

集装箱
运输是当今
世界上最为
先进的货物
运输方式。

谈谈集装箱运输

杜 焱 勇

徐 新 铭

远胜过传统
的“港到港”
运输。为了
进一步开展
集装箱运

它是将货物装入一种特制的货箱内，从发货人的仓库直接运到收货人的仓库，实现“门到门”的运输。在国际集装箱安全公约中，集装箱也有这样的定义：“集装箱是一项运输设备。它具有永久性，因而足以适合重复使用。它是经过特别设计，通过一种或多种运输方式而不必中途重装……”。

由于集装箱运输的国际化，打破了狭隘的传统地方概念。“门到门”的集装箱运输充分显示安全、迅速、准确、价廉的特点，远

实现国际货物运输集装箱化，联合国所属海事协商组织和国际劳工组织制定了一系列国际公约，并对集装箱装箱规则作了明确规定，从而使集装箱本身更加标准化、通用化和系列化。这样不仅促进了货物装卸运输的机械化和自动化，也促进了不同运输工具之间的快速换装；同时，既促进了联运和“门到门”运输的发展，也促进了国际间贸易的发展。因此，人们通常把集装箱运输称之为交通运输上的一场革命。

（一）集装箱运输概况

国外大规模开展集装箱运输到目前为止也只有二十几年的历史。但是，在这短短的时间里，集装箱便以自己固有的特点充分显示了其无比的优越性和强大的生命力。目前，全世界拥有的集装箱总数已超过二百五十万只。西方许多工业发达的国家已经形成一套比较完整的集装箱运输体系。中东、南美、西非和加勒比海等地区以及马来西亚、斯里兰卡、巴基斯坦、阿尔及利亚、刚果、达荷美等第三世界国家都在致力发展集装箱运输并取得了可观的成绩，这些都极大地推动了国际航海业和国际贸易的发展。

我国国际间的水路集装箱运输是一九七三年才开始营运的，先后开辟了中国—澳大利亚、香港—菲律宾、黄埔—香港—欧洲航线以及上海—天津—中东等航线。截至一九八〇年底，中国远洋公司已拥有半集装箱船34艘，滚装船14艘，总载箱能力达一万四千箱左右，初步形成了我国集装箱运输体系，尤其是近几年发展更快。但是，就规模和机械化程度来说，我国集装箱化的水平还很低，还处于很不完善的状态，所运载的货物也只占适箱货物的10%左右，远远没有发挥和体现其优越性。

（二）集装箱运输对外贸的影响

我国有着将近二万公里的海岸线和许多优良的港湾，对发展水上集装箱运输有得天独厚的条件，也是开展我国对外贸易的有利因素。因此，我们对代表交通运输先进方式的集装箱运输应当给予足够的重视，否则，就有可能跟不上世界运输的新潮流，拖了发展外贸的后腿。

集装箱运输具有以下几方面的优点：

1. 节省包装费用，降低运输成本

集装箱是把几十件，甚至是几百件货物集中装在一只具有一定强度的大箱子内。由于这种运输方式改变了传统的杂货运输的方式，从而减少了原来的包装费用。例如，运输服装时，可用衣架直接把衣服挂在集装箱内，完全免除传统的内外包装，因为集装箱本身在某种意义上说可视为是一种外包

装，它具有一定的强度，足以抵挡海上一般风浪和雪风的侵袭。据统计，日本采用集装箱装运电线、药品、电缆、合成树脂、玩具、家具等可节省包装费用80%。

集装箱运输还可以极大地提高货物的装卸效率，缩短船舶在港口的停留时间，使船舶的港口使费，诸如停泊费、装卸费等大幅度下降。目前，美国一艘普通货船的装卸费每吨为15—20美元，而集装箱船只需2—3美元。

集装箱运输不仅能大大提高港口、铁路部门的运输能力，还能减少管理费用，减少码头、仓库的作业费用。所有这些都直接降低了运输成本，对外贸部门来说，提高了货物在国际市场上的竞争能力，对运输部门来说，则提高了船舶的揽货能力。

2. 降低货损货差率，减少风险

目前，我国对外贸易中的件杂货运输大部份是通过传统的海上运输方式来的，而在发达国家中，如美国同欧洲国家之间的贸易，90%左右已经集装箱化。与集装箱运输相比，传统的海上运输方式货损货差率高，失窃现象严重。据中百公司采购组的同志反映，过去进口的国外电视机，由于碰撞，损坏率高，改用集装箱后，已基本上无货损现象。一九六九年美国全年集装箱运输达33.1万箱，其中只有65箱受损，货损率极低。我国的件杂货运输还没有完全集装箱化，货损货差率高。例如，曾经有一批运往东南亚的瓷器，由于包装和装卸上的问题，货损率竟高达30—40%。又如有一次运往英国的叶粉，也是由于上述问题，当地港口的码头工人拒绝卸货。此种情况不仅会引起追补和索赔，直接影响对外贸易的顺利进行，造成经济上的损失，而且有时在政治上也会造成不良影响。

集装箱运输还由于能减少风险，降低保险费用，从而有利于运输和贸易的发展。

3. 提高装卸效率，节约劳动力

集装箱运输还有一个特点就是装卸效率高，节省劳动力。原来普通货船开一条作业线装杂货，通常需要16个装卸工人。集装箱化后，开一条作业线一般只需要4个工人，仅是原来的四分之一。从装卸效率上看，成绩就更大了。原来一条作业线装杂货，每小时仅20吨左右；而集装箱化的一条作业线每小时可装卸20—25只20呎标准箱，折算成吨位，可达400—500吨，如果以40呎的箱子计算，可达600—750吨，比传统件杂货装卸法提高20—37倍左右。开展了“门对门”运输，既可以避免许多次装卸上的重复劳动，也可以避免因为多次重复操作而造成的货物损差。

此外，装卸效率的提高直接缩短了船舶在港口的停留时间，提高了船舶的营运速度。

4. 促进联合运输，缩短运输时间

集装箱化的优越性主要体现在“门到门”运输。在这种运输方式中，集装箱全部都是整箱货，无需在货运站进行装、拆箱作业，减少货物捣载，既保证货物质量，又提高了集装箱的利用率，加速集装箱的周转，缩短货物运输时间。国外的一些集装箱运输专家们认为，整箱货的“门到门”运输是集装箱化的根本目的，而集装箱化又是“门到门”运输的重要保证。有了集装箱化才有可能便于变换各种运输方式，开展多式联运（包括海、陆、空内河等多种运输方式），而无需中途换装。联合运输形式的出现虽早于集装箱运输，但是它毕竟还是随着集装箱运输的发展而迅速发展起来的。集装箱的标准化、通用化和系列化为“门到门”的联合运输创造了有利条件，加快和促进了内地的中小城市对外贸易的发展。

我国对外贸易的件杂货的运输任务，将

近一半是通过上海港完成的。由于国内的联运工作尚未跟上，公路、铁路和桥梁的集装箱通过能力没有与港口的发展相适应，同时，也缺少集装箱运输的配套机械，相应的码头设施和科学管理系统。我国江南水乡，多河流港叉，如何充分发挥水上运输的优势，发展集装箱运输，节能省油，降低运输费用，也是迫切需要解决的重大课题。这个问题的解决无疑将会给外贸带来莫大的好处。

众所周知，上海是我国的一个重要的外贸基地，用进口原料和引进技术生产中、高档产品打入国际市场，是上海工业和外贸的一项非常重要的任务。上海虽然具有传统的和现实的经济和技术优势，但是要以进养出，技术引进和扩大出口，必须能“吞”能“吐”，方能适应形势发展的需要。目前，上海港的码头利用率和件杂货的装卸效率都已达到相当高的指数，很多单位都在拼设备、拼机械、拼人力，然而每天却有几十艘货船在吴淞口外等泊位。上海地区外贸进口货物的100%，出口货物的97%要通过港口，若离开港口装卸，以上运输任务是难以实现的。外贸要上去，上海港要保持其世界大港的位置，货物集装箱化是最好的出路。

从目前来讲，我国虽然已经开展了集装箱运输业务，有了一定规模的集装箱船队，新建了一批集装箱专用码头，但是还很不

够，还很不完善。机械与设备尚未配套成龙，基本上由原管理系统按常规办法办理集装箱运输业务，专业人员少，技术力量薄弱，不能适应开展大规模集装箱运输的需要，缺乏统一规划，影响船舶的承载能力。譬如航行在上海—香港航线上的“临江”、“华江”等轮，由于进口货源不足，曾经有一个时期载空箱回沪，造成了浪费。

现今的国内集装箱运输确实存在着不少问题。但从经济效益上看，优点大于缺点，而且有利于货运直达中小城市，甚至偏远地区，能促进国际间贸易的发展。由于集装箱运输风靡全世界，国外一位专家曾经预言，九十年代将是集装箱运输的“爆炸性”年代。因为搞集装箱运输投资高，容易造成集团性的垄断，为了反对一些发达国家垄断集装箱运输，保护本国的对外贸易和交通运输的正当利益，也为了对付将要出现的“爆炸性年代”，所以采取有效措施迅速发展我国的集装箱运输是很有必要的。从长远看，由于机械化程度的提高，运输工具周转的加快，企业管理的改善，运价水平势必降低。随着时间的推移，以港口为圆心，不断扩大其运输半径，我国的集装箱运输事业必然会发展壮大起来，将为促进我国的对外贸易作出应有的贡献。