

如何有效降低全社会物流成本？

多式联运奏响“联网补链合作”最强音

□ 全媒体记者 张涛

新闻观察

中央财经委员会第四次会议提出，要有效降低全社会物流成本。今年的全国两会上，政府工作报告提出，今年要实施降低物流成本行动。“新形势下，降低物流成本的关键是发展多式联运，发展多式联运的关键是联网补链合作。”3月28日，在湖北武汉举行的中国多式联运合作大会上，与会者纷纷表达此观点。这次会议首倡“多式联运经营人联网补链合作行动”，为我国多式联运推进信息共享、资源互补奏响了最强音。

我国多式联运发展跑出“加速度”

“‘十三五’期以来，我国多式联运发展跑出‘加速度’。”中国集装箱行业协会常务副会长李牧原表示。自2016年至今，我国的铁水联运量从274万标箱增加到1170万标箱，国内铁水联运主力港口其铁水联运量在港口集装箱吞吐量占比（窄口径）从2.9%提升到6.8%。中国铁路集装箱发运量从751万标箱增加到3323万标箱，中欧班列发运列从1702列增加到17532列，增长了10倍。

中铁集装箱运输有限责任公司副总经理李静宇介绍，中铁集装箱公司充分发挥全国性多式联运经营企业专业优势，多措并举推进多式联运快速发展。2023年，铁路箱下水完成39.9万TEU，同比增长8.3%；积极推进中欧（中亚）班列与新通道无缝衔接，提升多式联运班列运输影响力。2023年，中欧班列开行1.7万列，同比增长6%，发送190万标箱，同比增长18%。“通过深入实施产品品牌创建提质工程，我们着力打造了铁海快线、多联快车品牌，受到市场广泛欢迎。”李静宇表示。

中远海运集装箱运输有限公司总经理助理、供应链物流事业部总经理柳国旗表示，中远海运作为央企，积极服务“一带一路”、京津冀一体化、西部陆海新通道、海南自贸港、长江经济带发展等一系列重要国家战略。2023年已开通

内、外贸国内海铁路553条，国内海铁发运量97.8万TEU；国内拖车发运量405.1万TEU。在参与“一带一路”建设中，积极开展海外布局，围绕比雷埃夫斯港打造欧洲陆海快线公司，网络覆盖奥地利、匈牙利、捷克、斯洛伐克、保加利亚以及北马其顿等中欧国家，年均发运重箱16万TEU（2300列）。

“我国多式联运已具备规模化发展的条件。”李牧原表示，自2017年开始的国家多式联运示范工程已经开展了116个，示范线路覆盖国际和国内，公铁联运、国际铁路联运、多式联运枢纽建设、多式联运信息化、冷链多式联运、化工多式联运、多式联运新装备等领域均有涉及，已经形成立体多维的发展态势。

铁路与港航企业、铁路与物流市场相向而行、加深合作的态势已经形成。港口作为推动铁水联运的主力军，都把旗下的内陆物流网络作为新的业务增长点和战略竞争的核心要素。国际通道已从过去单一海运通道变为陆运通道和海运通道并举的多元化发展。

降低全社会物流成本
多式联运担当主攻方向

中国集装箱行业协会会长黄田化表示，党中央国务院高度重视物流行业提质增效降本工作，将多式联运作为优化物流体系的主攻方向。多式联运已成为物流产业的主要增量市场，成为国家经济领域重要的战略性工程。“要面向产业界，促进多式联运全要素整合，推动我国多式联运不断扩大壮大，创新发展。”

“降低全社会物流成本是提高经济运行效率的重要举措，物流成本的出发点和落脚点是服务实体经济和人民群众。”李牧原认为，事实是我们的物流成本在单段运输当中都不高，就是说单一环节的成本低，而全链条的运行成本高，这样导致了物流企业的盈利能力低，但货主企业依然支付较高物流成本，这是物流行业中目前最突出的矛盾。降低物流资源配置效率低、流通循环效率低导致的高成本，是大家形成的共识，要通过优化运输结构，强化“公转铁”“公转水”，深化综合交通运输体系的改革，形

成统一高效竞争的驱动力市场。

“要强化多式联运对产业链供应链的优化作用。”李牧原表示，“新三样”的出口市场增长，带动了我国货主的崛起，中国物流企业对国际物流主导话语权在增加，中国物流企业“走出去”具有深远影响。随着内陆地区参与全球合作和拉动进口贸易的能力增强，内陆地区制度性开放力量不断加强。建立国内统一大市场，就是要发挥沿海先发的引领作用，带动内陆发展，聚焦在多式联运领域，要求海港与陆港能高效联动，构建跨区域的多式联运体系。

在迅猛发展的背景下，我国多式联运也面临着多项挑战。据了解，我国多式联运发展面临多个“无人区”。例如，我国货运量为全球之最，但货物流向复杂，多式联运市场相对分散，需要多元化的服务模式。我国内贸运输量巨大，但内陆箱不等于内贸箱，铁路35吨敞顶箱下水阻滞较多。此外，智慧化港口、智能化仓储、物流电子商务等加快应用，“一带一路”提供的新舞台，国内贸易流通模式和结算习惯等，都对企业形成了考验和挑战。

联网补链、深化合作
多式联运经营人探索互联互通

“合作是多式联运的精髓，中国的多式联运需要运输链、物流链中主要环节的企业形成高效的战略协同，才能有效解决多式联运不能联通的问题。”黄田化强调。

与会多家企业表示，多式联运产业链中企业之间要深化合作，联网补链、模式创新，通过信息共享、资源互补、优势互补，实现多式联运经营人之间线路、资源、服务、信息，全面、高效地匹配与衔接，扩大多式联运经营人服务网络覆盖范围、提升多式联运经营人的综合服务能力、资源配置水平、降低企业运营成本。

湖北港口集团有限公司总经理何宪礼建议，要加强顶层设计，在加快推进多式联运法规制度、产业政策支持、标准规范以及市场机制建设等方面持续加力，真正实现“一单制”“一箱制”“公转水”，深化综合交通运输体系的改革，形

成协同发展，形成结构合理的市场集群，服务各产业物流降本增效。同时，要加强信息化建设，实现一单到底和全程可视，推进具有公共性的多式联运信息系统建设，建立信息资源共享机制，推动铁路、公路对于航空以及海关市场监管等信息交换互通共享。

“解决铁路多式联运竞争力不强的关键在于‘转’‘运’环节”，中车长江运输设备集团有限公司总经理史洪斌表示，物流装备一直以来都是现代经济体系中不可或缺的一环，打造高效率、高效益的公铁转换平台是核心解决方案。该集团依托现代物流技术及装备交通运输行业研发中心的平台优势，对智能化多式联运技术装备创新进行探索，推出了智能空轨集疏运系统。通过构建空中专用通道，解决了物流枢纽多种物流方式的互联互通问题。

“我们着力打造干线班列+海运+两端这种集配模式，与船公司、物流企业共同提供一种模式，为客户提供更好的服务。”李静宇表示，目前电商系统与中铁信息化系统实现了打通，通过自己的系统，可以直接海运订舱，反向也是一样。

集装箱是多式联运的载体，中国铁路积极实施物流装备系统创新工程，逐步建立35吨宽体箱多式联运体系，将持续投入符合国家标准的35吨宽体箱，作为铁路运输的主箱型，并不断扩大市场适用范围。下一步将加强与内贸船公司、港口合作，改造或建造适合装载35吨宽体箱的船舶，协调港口推广适合35吨宽体箱的岸桥、港内拖车等设施设备，积极推进散货入箱。

优化运输结构，强化“公转铁”“公转水”，积极推进联网补链、深化合作，成为与会多式联运经营人的广泛共识。在此次大会上，首倡开展了“多式联运经营人联网补链合作行动”，这将为多式联运经营企业开辟一条新路。

与会专家表示，随着不同运输方式之间、交通设施与物流市场之间、不同地区之间、沿海与内陆之间的合作体系逐步建立，相信在不久的将来一定能够实现多式联运高质量发展，建成一体衔接、畅通高效、陆海联动、内外循环的多式联运服务体系，为服务构建新发展格局作出更大的贡献。

上海重点发展高端航运服务业

本报讯（全媒体记者 黄玲）3月28日，在国新办举行的“推动高质量发展”系列主题新闻发布会上，上海市委常委、副市长华源表示，上海正全力向全面建成国际航运中心的目标迈进，其中加快补齐高端航运服务业短板、提升航运资源全球配置能力成为重中之重。

华源指出，上海将以发展高端航运服务业为突破口，进一步加强枢纽功能建设，并推动航运行业的数字化、智能化、绿色化转型，以更好地服务于国家重大战略。

在优化服务方面，上海将大力发展航运保险和海事仲裁等高端航运服务。航运保险方面，上海将依托国际再保险中心建设，推动航运保险产品与运营模式的创新，增强全球承保能力。海事仲裁方面，上海将充分利用上海国际商事仲裁中心条例，积极探索临时仲裁，并鼓励经营主体优先选择上海作为争议解决地。

在强化枢纽地位方面，上海将持续完善海港、空港、邮轮港和集疏运体系建设，加快推进一批重大项目，包括小洋山北作业区、东方枢纽上海东站、浦东国际机场四期等。同时，上海还将大力发展多式联运，积极培育邮轮经济。

在促进转型方面，上海将重点推进智慧转型和绿色转型。智慧转型方面，上海将基于区块链技术，完善国际集装箱运输服务平台，打造航运贸易数字化试点示范平台。绿色转型方面，上海将推进绿色航运走廊建设，加快布局清洁能源供应链，推广绿色运输工具的运用。

上海这一系列举措的实施，将进一步推动国际航运中心的建设，增强上海在全球航运业的影响力和竞争力。

交通强国专项试点在河北港口集团启动

打造智慧绿色干散货码头样板

本报讯（全媒体记者 欧振国 通讯员 孙菲）“更高水平智慧绿色干散货码头示范应用”交通强国专项试点任务日前在河北港口集团启动。将探索有效提升煤炭、矿石等专业化干散货码头智慧、绿色建设水平的方法，为带动港口行业高质量发展提供支撑。

作为全球最大的煤炭下水港、全国重要铁矿石接卸港，我国“北煤南运”“西煤东运”主枢纽港，河北港口集团在干散货码头智慧、绿色建设方面始终走在前列。“通过该试点的实施，争取在智慧港口、绿色港口领域总结形成相关标准、规范，形成一批可推广、可复制的新技术、新模式，为交通强国建设贡献力量。”河北港口集团科技和信息化部部长邵竞伟说。

试点项目由交通运输部水运局组织，河北港口集团牵头实施，与国内科研机构、高新技术专业深度联合攻关，以智慧和绿色为抓手，以专业化干散货码头为对象，深挖当前智慧、绿色港口建设中的短板和问题，重点研发自主可控的码头生产操作系统（TOS），研究应用码头装卸作业全流程自动化控制技术、大型装卸设备在线监测和智能运维系统等，推进专业化干散货码头用能结构优化、绿色港口环境监测与污染防治等工作。

为争取试点落实落地，河北港口集团认真贯彻落实《交通强国建设纲要》和河北省委省政府、交通运输部工作要求，实地调研河北“三港四区”发展现状、存在问题、发展规划等，听取交通运输部主管部门、行业重点企业以及学会协会的意见，总结自身技术与管理优势，吸收外部经验，围绕干散货码头建设运营中的核心技术与关键环节，制定了“更高水平智慧绿色干散货码头示范应用”交通强国建设试点实施方案，全力打造专业化干散货码头大型装卸设备智能化作业示范区，在技术创新领域实现数量与质量的突破，加速新一代信息技术与港口生产的全面深度融合，打造国内一流智慧港口。同时，以秦皇岛港东港区“五星级”绿色港区为引领，全面推动专业化干散货码头绿色转型发展，打造干散货码头绿色港口样板。

河北港口集团大力实施研发投入“三年上、五年强”专项行动，2023年研发投入6.77亿元，同比增长114%，研发投入强度达3.49%，同比增加1.83个百分点，为交通强国试点任务落地落实提供了有力保障。



近日，有船员咨询：“哪些情形会被海事协查？”

记者向有关海事部门了解获悉，根据《海事执法协查管理规定》下列情形会被协查：（一）发现船舶涉嫌水上交通事故或污染事故逃逸，需要有关机构协助查处的；（二）航运公司、船舶、船员存在违法事实或重大嫌疑，需要有关机构协助查处的；（三）船舶未按海事管理机构监督检查要求整改缺陷隐患，擅自离港逃逸的；（四）其他需要执法协查的情形。

全媒体记者 甘琳

京杭运河济宁跃进临港国际智慧制造基地开工

本报讯（全媒体记者 杨柳 特约记者 马辉）3月31日上午，京杭运河济宁跃进临港国际智慧制造基地项目正式开工。该项目是2023年山东省重大项目、济宁能源集团六大临港百亿园区的重点项目之一，项目一期工程预计年内完工，可实现钢材贸易额10亿元，钢材初加工20万吨。

位于济宁能源跃进港区的临港国际智慧制造基地项目，将打造成集钢材加工、物流贸易、仓储服务、供应链金融、智能制造等功能于一体的港产融合示范园，有力推动钢材产业集聚、产业链供应链协同发展。项目整体规划、分步实

施，一期建设三个智能制造装备车间、两个标准化仓库及配套展销、展览中心等设施，年内完成10万平方米厂房、3万平方米装备展厅建设。

近年来，济宁高度重视现代港航物流产业发展，主动服务和融入交通强国、贸易强国、航运强国、制造强国等国家重大战略，强力突破现代港航物流发展，加速推动济宁港航物流产业蝶变跃升、跨越发展。目前，国内首个标准化内河新能源船舶制造基地试生产，兖州国际陆港、龙拱港海关监管场所正式获批，累计开通济宁至万州江河联运等集

装箱航线21条，物流贸易覆盖152个城市，货物吞吐量突破7000万吨、增长20%；吞吐量18.1万标箱，实现翻番，加快打造北方内河航运中心。

济宁能源集团作为济宁市属骨干国有企业，围绕“强港航、畅物流、兴产业”发展使命，以梁山港为龙头组建港航集团，全流域整合港航资源，重点打造“三个亿吨级港口群、五大重点作业区”，先后建成国内领先的智慧集装箱码头，开工建设新能源船舶制造基地，启动韩庄港项目，推动“物流、贸易、产业”一体化发展，济宁港航物流产业实现跨越式发展。



近日，超大型油轮“弗洛雷斯”轮在大榭实华码头1号泊位完成13万吨原油减载作业后缓缓驶离。至此，宁

波油港轮驳有限公司自1985年承接首单原油业务以来，历年综合原油接卸量累计突破8亿吨，为宁波舟山港打

造国内重要的原油转运基地、液体化工储运基地贡献了澎湃动能。

陈俊杰/文 徐方玲/图

新闻速递



徐州至连云港海铁联运班列同比增长400%

本报讯（全媒体记者 陆民教 通讯员 徐岳）4月1日，满载货物的一趟徐州至连云港海铁联运班列（简称“徐连班列”）从徐州铜山站出发抵达连云港港，7日后将搭乘集装箱班轮发往东南亚地区。

据悉，随着徐连海铁联运通道入图运行，徐连班列在周班稳定运营的基础上逐步加大发运密度，运行时效和水平稳步提升，今年第一季度，连徐班列发运规模同比增长400%，创历史新高，班列对徐州及周边地区新增货源集聚效应更加凸显。

“今年以来，我们加强与徐州陆港联动，双方统筹调动两地资源，强化市场开发，货源拓展不断提升。而班列运行时效由最初的30小时压缩至最快8小时进港并完成卸车，服务客户也由单一的日本流向逐步拓展至支线内贸客户。”连云港港口集团集装箱事业部总经理何浩告诉记者。

此外，连云港港口集团集装箱事业部还和徐州陆港通过业务提前对接，实现空箱前置，让徐连班列进一步实现了空箱保障、时效提升和成本压缩，强化了服务淮海经济区的通道优势和地位。

“空箱前置即口岸将所需船公司箱源作计划性预留，从港内调空箱进场而减少外场短驳，可为客户压缩空箱调运成本约15%。”何浩说，下一步，连云港港将推广集装箱运输“一箱制”服务模式，陆续丰富和完善徐连班列产品和模式，加快推动徐州陆港淮海空箱中心建设，为淮海经济区实现物畅其流助力。