文章编号：2097-5899(2025)07-0001-05　　**中图分类号**：U294.1　　**文献标识码**：A
DOI：10.16669/j.cnki.issn.2097-5899.202505260001
引用格式：吴云云，王进，王伟鹏，等. 基于铁公联运出口模式的跨境运输和通关便利化创新与实践[J]. 铁路物流，2025，43(7)：1-5，14.
WU Yunyun，WANG Jin，WANG Weipeng，et al. Innovation and Practice of Cross-Border Transportation and Customs Clearance Facilitation by Rail-Road Intermodal Transport Export Mode[J]. Railway Logistics，2025，43(7)：1-5，14.

基于铁公联运出口模式的跨境运输和通关便利化创新与实践

吴云云[1]，王　进[2]，王伟鹏[3]，陈　迎[4]，张　巍[5]

(1. 中国国家铁路集团有限公司 货运部，北京　100844；2. 中华人民共和国海关总署 口岸监管司，北京　100730；3. 中华人民共和国厦门海关 东渡海关，福建 厦门　361001；4. 中铁集装箱运输有限责任公司 市场部，北京　100055；5. 中国铁道科学研究院集团有限公司 运输及经济研究所，北京　100081)

摘　要：国际铁公联运是构建多元化国际运输通道、推动“一带一路”建设高质量发展的重要组成部分。针对传统铁公联运出口模式中存在的通关效率低、物流成本高、信息共享不足等问题，以新疆喀什地区为例，分析该地区与周边中亚国家国际贸易及货源情况、传统铁公联运出口现状、作业组织流程，剖析传统中吉乌通道铁公联运的堵点卡点，研究提出通过优化铁路货运95306平台与海关“单一窗口”系统信息共享，实现铁公联运出口“一单办理、一票监管”的新模式。该模式优化了多式联运监管流程，减少了物流中转环节，显著压缩了运输和通关时间，降低了全程成本，取得了较好的实践效果。

关键词：“一带一路”建设；中吉乌通道；铁公联运；国际物流；通关便利化

近年来，我国铁路以共建“一带一路”为引领，大力推进铁路国际物流通道建设，不断扩大中欧/中亚班列开行辐射范围和国际物流品牌影响力，为我国与“一带一路”倡议沿线国家经贸往来提供了重要支撑。随着铁路国际物流运量的快速增长，境外铁路场站和通道运输能力日益饱和。发展铁公联运出口，做好国内铁路班列与公路口岸出境汽运的有机衔接，开拓多式联运国际物流新通道和新产品，既是对传统中欧/中亚班列的有益补充，也是落实构建“畅通高效、多向延伸、海陆互联”的立体互联互通网络的要求，将为服务建设周边命运共同体提供更好支撑，对建设以铁路为骨干的亚欧大陆国际物流格局产生深远影响。

1　传统铁公联运出口模式

目前全国共有边境铁路口岸13个，而沿边公路口岸数量远高于铁路。按海关统计，2023年全年，沿边公路口岸进出口货物运量为9 504万t，是铁路进出口运量7 833万t的1.2倍；其中沿边公路口岸出口运量1 883万t，是铁路出口运量的1.3倍。特别是在中蒙、中吉、中缅、中尼等铁路口岸能力不足，或没有铁路口岸的双边贸易中，公路口岸承担了大量进出口货物运量。

长期以来，铁路运输转公路口岸出口的模式通而不畅、发展滞后[1]。按照传统的运输模式和监管政策，铁路转公路出口存在以下障碍。一是货物必须在海关监管作业场所进行不同运输工具的换装，导致铁路运

收稿日期：2025-05-26
基金项目：中国国家铁路集团有限公司科技研究开发计划课题(N2024X018(JB))

输到站后不能直接换汽车运输至边境公路口岸，需中转至公路监管作业场所实施海关监管，再转汽车运输至边境。二是铁路与公路的物流信息在海关系统中未联通，每一环节都需重复录入信息、人工核放，办理不方便，致使大多数货物采取公路直接出口模式。三是过境货物经2种运输方式二次转关存在障碍，海运到达的过境货物无法经铁路再转公路出口，如天津港上岸到蒙古的大量过境货物或经铁路出口、与中欧班列争能，或全程汽运至二连公路口岸出口，铁路货源流失。

2　基于喀什地区的传统铁公联运出口现状分析

喀什地区地处丝绸之路要塞，周边4个公路口岸连通3个相邻国家，也是过境吉尔吉斯斯坦通达乌兹别克斯坦的最近公路枢纽，辐射中亚多个国家。周边公路口岸包括：中吉伊尔克什坦口岸、吐尔尕特口岸、中塔卡拉苏口岸、中巴红其拉甫口岸。中吉乌及周边通道示意图如图1所示。

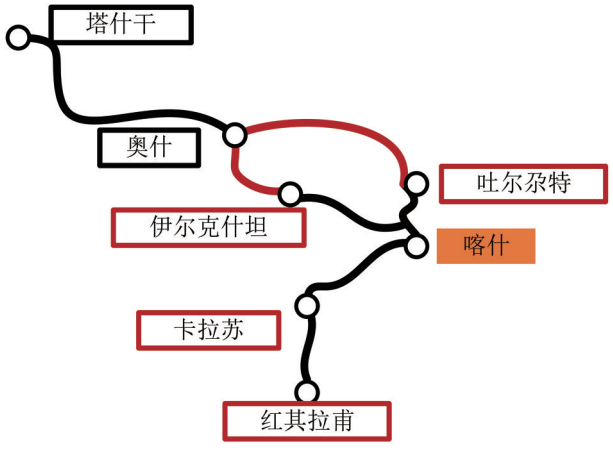


图1　中吉乌及周边通道示意图

Fig.1　Schematic diagram of China-Kyrgyzstan-Uzbekistan and surrounding channels

2.1　与周边中亚国家的国际贸易及货源情况

近年来，我国与吉尔吉斯斯坦、乌兹别克斯坦、塔吉克斯坦等国双边贸易额快速增长，特别是我国出口量增长迅猛。从出口商品总值看，2020—2023年，我国至吉尔吉斯斯坦的出口总值由200亿元(人民币)增长至1 391亿元，仅次于中亚五国中至哈萨克斯坦的出口总值1 741亿元；我国至乌兹别克斯坦的出口总值由356亿元增长至872亿元；我国至塔吉克斯坦出口总值由71亿元增长至259亿元[2]。

从出口运量看，2023年，我国至吉尔吉斯斯坦运量183万t，其中铁路国际联运仅17万t，其余主要通过公路口岸出口；我国至乌兹别克斯坦运量360万t，其中铁路国际联运238万t；我国至塔吉克斯坦运量57万t，其中铁路国际联运22万t。

从出口货源构成和运输方式看，95%以上来自内陆地区，大部分来自长三角、珠三角等地。到达喀什再出口的运输方式，一是公路长途直达(占绝大部分)，4个公路口岸日均出境车辆约600车；二是经铁路集装箱或棚车发运至喀什，再换装汽车出口，每日约20～40车，占比不足10%。

2.2　传统铁公联运出口的组织流程

以中吉乌通道为例，主要节点组织流程、费用情况如下。

(1) 铁路到达喀什。喀什地区有喀什站、喀什北站2个货运营业站，出口货物经铁路运输至喀什，通常以喀什当地国际公路物流企业作为收货人，收货人再负责报关报检及后续公路出境运输。

(2) 公路运输至海关监管作业场所。以喀什至伊尔克什坦口岸出境为例，中吉乌通道喀什以远有2个海关：一是喀什综保区，位于喀什市；二是克州乌恰海关监管作业场所，其监管作业场所距喀什市100 km，距伊尔克什坦口岸138 km，出口货物须在此办理转关运抵或报关查验[3]。中吉乌通道车站、海关、口岸示意图如图2所示。按海关传统监管模式，货物需要在海关监管作业场所进行不同运输工具的换装，因此，铁公联运出口货物主要有2种报关模式：一是铁路到达喀什后，在喀什综保区集货，装入集装箱或厢式货车，报关查验后公路运输至乌恰海关监管作业场所办理二次转关，产生相关费用，约1～2 d后放行，再经公路运输至伊尔克什坦口岸出境；二是铁路到达后，货物转公路运输至乌恰海关监管作业场所报关查验，2～3 d放

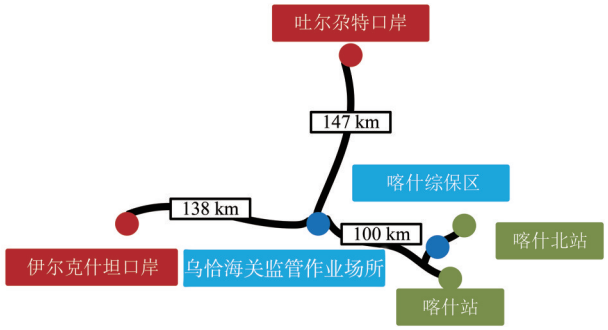


图2　中吉乌通道车站、海关、口岸示意图

Fig.2　Schematic diagram of stations, customs and ports of China-Kyrgyzstan-Uzbekistan corridor

行后再运输至伊尔克什坦口岸。

（3）公路运输出境。伊尔克什坦口岸至吉尔吉斯斯坦奥什市216 km，奥什至乌兹别克斯坦塔什干480 km，因出口多进口少，大部分汽车重去空回。

2.3　传统中吉乌铁公联运模式存在的问题

受制于传统海关监管模式的要求，申报手续复杂、公路短倒次数多、传统转关货物相关物流成本较高，铁公联运运量难以形成规模。这也造成大量公路汽车从内地到达喀什地区出境，回程捎货，影响了铁路进出疆运量。

（1）海关手续复杂，增加物流时间及费用。按海关传统转关货物监管模式，出口货物到达喀什站后，当地报关货物需进入喀什综保区等待查验，再进乌恰海关监管作业场所办理运抵放行，2个海关各需1～2 d；或直接汽车运输至乌恰海关监管作业场所报关查验，需2～3 d。出境前除正常汽车运费外，通关环节代理企业费用加上增加的公路运输费用、人工成本，约1 000～2 000元。

（2）铁路及海关系统尚未对接，信息共享不足。2020年铁路“数字口岸”系统上线后，中国国家铁路集团有限公司(以下简称“国铁集团”)与海关实现了铁路口岸进出口信息的互联互通，但铁路转公路进出境信息未联通，铁路与公路物流企业的信息也没有平台共享，致使每一环节信息均需重新录入、人工办理核放，影响了效率提升和政策创新。

（3）公路段价格高、波动大。因运输和通关手续复杂、流程长，货运汽车与司机1个月内最多可周转2趟，再加上车辆重去空回、境外条件艰苦，铁公联运全程报价在3～4万元。

3　铁公联运出口新模式下的运输和通关流程设计

为进一步畅通国际物流大通道，打造以铁路为骨干的国际立体互联互通网络，2024年，国铁集团与海关总署联合攻关，打造铁公联运出口新模式，设计“通过系统直连、全程监管，比照“铁路快通”模式实施多式联运通关便利化”的方案[4]，组织双方技术部门完成海关系统及铁路货运95306系统升级开发和数据交互。

3.1　新模式主要内容

“铁公联运出口”新模式通过铁路货运95306平台与海关“单一窗口”数据直连，由铁路物流企业作为多式联运全程物流经营人，向海关提交“多式联运申请单”，传输铁路及公路运输各段物流信息，包括铁路进站、始发、到站、公路汽运车号、公路口岸出境确报等。基于全程物流信息传输，出口货物可在启运地办理报关、查验等海关手续，不必另行申办其他转关手续。经海关同意，铁路到站后可直接换汽运至边境公路口岸，不必再中转至中途的海关监管作业场所二次换装[5]。

3.2　新模式作业流程和信息交互流程

（1）多式联运申请。多式联运经营人在铁路货运95306平台完成集装箱运单填写后，在“发送业务—国际多式联运—铁路转公路出境”菜单填写多式联运申请单，向海关提报。海关审核通过的，向铁路货运95306平台反馈“多式联运申请单号”，系统自动在集装箱运单承运人记事栏标注“铁公＋多式联运申请单号”记事。海关审核反馈“未通过”的，多式联运经营人可在铁路货运95306平台根据海关回执修改并重新发送申请，或取消申请。

（2）货物报关、查验、放行。海关审核“多式联运申请单”通过后，集装箱到达启运地监管作业场所前，企业可在海关办理提前报关手续。报关单中，“运输工具名称”栏目填报多式联运申请单号，“提运单号”栏目填报集装箱箱号。货物在启运地海关监管作业场所办理查验、放行。

（3）铁路承运。集装箱进站、发运、到站、途中换箱换封等物流信息，由铁路货运95306平台自动向海关传输。

（4）铁路到站转公路。铁路到站卸车(到货信息)、换装汽车出站(离场信息)，由铁路货运95306平台自动向海关传输。

（5）公路口岸出境。多式联运经营人组织公路段运输，出境前，通过铁路货运95306平台向海关填报公路段物流信息，包括公路运单号等。

新模式下铁公联运出口信息交互流程如图3所示。

4　初步成效分析

铁路部门积极推进新模式运用，将铁公联运出口班列作为铁路国际联运新产品全力培育打造。铺画了多条城际班列线条，方便国内货物经铁路班列运输至喀什、日喀则等地后转公路出口至吉尔吉斯斯坦、乌兹别克斯坦、尼泊尔、缅甸等国，其中广州始发至喀什的班列每周开行3列。对经公路口岸出境的集装箱给予经铁路口岸出境同等的用箱还箱政策，大幅降低用箱成本。同时，建立中欧/中亚铁公联运班列专项统

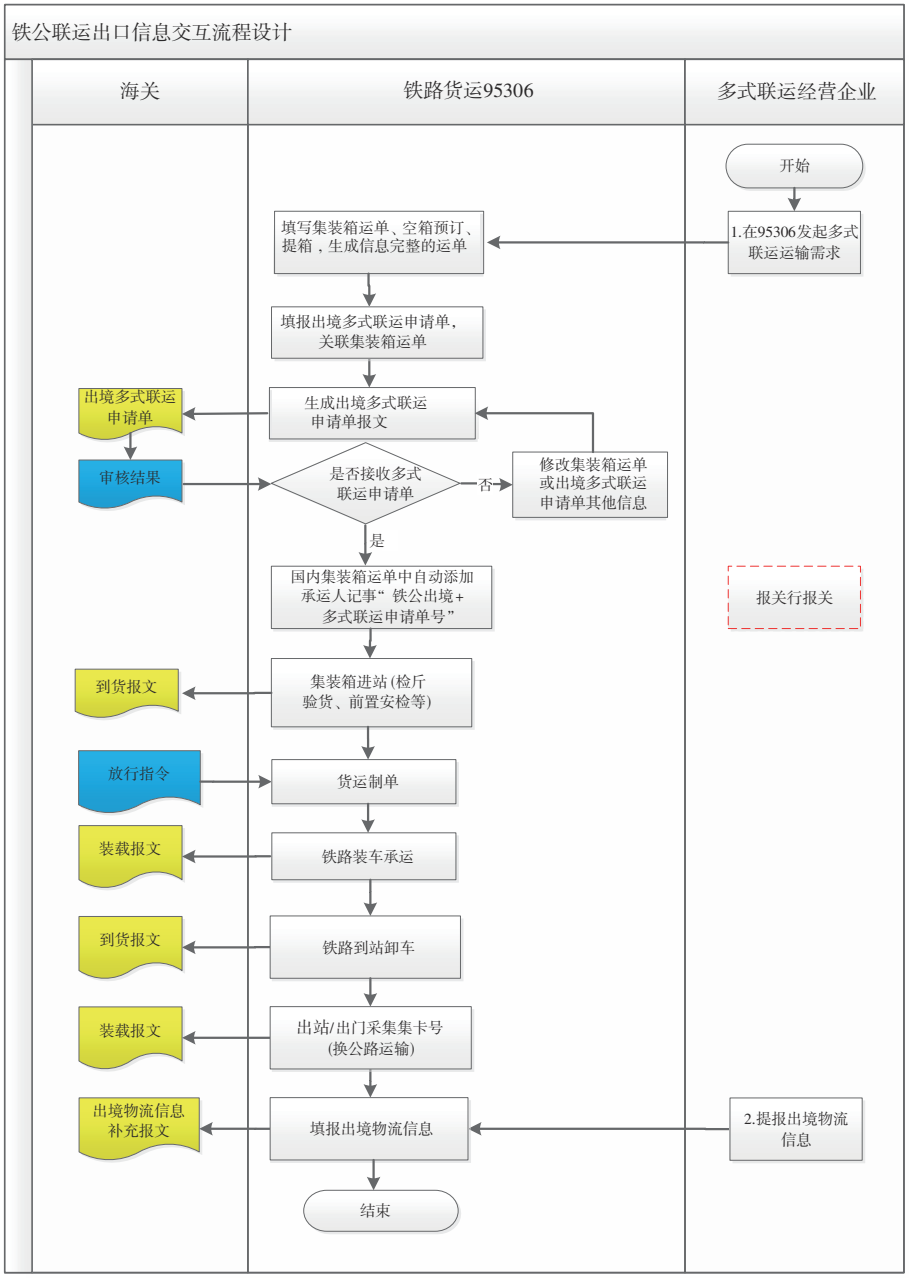


图3　新模式下铁公联运出口信息交互流程

Fig.3　Export information exchange process of rail-road inter-modal transport under the new mode

计，联合各地方政府积极给予同等政策支持。

4.1　开通线路情况

自2024年11月，已有多条线路顺利试运，具体情况如下。经喀什线路：西安(西安国际港)、深圳(平湖南)、乌鲁木齐(乌西)—喀什站/喀什北站—伊尔克什坦(公路口岸)—乌兹别克斯坦。经保山北站线路：昆明(王家营西站)—保山北站—猴桥(公路口岸)—缅甸。经三坪站线路：胶州(胶州站)—三坪站—巴克图(公路口岸)—俄罗斯。经日喀则线路：宁波(北仑港)—日喀则西—吉隆(公路口岸)—尼泊尔热索瓦。经塔城线路：石家庄(高邑)—塔城—巴克图(公路口岸)—哈萨克斯坦等。

4.2　新模式优势分析

(1) 节省铁公联运时间和物流成本。新模式明确多式联运换装涉及铁路运输的可在非海关监管作业场所开展。以中吉乌铁公联运为例，铁路到达喀什北后，不必再汽运至距车站100多km的乌恰海关监管作业场所并再次转汽车至周边公路口岸出境，为企业节省1～2 d通关时间，每车节省物流成本2 000元以上。

（2）简化通关环节，提高跨境运输效率。铁路、海关全程数据交互后，与“铁路快通”类似，出口企业在铁公联运始发地就可以办理报关和货物查验手续[6]。始发地放行后，全程多式联运仅需一次性申报物流节点信息，不必在中转地办理换装监管。

（3）培育铁路物流企业多式联运全程服务能力。铁路段运输信息通过95306系统与海关“单一窗口”直连并自动传输，对铁路物流企业开展铁公联运进出境业务十分有利[7-8]，目前，中铁集装箱运输有限责任公司、上海铁路物流中心等多个铁路运输企业与客户签订了铁公联运出口合作物流总包协议，积极为客户提供全程物流服务。

（4）开辟国际物流新通道，优化运输结构[9-10]，增加铁路运量。铁公联运出口便利化，一是可弥补部分地区无铁路口岸及境外铁路能力不足的短板，吸引全程公路出境货物转铁公联运出口，开辟铁路国际物流新通道；二是铁公联运试点成熟后，可进一步推进铁海联运全程便利化，进而为过境货物提供“海—铁—公”多式联运的新选择、新产品，拓展经铁路进出口货物总运量。

5　结束语

目前，铁公联运出口新模式处于试运培育阶段，铁路与海关将聚焦试运实践中的问题，进行优化完善，包括协调各方积极推进边境地监管作业场所作业、衔接出境汽运车队、探索铁公联运“一单制”等，降低全程物流成本、提高通关效率和全程运输时效，解决多式联运进出境通而不畅的瓶颈[11-13]。未来，在多式联运进出境物流组织方面，还将创新探索铁路、公路、海运进出境双向自由换装联运方式及通关模式；在通道培育方面，将中吉乌铁公联运延伸至吉尔吉斯斯坦、乌兹别克斯坦、土库曼斯坦、伊朗、土耳其等中欧班列南通道国家，同步拓展与东南亚国家的多式联运业务，更好支撑铁路国际联运物流高质量发展；在智慧口岸建设方面，将着力推动跨境物流服务平台建设，实现铁路数据与公路数据的交互共享，提高通关过检效率，加快提升我国与“一带一路”倡议沿线国家的互联互通水平。

参考文献：

[1] 杨海思. 当前公铁联运发展存在问题与应对措施[J]. 活力，2024(7)：196-198.

[2] 国家统计局. 国际统计年鉴(2023)[M]. 北京：中国统计出版社，2024.

[3] 张泉山. 中吉乌国际公铁多式联运通道发展策略研究[J]. 铁道货运，2022，40(1)：20-23，28.
ZHANG Quanshan. Research on the Development Strategy for China-Kyrgyzstan-Uzbekistan International Road-Rail Multimodal Transport Corridor[J]. Railway Freight Transport，2022，40(1)：20-23，28.

[4] 央视新闻. 国铁集团创新推出铁公联运出口全程物流产品[EB/OL]. (2024-10-16)[2024-12-31]. https://www.gzstv.com/a/93a62e4f4bab4fcbabb1c27fde8d4072.

[5] 中华人民共和国海关总署. 关于启动出口货物铁公多式联运业务模式试点有关事项的公告[A]. 北京：中华人民共和国海关总署，2024.

[6] 推进“一带一路”建设工作领导小组办公室，中国国家铁路集团有限公司. 中欧班列发展报告：2021[M]. 北京：中国铁道出版社，2022.

[7] 郑　伟. “一带一路”倡议下构建中蒙俄经济走廊的路径选择[J]. 北京工商大学学报(社会科学版)，2016，31(5)：31-38.
ZHENG Wei. Path Choice of China-Mongolia-Russia Economic Corridor Based on “Belt and Road” Initiative[J]. Journal of Beijing Technology and Business University (Social Sciences)，2016，31(5)：31-38.

[8] 王姣娥，景　悦，王成金. “中欧班列”运输组织策略研究[J]. 中国科学院院刊，2017，32(4)：370-376.
WANG Jiaoe，JING Yue，WANG Chengjin. Study on Better Organization of China-Europe Express Train[J]. Bulletin of Chinese Academy of Sciences，2017，32(4)：370-376.

[9] 黄奇帆. 推进中欧班列高质量发展的思考与建议[J]. 全球化，2021(5)：5-13，133.
HUANG Qifan. Thoughts and Suggestions on Promoting the High-Quality Development of China-Europe Railway Express[J]. Globalization，2021(5)：5-13，133.

[10] 国家铁路局. 国际铁路货物联运协定，国际铁路货物联运协定办事细则：国际货协[M]. 北京：中国铁道出版社，2015.

[11] 庄　河. 铁路货运高质量发展策略研究[J]. 铁道运输与经济，2022，44(1)：1-6.
ZHUANG He. Research on High-Quality Development Strategy of Railway Freight Transportation[J]. Railway Transport and Economy，2022，44(1)：1-6.

[12] 秦欢欢，刘　畅，李樱灿. 我国铁路国际联运服务能力提升对策研究[J]. 铁道货运，2021，39(12)：30-34.
QIN Huanhuan，LIU Chang，LI Yingcan. Optimization Countermeasures to the Service Capacity of International Intermodal Transportation of China Railway[J]. Railway Freight Transport，2021，39(12)：30-34.

[13] 王艳波. 中欧班列建设发展规划研究[J]. 铁道运输与经济，2017，39(1)：41-45.
WANG Yanbo. Discussion on Construction and Development Planning of CHINA RAILWAY Express[J]. Railway Transport and Economy，2017，39(1)：41-45.

（责任编辑：李丹丹）

（下转第14页）