

# 多式联运“赣”出新精彩

□ 全媒体记者 陈璐

8月12日,江西省人民政府办公厅印发《贯彻落实推进多式联运发展优化调整运输结构工作实施方案(2021—2025年)》(简称《实施方案》)。其中提出,到2025年,多式联运发展水平明显提升,运输结构大幅优化,基本形成大宗货物及集装箱中长距离运输以铁路和水路为主的发展格局,铁路和水路货运量占比达到15%,全省铁路和水路货运量比2020年分别增长13%和12%左右,集装箱铁水联运量年均增长15%以上。



赣江。

## 提升承载能力和衔接水平

《实施方案》提出,完善多式联运骨干通道。紧密衔接国家综合运输通道布局,加快江西省“六纵六横”综合运输大通道建设。具体到水路基础设施,全面完成赣江、信江三级航道达标建设,提升赣江、信江航道通行能力,加强与京津冀、长三角、粤港澳大湾区等高效互联。

在加快货运枢纽布局建设方面,提升南昌和九江国际性门户枢纽地位。提升南昌向塘国际陆港功能,加快补齐南昌向塘铁路

枢纽联运衔接设施,推进陆港物流功能建设,建成向塘国际陆港二期,强化国际班列(南昌)集结功能,加强陆港海港合作;提升九江江海直达区域性航运中心功能,加快重点港区现代化码头、疏港铁路公路建设,推进九江港和南昌港一体联动发展,探索航线资源共享,提高现代航运服务水平,进一步强化九江港与沿海港口联系,发挥在集装箱、滚装等高附加值货类运输优势。加快打造赣州、上饶、赣西组

团全国枢纽,做大做强赣州国际陆港,加快完善货运物流配套设施,积极开拓跨国班列新空间,加强与沿海港口合作,加快打造对接融入粤港澳大湾区桥头堡。

在健全港区、园区等集疏运体系方面,完成九江港城西港区疏港铁路专用线建设,协调推进九江港彭泽港区、宜春樟树港区河西作业区、赣西(宜丰)国际物流园、上高铁路经济产业园、德兴宏泰石公司等进港入园铁路专用线建设,加快南昌港姚湾

港区、九江港都昌港区、宜春樟树港区、吉安港中心城区港区、赣州赣县港区、上饶鄱阳港区、鹰潭贵溪港区、景德镇镇义城作业区等重点港区、作业区疏港公路建设,实现重要港区、园区与高速公路、铁路货运通道、厂矿企业、综合物流枢纽之间的公路和铁路连接,有效解决“最后一公里”问题,实现长江干线主要港口铁路进港全覆盖,重要港口港区二级及以上公路通达率达到100%。

## 创新多式联运组织模式

众所周知,各种运输方式均有自身的优点与不足。多式联运采用两种和两种以上的运输方式,可综合利用各种运输方式的优点,充分体现社会化大生产大交通的特点。

为此,江西省精准设计、精准施策,多措并举支撑多式联运“一枝独秀”。

——打造丰富多式联运服务产品。推动在九江城西港、南昌龙头港码头推广实施进口货物“船边直提”和出口货物“抵港直

装”模式。支持南昌、九江、吉安等市结合城区老码头改造,发展生活物资水陆联运。

——培育多式联运市场主体。深入实施多式联运示范工程建设,支持南昌向塘国际陆港、九江红光国际港积极申报国家第五批多式联运示范工程。鼓励港口航运、铁路货运、航空寄递、货代企业等平台企业等加快向多式联运经营人转型,重点支持公路、水路运输、港口经营企业与铁路物流企业深化铁公水联运合作;鼓

励多式联运市场经营主体以联运线路、物流链为纽带组建企业联盟。

——推进运输服务规则衔接。强化对多式联运服务规则标准体系的顶层设计,实现水运与铁路之间、水运支线与干线运输之间的高效衔接。深入推进多式联运“一单制”,引导企业建立全程“一次委托”、运单“一单到底”、结算“一次收取”的服务方式,支持企业应用电子运单、网上结算等互联网服务新模式。

## 促进重点区域运输结构调整

“优化铁路货运办理流程,持续建设和改善铁路货场仓库等设备设施,提升铁路货运服务能力和水平,以赣州国际陆港、南昌向塘国际陆港为中心,稳定开行至宁波、深圳、厦门等铁海联运线路。推动省港口集团靠大联强,认真做好港口资源整合‘后半篇文章’。优化船舶运力结构,引导集装箱船、滚装船等专业化运输船的发展。鼓励工矿企业、粮食企业等将货物‘散改集’,中长途运输时主要采用铁路和水路运输,短距离运输优先采用封闭式皮带廊道或新能源车船。探索推广大宗固体废物公铁水协同联运

模式。”《实施方案》明确,推动大宗物资“公转铁、公转水”。

同时,加快铁水联运、江海联运发展。完善水水中转、干支中转航线,发展铁水联运、江海联运、干支直达运输,构建以九江港和南昌港为中心、赣江和信江沿线港口为支点的全省港口内支线网络,稳定开行南昌—九江“集装箱穿梭巴士”航线,不断开发精品航线,努力吸引上下游货物在九江港中转,强化九江港长江中下游枢纽地位。鼓励航运企业与港口企业、铁路企业加强协作、信息互联,逐步建立以九江港为中心辐射省内铁路站水铁联运通

道,持续推进南昌、上饶国际陆港与宁波等沿海港口开展合作,为江西省铁海联运进出口货物开辟绿色通道,实施“全程提单”,优先作业,优先上船,推动铁水联运、江海联运高质量发展。

技术装备升级是多式联运发展的保障。《实施方案》提出,在集装箱运输和多式联运中积极推广应用标准化托盘(1200mm×1000mm)等单元化载运器具,探索建立共享模式的“托盘池”循环共用及托盘服务运营网络,提升配送效率。积极研发推广冷链、危化品等专业运输船舶应用,加快交通运输装备改造升级,提升标

准化、专业化水平。鼓励节能环保船舶建造,积极引导电力推进船、液化天然气(LNG)动力船等清洁能源船舶发展。推动港口设备油改电、油改气,推广绿色照明,逐步提高港口设备节能和清洁能源利用水平。协同推进船舶和港口岸电设施改造,做好船舶和港口污染防治工作,实现船舶污染物接收转运处置闭环管理,依法合规处置率达到100%。深入推进船舶靠岸使用岸电,新建、改建、扩建码头(油气化工码头除外)岸电覆盖率达到100%,具备岸电使用条件的非清洁能源船舶靠岸岸电使用率达到100%。

## 多式联运 潜力无限

□ 许愿

近年来,国内一系列突破性的政策和举措以空前力度推动多式联运快速发展。从政府到企业,从沿海到内陆,从航运到铁路,从硬件到软件,正在逐步打破物流和运输领域多年来的僵局。在众多政策利好、示范工程和技术创新合力作用下,多式联运正在进入全面发展时期。

政策利好是基础。任何一个行业的发展都离不开政策的鼎力支持。2022年初,《推进多

式联运发展优化调整运输结构工作方案(2021—2025年)》提出,到2025年,多式联运发展水平明显提升,基本形成大宗货物及集装箱中长距离运输以铁路和水路为主的发展格局。正是因为有了具体的工作部署,才能推进多式联运纵深发展。

示范工程是关键。示范工程是多式联运发展的“领头羊”。近日,作为国家首批多式联运示范工程的成都国际铁路

港多式联运项目已顺利通过竣工验收,即将开启运营发展新征程。有了示范工程的带头作用,才能带动更大范围的多式联运发展。

技术创新是核心。创新是引领发展的第一动力,也是支撑一个行业长远发展的不竭动力。2021年,西南交通大学一个科研小组承担并完成了一项四川省重点研发项目——“多式联运设备集装单元化及高效装卸

技术研究”,这是一项提高多式联运装卸效率的重要技术突破。多式联运发展道阻且长,唯有通过技术创新一路过关斩将,才能促进更加深远的发展。

目前国内多式联运规模较小,进一步推进多式联运发展依旧是“十四五”期间我国交通和物流领域的重要任务。以当下看来,相信不久以后我们能共同见证多式联运由“潜力股”向“绩优股”的蜕变。

# 风口中的冷链物流

□ 李波

炎炎夏日,冷链的重要性更加凸显。当前生活新消费层出不穷,比如预制菜的走红等等,都对冷链提出了新要求,借政策东风,冷链正步入蓬勃发展阶段,但未来面临的挑战仍然很多。

## 冷链是风口

冷链最早出现在唐代,“一骑红尘妃子笑”说的就是生鲜荔枝的配送。曾经,冷链是我国物流的薄弱环节,近年,作为消费升级背景下的重要细分市场,冷链物流得到了快速发展。

目前我国冷链物流行业市场规模增长迅速,由2013年的900亿元增长至2020年的3832亿元,近5年复合增速达到16.3%,到2022年,国内冷链物流行业市场规模预计将超越5100亿元。

我国冷链物流进入迅猛发展期,不少企业加快布局,除了顺丰、京东等直营制快递巨头外,包括圆通、中通、申通、韵达等在内的加盟制快递公司也开始向冷链物流领域发力。

尤其近两年,涉足冷链领域的企业越来越多。据企查查数据显示,仅2022年至今成立的冷链企业已经达到3805家。2021年全年共成立冷链企业9005家,2020年成立11938家,相比2018年增长43%,增速迅猛。

近日,阿里巴巴、京东、拼多多等电商巨头及蔬果平台叮咚买菜、每日优鲜纷纷宣布将在农产品核心产区布局物流中心,让更多的县域物流中心具备农产品上行的物流服务能力,冷链下沉将是大势所趋。

## 政策是东风

冷链物流已成为国家重点扶持领域,国家多次强调,要实施“城乡冷链物流设施建设补短板工程”“加快发展农产品冷链物流”,每年的中央“一号文件”对冷链物流的基建均有提及,近年将是冷链物流业的一次转折

点。随着《“十四五”冷链物流发展规划》《国家骨干冷链物流基地建设实施方案》的相继发布,作为消费升级背景下的重要细分市场,冷链物流已经上升到国家战略的高度,再迎战略发展机遇期。

从布局上来看,国家明确提出农产品骨干冷链物流基地、区域性农产品产地仓储冷链物流设施、乡镇田头仓储冷链物流设施、村级仓储保鲜设施四个层面。

地方政府成为推动冷链物流大发展的基础力量之一,并且彼此之间形成竞争。瞄准冷链物流的巨大市场和突出短板,不少地方在加快制定新一轮冷链物流规划。今年广东省政府专门划拨了170个亿,指定广东省供销社发展产地预冷基础设施建设。

政策红利已经出现,随着利好政策的密集发布,迎来了顶层设计加持的冷链物流,叠加行业自身的高景气度,将全面打开需求空间,行业的崛起将势不可挡。

## 冷链意义大

新冠肺炎疫情给冷链带来了一场大考。一方面,断链导致的农产品供需失衡问题凸显,冷链短板更加明显。另一方面,疫情也进一步刺激了冷链市场,关键增长动力之一就是制药行业,尤其疫苗、血液制品和诊断试剂。

受疫情影响,人们的消费方式逐渐转变,推动着冷链物流链条的变化,水果、蔬菜、水产品、乳制品、速冻

食品等冷链产品市场需求快速增长,极大促进了冷链物流市场的发展。

疫情是把双刃剑,给物流发展带来困扰的同时,也给冷链带来利好。疫情之下,冷链物流既承民生之重,又是防疫最前沿,冷链物流保障了国人正常的生活水平,让更多人认识到冷链的重要性。

冷链物流是民生工程,重任在肩。冷链物流连接田间地头、百姓餐桌,守护着人民群众“舌尖上的安全”和生命安全,是重要的民生领域。

冷链物流在中国经济中到底占据什么地位?农产品的销售离不开冷链,冷链是农业高质量发展的基础,关系着国家乡村振兴战略的实施成效,再有,冷链涉及生物医药,它是保障人民生命健康的重要途径。

冷链影响到的不只是食品安全问题,更深层次的是影响到整个社会的资源配置问题。中国是一个农业大国,但人口众多,人均耕地面积少,我国农产品的生产量和消费量都低于世界的平均水平,对生鲜农产品的需求更加迫切。而在这一背景下,冷链物流的发展就显得尤为重要,冷链物流在促进生鲜农产品流通,杜绝生鲜品运输浪费方面发挥着重要作用。

受制于较低的冷链运输水平,我国每年仅果蔬一项的损失就达上千亿元,触目惊心。目前,果蔬运输途中10%到40%的损耗,意味着国家种果蔬的土地有30%到40%资源浪费,这也意味着其他的百分之六七十的果蔬价格上涨,消费者要为此买单,农民却并没有因此增收。

总之,冷链物流是农产品进城的“大动脉”,对整个经济发展特别是对农村的振兴起到关键的作用;冷链物流贯通一二三产,是巩固脱贫攻坚工作成果,有效衔接乡村振兴,促进农村消费升级的重要基础性、战略性、先导性产业。

## 未来是蓝海

国际冷藏仓库协会数据显示,中国人均冷链资源水平相比较其他国家还有很大提升空间。

目前,冷链发展的条件已具备,居民生活水平的提高,消费潜力不断释放,使得冷链食品需求大幅上升,日益繁荣的中国城市消费人群正是其背后最强大的驱动力。

餐饮业作为我国市场经济的重要组成部分,是“刚需+高频”的消费需求。随着近几年我国冷链物流基础设施的不断完善和服务能力的持续提升,在支持餐饮业发展方面发挥了不可替代的作用。如今,餐饮供应链已经成长为万亿级大市场,并在中央厨房、预制菜等新模式的推动下保持稳定的增长势头,冷链物流也将更加大有作为。

冷链物流还关系着一个更大市场的发展。无论是疫苗、生物制品、生物制药还是诊断试剂,都需要冷链运输,而且对于温控有着极为严格的要求。

冷链一直被视为物流运输行业的“金字塔塔尖”,也是每一家快递企业的“兵家必争之地”,甚至还有一些专业化冷链企业在利用资本化的手段加速并购整合。在笔者看来,中国冷链物流市场拥有极其灿烂的前景。



冷藏箱。本版图片由本报资料室提供