

川东北地区多式联运发展对策研究

刘星余

四川信息职业技术学院 四川 广元 628017

[摘要]随着社会经济与信息技术的发展,川东北地区多式联运的发展迎来了快速发展时期。针对川东北地区多式联运的基础设施和地方政策的发展现状,分析了该地区多式联运体系不完善、物流设施不先进、物流企业规模小、开放口岸少等问题,提出了优化交通网络、提高物流枢纽服务、提升信息化管理水平、完善管理机制和加强人才培养的发展策略,以达到推动川东北地区多式联运的发展。

[关键词]川东北地区;多式联运;对策

[DOI] 10.12252/j.issn.2096-6288.2021.11.1167

0 引言

多式联运是指由两种及以上的不同运输方式通过多式联运经营者将货物从接受地运至目的地的货物运输服务,多式联运主要采用公路联运、陆空联运、海铁联运、铁水联运、陆运+管道、海运+管道等联运形式。多式联运通常采用“一票到底”的方法,在具体实施中发货人通常只需签订一份合同,缴纳一次费用,凭借一张单证即可完成货物的全程运输^[1]。发展多式联运可以大大节约运输成本,提高运输效率,减少货损货差,所以发展多式联运降低企业成本,促进经济的发展具有及其重要的意义。

川东北地区是由四川东部地区的广安、达州和西部地区的广元、巴中、南充五个地级市组成,川东北地区是东进两湖,北出甘陕的关键战略通道,是四川重要的经济增长极。四川省现代物流发展规划提出“一核两翼四区”的物流发展新格局,川东北地区五个城市将联合建立物流发展区,协同打造建设川渝陕甘区域大型物流中心。多式联运服务业务将加快推动川东北地区物流行业水平的发展,促进川东北地区物流运输结构的调整,降低社会运输业物流成本。

1 川东北地区多式联运概况

1.1 基础设施较为完备

川东北地区是指四川省东北部,其地理位置处于川甘陕鄂渝五省市交界处,区域位置具有明显地理优势。建成并开通途经川东北地区的铁路线路已达十余条,其中兰渝铁路、达万铁路、西成高速铁路、襄渝铁路等路线的开通大大加强了川东北地区 and 陕西、湖北等省的外部联系。另外达成铁路、巴达铁路等线路又将川东北与省内各城市及川东北内部城市紧密结合在一起,属于川东北地区的铁路网已初显规模。在公路设施方面,川东北地区除了已顺利通车的G108、G212、G318等多条国道,还开通了G42沪蓉高速、G75兰海高速、G85银昆高速等多条高速公路,结合兰渝铁路等多条铁路路线构成的铁路网络,川东北地区的陆上运输网络已然形成。在机场设施方面,川东北已建成包括南充高坪机场、广元盘龙机场在内的四个机场,另外阆中机场和达州金垭机场

也在建设当中,目前川东北地区机场已开通直达国内二十多个城市的航班,积极连接了成渝双城经济圈、粤港澳大湾区、长三角经济区的物流通道。在航道与港口方面,川东北地区拥有嘉陵江和渠江两条航道,南充港、广元港、达州港和广安港四个港口,其中南充港和广元港在2030年货物吞吐量预计分别能达到1795万吨和1471万吨,至此,川东北地区已具有发展多式联运的基础条件。

1.2 政策支持多式联运的发展

四川省发展改革委和省交通运输厅联合发布了《四川省“十四五”现代物流发展规划》,规划中强调了大力发展多式联运,加快建设多式联运集疏运体系,强化多式联运运输组织,制定多式联运规则标准。南充、达州、广元等川东北城市在其“十四五”规划中也多次提到多式联运的发展方向。其中达州市政府在《达州市“十四五”口岸物流发展规划》中,达州市政府提倡努力发展并推广多式联运方式,加快与重庆、成都等多处重要港口的无缝衔接,重点发展铁铁联运、铁水联运、公路航空联运的运输方式,积极鼓励和倡导达州物流设备标准化、集装化,探索构建达州多式联运新体系。广元政府在《广元市“十四五”现代物流产业发展规划》中提到将重点建设大宗物资多式联运工程,大力推动煤炭、铝材、矿石等大宗物质的商贸。

1.3 建设多式联运工程项目

南充市和达州市作为川东北地区核心城市。2017年中铁联运物流股份有限公司的多式联运示范基地落户南充,该项目投资200亿元,全面建成后年销售收入可达600亿元以上,为川东北地区多式联运注入强劲动力。南充市政府一方面将进一步推进南充经济开发区物流园区、高平航空物流园区、都京港物流园区的高速发展,另一方面把蓬安工业园区和阆中铁路物流园列为南充现代物流的重点发展项目。达州市政府正积极打造公路、铁路、水运和空运的多式联运物流示范园区,推进当地特色物流园区和区域物流中心的建设,构建多元化物流网络,重点建设秦巴物流园区和高新区临港物流园区等物流项目,达到优化多式联运市场环境,形成达州多

式联运服务体系的目标。

川东北地区的中心城市广元、巴中、广安在多式联运工程项目建设上也持续发力。广元将利州区和朝天区定位为广元多式联运枢纽，重点规划建设川陕甘农产品物流中心、大稻坝物流园、七盘关物流园等重点项目，发挥兰海高速、京昆高速、兰渝铁路等多条物流线路的综合交通优势，创建广元地区多式联运主枢纽。巴中政府将重点建设巴中众彩综合物流园区和恩阳空港物流园区的综合货运枢纽，借助恩阳机场和巴中东站运输通道，大力发展巴中地区多式联运工程。广安将积极促进广安港和相邻港口的联动互通，加快川渝高竹新区、武胜万善、岳池现代、枣山商贸、华蓥高兴等物流园区的建设，创建具有通用集散、多式联运等多种功能的贸易中心枢纽。

2 川东北地区多式联运发展障碍

近几年川东北地区各城市在现代物流业的发展上取得一定成绩，但离各地区城市的物流枢纽发展目标还有一定距离，其部分城市仍存在综合交通网络不完善、交通转型发展需加强、运输服务水平待提高等方面的问题。总体而言，川东北地区城市还存在以下几个方面问题：

2.1 多式联运体系“通而不优”

川东北地区城市都在大力发展多式联运，并在物流工程设施等方面均有改善，例如在2013年广安港的新东门一期工程就正式开港运行，货物吞吐量增加15万标箱，预计2030年广安港新增43个泊位，其中集装箱与多用途泊位12个，通过能力增至70万标箱，届时与广元港、南充港、达州港的港口群规模效应初步形成，奠定川东北地区货物水运通道基础。

相比外部运输通道的搭建，川东北地区各个城市的物流管理体制还略有欠缺与不足。其主要具体表现在以下几个方面：一是各城市的多式联运管理体制尚不成熟，相关部门间的物流管理职能衔接不流畅，这一点在地区区县发展和改革局、经济和信息化局等部门体现尤为明显。二是各地区城市物流管理专业人才缺乏，当地物流企业中高端物流管理人才、物流信息化技术人才数量不足，相关管理部门人员的物流管理及专业知识稍显欠缺。其中南充物流企业对物流人才的需求较为不均，对仓储、分拣、信息处理岗位的物流人员较为需求量较大。三是各城市多式联运效率不高，川东北各城市的联运枢纽集疏运转水平较低，物流园区设备设施配套性较差，货物的物流运输不同形式转换效率低。四是川东北各地区货物运输模式结构不合理，虽然川东北地区五座城市分别四座城市拥有机场与港口，但其航运和航空物流运输模式还无法形成规模效应，铁路运输模式占比仍很低，各地货物运输主要还是依靠公路运输的方式，其中川东北核心城

市南充的货物公路运输比例都仍高居90%。

2.2 多式联运物流设施“全而不强”

川东北地区多式联运物流设施基础已基本成型，但也仍然存在多个方面存在问题。比如由于各地区的园区内物流设备设施及信息化管理技术水平程度较一般，就较难形成本土及地区间的枢纽效应、联动效应和品牌效应。川东北地区嘉陵江航道等级较低，不能保障大吨位货船一年四季正常通行，货物的水上运输效率不能得到保证与提升。各地机场的货运配套设备设施还需改进优化，增加航空运输方式的载货能力，提高货物物流效率。各地区以及整个川东北地区缺乏公共交通运输信息平台，导致多种运输方式的整体性和协同能力未达到各地区的目标要求。川东北各城市部分区县地区物流中心仍处于规划建设阶段，距投入正常使用仍需部分时间，且各地区农村物流基础设施发展较为薄弱。

2.3 多式联运市场企业“小而不专”

川东北地区五座城市在国内属于四五线城市，城市经济基础与发展较大城市有一定差距，其吸引各方企业与人才的能力较弱，这样也直接导致地区市场物流企业数量及规模都较小。南充作为川东北地区的核心城市，市场规模较其他城市稍好，但其全市A级物流企业数量只占全省数量的1.59%，整个市场还没有5A级及以上物流企业和星级专业冷链物流企业，全市80%以上物流企业注册资金不到500万，全市第三方物流企业业务能力普遍偏弱，更缺少提供专业化服务的国际物流、口岸物流等企业。广元作为川东北地区中心城市，国家五线城市，其物流市场更显羸弱。全市物流企业数量较少，拥有50辆及以上货运企业仅有12家，全市登陆在册货车29729辆，其运营车辆仅占43.6%。目前，广元市市场上仅有1家A级物流企业。

2.4 物流开放口岸“少而待建”

保税物流中心是地区对外开放重要平台，是地区经济高速发展的强大助推器。目前川东北地区只有南充保税物流中心（B型）一家保税物流中心。达州市虽已开展达州保税物流中心一期建设，但建设进度较慢。广元目前只有一座公共保税仓，更是缺乏铁路和航空口岸、自贸区、综合保税区等开放平台，外向经济规模较弱。巴中、广安两地也亟须建立各自的保税物流和国际物流的平台系统。

3 川东北地区多式联运发展策略

3.1 优化交通运输网络

川东北地区多式联运基本网络框架已经初步搭建，但在少数地区的部分路线还需继续优化，进而推动川东北地区多式联运的高效率发展。南充应继续修建S25等高速公路南充段，加强南充公路运输能力；加快对G42、G75等高速公路

的扩容工程,提高车辆通行能力,继续加强建设南部、西充等区县高速公路工程,优化运输网络末端。广元应继续优化京昆高速绵广段部分线路,减小线路通行能力低带来的货物集散、组运能力差的负面影响。巴中应积极推进平昌和通江的高速公路工程,消除其缺乏南北向贯通高速路线的局面,提升两地对外开放能力。达州、广安加快镇广高速的工程速度,进一步加强川东北巴中、达州、广安三地物流运输能力,提升川东北地区多式联运能力。

3.2提高区域物流枢纽服务

川东北各城市应根据地区特定环境形式,在现有条件下选择地理位置、交通路线等条件较为优良的地区建设地区物流枢纽。各城市应当推广使用较为先进的物流技术与装备,提高地区与地区间的协同合作能力,带动不同层级物流活动的共同发展,加强干支物流的转换衔接功能,提升各区域物流中心的集疏运功能。增强物流枢纽对周边区域的辐射与带动作用,促进当地生产产业与贸易服务的集聚效应,推动地区传统产业的转型与升级。

鼓励各地区因地制宜,依托当地物资资源和火车站、港口等专用线路,构造区域性物流枢纽。探索多类型的供应链物流服务,在物流园区推广试用准时配送(JIT)、库存管理(VMI)、原材料集中采购等先进技术,在物流园区进一步整合仓库、车辆、人员等资源信息,引进先进的物流信息技术提升物流园区运营管理水平。

3.3提升多式联运信息化水平

川东北地区各地区应当积极推进物流信息平台的搭建,将地区的物流运输信息数据传输至四川省交通运输物流公共信息平台,这样不仅有利于川东北地区整体的物流信息共享共建,更能推动川东北地区内部及外部各城市间跨行业、跨区域稳定高效的物流信息交互,创造谋划各地区间的合作机会。积极鼓励城市将人工智能、大数据、云计算平台等先进技术运用到线上交易、货物仓储、车辆调用和配送服务等方面,对整个物流运行过程实施现代化信息管理,提升物流运输与线上线下整体服务水平,达到改善客户服务体验的目的。

3.4完善物流运输管理机制

川东北各地区应当加强物流设施的规划和国土区域规划的准确衔接,努力将地区重大项目纳入国家与省上发展规划当中,积极优化国家和省口岸物流办公室、市发改委、市商务局、市交通运输局、市经信局等部门的联动机制,全面提高重大物流项目的执行力和物流管理与实施的协调力。制定并实施大宗货物仓储用地土地使用税费减半等优惠政策。

3.5加强物流人才培养

当地政府可以制定出台相关物流人才培养政策,创造有利于物流人才成长和发展的社会环境。地区政府可以充分发挥当地大专院校、高职院校的教育优势,推动地方学校和物流企业开展校企合作办学等活动。川东北各地区建立物流相关培训基地,加强对物流相关岗位人员的技能培训,向地区职能部门和企业中高层管理人员讲授适合本地物流发展的相关知识和理念。积极参与与搭建物流交流平台,创造物流相关行业交流机会,实行区域间物流产业的深度合作。

4 结束语

随着地区经济的发展和基础建设的完成,川东北地区由陆运、水运、空运等多种运输通道构成的交通网络已初具规模,川东北地区的多式联运已进入快速发展阶段。文章结合国家“十四五”时期的政策环境,对川东北地区多式联运现状进行分析,指出了物流交通网络不完善、多式联运体系不流畅、信息数据处理平台不完备等发展障碍。从继续优化交通运输网络、提升物流枢纽服务、创建信息处理平台、完善物流管理机制和加强人才培养的几个方面提出关于川东北地区多式联运的发展对策建议。

参考文献

- [1]沈冰,沈忠刚,张锦黎.我国多式联运“一单制”模式构建研究[J].铁道运输与经济,2018,40(05):20-23.
- [2]蔡昭君.南充物流人才与岗位需求的调查分析[J].知识经济,2019(21):164-165.
- [3]林坦,张弛,张洋.破解多式联运困局推动综合运输发展的对策[J].综合运输,2014(06):36-39.
- [4]高宁,倪立明.物联网在智慧物流管理中的应用[J].物流工程与管理,2016,38(01):37-38+40.

作者简介:

刘星余,男(1982.07—),汉族,四川广元,本科,讲师,研究方向:物流管理

基金项目:1.四川省人文社会科学重点研究基地—四川革命老区发展研究中心2021年度项目资助:成渝双城经济圈背景下川东北革命老区多式联运发展研究(SLQ2021SB-10);2.四川省高等学校人文社会科学重点研究基地——水运经济研究中心项目资助:成渝双城经济圈背景下广元水运物流业发展研究(SYJJ2020C07);3.中国物流学会项目资助:基于嘉陵江水运的川陕甘结合部多式联运发展研究(2021CSLKT3-144)