

加快推进多式联运高质量发展 构建现代综合交通运输体系

——全国政协“推进多式联运高质量发展”网络议政远程协商会发言摘登(二)

政协委员发言

部委协商交流

(湖北分会场)全国政协委员、湖北能源集团总经理文振富：

推动多式联运快速健康绿色发展 创新运输组织方式

我国多式联运呈现良好发展态势，但与国际先进水平相比、与建设交通强国目标相比，仍存在不小差距。

一是组织模式发展不足。铁水联运比例过低，公铁联运、滚装运输、空陆联运等发展较为缓慢，内陆集装箱多式联运体系尚未完全建立。

二是市场主体培育不够。由于多式联运市场存在一定行业分割和区域分割，难以产生集约化、规模化运作的经营者。具有公、铁、水联运功能的企业和综合货运枢纽总体数量偏少。

三是绿色交通运输组织还有待加快。铁路运输基本实现了电气化，但航空、公路运输主要使用燃油，排放量大，不够清洁低碳。

为此建议：

一是健全交通运输管理体制。进一步完善交通运输大部制，持续做好铁路、航空与公路、航运的综合管理工作，牢牢把住规划源头，做到规划编制互联互通、网场配套，不同运输方式无缝衔接。

二是加快推进联运模式创新。大力发展铁水联运、江海联运、水水直达，构建衔接顺畅运行体系，优化运输结构。完善三峡翻坝运输体系，降低翻坝成本，提高全程运输效率。

三是着力培育市场经营主体。加快多式联运建设示范工程，扶植一批符合市场要求的经营主体，建立一套科学的质量评价指标体系。将具备转运能力的物流园区或场站作为多式联运的重要节点，使公路货运枢纽、铁路场站、港口码头与专业物流市场、仓库紧密衔接，集约化地使用物流资源。

四是系统谋划构建绿色多式联运体系。特别是在海运上，小型ING船舶如何进江、如何监管，建议加快推进。

特邀代表发言

(手机视频连线)湖北省港口集团有限公司董事长、总经理涂山峰：健全法规制度 促进多式联运规则统一

我从企业角度作一点多式联运情况的汇报。2016年，我们集团的集装箱铁水联运工程纳入全国首批多式联运示范项目，该项目为实体经济带来了看得见、摸得着的实惠。

以“沪—汉—蓉”班列为例：以往从上海发铁路到成都，运费8000元、用时10天。现在采用铁水联运，从上海水运到阳逻港，再通过铁路到成都，用时接近但运费降低了20%。但在企业实际运行过程中，多式联运还存在几个突出问题：一是多式联运法规政策不健全，二是不同运输方式之间规则衔接不畅，三是行业标准规范缺失。为此建议：

一是制定交通运输法、多式联运促进法，加快铁路、公路、水路、民航、邮政等领域“龙头

(手机视频连线)菜鸟网络科技有限公司首席执行官万霖：以数字化智能化推动多式联运高质量发展

近年来，以多式联运为表现形式的全链路、端到端的物流服务受到市场热烈欢迎。越来越多的中小企业在一站式综合物流服务的助力下，开拓国内外市场的脚步进一步加快、效益逐步优化。同时，多式联运这种物流新模式在推行当中还有不少可完善与提升的地方。例如，不同主体之间协同关系还需进一步增强，物流链中多道环节之间的转衔接有时还不够顺畅，社会物流资源的充分利用还有很大挖掘空间等。为此建议：

一是发挥骨干基础设施的关键性联通作用，以点串线带面，增强多式联运优势，进一步提高物流基础设施的运营水平。交通枢纽园区、航空货站、集散分拨中心等物流设施是串联各种运力、解决接驳集运的关键节点。特别是航空货站在国际多式联运中的作用越来越大，建议今后加

大对航空货站建设投入力度。

二是利用数字技术提高供应链管理水，增强各参与方协同，提升多式联运效率。实现多种运输方式、多个操作主体间低成本快速转换，需要供应链组织者站在全局高度规划、调度、管理整个物流网络运作。处理繁杂业务场景和海量信息，数字化技术是必然选择。建议有关部门制定政策鼓励供应链链主企业牵头上下游，加强信息互联互通，促进全供应链协同一致。

三是加快智能硬件设备和技术创新应用，进一步降本提效减排，提高多式联运质量。传统物流是劳动密集型投入行业。目前，立体无人仓库、自动分拣机器人、智能操作终端、末端无人配送车等智能设备在减轻劳动者强度、缓解资源压力方面具有显著成效。建议有关部门加大对此类研发投入支持。

(手机视频连线)全国政协委员、台盟天津市委副主委孙昌隆：发挥公路“串点连线”作用 深度释放多式联运综合效能

公路运输不仅能实现“门到门”，在中短途运输方面优势明显，更是衔接着铁路、水路、航空，是多式联运重要环节。但由于公铁、公水、空运之间“连而不畅、邻而不接”，以及公路货运行业一直存在小、散、乱、集约化程度低等痛点，制约了公路货运在多式联运中作用发挥。建议进一步做优做强公路运输行业，发挥其“串点连线”作用，联动多种运输方式和货运枢纽，释放多式联运综合效能。

一是围绕行业提质，进一步推动公路运输集约规范发展。建议进一步深化公路运输行业改革，充分运用市场化机制，发挥现代化、规模化公路货运企业龙头作用，以及行业协会引导作用，根据多式联运规则与合同要求，完善公路货运行业标准，示范

(重庆分会场)全国政协委员、重庆市政协副秘书长王济光：提升多式联运运营组织效率 畅通双循环国际贸易大通道

提升多式联运的运营组织效率是畅通双循环国际贸易大通道的基础性工作。当前存在物流枢纽节点定位不准、运输方式接驳转换不畅、多式联运运营组织效率不高等问题。为此建议：

一、推动中欧班列和陆海新通道覆盖国家参与多式联运通道建设。推进陆海新通道扩容增效，实现与中欧班列和长江黄金水道有效衔接。拓展陆海新通道班列货源，重点发展整车出口班列和冷链运输。加强与中欧班列沿线及东盟国家之间海关合作。以市场化方式推进国际物流基地、分拨集散中心、海外仓等建设。

二、推进铁路运单物权化和铁海联运“一单制”。推进国内多式联运“一单制”规则及相关标准研究，统筹国际对接工作。探索“一次委托”“一次保险”“一单到底”“一次结算”全程服务模式，创新通道覆盖区域内贸易、物流、金融等

范带动中小型公路货运企业优化提质。

二是围绕装备提能，进一步提升公路货运智能绿色水平。建议国家有关部门完善激励政策，进一步鼓励支持公路货运装备制造产业发展，加强公路运输与大数据、互联网、人工智能等新技术深度融合，推广使用公路专用载货车、智能网联汽车等专业化装备，加强数据、信息赋能。进一步加快公路货运新能源、清洁能源应用，统筹油、路、车治理，推动公路运输绿色发展。

三是围绕协同提效，进一步加强公路融入多式联运建设。建议进一步完善顶层设计，加强规划落实，以货运场站、港口码头、集散中心等枢纽为重点，加强公水、公铁运输衔接，提高跨运输方式的快速换装转运能力，解决“最后一公里”问题。

新规则，提升各种运输方式间互信互通机制。优化通道多式联运的运营单证、信息交换、结算支付、保险理赔等技术标准和服务规范。完善通道设施设备的技术标准，推广标准化运载单元和专业化联运设备。

三、构建国际贸易物流信息平台。支持实体平台创新发展业务，形成通道物流贸易大数据，为企业开展多式联运业务提供便利化服务。推动中欧班列、陆海新通道覆盖国家以及国内相关省市区共建铁路水空及物流企业数据于一体的信息平台，并链接铁海(海运)集装箱追踪数据端口，实现数据资源信息共享。加强国际贸易“单一窗口”建设，建成跨区域、跨部门、跨企业的交易、监管、物流等数据的交换平台。联通政府相关部门、口岸监管场所、物流园区、物流企业等相关机构的信息数据，为政务服务、实时监管、信息共享提供支撑。

(手机视频连线)浙江省海港投资运营集团有限公司董事长毛剑宏：加强多式联运标准化建设 推动信息共享

“十三五”期间，宁波舟山港集装箱海铁联运、江海联运、海河联运箱量年均增幅均超过40%，成功开行了国内首条双层集装箱海铁联运班列，多式联运取得跨越式发展。但在企业实践中，发现一些需要国家推进解决的问题：

一是数据平台需进一步打通。多式联运还存在“信息不互通”等问题，铁、公、水之间“最后一公里”衔接时会遇到数据不共享等问题。

二是多式联运的扶持力度需进一步加大。如在海铁联运方面，与公路运输相比，铁路运输涉及环节更多、成本偏高，特别是跨路局海铁联运的运价下浮难以突破。

三是铁路双层高箱标准规范需进一步明确。2020年，宁波双层集装箱海铁联运创新被列入交通强国试点，其中甬金铁路双层高箱运输试验线为全国第一条高箱标准、电气化的铁路双层高箱运输线，但该试验线与实际铁路运输管理办法和相关标准规范并不适用。

为此建议：

一是搭建全国性多式联运数据平台。融合铁路、公路、水运、航空等系统基础数据，实现各种运输方式间以及口岸监管部门间的信息互联互通。

二是加大对多式联运的政策支持。出台国家层面的海铁联运降费举措和补贴政策，特别是跨路局的铁路运价下浮突破30%的限制；将长江至上海洋山深水港区船员航线签注政策复制推广到杭州湾海域；建立协调机制，加强水利系统和交通系统的整体协同，提升联运效能。

三是研究制定铁路双层高箱运输相关标准。希望有关部门进一步明确铁路双高线相关标准，为双高线在更大范围内的推广应用推广创造条件。

商务部副部长王炳南：

结合商务部职责，就委员提到的多式联运有关标准化问题，作一回应。委员提到的托盘虽是小物件，却是实现多种运输方式高效衔接的重要物流载体。我国物流标准化建设起步晚，标准托盘普及率低。针对我国物流企业非标准托盘多、多数未实现循环共用的状况，2014年起，商务部会同相关部门推进商贸物流标准化专项行动，开展连续三轮物流标准化试点工作，在32个城市大力推广应用1.2×1.0米的标准托盘，这一规格既是国家标准又是国际标准。目前，有关工作取得初步成效，全国托盘保有量已由2014年10亿片增加到15亿片，标准托盘使用率已由23%提升到34%，重点商贸领域标准托盘使用率达70%。在试点

工作中，商务部积极推动标准托盘循环共用，探索建立托盘循环共用体系，全国托盘租赁池规模由700万片增加到2700万片，32个试点城市示范带动作用突出，租赁标准托盘数量占全国的87.5%。

“十四五”时期，商务部将认真贯彻落实党中央、国务院决策部署，继续抓好物流标准化工作。一是加强各部门协调，会同交通运输部、国家发展改革委等相关部门推进多式联运相关工作，推动商品包装、叉车、货架、车厢、仓库等物流设备设施与标准托盘相衔接。二是继续推进托盘标准化，鼓励和引导生产、流通企业使用1.2×1.0米尺寸标准托盘。三是加快发展标准托盘循环共用体系。四是努力提升物流信息化水平。

海关总署副署长孙玉宁：

关于利用数字技术加强信息互联互通，打造全国统一公共信息平台的建议。海关总署自2016年开始牵头建设中国国际贸易单一窗口，积极推动全国外贸领域开展跨部门、跨地区、跨行业信息共享和业务协同，不断研发线上通关业务申请一窗口办理系统功能。目前初步建成高度集约的一站式国家电子政务平台，经过5年建设已与25个部委和单位实现信息共享和系统对接，完成货物申报、舱单申报、运输工具申报等18个公共模块建设，服务事项达739项。下一步继续加强与交通运输部等主管部门协作，积极研究推进各运输方式与国际贸易单一窗口系统对接和信息共享，促进多式联运便利化。

关于运输组织模式创新的建议。海关总署将继续不断优化和完善进出口货物转关监管制度，允许和鼓励符合条件的进出口货物开展铁水联运、江海联运、空路联运等多式联运转关运输。

关于以综保区和自贸区为重点开展多式联运监管模式创新的建议。海关总署将以制度创新为核心，以可复制、可推广为基本要求，开展差异化探

索，发挥好自贸试验区先行先试作用，不断完善政策、拓展功能，积极探索开展多式联运等改革试点。

关于中欧班列提速发展包括集拼集运、内外贸货物混编以及加强中欧班列沿线国家海关合作的建议。海关总署研究出台了支持中欧班列发展措施，明确提出支持开展以铁路运输为纽带多式联运，允许中欧班列货物通过多程转关办理海关手续，加强中欧班列运输，与国际陆海贸易新通道进行对接；对具备条件的地方，支持建设中欧班列枢纽点和集结中心，在海关监管作业场所开展组货业务及内外贸货物混编运输业务；加强与沿线国家海关合作，倡议通过“关铁通”方式，积极促进中欧班列沿线国家海关之间数据交换、信息共享。同时，海关已开展的“进口直提，出口直放”试点工作探索将进一步扩大试点范围；“先放后检”改革已在进口原油，以及铁矿、锰矿、铬矿、铅矿及其精矿、锌矿及其精矿等进口矿产品中实施；“两步申报、两段准入”对进口货物分段实施申报管理和准入监管，加快口岸验放，目前有关改革工作正在逐渐扩大试点范围。

中国国家铁路集团有限公司副总经理李文新：

关于铁路专用线的问题。国铁集团从2019年以来，为解决“接不上”问题，在95306货运受理网站设立专用线建设受理窗口，组织各铁路局主动对接企业，提供办理快捷通道，鼓励专用线与国铁接轨；对于“建不了”问题，通过降低专用线建设标准，减少专用线建设成本，并从2019年开始鼓励铁路局参股建设专用线；与铁路有较深合作，为实现增量，在运输组织创新方面已对新建的金华到宁波铁路，按照满足双层高箱运输试验条件建设要求更高层次设计。下一步根据这条线路运营情况及时总结经验。

关于研究制定铁路双层高箱运输相关标准，搭建全国性数据平台，加快扶持多式联运力度的建议。宁波舟山港一直与铁路有较深合作，为实现增量，在运输组织创新方面已对新建的金华到宁波铁路，按照满足双层高箱运输试验条件建设要求更高层次设计。下一步根据这条线路运营情况及时总结经验。

关于培育多式联运经营主体的建议。下一步继续鼓励各铁路局与港口合资组建多式联运经营公司，支持具备跨方式经营、全链条整合能力的市场经营主体发展壮大。

委员提出的推动中欧班列和陆海新通道衔接的建议很好。在推进中欧班列和陆海新通道发展方面，国铁集团在2017年发起成立中欧班列运输协调委员会基础上，去年又发起成立西部陆海新通道班列运输协调委员会。在发改委支持下，国铁集团正推进中欧班列信息集成平台建设。