

中美集装箱运输发展的比较制度分析 PDF转换可能丢失图片或格式，建议阅读原文

[https://www.100test.com/kao\\_ti2020/260/2021\\_2022\\_\\_E4\\_B8\\_AD\\_E7\\_BE\\_8E\\_E9\\_9B\\_86\\_E8\\_c31\\_260503.htm](https://www.100test.com/kao_ti2020/260/2021_2022__E4_B8_AD_E7_BE_8E_E9_9B_86_E8_c31_260503.htm)

20世纪50年代中期，集装箱运输的兴起以及许多相当重要的能够减少转运成本的制度创新大大缩减了货物转运成本和时间上的无效性，运输业进入一个完全不同于铁路、水运等单一方式运输的崭新阶段。到了20世纪60年代，美国进入集装箱运输时代，迎来了运输业的一次革命，到20世纪70年代迎来了集装箱运输的第二次革命，进入集装箱多式联运时代，随后迅速进入全球综合物流时代。相反地，中国到了20世纪60年代，集装箱运输不但没有得到发展，反而衰落了，直到20世纪70年代后期，中国实施改革开放后，才开始重新起步，随后的20年里，水运集装箱呈现出了高速发展的势头，铁路集装箱运输发展却依然相对缓慢和滞后。本文比较了上述中美两国在集装箱运输发展方面的差异，并进行了相应的制度经济分析。

1中美集装箱运输发展沿革 1.1 美国集装箱运输发展历程 美国在20世纪40年代已实际投入使用了集装箱，但一般认为美国的现代集装箱运输发生于二战之后。20世纪50年代，美国铁路针对公路运输的迅速发展相继采用了称之为“TOFC”

（Trailer-on-flatcar）和“COFC”（Container-on-flatcar）的驮背运输（Piggyback Style）和箱驮运输（Boxback Style）：即把集装箱半挂车或集装箱装到铁路平车上进行运输。这种运输方法的采用对于开展铁路与公路之间的联合运输，实现以集装箱为媒介的“门到门”运输奠定了基础。20世纪50年代后期，受铁路与公路集装箱联运的启示，1955年，美国首先开始

了海运集装箱的试验，美国泛大西洋轮船公司于1956年将一艘T-2型货船改装，在甲板上设置有装载16个集装箱的平台，并取名为“马科斯顿”号开始集装箱运输，航行于纽约休斯顿航线上，其结果是每吨货物的装卸费由原来的5.83美元降低到0.15美元，仅是原来装卸费用的1/37。到1990年，集装箱运输至少占据了所有班轮贸易的75%，几乎占远东和欧洲贸易的全部。 [1] 美国集装箱运输从兴起到之后的成长历程，大致分为以下五个阶段： [2, 3] 港间试验期（20世纪50、60年代）主要特征表现为集装箱被大规模推向海洋运输，海上集装箱运输日趋活跃，但这时期还主要是国内沿海运输，集装箱箱型为比较杂乱的非标准型，船舶的装卸以船用装卸桥为主，这些特征说明了集装箱运输还处在初始发展阶段。一般港口拆箱率比较高，由于装卸设备、堆场和集装箱本身的原因，货损情况严重。这一时期亦有个别公司开始尝试海陆集装箱联运，但由于港口设施与港口集疏运体系的不完善，其效果并不显著。在此期间，集装箱陆上运输有了很大发展，铁路开始采用集装箱装载于铁路平车上，即将公路拖车装运的集装箱直接换装于铁路平车上。这就使运费低、速度快的铁路运输与易实现“门到门”的公路运输由激烈竞争变得相互能够协作，为开展集装箱的铁—公联运奠定了基础。 港间成熟期（20世纪70年代）这是美国国际集装箱运输迅猛发展的时期。在这一阶段，美国集装箱运输由国内沿海运输迅速扩展到国际海运，各个港口开始注重进行港口的专项建设，修建专用的集装箱泊位，港口集疏运体系逐步形成，铁路出现了与海运的联运，出现了集装箱多式联运经营人和国际货运代理人的联运服务。 内陆发展期（20世纪80年代）美国件杂

货运输很大程度上实现了集装箱化，国际集装箱运输在船舶与港口环节的发展已近完善。美国将重点放在了港口集装箱集疏运体系和配套软件的建设方面。为了使集装箱从港口向内陆延伸，美国对内陆集疏运的公路、铁路和中转场站及车辆等进行了大规模的投资建设，基本上形成了适应需要并且现代化水平很高的配套体系。现代化的集装箱运输技术基础加上成熟的多式联运经营人和代理人的优质服务使这个时期集装箱运输突破了传统运输方式的“港到港”概念，“门到门”的国际集装箱多式联运进入了普及和发展阶段。内陆成熟期（20世纪90年代）集装箱多式联运在美国趋于完善，港口内陆集疏运网络相当发达。在联运的经营管理方面，利用专用设施和设备，建立专门组织机构，实现专业化管理；统一管理规章、运输单证、运费率和规模标准，实现正规化管理；广泛采用电子计算机及联机网络，建立管理信息系统，实现现代化管理；在国内外广泛建立业务分支机构和业务代理机构，实现联运的国际化。总的特征是，美国的多式联运适应了后工业社会服务经济的要求，正向综合物流方向转化，国内物流和国外物流开始融为一体。综合物流时期（目前）目前美国的国际多式联运已进入了综合物流时期。美国多式联运经营人为了适应不断变化的环境，努力提供一个体系完整的运输网络，利用门到门的运输方式将原材料和产成品运往世界各地。多式联运经营者已将服务范围拓展到各种领域，集装箱运输班轮公司除了经营传统的海运业务以外，还介入了陆上运输、代理、仓储和流通领域。此外，多式联运经营人以顾客的需要为中心，具备了高效率的国际管理经验，与货主的良好合作关系和高科技的通讯联系，能够收集、

管理、传递国际多式联运所需的一切信息，拥有综合物流系统的功能去统辖从发货人到收货人为止的整个物流。

## 1.2 中国集装箱运输发展历程

与美国差不多在同一时期，中国集装箱运输也开始了开创性的运营。但中美两国集装箱运输随后的发展路径却产生了很大差别，中国并没有如美国那样迅速进入发展期，而是呈现出一种曲折发展的态势，大体上可分为试运、创业和发展等三个时期。

试运期（20世纪50、60、70年代）1955年，铁道部成立了集装箱运输营业所，各铁路局成立了集装箱运输营业分所，有关单位也成立了专门机构负责管理集装箱业务。铁路先投入的是铁木合制的2.5吨（后增载为3吨）集装箱。这种箱外型尺寸长、宽、高分别为2000、1250、2450mm，自重625kg，是根据当时30吨砂石车的尺寸设计制造的，1车装12箱，能充分利用车辆容积和载重量。最初只有400多个箱在6个办理站间运输，到1958年先后制造了5971个箱，在18个主要零担站办理运输。集装箱运量由1956年的13.4万吨增加到1958年的55万吨。当时，还曾试办了上海-大连、沈阳的水陆联运，开辟了天津、广安门站集装箱国际联运，并掌握有700多辆汽车开展门到门运输服务。[4, 5, 6, 7]

由于当时对集装箱运输认识不足，特别是集装箱运输所需要的场地、装卸机械等配套设施没跟上去，1958年精简机构时撤消了集装箱运输管理机构。在以后近20年间，铁路集装箱运输实际处于无人管理、徘徊停滞的状态。到1977年，集装箱运输量下降至21.3万吨，这期间虽然铁道部科学研究院不断研究，并曾于1973-1976年试制了1吨箱和5吨箱，但终因设备条件和组织管理没跟上及其它客观原因，始终没打开铁路集装箱运输局面。尽管铁路集装箱运输发展陷入了停滞

局面，但到了20世纪70年代，面对着世界上蓬勃发展的国际集装箱运输形势，中国开始了在水运企业组织集装箱运输的试验。1973年开辟海上国际集装箱运输。该阶段从组织上、港航基础设施和技术设备等方面，为以后水运集装箱运输的正式运营做了初步的准备工作。创业期（20世纪80年代）20世纪80年代初，伴随着国际集装箱船舶大型化，中国航运业开始启用大型集装箱船，与此同时，中国各主要港口步入大力推进集装箱码头建设时期。建立起了专门的组织机构，制定规章制度，培养专业人才，建设集装箱船队和专用码头，配置大型专用机械设备等方面均初具规模，并开辟了一批集装箱班轮航线。发展期（20世纪90年代至今）进入20世纪90年代，中国水路、公路等集装箱运输有了快速发展，特别是水路国际集装箱运量和港口吞吐量大幅度增长，港口集装箱化比重有了很大提高。中国大陆的上海、青岛、深圳、天津、广州港已跻身于世界50大集装箱港口之列。2001年，水路运输集装箱达到1057.2万标准箱，重量10910.1万吨，其中远洋运输集装箱842.6万标准箱，重量8123.3万吨。集疏运的管理工作同时也上了一个新台阶，初步建立了较为通畅的集疏运系统，建立了全球集装箱运输的干支线网络，开始完善口岸集装箱管理系统，逐步健全了港、场、站和一关三检的协作关系以及集装箱运输单证的统一制定和运作等等。在这一阶段内，伴随着集装箱运输迅速发展，管理也逐步走上了规范化和法制化的道路。该阶段公路集装箱运输增长显著，2001年公路运输集装箱1115.6万标准箱，重量12356.4万吨。在水路、公路集装箱运输快速发展的同时，也暴露出中国铁路集装箱运输发展缓慢这一缺陷，铁路集装箱运量与同行业（譬如

海运业)有较大差距,特别是在以国际集装箱为主导的集装箱多式联运业务中,其所占比重更是偏低。近年来,虽然在绝对运量上有所增加,但增长速度仍极为缓慢。

## 2 促进美国集装箱运输迅速发展的制度安排与变迁

### 2.1 完善的运输市场体制

美国的集装箱运输发展是在这样一种经济体制背景下发生的:一方面是强调私有企业重要性的自由放任的市场经济,另一方面是政府在地区、州和国家层次的干预。[1]由于运输企业采用集装箱技术能够大量节约成本、节省中转时间,减少货损货差,因此,美国企业在进行集装箱运输的试运行之后,迅速采用了这一先进运输方式,并在市场机制的作用下,集装箱运输方式扩散得相当迅速。因此,美国在20世纪60年代迎来了“集装箱时代”的到来。尽管美国在20世纪60年代兴起了集装箱运输,但是促进现代联运的许多相当重要的制度变迁并没有开始,卡车的角色大部分是局限于围绕着港口进行集装箱的接送,铁路更是没有涉及国际集装箱的转运。到了20世纪70年代,由于集装箱技术在运输业中的广泛采用,诱致了美国第二阶段的集装箱运输革命:现代联运的发展。这次革命在集装箱技术上并没发生什么变化,更多的是由于运输系统组织制度和运输配送体系各方面的实时性的制度变迁。

100Test 下载频道开通,各类考试题目直接下载。详细请访问 [www.100test.com](http://www.100test.com)