

文章编号: 1003-1421(2017)12-0096-04 中图分类号: U294.1; F503 文献标识码: B  
DOI: 10.16668/j.cnki.issn.1003-1421.2017.12.19

# 我国铁路多式联运发展对策探讨

A Discussion on Multimodal Transportation in China: A Railway-based Study

柳建波<sup>1</sup>, 熊万红<sup>1</sup>, 王伟龙<sup>2</sup>, 乔朋<sup>3</sup>

LIU Jian-bo<sup>1</sup>, XIONG Wan-hong<sup>1</sup>, WANG Wei-long<sup>2</sup>, QIAO Peng<sup>3</sup>

(1. 中国铁路太原局集团有限公司 办公室, 山西 太原 030013; 2. 中国铁路太原局集团有限公司 工务机械段, 山西 太原 030000; 3. 中国铁路太原局集团有限公司 太原高铁工务段, 山西 太原 030031)

(1. General Office, China Railway Taiyuan Group Co., Ltd., Taiyuan 030013, Shanxi, China; 2. Mechanical Engineering Division, China Railway Taiyuan Group Co., Ltd., Taiyuan 030000, Shanxi, China; 3. High-Speed Rail Engineering Division, China Railway Taiyuan Group Co., Ltd., Taiyuan 030031, Shanxi, China)

**摘要:** 随着经济全球化和区域一体化进程加快, 整合各种运输方式比较优势的多式联运成为世界物流业发展的战略性方向。通过概述国内外多式联运的发展现状, 剖析当前国内多式联运发展存在的问题, 提出发展以铁路为主多式联运发展的对策, 即畅通物流基础设施、提高多式联运组织协同性、发挥多式联运综合优势、共建“一体化”物流信息平台、推进多式联运政策法规完善, 从而提升多式联运组织效率, 实现不同运输方式顺畅衔接, 促进物流业降本增效。

**关键词:** 铁路; 多式联运; 物流; 运输组织; 降本增效

**Abstract:** With the quick pace of economic globalization and regional integration, multimodal transportation that uses different transport means spearheads the strategic direction of the logistics industry. By elaborating the development of this transport practice home and abroad, this paper analyzes its application problems in China. With a focus on rail carriers, it proposes measures, including optimizing logistics infrastructure, improving the coordination among different carriers, creating a unified logistics information platform, and refining relevant policies and regulations. These approaches are expected to lower the cost and improve the efficiency of the industry through ensuring a smooth and efficient transfer of different transport modes.

**Key Words:** Railway; Multimodal Transportation; Logistics; Transport Organization; Lower the Cost and Improve the Efficiency

## 1 概述

### 1.1 国外多式联运发展现状

(1) 多式联运成为全球物流业发展的战略性方向。跨入21世纪后,随着集装箱技术的快速发展,欧美等发达国家将多式联运作为物流运输的主导战略,通过各种政策措施引导,目前已形成了组合形式多样、设施设备先进、标准体系完善、运输组织顺畅、运营规则统一、政策保障有力的多式联运服务体系,发展势头强劲,成为全球物流业发展的战略性方向。

(2) 多式联运运量在物流总量中的份额迅猛增长。近年来,欧美等发达国家的多式联运发展一直保持着高速增长态势。欧洲的多式联运运量已超过2.07亿t,美国多式联运总量占货运总量比例达到了9.2%以上,更多的中长距离运输正在向多式联运流动。

(3) 公铁联运成为多式联运的主要方式。美国的多式联运占全球多式联运的很大份额,其公铁联运运量占全部多式联运总量的比例为53%,相应周转量占比为57%。其中,铁路公司承担着主导力量,7家I级铁路公司公铁联运所占的运量超过了多式联运总量的33%,最大的BNSF公司占联运总量的50%左右。

### 1.2 国内多式联运发展现状及存在问题

我国作为全球第二大经济体,承担着全球93%的集装箱制造,具有发展多式联运的先天性基础条件。随着近年来我国运输基础设施不断完善,以铁路、公路、水路、航空和管道为主体的多层次立体综合交通运输网络基本形成,为开展多式联运提供良好的基础和环境。特别是以政府下发的《国务院关于印发物流业发展中长期规划(2014—2020)的通知》为标志,相关部门出台了多式联运示范工程、“互联网+”高效物流、快递业发展的若干意见等一系列鼓励政策,多式联运进入发展黄金期。在此同时,我国铁路多式联运发展仍存在以下问题。

(1) 基础设施整体衔接不顺畅。我国海港的集装箱吞吐量中只有1.3%经铁路转运港口,85%由汽车转运港口,其余14%则经水运。在全球最大的上海港只有0.5%的集装箱经铁路转运。大多数港

口集装箱港区没有与铁路直接衔接,需要借助集装箱卡车经过社会道路进行短驳,才能完成集装箱码头堆场和铁路站场之间的转运<sup>[1]</sup>。

(2) 各种运输方式协同性不高。2015年,我国社会物流总费用10.8万亿元,与GDP的比率为16.0%,比全球平均水平高6.5%左右,社会物流总费用居高不下与物流企业利润空间不断压缩的矛盾突出。这主要是由于各种运输方式协同性不高、货物多次装卸和搬运等,过多的物流环节推高了物流成本。以铁水联运为例,涉及环节多,需要经过港口端提箱短驳至港站、铁路港站装车、铁路运输、内陆铁路场站卸车、短驳至工厂等一系列流程,全程环节多、手续繁杂。

(3) 多式联运综合优势发挥不明显。多式联运涉及公铁水等多家运输机构,流程复杂,程序繁多,各部门联动弱。有时受铁路运力阶段性紧张影响,货物到站后不能及时装车发运,延长运输时间;有时受运输、装卸能力制约,列车装载率不高,重去重回组织不到位。同时,铁路“门到站”和“站到门”需要公路运输,涉及货物的二次装卸,导致价格优势不明显,难以吸引客户。

(4) 信息平台建设有待加强。信息平台是实现多式联运的基础,是有效衔接不同运输方式的桥梁和纽带,尤其是通过云计算、大数据等先进技术,分析预测任意流向上运量及各种运输方式的组合模式,能够大大降低物流运输总成本,增加企业竞争力。但是,由于铁路信息平台自成体系,与其他平台缺乏有效衔接,难以与其他物流平台进行信息的互联互通,对多式联运发展产生影响。

(5) 相关法规政策有待完善。目前,我国将多式联运发展定位为国家基础性战略,在支持多式联运发展方面下发了一系列文件,尤其是2016年,国家出台了多个推动多式联运发展的文件、政策,如《交通运输部 国家发展改革委关于开展多式联运示范工程的通知》《交通运输部等十八个部门关于进一步鼓励开展多式联运工作的通知》等,但在立法方面还处于较滞后的状态,没有专门的多式联运立法法案<sup>[2]</sup>。我国有关多式联运的立法仅在《中华人民共和国海商法》和《中华人民共和国合同法》中有所涉及,缺乏统一的法规及政策来规范多

式联运<sup>[3]</sup>。

## 2 我国铁路多式联运发展对策

多式联运是整合各种运输方式的比较优势，支撑经济高效流通的运输业高级形态。大力发展多式联运，有利于发挥不同运输方式的组合优势，促进综合交通运输体系一体化发展，实现资源集约利用和节能减排，提升运输服务水平，提高物流运输效率、降低物流成本。铁路作为国家重要的交通基础设施，国民经济大动脉，具有绿色环保、全天候、运量大、运价低等特点，在综合交通运输体系中具有骨干作用<sup>[4-5]</sup>。发展以铁路为主的多式联运，是提升物流业运转效率和效益的突破口，也是推进铁路供给侧结构性改革的重要途径，更是促进交通物流融合发展的催化剂<sup>[6]</sup>。

### 2.1 畅通物流基础设施

合理利用铁路在全国布局的33个一级物流节点(全国性)、175个二级物流节点(区域性)，以快速转运为核心布局物流节点功能，联通全国性公路、港口货运枢纽，构建以铁路为主的骨干物流通道架构。一是布局物流节点，新建具有多式联运功能的综合性物流中心，升级改造既有铁路货场，同时，联合社会快递、物流企业共建社会性物流集散网点，形成多级网络节点格局。二是打造物流通道，与公路、航空、水运等其他交通运输方式合作，构建国际、国内、省内物流大通道，减少不同运输方式转换过程中的短驳、换装，促进不同运输方式间的无缝衔接，同时，依托铁路口岸功能，实现“一站式”通关直达，为中欧、中亚班列打造“物流+贸易”奠定基础。三是打通物流转运系统，实施铁路专用线引入内河大型港口、物流园区、场站等交通枢纽，全力打通连接货运枢纽“最后一公里”的道路设施配套，最终形成集铁路、公路、港口三位一体的全国交通物流体系。四是加快智能化设备应用。通过引进、建设智能设施设备，对运输、仓储、配送装备进行升级，实现货物在线调度、自动配送、自动配货，大力提升物流作业效率。

### 2.2 提高多式联运组织协同性

充分发挥混合所有制经济优势，铁路物流企业

与大型运输企业、生产制造商和第三方物流企业结成战略联盟，组建多式联运经营主体，增强主体服务能力。一是提升铁路多式联运主体经营能力。发挥铁路在不同运输方式间的组织协调职能，共同制定多式联运规则，共同推进业务流程监督，优势互补、合作共赢，联合开展多式联运；支持铁路物流企业发挥龙头作用，探索各类物流运营主体联运、利益共享机制、经营模式等，优化运输组织，提高服务质量。二是促进多式联运业务有序衔接。运用市场规律，形成各种运输方式和各类运营者合理分工布局，发挥铁路企业物流组织作用，引导落实运营主体责任制，提高多式联运组织协同性，确保各环节衔接顺畅、动态掌控及应急调整。

### 2.3 发挥多式联运综合优势

多式联运不同运输业务主体间增进互信、互通，增强货物、信息在不同物流主体间转运的流畅度，针对物流中出现的迟滞、卡阻等问题及时反馈解决，充分发挥多式联运不同运输方式的组合优势，提升物流效率，降低物流成本。一是联合其他企业组建联盟。实现电子标签在不同运输主体间全过程的互通互认，以及标签信息的实时更新和共享，引导运营主体推广“一单制”综合物流服务业，满足客户一站办理、一次交费、一单到底的物流需求。二是铁路主动提升自身服务能力。作为多式联运的主体，铁路应优化定站点、定时刻、定线路、定价格、定标准的班列组织开行，以保证铁路运输能力满足多式联运要求，优化铁路“一口价”电子运单及提配货流程。三是强化与政府部门对接。鼓励铁路部门加快完成全国物流节点布局建设，鼓励地方政府参与铁路物流节点周边道路配套等建设，大力推动集装箱公铁、铁海、铁河联运，通过政府及相关部门参与多式联运，减少相关政策、机制障碍，促进多式联运更好、更快发展。

### 2.4 共建“一体化”物流信息平台

依托铁路物流信息平台，连接公路、水运、航空三大领域的代表性物流信息服务平台，构建行业平台互联共享、独立运营的“一体化”信息平台<sup>[7]</sup>。一是实现物流信息数据化。推行以数据化方式采集相关物流信息，推广电子单证和电子合同等数据化载体，促进物流作业模式创新。二是推进物



流信息互联互通。促进物流数据开放化和协同化,将物流信息平台与电子口岸公共平台、国家交通物流公共信息服务及公安、海关、路政、工商等政府部门信息系统实现数据对接、信息互联,推进铁路与公路、水运、航空等不同运输方式间信息衔接,实现平台内各类信息的动态监测、互联互通,特别是在铁路208个物流基地统一实施信息标准化,开发统一的接口标准,以及单证自动转换标准格式,实现物流全流程跟踪、可视和实时监控<sup>[8]</sup>。三是构建“一单制”模式。以构建多式联运“一单制”为目标,把承运商的“运单号”作为发货人、收货人和公铁水航各承运人互认的身份证明,用以关联货物信息的各个要素,实现物流全程“一单到底”。

### 2.5 推进多式联运政策法规完善

按照“边拓展业务、边学习经验、边研究政策”的原则,联合相关政府部门,逐步实现多式联运政策、法规的不断完善。一是总结经验教训。总结归纳在多式联运业务开展过程中的有益做法和尝试,探索新的经营模式和方法,研究适合发展多式联运的有利政策。二是深入开展调查研究。到国内多式联运业务开展较为发达的地区、企业进行调研、学习,并参考欧美等多式联运发展较为发达国家的业务开展情况,积极参与跨行业、跨部门、跨区域相关规划、政策、标准等研究,探讨适于我国发展多式联运的制度、政策、标准。三是强力推进政府立法。加强与各地方政府、相关部门在发展多式联运方面的体制、机制、税务、法制等方面的统筹协调,推进政府以立法形式完善相关政策、法规,为开展多式联运提供良好的政策条件,促进多式联运更好开展<sup>[9-10]</sup>。

## 3 结束语

多式联运能够有效发挥不同运输方式的优点,是物流行业的战略性发展方向。随着我国交通物流硬件基础设施的不断完善和多式联运相关政策的出台,为多式联运发展提供了良好的机遇。铁路作为国民基础设施和重大民生工程,应充分发挥其在综合交通运输体系中的骨干作用,依托其在交通行业中的地位和作用,引导不同运输方式共同合作,制定多式联运新标准、打造多式联运新体系,发展以

铁路为主导的多式联运,有效降低社会物流成本,服务经济社会发展。

### 参考文献:

- [1] 中国交通运输协会联运分会,北京嘉铁多式联运咨询服务有限公司.2016年度中国多式联运发展报告[A].北京:中国交通运输协会联运分会,北京嘉铁多式联运咨询服务有限公司,2016.
- [2] 李志文,吕 琪.“一带一路”战略下对我国多式联运立法建构的思考[J].法学杂志,2016,37(4):57-64.
- [3] 邓金刚.多式联运合同承运人追偿的法律问题[J].世纪海运,2014,39(3):50-53.
- [4] 中华人民共和国交通运输部,中华人民共和国国家发展和改革委员会.关于开展多式联运示范工程的通知[A].北京:中华人民共和国交通运输部,中华人民共和国国家发展和改革委员会,2015.
- [5] 中国物流与采购联合会,中国物流学会.中国物流发展报告(2015—2016)[M].北京:中国财富出版社,2016.
- [6] 汪永元.提高我国集装箱公铁联运装卸效率的探讨[J].铁道货运,2015,33(12):45-49.  
WANG Yong-yuan. The Probing of Improvement of Container Rail Transit Efficiency in China[J]. Railway Freight Transport, 2015, 33(12): 45-49.
- [7] 关怀庆.基于电子商务背景的现代物流配送发展探讨[J].电子商务,2014(8):38.
- [8] 李 笃.浅谈物流信息技术在现代物流行业中的应用[J].技术与市场,2016(7):222.
- [9] 张思颖,胡西华.西安构建新欧亚大陆桥中国物流枢纽的探讨[J].铁道运输与经济,2016,38(3):25-28.  
ZHANG Si-ying, HU Xi-hua. Discussion on Constructing China Logistic Hub of New Europe-Asia Continental Bridge in Xi'an[J]. Railway Transport and Economy, 2016, 38(3): 25-28.
- [10] 任天逸,黄思佳.我国政府在现代物流中承担的角色[J].交通建设与管理,2014(6):281-284.

收稿日期:2017-02-13

修订日期:2017-09-05

基金项目:中国铁路总公司科技研究开发计划课题(2016X007-H)

责任编辑:王 静