

基于创新视角的 河南省加快多式联运发展对策

◇ 白小明

一、多式联运及其对传统物流模式的突破与创新

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,从指定接管地点快速、方便地转运至指定交付地点的联合运输过程。多式联运作为一种综合性很强的组织形式,具有“一箱到底”、“全程负责”的特点,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,但在全程对货物都负有责任,以保证货物的安全性与完整性,并以最小的成本和最快的效率提供服务。

多式联运从多方面都进行了突破和创新:一是运载单元标准化,多式联运多采用标准化的集装箱,使得货物在周转过程中,无须将运载单元内的货物取出重新换装;二是运输规则统一化,参与多式联运的不同运输方式都遵循一套相同的运输规则,以保证货物“一箱到底、一票到底”;三是交通基础设施互联互通,使得货物运输过程可以达到无缝衔接;四是万物互联、信息共享,车、货、人等物流相关异构数据在物联网的支持下,形成基于大数据的全产业链条协同。

二、河南省发展多式联运面临的挑战

(一)制度体系中存在较为明显的缺陷

多式联运涉及多种运输方式,因此,不同运输方式硬件的衔接就显得非常必要。所谓硬件衔接,包括两方面内容:一是各种交通基础设施的互联互通,二是不同运输方式要有统一的技术装备标准,这样可以使货物在转运过程直接转换交通方式,而不必分拆和重装。但是由于我国铁路、公路和民航

等分属于不同的管理部门,长期以来,各交通方式处于独立运行的状态,尚未实现畅通高效的衔接,枢纽间“连而不畅”、“邻而不接”。

(二)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和统一的运输单据,而且在货物转运过程中,信息渠道需要保持高效通畅,但河南多式联运缺乏统一的规则保障,各运输方式之间、不同运输企业之间的单证无法进行有效衔接,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。

(三)缺乏协调能力强的综合性多式联运企业

目前,河南的物流企业多是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,综合性协调能力欠缺;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,其竞争力受到一定影响,无法充分发挥铁路在多式联运中的骨干作用;枢纽场站的经营企业多为货物中转提供服务,其整合运输资源的能力又不足。

三、加强创新,促进河南多式联运快速发展

(一)加快体制机制创新,建立健全统一、协调、高效的多式联运服务体系

河南已经在自贸试验区成立了多式联运办公联署,由省交通厅牵头,联合铁路、航空、公路、水路等多个部门及河南三大国家级多式联运示范项目

的骨干企业,为河南自贸试验区的多式联运提供各方面服务,产生了积极的效果。河南可将此经验复制到全省运用,促进有关管理部门与多式联运企业积极构建跨部门、跨地区的多式联运协同联运机制,制定协同推进多式联运发展的行动计划,从基础设施的互联互通,到装备、规则的统一化、标准化,都要加强创新力度。

1.加强各种交通运输方式的“无缝化衔接”。在交通基础设施建设方面,可在多式联运协调部门的推动下,共商共建,推动铁路港、公路港、集装箱物流基地建设,有条件的大型综合物流园区可引入铁路专用线,新郑机场引进直通高铁等,促进各种运输方式互通互联,以满足客户“门对门”全程物流服务的要求。

2.推动装备技术创新,实现跨方式技术装备标准化、专业化。积极实施货运车型标准化,推广应用集装箱、厢式半挂车、托盘等标准化运载单元和货运车辆,推广集装箱汽车转运架、铁路驼背运输专用载运工具等。

3.加快规则创新。在多式联运体系下,各部门不能再固守本部门的规则系统,而是应该根据交通部有关多式联运的运作规则、操作标准、技术标准、单证、管理制度等方面的要求,加强多式联运规则的标准化和统一化,形成高效完整的运输链,并在实践中不断探索新的适用规则。

(二)促进合作方式创新,加强区域合作与企业合作

一是创新区域合作模式。多式联运涉及多个地区的多种运输方式及多个行业,因此区域之间构建合作网络,促进区域战略协同非常必要。河南要以“一带一路”战略为依托,以中部崛起战略为支撑,以中原城市群为主要平台,加强与周边省份的项目对接与合作,积极发展公铁联运、公铁水联运、空铁联运等,积极打造开放、共享、协作、共赢的商业新生态,探索区域合作的新机制。二是创新企业合作模式,积极培育多式联运承运企业。既要鼓励物流企业独立开展与其主营业务相关的多式联运经营活动,也要大力支持物流企业与其他具有相关资质的企业通过密切合作开展多式联运经营活动,

甚至无车、无船、无轨的企业,只要其能整合各种运输资源,为客户提供一站式服务,也可开展多式联运经营活动,以此来促进多式联运上下游企业的跨界融合和联动发展,形成多式联运的协作联盟。

(三)加强服务模式创新,打造河南多式联运品牌
必须从全局出发,结合河南的区位优势与交通优势,在货运量大、辐射力强的线路上,提供一套完整的服务方案,形成常态化、稳定化、一站式的多式联运服务产品,打造河南的多式联运品牌,让客户能一看便知能降低多少成本、享受什么样的便捷服务,提升客户体验,以此来增强河南“买全球、卖全球”的吸引力和竞争力。

(四)加强管理模式创新,使管理模式跟上技术创新的步伐

多式联运在发达国家发展得比较成熟,技术创新的步伐也走得很快,河南可引进这些技术,但管理模式、业务流程创新若跟不上,将会影响多式联运的发展,如国际多式联运中,“集装箱+ 标准化分箱”的技术突破,使货物周转过程中,无须将运载单元内的货物取出重新换装,这就需要企业创新货物中转、作业自动化管理等方式,以提高货物装载效率;物联网技术的飞速发展,要求必须建立网络化管理体系等。因此,企业要善于借助先进技术,进行智能化管理,提供智慧化服务,使多式联运过程透明化、运营平台化,以提高多式联运管理效率。

(五)推动信息共享方式创新,加快多式联运信息系统建设

整合利用民航、铁路、公路信息平台 and 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,提升河南在全球物流链、供应链、价值链的节点地位。

作者简介:白小明,中共河南省委党校经济管理教研部副教授、管理学博士。

(摘自《产业与科技论坛》2019年第8期)