

交通物流降本提质增效路径研究

李琳琳 李雪松

通辽市交通运输局综合保障中心 内蒙古 通辽 028000

摘要：在构建新发展格局、推动高质量发展的时代背景下，降低全社会物流成本、提升物流服务质量和效率，已成为畅通经济循环、建设现代化产业体系的关键环节。交通强国建设作为国家战略，为破解物流发展瓶颈、实现降本提质增效提供了重要契机和实践平台。本文以交通强国专项试点项目为研究对象，深入剖析其以多式联运“一单制”、铁路+公路短驳“多联快车”网络体系及双挂汽车列车应用为核心的创新实践。通过梳理试点项目的具体做法、量化成效与制度保障，系统总结了在交通强国试点框架下，实现交通物流降本、提质、增效的有效路径，旨在为全国其他地区提供可复制、可推广的经验借鉴。

关键词：交通强国；降本提质增效；多式联运；一单制；双挂汽车列车

引言

物流业是支撑国民经济发展的基础性、战略性、先导性产业。近年来，国务院高度重视物流降本增效工作，将其作为深化供给侧结构性改革、优化营商环境、激发市场活力的重要抓手。然而，我国物流业仍面临运输结构不优、组织模式粗放、信息孤岛林立、综合成本偏高等问题，制约了实体经济的竞争力提升。在此背景下，《交通强国建设纲要》的出台，标志着我国交通运输发展进入由“大”向“强”的历史性跨越阶段，其中，“打造绿色高效的现代物流系统”被列为重要任务。为探索交通物流高质量发展的有效路径，交通运输部在全国范围内组织开展交通强国建设试点工作。某地交通运输主管部门紧抓这一重大机遇，依托本地物流企业，成功申报并启动了以多式联运“一单制”和“多联快车”网络体系建设为核心的试点项目。该项目不仅是地方落实国家战略的具体行动，更是破解区域物流痛点、服务地方经济发展的创新实践。

1 交通强国试点背景下物流降本提质增效的战略内涵与现实意义

1.1 战略内涵解析

交通物流的“降本、提质、增效”是一个有机统一的整体，三者相互促进、相辅相成。①**降本：**并非单纯压低运价，而是通过优化运输结构（如“公转铁”、“散改集”）、创新组织模式（如甩挂运输、共同配送）、提升装载效率、减少空驶率等方式，系统性地降低全社会物流总费用，特别是制度性交易成本和结构性成本。②**提质：**指全面提升物流服务的可靠性、安全性、时效性和绿色化水平。这要求构建标准化、规范化的服务体系，强化全程质量管控，并积极应用新技术、

新装备，满足客户日益增长的高品质物流需求^[1]。③**增效：**核心在于提升物流全链条的运行效率和资源配置效率。通过信息化、数字化手段打通各环节壁垒，实现信息流、物流、资金流的高效协同，缩短货物在途时间，加速社会再生产循环。

1.2 现实意义深远

在交通强国试点框架下推进物流降本提质增效，具有多重战略价值：一是服务国家重大战略：是构建国内国际双循环新发展格局、保障产业链供应链安全稳定的基础支撑。二是赋能区域经济发展：能够有效降低企业生产经营成本，提升地区产业竞争力，吸引要素集聚，为地方经济注入新动能。三是引领行业转型升级：通过试点先行先试，可以突破体制机制障碍，验证新模式、新技术的可行性，为全国物流业高质量发展提供样板和经验^[2]。四是践行绿色发展理念：优化运输结构、推广新能源车辆等举措，有助于减少能源消耗和碳排放，助力实现“双碳”目标。该项目正是在这一宏大背景下，聚焦大宗货物运输这一关键领域，精准发力，探索出了一条特色鲜明的实践路径。

1.3 该项目为主体，围绕三大核心板块展开，形成了一个覆盖“干线-支线-末端”的立体化、智能化物流解决方案。

1.3.1 多式联运“一单制”体系的构建与“散改集”实践

针对区域内大宗货物长期依赖公路散货运输导致的成本高、污染重、效率低等问题，试点项目以“一单制”为核心，大力推行公铁联运。①**合作模式创新：**项目主动对接沿海主要港口，建立起稳定的合作关系。以35吨敞顶集装箱作为主要运输载体，这种箱型特别适合

装运大宗散货，兼具铁路运输的低成本、大运力优势和公路运输的灵活性。选择35吨敞顶箱，既符合铁路限界要求，又能最大化装载量，是平衡效率与成本的最优解。②通道建设：成功打通了“沿海港口—内陆铁路枢纽—终端用户企业”的公铁联运线路。这条通道的建立，将港口腹地延伸至内陆企业，实现了“门到门”的无缝衔接。内陆铁路枢纽作为重要的铁路节点，其高效的装卸能力和与公路网络的良好衔接，是此通道成功的关键。③模式深化：“两端直达、甩挂接驳”是该模式的精髓。在铁路两端，采用甩挂运输方式，牵引车与挂车（集装箱）快速分离组合，极大减少了车辆在场站的等待时间，提升了周转效率。这种模式使得公路运输部分仅承担“最后一公里”和“最先一公里”的集疏运功能，充分发挥了铁路干线运输的优势^[3]。④量化成效显著：仅在2025年上半年（1-6月），该项目就通过“一箱制”模式运输集装箱5327余箱，完成货重16.99万吨。这一实践不仅有效降低了企业的综合物流成本，更有力地推动了大宗货物运输从传统的“散装”向现代化的“集装箱化”转变（即“散改集”），带来了环保（减少扬尘）、安全（降低货物损耗）、效率（便于机械化作业）的多重效益。据初步测算，相比传统公路散运，该模式可降低综合物流成本约15%-20%。

1.3.2 铁路+公路短驳“多联快车”网络体系与网络货运平台

为解决铁路干线运输与公路末端配送之间的衔接难题，项目同步构建了“多联快车”网络体系，并以数字化平台为支撑。①平台筑基：建成“某区域智运网络货运平台”。该平台作为整个物流生态系统的数字中枢，整合了货源、车源、仓储、金融等多方资源，实现了运输过程的可视化、透明化管理。平台不仅服务于该企业自身的业务，也向社会开放，吸引了大量社会运力入驻，形成了一个区域性的运力池。②数据驱动：平台强大的数据搜集、整理和汇总能力，为优化运力调度、精准匹配供需、动态调整价格提供了坚实的数据基础。通过对历史运单、车辆轨迹、路况信息等大数据的分析，平台可以智能推荐最优路线和承运商，有效减少空驶和等待时间。③运营成效：2025年上半年，该网络货运平台已展现出强大的生命力，累计完成货运量150万吨，产生运费额1.7亿元，处理运单数高达4.5万单。这不仅证明了平台模式的商业可行性，也极大地提升了区域物流的组织化和集约化水平，有效降低了交易成本和空驶率。平台的规模化效应开始显现，为未来接入更多物流场景（如智慧口岸信息互联互通）奠定了坚实基础。

1.3.3 双挂汽车列车的市场化应用探索

为在特定场景下进一步挖掘公路运输的降本潜力，试点项目前瞻性地引入了双挂汽车列车技术。①政策突破：项目获得了地方政府的正式批复，原则同意在为新技术的应用扫清了政策障碍。这一批复体现了地方政府敢于担当、支持创新的决心。②装备投入：购置了17辆电动双挂汽车列车。这种车型一次可牵引两个挂车，在法规允许的特定线路和场景下，能显著提升单车运载能力，摊薄单位货物的运输成本。选择电动车型，更是将降本与绿色低碳目标相结合，契合了国家能源转型的大方向。③场景落地：目前，13辆车已投入常态化运营，另4辆即将挂牌运行。其固定运输路线为“矿区至冶炼厂”，服务于企业内部的短途高频次大宗物料转运。这条线路路况良好、交通流量可控、运输距离适中，是验证双挂车安全性和经济性的理想场景。为双挂汽车列车在我国特定工况下的安全、高效、市场化应用积累了宝贵的“第一手”经验，其运行数据将为未来相关法规和标准的修订提供重要参考。

2 项目成功的支撑体系：安全管理与制度保障

2.1 针对多式联运、新能源车辆、新型装备等带来的新风险点，项目建立了覆盖全流程、全要素的安全管理体系。①风险评估：对公铁交接（吊装作业安全）、集装箱吊装（设备操作规范）、双挂车转弯半径（道路适应性）、电池安全（热失控风险）等关键环节进行全面的辨识与评估，并制定了相应的防控措施。②标准制定：制定了详细的操作规程、应急预案和安全培训手册，确保每个岗位、每个环节都有章可循。特别是针对双挂车驾驶员，开展了专项驾驶技能培训和考核，确保其具备操控这种特殊车型的能力^[4]。③技术监控：利用网络货运平台的GPS、视频监控、电池状态监测等功能，对车辆运行状态、驾驶员行为、电池健康状况进行实时监控，做到事前预警、事中干预、事后追溯。平台还设置了电子围栏，确保双挂车严格在获批的线路上行驶。

2.2 制度政策保障分析

项目的顺利推进，离不开地方政府和相关部门的大力支持。①顶层设计：为项目提供了明确的政策导向和申报依据，指明了“有利于加快智慧口岸与交通物流信息互联互通，有利于公铁联运、海铁联运发展，有利于推动双挂汽车列车在特定场景和线路的市场化应用”的发展方向。②地方协同：地方政府的积极批复和协调，解决了跨部门、跨领域的审批难题，为双挂车等创新应用创造了宽松的政策环境。交通、公安、工信等部门建立了联合工作机制，共同为试点保驾护航。③政企联

动：政府与企业之间建立了高效的沟通协调机制，在数据共享、设施配套、市场监管等方面形成了合力。政府为企业提供政策指导和资源支持，企业则通过实践反馈为政府决策提供依据，形成了良性互动。

3 经验总结与路径启示

试点实践，为全国交通物流降本提质增效提供了以下可复制、可推广的路径启示：①坚持问题导向，聚焦关键领域：从大宗货物运输这一成本占比高、优化空间大的领域切入，精准施策，效果立竿见影。找准痛点，才能有的放矢。②强化多式联运，优化运输结构：“公铁联运”是降低干线运输成本的核心，而“一单制”则是提升服务体验、简化流程的关键。通过标准化的单证和责任划分，真正实现“一次委托、一单到底、一票结算”。③拥抱数字技术，打造智慧物流：网络货运平台是整合资源、提升效率、实现透明化管理的“大脑”，是现代物流体系不可或缺的组成部分。数字化是实现降本提质增效的底层驱动力。④勇于先行先试，探索前沿技术：在特定封闭或半封闭场景下，审慎、安全地引入双挂车等新技术，是挖掘降本潜力的重要方向。试点的价值就在于为更大范围的推广探路。⑤筑牢安全底线，完善制度保障：创新必须建立在安全可控的基础上，强有力的政策支持和健全的安全管理体系是项目成功的“双保险”。没有安全保障，一切创新都是空中楼阁。

4 结语

某试点项目通过多式联运“一单制”、网络货运平台和双挂汽车列车三大举措，成功探索出一条契合地方

实际、成效显著的交通物流降本提质增效路径，不仅有力支撑了本地实体经济发展，也为全国同类地区提供了可复制的经验。未来，将在四方面持续发力：一是横向拓展“一单制”服务范围，探索海铁联运等新模式，推广至更多品类与线路；二是纵向深化网络货运平台与物联网、区块链、人工智能等技术融合，打造具备智能决策能力的供应链协同平台；三是系统总结双挂汽车列车运行数据与管理经验，形成可复制的安全运营规范和技术标准，助力国家相关法规制定；四是加强与海关、港口、铁路等部门协同，推动“智慧口岸”与物流信息深度互联，共建开放高效的区域物流生态圈。在交通强国战略引领下，该区域将持续深化改革、创新实践，为构建绿色、高效、安全、便捷的现代化物流体系作出更大贡献。

参考文献

- [1]赵光辉.交通强国建设视域下我国交通物流发展趋势研判[J].企业经济,2021,40(10):109-122+161.
- [2]孙东泉,李玮,张改平.交通强国战略背景下的交通物流发展总体思路与实施路径[J].交通运输研究,2020,6(03):92-98.
- [3]孟根其其格.内蒙古持续推进交通物流降本提质增效[N].中国交通报,2025-07-30(007).DOI:10.28099/n.cnki.ncjtb.2025.004645.
- [4]丁峰.以交通物流降本提质增效助推交通强省建设[J].唯实,2025,(02):48-50.