

慧“冻”力 赢“鲜”机

□ 全媒体记者 任佳丽



天津港国际物流冷链基地。本报资料室供图

数字改革直面转型痛点

进入到2023年，数字化的改变已经从单一场景渗透到全生产要素、全产业链、全场景，并进入加速实施阶段，冷链物流行业也不例外。在数智化背景下，冷链物流行业发展衍生出的新难题引发了专家学者们的关注与探讨。

在瑞云冷链创始人郑瑞祥看来，冷链物流行业的核心痛点是服务标准化与企业降本增效问题。他指出数字化改革是解决此类问题的关键，智能化数字化的应用能够有效解决定价问题，提高平台交易效率。

仓储配送是冷链物流的关键环节。宁波羽辉冷链物流运营负责人蒋金军表示，目前，企业业务流程存在的漏洞对后期盘点工作造成困难；货物体积不规范、品类杂乱造成拣货困难；无法掌握货物具体位置，时效性低；出入库货物管理不精准导致货物损耗大……针对上述问题，蒋金军认为，仓储配送企业数智化革新改造与创新升级才是解决问题的王道。

企业业务的持续发展必然会带来物流碳排放量的增长，苇渡科技创

始人韩文认为，绿色低碳物流体系的建立，低碳商业模式的转型不仅是企业亟需解决的问题，也是行业未来的发展方向。“五环顺通和中车公司联合开发了‘畜冷式冷库’，通过一年的运营数据发现，此系统在节费方面达到47%，节能达到13%。”五环顺通供应链副总经理宋微介绍。

此外，崔忠付谈到，冷链设施规划、设计、建设仍需加强，中小冷链物流企业技术研发和投入力度不足，产业信息互联互通不到位等问题也是当下企业面临的发展瓶颈。

智慧升级推动降本增效

《“十四五”冷链物流发展规划》中明确提出“要推进冷链设施数字化改造，推动冷链基础设施智能化升级，加强冷链智能技术装备应用，完善冷链技术创新应用机制”。面对当前冷链物流行业存在的发展难题，在大会现场，不同领域的专家学者分享了独特的见解，提出了相应问题的解决思路。

未来，冷链物流技术将朝着智能化、自动化、绿色环保等方向发展，这将有助于提高冷链物流的效率和准确性，降低成本，满足消费者对高品质、安全食品的需求，崔忠付对未来冷链物流的发展态势做出预判。

关于冷链物流运输，地上铁华北大区总经理耿立梅指出，在“双碳”

大背景下，新能源物流车将会是一种新兴趋势，新能源物流车企业需要在工具端进行升级来适应冷链数字化需求，例如定制化车辆、多温供配、提高续航里程等。在智能终端应用上，企业可以与设备厂进行共同推进和研发，例如温控智能设备等。

平峰科技创始人梁策认为，冷链企业可以和分布式化学储能做有效结合，在不改变企业用电习惯的情况下可以节省20%—40%电费。同时，企业也可以通过储能和大数据对冷链企业的经营运转情况分析，形成更加有效的精益管理。

“信息化平台要实现‘员工在线、商品在线、客户在线、管理在线’，打通生产端到消费端的各类数据，让用

户足不出户可以看到商品的透明化交易和库存流动动态，通过大数据和超级算法帮助客户提升管理效率和经营能力。”华鼎冷链CEO王君建议。

此外，崔忠付在人才结构与培养机制方面也提出了相关建议，他指出要优化科技人才培养，加快设立相关岗位，系统储备和培养冷链技术人才，加强冷链技术投入和培训等。

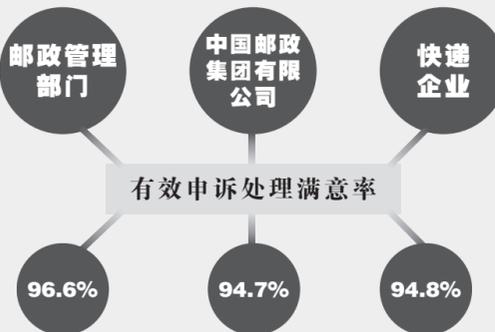
“未来，随着科技的不断进步与市场不断变革，数字化的冷链物流也呈现出更加广泛的趋势，智能化驱动、多元化融合也将逐步形成，供应链可视化发展趋势也将更加凸显。”天津大学运营与供应链管理系主任、讲师教授、博士生导师刘伟华说。

数说物流

2023年三季度，国家邮政局以及各省（区、市）邮政管理局通过“12305”邮政业用户申诉电话和申诉网站共受理申诉66913件，与业务量相比申诉率为百万分之1.64。

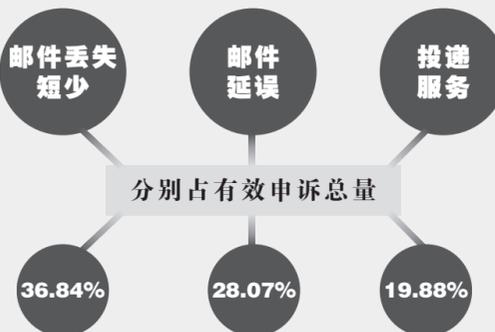
有效申诉共计4475件

有效申诉率为百万分之0.11



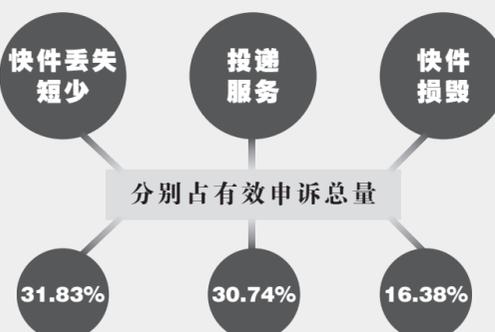
邮政普遍服务问题申诉2155件

有效申诉171件，占比7.94%



快递服务问题申诉64758件

有效申诉4304件，占比6.65%



（数据来源于国家邮政局 全媒体记者许愿制图）

（上接第1版）

海运在商品车外贸运输中发挥关键作用

商品汽车水路滚装运输方面，我国已形成了以沿海地区上海、广州、天津、大连以及烟台、连云港、厦门等港口为纵轴，以长江沿线重庆、武汉、芜湖、南京、苏州等港口为横轴的“T”字型商品汽车滚装水路运输总体格局，有力支撑着我国汽车产供销的南北运输和对外贸易，特别是“长江水运+海运”的多式联运方式，已成为联结内地汽车主机厂、打造汽车出口主通道的最主要运输方式。

我国汽车出口主要有以汽车运输船为主的海运、以中欧班列为代表的铁路运输以及跨境公路运输等方式。其中，以汽车运输船为载运工具的海运是最主要的运输方式，具有单次运输体量大、滚装装卸速度快、货运质量保障度高等诸多优势，运输成本比陆路运输低20%—30%。2022年，我国共完成商品汽车滚装吞吐量753万辆，其中外贸出口264万辆，约占商品汽车出口总量的85%，其余通过中欧班列、跨境公路运输完成。

未来，随着我国新能源汽车产业链的进一步完善和发展，凭借着新能源汽车率先布局的先发优势，我国新能源汽车产业将继续保持在全球范围内的核心竞争力。预计到2030年，我国汽车销量将达3000万辆/年，外贸出口量将达700万辆—1000万辆/年。此外，海运外贸出口量将达到600万辆—900万辆/年，海运外贸进口量将

推进我国商品汽车出口滚装运输保障能力建设

维持在约100万辆/年。我国商品汽车滚装码头外贸年吞吐量约700万辆—1000万辆。考虑汽车内贸运输公转水等运输结构调整推进要求，预测内贸方面水路运输占比将由目前的13%进一步提升至15%左右，沿海港口内贸吞吐量将达800万辆左右。综合预测，2030年我国沿海港口商品汽车滚装年吞吐量将达到1500万辆—1800万辆。

我国汽车滚装运输面临挑战

一是我国汽车运输船自有运力严重不足、国际竞争力弱。截至2022年底，全球共有约760艘汽车运输船、约400万车位，其中，我国汽车海运量占全球海运量的10.6%，而我国船东汽车运输船仅有39艘、10.8万车位，在全球汽车运输船车位数占比仅为2.7%，占全球汽车运输船运力的比例极低，目前外贸运输主要依靠国外运力。同时，近年来汽车运输船大型化发展趋势明显，运力超过6000CEU（标准车位）的汽车运输船逐渐成为全球汽车外贸运输的主力船型，目前占船队总量的72.4%，而我国自有汽车运输船的船型相对偏小，在全球远洋运输市场中竞争力弱，也没有形成航运网络。

二是国际汽车滚装运输寡头垄断，船租价格波动大，不利于我国汽车海运出

口。全球汽车运输船运力高度集中在日本、挪威、韩国三个国家的船公司，船队规模合计占67.1%，掌控了全球汽车运输航运网络。随着近两年我国汽车海运出口需求快速增长，全球汽车运输运力长期的供需紧张平衡状态被打破，汽车运输船运力呈现紧张，船租价格不断攀升，6500CEU的汽车运输船租金已由2022年初的3.85万美元/天，上升至2023年初的11万美元/天，达到历史最高水平。国际运输市场的寡头垄断、运价和租价的大幅波动，以及由此带来的收益不确定性，显著影响我国船公司新建汽车运输船的投资决策，部分船公司持观望或保守态度以规避经营风险，进而也将影响我国汽车海运出口平稳运行。综上，国家层面迫切需要提高自有船队运力，提升“国货国运”比例。

三是我国汽车滚装码头能力存在结构性问题。目前，我国承担汽车海运贸易的沿海港口泊位约40个，以上海港、广州港、天津港、烟台港、连云港、大连港等为主，设计通过能力约990万辆/年，现状能力总体适应，但码头布局存在结构性问题，主要在长三角地区，滚装码头港口资源保障能力相对不足。

2022年，我国长三角地区上汽、奇瑞、特斯拉和吉利等车企的出口量占我国总出口量的58.5%，长江中上游的长安、东风等占比14.8%，汽车海运需求十分旺盛。上海港承担我国汽车滚装出口量的近六成，是长三角和长江沿线地区商品汽车外贸出口的主要港口，2022年完成商品汽车

外贸出口量133万辆，占全国滚装码头商品汽车外贸出口量的57.5%，其中单月外贸出口量最高超过16万辆，外高桥港区2个7万吨级泊位的泊位利用率超过85%，高峰期待泊时间超过10天，已出现码头、堆场能力紧张问题。同时，上海港也是我国集装箱国际枢纽港，可供规划建设汽车滚装码头的港口资源十分紧张，承接需求增量的苏州港总体规划中也仅布置2个汽车滚装泊位，资源空间相对不足。

加强运力建设 优化码头布局

针对推进我国商品汽车出口滚装运输保障能力建设，笔者有如下建议：

加强我国汽车运输船运力建设。提高商品汽车滚装运输保障能力是服务好我国商品汽车外贸出口的重要基础，加强自有船队建设既是保障我国商品汽车海运自主安全和供应链稳定的需要，也是提高我国航运市场国际话语权的“突破口”。在国际海运市场波动性大的情况下，建议强化顶层设计和政策支持，由交通运输部会同发改委、工信部，组织主要车企、港口企业、船公司等，按照提高商品汽车出口供应链安全保障能力的目标，通过交叉持股、共同开发、联合运营等方式，形成车企—港口企业—船公司的利益共享机制，引导鼓励我国船公司与车企开展长期稳定的运输合作，建立起具有稳定市场收益的机制，以此

推动船公司积极提高船舶运力，提高“国货国运”比例，提升我国汽车滚装运输保障能力。

以规模化枢纽为重点，完善港口商品汽车滚装码头布局。建议根据我国汽车主机厂布局及产能规划，特别是出口需求量较大的汽车主机厂具体情况，综合分析汽车产销地分布、集疏运通道条件、船型发展趋势等，以降低商品汽车运输整个供应链综合成本为目标，进一步优化我国沿海港口商品汽车滚装码头布局和相关港口总体规划，着力完善以上海港和苏州港为重点的长三角地区、广州港为重点的珠三角地区、天津港和大连港为重点的环渤海地区商品汽车滚装码头布局，特别是加强长三角地区码头能力保障，优化码头堆场平面布置方案，对新建滚装汽车码头予以支持，加快苏州港太仓港区滚装码头等工程建设，推动商品汽车滚装码头规模化发展，系统性地提升我国港口商品汽车滚装运输的保障能力和韧性。

因地制宜、高质量推进商品汽车滚装码头设施能力供给。商品汽车滚装运输，既有重点港口集中布局、规模化发展的要求，也有就近服务主机厂适度分散发展的需要。在当前国家严控围填海政策下，充分利用既有件杂货码头等设施资源、加快功能优化提升是适应当下滚装运输快速发展的要求，也是就近服务主机厂适度分散发展的需要。建议按照更好发挥市场对资源配置的作用的原则，在引导重点港口专业化汽车滚装泊位建设的同时，可利用部分件杂货、集装箱泊位等，根据实际情况兼顾汽车滚装功能，港口规划和管理等方面工作对于上述情况宜积极适应、予以支持。