

Who are we and What we do

——多式联运组织的中美比较

演讲人：陈扬

上海海事大学，国际航运管理专业



这些问题似乎可以在美国对应的实践中找到答案：



LOGISTICS Park-Chicago 芝加哥多式联运中心项目



芝加哥是美国最重要的交通枢纽和货物集散中心，汇集了 1448 公里铁路线、125 处铁路交汇点，1级铁路密度高于全美其他任何城市，每天到发 1300 次铁路货运班列、3.9 万节货车、2500 万吨货，超过 75% 的美国铁路货运量途径此地。同时芝加哥也是美国最大的内陆港口和空运中心，多达十多条国家干线公路穿越此地。



美国经营货物运输的铁路公司均为私营企业而且分属多家，由于不断兼并与整合，现有 1 级公司 7 家（包括加拿大 2 家），它们几乎都有线路通往芝加哥，而且都在该地区设有多个集装箱多式联运车站。仅 6 家铁路公司在芝加哥就有 19 个多式联运枢纽。这既有运量大的因素，也有历史上的原因，同时还与美国车站单层存储需要很大的面积有关。其中具有代表性的包括 BNSF



2002年10月14日开通的芝加哥物流园区(Logistics Park-Chicago)特大型多式联运中心，是一个占地890.3hm²的大型工程，其中251.3hm²是BNSF铁路多式联运车站，提供两种多式联运服务：一是往返于西海岸各主要港口的国际集装箱多式联运服务；另一是北美地区汽车铁路联运服务。该项目紧邻一个占地面积达 7284 亩的工业仓储基地，基地内拥有 158 万平方米的仓储建筑（包括沃尔玛在内的诸多商贸物流企业）和大量的运输、装卸、配送设施设备 还包括商业和零售服务企业，还有旅店、卡车站点及其服务设施。LPC位于芝加哥的西南64.36km处，距离55号与80号州际公路交叉点仅有5分钟的车程。55号公路是美国南北向的交通干线，80号公路是美国东西向交通运输干线。



多式联运中心成功要素：美国的经验



这些成功要素是建立在对LPC, CIC, AT等项目经验基础上总结而来的。

硬件条件

公共交通网络 装卸设施设备

便捷的交通网络：芝加哥拥有1448公里铁路线、125处铁路交汇点，I级铁路密度高于全美其他任何城市；

高效的装卸设备：园区内有多式联运专用轨道5条(总长2.6公里)、铁路机车位440个，汽车联运专用轨道3条、铁路机车位108个。

政府参与

建设 监管

基于PPP的工业地产开发模式：CIC和AT都是由一个公共机构和一个私营地产开发商联合提出项目构想和规划；

平台搭建：在CIC, JADA制定了一份运输计划，来缓解物流中心内部及周边地区的交通拥堵。这份计划最初于2004年制定，后于2010年进行了更新。它将诸多本地利益相关者汇聚到“JADA研究监督委员会”之下，推动了政策的制定。

货源保障

物流、工业园 区产业集聚

集聚经济效应：物流业集群通过以下两个途径创造价值：1. 与运输有关的经营优势；2. 企业间以共享资产形式开展的协作。通过物流集群来聚合运输活动可产生范围经济、规模经济、密度经济和频率经济。(Sheffi 2013)；

产业集聚：多种运输方式与运输服务业，轻型制造业和其他工业设施；金融业、保险业等生产服务业集聚(LPC)

货运组织

铁路主导，货运 代理专业化服务

铁路主导：美国的多式联运组织是建立在7家I级铁路公司所提供的铁路运输服务基础之上，涵盖集装箱，半挂车运输与卡车门到门服务；

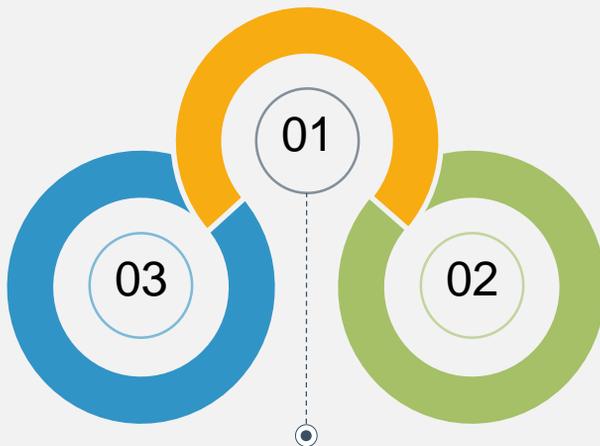
货运代理企业专业化服务：LPC, CIC, AT等多式联运中心增加货运量和物流活动的 ability 主要来自这些企业的高水准、专业化运营。

更为现实一些的思考：我们能做什么？



货源不平衡

这是个不应被忽视的问题！



基础设施

基础设施的改善与集成，先进技术的应用等等

“铁老大”问题

短期内没有更为有效的办法，但是总体趋势是好的，不应该成为我们主要担心的问题

“货源不平衡”：“鸡”和“蛋”的困境



曾经听一位朋友说：从数据统计的情况来看，海铁联运不适合中国。比例太少了。



中央政府
很努力了，一带一路，多式联运示范工程等



地方政府
坚定不移的跟着党走，各种补贴中欧班列。



港口
基本都比较积极；



(广义上的)货主企业
请给我一个理由，为什么选择海铁联运.....

多式联运的货源在哪儿？



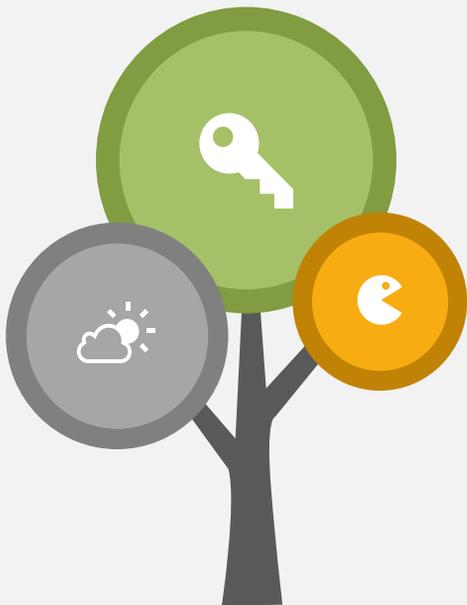
1. 增量：新的货运需求。

是否可以通过多式联运效率的提升促进沿海制造业的内迁？

- a. 谁来做？
- b. 先后问题？

2. 存量：通过与其他运输方式竞争获得的货运需求。

- a. 去动谁的“蛋糕”？公路，内河，航空还是其他？
- b. 竞争优势是否可以持续？
- c. 回程货物的问题。



01

定义实践中的多式联运问题

运营效率的提升仅仅是推动多式联运发展的一个方面，多式联运不仅仅是一个“运输”的问题。

02

制度与技术创新是保障

在社会经济发展的大框架下，理解保障多式联运的制度与技术创新，包括：

1. 产业政策，税收制度等；
2. 铁路改革；
3. 进出口监管制度；
4. 各种大数据与先进技术的应用

03

多式联运组织主体的能力培养是关键

1. 多式联运组织主体可以包括，但不应局限于现有的主体范围
2. 组织多式联运的核心能力与宏观制度，技术条件，商业模式有着密切的关系。目前，尚未看到明显的趋势；
3. 建立在港老大，船老大和铁老大的垄断地位之上运营模式与核心能力培养，仅可以保证企业获得社会平均利润率。

Q & A

演讲人：陈扬

上海海事大学，国际航运管理专业