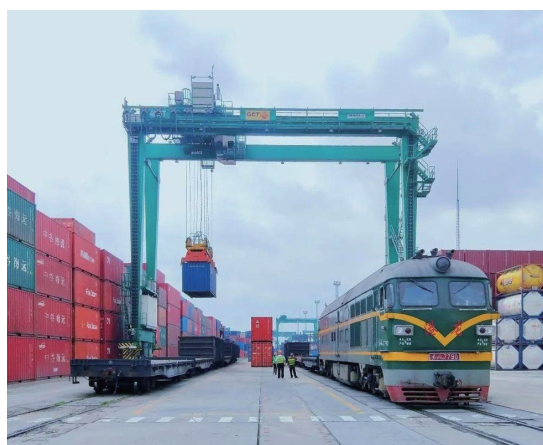


# 提案工作研究参考

2024年第11期(总第53期)

9月25日



## 本期主题

### 关于加快推进我省多式联运高质量发展的系列提案

## 内容导读

#### ◆ 我国已累计创建116个“国家多式联运示范工程”

推动多式联运高质量发展是优化调整运输结构、构建现代综合交通运输体系、加快建设交通强国的重要内容。我国已累计创建116个“国家多式联运示范工程”，基本覆盖国家综合交通枢纽城市和国家综合立体交通网主骨架。

#### ◆ 多式联运成为我国供应链体系的重要组成部分

#### ◆ 广东：以多式联运推动世界级港口群建设

数据显示，多式联运能提高运输效率约30%、减少货损货差约10%、降低运输成本20%左右。据测算，我国多式联运占全社会货运量的比重每提高1个百分点，可降低物流总费用0.8个百分点。作为我国的“南大门”，发展多式联运，自然成为广东优化调整运输结构、促进物流产业高质量发展的关键工作。

#### ◆ 南沙港成全球首个江海铁联运自动化码头

#### ◆ 深圳内陆港海铁联运：让海港前移到“家门口”

#### ◆ 盐田港建成“国家多式联运示范工程”

广东省政协提案委员会  
广东省政协提案工作研究会

主办

## 目 录

<b>【政策】</b> .....	3
◆中央相关政策文件 .....	3
◆广东相关政策文件 .....	6
◆全国主要省份的相关政策文件 .....	10
<b>【现状】</b> .....	12
◆我国已累计创建 116 个“国家多式联运示范工程” .....	12
◆多式联运成为我国供应链体系的重要组成部分 .....	13
◆“一单制”“一箱制”推动物流提质降本增效 .....	14
◆铁水联运促进交通运输结构调整 .....	16
◆多港口海铁联运提质加速 .....	17
◆广东：以多式联运推动世界级港口群建设 .....	18
◆广州综合货运枢纽成绩亮眼 .....	20
◆广州港海铁联运量创月度历史新高 .....	21
◆南沙港成全球首个江海铁联运全自动化码头 .....	22
◆深圳内陆港海铁联运：让海港前移到“家门口” .....	23
◆盐田港建成“国家多式联运示范工程” .....	23
◆“长三角方案”有望全国复制推广 .....	24
◆京广快速多式联运班列货物发运量突破 1000 标箱 .....	26
◆江苏谋划建设多式联运高质量发展示范区 .....	27
◆宁波开通百余条海铁联运线路 .....	29
◆专家对加快推进多式联运高质量发展的建议 .....	29
<b>【问题】</b> .....	31
◆政协委员反映加快推进我省多式联运高质量发展方面存在的问题 .....	31
<b>【经验】</b> .....	33
◆促进多式联运高质量发展的国内经验 .....	33
◆促进多式联运高质量发展的国外经验 .....	36
<b>【线索选登】</b> .....	41
一、打通“港澳药械通”政策落实的堵点 .....	41
二、用好“科技创新条例”，营造创新氛围 .....	42
<b>【工作动态】</b> .....	43
◆中南六省（区）政协提案工作座谈会在珠海召开 .....	43
◆揭阳市政协开展联合提案督办调研活动 .....	45

交通物流一头连着生产、一头连着消费，是现代化产业体系的重要组成部分，是促进国内大循环的重要抓手。习近平总书记深刻地指出“物流是实体经济的‘筋络’”。党的二十大报告明确提出，加快推动交通运输结构调整优化。当前，以铁水联运为代表的多式联运成为我国交通运输结构调整的重要突破口。2023年3月，交通运输部等部门联合印发了《推进铁水联运高质量发展行动方案（2023—2025年）》，聚焦提升设施联通水平、提升联运畅通水平等4个方面共13项任务，加快运输结构调整优化，推动交通运输绿色低碳发展。广东省目前已推动培育了5个国家级、10个省级多式联运示范工程，在联运设施建设、运输组织等方面取得了阶段性成效，但在实施过程中也发现存在供需对接不畅、信息开放共享不足、标准规范衔接不顺等“硬联通”和“软联通”方面的制约。本期《参考》围绕“加快推进我省多式联运高质量发展”工作，汇编了相关政策文件、发展现状、各地经验做法，为下一阶段广东加快推进多式联运发展提供参考。

## 【政策】

### ◆ 中央相关政策文件

#### （1）中共中央 国务院发布《交通强国建设纲要》

发布时间：2019年9月19日

简介：《纲要》提出，打造绿色高效的现代物流系统。推动铁水、公铁、公水、空陆等联运发展，推广跨方式快速换装转运标准

化设施设备，形成统一的多式联运标准和规则。

**(2) 国务院办公厅发布《推进多式联运发展优化调整运输结构工作方案（2021—2025年）》（国办发〔2021〕54号）**

**发布时间：**2021年12月25日

**简介：**《方案》提出，到2025年，多式联运发展水平明显提升，基本形成大宗货物及集装箱中长距离运输以铁路和水路为主的发展格局，全国铁路和水路货运量比2020年分别增长10%和12%左右，集装箱铁水联运量年均增长15%以上。重点区域运输结构显著优化，京津冀及周边地区、长三角地区、粤港澳大湾区等沿海主要港口利用疏港铁路、水路、封闭式皮带廊道、新能源汽车运输大宗货物的比例力争达到80%；晋陕蒙煤炭主产区大型工矿企业中长距离运输（运距500公里以上）的煤炭和焦炭中，铁路运输比例力争达到90%。

**(3) 交通运输部 自然资源部 海关总署 国家铁路局 中国国家铁路集团有限公司印发《推进铁水联运高质量发展行动方案（2023—2025年）》（交水发〔2023〕11号）**

**发布时间：**2023年1月31日

**简介：**《行动方案》提出，到2025年，长江干线主要港口铁路进港全覆盖，沿海主要港口铁路进港率达到90%左右。全国主要港口集装箱铁水联运量达到1400万标箱，年均增长率超过15%；京津冀及周边地区、长三角地区、粤港澳大湾区等沿海主要港口利用疏港水路、铁路、封闭式皮带廊道、新能源汽车运输大宗货物的比例达到80%，铁水联运高质量发展步入快车道。

(4) 交通运输部 商务部 海关总署等部门 国家铁路局 中国民用航空局 国家邮政局等部门印发关于《加快推进多式联运“一单制”“一箱制”发展的意见》（交运发〔2023〕116号）

发布时间：2023年8月21日

简介：《意见》提出，力争通过3—5年的努力，多式联运“一单制”“一箱制”法规制度体系进一步完善，多式联运信息加快开放共享，多式联运单证服务功能深化拓展，多式联运龙头骨干企业不断发展壮大，托运人一次委托、费用一次结算、货物一次保险、多式联运经营人全程负责的“一单制”服务模式和集装箱运输“不换箱、不开箱、一箱到底”的“一箱制”服务模式加快推广，进一步推动交通物流提质增效升级，更好服务支撑实现“物畅其流”。

(5) 交通运输部 国家铁路局 中国民用航空局 国家邮政局 中国国家铁路集团有限公司印发《加快建设交通强国五年行动计划（2023—2027年）》（交规划发〔2023〕21号）

发布时间：2022年3月29日

简介：《行动计划》提出，开展货物多式联运专项行动。推动铁水、公铁、空陆等联运发展，加强铁路（高铁）快运、航空货运能力建设，创新“干线多式联运+区域分拨”发展模式。有序推进内陆集装箱多式联运体系建设，加快专业化、标准化多式联运技术装备研发应用。推动铁路、公路、水运、航空以及海关、市场监管等信息交互共享。以铁路与海运衔接为重点，推动建立与多式联运相适应的规则协调和互认机制。

## ◆ 广东相关政策文件

### (1) 中共广东省委 广东省人民政府印发《广东省综合立体交通网规划纲要》

发布时间：2021 年 12 月

**简介：**《纲要》提出，大力发展以港口为枢纽的多式联运，构建立足粤港澳、辐射亚太、面向全球的水上物流大通道；完善铁路货运枢纽集疏运体系，拓展多式联运、高效换装转运等功能，推进“外集内配、绿色联运”现代铁路物流体系建设；打通沿海经济带重要港口与铁路沿线腹地的便捷通道，主要港口重要港区规划建设疏港铁路，完善铁水联运体系；建设一批依托主要港口、机场、口岸、铁路物流基地的多式联运货运枢纽；依托综合客运枢纽，打造联程联运客运服务体系。

### (2) 广东省人民政府办公厅印发《广东省推进多式联运发展优化调整运输结构实施方案》（粤府办〔2022〕25 号）

发布时间：2022 年 8 月 13 日

**简介：**《方案》提出，通过提升多式联运通道能级、加快完善多式联运集疏运网络、完善货运枢纽功能布局以进一步提升基础设施能级，通过创新多式联运组织模式、壮大多式联运市场主体、推进多式联运“一单制”加快多式联运发展。加快大宗物资运输“公转铁、公转水”，推进粤港澳大湾区铁水联运、江海联运发展。到 2025 年，全省多式联运发展水平明显提升，运输结构更加优化，基本形成大宗货物及集装箱中长距离运输以铁路和水路为主的发展格局。

### (3) 广东省交通运输厅印发《广东省铁路货运“十四五”发展规划》（粤交铁〔2021〕658号）

发布时间：2021年11月5日

**简介：**《规划》提出，加快发展铁路多式联运。持续开展国家级和省级多式联运示范工程。支持广州港、深圳港进一步发挥铁水联运骨干作用，大幅提升集装箱海铁联运规模。鼓励铁路运输企业布设完善“无轨铁路港场”网，扩大内河“班列+班轮”铁公水联运规模。鼓励铁路运输企业与枢纽机场紧密合作，共同探索发展空铁联运。引导铁路运输企业与港口等运输企业数据开放共享，加强与海关等部门数据对接，加快建设多式联运公共信息平台，推广多式联运运单等电子化单证。支持建立全省多式联运发展联盟，率先开展大湾区多式联运“一单制”应用试点，培育壮大铁路多式联运市场主体。

**表 1：广东部分地市的相关政策文件**

地区	时间	文件	主要内容
广州	2024年 4月30日	广州市人民政府办公厅关于印发《广州市综合立体交通网规划（2023—2035年）》（穗府办〔2024〕10号）	《规划》提出，健全港口集疏运体系，打通多式联运全程环节；推进综合交通枢纽一体化，提升客运立体换乘和货运多式联运水平；加强各运输方式间转换设施设备配置，优化货物流转安检流程，推动安检互认，实现货物集中快速转运，提升多式联运换装转运效率与物流综合服务水平；以海铁公联运“一单制”联运机制为突破重点，深入推进“一次委托”“一箱到底”“一次结算”一站式服务；鼓励铁路运输企业联合港口物流、口岸等部门建设多式联运平台。

地区	时间	文件	主要内容
深圳	2022年 3月3日	深圳市人民政府办公厅关于印发《深圳市综合交通“十四五”规划》的通知（深府办〔2022〕1号）	《规划》提出，积极推进多式联运发展。完善平盐铁路、近距离内陆港等疏港铁路设施布局，提升铁路货运能力和服务水平，引导大宗货物和中长距离货运“公转铁”。推动道路货运设施与水路设施紧密衔接，推动货物“公转水”运输。合理布局城市物流转运中心，灵活布设多样化城市末端配送站点，提升城市物流配送效率，减少运输配送产生的碳排放。
汕头	2022年 12月8日	汕头市交通运输局发布《汕头市综合交通运输体系发展“十四五”规划》	《规划》提出，推进货物多式联运发展。利用铁路连通汕头港广澳港区、海门港区等主要港口港区，形成陆地作业港区，与铁路部门共同研究开展铁路集装箱运输、海铁联运等业务；探索“内河+铁路+海运”的“水铁水”多式联运方案，将广澳港区打造成为汕头港延伸服务的新平台，大力发展“铁路+仓储”运输模式，积极争取列为国家级或省级多式联运示范项目。加快推进多式联运“一单制”发展。
佛山	2021年 12月27日	佛山市人民政府办公室印发《佛山市交通发展“十四五”规划》	《规划》提出，推动货运高质量发展。推广铁水联运模式，推进“无水港”建设，逐步建立一条完整的内河班轮与铁路班列联运物流通道，后续建立一张铁水联运物流通道网，支撑佛山建设生产服务型国家物流枢纽。依托珠三角枢纽（广州新）机场，积极谋划航空多式联运，强化空铁联运、陆空联运，丰富航空运输功能。



地区	时间	文件	主要内容
惠州	2023年 8月1日	惠州市人民政府办公室印发《惠州市推进多式联运发展优化调整运输结构实施方案》（惠府办函〔2023〕63号）	《方案》指出，充分发挥珠三角高等级航道网络优势，发展生活物资水陆联运。提高港口多式联运能力。推进惠州港口铁水联运、江海联运配套码头、锚地等基础设施建设，推动“海陆空铁”多式联运无缝衔接。依托惠州港开展公铁海集装箱多式联运、大宗货物“散改集”运输，探索“内河+铁路+海运”的“水铁水”多式联运方案，争取纳入国家或省级示范工程。
湛江	2023年 3月	湛江市人民政府办公室印发《湛江市推进多式联运发展优化调整运输结构实施方案》（湛府办〔2023〕6号）	《方案》提出，加快建设多式联运骨干通道，优化多式联运枢纽布局，健全港区、园区等集疏运体系，重点围绕西部陆海新通道、琼州海峡黄金水道、湛江港、湛江吴川机场等交通枢纽和通道开展多式联运网络体系建设，积极推进徐闻进港公路、湛江机场高速、湛徐高速乌石支线、湛江宝满港区铁路支线等项目建设。
肇庆	2023年 3月6日	肇庆市人民政府办公室印发《肇庆市推进多式联运发展优化调整运输结构实施方案》	《方案》提出，支持有条件的港口探索推进“船边直提”和“抵港直装”模式，充分发挥西江黄金水路高等级航道网络优势，积极发展水陆联运。鼓励铁路运输企业积极与肇庆内河码头开展“水铁联运”，推动内河铁公水联运发展。鼓励引导具备较好条件的港口、综合性物流企业等申报国家多式联运示范工程。引导开展粤港澳大湾区货运“一单制”应用试点。

## ◆ 全国主要省份的相关政策文件

表 2：全国主要省份的相关政策文件

地区	时间	文件	主要内容
天津	2022 年 8 月 8 日	天津市人民政府办公厅印发《天津市推进多式联运发展优化调整运输结构实施方案》（津政办函〔2022〕32 号）	《方案》提出，到 2025 年，基本形成大宗货物及集装箱中长距离运输以铁路和水路为主的发展格局，全市铁路货运年发送量保持在 11124 万吨以上，水路货运量比 2020 年增长 12%左右，集装箱铁水联运量年均增长 15%以上，天津港利用疏港铁路、水路、封闭式皮带廊道、新能源汽车运输铁矿石、煤炭、焦炭等大宗货物的比例力争达到 80%。
上海	2022 年 9 月 30 日	上海市人民政府办公厅印发《上海市推进多式联运发展优化调整运输结构实施方案》（沪府办发〔2022〕19 号）	《方案》提出，以提升面向全球的运输服务能力为重点，聚焦上海国际航运中心集疏运体系优化完善，推动货物运输结构进一步优化。到 2025 年，上海铁路货运量比 2020 年增长 10%，上海港集装箱水水中转比例不低于 2%，集装箱海铁联运量年均增长 15%以上，浦东国际机场国际进出港卡车航班网络通达城市数增长 8%以上。
	2022 年 9 月 30 日	上海市发展改革委员会等六部门印发《关于上海市进一步推动海铁联运发展的实施意见》（沪发改城〔2022〕65 号）	《意见》提出，2025 年海铁联运集疏运量较 2021 年翻一番以上，即海铁联运箱量达到 90 万标准箱及以上，年均增长 15%以上；2030 年海铁联运集疏运量较 2025 年再翻一番，即海铁联运箱量达到 180 万标准箱，占集疏运量比重达到 5%；2035 年海铁联运集疏运量达到 300 万标准箱，力争完成 340 万标准箱，占集疏运量比重达到 8-9%。

地区	时间	文件	主要内容
江苏	2022年 6月25日	江苏省政府办公厅印发《江苏省推进多式联运发展优化调整运输结构行动计划（2022—2025年）》（苏政办发〔2022〕49号）	《计划》提出，到2025年，多式联运发展水平明显提升，货物运输结构调整成效显著，基本实现多式联运基础设施“一体衔接”、联运线路“一网联通”、运输信息“一站互享”、联运规则“一单到底”、发展环境“统一有序”，基本形成大宗货物及集装箱中长距离运输以水路和铁路为主的发展格局。与2020年相比，水路、铁路货物运输周转量分别增长13%和30%左右，营运货车和货船单位运输周转量二氧化碳排放量均下降3%；社会物流总费用占GDP比率力争降至11.8%左右。
浙江	2024年 5月10日	浙江省人民政府办公厅印发《推动浙江服务业高质量发展三十条措施》（浙政办发〔2024〕16号）	《措施》提出，加快发展多式联运。推进港口现代化混矿中心建设和大宗商品“散改集”。强化大宗散货和中长距离运输“公转铁”“公转水”。加快建设北仑铁路支线复线、钱塘江千吨级航道等项目。迭代升级“四港”联动智慧物流云平台。
	2023年 3月26日	浙江省交通强省建设领导小组于印发《浙江省建设现代化内河航运体系示范省实施方案》（浙交强省发〔2023〕1号）	《方案》提出，积极创建国家多式联运示范工程，打造一批海河联运示范工程；鼓励航运企业整合重组，培育成品油运输、集装箱、液体化工等领域“头雁型”航运企业，引导港口、航运和货代企业向多式联运经营人转型；打造海河联运一体化信息平台，对接“四港联动”智慧物流云平台，实现集装箱多式联运信息互联共享，积极探索“门到门”“一单制”全程物流服务。

地区	时间	文件	主要内容
重庆	2022年 8月29日	重庆市人民政府办公厅印发《重庆市推进多式联运发展优化调整运输结构工作方案（2021—2025年）》（渝府办发〔2022〕98号）	《方案》提出，到2025年，全市运输结构调整取得显著成效，基本形成大宗货物及集装箱中长距离运输以铁路和水路为主的发展格局。与2020年相比，铁路货运量增加2300万吨左右、增长120%左右，铁路货运量占比力争提高至3%左右；水路货运量增长12%左右，港口货物吞吐量中“铁水联运”量比例达到15%，集装箱“铁水联运”量年均增长15%以上。

## 【现状】

### ◆ 我国已累计创建 116 个“国家多式联运示范工程”

推动多式联运高质量发展是优化调整运输结构、构建现代综合交通运输体系、加快建设交通强国的重要内容。我国已累计创建 116 个“国家多式联运示范工程”，基本覆盖国家综合交通枢纽城市和国家综合立体交通网主骨架。

交通运输部介绍，目前全国已开通示范线路的有 28 个省份及新疆生产建设兵团，申请验收的示范工程实际完成投资超 200 亿元，带动上下游超过 1000 家企业参与多式联运相关工作，为畅通国内国际经济循环提供了重要支撑。

2022 年，示范工程共完成集装箱多式联运量约 720 万标箱，与公路运输相比，降低物流成本超 100 亿元，为优化调整运输结构、打赢蓝天保卫战作出了重要贡献。

下一步，交通运输部将组织开展好综合运输服务“一票制、一单制、一箱制”交通强国试点，制定完善关键信息数据交换标准，鼓励传统运输企业提高跨运输方式组织能力，引导国内公铁联运使用标准化运单，支持多式联运经营人增强全程控货能力，加快法规标准制度建设，多措并举推进多式联运高质量发展，加快建设安全可靠、绿色高效的现代交通物流体系。

（来源：新华网）

### ◆ 多式联运成为我国供应链体系的重要组成部分

公铁联运、江海联运、江海铁联运等多式联运组织模式创新发展，取得了明显成效，积累了丰富经验。据中国集装箱行业协会常务副会长李牧原介绍，多式联运已成为我国供应链体系的重要组成部分，成为物流业头号工程，也是物流产业迭代升级创新发展的重要领域。即使在新冠疫情影响的3年间，多式联运也都实现了逆势增长，显示了强大的生命力。

重点领域深入推进。聚焦京津冀及周边地区、长三角地区、粤港澳大湾区等重点区域，聚焦煤炭、钢材、矿石等重点货类，持续推动大宗货物运输“公转铁、公转水”。大力提升铁路运输能力，大幅提高浩吉、瓦日等重载铁路综合利用效率，2022年，全国完成铁路煤炭发送量27.3亿吨、同比增长3.8%。加快完善内河水运网络，大力推动江海直达、江海联运发展。

短板领域加速补齐。着力健全港区、园区集疏运体系。推动铁路

专用线“进港区、进园区、进厂区”，指导各主要港口在新建或改扩建集装箱、大宗干散货作业区时，同步建设进港铁路，配足到发线、装卸线，提高港口大宗货物绿色集疏运比例。指导新建或迁建煤炭矿石、焦炭等大宗货物年运量 150 万吨以上的物流园区、工矿企业及粮食储备库等，接入铁路专用线或管道。

运输质效稳步提升。深入实施多式联运示范工程，前四批累计创建了 116 个项目，基本形成以集装箱多式联运为主，商品车、冷链、危化品等专业化多式联运齐头并进的发展态势。在城市末端，大力推动城市绿色货运配送发展，加快新能源车辆在城市物流中的推广应用，积极发展共同配送、集中配送等先进模式。

（来源：经济日报）

#### ◆ “一单制” “一箱制” 推动物流提质降本增效

多式联运“一单制”“一箱制”是推动多式联运高质量发展的有效途径，是构建现代综合交通运输体系的必然要求。

“综合运输服务‘一票制、一单制、一箱制’发展，是推进实现‘人享其行、物畅其流’的重要载体，是构建现代综合交通运输体系、加快建设交通强国的重要内涵。”交通运输部运输服务司副司长韩敬华说，具体来看，“一单制”就是要实现货物多式联运“一张单证，一次委托、一次结算、一次保险、全程负责”，推动物流提质降本增效；“一箱制”就是要实现“不换箱、不开箱、一箱到底”，依托集装单元提升转运作业质效。

“实现‘一单制’‘一箱制’必须要推动信息互通、规则联通、运输畅通、要素融通。”交通运输部规划研究院院长刘昕说，这是对综合交通运输体系的系统性创新变革，对于加快建设交通强国具有重要的支撑保障和先行引领作用。

目前，“一单制”“一箱制”发展虽取得初步成效，但仍存在数据信息不共享、服务产品不丰富、制度规则不衔接、保障机制不健全、经营主体培育不到位等问题。为此我国将从六个方面提升多式联运服务水平：

推进国内多式联运信息互联共享，加快推进多式联运数据开放，支持多式联运信息集成服务发展，推广应用标准化多式联运电子运单；

推进国际多式联运单证应用创新，加快国际多式联运提单推广应用，推动国际多式联运电子提单发展；

拓展多式联运“一单制”服务功能，探索赋予多式联运单证物权凭证功能，探索发展多式联运“一单制”金融保险服务，优化多式联运“一单制”通关监管；

健全多式联运“一箱制”服务体系，完善“中途不换箱”合作机制，优化“全程不开箱”流程管理，提升“一箱到底”服务能力；

大力培育多式联运经营人，鼓励骨干企业向多式联运经营人转型，引导多式联运相关企业加强协同协作；

完善多式联运标准规则，健全多式联运“一单制”标准，推进多式联运服务规则衔接。

（来源：新华社）

## ◆ 铁水联运促进交通运输结构调整

铁水联运是多式联运中的重要一种。作为主要的交通运输方式，铁路和水路均有运量大、成本低、绿色低碳的特点，也分别拥有自己的优势。铁水联运可以将二者的优点结合，进一步发挥水路、铁路运输比较优势和综合运输组合效率，推动沿海和内河港口集装箱、大宗货物等运输高质量发展。

正因如此，铁水联运是各地在开展多式联运中优先发展的种类，为提高货物的运输效率和交通流量产生了积极作用，促进了区域经济的发展。

以 2017 年开通的“渝桂新”（重庆—广西钦州—新加坡）海铁联运班列为例，其将内陆城市与沿海地区紧密地联结在一起，成为推动地区互联互通的重要力量。几年来，沿线城市交通物流行业实现高速发展，为沿线地区的经济社会发展注入了活力。从数据看，西部陆海新通道铁海联运班列开行数量持续攀升，年增速全国领跑，从 2017 年的 178 列增加到 2022 年的 8800 列，增长 48 倍。盘活了西部地区交通与物流产业的存量资源，带动了物流和贸易的增量市场。

在全国范围内，类似“渝桂新”海铁联运班列的成功实践并不少见。经过努力，我国“公转铁、公转水”成效明显，运输结构持续优化。环渤海、长三角地区等 17 个主要港口煤炭集港全部改为铁路和水路。2022 年港口完成集装箱铁水联运量 875 万标箱，同比增长 16%。

（来源：经济日报）



## ◆ 多港口海铁联运提质加速

海铁联运是指进出口货物由铁路运输经沿海海港与船舶运输衔接、转运，只需“一次申报、一次查验、一次放行”即可完成整个运输过程的一种运输方式。

“中山黄圃站—南沙港南站”海铁联运班列自2023年3月份首发开通以来，已累计海铁联运班列超1400列，2024年上半年，海铁联运业务同比增长474%，其中6月份完成到发量创海铁联运精品班列开通以来历史新高。

近日，一列满载摩托车零配件、液晶显示屏等货物的渝深铁海联运首发班列缓缓驶入深圳盐田港，这标志着盐田国际渝深海铁联运图定班列首发成功。重庆货物通过盐田国际“渝深精品快线”班列，只需2天至3天即可运抵盐田港，随后从盐田港出发，12.5天到美国，22天运抵欧洲。

另据天津港集团介绍，成功开行的天津港—石家庄国际陆港“港城班列”，最大限度发挥海运“价格低”和铁路“跑得快”的互补优势，有效降低物流成本约30%。

今年上半年，天津港集装箱海铁联运箱量完成69.1万标箱，同比增长1.8%，位居全国第三位，刷新历史同期最高纪录；目前青岛开通海铁联运线路77条，青岛港2023年海铁联运量突破220万标箱，连续9年位居全国海铁联运运量首位；2024年，宁波港海铁运箱量力争完成180万标箱，占港口集装箱总吞吐量的5%以上。

（来源：证券日报）

## ◆ 广东：以多式联运推动世界级港口群建设

2023年7月底，国家发改委发布了2023年国家物流枢纽建设名单。深圳生产服务型国家物流枢纽、珠海生产服务型国家物流枢纽、湛江港口型国家物流枢纽入选。截至目前，广东已获批9个国家物流枢纽，物流实力可见一斑。自2019年开始，国家发改委和交通运输部已公布了5批国家物流枢纽建设名单，共计125个枢纽。在广东，共有位于广州、深圳、佛山、珠海、湛江等地的9个枢纽入选，覆盖空港型、港口型、生产服务型、商贸服务型等4个类型，总量位于全国前列。

“广东之所以有多地入选国家物流枢纽，关键因素是广东在发展多式联运方面取得了一定成效。”

在广东省物流行业协会执行会长马仁洪看来，一方面，广东是华南地区重要的进出口门户，物流总量大，这是成为物流枢纽的前提；另一方面，广东交通基础设施建设较完善，汕头、湛江、广州南沙、珠海、惠州、深圳盐田等地港口已接入了多条铁路，多式联运工作正在有序开展。内陆港建设方面，广东布局了广州东部国际物流港、佛山国际陆港等。世界级港口群建设方面，2022年，广州港、深圳港、珠海港、东莞港晋级亿吨大港行列。根据广东省港口的布局规划，到2035年，广州港、深圳港要全面建成世界一流港口，珠海港、汕头港、湛江港总体达到世界一流水平。

马仁洪称，现代物流体系主要由国际物流大通道、枢纽、网络组成。当前，广东正加快形成以多式联运为核心的物流体系。

数据显示，多式联运能提高运输效率约 30%、减少货损货差约 10%、降低运输成本 20%左右。据测算，我国多式联运占全社会货运量的比重每提高 1 个百分点，可降低物流总费用 0.8 个百分点。

港口，既是广东高水平对外开放的一扇窗户，也是广东在推进中国式现代化建设中走在前列的发力点之一。作为我国的“南大门”，发展多式联运，自然成为广东优化调整运输结构、促进物流产业高质量发展的关键工作。

2022 年，广东发布《广东省推进多式联运发展优化调整运输结构实施方案》。方案提出，力争到 2025 年，全省多式联运发展水平明显提升，运输结构更加优化，基本形成大宗货物及集装箱中长距离运输以铁路和水路为主的发展格局。在广州南沙港，已常态化运行中欧中亚及国内海铁联运线路就有 36 条。

除了省级的推动，广东各地市在物流方面也是动作频频：

2023 年 8 月 21 日，深圳发布《深圳市促进物流供应链企业高质量发展工作措施》，从引进培育高能级贸易主体、支持拓展外贸新业态业务、提升供应链企业服务制造业能力等十个方面实打实支持物流供应链企业做大做强，推动“产供销、内外贸、上下游”一体化发展；

2023 年 8 月 25 日在广州召开的琼州海峡一体化高质量发展示范区徐闻片区现代物流业高质量创新发展招商推介会上，现场集中签约的 5 个项目有 4 个为物流项目。未来，湛江以徐闻为突破口，积极借势海南自由贸易港，致力打造琼州海峡北岸“物流业航母”……

（来源：南方都市报）

## ◆ 广州综合货运枢纽成绩亮眼

广州作为首批国家综合货运枢纽补链强链城市，铆足干劲在打通运输链、服务产业链保障供应链、提升价值链方面持续发力。

据统计，仅 2024 年 1 月份，广州港海铁联运量达 4.66 万 TEU，同比增长 162%，其中南沙港南站 2.44 万 TEU，单站箱量超过全市总量的一半，同比增长 293%，迎来“开门红”，为广州高质量发开局提振信心。

### 搭建多式联运平台，融湾“朋友圈”不断壮大

加大与梅州、珠海等省内城市，西安、龙岩等省外城市的合作，签订补链强链双向合作协议，加快内陆城市“融湾入海”。

巩固“渝穗”“湘粤非”等海铁联运平台，在贵阳、株洲、衡阳、郴州推动铁路-港通通关新模式，打造更多西南、中南地区的海铁联运线路，实现货物通过“南沙港-南沙港铁路”直接进出口。

同时，大力发展公铁联运、中欧班列，去程班列不断扩展新口岸、常态化开行回程班列、冷链班列实现首发、“广州-湛江对口帮扶协作中老班列”首发，为周边城市提供区域经济稳定发展的国际运输通道，推动区域产业链互补。

### 延伸枢纽覆盖能力，带动“辐射圈”共同发展

发挥广州多式联运的优势，制定出台《多式联运枢纽建设及运营服务规范》《多式联运管理及服务规范》两项行业标准，规范行业行为。打造“城市航空货站”，统一安检和装运标准，实现“互检互认”，建立物流全程“一单制”服务方式，同时加大广州港、广州东部公铁

联运枢纽、白云机场货运枢纽、深圳盐田港枢纽之间的对接，拓展公、海、铁联运业务。广州港、广州海关充分发挥科技创新驱动作用，以先进技术创新应用为支撑，以典型业务场景应用示范为先导，构建符合南沙口岸发展的一流智慧口岸方案。

支持中国（广州）国际贸易单一窗口、南航智慧物流平台的建设，全面打通航空物流领域的信息孤岛，推动各类市场主体通过平台实现信息的互联互通和共享共用。单一窗口平台已累计注册企业 196 家，服务航空物流各环节企业 8.2 万家，累计报关单申报数 67.6 万票，累计舱单申报数 646.2 万票，累计车辆进出区登记数 419.7 万条，可减少企业跑腿次数 4 次以上，提货速度缩短了 3 个小时。

（来源：广东交通）

## ◆ 广州港海铁联运量创月度历史新高

2024 年 1-7 月，广州港海铁联运累计完成量同比增长 35.7%。7 月份广州港实现海铁联运量单月超 5.3 万标箱，刷新月度历史新高，奋力追赶年度指标进度。

2024 年以来，广州港集团与广铁集团持续深化合作，相继在南昌、襄阳、梅州等地成功举办客户推介会及班列首发仪式。7 月份，中山黄圃城际班列实现运输量的新突破，进一步开辟并巩固传统内陆腹地市场，此外，福建方向成功开拓的铁路业务，也为海铁联运的多元化发展注入了新的活力。

为进一步提升海铁联运效率与服务质量，广州港集团与广铁集团

加速促进港铁融合发展，共筑海铁联运新生态。目前广州港多式联运系统、南沙港南站 TOS 系统与广铁云平台系统对接已取得阶段性成果，南沙港南站作为港铁双方战略合作的重要节点之一，已实现集装箱从码头平移转运至火车发运全流程系统管理与动态追踪，作业流程和内部管理不断优化，运营效率和服务质量显著提升，向海铁联运数字化、智慧化转型迈出坚实步伐。

（来源：广州日报）

#### ◆ 南沙港成全球首个江海铁联运全自动化码头

南沙港区开通的外贸班轮航线达到 150 条，通达 100 多个国家和地区的 400 多个港口。随着广州港南沙港区四期全自动化码头正式投入运行，江海铁多式联运在这里集聚，南沙港区正成为“立体式”的交通枢纽。

南沙港铁路开通，打通了海铁公联运“最后一公里”。南沙港铁路开通运行，进出口货物可直接在南沙港区内装车发出，运输时间平均节省约 30%，物流成本省下 10%左右。

纵观南沙港一至四期，集装箱码头、粮食码头、汽车码头、国际物流中心和南沙港铁路等一应俱全。从货如轮转的港口码头，到四通八达的物流网络，南沙港区国际航运物流枢纽功能不断扩展，一个以南沙为中心，辐射整个泛珠三角地区的“海陆空铁”立体贸易物流枢纽正在形成。

（来源：南方日报）

## ◆ 深圳内陆港海铁联运：让海港前移到“家门口”

日前从邵阳东货运场启程，驶向盐田港区，随后这批货物将出口至荷兰、新加坡、沙特阿拉伯、埃塞俄比亚等国，标志着“邵阳—盐田港”海铁联运班列暨邵阳二手车出口首发成功，深圳港第19个内陆港——邵阳内陆港正式揭牌，进一步为“湘货出海、邵品出境”提供了便捷绿色的物流通道。

邵阳内陆港揭牌后，借助“邵阳—盐田港”海铁联运班列这条“黄金通道”，可将盐田港区港口功能前移。邵阳装备制造、特色轻工、生态绿色食品、数字经济、新能源装备等领域的企业在家门口即可完成货物提柜业务，实现从工厂到港口的“一站式运输”、港口即家门口的“一站式服务”，有效提升企业的生产效率，节约物流成本，助力实现“买全球、卖全球”。

截至2024年8月，深圳港已累计挂牌运营19个内陆港、开行33条海铁联运班列线路，服务覆盖粤港澳大湾区、西南及华中地区，加快形成运能大、能耗小、污染轻的绿色运输方式，提升港口多式联运效率与综合服务水平，为服务经济社会高质量发展，畅通国内国际双循环提供重要支撑。

（来源：深圳特区报）

## ◆ 盐田港建成“国家多式联运示范工程”

盐田国际海铁联运业务于1996年起步，是国内最早开展海铁联运的港口之一，外贸进出口海铁联运量也一直稳居国内港口前列。

2022年交通运输部和国家发展改革委联合公布盐田港亚太-泛珠三角-欧洲国际集装箱多式联运示范工程等20个项目获命名为“国家多式联运示范工程”。

盐田港亚太-泛珠三角-欧洲国际集装箱多式联运示范工程主要建设内容包括平盐场站扩能改造一期工程、新建平湖南现代化铁路货场工程、信息化建设工程等。平盐场站为深圳港唯一一个设在码头内的货运铁路场站，通过长达23公里的专用疏港铁路平盐铁路，经平湖南无缝衔接国家铁路网络。

盐田国际依托平盐场站、平湖南等设施，建构起完善的海铁联运网络，目前已开通平湖南、常平、赣州、河源、鹤山、醴陵6个内陆港，23条海铁联运线路，将深圳港盐田港区港口功能延伸至广大内陆经济腹地。赣州、平湖南内陆港的客户，可实现“一次报关、一次查验、一次放行”，其他内陆港也将陆续开通这一海关闸口功能。所有客户在各个内陆港均可进行“提空还重”，实现码头堆场功能前移。数据显示，海铁联运网络让内地进出口企业享受畅通便捷、功能齐全的专业服务，为企业节约综合物流成本30%。

（来源：深圳新闻网）

#### ◆ “长三角方案”有望全国复制推广

近日，交通运输部公布了一批典型案例，其中一批“长三角方案”有望全国复制推广。这一批典型案例包括浙江推进四港联动、江苏优化大件运输审批流程、安徽推动沪皖同港一体化发展等。



浙江搭建的“四港”联动智慧云平台，打通班轮、货代、仓库、码头等百余个系统、各类物流数据超 1.1 万项，提升多式联运订舱效率 40%。研发标准化运载单元，设计推出 1.8 万吨散货、438T 集装箱、内河智能 64TEU 集装箱运输船等江海直达船型，并在 7 条长江内河航线推广应用。

同时，浙江还创新“铁路单+CIFA 提单”双运单模式和“铁路运单+提货码”融资模式，通过对去程班列实施控货，为中小微外贸企业提供基于铁路运单的运费贷金融服务。目前，已累计发放运费贷款 1500 万元。

宁波舟山港探索创新多式联运“一单制”，推出“一次委托、一口报价、一单到底、一票结算”全程运输服务产品，率先在“渝甬通道”运营平台中推动中远海、马士基、长荣、赫伯罗特等多家主流船公司签发海铁联运全程运输提单。据了解，目前已有 15 家主流船公司可签署海铁联运全程提单，为内陆企业减少异地订舱及用箱成本约 2500 万元。

江苏构建以内河水运为特色的多式联运体系，以江海联运集装箱运输“一单制”为突破口，推广应用海运提单，开辟 26 条海铁联运线路，实现“铁路箱下水、国外直接返箱”。2023 年，江苏完成集装箱多式联运量、内河集装箱运量保持 15%以上增速，吸引新材料、新能源等领域 30 多个百亿级企业沿干线航道落户。

江苏推动沿江沿海港口更好融入长三角世界级港口群，加快高等级通港达园专支线建设，打通干线航道沿线产业园区、港口作业区“最

后一公里”，“两纵三横”干线航道基本实现联网贯通，19个港区（作业区）接入铁路专用线，沿海主要港口实现铁路进港全覆盖。

浙江嘉兴建设海河联运一体化智慧平台，利用5G、北斗定位、物联网、人工智能等先进信息技术，实现全过程数据要素整合，完成智能化生产调度，大幅提高港口作业效率和管理水平。嘉兴也同样重视打通“最后一公里”，推动海河联运驳点深入企业周边或工业园区内部。

安徽发挥长江、江淮运河优势，打造芜湖至上海联盟直达航线，合芜、皖江小支线省内水上穿梭巴士航线，芜湖至上海集装箱中转效率提升1倍，长江、淮河流域企业物流成本分别降低800、1000元/箱。安徽还与上海合作打造芜湖-上海洋山、芜湖-外高桥航线共舱管理模式，通过支线舱位共享、“五定班轮”、点对点靠港、空箱前置等模式，统筹调度芜湖至上海支线货源和运力资源，全面提升长江支线港航服务供给质效。

（来源：中国证券网）

#### ◆ 京广快速多式联运班列货物发运量突破1000标箱

自2024年4月18日北京首次开行至广州的时速120公里快速多式联运班列以来，充分发挥该班列全程运输时间仅33个小时、每周开行5列等优势，已累计组织开行班列26，发运货物超1000标箱、达到2.9万吨。运输货物品类也由开行初期的20个，扩大至目前囊括家具、食用油、面粉、调味品等与百姓生活息息相关的货物品类

100 余个。

为持续提升北京至广州快速多式联运班列运输品质，中国铁路北京局北京铁路物流中心以打造“高效、便捷、优质、稳定的‘京粤精品快线’班列”为目标，在“到、发”两端做足功课，积极对接联系收货客户和广州大朗站，制定了“预留两条货物线作为班列固定卸车线”“送车前 30 分钟提示货场提前做好机械、人力、机具”等一揽子举措，使班列的卸车效率进一步提升。

与此同时，该中心对班列装车站广阳站进行了客户服务大厅的重新布局，设置了班列项目“铁路+客户”联合办公区域，帮助客户解决装车、上站、仓储、安检等各类问题。同时，优化客户接区、商务洽谈区、客户服务区等区域功能，实现发货办理“快捷办”、重点需求“加速办”，为客户提供“一站式”便捷服务。

此外，丰台西站同样以“打造精品班列”为导向，及时与机务段联系安排出发机车，提前组织开展技检作业，确保各工种间衔接紧密，切实提升班列运输效率。

（来源：人民网）

## ◆ 江苏谋划建设多式联运高质量发展示范区

近年来，江苏结合本省产业布局和区位特点，明确以南京、无锡、徐州、苏州、南通、连云港、淮安、镇江作为本轮运输结构调整的重点区域，以大型工矿企业和沿海重点港口企业为重点对象，推动基础设施建设、航线网络培育、政策支持保障向重点区域、重

点对象集聚。

2023 年以来，江苏各地均建立了运输结构调整工作专班和调度机制，全省贯彻“铁水并举”的运输结构调整总思路，全面推进“宜水则水、宜铁则铁、宜公则公”。目前，江苏基本建成干支衔接的“三纵三横”货运铁路网络，以及沿长江的江海直达、苏北内河联系灌河出海的海河直达、经京杭运河苏南段和苏北段的河（江）海直达“三横一纵”江海河联运通道。

创新运输组织模式是物流降本提质增效的主要抓手。江苏推进徐州至连云港海铁联运应用“铁路箱下水”新模式，创新精煤 35 吨敞顶箱“铁水联运 + 集散转换”模式，开通南京至淮南、淮北等地集装箱精煤专列；牵头编制《海铁联运列车运行与货物追踪接口》等海铁联运信息化行业标准。

南京、徐州、连云港“集改散”自动化吊具等新技术新工艺不断涌现；无锡持续发展 45 英尺集装箱重去重回班列；南京港龙港区建成全国首座锂电池集装箱堆场；太仓港成立集装箱空箱中心，打造服务本地和长江沿线的空箱调运基地。

“一体化通关”也极大提高了运输效率。徐州、苏州、连云港落地“铁路快通”新模式，实现海关、铁路、运营企业数据互通；苏州在江苏（苏州）国际铁路物流中心设立异地货站，与南京禄口、无锡硕放、郑州新郑等周边机场合作，提供陆空联运通关一体化服务。

（来源：中国交通报）

## ◆ 宁波开通百余条海铁联运线路

截至 2023 年年底，宁波市集装箱海铁联运箱量全年累计超过 165.2 万标箱、同增长 13.8%，总量位居全国港口第二位，其中外贸箱量稳居全国第一，过去 14 年年均增长率高达 63.5%。

宁波通过政策扶持、聚力推动海铁联运高质量发展，宁波舟山港的内陆腹地辐射范围越来越广。截至 2023 年年底，宁波已累计开通海铁联运线路 100 余条，业务辐射至全国 16 个省（区、市）、65 个地级市，形成衔接丝绸之路经济带、长江经济带、千里浙赣线的三大物流通道，有效推动了区域间互联互通和经贸合作。宁波重点锁定长三角地区战略性新兴产业，在长三角区域共开通海铁联运线路 50 条，业务辐射 27 个地级市，有效推动了区域间互联互通和经贸合作。

海铁联运班列助力西部地区与国内发达地区、国际市场物流、商贸、产业深度融合，成为西部对外经贸往来新路径。2023 年，宁波首次开行“渝甬精品快线”班列，服务重庆等西南地区电子产品、汽摩配件、工业机械及零配件、化工品等高附加值货源出运，为内陆城市打造便捷“出海口”。目前，西部腹地货物到宁波舟山港的运输时间缩短至 2 天，大幅提高了运输时效，助推了内陆地区经贸发展。

（来源：中国交通新闻网）

## ◆ 专家对加快推进多式联运高质量发展的建议

“发展多式联运“一单制”“一箱制”是促进物流降本增效的有效抓手。多式联运具有产业链条长、资源利用率高、综合效益好的特

点，可以充分发挥各种运输方式比较优势和组合效率，是促进物流降本增效的有效途径。但行业普遍反映，不同运输方式间单证多次填报、单证信息联通不畅、单证金融等功能融合不足、集装箱中途开箱换箱等问题依然突出，政策需求十分迫切。发展多式联运“一单制”“一箱制”，就是要通过推广标准化单证、促进信息数据互联互通、拓展单证服务功能、培育骨干多式联运经营人等政策措施组合拳，促进多式联运提质扩面，进一步释放多式联运降本增效作用，切实为构建现代流通体系、促进物流降本增效贡献力量。

（刘昕，交通运输部规划研究院院长、党委副书记）

发展货物多式联运是调整优化运输结构的重要内容，也是降低物流成本的有效途径。据测算，我国多式联运占全社会货运量的比重每提高1个百分点，可降低物流总费用约0.9个百分点。当前，运输结构调整优化已进入深水区、攻坚期，还面临不少问题和挑战：一体化运输短板凸显，公路运输占比过大，部分区域铁路运能不足，方式间衔接不畅，全链条运输过程中还有不少堵点和瓶颈路段；协同水平不高，枢纽场站邻而不接、连而不畅和“中间一公里”问题依然存在，运输规则衔接不畅，数据信息联通不足；市场治理机制仍需完善，道路货运还存在过度竞争、低价竞争等现象，铁路与公路运价市场信号未能有效传递，影响了企业“公转铁”积极性。

（李弢，交通运输部规划研究院城市交通与现代物流研究所副所长）

依托双循环的通道物流服务，重点打造常态化的多式联运服务产品。内循环中重点解决城市群物流一体化发展问题，重点发展城市群

与城市群之间的国内物流通道。将多式联运纳入区域物流服务体系规划中，继续有力推动“公转铁”“散改集”进程，加快形成内贸集装箱多式联运体系；加大专业多式联运市场发展力度，特别是罐集、冷箱、粮食箱和商品车滚装运输市场。围绕物流通道和物流枢纽建设，形成贸易和产业集聚，带动经济和枢纽经济发展。外循环中将海运网络与大陆桥干线结合，形成闭环的国际多式联运通道。强化国际供应链、产业链的安全稳定，将多式联运纳入国际物流体系优化中，形成单一运输方式与多式联运相互协同、相互备份的物流通道服务体系，增加国际供应链的弹性，形成更加具有规模效应、更加多元化的物流通道。

（龙志刚，河南省交通规划设计研究院副总工程师、河南交通运输战略发展研究院院长）

## 【问题】

### ◆ 政协委员反映加快推进我省多式联运高质量发展方面存在的问题

我省集装箱海铁联运箱量占港口集装箱吞吐量比例不足 1%，集装箱海铁联运箱量绝对值与比重均低于全国主要港口（大连、青岛、天津、连云港、宁波港等），甚至低于全国集装箱海铁联运平均水平（据统计为 2%），与发达国家水平（20%-40%）更是存在明显差距。

一是多式联运发展工作机制不够健全。从运输方式来看，虽然多式联运各种运输方式属于大交通范畴，但不同运输方式的管理权限分

散在铁路、民航、交通等部门，市场经营主体性质既有央企、省属国企，也有民营企业。从多式联运全程涉及的要素来看，多式联运各环节的顺畅高效运转还需要海关、商务、税务、工信、财政、自然资源、政数等多个部门的高度协同参与。因此，仅靠单一行业管理部门难以推动多式联运整体高质量发展。

**二是多式联运基础设施条件有待改善。**既有铁路集装箱站与货场的箱堆场及装卸作业区普遍偏小、装卸线过短、设施设备简单，铁路与港口临而不接，新规划布局的铁路物流基地的建设较为滞后。全省年运量 150 万吨以上的大型工矿企业等大宗物资集散地铁路专用线接入也较少。目前，大宗货物铁水联运“门到门”实现难度较大。

**三是多式联运装备设施和服务的协同性不足。**铁路、水路、公路等不同运输方式的条块分割依然存在，各运输方式标准规范、服务规则衔接不顺畅，运输组织协同水平不高。如铁路、水路、公路货物装载容器有所不同，部分情况下货物需要换装；铁路列车由于需要集货编组以及末端转运等，发运周期较长，导致多式联运时效受到较大限制；同时，铁路运价对市场的响应灵活性不足。

**四是多式联运信息资源融合共享不足，真正意义上的“一单到底”尚未形成。**目前，铁路、公路、水路、航空等不同运输方式以及海关、检验检疫、金融、税务等信息系统相对独立，船期、仓位、列车时刻、通关查验等信息共享和开放不足，难以为企业提供一个窗口、一票结算的一站式便捷服务和实时信息查询。因此，多式联运“一单制”尚处于探索阶段，目前多式联运还是以协作式分段联运为主，现行的“一



票到底”实际上是业务总包与分包模式，真正意义上的“一单制”或“一票负责”制还未有成熟模式。

## 【经验】

### ◆ 促进多式联运高质量发展的国内经验

#### ➤ 湖北省“大分流小转运”水铁公联运模式降本增效

湖北共有 8 个国家多式联运示范创建项目，其中 4 个已通过国家验收并正式命名，“国家多式联运示范工程”创建数量和命名数量均居全国第一。眼下，湖北正推动多式联运“加速跑”，不断提升综合运输效率，降低社会物流成本。

三峡通，则长江畅。三峡船闸的货运量在 2011 年便已达到饱和状态，10 年来通航量逐年增加，通航压力与日俱增。为此，宜昌加快推进长江三峡枢纽“大分流、小转运”水铁公多式联运示范工程建设，全力打造三峡翻坝运输体系，更好解决“通”的问题，做好“江”的文章，构建大交通格局，发展大物流产业。

白洋港疏港铁路投资 2.7 亿元，是国内首条直接将铁路专用线引入码头栈桥平台的集装箱新型铁路，可实现集装箱不落地运输。通过疏港铁路、公路、翻坝转运车辆、船舶及先进转运设备，开展水铁公高效联运，吸引货物通过港口上岸后经铁路分流，部分商品车可通过疏港公路转运翻坝。据悉，企业采取多式联运，可节省待闸时间 3 天以上，减少等待时间 75% 以上。多式联运体系建成后，可为三峡枢纽

提供 6000 万吨的疏解能力。

武汉打造长江经济带粮食物流核心枢纽与供应链金融服务平台多式联运示范工程，总投资 36.3 亿元，依托国家粮食现代物流（武汉）基地和武汉金控华中贸易服务区项目优势，是全国首次由金融控股企业投资建设并将供应链金融服务植入多式联运平台试点项目。

挂图作战，推动重点项目加快跑。湖北省交通运输厅加强对多式联运集疏运基础设施重点建设项目的跟踪督促指导，及时协调解决问题，协调推动项目建设进度。

给足政策，鼓励创建更多示范工程。湖北省对创建成功的国家多式联运示范工程给予每个 2000 万元的补助；武汉、黄石多地相继修订出台集装箱航运航线相关补贴政策，支持铁水联运发展。

（来源：湖北日报）

### ➤ 宁波舟山港：全方位打造海铁联运体系

2023 年是宁波舟山港全方位推进世界一流强港和交通强省建设之年，也是全力打造海铁联运高质量发展示范区的启动之年。紧紧围绕加快世界一流强港建设、碳达峰碳中和、推进“双层集装箱海铁联运创新”交通强国试点任务，全力推进海铁联运高质量发展示范区建设，2023 年，宁波舟山港完成海铁联运业务量 165.2 万标准箱，较 2009 年正式运行时的 0.17 万标准箱增长近千倍，总箱量排名稳居全国港口第二、外贸箱量稳居全国港口第一。

2023 年，宁波舟山港在以下几方面为海铁联运高质量发展贡献了“宁波智慧”：

一是突出规模能级提升，拓宽海铁联运发展“新赛道”。浙江省内挖潜提能、省外增线共赢，依托省内产业集聚区，汇集浙中西、杭萧绍、浙北区域箱源，多地箱量创历史新高，省内业务扩大增量不断强化。同时深耕中部重点腹地、贯通西部新增网点，全力畅通陆海双向物流大动脉，省外业务规模不断扩大。全力深化路港企以及内陆政府合作，积极适应腹地区域经济发展需求，多方合作“朋友圈”逐步壮大。

二是突出示范创新创建，激发海铁联运发展“新动能”。顺利推动甬金双层高箱运输试验，率先开展“一单制”“一箱制”试点，被交通部纳入为综合运输服务“一票制、一单制、一箱制”交通强国试点。创新开发“海铁+”业务模式。持续加强路港企深度合作，加大推广“海铁+”业务模式，完善物流服务体系。持续推进海铁联运信息化建设，研发形成“海铁联运协同管理信息系统”，进一步降低了海铁联运物流成本、有效提升了海铁联运运营效率，累计完成订单数量超 30 万单。

三是突出基础设施提升，打造海铁联运发展“新支撑”。甬金双层高箱运输试验线全面建成，目前已按列车运行图实施开行，从而实现了世界第一大港与世界小商品之都的互连互通。进港铁路支线复线如期开工，北仑支线复线项目从获批至开工仅用时五个月。梅山铁路专用线项目积极推进，项目对接力度持续加大，项目可行性调研和初步设计如期通过国铁集团审查，并按时完成施工图设计。

四是突出服务体系优化，塑造海铁联运发展“新优势”。加强政

策驱动，坚持“急事急办”，推动惠企政策“直达快享”，海铁联运扶持资金申报及审核工作加速启动。强化腹地互动，渝甬平台成功上线“一网智联”全流程数字化服务，共同打造“货源更集聚、时效更快、成本更低、服务更优”的渝甬精品快线班列。增强服务联动，不断优化海关物流监管模式，加大“第六港区”建设支持力度，充分利用“第六港区”海铁联运班列“一次申报、一次查验、一次放行”优势，探索应用“抵港直装”模式，平均每个集装箱可节约物流费用50元-100元，整体通关时间缩短1天以上，为内陆外贸企业畅通物流通道。

（来源：宁波港国际物流有限公司副总经理蒋冬卫在2024中国多式联运合作大会上的发言）

## ◆ 促进多式联运高质量发展的国外经验

### ➤ 美国多式联运：交通主管部门主动引导、大力推动

美国多式联运的蓬勃发展与美国联邦政府及交通主管部门的主动引导、大力推动密不可分。

美国促进多式联运发展的主要政策措施和成效包括：以1991年底颁布“冰茶法案”（ISTEA：多式地面运输效率法案）为标志，冰茶法案旨在“建设高效环保的国家多式联运体系，以提升美国的国际竞争力，同时以高能效的方式运送人和物”，决定联邦1992~1997财政年度提供1550亿美元以发展多式联运系统，同时在运输部设立“多式联运办公室”。美国联邦运输部每隔5年会制定未来的战略规

划，战略规划内容主要有运输业的使命、战略目标、规划实施步骤与未来计划评价等。1996年，美国运输部发布的《DOT Strategic Plan for FY 1997~2002》中，便将多式联运定义为美国运输系统四大特征之一。其后发布的《DOT Strategic Plan 2000~2005》、《DOT Strategic Plan 2006~2011》，均将多式联运作为主要内容。如《DOT Strategic Plan 2000~2005》提出通过发展多式联运来提高能源利用效率，《DOT Strategic Plan 2006~2011》提出通过改善多式联运衔接水平来提高国际运输效率。

1994年，为改善洛杉矶港与长滩港的联外公路交通严重拥堵问题，洛杉矶/长滩双子港开始投资了18亿美元对由港区至洛杉矶市中心全长约20英里的铁路线进行改造，打造阿拉米达运输走廊（Alameda Corridor）。改造后，列车废气排放减少28%，列车运行时间减少30%，列车等待减少75%，同时极大缓解了区域地面交通拥堵状况，成为美国海铁联运的典型范例和近20年来美国运输领域最重要的工程之一。2013年美国运输部发布的新五年战略规划中，明确提出要加强对多式联运连接通道（NHS Connector，指将枢纽港站与国家公路网连接起来的最初或最后一英里公路）的投资，进一步完善港口、铁路、机场与公路之间的衔接，提升疏港铁路、公路转运能力，进而提升联运效率。1999~2001年，美国政府用于多式联运连接通道的投资达到9.5亿美元，通道每英里投资为10.2万美元。目前，美国已建成1400多条多式联运连接通道。

美国联邦运输法典中，对涉及COFC/TOFC系统、滚装运输系统以

及标准化运载单元、快速转运设施设备等，均规定了详细的技术标准，奠定了设施装备的标准化基础。美国铁路协会（Association of American Railroads, AAR）是确保北美铁路安全、迅速、高效、整洁、技术先进的非营利性技术协会，提供涉及铁路货运方面以建立行业标准为基础的技术服务，不同组织机构之间的运输协调和铁路技术基础性、耐久性和有效性的研究等。在美国铁路运输交换服务中，通过 AAR 的交互规则和技术标准保障各公司的机车车辆及其部件的互换性、兼容性。

联邦及各州政府通过各种方式，支持多式联运枢纽建设、公铁联运设施设备改造等。为了发展铁路双层集装箱运输，美国提出了“双层列车净距改善计划”，通过立法修改列车垂直与水平净距标准，投资支持特定铁路通道的净空改造。此外，美国在场站管理上广泛使用先进的自动化技术，如电子数据交换(Electronic Data Interchange, EDI)系统和集装箱识别(Tag Identification)系统等，使得可以预先安排集装箱的运输流程，并根据集装箱贴上的标识，实现集装箱的跟踪和定位。

#### ➤ 德国多式联运：港口、内陆物流园的必备功能

德国港口的多式联运比例全球最高。不莱梅哈芬港的铁路运输占比高达 35%，目前经营往返不莱梅哈芬港的集装箱专列的铁路货运企业近 20 家，覆盖的内陆点达 60 多个，遍及德国与中东欧主要工商业中心，往东南方向可通往柏林-勃兰登堡都市圈和捷克、匈牙利等东欧国家，往西南方向可快速抵达著名的工业中心德国鲁尔区，往南经

法兰克福、斯图加特、慕尼黑等工商业中心抵达瑞士和奥地利等中欧国家。汉堡港的港口集疏运中，40%通过公路，30%通过火车，30%通过驳船，约 2000 条集装箱铁路网络、通畅的公路运输线路、卡车和内河驳船多样的运输方案以及航空货运中心机场使汉堡成为世界领先的全能物流中心。火车、驳船和公路运输几乎分别占到了港口集疏运的三分之一，成为德国主要港口的重要特点。

DIT 场站作为杜伊斯堡港最大的铁路场站，也是中欧班列的主要操作场站，每天有 800 辆卡车进出 DIT 场站。DIT 场站占地面积 22.5 万平方米（不包含铁路区域），拥有欧洲最大的内陆码头和最大的集装箱堆场，有 1.5 万 TEU 的空箱堆存能力和 6 条 750 米长的铁路线路。DIT 场站每周约有 90 列火车到达，其中 30%来自中国。

依托发达的铁路和水运网络优势，DIT 场站拥有完善的集装箱管理和调拨系统。集装箱在进入场站之前进行外观和货物查验，空箱提取时还会进行二次查验。同时，DIT 场站帮助中欧班列进行空箱调拨，一部分协助班列公司在欧洲组货后返回，另一部分通过驳船运输到鹿特丹等沿海港口后通过海运运回中国。场站还积极拓展与中国铁路的信息系统合作（包括信息安全、数字化处理）以及危险品铁路运输的合作，建立标准化的运输流程，拓展杜伊斯堡及周边地区化工品的中国市场。通过场站内的设备管理、集装箱状况监测、集装箱调拨等一系列服务，杜伊斯堡港 DIT 场站已经成为中欧班列在欧洲最重要的目的地之一。

### ➤ 东京都市圈多式联运：依据运输主体开展多样化经营

东京货物总站具备齐全的多式联运功能。东京货物总站内的多式联运中心功能齐全，可提供高质量的物流服务和专业化的物流设备。该铁路站场为尽头式布局，由货运列车编组场、装卸场、集装箱作业区和多式联运中心组成。多式联运中心根据需求方的企业性质，为不同的企业定制不同的专业化集装箱设备，如鸥翼式集装箱、标准 20 英尺集装箱、冷链集装箱、废弃物专用集装箱等。不同规格的集装箱适用的运输货物不同，可以满足个性化的多式联运需求。

以东京货物总站为依托的多式联运具有多样化的经营模式。根据参与公路运输的经营主体不同，东京都市圈的多式联运可分为三种经营模式。第一种模式为铁路公司与第三方快递物流公司合作，前者承担长距离铁路干线运输，后者通过公路运输的方式负责货物在两端的接取和送达。在第二种模式中，生产企业集产品生产、运输、销售于一体，使用自营卡车完成货物在两端的公路运输，长距离运输部分仍由铁路承担。在第三种模式中，铁路公司承担长距离铁路干线运输的同时，还会有选择地为运量大、产品种类单一的客户提供全程物流服务。

（来源：综合整理相关学术期刊内容）



## 【线索选登】

### 一、打通“港澳药械通”政策落实的堵点

#### 事由：

为了贯彻落实《粤港澳大湾区发展规划纲要》，推进“港澳药械通”政策实施，保障粤港澳大湾区居民用药用械安全，满足粤港澳大湾区居民用药用械需求，省人大常委会于2024年7月31日审议通过了《广东省粤港澳大湾区内地九市进口港澳药品医疗器械管理条例》，将于2024年12月1日起施行。

“港澳药械通”政策实施以来，截至2024年6月，广东省共批准指定医疗机构19家，“港澳药械通”品种扩大至67种(其中药品34种，医疗器械33种)，获益患者7000余人次，有效满足了民众临床急需用药用械需求。《条例》系统梳理了广东省推行“港澳药械通”政策以来遇到的难点、痛点、堵点问题，加强药品监督管理、卫生健康、医疗保障等部门的协调配合，构建涵盖急需港澳药械申请、采购、进口、配送、使用等环节的全流程监管工作机制，优化急需港澳药械目录管理制度，简化审核手续、加快审核速度，将“人等药”变为“药等人”。

《条例》在国家有关法律法规的框架下，根据国家授权并结合我省实际，以“小切口”立法方式助力粤港澳大湾区药品医疗器械监管创新发展，对促进粤港澳大湾区优质医疗资源融合对接，推进健康湾区建设高水平发展，进一步增进民生福祉具有重要意义。

### 问题点：

1. 如何加强粤港澳三地药品监督管理、卫生健康等部门的协作配合，建立更加高效的信息共享平台，实现粤港澳三地药品医疗器械监管信息的实时共享，提高监管效率和准确性？

2. 针对港澳药品医疗器械的特殊性，如何建立更加灵活、高效的监管体系，实现监管创新与优化？

## 二、用好“科技创新条例”，营造创新氛围

2024年7月31日，广东省第十四届人民代表大会常务委员会第十一次会议表决通过《广东省科技创新条例》，自2024年10月1日起施行。

《条例》主要规定了八个方面的内容。一是锚定创新驱动发展战略，明确科技创新体系原则。二是突出基础研究能力建设，筑牢原始创新根基底座。三是完善技术创新制度体系，推进关键核心技术攻关。四是加快科技成果转化应用，带动产业深度转型升级。五是促进科技金融深度融合，发挥金融支撑保障作用。六是强化人才引育用留措施，打造一流科技人才高地。七是发挥区域创新特色优势，扩大对外科技交流合作。八是注重营造良好创新环境，充分激发创新创造活力。

《条例》专设“基础研究”一章，注重以“硬措施”强化基础研究“硬投入”，打造科技创新“硬实力”。例如在加大基础研究财政投入方面，第十三条将“省级财政科技专项资金投入基础研究的比例不低于三分之一”的基础研究投入政策上升为法规；在优化基础研究

体制机制方面，第十四条强调构建符合基础研究规律的资源配置、人才培养、科技评价、激励保障等制度体系，建立多渠道选题和快速立项机制，鼓励科技人员围绕非共识、新兴和交叉学科等方向进行自由探索，探索建立专家实名推荐的非共识项目筛选机制。

### **问题点：**

1. 科技成果转化周期过长是制约其快速推进的重要因素之一。如何建立更加高效的转化机制，推动科技成果从实验室到市场的快速转移？

2. 科技成果与市场需求的对接不畅是制约其转化的重要因素。如何建立更加紧密的市场联系机制，了解市场需求，推动科技成果的精准对接和有效转化？

## **【工作动态】**

### **◆ 中南六省（区）政协提案工作座谈会在珠海召开**

9月5日，中南六省（区）政协提案工作座谈会在广东珠海召开，深入学习贯彻习近平总书记关于加强和改进人民政协工作的重要思想和对提案工作的重要指示精神，学习贯彻党的二十届三中全会精神，交流提案工作经验，研究探讨推动提案工作高质量发展的思路举措。全国政协常委、提案委员会副主任韩卫国出席并讲话，广东省政协主席林克庆致辞。

韩卫国指出，提案是履行人民政协职能、发挥人民政协专门协商

机构作用的重要方式。要持续加强理论学习，深入学习贯彻习近平新时代中国特色社会主义思想，深刻领悟“两个确立”的决定性意义，增强“四个意识”、坚定“四个自信”、做到“两个维护”，把党的领导贯穿到提案工作全过程。要注重改革，深入贯彻落实党的二十届三中全会关于健全协商民主机制的重要部署，把新修订的《提案工作条例》贯彻落实到提案提出、审查、办理等各个环节，着力探索提案工作新思路新方法新途径，以改革精神推进提案工作高质量发展。要求真务实，坚持“提案不在多而在精”的原则，以提高提案质量为突破口，围绕大事、民事、新事、急事等抓提案，切实推动提案工作不断提质增效，为推进中国式现代化贡献政协智慧力量。

林克庆代表广东省政协向与会同志表示热烈欢迎。他指出，近年来，在全国政协有力指导和中共广东省委坚强领导下，省政协深入贯彻落实党的二十大精神和习近平总书记视察广东重要讲话重要指示精神，聚焦省委“1310”具体部署，以“走在前列”目标统领政协工作，突出加强政治建设，突出服务中国式现代化的广东实践，突出加强专门协商机构建设，以高质量履职服务广东现代化建设。省政协牢牢把握新时代提案工作新方位新使命，持续放大“省领导牵头督办政协重点提案”示范效应，积极打造“省市县联合督办提案”工作品牌，创新推动提案工作跨专委会、跨界别、跨层级协作，与协商议政有机融合，有效推动了提案工作理论创新、实践创新、制度创新，为推进中国式现代化的广东实践作出了积极贡献。

广东省政协副主席温国辉主持会议。河南省政协副主席谢玉安、

湖北省政协副主席张维国、湖南省政协副主席赖明勇、广西壮族自治区政协副主席费志荣、海南省政协副主席蒙晓灵、广东省政协秘书长陈文明，以及深圳、珠海市政协负责同志等出席。

#### ◆ 揭阳市政协开展联合提案督办调研活动

为进一步提高提案办理质量，增强办理实效，8月30日，市政府办公室、市政协办公室组成联合督办组，先后到市场监管局、城管执法局督办市政协七届三次会议有关提案。

督办组通过听取汇报、座谈交流等方式，详细了解上述市直部门对有关提案的办理情况。在督办座谈会上，提办双方进行了讨论交流，共商办理对策。市场监管局和城管执法局今年主办的提案分别为7件，数量较多，涉及面较广。提案主要涉及食品安全、电梯安全、知识产权保护、城区绿化、停车管理、卫生管理、“门前三包”等与老百姓生活息息相关的民生问题，内容重要，建议可行，引起了承办单位的共鸣和重视，取得较好的办理成效。督办组对市场监管局、城管执法局的提案办理工作给予充分肯定，认为各承办单位能高度重视提案办理工作，责任落实、措施得力、成效明显。

督办组指出，提案是人民政协履行职能的重要方式，也是实现协商民主的重要途径，各单位要一如既往高度重视提案办理，多措并举，不断推动办理工作取得新成效。要加强同委员的沟通交流，强化同相关部门的协调联动，凝聚共识，形成合力，确保按时保质完成提案办理工作任务。要加强对提案办理业务知识的学习，进一步规范提案办

理工作，努力提升提案办理质量。要持续推进办理工作，并做好总结和评价考核准备工作，增强办理实效，促进办理成果转化，助推揭阳高质量发展。