

铁道货运经营在多式联运背景下的发展路径

曹 煜

韩国又松大学 韩国 大田 34606

【摘 要】：本文探讨多式联运背景下铁道货运的发展路径。多式联运通过整合运输方式提升效率，铁路凭借长距离、大运量、低成本及环保优势成为关键节点。文章分析铁路货运现状，指出其在短途衔接、市场结构及运营模式上的不足，并提出基础设施升级、服务模式创新、协同机制构建等策略，强调政策支持与保障措施的重要性，推动铁路向综合物流服务商转型。

【关键词】：多式联运；铁道货运；发展路径；综合物流服务商

DOI:10.12417/2811-0528.25.022.049

引言

随着全球物流体系向多式联运模式演进，铁道货运作为其核心环节，既面临数字化、绿色化、标准化的发展机遇，也需应对衔接效率、信息共享、运营协调等挑战。本文立足多式联运发展趋势，结合铁道货运经营现状，深入剖析其定位优势与发展瓶颈，提出针对性策略，为铁路货运在多式联运背景下的高质量发展提供理论支撑与实践路径。

1 多式联运概述与发展趋势

多式联运是融合多种运输方式的现代物流体系，通过优化运输链条实现货物高效流转。它打破单一运输局限，以资源整合提升整体效率、降低综合成本。从历史看，多式联运与工业化进程紧密相连，早期铁路与水运结合已现雏形，集装箱技术普及更推动其走向成熟，成为全球物流的关键支撑。

当前，多式联运呈现三大发展趋势。数字化与智能化正深度重构运输链条，从货物实时追踪到路径智能优化，信息技术让物流更精准可控。绿色化转型成为行业共识，新能源运输工具的推广与碳排放控制，推动物流向低碳可持续方向演进。标准化与模块化进程加速，统一规范的运输单元为跨方式衔接提供基础，减少转运损耗，提升协同效率。

这些趋势相互关联、彼此促进，共同驱动多式联运向更高效、更绿色的方向发展。它不仅改变传统物流模式，更在资源分配、成本控制、环境友好等方面展现显著优势，成为现代物流体系不可或缺的组成部分，持续推动运输行业的创新与升级。

2 铁道货运经营现状分析

铁道货运在多式联运体系中扮演着重要角色，其经营现状既体现行业发展的阶段性特点，也暴露出结构性问题。从运输能力看，铁路在长距离、大运量货物运输中优势显著，单位能耗低、运输成本相对较低的特性，使其在煤炭、矿石等大宗货

物运输中占据主导。但短途配送及“最后一公里”衔接环节的灵活性不足，成为制约其综合竞争力的关键短板。

市场结构层面，铁路货运长期面临公路运输的竞争压力。公路运输凭借“门到门”的便捷优势，在中小批量、高时效性货物运输中占据主动，而铁路更多聚焦于大宗货物的规模化运输。这种分工虽在资源优化配置上发挥了一定作用，却也导致铁路在细分市场中的话语权较弱，难以突破传统业务边界。

运营模式方面，铁路货运仍带有计划经济时代的痕迹。定价机制较为僵化，服务创新动力不足，难以适应市场需求的快速变化。例如，在客户个性化需求日益增长的背景下，铁路货运的服务响应速度和定制化能力仍有提升空间。这些问题的存在，不仅影响铁路货运的市场竞争力，也制约其多式联运体系中发挥更大作用。

因此，铁路货运需正视自身在运输能力、市场结构及运营模式上的不足，通过优化运输组织、创新服务模式、提升灵活性等措施，增强在综合物流网络中的竞争力，实现与多式联运体系的深度融合。

3 多式联运对铁道货运的影响与挑战

多式联运的兴起为铁道货运带来了双重影响，既有机遇也有挑战。从机遇来看，它为铁路货运打开了新的发展空间。通过与港口、公路、航空等运输方式衔接，铁路能够突破原有业务范围，提升综合服务能力。比如在集装箱运输场景中，铁路作为陆海联运的关键节点，能高效连接内陆与沿海地区，形成快速物流通道。这不仅提高了运输效率，还强化了铁路在综合物流体系中的战略地位，使其从单一的运输工具转变为物流网络的重要支撑。

但挑战同样明显。多式联运要求不同运输方式无缝对接，这对铁路的基础设施、信息化水平和运营协调能力提出了更高要求。目前，部分铁路站点与港口、物流园区的衔接仍存在物理障碍，比如轨道标准不一致、装卸设备不匹配，这些问题直

接降低了转运效率。此外，信息共享机制的缺失也制约了协同效应的发挥。不同运输主体之间的数据壁垒，导致货物追踪、路径规划等环节难以实现真正的优化，影响了整体物流链条的流畅性。

这些挑战要求铁路货运必须主动适应多式联运的需求，通过升级基础设施、提升信息化水平、优化运营协调等方式，解决衔接不畅、信息不通等问题，从而在多式联运体系中发挥更大作用，实现从传统运输向现代物流服务的转型。

4 铁道货运在多式联运中的定位与优势

在多式联运体系中，铁道货运的核心定位应围绕其固有优势展开。长距离、大运量、低成本的特性，使铁路天然成为连接区域间物流通道的最优选择。这种优势在“一带一路”倡议背景下更为显著，铁路货运通过构建跨国联运网络，能高效串联不同经济区域，推动贸易往来与资源优化配置，成为国际物流链条中不可或缺的纽带。

铁路的环保特性是其另一大竞争优势。在全球应对气候变化的共识下，物流行业正加速向低碳转型。铁路运输单位能耗远低于公路运输，这一绿色属性使其在绿色物流体系中占据不可替代的地位。尤其在长距离运输场景中，铁路的低碳优势更为突出，能有效减少整体物流链条的碳排放。

此外，铁路运输的稳定性与安全性也为其赢得了特定市场的信任。在危险品运输等对安全性要求极高的领域，铁路的封闭性运输环境能有效降低安全风险，提升运输可靠性。这种稳定性不仅体现在运输过程中，更贯穿于整个物流链条的规划与执行环节，为货主提供更可靠的运输保障。

因此，在多式联运背景下，铁道货运应聚焦自身优势，通过优化运输组织、提升服务质量、强化环保性能等方式，巩固其在区域间物流通道中的核心地位，同时拓展在跨国物流、绿色物流等领域的战略价值，实现从单一运输方式向综合物流解决方案提供者的角色转变。

5 铁道货运经营在多式联运背景下的发展策略

在多式联运背景下，铁道货运的经营策略需从三个维度展开，以应对机遇与挑战并存的局面。首先是基础设施的升级改造，这是提升运输效率的基础。铁路需加强与港口、物流园区的物理衔接，通过建设专用线路、优化装卸设备配置，减少转运环节的等待时间与损耗。例如，在关键节点增设自动化装卸平台，可大幅提升货物转运的流畅度。同时，信息化基础设施的完善同样关键，构建统一的物流信息平台，实现货物追踪、路径规划等信息的实时共享，能打破传统运输中的信息壁垒，让货主、运输方、仓储方等多方主体都能及时掌握物流动态，

从而优化运输决策。

服务模式的创新是提升竞争力的核心。铁路货运需突破“单一运输”的思维定式，向综合物流服务商转型。这要求铁路不仅提供运输服务，还要延伸服务链条，如开展仓储、配送、包装等增值服务，满足客户对“一站式”物流解决方案的需求。此外，定制化运输方案的提供也至关重要。不同货物对运输时效、路径选择、安全防护等要求各异，铁路需根据货物特性与客户需求，设计个性化的运输方案，如针对高附加值货物提供恒温运输服务，针对紧急货物开辟“绿色通道”，从而提升服务的附加值与客户粘性。

协同机制的构建则涉及多主体间的深度合作。铁路需与港口、公路运输企业、物流服务商等建立紧密的合作关系，通过资源共享、利益协调，实现运输链条的无缝衔接。这种协同不仅体现在物理层面的衔接，如轨道标准的统一、装卸设备的兼容，更体现在信息共享、标准统一等软性层面的合作。例如，通过制定统一的运输单据标准，可简化跨方式运输的手续，减少重复操作，提升整体效率。同时，建立常态化的沟通协调机制，能及时解决运输过程中出现的问题，确保多式联运的顺畅运行。

这三个维度相互关联、相互促进，共同构成了铁道货运在多式联运背景下的发展策略。通过基础设施的升级、服务模式的创新、协同机制的构建，铁路货运能更好地发挥自身优势，提升在综合物流体系中的竞争力，实现从传统运输方式向现代物流服务商的转型，从而在多式联运的浪潮中占据有利地位。

6 国内外铁道货运多式联运成功案例分析

以某国际物流通道为例，其通过铁路与海运的深度融合，构建起覆盖广泛经济区域的物流网络。这一模式的关键不仅在于物理层面的衔接，更在于信息流的畅通。通过搭建信息化平台，实现货物状态的实时追踪与运输路径的动态优化，既减少了货物在途时间的不确定性，又提升了客户对物流过程的掌控感。这种“硬件+软件”的双重优化，使运输链条从“分段式”转向“一体化”，最终实现整体效率的提升。

国内某铁路货运企业的转型同样具有启示意义。该企业并未止步于传统运输服务，而是通过与物流服务商的深度合作，将服务链条延伸至仓储、配送等增值环节，形成“运输+仓储+配送”的完整物流解决方案。这种模式不仅满足了客户对“一站式”服务的需求，更通过服务链条的延伸增强了客户粘性。与此同时，该企业还积极与港口、公路运输企业建立合作关系，通过运输资源的整合与运输节点的无缝衔接，构建起多式联运网络，使货物在不同运输方式间的转运更加顺畅。

这些成功案例的背后，隐含着铁道货运在多式联运背景下

的发展逻辑：以客户需求为导向，以协同创新为路径，通过基础设施的升级、服务模式的创新与协同机制的构建，实现从单一运输服务商向综合物流服务商的转型。这种转型并非简单的业务扩展，而是运输理念与服务模式的根本性变革——从“运输工具”转向“物流解决方案提供者”，从“分段运输”转向“全程服务”，最终在多式联运的浪潮中占据主动地位，实现可持续发展。

7 铁道货运经营在多式联运背景下的政策支持与保障措施

政策支持与保障措施是铁道货运在多式联运背景下实现高质量发展的关键支撑，需从顶层设计到具体实施形成系统性的推动力量。从宏观层面看，政府应通过战略规划明确多式联运的发展方向，确立铁路货运在综合物流体系中的核心定位，引导资源向关键环节集聚。这种顶层设计不仅能为行业提供清晰的发展路径，还能协调不同运输方式间的利益关系，避免重复建设与资源浪费。

具体政策支持需多维度发力。财政与税收政策可发挥杠杆作用，通过专项补贴、税收减免等方式降低企业参与多式联运的初期成本，鼓励技术创新与模式探索。例如，对新能源运输工具的购置、智能化物流平台的开发给予资金支持，推动行业向绿色化、智能化转型。标准化建设则是协同的基础，统一的运输单据标准、装卸设备规范等技术标准能消除不同运输方式间的衔接障碍，提升转运效率，减少因标准不一导致的损耗与延误。

人才培养与技术革新同样不可或缺。物流管理、信息技术等领域的专业人才是行业创新的核心驱动力，需通过教育体系

改革、职业培训强化等途径提升人才储备。技术创新则需聚焦运输效率提升与成本降低，如开发更高效的装卸设备、构建智能调度系统，推动运输链条的数字化与智能化。

保障措施需构建多层次的监管与服务体系。市场监管应聚焦规范运营秩序，防止恶性竞争与资源浪费，通过制度约束维护市场公平。公共服务则需聚焦基础设施的完善与信息平台的搭建，如物流信息平台的持续优化、运输通道的动态调整，为行业提供基础支撑。风险防控机制则需贯穿运输全过程，通过应急预案的制定、安全监管的强化降低运输风险，提升行业稳定性与可靠性。

这些政策与保障措施的协同实施，能形成推动铁道货运转型的合力。从战略定位到具体政策，从人才培养到技术创新，从监管服务到风险防控，各环节相互支撑、相互促进，共同构建起支撑铁道货运在多式联运背景下高质量发展的政策保障体系，最终实现从单一运输方式向综合物流服务商的转型目标。

8 结论

多式联运背景下，铁道货运需立足自身长距离、大运量、低成本及环保优势，通过基础设施升级强化物理衔接与信息化支撑，以服务模式创新延伸增值链条、提升客户粘性，借协同机制构建打破运输方式壁垒、实现无缝对接。政策支持与保障措施的协同发力，将为转型提供关键支撑。唯有如此，铁路货运方能突破传统边界，从单一运输工具升级为综合物流解决方案提供者，在多式联运体系中占据核心地位，实现效率、成本与可持续性的多重优化，最终达成高质量发展目标。

参考文献：

- [1] 史元超,陈诚.铁路多式联运一体化信息集成平台设计研究[J].铁道货运,2020,38(7):6-10.
- [2] 黄敏珍,王瑞民,石岭,等.铁路多式联运数据交换系统设计[J].中国铁路,2021(11):70-75.
- [3] 陈诚,唐浩,裴程,等.欧洲平移式驮背运输发展经验及启示[J].铁道货运,2024,42(1):58-66.