

多式联运穿越中欧

从2016年以来，七个国家的政治、化工和科研各界代表在“化工多式联运”项目中通力合作，以图将化学品运输从公路变为使用多式联运运输方式。

化工产业对于加强多式联运运输方式高度关注，以便在整个欧洲安全、高效地进行运输。但如今，尤其在中欧和东欧，很大一部分化学产品是完全在公路上运输的。

多式联运 (multimodal) 也被称为“综合运输” (intermodal) 或“复合运输” (Kombinierter Verkehr)，将铁路以及内河航运等交通方式囊括在内。目前，多式联运正在与公路运输激烈竞争。过去几年，铁路运输由于种种原因变得更加昂贵，相反，卡车运输费用却由于柴油价格低廉而走低。在这个通过价格决出胜负的竞争中，多式联运在很多情况下比较吃亏。此外，实施多式联运要求更多战略性规划和更加努力沟通。

许多企业如今必须在非常短的交货期限内奋斗。预定一辆卡车取货，再直接送给客户，往往是最简单、最快捷的解决办法。可是多式联运必须寻找多条不同联运线路，然后与物流服务商讨论不同的运输选项。许多企业没有什么兼顾各种交通工具的战略规划或长期的供应链方案。经常是销售部门决定运输路线或决策中心位于另一个国家或大陆。在这些框架条件下，组织多式联运十分困难。而且与公路运输相比，基本上都必须给多式联运留出更长的运输时间。但是企业的一个关键要求是准时性和可靠性。在最近的停运事件 (拉施塔特铁轨下陷、秋季风暴) 和当前瓶颈背景下，如果要普遍增加多式联运，必须在今后几年中进一步扩大铁路货物运输的能力。此外，还要统一跨境交通中的不同技术标准和社会框架条件。

尽管有这些缺点，但多式联运也有众多优点和潜力，比如可以运输大宗货物，尤其对于化工企业，这点很重要：在许多企业看来，卡车这种交通工具在这方面已达到了其天然界限。拥堵，但主要是缺少司机，这些都是严重的问题，而改善似乎遥遥无期。在化工园区，更加方便的是可以与生产过程协调，随时随地为列车及车厢装运，一天24小时、乃至在周末。利用预装车车和临时仓储进行化工园区内部的物流优化可以有助于更好地分配物流活动，帮助减少固定仓储容量。此外，对于危险物品运输，多式联运的安全性更高，对没有直接铁路连接的客户而言具有明显优势。

多式联运尤其在长距离上可充分发挥其强项。文献中往往提到总距离至少要达到300公里，但实际上这个距离被视为过短。另外，理想情况下，集散站与装卸或交货地点的距离不超过50公里。

相应地，在全欧洲分布有大量多式联运转运点和固定路线。企业要想灵活地按照客户要求运输其产品，这是一项重要的前提条件。物流服务商面临的挑战是要整合不同运输，高效组织集装箱的往返。当上述条件得到满足时，多式联运也会在价格方面具有与公路运输一争高下的能力。除了经济效益，环境影响也很重要。多式联运平均每吨公里排放26克二氧化碳，而卡车的排放量是62克。从全球和国家的气候政策目标来看，应强调这一贡献。

扩建多式联运集散站

在此背景下，德国、波兰、捷克、匈牙利、奥地利、意大利和斯洛伐克组成了庞大的欧洲伙伴关系，在“化工多式联运” (ChemMultimodal) 项目的框架内作出具体努力，推动并落实化学品运输从公路到铁路的转移。在所有相关国家中，目前都正在扩建多式联运集散站。在德国中部，施科保、莱比锡-瓦伦和施瓦尔茨海德 (Schwarzheide) 集散站近几年大幅扩大了自己的吞吐能力，并且还在规划进一步扩张。如洛伊纳等化工园区也大力投资了自己的物流基础设施 (铁路连接、仓库容量)。这表明，多式联运市场基本呈积极发展态势。

项目的主要行动是在每个参与国家开展试点项目。在这里，项目伙伴们直接与化工企业和物流服务商合作。在多个试点工坊中，创建了一个交流与合作平台，深入讨论对化学品多式联运的要求和可能的运输路线。同时，各集散站和物流服务商展示其现实正在和计划努力实现的多式联运。对于目前采用公路运输、但存在使用铁路运输潜力的某些线路和数量，企业表达了自己对的兴趣。这些工坊同时还做了其他关于交通基础设施发展或现有资助资金的报告。

作为这些活动的后续，项目伙伴与有意愿的企业开展双边会谈，探讨具体情况和对供应链的特殊要求。在这个较小的范围内，更容易让企业就个别线路、数量和产品开诚布公地进行商讨，然后借助不同规划手段，共同搜寻可能的多式联运路线。在此框架内，“多式联运链接”平台证明大有助益。平台整合了150家多式联运服务商的多式联运路线，共有连接1000个集散站的25000条每周运行路线。输入出发地和目的地，即可显示不同的多式联运可能性及相应的上下游运输。还有所采用的集散站和路线运行频率等相关信息，而且这些信息还具有很高的实时性和完整性。在多个案例中，通过查询“多式联运链接”确定了参与企业此前闻所未闻的运输途径。

项目伙伴在会谈结果中提出转变运输方式的建议，必要时也介绍企业与物流服务商亲自联系。企业便有机会让服务商拟定具体的报价。不过谈判和实施阶段则完全由企业自己负责。对于这些试点所推动的运输方式转变，借助一个在“化工多式联运”项目中开发的二氧化碳计算器，可以迅速方便地计算出各自减排的温室气体。

迄今成果

“化工多式联运”项目迄今在试点项目的开展过程中已与40余家化工企业开展过合作，推动了具体的运输方式转变。

在最近的**德国中部**试点工坊中，物流服务商和多式联运集散站展示了多条新线路的启用。比如2017年年底以来，一列单元列车每周两趟从施科保KTSK集散站经由哈勒 (萨勒河) 的CTHS集散站前往罗斯托克海港。这条线是与Deucon、Stena Lines和Pressbahn合作运营的。然后从罗斯托克出发，经近海路线便可方便地抵达波罗的海地区。此外，比利时铁路Lineas从十二月起每周有三班车从施科保发往安特卫普。列车9点30分出发，第二天11点抵达目的地。德国中部化工工业区和比利时/安特卫普港两地之间存在着大量的供货往来，快速的连接路线对于更好地将其联成网络尤为重要。Lineas甚至还与德国中部的一家企业确定了直到英国布里斯托尔的多式联运路线：从施科保出发，通过Lineas列车运至安特卫普，再由近海船只渡过海峡，然后用列车运至最终目的地。多式联运耗时三天，与卡车运输相比并没有多很多。

而从年初开始，莱比锡-瓦伦DUSJ集散站每周六班车发往诺伊斯 (Neuss)。霍派 (Hupac) 公司则在其他方向上作出了规划：施瓦尔茨海德Bertschi集散站将被扩建为“通往东方的大门”。同时公司宣布今年将打通直到伊朗以及印度的新路线。另外还将开发通往俄罗斯、中国、韩国和越南的多式联运路线。

在**奥地利**，已能够确定使用多式联运运货到土耳其的潜力。潜在的多式联运路线将经过韦尔斯 (Wels)、林茨和维也纳，使用的运输方式有公路、铁路和近海航运。另一种多式联运运输方式则可以通过公路和铁路经由维也纳或匈牙利肖普朗 (Sopron) 完成。两种方式的运输时长均为五天。

斯洛伐克的化工企业利用项目经验，直接在家门口的Duslo Šala装运罐式集装箱。其他捷克和斯洛伐克的化工企业也可以利用此方式来加强多式联运。现在，定期组织的已有从斯洛伐克和维也纳前往荷兰三国、德国和英国的集装箱运输。目前还在建立前往法国和西班牙的定期运输路线。未来还将利用斯洛伐克日利纳 (Žilina) 的新集散站。斯洛伐克和乌克兰边境上的多布拉 (Dobra) 集散站将被用于从中国到中欧及西欧的运输。

在“化工多式联运”试点项目的支持下，**捷克**的三家化工企业 (Unipetrol RPA、Spolchemie和Vodnísklo) 在2017年实现了多式联运增长15%以上。项目的增益在于改善了沟通交流，创造了化工企业和物流服务商之间的协同效应。捷克化工协会参与了货物运输方案的制定，以提高本国化工产业的竞争力。

波兰的一家化工企业则在规划通往西班牙中部的多式联运。不使用穿越整个欧洲的卡车运输，而是利用多式联运路线，通过铁路从波兰南部的集散地格利维采 (Gleiwitz) 或斯瓦夫库夫 (Sławków) 运至波罗的海的某个港口，如格但斯克或格丁尼亚，再从那里通过近海船只运往西班牙毕尔巴鄂。虽然运输时间总计要23天到25天，但由于相费用比纯粹的公路运输显著低得多，该企业更愿意选择这种方式。

意大利的一家化工企业正在尝试组织从米兰到基辅的多式联运。这条运输线可能会成为前往东欧的其他线路的模范。

在**匈牙利**，制药企业EGIS正致力于利用多式联运线路，将来自中国经汉堡港的货物运输转到布达佩斯的一个集散站。

继续前行

迄今与化工企业和物流服务商开展深入会谈达到的结果表明，在交流与合作方面需要大量支持，并且在加强多式联运方面存在此前尚未挖掘的潜力。项目伙伴将继续开展和维持其与各企业的合作，直到2019年4月份项目结束，之后还将通过参与的化工协会和集群继续维持已建立的扶持机制。

作者：Andreas Fiedler

来源：载运危险货物

我们的网站使用Cookie

我们的网站使用Cookie，旨在为您提供服务。第三方供应商也使用Cookie。给予许可后，您同意我们设置Cookie。您可以随时更改Cookie设置

必需的Cookie	这些Cookie是使用网站基本功能所必需的。因此，您无法禁用这些Cookie。这里添加或删除存储个人数据。
功能性的Cookie	这些Cookie让我们能够分析网站的使用情况，以便评估和改善其性能。这里不会采集或存储个人数据。

26.09.2018

