

河南省发展多式联运的对策建议

白小明

摘要：河南省具有优越的区位优势、交通优势和物流优势，发展多式联运的条件已经成熟，但发展路径不清、基础设施存在短板、标准与规范不够统一、企业协调能力弱等制约了多式联运的发展。因此，河南省需要从多方面统筹，才能使多式联运产生巨大的溢出效应。

关键词：河南省 多式联运

多式联运作为一种集约、高效、绿色、安全的运输模式，是我国“十三五”期间现代综合交通运输体系发展的主导方向及物流业发展的重要工程。河南省作为全国交通大动脉上的重要枢纽地区，2017年被交通部确定为多式联运试点省份。大力发展多式联运，有助于河南省进一步增强物流大通道优势，加快物流强省建设步伐，为全国提供多式联运的“河南方案”。

一、河南省大力发展多式联运的条件

所谓多式联运，是指依托两种及两种以上运输方式的高效衔接，将货物以不变的运载单元，从接管地点快速、方便地转运至指定交付地点的联合运输过程。其本质是“一箱到底”“全程负责”，即在货物转运过程中，不同的运输方式遵循一套相同的规则约定，每一种运输方式的承运人虽然只参与其中一段的物流服务，但全程对货物都负有责任，以保证货物的安全性与完整性。多式联运是在现代物流、互联网飞速发展背景下，将物流资源进行重新组合与匹配，既打破了单一运输模式的局限性，又可有效降低物流成本，提高运输效率，满足用户多元化便捷服务的需求。

河南省地处中原，拥有承东启西、连南贯北的区位优势和交通优势，并形成了一批全国性或地区性的物流中心和交通枢纽，具备发展多式联

运的成熟条件。

（一）基本形成了以郑州为中心的国际性现代综合交通枢纽和一批地区性枢纽

近年来，河南省坚持交通先行的原则，大力加强交通基础设施建设，经过持续努力，基本形成了以郑州市为中心的国际性现代综合交通枢纽和洛阳市、商丘市、三门峡市、周口市等一批地区性枢纽，机、铁、公、水、跨境物流能力都有所增强。航空方面，郑州机场发展迅猛，2017年货运量突破50万吨，名列全球货运50强机场；铁路方面，河南省拥有亚洲最大的铁路编组站、中国最大的铁路零担货运中转站；公路方面，河南省高速公路通车里程、路网密度均居全国前列；水运方面，淮河淮滨以下、沙颍河周口以下航道已经疏通，可以通过沙颍河、淮河航道通到长江，连通大海；跨境物流方面，陆路交通有跨境班列——西向的中欧班列（郑州）覆盖24个国家121个城市，东向的郑日（日本）班列、郑韩（韩国）班列相继开通，将丝绸之路经济带与21世纪海上丝绸之路连接了起来，航空货运有“卢森堡—郑州—芝加哥”“米兰—郑州”“亚特兰大—郑州”等国际货运航线，形成了横跨欧、亚、美的“空中丝绸之路”。因此，河南省虽然不靠海、不沿边，但是却形成了联通内外、辐射八方的枢纽网络，为多式联运的发展创造了良好的交通条件。

(二) 建设了众多的物流基地, 仓储和物流配送功能不断增强

为构建现代物流发展平台, 引领和支撑全省现代物流业发展, 河南省各地建设了众多的专业物流基地, 其中有 21 家入选为“河南省示范物流园区”, 有 3 家(河南保税物流中心、郑州国际航空物流园区和郑州国际物流园区)入选为“国家级示范物流园区”。这些物流基地既是河南省物流产业发展的核心集聚区, 也是河南省腹地市场现代物流业发展的重要支撑实体。

(三) 汇聚了大量优秀的中外物流企业

由于河南省物流业的迅速发展, 大量国内外优秀的物流企业纷纷进驻河南省, 目前已有 140 多家, 其中全球排名前 10 位的就有 9 家。河南省本土的物流企业成长也很迅速, 截至 2018 年上半年, 各类物流企业 5500 多家。根据中物联在全国物流行业开展的 A 级物流企业评估, 河南省共有 A 级物流企业 117 家, 其中 3A 级以上物流企业 104 家, 中原铁道物流、郑州集装箱中心站、河南省机场集团、河南保税物流集团等公司成为支撑河南物流业发展的龙头企业。

(四) 启动了多式联运物流信息服务平台建设

在探索多式联运过程中, 河南省依托龙头骨干企业, 积极打造多式联运示范工程, 启动建设涉及多式联运企业的互联互通数据交互平台, 促进多式联运信息共享。如郑州机场开发了国际物流多式联运数据交易服务平台, 已实现境内公路、铁路、海港等运输方式与国际航空、境外陆运等运输链的信息共享, 并在郑州机场、河南省自贸试验区、保税园区等区域实现了信息联动, 形成了“空空+空地”“全货机+客机腹舱”相互衔接、运转高效的多式联运航运体系。

二、制约河南省发展多式联运的主要因素

虽然河南省已具备多式联运发展的基础条件, 但多式联运仍处于起步阶段, 仍然有一些因

素制约着河南省多式联运的顺利开展, 主要表现在:

(一) 多式联运发展的路径不够清晰

河南省物流界已经认识到多式联运发展的重要性, 政府也把多式联运作为构建现代物流的着力点, 并于 2017 年底开始实施多式联运示范工程, 发布了针对多式联运的优惠政策。但有关部门对多式联运在综合交通体系中的地位认识还不够明确, 对多式联运的发展缺乏明确的部署, 尚未制定符合省情的多式联运发展战略, 且对多式联运与河南省目前的现代产业布局、产业支撑载体建设、技术进步升级等方面的深度联动考虑也略显不足。

(二) 发展多式联运的基础设施尚需进一步完善

1. 多式联运场站建设缓慢。河南省各种类型的交通枢纽建设比较完善, 但由于铁路、公路和民航等分属不同部门管理, 各类交通枢纽多表现为独立运行的状态, 其间的运输通道尚未实现畅通高效的衔接, 而且缺乏多式联运的场站。如郑州市既是铁路枢纽、公路枢纽, 又是航空枢纽, 但郑州市作为铁路枢纽和公路枢纽, 铁路站与公路站主要分布在市区; 而作为航空枢纽, 场站主要在新郑的航空港区, 铁路站、公路站与机场之间的距离较远, 没有实现很好的对接。因此, 满足无缝链接的多式联运物流通道与集成式场站建设还需要进一步加强。

2. 立体交通体系中存在较为明显的短板。虽然河南省具备铁、公、机、水等多式联运的基础和条件, 但铁、公、机相对发达, 而内河航运的短板比较明显。河南省地跨长江、淮河、黄河、海河四大流域, 境内淮河、沙颍河、唐白河等都具备通航条件, 历史上也曾出现过辉煌的航运景象, 但由于一些河流上游建闸限水, 以及铁路运输的冲击, 20 世纪 80 年代后河南省内多条河流断航, 目前仅沙颍河周口市以下河道及淮河淮滨县以下河道能够常年通航, 河南省的 18 个地市中

也只有周口实现了通江达海的目标。水运短板的存在,使河南省在开展多式联运时,无法将其他运输方式与水运更好地衔接起来。

(三)多式联运标准、规范不统一,信息衔接与贯通不足

1.各种运输方式技术装备标准不一致。由于河南省的铁路、公路、航空等运输系统分属于不同的管理部门,在传统的单一运输方式下,每个管理部门都各自设计了一套技术装备标准,尤其是货物运载单元(集装箱的尺寸、载重等)各有各的标准,如铁路集装箱专用平车与国际标准集装箱在尺寸、载重方面不一致,如果通过航空到达郑州机场的国际标准集装箱,需要再通过铁路运输到其他目的地时,铁路集装箱专用车运载国际标准集装箱,会产生空间利用不足、亏吨等问题。而公路运输方面,货运车型标准化程度很低,车型众多、规格不一,与铁路、船舶、飞机等其他运输方式难以实现换装转运的“无缝衔接”。

2.信息共享服务平台建设滞后。发展多式联运需要规范的运输标准及统一的运输单据,而且在货物转运过程中,信息渠道需要保持高效畅通,但河南省多式联运缺乏统一的规则保障,各种运输方式之间的单证不够规范,无法做到“一

票到底”;另外,机场、口岸、铁路和公路货运站场、物流园区等独立运营的信息系统尚未进行全面整合,还不能实现实时的信息互通共享。除郑州机场国际物流多式联运数据交易平台发展得比较成熟外,其他地区或企业的信息化程度较低,覆盖全省物流系统的多式联运服务平台建设滞后,使各种运输资源无法得到充分合理的配置。

(四)缺乏协调能力强的综合性多式联运企业

目前,河南省的物流企业大多只提供单种运输方式的物流服务,全程组织能力与效率都不高。主要表现在:以公路运输为主的物流企业,因公路市场较为分散,面对的客户众多,多为规模小、分布散的中小公司;铁路领域的物流企业因其行业特殊性,垄断性较强,部分铁路运输线路两端短驳费用占全程运输费用的比例较高;枢纽场站的经营企业,多为货物中转提供服务,其整合能力又不足。因此,河南省严重缺乏真正能够协调各方、调配各种资源、打通各个环节的综合性运输企业,企业运行方式总体比较落后,不适应多式联运发展的需要。

三、河南省大力发展多式联运的对策建议

多式联运是涉及多部门、多领域、多方式的现代组织方式,河南省发展多式联运,需要综合统筹,才能产生巨大的溢出效应。

(一)从战略高度认识多式联运的重要性,构建多式联运系统

河南省可围绕中原城市群建设与各地城市、乡村等不同空间尺度的产业链分工合作及产业结构优化升级的目标,超前构建高度匹配、互动融合的多式联运服务系统。一是以构建河南省融入“一带一路”为统领的国际多式联运系统;二是构筑以郑州为中心,各地市相互协调的中原城市群多式联运系统;三是物流大发展带动产业大发展,吸引大企业、大项目在河南省落地生根,培育多式联运与产业协调融合发展的枢纽经济生态圈。



(二) 加强多式联运通道建设, 实现基础设施互联互通

发展多式联运, 不仅是在某些点上把不同运输方式连接起来, 更重要的是各种交通运输方式的互联互通。河南省除了要加快构建枢纽型、功能性、网络化的现代综合交通运输体系外, 还要注重各种运输方式的有效衔接, 达到货畅其流的目的。例如, 在航空与铁路的衔接上, 推动新郑国际机场引入高铁专用线, 建立航空和高铁物流直通作业; 在铁路、公路与水运的衔接上, 加快实施沙颍河、淮河、唐白河等内河水运项目, 充分发挥水运运价低、运能大、污染小、占地少、投资省、适合大宗货物长距离运输的比较优势; 在铁路与场站衔接上, 推进铁路进港区、多式联运物流园区等项目建设, 加快传统货运场站向集成式多式联运场站转型改造。

(三) 建立健全统一规范的多式联运标准体系

多式联运的本质就是“一箱到底”“全程负责”, 因此, 不同运输方式的装载单元、规则体系、运输单证、服务平台等要统一起来, 承运人全程负责, 以最小的交通资源投入提供最优质便捷的服务。

1. 加强统一规范的技术装备研发与应用。依据国际运输惯例与标准, 加强国际集装箱、半挂车、可拆卸货箱等运载单元的研发和应用, 推广大型、高效、节能、环保的快速转运装卸设备的应用, 如推广应用托盘、集装箱等标准运载单元, 公铁两用挂车、半挂车等专用运输装备, 提高多式联运技术装备水平, 有效解决多式联运过程中装备不匹配的问题。

2. 积极推行规范、统一的多式联运单证。规范多式联运中转换装作业, 统一多式联运单证, 引导推行“一单制”, 提高多式联运运行效率和组织水平。在“一单制”条件下, 加强货物多式联运全程实时跟踪、信息查询、统计监测等系统建设, 提升多式联运的信息化和智能化水平。

3. 推进多式联运信息系统建设, 促进信息

开放共享和互联互通。整合利用民航、铁路、公路信息平台和电子口岸等信息管理系统, 搭建多式联运综合信息服务平台, 推进多种运输方式智能协同调度, 实现信息对接、运力匹配、时刻衔接。重点完善郑州机场、郑州国际陆港等专业信息平台, 提升平台功能和运营水平。强化省内信息平台与外部信息的互联互通, 提升河南省在全球物流链、供应链、价值链的节点地位。

(四) 培育综合性的多式联运企业

一方面, 可以鼓励传统运输企业向多式联运承运人转型, 重点推进航空、铁路和大型公路运输企业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; 另一方面, 培育一批新型的智慧物流示范企业, 鼓励供应链企业采用大数据技术进行分析决策, 推动物流资源整合, 实现物流信息互联互通。■

参考文献:

- [1] 王运昌, 杨柳. “一带一路”战略下中国国际多式联运发展浅析 [J]. 商场现代化, 2018, (5).
- [2] 余洁. 北美经验对我国多式联运发展的启示 [J]. 交通与运输, 2018, (2).
- [3] 宋敏. 多式联运让物流更智慧 [N]. 河南日报, 2018-3-30.
- [4] 宋敏. 打造多式联运“新版图” [N]. 河南日报, 2018-4-19.
- [5] 沈冰. 多式联运一单制研究实践 [J]. 中国物流与采购, 2017, (24).
- [6] 王坤, 郭永健, 刘建飞, 郑欢欢. 物流业多式联运的现状与发展策略研究——以河南省为例 [J]. 创新科技, 2017, (12).

(作者单位: 中共河南省委党校)

责任编辑: 康伟