



南沙港。

珠西出口货物直通欧美澳

马士基物流集拼中心选址南沙

全媒体记者 龙巍 通讯员 向怡 辛林 明远 文图

打造进出口集拼中心

作为航运服务业的领军企业，马士基集团目前在130个国家开展包括航运、物流、供应链管理、仓储、多式联运、报关等业务...

物流集散分拨中心。广州市委常委、南沙区委书记蔡朝林表示，南沙将在航线、码头运营、物流等各个方面大力支持马士基的发展...

辐射欧美澳的新渠道

在当天举办的南沙服务推介会上，马士基向全球客户推出了进出口集拼和国际拼箱服务，并计划在南沙港区启动设立物流基地...

逐票报关、逐票装船的流程。这也将大大方便物流企业运营，一步到位满足企业进出口货物集拼、一日游、转口贸易、国际中转等需求...

值得一提的是，该项目率先体验海关推出的“智能分拨监管新模式”，将在传统保税仓储物流业务的基础上进一步叠加货物状态分类监管、先入区后报关等创新政策。

据介绍，南沙海关在“仓储货物按状态分类监管”创新制度的基础上，融合电子围网、智能理货、系统直连、实时监控等措施，简化国内货物入区手续...

全球航运巨头在南沙港区的持续加码，也是南沙对外开放门户枢纽功能日益增强的一个缩影。

据介绍，随着广州国际航运中心建设加快推进，南沙港集装箱吞吐量位居世界单一港区前列，2018年实现集装箱吞吐量1566万标箱，增长11.4%...

与此同时，南沙的外贸新业态也得到蓬勃发展，2018年跨境电商保税网购进口98.7亿元，增长37.6%...

青睞南沙航运枢纽功能日益增强

“部省共建”进入新阶段

国家交通运输物流公共信息平台管理工作正式移交

本报讯 近日，中国交通通信信息中心与浙江省交通运输厅在杭州签署《国家交通运输物流公共信息平台交接工作协议》...

2009年，交通运输部和浙江省政府签署合作协议，启动了平台试点工程。2012年，交通运输部正式将之明确为国家平台，建立了国家物流信息平台建设联席会议机制...

据介绍，马士基集团自2011年开始参与南沙港的开发运作，并将南沙作为其华南门户港。目前，马士基在南沙共计挂靠了13条航线，同时也是广州港最大的外贸班轮客户。

记者了解到，马士基在南沙港的外贸箱量连续8年排名第一，2018年在南沙港完成箱量达110万标准箱。

代表交通运输部承接国家物流信息平台建设发展任务的新东家——中国交通通信信息中心同时明确了新平台落地温州的战略布局。

2019年1月9日，国家综合物流信息平台管理中心在温州落地并正式揭牌。温州是国务院布局的全国性综合交通枢纽城市...

浙江省交通运输厅副厅长赵雁在会上表示，省交通运输厅将依托浙江省大力发展数字经济的先发优势，深化开展浙江区域交换节点工作...

中国交通通信信息中心副主任殷林说，通信信息中心将按照交通运输部要求，认真履行平台建设、管理、运行维护和应用发展等工作...

未来，全新的平台将坚持公益性、基础性、开放性、权威性服务定位，强化面向政府部门和物流行业的基础服务、专业服务和决策支持服务能力...

打造海西综合冷链物流中心

福州港福嘉冷链仓库正式投运

本报讯（全媒体记者 王有哲 通讯员 陈婷）近日，由福州港务集团和新加坡PSA国际港务集团共同投资建设经营的福嘉冷链仓库正式投入运行。

该项目启用后，将依托中新双方在港口资源、海铁联运、物流供应链及“一带一路”沿线国家市场拓展等领域的战略优势...

据介绍，冷链仓库位于福建省港口发展战略核心区福州江阴港区，总建筑面积6159.55平方米，冷藏间建筑占地面积5970平方米...

铁水联运渴望“破茧成蝶”

在3月28日举行的国新办发布会上传出消息，根据交通运输部日前制定的《提高综合交通运输网络效率工作方案》，我国将力争通过3年努力，推进交通网络加密拓展、综合衔接一体高效、运输服务提质升级、智能技术深化应用...



信息化建设是多式联运的关键环节。

运体系建设被广泛关注，如何打通铁路进港“最后一公里”，以及转运场站规模如何提升的问题亟待解决。近年来，随着港口服务水平的提升，我国沿海亿吨级大港已超过30个，但集疏运体系发展滞后...

另外，众所周知，在铁水联运的运营主体中，水运的承运主体为船公司，铁路的承运主体为铁路总公司及下属企业，运营主体不统一，相应的标准也不统一...

“多式联运是没有承运主体的。”某货代从业者人士告诉笔者，他表示：“承运主体不统一，相应的标准也不统一，包括单证、货物要求、物流信息、通关要求甚至运载单元都是不同的，这无形中降低了运输效率，提升运营成本。”上海锦旭物流有限公司副总经理宋平也表示，与江海联运相比...

铁水联运标准化程度更低，主要在于承运主体不同，导致信息共享及衔接出现脱节。运输组织方式较为传统，也是造成当前集装箱铁水联运占比低的重要原因，尤其体现在长期以运载大宗商品为主的铁路运输当中。传统铁路运输以大宗商品为主，货种集中运量较大，但集装箱运输的特点在于货物品类多，时效性要求较高，单批次货量少，因此，集装箱铁水联运较普通货物要求更高...

高屋建瓴：政策注入长期动力

2017年5月，交通运输部、国家发改委、中国铁路总公司联合发布《“十三五”铁路集装箱多式联运发展规划》（以下简称《规划》），从政策层面进行了相应部署，从而为铁路集装箱多式联运开辟通途...

根据《规划》，我国铁路集装箱多式联运至2020年的发展目标，包括基础网络更加

高效完善、集装箱运量快速增长、先进技术模式广泛应用、综合效率效益显著提升。其中，在铁水联运方面，《规划》明确，推进铁水联运班列快速发展，至2020年，我国铁路集装箱运量要达到铁路货运量20%左右，集装箱铁水联运量年均增长10%以上...

为达成上述目标，《规划》还明确了一系列的发展任务，在铁水联运方面，包括了港口集疏运铁路建设、铁路集装箱场站建设、完善铁水联运信息共享机制等内容。其中，在港口集疏运铁路建设方面，将统筹港口与铁路规划对接，加快推进疏港铁路建设及扩能，实现铁路与港口无缝衔接...

在具体的项目方面，将持续推进营口港鲅鱼圈疏港铁路、天津港东疆进港三线、连云港徐圩首峰支线、上海洋山进岛铁路、广州南沙港区疏港铁路等一系列进港铁路项目，从而加强两种运输方式的衔接。此外，还将推进铁路集装箱场站布局，包括建设20余个年作业能力不低于60万TEU的一级集装箱场站等。

筑巢集凤：运营主体融合共赢

在政策为铁水联运发展指引方向的同时，部分企业和地区在集装箱铁水联运方面的积极探索，也为未来发展提供借鉴。

营口港副总经理姚平曾介绍，2016年营口港完成集装箱吞吐量608.7万TEU，同比增长2.8%。其中，集装箱铁水联运完成约

52.6万TEU，同比增长22%，铁水联运量占东北各港58.2%，整个集装箱铁水联运业务量在全国港口中排名第一。其创新做法是，通过与哈尔滨铁路局、沈阳铁路局合资成立辽宁沈阳红运物流有限公司，从而共同开拓货运市场，实现一体化运营。

而铁路方面主动寻求与港口企业合作，从而提升铁水联运效率的模式也不断出现。如中铁联合国际集装箱有限公司与大连港集发物流有限责任公司合资运营的大连港铁路集装箱中心站，该站实现了港站一体化运营。该中心站可与大连港大窑湾港区各集装箱码头实现海铁联运无缝连接，设有一关两检、堆存区、仓储区、不同箱类专区、修箱区、其它服务区设施。

此外，由青岛港集团与郑州铁路局联合开通的郑青班列，是国内首个实现铁水一体化通关的班列。此前，郑州地区货物通过公路、铁路等方式零散运至青岛出海，在郑州铁水联运中心运营后，货物可直接在郑州当地报关出海。

国家发展和改革委员会综合运输研究所副主任副研究员樊一江表示，集装箱多式联运在发展中要处理好市场配置与政府作用之间的关系，深化铁路企业和货运市场改革，更好发挥企业的主体作用，准确对接市场需求，提升一体化、一站式、单一制服务供给能力和水平。

事实上，在目前的集装箱铁水联运各参与主体中，航运、港口已经具备了成熟的运营机制，推进水运参与主体与铁路的资源整合，有助于推动铁路方面的市场化进程。在各运营主体优势对比中，航运、港口有较为完善的集装箱运输组织体系，熟悉其运营方式，而铁路具备陆路承运的运输通道和服务平台优势。因此，铁路进一步开放其面向水运企业主体的资源，而水运企业全方位帮助铁路适应集装箱运输特点，成为铁水联运未来发展的关键。此外，双方推进港站一体化、港铁一体化经营，培养一批铁水联运经营企业，也将进一步吸引包括船公司、货代等众多相关企业参与到铁水联运的市场经营中来，从而“筑巢集凤”。

张学刚