



全國政協日前在京召開「推進多式聯運高質量發展」網絡議政遠程協商會，中共中央政治局常委、全國政協主席汪洋主持會議並講話。他強調，要深入領會習近平總書記關於加強綜合交通運輸體系建設的重要論述，貫徹落實「十四五」規劃發展多式聯運的重要部署，堅持立足國情實際與借鑒國際經驗相統一、整體協同推進與重點領域突破相統一、加強頂層設計與鼓勵基層探索相統一，因勢利導、穩中求進，促進各種運輸方式由相對獨立發展轉向一體化融合發展，建設交通強國，為全面建設社會主義現代化國家提供有力支撐。委員們為多式聯運的未來凝聚共識、匯聚合力。

香港文匯報·人民政協專刊
綜合報道



● 6月11日，全國政協在北京召開「推進多式聯運高質量發展」網絡議政遠程協商會，中共中央政治局常委、全國政協主席汪洋主持會議並講話。 新華社

人民政協

全國政協授權香港文匯報主辦
香港友好協進會協辦

專刊

第405期



全國政協召開網絡議政遠程協商會

接斷點 補短板

推進多式聯運高質發展

大家認為，近年來，各方面認真貫徹黨中央決策部署，圍繞發展多式聯運做了大量探索，取得了積極成效，但仍存在體制機制不完善、基礎設施銜接不順暢、信息數據共享、規則標準協同等深層次問題，需要予以重視。

統籌協調補齊基礎設施短板

委員們建議，要進一步完善交通運輸管理體制，加強對鐵路、公路、水運、航空等不同運輸方式的統籌協調，實現統一規劃、同步建設、協同管理，避免各自為政。要補齊基礎設施，推進交通樞紐區、鐵路專用線、航空貨站、集散分撥中心等建設，打通「腸梗阻」和「微循環」，解決多式聯運「最後一公里」問題。要加強標準規則銜接，形成適應多式聯運的貨物品名、類別劃分、裝載托盤、安全管理等標準規範，研究制定多式聯運單格式，探索「一次委託」「一單到底」的全程服務模式。要打造全國公共信息服務平台，推進各種運輸方式之間、有關監管部門之間信息互聯共享，建立多式聯運全鏈條動態監測機制，實現貨物運輸可查詢、可跟蹤、可追溯。要創新運輸組織方式，培育一批集約化、規模化多式聯運市場主體。要推進中歐班列擴容增效，加強重點口岸通道能力建設，引導貨源向就近集結中心歸併，推動沿線國家共建一體化通關機制，暢通國內國際雙循環貿易大通道。要建立健全相關法律法規，明確相關方的責任、權利和義務，確保多式聯運有法可依、有章可循。

打通「微循環」 破解「腸梗阻」

在全國政協委員高宗余看來，鐵路專用線是打通末端微循環、暢通多式聯運「最後一公里」的重要基礎。但當前鐵路專用線「腸梗阻」問題突出，集中反映在「接不上」「建不了」「用不起」三個方面。高宗余認為，鐵路專用線建設標準與國家幹線鐵路不同，接軌難度大；鐵路專用線建設成本高，依靠單一的企業主體利用自有資金投資建設，對大多數企業來說，力不從心；鐵路專用線建成後，運營成本較高，自建運營維護體系不安全不經濟，委託第三方運營市場主體又不完善，造成部分建成的線路運營投入不足，建設方面臨「用不起」的困境。高宗余建議加強鐵路專用線規劃的整體性，在產業布局規劃中重視專用線建設規劃，並協調與國家幹線鐵路、市域（郊）鐵路的通道關係。有條件的地方可以探索開展鐵路專用線網絡化運營實踐，為多式聯運發展當好先行。

全國政協委員孫昌隆關注的是公路的「串點連線」作用。他建議加強公水、公鐵運輸銜接，提高跨運輸方式的快速換裝轉運能力，解決「最後一公里」問題。

在高宗余看來，最根本的解決方式還是要深入推進體制機制改革，在省級或綜合交通樞紐城市成立多式聯運管理協調機構，從多式聯運全鏈條的角度，統籌區域內鐵路、公路、水運、航空、管廊等各種交通方式，形成「宜鐵則鐵、宜公則公、宜水則水、宜空則空、宜管則管」的多式聯運發展格局。

健全法規政策規範運作程序

全國政協委員張格明反映了中歐班列市場無序競爭、低價攬貨的問題。「在中歐班列發展初期，各地政府為爭取首開、多開班列和培育市場，制定了補貼政策。隨着班列開行城市增多，同質貨源競爭日益激烈，部分地方政府通過提高補貼數額或以變相補貼形式低價攬貨造成不同程度的無序競爭。」

「這已經成為班列發展的一個現象，導致國外企業最終得利。」全國政協委員榮新表示。

來自多式聯運一線的湖北省港口集團董事長、總經理涂山峰也通過視頻連線講述了企業在實際工作中遇到的一些問題。鐵路有鐵路法，水路有港口法，但對集裝箱貨物安全裝載和拴固要求等方面的規定不一致，導致在運輸轉換過程中，不得不翻箱倒櫃重新裝載，增加了操作環節和成本支出。

榮新認為，這些反映出的是多式聯運法規政策不健全、行業標準規範缺失的問題。正是因為尚未形成比較完整的多式聯運體系和系統的配套支持政策，相關法規制度建設滯後，多式聯運專門法律法規也未出台，才使得多式聯運一次托運、一次計費、一票到底的優勢無法充分發揮。她建議國家層面出台多式聯運專項法規，對多式聯運的業務協同、安全規範、糾紛解決等作出權威性約束，並出台國際貨運班列鼓勵政策標準，避免爭搶貨源、競相補貼等無序競爭，讓沿線各地真正能夠參與其中，促進地方經濟發展。

涂山峰希望國家能夠制定交通運輸法、多式聯運促進法，加快鐵路、公路、水路、民航、郵政等領域「龍頭法」和相應配套法規的修訂。明確多式聯運托運人、承運人的責任權利和行業標準規範制訂要求，加強不同運輸方式的規則銜接，解決好「最後一厘米」問題。同時，在交通運輸部出台的《貨物多式聯運術語》等系列標準規範基礎上，盡快形成適應多式聯運一體化運作的貨物品名、品類劃分、貨物裝載、安全管理、貨物交接等標準規範體系。

全國政協委員文振富希望多式聯運的綠色發展也能被納入政策標準體系。應建立減碳、低碳運輸約束性指標，把氣化長江、電氣化長江提上議事日程。推廣使用新能源運輸車，全面推動綠色低碳運行，構建幹線運輸以電氣化鐵路、節能環保船舶為主，兩端接駁以新能源貨車為主的綠色多式聯運體系。



● 運送集裝箱的貨車準備進入中國—上海合作組織地方經濟合作示範區青島多式聯運中心。 新華社

山東青島陸港「多式聯運」助力企業產銷暢通

圖為在山東港口集團青島港即墨港區內，當地的工業產品通過即黃班列運往青島港前灣港區集裝箱碼頭，出口海外市場。 新華社



● 中國加快向交通強國邁進，圖為北京大興國際機場航站樓。 新華社

「十三五」期間，寧波舟山港集裝箱海鐵聯運、江海聯運、海河聯運箱量年均增幅均超過40%，成功開行了國內首條雙層集裝箱海鐵聯運班列，多式聯運取得跨越式發展。但在企業實踐中，也發現一些需要國家推進解決的問題。「其中最為緊迫的，就是數據平台的搭建問題。」浙江省海港投資運營集團有限公司、寧波舟山港集團有限公司董事長毛劍宏在舟山港口視頻連線。

目前，多式聯運還存在「信息不互通」等問題，鐵公水之間「最後一公里」銜接時會遇到數據共享等問題。比如，鐵路裝卸車、貨站堆場目前尚無箱管信息系統，港口只能掌握鐵路在途信息，集裝箱一旦進入內陸場站後信息將無法查詢，無法形成有效的信息閉環。這一問題也引起了全國政協委員鍾章隊的關注。鍾章隊表示，信息化是多式聯運體系的靈魂和關鍵。我國多式聯運信息化有了長足發展，但也存在諸多問題，表現在缺乏協調統一的標準規則，缺乏互聯共享的公共信息服務平台、缺乏貨物運輸鏈全程的監測信息等，這些都影響了多式聯運的高質量發展。

毛劍宏建議搭建全國性的多式聯運物流基礎數據平台，融合鐵路、公路、水運、航空等系統基礎數據，實現各運輸方式間以及與口岸監管部門間的信息互聯共享，提升多式聯運數字化、信息化水平，推動多式聯運「一單到底」。

鍾章隊認為，應充分利用大數據、AI和5G等新一代信息技術，建設一張信息通信網絡和兩級（國家級和省級或行業級）「多式聯運一站式樞紐信息平台」，打造多式聯運「智慧大腦」，疊加地方特色服務，實現標準業務與特色業務協同發展。不同國家、不同運輸行業、不同運輸方式在信息化方面的標準和法規存在較大差異。需要組織多式聯運相關各方深化研究，制定統一的信息交換相關標準，同時，要加強與國際相關標準的對接和合作，利用區塊鏈、5G、北斗等先進技術提高我國在多式聯運信息化方面的話語權。

全國政協委員王濟光提出構建國際貿易物流信息平台，形成通道物流貿易大數據，為企業開展多式聯運業務提供便利化服務。推動中歐班列、陸海新通道沿線國內區域共建公水空及物流企業數據於一體的信息平台，並鏈接鐵海（海運）集裝箱追蹤數據端口，實現數據資源共享。

打造多式聯運「智慧大腦」

● 蒙內鐵路連接肯尼亞首都內羅畢和東非第一大港蒙巴萨，全長約480公里，是一條採用中國標準、中國技術、中國裝備建造的現代化鐵路。圖為列車從肯尼亞蒙內鐵路沿線的馬澤拉斯鐵路大橋上駛過。 新華社