

# 我国多式联运系统建设的思路与任务<sup>\*</sup>

樊一江 谢雨蓉 汪 鸣

**内容提要** 多式联运是高效的货物运输组织方式,对充分利用运输资源,促进各种运输方式合理分工,提高一体化运输服务水平,降低运输交易成本和社会物流成本,促进交通运输绿色发展,提升经济社会综合效益与产业竞争力等,均具有显著作用。我国生产力布局、产业结构、经济水平和运输发展与发达国家存在较大区别,不可能完全效仿其发展模式和路径,需要注重多式联运与国家战略、区域及产业合作等的融合互动,围绕战略空间拓展、产业联动融合、供应链和价值链延伸、各种运输方式合理分工,以及交通基础设施的充分利用,建设符合我国国情特点的国际、区域、城市群、城市、农村五个空间尺度,大宗物资、集装箱、特殊货物等多货类的多式联运系统。并通过推广“一单制”便捷运输,发展多式联运经营人,提高装备和技术水平,统一全链条规则标准,营造联运产业生态圈,建立多式联运提单,完善国际物流和结算规则,提高我国国际物流控制力和国际经济话语权。

**关键词** 多式联运 货运组织 系统建设 一单制

DOI:10.16304/j.cnki.11-3952/f.2017.07.015

## 一、多式联运系统建设与发展的战略价值

### (一)欧美国家发展多式联运的动因

多式联运是一种高效的货运组织方式,通过一个统一的运输服务组织者,实现运输组织一体化,利用现代信息技术、金融服务等组织手段,促进运输交易透明化和便利化,将多种运输方式高效衔接和精准匹配,提供“门到门”完整运输服务。核心内涵包括三个方面:一个组织主体;多种运输方式,即至少使用两种或两种以上运输方式;全程服务组织,实现“一票到底”。

现代多式联运是在各种运输方式不断发展、运输市场竞争环境变化调整的背景下产生的。早在19世纪30年代末,欧美国家便出现了多式联运的萌芽。到20世纪20年代,美国出现真正意义的现代多式联运。90年代,在产业及国际经贸交流升级拓展、传统运输系统支撑能力减弱、运输自身发展遇到效率与环境瓶颈约束的大背景下,欧美国家开始推进新一轮现代多式联运发展,将其作为构建更高效运输系统、

<sup>\*</sup> 本文为国家发展改革委宏观经济研究院2016年重点课题的主要成果,樊一江、汪鸣为课题负责人,谢雨蓉为通讯作者。

减少负面外部影响、增强国家战略竞争力的重要手段。从发展条件看,欧美国家多式联运均是在各种运输方式已经形成较为完善的网络和能力结构,产业布局、经贸运行与联运组织形成高度联动匹配格局条件下发展起来的。从效果来看,多式联运发展为欧美国家带来显著经济社会效益,有效支撑产业、贸易转型升级,缓解交通压力与资源环境约束,大幅提升了国际竞争力。

## (二)多式联运系统构成与交易规则

组成要素与运作结构共同构成多式联运系统的基本架构。多式联运系统组成要素主要包括组织主体、基础设施、技术装备、标准规范、组织平台和政策体制。运作结构主要包括货种货类、组合方式和空间范围等不同子系统结构。

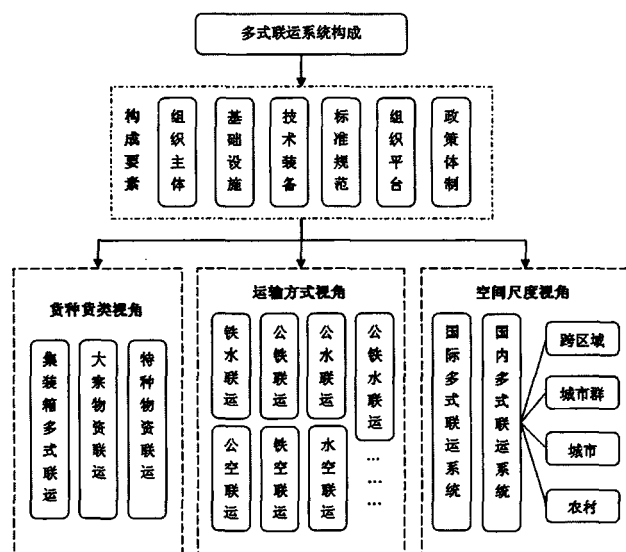


图1 多式联运系统的基本框架

多式联运交易规则符合市场经济一般交易规则,以供需“一对一”交易替代“多对多”的交易方式,实现了运输服务便利化和交易环节简约化,既符合现代各运输方式提升运输整体效

率、降低综合成本的供需两侧优化特征,也符合市场经济规则下通过全过程一体、多环节衔接的运输组织,降低交易成本、减少交易环节和提升经济运行效率的要求。因此,结合我国货物结构和运输成本、效率状况,以及供给侧结构性改革和国家战略发展要求,更需要从运输组织与交易规则相结合的视角对多式联运系统进行系统考虑。

## (三)多式联运系统建设的核心价值

多式联运系统建设的价值不仅在于推动交通运输业自身的变革,提高运输效率与经济效益,更在于依托运输组织与运输规则,牵引运力、货物在空间上的移动与分布,进而影响甚至控制生产要素的流动,重构国际贸易规则乃至经贸格局。这些价值由表及里体现为:一是促进运输组织变革,降低运输成本和交易成本,提高系统效率,促进绿色发展;二是丰富运输服务供给,精准匹配现代生产方式与生活方式,提升经济运行效率效益;三是扩大运输服务的连续可达范围,拓展经济辐射和区域发展空间;四是融合现代信息技术、金融服务等,联动现代产业链、供应链,打造系统化产业组织优势和服务衍生优势,提升国家整体竞争实力;五是深度影响要素跨区域流动,形成空间聚集与辐射,主导交货方式和结算规则,重构国际物流及经贸运行规则。

## 二、我国多式联运系统的发展现状

### (一)我国多式联运发展主要成就

我国各级政府十分重视发展多式联运,在一系列政策举措支持和政府推动、企业参与下,多式联运发展取得了显著成绩。

1、开展多式联运设施条件大幅改善。基本形成以“五纵五横”综合运输大通道为主骨架的综合交通网络,运输通道规模跃居世界前列,交

通枢纽设施水平明显提升,运输能力显著增强,为各种运输方式发挥各自优势、分工协作奠定了坚实基础。

2、多式联运技术装备水平大幅提高。通过引进、吸收和创新,我国多式联运装备、设备和技术水平明显提高。以煤炭铁海联运为代表,形成了大宗物资较为成熟的装备、设备和转运技术体系。对标国际规则 and 标准,以远洋运输为重点,形成了门类较为齐全的集装箱运输装备、设备、装卸技术等系统。

3、多式联运服务供给能力显著提升。联运服务能力明显扩大。2015 年全社会货运量、货物周转量、港口货物和集装箱吞吐量分别是 2010 年的 1.26 倍、1.22 倍和 1.46 倍、1.45 倍。多样化服务质量水平不断提高,煤炭等大宗物资联运服务能力进一步增强,集装箱多式联运加快发展。国际联运便利化水平显著提升。

4、新型多式联运模式业态不断涌现。以中欧班列为代表的陆路国际联运快速发展,国际影响力竞争力明显增强,班列开行累计超过 1200 列,始发城市 18 个,到达境外 7 个国家 11 个城市,最快 12 天可到达欧洲。以快递等为代表的全程组织模式逐步推广,互联网下的供应链整合与延伸性组织业态快速兴起。

## (二)我国多式联运系统发展存在的问题

1、多式联运发展路径不清晰,延缓了转型升级步伐。符合国情的多式联运发展战略缺乏,战略逻辑较为混乱,更多只是在各分割环节简单模仿和复制国外经验、做法和相关政策。发展政策部门化、碎片化,更多仍为“就联运而谈联运”,缺乏与现代产业布局、产业集群培育、发展空间拓展、技术进步升级等深度联动。发展方式和路径存在误区,脱离产业发展阶段现实,在非标准化和非集装化条件下,过度强调集装箱多式联运跨越发展,集装箱铁水联运比例长期徘徊在 2%—5% 上下,远低于发达国家 30%—50% 的比例。

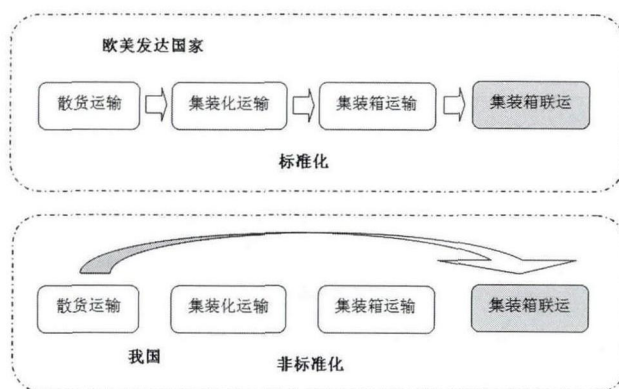


图2 发达国家与我国集装箱多式联运发展路径的差异

2、供给与需求不匹配,设施设备与联运要求不对接。多式联运服务有效供给不足,难以满足经济社会发展现实需求,更不适应未来转型升级和空间拓展的战略需要。枢纽设施短板明显,发展理念进入误区,组织策源功能基本丧失,影响交通设施网络效能,“国际先进”通道设施未能发挥“国际领先”的效率和作用。专业化装备设备紧缺,限制了标准化、高效化服务发展。

3、多式联运组织主体缺失,全程组织能力效率不高。经营主体结构失衡,公路市场极度分散,铁路领域过度垄断,传统航运企业业务单一,第三方中介代理参差不齐,枢纽站场经营企业整合能力有限。真正能够协调各方式、调配各资源、打通各环节的经营主体极度匮乏,组织方式总体落后。

4、多式联运标准规范尚不统一,市场环境亟待优化。多式联运服务标准与规范缺乏,货物在不同方式间转运缺乏规则保障,效率低下,纠纷不断。运输市场秩序不佳,比价关系扭曲,公路超限超载、返程低价等恶性竞争频发,多式联运缺乏成本优势,竞争力不强。运输单据尚不统一,流转程序繁琐,大部分运单缺乏金融衍生功能。信息互联共享不足,“信息孤岛”问题突出。

### 三、我国多式联运系统发展的形势要求

#### (一) 供给侧结构性改革要求提高多式联运发展质量效益

我国供需结构正发生深刻调整,货运结构调整窗口期已经到来,需要利用多式联运这种便捷、高效、经济,并与生产方式、消费模式创新紧密联系的运输组织服务,作为助力供给侧结构性改革、提高经济发展质量和效益的重要支撑。传统生产制造、贸易零售等企业发展形势严峻,迫切需要开源节流,深入挖掘运输衔接环节的利润。新产业加快崛起,特别是互联网经济下新业态、新模式快速发展,所派生的多样化、分散化、强时效、一站式等高品质货运需求快速增长,难以通过传统单一运输方式组织达到效率最优,需要依托现代多式联运组织提高整体效能。我国综合交通网络能力和结构水平大幅提升,运输需求在不同方式间的配给正在从以能力为依托转向以效率和服务创新为支撑,传统模式下的运输利润空间收窄,铁路、港口等领域已经形成的供给能力亟待寻求新的市场空间,需要通过发展多式联运来化解传统领域的过剩运能和打造交通领域新的增长点。

#### (二) 国家战略实施需要借力多式联运拓展经济空间格局

全面建成小康社会战略目标下,我国正以西部开发、东北振兴、中部崛起和东部率先的区域发展总体战略为基础,以“一带一路”建设、京津冀协同发展、长江经济带发展为引领,着力构建沿海沿江沿线经济带为主的纵向横向经济轴带,引领经济发展新常态,拓展发展新空间。经济资源重组、区域格局重构、产业结构重塑,强调“向运输要空间”,要求围绕“产业—城镇—运输”联动发展,按照各方式有效分工、合理组织要求,在弥补落后地区设施短板的同时,强化以

高效运输系统整体布设为先行引导,为“一带一路”沿线国际产能合作、“四大板块”产业分工协作、城市群内部城市间产业聚集联动等创造条件。此外,脱贫攻坚也要求多式联运服务有效覆盖广大欠发达地区。

#### (三) 参与全球竞争要求发挥国际多式联运支撑引领作用

当前世界经济贸易格局深度调整,围绕价值链的国际分工角逐深化。顺应新的国际形势,我国提出以“一带一路”为核心构建全方位对外开放新体制。“一带一路”建设要求重塑国际经贸新格局,立足我国自身产业基础和市场优势,依托国际多式联运组织方式,强化联运与金融结算、贸易规则、服务标准等深度联动,将国际多式联运作为积极搭建以我为主导的国际贸易新规则以及国际经济合作新平台的重要手段之一。重点统筹好传统以海运为主和新的以陆运为主的国际多式联运发展,统筹好我国沿海枢纽、内陆枢纽以及沿线陆路国家内陆枢纽和其他国家海上支点的战略布局,推进与周边国家基础设施互联互通,推进公铁水及航空多式联运,构建国际物流大通道,开辟跨境多式联运交通走廊。

#### (四) 交通运输转型升级要求加快提升多式联运效率水平

当前,我国经济社会发展的资源环境约束日益严峻,坚持绿色发展已成为我国各领域发展必须遵守的基本底线。交通运输是我国能源消耗和污染物排放的主要领域之一,以石油为主的能源消耗结构将长期存在,节能减排任务艰巨,这就要求加快转变交通运输特别是货物运输发展方式,通过发展集约高效绿色的多式联运,提高运输效率,降低对生态环境的负面影响。同时,依托多式联运一体化组织推动关联领域标准化,提升综合效益。尽管多式联运短期内或许并不能直接减少运输成本,但能够显著降低外部成本,是构建高效运输系统的必由之路。

## 四、我国多式联运系统发展的总体思路

我国生产力布局、产业结构、经济水平和运输发展与发达国家存在较大区别,不可能完全效仿其发展模式和路径,需要注重多式联运与国家战略、区域与产业合作等方面的融合互动,围绕战略空间拓展、产业联动融合、供应链和价值链延伸、各种运输方式合理分工,建设符合我国国情特点的多式联运系统。

### (一)把握多式联运系统建设的总体方向

把握多式联运推动交通运输提质增效,以及支撑和引领经济转型升级的逻辑,立足全球视野,以战略空间拓展、系统效率提升和有效需求满足为导向,以提质、降本、增效为核心,围绕交通运输供给侧结构性改革,有效发挥交通基础设施网络优势,充分运用现代信息技术手段,构建符合我国国情特点、阶段特征和战略需要的多层次多式联运系统。

1、围绕区域经济系统重构,打造引领战略空间拓展和产业联动的联运系统。转变依赖交通基础设施建设支撑、引导国土开发和区域产业调整的老路子,强化运输服务系统在引领战略空间拓展、关联产业协同中的关键作用。围绕国际、区域、城市群、城市、农村等不同空间尺度的产业链分工合作、城镇带布局、贸易格局调整等要求,超前构建高度匹配、互动融合的多式联运服务系统。一是打造以“一带一路”为统领的国际多式联运系统。二是构筑不同层级不同空间尺度的国内多式联运系统,包括跨区域多式联运系统、城市群多式联运系统、大城市多式联运系统和农村多式联运系统。

2、着眼运输衔接和促进生产消费,构筑有效拓展供应链价值链的联运系统。围绕供应链上下游无缝衔接和产业向价值链中高端升级,结合互联网经济下新业态、新模式发展,以需求

为导向,以高品质供给为核心,推进传统运输服务向现代物流服务转型,并向金融、信息、通关等增值服务拓展。加快构建与物流各环节高效对接、深度融合的多式联运系统,以此助推现代物流体系建设。

3、立足各种方式自身优势和合理分工,建设分类化专业化的多式联运系统。坚持精准对接、高效匹配的原则,分类构建针对不同产业生产、区域消费流通需要的多样化、专业化多式联运系统,预留发展空间,及时动态调整,具体包括集装箱多式联运系统、大宗物资多式联运系统,以及冷链、危险品、汽车整车、快递包裹等特殊物资多式联运系统。

### (二)调整多式联运系统发展的基本思路

把握多式联运的“组织”本质,从供给和需求两端发力,围绕多式联运对区域发展空间拓展、产业布局调整、经济转型升级和运行模式变迁等支撑和引领的多重作用,以“组织”对接为核心,优化交通设施设备布局与配置,充分发挥我国交通网络优势,利用现代信息技术手段和服务业态创新,推进各种运输方式组织衔接,以及多式联运组织与供应链组织、产业链组织、价值链组织之间的标准化、全流程、一体化匹配和衔接。一是对接运输方式组织衔接要求,充分发挥交通网络优势。二是高效对接供应链物流组织,推进交通与物流融合发展。三是全面对接产业链运行组织,支撑和引领产业转型升级。四是对接全球价值链分工组织,打造国际物流与贸易新规则,创造国际产业竞争新优势。

### (三)明确多式联运系统发展的预期目标

争取用5年时间,即到2020年,初步形成国家多式联运系统框架,国际、东中西东北跨区域、城市群、城市、农村五大空间维度,普通集装箱、大宗物资、危化品、冷链、整车等五大类别多式联运系统建设取得进展。培育形成一批具有国内外全程组织能力的多式联运经营主体,基础设施衔接水平明显提升,全流程组织标准和制度建设取



得突破,运输标准化、集装化深入推进,运输结构更趋合理,运输效率显著提升,全社会运行成本明显下降,综合效益大幅提高,对经济提质增效、产业转型升级的支撑带动作用明显增强。

争取用10—15年时间,即到2030年左右,基本建成符合我国国情特点的多式联运系统,基本实现政策保障有力、市场规范有序、设施无缝衔接、装备标准通用、信息互联共享、组织顺畅高效,为我国经济社会发展、更好融入全球市场、构筑以我为主的国际经贸合作规则、提升国际竞争力提供战略支撑和先导引领。

## 五、我国多式联运系统发展的主要任务

遵循多式联运多环节衔接和系统运行的基本规律,围绕“组织”这一核心关键,突出国际化和区域化发展方向,重点围绕国际规则重塑、服务引领、设施支撑、主体优化、环境完善等进行系统设计和创新,打造多式联运产业生态圈。

(一)依托多式联运提单,重塑国际物流贸易规则

1、制定以多式联运提单为牵引的规则和服务规范。研究制定由我国金融服务支撑的多式联运提单,重点研究推进铁路运单“提单化”,配合“一带一路”建设,率先在国内多式联运领域试点使用,条件成熟后进一步向可接受人民币结算的重点国别国际多式联运领域推广。

2、围绕标准化、全链条构建多式联运配套系统。着眼经济系统整体效率的提升,适应产业发展阶段特征和迈向中高端战略需要,建设更“广谱”的多式联运系统,强化与全供应链联动,实现不同货类和不同空间维度联运系统内部,以及联运系统与产业、国际贸易等系统的全方位高度耦合和协同高效运行。

3、依托联运标准化重塑、主导国际贸易规则。加快构建符合我国实际的国际多式联运系

统,以我国主导的多式联运提单为基础,加载或植入人民币第三方结算系统,在结合既有国际规则以及FOB、CIF等贸易条款基础上,逐步推进以我为主的国际多式联运和国际贸易结算规则,研究建立依托中欧班列等陆路国际多式联运方式的FOR (Free on Railway)、CIFR (Cost Insurance and Freight on Railway)等贸易条款,优先在“一带一路”沿线沿路各国推广使用,提升我国在国际运输、贸易、结算中的话语权,塑造以我为主的国际物流和贸易新规则。

(二)打造多式联运组织通道,发挥基础设施效能

1、完善多式联运通道布局。以既有和规划的国家综合运输大通道为基础,选择跨区域、长距离、货运需求较为旺盛的通道全线或部分线路,规划为国家多式联运通道,并按照“一带一路”重点战略方向拓展国际通道,在其中基础设施条件好且具有一定市场需求的通道上,率先发展国际多式联运。构建沿海、京沪、京港澳、东北出海与进出关、福银、西南出海、西北北部、陆桥、沿江、沪昆等10条国内多式联运通道,围绕上述通道向陆海双向延伸,形成中欧、中蒙俄、中俄、中国—中亚—西亚、中国—中南半岛、海上等多条国际联运通道。

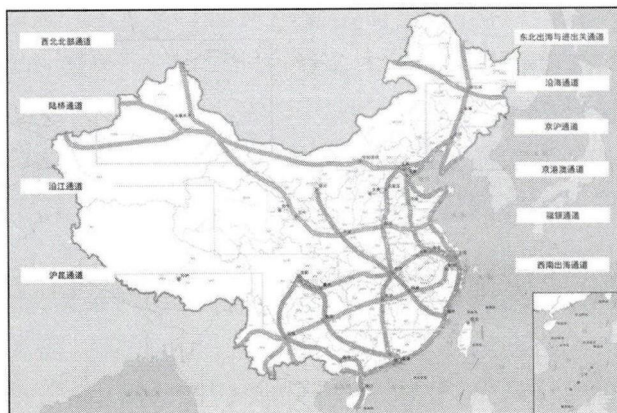


图3 我国多式联运通道布局规划示意图

2、近期以大宗物资多式联运为重点,推进联运通道建设。同时,研究推进铁路双层集装箱运输通道建设,新建重要线路要按照开行双层箱的条件建设或做好预留,对京沪、陇海等改造工程量、技术难度相对较小且具有市场需求的既有线路,进行改造,提高铁水、公铁等集装箱多式联运基础条件。

3、远期根据我国产业结构与布局调整方向,大力建设集装箱多式联运通道。尤其是在产业转移的内陆重点区域与沿海港口之间,构建大能力、高效率的集装箱公铁水联运大通道。

### (三)完善多式联运枢纽功能,优化运输全程组织

1、加快国际多式联运枢纽布局。服务于我国“一带一路”战略和全方位对外开放格局,在上海、天津北方、大连东北亚和厦门东南国际航运中心等沿海主要港口、重要的内河与铁路口岸以及北京首都、上海浦东等国际枢纽机场布局国际多式联运枢纽,为我国货物进出口提供全程组织服务。对外依托瓜达尔、吉布提、比雷埃夫斯等国际港口以及境外主要铁路枢纽,合作共建国际多式联运枢纽,形成海外战略支点,为国际产能合作提供联运服务支撑。

2、优化国内多式联运枢纽布局。围绕产业转型升级和国土空间布局优化,以枢纽节点城市为核心,重点推进港口、机场、铁路物流基地、公路甩挂场站、物流园区等枢纽设施布局,建设一批功能完善、衔接高效、真正服务多式联运的货运枢纽。

3、加强多式联运枢纽设施能力建设。完善枢纽内部设施功能布局,加强装卸、存储、转运及辅助设施配套建设,强化集疏运通道衔接,特别是铁路疏港通道建设,优化内部路网结构,推进铁路进港区、物流园区等工程。加强内陆港布局,强化与沿海港口联动,提升一体化通关水平及集装箱箱循环功能。

4、强化多式联运枢纽组织能力建设。引导

枢纽经营者参与多式联运全程服务,鼓励多式联运经营人参与枢纽经营,使枢纽更紧密地加入多式联运组织链条,推动枢纽由“作业中心”向“组织中心”、“配置中心”的功能性回归。强化依托枢纽构建组织平台,充分利用互联网、大数据等现代信息技术,推进实体与虚拟、线上与线下一体化高效组织,实现资源共享共用、畅捷流转、高效配置。

### (四)构建重点联运系统,推广“一单制”便捷运输

1、重点构建三大联运系统。根据当前我国产业布局、结构和运行组织特征,建设满足多货类运输需求的多式联运系统,加快构建大宗物资、集装化货物和特种货物三大联运系统。重点结合我国制造业,尤其是《中国制造2025》确定的中高端制造业、战略性新兴产业布局发展,建设符合国情的集装箱多式联运系统。

2、以三大联运系统为重点,推进“一单制”便捷运输。重点在集装箱铁水联运、公铁联运两个领域,推动“一单制”便捷运输。大力发展铁路定站点、定时刻、定线路、定价格、定标准运输,加强与“一单制”便捷运输制度对接。

### (五)发展多种类型多式联运经营人,培育组织主体

1、大力培育无船(车)承运人。负责与各段运输实际承运人签订分段运输合同,协调全程运输组织,实现无缝衔接。

2、积极培育有箱承运人。鼓励拥有集装箱的第三方承运人发展,以自有箱为单位,进行全运输链以及全物流链组织。

3、鼓励传统运输企业向多式联运承运人转型。重点推进水运、航空、铁路和大型公路运输企业等向多式联运经营人转型,鼓励企业组建联合经营体,与托运人签订全程运输合同,独立或合作完成全程运输。

4、培育国际多式联运承运人。打破行业分割、完善政策环境,引导货运代理企业,特别是

有实力的货代企业发展国际多式联运业务,负责全程运输组织。

5、培育集装箱、托盘等专业经营企业。构建高效的跨国、跨区域调配系统,推进集装箱循环共用。

(六)推进装备技术标准化,支撑系统高效组织运转

1、提高设施装备技术标准化水平。发展标准化、专业化、智能化、集约环保型转运和换装设备。研发新型集装箱平车、双层集装箱车等铁路车辆,建造超大型散货和集装箱等船舶,加快制定江海直达船型等标准,提高集装箱卡车和厢式卡车使用比例,推进专业航空物流运输工具研发应用。推进技术与装备标准化,加快集装箱、托盘等推广应用,促进集装箱箱体数字化和智能化。

2、促进多式联运信息资源共享。建设国家多式联运公共服务平台,汇集“一单制”电子标签赋码及信息汇集、共享、监测等功能。支持企业建立跨各运输方式的经营性平台,整合货源、车辆(舱位)、班期等信息。利用互联网、物联网、大数据、云计算等先进技术手段,挖掘数据资源,实现在途信息全程查询以及运输可视化和智能化。

(七)打造多式联运产业生态圈,培育组织竞争新优势

1、优化多式联运市场环境。构建统一开放、竞争有序、诚信保障的市场环境,为各种运输方式合理分工、无缝衔接,降低联运运营成本和交易成本创造条件。加快铁路市场化进程,进一步规范公路、内河航运等市场秩序,提高公路货运市场集中度,提升远洋航运和国际航空全球竞争力。

2、拓展多式联运产业链条。从产业链、供应链全链条融合联动的视角,加快构建多式联运产业生态体系。鼓励运输、物流企业协同供应链上下游,构建跨界战略联盟,推进运输、物

流、信息、金融服务、装备制造、国际贸易等跨界融合,拓展增值服务。创新业态模式,重构资源组织方式,开辟市场新领域。

3、提升多式联运的产业支撑条件。加快推进产业结构优化和转型升级,加速现代制造业等高附加值适箱货类产业发展,提升集装箱运输以及多式联运发展的产业基础和支撑条件。优化产业空间布局,强化产业跨区域分工协作,拓展多式联运发展空间。推进适箱货类运输集装箱化。

## 六、政策建议和保障措施

### (一)深化多式联运管理体制改革

鉴于多式联运系统建设对新时期我国经济社会发展的现实意义和战略价值,以及其涉及产业、经贸、金融、运输等多领域多环节的特征,建议进一步提高认识,由综合部门牵头,从国家战略层面统筹推进。建立国家层面的多式联运协调机制,统筹解决系统建设和发展的相关问题。完善联运规划体制和机制,强化产业规划、国土空间规划、城镇体系规划、综合交通规划等与多式联运规划的统筹联动。优化审批制度,加强运输市场监督,建立和完善企业诚信体系。

### (二)加大多式联运政策扶持力度

完善投融资政策,加大政府投资力度,创新投融资模式,吸引社会资本参与。加大对有箱承运人的支持力度,引导传统运输企业向多式联运经营人转型。强化用地保障,支持集约化、产业化、专业化发展,促进枢纽用地综合开发和利用。统筹产业、财政、金融等政策,加大对标准化、集装化、自动化载运工具研发应用的支持。以内陆多式联运枢纽为重点,扩大启运港退税范围。

### (三)重点推动铁路货运组织改革

围绕多式联运要求重构铁路运输组织流程,树立“货运客运化、组织全程”(下转第191页)



险传染和叠加的过程中,已经超越了希腊层面,上升为欧洲问题。其风险也从单一国家的主权债务风险演变为包含市场风险、道德风险、筹资风险、政治风险的复合型风险。

希腊至今没能退出欧洲“三驾马车”的援助计划,希腊政府难辞其咎。另一方面,欧盟对希腊主权债务危机的严峻性也缺乏清醒的认识,过于乐观地估计了援助希腊所需要付出的成本和希腊危机可能造成的影响,从而一再延误了积极介入的时机,造成希腊主权债务危机的愈演愈烈。在最终不得不出手救助希腊的时候,欧盟又因为要保护欧元区其他脆弱的成员国,一再拖延对希腊的援助,试图以此为欧元区其他国家争取出应对冲击的反应时间。这最终导致希腊成为整个欧元区噩梦的起点,希腊至今仍未能退出援助计划。

#### 参考文献:

- ①丁纯:《第三次希腊危机与救助》,《社会观察》2015年第9期。
- ②王家强、韩丽颖:《欧洲:欧债危机再获喘息时机——评希腊第二轮救助计划》,《国际金融》2012年第3期。
- ③徐英东:《希腊债务危机的成因及IMF救助方案对希腊的影响》,《中国城市经济》2011年第30期。
- ④于国龙、董敏杰、陈代娣:《从援助机制看欧债危机前景》,《中国投资》2011年第11期。
- ⑤詹向阳、邹新、程实:《希腊杠杆撬动全球经济——希腊主权债务危机的演变、影响和未来发展》,《国际金融研究》2010年第7期。

(作者单位:北京大学经济学院)

责任编辑 希 雨

(上接第165页)化、发展班列化、信息透明化”服务理念。结合铁路货运改革,加快推进大宗零散货物快运、集装箱运输发展。培育依托铁路业务的多式联运组织主体。进一步调整完善铁路货物运输价格机制。统筹利用铁路内外空箱资源,促进集装箱共享共用。

#### (四)进一步提升通关便利化水平

统筹海关、检验检疫等部门,实质性推进一体化通关,实现报关、征税、检验检疫、查验、放行等通关便利化。完善多式联运监管中心布局。研究建立以我为主的多式联运提单体系,为多式联运提单在国内使用创造条件,逐步将多式联运提单纳入通关便利化管理范畴。优先在“一带一路”沿线线路国家国际货物运输中使用以我为主的多式联运提单和贸易结算规则。

#### (五)建立健全多式联运法律法规

参照《联合国国际货物多式联运公约》,完

善我国多式联运法律法规体系。统一国内多式联运单证及相关规则,强化对国内多式联运业务的指导。加强研究储备,深度参与国际货物多式联运规则修订与调整,促进国内与国际相关法律法规规范协同一致。

#### 参考文献:

- ①樊一江:《加快创新多式联运的实现方式与路径》,《综合运输》2016年第9期。
- ②汪鸣:《综合运输的实现途径问题》,《综合运输》2009年第9期。

(作者单位:樊一江、汪鸣:国家发展改革委综合运输研究所,谢雨蓉:北京交通大学经济管理学院)

责任编辑 徐敬东