

文章编号:1674 - 0386(2009)04 - 0031 - 05

中国铁路集装箱运输的发展定位与经营指向研究

李 南¹, 刘彩霞²

(1. 河北理工大学 经济管理学院, 河北 唐山 063009;

2. 唐山学院 计算机系, 河北 唐山 063000)

摘 要:集装箱运输是现代货物运输的发展方向,是运输市场竞争的重点。中国铁路集装箱运输发展缓慢,与其它运输方式相比有较大的差距,导致铁路集装箱运输发展滞后的因素是多方面的。由于经济全球化等的影响,中国铁路集装箱运输正面临着新的发展环境,因此必须进行合理定位,选择适宜的经营指向。

关键词:铁路;集装箱;运输;发展

中图分类号:F532.0

文献标识码:A

The Development Strategies of China's Railway Container Transport

LI Nan¹, LIU Cai-xia²

(1. College of Economics and Management, HeBei Polytechnic University, Tangshan 063009 China;

2. Department of Computer Science and Technology, Tangshan College, Tangshan 063000 China)

Abstract: Container transport is the direction of modern cargo transport as well as the focus of market competition. Compared with other modes, China's railway container transport grew slowly, and this was caused by many factors. Nowadays, China's railway container transport is faced with new surroundings such as economic globalization. So China's railway container transport has to orient accurately and choose suitable operation directions.

Key words: railway; container; transport; development

一、引言

20 世纪 60 年代,集装箱运输的兴起以及许多重要的制度创新大大缩减了货物转运成本和时间上的无效性,运输业进入了一个崭新的阶段。随着世界经济和国际贸易的发展,件杂货运输的集装箱化率迅速提升,现已形成了海运班轮化、铁路直达化、以公路为终端集疏渠道的“门到门”运输模式。在世界集装箱运输发展的过程中,铁路集装箱运输也取得长足进步,已成为发达国家铁

路货物运输的主要形式。在英国,近年来由于公路交通拥堵状况日趋严重,原本受到高速公路和海运市场巨大冲击的铁路集装箱运输产业又迎来了新的市场发展机遇。

中国的集装箱运输起步较早,但呈现出曲折的发展路径。近年来,中国水路和公路的集装箱运输实现了快速发展,特别是水路国际集装箱运量和港口吞吐量大幅增长,港口集装箱化比重有了很大提高,建立了全球集装箱运输网络。同时,

收稿日期:2009 - 01 - 02

作者简介:李 南(1978 -),男,讲师,研究方向:运输经济理论与政策。

中国铁路集装箱运输却发展缓慢,与其它运输方式相比有较大差距。特别是在以国际集装箱为主导的多式联运业务中,所占比重更是偏低。中国铁路集装箱运量在 2001-2006 年的年均复合增长率仅为 5.16%,远低于海运集装箱的 17.12% 和公路集装箱的 25.82%。而从比重来看,铁路集装箱运输在行业中所占的份额也最低,2006 年仅占集装箱总运量的 5.13%。中国铁路集装箱运输发展滞后的原因是多方面的,很多文献从铁路运输组织、技术装备等角度作出了分析^{[1][2]}。但实际上更重要的应该是从集装箱运输的基本特征和不同运输方式之间的分工协作出发,对铁路集装箱运输的发展进行战略定位,识别其适宜的发展空间。只有在这样的基础上,中国铁路集装箱运输才能摆脱不利境况,适应市场环境因素的需要和变化,使铁路在集装箱运输中发挥重要作用。下面将对中国铁路集装箱运输发展滞后的原因进行系统阐释,然后分析铁路集装箱运输在新的市场环境中的战略定位和经营指向。

二、中国铁路集装箱运输发展滞后的多元解释

中国铁路集装箱运输较早进行了开创性运营,但是此后陷入了长期停滞。到 20 世纪 90 年代以后,面对世界上蓬勃发展的集装箱运输形势和其它运输方式在集装箱领域的拓展,中国铁路集装箱运输虽然在绝对运量上有所增长,但增速仍然很慢。目前,中国铁路集装箱运输占铁路货物运输的比重不足 3%,而铁路承运的货物约有 10% 是适用于集装箱运输的,大量适箱货物仍以铁路整车或零担方式运输。特别是在国际集装箱港口吞吐量中,绝大多数适箱货物都是在港口地区拆装箱,以散杂货的形式在港口和内陆之间进行集疏运。导致中国铁路集装箱运输发展滞后的原因是多方面的,除了原有文献已经提到的集装箱办理站、车辆装备、信息系统等技术性制约因素以外,还包括以下两点关键原因:

(一) 区域经济的非均衡发展

在中国,东南沿海地区的经济发展水平明显高于中西部内陆地区,沿海省份对外贸易量占全国的 80% 以上。这样,以外贸商品为主体的集装箱货源也就相对集中在沿海地区,特别是主要开放口岸。基于地理区位视角,随着与港口距离的

增大,集装箱的运输需求也锐减。广大内陆省份适箱货物较少,集装箱化率很低,集装箱的生成量非常小。而且中西部地区的货物进出口不平衡,存在出口大于进口的现象,西行线往往缺少货源,而东行线运输又缺少集装箱,需要进行空箱调运。这种状况导致目前大部分的集装箱运输只能限于沿海地区,无法形成向内陆纵深推进的态势。区域经济的非均衡发展引致的长距离货源不足使得铁路未能有效参与集装箱运输体系。在中国集装箱生成最为集中的珠三角和长三角,由于毗邻香港、上海、深圳等主要集装箱港口,只需要进行短途集疏运,所以基本上采用了公路和水运方式。特别是因为上述两个地区的内河水网比较发达,集装箱的内河集疏运具有相对优势,不需要铁路开展中长途运输。比如 2008 年深圳港的集装箱吞吐量为 2141 万 TEU,但集装箱的生成地及辐射面大部分只限于珠三角地区。

(二) 铁路运输体制改革困境

运输市场对于更高水平的服务和质量需求不断增加,这些压力要求铁路集装箱运输变得更为灵敏。灵敏性要求组织不仅试图把顾客置于组织的中心,而且据此来设计所有的系统和流程^[3]。但中国铁路运输管理体制基本承袭了统一指挥、高度集中的计划经济模式,机构不够灵活,营销观念尚未树立,服务意识不强,货运代理业发展缓慢。由此造成铁路集装箱运输的市场反映不及时,运输的服务质量不理想。近年来的铁路改革举措不过是在固有框架内的技术性调整,作用注定有限。铁路改革是一场复杂的权力博弈和利益重组,产权调整、治理结构、竞争机制、自主定价等诸多核心问题尚没有明确的改革路径。在中国铁路运输体制改革滞后的总体背景下,成立于 2003 年底,专司铁路集装箱运输的中铁集装箱公司的经营空间尚未独立。中铁集装箱公司虽拥有承运权,但在政企合一、网运合一的垄断体制下,集装箱运输计划和路网集中调度指挥仍归铁道部和铁路局。名义的运输主体缺乏组织协调能力,难以提供完整运输产品,未能形成对客户全程负责的运输局面。

三、中国铁路集装箱运输的发展环境:变迁与展望

目前,全球经济一体化的深入正诱发运输需

求稳定增长,中国区域经济平衡发展的一系列政策措施相继推出,中国铁路集装箱运输正面临新的发展契机。

(一) 全球化生产:运输需求增长与结构优化

全球化是世界各国在经济上跨国界联系和相互依存日益加强的过程^[4]。经济全球化的发展推动跨国公司不断在发展中国家建立生产基地,跨国公司不断向发展中国家输入大量原料和半成品,进行制造和装配后再出口,从而引起适箱货物运输需求增加,这对世界运输业提出了新的挑战。跨国公司要求其运输伙伴能够适应不断变化的环境;要求具备门到门运输特征的现代集装箱运输发挥全球承运的功能;要求不断克服空间距离形成的障碍,在世界范围内开拓和优化运输环境。国际运输需求的增加为中国铁路集装箱运输提供了广阔的发展空间。

产业结构和贸易结构的调整引致货源结构由大宗笨重货物向轻质适箱货物转变,近年各种运输方式适箱货物的变动方向已经证实了这一货源变动趋势。当前中国处于工业化中期阶段,随着经济发展方式的转变和经济结构的调整,制造业产品构成正在不断演进。与此同时,中国的贸易结构也在逐步高级化,初级产品在进出口总额中不断减少,工业制成品的比重迅速上升,进出口商品的集装箱化率不断提高。产业结构和贸易结构的优化为集装箱运输提供了充足的货源,未来铁路集装箱运输的增长潜力很大,增长幅度极具弹性。

(二) 区域经济平衡趋向:西部开发与中部崛起

长期以来,中国区域经济发展处于非均衡状态,中西部内陆地区经济外向度不高。这种状况不利于开拓集装箱及其多式联运,中西部地区的集装箱生成量相对较小。过去20多年来,中国经济的快速扩张主要来自沿海地区的外向型港口经济。然而,随着沿海地区进入更先进的发展阶段,土地和劳动力要素开始变得稀缺和昂贵,商务成本明显增加。并且国家经济鼓励政策开始向中西部、东北等地区倾斜,比如珠三角地区的工业生产已开始转移到泛珠三角的内陆城市,这样导致的结果:一是外向型出口贸易的物流链向内陆延伸;

二是国内沿海经济和内陆经济的结构性差异需要高效的物流通道。港口集装箱和集卡构成的沿海物流体系支撑了外向型沿海经济的发展,但随着中国沿海经济向内陆的延伸,集卡的经济运输半径将难以支撑,铁路集装箱大发展的时代正在来临。

目前,西部开发和中部崛起的战略决策已经相继实施,区域经济发展的梯度差距可能出现缩小的趋势。随着内陆地区经济的加速发展,中西部货物通过沿海出口或直接出口至毗邻的周边国家将较以前大为增加,对铁路集装箱运输的需求容量会不断扩充,中西部地区将成为具有广阔前景的集装箱运输市场。那么相应地,需加大对内地铁路运输基础设施的投资规模,在具备线路设施和具有潜在运输货源的地区建立铁路集装箱多式联运基地,推进集装箱运输向内陆纵深发展。

四、中国铁路集装箱运输的发展指向

(一) 中国铁路集装箱运输的总体构想

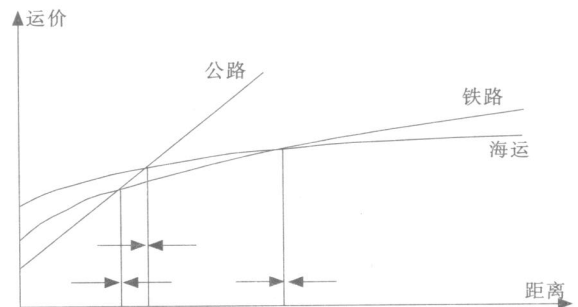


图1 主要运输方式的成本与运价比较

与滞后的铁路运输相比,集装箱的水运与公路运输发展较快。水运在国际集装箱运输中占据绝对地位,公路依靠其方便快捷的优势,为港口及铁路提供集疏运服务,占有较大的集装箱运输市场份额。铁路集装箱运输的特点是相对于公路安全性好,相对于水运速度快,在内陆长距离运输方面有技术优势。各种运输方式由于不同的技术经济特点,都基于成本和运价因素而具有一定的区位垄断性。图1显示了公路、铁路和海运在不同运输距离货运市场的成本和运价区别^[5]。中国疆域辽阔,东西跨度5 000公里,南北陆域跨度4 000公里,使得铁路优势可以得到充分发挥。随着中国中西部地区经济发展速度的加快,对外贸易和东西部之间的集装箱流通量将出现持续快

速的增长,这种新的发展环境对铁路集装箱运输提出了新的要求。因此铁路必须彻底打破滞后于国民经济发展的不良局面,完成铁路集装箱运输系统升级。中国铁路集装箱运输要想摆脱落后的发展状态,必须要在新的环境中重新进行战略定位,选择适宜的发展路径,确定以下具体的经营指向。

(二) 海铁联运

由于集装箱的适箱货物大多属于外贸货物,内贸货的适箱比例相对较低,而且海运在外贸运输中占据主导地位,所以集装箱运输更多地与海运联系在一起,铁路、公路、内河水运等方式基本上是作为港口集疏运手段而存在。在欧洲,比利时安特卫普港铁路集装箱运输占港口吞吐量的 10% 左右;德国汉堡港是欧洲最大的铁路集装箱转运地,在腹地超过 150 公里的中长距离运输中,铁路运量所占比例高达 70%。但是在国内,集装箱海铁联运却发展缓慢,海铁集装箱联运数量只占全国港口集装箱吞吐量的 1.5% 左右。以 2006 年集装箱吞吐量超过 100 万 TEU 的 11 个沿海港口为例,铁路集疏量占陆路集疏量的比重为 0.4%。比如目前上海港虽然已陆续开通了到南京、合肥、成都等城市的集装箱班列,但海铁联运集装箱量占全港吞吐量的比例一直低于 1%。阻碍这一模式发展的原因包括海铁联运机制不完善、组织协调不够以及基础设施不配套等因素。中国铁路集装箱运输拓展海铁联运这一最重要的经营方向时,需要注意与海运、港口部门的合作与联盟,尽力开拓货源范围。外贸适箱货物大多是高价货物,对运输速度有较高要求,对高运费也有一定的承受能力。所以铁路应与其它运输方式积极竞争,将内陆地区,特别是长江中上游地区的货物纳入海铁联运目标市场。

(三) 多式联运

以市场为导向发展集装箱多式联运已成为市场竞争的必然要求,前述的海铁联运实际上正是集装箱多式联运的基础和先导形式。在集装箱多式联运业务拓展方面,首先铁路部门应利用内陆覆盖面广的优势,使铁路集装箱运输深度参与国际大循环,努力构架畅通的多式联运系统,为托运人采用集装箱运输创造良好的外部环境。第二,

适应经济全球化趋势,参与组建集装箱多式联运中心。按地理分布在主要的口岸城市由铁路、港口、海运等单位共同组建集装箱多式联运中心。多式联运中心采用信息系统对受理的各种运输需求进行组织,对运输过程进行实时跟踪。第三,积极推进大陆桥运输。中国铁路部门应充分发挥大陆桥运输的速度优势,协调与周边国家铁路的衔接,努力提高西伯利亚大陆桥和以境内陇海、兰新铁路为基础的新亚欧大陆桥的国际集装箱运量。

(四) 内贸运输

集装箱运输的陆域分布与区域经济发展状况具有明显的相关性,这种相关性主要表现在各地区集装箱运量与地区的经济外向度有关,而中国的对外开放在空间上是从沿海向内地逐步推进的,这说明集装箱运输主要是外贸海运。近年来随着中国经济发展和产业结构升级,内贸适箱货物的数量迅速增加。国内沿海内贸集装箱运输虽开展较晚,但吸引了大批低值重货,显示出巨大潜力和能量。而公路网的逐渐完善也使公路运输以其特有优势,把一些轻泡高值货物吸引过去。那么,铁路作为目前国内起主导作用的陆上运输方式,也应大力开展内贸集装箱运输业务,把内贸运输列为重要的运量增长点。

(五) 现代物流

集装箱运输既涉及到各种运输方式又涉及到内外贸物流,是一个跨部门、跨地区紧密相连的物流链,中国铁路集装箱运输也应将现代物流作为重要的转型方向。铁路集装箱运输转型为现代物流具备很多优势,比如强大的铁路运输网络支持、比较齐全的物流场所及设施、铁路集装箱货场的地理位置优势等,这些都是开展现代物流的基本条件。在具体方法上,首先要改造铁路物流节点。铁路部门应调整集装箱办理站的布局 and 规模,打破自成系统、封闭建设的旧模式,与区域物流中心的建设紧密配合,建设符合现代物流发展的集装箱场站。第二要选准物流市场切入点。深入各种类型的开发区、保税区等,积极参与生产及流通企业的业务流程,与其建立战略合作伙伴关系。加大对高附加值适箱货物的承运、配载力度,全方位开拓集装箱物流市场,构筑立体化的物流格局。

(下转第 102 页)

主,这是一种注重结果的教育,按此方法培养的是记忆能力和学习能力。这是一种强制性训练的方法,是一种忽视个体性差异的教育方法,它根本不注重人的个性,忽视人的兴趣、情感、主体能动性,表现为在课堂上是一种教师为主体,学生为辅,只有知识的单向传出,很少有学生反馈的方法,此方法导致了学生处在教育的边缘,抹杀人的个性、压制人的主体性精神,这不符合创新型人才培养的内涵,更不符合现代的文化精神。现代的教育方法应该是启发法,指在过程中激发学生内在的心理潜能,锻炼他们的心智,以培养他们的个性和主体性精神为主要目的,强调师生之间的平等对话和双向互动,最终是为了培养学生的研究能力,创新能力。因此,创新型人才的培养要求教育方法必须从灌输式的单向传递转变为启发式的双向互动。启发法是以尊重学生的兴趣、情感、认知等的个性差异为前提,也是以个性化培养为核心的。

(四)教育评价:从排名导向到素质导向

受群体本位为特征的文化影响,中国的教育评价注重学生的排名,这种导向是确定个体在群体中位置的一种外在性的评价,而关注的是排名

靠前的、少数的学生。这种评价是精英教育下的选拔性评价,它始终关注的是少数人,要求学生不是与自己对比,而是和整体对比,以确定自己的进步,它忽略了个体间的爱好、特长、性格等差别,对学生的排名变成了教育的目的,培养人变成了教育的手段,这是工具化的教育导向,使培养出的学生只会考试,忽视了人素质的发展例如道德素质、身体素质、劳动素质等,培养出来的人是片面的人。在教育大众化时代,教育评价关注的不是精英教育下少数人而应是大多数人。创新型人才培养要求人的全面发展,个体素质尤其是创新素质的提升,这是一种素质导向。这种导向的特点是个体与自身对比,个体素质提升就是最棒的,个体可以按照自身的特长、禀性、爱好去塑造自己,发挥自己的潜能,利于个体成长、利于发觉自身潜质,利于创新。这种评价体系扬弃了分数为导向的评价体系,是以素质教育为主,以应试教育为辅。在升学制度中,以学校对学生的素质考察为主,以入学考试为辅。这是一种以人为本的教育评价方式,也是一种个性化的培养方式。

参考文献:

- [1]顾明远. 中国教育文化基础[M]. 太原:山西教育出版社,2004:9.
- [2]文红欣. 论创新人才培养[J]. 广西师范大学学报,2001,(1):120.
- [3]衣俊卿. 文化哲学十五讲[M]. 北京:北京大学出版社,2004:247-248,86.
- [4]胡滨. 创新型人才培养中的传统文化阻力分析[J]. 北京广播电视大学学报,2003,(3):12.
- [5]Karl Kosik. Dialectics of the concrete[M]. D. Reidel Publishing Company, 1976:43.
- [6]衣俊卿. 大学使命与文化启蒙[M]. 哈尔滨:黑龙江大学出版社,2007:110-120.
- [7]黄书光. 中国基础教育改革的历史反思与前瞻[M]. 天津:天津教育出版社,2006:21.

(上接第 34 页)

参考文献:

- [1]洪雁. 铁路集装箱运输系统与我国物流的发展分析[J]. 物流技术,2006(4):24-28.
- [2]刘小丽,庄斌. 加快铁路集装箱运输发展的对策[J]. 综合运输,2006(11):17-19.
- [3]魏际刚. 运输业发展中的制度因素[M]. 北京:经济科学出版社,2003:157-163.
- [4]黄卫平. 国际经济学教程[M]. 北京:中国人民大学出版社,2004:302-305.
- [5]许庆斌. 运输经济学导论[M]. 北京:中国铁道出版社,1995:246-252.