

“多式联运+冷链”激发新动力

近日,交通运输部公布全国第四批多式联运示范工程创建项目名单。潮州市“对接冷链和电商供应链、联通中欧班列多式联运”示范工程榜上有名。

多式联运是现代物流转型升级过程中的重要手段,也是构建新发展格局的重要抓手。

多式联运与一般的海、陆、空联运存在本质区别,后者的联运采用相同的运输工具运输,而多式联运在国际上通常以集装箱为运输单元,灵活将铁、海、陆、空等多种形式有机结合有效结合,构成连续的综合性的货物运输,由国内的物流公司提供一站式的运输服务,提高运输的速度和效率,降低成本、优化资源。



连云港中哈物流基地。本报资料室供图

推动行业降本增效优势显著

首先,多式联运简化了托运、结算以及理赔的手续,节省了人力物力的成本,无论运输距离多远,通过几种运输方式之间的衔接,都可以交由多式联运的经营者负责统一办理,一次托运、一份合同、一次支付费用及保险。一旦中途发生货损货差,能够简化理赔手续,减少费用。

其次,多式联运缩短了货品的运送时间,尤其对于时效性高、价值大的冷链产品,下降了货损货差的可能。各个环节和运送工具之间的衔接紧凑,中转及时,减少了货品的中途停留,尽管货途中需要屡

次变换,通过专业机械的装卸,能有效保证货物安全、迅速、准确、及时地运抵目的地。

并且,多式联运可以提高运输组织水平,优化不同运输方式之间的衔接,在国际多式联运开展之前,不同运输方式的经纪人各自独立,运营业务范围和货运量都有限。是多式联运打破了格局,最大化的发挥了设备作用,合理的安排了运输路线。

2022年1月,国务院办公厅印发《推进多式联运发展优化调整运输结构工作方

案(2021—2025年)》。该方案提出,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,全国铁路和水路货运量比2021年分别增长10%和12%左右,集装箱铁水联运量年均增长15%以上。

经济的发展推动着我国海陆联运的高速发展,冷链的蒸蒸日上也日益需要多式联运的迅速成熟。

此前,交通运输部会同有关部门印发了《关于加快推进冷链物流运输高质量发

展的实施意见》,聚焦冷链物流运输发展面临的重点难点问题,出台一系列政策举措,加快推进冷链物流运输高质量发展。其中特别指出,积极发展冷链多式联运、公路冷链专线、冷链航班等运输模式,培育冷链运输骨干企业,支持冷链物流企业建设网络货运平台,优化整合产品、冷库、冷链运输车辆等资源,提升冷链运输服务品质。

多式联运对推动冷链物流行业的降本增效及交通运输的绿色低碳发展都具有积极的意义。

国内冷链多式联运尚未成型

我国的多式联运最早起源于长三角、珠三角以及环渤海地区,那时大多数需求均为外贸货物。随着我国对外开放区域向内陆地区的不断扩展以及制造业向中西部的转移,原有的分段运输逐渐不能满足需求,从而促进了多式联运的发展。

此外,港口建设的迅速发展、陆地交通线路的不断完善、中欧陆路运输通道的形成,以及一带一路政策的推动,都为我国搭建多式联运体系奠定了基础。

但多式联运在冷链上的发展还没有正式成型,冷链运输主要是以纯公路运输为主,公、海、铁、航的无缝对接没有形成流畅的通道,定位不够清晰。

具体来说,铁路冷链在2017—2018年期间进入了提升期,铁路集装箱的发展渐入佳境,承载小件冷链的高铁快运也逐步增长,它们属于多式联运的一个环节。在海铁冷链的国际联运方面,通常是通过中欧中俄的线路将冻肉等运送至港口,再通过公路或铁路再在国内完成内贸运转的流转。海铁联运则在一些港口得到了相应的政策补贴,使海联、公铁等多式联运具有成本优势,成为了大宗货物不错的选择。铁、海、水符合国家战略,也符合绿色物流发展的长期规划,在节能环保上具有优势,利于我国达成“双碳”目标。

因此,国内冷链的多式联运拥有极大

的发展空间,但还需要一定的时间完善信息互通、资源共享、装备升级、市场化运作,提升客户的接受度,获得更多的政策支持,完成多元化的产品拓展尤其是等待农副产品形成严谨的体系。

企业在经营冷链多式联运的过程中,也面临诸多需要突破的瓶颈。如疫情的消极影响、市场化的程度不足、政策的出台与落地之间距离、资源有壁垒、信息不对称、信息化建设困难、重资产投入疲软等等。如何实现不同运力之间的互证、如何实现单据的无缝对接与流转、如何搭建信息的共享机制以及开放的资源端口,享受绿通的农副产品如何将优惠政策全程贯穿,都

是企业 and 行业需要关注的方面。

此外,上海升旭供应链有限公司总经理徐兴武表示,多式联运的特性注定了其对企业及从业人员的要求较高,尤其是复合型人才。在某单一板块运输上专业能力出众的人才不一定精通其他运输结构,懂铁路的不懂海运,懂海运的不懂空运,懂空运的又不一定懂冷链。所以培养更多优秀的多式联运复合型人才是当务之急,成熟的人才应具备对操作运营了解、对政策了解、对整个行业了解、能衔接好各个资源之间的运营等能力。目前市场上符合要求的人才数量远远不足,不能支撑多式联运的发展。

2021年年底,《“十四五”冷链物流发展规划》(简称《规划》)正式发布。作为我国冷链物流领域第一份五年规划,它首次从构建新发展格局的战略层面,对建设现代冷链物流体系作出全方位、系统性部署,提出一系列务实、可操作、可落地的具体举措,具有重要的里程碑意义。

《规划》的发布,再次引起了行业以及各部门政府对冷链发展、对多式联运的重视,河南,山东,广东,海南,广西等地区纷纷出台多份相关报告及利好政策。

《规划》的落实,推动了运输结构的改革,客户愈发了解区别于传统形态的灵活运输方式,冷链多式联运的普及化,会带领运输产业链跨进更高的门槛,使其跻身于现代智能化产业的一员。

具体来说,针对大宗物资与小件货物的产品特性、时效等不同需求,将衍生出更多的特色多式联运产品,定制化的运输方式或成主流,用于满足市场不同的客户需求。

历来在冷链运输中,农副产品占比极大。但目前农副产品的运输结构相对单一,不灵活,还会受淡旺季等因素限制。未来多式联运在冷链方面的完善必定会刺激农副产品在全国性的流通,保证高品质的农产品安全抵达消费者餐桌。

高铁快递的介入,更加符合即时物流的特性,铁、航、公的结合,促进了小件生鲜的运转,大宗产品会随着生鲜电商的繁荣化整为零,适应末端消费者的需求,使冷链物流不再受限于温度和产品特性,为冷链物流的普及化提供可能。

水铁、海铁的业务不断升级让无水港、无轨铁路货场的发展迅速,内贸水运的多式联运冷链得到拓展。很多城市基建已经实现了铁、海、公及冷库的一体化,帮助多式联运冷链货物无缝对接,达成从海到港到车站到公路再到最后一公里的不断链。

未来,进出口业务会从纯海运转为部分多式联运,尤其是海铁、海卡的形式,它规避了海运时长不稳定的劣势,已在国内初具形态。

冷链装备方面的不断进阶,如新能源冷链车,氢能源长途冷链车等可持续发展的装备,从侧面反映了冷链装备多元化的趋势。致力于冷链装备研发的企业不在少数,很多新能源的冷链装备已经投入了市场,蓄冷箱、锂电池箱、柴电一体箱、背包箱、单元化小箱以及太阳能动力箱等等,单元化冷链箱解决了冷链零担发运困难的现状,当这些装备市场化运行,普通车、普货专线物流也可以实现零担冷链的全国化,降低公铁转化的难度,减少重资产的投入。

多式联运在新冠肺炎疫情的特殊情况下优势明显,实现了司机与货物的分离。新冠肺炎疫情暴发时,铁公结合的运输方式承担了大部分货物的发运与到达,安全稳定。

当铁、海、公、水、空串联成一个整体的系统时,不同产品就可以任意选择适合的运输方式,实现智能化、现代化的物流集群,运输部门之间也能打通信息壁垒,做到资源共享,实现多式联运的协同合作。

(中物联冷链委供稿)

变局之下 航运业如何向新而行?

(上接第1版)

据介绍,安特卫普—布鲁日港的目标是在2030年前成为碳中和港口。为实现此目标,他们正持续以创新突破边界,使港口更环保、保持港口通达并在数字世界中引路前行。因此,该港加入了比利时气候行动联盟,而该联盟是一个私营学术机构,鼓励其商业合作伙伴通过设立基于科学的目标,将可持续发展作为优先事项。

在DHL快递展台上,记者也了解到,为推动物流运输减排,DHL快递母公司德国邮政敦豪集团于2021年发布了全新可持续发展路线图,并承诺将至2030年投资70亿欧元,用于减少二氧化碳排放。相关投资将主要用于开发利用航空替代燃料、扩大零排放电动车队规模和建设更多环保建筑。

数字化开启航运元宇宙

进博会首日,由中远海运设计、京东区块链铸造的限量版星座船舶系列数字藏品正式发布。在发布仪式上,中远海运集团数字化转型本部副总经理蒋时飞向该集团大客户代表嘉吉海运中国区总经理王萌赠

送了数字船模。

首批数字藏品旨在纪念中远海运首次进驻元宇宙生态圈,是中远海运数字化转型发展的实践之一。近年来,中远海运应用大数据技术,构建起数据集成平台,建立“用数据说话、用数据管理、用数据创新”的管理机制,以提升全球资源配置能力。通过数据平台,总部可以掌控集团整体状态,包括各单位运营情况、货流信息、航线、船舶分布与实时状态等等,数据可以更新到“分钟”级。这也为实现数据共享、运用数据创新,为集团统筹资源配置,深入挖掘客户偏好,引导优化供应链资源协同提供了依据。

依托数字化,航运物流企业开始踏入元宇宙,智慧物流也更加可知。大龙网科技集团是国家商务部首批跨境电商试点企业之一,在本届进博会上推出了元宇宙沉浸式跨境商务谈判舱,通过对场景、影像、音频、灯光、网络传输等进行系统化的集成设计让用户可以身临其境地感受到与对方零距离的互动性会谈,实现了跨境商务交流从“在线”到“在场”的突破。此外,通过元宇宙数字人与谈判舱结合,让直播导购、客户服务等虚拟的数字人可以真切

的被客户所感知,让虚拟现实和数字技术更好地服务于贸易和生活,让用户足不出户做全球生意。

记者注意到,今年进博会上,Flexport飞博博在现场展示了由中国科技团队开发的一款互动模拟体验:“物流大师FlexMaster”,现场来宾将通过智能互动装置、模拟游戏,直观感受跨境物流在绿色低碳、减碳减排方面扮演的重要角色,同时深入体会Flexport飞博博以创新、数字化赋能全球供应链的高质量水平。

“Flexport飞博博致力于以科技之力驱动跨境物流的创新。我们的目标是打造一个国际贸易的‘社交网络’,用科技连接全球贸易的生态圈,实现国际贸易的无缝衔接。”Flexport飞博博亚太企业发展副总裁兼大中华区董事长高学亨(Henry Ko)介绍,根据海关总署统计,今年上半年中国货物贸易进出口总值19.8万亿元人民币,同比增长9.4%,中国作为全球经贸“稳定器”,也是Flexport飞博博深耕的市场之一,未来将持续以中国市场为支点,凭借科技创新助力国内国际经济双循环高质量发展,撬动全球化贸易战略布局。

中国物流与采购联合会和京东集团联合调查的2022年10月中国电商物流指数为106.9点,比上月回落1.2个百分点。从9个分项指数看,履约率指数、实载率指数、成本指数、满意度指数有所上升,人员指数、库存周转指数、总业务量指数、物流时效指数、农村业务量指数有所回落。

10月电商物流总指数相较9月小幅回落,但相较8月低值仍有明显提高。指数回落主要来自于需求端,总业务量和农村业务量分别回落4.3个百分点和2.5个百分点,且全国所有地区均有所下降,农村业务量回落主要集中于受疫情影响较重的西部地区和东北地区。此外,10月部分电商消费因11月电商购物节来临之际而被抑制也是造成本月需求回落的一项因素。从供给端看,各项指数表现不一,但总体运行平稳,并未因10月疫情反复而受到明显影响。后期来看,在“双11”电商购物节的刺激下,11

10月电商物流指数发布 较上月回落1.2%

月电商物流需求将有明显回升,并带动总指数上涨。

电商物流总业务量有所回落。10月份,电商物流总业务量指数为116.6点,比上月回落4.3个百分点。分地区来看,东部地区回落幅度最小,其他地区均低于全国平均水平。

农村电商物流业务量小幅下降。10月份,农村电商物流业务量指数为116.8点,比上月下降2.5个百分点。分地区来看,西部地区回落超过两位数,幅度最大,东部地区回落幅度最小。中部地区高于全国平均水平。

10月份,实载率指数实现7个月连续上涨,创出112.3点的今年新高,满意率和履约率指数实现连续两个月上涨。库存周转指数、物流时效指数、人员指数均有小幅回落,但相较8月仍有明显提升。成本指数相比上月提高0.6个百分点。

(中物联供稿)