

浅析我国多式联运发展现状

龚秋菊

(成都工业职业技术学院, 四川 成都 610000)

摘要: 多式联运作为一种高效货物运输组织形式,是我国运输组织形式之一,现阶段受到了广泛关注并受到全社会高度重视。近年来国家连续出台多项政策明确其重要性和发展必要性,并从市场环境、发展基础、深化改革等多方面对多式联运发展进行了改革,明确18个部委的职责配合,其重要性和发展必要性显而易见。经过多年探索,我国多式联运总体发展思路逐渐明晰,国家层面和行业层面的支持也愈加明显。为更全面地还原我国多式联运的现状。本文梳理分析了中国多式联运的发展现状和存在的主要问题以及其产生的原因,最后提出了其未来的主要发展趋势,对政府的发展具有重要的意义并对企业发展多式联运具有一定的借鉴意义。

关键词: 多式联运;发展态势;问题

多式联运作为一种高效货物运输组织形式,符合我国经济高速发展下的市场需求,现阶段以其资源利用率高、产业链条长、综合效益好等特点受到了广泛关注,其发展也对提高我国运输综合实力起到重要作用。但它作为一个系统工程,需要基础设施和政策环境等多方面配合。现阶段我国多式联运的发展态势较好,但存在的问题也很明显。多式联运是不同运输方式的有效匹配并汇聚、整合多个优势资源,最终为客户提供一站式服务。一种高效的货物运输组织形式可以改善综合物流运输服务,提高物流企业的运营效率,降低运营成本,为行业和企业提供服务。

一、多式联运概述

(一) 欧盟术语定义

1. Multimodal Transport: 以两种及以上运输方式完成的货物运输;

2. Intermodal Transport: 货物全程由一种且不变的运载单元或道路车辆装载,通过两种及以上运输方式无缝接续、并且在更换运输方式过程中不发生对货物本身操作的一种货物运送。

从英文构词规则分析, multi- 前缀本意是“多个”,但不强调数量多,只客观反映是由多个、两个以上构成,所以该定义只反应此类联运至少由2种方式分段相继完成,在运输方式转换时货物可以卸载;而 inter- 这个前缀表示“在...之间,相互的”,定义隐含要求模式间协同衔接。

现阶段联合国多用 Multimodal, 而欧美国家多偏好 Intermodal, 强调一个标准化载货工具高效换装,关注标准化衔接和协作效率。

(二) 中国术语定义

我国《物流术语》(GB/T18354-2006GB)将“多式联运”的英文表述确定为 Multimodal Transport, 弃用 Intermodal Transport, 其定义为: 联运经营者受托运人、收货人或旅客的委托,为委托人实现两种以上运输方式(含两种)或两程以上(含两程)运输的衔接,以及提供相关运输物流辅助服务的活动。

基于定义的双语要素,可见我国多式联运重点强调一个承运人承担全程运输责任,构建综合运输的大框架导向,整合不同运输方式的优势,降低经营成本,关注全程化责任及管理,但未聚焦基于载货工具标准化提升运输方式转变时的货物转移效率。可以说从某种程度而言,现阶段我国多式联运诸多问题可溯源于此定义的导向。

二、我国多式联运发展的成效

经过多年探索,我国多式联运总体发展思路逐渐明晰,国家层面明确其为现代物流发展主攻方向,行业层面也愈加重视其作为优化综合运输系统的重要战略。基于此,中国多式联运整体呈现全面发展良好势头。

(一) 国家战略支持和引导

国家近年来多项国家重大战略,如“一带一路”、各种经济区、经济带、试验区、协同发展,其落实均依托于物流行业的有效支持,多式联运作为降低成本加快流转的重要手段,因此也成为国家战略实施的重要组成部分,其发展得到诸多顶层政策引导和支持。如,自2014年国务院印发《物流业发展中长期规划(2014-2020)》起,多式联运工程成为“着力降低物流成本”的重点工程首位,文中18处提及大力发展多式联运;2016年18部委联合发布《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》,既将多式联运产业发展上升为国家顶层安排,又深入剖析多式联运综合复杂性,科学分配责任并明确跨部委合作分工,从政策上引导多职能部门联动。

(二) 基础设施不断完善提供基础保障

近年来,国家大力投建公、铁交通运输线路,截至2017年,公路建设总投资额接近2亿,较2016年实现增幅21.1%,全国县级以上城市连通,路网覆盖面及通行质量明显提升;铁路固定资产投资达8010亿元,较2016年实现增幅约44%。同时港口资源所在各省市间积极统筹规划,规模以上港口与周边省市港口群合作共建港口直线运输线路,完善区域水运海运网络,夯实铁水联运公水联运发展。

(三) 以铁路为中心的多式联运初成气候

铁水联运发展迅速,2018年,中国规模以上港口集装箱吞吐量2.51亿TEU,较之2016年2.18亿和2017年2.37亿呈现稳步增长状态,铁路集装箱发送量1375.1万TEU,提升33.4%,占铁路总运量7.16%,虽然远小于欧美日,但较之2017年的5.46%有明显提升。规模以上港口完成集装箱铁水联运450万TEU,占规模以上港口集装箱吞吐量的1.8%。

公铁联运服务产品越加丰富,出现商品车运输、冷箱运输、罐箱运输、行包快运和驼背运输等多种运输方式,整体基于新装备新技术带动多元化多式联运形态和服务起步。

空铁联运方面也呈高速发展态势,2017年货邮运输量较之2016年提升5.6%。以河南机场集团为代表的企业主动以空铁联运标准集装箱为载体和出发点,推行多条多式联运专线;以顺丰为代表的企业瞄准了空铁联运的发展契机,成功借东风实现空铁联运物流订单。

(四) 内贸运输以“散改集”为突破口快速发展

运输结构调整《三年行动计划(2018-2020年)》,基于绿色发展规划,要求深化交通运输供给侧结构性改革,推进大宗货物运输“公转铁、公转水”为主攻方向,不断完善综合运输网络,倡导优先使用集装箱运输,启动多式联运提速行动。基于此,内贸多式联运以铁路系统为主力军,以“散改集”为突破口快速增长,

各地政府积极借助政府补贴等举措推进“散改集”改革,促进大宗物资“散改集”及“适箱适铁”货物由公路运输向铁路运输转移;借此发展势头,港口、航空、水运、公路也将多式联运作为各自业务创新和市场扩张战略突破口,激活多式联运模式。

(五)以示范工程为推手,有序推进多式联运“布点—成线—连网”

交通运输部与国家发改委分别于2015年和2017年选拔审批两批“国家多式联运示范工程”,据交通运输部规划研究院2018年统计,两家46批多式联运示范工程覆盖北京、河北、辽宁、浙江、山东、河南、四川、广州、新疆等28个省份,累计开通示范线路218条,参加企业达700余家,完成集装箱多式联运运量超187万TEU。

三、我国多式联运发展所面临的问题

虽然多式联运整体发展势头良好,但总体而言仍然处于起步成长阶段,物流成本高效率低、形式不丰富且覆盖面小,标准体系不甚清晰,还面临诸多技术与一体化运输组织的瓶颈,并未真正实现硬软件的无缝连接。

(一)跨部门协作不易,统筹协调力度不足,标准化程度不高

虽已陆续出台多项制度,明确工作责任及相关职能部门,但操作指导性不强。以《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》为例,多数职责由多部门合作实施,因未获明确授权,加之各部委各自管理模式和标准不同,使得在多式联运相关工作推进过程中,部委间谁牵头谁主导谁协作怎么统筹怎么协作,其角色界定和工作细节敲定都存在诸多障碍,相应地,我国多式联运装载工具标准化和多式联运规则的细化及监督都很难推进,较之欧洲自2008年起即研发智能化集装箱标准,我国真的不应只守着“集装箱制造量多年第一”的片面成就,切实需要加大体制机制改革才能真正促进多式联运产业发展,实现弯道超车。

(二)概念不明晰、基础研究不扎实,人才培养和储备后劲不足

前文提及《物流术语》明确了“多式联运”的表述,但因多式联运涉及职能部门多,其各自强调的维度和重点不同,使得整体概念和表述不统一,行业内出现诸多称谓,如综合运输、综合交通运输、联程联运、联合运输、一体化运输,词汇边界模糊,不利于多式联运系统政策导向和口径统一。

同时,多式联运的基础研究整体不扎实不深入,通过知网等资源网站搜索“多式联运”主题结果可见,除了交通运输部规划研究院有少量研究解读,其他相关文献有深度的极少,多以梳理现状及问题、归纳欧美日经验为主,行业综合性研究数据极少,中国特色的多式联运组织形式及使用范围、发展方向及推进路径研究不足,针对特殊情境特殊产品的深入研究更是凤毛麟角,整体专业性及成果性不强。相应地,高校的相关人才培养也很难深入推进,仅凭学校平台和教师个人资源进行深度研究难度极大。

(三)基础设施衔接不畅,各自为政“多专少综”

目前我国虽已初步形成多式联运交通基建体系,建成诸多物流园区,多式联运示范工程也成效显著,但整体而言各关键物流枢纽转运点的基础设施的综合衔接性和开发率不高,多为单一运输方式物流节点,综合性站场不多,“最后一公里”短板明显,导致物流成本依然未真正降低,物流效率依旧不高。具体表现为:

1. 缺乏多式联运专用站场。铁路集装箱中心站全国仅建成9个,对比美国芝加哥一个城市就有28个,差距明显。

2. 已有公铁联运站场规模小。最大铁路集装箱中心站800亩,对比美国芝加哥BNSF物流园占地3770亩,对比美国公铁联运枢纽面积一般均为1000—5000亩,差距也明显。

3. 机场空陆联运分拨设施严重不足。站场整体规划欠缺,老航空运输场地受限于城市规划及资金投入,不得不采取短驳运输来完成对接,其效率不高成本不低,未实现真正的联运。五、重要港区铁路进港率整体不高。如北方规模以上港口“大连、青岛、秦皇岛、烟台、塘沽(天津)、唐山、连云港、丹东、威海、石臼港(日照)、营口”中,实现铁路进港形成海铁联运中心的仅大连、青岛、塘沽、连云港。以华东华南港口为例,“上海、北仑港(宁波)、厦门、汕头、蛇口、黄埔港(广州)、香港、北海、湛江、三亚”等规模以上港口中,仅上海和宁波实现铁路进港。限制铁水联运体系的真正快速发展。

(四)监管体系无依托,针对性法律法规不健全

基于标准和规则的不明晰,故现阶段针对多式联运的针对性强操作性高的法律法规不健全,无法形成监管体系。比如2021年3月央视新闻就有关于冷链物流的采访,相关负责人表示后期重点规范冷链集装箱规格和技术标准,杜绝现阶段个体商户利益驱动下不光制冷技术不达标,同时还擅自做大集装箱规格并在市场上广泛流通,导致标准规格集装箱反而无法形成规模效应,无法呈规范形式推广。从某种程度而言,该新闻其实从侧面说明现阶段多式联运的一个难点,因标准不明晰,则无法详尽制定相应的法律法规对市场诸多不规范行为实行监管。

四、结论

我国多式联运发展现状简要梳理如下。

1. 多式联运尚处在努力摸索中,整体发展态势良好,但是也有不足的地方。

2. 以动态发展的眼光看中国多式联运的整体进程,可知其短—中—长期目标清晰,符合社会需求。体制机制的改革虽然不能一蹴而就,但一直在符合我国国情的科学节奏下有序而稳步推进。

3. 相信下一步只要各职能部门奔着同一目标进一步合作,或者国家成立相关多式联运推进委员会,明确相关授权,牵头完成相关工作,那么相信多式联运组织形式的发展会更进一步。多式联运是现代物流发展的有力支撑和降低成本的重要运输组织形式,所以物流相关企业也应该明确重点问题和行业发展趋势,提高中国多式联运的综合发展水平。

参考文献:

- [1] 冉春艳, 龚英. 我国多式联运发展的现状与趋势[J]. 重庆电力高等专科学校学报, 2019, 24(2): 59—62.
- [2] 李牧原, 罗先立. 中国多式联运发展现状及趋势[J]. 中国远洋海运, 2019(3).
- [3] 佚名. 2018年中国多式联运行业发展现状及发展趋势分析[J]. 大陆桥视野, 2019(4).
- [4] 秦建国. 多式联运发展的现状与展望[R]. 杭州: 交通运输部规划研究院, 2017.
- [5] 佚名. 国家多式联运示范工程政策解读[R]. 杭州: 交通运输部规划研究院, 2018.
- [6] 李牧原. 中国集装箱行业与多式联运发展报告(2018)[R]. 上海: 中国集装箱行业协会, 2019.
- [7] 魏永存, 李伟, 谭小平, 等. 建设服务国民经济发展的走廊——解读《推进物流大通道建设行动计划(2016—2020年)》[J]. 中国公路, 2017(6): 14—19.