

上海集装箱运输为何发展迟缓 及几点建议

顾奕镇

集装箱运输作为一种先进的成组化的运输方式,是生产技术不断革新应用于实践的结果。它具有提高港口吞吐能力,加速船舶周转,提高货运质量,减少货损货差,节约包装、运杂费用以及简化手续,便利货运等优点,因此在世界运输业中被广泛采用。以1986年为例,世界第一大港鹿特丹集装箱吞吐量达2,939,000 TEU(标准箱),其次是香港与高雄港,分别为2,774,025 TEU和2,482,468 TEU。同年上海港仅吞吐203,858 TEU,相比之下,差距很大,与号称世界大港之一的上海美名很不相称。

一、主要原因

为了加快发展我国集装箱运输,1983年4月国家经委、计委曾会同有关部门对我国集装箱运输的现状和存在的主要问题作了调查,经反复讨论后制定了《关于发展我国集装箱运输若干问题的规定》,分发各有关单位,要求结合各地具体情况予以贯彻。规定中首先强调我国集装箱运输,应先满足外贸进出口货物运输的需要;优先发展国际海运集装箱,并积极发展我国自有船队运输,增开国际集装箱航线,逐步扩大按集装箱运输条款办理运输的比重。近几年来,国内各海港集装箱吞吐量在各方面努力下有所增长,上海亦不例外,但发展速度是不够理想的,原因也是多方面的。现就了解所及,择其主要者作一些分析。

(一) 集装箱运杂费率规定不尽合理

在国际航运界,集装箱运杂费率较普通件杂货费率水平平均约低5~10%,所以货主乐于采用集装箱运输方式。但我国内情况却相反。一般除少数航线订有包箱费率外,通常是在普通件杂货费率的基础上另加一定的百分比,应用在集装箱支线船和美国、日本、香港等航线上。而其他杂费如装箱、拆箱、搬运集装箱等费用也高于一般件杂货。由于运杂费率规定不尽合理,使货主望而却步,不愿采用集装箱运输方式,或者大量适箱货运往香港、日本等地再装箱转运欧、美各港。仍以1986年为例,上海港中美线经日本神户港中转的即有32,000 TEU,中欧线经香港中转的也有18,000 TEU,即为有力证明。

效进行仲裁。新《仲裁规则》对此未作规定,似可参照现行国际惯例加以补充。

通过三十多年来的努力 and 实践,我国常设仲裁机构已取得了丰富的经验,并以态度公正赢得了一些中外商业界人士的信赖。现在通过

修改又提供了一套符合国际惯例的仲裁规则,对外方当事人来说,还可以在仲裁员名单中选择其认可的中外籍人士担任其指定的仲裁员,这就为进一步开展国际商事仲裁业务奠定了良好的环境和条件。

（二）内地集运疏运条件不配套

外贸运输不仅要求做到安全、迅速、准确和节省,还要做到使货主方便。集装箱运输具有“门到门”的方便条件,符合外贸运输要求。但要做到这一点,需要内地集运疏运条件的配套和内地中转港的协作。近几年来,虽已新建和改建了大连、北京、天津、石家庄、唐山、廊坊、青岛和广州八个国际集装箱中转站,并初步形成了以沿海五大港为枢纽的集装箱运输网络,但仍远远不能适应我国集装箱运输发展的需要。以1987年为例,经公路承运的集装箱为138,349 TEU,仅占全国港口吞吐量的20%左右。集运疏运条件不配套,势必拖了集装箱运输加速发展的后腿。

（三）管理水平跟不上业务发展的需要

集装箱的管理是一个较复杂的问题。从集装箱的所有权分,有租箱公司的,有船公司自备的,也有少数是货主所有的。这些集装箱时刻处于运动之中,在世界上各条航线和港口、中转站、货主仓库之间流转。有的是实箱,有的是返回空箱,有的是完好箱,有的是已损坏待修箱。要随时掌握其动态,必须有先进的管理设备和人员操作才行。例如,日本邮船公司对集装箱的管理,采用电脑系统,在该公司营业部设一个中央控制中心(CCC-Central Control Center),下属各地区控制中心(RCC-Regional Control Center),如东京、横滨、神户、旧金山和洛杉矶地区控制中心;地区控制中心下尚有地方控制中心(LCC-Local Control Center),一环扣一环,密切衔接,随时可掌握集装箱的动态。反观我上海港,自1978年9月第一条国际集装箱运输班轮通航起,已经历了十个年头,航线已有至澳大利亚、新西兰、日本、美国、波斯湾、欧洲、东南亚和香港等数条,但至今仍缺乏一套严格的管理集装箱的制度,船、港、站之间交接不使用“设备交接单”,造成箱子下落不明或有去无回,有的单位甚至把箱子移作他用,国外的空箱也不能及时返回,结果出口时供箱不足,阻碍集装箱运输的发展。更不可理解的同属中国远洋运输公司的下属分公司之间的空箱也不能做到互相调剂通用,例如,上海远洋分公司要在北京装出口货,当地有广州远洋分公司的空箱,因不能互调,而必须把天津所存上海远洋分公司的空箱运至北京备用。

（四）各方面配合不够协调

计委、经委“规定”中对适箱货提出交电、仪器、小型机械、玻璃瓷器、工艺品、印刷品及纸张、医药、烟酒食品、日用品、化工品、针纺织品和小五金等十二个品类,要求创造条件,积极采用集装箱运输。而国际市场上对适箱货大都采用FRC (Free carrier 货交承运人价)、DCP (Freight or carriage paid to 运费付至……价)和CIP(Freight or carriage and insurance paid to 运保费付至……价)等价格术语,以集装箱方式运输,而我们习惯于沿用FOB、CIF 和 C&F 等价格术语,远远不能适应集装箱运输发展的要求,交通运输部门对此也颇有意见。究其原因,这与宣传不够和集装箱运杂费率不尽合理,采用集装箱运输支出运杂费反而比采用普通件杂费运输方式增加有关。

二、几点建议

针对上述问题,为了发展集装箱运输,使上海迅速赶上世界港口先进行列,提出几点建议,供有关部门研究参考。

(一) 改善体制，统一领导

集装箱运输，特别是国际间的集装箱运输或国际多式联运，牵涉到国内外产供运销，货航港站、商检海关、动植物检疫等各个部门和环节，要使集装箱运输发挥其优越性，取得最大的经济效益，各部门、环节之间必须从整体出发，协调一致，组成一个有机的整体网络。目前，中央经委、计委虽已开始抓这一工作，但由于我国远洋、内河、公路、铁路集装箱运输往往自成体系，在联运工作中缺乏内在联系，特别在牵涉到本单位利益时更为显著，这就不利于集装箱联运的发展，发挥其“门到门”运输的优越性。因此，建议能在中央经委、计委进行宏观管理的基础上，成立一个全国性的集装箱联运领导机构，集中力量在调查研究现状后，制订我国集装箱运输发展的远景规划和近期发展目标；根据国家的有关方针政策，研究制订联运法规，报人大常委会批准，使对铁道、交通、民航、经贸、商业和物资等部门均有一定的约束力；组织协调各有关部门的发展，克服各自为政、甚至互相埋怨的不正常现象。

(二) 加强横向联系，共同协调发展

集装箱运输涉及面广，从集装箱的生产制造，到装箱、拆箱、收发、交接、堆存、保管、捣载、修理、租箱、还箱、运箱、清洗、熏蒸、衡量、航线开辟、商检、海关验放等等具体环节，要组成一个有机的整体网络，必须加强横向联系，互相协调配合。以集装箱汽车运输为例，过去交通、经贸部门均各自掌握一部分车辆，互不协调，有的车辆被限制在港区内使用，不能充分发挥其运力效能，后来联合组成国际集装箱联合运输公司，对车辆统一调配，利润共同分享，情况大有好转。据了解，日本邮船公司等大航运企业除经营海运业务外，通过自营、合营方式，成立了120家货运代理、仓储和陆运企业。近几年来又向全日本航运货运公司投资合营，成立了15家公司，以无船承运人(NVOCC)的身份开展揽货业务，共同协调发展。在我国最大的港口上海，要发展集装箱联运业务，除在上海加强横向联系外，还可搞一些港际联系或联合，如已建立的上海港与江苏无锡联合组织的中转站和驳船队，以及黄埔港与外贸运输公司、外轮代理公司和香港组织的联营公司，都能取得较好社会和经济效益。问题是这种联合组织还不够多，还应该多多发展和建立。至于执行货运监管职能的海关和执行品质管理职能的商品检验局，则可从简化手续、方便货运方面促进集装箱运输发展。如上海海关对条件较完备的出口公司仓库，可凭集装箱装箱单进行验放，就是一个可行的好办法。

(三) 建立制度，加强集装箱的管理

集装箱处于不断流转的过程之中，其运动轨迹遍及国内外货主仓库、运输工具、内地中转站、港口码头堆场、铁路车站之间。要时刻掌握其动态，除需配备先进的设备外，还要建立一系列的制度。例如，租箱要订立租箱协议，集装箱交接要有“设备交接单”的手续；在中国远洋运输公司各分支机构之间，集装箱应可调剂使用，支付租金；对轮船公司所有的集装箱，应由轮船公司委托的港口代理人—外轮代理公司负责管理；箱子用毕后，空箱返回也要有制度，必要时可预付一定押金，超期返回要支付罚款；集装箱损坏，要明确责任，负责修复。最近成立的沪港合资的上海海富国际集装箱租赁综合服务有限公司是我国第一家集装箱租赁专业公司，这对开拓上海港国际集装箱租赁市场和促进集装箱运输的发展，当可提供一些有效服务。

(四) 整顿集装箱运杂费率

运输费率的合理制定可引导运输方式的发展方向。目前由于集装箱运杂费率较普通件杂货费

率为高,所以货主为节省支出,不乐于采用集装箱运输方式。要扭转这一现象,就要理顺两者间的关系。至少要做到两者费率相等或使集装箱费率稍低一些,这才能起促进作用。据交通部门反映,我国内港口各项费率低于国外港口费率水平。从国家整体利益考虑,似应适当调高至国外港口同等水平或略低于国外港口水平。但我国目前尚处于社会主义初级阶段,仍处于低收入和低消费状况,若内外贸采用同一费率,则国内货主和消费者较难负担,解决这一矛盾,是否可以对付费的国内单位给予优惠待遇,以兼顾运输部门和货主、消费者的双方利益。

(五) 加强宣传,逐步增加使用集装箱运输条款比重

集装箱运输方式发展不过才三、四十年,由于过去宣传不够,尚未能做到家喻户晓。因此,要加强宣传,使大家深感这种运输方式的优越性而乐于采用,在对外成交时,可多采用 FRC、DCP 和 CIP 价格术语以代替过去习惯使用的 FOB、C&F 和 CIF 等术语,以配合集装箱运输的发展。在运杂费率调整合理的前提条件下,当是可以实现的。

(六) 逐步完善国内集疏运运输网络

要充分体现集装箱运输“门到门”的优越性,必须有国内出口货物集中港口和进口货物从港口疏远的运输网络予以配套。在目前国家财力有限的前提下,可先在开展国际集装箱运输的海港和河港建立集装箱中转站,然后再扩展至港口腹地接近生产或消费地的铁路、公路、水路的枢纽城市,建立为进出口贸易服务的中转站,逐步建立起完善的集疏运运输网络。

采取一系列的措施,克服一些目前存在的不正常现象,在强有力的领导之下,各单位密切配合,协同一致,则集装箱运输的加快发展,是指日可待的。

(上接第 34 页)

国外运公司虽未参加“世界发货及代理人协会”,但它作为多式联运经营人(CTO)和信誉卓著的运输公司办理这项业务,签发自制联运单据,在几年实践中,已赢得了中外广大委托人的信任,联运提单已为他们所接受,成为买卖双方办理结汇的主要单据之一和投保的单证之一。目前,我国已经采用铁/铁、铁/海线运输。铁/铁线是从我国内地各站至满洲里,进入苏联境内后经苏联铁路到其西部边境站,再转铁路运至欧洲或伊朗。铁/海线是进入苏联后,经铁路运至苏联波罗的海各港(列宁格勒、塔林、里加)或黑海港口(日丹诺夫、依利切夫斯克),转海运至欧洲诸主要港口,也可以经蒙古

到苏联后运达欧洲各地或伊朗。由于蒙古铁路运费较多,收、发货人尚未广为接受,所以经蒙古一线没有使用。当然,我国使用西伯利亚大陆桥运输程度,不仅要考虑到货时间,主要取决于运费因素。近几年来,因苏联全苏过境运输公司和国际集装箱运输公司不断提高运价,加上欧洲一些国家外贸不景气及海运价稳定,过境苏联集装箱货运受到较大影响。不管情况如何变化,这仍是我国外贸可以很好利用的一种运输方式。随着经贸事业的迅速发展,如何充分利用陆桥运输优势,尽快积极地开办小陆桥运输业务,完善管理机制,为我所用,为我服务也是一个新课题。