

第八篇

仓 储 运 输

第一章 仓 储

第一节 仓储设施

一、普通仓库

50年代建社初期,县和县以下的合作社利用没收的公房、指定的祠堂和庙宇,因陋就简地开始建设商品仓库;省级合作社机构在城镇、物资集散地、交通要道开始兴建正式仓库,至1952年共有正式仓库21幢,总面积7154平方米,均为砖木结构的平房,每平方米造价25~40元之间。加上各县区供销社的简易仓库,面积共计3.5万平方米。1956年,四川省供销社和西康省供销社合并时,自有仓库总面积6.7万平方米,租用仓库4835平方米,货棚12.1万平方米。

1956年以后,随着业务发展,仓库建设速度加快,至1962年,全省供销社系统拥有各类通用库房104.9万平方米,其中正式仓库61.4万平方米,简易仓库11.1万平方米,货场

2.9万平方米,民房29.5万平方米。至1966年又新增各类仓库54.9万平方米,简易仓棚70.3万平方米,总面积累计达230.1万平方米。

1975年第二次国合商业分开时,全省供销社系统的仓库共计440万平方米,其中省、地、县三级社200万平方米,基层社240万平方米;按仓库类别分:正式仓库141万平方米,简易仓库125万平方米,简易货棚107万平方米,租用民房28.4万平方米,租用仓库38.6万平方米。

1976年以后,国民经济稳定发展,农副产品的商品量连年增长,全省供销社储藏设施不足的矛盾日益突出。如南充和万县地区的柑桔10年产量翻了三番,而中转储存仓库基本上没有增加。1977年,全省共有烟叶资源85万担,年末库存34万担,而仓库

只有1.6万平方米,仅能储存10万担,百分之七十的烟叶露天存放,发生霉变损失。针对这一情况,李先念副主席、余秋里副总理指示,应有计划地在三四年内予以解决。在省政府和省计委的重视和支持下,至1980年止,全省供销社共建成各类通用库68.4万平方米,仓储问题有所缓解。这年,全系统拥有各类通用库共计582.5万平方米,其中省级37.4万平方米,地县级188万平方米,基层社357.1万平方米。按仓库类别分:正式仓库275万平方米,简易仓库191万平方米,简易货棚82.6万平方米,租用仓库33.9万平方米。

全省供销社以1983年年末库存商品额28亿元计算,需库房700多万平方米,而当年实有仓库面积583万平方米,尚差117万平方米。因此,要求各地县和基层社继续加强通用库建设,对简易仓库进行扩建和改造。据1985年末统计,全系统的仓库总面积为725.7万平方米,其中省级12.6万平方米(因下放机构,仓库亦随同下放,故比以前的仓库数减少),地县级社254万平方米,基层社459.1万平方米,以仓库类别分:正式仓库487万平方米,简易仓库191万平方米,货棚31.4万平方米,租用仓库16.3万平方米。

1986年以后,通用库的建设重点放在县社和基层社,至1990年止,全

省供销社系统拥有各类通用库总计802.8万平方米,其中县以上社314.6万平方米,基层社488.2万平方米。以仓库类别分:正式仓库603.3万平方米,简易仓库161.5万平方米,货棚21.9万平方米,租用仓库16.1万平方米。

二、专用仓库

(一)棉花、农药战略储备库

1965年,国务院副总理李先念指示全国供销合作总社,要在棉花主产区建战略储备库,储存棉花,保证战时和平时军队和群众的纱布供应。全国总社安排四川储备30万担。在仁寿、金堂、简阳、遂宁、南部、巴中六个产棉县内,共建库56幢,面积3万平方米。1967年,全国总社确定在四川续建战略储备库。建库地点选在蓬安、渠县、射洪、绵阳四县境内,新建四库,年储备棉由原30万担增加到120万担,加上原建六库合称“四川十大战略储备库”。

另外在绵阳建造农药储备库一座。同年省商业厅在资中县建成五金交电战略储备库一座,面积1万平方米,于1984年作价拨给省供销社,至此,省供销社共有十二大战略储备库。

(二)果品储藏库

四川的果品特别是柑桔,民国时期即有一定的产销规模,为延长供应期,南充地区有土窖储藏的习惯,但数

量很少。50年代,四川成为全国柑桔的主产区,柑桔是供销社经营的主要果品。1958年经供销社扶持和投资,四川发展了一批土窖;至1975年,柑桔产量发展到6万吨,供销社的储藏设施除少量的地面库以外,仍以土窖储藏为主,年储藏能力只有几千吨,储藏时间3~4个月。随着柑桔生产的不断发展,柑桔产量连年递增,1980年产25万吨,需储藏设施5万吨,供销社储藏能力仅1万吨。为改变储藏设施严重不足的被动局面,从1981年起,到1986年6年中,全省供销社利用国拨资金、“拨改贷”资金、银行贷

款、以及自身统筹和自筹的资金,建成各类果品专用库440多个,总面积23万多平方米,容量8.7万吨,6年建成的果品库容量相当于过去30年建库容量的6倍。从老产区到新产区,从小城镇到大城市均作了合理布局,除涪陵地区和凉山州外的17个地市州均建起了果品储藏库。建成的主要设施有:果品冷库23个,面积4.74万平方米,可储藏柑桔、苹果2.48万吨;半地下通风库71个(其中大型的6个),面积7.26万平方米,可储藏柑桔2.92万吨;地面库334个,面积8.53万平方米,可储藏柑桔2.4万吨。

表8-1

四川供销社主要果品储备库统计表

截止1990年

库名	建筑面积(平方米)	储存能力(吨)	投资规模(万元)
蓬溪果品库	1812	500	26.49
南充果品冷库	2906	1000	122.86
自贡果品冷库	1162	500	76.96
乐山果品冷库	2086	500	78.07
永川果品冷库	2156	500	70.19
成都果品冷库	10669	6000	524
重庆干果公司冷库	616	495	23
绵阳果品冷库	950	500	56.4
内江果品冷库	1200	500	74.01
万县市果品冷库	1223	500	50
宜宾果品冷库	1850	500	70
达县果品冷库	2173	500	130
万县柑桔中转库	6800		388.51
隆昌柑桔中转库	7698		240
夹江柑桔中转库	8382		350

库名	建筑面积(平方米)	储存能力(吨)	投资规模(万元)
简阳柑桔中转库	6070		163
开县柑桔通风库	7617	2000	152
岳池柑桔通风库	6870	2000	125
大竹柑桔通风库	5784	2000	140
资阳柑桔通风库	6550	2000	145
三台柑桔通风库	6490	2000	142
遂宁柑桔通风库	6674	2000	155

此外,南充、达县等地区建起了一批新的土窖,共计 17236 个,年储柑桔近万吨。这批果品库的兴建,不仅缓解了储藏设施不足的矛盾,还增强了供销社服务农业、满足社会需求的能力。

至 1990 年,全省供销社系统拥有各类果品库共计 532 个,总面积 24 万平方米,总容量 15 万吨。其中果品冷库 33 个,面积 3.44 万平方米,容量 1.84 万吨;通风库 105 个,面积 7.28 万平方米,容量 2.4 万吨;地面库 361 个,面积 10.4 万平方米,容量 9.23 万吨,其他库 33 个,面积 2.88 万平方米,容量 1.53 万吨,以及各地区的土窖 28400 个,容量 1.46 万吨。1986 年后,为提高果品库的经济效益,有的冷库开展综合利用,改作其他储藏库,故 1990 年冷库的面积比 1986 年有所减少。

(三)冷藏库

是供销社储藏肉类、禽蛋的专用保鲜设施。从 50 年代初期开始,经营生猪就是供销社的一项主营业务,

1958 年开始冷库建设,由国家第二商业部投资 730 万元,建成 10 万吨冷库设施,由于质量不过关,大部分未投入使用,以后产权划给了商业厅系统。

1985 年以后,猪肉放开多渠道经营,各地供销社不仅继续经营传统的生猪业务,还开展了肉类加工和内外销业务,为适应业务的开拓与发展,部分县社建起了肉联厂和冷藏库。至 1990 年止,全省供销社建成冷藏库总容量达到 3950 吨,其中主要冷库有:垫江县冷库、容量 400 吨;达县冷库,容量 500 吨;苍溪县冷库,容量 1000 吨;井研县冷库,容量 500 吨;丹棱县冷库,容量 350 吨;梁平县冷库,容量 300 吨;什邡县冷库,容量 300 吨;射洪县冷库,容量 300 吨;南充市冷库,容量 300 吨。

三、货场

50 年代供销社初建时,由于储藏设施不足,收购的农副产品除一部分入库存放外,其余部分以加盖茅棚等

形式置于室外存放,形成临时性的堆放货场;有的商品、如陶品、竹木以及一些废旧物资,经得起雨淋水湿,置于露天存放,形成固定的露天货场。

60年代以后,随着工农业的发展,供销社的业务扩大,除了收购点的货场外,相继在物资集散地、交通要道、码头、港口、车站增设固定性的中转货场。这些货场,有综合性的,也有单一性的;小的一百多平方米,大的上千平方米,乃至几万平方米。以后,一部分货场为新建的简易货棚和仓库所取代,一部分由于交通条件的改善而取消,多数货场仍保留下来,有的还加以扩充一直延续至今,成为供销社服务于农业、搞活城乡流通必不可少的中转储藏设施。据1975年的不完全统计,货场面积共有30多万平方米。

1985年,各级供销社拥有各类固定性的货场1100多个,总面积41万平方米。至1990年,各级供销社和所属企业拥有各类货场1500多个,总面积62万平方米,其中县以上社37万平方米,基层社25万平方米。货场有以下两类:

专用货场。储存的商品品种比较单一,常年只储一二个品种,如梁平、忠县、万县以及沿江码头设置的竹类货场、杉条货场、陶器货场等。设置货场的时间较久,周围用篱笆隔离,商品置于露天存放,等待中转和外运;蓬溪、射洪、简阳、仁寿等产棉县,新棉上

市时于库区内设置堆放货场,这类货场,上有蓬布遮盖,下有苫垫避潮,四周有排水沟,并有围墙拦隔。前者货场面积较大,有上千平方米的面积;后者面积较小,一般只有几百平方米。

通用货场。这类货场约占货场总数的70%以上,是供销社的中转设施,不分大小商品,随到随储,随时中转。

四、仓储设备

50年代,供销社库区内商品的堆码、翻晒、打捆等作业,凭人工背扛捆绑,工效低,劳动繁重。60年代库区堆放商品开始用手推车、架架车搬运;60年代后期至70年代,省社学习外省仓储经验,结合学大庆的群众运动,提出仓储作业实现机械化和半机械化的规划。这期间,县级以上企业的仓库增加了一批手推车、平板车,在商品包装上,轻泡物资增加了一批打包机。1977年省社建立了商业机械厂,生产一批打包机,用于补充基层的仓储设备。

1980年起,大中型仓库陆续购进了吊车、铲车、叉车等仓储设备,代替了繁重的体力劳动和手工作业方式。1985年以后,几个大型仓库安装了升降机、航车和电梯等先进设备。

据不完全统计,至1990年止,全省供销社系统拥有各类型仓储设备27071台(件),车床2365台,较大型的设备有铲车58台,吊车74台,航车

3台。

第二节 仓储管理

一、管理制度

1951年,全国合作总社要求各级社尽快建立仓储管理职能部门。当时,只有西康、川西两合作指导处配有专职人员。1957年,四川省供销社改运输科为储运科,将商品保管作为运输工作的附属部分。由于仓储管理工作未跟上,1962年发生各类事故2659起,损失近150万元,其中火灾72起,损失62万元,火灾事故多出现在产棉区的库房和货场;盗窃事故,仅宜宾供销社系统的库房、门市部就发生302起,商品损失5.56万元,逐步引起对仓储管理工作的重视。1963年9~10月,省供销社组织三个工作组,对简阳、仁寿、金堂、遂宁、蓬溪、西充、巴中、南部等棉花主产区的仓库、货场进行了一次大检查,通报了这些地区仓储工作中的问题,制定了《仓储安全工作暂行条例》,分总则、组织领导、人员审查、商品验收、商品销售、商品调运、票证管理、保卫保密、请示报告、奖惩等12章50条,要求各级社贯彻执行。1963年4月省供销社转发总社制定的《仓储工作条例》、《农村特产品仓库管理暂行办法》、《棉花仓库管理暂行办法》。7月召开全省系统储运工作会

议,推广了重庆市棉麻站“三定管理,简易核算”,降低商品损耗的经验;绵阳供销社系统棉花打包技术的经验,提出仓储工作的重点应放在棉花储存保管方面,把好收、发、管“三关”,改进堆码技术,棉花分等、分级、分库保管。

1965年6月,省供销社在推广衡阳渣江供销社仓储工作经验的同时,组织部分县社的代表,前往黑龙江克山供销社学习仓储工作经验,以两处经验在部分县社试点推广。8月,在江安县红桥供销社召开现场会。9月在南充、绵阳、乐山等地区的部分县社推广渣江的“无火警、无盗窃、无霉变残损、无虫蛀鼠咬、无差错事故的”“四无”仓库经验;推广金庙供销社依靠生产队对轻泡物资实行“定型、定量、捆包”的经验,和克山供销社仓储管理实行“职工思想革命化、商品堆码五五规格化、商品养护科学化、仓库管理制度化、清洁美观整齐化”的“五化”管理以及“以类定库、以库定品种、以品种定货位、以货位定数量”的“四定”经验。全省仓储管理工作逐步规范化。

1966年以后的一段时间,受“文化大革命”的冲击,已经建立起来的制度和办法随之废弛,出现不少混乱状

况,造成许多损失。

1975年,省供销社恢复后,着手加强仓储管理工作。当年省供销社建立基建储运处,1977年成立基建储运公司(行政上保留基建储运处,两个机构、一套班子),内部设仓储安全科,专门负责系统内的仓储安全工作。1986年撤销公司,行政上仍保留基建储运处。

1979年9月,省供销社在广安县召开大型储运工作会议,推动供销社储运系统“双增双节”活动,是该社历史上最大的一次储运会议。

1980年8月,根据总社制定的《供销社仓储管理若干规定》,省社提出了贯彻执行的具体措施和要求,指导仓储工作和业务的开展。1981年,制定了《四川省供销社系统“四好、四无”仓库标准》,并以此标准作为评选先进单位的条件。1984年,在三台、广安等县社进行“仓储企业化管理”改革试点,开始对仓库搞核算和半核算,以改变仓库不计盈亏吃“大锅饭”的现象。1986年贯彻总社制定的《仓储保管合同实施细则》,要求以法治理仓储,以经济手段管理仓储业务工作,以条例维护本系统仓储业务的正当权益。同年还转发了绵阳市社“仓储管理企业化情况汇报”,鼓励大胆探索仓库实行企业化管理,以提高仓储管理的社会效益和经济效益。1986年11月,贯彻商业部制定的《果品冷库管理规

范》,1988年贯彻商业部下发的《商业仓储养护技术规范》,1989年4月贯彻商业部下发的《商业仓库管理办法》。至此,所有仓库都建立了比较规范的管理办法,并逐步实行企业化管理,分别采取独立核算或半独立核算,或费用包干、定额管理,改报帐制为谁用仓库谁付费的结帐制度;一切有条件的仓库设施面向社会开放,部分仓库利用空闲季节,提前安排为社会服务;自身有货难以整幢利用的仓库,腾出部分为社会服务;仓库开展代储、租用、联营、以库入股、综合利用等形式以提高仓库的经济效益。

二、“四好、四无”仓库活动

“四好、四无”仓库活动,始于1975年全国总社推广衡阳渣江供销社仓储工作经验。1980年将其经验系统化,制定了“四化,四无”标准。四化:政治思想革命化、仓储管理企业化、商品养护科学化、仓库劳动作业机械化半机械化;四无:无火灾、无盗窃、无霉烂变质虫蛀鼠咬、无差错损失。后将四化改为四好:服务思想好、保管养护好、指标完成好、安全生产好。在庐山仓储工作会议上正式号召全国供销社系统开展这一活动。

1980年10月,省供销社结合系统仓储安全薄弱等情况,先开展“四无”仓库活动,在解决商品保管中不安全因素造成损失的基础上,再逐步解

决企业化管理和科学养护商品中的问题,全面实现仓库“四无”。在方法上,先试点,从基层社搞起,由点到面逐步推开。至1981年,“四无”仓库县县有点,个别县“四无”仓库的面达到50%以上,并由基层社发展到县社一级。1982年计有什邡、广汉、郫县、灌县、仪陇、广安、青神、巴县等县供销社仓储管理被评为“四无”县。他们的“四无”仓库面积均达到仓库总面积的80%以上。

1985年,仓储工作改为开展“四好、四无”活动,“四无”活动主要在地县社开展;“四好”活动在省公司和省属二级站实行。强调按经济规律办事,以经济手段管理仓库,提高仓库的利用率和经济效益。

1989年,广安、青神县社先后两次、仪陇、射洪、蓬溪、巴县、广汉、简阳等县社及省棉麻公司、重庆市农资公司、重庆市棉麻公司、重庆市日杂公司、成都驷马桥果品食杂批发市场由于管理加强,仓容利用率较高,取得较好经济效益,分别受到商业部表彰。

三、商品养护

50年代,供销社贮藏设施简陋,商品养护以土法为主。各地常用生石灰置于库房内汲潮;布匹、百货、绸缎等采用货架存放,提高货位防潮;后来,改善仓储设施,新建仓库加固门窗,地面嵌“三合土”,防日晒雨淋及商

品受潮;用麻袋、围席卷载和屯放商品,减少散装损失。

60年代起,虽仍以土法养护商品,但强调“土洋结合”,搞技术革新,养护方法有所改进。设施上,新建的仓库用混凝土地面、沥青、防潮粉等,增加地面或墙面的防潮能力,四周水沟排除积水,减少库内湿度;增加防火设备,防止火灾;建简易货棚,上盖下垫,减少露天存放造成的商品损失;库房内开始用电风扇、排气扇降低库内温度;用氯化钙吸潮降低湿度;用杀虫剂喷洒库区减少害虫。

70年代开始,加强了商品养护工作,温江、绵阳、南充等地区和重庆市的商品养护工作成绩突出。一是增加和改造仓储设施。1970~1980年增加了近100万平方米的库房和100多万平方米简易库房,增大储藏能力,改变露天存放商品的状况;在库房结构上,新建仓库尽量注意防漏、防渗透、防潮的性能和照顾特种商品的需要,增加密闭、通风、避光、采光等条件,减少商品在贮藏中的损耗;基层社因条件资金限制,对简易库房加以检修,以纸糊、泥堵等方法增加防潮、防尘功能。二是提倡商品养护科学化。至1980年止,全省500多万平方米的仓库,有130多万平方米的仓库达到“四无”标准,占总面积的30%;防尘、防潮仓库面积300多万平方米,占仓库总面积的60%。三是推广好的商品养护方

法。广汉供销社化肥防溶,资中供销社竹器防虫的方法,1977年在系统内广泛推广,并被全国总社作为重点经验在中南和西南八省交流推广。

为推动商品养护科学化,多年来,省供销社坚持着力培养人才,提高仓储人员素质。如在成都举办商品养护师资和骨干培训班。各地市州社选派130多名学员参加培训,聘请天津财经学院教授和省社系统的专家授课。省供销社协助总社共同编写了《仓储工作人员手册》一书,在全国供销社系统发行。1987年7月省供销社在什邡县举办香烟保管培训班。1988年商业部印发《商品储藏养护技术规范》,省供销社为执行这一规范标准,于1989年、1990年,和地市社结合共同办了两期商品储藏养护技术规范学习班,培训仓储骨干150多人。在此期间,重庆、万县、绵阳、达县等地市也办了学习班,训练基层仓库保管人员。大中型仓库普遍建立科学养护商品小组,开展科学养护商品实验。

四、仓库对外开放

1983年,省供销社开始对仓储体制进行改革,既对内又对外服务,提高仓库的利用率和经济效益。绵阳市社自1983年以来,首先在市农资公司开展有偿占用试点。将5400平方米的仓

库划2900平方米对外开放,开展代储代运,半年收入40.4万元,节约商品直接费用10万元;以后在5个单位推广,共获利182万元,比承包计划超出52.4万元。重庆市棉麻站仓库对外开放,除了解决仓库管理人员的开支外,一年盈利98万元。1985年供销社仓储对外开放共获利397万元。

1986年,省社在南部县召开储运会议,总结和布置全省仓库对外开放工作,决定以630多万平方米仓库,2万多吨冷库,4500多台汽车和5条铁路专用线全部实行开放经营,充分发挥设施的作用,为乡镇企业、专业户代储代运、代中转,争取获得更大的经济效益。各级供销社根据会议精神,开展整库出租、部分出租、临时出租的业务,并引进资金进行加工生产,还经营对外联营联办,以及代储、代运、代保管商品等业务;包括基层社的仓库都全方位对外开放,把仓库办成“公共球场”、“商品旅馆”,提高了经济效益。1989年,成都5800吨仓库开展对外开放服务,一举改变过去每年亏损20~30万元的局面,年创税利50多万元;棉麻系统二级站的仓库对外开放年获利200多万元。至1990年止,全省供销社系统仓库对外开放增加收入3000多万元。

第二章 运 输

第一节 短途运输

50年代初期,供销社经营的农副产品和日用工业品的短途集运,主要靠人力肩挑背扛,川东、川北山区用背兜,川中、川南浅丘地带靠扁担箩筐,所谓“背篓精神”,就是供销社初建时形成的勤俭办社和为农民服务的优良传统。当时供销社的商品运输几乎包括了民间所有的原始工具,直到80年代部分山区商品运输仍是靠人力肩挑背扛。

劳力组织上,一般是组织农民和供销社社员自货自运,有时组织职工参加义务劳动。1951年,川东合作局在开县和酉阳试办了两个各250人参加的人力运输合作社,不久交给了当地群运部门。在城镇,较大宗的商品多交由国营、集体的运输部门承担。

当时供销社业务不大,因争运货物,川东的万县和川南的内江等地区,

1951年连续数月发生当地搬运部门不让供销社组织社员搬运和阻止社员搬运自己交售的肥猪及其他货物的事件,继而川北和西康等地也相继发生类似事件,双方争执不下,以致货物积压,川东合作局经请示西南合作局,再与川东行署交通厅协商认定:供销合作社是以增进社员福利为目的,不像一般企业以营利为目的,故宜开展自货自运。同时达成五点协议,内容为:

1. 合作社是社员和劳动人民自愿联合起来保护自己正当权利和利益的经济组织,以减除中间剥削和发展生产、改善劳动人民生活为目的,故各级合作社社员搬运自己推销和买来的货物是可以的,但不能找非社员和家属搬运;
2. 合作社货物自己搬运不完时,必须交当地搬运公司搬运,不能雇请临时搬运工搬运,搬运工人运合作社

的货物价格以八折计算,以示优惠;3. 合作社和社员推销的货物,既已成交,即属买方所有,其货应由搬运工人搬运;4. 合作社组织社员自货自运,可酌情给予适当的工资,以不超过搬运公司价格80%计算;5. 符合以上四原则,搬运公司仍阻止是不对的。以上协议由双方联合行文通知所属单位执行。1952年1月,西南合作局与西南工会及有关部门再次协商后作出三点决定,分别以各行署名发文,指示各级供销社和搬运部门共同贯彻执行,主要决定为:1. 各级合作社社员可以搬运自己买到的货物和准备由供销社收购的货物;2. 合作社搬运货物时不得自行雇用搬运工人;3. 各地合作部门暂时不组织搬运合作社。至此,长达一年多,波及全川和西康省的搬运事件才告平息。

1953年,随着生产的发展,供销社业务的扩大,大宗农副产品和日用工业品除主要依靠社会运力以及与农业社签订合同解决运力外,为解决鲜活、易腐商品及生活必须品的及时供应,供销社开始注意发展自有运输工具和运力。沿江的宜宾、涪陵、万县、江津等地区陆续购置了木船,建起了小型船队,靠近公路的温江、绵阳、遂宁等地区购置了大板车和架架车,以及少数旧汽车。省社接收川东等4个行政区合作机构的汽车23辆,以其中15辆载重汽车成立了小型车队,担负

以成都为中心的农产品及日用杂品的运输任务。1954年省社成立朱扬溪转运站,负责4个地区及20多个县社的物资转运任务。

供销社的自运业务刚刚开始,再次发生与运输部门的争执。达县和遂宁的运输部门不准供销社船队运输棉花及农产品后,经省社与交通厅协商,议定按交通部1953年1月的规定执行,即合作社在完成自己的任务后,如有多余的运力,可与交通部门订立协议,参加本单位以外的运输,避免浪费运力。1955年,又发生乐山等地的交通部门不准供销社用汽车搞自货自运,更不准运外单位的货物。经省社与交通厅协商,转发了交通厅有关汽车自货自运范围的规定:“机关、企业自有汽车以载运本单位物资为原则,不能自行向外揽运,返程无货,统一由交通部门配货,避免浪费运力”。此后,供销社系统的短途自运业务逐步建立和发展起来。

1955~1958年,自货自运能力有所改善。省社车队自有汽车增加到33辆,除负担一部分铁路沿线内的货物转运外,每年要调派部分汽车至绵阳、广元、遂宁、达县以及部分产棉县帮助突击运棉花和农副产品;西昌、雅安合作办事处有原西康省移交的汽车11辆,岳池、南部、阆中、仪陇、仁寿、三台、中江、盐亭、射洪、安岳、巴中、渠县、铜梁、璧山等23个县社各有载重

汽车一辆;除长江地段外,沿涪江、嘉陵江的县社,相继建立了小型木船队;平坝地区的县社以及边远山区南江、平昌等县社,购进牲畜、板车办起骡马运输大队。仅1956年由省供销社购进并分配给各地的运输工具就有:平板车12辆,架车291辆,木船两只(载重12.5吨),牲畜274匹。这期间,全省供销社短途集运量约为500多万吨,自有运力能承担100万吨以上。

1962年,国合商业分开时,省社从商业厅车队的51辆汽车中分得25辆。汽车修配厂的产权划给商业厅,仍继续承担省社车辆的大、中修理任务。

到1964年,全省供销社有各种牌号汽车180多辆,由于车况差,牌号杂,不适应繁重运输任务的需要。同年投资40万元购进了一批木船和人畜力车分给各地区,另投资114万元购进汽车57辆,机动船一艘,以20辆汽车装备省社车队,其余分配给任务重的地、县社。同年6月,绵阳、温江、内江专区的部分县社,违反基建投资规定,不经批准,用流动资金购进计划外汽车24辆,省社除通报批评外,所购汽车在全省系统内重新调剂,分给苍溪、马边、青川、沐川、江油、平武、峨边、阆中、洪雅等边远县社用于短途运输。

1966年,供销社与国营商业部门合并前,全省系统自有汽车达到268辆,建立了重庆、成都、乐山、达县、西昌、雅安等6个地市社车队。1975年,

国合商业分开时,运输工具的产权又重新作了划分,全省系统分得各类汽车300多辆,省社直属车队和部分地市车队恢复,至年底,加上总社和省计委分配的汽车共有400多辆。

到1980年,自有运输工具迅速增加,汽车由1975年400辆增至2000多辆。全国总社和商业部先后19次分配汽车共781辆,其中进口车408辆,为日本、东德、罗马尼亚和波兰产品,其余国产车为解放、南京、跃进牌等产品。多数为载重汽车,少数为吉普、客车。分配最多的一年是1977年,共360辆。国家为解决少数民族地区运输,设立了专项指标,省社向全国总社申请,先后5次分配给凉山、阿坝、甘孜三州民族地区的供销社国产载重汽车29辆。

为解决化肥、氨水的运输,省社向总社申请建立专业船队,解决沿江地区氨水化肥供应问题。省社专项投资250万元,总社拨给专用汽车50辆,拖船2只、油驳4只、驳船5只于1979年7月建立“四川省江津化肥经营站氨水船队”,1980年建立“四川省涪陵化肥经营站船队”。

省计委先后7次分配给省社汽车68辆,其中30辆为部队退役车,每辆调拨价2000~3000元。这批车除支农专项下达外,其余分给地市州及部分县社。

四川省进出口委员会于1980年

分给省社日本进口工具车 17 辆,省社分给了温江等地区。

在此期间,省社还先后代富顺、威远、洪雅等县社向重庆动力机械厂订购山城牌载重汽车 3 辆;代永川、铜梁、忠县、江北、涪陵等县社向重庆汽车厂订购山城牌汽车 8 辆;代仁寿、泸县、巴中等县社向成都汽车工业公司订购 130 汽车 10 辆。

1981 年,改革放权时,总社将绵阳化肥储备库连同铁路专用线的产权移交给省社。

全省供销社年货运量逐年上升。由于铁路运输紧张,要求通过公路、水路分流物资,供销社到 1982 年虽有汽车 2400 多辆,仍显运力不足。1983 年全省供销社第三届社代会作出三年内汽车增加到 5000 辆的决定,做到每个县社有综合汽车队,每个基层社有 1~2 辆汽车,并给每年先进单位奖售一辆汽车。经多方申请、联系,先后从总社、商业部、省计委以及其他多渠道陆续购进一批汽车。1985 年汽车总数超过 3000 辆,组建车队 168 个,除少数县社外,基本上达到县县有车队。

1986 年起,汽车计划管理体制放开,各地供销社所需的运输工具改为自行决定、自行购置。省社车队自有汽车 60 辆,随企业下放一起交成都市供销社管理。至 1990 年止,全省系统主要运输工具有:汽车 6219 辆,其中货

运汽车 5285 辆。建车队 170 个,车队车为 1500 多辆,占总数的 25%,其余为分散车辆。1990 年全省供销社商品年运量在 1700 万吨以上,其中短途运量占 2/3,自有运力能承担一半以上。

各地供销社的自有运输工具重点放在大宗农产品如棉花、烟叶以及城乡人民生活必须品的突击运输上。

(一)组织棉花集运

1975~1981 年,省社四次与交通厅、商业厅、粮食局等单位联合组织棉花调运,主要安排在绵阳、温江、达县、南充、内江、乐山等地区的产棉县。1977 年除地方和运输部门的运力外,省社车队、省棉麻公司车队共抽调 44 辆汽车参加棉花集运,同时要求绵阳、内江、南充、达县地区供销社和成都三商业局(供销社)共派 37 辆汽车参加,要求产棉县的运力全力以赴,凡 8 公里以上里程均由汽车运输。70 年代以来,棉花运输基本上保障了棉花及时入库。

(二)组织节日商品调运

1975~1980 年,省社三次协同交通、商业、铁路等部门联合组织节日商品调运,以保证节日农村商品供应。要求各级供销社集中自有运力,及时疏通车站、码头运进的物资,做好车船衔接,随到随运,保证商品安全、及时运往城市和农村,满足群众节日的需要。

第二节 长途联运

50年代初期,供销社系统长途调入和运出的物资都委托国营交通部门办理。由于实行计划管理,必须在头年12月初由省社汇总运输计划,报省交通主管部门。第二年的物资运输计划,由交通部门分季分月安排。1952年从上海、重庆等地调运给雅安的物品有棉布、毛巾、袜子、成衣、牙膏等13个品种共34吨,食盐、糖等300多吨,钢铁及制品1200多吨;四个行政区也派员在上海、外省外地采购,年出入物资3万吨以上。国家为扶持供销社的发展,运价上给予优惠,1952年西南合作局转交通部的文件称:“为发展西南区的合作事业,车船运价、渝叙(永)、渝合(川)线,照普通货运九折计算,渝沪线除九等货不减外,其余减一等收费,以示优待”。

1953年起,按铁道部的规定,省社负责汇总上报调出省外统销的物资的运输计划;非统销物资由各地供销社汇总向当地车站和航运部门申报。由于各级运输机构不健全,计划不能按时报出,报出的计划也不准确。据1956年底统计,向铁路部门报出的计划全年2812车,仅完成计划的65%;计划外运出的物资2654车,占原计划的94%,普遍出现落空多,变更多、追

补计划多,积压损失严重,经济上罚款就达11万元。

1956年8月,铁路航运实行归口编报计划办法,省社要求各级建立健全运输机构,加强运输计划的编报工作,指出如不按计划或超计划,铁路航运部门均不保证物资运输。此后连续三年物资调运顺利,计长江航运完成91万吨,内河完成48万吨,铁路完成117万吨,自有汽车23万吨,占计划数的90%以上。

1958年长途运输计划下放,由各地向运输部门衔接,由于要保证钢铁等主要物资运输,供销社积压大量物资待运,霉变残损严重。

1962年,省社加强运输计划管理,制定了《运输计划、统计工作暂行办法》,按铁道部和交通部的规定,恢复运输计划集中编审办法,省社每月派人参加成都铁路局运输计划平衡会议;内河、公路由各地市社衔接;不超过5车的铁路运输和未归口的物资,由铁路局直接审批,以方便各地供销社零星农副产品的调外运,扭转了供销社物资积压的局面。“文革”期间,运输计划再次下放,各地无人编报,再度陷入混乱。

1977年6月,省社和成都铁路局

联合发出《关于加强供销社系统铁路运输计划归口管理的联合通知》。省社归口管理本系统铁路运输计划的作法,为全国总社所肯定,将《通知》转发给全国供销社系统,并指示各省“应像四川省社那样,主动和铁路局联系,加强系统运输计划管理”。

1980年9月,为方便全省化肥运输,省社与铁路局协商,将自1981年起省社归口管理的化肥运输计划,改由省农资公司直接编报。

1981年,供销社系统长途运输年运量约为50万吨,为适应这一形势,省社调整运输管理方式,改革计划统得过死、过死的现象,除供销社经营的木材,大厂生产的化肥、尿素、小厂化肥等物资继续执行归口管理外,其余物资的运输计划不再实行归口管理,由发货单位向当地车站直接报送计划;同时抄报省社,重要物资计划应注明,以便向省经委、成都铁路局平衡月度计划,落实运力,做好安排。

1986年,随着改革的深入发展,铁路和航运计划不再实行归口管理。调入调出物资由各级社自行向铁路和航运部门申请计划、落实运力,省社只起协调和业务指导的作用。省社为贯彻上级社为下级社服务的精神,帮助一些地区社组织大宗农产品外销外运,和铁路航运部门密切联系,帮助落实车船运力,至1990年,共组织柑桔外运五次,南菜北运四次,帮助调出的

商品有30多万吨。这段时期,通过长途运输的商品量每年为400~700万吨,约占总量的1/3左右。

(一)柑桔外运

柑桔为四川的一项大宗产品,远销省外和国外,省社每年专门安排铁路和水运调出。为防止烂果,对水路运输尽量组织直达。水运由全国总社与航运部门联系,主要安排给涪陵、万县两港务局。对苏蒙出口的柑桔苹果,经满州里、绥芬河火车运出,发车日程表提前12天报总社。1983年10月,为进一步做好四川柑桔的出口运输工作,省社协同交通厅、外贸局、成都铁路局、长航管理局联合发出通知,对所属各有关单位提出了具体要求。当年全省供销社系统计划出口柑桔14500吨,其中9400吨直接对外出口(苏蒙5500吨,资本主义国家3900吨),交北京加工出口5100吨。任务分配各地供销社为:江津7700吨,重庆900吨,万县2400吨,温江1200吨,南充800吨,宜宾800吨,涪陵200吨,绵阳300吨,达县200吨。另外还安排加工原料柑桔1500吨,任务分配给江津、万县、温江、涪陵、宜宾等地区。向外调运时,由有出口任务的供销社挑选政治上可靠、业务熟悉的干部作押运人员,随车前往,均圆满完成任

务。柑桔改为多渠道经营后,供销社每年外销的数量仍很大。为组织柑桔

外运,省社每年抽调人员组成柑桔运输办公室,负责各地与铁路航运部门的运输计划衔接工作,并帮助联系车皮,组织运力,将柑桔调出省外、国外。

(二)黄红麻、棉花外运

黄红麻为四川的一项大宗农产品,到80年代初,年收购量达到七万吨左右,由于省内加工和纺织能力较小,主要调销省外,1982年即同12个省签订供货合同共计7.5万吨。根据合同调往华东(上海等地)占计划的50%,调往华北(天津、河北等地)占12%,调往华南(福建等地)占12%,调往东北(辽宁、吉林)占17%,调往云南占3%,共需车皮2100个,每月需安排300个车皮。为此,省社专题向省计委报告,与铁路部门衔接计划,当年全部调出了这批物资。1985年,四川黄红麻产量达到15万吨,省社与辽宁、山东、福建、广东、广西等省签订了供货合同,调出总量6.5万吨,需1600多个车皮。为落实运输计划,省社专题向商业部储运局报告,转请铁道部增加通过鹰潭、坪石口的车数。为赶时间,以敞车代替蓬车,用蓬布遮盖的办法运行。同时加强安全措施,增派押运人员,保障物资安全运达。

1985年,为解决省内外轻纺工业对棉花的急需,省社与铁路局协商,在确保安全的前提下,以敞车代替蓬车调运棉花,省社与铁路局共同制定了《敞车装运棉花的暂行规定》,主要内

容有:由发运单位提报计划,铁路部门选调列车;加盖加垫、整包、整件密封装运;运方派押运人员,日夜值勤,严禁烟火、防雨防晒,加强安全保卫工作;货物办理保险手续,经检查后启运。结果,如期完成棉花调运任务。

(三)日用杂品外运

1977年,全省供销社需调往省外的日杂商品价值2100万元,按商品容积共需车皮1300个;1978年需调往省外的日杂商品价值8600多万元,按商品容积共需车皮13080个。为解决外调运力,省社向省革委作了专题汇报,并与省计委、铁路交通等部门联系,落实运输计划,分期分批将商品调往省外。1979年,外运商品更多,待运商品积压严重,有的停放露天,已发生霉烂变质,如不及时起运,势必造成更大损失;铁路运输为保煤炭等重点物资,运力特别紧张,供销社的农副产品很难排上队。全国铁路设了9个限制口,对四川物资的限制口就有4个,供销社物资外运更受到严格限制。为解决积压物资外运,省社党组主要负责人向省革委领导专题汇报,请省计委安排车皮;另一方面,省社理出了积压物资清单,派专人前往国家计委、铁道部申请解决积压待运物资问题,经多方联系,这批积压物资才获得解决。

(四)榨菜外运

1980年,涪陵等地榨菜有7.1万吨需调往省外,必须在当年11月葛洲

坝电站截流以前通过长航调出。省社将此情况向全国总社紧急反映,在总社及有关部门的安排下,省社与长航配合,如期调走了这批物资。

(五)救灾物资外调

1964年,河南发生大水灾,省政府交由省社负责向灾区运送3000万元的救灾物资,省社与铁路交通部门

配合,动用所有运输工具,日夜突击抢运,前后历时三个月,完成了全部物资调运任务。

(六)日用工业品调入

全省供销社系统每年都要从外地采购大批生活日用品,用以安排城乡市场供应。省社及时上报运输计划,使调运入川的物资顺利通行。

第三节 运输管理

一、合理运输

50年代,四川供销社的商品运输,除向外省采购的商品有一定的流向外,一般均按行政区划以县城为中心进行,因而大量存在迂回运输现象。由于实行计划管理,要改变货源流向,需报上级社批准。区域性的改变,必须经省社同意。这一时期,只是小范围内的局部调整。由于商品迂回运输,特别是跨区调运环节多,加上商品包装差,百货、日用品、糖类更容易残损霉变。因此,省社提出尽量采取直达运输,减少环节和下车次数以降低损耗和费用。宜宾、泸州、涪陵、万县等沿江河地区,大宗货物改陆运为水运;大竹专区的梁山(平)县利用万梁公路向万县市跨区进货,选择合理流向;巫山县靠近奉节县城的供销社向奉节县城进货,减少商品迂回运输。1957年全省供销社系统运杂费水平为3.02%。

1963年,万县地区供销社开展“三查三比”(查比运输路线、运距、运费是否合理)活动,对全区585条线路调查排队,找出其中不合理的运输路线178条,迂回里程3900多公里,再经实地勘察,找出捷直运输路线148条,缩短里程2600多公里,当年节约运杂费66万余元;巴中县社调整线路20多条,节约运杂费13万元。全省供销社通过开展合理运输,节约运杂费1400多万元。

1965年,省社全系统开展“四就”(就产地、就仓库、就车站码头、就车船)、“六定”(定路线、定工具、定任务、定损耗、定人员、定费用)运输活动,改变运输路线1300多条,减少迂回运输里程9000多公里,砍掉中转环节780多个,节约运杂费780多万元。

1978年,省社开始打破行政区划,按商品自然流向,对21类大宗商

品如氮肥、磷肥、农药、棉麻、烟叶、柑桔、日杂品等划定合理的供应区域,制定直捷的运输路线,形成合理的运输渠道。当年仅缩短货运里程一项就节约运杂费 308 万元。1979 年统计,缩短运输里程 2200 多公里,节约运杂费 500 多万元。1980 年全省供销社系统运杂费水平,由 1976 年的 2.96% 下降为 2.57%。以上经验在全国总社召开的中南、西南运输座谈会上作了专项介绍。

1981 年省社在系统内全面推广铜梁县社“五定”(定商品、定起止点、定运输路线、定运输工具、定运输费用)运输的经验。铜梁县社实行“五定”运输,运费逐年下降,基层社每百元销售额的运杂费由 1965 年的 1.36 元,降为 1980 年的 0.43 元。1981 年 12 月省社在铜梁县召开运输会议,除介绍铜梁经验外,并以会代训,培养各地开展“五定”运输的业务骨干。会后又办学习班一期,帮助各地培训运输人员。1962 年,商业部发出通知,在全国供销社推广四川的经验。

二、打包装载

供销社经营的农副产品,轻泡物资居多,打包装载直接影响车船运量。60 年代即开始着手改散装为包装,推广机械打包。1964 年,全国总社陆续给四川省配备一批打包机,省社分配给棉、烟产区。70 年代初整个系统开

展加工机械化,使各种轻泡物资的集运有很大改善。

1977 年,根据总社指示精神,推广吉林轻泡物资“三化”(打包机械化、包装规格化、装载定型化)的经验,省社召开专门会议,结合本系统实际,组织参观学习,实地操作推广,决定在 2~3 年内逐步实现“三化”。1983 年,总社配给四川电动打包机共 1940 台,省社装备省公司、二级站、地市社的仓库和收购点;各供销社也以自制人电两用机械打包装运。到 1983 年,棉、麻、烟等大宗农产品全面实现打包运输,土产、废品等轻泡物资打包装运占 70~80%,从而使合理运输取得更大的成效。1985 年全省供销社系统运杂费水平降为 2.13%。1990 年降为 1.88%,为建社以来的最好水平。

三、定额考核

1982 年,省社在江油召开车管会议,推行承包经营责任制,扭转少数车队在多渠道竞争形势下的经营亏损问题。

1982 年,省社在系统内开展“商品运输同工种竞赛”,借以对本系统商品运输进行综合性的考核和管理,主要考评指标有:组织合理运输、“五定”运输的面达到 20% 以上;以前三年运杂费的平均数为标准,年运杂费降低 60% 以上;轻泡物资做到打包机械化;商品无积压待运、或因运输不及时造

成脱销；汽车完好率在 80% 以上，出勤率在 75% 以上；安全行车，全年无重伤死亡事故和千元以上事故等。共评选出先进单位 35 个。

1984 年，开展“六好”车队竞赛，即安全行车好、维修保养好、经营管理好、完成任务好、节约用油好、服务质量好。主要内容为：领导重视，安全机构健全，建立了规章制度，全年不翻车，不死人，无两人以上重伤事故、千元以上损失；优先承运本系统物资 60% 以上，完成或超额完成全年运输任务；行程利用率综合车队 70% 以上，商业车队 50% 以上，出勤率进口车 70% 以上，国产车 80% 以上；加强维修保养，开展技术革新，对外开展维修业务；油料实行定额管理，不超过交通部门的油耗标准；贯彻五个优先，即本系统、救灾物资、鲜活易腐商品、节日物资、支农物资优先运输。至 1986 年共评出“六好”车队 36 个。

对分散车辆（约占全系统车辆 50%），省社制定《分散货运汽车管理暂行办法》，实行招标承包、严格考核、堵塞漏洞、加强管理，亦取得较好成绩。

到 1990 年，全省供销社系统涌现出安全行车 50 万公里以上的驾驶员共 896 名，安全行车 100 万公里以上的驾驶员 68 名。

四、综合经营

80 年代，随着经济体制改革深入

发展，运输行业出现多种形式、多种渠道经营。供销社系统的运输业务也逐步由计划调节转变为市场调节，由封闭式的内部运输转变为企业化经营，对外开拓参与市场竞争，由单一的跑运输转变为一业为主，综合经营，讲求经济效益。

省社先在三台、简阳县供销社抓了运输改革试点，以车队为基础举办“运销公司”，与铁路、水运以及国营、集体、个体运输企业（户）和其他工商企业发展横向经济联系，开展联营，既运又销，既运输系统内的商品，又为农民和长途运户以及其他企业代运、代储、代购、代销，或直接经销。简阳县运销公司 1985 年进出的物资即达万吨以上。以点带面，到 1989 年全省系统有 80% 的车队成立运销公司或储运公司，以运输带动多种经营，从运、销、储扩大到汽车修理、驾驶员培训、餐饮旅馆等业务。一些车队很快扭亏为盈。

五、车徽

1962 年，省社根据省交通厅关于单位、部门的货运汽车，都应标明车属单位的规定，组织专人设计了车徽图案，在省社车队使用，因图案既鲜明又美观，省内一些供销社车队也自行仿用。以后，对图案略加修改，正式行文在全省供销社系统一使用。