

香港是我国同世界各国和地区往来的重要通道之一，是我国换取现汇的重要场所。对香港出口，我们有十分有利的条件，但从1967年开始，我对

港出口额一直低于日本，1981年，日本对港出口额占香港进口总额的23.2%，我占21.3%，仍居第二位。

要扩大对港出口，除提高商品质量、发展适销对路的商品外，做好对港运输工作，保证优质、适量、均衡、应时供货，也是重要的环节。目前对港运输，部分是船运和汽车运输，主要是铁路运输，特别是对内地口岸，铁路运输是一种快速、经济的运输方式。本文就对港铁路运输的特点及如何进一步提高经济效益谈几点看法。

对港铁路运输工作有何特点呢？

(一)对港铁路运输是“租车方式，两票运输”

货主在发送地车站起票按“国内铁路货物运输规程”向铁路部门办理托运至深圳北站，铁路部门以租用车方式将货车租给外贸外运公司深圳办事处作为各发货单位的代理向铁路部门办理租车、过轨手续(活畜禽由有关单位驻深圳工作组办理)，经九龙、海关、商检、动植物检疫所、边防检查站等单位“联检”合格后原车过轨，再由香港中国旅行社作为深圳外运的代理在港段罗湖站起票运至九龙并组织收货人接货。它不同于一般的国内运输，也不同于国际联运，涉及的单位多，运输量大，作业时间紧，业务环节相当复杂。

做好对港铁路运输 工作，提高经济效益

钱 昌 才

(二)货量 与运力不平衡

由于京广线坪石口的限制，每天只能通过26对列车。即使复线通车，由于香港段铁路受股道和场地的限制，每天只有

180—200个车皮的接卸能力，而且随着广九段客运量的增加，货运的接卸能力将进一步缩小。近几年来，随着陆海联运业务的开展，运量大为增加，使运力不足的矛盾更加突出。为了避免深圳车站堵塞，铁道部严格控制对港运输计划，如1982年3月，湖北外贸需用车皮1200个，铁道部分配的计划指标是日均24.5个，全月计划仅700多个车皮，远不能满足对港出口的需要。

(三)有三趟快车运行

铁路部门根据外贸的需要，组织了751、753、755三趟快运货物列车，以供港物资为基本车组，定线运行，定点挂车，定型作业，沿途不解体，直达深圳。过去从武汉到深圳，整车货需要6天。而751从江岸站始发，48小时20分钟即可到达深圳，可以大大加快运送速度，有效地保护商品的质量。

针对上述特点，如何充分发挥对港铁路运输的作用，进一步提高经济效益呢？

(一)要加强对车皮计划的管理

车皮计划是国民经济计划的组成部分，是铁路部门承担和组织运输的依据和前提。发货部门必须根据货源、合同、配额的具体情况，按照规定的日期和程序申报运输计划，只有列入计划，才能组织运输。计划核

准后，要抓紧落实货源，做到按期发运，否则，就使宝贵的车皮计划落空，其它单位有货也不能运出。目前有些单位同一批货物分途报送海运和铁路运输计划，船来装船，无船等车，打乱了国家运输计划，本来就有限的运力更不能充分发挥作用。

(二)有出口配额的商品不能超额发运

出口配额是粮油食品进出口总公司根据香港市场的容量制定的。例如，活猪是我供港大宗商品，香港日销量约8000头，当地自产1000头，我每日过轨量就限在7000头左右，超额到港，销量不会增加，价格却必然降低，减少外汇收入。为此，总公司每月分旬分日下达配额，规定前超后扣、前空后不补。超额发运，只会造成卸车存仓或原车压站，各地要加强整体观念，严格按配额均衡供货。过去有些口岸在商品收购旺季大量超额发运，堵塞了通道，严重影响了铁路部门的正常作业，甚至被迫订装、限装。这既影响了运力，又增加了商品的残死损耗，在经济上是很不划算的。

(三)杂货装车要合理配载

过轨列车每列不能超过30辆，重载不能超过1000吨，每个车皮总重(车重+货重)不能超过72吨。如何最经济地利用车皮的容积和载重量，节省运费开支，尽量多装货物呢？这就要按商品的特点和运价的等级合理配载。铁路部门规定：国内段运费分为7个等级，从武汉到深圳，热水瓶属于5级，每车吨收费25.60元，草席包属于1级，每车吨收费11.70元；整车货按所装货物中运价最高者计算费率，按车皮标重收取运费。轻泡货占车容大，吨位利用不足，重货吨位大，但浪费车容。如能将轻、重货拼装一车，即将运价等级相同的轻泡货与重货合理配载，则既不空容，又不亏吨，少用了车皮，又节省了大量费用。配载时，切忌将数量多而运

价低的货物与少量运价高的货物拼装，如一个30吨的车皮装上草席包后还余少量空位，若单纯考虑不浪费车容，再装上几箱铁钉，则整车30吨均按3级收费，将大大增加费用。

(四)发货单位要及时、准确地寄发货运单证和起运电报

由于对港铁路运输涉及的单位多，发货单位、深圳外运、中旅社必须紧密配合，相互衔接一致，才能使列车顺利过轨接卸。单证是深圳外运和中旅社接受委托、组织运输的依据，起运电报则是通知深圳外运和中旅社作接车准备的准确预报。深圳车站每天要进行8~9趟过轨作业，中间间隔时间很短，各单位能否衔接一致，完全取决于发货单位的单证是否准确完整以及通知是否及时。否则，深圳外运不能及时通知中旅社接车，不能及时向铁路部门办理交接和过轨手续，不能及时报关和联检，势必造成扣车压站，影响出口任务的完成，还额外增加了租车费用。租车费从车到深圳起，直到从香港回空到深圳止，每车吨每天收费0.80元，压站照样收费。一个50吨的车皮，压站一天，发货部门就要多付40元的租车费。到目前为止，无证发车或单证不全、电文内容不明的情况仍时有发生，增加了深圳有关部门的困难，影响了运力、多花了费用，在今后的工作中是要切实注意改进的。

(五)支线发运要争取挂上快运货物列车

三趟快车的运行，对做好供港运输工作起了重要作用。目前，干线各发货点发运均能挂上快车，但支线发运，有时就没有挂上，有些单位发运的供港活猪在途时间长达半月之久，商品损失严重，押运员在运输途中的生活也难以解决。因此，各发货点要了解运行方案的具体内容，和铁路部门紧密配合，做到车货衔接，环环相扣，争取挂上快车，保质保量地完成出口任务。