航运电商曙光已现

□ 全媒记者 杨柳

6月21日，天津东疆保税港区管理委员会传来喜讯："6·18"东疆跨境电商单量再创新高，6月1日至18日累计完成单量100万单。其中6月16日—18日完成50.5万单，同比去年17万单，增长近3倍，真正实现了"洋货"提速到家。

近年来，随着跨境电商的快速增长，承担我国90%以上对外货物贸易运输量的航运业，与电商平台的合作也越来越紧密、越来越有深度。

作为互联网时代下航运业的新兴产业，航运电商在经历市场一系列洗礼后，2019年能否掀起新的风口？航运电商是曙光已现，还是依然在路上？

市场前景向好

全球航运市场在2016年之后，走上了崎岖不平的持续复苏之路，这也是一条充满艰辛的道路。2018年，世界经济大调整，贸易规则的挑战对进出口量的影响，使得航运市场变数进一步增大。

2019年中国贸易面临的不确定、不稳定因素仍然较多，预计仍将维持弱势增长态势，今明两年世界经济增速降低3.7%，下滑了0.2个百分点，其中，今年全球70%的经济体增速将会下降，或将成为今年世界经济的主要问题。

全球贸易发展放缓，对于我国的进出口又会产生怎样的影响？

据海关总署发布的数据显示，2018年中国外贸进出口总值创历史新高，达30.51万人民币，实现了外贸规模的新跨越。2019年一季度进出口呈现稳中提质态势，一季度进出口7.01万亿元，同比增长3.7%，进、出口分别同比增长0.3%、6.7%，按美元统计，贸易顺差763.1亿美元，扩大70.6%。其中，与一带一路贸易沿海国家合作释放新潜力，呈现新动力，伙伴关系发展良好，贸易格局继续扩展。2019年一季度，我国与"一带一路"沿线国家进出口增速较整体高4.1个百分点，我国对欧盟、东盟、日本、韩国、俄罗斯等主要市场出口分别增长14.4%、15.6%、8.0%、11.2%和9.1%。

2019年从我国外贸发展的总趋势看，国内经济长期稳中向好的发展势头没有改变，中央围绕稳外资、稳外贸，相继出台一系列减税降费的措施，贸易便利化水平持续提升，航运作为支撑经济、民生的基础行业，在跨境电商产业快速发展，航运业与云计算、大数据、互联网、物联网、人工智能等新技术的深度融合是必然趋势。

"我认为航运电商曙光会更加明亮。"上海鸭嘴兽供应链管理有限公司总经理唐红斌兴奋地说道。他认为，2013年到2014年期间，航运电商有一些企业做得不错，有很强的市场基础，此外，以前说互联网就只会想到阿里巴巴和腾讯，如今我们想起的是产业互联网，这说明我们对互联网的认知比以前更加有提高，随着通讯技术的逐步提升，未来航运业互联网交互的效果也会大大提升。

现有平台积极打造特色

航运电商未来可期，那么互联网模式到底给航运业带来了哪些改变？

上海国际航运研究中心航运信息化研究室主任徐凯认为，航运的互联网模式，首先可以规范市场，通过平台帮助企业合作之间寻求协同，实现资源共享，进而解决资源升本上升和资源利用率的问题。

"不是名称叫平台的电子商务就是真正的平台。"徐凯解释，电子化的货代一定不是只解决定舱的问题，航运电子化的渠道是一个双边、多边市场，解决的是物流公司、码头、客户等上下游之间协同的问题，最重要是创造价值。

那么，目前航运电商企业，又创造了哪些价值？

运去哪上线的APP，可以非常清晰地定位用户的一票订单，实现全程的物流体验，并且基于整个的平台的交易模式，还会进行大数据的应用，给与用户数据支撑和分析。

天津荣易达信息技术有限公司（简称"荣易达"）则是通过国际物流结算平台荣易托，实现了国内线上以美元结算的功能，突破了行业难关，使得客户在线上就能使用发票的冲红等等功能。

上海泛亚航运有限公司（简称"泛亚航运"）以价格公布在平台上的方式，给客户提供一个公开、透明、公正的运价。泛亚航运电商经营部经理邱卫东介绍，在泛亚电商平台上不仅实现了所见即所得，并且从线上采购是完全不需要人工干预的，通过公开透明的报价，航运各方的成本计算都是相对固定的。同时，泛亚航运还面向客户进行促销，给予不同的积分，用来吸引和巩固客户。

值得一提的是，航运电商除了端到端的物流服务外，相当一部分是服务传播交易，在今后货代和航运电商并存的时间里，除了物流外，航运电商在船舶服务、代理、邮轮等方面的发展也值得注意和投资。

挑战与机遇并存

航运电商可以通过技术、互联网、降低成本、提高效率给客户提供更低的价格和更好的服务，但目前看来，我国航运电商虽然融租规模较以往更大，但是整体的数据总量仍旧不够，航运电商发展仍旧处于初期，曙光已现，但问题亦不少。

运去哪CEO徐杨表示，结合他14年到现在4年经历，他深深感受到最大的瓶颈是人才。航运电商要想有新突破新进展，航运和电商的融合是关键，但这个行业很少有既懂互联网又懂航运的人才，需要突破人才引进机制，不然很难把新的东西进行融合，取得新的突破。

邱卫东则认为，目前泛亚航运最大的问题在于创新。"目前为止，航运电商已经不是简单地把线下的业务搬到线上，首先得有一个创新的思路和方向，技术发展很快，有区块链、大数据、人工智能，这些新的技术怎么跟传统的行业结合起来，给一个真正能落地的创新思路，既不是太快，也不是太慢，这一点是很难的。"

荣易达总经理马震表示，对于荣易达自身大多数平台来讲，最大的问题是闭环。荣易达的平台有闭环的功能，但怎么让客户使用闭环上的功能，怎么样能来带自然的流量，还在逐步摸索中。"推动荣易达平台逐渐发展为一个能够真正完成像我们订机票、订酒店一样全闭环在线的平台，这是我们未来的趋势。"马震说。

本文配图均为天津港太平洋国际集装箱码头。 记者 薛力强 通讯员 李广飞 摄

多式联运有效缓解三峡『过闸忙』

□ 全媒记者 樊雪菲

据湖北省宜昌市物流业发展中心6月24日消息，截至目前，宜昌市已开通国内多式联运线路7条。通过坝上茅坪和坝下白洋组合港形式，宜昌多式联运全年可分流三峡过闸运量约800万吨，为缓解三峡"过闸忙"作出了贡献。

2018年三峡大坝过货量达到创纪录的1.44亿吨，远超1亿吨的设计通过能力，上游港口规划吞吐能力超3亿吨，日益增长的船舶过坝需求和船闸及升船机通过能力不足的矛盾，成为三峡通航当前面临的主要问题。为此，宜昌市近年来积极推进多式联运发展和港口型国家物流枢纽建设。

过坝需求快速增长

上控巴蜀，下引荆襄。素以"三峡门户、川鄂咽喉"著称的宜昌，自古以来，就是鄂西、湘西北和川（渝）东一带重要的物资集散地和交通要冲。

"2004年三峡大坝后，形成了坝上600多公里的良好畅通航道，改变了长江上游600多公里的航道条件，过坝货物成倍增长。"宜昌市物流业发展中心副主任江华说。

2003年6月18日，三峡双向五级船闸通航，开启了三峡枢纽航运的历史性篇章。截至日前，三峡通航日报数据显示，三峡船闸累计运行15.27万闸次、通过船舶83.03万艘、通过旅客1221.9万人次、过闸货运量13.21亿吨。

"早在2011年，三峡船闸货物通过量就已经突破1亿吨，提前19年超过设计通航能力。2018年三峡船闸通过量达到1.44亿吨，超出设计通过能力42%，是三峡船闸通航之初2004年的3431万吨的4.14 倍。"江华告诉记者。

随着过坝需求快速增长，三峡船闸通过能力不足的问题日益凸显，面对络绎不绝的往来船舶过闸需求，"这便为宜昌多式联运、宜昌中转物流提供了最现实的需求。"江华说。

多式联运解除燃眉之急

多式联运缘何能有效缓解三峡"过闸忙"？

窥斑见豹，一组数据很能说明问题，据江华介绍，一季度，宜昌市社会物流总额为2614.47亿元，同比增长14.94%。社会物流总费用占GDP为14.06%，同比节约物流费用0.48亿元。物流增加值87.14亿元，同比增长10.72%。1-5月份，新开通多式联运线路4条，港口货物吞吐量2623.93万吨，同比增长5%。集装箱吞吐量9.45万标箱，同比增长35.97%。物流固定资产投资总额为100674万元，占宜昌年度目标的67.1%，居湖北省各地市州前列。

由此可见，"物流整体运行有利于宜昌多式联运发展"。江华说，多式联运的发展疏通了宜昌物流。

据介绍，宜昌已形成"大分流小转运"多式联运内贸物流通道。以三峡坝上坝下主要港区白洋云池港、茅坪港为核心枢纽，通过疏港铁路、公路、先进转运设备，优化物流组织形式，实现水铁公高效联运，吸引货物通过港口上岸后经铁路分流，部分商品车可通过疏港公路转运翻坝。

以"北粮南运西进"为例，过去，粮食主要通过散货运输的方式走水路，直接到重庆港口起坡分流到川渝地区，整个行程大概在25天左右。"由于三峡大坝上行拥堵，粮食的时效性达不到保证，超过25天，玉米等农作物就会开始发芽变质。"江华告诉记者，如今，北方粮食销售商在实效性的需求下，选择从坝下的宜昌或武汉港口进行起坡分流。由于白洋港提供"物流+贸易"的粮食全程供应链服务，不仅可提高时效性，还有效降低贸易成本。此外，宜昌还通过江海铁联运，氧化铝进疆等探索推行"第四方物流模式"和"全程物流+贸易"模式；通过江海公联运，粮肥互换，重进重出模式，形成双向物流降低成本；通过水公水联运，商品车滚装翻坝，探索同船转运模式；通过水水（过驳）联运，升船机翻坝，优化过闸模式……

一系列创新措施有效优化多式联运物流通道供给。

"预计2019年，白洋-茅坪翻坝组合港集装箱铁水联运量将达到2万TEU，集装箱翻坝转运3.5万TEU，滚装商品车翻坝运输12万辆，其中，水公水转运达5万辆，滚装货车公水转运约20万辆，全年可分流三峡过闸运量约800万吨。"江华说。

"始发终到"是目标

长江是连接中部地区和长江三角洲经济区和城市群的重要纽带，而宜昌是港口型国家物流枢纽承载城市，东中西部物流枢纽在这里进行高强度物流交换。

如果说三峡大坝是宜昌经济发展的主心骨，那么多式联运能让这个主心骨更加挺立坚实。

"通过多式联运，在原有全程水路运输的江海联运、宜汉欧等外向物流通道基础上，进一步扩大水运口岸开放，打通南向出海通道，实现与'一带一路'、陆海国际新通道互联互通。"江华告诉记者，宜昌已以多式联运畅通了东南西北四个方向的国际物流线路：在南向国际物流通道上，引导湖北驿动物流与中远海宜昌分公司联合开通宜昌-广西钦州港-东南亚沿线港口的铁海联运线路，全程15天。该线路原是向东通过江海联运从上海港出境，30天左右抵达目的地，现仅需10-15天即可抵达，时间节约一半；在西向国际物流通道上，湖北驿动物流从宜昌东站出发在西安对接"长安号"，从霍尔果斯口岸出境到中亚五国，到阿拉木图14天，到塔什干18天；在北向国际物流通道上，宜汉欧从满洲里或者阿拉山口口岸出境到欧洲，全程约20天。从开通以来，宜昌国际通道班列已运送货物13400吨，518TEU……

"多式联运线路的开辟，既减轻货物大坝过闸压力，又促进了区域协调发展，优化了产业布局。"江华表示，"下一步，我们将加快三峡综合运输体系建设，以长江增量物流需求为主要目标，用枢纽间'干线+干线'、区域内'干线+分拨'的水陆联运，替代传统的水陆水'翻坝'物流组织方式，逐步将通过性的'过坝'需求转化为坝区原生性'始发终到'需求，通过优化产业布局，从根源上缓解三峡通道能力紧张，树立世界级巨型水利与航运工程综合效益和组合效率典范。"

中欧班列柑橘专列从宜昌发运。 宜昌市物流业发展中心供图

广东8月底前完成全省194对高速公路服务区"垃圾分类"

本报讯（全媒记者 龙巍 通讯员 粤交综）6月27日，记者从广东省交通运输厅获悉，广东在全国率先提出做好高速公路服务区"垃圾分类"，确保至2019年8月底前完成全省194对高速公路服务区"垃圾分类"工作。

为进一步推进"垃圾分类"工作，广东省交通运输厅分别于6月14日和6月21日印发了《广东省交通运输厅关于做好高速公路服务区垃圾分类工作的通知》和《广东省交通运输厅关于进一步推进高速公路服务区垃圾分类工作的通知》，要求全省194对高速公路服务区在8月底前完成"垃圾分类"工作。

接下来，广东高速公路服务区将按照"因地制宜、简明易行"的原则，在停车广场、公共厕所、餐饮区、加油站、生活区、工作区等配齐、配足垃圾分类收集容器。同时，推进完善垃圾收集池，在有条件的服务区实现分类分池堆放，同池堆放的实现分类间隔堆放。

分类标示是"垃圾分类"的重点工作之一。各高速公路服务区将根据《城市生活垃圾分类标志》要求设置清晰的垃圾分类标志，实现服务区垃圾分类"三有"——有设施、有标识、有指引。同时，结合本服务区实际，通过张贴海报、悬挂横幅标语、广播提示等形式，加大垃圾分类宣传教育力度，营造有利于推进分类工作的氛围，引导司乘人员树立"垃圾分类、人人有责"的行为意识。

广东省交通运输厅将加大督促检查力度，至7月中旬逐步实施高速公路服务区垃圾分类"三有"，8月底全面完成"垃圾分类"工作，确保高速公路服务区"垃圾分类"工作取得成效。同时，继续推动高速公路服务区升级改造，推进"厕所革命"工作，打造更加"生态、文明、美丽"的高速公路服务区，不断满足人民群众的个性化出行需求。

（上接第1版）

为重大国家战略提供可靠的应急保障

全方位提升防控能力

新时代，海上应急工作面临新形势、呈现新特点，必须强化底线思维、提高防控能力，全方位提升海上应急风险防控能力。

河北省海上搜救中心常务副主任、河北省海上船舶污染事故应急指挥部常务副指挥长、河北海事局局长齐利平表示，首先是"一案三制"建设逐步完善。修订《河北省海上搜救应急预案》和《河北省船舶污染事故应急预案》，编制《河北省海上搜救中心邮轮（大型客船）大规模人命救助计划》，预案体系不断优化；定期召开海上应急成员单位联络员会议，积极参加北方搜救区域联动合作，联席会议机制和区域合作机制不断健全；严格执行《河北省海上搜救救助规定》，颁布施行《河北省防治船舶污染海洋环境管理办法》，法制建设不断完善。

二是海上应急支撑保障水平稳步增强。海上应急预警预防及时高效，应急能力建设规划深入推进，动态监控网络基本形成，船岸视频通讯系统功能逐渐完善，海上应急力量又添新船艇，空中力量参加海上应急处置常态化，上岸沉潜油应对工作开创新局面。

同时，海上应急处置实战能力持续提升。加强应急队伍能力建设，沿海各市相继成立海上搜救志愿者队伍；加强海上污染应急能力建设，成立了海上污染应急专业实验室；加强海上应急演练，两年来组织开展各类大型演习7次。四是海上应急文化宣传成效显著，公众海上安全和海洋环保意识不断增强，渔业从业人员安全意识和自救意识进一步提升，社会力量参与海上应急更加积极。

对标高质量发展

全方位抓好责任落实、风险防控、能力提升和应急保障等，是当前及今后一个时期的重点工作。张古江要求各成员单位必须强化责任感和使命感，推动海上应急处置工作高质量发展，着力推进五个方面工作。

一是沿海市政府要全面落实海上应急工作责任，将海上应急能力建设纳入地方政府目标管理、绩效考核内容；各成员单位要研究制定本单位海上搜救和船舶溢油应急处置实施方案和责任分解表。

二是着力防范化解重大海上风险，深入研究海上险情发生规律，有针对性地完善风险防控机制，做到实时监测、精准研判，超前工作、防患于未然。

三是突出抓好渤海综合治理，确保到2020年，全省近岸海域水质优良比例达到80%以上。

四是大力提升海上应急处置能力，抓好应急队伍建设、装备设施建设和应急法规的落实。

五是完善海上应急保障机制，探索建立联合海上应急值班工作机制；进一步提高海上搜救和溢油经费预算；研究制定河北省海上搜救奖励办法。