



【关键词】多式联运案例

空客中国运输欧洲办事处主任高天贤：

全球制造的空客想坐郑欧班列

□特派记者 朱琨 文 洪波 摄影

本报德国汉堡讯 “曾经出现的冰岛火山灰导致封航，这个时候，不管运什么，铁路运输方式就有了需求。”空客中国运输欧洲办事处主任高天贤汉堡时间9月12日接受本报记者专访时表示，空客目前是全球组货、全球制造。空客全球四条生产线，统一全球组货，汉堡是一个组货协调点。来自德国、英国、西班牙、法国等多个国家制造的飞机零部件，汇总后再发到组装目的地，比如中国的天津。

他说，空客配件的运输方式主要有两种：一种是海运，像固定机翼等大部件，零件实行集装箱运输。另外，空运则采用空运标准箱。每架飞机的零配件，海运运量大概是13至14个40尺集装箱及五个大部件集装箱，还有7至8个空运标准箱及相当体积的散货。

“将空运转为铁路运输是可能的，但是海运转为铁路运输，差价太大，还是不合算。”他表示，去年

年底至今年5月份，空客（天津）总装有限公司内部曾经论证过铁路运输，“但我们需要找到一列价格、安全、频次等都合适的火车。”

汉堡大港的运输方式有着自己的特点，跟国内很多港口相比，“大港”汉堡的“大”，其实并不胜在量上，“货精，中高端日用、机械产品，包括和空客相关的机械制造业。”高天贤说，汉堡港口就在市中心，港区和城区结合紧密，为高效率运作到达终端的多式联运提供可能。

“目前汉堡港通过火车运出港的货物占到50%以上，所以，很少因为街上跑满了集装箱卡车而产生堵车的情况。”另外，内河港口的联运也占尽地理之便，欧洲本身到处都是内河港口，从汉堡到阿姆斯特丹、柏林、德累斯顿，甚至布拉格都可以实现，在内河航运的集装箱出现，更少占用社会公共交通资源。



空客中国运输欧洲办事处主任高天贤接受采访

河南中远“试水”多式联运

郑欧班列会吸引更多货源为海运带来订单

□记者 张渝 实习生 张明文 记者 许俊文 摄影

阅读提示 | 曾经有一种运输方式摆在大众面前，可是未能受到瞩目，直到郑欧班列开运，“多式联运”才成为货代公司口中“热词”。郑欧班列推开这扇门，让我们看到新天地——多式联运的河南试水，能否网罗更多货物？更加方便快捷？大河报记者对此进行采访。



多式联运从郑欧班列开始 多种方式找到最佳配置

郑欧班列不但不会影响海运发展，反而会吸引更多货源集聚郑州，通过细分，为海运带来订单。

海运、空运、铁路运，哪种运输方式最招人“爱”？组织者最有发言权。河南中远总经理国建东说，货物决定运输方式，附加值较高的产品可以走空运，相对较低的选择铁路，更低的用海运。对产品附加值的细分，可以更好地选择运输方式。

国建东说，任何运输方式都存在竞争，但这种竞争不是恶性的，而是运输方式的细分。因为任何一个行业里的产品都有高、中、低端之分，选择运输方式要视货物、订单、交货期情况综合而定。

郑欧班列是否会“抢”海运、空运的“蛋糕”？以海运起家的国建东认为，郑欧班列不但不会影响海运发展，反而会吸引更多货源集聚郑州，通过细分，为海运带来订单。

他介绍，中远组织的货物中，有一些产自日韩、东南亚的产品去中亚，因

为中亚没有海港，我们的海运到巴基斯坦、伊朗或者土耳其，或者到地中海沿岸或西欧，然后反过头来再走陆路才能深入到中亚地区。郑欧班列开通之后，我们的轮船从日韩、东南亚运到东部沿海的港口，然后火车或者汽车运到郑州，坐上火车去中亚。同样，欧洲货物去中亚，也需“中转换乘”。我们可以自己实现多式联运，而不必把联运的方式交给别人来做。“这样，郑欧班列就成为我们原有业务的延伸。”

“由此，郑欧班列的开通，引发了多式联运的河南“试水”。”国建东笑着说，众所周知，各种运输方式均有自身的优点与不足，为使优势最大化，择优组合的多式联运“应运而生”。目前，我国多式联运刚刚起步，尚不成熟，“依托郑欧班列，河南成了“吃螃蟹”的人。河南中远试水，也成为先行者。”

多式联运不只方便运企 生产消费会“更快得到”

以集装箱为运输单元的多式联运可以提高运作效率，实现门到门运输，缩短运输时间，降低运输成本。

对许多货主来说，只要交出货单，知道什么时候到货就可以了，他们并不关心什么运输方式的组合。但是，从运输的组织者来说，最佳的方式组合出最快的速度、最佳的效益的“多式联运”，是企业的追求。国建东说，从企业来说，单靠一种运输方式已难以满足货物运输多方面的要求，尤其是长距离、国际货物的“门到门”运输。随着集装箱的出现，运输效率高、效益好、服务质量优的特点使得联合运输得到迅猛发展。从1980年到1990年的10年间，依靠多式联运，美国联合运输量净增长100%。

海陆联运是国际多式联运的主要组织形式，也是远东、欧洲多式联运的主要组织形式。海陆联运顾名思义，“陆”即陆桥运输，是指采用集装箱专用列车或卡车，把横贯大陆的铁路或公路作为中间“桥梁”，使大陆

两端的集装箱海运航线与专列或卡车连接起来的一种连贯运输方式。

如今，郑欧班列开通，多式联运也正式从河南“起航”。货物乘船或者乘车聚集郑州，然后坐上班列到达中亚、欧洲。今后，欧洲或中亚运货，又到郑州后进行分拨配送，郑州才能真正发挥综合交通枢纽的作用，并为这里带来经济效益。

多式联运有何优点？国建东说，以集装箱为运输单元的多式联运可以提高运作效率，实现门到门运输，在运输途中不需换箱、装箱，可以减少中间环节及换装可能带来的货物损坏，缩短运输时间，降低运输成本。

另外，多式联运采用一次托运、一次付费、一单到底、统一理赔、全程负责的运输业务方法，可以大大简化运输与结算手续，最大限度发挥现有设备的作用，选择最佳运输路线，组织合理化运输。

河南中远集团运力为国内第一

中远集团主要从事海运，包括集装箱、散货在内的总运力，位居中国、全球行业老大“交椅”。单从集装箱论，中远运力为国内第一、世界四到六名。目前，中远集团把集装箱运输业务作为重中之重。经济危机后，中远买下希腊比雷埃夫斯港30年的专营权，开创中国在国外码头投资、建设先例。

河南中远国际货运有限公司（以下简称“河南中远”）为中远在河南的子公司，为我省的外贸发展扛过麻袋，一直运输我省外贸市场总额的30%~40%。它强大的货物运输网络，可在郑州对国内或国外任何一家港口的中远货物进行操作，钟摆式运输，不单运出口，而且也运进口。将德国汉堡的煤气炉、取暖炉运进国门，将澳大利亚、新西兰矿石运到工厂。

从事海运的河南中远，在郑欧



中远河南公司的领导介绍郑欧班列的情况

班列开行后，两次把海运的风神轮胎18个集装箱搬到铁路运输。河南中远“弃海登陆”，意欲何为？河南中远总经理国建东一语透露天机：这是海洋和铁路的多式联运，寻找最优的运输方案设计。为今后日韩、东南亚货物从郑州上火车去中亚、去欧洲探路。