

## “流动的中国”尽显活力

物流天下

□ 全媒体记者 陆民敏



深中通道伶仃洋大桥。本报资料室供图

交通重大工程具有单体投资多、社会影响大、带动作用强的特点，是扩内需、稳增长、促就业的重要领域之一。“今年一季度，我国完成交通固定资产投资7125亿元，投资规模仍保持高位运行，为推动我国经济回升向好提供了坚实的保障。”交通运输部综合规划司副司长侯振兴介绍。

今年一季度，我国交通重大工程建设情况如何，下一步将怎样继续推进？运输结构调整工作进行得怎么样？在4月29日举行的交通运输部新闻发布会上，相关负责人就有关问题回应社会关切。

据中国物流与采购联合会近日发布的数据显示，今年一季度多个重要物流枢纽区域多式联运支撑作用有所增强，江苏省完成集装箱公铁联运量40.85万标箱，增长近20%；湖北省集装箱铁水联运量完成5.58万标箱，同比增长近30%，占比创历史新高；辽宁港口海铁联运量同比增长29.3%，多地协同推进高效联运方式加速发展。

2023年初交通运输部联合自然资源部、海关总署、国家铁路局、国铁集团印发了《推进铁水联运高质量发展行动方案（2023—2025年）》，提出了具体目标、明确了工作任务。

“一年多来，我们加强部门间合作，共同采取措施大力推进，取得积极成效。2023年，我部联合国家铁路局、国铁集团制定印发了2023年度工作要点并推动全面完成。在国务院物流保通保畅工作领导小组办公室下成立协同推进铁水联运发展工作专班，并推动全国20个省份相应建立了工作机制，强化协调和调度督导，凝聚各方合力。2023年，全国港口集装箱铁水联运量达1018万标箱，同比增长15.9%。今年一季度全国港口集装箱铁水联运量达281万标箱，同比增长18%。”郑清秀介绍。

在4月23日召开的集装箱铁水联运发展推进会上，交通运输部部署了下一步集装箱铁水联运重点工作：加快推动设施一体衔接，提升联运水平；持续强化运输组织协同，完善联运品牌网络；进一步提升联运服务效能，创新组织模式，拓展联运增量；持续优化铁水联运发展环境，持续完善铁水联运标准体系；强化组织协同和示范效应，加大政策支持，从以上五个方面和十八项具体任务共同发力，协同推进集装箱铁水联运高质量发展。

加快运输结构调整优化

## 扎实推进重大项目建设

4月7日，西部陆海新通道（平陆）运河跨线桥梁永福大桥、金海湾大桥、G325钦江大桥三座保通桥顺利贯通投入使用；4月17日晚，深中通道伶仃洋大桥完成动静态试验，目前，深中通道的机电、立交、路面、房建附属等工程正在全力推进，向6月具备通车条件冲刺。

“目前，世界最大跨径拱桥广西天峨龙滩大桥建成通车、兰海高速控制性节点木寨

岭隧道全线贯通；深中通道、北京东六环改造工程进入冲刺阶段；京港澳、沪渝等高速公路陆续扩容改造；平陆运河、小洋山北集装箱码头等一批重大工程加快推进；武汉都市圈环线高速、杭上高速公路浙江段等一批重点项目有望年内开工。”侯振兴介绍，国家“十四五”规划的102项重大工程中，涉及交通运输项目开工、完工超过260个，总投资超过1.3万亿元，为推动我国经济回升向好提供了坚实的保障。

此外，交通运输部目前已经编制完成了《国家综合立体交通网主骨架路线方案》，明确各条轴廊通道的路线走向和枢纽节点，“6轴、7廊、8通道”由“示意图”变成了“路线图”。“目前，主骨架空间布局已基本完成，路线里程超过26万公里，建成率约90%，已连通了全国超过80%的县，服务全国90%左右的经济、人口总量。”侯振兴说。

侯振兴表示，下一步，在推进重大工程项目建设方面，交通运输部将督促指导地方加快在建项目实施，尽快形成更多实物工作量，做深做实项目前期工作，加强项目储备。进一步优化流程，提高效率，压缩审查审批时间。同时，积极推进基础设施数字化升级、绿色低碳转型、大规模设备更新等一系列工作，不断发掘符合新质生产力方向的增长点。

## 全力提升行业服务水平

“我们已经连续三年春节在大连港坐船出行了，因为这里的服务好，让我感觉很温馨。今年大连湾客运站还启用了电子客票，我们在网上买票，刷身份证就可以登船，真是太方便了！”春节期间，游客任先生高兴地对记者说。

交通运输部今年对“水路客运服务提升行动”进行了部署。交通运输部水运局副局长郑清秀介绍，“国内水路客运服务提升行动”将聚焦深入推进水路客运航线电子船票应用、便利旅客开具临时

身份证明、持续改善水上客运服务设施等方面，鼓励客运港航企业和其他水路客运相关经营单位加大投入，根据当地实际情况和条件，增加进一步提高水路客运服务质量和安全管理水平的创新举措。

“如在改善水上客运服务设施方面，继续在水上客运场所新建一批卫生间、空调、老年人或残疾人等特殊人群便利设施、候船廊桥、电动汽车充电桩等便民服务配套设施；鼓励具备条件的省、市全面

实现每个港口客运站配备一个母婴室，每个水上停靠站点、渡口配备一个卫生间、一个遮雨棚。”郑清秀说。

接下来，交通运输部将要求各级交通运输主管部门细化工作方案，进一步提升水路客运服务保障能力，努力为广大群众提供更便捷、更贴心、更暖心的水路出行服务，不断增强旅客水路出行的获得感、幸福感、安全感。

公路方面，交通运输部不断推动公路沿线充电基础设施建设，为电动汽车公路

出行提供保障。截至目前，累计已建成充电桩2.36万个。随着服务区充电设施不断完善，电动汽车车主上高速、跑长途的“补能焦虑”正在逐步缓解。

交通运输部公路局副局长郭胜介绍，针对提升重大节假日高速公路充电基础设施服务保障水平，交通运输部近日会同国家能源局从增加充电设施总量、加强繁忙区域充电供给、完善充电保障预案三个方面入手，全力保障重大节假日新能源汽车安全、便捷出行。

## 武汉货运枢纽补链强链助力物畅其流

□ 全媒体记者 杨瑾 通讯员 王勤

在强链 补链 延链  
展现新作为

综合货运枢纽快速建设，集疏运体系不断优化，物流设备加速更新，通道服务能力显著增强……作为长江经济带核心城市，武汉奔涌着国家级综合货运枢纽建设的磅礴动力。

4月22日公布的一季度武汉市经济运行情况显示：一季度全市服务业增加值比上年同期增长5.4%。其中交通运输、仓储和邮政业增加值增长14.4%，表现突出。

亮眼成绩单的背后，是武汉对推动国家综合货运枢纽补链强链项目做出的不懈努力。武汉市自2022年入选首批国家综合货运枢纽补链强链城市以来，始终将延链补链强链作为服务构建现代化高质量国家综合立体交通网的有力抓手，通过强枢纽、畅通道、促合作，深化交通物流与现代产业体系深度融合，有力促进交通物流降本提质增效。

## 夯实补链强链基础

站在武汉阳逻港眺望，一艘艘满载货物的巨轮向东奔赴入海，不远处的铁水联运站，一列列拖着集装箱的班列向西开往欧洲。

曾经的武汉阳逻港，集装箱班列要从20公里外的汉阳铁路货运站始发，或到60余公里之外的阳逻山集装箱铁路中心站转运。如今，阳逻国际港集装箱铁水联运二期项目通过建设疏港铁路专用线，实现港区码头和江北铁路的无缝衔接，有效破解了武汉市集装箱铁水联运“最后一公里”难题，平均减少1000元/TEU公路短驳费用。

“我们通过加强设备更新升级，引进智

能化、绿色化、标准化的先进设施，实现全市主要枢纽标准化运载单元使用率达80%以上。通过优化集疏运体系建设，高效串联港口、铁路、园区等重点场站，实现主要枢纽多式联运换装1小时完成率达100%，极大提升运输效率。”武汉市交通运输局相关负责人表示。

“港站同场、运输同场、关检同场、信息同场，真正打通了铁路和水路运输间的‘最后一公里’。”武汉中远海运港口码头有限公司生产操作部经理陈晓勉告诉记者，在5G、北斗等新技术加持下，阳逻港实现了集卡无人驾驶、铁路和堆场轨道吊远程操控、火车车皮和集装箱自动识别、火车自动定位、岸桥智能理货、智能闸口等，港口生产作业效率提升20%—30%，成为我国首个铁路装卸自动化码头，也是长江中上游首个智慧集装箱码头。

武汉市交通运输局相关负责人表示，近年来，武汉市大力推动信息化建设，湖北省供应链物流公共信息平台、多式联运与供应链金融服务平台相继上线，推动铁、水、公、空、仓“五网”数据融合，实现多式联运全过程可视、可控化；平台积极拓展供应链金融服务，推进数据增信融资，有效降低中小物流企业融资成本。

据悉，借补链强链政策东风，武汉市激发枢纽体系建设新动能，围绕构建“铁水联运引领、陆空联运协同”的多式联运体系，高效推进45个补链强链重点项目陆续实施并发挥效用。基本形成阳逻国际港、吴家山国际陆港、天河国际空港三大国际物流枢纽发展格局，实现全市铁水联运能力达160万标箱/年，有力促进物流资源整合和优化配置，推动行业规模化、集约化发展。

## 拓展多式联运线路

4月10日，武汉长江中游航运中心“航运航线补贴线上申报系统”正式上线，航运企业可以登录系统，在线申报铁水联运补

贴。为充分发挥武汉区位优势，强化与国家物流枢纽建设、多式联运示范工程创建等协同推进，武汉市推动出台中欧班列、航运航线、民航发展等资金支持政策，安排超10亿元资金支持通道建设，2022年以来累计培育新增国际货运线路24条，推动形成“四向拓展、陆海联动”多式联运网络。

“我们不断拓展多式联运线路资源，大力发展江海联运、铁水联运业务一站式服务，通过叠加铁路运价优惠与场内配套作业服务优惠，有效促进全物流降本增效。”武汉中远海运港口码头有限公司生产操作部经理陈晓勉告诉记者，以成都至上海的线路为例，铁水联运较纯铁路运输每标箱节约3000元以上，较“水运+公路”运输模式提前10天以上时间到达目的地。

近年来，武汉持续拓展海外通道的步伐不断加快。据汉欧国际相关负责人介绍，中欧班列（武汉）开行之初，仅有四条国际物流通道，以满洲里、二连浩特、阿拉山口三个口岸出境，目前，中欧班列（武汉）已形成七个口岸出境的格局，共拥有53条稳定的跨境运输线路，辐射欧亚大陆40个国家、116个城市。

创新“班列+园区+产业”模式，形成“通道带动贸易、贸易聚集产业、产业反哺通道”良性循环。今年一季度，武汉班列货值同比增长36%；武汉港完成集装箱吞吐量85.82万标箱，同比增长30.3%。

在武汉阳逻国际港二期码头，集装箱快速从货轮卸下，吊装至提货集装箱卡车，全程不到10分钟。近年来，武汉港通过开通干线港口直达、水水中转、江海直达等各类航线20余条，港口中转占比达50%以上，2023年铁水联运量同比增长296.8%，增速居全国内河主要港口第一。

另外，武汉港积极推动近洋航线与中欧班列（武汉）高效对接，相继开通“日本—武汉—欧洲/蒙古国”“欧洲—武汉—韩国”等10余条国际多式联运中转线路，通



阳逻港。武汉港务集团有限公司供图

道服务能力显著增强。今年一季度，武汉港完成铁水联运量5.04万标箱，同比增长71%，成为中西部地区最佳“出海口”。

## 探索协同发展路径

“武汉市要充分发挥内河航运作用，通过‘物理整合+模式创新’，打造中部地区枢纽港。”武汉市交通运输局相关负责人表示。上港集团和湖北港口集团共同组建了“武汉集装箱联合服务中心”，并于2022年底、2023年初分别成立了“武汉—上海洋山”“武汉—上海外高桥”航线联盟，航线联盟年运输能力达50万标箱，采用“船期共定”“舱位共享”的运营模式，有效减少港航企业间无序竞争，船舶装载率增加20%，船舶在汉时长下降30%。

为促进长江中游港口群一体化协同发展，鄂湘赣三省立足各自优势，在平等、互

利、双赢的基础上，继各省港口资源整合、常态化运营中三角省际集装箱公共班轮、推广鄂湘赣“组合港”通关新模式之后，2023年4月22日，湖北港口集团、江西省港口集团、湘水集团湖南省港务集团在武汉签署《战略合作意向书》，共同搭建三省间经济便捷的运输、物流及贸易通道。

按照“定装卸港口、定运输线路、定班轮船期、定运输时间、定全程运价”的五定班轮模式运营联盟航线，在上海港、武汉港享受靠泊、内拖等优先服务，保证了境内外运输更加高效，武汉至上海全程航行时间由原来的5天以上压缩至3天以内，实现年运输能力达50万标箱。

日新月异，动能澎湃。武汉正以“起步就要冲刺”的姿态，高水平推动国家综合货运枢纽建设，力争用发展成果交出硬答卷，为推动交通运输更高质量一体化贡献更多力量。