



糧食運輸

中南糧食局編著

湖北人民出版社

5377

糧 食 運 輸

中南糧食局編著

糧食運輸

中南糧食局編著

湖北人民出版社出版（漢口解放大道332號）

武漢市書刊出版業營業許可證新出字第—號

新華書店武漢發行所發行

漢口新華印刷廠印刷

書號：307·787×1092 1/32開·8頁·印張·4插頁·195,000字

一九五五年九月第一版

一九五五年九月第一次印刷

印數：1—9,000

前 言

中南行政委員會糧食局爲了適應糧食運輸工作從業人員開展業務學習的需要，根據各地歷年來運糧工作中所積累的經驗，參考交通運輸部門有關的規章、制度，並吸取了蘇聯關於商品運輸的先進經驗，由各省、市糧食廳、局、公司派員參加研究，集體編寫‘糧食運輸’一冊，以供業務學習的參考。本書共分八章二十六節，在編寫願望上試圖對整個糧食運輸業務作較全面的介紹，其中對運輸計劃的編製，實行合理運輸的方法，分散糧食的如何集運，防止事故，降低損耗，以及運輸保險、統計、調研等工作，都介紹了一些具體做法，並對各項運輸的工作步驟，根據各地實際運用的體會，結合有關制度、規章加以概略的敘述，希望能給讀者對整個糧食運輸工作有一個比較完整的概念，以便在實際工作中可以分別掌握運用。但由於對這一工作經驗，總結得不够完善，所搜集的材料也不够全面，因而在內容上、文字上以及某些論點上均難免存在着缺點和錯誤。至於所敘述的規章、制度以及其中穿插的各種應用圖表，均將隨着各項工作發展而修訂，不是固定不變的，如鐵路運輸運費，是根據現行運價率計算的，但自六月份起，將實行新的運價率；同時各項工作方法的介紹，多屬於中南地區的片段經驗，如用於正在發展着的各地運輸工作，顯然是不够全面的。所有這些問題，均有待廣大的糧食工作人員繼續研究，並希讀者多加指正。

本書初稿完成後，中南糧食局即告撤銷，所有整稿定稿

工作，是委託中央糧食部漢口調運辦事處召集原參加編寫的同志繼續完成的。其間曾蒙鄭州鐵路管理局、長江航運管理局、湖北省交通廳運輸局及其所屬江北總站、湖北省及武漢市保險公司、湖北省糧食學校等有關部門對初稿作了審查，提出了許多寶貴的意見，特表謝意。

一九五五年五月

目 錄

第一章 導言.....	1
第二章 運輸計劃.....	3
第一節 運輸計劃的重要性.....	3
第二節 運輸計劃的編製.....	5
第三節 怎樣才能做好運輸計劃.....	18
第四節 運輸計劃的執行和檢查.....	22
第三章 合理運輸.....	25
第一節 合理運輸的重要意義.....	25
第二節 合理運輸與不合理運輸.....	27
第三節 如何開展糧食合理運輸.....	38
第四章 分散糧食集運	53
第一節 分散糧食集運的意義.....	53
第二節 怎樣做好分散糧食的集運工作.....	54
第五章 各種運輸.....	61
第一節 鐵路運輸.....	61
第二節 內河運輸.....	98
第三節 長江運輸.....	117
第四節 沿海運輸.....	137
第五節 公路運輸.....	166
第六節 人、畜力運輸.....	178
第七節 江海聯運.....	188
第八節 搬運裝卸.....	193
第六章 運輸事故和運輸損耗	202

第一節 運輸事故.....	202
第二節 運輸損耗.....	215
第七章 運輸保險.....	227
第一節 為什麼要投保運輸險.....	227
第二節 投保原則和手續.....	228
第三節 保險金額及保險費的計算.....	232
第四節 責任劃分和出險後的處理.....	237
第八章 運輸統計.....	249
第一節 運輸統計的重要性.....	249
第二節 運輸統計的主要內容和方法.....	251
第三節 怎樣做好運輸統計工作.....	267
附錄.....	271
發貨明細表使用說明(附發貨明細表及送交程序圖).....	271
附表	

第一章 導 言

糧食運輸是糧食戰綫上的一項重要工作，是保證糧食供應的必要手段。做得好，就可以充分發揮調劑盈虧的作用，使糧食在品種上得到調劑，數量上達到平衡，以滿足廣大人民羣衆對商品糧食日益增長的需要；如果做不好，必將使糧食在此地積壓，在彼地發生供應不足的現象，無疑地將會影響到人民的生活與國家的建設。這就充分說明糧食運輸不僅是一項繁重的經濟工作，而且是一項重大的政治任務。特別是在國家實行糧食計劃收購和計劃供應政策，消滅了糧食自由市場以後，對於城市、工礦區、經濟作物區及其他缺糧地區，必須由國家統一調度供應，因此，合理地、及時地調運糧食，以保證各方面有計劃的供應，就更具有重大的意義。

糧食運輸與其他物資運輸不同，它具有量大、點多、面廣、動員力量廣泛等特點，這就給糧食運輸工作帶來了很大困難。要把這樣分散的大量糧食運到需要的地區，就必須因地制宜，使用各種各樣的運輸工具，從人挑、肩揹、獸駝到汽車、火車或輪船裝運，在這樣複雜的組織過程中，要使每一個運輸環節配合適當，緊密銜接，就是一項極為繁重的工作。

中南地區幾年來的糧食運輸工作，也擔負了巨大的任務，在各級黨政領導的支持下，通過全體糧食運輸工作人員的堅苦奮鬥，不但克服了困難，完成了一定的任務，同時，在各項運輸業務中，也同國家其他事業一樣向前大大的發展了。

如以中南地區一九五〇年的總運量爲一〇〇，那末，一九五一年就提高爲一一五，一九五二年爲三五八，一九五三年爲四三〇，一九五四年爲四四四。正因爲歷年完成了龐大的調運任務，就保證了供應，穩定了糧價，支援了生產，進一步鞏固了工農聯盟，充分發揮了糧食運輸工作在流轉過程中的橋樑作用。同時，在實際工作中，廣大的糧食運輸工作人員積極地開動腦筋、想辦法、找竅門，對如何降低費用，節省運力，避免相向、迂迴、倒流等不合理運輸，都摸索出一些有效的方法，不但節省了很多的運輸費用，對厲行節約、爲國家的社會主義工業化積累資金做了一定的貢獻，並且爲今後進一步實行糧食分區產銷平衡、合理運輸創造了有利條件。但應指出，在糧食運輸工作中還存在着不少缺點，從中南地區看：首先是運輸計劃不夠周密，執行計劃也不夠嚴肅；特別是落後工具和現代工具不能緊密銜接，往往使運輸過程時緊時鬆，工作忙亂被動，有時還影響了交通運輸部門的生產計劃，造成工作中的許多浪費和損失；其次，運糧中的事故損失，當前還嚴重存在，這些事故的發生，雖然有一部分客觀原因，但如託運、承運雙方都能從主觀上努力，切實注意安全運輸工作，很多事故是可以防止的。此外，在運輸過程中，對如何做到快裝快卸，以加速運輸工具的週轉，還做得不夠，因而‘以船代倉’、‘車、船等糧’等現象還時有發生。總的說來，幾年來的糧食運輸工作，各地均取得顯著的成績，但工作中所存在的缺點也急待克服與改進。因此，糧食運輸工作從業人員還須加倍努力，進一步發揮高度的積極性和創造性，認真學習運輸業務，以便更好地完成糧食調運任務。

第二章 運輸計劃

第一節 運輸計劃的重要性

運輸計劃是指物資在運輸前所作的一種籌劃安排，並用表報形式把要達到的指標固定下來。在整個運輸業務活動過程中，制定運輸計劃是第一步工作，也是最重要的工作；有了運輸計劃，就有了目標，有了方向，就可以指導運輸工作順利進行。從事糧食工作的人員都知道，糧食運輸工作的目的，就是爲了有計劃地保證供應；運輸計劃是爲整個商品流轉服務的，是在服從供應任務需要的情況下，爲了迅速、安全、合理地完成運輸任務而制訂的。

從一九五三年起，我國已進入有計劃的經濟建設時期，整個國民經濟是有計劃的按照比例向前發展的。糧食經營計劃是整個國民經濟計劃的組成部分，而運輸計劃又是糧食經營工作中的重要一環，因此，糧食運輸計劃也和整個國民經濟有着密切的聯系。譬如說，某月度要運十萬噸糧食，事前編好了計劃，交通運輸部門也根據這個計劃準備了十萬噸運力，除非有特殊原因，託運部門不能任意要求多運或少運，這是因爲交通運輸部門也是按照計劃進行業務活動的。各個託運部門提出的託運計劃，就是交通運輸部門制定生產計劃的主要根據，託運、承運雙方應保證計劃的實現，如任意多運或少運，不僅物資部門不能按期完成運輸任務，影響整個

糧食經營計劃；而且也將使交通運輸部門既定的生產計劃不能正常進行。

其次，國家糧食機構的商品流轉計劃，是參照糧食產銷情況並根據購銷方針編製的，調撥計劃便是這個計劃的組成部分；其主要內容是調出、省內調劑和省外調入等幾項重要指標。調撥計劃的主要作用是平衡產銷，調劑盈虧。而運輸計劃的制定，是以糧食調撥計劃為依據，並根據合理運輸的原則，結合交通運輸條件來適當地選擇運輸路線和工具；但在某種情況下，運輸計劃亦可向調撥計劃提出改進意見。因此可以說，調撥計劃和運輸計劃是一個計劃的兩個階段，同為商品流轉計劃的有機結合體，前者決定任務，後者執行任務；運輸計劃也就是調撥計劃的具體化。過去發生糧食未能按照計劃運出，佔據了倉容，阻礙了新糧入庫，在個別地區，甚至因此影響了收購任務的進行；還有的因為運輸計劃未完成，影響了消費地區的供應。所以，運輸計劃實際上是承担着調劑盈虧的具體任務，直接影響到糧食的計劃收購和計劃供應。

再次，加強運輸計劃的編製工作，也是搞好業務經營管理的中心環節。糧食部門全部業務活動的好壞，可以從計劃工作上完全反映出來；糧食運輸計劃也是衡量糧食運輸工作管理水平的尺度之一。

由於運輸計劃和整個國民經濟，以及購銷、調撥有密切關係，如何去正確地編製和實現運輸計劃，是糧食運輸工作人員當前的課題。

要保證運輸計劃的實現，最重要的是要維護運輸計劃的嚴肅性。因為運輸計劃牽連的範圍很廣，計劃一經制定，就要照計劃辦事，不應該也不准許隨意變更；這就是通常所說

的計劃的‘法律性’，託運和承運部門必須遵照計劃共同協力執行。

中南地區糧食部門前一階段的運輸計劃工作是有成績的，這表現在計劃的準確性逐漸提高，並完成了巨大的糧食調撥任務；但由於糧食調撥的數量巨大，糧源分散，時間要求有一定限制，市場供需和災歉情況常有變化，以及主觀上對運輸路線和運輸工具的組織配合情況了解不夠，對客觀變化估計不足等等，某些單位在編製運輸計劃工作中還存在着不少缺點，這些缺點集中表現在：變更計劃多、計劃外的臨時託運多、跨月完成計劃多等方面。據中南行政委員會糧食局統計，一九五三年一至八月份，全區鐵路託運計劃變更約達一百次以上，跨月完成計劃佔總運量百分之七，臨時計劃佔整個計劃百分之二十二。這就說明我們的運輸計劃工作雖然是在逐步提高，但距離以計劃來指導工作這一要求還差得很遠。因此，從事糧食運輸工作的人員，應該以不斷的努力來克服運輸計劃編製工作中的缺點，提高運輸計劃的正確性和真實性，使糧食運輸計劃逐漸適應國家整個國民經濟計劃的要求。

第二節 運輸計劃的編製

運輸計劃的種類，從時間上分，計有年度、季度、月度運輸計劃三種；從‘任務區別’來分，有省內和省外兩種；從運輸方式來分，計有鐵路、沿海、長江、內河、公路、人畜力以及水陸聯運等七種。從運輸計劃應用範圍說，又可以分為糧食系統內部的運輸計劃和提送交通運輸部門的託運計劃。運輸計劃是糧食系統內部作為佈置運輸任務和檢查計劃

執行的依據，託運計劃是根據交通運輸部門的規定，及依照運輸計劃所指定的運輸方式分類編造的；並分別送交有關承運部門作為託運、承運雙方執行運輸任務的憑證。但某些地區也有以運輸計劃代替託運計劃的。無論運輸計劃或託運計劃，雖分屬兩種使用範圍，但其運輸總量却是相同的。

一 運輸計劃

運輸計劃應根據糧食系統內部所規定的統一表式進行編製。但為了適應工作發展的需要，這種表式往往一年制訂一次。茲根據運輸計劃一般應用表式分別說明其編製方法如下：

（一）年度、季度運輸計劃：年度、季度運輸計劃，要按照省外、省內計劃的不同要求分別編製。制訂這種計劃，必須以年度、季度調撥計劃所核定的控制數字為依據，同時還應參照前期（上年、上季）的預計完成實績，及歷年和歷年同期運量的增長情況，充分考慮到起運地的發運條件、到達地的接卸能力、成品糧的加工能力以及交通運輸條件的變化等等，再按統一的表式進行編製。

年度、季度運輸計劃的主要作用，對糧食系統內部來說，大體上是指出在某一時期內任務的大小，根據這一任務可以作為業務核算和制訂費用計劃的參考；對交通運輸部門來說，這種計劃只能提供作為制訂生產計劃的參考，不能視為實際的託運計劃，和作為判別責任的依據。

省與省間運輸所用的年度、季度計劃表，包括有運輸方式、起運地（到達地）、品種、上年度預計完成數、本年度分季（如用於季度計劃，即改為分月指標）的計劃草案，以及本年度為上年度的百分比幾項重要指標，由省（市）、自

治區按調出、調入性質分別填報。關於運輸方式可根據調出、調入地點的交通條件，分別鐵路、沿海、長江、內河、公路等五種填列；如遇省與省間毗鄰地區不受行政區劃限制調撥糧食時，也應列於省外計劃，而這種調撥，使用人、畜力運輸較多，在這種情況下，人、畜力運輸計劃的編製也可使用這種表式；調撥糧食的品種劃分為小麥、麵粉、大米、稻穀、大豆、雜糧等六種，如調撥計劃是以原糧表現而需調出成品，或調撥計劃以成品表現而需調出原糧時，均須折算為實際運量填寫，其折合率須求得一致；起運地（到達地）一欄，如具體填寫有困難，則可在同一路線上選擇主要站點為代表點，如係調出，只填起運地，調入則只填到達地；關於代表點的選定，應根據歷年的調糧規律結合當地產、銷、餘、缺情況來確定。假定湖南要調出大米一批，就可以選定長沙為起運地，如果計算長沙生產大米的力量不能完成任務，則可再選定衡陽、株州作起運地，以補不足，附近小點的運出數量都可以併入這些較大的代表點填列。如係調入時，也可以比照這一辦法來選定要到達的城市或具體港口。在填製年度、季度運輸計劃表時，還可能遇到一批任務在起運地和到達地之間，需要採用兩種以上的運輸方式，例如運一百噸大米，由航路轉換鐵路，這時就要在兩種運輸方式中各填一百噸，這種運量的重複情況，省、自治區在編製計劃時必須加以必要的說明。

省內、自治區內的年度、季度運輸計劃另有規定表式，其內容基本同於省外計劃表，但在分季（季度計劃須改為分月）指標欄下，加開了‘噸’和‘噸公里’兩欄，填寫時須加以精確核計。在一個省的專區內進行縣間調撥時，也可以填寫省內計劃表，或由省糧食廳根據上級製表精神和要求補訂新的內容，報經上級批准後下達專區執行（縣內運輸一般不作

調撥處理，不適用省內運輸計劃表）。

年度、季度運輸計劃，均由各級糧食機構的儲運部門或供應調運部門編造，逐級彙總上報主調機關綜合平衡；上報時必須連帶說明編製的根據，以及為保證實現計劃所採取的措施，並對表內各欄作出必要的註釋。

（二）月度運輸計劃：月度運輸計劃是根據月度調撥計劃編製的，是一種最實際的作業計劃。其主要內容，應填報具體的起運地、到達地，正確的發貨人和收貨人，以及品種、數量、里程、噸公里、平均里程等；所採用的運輸方式可按不同的運輸工具分別填造；品種欄按具體品名填列，不得簡略。包括上述內容的表式，一般適用於省外和省內運輸計劃。由於它的內容明確具體，對於發糧單位和接糧單位具有最大的約束力。因此，在編製時要充分預計到運力和加工力（調成品時）的可能性，和克服薄弱環節的辦法。其編製步驟是：各發糧、接糧的省、自治區按照上級所下達的月度調撥計劃逐級向下佈置，隨後，各級發糧和收糧單位由下而上地提出具體的發糧點和接糧點，如屬於省間的調出、調入計劃，發糧單位和接糧單位，均應將起運地和到達地，發貨人和收貨人，運輸方式、糧食品種、噸量等逐級上報到省一級糧食部門；由省彙總，並按照上級確定的對象分別填製調出、調入運輸計劃表；省級糧食部門應派人攜帶是項計劃和省內的運輸計劃，參加上級主調部門定期的運輸計劃例會。按現行規定，接糧方應將接糧計劃交發糧方負責編配鐵路、航路運輸計劃，經上級審查無訛後，隨之填寫月度要車（船）計劃表送交通運輸部門；在內部尚須抄製‘月度×路運輸計劃明細表’一式若干份，由上級審核批准，在例會上交給發糧單位和接糧單位帶回，據以執行。

月度運輸計劃既經確定，就要保證按期完成，不能輕易變更。如因特殊情況必須變更時，省外運輸計劃須由省級糧食部門報經上級糧食部門核准。如僅變更具體起運點或到達點時，可由發糧單位和收糧單位雙方直接商定，並報上級備查（省內運輸可自行掌握）。如因變更超出合理運輸範圍及流向時，必須報經核准後才能佈置執行（分區產銷平衡合理運輸規定的種種，按分區產銷平衡合理運輸辦法辦理）。因變更計劃以致不能完成任務或遭受罰款時，應由主變單位負擔全部責任。

二 託運計劃

託運計劃以月度為主，並根據月度運輸計劃來編製。其表式大致分為：

- × 月份貨主運輸貨物要車計劃表（國內鐵路運輸）；
- 貨主 × 月度運輸貨物要船計劃表（長江航運）；
- × 月度沿海航路託運計劃表；
- × 月度航路託運計劃表（內河航運）；
- 公路託運計劃表。

此外，尚有江海聯運、江河聯運、水陸聯運及人畜力運輸等託運計劃，可根據地方規定適當的提出。

沿海、內河和公路部門規定，除月度託運計劃外，還須提送年度、季度託運計劃；鐵道部在新的‘貨物運送規則及補則’第六條也規定發貨人須向鐵路提出年度（未規定表式及提送日期）託運計劃。但具體執行仍以月度要車、要船計劃為主。

（一）鐵路運輸託運計劃：

1. 月度託運計劃的提出：提送鐵路託運計劃有兩種方

式：第一種方式須填寫‘×月份貨主運輸貨物要車計劃表’一式六份，除留存一份外，其餘五份於運送月份前一個月的十日以前送達起運鐵路運輸分局，或在八日以前直接送達起運車站；填表時，如係同一品類（糧食不分糧種，同屬糧食類）、同一起運車站，應同列一表；不同品類、不同起運站必須分別列表（如糧食和麻袋不能同列一表）。第二種方式，不論省內省外的鐵路託運計劃，均須報上一級糧食部門審查，經核定後轉送鐵道部核批。國際鐵路聯運託運計劃提送辦法與國內相同。

月度要車計劃表經核准以後，路局須在執行月份開始的前三天將原表退還原提計劃單位（或發貨人）一份，原提計劃單位（或發貨人）接到批准的月度要車計劃後，應向起運車站核對，以避免錯誤。

2. 計劃外的運輸：凡鐵路運輸貨物，如有下列情形之一者，均屬於計劃外運輸。

（1）臨時運輸的物資未提月計劃，或提了月計劃而未經批准；

（2）變更計劃超過規定範圍，未經許可的物資；

（3）上月計劃內未完成的物資（勿論責任屬於何方）。

由於鐵路部門執行計劃運輸比較嚴格，今後計劃外要車將被盡量壓縮，除非緊急任務或鐵路有多餘運力時，上級機關將不予輕易批准；所以計劃外要車必須附送相當證明。但遇有以下兩種情況可先行交運：

甲、緊急軍用和賑災糧食來不及呈由上級機關批准，則起運鐵路分局可以先予承運；

乙、上月計劃內的物資，最後一個五日已向車站託運，且已進入貨位，由於鐵路原因，月終未能運出，則在下月一