

集装箱多式联运场站共享典型案例名单

交通运输部运输服务司

国家铁路局运输监督管理局

中国国家铁路集团有限公司货运部

目录

宁波舟山港多式联运堆场共享案例	1
广州南沙港多式联运堆场共享案例	6
钦州港多式联运堆场共享案例	9

宁波舟山港多式联运堆场共享案例

一、基本情况

目前，宁波舟山港拥有北仑、穿山、镇海三个直通港区的铁路场站。其中，北仑铁路场站为中铁联集和宁波舟山港共同投资，穿山铁路场站为国铁投资建设车站，镇海铁路场站为宁波舟山港建设的港区专用线。三个铁路场站内的装卸组织、接发列车、货运组织等运营及安全管理全部交由港口负责。

（一）北仑铁路场站。北仑铁路场站为中铁联集和宁波舟山港共同投资。为实现资源共享、衔接顺畅，由合资公司中铁联集北仑分公司负责货运组织，由码头公司负责装卸生产、列车接发，并实行服务窗口一体化、生产调度组织一体化办公模式。

（二）穿山铁路场站。穿山铁路场站站资产属于萧甬铁路有限责任公司（该公司由中国铁路上海局集团有限公司、浙江省交通投资集团有限公司、宁波舟山港集团有限公司合资组建，分别占股约 88.1%、9.5%、2.4%），于 2020 年 4 月正式运营。场站货运组织、装卸生产、列车接发统一由港口负责。

（三）镇海铁路场站。镇海铁路场站为宁波舟山港建设的专用线，站内货运组织、装卸生产、列车接发也统一由港

口负责。

二、经验做法

（一）共享运营管理机制，实现场站一体化运营。宁波舟山港与铁路单位共同打破铁路场站与港口码头“各自为营”的传统运营管理机制，将铁路场站内接发列车、场内调车、装卸组织及安全管理等职责统一交由港口负责，由港口统筹码头和场站的人员安排、机械设备、生产运营组织等，减少了铁路与港口之间调车、装卸等环节的衔接，实现了场站一体化运营。

（二）共享铁路场站与港口堆场，提高联运组织效率。宁波舟山港改变原有国铁车站生产作业模式，共享铁路场站与港口堆场，采取装卸火车与提空进重完全分离的作业模式，实现铁路场站“集装箱不落地”直达港口堆场作业，减少一次铁路场站装、卸作业次数，提高联运组织效率，降低客户转运成本。以穿山铁路场站为例，在仅有 2 条整列装卸线的条件下，已经形成“1 天 14 对”常态化装卸规模，最高装卸量达 1 天 17 对，作业效率较原组织模式提升 100%以上。

（三）共享口岸监管区域，提升联运通关便利化水平。在海关等口岸单位大力支持下，宁波舟山港在口岸监管模式上积极寻求突破，打通铁路场站与港口堆场物理隔离，将铁路场站整体纳入海关监管区，实现港口堆场与铁路场站“最后一公里”无缝衔接，铁路场站卸车后即“运抵”码头，形成口岸监管统一的有机整体，进一步提升了多式联运通关便利化

水平。

（四）打破路港信息隔阂，强化联运信息共享。港口与铁路共同推动信息互联，通过实时共享多式联运运输节点数据，打破多式联运路港信息隔阂。同时，整合港口、铁路场站、短驳车队、货运代理等多式联运上下链条相关方物流信息，研发多式联运“铁路+港口”生产组织、全链条可视化跟踪、商务结算、智能查询等功能，实现多式联运全流程信息化、可视化。

三、实施成效

2024 年，宁波舟山港多式联运箱量达到 181.8 万标箱，同比增长 10%，箱量位列全国第二，业务范围辐射全国 16 个省（直辖市、自治区）、67 个地级市，形成北接古丝绸之路、中汇长江经济带、南联千里浙赣线的三大物流通道。

（一）运营机制取得新突破

宁波舟山港全面、系统地整合多式联运操作、空箱保障、全程运输服务等业务，成立三平台的一体化运营机制。**一是成立多式联运操作平台。**通过统筹铁路运输需求提报、联运中转操作、海运码头操作，实现了多式联运操作一体化，在充分利用铁路运力资源方面发挥了巨大的作用；**二是成立无水港空箱操作平台。**通过整合所有内陆无水港资源，与船公司签署统一管箱协议，实现了宁波舟山港无水港空箱操作一体化，在争取空箱资源、解决内陆无水港服务规则不一等方面发挥了巨大作用；**三是成立多式联运全程运输服务平台。**通过流程重塑、标准制定，统一全港多式联运全程运输业务

(CCA 业务)的操作、商务结算模式，实现了宁波舟山港多式联运 CCA 业务一体化操作，为船公司提供了高效、专业的多式联运全程运输服务。

(二) 作业能力取得新突破

以穿山铁路场站为例，若采取传统的铁路车站与码头堆场分离的作业模式，2 条整列装卸作业线 24 小时不间断作业，能力上限仅 8 对/天，年设计作业能力仅约 30-40 万 TEU/年；实现场站共享、运营统一后，穿山铁路场站作业能力提升 100%以上，能力上限可达 17 对/天，年多式联运作业能力可达 80 万 TEU，2024 年穿山铁路场站完成多式联运箱量 77 万 TEU。

(三) 服务取得新突破

场站一体化运营具备“一单到底”的便捷性，更有利于推广多式联运“一单制”业务。近年来，宁波舟山港大力推广多式联运“一单制”，不断提升多式联运服务质量，提高多式联运市场竞争力。截止 2024 年，已有 16 家主流船公司可开展多式联运“一单制”，多式联运“一单制”业务覆盖至重庆、合肥、武汉、向塘等 30 余条多式联运线路。

(四) 数字化发展取得显著成效

宁波舟山港推动港口、船公司与铁路共建多式联运信息共享平台，打通上下游信息壁垒，研发应用集装箱多式联运全程信息可视化跟踪、业务承揽、生产协同、智能化查询等功能，实现多式联运线上全流程业务闭环、数据分析多样化、精细化、操作查询便捷化、移动化，运用数字化手段全面提

升服务水平。

广州南沙港多式联运堆场共享案例

一、基本情况

广州港南沙港区现有南沙港南站、南沙港站两个铁路装卸作业场，均属于国铁铁路货场。其中南沙港站为国铁铁路货场，南沙港南站为南沙港区港内站，属于广州港南沙铁路公司资产（该公司由广州铁路投资建设集团有限公司、广东省铁路投资建设集团有限公司、中国铁路广州局集团有限公司、广州港集团有限公司共同出资成立）。

2022年10月，广州港股份有限公司、广州南沙港铁路有限责任公司和中国铁路广州局集团有限公司三方共同签订委托运输管理协议，将南沙港南站的车站作业、货运组织、货场管理和装卸作业等核心业务正式交由广州港统一运营管理，广州港成为华南首个运营铁路货场的港口。

2024年10月，广州港股份有限公司、广州南沙港铁路有限责任公司和中国铁路广州局集团有限公司三方签署协议，将南沙港站的车站作业、货运组织、货场管理和装卸作业等核心业务正式交由广州港股份一体化运营管理。至此，广州港正式实现了对南沙港南站和南沙港站的统一管理。

二、经验做法

（一）运营管理一体化。一是南沙港南站。南沙港南站货场的火车取送和车站装卸管理均由港口负责，南沙港南站

和码头实现堆场共享。**二是南沙港站。**与南沙港南站不同，南沙港站的装卸作业由港口负责，但火车取送作业暂时还由铁路方负责。

（二）口岸监管模式创新。广州港推动海关监管场所适应性改造，同时积极推进南沙港区多式联运一体化运作。2022 年 12 月，南沙港南站正式纳入海关监管场所，成为南沙港三期码头的延伸场地，货物下船后可由拖车经内部道路直接运送到南沙港南站装上火车。2023 年 5 月，广州港在株洲和贵阳无水港推行“铁路一港通”多式联运模式，通过共享铁路场站和码头集装箱班列信息动态、班轮等信息，货物在当地一站式完成订舱、报关等通关验放手续后，通过铁路运输方式直达南沙铁路场站并直接装船出口。

（三）信息互联互通。广州港对南沙港南站进行信息化改造，2022 年 10 月，南沙港南站 TOS 系统（码头操作系统）上线，实现了南站货场与码头信息联动的常态化。在口岸部门的支持下，结合多式联运业务发展，采用了一系列创新的技术手段，如“铁路一港通”、“云堆场”、多式联运物流信息系统等，提高运输效率和服务质量。

（四）业务营销一体化。2021 年 3 月，广州港物流有限公司和广东粤通铁路物流有限公司合资成立广州港铁国际物流有限公司，为广州港多式联运降低物流成本和各项支持，提升路港联合营销能力，打造精品多式联运班列。建立定期沟通协调机制，定期召开专班会议，解决项目存在的问

题，积极开发新货源，优化服务质量。

（五）建设多式联运一体化服务云平台。通过铁路、港口合作，打通双方生产作业系统与云平台系统之间的数据互联互通，实现生产计划编制一体化、班列管理数字化、物流管理可视化，有效解决多式联运物流信息断链问题，服务物流降本增效。

三、实施成效

港站一体化运营促进广州港多式联运规模快速增长。2022年6月，广州港实现对南沙港南站的统一运营后，广州港多式联运发展再上新台阶，2024年全年完成多式联运箱量60.5万TEU，同比增长38.9%。

钦州港多式联运堆场共享案例

一、基本情况

钦州铁路集装箱中心站（以下简称“钦州中心站”）是中铁联集 13 个中心站之一。钦州港和钦州中心站创新铁路和港口融合发展机制，通过合署办公、资源共享、智能联通等方式，开展北部湾国际门户港多式联运的“统一组织、统一流程、统一监管、统一系统、统一标准”，实现多式联运作业区域一体化、海关监管一体化、业务营销一体化、信息系统一体化、生产组织一体化、多式联运智慧化。

（一）第一阶段，实现多式联运设施衔接“零距离”。钦州中心站实现铁路集装箱场站与港口“零距离”对接，基本打通多式联运“中间一公里”，北部湾港多式联运能力得到空前提升。钦州中心站的投用解决了西部陆海新通道发展早期的多式联运设施瓶颈，为多式联运一体化提供了设施基础。

（二）第二阶段，实现多式联运作业体系“大融合”。2022 年 6 月钦州港自动化集装箱码头的建设投用后，凸显了智慧化码头与铁路之间生产组织不统一、体制机制衔接不畅、作业效率不匹配带来的作业场地紧张、转运车辆拥堵、转运效率下降等问题，北部湾港多式联运的进一步发展面临挑战。为此，自治区党委、政府着手推进多式联运一体化建设工作，目前已基本实现作业空间、海关监管、信息系统、作业流程、联合管理等方面的一体化，极大提升了北部湾港多式联运作业效率。

（三）第三阶段，实现多式联运生产组织“全智能”。结合钦州港自动化集装箱码头的优势，通过统一系统调度、操控自动化设备作业耦合，统筹钦州集装箱码头和钦州中心站自动化设备资源共享，实现中心站和集装箱码头之间的多式联运全流程自动化作业，最终实现港口和铁路智慧化协同。

二、经验做法

（一）统筹多式联运一体化作业空间

2023年6月30日，钦州中心站与集装箱码头间的围网全部拆除，中心站和集装箱码头作业区域在物理空间上实现联通，西部陆海新通道多式联运集装箱转运由“社会转运”变为港口“内部转运”，实现港口多式联运空间一体化。同时，在南宁海关的支持下，钦州中心站港口作业区纳入钦州大榄坪港区海关监管作业场所，与集装箱码头处于同一物理围网内，由港口统一向海关报送相关监管报文，实现中心站港口作业区与钦州集装箱码头海关监管“一体化”。

（二）实施多式联运一体化流程优化

持续优化生产组织模式，压缩中心站至码头的转运环节，提高与港口生产作业的匹配度。打通海关报文数据交换渠道，由港口统一向海关报送数据，解决同一海关监管场所内两家主体的数据报送问题。逐步降低多式联运集装箱开箱查验比例，铁路查验率已由5%下降至2%。

（三）聚焦多式联运一体化信息互联

2023年11月，钦州中心站与集装箱码头打通港口、铁路数据交换通道，完成首批中心站监管数据交换，满足海关

监管要求，保障多式联运作业调度高效有序。2024 年 3 月，北部湾港集团与国铁集团共同创新多式联运数据衔接模式，在全国范围内首次完成港口与铁路系统的实时对接，完成钦州中心站闸口、堆场装卸、码头受理等数据的直接互通，相较原本每 30 分钟定时调取数据的方式，数据时延大幅降低至 1 分钟以内。

（四）推动多式联运一体化资源共享

2023 年 10 月，钦州港港铁协同启动火车直卸至码头堆场测试，为加快钦州中心站和集装箱码头堆场设施设备共享共用，减少装卸作业环节，提升作业组织效能，实现多式联运货物直装直卸奠定良好基础。

三、实施成效

（一）多式联运作业效率大幅提升

一是装卸效率大幅提升。多式联运一体化后，中心站平均装卸火车效率由 12 小时/对提升至 7 小时/对，效率提升 58%。2024 年，钦州中心站实现日均装卸量从 685 车提升到 991 车。二是集卡进出中心站提卸箱效率提升。自实施一体化以来，主要转运车队 2023 年四季度、2024 年一、二季度，车辆日均转运次数分别为 8.94、9.0、10.0，较 2023 年 1~3 季度的 5.9，分别提升 51%、52%、69%。

（二）多式联运作业能力充分释放

一是码头与铁路场站间转运能力翻倍。钦州集装箱码头的多式联运日均转运量由原来的 278 车增至 550 车，提升了

97%，北部湾港的多式联运能力得到充分释放。二是多式联运运量同比快速增长。2023 年，北部湾港西部陆海新通道多式联运运量 45.2 万标箱，同比 2017 年增长了近 20 倍。2024 年，北部湾港完成多式联运量 47.6 万标箱，同比增长 5.3%。三是多式联运集疏运进一步优化。实现多式联运一体化之后，集装箱码头和中心站之间转运流程更加顺畅，作业流程进一步优化，多式联运集装箱转运路线无需经过市政道路，市政道路的拥堵得到解决，进一步促进港产城融合发展。

（三）多式联运创新模式示范引领

钦州中心站港口作业区和集装箱码头实现海关监管“一体化”，实现海关对铁、水、公运输方式的货物换装、仓储、中转等作业的一体化监管，实现铁水联运、公铁联运等多式联运的一站式通关、本地退税、一体化服务，成为全国港口多式联运监管模式创新的典型示范。