大力发展长江水上集装箱运输

胡石 罗青

周恩来总理早在1973年就提出“三年改变港口面貌”，并主张发展集装箱运输业。周总理的远见卓识，不仅抓住了水运事业的关键，而且为我国水运现代化指出了明确的方向和可行的道路。党的十二大提出了本世纪末能源和交通是我国战略重点，意义十分重大。能源和交通是国民经济发展的物质基础，也是我国实现四个现代化的重要前提条件。能源问题是四化建设的首要问题，这个问题解决的不好，整个国民经济就难以前进，而能源问题在一定程度上取决于交通运输问题的解决，**交通运输必须走在前面当好先行官**。也就是说搞好经济建设，交通运输必须先行。目前我国运输已经十分紧张。在本世纪末，工农业总产值要翻两番，货运量将相应增长。要满足“翻番”的运输需要，决不是哪一种单一的运输方式所能承担的。从综合运输观点看，铁路、公路、民航、管道运输无疑都是需要发展的，但是如何把长江这条“黄金水道”充分利用起来却具有重大战略意义。只有这样，它将为缓和我国交通运输的紧张局面，为我国经济腾飞将发挥出不可估量的作用。

一、长江水运的战略地位

长江水运源远流长，历史悠久。据《史记·张仪列传》所载“秦西有巴蜀，大船积粟，起于汶山、浮江而下，至楚之余地……”。自古以来就是我国内河运输的大动脉。

长江流域物产丰富，是我国农副产品的重要产地之一，有长江三角洲，江汉平原等重要商品粮基地。又是我国主要的经济发展区。其工业产值约占全国工业总产值的40%，流域面积180多万平方公里，人口3亿，耕地4亿多亩。水量充沛，入海口年径流量达一万亿立方米。终年不冻，是世界第三大河。她发源于我国西部青藏高原唐古拉山脉主峰各拉丹冬西侧，流经青海、西藏、四川、云南、湖北、湖南、江西、安徽、江苏九省和上海市。全长6300多公里。两岸汇集岷江、嘉陵江、乌江、湘江、资水、沅江、澧水、汉江、赣江等重要支流。与洞庭湖、鄱阳湖、巢湖、太湖相连。交会京杭运河后又沟通了与淮河钱塘江的联系，是一个天然条件十分优越的内河水运网，自西向东与成昆，川黔、焦柳、京广、津浦铁路纵横相交，经济腹地十分广阔。

长江干线从上海吴淞口到重庆市兰家沱，全长2560公里，可常年通航千吨级驳船，武汉以下可通5千吨级江轮，南京以下可通万吨海轮。交通部直属企业长江轮船总公司和沿江各省内河的运力已达600万吨，货运量达亿吨。沿江有27个大小港口、码头泊位500多座。

长江沿线还有上海、南京、武汉、重庆等大城市和数十个中小城市。有上百个对外开放港口，国内商品流通和国际经济交流十分活跃，这就要求必须加快长江航运的现代化步伐，而发展集装箱运输则成为长江航运现代化建设中的一项战略性的迫切任务。

内河集装箱运输，由于运输质量好，效率高，商品流通费用低，社会效益好而受到世界发达国家的普遍重视。60年代，欧洲一些国家开始在莱茵河、罗纳河和塞纳河开办集装箱运输，近几年发展很快。1983年菜茵河集装箱运量达15万TEV(20英尺国际标准箱换算单位)，目前仍以10%的年递增率持续增长。欧洲内河大型集装箱运输发展很快。目前内河集装箱运量约占内河件杂货总运量的20%。此外，美国、英国、加拿大等内河航运发达国家，近几年也正在大力发展这一货运方式，当前国外内河集装箱运输的船舶、港口设施和装卸设备正逐步走向专业化，进入一个新的发展时期，内河集装箱运输将成为集装箱运输体系的重要组成部分。

我国的集装箱运输，虽然起步较晚，但发展也较快。在国务院、国家经委和各有关主管部门的重视、支持和积极组织下，至今跨海运，航空的集装箱运输都有较大较快的发展。长江早在1976年开始试行，目前已发展到武汉——宜昌、武汉——黄石、武汉——沙市、沙市——宜昌，沙市——黄石、宜昌——黄石等七条航线，拥有集装箱1552只，专用船二艘，年运量8947吨，另外还有一条长江下游张家港至香港的国际大型集装箱江海联运航线。为发展长江集装箱运输奠定了初步基础。

二、集装箱运输的优点

集装箱运输就是将一定数量的单件货物装入一个大箱即集装箱(Container)内作为运送单位进行运输。集装箱有的世称货箱，它是装运货物的容器。

集装箱运输虽然是一种先进的运输方式，但集装箱运输的由来可追溯到古代，早在两千多年前，人们就采用巨大的陶罐装运货物。1983年，在意大利索布里市附近的海底发现了一艘公元一世纪时沉没的航船，船舱里装满了巨型陶罐，它们呈园柱形，一人多高，罐身周长两米，里面装有葡萄酒、橄榄油、粮食及其他物品，这算是集装箱的雏形了。这个原理发展至今，便产生了现代的集装箱运输，由此可见，集装箱运输已经有着“悠久的历史”了。

集装箱运输是交通现代化的重要标志之一。特别是对点多、面广、质量要求高的杂货，采用集装箱运输较具有传统运输方式无法比拟的优越性。长江每年的百杂货运量占有相当大的比例。年运量约130万吨——140万吨。其中适合集装箱运输的四大货类——百货、五金、胶化、医药、烟酒、食品罐头约占三分之一，计40万吨左右。这些百杂货运量，品类复杂、流通环节多，船舶负载率低，停船时间长，港口装卸工艺复杂效率低。加之目前运输价格和价值相背离，船舶和港口的效益很差甚至亏损经营。所以一直是运输部门感到棘手而迫切需要解决的问题。而发展集装箱运输则可解决这些问题。其优点主要表现在以下几个方面。

第一，便于开展联系。集装箱由发货人装箱铅封后，通过几种运输工具，一直送到收货人之手，简化很多手续，大大有利于联运的发展。

第二、提高装卸效率。1985年长江中游的宜昌港和沙市港为例，港卸百杂货与装卸集装箱的效益比较充分证明这一点。可见(附表一)

第三、扩大港口通过能力。装卸百杂货往往因装卸、库场以及雨天等各种因素，平均一艘八字墩在港作业时间往往达五天以上，集装船作业不到一天，缩短作业时间四天，这就大大扩大了港口码头通过能力。

第四、减少装卸工人。如：在汉沙线上，用5吨集装箱五十只，1000吨甲板装运，可节省人力42%和51%，可提高工效46%和55%。采用集装箱装卸与非集装箱装卸效益比较。可见(附表二)。

1985年沙市、宜昌港装卸效益 (附表一)

项 目 港 名	船 名	货 名	工班产量 (吨)	总收入 (元)	总成本 (元)	盈或亏 (元)	单位成本 (元)	每吨货盈 或 亏 (元)
沙 市 港	集装箱驳	百杂	299.3	553.6	156.59	379	0.56	1.26
	散装八字驳	棉布	104.8	178.16	247.48	-69.32	2.36	-0.66
	散装大寨号	百杂	55.26	121.57	226.92	-105.35	4.72	-1.9
宜 昌 港	集装箱驳	百杂	300	480	142	338	0.473	1.12
	散装八字驳	百杂	100	160	184.5	-24.5	1.845	-0.25

武汉、沙市港装卸效益比较 (附表二)

项 目 港 名	集 装 箱 装 卸		非 集 装 箱 装 卸		比 较	
	配工(人)	工时效率(吨)	配工(人)	工时效益(吨)	人 员	主 效
武 汉 港	15	2.8	26	0.5	-42.4%	+460%
沙 市 港	13	2.6	27	0.4	-51.8%	+550%

第五、缩短运输周期，提高船舶运力。由于船舶停泊时间缩短，周转加快，船舶运力也就得到提高。现按汉沙线年运量三万吨百杂货件的比较就充分证明了这一点。可见(附表三)

汉沙线运输时间 (附表三)

船 型	每航次载货量 (吨)	周 期 (天)	月 运 量 (吨)	年 运 量 (吨)
普通八字驳	255	24	318	3818
集装箱自航驳	631	5	3150	37800

第六、包装节省、货差减少。集装箱的结构坚固完善，不怕压，不怕风雨江浪的侵袭。因此，集装箱内货物的包装可以大为简化，即节省包装费用，又能保证货物质量。传统的百杂货装卸的一大难题是装卸质量低，特别是易碎物品和高档商品损失大，而集装箱运输则从根本上改变了这种状况。据统计，长江五吨集装箱从1976年到1981年五年多来，尚未发生较重大的货差货损事故，受到货主的一致好评。

第七、加速资金周转。在企业管理中强调加速流动资金周转，集装箱运输在这方面又可以发挥其独特的作用。每只集装箱的货物的价值一般约5.000~8.000元，装高档商品，将倍于此数，货物周转快，就可减少资金积压，提高流动资金利用效率。

集装箱运输的优点虽然很多，如要把这些优点充分发挥出来，还有大量的工作要做。它作为一种现代化的运输方式，必然受到科学技术发展水平、社会经济的组织程度和方式的制

约。我国是公有制经济为主体的社会主义国家。有优越的社会主义制度，建国以来，工农业和科学技术有较大发展，党的十一届三中全会后，有计划的商品经济正随着改革的逐步深入而更加活跃。这就为发展集装箱运输创造了极有利的条件。充分利用这些条件，加快集装箱稳步发展，是当前运输战线上的一项重要任务。

三、长江水上集装箱运输存在的问题

长江集装箱运输从1976年4月开始，已经十年多了，但发展比较缓慢，规模仍很小。集装箱运量只占长江杂货总运量的1%左右。就整个运输系统的技术水平而言，比发达国家落后约10~15年。

当前发展长江集装箱运输有许多问题急待解决。主要有：

第一、港口设施与装卸设备陈旧，工艺落后，生产能力不配套。

第二、运力不足，没有适合装运集装箱的船舶。如：现有的客货班轮装卸货物是通过波门进出，由于水浅高度有限，不适合装卸五吨集装箱，更不能装卸大型集装箱。长航改装的三艘集装箱货驳的载重量利用率仅有27%，其它船舶装载集装箱的载重量利用率更低，因建造新的集装箱运输船舶已成为急待解决的问题。

第三、经营方式单一，经济效益不够显著。

第四、港口集疏运系统不完善，各个运输环节不配套，影响发展集装箱“门到门”运输。

第五、运输系统的管理体制有待进一步改革，各方关系有待进一步理顺，按系统观点论整体化组织还有很大阻力。

由于存在以上问题，从港口、运输单一的环节看效果较好，而社会效益却不高，采用集装箱运输，对物质部门要求降低流通费用，缩短货物等待运输时间，尚未带来明显好处，因而态度不够积极。这便是影响长江集装箱运输进一步发展的关键。

四、发展长江水上集装箱运输的几点建议

开展集装箱运输要充分发挥“快”的优势，不断降低运输成本，全面提高社会效益和运输、港口、物资部门的经济效益，这是集装箱能否发展的关键。

第一，从实际出发，加强对现有的集装箱运输管理，加强集装箱的周转，充分发挥现有码头设备的作用。集装箱运输初期，任务还不很大的情况下，为降低装卸成本应充分利用综合性码头作业。

第二、发展集装箱运输，建立公共性管理机构。根据长江的具体情况，目前应该建立管理集装箱专业运输的有关机构，统一管理集装箱运输业务，负责集装箱调度，组织货源，制定规章制度，以及集装箱的使用维修等工作。这个专业运输机构应当具有跨地区，跨行业进行全程运输组织功能。

第三、制定发展集装箱运输的有关政策。在运价政策上，要考虑对发展集装箱运输提供优惠条件。在价格关系没有完全理顺的情况下，应当从宏观效益出发，采取必要的行政干预，明确规定适应装集装箱的货物，必须有计划的采用集装箱运输，并要求各有关环节一定要为集装箱运输开“绿灯”，不要以任何借口“卡脖子”。

随着国家经济管理体制的深入改革，建立健全机构，制定一整套规章制度，大力发展长江

水上的集装箱运输是很有前途的。中央交通部近已决定成立长江集装箱运输公司，是长江轮船总公司下属的一个子公司，负责组织长江干线从重庆到上海的集装箱运输。从运价政策和货源及利税等各方面将给予适当的优惠。从而有利于加快长江集装箱运输的发展。

一个多世纪前。马克思、恩格斯指出：资产阶级由于开拓了世界市场，使一切国家的生产和消费都成了世界性的了，并且指出了轮船、火车、电讯在开拓世界市场中的巨大作用。当今工业发达国家都在依靠水运海运的集装箱运输进行世界经济交往与竞争。我们相信。集装箱运输的发展能缩小同发达国家在经济、技术上的差距，扩大我国港口运输力，改变岸上车水马龙、水上冷冷清清，“孤帆远影碧空尽，惟见长江天际流”的局面。同时也将给我国内河运输业带来新的生机，对提高全社会的经济效益带来新的突破。使长江在活跃内外经济中发挥更大的作用，使长江航运朝现代化、标准化、系列化方向阔步进前。

(上接第28页)

保险公司“一统天下”，不存在第二者与其竞争，很容易使企业安于现状，不求进取和提高保险服务质量。因此，必须有计划有步骤的改变人民保险公司独家经营的局面，建立以国营保险为主体，地区性联合保险、行业保险和行业互助保险为补充的多性质、多层次、多功能的保险补偿体系，以激发保险企业之间的竞争心理，增加企业活力，促使企业提供“丰富多彩”、适应性较强的保险服务，满足我国经济发展的需要。

当然，多家办保险，从形式上看，承担一定风险责任的单位相对划小了。由此人们担心，一旦巨灾发生，保险企业能赔付得起吗！我们认为，这种担心，是不必要的。因为，第一，保险企业对所承担的风险责任，通常是建立在企业能够履行赔付义务的基础上的，即使承担了风险较大的保险标的，在现代保险条件下，也可以通过企业之间纵横的分保机制将危险分散。第二，随着保险体制改革进一步发展，各分公司和支公司成为相对独立、自负盈亏的经营者后，它们理应对各自的生死存亡负责。如果说某个保险企业实属领导不力，管理无方，经营不善，经过整顿和拯救，仍无力履行承担的保险保障义务，就应当立即宣告该企业破产，没有必要再开大锅饭，使其继续生存。因此，多家办保险，只要真正赋予企业以经营自主权，严格按照保险经营的原则、要求和经济规律办事，一定会把保险办得更加繁荣和富有生气。