

# 我国集装箱海铁联运存在问题及对策研究

李 翠

大连中车铁龙集装箱化技术装备研发有限公司 辽宁省大连市 116000

**摘 要:** 本文介绍了国内外集装箱海铁联运发展现状,指出我国集装箱海铁联运在铁路运输、港口、海关方面存在的一些问题,并提出了积极发展铁路双层集装箱运输,港站、内陆港的建设及完善,加快海铁联运信息系统建设,成立综合协调部门等相关对策。

**关键词:** 集装箱;海铁联运;港站;内陆港;双层集装箱运输

## 引言

集装箱多式联运是一种以实现货物整体运输最优化效益为目标的联运组织形式。它以集装箱为运输单元,将不同的运输方式有机地组合在一起,构成连续的、综合性的一体化货物运输。通过一次托运、一次计费、一份单证、一次保险,由各运输区段的承运人共同完成货物的全程运输。一般在集装箱多式联运中,公铁海三种方式的联运组合最为常见。但在我国,这三种方式间联运的数量、质量和技术水平还较落后,尤其是对于运输量较大的铁路和海运间的联运,虽起步较早,但发展相对缓慢,亟待研究解决。

## 1 我国集装箱海铁联运发展现状

海铁联运是国际集装箱多式联运的主要形式。我国铁路集装箱运输起源于20世纪50年代,是世界上较早发展铁路集装箱运输的国家之一。集装箱海铁联运是涉及铁路、公路、水路和航空等各种运输形式的集装箱运输组织形式。随着我国经济实力的增强以及国际进出口贸易的兴盛,上海港、宁波-舟山港、广州港和青岛港等沿海港口集装箱吞吐量已连续多年位于世界前列,给集装箱海铁联运发展带来契机。然而,与国外集装箱海铁联运相比,受铁路内部体制的约束及外部环境的影响,我国集装箱海铁联运中还存在着诸多问题。我国铁路集装箱运输起步较晚,在20世纪90年代以前,我国的集装箱运输主要还局限于小箱型运输。直到90年代后期在更好的基础设施、更完善的运输机制以及更恰当的时机下,铁路部门和港口部门有机契合,开始了我国集装箱海铁联运的运营。直到2000年以后,集装箱海铁联运才得到了较快地发展,但目前我国铁路集装箱运输的总体水平仍然不高。

**通讯作者:** 李翠,1988年8月,汉,女,辽宁大连,大连中车铁龙集装箱化技术装备研发有限公司,设计师,工程师,本科,116000,836025835@qq.com,集装箱。

## 1.1 运量所占比重低

据统计,欧美国家主要港口集装箱海铁联运量所占比例为10%-30%。目前,虽然我国集装箱铁路发送量已稳步提升,但在全国铁路总货运发送量中的比率还不到5%;与国外港口集疏运中海铁联运运量占20%的比率相比,我国各港口集装箱海铁联运总量占总体联运总量均不到7%。由此可以看出,我国海铁联运的发展与发达国家仍存在明显的差距,也说明了我国海铁联运还有很大的发展潜力<sup>[1]</sup>。

## 1.2 货源供求不稳定

我国沿海与内陆之间经济发展的不平衡造成了货源方向、品类、运量不一致等特点。港口交叉腹地激烈的货源竞争,使得各个港口纷纷寻求内陆地区的货源。港口到达内地集装箱货源分散,大批量单一目的地货源较少,并且同一地点货源到达不均衡;内地到达港口货源点多面广,地点分散。沿海地区与中西部之间适宜采用铁路运输,但目前受铁路运输能力的影响,使得我国的一些集装箱海铁联运班列缺乏稳定性、持久性。

## 1.3 以协作式业务为主

我国国内联运使用协作式方式,在这种形式下,每个承运人完成自己区段的实际运输与相关货运衔接组织工作,然后根据相关合同或协议承担风险并分配利益。这主要源于部分联运机构不具备法人资格,不能独立承担责任,这是制约国际多式联运的主要环节。而在衔接式多式联运形式下,多式联运经营人为全程承运人,与托运人签订合同并承担承运人责任。比较来看,衔接式多式联运更符合多式联运的定义,它实现了运输组织与运输生产的相互分离,不但方便了货主和实际承运人,也有利于运输衔接工作。由此看来,我国多式联运组织形式还有待进一步优化<sup>[2]</sup>。

## 2 我国集装箱海铁联运存在的问题

### 2.1 港口与铁路设施不配套

目前大部分港口铁路已接入码头,但装卸线长度过短,不能做到班列的整列到发,很难发挥铁路班列开行带来的优势;同时部分既有港口先期发展已形成公路集疏的模式,受制于地理条件限制,无法满足铁路装卸场地的直接引入,如果重新改造需要投入的成本较大。此外许多港口并不能在港区内进行集装箱海铁换装,需要借助公路短驳才能完成码头堆场和铁路站场之间的转运,无法做到车船直取,严重影响海铁联运运作效率。

## 2.2 海铁联运主体问题

海铁联运涉及企业众多,船公司、港口企业和铁路企业等都海铁联运的参与者,企业间相互独立难以有效整合,部门之间统筹协调的难度较大。这主要是因为不同企业有着不同的规章制度、操作流程、价值取向和信息系统等要素。从事国际多式联运业务企业要具备较强的实力,不仅有国际化的联运网络,还能够和大型班轮公司进行谈判,在协商一致后决定重大事项。但目前我国联运企业规模都比较小,国内货代国际联运能力有限,难以承接国际多式联运业务。国内虽然有上万家货代企业,但真正有能力承担国际多式联运经营人责任的企业不多<sup>[3]</sup>。

## 2.3 信息共享问题

我国海铁联运信息化共享程度低。铁路、港口、船公司、船代等部门都建立了各自的信息管理系统,但各系统之间相同业务并未搭建起统一信息交互平台,各部门之间缺乏信息交流,很难实现有效共享。例如铁路运输管理信息系统未向其他运输环节或用户提供接口,导致在集装箱海铁联运模式下,承运人和货主难以查询集装箱位置,无法对集装箱进行实时跟踪,从而制约集装箱海铁联运发展。

## 3 我国集装箱海铁联运的发展策略

### 3.1 完善基础设施建设

基础设施是海铁联运发展的重要保障,欧美及国内主要港口的发展经验证实,建设完善基础设施,才能保持和推进海铁联运业务持续快速发展。科学系统的规划实施有利于促进海铁联运的不断发展。一是要加强港站建设,把既有港口引入集装箱铁路场站,新建港口直接规划集装箱铁路场站,将铁路和港口联合在一起,实现两种运输方式的高效衔接,做到铁港协作,互利共赢,促进国际集装箱海铁联运的发展;二是加大铁路建设的投资力度,加快铁路基础设施投资建设步伐,不断完善铁路网规划,对运力紧张路段进行扩能改造,提高干线量,提升主要货运通道运输能力,破除限制海铁联运的瓶颈<sup>[4]</sup>。

### 3.2 加快对海铁联运管理体制的改革

海铁联运货物的包装、装车、运输、编组、换装、报关、配送等一系列流程都要求做到无缝衔接,从发展集装箱海铁联运的长远角度看,交通运输部和铁道部应加快海铁联运管理体制的改革,建立一个统一规划、协调各参与方关系的部门,我国应打破条块分割管理制度,整合港航资源,实现铁路、港口、货代、船代等单位跨界管治、区域协调、合理分工、优势互补,不断增强发展的整体性,形成联动发展合力,促进区域综合协调发展<sup>[5]</sup>。

### 3.3 提高信息技术水平

我国港航企业和铁路部门都已进入信息化时代,在现有基础上实现集装箱海铁联运港航信息和铁路信息互通,就软硬件技术而言,已不存在无法克服的障碍,关键是在信息开放和数据交换等管理层面上取得突破。推进集装箱海铁联运港航信息和铁路信息互通,应当如下措施:一是允许集装箱海铁联运枢纽获取和使用铁路运输管理信息系统的实时数据,这些数据如能向集装箱海铁联运枢纽开放,对于事先安排换装作业生产计划,提高换装作业效率具有重要意义;二是对集装箱海铁联运业务信息跨平台传输与运作的的数据进一步标准化。数据标准化是电子信息跨平传输与运作的基础,也是提高信息系统运作效率的关键,相关工作必须及早完成。

### 结束语:

综上所述,我国集装箱多式联运发展仍然处于起步阶段,我国集装箱海铁联运在基础设施、运营主体、信息共享等方面仍然存在问题,但通过梳理和改进之后,我国集装箱运输的发展将会逐步趋于成熟,运输网络的格局也将更加合理,市场必将更加开放与完善。随着我国经济发展进入新常态和“一带一路”的推进,集装箱多式联运面临着重要的发展机遇,将成为增强经济发展新动能和提升国际竞争力的重要选择。我国应抓住这一重要机遇,加快推进集装箱海铁联运的发展,服务国家重大战略实施,推动我国从物流大国向物流强国转变。

### 参考文献

- [1]傅赟,李樱灿,刘畅,傅晓英.我国集装箱海铁联运信息共享模式探析[J].铁道货运,2020,38(12):7-12.
- [2]孙雁胜.天津地区集装箱海铁联运的实践与启示[J].铁道货运,2016,34(03):12-15.
- [3]孝建伟.我国集装箱运输存在的问题及对策研究[J].科技创新与应用,2015(06):190.
- [4]陈平.我国港口集装箱运输发展存在的问题及对策分析[J].珠江水运,2014(04):88-89.
- [5]孟庆亮.我国港口集装箱运输发展存在的问题及对策分析[J].重庆科技学院学报(社会科学版),2013(02):92-94.