

“一带一路”的多式联运服务体系研究 ——“交通7+1论坛”第四十四次会议纪实

张国伍^{*1,2}

(1. 北京交通大学 中国综合交通研究中心, 北京 100044; 2. 中国交通运输系统工程专业委员会, 北京 100044)

摘要: “十三五”期间是加快推进综合交通运输行业转型升级, 推进现代物流业“降本增效”, 统筹多种运输方式协同融合发展, 全面提升综合运输服务能力水平的关键时期。“一带一路”国家战略为多式联运发展带来新的机遇, 物流大通道加快建设、铁路货改不断深化、各类扶持政策密集出台。如何积极服务并融入于中央“一带一路”战略, 实现综合运输通道和枢纽节点的集约化运输组织, 提升多式联运服务水平, 成为行业内外普遍关注的课题。本次论坛重点围绕多式联运体系进行研究, 在“一带一路”基础设施互联互通的基础上, 开展中欧班列国际运输与多式联运集疏运体系的有效衔接, 促进各种运输方式和不同运输组织形式间高效转换, 分享西部节点物流园多式联运发展的最新成果与资讯, 商讨解决多式联运领域的重点难题, 提升多式联运服务水平。

关键词: 综合交通运输; 一带一路; 多式联运; 物流园区; 铁路运输

Multimodal Transport Service System of the Belt and Road

ZHANG Guo-wu^{1,2}

(1. Integrated Transport Research Center of China, Beijing Jiaotong University, Beijing 100044, China; 2. Transportation System Engineering Committee of Systems Engineering Society of China, Beijing 100044, China)

Abstract: The 13th Five-Year period is the key period for to accelerate the integrated transportation industry transformation and upgrade, to promote modern logistics cost efficiency, to coordinated development of various transportation modes, to comprehensively improve the level of integrated transportation services. The Belt and Road Initiative to bring new opportunities for the development of multimodal transport, such as speeding up construction of grand logistical channel, continues to deepen railway freight reform and to intensive introduction of various supportive policies. It is become a focus of attention that how to active service and integration into the Belt and Road Initiative, to achieve the intensive transportation organization of integrated transportation channel and hub node, to enhance the level of multimodal transport services. The 44th conference of “Traffic and Transportation 7 + 1” sets its theme as “Multimodal Transport Service System of the Belt and Road”. On the base of the Belt and Road infrastructure connectivity, to carry out effective connection between China-Europe regular train and intermodal transportation system, to promote efficient conversion between different modes and different forms of transportation, to share the latest results and information of multimodal transport in the west mode logistics park, to discuss and solve the key problems in multimodal transport, and to enhance the level of multimodal transport services.

Keywords: integrated transportation; the Belt and Road; multimodal transport; logistics park; railway transportation

“交通7+1论坛”第四十四次会议于2016年9月24日下午在北京召开。参加会议的有论坛核心理事石定寰、张国伍、于景元、段里仁、李学伟、毛保华、王江燕、郭继孚、关积珍，主题发言人张庆、肖星、张振儒、罗喆、魏连国、洪梓璇、周俊波、刘践、谢建刚，以及傅志寰、张元方、周伟、郭小碚、楚琪、叶剑、刘占山、余祖俊、聂磊、赵坚、宋瑞、彭宏勤、张秀媛、章子茂等专家学者、政府部门决策者、企业界管理者共50余人。会议的主题为“一带一路的多式联运服务体系研究”。会议由中交水运规划设计院有限公司智能交通所承办，王江燕、郭继孚、关积珍主持。

张庆：“一带一路”是我国新形势下的国家战略构想，是面向世界经济发展的新高地，核心思想是中国产业“走出去”。“一带一路”涉及到我国18个省和65个国家，人口占全球的63%，意义十分重要。对于交通运输来说，中蒙俄经济走廊、第二亚欧大陆桥走廊、中西亚经济走廊、中南半岛经济走廊、中巴经济走廊，都部署了基础设施和基础设施的互联互通。

“一带一路”运输通道的意义主要是按照构建全方位对外开放新格局的总体要求，建设“一带一路”交通基础设施互联互通骨干通道网络，推进国际运输便利化；在运输服务上，以多式联运便捷化服务为主，为“一带一路”国际贸易、经济发展提供畅通、安全、高效的服务；充分利用交通先导，支撑一带一路贸易与产业的发展。

我国出口贸易是4万亿美元，“一带一路”是1万多亿，比例达到20%多。对外贸易主要靠沿海港口，承担了90%以上的对外出口额。“一带一路”也形成了巨大新的增长。在“一带一路”上，沿线陆港成为新的对外开放高地，一带一路陆港(园区)是支撑本地区创新产业园、自贸区服务的新的增长点，在政策层面为物流企业、产业和贸易服务、运输服务提供支撑的平台；在基础设施层面，建立在铁路、港口、公路等交汇处，为的是利用铁路运费较低的特点降低国际运输成本；在口岸服务方面，建立保税服务区，为内陆地区进出口商提供方便快捷的国际港口服务；在产业和贸易服务方面，为节点城市提供产业创新发展基地，推进跨境电商和贸易服务。

国际陆港园区将集成产业服务需求、物流服务需求、通关服务需求和智慧服务需求等多种服务需求。从通关服务、物流服务、智慧服务和产业服务等多方面综合考虑，实现集成化、一体化的服务于一带一路的国际陆港园区。

通关服务便捷化。针对国际物流过程中所产生的查验、报关报检等口岸服务需求，整合海关特殊监管区域，构建查验监管业务体系，以电子口岸为基础建设口岸综合服务平台，打造服务于开放型经济的口岸服务体系。

物流服务一体化。针对国际物流过程中产生的仓储包装、运输配送、流通加工、中转联运和物流金融等物流需求，对物流资源实施有机整合，完善物流服务设施功能，促进产业联动发展，打造国际物流产业集群。

构建产业创新平台。通过现代物流产业的集聚，发挥对三次产业的带动作用，通过物流环境的营造和改善，提升各个产业的运行效率，带动外向型产业发展能级的提升，实现产业之间的互促发展，推动产业集群发展。

智慧服务互联互通。建立便捷的公共信息平台，促进信息共享、产业链和供应链协同；以跨境电商产业相关项目为抓手，促进多边资源的优化配置。通过智慧供应链的高效构建，推动生产制造业实现转型升级与创新发展。

在“一带一路”沿线城市，各个地方政府都把内陆港作为一个新的增长点，一般是依托铁路线、港口和公路，完成集疏运系统。重庆是中西部地区唯一的直辖市，中西部地区唯一的国家中心城市，中西部开发开放的重要支撑和战略核心，国家“一带一路”的战略支点，物流区域核心城市。目前开通的有渝新欧国际铁路大通道：途经哈萨克斯坦、俄罗斯、白俄罗斯、波兰，终至德国杜伊斯堡，全程11 179 km，全程运行时间比从重庆到欧洲的海运及北线经满洲里到德国的铁路运输明显降低。渝深铁海联运通道：经渝怀线、沪昆线、京广线、平盐铁路等到达深圳盐田港站，经国际海运航线到达全球各大洲，全程比海运节约18天。渝昆缅国际物流通道：经昆明到达云南瑞丽出境，最终到达缅甸的胶漂港，目前昆明—胶漂的铁路尚在沟通中。传统出

海大通道:通过长江运输,经上海海运通太平洋抵达荷兰鹿特丹港。

兰州打造南亚贸易大通道.公路方面8条省国道及高速公路与港务区相连,其中外围109国道、312国道和连霍、青兰、兰海、京藏等高速公路在此汇聚;铁路方面10个方向的19条铁路通过,陇海、兰新、兰青、包兰四大铁路干线交汇于此,兰渝、兰新二线等多条铁路穿区而过;航空方面港务区直接与机场高速相连,形成四通八达、方便快捷的内陆立体联运格局.2016年5月11日在兰州国际港务区首发南亚班列:兰州至尼泊尔的公铁联运通道;主要沿兰青铁路、青藏铁路至西藏日喀则,再接驳公路运输经吉隆口岸至尼泊尔加德满都;打通了我国与南亚内陆地区的商贸物流通道.第一段:兰州—日喀则,约2431 km,铁路运输,3天;第二段:日喀则—吉隆镇,全长约540 km,公路运输,2天;第三段:吉隆镇—加德满都,口岸全长约24 km,吉隆口岸至尼泊尔加德满都全长160 km,2天。

郑州打造多条中欧贸易大通道.中欧班列西线:郑欧(郑州—德国汉堡、覆盖欧洲全境)、郑哈(郑州—阿拉木图,覆盖中亚地区);中欧班列中、东线:郑俄(郑州—莫斯科,覆盖俄罗斯)

辽满欧大通道.辽满欧“综合交通运输大通道”是以大连港和营口港为起点,途经俄罗斯,再到欧洲的快速便捷的国际贸易大通道.主要包括三条通道:大连—满洲里—俄罗斯—欧洲通道,全长约10868 km,营口—满洲里—俄罗斯—欧洲通道,全长约10681 km,大连—营口—满洲里—俄罗斯—欧洲通道,全长10968 km。

从通道建设来看,在“十二五”综合运输体系不断加速完善中,“十三五”开展多式联运是非常重要的.交通运输部在《综合交通运输服务十三五发展规划》中指出:构建通道联运服务体系.依托阿拉山口、霍尔果斯等陆路口岸,广泛开展对中亚、欧洲等地的公铁、铁水集装箱多式联运;依托长江黄金水道,鼓励发展集装箱、大宗散货、汽车滚装及江海中转等多式联运;依托京津冀、长三角等城市群航空货运枢纽及铁路集装箱中心站,完善邮政快递分拨中心布局,大力发展空陆联运,探索发展铁路驮背运输.促进多式联运加快发展.着力构

建设施高效衔接、枢纽快速转运、信息互联互通、装备标准专业、服务一体对接的多式联运组织体系,重点发展以集装箱、半挂车为标准运载单元的多式联运。

当前世界经济复苏艰难曲折,经济仍存在下行压力,而释放内需潜力与扩大开放相结合是拓展新的市场空间、支撑我国经济长期平稳较快发展的重要举措;“一带一路”战略构想、“中欧合作2020战略规划”的推行增强了中欧贸易关系和经济合作;“向西开放”是在提升沿海和向东开放的同时,进一步扩大内陆和沿边开放,是国家全方位对外开放的重大举措.在此工作中,一是加快多式联运基础设施建设,二要提高多式联运运输组织水平,三是提高口岸服务效能,四是发展先进的装备技术,五推动互联网+与运输服务深度结合,六要健全法规制度标准,加快完善运输服务治理体系。

为此,加快多式联运发展,要加强顶层设计和政策研究;要结合产业特点,支撑区域经济增长;创新合作协调机制;促进通道的信息共享和互联互通;加强通道和节点的运输组织水平;推进多式联运标准规范衔接配套.谢谢!

肖星:铁路在未来物流大格局中到底怎样发展?2015年铁路货物周转量下降14%,2016年1月~5月货运周转量下降10.3%.铁路货运下降势头没有变.2014年铁路货运量占比8.67%、公路77.29%,铁路周转量占比21.19%,公路46.97%,铁路失去大动脉的地位.2012年开始全国铁路货运量和周转量开始逐年减少,公路仍在增加,水运增长更快。

和美国相比,美国的公路货运量2012年占71%,我们是77%,铁路美国占14%,我们占到8.69%,水运美国很少,美国公路占得比例比较大.美国公路周转量是42%,我们是46%,但是美国的铁路周转量是41%,我们只有21.9%.基本上可以得出一个结论,铁路失去大动脉的地位,因为原来我们的大动脉从周转量来说,基本上是50%以上,现在和公路和水运相比,比不上.公路抢的是长距离的货,最西南的地方拉到广州和上海,棉花、干果全是公路,铁路根本抢不上,新疆也是一样的.这就是现实。

为什么是这个现实呢?铁路这么多年被国家保护,同时也被国家限制,保护唯一一家垄断,但是公路没有人保护,市场格局是这样,市场经济主导运输、运量的分配。铁路级别再高,人家不会因为你级别高,把货给你,谁给我好的服务,谁给我好的价格,谁的时效性好,我走谁的,公路就是因为这些。铁路怎么办呢?集装箱多式联运是唯一的出路。为什么?因为矿石、煤炭、大宗商品需求减少是一个大趋势。

经济粗放发展阶段,铁路以煤炭、矿石、钢材等大宗物资于是比例占70%以上,这类物流需求批次少、批量大、对运送速度要求不高。随着经济结构转型,大宗物资运输需求剧减,多批次、小批量、对运送速度要求较高的物流需求剧增。各铁路局和公路收集的资料表明,2012年后,多批次小批量的货运需求越来越多了,是未来物流发展的趋势特点,铁路未来发展必然面临抢“白货”的竞争格局。

发展集装箱多式联运是铁路可以与公路竞争的机遇。公路运输没有中途货物换装,环节少,门到门可控性好,时效性高(快和准)。水运集装箱运费低(只有铁路的1/3)、公水联运门到门运输体系完善、便利,重质货首选集装箱水运。发达国家集装箱的货物运量占货运总量的30%以上,我国2015年铁路集装箱发运量约600万TEU,铁水联运量236.6万TEU,开行中欧班列815列,7万TEU;集装箱的货物运量占货运总量不到3%。过去20年消费模式向多批次、小批量运输的变化,铁路没有抓住机遇失去了发展机会。铁路未来必须大力发展集装箱“门到门”运输,开行集装箱班列,实现集装箱全程物流服务,这是铁路与公路竞争的唯一发展机遇。

铁路发展多式联运面临三大挑战,也是机遇。第一,与物流企业全面合作,构建集装箱多式联运合作体系;第二,开行时效性更好的集装箱多式联运班列;第三,合作建设集装箱多式联运物流中心。

我国物流市场格局。公路货运专线控制货运市场占60%~70%,2015年运输费用5.8万亿元,其中公路运输约4.15万亿,公路货运专线约3万亿元;铁路2015年货运收入2312.10亿元,约占运输总费用5%。一是零担快运专线,由零担快运专线公司

经营,主要提供30公斤以上零担货物的站到站,或门到门服务。德邦、华宇、安能、卡行等大型网络零担货运占市场10%。小型专线零担货运占市场90%,零担市场分散,集中度不高,但市场规模大。二是整车货运专线,主要指货运中介公司(也称货运黄牛党、货运信息服务部、货运代理、货运经纪、无车承运等)经营。为小型企业客户建立较固定的运输服务关系,在货运市场提供整车货源信息、撮合、垫款、承运等服务,被称作“黄牛党”,信息部、货运中介、无车承运等公司。他们没有运力资源,与客户有较好的关系,市场分散。

现在的格局是什么样的呢?第四方物流公司控制了货源。班轮和物流是两个公司,合同物流是合同物流公司,公路、水运、航空、铁路运输是运输公司。客户的需求是多种多样的,几个层次的,运输、第四方、合同物流都有,这种服务和格局是市场化、专业化和成本最低,这种磨合最后的结果,是符合市场规律的。

推动欧美铁路多式联运发展的一个关键因素是专业化的第三方物流服务商。北美地区之所以能够提供富有竞争力的点到点铁路多式联运,是因为各种专业化服务供应商既相互竞争又相互协作的产业生态系统的建立。这种高度分工、各方专注于自己核心业务的模式,使整个多式联运的生产率大为提高。这些中介机构统称为第三方物流服务商(3PLs),货运代理、卡车经纪、自有资产卡车货运公司、无车承运人(NVOCCs)。德国铁路公司集中力量巩固直达列车运输,主要采用与运输商合办联运公司以及为联合运输公司开辟专用的联运网等诸多措施来扩大联运份额,取得了较好的效果。同时,德国铁路公司与有能力的伙伴合作开展货运方面的高附加值服务和全程物流服务。

铁路应当抛弃自我封闭的理念,与物流企业全面合作发展集装箱多式联运。铁路集装箱多式联运是一场运营模式的革命,最关键的是铁路要抛弃自我封闭的理念,用合作共赢、资源共享、业务协同的模式建立与物流企业的合作机制;铁路要充分发挥第三方物流、货运代理公司的货源“蓄水池”作用,有效地将多批次、小批量的货源(这类货源不太适合铁路运输)集结为小批次、大批量的班列(适合铁路

运输),有效消除现代物流需求碎片化与铁路运输能力集约化不相适应这一根本矛盾;让物流企业为铁路及其合作伙伴在海铁联运、公铁联运、城市配送中提供标准化接口,减少作业环节并压缩作业时间,充分发挥各种运输方式的技术经济优势,是铁路向现代物流转型发展的现实选择。

铁路只有开行时效性更好的集装箱班列才有竞争力。标准化的班列服务,是铁路真正的标准化产品,只有班列才是客户真正需要的服务,才是铁路可以标准化的服务,才是铁路的真正的差异化优势。“集装箱班列”可以在客户中确定铁路货运的核心位置,安全、可靠、低成本、高速等特色班列,像高铁一样可以清楚向客户说明铁路的产品,在客户中确定铁路货运的核心位置。作为铁路服务的产品,应当根据班列的速度不同,设计不同系列的班列产品供客户选择,如高速班列、快速班列、一站班列、多到站班列等等。班列是铁路的责任,也是铁路的能力表现,铁路内部的货运、运输、调度等部门的资源,主要是开好班列,铁路内外部都要为开好集装箱班列聚集资源。

集装箱班列必须有精确的运到时间承诺。时效是现代物流最重要的服务标准;不同时间标准的班列,就是不同的服务产品;不同时间标准的班列,收取不同费率。集装箱班列必须明确价格机制。班列价格的确定应当按当地公路和水运价格为依据,确定竞争价格。班列的成本价是与空返成本的比较而计算的;重车方向高运价,空车方向低运价,繁忙季节运价高,空闲季节运价低。铁路定价不能太固定,需要快速灵适应市场机制。

铁路可以利用自身优势,整合社会物流资源,合作建设集装箱多式联运物流中心。我国应当在物流需求集中的几大区域规划大区枢纽联运中心,在主要城市规划城市联运中心,联运中心规划先进的仓储设施、多式联运中转设施,卡车服务设施,实现一种运输方式向另一种运输方式的高效转接,实现运输、仓储、货物配送等多种运输方式相结合的全程物流服务功能。联运物流中心应当要合作建设,吸引铁路、公路、物流等公司,提供一体化运作和物流服务,为客户提供全程物流解决方案。谢谢!

张振儒:港口历来是大量物资集散地,而铁路

是货物运输的大通道,港口和铁路像是孪生兄弟,货运港口都配有铁路设施,以利于大量物资集散,随着经济社会发展,港口与铁路运输都发生了巨大的变化,这对孪生兄弟也发生了一些不和谐的现象,需要我们认真对待并加以解决,港口和铁路作为这项战略的重要组成部分,必须协调发展并发挥重要作用。

天津港占地面积132 km²,港区比较大,2015年吞吐量是5.4亿t。吞吐量远远超过了铁路配送能力。铁路运量只有9570万t,占比非常小,不到20%。特别是集装箱,铁路的运量占到3%。具体来说:集装箱吞吐量完成1302.5万TEU(15493万吨),占总吞吐量的28.7%。其中:集港645万TEU(9359万t),铁路集港15.3万TEU(327万t),占港口集装箱集港量的3.5%;疏港657.5万TEU(6134万t),铁路疏港11.5万TEU(196万t),占港口上岸重集装箱疏港量的3.3%,其中国内箱铁路完成11万TEU,国际箱完成4.6万TEU。金属矿石完成12757万t,占总吞吐量的23.6%,全部为疏港,其中铁矿石10872万吨,有色矿石1885万t。铁路疏港2930万t,占港口金属矿石疏港量的23%。煤炭完成9498万t,占总吞吐量的17.6%。其中:集港9459万t,疏港39万t。铁路集港5005万t,占港口煤炭集港量的52.9%,同比减少1239万t,下降19.8%。

天津港发展亚欧大陆桥运输具有独特的区位优势,在二连浩特、阿拉山口、霍尔果斯三个方向的铁路运距最短;在满洲里方向的铁路运距也仅比营口、大连两港略远。但近几年,受内蒙、俄罗斯和中亚国家经济增长放缓,以及内陆中欧班列货源竞争,天津港国际集装箱运量下降明显,2015年仅完成478列6.45万标箱,同比减少128列2.4万标箱,阿拉山口、满洲里班列的运量难以满足整列发运的最低货源要求。

海铁联运比例低的原因有这样几点:

一是铁路通道和场站能力阶段性不足。天津港铁路装车能力日均装2400车,年发运能力5000万t;卸车能力日均卸3650车,年卸车能力10300万t。铁路通道能力合计48对,以当前运力结构配置,难以有较大的改善,且疏港物资大都在西部和南部,目前铁路能力已经基本饱和,这是制约铁路集疏港能力

最大障碍。

二是公路发展确实很迅猛。随着我国高速公路网的快速发展,国际原油价格持续低迷,加之公路的超载、劣质柴油等不规范行为,形成了公路运输的低价、快捷、准时的运输方式,受到众多企业的青睐,甚至场站内有铁路专用线、专用铁道的企业也转向汽车运输。原有公路近途、铁路远途的合理分工被打破。以山西中阳钢厂为例,距天津港800公路,铁路运输价格在130元/t,公路形成钟摆运输后,进厂矿粉价格仅有70元/t,远远低于铁路价格,使得一部分优质铁路运输资源得以闲置,造成铁路运输效率下降。

三是信息不共享,多种运输方式衔接不畅。目前,各行业信息管理逐渐完善、成熟,但是信息不共享,不对称,如海铁联运中的船舶信息、舱单信息、铁路信息、海关信息的不共享,造成了海铁联运、国际运输环节的不能高效、有序的衔接,使得运输能力的调配上出现失调和浪费。

四是货物通关效率低。海关、检疫等部门不仅审验、报关时间较长,而且节假日不办理业务,较其它港口办理效率低,导致货主因增加物流成本而调整到其他港口中转或改变运输方式。通关一般在7天左右,严重影响了物流时间成本。同时造成一部分适合铁路运输的货源流失,间接造成铁路效率下降。

解决对策:

一是加强铁路能力建设使之与港口吞吐量相适应。现在铁路的港口装卸能力和通道能力基本上维持在1亿t上下,而港口吞吐量经过持续多年的高速发展2015年已经达到了5.4亿t,二者相距甚远,加强铁路的港口运输能力建设是当务之急。一是加强港区装卸能力建设,开辟堆场、货场,改变装卸方式,提高装卸能力,从而提高运输效率。二是随着高速铁路网的建设,调整干线运力资源结构,使既有有线有更多的能力为疏港服务。

二是建立分工合理的综合交通运输系统。目前公铁在集疏港运输上竞争激烈,甚至可以用无序来形容,建立公铁运输的合理分工是当务之急,以绿色、环保、能耗低的铁路作为干线运输,以公路运输作为短驳主体,有效地融合两种运输方式,更

好地降低全社会物流成本,同时净化环境。

三是加强铁路内部组织,提高运输效率,释放运输能力。根据铁路现有设备的情况,通过加强车务、机务、货运、车辆等铁路内部组织,提高整体的运输效率,为海铁联运、“一带一路”运输通道释放能力。

四是推动货运“一单制”。提升多种运输方式之间的转换效率,统一各种运输方式在票据单证、责任识别、服务标准等方面的管理办法,推动建立全程一个费率的多式联运价格形成机制和结算模式。

五是打造多式联运信息服务平台。以天津港集疏运信息管理系统为基础,促进铁路、公路、水路、民航、邮政、海关、检验检疫等信息资源的整合,推进铁水、公铁、公水等多式联运信息的互联互通,打造多式联运信息服务平台,提供面向用户的一站式、多样化多式联运解决方案,促进统一的货运电子运单的使用推广。

六是建立集疏港运输联动机制。围绕港口集疏运有关各单位按权重比例实行价格联动,公正透明,灵活利用市场杠杆作用,给客户创造利润空间。一是铁路运输部门实行灵活议价政策,让利客户;二是天津港对港口综合费用进行统筹协调,组织有关单位实行优惠价格,与铁路进行联动定价;三是当地政府实行相关支持政策,对采用节能、环保、高效运输方式的发货企业进行价格补贴,同时加大宣传和引导力度。

铁路只有两条钢轨,运输能力是有限的,铁路又是一个大联动机,需要整体协调考虑,才能发挥它最大的效能,即使是港口的铁路运输能力加强了,而干线上没有能力,也一样形不成集疏能力,这是铁路路网特性所决定的。但港口是最重要的物资集散地,优先考虑港口的集疏无疑是重要的选择。同时对一带一路战略发展的支持,铁路运输能力无疑是一个重要的先决条件。谢谢!

罗喆:兰州国际港务区坐落在兰州市的西大门,属于全国九大交通枢纽和21个物流节点,18个铁路集装箱中心站之一,是甘肃省国际陆港的龙头。海铁联运2015年完成货运量1300万t,以进口氧化铝、铁矿石等大宗散货为主。公铁联运以大宗工业品和生活用品为主,2015年完成运输量330万t,集装箱5万标箱。铁路跨境运输,从2015年5月开始开

通兰州号国际班列,发运中亚班列150列,中欧班列1列往返,目前中亚班列已经形成一周一班的常态化发运。

兰州作为古丝绸之路的重镇,承东启西、连南济北,地处兰白、兰西格两大经济核心位置,属于全国九大物流区域,十大物流通道,21个物流节点城市之一,在全国物流大格局中拥有重要的地位。以公路、铁路、航空为基础,形成了畅通便捷、集约高效、国际国内通江达海的综合交通运输体系。

我们有南亚公铁联运的优势,南亚有7个国家,一共是15.6亿人,市场需求非常大,为了打通这条通道,通过南亚国际货运,其中兰州到日喀则这段为铁路运输,日喀则到吉隆到尼泊尔为公路运输,全长是3 131 km,我们公路运输最快的时间是7天可以到达尼泊尔首都,比海运时间缩短了很多。与公路单一运输方式相比,时间周期可缩短一半,与海陆联运相比,每箱差价约12 965元。从运输时效来看,公铁联运运输时效明显提高,受到尼泊尔商人极大的欢迎。

兰州国际港务区建成兰州铁路中心站、兰州东川铁路货运中心两个国家重点的铁路基础设施项目,占地三千亩,总投资58亿,计划年货物吞吐量达到3 050万t,作为国家铁路一级铁路国际物流源和全国的18个集装箱中心站具有整列集装箱编组、快运、铁路货场等运输功能,是西北目前规模最大、功能最全的铁路货场中心。

借助国家“一带一路”重大战略的深入实施,以开行“兰州号”南亚国际贸易班列通道、服务于中亚、欧洲公铁、海铁、跨境运输为重点,搭建多式联运服务平台;完善多式联运场站接驳设施,提高物流服务水平和效率,有效降低物流成本,促进多式联运企业加快发展步伐;全面提升兰州国际港务区综合运输服务整体效能及运输保障能力,把多式联运示范工程建设成为兰州国际港务区经济增长的“动力引擎”和产业发 展的“软实力”。

有四个组织模式:一是集散协同化,二是运单一体化,三是服务集约化,四是站场智能化。保障措施:一是政策措施,研究多式联运的实施意见,协调和出台运费下调减免政策,运输税费、服务质量考核等政策措施,支持示范工程的创建。二是资金

保障,港务区的资金和启动资金是省市两级和经济区、开发区共同组织。三是技术支撑,建立技术专家顾问团队,搭建多式联运论坛平台。四是制度保障,实施全面的质量管理、阶段性监管、评估机制和年度考核体系,切实保证方案实施,工作计划的落实。五是宣传保障,采用媒体网络、专题讲座等形式,开展多式联运经营人互动的主题宣传活动,努力打造西部具有示范带动作用的品牌工程。谢谢!

魏连国:青岛港是世界7大港,有4大港区,是全国唯一的40万t码头。基本上把大的40万t的码头矿石船放在青岛港。港口总吞吐量常年保持快速增长,2014年完成4.68亿t,继续保持全球第七。港口集装箱吞吐量发展迅速,2014年完成1 658万标准箱,(2015年1 750)位居中国北方第一、东北亚第二、全球第七。

青岛港多式联运从1989年开始搞了,当时是接续,济南局管一段,郑州局一段,兰州局一段,要重新起吊。随着国家的政策,特别是“一带一路”国家战略,利用这个好的机遇,发展很快。特别是近几年,铁路总公司在观念上发生非常大的变化,和我们一块研究货源。2015年上半年,青岛港海铁联运箱量完成14.8万标箱、跃居全国第二。目前,青岛港已开通海铁联运线路27条。再就是海关,随着国家“一带一路”的政策,大通关确实确实给进出口贸易和外贸货品带来非常大的方便。通关便利化是物流便利化的关键标志。青岛港与青岛海关和山东省出入境检验检疫局联手,与内地口岸单位广泛合作,打造“通关高速路”。2015年,青岛海关已经与全国29个海关启动“区域通关合作”,涵盖了整个丝绸之路沿线省份,使内地企业在家门口就能享受到青岛口岸的通关便利。

随着国家“一带一路”战略规划的落地与实施,青岛港作为“21世纪海上丝绸之路”的北方门户和“丝绸之路经济带”的东方桥头堡,将获得海铁联运新一轮发展空间和机遇。沿黄九省的通关通检一体化改革,将进一步助推青岛港海铁联运提升市场竞争力,为广大进出口客户提供更加安全优质、高效便捷的物流通道。充分利用区位优势,借力中韩、中澳、东盟等双边或多边自贸协定商谈或签订,吸引日韩、东盟以及南方、山东周边区域货

物在青岛港集结,以班列接力方式,开通“青岛港—内地—中欧/中亚”班列,真正实现铁路国内段与国外段贯通。青岛港将继续选点布阵,加快配套内陆港建设,全方位复制港口优势资源和管理要素,实现港口与内陆港卡口互联、无缝衔接,真正将“出海口”搬到内地企业“家门口”,实现一体化操作。青岛港将加快“青岛电子口岸”建设,为尽快实现“国际贸易单一窗口”落地创造条件,同时也为海关和国检实现“三个一”通关模式奠定基础。

一带一路上多式联运也存在一些重点难题。一是信息化问题:铁路、海关、商检、港口、内陆口岸信息接口不统一。二是多式联运优化设计问题:集装箱班列补贴混乱,同质化无序竞争。三是回程货源组织及利用“散改集”通过海上丝绸之路捎回空箱。在这些方面,需要进一步努力。谢谢!

洪梓璇:“十三五”期沿海港口面临的形势体现在四个方面:第一港口吞吐量增速放缓,全球GDP增长放缓,全球贸易增速回落到GDP增速以下。我国沿海港口货物吞吐量增速明显放缓。第二企业效益增长乏力,港口间同质化竞争。港口上市公司净资产收益率总体呈下降趋势,传统装卸业务增长乏力。港口服务越来越同质化,邻近港口的腹地重叠、货类趋同,差异化竞争优势未能凸显。第三,新技术发展、社会创新与新业态涌现。新材料、新能源、新技术主要包括岸电、LNG和自动化码头等技术。目前,交通运输部正在大力推广岸电,靠港船舶使用岸电可以有效减少靠港船舶在港期间的污染物排放,促进节能减排和港口的绿色发展。此外,“互联网+”成为经济发展新引擎,“跨界融合”将持续催生港口新模式、新业态,这就要求强化互联网思维,推动互联网与港口融合创新发展。第四,港口面临着港城关系的挑战。港口与城市的互生关系涉及就业、环境、土地、税收等方面,港口发展能否被城市接受和支持面临挑战。此外,国家一带一路、区域港口发展一体化、多式联运等相关引导政策,也对港口转型升级提出了新的要求。

在供给侧结构性改革的大环境下,我国港口在服务功能、服务质量和效率、节能环保等方面还存在差距和不足,港口迫切需要加快转型升级,由单一装卸仓储功能向物流、商贸、信息、金融等功

能拓展,提升质量效益和服务水平。

在供给侧结构改革的大环境下,我国港口在服务功能、服务质量和效率节能减排环保等方面存在着差距和不足。港口迫切需要加快转型升级。由单一装卸仓储功能向物流、商贸、信息、金融等功能拓展,提升质量、效益和服务水平。

2014年6月份交通运输部颁布了《交通运输部关于推进港口转型升级指导意见》,指导意见提出发展目标是到2020年基本形成质量效益高、枢纽作用强、绿色安全、集约发展、高效便捷的现代港口服务体系。同时也提出6个主要的任务:拓展服务功能;完善港口运输系统;科学配置港口资源;加强技术和管理创新;加强港口安全管理;提升港口信息化水平。

《交通运输信息化“十三五”发展规划》明确提出“十三五”要建设智慧港口示范工程,选取沿海或内河重点港口,建设完善港口全面智能感知体系,促进港口物流服务电子化、网络化、无纸化和自动化,通过信息集成和共享,实现港口与船公司、铁路、公路、场站、货代、仓储等港口相关物流服务企业的无缝衔接,与海关、海事、商检等口岸单位信息一体化,依托智能监管、智能服务、自动装卸,优化港口物流流程和生产组织,全面提高港口物流服务水平。

智慧港口是指充分借助物联网、传感网、云计算、决策分析优化等技术手段进行透彻感知、广泛连接、深度计算,获取港口生产、物流运行核心系统的各项关键信息,使物与物、物与人、人与人,以及港口物流的各种资源和各个参与方可以更广泛的互联互通;极大提升港口及物流园、产业园对信息的综合处理能力和对资源的优化配置能力,使港口更加集约、高效、便捷、安全、绿色;智能监管、智能服务、自动装卸成为其主要呈现形式,并能为现代物流业提供高安全、高效率和高品质服务的现代服务型港口。

智慧港口的四大要素,包括全面感知,利用北斗、GPS、RFID、CCTV、雷达等感知终端实现港口可测、可视和可控;高度共享:数据信息共享、设备设施共享,运输工具动态信息共享;智能应用:包括电子政务、电子商务、智能管理、自动装卸、快速

高效决策;广泛互联:指的是以物联网、互联网为支撑的互联和融合。

港口在供应链中连接客户群比较庞大,有生产企业、贸易企业、运输企业、监管部门、货主、银行、保险和其他的平台。智慧港口涉及到智能政务、智能监管、自动装卸、智慧物流和智能商务。

智慧港口需要建设哪些内容呢?总结起来有12大板块:港口生产基础设施和通信网络智慧水平的提高、港口生产运作与管理体系的完善、港口集疏运体系智慧化的提升、电子口岸升级为智慧口岸、物流信息服务体系的建设、港口货物安全运输保障体系的建设、危险品信息系统的建设和完善、重点物资智能化生产管理系统的建设、港口物流智慧EDI中心的建设、港口内部协同办公门户的建设、口岸单位信息一体化技术规范体系的建设、港口物流服务电子化数据交换体系和报文标准的制修订。

通过智能港口建设内容需求分析,提出智慧港口建设的主要思路有六大思路:一是构建港口大数据中心,开放共享公共数据;二是完善港口全面智能感知体系,推动基础设施支撑;三是发展智慧口岸,提升政府监管和服务;四是发展智慧物流,打通港口物流产业链;五是发展智慧港区,促进港口智能化运营;六是发展智慧商务,构建港口金融生态圈。

社会效益:在港口竞争激烈的环境下,建设智慧港口工程将加快我国沿海港口转型发展,在信息化技术和商业模式创新,以创新为本,实现港口便捷、安全、智能化的集疏运体系,并促进贸易生态圈中物流、信息流、资金流高效运转,实现安全可靠、绿色生态、可持续发展的港口,实现港城联动,促进产业发展。

经济效益:互联网+成为经济发展新引擎,通过智慧港口工程,构建现代物流服务体系,使港、车、船、企业等各物流节点之间能够进行业务协同,提高物流效率及水平,降低企业及全社会物流成本。同时,智慧港口将极大地提升码头效率、船公司效率、腹地物流效率,提升集疏运效率,降低资金成本,提高贸易融资收益。

智慧港口是时代赋予港口行业重要的机遇,

目前世界先进的港口,德国汉堡港、鹿特丹港、迪拜港和新加坡港,已经向下一代港口进行转变,希望通过我们的努力,能够为“十三五”期迈入港口强国贡献自己的力量。谢谢!

周俊波:成都国际铁路港已经有41 km²的规模,具备了进口整车的检测资质,也具备了进口肉类指定口岸的资质,也有保B的资质,四川省被评为自贸区以后,也有水果、蔬菜等,更多口岸入驻成都,成都国际港在功能中逐步更加完善。

全要素对资源进行整合。一是探索路地合作运营机制,公司是成都市政府、区政府以及成都铁路局三家合资的一家运营公司,充分利用铁路的背景和铁路对运力资源的支撑,建立多式联运的服务平台、场站的服务平台、信息服务平台、金融服务平台。引入了铁路无轨营业部,同时在成都铁路局设有陆港部,充分协调多式联运和内陆港需要的铁路资源调度与调整,二是探索联盟化运作机制。组建公铁联运、水铁联运、甩挂联盟等物流联盟,建立健全联盟运作机制,建立经营网点、汽运班车铁路分拨中心,货运班列等一体化运输通道。

全链条协同联动。一是与铁路的协同联动。在铁路局设有陆港处,和铁路充分协调,也进行了公铁甩挂设备试运行改造,也开发了一些标准化的单元。二是与海港协同,与各海港协同起来,实现信息的共享。在操作流程上,通过信息共享提高了作业的效率。三是与各大企业协同。通过一站式受理及流转系统,提高各个企业生产调度效率,能够实现整体沟通效率提高20%以上。

全流程组织优化。一是优化网络。对省内、国内和国外三张网络进行了优化,省内依托成都对省内各大地州各个二类港口进行资源整合,国内主要是通过把云贵川滇、东南沿海、长三角、珠三角所有的网络覆盖进去,国外就是依托波兰为核心,覆盖整个欧洲端的国外网络。二是优化通道。向西的蓉欧通道,目前成都已经实现了三个;东南沿海货物大通道,充分利用国内的铁路运输通道和互联互通,把国内的通道打通;长江运输大通道,利用长江运输和庐州港、万州港充分合作起来,把长江运输大通道打通。三是优化线路。目前打造了国内支持国际的八条线路,主要是涉及到上海、广

州、深圳、南宁、宁波、厦门、昆明、武汉能够充分把货源辐射到长江、珠三角,能够把日、韩、台的货物通过国内的通道到成都,从成都向西到欧洲。

全方位高效服务。目前在场站内实现了单一窗口物理组合,一是整合五类服务窗口,也就是五位一体,集中铁路、船公司、港口、海关、商检等五类服务窗口,运输服务由我们公司统一接单,单一窗口服务。由我们公司后台分拨到海关、铁路、商检,实现整个资源整合。二是口岸一体化监管。口岸从海关、商检,包括中心站实现了上位一体化监管,全部由我们公司来完成。三是开发建设了EDI信息交换平台,能够实现数据共享和资源共享,包括海关、商检、铁路、船公司的资源,可以充分整合到单一窗口里面,能够更好地提高效率。谢谢!

刘贱:重庆果园港是集铁路、公路、水路多式联运的综合交通枢纽,是长江上游航运中心标志性工程。通过西连“渝新欧”国际铁路大通道,东接长江黄金水道,成为“一带一路”和长江经济带两大战略的连接点,是中、西部、南北地带货物的主要集散地和中转站。是重庆抓住“一带一路”和长江经济带战略机遇,推进内陆开放高地建设的重要支撑和桥头堡。

果园港位于重庆两江新区核心区域,长江北岸,港区综合交通极为完备,拥有面向国际、连接南北、辐射东西部的密集立体交通网络。公路方面:无缝连接重庆绕城高速,经沪渝、沪蓉、渝昆、兰海、包茂等高速公路,抵达全国各地。空运方面:距重庆江北机场15 km。铁路方面:港区拥有进港铁路专用线13条,可进行港区编组,专用线距离渝怀铁路鱼嘴中心站5 km,形成水铁联运无缝连接,并通过渝怀铁路进入全国铁路网。水运方面:是长江上游航运中心,航道条件好,码头前沿最低水位时水深保持5 m以上,5 000 t级船舶常年可通行靠泊作业。向东通过长江黄金水道,连接太平洋实现江海联运。

果园港作为长江上游最大的内河集装箱码头,是重庆市重点打造的国家级物流枢纽。整个港区按“前港后园”模式进行规划布局,占地面积约4平方公里,可利用港口岸线2 800 m,建设5 000 t级泊位16个,其中多用途泊位10个,散货泊位3个,商品汽车滚装泊位3个。设计年通过能力3 000万t,其

中集装箱200万TEU,散杂货600万t,商品滚装车100万辆。总投资超过100亿元。

2014年底,果园港铁路专线开通,与主干线渝怀铁路相连,由此打通了从渝新欧国际铁路联运大通道到长江黄金水道的“最后1公里”,实现了铁水无缝联运。果园港围绕铁水联运快速释放综合运输能力,辐射力和影响力不断增强。目前,果园港已吸引四川、贵州、云南、陕西等地区货物在果园港中转,货物主要有集装箱、钢材、商品车、矿石等。

2015年7月9日第一列“蓉渝”铁水联运集装箱班列到达果园港。此举先后吸引了贵阳、攀枝花、西昌、德阳、汉旺等地区的集装箱到果园港进行铁水联运中转。截止到2015年底,果园港已经成功开通了果园—攀枝花、果园—西昌、果园—贵阳、果园—城厢等四条铁水联运运输线路,货源主要为钛精矿、磷肥、元明粉、建材、磷矿等。

2016年为进一步拓宽铁水联运市场,实现铁水联运箱量的增长,打造铁水联运品牌。首先于同年5月底启动了贵州对调项目,成功解决了铁路调空箱问题,降低企业的物流运输成本。其次广泛开展与民生等船公司合作,开辟特需班列快速通道,为企业零库存提供运输保障。从2015年7月首趟集装箱班列运行开始,截止到2016年8月底,经过一年多时间的运行,共计发箱量2.4万TEU,平均每天开行1-2个班列。目前班列发班稳定,运行状态良好。

果园港距离渝新欧的铁路起点团结村中心站约40 km,因果园港目前不具备铁路口岸功能,运作方式是采用水运集装箱在果园港卸船后,转公路运输至团结村中心站装渝新欧班列发运。

随着多式联运的深入,果园港已经成为周边四川、贵州、云南、陕西、广西等地货物的中转站。不仅减少了以往“水、铁、公”运输方式相互之间的长距离中转,还节约了企业物流成本,缩短了收货时间。这也改变了果园港散杂货的货源结构和运输格局。之前,周边钢厂所需的大宗物资很少走重庆港,如今运往四川、贵州各大钢厂的铁矿石、铬矿石、石油焦等大宗散货都选择在果园港中转。仅2015年,果园港就新增多式联运运量260万t。预计明年兰渝铁路全线开通后,陕西、甘肃、新疆的运煤火车也将

发运至果园港中转,形成“煤出矿进”铁路运输对流局面。

果园港在目前多式联运过程中存在的重点难题。一是多式联运口岸软环境。由于果园港刚刚建成,正在申办水运开放口岸。目前通过公路转运至团结村中心站发渝新欧班列模式,给企业的运输成本和运输时间带来一定负担,所以我们在积极争取成为渝新欧水上起点,打造铁、公、水多式联运中心。届时,果园港将成为真正意义上的一带一路”和长江经济带两大战略的连接点。二是出口退税机制无法发挥多式联运优势。果园港属于内河港,外贸出口货物必须要通过长江运输到上海装海船后才能退税,退税时间较长,这对企业来说无疑延长了资金占用时间,加大了资金占用成本。同样作为距离果园港仅30公里的兄弟港寸滩港因属于税港区,能做到重庆装船及时退税。今年经国家批准重庆成立自贸区,果园港也属于自贸区范畴,我们将借力自贸区政策力争将保税港区口岸物流功能延伸到果园港,使果园港也具备出口及时退税功能,完全解决果园港出口及时退税问题。谢谢!

谢建刚:贸易需要金融的服务,港口服务公司主要做武汉新港华中贸易服务区配套多式联运,服务“一带一路”。阳逻港有铁路、航空、港口、公路,优势非常明显。阳逻是华中地区唯一具备水、铁、公、空多式联运的临港新城,由阳逻至武汉城市圈中任何城市都在1小时以内。阳逻港有综保区、港口泊位、水果口岸、木材口岸、冷链口岸,整车进口口岸准备申报,单一窗口电子口岸在建。这是阳逻港的优势。

随着武汉市自贸区的批准,武汉深水良港的区位优势是非常巨大的。但是贸易没有做起来,大家都各自为政。以贸易为平台,以金融为纽带,用钱整合物流和贸易之间的信息,只有把贸易做起来,把贸易服务做起来,有了贸易,就有了物流。综观新加坡、上海、香港等国际航运中心发展历程,港口、物流都是为贸易服务。贸易在港口城市经济体系中起决定性作用,同时也离不开金融的支持。

我们主要是打造以下几个平台:一是搭建供应链金融平台,与物流、贸易、生产企业和银行、保险、证券等金融服务机构对接,为商贸企业、相关

物流企业提供结算支付、贷款、投资、信托、融资租赁、仓单质押、抵押、贴现、保险等金融服务。二是搭建跨境电商交易平台,与用户、贸易商、品牌商、电商企业、仓储企业、物流企业、海关及国检等职能部门、银行保险等金融机构对接,营造优质的跨境贸易电子商务生态圈。三是搭建大宗货物交易所平台,为实体经济在生产、供应、销售等上下游整条供应链环节提供电子交易平台、信息资讯、供应链金融等配套服务,为企业及金融机构搭建在线交易、大宗商品交易、供应链服务平台。四是搭建口岸服务平台,通过互联网+政务服务系统,逐步融合实体办事大厅和网上办事大厅,统一公众服务入口,通过网络把服务传递给海关、检验检疫、海关、海事、边检、工商、税务等政府职能部门及港、航、货、代、法律咨询、物流等相关企业单位,提供高效便捷的一体化通关服务。五是搭建保税物流平台,实现与海关、检验检疫、国税、外汇、工商多部门监管系统的互联互通,提供各种跨境电商销售模式和物流模式下的进出口货物申报、通关、国际货运及代理、运输、仓储、理货、贴现、配送、物流跟踪的全流程查询、结汇和退税等服务。六是搭建企业孵化平台,孵化培育电子商务、国际贸易、货运代理、保险代理、船舶代理、船舶买卖、港航设施设备、租船订舱、船员劳务、会展、物流方案咨询设计及物流等相关企业发展壮大。七是搭建会展服务平台,主要包括阳逻旅游集散中心信息发布,展览及会议活动的策划、公示与预订,以及展览场地及展具租赁、会场布置、广告发布、企业推广等功能。八是搭建商业服务平台,为武汉新港华中贸易服务区内企业及员工提供五星级酒店商务会议、住宿、餐饮、购物、娱乐、临湖休闲广场、物业管理、停车等配套服务。谢谢!

傅志寰:今天听了以后,收获很大。内容十分丰富,包括水运、公路、铁路。因为是论坛,论坛不光是讲经验讲设想,教训、问题也能转化为财富,而且我认为是非常重要的财富。每次论坛都有类似的内容,但是今天比较突出,对铁路提出的一些建议,我觉得很好。大家共同讨论,对我们都是有帮助的。谢谢!

叶剑:“一带一路”关键是互联互通,多式联运

关键也是互联互通,有基础设施的连通,软的管理方面互联互通。两种运行方式以上的合作,把物流使其畅通降低成本,加快速度这是多式联运的目的。各种运输方式都有它的优势,怎么样能够连起来呢?把责任搞清楚,政府牵头,有关各方处理,把统一的信息平台建立起来。全方位、全要素、全链条的协作协同,往往找不到共同点,体制问题、利益问题、权力问题。如果政府有关部门牵头,大家能找到一个共同的立足点,很多问题都可以商量。商量解决的过程,使参与各方有获得感。把统一的信息平台和合作共赢的机制建立起来。谢谢!

周伟:多式联运是推进综合交通运输体系发展重要的抓手,这项工作在部里也是作为改革攻坚一项重点任务加以推进的。前期经过快两年的时间多层次、多方面的调研以及相关部门组织专家学者比较大范围的征求意见和深入研究,包括借鉴欧美国家发展经验总结等,所以对这个问题现在已经有了一个初步的分析。多式联运的发展,不是交通一个部门能做的,涉及到财政、发改、工信,国家质检总局、标准等,大概十几个部门,将其做好不仅是技术的问题,更多还有管理问题,有的时候是利益的调整,必须要有相应的政策引导。

发展多式联运服务体系,一是服务于外贸体系国际多式联运发展,二是发展内陆多式联运。对于内陆来讲,现在重点还是公铁联运进一步发展的的问题,尤其是集装箱为重点,集装箱的吊装设备、装卸设备等标准衔接匹配上。再一个就是专业化的多式联运,20多米、30多米的车在公路上跑非常危险,通过联运降低承载成本,提高经济效益。危险品罐装运输,大宗货物的运输,以及快递多式联运,都在我们的考虑之内。

在国际多式联运服务保障方面,国家之间便利化的运输协定签署和加入,和沿线“一带一路”国家取得共识,从而提高通关便利化的水平,也提高运输时效性和安全性。中欧班列把原来的郑新欧、义新欧、渝新欧等加以整合,中欧班列都是补贴的,一箱补贴一千多美元,没有持续的发展能力。通过整合以后,在欧洲这些国家形成相应的货代专业化,从而保证回来也是满的,这样才能发挥积极的效益和作用。

再就是深化国际运输交流合作,包括管理制度,信息标准,信息平台接通。中日韩三国之间公水联运,通过平台发展还是不错的。技术问题相对来说比较容易达成共识,真正推进的时候,有很多的体制机制等管理上的障碍,大家认识到这个问题,一步一步采取相应的措施,克服这些困难,才能做出成效。部里现在也强调公开化,像这一类文件政府要出台会在政府网站,尤其是政策性的,在国务院法制办的网站上公示意见,希望大家关心这个问题,谢谢!

张元方:“一带一路”主要是针对和国外合作的问题。“一带一路”的问题是合作上的共识、项目上的共建、运营上的共商和成果上的共享。成果上的共享是我们的目标,共识我觉得是基础,共建是条件,共商是保障。因为我们谈的是运输,实际上是运营期间的问题,运营期间的话,有这么几个问题值得我们注意。

第一就是技术标准的对接问题。要搞国际合作,经济利益一体化,标准化工作是我们沟通和联络的共同语言,要没有这个共同语言是做不了的。在这方面还是要下一些功夫的,特别是采用他国标准的时候。第二,口岸通关的便捷不仅仅是海关的问题,边防、边检,以及质检,这方面是一个整体。第三,运输衔接的协议问题。特别是对于多式联运,各国可能有各国的运输制度,我们怎么样衔接也是非常重要的。第四,养护的问题。比如中巴公路在巴基斯坦那边已经建得非常好,但巴基斯坦对养护的观念非常薄弱,如果不及时养护,我们投入这么大的力量建设,没有多久就毁了,这方面也应该给予足够的重视。谢谢!

聂磊:设备设施上的互联互通容易,管理上互联互通是挺难的。真正懂多式联运的人是不多的,这是关键。要么是铁路设计院,要么是公路设计院,从设计的角度来说只懂这一块,所以设计出来的东西,看上去就有问题。国外做设计的时候,是咨询公司在做,咨询公司是铁、公、水、航、管什么样的人才都有,在一起把各种方式研究明白了,这是规划设计阶段的。运营阶段的人才也有这样的问题,一是商务方面的要连起来,二是生产过程要连起来。我们现在培养人才也是各种方式,商务和生产

过程也是分开的,商务是对外贸易,生产过程是运输学院培养,下一步考虑更深的是,怎么样真正培养这一类人才,从设计、理念、操作层面能连起来。谢谢!

石定寰:今天主题选得很好,理论和实践结合,既有宏观层面的分析,更多是实践者公、铁、水等多个方面,多式联运第一线工作的同志做了很多的研究。计划经济体制,在铁道系统里面是时间最久的,影响力也是最强的。进一步解放思想,进一步改革势在必行。今天研究“一带一路”多式联运,前面的定语比较难,把国内多式联运先做好,才能做好整个“一带一路”工作,自己没有做好,很难延伸到“一带一路”。今天的讨论正是针对当前的形势,谈到运输上的矛盾和问题,包括思想上的障碍,体制上的障碍,工作协调上的障碍,也包括管理、标准等方面,这些矛盾和问题,如果不解决好的话,很难实现多式联运。

“十三五”有一个很重要的理念就是协调。尤其交通运输是一个大系统,如果做不好协调,多式联

运是很难做好的。大部制实现了,建立了统一的交通运输部,不等于就把综合交通系统的问题都给解决了,仍然存在着障碍。协调不单纯是交通运输部各个方面,也包括海关、质检、财政、发改等多个部门和多个方面的问题。技术性的工作、标准性的工作,我认为还是很重要的。如果没有统一的标准,也很难做到这一点。

信息平台的建设谈了很多年,建设起来也不是容易的事情。技术上没有什么太大的问题,实际上还是体制问题。道路交通管理,公安交通管理体系和交通运输管理体系是很难融在一块的,一个地方的交通都在一个城市,交通委很难掌握全面的交通信息,他说保密,有安全的问题,其实都是借口,不是不能解决的问题。

我们谈到人才培养,现在培养的学生还难以适应新时代的要求,从教育改革来看,我想也提出来很深层次的问题。今天讨论的问题涉及到多个方面,也希望我们大家围绕着这个问题进一步进行研究。再次感谢各位,希望7+1论坛越来越好。谢谢!