

关于处理溢余与短缺商业物资的几点规定

重庆、万县、宜昌、武汉、无湖、南京港务局，大连、秦皇岛、天津、烟台、青岛、连云港、上海、黄埔、湛江、八所港务局，各省、市、自治区交通（航运）厅、（局、处）商业厅（局）、供销合作社：

关于清理车站、港口、码头、仓库长期无法交付的和溢余商业物资的工作，自铁、交、商三部于去年二月一日发出联合指示及三月三十日交、商两部联电交付清理工作作了若干具体规定后，各地港务局及商业部门在当地人委的领导下进行了较全面的清查登记、核实和处理，现据万县、宜昌、武汉、黄石、无湖、马鞍山、南京、大连、秦皇岛、天津、烟台、青岛、上海等十三个交通部直属港口所报资料统计，共计清理出的各类溢余商业物资价值约达33万余元，其中长江各港清出处理的物资共182.717件（尚不包括重庆港的数字）北方沿海五个港清出处理的物资折价18万余元（另有上海、天津港的约4000件货物向商业部门移交后尚未计算在内）。

各地对清出的无法交付与溢余物资已根据交、商两部的有关规定；分别作了处理，对其中明确收发货人的，及时地组织发运给了货主，对标志不清无法查明收发货人的，亦已由港务局会同当地商业部门进行估价后办理了移交，使各类物资及时投入了市场，增加了商品的社会流通量，变“死商品”为“活商品”，使物尽其用。我们认为，一次清理无法交付和溢余商业物资的工作，基本上达到了予期的要求。

从各地报送的总结来看，造成无法交付与溢余商品的原因很多，属于运输部门责任的，主要是：不按规定使用货运票据，有货无车，车货不符，发生分运补运，不填分运补运单据，交接制度不严，手续不清，不分运车。以件抵件，“张冠李戴”或白条提货相互混串，现场管理不严，某些现场人员责任心不强。食物多出后不及时处理，抱着“少不如多、多可抵少”的思想，致溢货长期存港以及由于装卸搬运中不注意轻拿轻放，摔破包装，标志脱落，造成错乱，无法交付。属于商业部门的责任，主要是，包装不牢固，标志不清楚，使用旧包装，不涂去旧标志，交接手续乱、错发、错收、错提，用欠留尾数，商业系统内部发、转、收之间制度不健全，工作互相脱节，不通气，以及商业部门与承运部门之间工作联系不够，发现问题未及时处理，致使甲地溢余乙地缺少。

根据以上分析，所谓溢短，并非“实溢”“实短”，而是溢短互有串错，情况极为复杂，由于逾时已久，已难逐案核对清楚，但溢短商品的价值大致接近，为了便于统一解决悬案，现经我两部共同研究提出以下几点处理原则，即希各地遵照执行：

（1）在清理工作中，对于已查明原收货人并已由港务局组织发运给原货主的物资，以及标志不明并已移交当地商业部门的溢余无主货物，接收单位均不再作价付款，但应由收货单位将接受或多收的物资造册入帐，港务局移交后不再核收价款。但移交当地商业部门接受的无主溢余商品中，如有非商业部门的物资，在货物移交后的180天内原货主提出查找时，应由接收单位有货退货，无货退款。逾期不再退补。

（2）以上发运或移交的货物，不论在港堆存时间长短，港务局一律免收堆存费。

（3）对于1961年2月底前的各港短交的商业物资，各港务局也不再赔偿，由各短收的商业部门按商业部颁发的“商业部所属企业有问题商品和资金悬案的处理办法”。第四条第9点的有关规定执行。

（4）对于1961年3月1日以后发生的短少或溢余的商业物资应严格按照交通部有关运输规章及时处理，做到一案一清，以免造成新的积案。

各地在清理工作中也存在着一些问题，个别单位对清理工作重视不足，行动不快，未能按两部指示认真贯彻，双方在核对材料中还互有保留，使清理核对工作不能落实，有关资料亦迄今未报。这些单位必须认真补课，在较短期限内清查核对清楚。按照上述原则处理结案，并将处理结果上报省、市、自治区经委，抄报交通、商业两部。

至于各省、市、自治区所属的地方车站、港口、码头、库坊清出的无法交付与溢余的商业物资及短缺的商业物资的处理，可由各省、市、自治区交通（航运）厅、局及商业厅、局比照上述处理原则请示省、市、自治区委决定。

鉴于这次对溢余与短缺商业物资的处理，是为清理悬案的一时权宜办法，消极因素很多，不仅不符合“国营工业企业工作条例”提出的企业经济核算原则，而且对加强责任制、改善经营管理和提高货运质量都是十分不利的，同时也为违法乱纪和盗窃行为造成可乘之隙。为了杜绝以上漏洞，今后绝不能再沿用这种统一清算，长短相抵，一刀两断的方法。为此，各地交通、商业部门应从此次清理工作中认真总结，吸取教训，采取有效措施，改进工作。在交通部门应坚决贯彻交通部所颁发的“水上货物运输交接责任划分办法”的规定，严密承托运部门之间、承运部门内部海、江、河以及水陆联运部门之间的货物交接制度和交接手续，建立责任制，加强对承运货物的验收和交付手续。在商业部门应切实把好发、转、收三关并严格执行货物托运与提取的手续和责任制度。交商双方加强联系互相配合，共同保证货运质量。