

第十三章综合一贯运输3联运的社会效益和经济效益 PDF转换  
可能丢失图片或格式，建议阅读原文

[https://www.100test.com/kao\\_ti2020/238/2021\\_2022\\_\\_E7\\_AC\\_AC\\_E5\\_8D\\_81\\_E4\\_B8\\_89\\_E7\\_c31\\_238064.htm](https://www.100test.com/kao_ti2020/238/2021_2022__E7_AC_AC_E5_8D_81_E4_B8_89_E7_c31_238064.htm) 在社会效益方面，可以缓解劳动力的不足，缓解道路拥挤，是环境保护的有效手段，可以节约能源。在经济效益方面，对于企业来说，过去在卡车运输基础上建立的物流系统，由于干线运输改用铁路和海运，物流系统发生了改变，可以建立无需太多的人力，费用相对低廉，对于环境较少污染的物流系统。如上所述，尽管卡车与火车、船舶联运对于社会，对于企业都有很大好处，但在日本的发展却并不快。直到1985年的前期，铁路和海运的运输服务无论是从方便角度看还是从运费方面看，都竞争不过卡车。最近，交通阻塞日益严重，环保问题日益突出，铁路和海运的运输服务又有了明显改善，在干线运输问题上，卡车与铁路、海运的竞争差距显著缩小，特别是铁路运输不受交通拥挤的影响，能够按时运行，企业对于这方面又有了新的评价。可以说运输机具间竞争差距的缩小，成了推行联运的契机。最近，企业中出现一些新的动向。即将过去过份倚重卡车运输，改为恢复使用火车专用线，既用铁路又用卡车提高运输效率的动向，以适应缓解公路交通压力、减少公害、节约能源的社会要求，开始认真考虑建立联运体制。日本能否大力发展卡车与火车、船舶联运即综合运输一贯化还有许多疑问。（1）铁路今后能够增加多少运力，现在的铁路货运份额只占全部货运的5%弱，即使铁路货运量提高20%，也只不过使总货运量增加1%。此外，还有 没有企业自用货车铁路线,不能大量增加车次. 车站设施不足.

日本铁路公司的投资能力有限等许多问题。(2) 在海运方面, 因为内航海运已经进行过货舱调整货运能力很难再有提高. 存在 劳动力不足的问题, 较之卡车运输业更为严重. 适应消费资料散装运输体制尚不健全. 港口基础设施不足等问题. 笔者认为, 更不容忽视的是, 铁路和海运在便捷和运费等方面, 对货主的运输服务上还远远没有达到卡车的水平, 这也是阻碍联运发展的重要原因。尽管存在上述问题, 但现在已是送业、铁路、海运业, 货主等将推行综合一贯运输作为国家使命来考虑的时候了。为推进联运今后应该做到: (1) 铁路和海运要大力提高运输服务水平(保证运送质量、时间、灵活、便捷、准确的运输服务水平)。(2) 铁路和海运要设法减少企业的运输成本。(3) 提高铁路的运输能力。加长集装箱列车编组。公路、铁路集装箱联运。SVS(敞式、半敞式、封闭式运输系统)运输。研制开发牵引力强的货运机车。延长货车的错车线路。扩大货运车站。(4) 提高海运运力。改善内航集装箱船、滚装船(可以直接开上开下的船--译者)、汽车专用船和长距离渡船等的运输条件。加强码头建设。(5) 以卡车运输为中心, 开展协同一贯运输。(6) 为推进联运, 卡车运输业、铁路、海运业和货主各界应建立战略互相关系。(7) 货主应提高认识积极推进联运。为发展日本的联运事业, 负责干线运输的卡车、铁路、海运部门应大力开发新的运输系统。100Test 下载频道开通, 各类考试题目直接下载。详细请访问 [www.100test.com](http://www.100test.com)