

畅通陆海“联”接未来

——山东多式联运发展观察

□ 全媒体记者 杨柳 张伟

山东,15.8万平方公里的陆域,山川旖旎,阡陌纵横;15.9万平方公里的海域,碧波荡漾,千帆竞发。“十三五”期间,物产丰富的齐鲁大地上,建成了四通八达的交通运输体系,全球230多个国家和地区与山东有了贸易往来。

今年,“十四五”开局之年,山东省交通运输发展处于重要战略机遇期,山东交通运输正沿着交通强国、交通强省建设新征程,以勇拔头筹的先行之势,打造衔接顺畅、经济高效、绿色低碳的多式联运体系,加快建设现代化综合交通体系,为交通强国、交通强省建设以及实现“碳达峰、碳中和”目标提供强力支撑,争当强国示范!

强建设 多式联运成果已现

交通运输是基础性、先导性和服务性的行业,“要想富、先修路”,这句家喻户晓的俗语,道出了交通对经济社会发展的重要意义。

在各种交通建设已成规模的如今,多式联运作为构建现代综合交通运输体系的有力支撑,是调整运输结构、提高资源利用效率、提升全社会物流效益的重要抓手,是降低物流运输成本、促进国际国内双循环的重要手段,对交通运输业的提质增效、实现“碳达峰、碳中和”目标具有积极的推动作用。

那么,多式联运具体指什么?

通俗讲,多式联运就是通过两种及以上运输方式协同完成货物运输。《中国海商法》对于国内多式联运的规定是,必须有一种运输方式是海运。因此,海洋资源得天独厚的山东,在发展、壮大多式联运方面,有着明显的先天优势。

“十三五”以来,山东交通运输系统深入贯彻落实习近平总书记视察山东重要指示精神,充分发挥“大交通”体制机制作用,依托独特的半岛港口优势和较

强的产业规模优势,围绕沿海重点港口打造公路、水路、铁路综合交通运输网络,在多式联运基础设施、服务能力、市场环境等方面不断优化,山东多式联运建设成果已现——

基建连线成网,多式联运通道节点网络不断完善。连通“一带一路”沿线国家、辐射全球经济圈的多式联运通道初步构建。向东建立中日韩、美洲陆海联运通道,向西建立贯通中亚、欧洲等区域公铁、海铁联运通道,向北建立中蒙俄公铁联运通道,向南建立东南亚至澳新公铁、海铁联运通道。物流枢纽建设成效初显,拥有济南商贸服务型、青岛生产服务型(港口型)、商贸服务型,临沂商贸服务型,日照港口型等国家物流枢纽。建成运营规模化多式联运物流园区20个,多式联运物流园区初具规模。

规模稳步提升,多式联运服务能力不断增强。“十三五”期青岛港集装箱铁水联运量连续五年居全国首位,“齐鲁号”欧亚班列统筹运营后在班列发行量、运营线路、货源结构、综合服务能力、社会影响力等方面均取得了

阶段性成果。多式联运模式不断优化创新,形成“胶黄小运转”“中韩陆海联运”“齐鲁号欧亚班列”“鲁辽滚装运输”“公铁两用牵引车”“枣庄内陆港陆海联动”“卡车航班”等具有山东特色的多式联运发展模式。

多式联运市场环境不断优化。合作机制不断创新,山东省130余家多式联运企业(协会),成立“山东省多式联运发展企业联盟”,有效推动多式联运经营人发展。出台《贯彻交通运输部等18部门通知推动山东省多式联运发展实施方案》等配套政策,持续深化行政许可便利化等各项改革举措,营商环境不断改善。

“‘十三五’以来山东省多式联运呈快速增长态势,铁路集装箱多式联运发送量年均增速超过20%。”山东省交通运输厅副厅长司家军介绍,今年1—11月,山东重点港口集装箱铁水联运量增长18.8%,其中青岛港集装箱海铁联运165万标准箱,已连续六年保持全国沿海港口第一,初步形成了“覆盖山东、辐射沿黄、横贯东西、直达东盟和中亚蒙俄”的海铁联运物流大通道。



日照港煤炭专用码头。

推试点 激发市场创新活力

今年3月31日,山东省交通运输厅印发《关于开展全省多式联运“一单制”试点工程的通知》,在全省选择具备开展多式联运“一单制”基础的部分企业先行先试,为多式联运“一单制”建设积累经验,发挥试点带动作用。

多式联运,重点在“联”。目前,多式联运“叫好不叫座”,货运枢纽间无缝衔接不畅是其原因之一。为突破多式联运“连而不畅”瓶颈,山东在全国省级层面率先制定印发《山东省多式联运“一单制”改革试点方案》,形成了一批全国知名的多式联运示范工程和“一单制”试点典型案例。

“多式联运‘一单制’是可以实现在货物多式联运的全过程中,只凭一份多式联运运单办理所有货物运输手续,实现一次托运、一次计费、一份单证、一次保险。”王广鹏介绍,多式联运过程中货物交接、单证转换的时间约占运输总时间的15%—30%,只有实现全程“一次委托”、运单“一单

到底”、结算“一次收取”,才能真正发挥出多式联运的组合效率和无缝衔接的优势。

在山东省交通运输厅的引导、支持下,2020年9月,由山东高速物流集团创新开展的山东省首笔基于国际铁路联运的“一单制”业务顺利落地。由山东高速齐鲁号欧亚班列运营有限公司签发国际铁路联运提单,贸易商凭提单向银行申请供应链金融融资服务,实现了“一次委托、一单到底、一票结算、提单融资”。这一创新赋予了国际铁路联运提单物权属性,为探索解决国际铁路联运不能进行单证交易、中小企业融资难等问题提供了新方案。

2020年10月,山东世纪阳光纸业集团自韩国进口的17个40尺集装箱纸浆,通过“内陆港多式联运一单制”作业模式通关进入潍坊申海海关监管作业场所,并顺利完成通关验收手续,标志着山东首单内陆港进口多式联运“一单制”顺利完成,实现进口转关“一单制”。

2021年12月,由山东高速齐鲁号欧亚班列运营有限公司牵头,山东高速国储物流有限公司联合中铁集济南分公司、中国建设银行山东省分行共同开展的首笔中欧班列(齐鲁号)电子提单业务试点成功。这项业务对中欧班列回程班列运输的俄罗斯进口板材货物分拨运输进行配套服务,实现“一网通办”,可节约时间50%以上。电子提单业务是对铁路传统操作模式的一次突破,将有效提高班列运输单据流转速度,降低客户操作成本,为探索“班列+供应链”金融奠定基础。

王广鹏表示,目前,山东已成功探索开展了“内陆港一单制”“国际铁路联运一单制”“空陆联运一单制”“海铁联运全程联运提单”等模式,培育多领域多模式成功案例,并对2021年纳入多式联运“一单制”试点工程的企业给予政策支持,加快形成一批可复制、可推广的试点成果,推动全省多式联运整体水平全面提升。



集公路客货运、铁路运输和旅客运输的现代化渤海湾豪华滚装运输。

重引导 培育良好发展环境

成绩,源自不断的努力。山东多式联运如今良好的建设成果、发展态势,离不开山东交通运输系统多年来的汗水与付出。

2017年起,在全国较早开展了省级多式联运试点工作,启动省级多式联运示范工程项目库建设,并积极争取落实了财政资金以奖代补政策,是全国为数不多的对多式联运示范工程项目进行奖补的省份之一。

2018年,推动欧亚班列“统一品牌、统一班次、统一平台、统一补贴、统一宣传”工作,统一冠名“齐鲁号”,制定全省统一规范的欧亚班列培育期综合激励政策。“齐鲁号”欧亚班列的开行,标志着山东省成功实现全省欧亚班列资源整合,进入班列“五统一”的高质量发展新时代。

2019年,组织130余家企业、协会、科研机构成立了山东省省

级多式联运发展企业联盟,探索多式联运新路径、新业态、新模式,充分发挥行业联盟平台作用,推动业务模式的创新;会同相关部门及铁路港口企业,探讨推进铁路与重要港口信息互联互通工作,协调解决铁水联运信息平台面临的困难,2019年底烟台港、青岛港、日照港与中国铁路济南局集团实现铁水联运信息交换共享。

2020年,交通运输部与韩国国土交通部在山东威海召开“中韩陆海联运整车运输试运行筹备工作会议”并签署会议纪要,协调中韩两国修订四方谅解备忘录,为下一步正式签署并开展试运行破除最后的障碍,山东国际陆海联运通道建设得到进一步推动。

2021年,研究编制了山东省《“十四五”多式联运发展规划》,制定印发《山东省多式联运“一

单制”改革试点方案》,并对纳入多式联运“一单制”试点工程的10家企业给予政策支持。

“交通运输市场是一个开放的市场,我们在促进多式联运发展时,更侧重于构建政府引导、市场主导的发展模式,通过引导与支持,来为企业培育良好的发展空间。”提及促进多式联运发展的工作思路,山东省交通运输厅运输管理处处长王广鹏如此说道。

目前,山东省共公布了3批共33个项目入选省级多式联运示范工程项目库,参与企业达到60个,“齐鲁号”欧亚班列统筹运营后爆发式增长,2020年全年累计开行欧亚班列1506列,同比增加42.9%,今年预计将突破1700列,山东多式联运示范工程项目不断发挥示范引领作用,在全省的影响力不断扩大。

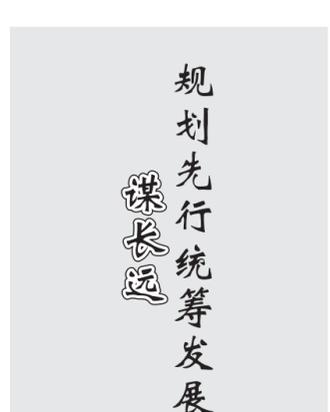
经济要发展,交通不仅要先行,还要适度超前。不论是公路、铁路还是民航,其建设都需要一定的周期,必须有长远眼光,提前规划、及早安排。如果交通做不到“早一步”“快一步”,跟不上或者只是同步于经济社会发展,都难免会成为发展的障碍。

山东拥有3个吞吐量过4亿吨的港口,600多条国际海上航线,50余条中欧班列线路,80余条空中国际航线等成熟的交通资源,为科学指导“十四五”时期山东省多式联运发展,持续优化调整运输结构,今年12月7日,《山东省“十四五”多式联运发展规划》对外印发公布,为山东16个市指明了符合自身情况的多式联运发展方向和路径。

《山东省“十四五”多式联运发展规划》(以下简称《规划》)是山东省第一部多式联运发展专项规划,也是全国为数不多的省级层面多式联运发展专项规划。《规划》从建立多式联运节点体系、打通多式联运末端网络、提升多式联运服务能力、优化多式联运发展环境四方面提出发展任务:

建立多式联运节点体系。《规划》提出构建衔接联动的多式联运枢纽节点网络,打造和培育济南、青岛、烟台、潍坊、临沂、菏泽、泰安、威海、日照、德州10个多式联运中心,建成40个规模化综合货运枢纽。

打通多式联运末端网络。《规划》提出在综合交通运输大通道基础上,完善多式联运大通道,打通多式联运集疏运末端网络。推动港口、重点物流园区、工矿企业等集疏运体系建



设,加快沿海、内河主要港口集装箱、大宗散货规模化港区铁路直通,推进大型工矿企业、物流园区、港口疏港铁路专用线逐步完善,打通多式联运“最后一公里”。到2025年,沿海港口集装箱铁路集疏港比例达到8%。

提升多式联运服务能力。《规划》提出创新推广多式联运组织模式。打造多式联运山东品牌。提升装备设备技术水平,开展专业化联运设备推广应用。推广35吨敞顶箱、内陆集装箱(系列2集装箱)、陆空联运标准集装器、多式联运交换箱等标准化运载单元应用。推动多式联运与制造业、商贸、金融、跨境电商等融合发展,开展齐鲁号欧亚班列“班列+贸易”业务,探索“以运带贸、运贸一体”的发展模式,探索提单物权化等,不

断提升多式联运服务水平。

优化多式联运发展环境。《规划》提出优化多式联运制度环境,建设多式联运统计评估机制。推进建立多式联运专项统计制度,完善统计指标、口径,探索建立重点港口集装箱铁水联运、多式联运货运量等统计指标体系。统一多式联运服务标准规范,在运作规则、操作标准、技术标准等方面开展地方标准研究。推动网络货运规范化发展,加快推进省级网络货运监测平台建设,探索开展网络货运企业分级分类评估。推动多式联运智能化发展,加强智慧物流基础设施建设,推进青岛港等新一代自动化码头、堆场建设改造。鼓励联盟企业间、重点港口与海关搭建多式联运信息化平台。全面推进多式联运“一单制”,统一多式联运“一单制”标准规范,建立多式联运信息共享机制。

“《规划》根据山东各市实际情况,给16个市都指明了适合自身的、可落实的定位与指导,保证《规划》能在各市落到实处、见到实效。”山东省交通运输厅运输管理处四级调研员王文浩介绍,到2025年,山东将建成40个规模化综合货运枢纽,多式联运发展企业联盟内部基本形成1—2项团体标准(企业标准),培育形成3至5家多式联运经营人、20个以上多式联运“一单制”试点,全省多式联运货运量年均增长10%以上,基本建成设施完善、设备先进、衔接联动、绿色低碳、智慧高效的多式联运服务体系,有效支撑全省产业转型升级和经济社会高质量发展,助推交通强省建设。



济宁梁山港公铁水多式联运通航。本版图片由山东省交通运输厅提供