

中国集装箱运输发展

国家经济贸易委员会组织编写

主 编 王海平

副主编 梁一如 刘秉镰 陈锁祥

人民交通出版社

中国集装箱运输发展

Zhongguo Jizhuangxiang Yunshu Fazhan

国家经济贸易委员会组织编写

王海平 主 编
梁一如 刘秉镰 陈锁祥 副主编

人民交通出版社

内 容 提 要

本书详尽地介绍了我国建国以来,尤其是从 1973 年开始国际海上集装箱运输近 30 年来,集装箱运输发展历程和辉煌业绩,展望了新世纪中国集装箱运输发展前景。涉及港口、远洋、沿海、内河、公路、铁路、航空等与集装箱运输密切相关的各个方面,包括发展历程、重大事件、现状分析、政策法规、发展战略、前景展望等内容,集综合性、史料性、实用性、前瞻性于一体。本书在国家经济贸易委员会主持下,天津港务局、交通部水运科学研究所、交通部科学研究院、南开大学、中国航海学会集装箱运输专业委员会等单位组织国内集装箱运输方面的著名专家、学者共同编写完成。

本书内容丰富、资料翔实,是我国集装箱运输业的重要文献材料,可作为交通运输行业管理部门和企、事业单位业务人员的重要参考资料,也可作为其他相关行业的科研、设计和业务人员,以及大专院校师生的参考读物。

图书在版编目 (CIP) 数据

中国集装箱运输发展 / 《中国集装箱运输发展》编委会编. —北京: 人民交通出版社, 2002. 12
ISBN 7-114-04478-X

I. 中... II. 中... III. 集装箱运输—发展—概况
—中国 IV. U169.1

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2002) 第 098513 号
京工商广临字 20030007 号

中国集装箱运输发展

国家经济贸易委员会组织编写

王海平 主 编

梁一如 刘秉镰 陈锁祥 副主编

正文设计: 孙立宁 责任校对: 戴瑞萍 责任印制: 杨柏力

人民交通出版社出版发行

(100013 北京和平里东街 10 号 010-64202891)

各地新华书店经销

北京鑫正大印刷有限公司印刷

开本: 880×1230 1/16 印张: 27.5 字数: 854 千

2003 年 3 月 第 1 版

2003 年 3 月 第 1 版 第 1 次印刷

印数: 0001—2000 册 定价: 150.00 元

ISBN 7-114-04478-X

DCT 大连集装箱码头有限公司

大连集装箱码头有限公司（简称DCT）坐落于中国“北方明珠”大连市的大窑湾港区，是1996年7月1日由大连港务局和新加坡港务集团共同合资组建的专业化集装箱码头，总投资额40亿元人民币。1997年世界著名船公司马士基航运有限公司参股DCT，成为DCT的股东之一。

DCT位于渤海湾入口处，港阔水深、不淤不冻，是1989年中国确定的四大国际深水中转港之一，经济腹地广阔、资源丰富。DCT是环渤海经济区的中心和东北经济区对外贸易的主要窗口。

DCT本着客户至上，服务致胜的原则，坚持以人为本、科技领先、居安思危、拼搏进取的信条，在各个方面取得了飞速的发展。

“科技兴港、资讯领先”始终是DCT人不变的追求！从公司成立之初到现在，DCT资讯设备已由十几部微机、几台终端发展到现在拥有多台服务器、工作站的完善的资讯系统网络，并已实现了由港内向港外的延伸。资讯科技的迅猛发展必将使DCT在知识经济时代更具竞争力！

DCT恪守“高效、优质、合理、便捷”的经营宗旨，竭诚为客户提供物有所值的服务。DCT共有五个顺岸式泊位，其中3号、4号、5号泊位水深12米，可停靠第四代集装箱船，6号、7号泊位水深达14米，可停靠第五代集装箱船；岸线总长1500米，码头纵深480米，堆场面积为473171平方米，年设计吞吐量为180万TEU。如今码头直达国际航线50多条，通往世界各地，每月超过200班次挂靠码头。以DCT为中心的环渤海中转网络日益完善，周边港口的货物均可由DCT中转至世界各地。码头已开通至哈尔滨、沈阳、延吉和长春四地的集装箱直达班列，内陆便捷的集疏运网络更可以为广大客户提供门到门的服务。

为完善港口的功能，促进口岸集装箱产业的整体化发展，公司进行了各项对外投资项目，主要有：大连大港中海集装箱码头有限公司、大连胜狮国际集装箱有限公司、大连口岸物流网有限公司和大连国际集装箱服务有限公司、大连集装箱码头物流有限公司等。

DCT的管理目标是在管理的硬约束作用下，逐步形成自身的企业文化，最终用文化的软约束来达到无为而至的管理最高境界。DCT就是在汲取中国传统管理文化的优良之处的基础上，融合了新加坡先进的管理经验，形成了DCT独特的管理文化。

DCT秉承PDA和PSA的经营战略优势，恪守“高效、优质、合理、便捷”的经营宗旨，竭诚为客户提供物有所值的“一站式”服务。良好的员工素质、专业的服务水准及中新方融汇的一流管理体系，造就了DCT独特的竞争优势。它将矢志成为中国北方集装箱运输行业的龙头，成为服务最佳，效率最高，最现代化的世界一流的集装箱码头，成为环渤海湾的枢纽港，为客户提供高效优质、快捷的服务！

DCT，值得您信赖！

- 地址：大连市金州区大窑湾港区
- 邮编：116601
- 电话：86-411-2624943/2717686
- 传真：86-411-2717144
- 网址：www.dct.com.cn





中国大陆集装箱码头的摇篮

ZHONGGUO DALU JIZHUANGXIANG MATOU DE YAOLAN TIANJINGANG

天津港

天津港又称天津新港，是中国最大的人工港，也是北方重要的国际贸易港口和中国大陆专业集装箱码头的摇篮，港区面积达200km²，拥有泊位140个其中深水泊位56个。拥有10万吨级双向深水航道，15万吨级船舶可乘潮进出港口。目前天津港年吞吐量达1.29亿吨，已进入世界亿吨大港20强。

天津港集装箱码头是从1980年正式投入运营的，目前已拥有集装箱深水泊位11个，拥有集装箱班轮航线63条，每月航班达300多个，并配有可接卸第六代大型装卸桥和国际一流的大型装卸设备，可同时接卸多条第六代集装箱船，集装箱年吞吐量240万TEU，在全国沿海港口居第四位。

天津港的广大干部职工发扬“团结奋斗，开拓创新，务实进取”的天津港精神加快发展集装箱业，到2010年天津港年吞吐量将达到2亿吨，集装箱吞吐量将达到700万TEU。到那时天津港将成为“设备先进，功能完善，管理科学，效益显著，环境优美，现代化、国际化深水大港”。

天津港务局

地址：中国天津塘沽新港二号路35号

邮编：300456

电话：86-22-25707550 25792985

传真：86-22-25702080

http://www.portoftianjin.com

NINGBO 宁波港——中国深水良港

宁波港地处太平洋西海岸、中国大陆海岸线中部、南北海运和长江黄金水道T型航线的交汇点，地理位置适中，是中国沿海向美洲、大洋洲和南美洲等港口辐射的理想集散地。

现有万吨级以上深水泊位35座，最大的有20万吨级（可兼靠30万吨级船）铁矿中转码头，25万吨级原油码头，8万吨级液体化工码头和可靠泊第五第六代集装箱船的国际集装箱码头。2002年全港完成货物吞吐量1.53亿吨，居中国大陆港口第二位。

宁波港有得天独厚的深水优势，25万吨级船舶满载可自由进出港；25万吨级至30万吨级超大型巨轮可候潮进出。

宁波港现有集装箱码头2138m。其中1238m北仑三期集装箱码头，前沿自然水深15m，桥吊外伸距为60m，可接卸第五、第六代和未来超大型集装箱船；是目前我国水深条件最好，装卸设备最先进的集装箱码头。宁波港目前已形成集装箱吞吐能力300万TEU；有集装箱航线74条，其中远洋干线达25条，最高月集装箱航班超400班。2002年集装箱吞吐量超185万TEU，增幅已连续4年居大陆主要港口第一位。

为适应集装箱远洋运输发展的需要，宁波港正抓紧规划北仑四期工程（第一阶段）1700m、泊位前沿水深为-17m的国际集装箱码头，争取在2005年1-2个泊位建成投入使用。到2007年，全港集装箱吞吐量将达到500万TEU以上，争取进入世界港口前15位。



地址：浙江省宁波市镇海区

沿江东路496号

电话：0574-87695662 87695191

传真：0574-87695629

网址：www.nbport.com.cn



深圳港

华南地区集装箱枢纽港

深圳港位于中国华南沿海中部、珠江河口东岸，毗邻香港，具有良好的深水岸线，发展港口集装箱运输条件得天独厚，现已建成的盐田、蛇口、赤湾三个专用集装箱码头，均可靠泊第六代集装箱船舶，世界著名的马士基海陆、现代商船、美国总统、大阪三井、铁行渣华、东方海外、中国远洋等30多家船公司在深圳港开通了近100条国际集装箱远洋定期班轮航线，并与世界上不同国家和地区的100多个港口通航，基本形成了以欧洲、美洲航线为核心，以东南亚及中国沿海为基础的班轮网络，是中国内地沿海远洋航线及远洋班轮挂靠最多的港口。2002年，深圳港集装箱吞吐量超过760万TEU，在中国内地沿海港口中名列第2位，并跃升至世界第6大集装箱港口行列。目前，深圳港已发展成为华南地区集装箱枢纽港，是中国综合运输体系中的主枢纽港之一。

深圳市交通局（港务管理局）

地址：深圳市福田区竹子林公路主枢纽管理培训中心

电话：(0755)83168199 传真：83168989

邮编：518040

深圳港盐田国际集装箱码头



深圳港蛇口集装箱码头



深圳港赤湾集装箱码头



编 委 会

主 任	石万鹏					
副主任	钱永昌	洪善祥	刘志军	孙振宇	马力强	魏家福
委 员	(以姓氏笔划为序)					
	于汝民	王庆云	王海平	王晓梅	王德荣	包起帆
	归 墨	李令红	许立荣	李克麟	朱建华	李悟洲
	刘家伟	刘家镇	刘秉镰	李积平	李彦武	朱铁男
	陈戌源	吴兆麟	陈建华	杨绍鹏	陈洪先	杨桂樾
	陈锁祥	周 伟	张均雷	张伟忠	张林森	张炳汉
	苏新刚	姚 平	胡平贤	胡汉湘	赵怀宁	施伯香
	段建状	陶素云	陶德馨	梁一如	郭文超	高伟杰
	梁建伟	黄有方	黄国胜	常德传	屠德铭	曾英国
	彭翠红	谭乃芬	蔡家祥			
主 编	王海平					
副主编	梁一如	刘秉镰	陈锁祥			

编辑部成员

费维军	熊才启	林元旦	白雪洁	徐 英	李竹安
李增军	朱正清	罗洪波	郑 滢	王瑞华	

主要撰稿人

王海平	梁一如	刘秉镰	陈锁祥	高伟杰	林元旦
成圣复	陈德明	白雪洁	熊才启	陈长庚	徐 英
张亚民	何宗桓	韩凤和	费维军	关慎谦	杨桂樾
杨志刚	郝丙贵	杨宇晶	谭乃芬	芦 明	魏 然
卢 洁	王鹏姬				

专家委员会

主 任	王庆云				
副主任	陈戌源				
委 员	(以姓氏笔划为序)				
	方炎中	王华春	王建平	王嘉民	白雪洁
	关慎谦	刘鼎铭	陈长庚	何宗桓	吴家栖
	杨 赞	林元旦	张亚民	宗蓓华	费维军
	唐迎喜	黄 新	傅希贵	傅其兆	彭维德
	符敦鉴	谢新建	熊才启		
					成圣复
					杨志刚
					姜鸿官
					谢振明

序

从 1973 年开始,我国开展国际集装箱运输已 30 年了。中国集装箱运输的发展虽然曲折而艰辛,但创新成果累累,我国如今已跻身于国际集装箱运输大国之列。在国家经济持续高速增长,对外贸易呈现良好发展态势的前景下,新世纪我国集装箱运输定将再创佳绩,成为全球集装箱运输市场发展的一大亮点。

我国加入 WTO 后,国际资本进入我国集装箱运输市场的速度将加快。同时,我国企业走出去,在更大范围内参与国际集装箱运输市场竞争的步伐亦将加快。

海上国际集装箱运输诞生于 20 世纪中期,对传统的运输方式产生了革命性的推动。它作为现代物流业的重要组成部分,必将成为 21 世纪应对经济全球化的主要交通运输方式,并得到空前的普及和提高。由于运输与国际贸易密切相关,因此,具有良好经济与贸易增长的亚太地区,将会成为 21 世纪国际集装箱运输的中心,而我国也必将成为其中引人注目的一个热点。

我国政府历来重视集装箱运输的发展。加入 WTO 后,我国集装箱运输处于承前启后的关键时期。2002 年 4 月,国家经贸委、铁道部、交通部、外经贸部、海关总署、国家质检总局等六部委联合制定了《加快我国集装箱运输的若干意见》,为集装箱运输创造了更加良好、宽松、公平的发展环境。

《中国集装箱运输发展》一书由国家经济贸易委员会组织,在中央和地方各有关方面的支持下,经上百位专家学者的共同努力,历时两年编审完成,是我国集装箱运输发展史上具有重要意义的一件大事。该书以“三个代表”重要思想为指导,综合、系统、全面地回顾与展望了我国集装箱运输的发展,用大量的资料、翔实的数据以及科学的分析,以其综合性、史料性、学术性、实用性与前瞻性相结合的特征,突出了集装箱运输作为先进的运输方式对国民经济发展和对改革开放的重大作用。科技创新对集装箱运输本身发展是一个有力的推动,而对集装箱运输与现代物流融合的发展趋势也必将起到重大的作用。

本书的出版将不仅能够丰富我国集装箱运输研究的资料和教材,成为企业在集装箱运输市场竞争中有用的工具,而且还将能够在宏观上为政府指导我国集装箱运输发展提供有价值的参考。相信本书将为我国的集装箱运输在新世纪的新发展中作出新的贡献。

目 录

第 1 章 中国集装箱运输发展历程	1
第 1 节 集装箱运输方式的引进	1
第 2 节 初创阶段(1973 ~ 1978)	2
第 3 节 成长阶段(1979 ~ 1990)	4
第 4 节 快速发展阶段(1991 ~ 2000)	6
第 5 节 发展前景广阔	10
第 2 章 中国国际集装箱航运市场	14
第 1 节 全球经贸发展回顾与展望	14
第 2 节 中国经贸发展回顾与展望	15
第 3 节 国际集装箱运输市场回顾与展望	16
第 3 章 中国国际集装箱运输的科技进步	27
第 1 节 国际集装箱运输科技发展历程	27
第 2 节 科技进步促进了集装箱运输迅速发展	39
第 3 节 集装箱运输的科技发展趋势	43
第 4 章 中国集装箱运输发展特征	46
第 1 节 集装箱运输量持续高速增长,集装箱化率逐年提高	46
第 2 节 集装箱运输体系不断完善,多式联运得到发展	50
第 3 节 集装箱运输管理逐步实现规范化、法律化	55
第 5 章 中国港口集装箱运输	57
第 1 节 港口集装箱运输发展概况	57
第 2 节 港口集装箱运输发展的若干特点	61
第 3 节 新世纪中国港口集装箱运输的新发展	69
第 6 章 中国远洋集装箱运输	76
第 1 节 中远集装箱运输发展历程	76
第 2 节 中远集装箱运输发展特征	79
第 3 节 中远集装箱运输的科技进步	83
第 4 节 中远集装箱船舶及航线	86
第 5 节 中远集装箱运输的国际市场地位及海外发展与合作	91
第 7 章 中国沿海、内河集装箱运输	95
第 1 节 概述	95
第 2 节 水路内贸集装箱运输	99
第 3 节 水路国际集装箱内支线运输	107
第 8 章 中国公路集装箱运输	119
第 1 节 公路集装箱运输发展历程	119
第 2 节 公路集装箱运输发展现状评价	123
第 3 节 公路集装箱运输发展历程中的创新纪实	130
第 4 节 当前公路集装箱运输存在的主要问题及今后发展应采取的经济技术政策	136
第 9 章 中国铁路集装箱运输	139
第 1 节 铁路集装箱运输发展概况	139
第 2 节 铁路集装箱运输网络的组成	142

第3节	铁路集装箱运输组织	144
第4节	国际铁路联运和陆桥运输	146
第5节	铁路集装箱信息系统	151
第6节	铁路集装箱运输发展对策和展望	153
第10章	中国民航航空集装化运输	156
第1节	航空集装化运输发展	156
第2节	集装化运输发展现状评价	158
第3节	航空集装化运输规范管理	161
第4节	未来集装化的发展和展望	164
第11章	中国集装箱港口工程建设	166
第1节	集装箱港口工程建设历程	166
第2节	集装箱港口工程建设经验与特点	168
第3节	集装箱码头装卸设备及工艺方式的技术进步	171
第4节	集装箱港口工程的新发展	175
第12章	中国集装箱船舶制造	180
第1节	集装箱船舶制造发展历程	180
第2节	我国建造的集装箱船舶	183
第13章	中国集装箱运输设备制造	185
第1节	集装箱装卸工艺方式及其关键设备	185
第2节	集装箱工艺设备制造的发展历程	189
第14章	中国集装箱制造	195
第1节	铁路集装箱制造发展概况	195
第2节	航空集装箱制造发展概况	195
第3节	水运集装箱制造发展历程	196
第4节	集装箱制造技术的新进展	203
第15章	中国集装箱运输中介服务	205
第1节	集装箱运输中介服务概述	205
第2节	船舶经纪、引航和理货	206
第3节	货运代理业	207
第4节	船舶代理业	211
第16章	新世纪中国集装箱运输的发展环境	215
第1节	世界经济与国际贸易的发展趋势	215
第2节	中国经济发展趋势	219
第3节	经济管理体制改革	226
第4节	加入WTO对我国集装箱运输业的影响	228
第17章	中国集装箱多式联运与现代物流的融合发展	232
第1节	集装箱多式联运与现代物流的融合趋势	232
第2节	集装箱多式联运与现代物流融合发展的必要性	233
第3节	集装箱多式联运的软环境	236
第4节	集装箱多式联运的硬件发展基础	237
第5节	集装箱多式联运与现代物流融合发展的问题与建议	239
第18章	中国集装箱运输发展战略	243
第1节	战略指导思想	243
第2节	总体战略目标与方向	243
第3节	发展战略重点与战略步骤	244

第4节 发展战略措施	245
附录1 中国集装箱运输发展大事记(1955~2000)	253
附录2 集装箱运输主要政策法规目录	280
附录3 港口与储运	290
附录4 公路	343
附录5 铁路	356
附录6 航运与中介	361
附录7 外贸	414
附录8 其他	420
参考文献	427

第 1 章 中国集装箱运输发展历程

20 世纪 50 年代以来,集装箱运输作为交通运输的一场重大革命,在全球范围内迅速发展。目前国际航运已普遍采用国际标准化的集装箱运输方式进行外贸运输。全球国际集装箱运输量以年均 6% ~ 8% 的速度迅速增长。集装箱海运量和港口吞吐量,已成为衡量一个国家综合国力、港航实力和地位的重要标志之一。

中国集装箱运输从 20 世纪 50 年代起步至今,经过 40 多年发展历程,从小到大,从弱到强。今天,中国的集装箱远洋船队规模,已跻身世界前列,中国港口集装箱吞吐量已占世界港口吞吐总量的 12%。其中上海港、深圳港、青岛港、天津港,已跻身 2001 年全球集装箱吞吐量前 30 位大港口行列。

改革开放以来,随着中国经济快速发展,综合国力日益强盛,对外贸易日益活跃,集装箱海上运输、铁路运输、公路运输、航空运输都得到了迅速发展。

第 1 节 集装箱运输方式的引进

世界近代集装箱运输方式,在 19 世纪初出现在英国铁路运输上,此后这种运输方式在公路运输中得到发展。19 世纪 30 年代集装箱陆上运输已扩展到欧洲的意大利和亚洲的日本等国,20 世纪 50 年代,现代集装箱海上运输的方式,首先由美国人马尔康·马克林提出并付诸实施,1956 年在一艘未经改装的油船甲板上装载 60 个大型集装箱,成功地从纽约驶往休斯敦,首航了海上集装箱运输的先河。20 世纪 50 年代以来,集装箱海上运输、陆上运输作为全球运输史上一场重大革命的一种先进的运输方式,在全球范围内迅速发展。60 年代后期,发达国家的集装箱运输,已处于稳定发展时期,70 年代后期已趋于成熟。

1-1-1 中国集装箱运输起步于铁路运输

中国的集装箱运输起步于 20 世纪 50 年代的铁路运输,并一度组织过铁路、水路联运,由于当时条件的限制,这种小型国内集装箱联运的试验只经历了一个短暂时间。中国铁路集装箱运输虽起步较早,但发展速度缓慢。

20 世纪 50 年代后期,在精减机构过程中,铁路系统撤销了集装箱各级管理机构,在其后 20 年时间,中国铁路集装箱运输处于停滞状态。

20 世纪 70 年代末,改革开放、发展经济已成国策,国家逐步把交通运输作为优先发展的国民经济基础产业。期间,铁道部多次召开会议,专题研究集装箱运输,制定规划,重新建立各级集装箱运输专门管理机构,制定、发布有关集装箱运输的规章制度,采取有效措施,推动中国铁路集装箱运输新发展。

1981 年,铁道部颁发《铁路集装箱运输管理办法》、《关于用大型集装箱装货试办国际铁路联运》等文件,决定在 17 个铁路局 17 个车站办理 20ft 集装箱运输业务,从此揭开了铁路国际集装箱运输的序幕。

从 1982 ~ 1997 年,中国铁路集装箱运输得到长足发展。相继新建、扩建一批集装箱专用堆场、货场,增添了一批运输配套设备和装卸机械,在重点站场开展了计算机管理,1996 年成立了“中国铁路集装箱运输中心(CRCT)”,初步形成一个比较完整的组织管理和调度指挥系统。

期间,铁道部会同有关部门组织制定、颁布多项有关集装箱运输的法规、条例,对促进中国铁路集装箱运输发展,起到支持、保障作用。

近几年来,中国铁路用于发展集装箱运输的投资逐年增加,全路集装箱运输条件有较大改善。从运输方式看,从国内到国际,从单一运输到多式联运、再向陆桥运输方向发展,促进铁路国际集装箱运量逐

年增长。

1-1-2 中国公路集装箱运输伴随海运国际集装箱和国内铁路集装箱运输的发展而兴起

中国公路集装箱运输是伴随着海运国际集装箱运输和国内铁路集装箱运输的发展而兴起的,最早始于1977年。为加强疏港工作,1977年由交通部在天津组建了第一家集装箱运输专业车队,并通过技术改造,建成第一座集装箱公路中转站。

此后,经过20年的逐步建设,中国公路集装箱运输系统在港口国际集装箱集疏运、开展铁路集装箱“门到门”运输以及完成干线公路集装箱零担货物运输方面,都发挥着重要作用。

近几年来,随着公路集装箱运输系统场站设施建设和运力的增加、企业经营管理和公路运输总体技术装备水平的提高,通过公路运输完成的港口国际集装箱集疏运,一直占港口吞吐重箱量的80%以上;外贸进出口集装箱,通过公路支线向内地延伸的距离已达数百公里;铁路集装箱办理站到发的集装箱,通过公路运输实现“门到门”服务的比重已达70%以上。

目前,全国从事集装箱汽车运输的企业有1400余户,已建立公路货运站点1300多个,国际集装箱公路中转站250个,拥有集装箱专用汽车2万多辆,折合3万TEU箱位。集装箱运输的干线公路网在逐年扩大,运输市场也日趋完善。

1-1-3 20世纪70年代末,中国民航引进宽体飞机,采用集装化运输方式

新中国的民用航空运输业创建于建国初期,到改革开放初期,我国的民用运输机也只有80架。改革开放后,中国民用航空运输业取得突飞猛进的发展。到1998年,全行业拥有各型飞机485架,我国民航飞机拥有量50年间增长12倍。70年代末,中国国际航空公司率先在客货两用宽体飞机开始采用集装化运输。随着宽体飞机的不断引进,中国民航各公司普遍采用集装化运输方式。

1-1-4 20世纪60年代初,我国交通科技人员,把国际集装箱运输新理念引入中国

20世纪60年代初,我国交通科技人员,在赴欧洲考察时,特别注意到国际化集装箱运输,1964年交通部情报所汇编的《五国港口考察资料》的“港口装卸工艺”篇中,对国际集装箱运输作了介绍,把国际集装箱运输新理念引入我国。

20世纪70年代初期,面对国际、国内政治、经济、贸易形势和世界上蓬勃发展的国际集装箱运输局面,我国港航越来越不适应国际发展趋势,尤其是港口效率低、压船压港日趋严重,迫使我们寻求出路,我国开始在水运企业组织集装箱运输试验。国内有一定规模的集装箱水上运输始于1972年,国际集装箱运输始于1973年。

这一历史阶段,由于我国先处于国民经济恢复和调整时期,尔后进入文化大革命时期。鉴于我国在计划经济的大环境下以及文化大革命的影响,这一时期我国交通运输方式受综合国力、经济基础、交通设施总体科技水平以及管理体制、机制等多方面的限制,对外贸易量较小,交通“瓶颈”现象突出,以及当时人们对集装箱运输的优越性和认知程度等种种因素,中国的集装箱运输发展速度缓慢,与国外发达国家逐渐拉大了差距。

第2节 初创阶段(1973~1978)

1-2-1 组织小型箱海上国际运输试运

20世纪70年代初,严重的压船压港引起了党中央国务院的高度关注,周恩来总理多次直接过问港口工作,并委派粟裕同志到港口调研。1973年,周恩来总理指示“三年改变港口面貌”,同时中日贸易当时有了大幅增长,外贸、交通等部门对开展对外贸易的集装箱运输日益迫切,在此背景下,开始组织中国海运国际集装箱运输试运。在交通部组织下,1973年4月,中国远洋运输总公司、中国外轮代理总公司、中国外贸运输总公司与日本新和海运、日新仓库两公司在北京经过协商达成在中日航线的杂货班轮

上使用小型集装箱(长为 8ft 和 10ft),在我国上海、天津和日本大阪、神户、横滨之间开展试运的协议,试运期为两年。上海、天津两港分别在当地与有关部门和单位组成试运小组。1973 年 9 月末,日本新和海运派船运来空箱并在上海港装箱,10 月,天津港开始接卸第一条船,到年底完成 4 艘船的集装箱接卸任务。试运工作标志了我国海上集装箱运输正式启动。

1974 年 1 月,交通部水运局、中国远洋运输总公司、中国外贸运输总公司在天津港共同主持召开国际海上集装箱运输工作座谈会,总结交流天津、上海两港海上集装箱运输经验。会议对“津——日”航线提出“五定”措施,即定航次、定航班、定港口(指日方神户、大阪)、定箱数(每船次 40 箱左右)、定卸空时间。

1-2-2 开展国际标准集装箱海上试运

1974 年 11 月,交通部、外贸部协同,先在天津港,后在上海港、青岛港,利用外国杂货班轮,开展 20ft 国际标准箱试运,采用空箱进,重箱出的形式,重箱主要去美国和加拿大等国港口。当时,在没有专用装卸机械设备的条件下,利用船吊将集装箱卸下,利用拖车运到港外贸仓库卸箱,装箱后再运到码头装船。

1975 年 10 月,交通部、外贸部在中——日航线小型国际集装箱试运成功的基础上,决定试运工作到 1975 年底结束,为正式开展中日间国际集装箱运输进行筹备。

1976 年 1 月,日本新和海运和日新仓库株式会社代表团到北京,与中远总公司洽谈中——日航线国际集装箱运输业务,双方对 1973 ~ 1975 年两国间小型箱试运工作进行了总结:1973 ~ 1975 年双方共运 89 航次,2 499 箱、7 503t 货物。双方确定:中——日航线小型集装箱试运工作成功并正式结束,就双方今后开展国际标准集装箱运输交换了意见。

两年的试运工作作为中国开展海上国际集装箱运输的起点,天津港、上海港以及外贸仓库初步适应了国际集装箱运输方式,为开展规模化国际标准集装箱运输,积累了宝贵经验。

1976 年 2 月,交通部召开了发展国际集装箱海上运输专门会议,决定成立主抓集装箱运输的专业机构。1976 年 5 月,外贸运输总公司、交通部水运局商讨进一步采用全集装箱船运输国际集装箱的可能性。

1977 年 8 月,交通部叶飞部长欧洲考察归来后,对发展国际集装箱运输作了一系列部署。为开展国际集装箱海上运输,决定在日本定购一批滚装船组成中国第一支滚装船队,并支持天津港把即将进行建设的 21 号泊位,建成我国第一个先进的专业集装箱泊位。

同年 8 月,交通部召集上海、天津两港以及天津建港指挥部,专题研究集装箱运输问题,就天津、上海两港集装箱专用码头、专用机械设备和设施的设计、建设、施工,以及专用运输船舶、车辆的准备,确定目标,纳入交通部规划和计划。我国开展规模化国际集装箱海上运输的准备工作正式启动。

1977 年 10 月,交通部彭德清副部长在上海召集上海地区港口、航运、交通运输、外贸、海关等单位,座谈开展国际集装箱运输问题,会议提出首开中国和澳大利亚航线的建议。同年 12 月,彭德清副部长召集交通、外贸两部有关部门研究正式开辟中——日、中——澳航线问题,会后两部组织专人分赴有关口岸与各有关方面落实中——澳航线国际集装箱海上运输的具体措施。不久,天津港开辟两条从日本转口的国际集装箱航线,一条到澳大利亚,一条到北美。1978 年 9 月,中国远洋运输公司开辟了第一条中国——澳大利亚国际集装箱运输航线。1978 年 2 月和 9 月上海港中——日航线、中——澳航线国际集装箱首航班轮开航。

1977 年 10 月,交通部向国家计委报告,申请从国外购置部分集装箱港口装卸专用机械设备的报告,经国务院批准后,用中远买船贷款中的一部分为天津、上海、黄埔、青岛四港,从日本进口了 149 台集装箱装卸用的大小叉车,形成了中国港口最初的国际集装箱装卸专用设备。

1-2-3 邓小平同志指示港口必须搞集装箱

1977 年 11 月,国家计委向国务院汇报 1978 年国民经济计划时,邓小平同志对提高港口效率和开展集装箱运输非常重视,明确指示:“装卸太慢,水运、铁路都一样,好多地方就是被装卸时间耽误了。1 万吨船的货物要花 1 个月的时间,人家仅 3 天。要搞装卸机械化,搞集装箱。港口必须搞集装箱,集装箱

并不复杂。”

1-2-4 建设第一批港口集装箱码头

为建设好我国港口第一批集装箱码头,交通部叶飞部长赴欧洲考察后,就决心要发展中国的集装箱运输。指示天津港的第一个集装箱码头要下决心建成最先进的,要聘请外国专家咨询。1978年8月,交通部决定聘请丹麦宝隆洋行专家来天津咨询。同年10月,交通部指示:天津港集装箱码头要“按世界当前最先进标准进行配套,按现代化标准搞出一个样板”。接着,交通部组织了港口考察团,赴丹麦、原西德、瑞典六个主要港口的主要集装箱码头进行系统考察,考察的成果用于天津、上海、广州等第一批集装箱码头的建设中。

1979年9月,我国第一台由上海港机厂和交通部水运科学研究所联合开发的起重量40t集装箱装卸桥配备在天津港21号泊位。我国第一台集装箱跨运车、第一台铁路集装箱桥式起重机相继投入使用。

1979年,上海、天津、黄埔、青岛四个主要开展国际集装箱运输的港口,完成吞吐箱量3.3万TEU。从1973年至1979年,中国集装箱运输虽然取得了显著进展,但无论从运输规模、海铁联运、集装箱专业码头场站基础设施建设、集装箱工艺设备的制造、国际集装箱航线开辟、集装箱运输专业化、标准化管理、相应的政策法规、条例等方面来看,中国的国际集装箱运输还是处于发展的初创阶段,尤其是信息化水平与国际相比还有很大差距。

1-2-5 这一发展阶段的回顾

回顾这一阶段中国集装箱运输的发展,我们深深怀念在当时的历史背景下,周恩来、邓小平等中央领导人的巨大支持;深深地体会到创新的威力,采用国际化先进标准对提高生产力水平的重大意义。交通、外贸、机械等战线广大同志以无畏的创新精神,夺取了众多中国第一,为我国经济的发展与国际接轨,在困难的条件下为中国集装箱运输的发展打下了基础。

发展国际集装箱运输,在一定程度上成为衡量一个国家社会经济发展水平的重要标志之一。集装箱运输与经济发展密不可分。

第3节 成长阶段(1979~1990)

20世纪70年代末开始,我国经济进入了大好发展时期,具有伟大历史意义的中国共产党十一届三中全会于1978年12月在北京召开。“三中全会”提出了“改革开放”和“全党工作的着重点转移到社会主义现代化建设上来”的伟大号召。从1979年开始,中国国际集装箱运输进入了茁壮成长时期。

20世纪80年代以后,我国进入经济体制改革和对外开放的新历史时期,国家逐步把交通运输业作为优先发展的国民经济基础产业。改革开放的大潮在中国大陆涌动,中国经济建设的快速发展,带动了对外经贸往来不断扩大。发展综合运输、加强交通基础设施建设,大力发展国际集装箱运输,成为上下一致的共识。

1-3-1 中国大陆第一家集装箱公司和第一座国际集装箱专用码头投产

1980年1月,上海港成立国际集装箱运输公司,成为第一家集装箱运输公司。同年4月,独立编制的天津港集装箱公司成立。1980年5月,作为交通部集装箱运输领导小组的办事机构——交通部水运局集装箱运输处成立。1980年,我国大陆第一座国际集装箱专用码头——天津港三港池21段集装箱泊位试投产,1981年12月经交通部验收。

至1980年末,国轮国际集装箱海运量2.69万TEU,上海、天津、青岛、黄埔、大连5港开展国际集装箱装卸业务,完成国际集装箱吞吐量6.46万TEU。但港口集装箱化比重仅为3.2%,全国仅拥有岸边集装箱装卸桥2台。

1-3-2 开辟集装箱班轮航线

1978 年 9 月,中远上海分公司“平乡城”轮装载着 162 个国际标准集装箱从上海启航,驶往澳大利亚悉尼港,标志着中国全集装箱船海上集装箱运输的开端。1979 年 4 月,中远上海分公司“柳林海”轮首航抵达美国西雅图港,中美航线正式开通。1981 年 2 月,上海远洋运输公司滚装船“张家口”轮离开天津驶往上海,加载后首航美国西海岸旧金山港,开辟了中美集装箱第一条班轮航线。

1985 年 11 月,交通部确定中国远洋运输总公司 37 条航线、89 个航班正式纳入正规化班轮。在中美航线开辟成功后,又陆续开辟了中——日、中——欧、中——澳、中——西非全集装箱船航线。

全集装箱船航线的不断开辟,标志着中国集装箱运输正在跨入一个全新阶段,中国集装箱远洋运输实力不断增强,朝国际化、现代化、标准化、规模化方向迈出了有力的步伐。

1-3-3 “六五”期间基本形成国际集装箱港口布局

“六五”末的 1985 年全国各港完成吞吐量 3.1 亿 t,完成国际集装箱吞吐量 57.93 万 TEU。

从 20 世纪 80 年代初开始,中国集装箱运输快速发展,平均年增长率近 30%,至“六五”末,继上海、天津两港之后,青岛、大连、广州、黄埔、海口、厦门、福州、汕头、湛江、宁波等沿海港口都具备了接卸国际集装箱的能力。内河港口——张家港港、南通港亦具备了接卸集装箱的能力。至此,在中国东部沿海,基本形成国际集装箱港口布局。当时的规模和能力,见表 1-1。

“六五”末 1985 年中国沿海港口集装箱吞吐量 表 1-1

港口 吞吐量	上海	天津	青岛	大连	广州	黄埔	厦门	福州	海口	汕头	宁波	湛江	合计
集装箱 (万 TEU)	20.18	14.79	3.34	3.01	4.68	4.68	1.93	1.06	0.77	0.20	0.12	0.17	54.93
货物吨数 (万 t)	126.15	88.51	25.11	21.60	19.36	30.91	9.21	6.61	2.18	1.73	0.34	1.18	332.97

1-3-4 开展集装箱多式联运,制定法规加强集装箱管理

“七五”期间,中国集装箱运输继续稳步上升,主要特征表现在:推行“国际集装箱运输系统(多式联运)工业性试验”项目。加强法规建设、规范定期班轮管理、推动海铁联运和多式联运、建立内陆中转站。通过内陆中转站的建立与有效运作,港口功能向内陆延伸,有力地促进了腹地经贸发展。

1986 年 5 月,交通部颁发《关于加强国际定期班轮工作的规定》,确定班轮实行“五定”:定航线、定船舶、定货种、定泊位、定时间。要求中国远洋运输总公司在 5 条航线、20 个航班,严格执行,受到国内外船公司、港口、货方、船货代理等各方面的广泛关注、好评,有力地促进了港口管理,提高了港口效率。

1986 年 10 月,在交通、铁道两部组织下,中远总公司与铁道部运输局签订《国际集装箱海铁联运协议(试行)》,开始在太原进行联合试运。中国集装箱海铁联运有了良好开端。

1986 年 12 月,交通部“国际集装箱运输会议”在京召开,这是中国国际集装箱运输发展史上一次重要会议。会议重点解决进一步推动中国集装箱运输向正规化、国际化、现代化方向迈进的有关问题;讨论即将出台的中国第一个集装箱运输法规——《国际集装箱运输管理规则》。1987 年 2 月,交通部颁发《国际集装箱场站管理办法》。该办法的实施,完善了集装箱运输系统中各个环节的衔接与配合,对加速集装箱的周转起到很大作用。

1987 年 6 月,中国航海学会组团参加了在香港召开的《亚洲海运会议》。这是我国自开展集装箱运输以来第一次出席集装箱运输国际会议。通过这次会议,扩大了对外交流,加强了亚太地区海运集装箱运输同行的相互了解,进一步掌握了亚太地区集装箱运输发展动向和发展水平。

1988 年 12 月,国家计委批准的“七五”国家重点工业性试验项目——《国际集装箱运输系统(多式联