

多式联运助推国内经济大循环

□ 李波

近日,在三江港现代物流园项目建设现场,施工机械铆足马力加紧作业。“我们依托多式联运良好的基础设施,码头和铁路的大片腹地资源,为商户提供广阔的仓储物流用地,可以为企业降低很多物流成本。”湖北长江三江港区投资开发有限公司总经理汪智汉说。

今年1至6月,长春国际陆港港区吞吐量67362标箱,同比增长293%。作为吉林省多式联运通道的重要组成部分,今年1至6月,长春至天津、长春至辽宁方向海铁作业量共计14667标箱,同比增长517%。

2020年两会提出了中国经济的新发展格局:把满足国内需求作为发展的出发点和落脚点,加快

构建完整的内需体系、逐步形成以国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进的新发展格局。当前国际经济形势严峻,进一步显示了国内大循环的迫切性。

为此,最近商务部等八部门发布了进一步做好供应链创新与应用试点工作的通知,充实完善试点内容,加快推进试点工作进度。这代表我国正进一步打通内循环痛点与堵点,加强物流发展政策扶持,加快供应链创新应用,让多种资源要素自由流动,从而达到优化产业循环、加速供需循环、打通区域循环、推动城乡循环的发展目标。

促进国内大循环,需要物流体系的进一步提质升级,多式联运就是重要的升级手段。



集装箱码头。

多式联运一般由一个主体来整合各种运输方式,提供全程运输服务,有利于提升运输效率,同时可以综合各运输方式的优缺点,根据客户需求组织最佳的运输方案。其本质是“一柜到底”、“一单到底”、“全程责任”,其核心是服务主体承担全程责任。

我国物流成本居高不下,发展多式联运是降低物流成本的有效方式之一,同时也能有效降低环保压力。多式联运可以有效整合各种运输方式,提升运输效率,有效降低物流成本。以集装箱为载体,多式联运能够兼顾规模化成本优势以及灵活的优点。

以冷链物流为例,以往进口的生鲜要在港口堆存五到十天,成本极高,而通过多式联运可以把效率

当下高效、安全、环保、经济,是客户的追求,客户有需求,多式联运就会有市场的推动力。

2017年以来,推动多式联运发展的重磅政策持续出台。这些政策针对多式联运各方面痛点问题,提出了改善的措施。

我国多式联运已在较短的时间内有了明显的进步,取得了可观的成效,但是还存在各种层次的问题,相比欧美等发达国家和地区,我国多式联运发展仍有一定差距,处于发展的初级阶段。

多式联运涉及运输链,其中时间和成本是同等重要的两个经济指标。不仅要低成本运输,还要高时效运输,解决高时效才能解决低成本。

多式联运升级的目的是,从以往的“可公则公”,转变为“宜铁则铁、宜水则水、宜公则公”,让曾经割

提高一倍以上。

从某种意义上说,多式联运旨在用更为低成本和环保的铁路和水运来替代道路运输,从而降低整个经济的运输费用。同时,通过优化各种运输方式的衔接,降低物流环节的保管费用和管理费用。中长距离多式联运优势明显。扩大多式联运中长距离运输优势,将更多中长距离大宗散货运输由公路运输有序转移至铁路、水路运输,是欧美发达国家的成功经验,也是我国推进交通运输转型升级、可持续发展的战略选择。

到2020年,全国货物运输结构明显优化,铁路、水路承担的大宗货

裂的运输市场重新洗牌,需要注意的是,这里指的是实现合理分工,而非简单的“公转铁”。

目前制约我国多式联运市场发展的短板之一是缺乏具有全程运输服务能力的多式联运承运人。

多式联运经营人最重要的是具备运输资源的整合能力与提供一站式服务的能力。因为多式联运是合作的产物,合作的目的在于降低企业交易成本,提高总体服务效率。网络货运的兴起,将填补这个短板。网络货运制度,是无车承运人制度的深化。

网络货运平台,以“互联网+物流大数据+无运输工具承运”为核心路径,集信息流、物流、资金流、票据流和证据流于一体,通过AloT为用

是交通运输转型升级的战略选择

物运输量显著提高,港口铁路集疏运量和集装箱多式联运量大幅增长。尤其是集装箱铁水联运,融合了水运成本低廉、铁路运输快速等特点,在促进物流业降本增效方面潜力巨大。

多式联运在国内“叫好不叫座”现象明显,在物流体系中发挥的实际作用和想象中有较大的差距。

多式联运“叫好不叫座”现象背后的原因是,各种交通运输方式的相互融合度不够,顶层规划设计缺失、货运枢纽间无缝衔接不畅、多式联运运营企业强弱不平衡、联运各类标准不统一等等。

当前基础设施不健全,现在很

多港口还未接入铁路,港口的及时运体系不够完善;标准化程度不高,国内目前的车型标准大概有2万种,且专业化水平相差甚远,国内多式联运物流体系的高效很难发挥出来。

例如,在经济发达的上海,多式联运一直以来被诟病为中国“老大难”,瓶颈在于铁路与港口未能联通。还有我国信息资源整合和综合开发利用水平不高,缺乏联通各种运输方式、有效汇集各方信息资源、提供综合信息服务的多式联运公共信息平台,难以满足“让信息多跑路,货物少跑路”的需求。

深度渗透融合的升级之路

户提供完整的智慧物流与供应链解决方案,这一切为多式联运提供了潜在的承运人。

多式联运的核心在于“联”,即实现货物“一人到底、一单到底、一箱到底、一签到底、一检到底”的物流新模式,客户只需一次填写“空铁联运单”,便无须再联系或接洽承运商,实现全程便捷化物流服务。

多式联运在实际推广过程中被演变成了分段运输,整个物流过程并未实现深度渗透融合。要互相连接起来,唯有融合才能改变未来,打通不同运输方式以及打通每一段服务,可以运用现代化供应链的延伸思维与管理方法进行全程化、一体化的发展。这些都在于“融合”,在于“联”。

多式联运要想在融合中落地并站稳脚跟,公、铁、水等多种运输方式之间的相通互融,资源间的开放共享,都将成为不可或缺的动力。

另外“最后一公里”和两种运输方式的“中间一公里”消耗很多成本,浪费很多资源,使得运输链不那么顺畅,这或许是多式联运升级需要重点解决的问题。

我国多式联运还将不断向市场驱动转变,充分发挥企业的主体作用,增强各参与方企业的获得感。

面对无限广阔的市场,物流企业若能把握住这个历史性机遇,未来也许会诞生美国JB亨特那样的多式联运巨头,在国内经济大循环中作出重大贡献。

具备天然的供应链发展基因

多式联运是依托两种及以上运输方式有效衔接,提供全程一体化组织的货物运输服务,具有产业链条长、资源利用率高、综合效益好等特点,对推动物流业降本增效和交通运输绿色低碳发展具有积极意义。

国内大循环不仅仅是面向消费者的供应链体系,还有面向生产者的供应链体系,这往往需要通过多种运输方式把大宗原材料从开采地运输到生产地、把制成品从生产地运输到消费地。

2019年全国社会物流总额298万亿元,其中工业品物流总额270万亿元,占比90.6%,由此可见其背后的物流体系的重要性。内河运输与铁路运输作为大宗运输的主要承担者,将发挥巨大的作用,并对降本增效产生积极作用。

单管内河水运与铁路运输并不能完成供应链活动,还需在运输的两端对接其他运输方式,这就对多式联运提出了要求。把多式联运真正做起来,让包含内河水运和铁路运输多式联运更为顺畅,将助力国内大循环上新台阶。

在整个供应链中,运输物流



近期,中波轮船股份公司(以下简称“中波公司”)与丹麦运输与物流公司DSV在上海签署战略合作协议。根据协议,双方将携手在大型风电项目物流运输领域,共同打造集约高效、客户需求导向的精准服务模式。

“此次与DSV合作,公司将进一步扩大风电项目物流运输领域的参与度与市场份额,打造集约高效、客户需求导向的精准服务模式。此外,公司将借鉴DSV丰富的内陆段运输经验,加快转型步伐,从单一航运业务向全程物流服务转变。”在接受采访时,中波公司总经理朱德章表示。

中波公司成立于1951年,是新中国第一家中外合资企业,同时也是新中国第一家远洋运输企业。创立之初,中波公司肩负着为新中国运输战略物资的重要历史使命。如今,身负历史底蕴的中波公司,通过广泛的合作和创新开启了转型之路。

身负使命架起友谊桥梁

时间可回溯到新中国成立之

初。1949年10月7日,中国与波兰建立大使级外交关系,此后,中波关系进入了全面发展时期。两国相互支持、密切合作,高层互访频繁,为双方加深彼此间全面合作建立了基础。

1951年1月29日,中波两国政府签订《关于组织中波轮船股份公司协定》,同年6月15日,中波公司正式成立,这是新中国第一家中外合资企业,也是新中国第一家远洋运输企业。

中波公司的创建,得到了党和国家领导人的大力支持和亲切关怀。毛泽东主席指示中波公司要“好好办!”。时任国务院副总理兼财经委员会主任陈云亲自为中波公司签发营业执照。

周恩来总理为中波公司制定了“平等互利、协商一致”的工作方针。成立后一年多的时间里,中波公司就向国内运回了52套工厂所需设备,为新中国成立初期的经济建设作出了重要贡献。

中波公司还为两国间的对外合作和交往发挥了积极作用,成为中外

合资企业精诚合作的典范,架起了两国人民友谊的桥梁。

1961年,我国遭遇粮食危机,急需从美国、澳大利亚进口。中波公司的7艘船直航美国、澳大利亚,不但运回了大批粮食,还运回了急需的棉花、种子和化肥。

1980年,波兰发生经济困难,我国政府立即伸出援手,以无息贷款形式支援波兰8万吨冷冻猪肉。运输猪肉的任务,就落在了中波公司的身上。

当时是在8月,上海的室外气温达35摄氏度以上,而且货船在开往波兰途中还有很长一段航程要沿着赤道西行,炙热的骄阳把船舶的铁甲板烤得可以煎鸡蛋。但中波人克服重重困难,让冷冻舱的温度始终保持在零下二十度,最终将这批冷冻猪肉顺利运抵波兰格丁尼亚港。

两国友谊延续至今,中波公司使命依旧。

“今年年初,突如其来的新冠肺炎疫情席卷全球。双方员工也在守望相助。”朱德章介绍。

年初,我国国内新冠肺炎疫情形势严峻,位于波兰格丁尼亚的中波公司波兰分公司紧急采购口罩等防疫物资,由波方员工从波兰带回上海。到了3月份,我国疫情逐渐得到控制,但是波兰疫情形势逐渐严峻,于是,中波公司定向捐赠波兰滨海省总价约25万美元的医疗防护物资。

对于中波公司的发展,两国领导人也始终保持关注和关心。2016年6月,国家主席习近平访问波兰前夕,在波兰媒体发表署名文章中指出,“1951年成立的中波轮船公司是

新中国第一家中外合资企业,至今运营良好”。

合作共享永葆创新基因

改革开放后,中波公司紧紧抓住国家基础建设和技术革新蓬勃发展的契机,凭借丰富的运输经验,承运了大量大型、超大型或精密成套的设备货,从而发展成为全球重大设备货物运输领域的领军企业。这其中,除了紧抓机遇外,也离不开创新和开拓精神。

正如朱德章所述,与DSV的合作,除了扩大风电项目物流运输领域的参与度与市场份额外,中波公司还希望以“物流”格局突破“海运”边界,以优化物流方案、降低物流成本的“大物流”思维,深度参与全程物流运输从策划到执行的完整环节,尤其关注有全程物流运输需求的优质班轮货源和投标项目。

这样的合作,在中波公司近70年的发展历程中,不胜枚举。

20世纪90年代初,中波公司与货代巨头德迅签订合同,承运上海地铁设备。当时远洋船舶的运输时刻表几乎都是“表眼船”,就是以船舶实际行驶的时刻为准,很难按照计划时间靠泊指定港口。但根据地铁工程协调小组安排,地铁一号线动车组到港后要由铁路方面特别安排停运一些线路,通过铁路轨道,用火车头拉到指定基地。铁路营运计划因此要做相应改动。由于当时技术限制,列车卸载到码头必须按序排成整列,150米的列车将会占满码头所有作业泊位。因此,从船舶到港,到码

□ 张学刚

以“物流”格局突破“海运”边界

头卸货放置,再到铁路转运基地,必须环环相扣,精确配合。

作为整个地铁抵沪运输链的初始一环,中波公司决心在自身业务上改进突破。按照地铁方每月一班船的要求,协调船舶按照规定的时刻表航行,掐准时间靠泊港口,确保地铁项目按计划进行。这也成就了中波公司最初的班轮服务。

即便在今年的疫情期间,中波公司始终没有停止创新脚步。

朱德章介绍,年初,中波公司克服疫情不利影响,全力推动新辟的西行“红海+黑海”航线服务升级,在做好海运服务的同时,提供以罗马尼亚康斯坦察为中转点的“支线+卡车”延伸服务,为河钢塞尔维亚技转项目、土耳其恰纳卡莱1915大桥项目、红海电建项目等“一带一路”重要项目提供更安全高效贴心的服务。

融入“一带一路”拓展全球

2013年,国家主席习近平提出“一带一路”的合作倡议,为我国和沿线国家的发展带来新的增长机遇。“设施联通”“贸易畅通”带来了港航物流业的蓬勃发展,中波公司也迎来了新的机遇。

朱德章表示:“中波公司充分发挥船队年轻、航线覆盖广、船型适货性强的优势,主动融入并服务‘一带一路’倡议,以优化物流方案、降低物流成本的‘大物流’思维,聚合专业技术和网络覆盖优势,充分调动人力和运力资源,承担起保障项目物资运输的使命与责任。”

河钢塞尔维亚斯梅代雷沃钢厂

项目就是其中之一。该项目被李克强总理赞誉“为中塞乃至中国与中东欧国家产能大项目合作的成功范例”,是“一带一路”倡议中的样板项目,也是中塞两国友谊的见证。

中波公司承担了该项目物资的全程运输任务,克服了项目技术含量高、运输难度大的特点,以最高标准、最优质的服务为“一带一路”重点项目运输保驾护航。同时,中波公司也在不断开拓全球市场。

近两年,逆全球化风潮渐有抬头之势,对于航运企业来说,无疑是巨大的冲击。为应对危机,中波公司把握制造业产业转移的趋势,积极开发东南亚市场,提升第三国货源的比例。同时,加快海外代理的布局工作,引入有实力的当地企业。

目前,中波公司组建新加坡合资公司,作为东南亚地区营销平台,辐射周边国家,并正在建立印尼物流公司。中波公司与泰国船公司WESHIP达成合作协议,互为代理。

朱德章认为,此举加强了公司在泰国当地的营销力量。此外,中波公司在越南、日本和台湾地区等市场的代理也正在进行调整优化。

航线方面,中波公司在传统西行欧洲航线和东行美湾航线的基础上,先后将航线服务延伸拓展至波斯湾、东非、黑海和东南亚等地区。

谈及中波公司的整体布局和发展愿景,朱德章总结为:“按照打造‘一体两翼’发展格局的总体战略目标,以航运为主体,以长三角、中东欧两大区域物流平台建设为两翼,全力打造专业化、领先型的航运物流综合服务商。”



航运企业纷纷转型物流综合服务商。