

# “一带一路”背景下厦门港海铁联运的发展研究

林珊仟

(厦门海洋职业技术学院 航海技术系, 福建 厦门 361012)

**摘 要:**文章对“一带一路”政策下厦门港海铁联运市场的发展机遇进行了分析,结合厦门港的海铁联运发展现状,探讨其发展过程中的瓶颈,并提出了以“一带一路”为契机推动厦门港海铁联运发展的建议。

**关键词:**一带一路;厦门港;海铁联运;发展研究

**中图分类号:**F552.757

**文献标识码:**A

**文章编号:**1671-9891(2016)04-0048-05

## 0 引言

2013 年,国家提出了符合欧亚非大陆经济整合的大战略——“新丝绸之路经济带”和“21 世纪海上丝绸之路”,即“一带一路”。“一带一路”是致力于欧亚非大陆及附近海洋的互联互通网路的建设。此国家大战略的实施,为厦门港的海铁联运市场带来了良好的发展机会。海铁联运是构筑我国海陆统筹、南北贯通综合运输通道的重要方式,是从综合运输一体化和交通服务便利化的纬度将“21 世纪海上丝绸之路”和“新丝绸之路经济带”有机统一的运输方式,也是实现欧亚非大陆互通互联的重要渠道。<sup>[1]</sup>厦门港作为“一带一路”的联结点,海铁联运经过多年发展,已初具规模,且拥有良好的对台战略优势,因此,应积极推进“一带一路”下的厦门港海铁联运的发展。2015 年 4 月 15 日,在政府的支持下,由香港新丝路快铁有限公司和厦门海投供应链运营有限公司联合成立了厦门市国际快铁班列运营的平台公司——厦蓉欧(厦门)快铁班列有限公司,该公司通过海铁联运,经由厦蓉欧、厦新欧、厦门中亚等班列把我国东南沿海、中西部及台港澳连接起来,在东盟十国、中亚地区及欧洲地区架起了综合立体运输通道,这为“一带一路”下的厦门港海铁联运的发展奠定了良好的基础。本文将探讨“一带一路”政策下厦门港海铁联运市场的发展,以供参考。

## 1 “一带一路”及海铁联运的概念

### 1.1 “一带一路”

“一带一路”是“丝绸之路经济带”和“21 世纪海上丝绸之路”的简称。“一带”指的是“丝绸之路经济带”,是在陆地,从中国沿海城市 and 内陆运输枢纽城市通过铁路网络将国际货物对外输送。它有三个走向,从中国出发,一是经中亚、俄罗斯到达欧洲;二是经中亚、西亚至波斯湾、地中海;三是中国到东南亚、南亚、印度洋。“一路”指的是“21 世纪海上丝绸之路”,主要从中国沿海城市通过水上运输网络将国际货物运出,重点方向是两条,一是从中国沿海港口过南海到印度洋,延伸至欧洲;二是从中国沿海港口过南海到南太平洋。“一带一路”是通过构建全方位、多层次、复合型的互联互通网络,实现沿线各国多元、自主、平衡、可持续发展。“一带一路”不仅旨在促进货物流动,更重要的是通过货物流动,带动中国与沿线各国在交通基础设施、贸易与投资 and 区域一体化等领域的深度合作。

### 1.2 海铁联运

海铁联运是国际多式联运的主要组织形式,是海、铁联通衔接的运输方式,这种形式以航运公司为主

收稿日期:2016-08-15

基金项目:福建省中青年骨干教师教育科研项目 A 类项目“厦门港集装箱及输运系统评价及优化研究”(项目编号:JAS14433)。

作者简介:林珊仟(1982—),女,厦门海洋职业技术学院航海技术系讲师,硕士。

体,签发联运提单,与航线两端的铁路运输部门开展联运业务,全程运输采用“一次申报、一次查验、一次放行”的方式进行。<sup>[2]</sup>海铁联运组织方式的发展,为国际进出口和过境货物全程一体化运输提供有利的条件。通过海铁联运,能将大量的国际货源由沿海港口引向内地大陆,再通过大陆过境,以便捷的陆运运往世界各地,将海陆海或陆海陆相连,以实现国际的“门到门”运输。另外,在运距为 600 米的通道上,铁路运输的外部成本占总成本比例为 7%,同运距的卡车运输为 17%。<sup>[3]</sup>由此可见,铁路运输成本远远低于公路集卡。因此,当低能耗、低排污、高运能的铁路运输与具有同样优势的海运结合时,其独特的优势得以彰显。目前,海铁联运成了世界各国优先发展的运输方式,是实现高质、高效和价廉的贸易运输主要方式。

## 2 “一带一路”建设给厦门港海铁联运市场带来的发展机遇分析

### 2.1 “一带一路”推动海铁联运新通道的构筑

“一带一路”贯穿欧亚非大陆,陆上依托国际大通道,打造新亚欧大陆桥、中蒙俄、“中国—中亚—西亚”、“中国—中南半岛”等国际经济合作走廊,海上以重点港口为节点,建设通畅安全高效的运输大通道。其中,“中长期铁路网规划(2016—2025)”(以下简称“规划”)设计了内地铁路主干线(也是丝绸之路经济带物流主干道)与海上丝绸之路的主要枢纽点衔接的国际铁路通道,如孟中印缅经济走廊的主通道、自昆明到缅甸实兑港的中缅铁路、中巴经济走廊的主通道、自喀什到巴基斯坦瓜德尔港的中巴铁路等。同时,为了配合海上丝绸之路到欧洲运输,将协助欧盟国家建设中欧陆海快线。这些通道的建设极大地推动了我国海铁联运新通道的构筑。目前,各地纷纷开行中欧班列、中亚班列,包括厦蓉欧、厦新欧、渝新欧、郑新欧、苏满欧和“东南亚—湛江—贵州”等国际联运班列。

### 2.2 “一带一路”加快海铁联运运输全程一体化进程

“一带一路”通道的最大优势是安全高效。然而,要在内陆地区、沿海港口以及欧亚大陆间实现快速运输,提高海铁联运的良好衔接成为关键。海铁联运的良好衔接需要铁路部门、港口、海关、商检等紧密配合,在装船、通关、报检上达到无障碍衔接。目前,铁路部门为实现“一带一路”通道最大优势,提高海铁联运运输效率,积极推动与各大港口港务局建立联营的“港站”和开行直达港口的“五定”班列,即定点、定线、定车次、定时、定价班列,以实现海铁联运运输全程一体化。目前,已在厦门港开行了“厦门—三明”、“厦门—永安”、“厦门—南昌”、“厦门—赣州”等多个“五定”班列。随着开行路线的增多以及各部门间越来越紧密的合作,海铁运输全程的无缝对接必然会越来越完善。

## 3 厦门港海铁联运发展瓶颈分析

### 3.1 厦门港海铁联运总体状况分析

厦门海铁联运建设自 2004 年开始启动,经过十二年的发展,已逐步壮大。目前厦门港区对外铁路通道经鹰厦、福厦、厦深、龙厦线与全国铁路网相连,运营范围主要在福建、江西和台湾,主要运营方式为国际集装箱运输和进口散货运输,已开行“厦门—三明(永安)”、“厦门—江西(南昌、赣州、鹰潭、萍乡、新余等)”五定班列、“台湾—厦门—苏州”、“台湾—厦门—绵阳”、“厦门—成都—欧洲”、“厦门—乌鲁木齐西—中亚”、“厦门—乌鲁木齐西—德国”、“厦门—乌鲁木齐西—俄罗斯”等多条国际海铁联运线路。厦门港的海铁联运量从 2004 年的 496 标箱增长至 2015 年的 1.83 万标箱,年增长率达 38.82%,如图 1 所示。



图 1 2004—2015 年厦门港集装箱海铁联运量变化图

在“一带一路”战略和福建自贸区政策下,厦门港于 2015 年 8 月首次开出国际海铁联运班列“厦蓉欧

(厦门)快铁班列”从厦门自贸片区海沧站首发、连接蓉欧铁路,经新疆阿拉山口、中亚各国直达波兰罗兹,线路全长 12 733 公里,相较于海运方式节省了 2/3 的运输时间。2016 年四月,厦蓉欧班列东拓至台湾地区,首批来自台湾高雄的外接硬盘,通过海铁联运方式,运至波兰。目前,这趟班列以每周四、周日固定频率从海沧自贸园区铁路发车驶往欧洲,预计今年全年发运中欧班列 100 列。截至 2016 年 2 月,该班列共发出 18 列出口班列,运输 474 个 40 尺集装箱,2 列进口班列,进口 50 个 40 尺集装箱货物,进出口货值超过 7 000 万元人民币。

### 3.2 发展瓶颈分析

(1)海铁联运基础设施薄弱。首先,铁路集疏运系统薄弱。铁路是发展海铁联运的关键,但由于福建省山地丘陵占全省土地面积 80%以上,群山阻隔,长期以来铁路建设相对滞后。“十一五”以前,福建省仅有鹰厦、梅坎、峰福、赣龙 4 条进出省通道,全为单线铁路,线路标准低、路网质量差、行车速度慢且客货未分专线,总运输能力不及一条双线铁路的能力,铁路通车里程达 1 624 公里,铁路总营业里程还不到全国铁路网总规模的 2%,每万人拥有铁路里程只有 0.46 公里。近年来,福建省虽已加大对铁路建设的投入,基本形成“两纵五横”的铁路网框架,“两纵”即沿海铁路(含温福、福厦、厦深铁路)和南平至龙岩铁路扩能工程(在建),“五横”即衢宁铁路(在建)、合福铁路、峰福铁路、向莆铁路和赣龙厦通道,进出通道从 4 个增至 7 个,但厦门港目前仍通过鹰厦线(普速客货)、福厦线(高速客专)、龙厦线(高速客货)、厦深线(境内与龙厦共线)等四条铁路干线与全国路网相连接,在营铁路线网总长仅为 110.9 公里(其中鹰厦线 41.4 公里,福厦线 57.2 公里,龙厦线 12.3 公里)。因此,港内外铁路通行线路不足,铁路建设不完善,客货未分专线都制约了厦门港海铁联运的发展。

第二,铁路配套设施较为落后。港口铁路支线的布局及铁路配套设备的配置,都直接影响着海铁联运的顺畅程度。然而目前厦门港区铁路线直接延伸至码头前沿的寥寥无几,在仅有的 4 条专用铁路(“东渡港区支线”、“海沧支线”、“高殿粮专”和“高崎中埔盐专线”)中,仅海沧支线可以实现货物从海沧自贸园区直接转运出发。港口铁路支线建设的滞后造成了货物通过海运进入港口后仍需进行短驳才能转运,严重影响了厦门海铁联运全程运输的一体化。另外,铁路沿线配套设备的配置仍然比较滞后。目前,厦门地区的货运站点 6 个(前场站、前场军供站、杏林站、海沧站、高崎 I 和 II 货场),其中高崎站为二等货运站,该站有专用线 4 条,大型起重机械 6 台(最大起重能力 40 吨);杏林站为二等货运站,该站有专用线 2 条,仓库 10 座 7 000 平方米,大型起重机械 3 台(最大起重能力 50 吨);前场站中心里程鹰厦线 667 km,该站主要办理厦工装载机运输业务,海沧站中心里程为海沧支线 9 km,海沧场有调车线 6 条,货物线 7 条,海沧场有调车线 4 条,货物线 4 条,该站有大型起重机械 3 台(最大起重能力 40 吨)。货运站装卸效率总体较低,其中,厦门高崎站每天只进行 8 小时的装卸作业,并且装运一个集装箱的时间至少需要花费半个小时。<sup>[4]</sup>同时,与厦门港联运的内陆地区铁路办理站大多规模小,能力偏低,尚不能满足货主拼箱、分拨、堆存等需要,缺少海铁联运标准箱需要的专用装卸设备,降低了场站换装速度。这都在一定程度上限制了海铁联运的发展。

第三,内陆腹地开拓不足。厦门港海铁联运的发展需要有广阔和深远的腹地,尤其是内陆经济腹地。但是由于长期以来厦门港对于内陆腹地的开拓不足,使得厦门港的货源均来自其直接经济腹地,包括闽南金三角地区、福建省龙岩和三明地区。近年来,随着厦门港海铁联运的发展,对厦门港的紧密间接腹地(江西的萍乡以东,景德镇上饶以西,南昌以南,赣州以北地区)进行了一定的开拓,但货运量仍比较少。另外,受金融危机影响,2011—2014 年货运量呈下降趋势,直至 2015 年才有所恢复。内陆腹地的货源量开拓不足,已经严重影响了厦门港的港口腹地辐射能力,影响了厦门港海铁联运业务规模的扩大。

(2)海铁联运软件设施不完善。首先,市场参与度不高,参与海铁联运的企业数量较少。海铁联运市场的开拓发展,离不开联运市场上各类企业的积极参与,然而目前到内陆经济腹地开拓海铁联运的厦门企业总体规模偏小。据统计,厦门已有备案的国际货运代理企业有 1 236 家(即在商务部做资质备案的一级货代),而市场上实际在运作的各类货运代理企业估计超过 6 000 家,其中已经到江西等内陆经济腹地开展海铁联运的企业仅有厦门外代、港务物流、中远海运等少数几家企业。<sup>[5]</sup>新成立的厦蓉欧快铁班列有限公司虽着力发展国际海铁联运,但毕竟势单力薄,发展效果还需待时日检验。在市场总体参与度不高的情况下,必然影响



揽货竞争力,海铁联运货源流向厦门港的难度加大,影响厦门港海铁联运业务规模的拓展。

第二,港口海铁联运信息系统不完善。海铁联运要实现全程运输高效一体化首先要解决的是海铁运输衔接问题,而良好的衔接需要的是联运时迅速、高效的信息交换,连贯性操作和及时性服务。然而,目前厦门地区尚未形成路、港、船、货的电子数据交换(EDI),地区与地区海关、部门与部门、各运输环节之间信息传递并不及时,联运承运人和客户难以及时掌握全程运输信息,手工操作重复率极高,数据交换和信息共享实现困难,难以满足广大客户的需求。

#### 4 “一带一路”下对厦门港海铁联运的发展建议

##### 4.1 加快铁路基础设施建设步伐,创新铁路集装箱运输技术和组织方式

首先,对于铁路集疏运系统薄弱问题,作为“21世纪海上丝绸之路核心区”的福建,应当积极对接“一带一路”,抓住良好的发展机遇,在铁路建设上先试先行,加快通陆达海的重大基础设施项目建设,以改变长期以来的铁路建设落后的情况。目前,福建省已紧密对接“规划”,已出台了未来五年的铁路发展规划,将投入7500亿元打造现代交通运输体系的升级版,2020年底前,福建省将有7条铁路建成通车,新增通车里程超过1200公里。

第二,加快厦门港港区码头前沿铁路网络建设,解决港口与后方路网衔接问题。在既有的福厦、龙厦、厦深以及鹰厦等铁路的基础上,积极推进鹰厦等干线铁路通行三明、龙岩等厦门港经济腹地,建设吉永泉厦门支线、西长厦(龙厦四线)和沿海货专铁路等铁路支、专线,增加直接延伸至港口码头的铁路支线,使港口货物实现快速集疏运,从总体上形成“九干九支”格局、衔接顺畅、干支协调、互联互通的铁路网。随着厦门港铁路货运网络的完善,经港口进出的货物将通过码头铁路支线实现无缝对接,海铁联运运输服务的完整性和便利性将得以实现。

第三,积极推进铁路集装箱运输技术和组织方式的创新。在完善港区码头前沿铁路网络的基础上,要不断创新铁路集装箱运输技术,借鉴国外的先进经验,进一步发展适应铁路设施的高效重载、大运量的新一代双层集装箱专用货车或驮背—双层集装箱专用货车,应用EDI和GPS技术,实现对集装箱的全程跟踪,提高运输效率 and 经济效益,从而达到优化集装箱海铁联运资源配置的效果,促进海铁联运的发展。<sup>[6]</sup>

##### 4.2 加快台湾通道的推广建设,推进经济腹地的开拓步伐

厦门港一直以来是大陆与台湾商贸往来首选的前沿中转基地。厦门港应充分利用这一良好的对台地缘优势,实现厦门港自由贸易区与高雄自由贸易港区有效对接,积极谋划对台海铁联运通道,改变两岸贸易货物的运输模式。目前,厦门港在已经出台的《厦门经济特区促进中国(福建)自由贸易试验区厦门片区建设若干规定》中,已明确“支持推动建设台湾、中亚与欧洲区域转运中心,融入‘一带一路’建设”,并于今年四月,首开台湾高雄经厦门港通过海铁联运方式,将货物运送至波兰,这一业务为两岸构筑起了便捷通畅的交通运输大动脉。据测算,相较传统海运40-45天物流时间,采用海铁联运模式的国际货运班列仅需18-20天便可将台湾的货物运抵欧洲,而物流成本则仅为空运模式的1/7-1/8。所以,应积极推进台湾海铁联运通道的建设,进一步拓展对台港澳、东南亚的辐射和带动,在形成新的运输通道的同时,也开拓了厦门港的经济腹地,为两岸商贸交流提供最便捷、廉价的运输服务。

##### 4.3 改善口岸通关环境,加快海铁联运服务一体化进程

推进海铁联运运输服务一体化的关键点之一是口岸通关效率。口岸通关效率的提高,可缩短货物在港的滞留时间,可以有效提高海铁联运货物周转速度,提高运输服务一体化效率。目前,厦门港的自贸区内正在建设国际贸易“单一窗口”,全程实施无纸化通关。“单一窗口”的建设将简化和统一单证格式与数据标准,参与各方以及海关、检验检疫、边检等口岸管理部门之间能够实现“一个平台、一个窗口、一次申报、一次办结”,从而大幅度提高通关效率。通过“单一窗口”一次性申报,口岸管理相关部门通过信息平台共享信息数据、并联作业、实时监控和预警,办理结果通过“单一窗口”反馈申报人。目前,所有船代企业上线运行,实现了船舶信息的互联互通和动态共享,每年可为船代企业节省报检时间150余天,检疫周期由原来的0.5天缩短为0.5小时,放行周期从0.5小时缩至零待时。厦门港可将此措施推广到海铁联运,通过中国铁路与港口、海关等部门的合作,改善海铁联运口岸通关环境,为海铁联运一体化和高效化运输提供良好的软环境。

#### 4.4 出台海铁联运鼓励措施,提升市场企业参与度

针对目前海铁联运市场参与度不高的情况,厦门港应当审时度势,结合“一带一路”和厦门自由贸易片区的规划措施,出台相关海铁联运鼓励措施,如由政府提供补贴给到经济腹地开拓海铁联运市场的中小型企业,降低经营海铁联运业务企业的税收,给予海铁联运企业引进高端人才优惠政策等措施,鼓励厦门港有实力的海铁联运企业实施“走出去”的发展战略,积极向内陆经济腹地扩张,设立分支机构,参与腹地的竞争,提升企业的参与度,形成开拓海铁联运经济腹地的合力,从而加强港口腹地市场需求的开发力度,最终培育成熟的海铁联运市场。

#### 4.5 建设海铁联运信息平台,推动厦门港成为真正的“智慧港口”

目前,海运、铁路等相关部门都已基本实现了在自己部门内部的信息传递和资源共享,但是海运和铁路各部门之间的各项业务却迟迟未能实现完全的信息融合与共享,长期存在着“信息孤岛”的现象。然而,要缩短运输时间,实现海铁联运运输服务的便利化和高效化,则需在发展海铁联运过程中要加强港口各部门,如各集装箱场站、海关等与铁路部门各个机构的信息交换能力和信息共享水平,通过计算机通信网络进行数据交换和处理,进一步节约运输成本,提高工作效率和竞争能力。可借助日前正式上线运行的厦门港集装箱智慧物流平台,进一步将铁路运输过程中的各项业务融入平台,使进出厦门港全港的货物在订舱、提箱、装货、进闸、作业、装卸、转运以及目的地收货等各环节的信息能通过平台高效查询操作,形成全流程、一站式、实时、完整的业务链信息服务,真正推动厦门港成为名副其实的“智慧港口”。

#### 5 结束语

“一带一路”大战略的实施,将为厦门港海铁联运发展带来良好的发展契机,包括铁路基础设施的完善升级、海铁联运新运输通道的构筑以及联运一体化进程的推进。面对在发展过程中的硬软件设施的瓶颈问题,厦门港应积极对接“一带一路”发展计划,加快铁路基础设施的建设,运输通道的开拓,经济腹地的开辟步伐,积极出台相关政策措施,提高企业市场参与度,推动联运信息平台的建设,形成海铁联运市场开拓合力,推动厦门港海铁联运市场再上新台阶。

#### 参考文献:

- [1]纪寿文.“一带一路”连云港集装箱海铁联运货类货量发展展望[J].大陆桥视野,2015(9):50-52.
- [2]张健琦.货物运输时间价值理论在国际多式联运产品设计中的应用[J].中国铁路,2011(12):17-19.
- [3]吴星星.“一带一路”政策下我国海铁联运的发展对策研究——以宁波港海铁联运为例[J].航海,2016(1):63-68.
- [4]李友林,王鸿鹏,孙小清.厦门港集装箱海铁联运发展研究[J].物流科技,2015(12):151-153.
- [5]林珊仟.国际货运代理实务[M].北京:电子工业出版社,2015.
- [6]张欣.厦门港集装箱集疏运系统发展的优化策略研究[J].南通航运职业技术学院学报,2016(1):74-78.

## Study on Development of Sea-railway Transport of Xiamen Port in the Context of One Belt and One Road Policy

LIN Shan-qian

(Dept. of Maritime Technology, Xiamen Ocean Vocational College, Xiamen 361012, China)

**Abstract** This article analyzes the opportunities for development of sea-railway transport market in Xiamen port under the policy of *One Belt and One Road*. In combination with the status quo of the development of sea-railway transport in Xiamen port, the article explores the bottleneck in the process of its development, and analyzes how to take the opportunity of the *One Belt and One Road* policy to promote the development of the sea-railway transport in Xiamen port.

**Key words** : *One Belt and One Road*; Xiamen port; Sea-railway transport; Development research