

多式联运看变化

□ 全媒体记者 杨瑾

多式联运作为我国推进物流降本增效和物流供给侧改革的“重头戏”，相关政策文件密集出台，多式联运运行质量提升，综合效益初步显现，中国的多

式联运发展正进入蓬勃发展的大好时期。而这出“重头戏”开幕至今，为交通运输业带来了哪些变化？取得了哪

些成绩？还有哪些热点难点问题急需解决？近日，记者采访了部分示范企业和相关业内专家来一探究竟。

铁水联运：

港口发展新增长点

6月26日，记者在青岛港黄岛前湾港区看到，满载标准集装箱的巨轮驶向码头岸线，几艘拖轮将其顶到岸边。红色的桥吊把五颜六色的集装箱从货轮上卸到各色拖车上，然后换装到火车上运走……青岛港国际股份有限公司总裁唐广军告诉记者，这样的场景几乎每天都能看到。

2016年，青岛“一带一路”跨境集装箱多式联运示范工程入选国家示范项目，由此，青岛港集装箱海铁联运业务迅猛发展，连续三年稳居全国第一位，增幅也名列前茅。2015年，青岛港海铁联运量为30.2万个标准集装箱，预计今年将突破100万个标准集装箱。

“从青岛过境班列的开通大大减少了物流时间，比如青岛至俄罗斯和东欧地区的物流时间由原来海上运输的近1个月压缩至12—18天。”唐广军表示，国际班列运输是双向的。青岛港正成为一些内陆国家的“出海口”。比如，哈萨克斯坦向东南亚出口的

铁矿就是从中国过境，从青岛港出海。目前青岛港已开通多式联运集装箱班列线路37条，其中有5条是过境班列线路，覆盖山东，辐射黄河流域，直达中亚，基本形成了横贯东西的海铁联运物流大通道。

据中国交通运输协会联运分会调研发现，近年来，随着我国铁水联运基础设施的逐步完善、支持政策的推出以及企业的不断实践，各港口对铁水联运的认知更加深刻，港口集装箱铁水联运量继续保持高位增长，内陆港与沿海港口连接更加紧密，铁水联运已经成为港口发展新的增长点。2017年全国规模以上港口完成集装箱铁水联运量348万TEU，其中营口港、青岛港集装箱铁水联运量超过70万TEU，宁波舟山港、青岛港集装箱铁水联运量增速超过60%。

2017年以来，长江沿线铁水联运量同比增长25%以上。重庆果园港“前港后园”和铁水联运功能基本形成，2017年铁水联运量完成



青岛港集装箱码头。本报资料室供图

51685TEU，同比增长61.34%。万州港完成铁水联运量3.67万TEU，同比增长14.6%。

据交通运输部规划研究院专家分析判断，未来港口在“一带一

路”中的枢纽功能将进一步增强，经沿海港口转乘火车的过境运输需求将继续提升，预计大连、营口、连云港、天津、青岛等港口的跨境海铁联运发展势头看好。

中欧班列：

国际陆路运输的“中国方案”

6月26日，在青岛海关监管下，满载汽车配件、轮胎、棕榈油等货物的中亚班列缓缓驶出青岛胶州多式联运海关监管中心。10天左右，这批货物就会到达目的地——哈萨克斯坦的阿拉木图。

“中亚班列让我们和这些国家贸易往来非常便利。”山东路桥国际货运代理公司业务员曲强告诉记者，中亚班列开通以来，越趋越火爆，他差不多天天都要来监管中心办理多式联运业务。

近年来部分沿海港口城市相继布局中欧班列业务，其中“辽满欧”线近两年快速发展，海铁转

运特点鲜明。依托大连、营口港的航线网络，“辽满欧”线快速发展，2017年集装箱运输量达5.6万TEU，占满洲里口岸集装箱运输量比例为30.8%。

除了沿海城市，内陆节点城市在中欧班列的发展中也取得不少成绩。近日重庆口岸传出捷报，截至今年5月1日，中欧班列（重庆）已成为中欧班列中开行数量最多、运输货值最大、辐射范围最广、带动产业最强的班列（去程1178班，回程647班），占全国中欧班列开行总数的四分之一。中欧班列（重庆）进出口总货值累计超过200亿

美元。其中2017年进出口总货值约50亿美元，占全国中欧班列的35%。

在“一带一路”倡议、京津冀协同发展、长江经济带等国家战略的实施下，为“新生代”中欧班列、国际海铁联运等多式联运业务提供了新机遇。2017年中欧班列发展步入爆发式增长，全程运行时间从初期的20天以上逐步缩短至12—14天；运行成本不断降低，整体运输费用较开行初期下降约40%。中蒙俄通道、中国到东盟通道、中国到南亚通道逐步形成，长江黄金水道联通中欧班

列、联通铁水联运通道的新市场、新模式逐步形成。中欧班列正在成为新时代亚欧国际物流体系中的重要组成部分，成为国际陆路运输的“中国方案”。

今年4月，中国铁路总公司对外公布，中欧班列2011年全年开行仅17列，2017年开始飞速增长，以3271列的开行量超过此前五年总和，增长40倍。而到了今年3月之时，中欧班列已经累计开行突破了7600列，国内开行线路达到61条，覆盖国内城市已经达到45个，到达欧洲13个国家41个城市。

多式联运：

交通物流新动能

为何近两年我国多式联运发展这么蓬勃？“主要是整个国家经济发展背景的变化，尤其是供给侧结构性改革、新旧动能的转化、产业的转型升级和调整货运本身的格局。”国家发展和改革委员会综合运输研究所所长汪鸣认为，国际经贸格局的调整，“一带一路”核心部分是陆路的经济贸易联系建立，而多式联运在陆路开放过程中的前景和发展空间会被打开。与此同时，当前我国交通基础设施网络总体已经形成，使得多式联运发挥效率和效力都具备了相应条件。

去年，交通运输部对外发布，第一批16个多式联运示范工程累计开通示范线路140余条，参加联运的企业700余家，完成集装箱多式联运运量超过60万标箱，降低能耗约40万吨标准煤，降低社会物流成本超过55亿元，综合效益初步显现。随着2017年11月第二批多式联运示范工程项目30个进

入实施阶段，后续效益将更加显现，那么我国多式联运未来发展还存在哪些问题？趋势向何方呢？

“我国目前多式联运发展还处于起步阶段，总体发展水平不高，仍存在思想认识不到位、基础设施衔接不够、技术装备水平落后、信息服务能力不足、法规建设和市场化改革滞后、多式联运经营主体严重不足、体制机制还没有完全理顺等问题。”交通运输部运输服务司副司长王绣春表示，下一步，交通运输部将以供给侧结构性改革为主线，以提升多式联运服务品质、促进物流降本增效为核心，着力促进“四化建设”，即基础设施无缝衔接、运输装备标准化升级、信息资源交互化共享、市场主体多元化培育、联运模式多样化创新，加快构建便捷经济、安全可靠、集约高效、绿色低碳的多式联运体系。

“未来多式联运的发展既需要具备‘软实力’，也要注重运输装备标准化、设施衔接无缝化、枢纽站专业化等这些‘硬条件’的打造。”交通运输部规划研究院副总工程师谭小平指出，改善设施和装备的硬条件是推进多式联运发展的基础前提。同时，应加强统筹、超前谋划，避免新的建设造成新的阻隔和浪费；设施、装备需要加强基础研究和基础攻关，尤其是装备的多样化创新，加快构建起多式联运这个领域里的“产学研用”协同创新的技术体系。

“在多式联运上升到国家战略的新形势下，只有丰富多式联运的装备技术，才能促进中国多式联运的竞争力。”国务院发展研究中心研究员任兴洲认为，多式联运带有天然的供应链发展基因。在未来多式联运的发展中，需进一步运用现代供应链管理思维促进其发展，形成交通物流的新增长点、形成物

流领域的新动能。

“尽管中国物流业体量巨大，但多式联运方面规划研究不足，多式联运本质认知不清，设施基础薄弱，专用装备的技术研发和推广应用滞后，跨区域运作的多式联运服务方式缺乏适宜土壤，制约了多式联运的发展。”中国交通运输协会联运分会、中国集装箱行业协会常务副会长兼秘书长李牧原认为，中国多式联运面临的一些矛盾虽有所缓解，但整体供需矛盾仍较为突出。她认为，多式联运示范企业应在信息平台、信息对接等方面积极探索，借助“互联网+”战略实施，将发挥整合能力，打通物流信息链，实现物流信息全程可追踪，利用信息大数据实现价值挖掘，以数据驱动供应链，推进多式联运跨越发展。多式联运将不断出现新模式、新业态，多式联运呈现管理智能化、运营平台化、过程透明化、服务智慧化的趋势。

我国沿海煤炭市场呈现供需三高态势

□ 大伟

统计显示，今年1—5月份，我国全社会用电量2.66万亿千瓦时，同比增长9.8%，增速较去年同期提高3.4个百分点，发电量和火电发电量也保持增长态势。1—5月，全国电煤消耗8.7亿吨，同比增加9056万吨，增长12%，增速为2011年以来最高水平。今年上半年，经济稳中向好的发展态势，带动能源需求较快增长，煤炭、电力等能源品种消费量显著增加。

上半年，我国沿海煤炭运输保持强劲的发展态势，下游用煤量增加，拉运积极性提高；上游先进产能加快释放，“三西”煤炭企业加快生产和销售。铁路、港口科学组织，

加快发运，煤炭市场呈现供需三高态势。

今年以来，国民经济延续稳中向好的发展态势，转型升级稳步推进，质量效益不断提升，经济运行开局良好。我国沿海煤炭运输市场呈现先抑后扬，后程发力态势；前3月，煤炭市场走淡，进入4月份，电厂日耗逐渐恢复至中高位水平，加之水泥等行业错峰生产，拉动用煤量的增加，煤炭市场逐渐看好。环渤海港口加强与矿路航电等各方的联系协调，增加优质资源调入数量，全力多卸快装，满足下游用煤需求，煤炭吞吐量保持增长势头。今年1—5月份，我国东南沿海及沿江地

区海上调入煤炭数量同比增长约2000万吨；其中，60%的增量来自环渤海港口。

6月份，尽管受大风等恶劣气候影响，港口封航多次出现，但煤炭运输依然强劲。上半年，预计环渤海港口煤炭吞吐量发运煤炭能达到3.48亿吨，同比增长2000万吨，实现时间过半、任务过半不在话下。环渤海9大运煤港除了天津港以外的，其余港口煤炭吞吐量均同比保持增长态势。

“西煤东调”主要铁路线一大秦线、朔黄线和蒙冀线，煤炭运输进度喜人，各运煤铁路发运量频频创高产。今年，大秦线新增车皮3000

辆，在不施工的情况下，大秦线日均运量已经达到130万吨；按目前运输进度来看，上半年时间过半，任务过半没有问题。

6月份，即使市场煤价格出现波动，但太原局仍在积极组织货源，全力确保主力煤企300万吨平价煤的发运工作，促使其煤炭发运量仍保持高位。预计上半年，大秦线发运煤炭2.25亿吨，同比增长1500万吨。与此同时，朔黄线和蒙冀线运量也保持增长态势，朔黄线日均发往黄骅港的煤车超过7000车，蒙冀线日均运量已经增至20列，为黄骅港和曹妃甸港提供了丰富的煤炭资源。

近日，天津国际贸易与航运服务中心的天津航指指数工作人员调研走访相关企业，详细了解沿海集装箱运输市场新变化，获取航线评估工作一手资料。

据调研，沿海集装箱运输市场货量整体下滑，市场运力进一步扩张，在运力运量供求关系尚未改善的市场环境下，预计沿海集装箱市场运价整体水平在未来还将呈现下降趋势。

市场货量整体下滑

据天津港吞吐量统计和市场调研，沿海集装箱运输市场天津口岸出港货类主要是煤炭、钢材、粮食、塑料、化工、有色金属等，进港货类主要是陶瓷、建材、食品、服装、日化等。受国家相关政策影响，天津口岸沿海集装箱运输吞吐量整体下滑。

近两年来，国家加大产业结构调整力度，推行供给侧结构性改革，强调绿色高质量发展可持续，压缩煤炭、钢铁行业产能，2017年压缩煤炭产量超1.5亿吨，压减钢铁产能超5000万吨，并计划2018年再分别削减煤炭、钢铁产能1.5亿吨和3000万吨。同时生态环境部也在全国范围内加大环保督查力度，对高耗能、高污染的陶瓷、化工、塑料等行业和产能过剩的煤、钢铁、有色金属行业保持高压态势，通过限产限能、缓建、关停等举措严格落实环保政策。天津港于2017年4月底执行禁止汽运煤政策。

上述因素使得煤炭、陶瓷、化工、钢铁、塑料等运输需求减少。据市场反馈，作为天津沿海市场具有代表性的船公司中远海运2017年天津港口运量下降超两成；外运天津公司内贸集装箱2017年天津港口运量下滑幅度超三成。

运力进一步扩张

据调研，近年来，国内集装箱运输市场运力持续增强，给国内集装箱市场运价带来压力。2015年、2016年不少船公司纷纷下单造船，提升船队规模。2017年以来，所造新船陆续下水。此外，从事国际集装箱运输的部分船舶被替换到沿海运营，也增加了运力。

沿海运输市场持续增加的运力

沿海集装箱运价将进一步下降

□ 全媒体记者 甘琛

货量整体下滑 运力持续扩张

与货运增长量相比，运力过剩压力明显加大。据交通运输部统计数据，2017年全年沿海集装箱运力为60.52万标准箱，同比增加13.54万标准箱，增幅达31.68%。市场反馈，沿海大型港口如天津港、青岛港、上海港、泉州港、广州港的沿海集装箱运力都有不同程度增加。

综上所述，在运力运量供求关系尚未改善的市场环境下，预计沿海集装箱市场运价整体水平在未来还将呈现下降趋势。

发挥指数“风向标”作用

据悉，天津航指指数是反映天津及北方地区航运市场运价水平的综合性指数，可以作为航运信息的有效载体和航运市场的“风向标”，为各市场主体经营管理和政府部门的宏观调控提供必要的决策参考。自指数发布以来，天津航指指数网站已成为天津、北京、河北、陕西、新疆、上海、浙江、重庆、广东等地区用户了解北方航运市场信息的重要渠道。

天津航指指数工作人员在调研过程中，与相关企业深入探讨了天津指数关联合约在国际集装箱市场中的应用方向，以及指数关联合约在掌握市场动态、规避市场风险、浮动定价模式、运价衍生交易等方面的作用。

据了解，有关企业正在积极推进互联网运营服务模式，提升线上用户体验，其浮动定价模式更满足企业和用户的结算需求。企业表示，天津航指指数下设的北方国际集装箱运价指数(TCI)20尺和40尺集装箱市场参考价，航线数据采集全面，计算方法科学严谨，具有市场代表性、中立性和权威性，能够实时、准确反映市场主流运价水平，是企业浮动定价模式的可靠依据，也是集装箱线上订舱运费结算的必要保障。

下一步，天津航指指数将结合此次调研的市场行情反馈和企业需求，做好沿海集装箱运价指数年度总结及航线调整评估，拟定相关工作方案。同时，保持与企业密切联系，进一步加强天津航指指数关联合约方面的工作沟通，推动浮动定价合约在国际集运市场应用，更好地发挥天津航指指数作用，提升影响力和话语权，为北方国际航运核心区建设提供有力支持。

中国长江(商品)汽车滚装运输综合运价指数周报

滚装运量小幅上涨 部分航线运价下调

入夏以来，长江汽车滚装运输市场并未呈现火热。虽然部分航线运量增长，但运价波动下行，部分航线和船舶停航待令状态较上周没有改善。本周中国长江商品汽车滚装运输综合运价指数(CARFI)较上期下跌3.35%，为932.99点。本周水上航线运量减少1.02%，部分航线运价下降6.14%。下水航

线运量本周持续增长，运量涨幅10.48%，部分航线运价降低4.04%。本周长江商品汽车滚装运输量整体增长6.63%。由于部分航线减少了在宜昌中转的货量，更多的采用排队过闸方式，使相关航线运量明显增长，运营的企业经营效益有所改善。(武汉航运交易所供稿)



中国长江商品汽车滚装运输综合运价指数 (CARFI)		
上期	本期	与上期涨跌 (%)
2018/6/22	2018/6/29	
964.20	932.99	-3.35%