现代物流多式联运发展研究——以常德市为例

■湖南应用技术学院 印梦怡

一、引言

多式联运是依托两种及以上运输方式有效衔接、实现货物全程一体化组织的现代物流运行模式，具有资源整合、成本节约和绿色低碳等综合优势。从政策看，国家层面已形成较为完整的推进体系。《有效降低全社会物流成本行动方案》中明确提出推进大宗货物“公转铁”“公转水”，提高多式联运衔接水平；交通运输部等十二部门印发的《推动多式联运高质量发展 优化调整运输结构攻坚行动方案（2026—2030年）》提出到2030年推动1000个左右主要货运节点提升多式联运功能；《“一港一策”推进集装箱铁水联运深度融合发展行动计划（2025—2027年）》明确到2027年集装箱铁水联运量年均增长15%左右。各省也相继推出现代物流发展规划、推进多式联运发展优化调整运输结构实施方案及降低全社会物流成本部署，要求提升铁路、水运在大宗货物运输中的比重，完善枢纽集疏运体系。政策导向表明，多式联运已从运输方式组合上升为降低物流成本、优化产业布局和提升区域竞争力的系统性议题。从实践看，我国多数内陆城市的多式联运发展仍存在“通道通而组织弱、节点有而衔接差、信息有而共享难”等问题。本文以常德市为案例，讨论现代物流多式联运发展的一般逻辑、共性瓶颈与推进路径，避免把研究降格为单一城市工作研究，从个案中提炼多式联运发展的一般规律。

二、现代物流多式联运发展的理论逻辑与政策实践

多式联运降本机理主要有三：一是发挥运输方式比较优势，公路宜短途配送，铁路宜中长距离大宗货物，水运宜长距离、大批量、低时效货物，通过合理分工使中长距离货物更多使用低成本方式；二是规模经济与网络效应，通过集拼集散和班列化组织提高装载率、降低成本；三是衔接效率提升，统一运单、箱型、信息和枢纽衔接可减少换装、仓储和滞留成本。多式联运不是简单叠加运输方式，而是以全程组织优化实现降本。近年来，国家以综合运输通道为骨架、枢纽节点为支撑，以铁路专用线进港进园、多式联运示范工程、“一单制”以及“一箱制”为抓手推动运输结构优化。《有效降低全社会物流成本行动方案》提出到2027年社会物流总费用与GDP比率力争降至13.5%左右，铁路货运量、周转量占比分别提高至11%、23%左右；2026年《推动多式联运高质量发展 优化调整运输结构攻坚行动方案（2026—2030年）》部署“人工智能＋多式联运”，加快重点通道“公转铁”“公转水”；《“一港一策”推进集装箱铁水联运深度融合发展行动计划（2025—2027年）》推进集疏港铁路建设，具备条件的新建改扩建集装箱港区同步规划进港铁路。全国铁路和水路货运量占比总体提升，2025年社会物流总费用与GDP比率已降至13.9%，为有统计以来最低水平。但公路仍承担较大份额，多式联运在全程组织、规则衔接和经营主体培育方面仍有较大空间。从全国看，多式联运依旧存在：管理体制分割，运单、载距、关检规则难以互认；铁路货运市场化组织和价格透明度不足；港区、园区铁路专用线覆盖不足，集疏运“最后一公里”不畅；多式联运经营主体少；信息平台分散，车货匹配和运力调度协同不够；箱型、装载、作业流程等标准不统一。常德市的多式联运困境，正是这些共性瓶颈在内陆城市的集中体现。

三、常德市多式联运发展的现实基础与主要制约

（一）通道基础与运输结构

从省域格局看，湖南省围绕长江经济带和中部地区崛起战略，推动岳阳城陵矶港、长沙铁路港等枢纽建设，强调打通港区铁路专用线、提升航道等级、培育多式联运经营人，这为常德依托通道节点融入全省多式联运网络提供了政策背景和枢纽建设参照。常德市地处湘西北，是呼南、杭瑞、渝长厦等综合运输通道交会节点，水运资源较为丰富，公路网络较为完善，具备发展多式联运的基础条件，但其运输结构偏公路、铁路货运滞后、水运优势未能充分发挥、多式联运尚处于低层次阶段，具有内陆城市的典型性。2025年2月，常德获批国家物流枢纽承载城市，据此加快构建“通道+枢纽+网络”体系。2025年常德水路货运量增至3567.28万吨，水路货运周转量114.42亿吨公里，较2020年分别增长约58%和45%；全年公路货物周转量208.2亿吨公里，水路货物周转量114.4亿吨公里，水路周转量居全省第一。常德已形成“一纵两横”的物流主通道，呼南通道依托二广高速、洛湛铁路，杭瑞通道依托杭瑞高速、澧水航道，渝长厦通道依托长张高速、石长铁路、沅水航道。通道格局初步形成，运输结构偏公路的格局尚未根本改变，但水运比较优势正在逐步显现。

（二）物流成本与货品结构

常德市社会物流总费用与GDP比率曾高于全国和全省。2023年全国为14.4%，湖南省为14.2%，常德约为14.77%，分别高出0.37个和0.57个百分点。2025年常德该比率降至14.3%，较2024年下降0.5个百分点，降本增效初见成效，但运输费用中公路占比较高的问题仍需重视。货品上，矿物性建筑材料、水泥、煤炭及制品、钢铁及有色金属等大宗货物运输量较大，其中水泥基本为公路运输，煤炭以公路运输为主，钢铁及有色金属绝大部分为公路运输。砂石、水泥等本适合水运的货品，因本地及周边销售为主、需求分散，水运比例较低。货品结构与运输方式不匹配，是多式联运潜力未能释放的重要表现。

（三）多式联运发展的主要制约

一是多式联运经营主体仍处于起步阶段。部分企业工商登记虽覆盖两种以上运输方式，但真正承担全程责任的多式联运经营人很少；多数企业仍以分段运输、代理服务或单一运输方式经营为主，能够全程负责的多式联运经营人尚不普遍；铁路、公路、水运运单、载距无法互认，转运衔接不畅。二是基础设施短板明显。常德高速公路网络密度低于湖南省平均水平；全市大型工矿企业铁路专用线、园区专用线数量较少，总里程偏短，没有一个港区建有铁路专用线；骨干航道等级偏低，松虎航道未打通，水运须绕道从城陵矶入长江。常德保税物流中心（B型）已于2025年封关运营，但港区铁路专用线缺失仍是突出短板。三是产业与物流布局不匹配。第三产业占比偏低，产业对物流需求分散，难以形成大进大出路径；港口吞吐量出港多进港少，铁路运输量到达多发送少，低成本运输方式进出不平衡，回程货源不足；货物运输平均运距短于周边省份，运费集中在高价区间。四是信息与标准支撑不足。常德尚未建立政府主导的物流信息服务平台，物流企业平均利润率偏低，信息化投入能力弱；取得网络货运许可的企业很少，普货车辆电子运单覆盖不足；铁路集装箱与国际标准集装箱尺寸不一致，影响公铁联运。

四、以常德为例推进多式联运发展的路径

（一）优化运输结构推动大宗货物“公转水”“公转铁”

推进多式联运，首要任务是调整运输结构，须与货品结构、产业布局和市场需求相匹配。应以大宗货物为重点，推动有条件货品“公转水”“公转铁”“散改集”。常德可依托铁路港和多式联运物流园，推广标准托盘和集装化运输，推进“一单制”“一箱制”；引导石油焦、石灰、盐化企业发展“散改集”，建立企业联盟，实现集中采购运输；探索疆棉、陕煤入常专列。对砂石、水泥等货品，应规划集散中心，整治小散码头，采用水运为主、“公铁水”多式联运；对进口木浆、碳素材料和出口集装箱，推进集装箱直达、散改集和“公改水”，实现可量化降本。

（二）补齐枢纽衔接短板

多式联运的效率取决于枢纽衔接。应推动铁路专用线进港区、进园区，重点建设港区专用线，完善工矿企业和园区专用线，建设综合性铁路物流基地；加快航道疏浚和碍航整治，提升骨干航道等级，优化港口泊位和锚地布局，完善港区集疏运设施；推进保税物流中心封关运营，推行“船边直提”“抵港直装”。常德案例说明，没有港区铁路专用线和高等级航道，低成本运输方式就难以形成全程优势。枢纽建设应从“通道思维”转向“全程组织思维”，强化作业协同。

（三）培育多式联运经营主体

多式联运发展的关键是培育全程组织、全程负责的经营主体。应引进培育多式联运、合同物流和综合物流企业，支持港口、铁路、公路企业合作组建经营人；鼓励物流企业建立联盟，共享运力和货源信息，建立货源信息群，降低空车率；发展网络货运，推广电子运单、甩挂运输和挂车共享。常德可深化与盐田港合作，引入集装箱自动化作业和信息化管理系统，融入海铁联运网络。经营主体不足会导致运输方式“连而不接”、责任“分而不合”，必须通过培育市场主体实现全程服务。

（四）建设公共信息平台与标准体系

信息互联互通是多式联运“一单制”的基础。常德尚未形成统一物流信息平台，网络货运发展缓慢，信息壁垒直接转化为衔接成本。应建设公共物流信息平台，整合公路、铁路、水运、航空数据，推动“公铁水空邮”五网融合；推进运单互认、载距互认和关检规则协同；推动箱型、装载、作业流程等标准衔接，重点解决铁路集装箱与公路水运标准不匹配问题。

（五）完善政策金融支持

多式联运具有公共基础设施属性，需要政策金融协同支持。应结合规划编制，策划物流基础设施重点项目，争取纳入国省规划；探索设立物流产业发展基金，投向物流基础设施、大数据和供应链金融；健全物流行业“白名单”机制，便利银行与担保机构对接；创新货车贷款、供应链金融等产品。同时，鼓励新能源货车应用，完善充电设施，统筹产地冷链设施，发展共享式移动冷库。政策应注重激励相容，既降低企业转型成本，又避免形成过度补贴依赖。

五、结语

多式联运是现代物流降本增效的重要组织方式，取决于运输结构、枢纽衔接、经营主体、信息标准和政策环境等条件。常德案例表明，内陆城市并非缺乏多式联运需求，而是低成本运输方式占比不足、枢纽衔接不畅、经营主体缺位和标准信息壁垒抬高了全程物流成本。推进多式联运，应在优化运输结构、补齐枢纽短板、培育经营主体、建设信息平台和完善政策支持等方面协同发力。只有把多式联运从“通道相连”推向“组织融合”，才能真正实现现代物流降本增效。

常德市科技局科技创新指导性计划2025ZD369“常德市现代物流多式联运发展研究”。

“一老一小”群体视角下社区安全知识普及工作策略研究

■山东科技大学马克思主义学院 丁晓璇 倪玟骁

人口老龄化与少子化并行发展，老年人与未成年人是社区内部风险抵御能力相对薄弱的两类群体，居家消防、网络诈骗、人身侵害、意外伤害等各类安全风险频发，是基层平安建设需要重点守护的对象。《现代化应急体系建设“十五五”规划》提出要加强“一老一小”等重点人群安全宣传教育。社区作为群众日常生活的主要场域，承担着安全知识传播、应急技能普及等重要职能，做好“一老一小”安全知识普及工作，既是建设平安社区的现实要求，也能够把安全防护意识渗透到千家万户，提升整个社会的风险抵御能力。

一、社区“一老一小”安全知识普及工作的现实梗阻

社区安全知识普及涵盖内容供给、知识接受与行为转化等环节。当前相关工作虽有一定基础，但供需衔接、实践转化和持续保障仍存在堵点，影响安全知识向防护能力转化。

首先，供给内容与群体需求匹配错位，阻碍知识精准触达。老年人受视听功能、记忆能力及数字技能限制，对专业性较强的信息理解和记忆不充分；未成年人则受认知发展阶段影响，对抽象规则的理解及情境应用能力有限。重点群体处境各异，社区采用统一化的宣传方式，针对性内容不足，知识供给与其生活场景、实际风险适配性不强。

其次，知识传播与行为训练衔接不够，制约防护能力形成。社区以讲座、资料发放和线上推送为主，情景体验、实操训练及应急演练不足。老年人常因数字技能有限而难以获取线上信息，儿童安全教育则离不开监护人和学校协同。若线下训练不足，居民即使了解相关知识，面对火灾、燃气泄漏、防溺水及网络诈骗等风险时，仍可能识别不及时、处置不规范。

最后，专业资源与协同机制支撑不足，影响工作持续开展。社区安全教育涉及基层组织、公安、教育、专业机构和家庭等多方主体，但基层自有师资力量薄弱，消防、急救、未成年人保护类专业人才缺口较大；职能部门力量多为短期集中部署，社会志愿力量缺少稳定参与渠道，独居空巢、失能老人及留守儿童等弱势群体容易被遗漏。

二、社区“一老一小”安全知识普及工作的梗阻成因

社区“一老一小”安全知识普及存在的种种梗阻，背后既有思想认识层面的滞后，也有工作推进方式上的欠缺，更有制度保障建设的不足，需要从以下三个维度逐层剖析。

首先，需求导向理念未能真正落地，供给与群体需要错位由此而生。社区推进安全知识普及多沿用自上而下的任务模式，缺少立足本社区人口构成开展的常态化风险摸排；内容生产延续通用化思路，老年人生理机能退化、未成年人认知发展阶段等客观条件未被纳入策划考量；宣传阵地也大多局限于社区公共活动场所。

其次，场景转化思维相对不足，认知向行为转变缺少必要桥梁。基层普遍将安全普及等同于信息告知，习惯于单向灌输式宣传，较少思考依托养老、托育等居民高频到访的日常场景开展沉浸式教育；数字资源多直接搬用网络现成内容，缺少结合辖区风险的本土化加工。

最后，配套制度保障不够健全，长期运行后继乏力。跨部门资源联动缺少统筹安排，公安、应急、教育等专业力量多集中于节点式下沉；社会力量缺乏清晰的准入路径与激励保障，动员流于即兴式、阶段性参与；评价工作较重视活动次数、参与人数等过程指标，难以根据受众反馈优化宣传内容、精准覆盖目标人群。

三、社区“一老一小”安全知识普及工作的优化策略

针对供需适配不足、认知转化不畅、长期支撑不够等成因，破解社区“一老一小”安全知识普及工作的梗阻，必须坚持问题导向，从供给端、转化端、保障端三路并进，推动安全知识精准送达、有效转化、常态落地。

首先，立足属地实际需求，提升知识供给适配性。借助网格摸排、上门探访与社区常态服务，掌握老年群体健康状态、居住条件、数字化能力，同步梳理未成年人的成长阶段、监护情况与活动空间，关注独居失能老人、留守儿童等重点群体。面向老年群体，依托宣传物料、音频宣讲、面对面讲解，聚焦居家防跌倒、燃气隐患排查、火场避险、反诈识别普及；面向未成年人，以图画叙事、情景演绎，开展防溺水、防走失、出行安全、自我保护引导。推动安全教育进家庭，压实监护责任，共筑居家防护线。

其次，拓展日常实践场景，促进知识转化为防护行为。将安全教育融入养老、托育及社区公共服务，减少单向灌输，增加可参与、可操作的训练。面向老年人设置居家防跌倒干预、灭火器材操作、燃气险情处置等实操练习；面向未成年人设计溺水避险、火场疏散、陌生人员应对等情景体验，依照不同年龄段认知水平调整练习难度并灵活规划活动时间和场地，跟随辖区风险形势动态更新内容。

最后，完善多方协同与制度保障，构建闭环式长效运行体系。推动公安、应急、教育等部门及社会组织常态化参与，吸纳社区骨干、家长、志愿者参与；建立重点人群台账与对接机制，优先覆盖独居空巢、失能老人及留守儿童。成效评估兼顾过程指标与受众认知、实操能力、防护习惯改善，将入户回访、定期复盘、意见征集、内容迭代纳入流程，形成风险摸排、分类施教、成效核验、动态优化的工作闭环。

基金项目：教育部人文社会科学研究青年基金项目“共建共治共享的城市社区公共安全治理体系构建研究”（项目编号：20YJC840021）。