

长三角一体化背景下多式联运枢纽 经济发展的研究及启示 ——基于美国及欧盟经验的分析

管斌彬¹

(南通大学 经济与管理学院, 江苏 南通 226019)

【摘要】: 长三角一体化进程中, 物流运输行业能否高效快速发展决定着经济发展的进程及深度。而长三角地区公路、铁路、水路等多种运输模式共存的情况下, 想要实现综合性运输发展目标则离不开多式联运。目前, 长三角地区多式联运存在站、场建设尚未联动, 运输信息尚未实现联通, 运输单据未实现统一化, 运输单位未实现标准化及现代化, 交通基础设施衔接不畅等问题, 这些问题制约着长三角地区多式联运的发展。文章汲取美国及欧盟国家多式联运的先进经验, 针对长三角地区的多式联运发展提出对策建议, 认为应在政府政策的主导及扶持下, 营造良好的多式联运氛围, 加快多式联运基础设施的统筹建设, 着力打造标准化的装运单位, 推进多式联运的信息共享等, 从而推动经济一体化大背景下长三角地区多式联运的快速发展。

【关键词】: 多式联运 长三角 美国 欧盟

【中图分类号】: F127 **【文献标志码】:** A **【文章编号】:** 1008-5327(2019)04-0007-05

0 引言

长三角地区是我国最具竞争力的区域之一, 从经济实力、开放程度、城市活力、人才引进、产业布局等方面, 都可以看出其发展布局一直处于国家战略的层面。该地区地处长江经济交接带, 优越的区位条件日益凸显其物流优势。在全球经济一体化大背景下, 如何整合多方优势资源, 加快实现长三角经济的一体化, 越来越多地被国内多方学者探讨和研究。

长期以来, 我国货物运输效率低下的问题一直是制约我国经济发展的重要因素。跨运输方式造成运输成本过高, 转运衔接困难, 从而导致运输效率低下。高效的物流运输方式是提高我国经济发展速度的重要支撑和保障, 而如何通过多式联运将不同运输方式进行高效匹配和衔接就另得尤为重要。多式联运能够通过提供全程一体化的物流运输服务来实现高效的运输, 从而降低经济成本, 成为长三角地区产业转型和升级的重要支撑。在此背景下, 研究多式联运枢纽经济对更好地促进长三角城市群的一体化发展具有重要的现实意义。

1 相关概念界定

¹基金项目: 2019 年度南通市社科基金项目(2019CNT021)

作者简介: 管斌彬(1980-), 男, 江苏南通人, 讲师, 博士, 主要研究方向为区域经济,

1.1 长三角一体化

长三角一体化这一概念来源于区域经济一体化。区域经济一体化最早是指在一个特定的区域内,不同行政主体之间,通过协同合作或让渡部分经济主权,采用相同的政治或经济政策,从而形成一个共管状态下的经济联盟。通过区域内经济体的结盟,区域内的各项资源实现更优化的配置,生产要素得到充分有效的配置及流通,从而实现联盟内经济高度一体化的状态。目前世界经济体中,欧盟是一体化程度较高且较为成熟的一个区域经济体。

区域经济一体化不仅指不同国家之间,还可以指一个国家之内的特定区域。显然,长三角一体化属于后者,即一个国家内的特定区域一体化。“长三角地区”这一概念形成的标志性事件是 1997 年长江三角洲城市经济协调会的成立。之后,随着国家战略的不断调整,长三角城市群不断扩容,如今已覆盖沪、江、浙、皖,成为我国重要的一大经济板块。)

1.2 多式联运

多式联运指按照国际多式联运合同,采用两种或两种以上的交通运输模式,运用标准化的运输单元,实现不同运输方式之间的转换,从而将货物尽送至指定地点的货物运输方式。多式联运必须满足三个条件:一是采用两种及以上不同的交通运输方式运输;二是只用标准化的运输单位进行运输,如集装箱、货车箱体、半挂车等,且运输途中不对货物本身进行装载或集拼;三是多式联运必须由同一经营者全权负责。

一方面,多式联运可以重构产业链,能通过不同运输方式之间的联通将不同运输过程高效地串联,并实现通畅链接,从而更加有效地对接上下游;另一方面,多式联运具有升级产业链的功能,这种新型的运输方式不仅能延伸产业链,带动交通、运输、物流、商贸、信息技术等上下游产业的联动发展,更是打破行业壁垒、推动行业创新发展的重要引擎。

2 文献综述

2.1 多式联运的定义及发展形式

1997 年,欧盟发布了《欧盟地区的多式联运化和货物多式联运》的报告,报告指出了欧盟国家多式联运的发展现状及不足,并从运输方式、规章制度、发展战略等方面提出对策建议。自此,国外关于多式联运的研究不断深入。Bithas 等人运用专家评价法,在分析了欧盟各国多式联运的发展现状后指出其不足,认为造成这一不足的主要原因是没有标准化的运输设施和规章制度^①。Szyiowicz 分析了美国的多式联运发展现状,研究美国国内发展多式联运过程中遇到的诸多问题,并根据问题提出对策建议,认为实现多式联运需要政府主导并出台一系列法案及条例,以此建立起良好的协同机制,让各方清楚多式联运给自己带来的利益,从而实现协作共赢^②。Santos 则选取了几个影响要素分析了比利时发展多式联运的现状,诸如政府财政补贴、成本优化等因素都对多式联运产生重要影响,认为想要实现区域多式联运,必须实现战略化的整体布局,由政府统一协调,同时降低外部成本^③。

2.2 多式联运对长三角一体化的影响研究

这一方面的研究主要受到国内学者的关注。李琳、彭宇光利用价格一体化指标测算了长三角和珠三角的一体化程度,研究表明,交通设施的差异是影响两个城市群差异化发展的重要因素^④。黄泰等则从我国高铁的发展状况入手,研究其对长三角区域旅游一体化的影响,认为交通运输方式对一体化格局有重要意义^⑤。邵英认为,交通运输是影响长三角区域一体化进程的重要因素,是经济发展的重要支撑和条件,应该对长三角的运输一体化进行战略性规划和布局^⑥。黑秀玲主要从汽车整车运输的角度,建立了模型,提出了多式联运的优化对策^⑦。范振宇从美国的多式联运入手,研究美国政府为发展多式联运而出台的相关政策,并结合我国的发展现状,提出了具有参考性的对策建议^⑧。谢泗薪、孙秀敏从创新角度出发,提出利用互联网来优化多式联运的发展

模式^⑥。

3 长三角地区多式联运发展现状

3.1 长三角地区多式联运的发展基础

铁路设施的建设是长三角地区交通基础设施建设的基石,自20世纪80年代开始,长三角的主要交通运输方式即为铁路,沪宁铁路、沪杭铁路、杭宁铁路等干线支撑起长三角地区的交通结构,在此后几十年的发展过程中,铁路的六次提速及高铁动车的开通,极大提高了长三角一体化深入程度。预计至2020年年底,整个长三角地区的铁路网络系统层次将更加分明、分布将更加均衡。同时,随着长三角高速公路规划政策的不断出台及建设工作的深入开展,沪宁高速、沪杭高速等长三角高速公路网络更加密集和完善,其高速公路发展水平已基本达到发达国家的发展水平,有效加快了长三角经济的发展速度。同时,诸多大桥的建成在长三角区域一体化的发展进程中有着举足轻重的作用。例如,苏通大桥的通车连接了江苏地区的苏南和苏北,使得南通地区跨入上海一小时经济圈,加强了上海对苏中、苏北地区尤其是南通市的辐射和带动;杭州湾跨海大桥的建成则增强了上海对浙江南部地区的辐射和带动。自此,以上海为中心展开的空间格局,使长三角一体化迈上了一个新台阶。

3.2 长三角地区多式联运发展的不足

第一,站、场建设尚未联动。目前长三角地区的机场、铁路、港口等站、场的投资建设仍是单一投资,未能实现统一规划、战略布局。在选址及功能设计上往往存在交叉现象或空白区域等盲点,不能满足多式联运的发展要求。第二,运输信息尚未实现联通。长三角区域内,铁路、公路等信息尚未全部实现共享联通,仍存在不同省(市)各自为政,信息独立的现象,缺少统一共享的数据平台,一座座“信息孤岛”制约着多式联运的发展。第三,运输单据未实现统一化。不同运输方式采用不同的提货单据,各地报关、税务等单位的差异化管理使得纸质单据不能统一,无法实现电子化、统一化。第四,运输单位未实现标准化、现代化。目前,长三角地区的集装箱标准化程度较低,货运车辆未达到较高的标准化率。不同运输工具之间的尺寸、重量不能做到统一标准,在装卸、中转、分拣等技术层面更无法做到统一化、专业化。缺少能够满足多式联运需求的标准化设备及计量方式。第五,交通基础设施之间衔接不畅。长三角地区重要枢纽之间形成一种虽然紧密相连,但是却不能畅通的怪象,不同运输方式之间没有清晰的区分,不同站、场的建设及计量也没有明确统一的标准,这极大地阻碍了不同运输方式之间的衔接。

4 国外多式联运的先进经验及对我国的启示

4.1 美国经验

1991年,美国发布了《多式联运地面运输效率法案》,后被称之为“冰茶法案”。这是一部具有里程碑意义的法案,协调多式联运发展作为联邦政策被写入该法案。“冰茶法案”将美国的基础设施规划及基础建设投资方向纳入多式联运的发展范畴。同时,将公路路面的延伸拓宽、桥梁道路的新建、列车的增设及调整纳入考虑。“冰茶法案”将运载单位进行统一,主要分为两种,即集装箱及半挂车。又将集装箱分为国际标准式集装箱及国内标准式集装箱。那个时期的美国多以公路铁路联运为主,水路铁路其次。而在美国的公路铁路联运中,集装箱运输方式占比达90%,成为主导公路铁路联运的重要方式。“冰茶法案”还倡导设立国家多式联运委员会,引进优秀人才,多方面研究影响多式联运效率的因素,并对多式联运中的每一个环节进行评估,以提高多式联运的效率。该法案在标准的制定、执行等方面同样发挥了重要作用。

美国在发展多式联运后,市场集中度不断提高。随着多式联运体系的日益成熟,市场涌现出一大批快速成长的企业及职业经理人,综合型物流企业快速成长,通过运输企业的不断淘汰重组,最终减少至7家,实现了多式联运市场的高度集中。

4.2 欧盟经验

如果说美国的多式联运策略是“摸着石头过河”，那欧盟的多式联运是有计划、有策略地推进。2001 年，欧盟颁布了未来十年的运输政策，将多式联运写进白皮书。首先，欧盟放宽了多种运输模式混合经营的限制，对于实行混合运输模式的企业给予财政补贴、关税豁免等优惠政策，累计颁布了 42 项关于多式联运的优惠政策，极大地激励了各成员国国内物流运输企业。欧盟对区域内多式联运项目总投资 910 亿欧元，以物流需求为导向，对站、场的选址和布局进行统筹规划。同时，联盟内多式联运的标准化运输单元高度统一，即可脱卸箱体、厢式半挂车、海运集装箱。可脱卸箱体、厢式半挂车在尺寸、重量等标准上都是由欧洲标准化委员会制定的，并构建了欧洲卡车货运模块化系统。

基础建设方面，将 38 个重点机场与铁路连接到各大城市的物流中心，并将欧洲 94 个主要港口与公路铁路枢纽链接，预计到 2020 年基本实现公路铁路的无缝衔接。企业多式联运国际联合会鼓励货运公司、船舶公司、货代企业、港务局等多种市场主体成为欧盟内多式联运的会员，参与联盟内多式联运的经营。目前，参与该联盟的主体占欧洲全部联合运输主体的 65%，且成员数量不断增加，运输业务不断增长，极大地推进了欧盟国家多式联运的进程。

4.3 对我国的启示

不管是“摸着石头过河”的美国，还是经验成熟的欧盟地区，在多式联运的初期，都由政府主导颁布各项政策及条例，并在加大基础建设的同时，积极整合各方面资源，着力引导市场形成一体化的服务意识和能力。鉴于以上两个地区多式联运的经验，我国政府应充分发挥“看得见的手”的作用，做好顶层设计，确立多式联运的地位。同时，加快基础设施的建设，在市场一体化及计量标准化等方面做好统筹规划。

5 加快长三角地区多式联运的发展对策与建议

5.1 政府主导确立多式联运的地位

从现有文献及相关报道来看，长三角区域的多式联运并未引起政府足够的重视及支持。根据欧美国家的先进经验，想要发展多式联运，就必须将其上升到国家战略高度。首先，应制定相关法律法规、政策条例、发展白皮书等，将其提高到国家级战略层面。其次，将长三角地区内不同地市，不同站、场的资源进行整合及互补。只有政策法规不断创新，才能为多式联运创造更好的发展环境。只有政府引导、推动，市场主导、发展，才能形成良好的多式联运氛围。

5.2 加快多式联运基础设施的统筹建设

加快打通长三角地区多式联运的主通道，对高速公路、高铁、水路内行河道等的基础设施建设进行统筹规划，形成有效的对接网络，在建立多式联运主枢纽的同时，加强各交通枢纽的布局 and 规划，使城市统筹发展，产业布局更加合理，形成更加高效的产业链。防止基础设施的重复、交叉建设，避免恶性竞争，建立高效畅通的运输环境。

5.3 着力打造标准化的装运单位

长三角地区内不同运输方式之间要尽可能实现运载单元的标准化、统一化；不同物流模式之间采用标准计量单位的集装箱。行业内研究制定可行的标准化运输方式和规章制度。鼓励采用标准化装卸单位，加快淘汰非标的货运车辆及集装箱。同时，采用统一的称量单位，提高不同运输方式之间切换的速度及效率。

5.4 推进多式联运的信息共享

建立有效的信息网络，实现不同运输方式之间的信息共享。研究比较不同城市海关、商务、税务之间的异同，将申报资料

的标准统一化、模板化,推动不同区域之间多式联运的信息共享及交换,提供“一站式”的信息化服务。鼓励企业之间、行业之间采用相同的信息交换标准,促进多方信息共享、协同发展。以互联网、物联网等先进技术为依托,以政府协调为抓手,全面提高智能化、一体化的信息服务水平。

5.5 配置良好的多式联运市场环境

积极引导建立多式联运的良好环境,成立多式联运协会,为行业内企业提供服务,解决物流运输企业经营过程中存在的问题和困难。引导传统运输企业及行业跨运输方式的协同合作。如,公路运输企业与铁路运输企业之间的合作,主要解决铁路运输和“最后一公里”之间的无缝对接。集中资源,实现一站式的服务模式。引导各类企业积极参与多式联运,形成联盟式的发展。

参考文献:

- ①BITHAS K, NIJKAMP P. Decisive Conditions for an Effective and Effecicient Multi-modal Freight Transport Network in Europe :A Meta-Analytic persperctive [J/OL]. Amsterdam: Tinbergen Institute, 1997(1) : 1-22[2019-6-26]. https://www.researchgate.net/publication/4780445_Decisive_Conditions_for_an_Effective_and_Efficient_Multi-modal_Freight_Transport_Network_in_Europe_A_Meta-Analytic_Perspective.
- ② SZYLIOWICZ J S. Decision-making, intermodal transportation, and sustainable mobility: towards a new paradigm[J]. International Social Science Journal, 2003, 55(176): 185-197.
- ③ SANTOS B F, LIMBOURG S, CARREIRA J S. The impact of transport policies on railroad intermodal freight competitiveness The case of BeJing[J]. ransportation Research Part D:Transport and Environment , 26(15), 34: 230-244.
- ④李琳, 彭宇光. 中三角城市群与长三角城市群市场一体化及影响因素比较研究[J]. 科技进步与对策, 2017, 34(1): 25-30.
- ⑤黄泰, 席建超, 葛全. 高铁对长三角区域旅游一体化影响计量、研究山. 长江流域资源与环境, 2017, 26(9): 1311-1322.
- ⑥邵瑛. 长江三角洲区域交通一体化规划研究[J]. 上海城市规划, 2012(2): 18-22.
- ⑦黑秀玲. 汽车整车多式联运优化研究[D]. 南京: 东南大学, 2015.
- ⑧范振宇, 杜江涛, 林坦. 加快发展多式联运: 美国的经验启示[J]. 综合运输, 2015, 37(4): 53-58.
- ⑨调洒薪, 孙秀敏. “一带一路”战略下物流多式联运发展模式与策略研究[J]. 铁路采购与物流, 2017, 12(1): 51-54.