

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，已经形成立体多维的发展态势。

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，带动了中国货主的崛起，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、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，实现翻倍，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。