.8元，降低了22.1%。其他各省如吉林、遼寧、河南、四川、山東等省，也曾實行過這種辦法。

這種多種工具的联接運輸，同樣可以用在客運上。如江蘇省幾年來組織了旅客联运，旅客在蘇北各個公路運輸站購到联运票就可以換乘幾種運輸工具（包括汽車、船隻、三輪車、火車等）到達目的地。

怎樣組織使用機關企業車輛呢？主要要指定專人調查地區內各機關企業的車數，車輛使用情況，通過當地的政府，給他們的車輛規定若干生產指標，要他們報送車輛使用計劃；把他們的運力和運量納入計劃，組織他們的剩餘運力擔任一定的運輸任務。許多兄弟國家規定車站有權組織使用一切過往的空駛汽車裝載貨物，實在沒有貨物時，由車站簽證後才能空駛。今後，在我國也應逐步推行這一制度。

三 商務工作

運輸是生產過程在流通範圍內的繼續，它是為了流通過程的，它也是一個物質生產部門。但是，單是運輸部門本身是不能實現運輸生產過程的。為了要實現運輸生產過程——客、貨的移動，就必須時刻和貨主