# 新经济形势下的中国集装箱海铁联运需求分析

来源：网络 作者：烟雨迷离 更新时间：2024-02-06

*新经济形势下的中国集装箱海铁联运需求分析 0引言集装箱海铁联运作为一种物流形式，是指以集装箱为运输单元，将铁路、水运这两种不同的运输方式结合在一起，通过一次托运、一次计费、一张单证、一次保险，由各运输区段的承运人共同完成货物运输为目标的经济...*

新经济形势下的中国集装箱海铁联运需求分析

0引言

集装箱海铁联运作为一种物流形式，是指以集装箱为运输单元，将铁路、水运这两种不同的运输方式结合在一起，通过一次托运、一次计费、一张单证、一次保险，由各运输区段的承运人共同完成货物运输为目标的经济活动。中国从202\_年后连续7年港口集装箱吞吐量排名世界第一，已成为名副其实的集装箱运输大国。但与集装箱大国不相称的是中国集装箱海铁联运只占港口集疏运量的1.5%左右，与发达国家相去甚远。

1新经济形势对海铁联运的影响

1.1 国际经济安全目前中国已经成为世界第二大贸易国，开辟了30多条远洋运输航线，通达世界150多个国家和地区的600多个港口，海上交通线已经成为关乎中国国家战略全局的重要通道。然而海上封锁、海盗打劫、恐怖主义袭击等现状严重威胁中国海上运输通道。特别是马六甲海峡，可以说是中国经济战略物资的生命线，但自身安全却相当脆弱。中国要保证经济安全和贸易道路的安全，开发利用新亚欧大陆桥以及其他国际海铁联运方式已经提到日程上。1.3 中国拉动内需的政策中国要实现中西部大开发、振兴东北工业区、调整GDP过分依赖外贸增长、发展内源经济、应对金融危机等国际经济震荡的冲击都需要扩大内需。在金融危机下，国家相继出台了一系列加快基建和扩大内需的政策措施。各大港口相应国家扩大内需战略，积极推动海铁联运范围覆盖内陆纵深腹地，兴建内陆“无水港”，加强口岸、铁路部门的沟通合作，促进海铁联运内外贸业务同步发展。

1.4 铁路和港口发展方向步入正轨

1.4.1 客货分流、干货集装箱化中国铁路运输一直以客运和散货运输为主。由于经济区域不平衡，导致每年大量民工从西部输往东部，从北方输往南方，铁路客运压力很大；由于资源分布不均匀，导致每年大量的煤矿、铁矿、石矿等通过铁路调度到工业发达地区，铁路散货运输压力很大。

1.4.2 港口海铁联运战略规划202\_年前后，中国港口群发展逐渐成熟，港口以及港口群之间的竞争也越来越激烈，各个港口都在力图改善自身的基础设施、服务体系、运营效率，最终为降低集货成本，吸引货主服务。其中，港口是否有海铁联运集疏运能力越来越被跨国经营、辐射范围广、意欲进一步开拓中国内地市场的货主所重视。各个港口把铁路支干线直接修到码头前沿作为战略发展目标之一。港口和铁路之间的互动以及协同规划正在发展议程中。

35.4kg；公路汽油消耗6.9kg，柴油消耗5.2kg；铁路柴油消耗0.5kg；水路燃料油消耗0.6kg。因此从二氧化碳排放量、能耗和外部成本看，集装箱铁路运输都具有明显优势，尤其是双层集装箱列车，节能效果更明显。

2中国集装箱海铁联运的需求状况

在国内外新经济形势下，以公路运输为主的集装箱物流模式已经不能适应未来的发展，海铁联运低成本、集疏运量大、覆盖范围广等优点给海铁联运带来巨大的发展潜力。

2.1 西部大开放、经济结构调整的需求随着中国国内产业结构的调整，大力发展中西部地区、振兴东北地区，沿海港口集装箱腹地不断向中西部地区延伸，集装箱内陆运输的纵深距离明显加大。目前，许多国外著名企业看好西部地区的发展，加之重工业逐渐向沿海地区转移，内陆地区产生的商品主要集中在件杂货类，这些货物都是适箱率极高的产品，采用集装箱运输既便捷，又节省成本。内陆巨大的物流市场和东南沿海港口优势结合，以最佳条件确定“出海口”的要求也越来越迫切。

2.2 提高我国集装箱多式联运水平的需求我国铁路集装箱起步较早，但发展缓慢，目前已经成为集装箱多式联运中最薄弱的环节。我国已经成为世界消费品制造中心，也是集装箱运输最为集中的区域。加工贸易分布正由以沿海地区为主，开始向内陆加速转移，跨国公司在全球范围内配置资源也需要运输全球化。国际经验表明，集装箱海铁联运是国际货物运输发展的主要模式。

无论是经济全球化的内在要求还是中西部地区发展的客观需要，都要在铁路、港口、海运等有关部门间建立高效率的国际集装箱运输多式联运。

2.3 港口海铁联运的需求

2.3.1 改善集疏运方式、降低物流成本的需求目前，我国各港集装箱运输集疏运结构和替代性非常落后。过分依赖某一运输方式导致港区后方综合运输系统的稳定性减弱，一旦发生公路紧急情况，将大大影响港口正常运作。从港口集疏运成本来看，由于缺乏中长距离的海铁联运，港口集疏运成本偏高。

2.3.2 争夺经济腹地的需求集装箱港口的竞争实际上是对于货源的竞争，“十一五”期间沿海城市“以港兴市、以港兴业”战略的推行，各港区都在不遗余力地改建、扩建、新建港口和集装箱码头，港口间的竞争势愈演愈烈。中国港口是腹地型港口，部分大型枢纽港口正从过去的依赖于直接经济腹地（如深圳港90%的集装箱生成量来自珠三角），转变为依赖于广义的经济腹地，如何争取到更广阔的经济腹地和货源将是港口经营者最关注的事情，由此，港口对交叉腹地和货源的竞争已经进入“新圈地时代”。

2.3.3 实现港口和内地无缝连接的需求港口作为供应链的节点，运行效率已经不仅取决于这个环节，为了加强和内地经济腹地的无缝连接，我国沿海8大集装箱枢纽港都有必要在各自内陆腹地建立“无水港”，如天津港和宁波-舟山港等在港口腹地集装箱货源比较集中的大中城市、公路交通枢纽和铁路交通枢纽地区规划建设内陆腹地“无水港”，大大提高异地通关效率，将港口集装箱业务延伸到内地。“无水港”的热潮必将带动对海铁联运的需求。

2.4 内地海铁联运的需求不靠海、不临港，一直是制约中国内陆城市外向型经济发展的“瓶颈”。为了改善自身的物流区位和物流通道，承接东部沿海地区的产业转移，发展外向型经济，降低长距离运输成本是关键，原来内陆城市的企业出口运输需要多次申报和查验，程序复杂，手续繁多，耗时长、成本高。现在，越来越多的内陆城市与沿海港口合作建设“无水港”，依托海铁联运“借船出海”。

2.5 企业海铁联运的需求企业海铁联运的需求主要体现在降低运输费用的需求和供应链延伸的需求。

随着经济全球化进程的加快，更多企业面临着国际化竞争，企业从传统的生产环节和销售环节中获取利润的空间愈来愈小，流通环节的快捷、低损耗、零库存成为企业寻求利润增长的新源泉，企业纷纷寻求运输水平高、运输能力充足的方式，以求实现更丰厚的利润。而集装箱海铁联运在时间、成本和效率方面都具有优势，能为企业发展提供优质、高效的系统化服务。同时海铁联运作为一种航运企业延伸其产业链条的方式，更作为在简化的中转环节获取利润的方式，成为这些航运“巨头”目前关注的焦点之一。

3中国集装箱海铁联运需求量预测

3.1 铁路集装箱运网发展展望随着大面积提速调图顺利实施，青藏铁路、京津城际铁路开通运营，18

个铁路物流中心陆续建成，一大批高铁和城际轻轨专线贯通，我国铁路的运输能力正在发生质的飞跃，尤其是海铁联运，成为投资发展的重点。202\_年2月25日，物流调整和振兴规划通过九大重点工程，首条便是发展多式联运、转运设施工程。“十一五”期间国家投资4万亿重点加强西部铁路建设，西部铁路网总规模达3.5万公里，中西部铁路网规模增长25%以上。中国将在202\_年以前建成包括煤炭运输网、集装箱运输网在内的大能力铁路货运渠道，建成以上海为中心、连接18个集装箱中心站、运营里程达到1.6万公里覆盖全国的高等级、大能力的双层集装箱运输网。

3.2 新亚欧大陆桥发展预测铁路运输能力的扩大、运输速度的加快、运输服务质量的提高、运输成本的降低，使大陆桥运输已经显示出强大的竞争实力，这一点已在北美铁路和西伯利亚大陆桥得到证实。新亚欧大陆桥的发展将吸引更多的货物选择大陆桥运输，巨大的市场潜力对集装箱海铁联运发展是个难得的机遇，将促进国际运输业重新整合资源。参考文献：[2]王明志，张明香.202\_年长三角地区港口集装箱运输情况及202\_年形势展望.集装箱化[J].202\_（3）.

[3]青岛地区集装箱海铁联运营销座谈会.应对当前世界金融经济危机加快大陆桥海铁联运发展.经济看台[J].202\_（11）.

[4]罗洪波，李清.海铁联运，降低集运成本的关键.中外物流，202\_（4）.

[5]岳文婷.我国集装箱海铁联运系统分析[J].物流工程与管理，202\_(05).

本DOCX文档由 www.zciku.com/中词库网 生成，海量范文文档任你选，，为你的工作锦上添花,祝你一臂之力！