

文章编号: 1004-2024(2019)02-0001-05 中图分类号: F512.4 文献标识码: B
DOI: 10.16669/j.cnki.issn.1004-2024.2019.02.01

我国铁路多式联运发展对策研究

俞 纓

(国家铁路局 市场监测评价中心, 北京 100036)

摘 要: 为加快构建现代综合交通运输体系、促进物流业降本增效, 我国应加快推进铁路多式联运的发展, 在阐述我国当前铁路多式联运的外部环境与发展现状的基础上, 针对铁路场站设施配置不足、多式联运班列运输服务质量有待提高、多式联运法律法规技术体系建设滞后、集装箱运输比例偏低、不同运输方式信息不共享等问题, 提出完善综合枢纽设施建设、扩大服务有效供给、加大政策扶持力度、提高集装箱运输比例、推动信息开放共享等对策建议, 以提高铁路市场份额, 促进多式联运快速健康有序发展。

关键词: 多式联运; 发展环境; 制约因素; 法律法规建设; 信息共享

发展多式联运是建设交通强国、降低物流成本的重要途径, 也是构建综合交通运输体系的重要环节。近年来, 国家先后出台了多项政策, 对发展多式联运、推进多种交通方式融合发展提出了明确的目标^[1-2]。目前, 我国铁路多式联运运量相比部分欧美发达国家偏低。分析当前多式联运发展的主要制约因素, 提出推动多式联运发展的对策建议, 对促进多式联运快速健康有序发展, 实现物流降本增效有重要的意义。

1 多式联运发展环境及现状分析

1.1 多式联运发展环境

近年来国家层面出台多项政策大力推动多式联运

发展。2014年, 国务院发布《物流业发展中长期规划(2014—2020年)》重点工程中第一项就是多式联运工程; 2015年, 交通运输部、国家发展和改革委员会为服务“一带一路”、京津冀协同发展、长江经济带国家战略及深入贯彻落实《物流业发展中长期规划(2014—2020年)》, 决定开展多式联运示范工程; 2018年交通运输部起草了《推进运输结构三年行动计划(2018—2020年)》, 提出实施多式联运提速等六大专项行动, 持续推进多式联运向纵深发展。

随着经济结构调整和消费升级, 国家环保政策不断调整, 多式联运市场发展潜力巨大。从长远来看, 我国的经济将进入高质量发展阶段, 产业结构调整 and 居民消费升级趋势明显, 高附加值货物、快运市场货物等需求进一步增加, 将为多式联运发展提供充足的货源。同时, 随着供给侧改革的深入, 原料、成品等物资去产能、去库存、降成本等方面

收稿日期: 2019-01-14

作者简介: 俞纓(1968—), 男, 上海人, 硕士研究生。

基金项目: 国家重点研发计划(2018YFB1201401)

有较大的压力，在基本的运输、仓储、装卸服务外，亟需库存控制、订货调节、全程追踪等柔性化、精益化的物流服务，减少无效物流比重以降低企业成本，通过多式联运整合各类运输资源以发挥整体效应，可满足企业准时制生产零库存的要求。此外“一带一路”集装箱国际联运的快速发展也是多式联运潜在的市场。

1.2 铁路多式联运发展现状

十八大以来，我国铁路运输飞速发展，路网不断完善，装备大幅提升，服务持续提高，为铁路多式联运发展奠定了良好的基础。2017年，中国铁路总公司完成集装箱运量17 735万t，同比增长47.9%。中欧、中亚班列通达境外12个国家、34个城市，全年累计开行3 673列，开行数量为前6年的总和，国际班列已发展成为具有国际竞争力、信誉良好的世界物流品牌。伴随着国家政策支持 and 经济增长的带动，呈现出良好的发展态势。

(1) 铁路转型升级为多式联运发展带来新途径。铁路货运的改革，转变传统发展方式，加速向现代物流转型。加快发展以集装箱为核心的铁路多式联运组织方式，减少货物损耗，提高物流效率，集约利用资源，加强跨区域运输，适应新形势下区域内运输需求，已成为扩大铁路货运供给的重要内容和铁路转型升级的重要途径。

(2) 国家全方位开放战略创造新机遇。以“一带一路”国际合作为重点的全方位对外开放新格局不断形成，我国与“一带一路”沿线国家经贸往来发展迅速，基础设施互联互通、国际多式联运走廊不断完善^[3]。以中欧班列为代表，截至2018年6月底，累计开行量已突破9 000列，运送货物近80万TEU，国内开行城市48个，到达欧洲14个国家42个城市，运输网络覆盖亚欧大陆的主要区域，为发展国际集装箱多式联运系统、打造国际集装箱运输品牌带来难得的发展机遇。

(3) 新技术新业态变革促进形成铁路多式联运新模式。随着当前新一轮科技革命和产业变革的孕育和兴起，互联网、大数据等现代信息技术的广泛应用、跨界融合深度正在重塑运输组织形式、全程服务模式

和物流供应方式。铁路顺应新变革浪潮，加快形成与各种运输方式无缝衔接，与物流各环节高效对接，与信息、金融、海关等深度融合的铁路集装箱多式联运系统，提供全程综合服务，构建铁路多式联运发展新模式。

2 多式联运发展存在问题

目前铁路多式联运呈现出良好的发展态势，但与经济社会高质量发展要求仍然有差距。多式联运整体运量偏低，结构不尽合理，我国多式联运量仅占全社会货运量的2.9%，远低于发达国家30%~40%的水平，比较优势未充分发挥^[4]。多式联运发展存在的问题主要表现在以下方面。

2.1 铁路场站设施配置不足

铁路“最后一公里”、装卸线长度不足等问题影响海铁联运方面运作效率。部分港站装卸线长度不够，如连云港港集装箱海铁联运办理点新东方堆场铁路线作业能力为1束30车，不能实现整列到发，列车在港站解体、集结编组等时间长，难以体现班列速度方面的优势。除集装箱中心站外，现有部分铁路港站及内陆站存在无集装箱作业能力的问题，如营口港鲅鱼圈北站缺乏集装箱作业能力，需营口港在港区内完成作业运至鲅鱼圈北站^[5-6]。

2.2 多式联运班列运输服务质量有待提高

海铁联运主要承运的是进出口货物，受国际市场需求的调节，在运输的灵活性、时效性和可靠性上要求较高。海关、检疫等部门审验、报关时间较长，货物滞留影响了联运的效率，且节假日不办理业务，导致货主为降低物流成本调整到其他港口中转或改变运输方式，间接造成部分适合铁路运输的货源流失。同时在实际运行中，集装箱海铁联运班列由于货源组织、装卸车作业、能力限制点停限装等因素，使班列到发点不固定、运到期限无法有效保障，时效性和稳定性不高，影响了客户对铁路的信任度，导致大量对时效性要求高的适箱货物转移到公路运输^[7]。而且集装箱海铁联运在运输供应链中主要提供站到站服务，“门到门”运输没有有效开展，对全程物流的市场运作能力较弱，缺乏仓储、配送等增值服务。

2.3 多式联运法律法规技术体系建设滞后

我国在多式联运领域的法律法规相对较少，专门的法律法规数量有限。一是集装箱运输管理、内陆集装箱中转站、货物安全标准、国际船代、国际货代、海商法、国际集装箱多式联运管理规则等相关内容需要更新和完善。二是多式联运的相关技术标准如箱型标准、技术装备标准、货物分类标准、计价标准、电子单证标准等尚未统一，在铁路系统与其他运输系统中不能通用，影响了多式联运衔接效率。

2.4 集装箱运输比例偏低

我国广大内陆地区受经济发展水平影响，货源以煤、铁、矿石等大宗物资为主，适合集装箱运输的高附加值货源比例仍然较低，对于集装箱运输的货运需求尚不迫切。在经济发展不均衡的背景下，我国东西部货源流动也处于不平衡的状态。东部沿海地区向内陆特别是中西部地区的货运量较大，由中西部地区返程到东部沿海地区的货运量相对较低，运输空驶率较高，增加运输成本。

2.5 不同运输方式信息缺乏共享

各运输方式自身的信息管理逐渐完善、成熟，但由于海铁联运的船舶、舱单、铁路、海关等信息未实现共享，铁路、公路、水运等不同运输方式之间，以及海关、检验检疫、物流和工商企业等不同业务系统之间衔接不畅，无法实现全程货物追踪，造成多式联运相关环节不能高效、有序地衔接，在运输能力调配上易出现失调和浪费。

3 铁路多式联运发展对策

3.1 完善综合枢纽设施建设

(1) 优化集装箱场站布局。按照国家战略和产业布局调整要求，充分利用既有各类资源，建设具有多式联运功能的综合交通枢纽。结合综合交通网络发展，通过调整既有铁路场站的规模及功能、移地建设、铁路引入既有公路枢纽、物流园区、港口等方式，强化集装箱运输功能，深化铁路集装箱场站布局研究，优化场站选址方案。结合境内外产业贸易布局，推进境内中欧班列枢纽及境外分拨集散中

心建设。

(2) 强化枢纽衔接配套。围绕铁路集装箱场站，强化周边公路的配套，构建集疏运体系，形成以铁路集装箱场站为核心的多式联运服务网络，实现“门到门”运输，解决“前后一公里”衔接不畅问题。推进铁路专用线进入厂矿企业、产业园区、物流园区等，实现公铁零距离换装和无缝衔接，减少物流环节，提高枢纽一体化作业水平。

(3) 推进内陆港建设。依托铁路场站，与港口、航运等相关企业合作建设铁路内陆港，因地制宜增加内陆集装箱还箱场站，增强进出口货物和铁水联运货物集散能力，打造完整的国际联运和铁水联运系统。建立内陆港海关、检验检疫等口岸管理部门信息共享平台，加快制定多式联运海关监管中心建设标准及监管制度，促进一体化通关。

3.2 扩大有效服务供给

(1) 加强多式联运组织衔接。①加强铁水联运衔接。整合港区内各运输资源，建立多方联动机制，提高铁路集疏运的比例。优化港区内接续作业流程，减少集装箱在港滞留等待时间，提高班列开行质量。②优化公铁联运模式。加强与第三方物流企业、零担干线运输企业等合作，强化货源组织和集散功能，推进开行公铁联运班列，提高干线运输组织效率和辐射范围，引导大宗物资、商品汽车等中长距离公路运输有序向铁路转移。③打造国际联运链条。依托国际铁路运输通道，有效整合各方资源，积极搭建国际物流平台，推进中欧、中亚班列发展。加快融入国际联运体系，建立与国际海运、境外铁路合作机制，利用国际组织和多边机制平台，推进通关便利化，强化全程运行监控，压缩全程运行时间，打造全程化国际联运链条^[8]。

(2) 创新铁路服务方式。①完善集装箱供需体系。提高铁路集装箱保有量，优化集装箱的箱种箱型以适应客户多元化个性化的需求。推动集装箱共享共用，提升铁路箱下水量，研究高效的集装箱调运机制，形成铁路箱“铁水—水铁”经营的良性循环。②加强运输时效性管理。以班列产品为重点，加大市场营销，开发多频次多样化班列产品，不断强化班列的

品牌效应。加强运输全程调度指挥和跨局联动,提升班列运行调度等级,在港口、口岸等货源充足地区采用班列“客车化”运行方案。

3.3 加大政策扶持力度

(1) 健全国家发展和改革委员会、交通运输部、国家质量监督检验检疫总局、海关总署等多部门联合协调工作机制,着力破解多式联运跨领域、跨部门的重大问题,进一步深化细化配套政策措施,鼓励集装箱多式联运示范项目。充分发挥企业在多式联运发展中的主体作用,推动铁路、港口、航运、金融、信息等企业建立联动机制,拓展合作方式,形成发展合力。

(2) 完善多式联运相关法规、标准规范体系,对接相关国际联运组织规则,推进多式联运与产业、经贸联动发展,推进便利化大通关。对列入国家规划的综合枢纽用地需求,优先安排建设用地指标,简化报批手续。支持利用中央预算内投资、车购税、专项建设基金等,加大对集装箱多式联运线路、枢纽、信息系统等设施设备建设投入。鼓励地方对多式联运业务骨干企业及示范项目给予资金支持。完善多式联运经营人管理制度,支持有实力的运输企业向多式联运经营人转变。

3.4 提高集装箱运输比例

按照国家发展战略、相关产业布局调整等要求,依托铁路中长期发展规划,通过升级扩能等措施畅通瓶颈路段,打造铁路集装箱多式联运通道,提高集装箱运输比例。在“一带一路”倡议下,推进与周边国家基础设施的互联互通,实现口岸站相关设施设备的衔接匹配,共同推进多式联运通道的建设改造。同时加快疏港铁路、物流园区铁路建设,实现码头铁路专用线与铁路港站一体化建设,保证多式联运无缝衔接,加强与铁路后方通道集疏运能力适应性研究,研究配套措施及运输方案,进一步保障多式联运运输效率。

3.5 推动信息开放共享

加快5G、云计算、大数据、物联网、RFID、EDI等技术应用,研究多式联运信息共享和数据传输交换标准,强化集装箱电子数据报文标准的制定和应用。加快集装箱铁水联运公共信息服务平台、全

程货物追踪信息系统建设,推进铁路集装箱运输信息与船舶运输和港口作业信息共享,建立铁水联运信息共享机制,促进铁路、公路、水运等不同运输方式之间,以及海关、检验检疫、物流和工商企业等不同业务系统之间衔接,实现集装箱多式联运物流信息开放、交换。同时,积极推进多式联运综合运输服务平台建设,推动铁路、公路、水运、航空、邮政之间信息的高效共享。

4 结束语

多式联运可以充分发挥铁路、公路、水路和民航运输的综合优势,构建高效、便捷和安全的运输服务网络,能够满足货主“门到门”物流服务的需求。随着我国经济社会进入新常态,货运需求结构呈现新的变化,高附加值、高频率、高时效、“门到门”的多式联运需求与滞后的供给能力之间的矛盾日益突出。针对铁路多式联运发展的制约和不足,研究提出切实可行的发展建议,有助于提高铁路市场份额,满足经济社会高质量发展的运输需求。同时,还应积极拓展投融资渠道、健全运价调节机制、加强联运技术创新等,为更好地推动多式联运发展提供保障。

参考文献:

- [1] 崔忠亮.我国多式联运市场发展对策研究[J].铁道运输与经济,2017,39(7):62-66.
CUI Zhongliang. Study on Countermeasures of Developing Inter-mode Transportation Market in China[J]. Railway Transport and Economy, 2017, 39(7): 62-66.
- [2] 杨 磊.我国集装箱多式联运发展对策研究[J].铁道运输与经济,2016,38(7):7-10.
YANG Lei. Study on Development Countermeasures of Container Inter-modal Transportation in China[J]. Railway Transport and Economy, 2016, 38(7): 7-10.
- [3] 许 奇,何天健,毛保华.我国铁路集装箱多式联运现状与发展[J].交通运输系统工程与信息,2018,18(6):194-199.
XU Qi, HO Tinkin, MAO Baohua. The Development and Current Status of Railway Container Intermodal

- Transport in China[J]. Journal of Transportation Systems Engineering and Information Technology, 2018, 18(6): 194-199.
- [4] 樊一江. 加快铁路集装箱多式联运发展提高现代综合交通运输体系供给质量和效率[J]. 大陆桥视野, 2017(13): 30-33.
- [5] 丁文赢, 陆松, 杨建波. 我国铁路集装箱运输设备发展研究[J]. 铁道货运, 2017, 35(12): 61-65.
DING Wenying, LU Song, YANG Jianbo. Research on the Equipment Development of Railway Container Transport in China[J]. Railway Freight Transport, 2017, 35(12): 61-65.
- [6] 王德占. 关于集装箱铁水联运相关问题的思考[J]. 物流技术, 2012, 31(4): 5-6.
WANG Dezhan. Thoughts on Container Railway-waterway Intermodal Transportation[J]. Logistics Technology, 2012, 31(4): 5-6.
- [7] 姜松英. 大力发展铁路为骨干的多式联运[J]. 大陆桥视野, 2017(5): 40-41.
- [8] 李牧原. 以多式联运促进转型发展[J]. 中国储运, 2018(12): 46-47.
- (责任编辑 宋 菲)

A Study on the Development Strategies of Railway Intermodal Transportation in China

YU Ying

(National Market Supervision and Assessment Center, National Railway Administration, Beijing 100036, China)

Abstract: To speed up the establishment of the modern comprehensive transportation system with reduction in logistics costs, China should accelerate the development of railway intermodal transportation. Based on an overview of the external environment and the current development of China's railway intermodal transportation, this paper studies the existing problems, such as inadequate facilities at railway stations and yards, poor service, outdated laws and regulations, low proportion of container transportation and lack of information sharing on different transportation means. To facilitate a rapid and healthy development of intermodal transportation through increasing railway market share, this paper accordingly puts forward the strategies, including improving infrastructure, enhancing effective service supply, strengthening policy support, increasing proportion of container transportation and promoting information sharing.

Keywords: Intermodal Transportation; Development Environment; Restraining Factors; Development of Laws and Regulations; Information Sharing

中欧班列首次从绥芬河口岸出境至汉堡

2019年1月18日4:30, 一列满载机械设备、服装轻工和汽车配件的中欧班列, 由绥芬河铁路口岸出境。这是中欧班列首次经绥芬河铁路口岸出境至德国汉堡。绥芬河站启动快速通关模式, 加快办理通关手续, 全力确保此趟班列高效出境。

据介绍, 这趟班列共载有货物17车17个集装箱, 总重585 t, 途经俄罗斯、白俄罗斯、波兰至德国汉堡, 全程13 800 km, 预计行程15 d左右。

近年来, 绥芬河站积极响应“一带一路”倡议, 压缩货物通关时间, 优化运输组织, 调整作业分工, 提高国际联运货物运输效率, 对国际联运班列采取优先办理通关手续、专人专岗、随到随验、及时编组发车等便捷通关运输措施, 最大限度地压缩班列在口岸的停留时间。同时, 该站积极协调配合海关联检部门, 密切关注班列运行情况, 为班列常态化运行创造积极条件。(摘自《人民铁道》报)