



两会话交通 聚力开新局

全媒记者 马榕蔚 程璐

(上接第1版)

推进多式联运 高质量发展 助力物流畅产业兴

“我想分享厦门港‘一张提单通全球’的故事。”全国人大代表、厦门集装箱码头集团有限公司工会主席冯鸿昌在接受记者采访时说道。

2021年厦门港签发福建省首单多式联运“一单制”提单，一批南昌机电产品经铁路运抵厦门后直航台湾基隆，首次实现“一次委托、一单到底、一箱到底、一次结算”的全程联运模式，打破了不同运输方式间的信息壁垒和流程阻隔。“作为亲历者，我亲眼看到数据互通共享通道打通后，物流周期从7—10天压缩到3—4天，综合物流成本降低15%—20%。”冯鸿昌的语气中满是自豪。

2025年，厦门港率先发布《多式联运一单制服务规范 集装箱海铁联运》地方标准。如今该标准已覆盖电子零组件、农产品等多个品类，服务超2000家企业，其中不乏台资企业和中小微企业，让更多市场主体共享交通发展红利。

冯鸿昌举例介绍，厦门某台资电子企业通过“丝路海运”+“中欧班列”联运，产品20天即可抵达欧洲腹地，较传统模式缩短5—7天；对普通民众而言，海铁联运网络让内陆民众更容易买到全球优质商品，丰富了生活选择；对就业而言，2025年厦门港仅新增航线、升级泊位两项工作，就带动直接和间接就业超1.2万人，为地方经济发展提供了坚实的就业支撑。“这张小小的提单，不仅打通了国内国际物流通道，更连接了企业的发展机遇和民众的美好生活，真正实现了‘物流畅、产业兴、百姓富’。”冯鸿昌感慨道。

“十五五”规划纲要草案明确提出，“完善现代化综合交通运输体系”“加强多式联运设施、标准建设和信息共享，大力推进‘一单制’‘一箱制’发展，促进集装箱和大宗物资水联运。”

当前，交通运输部联合相关部门印发了《“一港一策”推进集装箱铁水联运深度融合发展行动计划（2025—2027年）》《关于加快推进多式联运“一单制”“一箱制”的意见》等政策性文件，引导联运环境持续向好。同时，以综合运输“一单制”“一箱制”交通强国试点推进多式联运高质量发展取得了积极成效。

据了解，“十五五”期间，交通运输部将突出“一体化融合”，加强跨区域、跨方式、跨领域深度融合，重点实施多式联运攻坚行动，以主要港口、重要内陆港、大型物流园区、规模化产业园区、中欧班列集结中心等节点为载体，“一地一策”谋划实施一批关键转运枢纽、转运设施、集疏运通道、信息平台等项目，深入推进“一单制”“一箱制”的发展，“一港一策”推进集装箱铁水联运深度融合，通过“硬投资”和“软建设”相结合，实现多式联运更高质量发展，推进交通物流降本提质增效，服务做强国内大循环。

冯鸿昌表示，厦门港将发挥实践经验优势，积极参与港航行业标准制定和国内外交流合作，分享厦门港在“丝路海运”、多式联运、智慧港口、绿色港口等方面的实践经验；推动“丝路海运”与中欧班列、西部陆海新通道的协同联动，为交通强国建设贡献智慧和力量。

“不过，当下仍存在区域发展不平衡、战略通道衔接不畅等问题。‘丝路海运’与中欧班列、西部陆海新通道的协同联动机制尚未建立，未能形成全国性的海陆空多联网络，成为制约区域联动发展的瓶颈。”冯鸿昌建议，将“丝路海运”纳入国家“十五五”规划，推进多式联运融合，加快解决“一单制”“一箱制”法律瓶颈，明确多式联运提单物权凭证地位，推动铁路“提单”与“运单”融合统一；推进区域港口融合，加强厦门港与福州港、泉州港的协同发展，形成优势互补、分工合理的港口群发展格局。

他坚信，在交通水运人的共同努力下，“十五五”时期综合交通运输服务体系将不断完善，“物流畅、产业兴、百姓富”的美好愿景将在更多地方实现。



黄石新港多式联运铁路。

本版图片由本报资料室提供

用好“人工智能+” 发展港航新质生产力

“这是我的机器人徒弟，它们学尽了我们一线工人二三十年的真本事，让货物转运比以前快了三成。”全国人大代表、天津港第一港埠有限公司拖头队副队长成卫东指着手中的新一代智能运输机器人（ART）模型向记者兴奋展示。

2021年天津港首个“智慧零碳”码头投产时，成卫东接过一项特殊任务——给ART当“师傅”，用一线作业经验不断优化算法，教机器人“学会”场景识别、障碍规避等，使其更适配港口的生产场景，精准完成集装箱转运。

“身处港口一线，我深刻感受到智能化发展带来的效能飞跃。”成卫东告诉记者，20多年前他开着拖车在码头奔波，全靠经验判断路线，装卸货物要反复核对，遇到恶劣天气还得停工；如今，身处全球首个“智慧零碳”码头，看着自主研发的ART有序穿梭，他和工友只需要坐在智控中心，就能“一控六”远程操作。“借助5G+北斗技术，抓取箱精准度达厘米级，作业效率比传统模式提升20%以上。”成卫东说。

如果说港口智能化是让货物“落地无忧”，那么船舶智能配载则让远洋运输“满载高效”。

全国人大代表、中国远洋海运集团有限公司高级船长倪迪对此深有感触：“以前开船最头疼的计算货物的配载方案，密密麻麻的计算公式一张A4纸都写不完，手动演算至少要1天，还容易出错。”

他举例，一艘24000TEU集装箱轮的配载，既要兼顾货物吊装

安全、积载平衡、绑扎可行性，又要按到港顺序优化装卸流程，即便是经验丰富的专家，在货物资料齐全的情况下，完成全船配载也需1天以上，反复调整更是常态。

而如今，智能配载系统让这一切变得高效便捷。“只需要告诉系统，货物清单、选定船舶等一系列参数，在很短时间内就能给出一份全船二维配载图和三维可视化方案。”倪迪说。

成卫东的“机器人徒弟”让集装箱高效流转，倪迪依赖的智能配载系统让巨轮安全远航，两者共同诠释着在智能化加持下“物畅其流”的新实践。

翻开政府工作报告，“加紧培育壮大新质生产力”被列为2026年重点工作任务之一，其中“因地制宜发展新质生产力”“深化拓展‘人工智能+’”等内容，都指引着港



天津港智慧零碳码头。

航产业向新向智转型升级。

如今，ART的应用场景不断拓展，早已不仅限于服务天津港。在国内，它不仅为青岛港、厦门港、钦州港等多个沿海港口提供自动化码头配套服务，还走进了策克口岸等陆路口岸，承担起跨境物流运输的重任；在海外，也陆续为韩国、新加坡等港口提供定制化的服务。

“技术进步是持续的，作为一线产业工人，我们也要不停‘升级’，成为智能设备的驾驭者和技术创新的参与者。”成卫东告诉记者，在他的带动下，天津港23名来自叉车、岸桥等不同岗位的工友成功考取AI训练师证书，组建起覆盖全工种的“人工智能训练军团”。

“我们正在研发适配机舱货运的专用车型，让ART的应用场景再拓展。”工友们的经验实操转化为天津港PortGPT港口大模型的核心训练数据，让人无人驾驶设备更贴合现场实际需求，推动港口智能化转型走深走实。

“一流的船队必须有一流的船员队伍相匹配。”倪迪表示，在智能航运时代，船员的职责和角色正在发生变化，需要适应新的技术发展趋势。“不仅要继续夯实传统航海、轮机、船电等专业基础，还要拓展信息技术、人工智能、大数据应用、人机交互等新知识。”

谈及未来，成卫东与倪迪有着共同的愿景：“作为一线交通水运人，将继续扎根岗位，用实干为交通强国建设添砖加瓦，让更多可感可触的交通发展成果，惠及更多人。”

“快出行+慢旅行” 赋予“人享其行”新内涵

被问及身边可触可感的交通变化，全国政协委员、北京交通大学教授钟章队向记者讲述了“快”和“慢”两个故事。

“快”是一次“说走就走”的春运出行。今年春节假期，钟章队在外地旅游时因突然情况要赶回北京。“本想着春运期间火车票不好买，打开12306一看，车次很多、余票充足，很顺利地买到一张次日出发的车票。”第二天，钟章队比预计时间提早抵达火车站，便又改签了一趟出发时间更近的车次。

“从昨天下午计划出发，到第二天下午抵达北京，整个行程‘说走就走’，买票、改签都在手机上完成。这种方便快捷，让我切身感受到‘十四五’以来交通运输供给服务能力的显著提升。”钟章队感叹。

“慢”则是难忘的邮轮“初体验”。“坐上邮轮，你可以看到在陆地上看不到的节目，尝到陆地上也不一定尝得到的世界美食，还能享受阳光、海洋、日出、日落……美极了！”邮轮上先进的设施和服务也令钟章队赞叹不已——甲板上设有400米跑道，图书馆藏书丰富，商店、剧院、娱乐场所等应有尽有，15天的行程都没法一一逛遍。

但在钟章队看来，邮轮旅游最大的魅力还在于“慢”，“没有‘跋山涉水’的紧凑，让旅行回归到放松身体的本质，特别适合银发族或带孩子旅行。”

站在“十五五”开局新起点，交通强国建设正从“规模扩张”迈向“内涵式发展”。“过去我们更侧重农村公路、西部地区铁路等基础设施建设，并取得了许多成就，满足了群众‘走得了’的需求。未来，发展的重点还是让大家‘走得好’，即实现‘人享其行’的‘享’。”钟章队指出，结合当前人民群众的出行需求，可从“快出行”和“慢旅行”两个方面发力。

一方面，交通作为连接生活“第一空间”（居住场所）和“第二空间”（办公场所）的工具，在出行效率方面还存在“痛点”。“比如，随着城市群、都市圈的发展，很多民众反映，上下班通勤时间越来越长。”钟章队指出，新阶段要求交通从规模扩张、硬件先行转向数智引领、全域融合，“以‘人工智能+交通运输’为主引擎，推动设施、装备、服务、治理全链条智能升级；以一体化综合交通为主方向，打破跨方式、跨区域、跨部门壁垒，构建出行‘一张网’。”

“人工智能要赋能千行百业，其中当然也包括交通领域。”钟章队指出，我国在车路协同、港口自动化、智慧地铁等方面已处于世界领先地位，“十五五”时期随着AI应用大发展，“人工智能+交通”将从试点示范迈向规模化落地。他举例，目前无人驾驶技术进入限定场景应用探索的发展周期，在自动化码头领域已有广泛应用，城市轨道交通体系也在加速攻关落地。“在固定公交线路引入

自动驾驶巴士，能极大提升通勤效率与出行体验，将成为公共交通智能化升级的核心抓手。”钟章队说。

“十五五”规划纲要草案提出，“激发改善型消费活力”。钟章队注意到，其中就提到发展邮轮游艇等休闲消费、打造一批沉浸式互动式消费新场景。“随着人们出行需求不断升级，车、船、飞机等交通工具也将发展为承载休闲、娱乐、消费功能的‘第三空间’。”钟章队说，“如果说邮轮是海上‘移动城堡’，火车则像轨道上‘流动宾馆’。当前已经有不少旅游列车、银发专列产品，未来交通慢旅行市场大有可为，交通应成为新质旅游的开路先锋。”

着力扩大邮轮消费，交通运输部会同文化和旅游部印发了《进一步促进邮轮运输及旅游服务发展的若干措施》，从注重加强供给、提升服务、激发新需求角度，提出拓展邮轮始发航线、鼓励外国籍邮轮入境访问、丰富邮轮旅游产品等10条具体举措。

钟章队指出，当前我国邮轮航线多集中在日韩、远洋航线，产品比较单一。我国海域辽阔，拥有丰富的海洋旅游资源，且沿海城市各具特色，非常适合开发近岸旅游航线。“还可以开发长江入江海、重走郑和路等具有中国特色的‘慢旅行’邮轮航线，只有产品丰富了、体验提升了，邮轮市场的竞争力和附加值才能真正体现出来。”

一起读报告

2026年是“十五五”规划开局之年，细读今年政府工作报告，“坚决守牢安全底线”这句话，倍感使命在肩、责任千钧。这既是水运交通行业行稳致远的首要前提，也是海事铁军履行法定职责的核心要义，更是国家高质量发展的关键支撑。

新征程上，我们将以习近平新时代中国特色社会主义思想为根本遵循，以报告精神为指引，密切结合海事实际，进一步用科技赋能海事监管，推动安全治理向事前预防转型；进一步协同深化“商渔共治”机制，凝聚水上监管合力；进一步担当使命服务“国之大者”，在南海维权、粤港澳大湾区建设等国家任务中勇当先锋，以“万无一失”的坚守，筑牢人民群众水上生命财产安全防线，为交通强国、海洋强国建设保驾护航。

——“海巡09”轮船长 常森

聆听了今年的政府工作报告，作为一名驻守在祖国南沙的南海救助飞行员，我倍感振奋，更深感使命光荣。报告明确提出要大力发展海洋经济、建设海洋经济示范区，并对强化应急管理和防灾减灾作出重要部署。这让我深刻认识到，每一次顶风冒雨的海上搜救、每一夜孤悬海岛的坚守待命，都是将国家经略海洋的战略部署转化为守护海上生命、保障海路畅通的具体实践。

今年是“十五五”开局之年，我和值班机组将以报告精神为指引，苦练高海况搜救本领，锤炼全天候救援能力，确保在党和人民需要时，冲得上去、救得下来。我将扎根南海、守卫南海，以忠诚与担当守护好这片蓝色国土，为海洋强国建设和国家应急救援事业贡献“南海神鹰”的力量。

——南海第一救助飞行队搜救机长 侯斌

政府工作报告中“新质生产力”一词，让我这名航标基层职工深受触动。作为“十五五”开局之年的重要部署，它为水运基础设施智能化转型指明了方向。航标是水上交通安全的“生命线”，更是支撑水运新质生产力发展的关键保障。立足岗位，我将扎实推进传统目视航标多功能改造，构建船、岸、标多维感知体系；运用电子围栏、航行监控等技术，为海洋经济新业态提供精准服务；推广环保材料与清洁能源，加快航标绿色化改造；全面推进北斗系统替代应用，提升规模化运行水平；认真做好春冬换标、日常巡检维护，全力保障“北煤南运”航线安全畅通。建议行业建立跨区域航标数据共享机制，推动与港口调度、海事监管深度融合，以数智化、绿色化航标服务，筑牢水运高质量发展安全屏障。

——秦皇岛航标处航标导航科 郝梦实

政府工作报告中“加快推动全面绿色转型，以碳达峰碳中和为牵引，协同推进降碳、减污、扩绿、增长”这句话让我深受触动。作为钦州海事局一线工作人员，身处平陆运河收官攻坚关键节点，深知绿色发展是重大工程建设的核心底色，平陆运河作为西部陆海新通道核心工程，其绿色通航更是交通水运高质量发展的生动实践。

海事部门始终将绿色理念融入运河保障全流程，筑牢施工船舶零排放、水域污染防治、生态保护三道防线。接下来，我将立足岗位，以“撸起袖子加油干”的劲头，紧盯运河绿色通航核心要求，持续强化施工水域污染防治监管，推动船舶污染物闭环处置，完善生态应急保障体系；同时以智慧海事建设为抓手，融合绿色与智能发展，严格落实“一标一策”差异化监管，全力排查整治环境安全隐患，与同事们并肩攻坚，以扎实举措保障平陆运河如期安全绿色通航，为交通水运绿色转型、区域经济高质量发展贡献海事力量。

——钦州海事 王胜利