



中国铁路集装箱运输

ZHONGGUO TIELU JIZHUANGXIANG YUNSHU

郭文超 编著 



中国铁道出版社
CHINA RAILWAY PUBLISHING HOUSE

基金资助出版

中国铁路集装箱运输

郭文超 编著

中国铁道出版社

2014年·北京

内 容 简 介

本书收集整理了大量珍贵的历史资料,对中国铁路集装箱运输从创立到发展直至步入新时期的各个阶段进行了详细的介绍及研究;并介绍了世界主要国家的铁路集装箱发展,帮助读者从纵向和横向不同维度更好地了解中国铁路集装箱运输,了解世界主要国家集装箱发展的不同特点。在大量深入细致研究的基础上,作者对中国铁路集装箱未来发展提出了战略思考,可供铁路集装箱运输发展参考借鉴。书中提供了中国铁路集装箱运输多年的统计资料,具有宝贵的史料价值,可供集装箱研究人员参考。

本书可作为铁路集装箱从业人员的培训用书,也可作为大专院校相关专业教材使用,更是研究中国铁路集装箱发展的必备资料。

图书在版编目(CIP)数据

中国铁路集装箱运输/郭文超编著. —北京:

中国铁道出版社, 2014. 11

ISBN 978-7-113-18889-4

I. ①中… II. ①郭… III. ①铁路运输—集装箱运输
—运输经济—经济史—中国 IV. ①F532.9

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2014)第 146757 号

书 名:中国铁路集装箱运输

作 者:郭文超 编著

策 划:熊安春

责任编辑:聂宏伟 杨 哲 编辑部电话:010-51873024

编辑助理:李慧君

封面设计:郑春鹏

责任校对:龚长江

责任印制:陆 宁 高春晓

出版发行:中国铁道出版社(100054,北京市西城区右安门西街8号)

网 址:<http://www.tdpress.com>

印 刷:中煤涿州制图印刷厂北京分厂

版 次:2014年11月第1版 2014年11月第1次印刷

开 本:787 mm×1 092 mm 1/16 印张:15.75 字数:299 千

书 号:ISBN 978-7-113-18889-4

定 价:66.00 元

版权所有 侵权必究

凡购买铁道版图书,如有印制质量问题,请与本社读者服务部联系调换。电话:(010)51873174(发行部)

打击盗版举报电话:市电(010)51873659,路电(021)73659,传真(010)63549480

序

集装箱是人类社会的伟大创造之一。铁路集装箱运输改变了铁路货物运输方式,对促进铁路现代物流的发展发挥了重要作用。近六十年来,中国铁路集装箱运输从无到有、从弱到强,走出了一条具有中国铁路特色的发展之路。

郭文超同志编写的《中国铁路集装箱运输》一书,搜集整理了大量的资料和数据,总结回顾发展历程,客观分析存在问题,学习介绍国际经验,实事求是战略思考,是中国铁路集装箱运输的一本难得的专著。

郭文超同志自 1975 年在铁道部运输局工作时起,就参与了集装箱有关工作。1983 年至 2005 年,一直从事铁路集装箱运输管理工作,曾担任铁道部运输局集装箱处副处长、处长,中铁集装箱运输中心总经理,中铁集装箱运输公司党委书记等职务,对集装箱运输有着全面深刻的了解。2007 年至 2011 年在铁道部咨询调研组工作期间,又对集装箱工作做了多次调研。他对中国铁路集装箱事业倾注了满腔热情,贡献了毕生精力。本书提供的资料全面系统详实准确,提出的意见建议也值得从业者或研究人员参考。

傅连义

前 言

集装箱作为装载货物的特殊容器,具有标准规格尺寸和便于拴固、吊装的特殊装置,可经过一种或几种交通工具衔接联运,既保证了货物运输安全,又提高了作业效率。集装箱运输作为货物运输的一种先进运输方式,在货运领域引发了一场革命,现在已风靡世界。

集装箱有大、中、小之分。发展前期箱型较杂,各国对大、中、小型的称呼也各不相同。按照现在国际标准及业内的普遍认知分类:大型箱应为20英尺及以上箱型,主要有20、40英尺箱,欧洲的30英尺箱越来越少,美洲的45、48、53、57英尺等超长大型箱有发展趋势;中型箱应为五吨及20英尺以下箱型,主要有五吨箱、十吨箱;小型箱应是小于五吨的箱型,主要有一吨箱、三吨箱。随着世界经济的发展和技术进步,中小型箱逐步淘汰,集装箱型不断向标准化、大型化方向发展。

集装箱有通用和专用之分。通用箱主要装运件杂类普通货物,历史发展过程中使用的中、小型箱及现在大量使用的20、40英尺箱,大部分属通用箱类。由于通用类货物交易数量大,运输范围广,所以通用箱在集装箱运输中的主体地位是不可改变的。专用箱主要装运有特殊性质要求及外形特殊的货物。历年来先后发展的冷藏箱、危险品箱、台架箱及近年来中国铁路生产的散货箱、汽车箱等箱型都属于专用箱类。随着商品生产分工的细化及特殊要求货物的增多,专用箱呈发展趋势。

中国铁路自1955年开展集装箱运输,至2014年已有59年了。从乙未年到甲午年,近一甲子的时段内,经历了艰苦创业、专业管理、中心发展、公司化运作4个阶段。集装箱箱型由小到大,集装箱箱类由少到多,集装箱运量不断增加,集装箱管理逐步加强。回顾半个多世

纪以来的发展历程,艰难曲折、令人深思。翻阅一段段历史资料,有喜有忧,回味无穷。回忆一个个历史镜头,心潮澎湃,令人向往。展望未来,充满活力,前景广阔。这对长期从事铁路集装箱运输事业的人们来说,确实感到付出有价值,工作有意义。相信随着中国经济的崛起,铁路集装箱运输必获重大突破,必将以崭新的姿态立足于世界铁路排头。

编 者

2014 年 8 月

目 录

第一章 创业奠基,探索前进	1
第一节 铁路集装箱运输的创立	1
第二节 推动铁路集装箱运输的发展	5
第三节 铁路集装箱运输管理机构的变迁	6
第四节 维护和探索铁路集装箱运输	7
第五节 集装箱的顽强生命力	11
第二章 艰苦奋斗,夯实基础	14
第一节 建立铁路集装箱运输的专职机构	14
第二节 加强集装箱运输管理与制度建设	17
第三节 扩充集装箱箱源并强化修理	23
第四节 改革铁路集装箱运输价格	31
第五节 建设集装箱运输的配套设施	35
第六节 开展集装箱联营联运	39
第七节 实施扶持政策促进集装箱运输	44
第八节 集装箱与集装化	52
第三章 开拓创新,加快发展	58
第一节 建立全国铁路集装箱运输经营管理体系	58
第二节 推动集装箱国际联运和内陆港建设	66
第三节 发展大型集装箱	72
第四节 实施集装箱运输一口价	74
第五节 发展专用集装箱	77
第六节 建立集装箱信息管理系统	81
第七节 集装箱与篷布	84
第八节 开展多元化经营	85
第九节 辉煌的发展阶段	88

第四章 公司化运作,步入新时期	100
第一节 成立集装箱运输公司	100
第二节 建立集装箱中心站	103
第三节 改革集装箱经营模式	106
第四节 大力发展国际集装箱运输	112
第五节 转变经营机制	113
第六节 新的发展时期	116
第五章 国外铁路集装箱运输	124
第一节 北美洲铁路集装箱运输	125
第二节 欧洲铁路集装箱运输	138
第三节 亚洲铁路集装箱运输	149
第四节 南美、澳洲和非洲铁路集装箱运输	158
第五节 世界铁路集装箱运输分析	161
第六章 中国铁路国际集装箱运输	164
第一节 海上国际集装箱运输	164
第二节 中国铁路国际集装箱运输的形式及特点	168
第三节 集装箱国际铁路联运及大陆桥运输	169
第四节 集装箱海铁联运	176
第五节 加快国际集装箱运输发展步伐	182
第七章 中国铁路集装箱运输发展战略思考	184
第一节 铁路集装箱运输市场及问题分析	184
第二节 研究、提升硬件水平及办理能力	190
第三节 重点拓展国际集装箱运输	194
第四节 完善和改进集装箱运输组织、管理方法	198
第五节 进一步深化铁路集装箱体制、机制改革	200
附 录	203
编 后 记	241

第一章

创业奠基,探索前进

1955—1977 年是中国铁路集装箱运输的创业和探索时期,期间历经了创立、发展、停滞、探索等不同阶段。

第一节 铁路集装箱运输的创立

20 世纪初期,首先由欧美发明、制造集装箱并在铁路上使用,当时集装箱运输范围、规模较小。20 世纪 40 年代,苏联及东欧等国铁路开办集装箱运输,当时运送的是容积为 4.93 m^3 的小型箱,平均载重量 $1.3 \sim 1.5 \text{ t}$,使用敞车装运。20 世纪 50 年代初期,东欧铁路集装箱模式对中国铁路产生了影响。

中国铁路集装箱运输起源于 20 世纪 50 年代,是世界上较早发展集装箱的国家之一。1954 年铁道部开始研究运送小型箱,并交由沈阳十九厂试制。该集装箱总重 2.5 t (后增载为 3 t 后,史称三吨箱),外形尺寸根据当时的 30 t 砂石车设计,长 $\times$ 宽 $\times$ 高为 $2\,000 \text{ mm} \times 1\,250 \text{ mm} \times 2\,450 \text{ mm}$,容积 4.93 m^3 (容积与苏联同),采用铁木合制结构,自重 625 kg ,使用平车或敞车装运, 30 t 车每车可装 8 箱。此后,铁道部商务局于 1954 年 11 月发布商营[1954]字第 1323 号函《集装箱运送货物规则》、《集装箱业务处理细则》、《集装箱技术检查及修理规则》和《集装箱管理及运用办法》草案,为铁路正式试办集装箱运输做好了准备工作。

1955 年 1 月 10 日,铁道部副部长武竞天签发铁商营武[1955]字第 15 号令《关于试办集装箱运送货物业务的指示》(以下简称《指示》)(图 1-1),指示确定:

(1)所有集装箱由沈阳十九厂所制。

(2)集装箱为流动性的运输设备,定为铁道部部属固定资产,各铁路管理局运输营业所共同运用。试办期间暂定保有箱数 141 个,哈尔滨(沈阳)铁路管理局 30 个,天津铁路管理局 40 个,上海铁路管理局 71 个。

(3)运送条件和办事手续,在所有规章未正式公布前,除本命令规定者外暂按商务局[1954]字第 1323 号函所发的 4 个规定草案办理。

(4)若发货人在发货日不能凑足一车集装箱时,由营业所组织同一到站的零担货物装箱运送。

(5)试办期间,发货人不及备置施封用具和铅弹时,得根据发货人委托由营业所代施铅封,并向发货人核收费用。

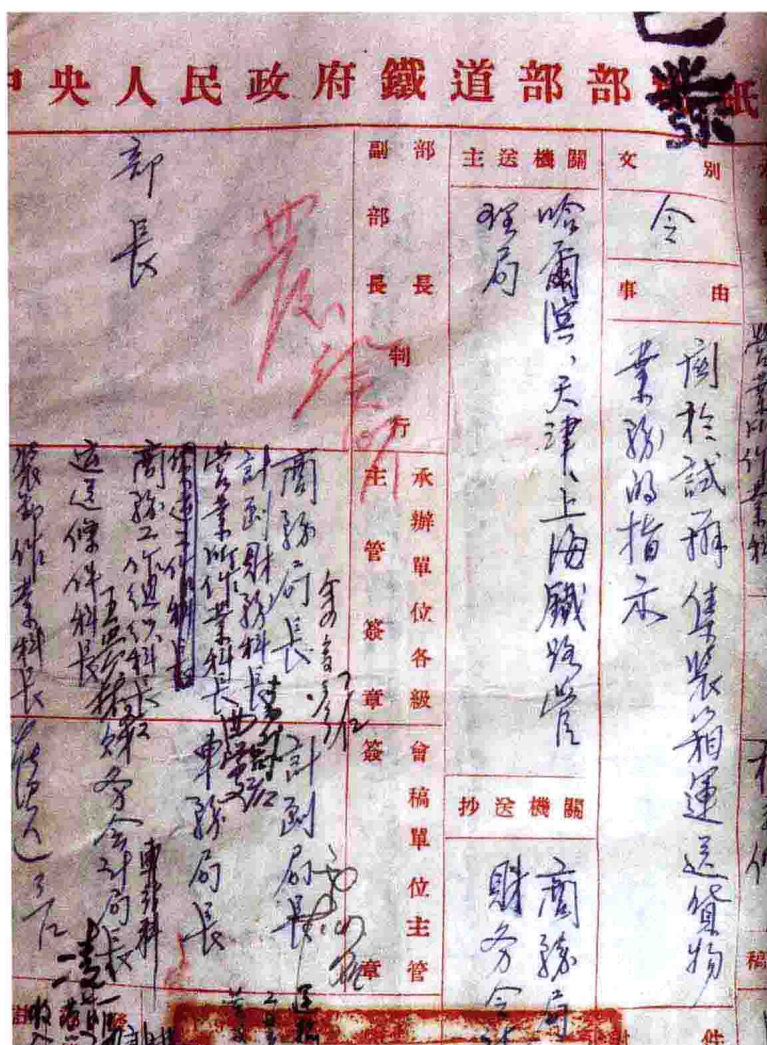


图 1-1 1955 年铁道部第 15 号令

(6)费用:

①运费按所装货物等级的整车运价计算,每箱核收 2.5 t 的运费。同一箱内装运不同的货物时,按其中最高的等级核收。

②集装箱使用费按箱核收。每箱款额 1 500 km 以内 42 000 元(相当于货币改革后的 4.2 元),1 501~4 000 km 及以上,分为 14 档分别加收费用。4 000 km 及以上时,使用费为 285 000 元(相当于货币改革后的 28.5 元)。

③营业所经办的手续费,发送或到达每箱分别向发货人或收货人收 15 000 元(相当于货币改革后的 1.5 元)。

④使用铁路起重机装卸货车、卡车或其他装卸作业时,按另定的费率,分别核收各项应有的费用。

⑤下列各项,每箱按 30 t 货车所定份额的 1/8 向货主核收或支付货主:

甲——未完成运输计划罚款。

乙——集装箱变更罚款。

丙——集装箱延期罚款和提前卸空奖金。

⑥代替收货人清扫集装箱的费用,由管理局另定的费率核收,并加收两倍款额的罚款。

⑦集装箱运费及杂费和罚款为铁路运营收入,按规定办法解缴。第②至第⑥项所定费用,均为营业所的收入或支出。

(7)集装箱回空装运零担货物,按零担货物承运交付、核收费用。回送空箱的装卸费,由主管分局商务费内支付。

集装箱的基本折旧和大修费,比照部属货车由使用营业所按期在营业支出内列支。

《指示》要求各铁路管理局局长应速布置所属商务、车务处长,有关分局长和站所长等,确定各该地集装箱办理站、起重机及有关手续、联系制度。于1955年2月20日以前报部备查,并定于1955年3月11日在沈阳、天津、上海三地区相互间试办集装箱运送货物业务。

《指示》还要求各铁路管理局立即开展使用集装箱运送货物对国家经济的好处的宣传。对货主:可大量节省运输包装工料费用,进一步保障货物完整和安全,减少损失,集零为整运输迅速并节省运费以降低货物成本。对铁路:简化货运手续,减少商务事故,促进装卸机械化,缩短货车停留时间,节省棚车及仓库,扩大平车装载范围,进一步提高铁路运输能力。

研究《指示》不难发现:一是铁路内部行动高度一致。从15号令签署和会签的部门、领导之多,足见铁道部对集装箱运输的认知和重视程度之高。二是其运作机制与40年后中铁集装箱运输中心有惊人的相似之处,均注重国情和铁路的实际情况。三是集装箱所装货物主要针对高档、易损品类,并不限是零担货物还是整车货物,新开办的集装箱运输实际上是按新的货物运输方式来对待的。四是充分考虑货主利益,尽量与市场接轨。《指示》对今天发展铁路集装箱运输仍有借鉴意义。

为迅速落实《指示》精神,1955年2月14~15日,铁道部在北京召集有关铁路管理局会议,听取各局汇报集装箱准备工作情况。会上各局反映:准备工作基本到位,但各大国营货主认为集装箱运费按2.5 t计收,比同等量零担货物收费较高。通过对集装箱、零担运输产生的运费、使用费、装卸费、手续费综合比较,认为每箱按2 t计较为合理。另装卸费应略低于同等量笨重货物装卸费。

1955年3月1日,铁道部副部长吕正操签发铁商营吕〔1955〕第67号令《公布集装箱运送货物业务办理站名》,如图1-2所示。公布的集装箱办理站:发送和到达站为沈阳站、天津站、上海站;中转为天津站。要求自1955年3月11日起开办业务。

1955年3月3日,铁道部副部长吕正操又签发铁商营吕〔1955〕第59号《改正集装箱货物运输核收办法并制定集装箱装卸费率》特急电报,决定每箱运费由2.5 t改为2 t核收;装卸费率为每一装或卸,3.5元,空箱1.75元,如图1-3所示。

铁道部〔1955〕第67号令和59号急电是试办集装箱运输的最早规定之一,同15号令一起构建了铁路集装箱运输管理的基本框架。“两令一电”开启了中国铁路集装箱运输的新纪元,为今后铁路集装箱运输的发展指明了前进方向,勾画了基本模式,奠定了发展基础。

图 1-2 1955 年铁道部第 67 号令

图 1-3 1955 年铁道部第 59 号电报

第二节 推动铁路集装箱运输的发展

自1955年试办集装箱运输开始至1958年3年多时间里,铁路集装箱办理站不断增加,集装箱保有量不断扩充,集装箱运量也迅速增长。

一、投资购置三吨箱,增设办理站

1957年11月,在铁道部发布的〔1957〕字第370号《关于追加集装箱投资150千元》文件中提出:“兹批准追加集装箱投资150千元,如尚不敷,得与篷布投资调剂使用。原报年度基建计划仍不变动,希遵照执行。”1958年12月9日,根据运输总局集装箱跃进计划,新造三吨箱从1800个追加到3000个的要求,铁道部副部长武竞天签发铁计建武〔1958〕字第239号《批准追加1958年购置篷布、集装箱投资》文件,文件提出:“你局1958年基建计划购置货车篷布、集装箱,共需资金8995千元。由于集装箱数量增加到3000个,较原批准计划超出2545千元。同意追加今年投资。”三吨箱当年实际生产2970个。在当时铁路基建投资比较紧张的条件下,铁道部仍加大投资,购置集装箱及有关设备,扩展集装箱运输业务。据统计,到1958年底,铁路集装箱保有量从开始的141个迅速增加至5971个。集装箱办理站从开始的3局3站迅速增加到10局20站。

二、规范铁路集装箱运输管理

1958年1月和3月,铁道部货运局连续发布〔1958〕第40号《布置1958年度集装箱运输计划和有关指标》及〔1958〕第108号《规定集装箱直达和中转范围》的文件。要求各铁路局对集装箱加强运用的监督和指导;有计划地组织直达箱数;加强运、货、装、搬协作;大力宣传、协助货主开展简化货物包装;大力开展集装箱接取送达业务。

各局、各站立即行动,积极组织货源,安排箱运计划和中转组织工作,铁路集装箱运输从试运逐步转向正规。特别是广州、上海两营业所,集装箱管理工作尤为突出,沈阳营业所主动帮货主简化货物运输包装,在全路起到了很好的带头作用。

三、铁路集装箱运输业务蓬勃开展

1958年3月,在铁道部发布的〔1958〕212号《1957年度集装箱运用总结》中指出,至1957年底,集装箱运输业务办理铁路局从哈尔滨、天津、上海3个发展到齐齐哈尔、哈尔滨、牡丹江、沈阳、北京、济南、太原、郑州、上海、广州10个。其中扣除体制变化因素,净增了4个局。集装箱办理站从3个增加至20个,办理范围扩展至全国大部分地区。1957年装箱数达151495箱,装运货物275074t,分别比上年增长113%和106%。1957年接取送达箱数为13445箱,占装箱数的4.4%;集装箱周转时间6.5天,比上年缩短0.56天;集装箱空率116%比上年增加4.2%。

铁道部要求各局在全路正在开展的比先进、赶先进、多快好省的生产大跃进活动中,集装箱运输也要来个大跃进。一是提高运输质量,加强成组直达比重。二是大力开展简化货物包装工作。三是大力组织回空利用,提高运输质量,加强成组直达比重。四是各站

应修建正式集装箱场地。铁道部要求各局有关领导要加强集装箱的领导和监督,快速发展集装箱运输及接取送达工作,积极组织回空利用。

在铁道部货运局发布的货管〔1958〕第 40 号《布置 1958 年度集装箱运输计划和有关指标》及货管〔1958〕第 108 号《规定集装箱直达和中转范围》文件中,下达了各局的集装箱停留时间、中转时间、直达箱数、接送箱数等运用指标,规定了齐齐哈尔、八区、牡丹江、长春、沈阳、大连东、天津、广安门、石家庄、济南、青岛、太原北、郑州东、汉口、西安西、上海东、南京、南星桥、广州南、长沙北站各自的中转站及中转范围,并对各站一站直达、二站直达中转条件及箱数计算等做出了详细规定。

在集装箱开办的几年里,铁道部给予高度重视,连续几次召开会议,发布文件,指导全路集装箱运输工作。各有关铁路局积极支持,在运输上给予关照。商务局运输营业所,组织各站营业所,积极到厂家组织货源,安排门到门运输和集装箱的修造工作。并利用货场内履带吊或简易的行吊等机械装卸集装箱,不断扩大接卸能力。铁路集装箱运输一开始就出现了蓬勃发展的势头。据统计,1958 年铁路集装箱运量完成 55 万 t,比 1957 年增长 91%。当时我国海运、水运、公路部门集装箱运输基本还是空白,铁路集装箱运输在全国运输业界是一枝独秀。铁路集装箱运输吹响了我国集装箱运输前进的号角。

第三节 铁路集装箱运输管理机构的变迁

1958 年初铁道部开始机构调整,部内司局由 35 个精简为 23 个,内部处室由原来的 30 处、206 科、44 室、10 组改变为 58 处、34 科、27 室、10 组,总定员由 2 876 人缩减为 1 707 人。其中,将商务、货运两局合并改称货运局,内设局长室、货运工作处、货运计划处、货运作业管理处、规章运价经济科 5 个部门,定员计 61 人。同年 9 月 26 日,又将车务、货运、旅客三局合并为运输总局。

铁路集装箱运输上级管理机构由最初的铁道部商务局合并到货运局,紧接着并入运输总局,后又分开。文革初、中期称过铁路运输组。1970 年 7 月~1975 年 1 月铁、交两部合并时期,称为交通部铁路运输局。1975 年铁道部恢复后,开始是运输局,1980 年成立货运局,1982 年又并入运输局。自 1982 年至今一直是运输局负责全路集装箱运输的管理工作。

在这一时期,铁路集装箱运输管理几经变化,取消了运输营业所。其实营业所也不是集装箱运输的专职机构,但是实际承担着集装箱的制造、修理、运输管理等具体业务。没有这个机构也就没有这个职能了。虽说运输局还有货管、装卸等部门继续管理着集装箱工作,但毕竟重点不再,再加上人力、精力有限,铁路集装箱运输出现滑坡、停滞是自然而然的事情了。

其实,真正影响集装箱发展的是文化大革命。文革期间,原铁道部部领导全部离职,大部分管理人员下放到农场、干校劳动。铁路集装箱运输管理逐步失控,集装箱运量逐年滑坡,直至停滞。集装箱运量变化情况见表 1-1、图 1-4。

表 1-1 1955—1977 年集装箱有关数量表

年 度	项 目	保有量(个)	办理站(个)	发送箱(箱)	发送吨(t)
1955		141	3	11 200	20 000
1956		1 000	16	71 125	133 531
1957		3 001	20	151 495	275 074
1958		5 971	20	302 700	550 000
1977		4 317	50	115 200	213 200

注:1. 集装箱保有量及发送箱数为三吨箱。

2. 1977 年集装箱保有量包括 7 539 个一吨箱和 302 个五吨箱,发送箱数一吨箱和五吨箱折合成了三吨箱统计,折合比例:1 个三吨箱=3 个一吨箱,1 个五吨箱=2 个三吨箱

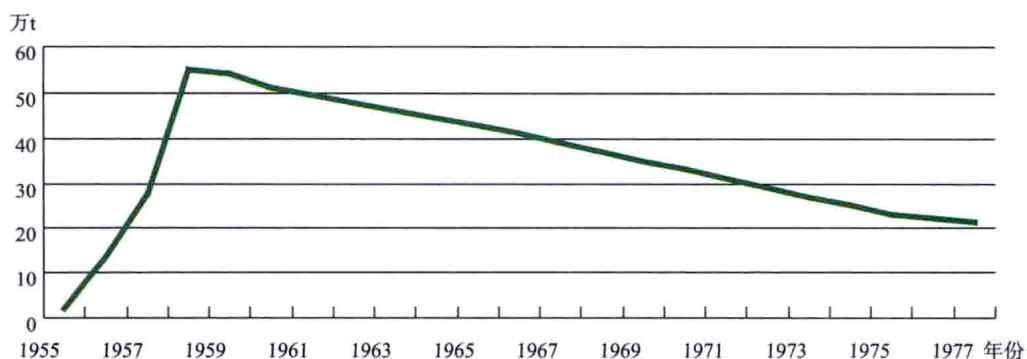


图 1-4 1955—1977 年集装箱运量变化趋势

第四节 维护和探索铁路集装箱运输

1958 年后,国民经济一度恶化,铁路集装箱运输也随之出现了失控。为维护集装箱运输工作,铁道部尽力解决集装箱工作中出现的问题。国民经济形势好转后,又开展国际铁路联运和新的箱型探索。这期间开展的主要工作如下。

一、注重铁路集装箱的检修工作

1959 年 2 月,在铁道部运输总局发布的运货〔1959〕第 30 号《布置 1959 年集装箱年检工作》文件中,分配哈尔滨、沈阳、北京、济南、郑州、武汉、上海、广州 8 个铁路局年修集装箱 4 000 个,并公布了检修号码。

1959 年 12 月 9 日,铁道部副部长刘建章签发铁运货刘〔1959〕3266 号《公布铁路集装箱检修办法、布置 1960 年检修任务》文件,主要内容共 18 条:确定了集装箱的大修、年检、维修三种修制;对集装箱的技术状态检查、修竣试验、验收及费用清算等做出了明确规定。文件同时布置了 1960 年齐齐哈尔、沈阳、北京、太原、郑州、武汉、济南、上海、广州、西安 10 个铁路局的 5 970 箱的检修任务。

随着铁路集装箱运输形势的逆转,1963 年 3 月,在铁道部发布的铁货装〔1963〕第

1258号《关于集装箱检修和封存工作的指示》中,调整集装箱和运用检修工作,决定封存1000个箱;减少检修任务,延长集装箱中修年限。

文革后期,根据铁路集装箱破损严重、管理失控等情况,1974年5月,交通部发布〔1974〕交铁运字1160号《关于安排1974年集装箱维修工作的通知》,要求各有关铁路局加强对现有集装箱的维修工作,计划安排哈尔滨、沈阳、北京、郑州、上海、广州、成都、南昌、兰州、呼和等15个铁路局共维修5200个,所需费用在运营站站务费中列支。至此,铁路集装箱资产又处于有序管理之中。

应该指出的是,自1959年后,三吨集装箱停产。由于失于管理,加之当时的起重设备也不配套,各站大都用履带吊等活动机械装卸集装箱,磕、砸、刮、碰较多,集装箱损坏严重。尽管铁道部三令五申,要求加强集装箱修理工作,但苦于无专职机构承担集装箱的扣、检、修、验业务,集装箱损坏程度一直没得到根本转变,正常使用的箱数越来越少,若不是1963年及时封存了1000个箱子,到1977年恐怕就无箱可用了。

二、加强铁路集装箱内部制度建设

进入20世纪60年代,随着专业管理的削弱,集装箱在运用及箱体质量等方面出现了不少问题。为维护集装箱运输的正常运转,1962年1月,在铁道部货运局发布的〔1962〕字第4号《关于集装箱运用工作的规定》中指出,“自55年以来,集装箱在简化作业手续、提高机械作业能力、节约包装等方面起到了积极作用。但近两年由于放松了组织工作,造成集装箱运用效率不高,破坏率增加。为建立和健全负责制度,特做规定”。规定共12条,主要:一是各局每月24日前将次月发送计划报部平衡批准;二是明确了回空箱、中转箱的装卸费财务列支科目;三是规定了到达预报制度;四是安排了集装箱接取送达、中转范围和年度检修工作。

1962年1月15日,铁道部副部长余光生签发铁货装余〔1962〕196号《制定集装箱使用及检修规则》(图1-5)。本文废除了原发商营〔1956〕字第285号《关于邮政包裹利用集装箱运送的规定》及〔1957〕字第36号、〔1958〕字第108号、〔1959〕字第252号、〔1959〕第3266号文。196号文共16条,主要内容:一是公布了集装箱办理站24个;二是国际铁路联运集装箱货物,按国际铁路联运规章办理;三是对集装箱的装运限制、计划提报、装卸作业、铅封标签、技术检查、修理检验及使用费、延期使用费等做出了更详细的规定。

1963年10月,在铁道部货运局发布的〔1963〕第282号《加强集装箱运输工作》文件中,对前两年放松集装箱的领导,运用效率下降的情况提出要求。一是各铁路局货运处、铁路分局货运科必须指定人员负责集装箱工作,恢复建立制度。二是各站长、货运主任应加强对集装箱工作的领导,解决存在问题。三是健全运输计划、货源组织、统计分析等制度。四是加强监督装卸工作,减少箱体破损。五是加强检修和验收工作。1963年10月,铁道部货运局、车辆局联合发布货装〔1963〕字第297号文,制定了集装箱修理标准,对集装箱的中修、年修、临修三种修制做出了新规定。

1974年后,国家开始重视集装箱运输工作。铁道部集装箱管理人员大部分已返部工作,铁路开始抓集装箱运输工作。交通部铁路运输局组织了由10个铁路局14个集装箱办理站相关人员参加的铁路集装箱运输发展座谈会。根据会议集中意见,1974年8月,交通部发〔1974〕交铁运字1846号《关于发展集装箱和组织对口运输方案的通知》中提出,

一是要遵照国务院领导同志关于“必须大量采用集装箱”的指示,发展新集装箱。发展集装箱要大搞群众运动,实行大、中、小并举的方针。一吨集装箱由铁路局制造,每个 800 元以下,费用由运营列支。五吨集装箱由交通部统一制造,在全国通用。二是组织好现有(三吨箱)集装箱的对口运输。对口运输方案发站定为滨江、长春、沈阳、大连东、天津南、广安门、石家庄、太原东、郑州东、江岸、广州南、真如、西安西、成都东 14 个。并定有本站集装箱保有量,指定到站和装车间隔日期。三是开展门对门运输。四是各局要加强对集装箱的领导,要有专人负责调度、管理和运用组织工作。

中华人民共和国铁道部发文稿纸

签发: 156 1962.12.29 部长 李斯

核阅: 156 1962.12.29 部长 李斯

主送单位: 铁道部

抄送单位: 铁道部

会签: 铁道部 156 1962.12.29 铁道部 156 1962.12.29

事由: 156 1962.12.29 铁道部 156 1962.12.29

发送机关: 铁道部 156 1962.12.29

抄: 铁道部 156 1962.12.29

附件: 铁道部 156 1962.12.29

打字: 铁道部 156 1962.12.29

发文: 铁道部 156 1962.12.29

图 1-5 1962 年铁道部第 196 号文件

随着新研制的一吨箱和五吨箱的问世,1977 年铁道部发铁运字 329 号《一吨集装箱和托盘运输组织管理暂行办法》和铁运字 1034 号《关于五吨集装箱分配方案和运用要求的通知》,要求各铁路局重视新生产的一吨、五吨集装箱的运输工作。

1959 年至 1977 年,有关铁路局、铁路分局和车站,认真贯彻铁道部各项指示精神,为维护 and 强化集装箱运输工作做出了很大的努力。但是,受宏观形势的影响,特别是随着专业管理力量的减弱,管理责任的放松,各项管理制度很难落到实处,铁路集装箱运输仍处于放任自流的状态。