

集装箱铁水联运品牌线路培育典型案例集

交通运输部 国家铁路局 国铁集团

二〇二四年十一月

目 录

一、 义乌—宁波舟山港集装箱铁水联运线路.....	1
二、 南京（龙潭港区）—南京（龙潭站）—上海（洋山港区）集 装箱铁水联运线路.....	8
三、 天津港中蒙俄跨境集装箱铁水联运线路.....	15
四、 广州港—株洲集装箱铁水联运线路	22
五、 陆海新通道集装箱铁水联运线路	29
六、 “汉蓉线”集装箱铁水联运线路.....	36
七、 河南郑州（圃田站）—山东港口青岛港（前湾港区）集 装箱铁水联运线路.....	43
八、 连云港（连云港区）—中亚（塔什干）新亚欧集装箱铁水联 运线路	49
九、 华中、西北—长江港口—岳阳港—华南集装箱铁水联运线路.....	55
十、 上海港（芦潮港站）-成都（城厢站）集装箱铁水联运线路.....	61
十一、 深圳—重庆集装箱铁水联运线路.....	68
十二、 东北地区（沈阳东站、白城北站、兴隆山站）—大连港（大 窑湾港区）集装箱铁水联运线路	74

义乌—宁波舟山港集装箱铁水联运线路

浙江海港投资运营集团有限公司

一、总体情况

(一) 联运线路基本情况。

1.具体线路。义乌(义乌西站/苏溪站)—宁波舟山港(北仑港/穿山港)

2.线路类型。图定班列

3.线路开行频次。18班/周

4.“五定”班列开行情况。自2009年2月义乌班列开通以来,积极推广“公转铁”业务,“五定”班列实现18班/周稳定运作。

5.线路货源情况。义乌地区货源丰富,包括义乌市场小商品业务、太阳能光伏板业务以及中欧回程班列业务。义乌班列线路联运量年增长超10%,2023年联运量为16.3万标箱,同比增长13.7%;2024年上半年联运量为8.3万标箱,同比增长11.9%。

(二) 线路工作条件。

1.战略支撑方面。义乌班列依托沪昆-萧甬和甬金线运作,服务建设“一带一路”、“长三角一体化”等国家重要发展战略,是义甬舟开放大通道的重要载体。宁波、金华两市入选国家综合货运枢纽补链强链首批城市,铁路北仑支线复线、铁路苏溪集装箱办理站等项目纳入补链强链重点项目。

2.示范工程方面。“宁波舟山港—浙赣湘(渝川)集装箱海铁公多式联运示范工程”列入全国首批多式联运示范工程项目,义乌—宁波舟山港班列是其重要组成部分。

3.配套政策方面。义乌市政府出台了《第六港区支持政策》，鼓励船务公司资源前移，开展多式联运全程提单业务等，宁波市政府连续出台五轮集装箱海铁联运扶持政策，为进一步壮大海铁联运高质量发展提供有力支撑。

4.“一单制”应用方面。义乌班列与马士基、长荣、中远海、赫伯罗特等 15 家主流船公司签订了海铁联运全程运输协议，开行多趟船公司客户专列。

5.运输组织和服务方面。义乌班列以点对点循环班列模式稳定运作，稳定货物运输时间、提高班列运行效率。推动港口、船公司与铁路共建海铁联运信息共享平台，研发应用集装箱海铁联运全程信息可视化跟踪、业务承揽、生产协同、智能化查询等功能。

6.品牌影响力方面。作为宁波舟山港海铁联运首条班列线路同时是海铁联运货量最大线路，为义乌全球小商品集散中心与当地大型光伏太阳能企业提供稳定高效的海铁联运服务，赢得广泛好评。

二、典型经验做法

（一）基础设施提升。

持续加强进港铁路配套场站设施设备建设，推进“港站一体化”建设，实现铁路货运站场与港区无缝衔接。宁波舟山港海铁联运作业港区有 3 个（北仑港区、镇海港区、穿山港区），

港区铁路能力达 200 万标箱。目前北仑支线复线改造、穿山港站预留线扩建工程以及梅山铁路支线项目稳定有序推进，到 2027 年，宁波舟山港海铁联运能力将达到 400 万标箱以上，远期能力达 600 万标箱。

（二）组织模式创新。

探索双层运输，绍兴-宁波舟山港为全国首条双层集装箱海铁联运班列，交通运输部纳入交通强国建设试点工作。创新发展第六港区模式，通过数字化手段延伸关务、港务、船务资源，实现“一次申报、一次查验、一次放行”。运作抵港直装模式，开通义乌至宁波舟山港间海铁联运抵港直装“五定”班列，抵港直装模式实现船舶抵港、集港直装的“零等待”。

（三）服务规则衔接。

探索海铁联运“一单制”，由船公司签发海铁联运全程运输提单（即海铁联运 CCA 提单），实现了海运提单的功能延伸。目前有 15 家主流船公司可签署海铁联运 CCA 提单，业务覆盖 30 余条海铁联运线路。同时运用“一箱到底”的业务用箱模式，宁波调运海运空箱通过铁路运输至内陆场站，货物装箱后铁路运回宁波端港站，全过程不需换箱，直接装船出运至目的港。宁波舟山港多式联运“一单制、一箱制”入选交通运输部“一票制、一单制、一箱制”交通强国试点。

（四）技术装备升级。

在宁波舟山港码头平面运输、港区间分拨作业和短驳门点业务方面，全部使用 LNG 集卡，环保效益显著。宁波舟山港引用装卸手持终端，全面升级装卸作业信息化水平，引

进智能手持终端，货运员通过智能手持终端完成多式联运集装箱电子数据传输，实现装卸作业全程无纸化操作。

（五）信息互联互通。

港口、铁路多次对接协调，打通海铁联运信息互联。通过整合码头、港区集装箱办理站、短驳车队、代理等海铁联运上下链条相关方的物流信息，建成宁波舟山港海铁联运协同管理信息系统，为客户提供铁路订舱、全程物流跟踪、智能查询全流程线上化服务。宁波舟山港集装箱铁水联运信息共享案例入选交通运输部集装箱铁水联运信息共享案例最佳实践案例。

（六）经营主体建设。

根据内陆地区产业特点，加深与地方政府、铁路及相关企业合资合作，大力推动政企合作、路港共建发展模式，与当地政府、企业、铁路等相关方成立合资公司，在畅通内陆城市物流通道、降低外贸企业物流成本、延伸海港功能资源等方面进行全方位对接，有力推进海铁联运物流通道建设。

三、工作成效

（一）社会效益。

1.节约燃油使用。义甬集装箱海铁联运通道近三年（2021-2023年）集装箱海铁联运业务量累计44.5万标箱，节省燃油超1668.7万升，按柴油7.5元/升价格计算，节约能源成本约12515.6万元。

2.减少有害气体排放。近三年义甬集装箱海铁联运通道累计减少碳排放4.6万吨，按照上海碳排放交易现价75.07元/吨二氧化碳计算，可节约碳排放成本超过345.3万元。

3.减少噪声污染。近三年义甬集装箱海铁联运通道重箱业务量22.3万标箱计算，共降低噪音成本255.9万元。

（二）经济效益。

1.降低物流成本。义乌班列依托共建“一带一路”、义甬舟开放大通道建设等发展战略优势，在义乌及周边地区积极推广“公转铁”业务，持续推动义乌海铁联运班列高质量发展，2023年义乌班列完成16.3万标箱，较公路运输约节省物流成本203.9万元。

2.促进产业集聚。海铁联运降本增效的优势吸引了更多企业在义乌及周边地区布局，形成产业集聚效应，以义乌的小商品产业为例，更低的物流成本使得企业能够在价格上更具竞争力，进一步扩大了市场份额。

（三）安全效益。

铁路运输相对公路运输在事故率方面更低，保障了货物的安全运输。面对自然灾害、交通拥堵等突发情况，公路运输往往受阻，海铁联运能保持一定的运输能力，确保企业出口物流通道畅通，保障供应链稳定运行。

四、下一步工作安排

（一）总体思路。

以提升“义乌-宁波舟山港”海铁联运线路的综合竞争力为核心，加强各方合作，优化运输组织，创新服务模式，实

现联运规模的稳步增长、开行频次的合理加密、服务品质的显著提升、运输时效的大幅缩短以及品牌影响力的不断扩大。业务规模再提升，到 2029 年年度箱量完成 19 万标箱；开行频次更密集，义乌班列周均开行 21 班。

（二）下一步工作举措。

1.基础设施提升方面，加快港区铁路扩能建设。分阶段推进北仑支线复线项目，提升铁路基础设施能力。加快推进梅山铁路建设，力争 2027 年建成，大幅提升宁波舟山港海铁联运能力。稳步推进苏溪场站建设，加快宁波舟山港“第六港区”建设，力争 2024 年底基本建成义乌（苏溪）集装箱办理站，进一步提升世界第一大港的辐射带动力。

2.组织模式创新方面，打造双高运输示范线。会同铁路部门加快推进出台双高铁路运输标准体系，加快甬金铁路双层高箱运输试验线建设，提高铁路运能、降低物流成本。

3.服务规则衔接方面，推广“一单制”业务开发。推广海铁联运全程运输提单，深入开展“一单制、一箱制”业务，推进应用全程运输提单业务稳步增长，进一步提升海铁产品竞争力。

4.技术装备升级方面，塑造苏溪站自动化标杆。推进苏溪场站自动化设施装备建设，融入“铁路装卸线远控轨道式龙门吊”、“堆场自动化轨道式龙门吊”、“智能平面无人集卡”所需配套系统和基础设施，打造全国首个高度自动化的铁路场站。

5.信息互联共享方面，持续强化数智赋能。完善海铁联

运信息化系统数据，推广实施“第六港区”铁路通道综合服务平台与海铁联运系统数据交互，以信息化能力建设进一步带动场站海铁运输组织效率的提升。争取海铁联运系统与铁路95306系统对接，推动实现路港信息互联互通，实现海铁联运物流链的全程信息高效闭环。

6.经营主体建设方面，深化港铁合作。港口、铁路、航运公司共同降低铁海联运物流成本，提升义乌班列产品竞争力，成为海铁联运高质量发展的样板线路。

南京（龙潭港区）—南京（龙潭站）—上海（洋山港区）集装箱铁水联运线路

江苏省港口集团有限公司、南京港（集团）有限公司、南京港龙潭集装箱有限公司、南京晟海多式联运有限公司

一、总体情况

该项目由晟海公司作为多式联运经营人，积极依托南京龙潭港铁路进港无缝衔接优势，联合上海局集团公司、上海港海铁公司于 2022 年 2 月成功开通了南京（龙潭港区）—南京（龙潭站）—上海（洋山港区）铁水联运线路。本联运线路主要是将南京及周边地区集装箱货物经水路或公路运至龙潭港，通过铁路专用线将货物从龙潭港运至龙潭站，经由沿江班列到达上海洋山港，最后再由海运出口至世界各地。线路货源涉及出口欧美等地区的产品较多，主要包括洗衣机、冰箱、太阳能组件、显示器、汽配、家具、日用品等。

经过不断的努力运营和市场拓展，于 2022 年 5 月实现隔天班常态化班列运营，班期开行按照 4 班/周；同时实现了联运线路定点、定线、定车次、定时、定价、定班期运营，有效保障了企业客户物流需求。2024 年 4 月，实现了“天天班”常态化班列运营，多式联运精品线路市场品牌竞争能力进一步凸显。2022 年，该线路完成集装箱箱量 1.42 万标箱，2023 年完成 2.66 万标箱，同比增长 87.95%。2024 年 1-9 月份，已完成 3.85 万标箱，达到去年全年总量。

二、典型经验做法

（一）创新“三位一体”专用线运营模式。

南京龙潭港区铁路专用线采取地方国有企业全权运营的模式取代传统国铁代管的模式，形成了“国铁—地铁—港口”的三位一体模式。在业务合作中，由码头方即南京港龙潭集装箱有限公司负责铁水联运集装箱的水平运输以及码头堆场、岸边作业，铁路方负责火车取送以及装卸箱作业，由南京晟海多式联运有限公司进行市场营销。此种运营模式使得企业拥有更大的自主决策权，能够根据实际情况灵活调整运营策略、优化资源配置，从而提升整体运营效率。

（二）新建全国首座锂电池专用堆场。

龙潭港于港区内新建全国首座锂电池专用堆场，实现锂电相关危险货物分类存储、分级管控，主要服务南京本地、安徽、常州地区的新能源客户。锂电池专用堆场的建成，为“新三样”等行业龙头企业提供了“一站式”多式联运服务保障，为战略性新兴产业供应链保驾护航。

（三）持续优化联运组织、作业模式。

持续加密联运班列，于 2022 年 5 月实现隔天班常态化班列运营，于 2024 年 4 月实现“天天班”运作。加强铁路与港口协作，推进“空重循环”作业新工艺，每列平均作业时间减少 2 小时，中转作业时间较以往节约 30%，极大地提高了场站生产效能。采取“内拖+外拖”双循环的疏运模式，充分发挥港口内拖转运高效优势，进出口货物通过码头内拖转运，实现了“卸船直提”及“抵港直装”，提高了港口作业效率，减少

了货物等待时间。

（四）加速实现港口绿色、智慧改造。

利用 5G 传输、AI 算法、物联网等技术优势，推动港作机械远控效率效能持续提升，多台机械实现半自动、全自动远程操作模式，人机比由原来的 1: 1 降到 1: 4。建成“一站式全流程智慧岸电设施”，实现智慧岸电全覆盖，成为国内首家为靠港船舶提供“自助式、零接触、全流程、智慧化”岸电服务的现代化集装箱码头。应用 4G+ 平台智慧管控，岸电服务时间从原来的 40 分钟/艘次大幅缩短到 10 分钟/艘次。港区内部全部采用新能源货车进行短驳，并建成了全国首批“同城通换”重卡换电站，新能源重型卡车实现了 5 分钟以内的全自动换电。

（五）推动多式联运信息互联共享。

晟海公司于 2023 年 7 月正式上线多式联运信息系统（一期），可实时获取码头箱、货、车、船舶的动态信息，大大提升了公司对物流信息的掌控力，同时积极推动与其他相关信息系统的互联共享。成功联通铁路、海关数据通道，实现了龙潭港区 TOS 作业系统与龙潭地方铁路作业系统的对接。与海关视频监控中心实现信息对接，对海关作业区域“无死角”远程监控，港区综合性码头查验中心的货物查验过程可直达海关视频监控中心，使海关查验流程信息化、智慧化。推进与江苏省港口数字平台信息系统对接，作为子模块被全面纳入。

（六）大力推广应用多式联运“一单制”。

积极助力“一单制”模式推广应用，于 2023 年 5 月与中远海运合作签发了首票海铁联运 CCA 模式海运提单，于 2023 年 6 月实现了首票以多式联运经营人签发的多式联运运单，实现了只需“一次委托、一次结算、一张单证、一单到底”的物流运输服务。依托多式联运业务发展，不断提升企业自主科研水平，研发了南京港一体化运营服务舱单船代管理软件等多个软件系统，提升了港口集装箱单证电子化率和整体生产效率。目前，除外贸设备交接单外，港口集装箱业务单证电子化率已达到 100%。

三、工作成效

（一）推进交通物流降本提质增效。

本线路通过发挥铁、水运输长途、大批量货物优势，通过联运服务产品设计和营销、信息平台构建、物流资源整合等方法手段，构建全链条一体化的交通物流体系，缩短运输时间，降低运输成本。2023 年，本铁水联运线路联运量达 2.66 万标箱，同比增长 87.95%，铁水联运沿江班列方式与单一公路运输方式相对比，共节省运输成本约 4520 万元。海铁联运线路实现“天天班”后，运输时间由 3-4 天降至 1-2 天，企业货物周转效率较提高近 2 倍，物流成本较公路降低近 1 倍。

（二）助力节能降碳减少能源消耗。

与公路运输耗油相比，铁路运输主要依靠电力能源，能有效减少因运输产生的污染物和对环境的影响。港区不断提升信息化、智慧化水平，据不完全统计，智慧岸电全覆盖后，

全年可为船舶节约燃油使用成本近 800 万元，相当于减少碳排放量近 1000 吨。主要作业单证电子化和业务项目在线办理，可每年节约纸张 300 万张。

（三）提升运输过程安全稳定水平。

铁路、水路运输线路及可控风险均较为固定，能有效提升运输过程安全稳定水平与质量。运输经过环节少，能够保证货物在途安全，有效防止丢件少件、货损货差等现象的发生。水运集装箱运输能够有效减少货物中间搬倒次数，降低货物破损率。铁路开行受雨雪等恶劣自然天气、交通拥堵的影响较公路、航空更小，准点率较高，具有较强的时效性和稳定性，更能满足定制化物流、高时效消费等未来发展对物流服务的要求。

四、下一步工作安排

（一）总体思路。

“南京—上海”沿江海铁班列线路将继续用好多种运输方式的组合优势，围绕“三个平台”建设，即：运营服务的一体化平台、物流产品的专业化平台、联运信息的数字化平台，维持多式联运精品线路服务质量，不断提升核心竞争力。

锚定发展目标，持续推进铁水联运高质量发展。一是联运规模稳中有升。到 2024 年年底，申报线路全年铁水联运量达到 4 万 TEU，2025 年、2026 年，铁水联运量年均增长率大于 10%。二是开行频次合理加密。2024 年 4 月，沿江海铁班列已实现“天天班”常态化运营。四是经济时效日益凸显。经南京—上海沿江海铁班列线路运输的集装箱货物整体通

关效率提高 20% 以上，较公路运输节省运输成本 1000 元/标箱，较水运货物周转效率提高近 2 倍，有效为服务企业综合物流成本实现降本增效。

（二）下一步工作举措。

1. 强化设施一体衔接，提升网络联通水平。推动南京龙潭公铁水多式联运枢纽尽快立项，推动南京龙潭港区六期、七期工程项目早日开工，不断优化提升港口功能，助力龙潭港区铁水联运高质量发展，进一步增强南京港腹地经济辐射带动能力。

2. 推动组织模式创新，提升联运畅通水平。提升“五定”班列运行能力，开行频次在现有基础上，视市场情况合理加密。加强与南京货运中心，以及各腹地政府的沟通协调，为公路集疏运车辆提供进出货场便利条件，对其他交通方式无法集疏运的货物，积极组织铁路接驳运输。加强与上海港的沟通对接，力争开辟“绿色通道”，提升班列开行品质和效率，持续推进班列常态化开行，满足企业运输需求。

3. 强化科技创新驱动，提升信息互联水平。持续深化与江苏省铁水联运公共信息服务平台的对接，优化南京港铁水联运信息服务。大力推广多式联运“一单制”，支持发展海铁联运 CCA 模式和创新国内多式联运“一单制”业务，选择合适企业及线路，开展多式联运“一单制”试点。设计应用区域性规范统一的提单，明确各参与主体的风险责任，规范海铁联运“一单制”相关规则。持续推进南京港数据中心主机系统建设，深化与口岸监管数据交互，与港口、航运、铁路铁水联

运信息互联共享。

天津港中蒙俄跨境集装箱铁水联运线路

天津港集团物流有限公司（牵头）、中国铁路北京局集团有限公司天津铁路物流中心（天佑津铁物流有限公司）

一、总体情况

（一）线路运营情况。

1.线路途径主要站点。线路主要站点包括天津港（新港、新港北）—集宁—二连浩特—扎门乌德—乌兰巴托—叶卡捷琳堡—莫斯科—明斯克。其中天津港是始发站点，乌兰巴托、莫斯科、明斯克为主要目的站点。

2.线路类型。跨境图定班列

3.线路开行频次。目前铁路图定班列 57 列/月，2023 年完成 8.3 万标准箱。

4.线路货源情况。天津中欧班列货源由过境货物和出口货物构成。其中过境货物主要来自日韩、东南亚等国家，通过外贸航线集结后搭乘天津港-二连通道班列发往蒙古国。出口货主要产自京津冀、我国南方地区，两者经陆路运输或内贸海运到天津港集结，再搭乘中欧班列通过二连浩特发往蒙古国、俄罗斯。

（二）联运线路工作条件。

1.示范带动作用。一是天津市、石家庄市入选首批国家综合货运枢纽补链强链城市（群）。目前，天津港-石家庄国际陆港双向海铁联运班列稳定运营，实现每周 2 列常态化运

行，2023年两港完成海铁联运班列5200标箱。积极推进“一单制”服务模式、联运组织创新，多式联运精品线路稳定保持在40条以上，2023年，天津港完成“一单制”业务量1.2万标准箱。二是入选国家多式联运示范工程，海铁联运运量持续增长。2023年，天津港海铁联运量达到122.7万TEU，相比于2019年海铁联运量56.8万TEU，年均增速超15%。陆桥铁路运量由2019年的6.3万标准箱增至2023年为8.5万TEU（其中8.3万标准箱为本线路运量），增长超35.8%。

2.配套政策情况。一是强化顶层设计。2020年5月，印发了《天津市推动天津港加快“公转铁”、“散改集”和海铁联运发展政策措施》。二是举全市之力支持天津港铁水联运发展。2023年印发了《天津市促进港产城高质量发展的政策措施》，在支持海铁联运发展方面，天津市连续五年每年提供5000万元配套支持资金，2024年，资金政策已全部兑现。三是搭建市级多式联运平台。北京局集团公司、天津港（集团）有限公司、中铁联合国际集装箱公司三方共同出资组建天津中铁联合集装箱公司作为港口端的海铁联运服务主体平台，负责港口作业衔接，路港航、政府支持政策执行的平台。

二、典型经验做法

（一）基础设施提升。

1.推动铁路场站能力扩容。新港北集装箱中心站是全国一级铁路物流基地，是全国铁路物流基地网络的重要节点和海铁多式联运的重要着力点。自2016年开通以来，运载量

增长较为迅速，为满足运输需求，2024年3月正式启动了第二线束工程的建设，新增年装卸能力40万标箱，将于2025年2月初具备作业能力。

2.织密内陆物流网络。目前，天津港集团已在内陆腹地建立物流网络直营店、加盟店总数达到百家，内陆物流网络区域总部16个，无水港枢纽达到16个，海铁联运班列连通国内“三北”地区以及中欧班列联通满洲里、二连浩特、阿拉山口、霍尔果斯四大陆桥口岸，建立的物流网络遍布北京、天津、河北等14个省市，覆盖国土面积超500万平方公里，实现了对天津港主要腹地的全覆盖。

（二）组织模式创新。

1.组织实施“铁路快通”工程。原有班列发运需在天津和二连浩特办理转关手续，如今在天津办理完“铁路快通”业务后，货物抵达二连浩特铁路口岸，只完成铁路换装作业就能发运出境，口岸通关时间比以往能缩短1天到2天。

2.打造港城班列“快速路”。港城班列采取“一主、多支”的运输组织模式，班列在内陆主要站点间直达运输，在“发到两端”支线运行时，利用小运转列车快速接续，使海运抵达天津港的货物搭乘铁路列车高效运至内陆城市，也为内陆城市通往港口搭建起物流“快速路”。

3.创新推动“船边直提”“抵港直装”。船边直提方面，提箱预约时间前移至进口开工，让客户有更加充分的时间准备直提业务；直提时间段内的提箱配额不做限制，从作业资源上引导客户开展直提业务。抵港直装方面，积极开展“边卸边

装”装卸工艺作业，不断扩大“抵港直装”业务规模；延长截关时间，优化装船作业队列，对满足直装时效的箱子后进先装。

（三）服务规则衔接。

1.推动“一箱到底”服务升级。2024年以来，天津港积极构建“区港联动”服务平台，为客户提供“海铁联运+内陆保税仓储+分拨配送+内陆箱管”的特色物流服务，有效降低客户物流综合运输成本，实现了客户就近交易，直接提升了末端配送效率。

2.积极推动“一单制”模式应用推广。近年来，积极联合马士基、地中海、达飞、赫伯罗特、中远海运等航运企业创新“一单制”服务产品，并在石家庄、太原、银川等多条通道上应用推广。2023年天津港“一单制”海铁联运完成1.2万标准箱，实现规模化应用。

（四）经营主体建设。

1.合作建设中蒙物流园。津蒙双方在天津港东疆港区建设津蒙东疆物流园项目，组建项目合资公司。中蒙物流园业务实现了由海外订舱到蒙古国乌兰巴托收货的物流服务。

2.持续扩大区域协同合作。2024年以来，天津口岸首次开通“哈萨克斯坦—天津—东/南亚”铁水联运航线，新航线充分发挥了“一带一路”铁海联运的优势，保障国际物流链的畅通高效。

三、工作成效

（一）海铁联运规模全国领先。

2023 年累计完成海铁联运 122.7 万标准箱，同比增长 2%，其中陆桥海铁联运完成 8.5 万标准箱（其中 8.3 万标准箱为本线路运量），海铁联运量占当年吞吐量 2201 万标准箱的 5.6%。2024 年 1-7 月份，完成海铁联运 81.2 万标准箱，其中陆桥海铁联运完成 4.2 万标准箱。

（二）联运班列产品丰富。

天津港具有通达陆桥沿线多个地区并直达欧洲的海铁联运班列产品，开通通达国内各省市自治区的三十余条海铁联运班列。

（三）营商环境不断提升。

天津港推进集装箱大型生产装卸设备自动化改造，持续升级电子商务等线上服务平台，与海关密切配合优化集疏港智慧平台，不断拓展“船边直提”“抵港直装”模式，实现货物与运力的智能匹配，不断提升通关便利化水平，在降低口岸物流综合成本的同时，提升客户体验，助力北京市营商环境排名由 2018 年全球第 46 位跃居至第 31 位。

四、下一步工作安排

（一）总体思路。

将中蒙俄通道打造成“一带一路”精品线路，为共建“一带一路”做出应有的贡献。联运规模上，保持中蒙班列运量规模保持全国沿海港口首位，中欧（亚）班列运量规模保持全国沿海港口前列。预计到2029年，天津港海铁联运运量将突破 180万TEU，品牌线路国际陆桥运输量将突破11万TEU。

（二）下一步工作举措。

1.全力争取铁路运输资源。为缓解铁路计划不足导致蒙古国货物压港的问题，主动与铁路部门对接沟通，增加运力，积极对接国铁集团及北京局集团公司，争取铁路运力支持，并配合铁路部门做好蒙古国货物集中输运工作，为保障蒙古国国计民生提供有力支持。

2.全力提升跨境班列服务便利化水平。积极争取海关、铁路等部门的支持，不断优化流程，以一流营商环境做好发运保障：一是开辟专门作业场站开展发运服务，在对蒙服务上随时调配设备，保障发运顺畅；二是在海关支持下，大力推行“提前申报、抵港放行、船边直提”，实现集装箱卸船至铁路场站“零”延时；三是专门制定并落实“五专、三优先”服务政策，确保在铁路计划允许情况下，实现到港集装箱当日装车发运。

3.全力提升蒙古国过境货物堆存能力。优化堆场资源配置，调动集团所属北疆堆场资源，承接蒙古国过境货物；由集团所属集装箱公司克服码头场地紧张，协助存放蒙古国货物，有力保障过境货物在港堆存。

4.全力提供精准化服务。充分借助天津市与乌兰巴托市互设口岸通关服务联络处优势，积极推动口岸通关、港口物流等服务有效延伸，共同推动蒙古国和天津扩大进出口贸易、转口贸易、跨境贸易规模。通过双方合资合作的中蒙物流园公司，积极协助蒙古国客户对重点物资优先发运，最大限度减少对客户的影响。

5.发挥航线优势，形成聚集效应。联合船公司及代理企业，做好中蒙班列货源组织工作。发挥天津港区位优势，加强与船公司、代理企业、内陆网络聚集特点，整合有关资源形成合力，重点聚焦海陆两侧物流网络，进一步提升网络覆盖水平，进一步提升服务通道的保障能力。

6.加强与相关方的沟通协调。携手做好通道管理和服务水平。加强与二连浩特、扎门乌德、乌兰巴托等中蒙俄通道重点物流节点的沟通与协调，重点做好信息交流互动，通道各个物流节点统一协调运输资源，提升通道运营效率。

广州港—株洲集装箱铁水联运线路

广州港集团有限公司、中国铁路广州局集团有限公司、广州南沙港铁路有限责任公司

一、总体情况

（一）联运线路情况。

广州港(南沙港区)-株洲(株洲北站)是湘粤非通道的核心联运线路,自2021年9月正式开通运营。目前,“湘粤非号”铁水联运国际全程定点班列已实现每周定时定点开行,经粤湘铁路网20小时内直达广州南沙港南站。该线路在通关效率、运输组织效率、全程运价方面具有显著优势,带动通道运量快速增长。2021年至今(截至2024年7月),湘粤非通道铁水联运班列累计发送1196列、10.9万TEU,其中本线路累计发运867列、8.2万TEU,分别占通道总运量的72.5%、75.3%。

（二）联运线路工作条件。

1.支撑国家重点战略情况。湘粤非通道处于国家综合立体交通网“京津冀—粤港澳”主轴上,是中南地区经粤港澳大湾区铁路出海大通道的重要组成,也是第四批国家多式联运示范工程“广州港贯通中南西南-粤港澳,打造‘双网协同、港铁互融、枢纽集散’集装箱多式联运示范工程”重点打造的三大铁水联运通道之一(湘粤非通道)。同时,广州南沙港物流枢纽是广州市国家综合货运枢纽补链强链重点建设的5个特大型枢纽之一。

2.配套政策及创新举措。2022年以来，广东省、广州市相继印发实施《推进多式联运发展优化调整运输结构实施方案》，推动培育多式联运示范工程、线路及打造多式联运枢纽，同年，广州市印发实施《广州港铁水联运奖励实施细则》，对经广州港装卸并通过南沙港站、南沙港南站等在内的铁路货站集疏运的集装箱给予扶持奖励。

3.在多式联运“一单制”应用方面。由广州港集团联合中远海运签发一票式全程海运提单，为用户提供湘粤非全程综合物流运输服务，把湘粤非铁水联运班列打造成真正意义上的中非快线。在提升通关效率方面，广州港联合铁路、海关在全国率先应用铁路“一港通”快速通关模式，形成内陆港、广州港“两港如一港”“两关如一关”的作业模式，该模式已经在湖南、贵州等省份内陆铁路货场应用。

4.在港站业务协同方面。创新性实施南沙港南站与南沙港一体化管理的模式，对业务系统、箱管系统、场站系统、云堆场系统等不断开发完善，初步建成铁水联运平台，实现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。

二、典型经验做法

（一）构建完善基础设施。

1.构建铁水联运“枢纽+通道+网络”体系。完善港口疏港铁路设施，建设南沙港铁路，打通南沙港铁水联运“最后一公里”。拓展港口腹地空间，布局34个内陆港，发挥海港与陆港“双港”协同联动优势，开通了株洲、衡阳、郴州等内陆港至

南沙港铁水联运班列，逐步形成湘粤非铁海联运大通道。

2.创新港铁设施资源共用共享模式。2022年10月，南沙港南站移交由广州港实行一体化管理，2022年12月，南沙港南站纳入港口海关监管场所，实现港口、铁路货场资源统筹优化配置。联合长荣海运首创南沙港南站铁路货场“云堆场”模式，该管理模式下，海运箱在内陆铁路货场提还箱视为在南沙港提还箱，实现港口与陆港堆场共享共用。

（二）创新高效组织模式。

1.打造高质量精品联运班列。2024年7月,开行“湘粤非号”铁水联运国际全程定点班列，20小时内直达广州南沙港南站，运输时效提升超30%。开行机械设备、陶瓷、汽车等速度快、价格优、时效稳定的出口特色班列。

2.创新推行高效联动通关模式。联合铁路、海关等在全国率先应用铁路“一港通”快速通关模式，已成功应用在湖南、贵州等地进出口集装箱铁水联运，较于传统的“转关”模式，每次申报耗时可以减少1-2天。

3.推动运产贸一体化融合发展。以南沙港-株洲线路为核心的湘粤非铁海联运通道为依托，带动湖南重型装备机械、陶瓷、家具、食品、汽车等产业发展，形成“产业+园区+口岸+通道+市场”五位一体发展格局。

（三）探索服务规则衔接。

1.深化“一单制”“一箱制”应用。广州港与利胜地中海、中远海运等船公司合作，由航运公司作为唯一承运人签发株洲-广州港铁水联运全程提单。

2.积极推动完善联运标准规范。2023年12月，广州港集团参与编制的《多式联运管理及服务规范》、《多式联运枢纽建设及运营服务规范》等两项团体标准经广州市物流与供应链协会发布。

（四）加快技术装备升级。

1.科技赋能引领打造智慧港口标杆。高标准建设南沙四期全自动化码头，实现智能车辆调度、自动化装卸、无人驾驶运输、智能理货等全过程智能化。高起点构建现代化港口冷链物流中心，建设3座8层现代化立体冷库。

2.推动港口设备扩能升级。加快实施广州港南沙三期码头装卸设备能力提升、南沙四期码头自动化装卸设备能力提升等项目，实施集装箱装卸设备半自动化、自动化改造升级。

（五）促进信息互联共享。

1.加快打造数字化铁水联运新生态。2021年，广州港与广铁集团共同成立广州港铁国际物流公司，推进多式联运信息平台建设，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，已实现到发计划、装卸车、集装箱等信息交互及集装箱从码头至火车发运全流程动态追踪。

2.加大信息技术研发与产业化推广。2021年，由广州港集团全资子公司广州港数据科技公司承建的“基于5G+区块链的港口集装箱物流平台适配研发及产业化”项目被广州市认定为“2020年区块链示范平台”的运通链达区块链，该技术是具有自主核心技术的国产区块链，该项目成果已应用至广

州港铁路“一港通”业务模式和南沙港铁水联运综合生产系统中。

（六）加快经营主体建设。

1.强强联合，成立湘粤非通道运营平台。2022年3月，株洲市城市建设发展集团牵头广州港物流集团、上海格林福德国际物流公司合资成立湖南湘粤非国际物流公司，共同经营湘粤非铁海联运通道，为通道运营提供平台保障。

2.整合资源，打造通道核心竞争力。广州港发挥与广铁集团战略合作优势，实现铁路运输运价优惠政策，湘粤非与全球前10大班轮公司合作，得到空箱箱源、用箱时间及运价等方面优先支持。2023年7月，在北京举行第三届中国—非洲经贸博览会新闻发布会，湘粤非铁海联运通道获重点推介。

三、工作成效

（一）经济效益。

该线路自开通以来，通过铁水联运组织模式共运输8.2万TEU集装箱。经测算，与公路运输相比，株洲-南沙港单程节约物流成本1400元/箱，单箱成本节约率34%，累计节约物流成本1.15亿元。

（二）社会效益。

1.助力交通物流绿色低碳和安全发展。经测算，2021年至今换算减少二氧化碳排放约6.4万吨。同时，集装箱由公路转由铁路运输后，有利于减少公路运输安全事故。

2.提升运输组织效率。“湘粤非号”铁水联运国际全程定

点班列相比传统班列运输时效提升超30%。铁路“一港通”快速通关模式，相比传统通关模式，申报耗时可以减少1-2天。

四、下一步工作安排

（一）总体思路。

锚定建设世界一流港口总目标，按照“强优品牌、精品线路、一流服务”的总体思路，以本品牌线路为核心，做优做强湘粤非海铁联运物流通道，助推粤港澳大湾区及国家综合运输通道沿线综合物流体系高质量发展。力争到2029年该线路开行800列/年，铁水联运量达至6.4万TEU/年；带动湘粤非通道发运量突破1200列/年，铁水联运量突破10万TEU/年。

（二）下一步工作举措。

1.加快设施设备更新改造，提升联运作业效率。以南沙港三期半自动化装卸设备能力提升项目、南沙港四期码头自动化设备项目等重点项目建设为牵引，不断提升港口联运装卸效率。

2.加强物流资源整合，提升通道辐射能力。发挥广州港非洲、东南亚航线优势，以本线路为依托，增加集结中心和服务节点，增强通道沿线货源组织，进一步湘粤非铁海联运通道辐射能力。

3.推进智慧港口建设，提升信息化联动水平。深化港站一体化运营模式，进一步完善多式联运系统、TOS系统与广铁云平台系统的对接，实现货物单证、港口装卸、船舶进出港等信息交互，实现铁水联运各环节信息高度集成。

4.拓展创新服务，做大做强运营平台。加强与铁路、船

公司等业务联动，创新运输产品和服务，满足客户多样化的需求；探索开展冷链物流、危险品运输等特色业务，打造更低成本、更高效率和更优服务的铁水联运物流新通道。

5.创新运输组织模式，提升运输效率。强化路港业务协同，提升铁路车辆运力保障，优化班列运行组织，进一步优化铁路“一港通”创新通关模式，提高通关效率，提高铁水联运运输的时效性和稳定性。

6.加强宣传推介，提升通道品牌影响力。加强与国内国际同行交流与合作，积极参与国内国际物流展会和论坛，加强品牌宣传和推广，提高湘粤非铁海联运通道和核心线路的知名度和影响力。

陆海新通道集装箱铁水联运线路

陆海新通道运营有限公司

一、总体情况

陆海新通道集装箱铁海联运是陆海新通道的核心运输方式，开行线路立足《西部陆海新通道总体规划》明确的东中西三条主通道，按照“统一品牌、统一规则、统一运作”的原则，由跨区域综合运营平台整合通道沿线港口、铁路场站、口岸等关键节点，打造从重庆各铁路站点出发，铁路经陆海新通道东线湖南怀化或中线贵州贵阳至广西钦州港，再通过海运至东盟国家的国际多式联运高效组织体系。从运营组织、生态圈建设、信息平台建设、“一单制”创新应用等方面着手，在铁海联运线路运营水平提升、组织模式创新、服务区域经济发展等方面取得突破。

2023 年公司运营铁水联运量超 20 万标箱，铁海联运班列货物运输品类超过 1000 种，物流网络现已拓展到 18 省 73 市 156 个站点，通达全球 125 个国家和地区的 542 个港口，为内陆出海出境提供更多选择和便利。

二、典型经验做法

（一）提升基础设施综合服务能力。

北部湾主要港区实现进港铁路全覆盖，建成 20 万吨级集装箱船舶和 30 万吨级油轮靠泊能力。陆海新通道重庆无水港于 2023 年建成投用，具备开展集装箱共享调拨服务的

基础能力，是陆海新通道开展集装箱共享调拨的重要场地。

（二）创新跨区域运营组织模式。

由陆海新通道沿线省（区、市）政府指定大型国有企业和专业物流企业合资组建跨区域综合运营平台，形成“跨区域综合运营平台+区域运营平台”的运营体系。各省区市以合资合作为纽带，按照统一运营模式，共同构建跨区域多式联运服务体系，联通各区域口岸、港口、枢纽、节点、园区等资源，整合沿线资源优化配置，建立跨区域一体化沟通协调机制，实现了西北西南货物在重庆集结出海出境和中转联运。形成跨区域一体化运行合作机制，共同做大班列运营规模，增强统一议价能力和班列品牌竞争力。

（三）建立陆海多方协作生态圈。

统筹对接铁路运输、海运、港口、海关、代理等，积极联动陆上、海上、港口、口岸等多方参与主体共建陆海新通道铁海联运班列运营生态圈。从加强班列开行频次、联合开发多式联运服务产品、共同打造精品班列等方面，提升运营组织水平，打通铁海联运全路径，提供货物全程运输解决方案，实现货物的高效运输和供应链的顺畅运作。目前已与铁路运营部门达成多个专用线共用协议，与 28 家国际船司建立合作关系。在老挝、泰国、马来西亚等国家举办“国际陆海贸易新通道区域合作交流会”等宣传推介活动，提升陆海新通道班列品牌海外知名度和影响力。

（四）深化“一单制”“一箱制”创新应用。

依托陆海新通道，大范围、系统性实施推进多式联运“一

单制”应用，签发陆海新通道多式联运“一单制”提单，覆盖铁水联运全程，有效串联起“内陆—海外目的地”多式联运全路径。在此基础上，建设“陆海链”数字提单平台，推动多式联运“一单制”提单数字化流转；并基于数字提单具备数据集成、防伪溯源等功能优势，探索“一单制”物权属性，开展提单质押融资创新性业务，联合金融机构打造陆海新通道专项“一单制”金融服务产品。构建集装箱共享调拨体系，推广集装箱运输“不换箱、不开箱、一箱到底”的“一箱制”服务模式，在国内外重要港口设立集装箱还箱点，强化通道对海内外箱源调拨服务能力，联合更多海船公司服务构建通道全球网络。

（五）推进多式联运信息互联共享。

建立陆海新通道多式联运物流服务平台，联通铁路、港口、船公司、堆场、拖车等各方平台数据，集成了陆海新通道铁海联运班列运营、海运管理、提单签发、集装箱管理、中转管理、结算管理等功能模块，提供国际多式联运综合物流服务。打造陆海新通道客户端管理平台，通过从询价、订舱、资料上传、结算、运踪查询等全流程线上化和透明化，为客户提供线上“一站式”国际多式联运订舱服务。

三、工作成效

（一）提升内陆出海出境运输时效。

发挥“陆海一张网”的集成效应和规模效应，有效压缩内陆与海运的时空距离，与传统江海联运相比，西部陆海新通道铁海联运班列从重庆各铁路场站始发，48小时可运抵钦州港出海，相较于12-15天江运抵达上海港，具有明显的国内

段运行效率优势，且运输价格基本持平，显著降低内陆地区参与双循环的物流时效，改变了西部地区“西货东出”传统运输格局，并从根本上打破了外向型经济发展多依赖东部沿海地区的局面。7年来，通道货运量保持年均两位数以上的高增长率，货物流向通达全球大部分国家和地区，为增强国内国际两个市场、两种资源联动提供了有力的运输保障。

（二）“一单制”“一箱制”应用场景扩大。

陆海新通道“一单制”已应用于铁海联运、中老中越等国际铁路联运班列，从重庆拓展至新疆、甘肃、宁夏、湖南等地，截至2023年已累计签发1万票，货值6亿美元。陆海链平台促进陆海新通道多式联运“一单制”数字提单开展结算及融资业务功能，联合金融机构提供基于数字提单的金融服务方案，目前已累计服务企业融资4亿元。开展铁路箱下海、海运箱上陆“一箱到底”模式创新，集装箱共享调拨量突破16万标箱。

（三）降本增效提质成果丰硕。

联合海关、铁路、港口等各方推动高效组织及制度创新，实施海关围网拆除，促进铁路、港口、海关各关键节点紧密联结，为构建铁水联运一体化畅联互通提供基础保障。创新境内铁路运费扣减模式，联合重庆海关实施铁海联运境内段铁路运费扣减政策，以“扣减”代替“退税”，为企业降低物流综合成本。优化线路联运方案，进口铬矿经铁海联运“一箱到底”至重庆，较江海联运压缩15-20天。加入全球航运商业网络（GSBN），在陆海新通道重庆无水港实现全球首例内陆

无水港进口货物无纸化放货，在进口放货场景下，实现船司系统、无水港场站系统、物流系统之间业务数据的可信协同，将传统 1-2 天的放货时间有效缩短至 4 小时以内，开拓利用区块链平台技术建设数字物流的重要场景。

（四）推动物流向绿色低碳化转型升级。

推进以铁海联运为代表的铁路与其他多种运输方式联运发展，并加强与中欧班列、长江黄金水道高效联动，有利于促进广范围、系统性推进“公转铁”“公转水”优化运输体系。在陆海新通道沿线场站推进低碳化发展，推广新能源、智能化、轻量化交通装备应用，重庆无水港园内投入 10 辆 49 吨氢燃料电池重卡，预计年减少近 500 吨二氧化碳排放，降低短驳费用 10%，实施屋顶分布式光伏发电，提升物流设施绿色能源供给水平，预计年减少二氧化碳排放 1800 吨。

（五）发挥战略通道安全保障巩固作用。

在俄乌冲突、红海危机等地缘风险频发、全球物流和供应链遭受冲击的背景下，西部陆海新通道充分发挥多线路辐射作用，强化海外枢纽港口联动布局，完善东南亚至大洋洲、跨印度洋至欧洲和非洲线路，为西部地区的产品提供稳定畅通的物流新选项，已成为民生保障和产业链供应链安全稳定的重要支撑。

（六）打造形成运输发展带动经贸融合的综合通道。

依托陆海新通道铁海联运线路，聚焦“通道+经贸+产业”联动发展，搭建陆海优品线上线下服务平台，助力沿线企业开拓国际市场，完善海外分拨和销售网络，助力西部地区与

东盟、欧洲等地区国家直接建立产业合作，助力重点产业和重点企业依托通道“引进来，走出去”，构建“生产地”直通“消费地”的集散模式。自通道建设以来，西部地区与东盟间经贸合作越发紧密，货物运输品类从最初开行的 50 余种增加至 1160 种，通道沿线省（区、市）对东盟进出口贸易额超 9000 亿元，实现翻番。

四、下一步工作安排

（一）总体思路。

聚焦联运规模、开行频次、服务品质、运输时效、品牌建设、经贸带动、绿色发展等七个方面，促进陆海新通道铁水联运物流组织更加完善、运输时效性增强，提供更具竞争优势铁海联运服务产品，推动成为具有国际影响力和竞争力标志性品牌线路，全面服务“一带一路”建设。

预计到 2024 年底，陆海新通道铁海联运班列运输箱量将达 25 万标箱，海外分拨中心拓展至 22 个，签发多式联运“一单制”提单 1.5 万单，实现集装箱共享调拨 2.5 万标箱。丰富航运网络，推进与成都、昆明、西安、郑州等区域合作开行区域联动班列、亚欧联运班列、长江联运班列等。到 2029 年，成为具有国际影响力和竞争力标志性品牌线路，全面服务陆海新通道经济走廊建设。

（二）下一步工作举措。

1.基础设施提升。持续优化布局西部陆海新通道的国际物流基础设施，规划建设海外仓、集散分拨中心、物流配送中心和加工中心，推动陆海新通道沿线港口、口岸增强储存、

转运、换装、查验等设施。探索共建陆海新通道应急保障体系，完善应急物资储存设施和运输设备。

2.优化运营组织。完善国际物流体系建设，加快打造枢纽化物流网络，保障物流合作的高效衔接与流转。持续搭建区域物流产品，打造湛江、贵阳等直发钦州的铁路班列产品。推进铁路场站与港口互联互通，真正实现进港即进站、进站即进港。推动更多船公司参与铁水联运线路打造，针对铁水联运货物给予优先舱位保障，优价支持。共同优化航线服务，打造重庆—广西—东南亚港口精品航线。

3.服务规则衔接。推动陆海新通道标准体系建设。联合沿线省区市共同探索国际多式联运、陆海贸易规则、数字通道等标准规则体系，参与相关行业标准制定。推动陆海新通道数字提单平台与金融系统间单证信息可信协同，连通多家金融机构系统进行数字提单金融业务应用，提升多式联运“一单制”数字提单金融属性。

4.增强数字通道建设。推动“陆海链”数字提单平台迭代升级，扩大多式联运“一单制”和数字提单在通道沿线应用范围。增强智能仓储、智慧场站、无人驾驶等设施设备，提升自动化智能化水平，打造智慧物流网络体系。

5.壮大经营主体规模。积极推动通道沿线省（区、市）和有关企业共建陆海新通道运营有限公司及各区域运营公司，并向中部、东部地区拓展延伸。充分发挥各省区市口岸、港口、产业、政策等优势，共同做大铁水联运线路运营规模，构建统一大市场，更好服务区域经济发展。

“汉蓉线”集装箱铁水联运线路

武汉中远海运港口码头有限公司

一、总体情况

(一) 联运线路基本情况。

1.具体线路。东部沿海地区(福建、营口、上海、江苏)一武汉(阳逻国际港铁水联运二期/CSP武汉码头)一成都(城厢站)。

2.线路开行频次。线路开行频次为每周3班,目前已开通“五定”班列,开行情况为每周二、周四、周六发运,每列至少25车。

3.线路货源情况。该线路主要货源为汽车配件、氧化镁、耐火材料等,2023年联运量为3242TEU;2024年1-6月,联运量为3164TEU。该线路目前逐渐形成班列化效应。

(二)联运线路工作条件。

1.支撑国家重点战略情况。一是该联运线路有效支撑国家长江经济带、西部大开发和中部崛起等国家战略,是三峡大坝岁修导致长江上游干线运输管道变细之后的有效替代方案,成为川渝地区东行流向的集装箱货物的最佳联运通道。二是该联运线路是国家综合货运枢纽补链强链项目,以及多式联运示范工程一武汉阳逻国际港集装箱铁水联运二期作为中转枢纽的主力联运线路。

2.多式联运发展配套政策。近年来，湖北省、武汉市出台了一系列铁水联运相关政策，通过政策引导和资源投入，逐步构建起以武汉为核心的铁水联运综合物流体系。

二、典型经验做法

（一）基础设施提升。

1.打造CSP武汉码头铁水联运枢纽。CSP武汉码头包括码头作业区、铁路装卸区以及配套附属作业区三大板块，可满足1140TEU集装箱船舶靠泊作业，年吞吐量集装箱77万TEU。铁路装卸作业区布设1050米铁路线，两条980米有效装卸线，可满足2个整列铁路列车同时进港装卸需要，堆场的地面箱位数合计为1386TEU。

2.构建CSP武汉码头系统。一是构建智能调度指挥中心。实现港口设备设施在线化、码头管控一体化、堆场管理智能化、码头作业自动化，提高生产业务管理流程化和规范化水平。二是构建码头信息共享平台。利用统一接口和数据标准，集成货主货物单证信息、船公司电子EIR及计划EDI报文、海关旅行解锁信息及货物布控信息、铁路货车装载清单和现车报文等信息，打通生产运营各要素数据。

（二）组织模式创新。

1.推进港铁同场、运输同场、关检同场、信息同场。CSP武汉码头建设武汉港武湖港区无缝衔接基础设施，实施港站封闭一体化运作，创建多式联运海关监管区，搭建多式联运信息共享平台。即通过建设进港铁路专用线，实现武汉港武湖港区码头和武汉港站无缝衔接，有效破解武汉市集装箱铁

水联运“最后一公里”难题，平均减少1000元/TEU公路短驳费用，提升综合联运效益。

2.推进铁路装卸自动化。CSP武汉码头以“建立一中心、建设五系统、夯实一底盘”为任务框架，通过全港区覆盖的5G网络，实现无人驾驶集装箱卡车(DCV)、铁路和堆场轨道吊自动化远程操控、火车车皮和集装箱自动识别、火车自动定位、岸桥智能理货、智能闸口等技术应用，打造我国首个内河铁路装卸自动化作业场站，也是长江中上游第一个智慧集装箱码头，形成内河智慧港口的样板工程。在该运作模式下，港口生产作业效率提高了20%-30%。

3.推进铁路集装箱下水、船边直提与抵港直装。一是推进铁路、水运等运输方式紧密衔接，目前已实现铁路集装箱在水运段的无缝对接和快速转运。二是通过与码头、船公司、车队等合作伙伴紧密配合，实现货物在船边的快速提离和装船作业。

（三）信息互联共享。

1.创研多维度智慧港口数字底盘。以码头操作系统(TOS)为核心，通过5G、大数据、AI等新一代信息技术与港口业务深度融合，打造港口智能生产、智能调度、智能决策与智能服务的港口智慧大脑。

2.创新设计应用自动化码头整体解决方案。一是创新设计应用智慧堆场。智能堆场系统将港口智能生产作业系统(TOS)发出的堆场计划、自动配载等工作任务，通过远程控制系统所包括的任务管理软件和自动定位、自动识别、视频、

通讯、远控子系统，借助港区及铁路场桥自动化系统，实现堆场作业中控指令化、智能化、远程化。二是研发铁路场桥自动化。通过在终端实现火车车皮和集装箱自动识别、铁路自动化轨道吊对火车车皮的精确定位及自动化对位引导、火车皮FTR锁防吊起，从而实现铁路装卸全流程自动化作业，最小化人工介入时间，有效降低员工工作强度、优化码头作业环境。

3.创新内河铁水联运自动驾驶水平运输系统。目前港口无人集卡系统实现了与岸桥、堆场自动化轨道吊及铁路自动化轨道吊的无缝衔接和作业耦合，运转能力达到人工集卡水平，可实现24小时自动化作业，是中国内河首个自动驾驶水平运输商业化和规模化运营的港口。

4.首创集卡、集装箱“地面预识别+空中作业位识别”技术。实现集装箱号、集卡号作业位识别的前提下，创新性地加入了“地空一体化”识别技术。在集卡和集装箱进入岸桥作业位之前，系统通过控制球机位置，可先进行预识别，然后进行作业车道地面识别，再与空中识别结果比较选优，确保识别率最佳。

5.首创内河码头基于5G网络的DCV智能化改造方案。本系统基于运输装备智能化核心技术研发，以及5G网络、北斗导航系统、本地差分基站、激光雷达等多传感器融合定位技术和港区交通标识标线及惯性导航技术的创新应用，实现港口水平运输装备的自动化运行，可为其他内河港口水平运输智能化建设提供参考借鉴。

三、工作成效

（一）运量规模提升。

2022年-2024年，武汉港武湖港区集装箱多式联运运量快速增长，预计到2024年底，集装箱铁水联运量总量达到19万TEU，预计后续每年按15%比例增长。

（二）物流成本降低。

铁水联运的运输成本要低于公水联运。以20英尺集装箱“东西向”长江集装箱铁水联运为例，成都出口货物由铁路运输至武汉下水到上海港，海铁联运全程物流成本8275元，较全程公路运输相比成本降低4725元，较全程铁路运输成本降低1227元；成都进口货物水路运输至武汉港后由铁路运往成都，海铁联运全程物流成本8227元，较全程公路运输相比成本降低4773元，较全程铁路运输成本降低1151元。

CSP武汉码头2022年-2024年将实现集装箱“公转铁”8万TEU，以20尺箱“公转铁”成本平均降低4749元为例，将为企业节省运输成本共计3.8亿元。

（三）运输时效提升。

以20英尺集装箱“东西向”长江集装箱铁水联运为例，货物由成都运往上海，若采取全程水路运输，全程物流时间25天；若采取全程铁路运输，全程物流时间6天；若采取全程公路运输，全程物流时间3天；若采用成都经铁路运往武汉，再经水路运往上海的铁水联运模式，全程物流时间11天。与全程水路运输相比，铁水联运物流时效提升14天，在降低

运输成本的同时，大幅缩短了运输时间，提升了运输效率，在长距离运输中达到经济性和高效性的平衡。

四、下一步工作安排

持续深化集装箱铁水联运品牌线路的培育工作，围绕提升联运规模、优化开行频次、提高服务品质、增强运输时效和扩大品牌影响力的核心目标，推动集装箱铁水联运业务实现高质量发展。

（一）总体思路。

1.优化班列开行。品牌线路东部沿海至武汉至成都的铁水联运，通过让客户体验武汉港“无缝衔接”的水铁联运运输模式，优化线路运输稳定性及可靠性，到2026年，力争开行频次提升至每周8航次，该线路合计运量达到2万TEU。

2.提升服务品质。全面提升客户服务体验，通过对客户进行问卷调整，针对客户不满意事项进行整改，并使用集装箱智能设备，实现货物运输全程可视化、可追溯，将客户满意度提升至95%以上。

3.提升影响力。加大品牌宣传力度，通过参加行业展会、举办客户交流会等活动，提升品牌知名度。

（二）下一步工作举措。

1.基础设施提升。一是完善配套作业设施，继续推进附属作业区的土地收储工作，建设CSP武汉码头配套作业设施，提升拆装箱、洗修箱、仓储等设施设备的建设，扩大码头装卸、堆存能力，满足客户需求。二是完善机械设备，根据港

口作业需求和市场发展趋势，适时引进适用的装卸、查验等设备，提高港口作业效率。

2.积极落实资金保障。一是争取国家和地方资金支持。二是对新开发小批量运输的货类实行激励培育机制，采取一定比例运价优惠以推动货源“公转铁”。以稳定的运价优惠政策持续开发组织货源，培育铁水联运市场。三是研究设立地方性多式联运发展基金，拓展资金支持范围，鼓励支持物流园区、港口集疏运通道等重大物流基础设施建设。

3.加强人才保障。一是加快专业化人才培育；二是加大复合化人才引进力度；三优化完善人才保障政策。

河南郑州（圃田站）-山东港口青岛港（前湾港区）集装箱铁水联运线路

山东港口陆海国际物流集团有限公司

近年来，山东港口聚力铁水联运业务发展，建陆港、开班列，在河南形成了以第四方物流平台为载体，以“港口+物流”融合发展为驱动，以双向扶持政策为突破的特有发展模式，成功打造出“河南郑州（圃田站）-山东港口青岛港（前湾港区）”集装箱铁水联运品牌线路。

一、总体情况

（一）联运线路基本情况。

河南作为国家“一带一路”的重要支撑点，是与山东港口保持密切经贸往来的重要省份之一。20世纪90年代，“河南郑州（圃田站）-青岛港（前湾港区）”集装箱海铁联运班列开通，创造了国内集装箱海铁联运发展的先河。2020年12月，山东港口物流集团在郑州设立区域公司，以搭建第四方物流平台为方向，与河南地区物流企业资源共享、深度合作，先后开通郑州圃田站等12条班列线路，布局郑州、洛阳等内陆港7个，为内陆企业提供“一站式”物流服务，全面融入和服务地方经济社会发展。

2023年4月，“河南郑州（圃田站）-山东港口青岛港（前湾港区）”集装箱海铁联运班列纳入国铁集团图定列车行列，实现了“天天班”开行；班列运输时效由3天缩减至1天，效率

提升30%以上，精品线路集装箱海铁联运箱量呈现爆发式增长。2022年，联运线路完成海铁联运箱量2.6万标箱，同比增长160%；2023年，完成8万标箱，同比增长207.7%；2024年1-7月，完成5.6万标箱，同比增长40%。

（二）联运线路工作条件。

2021年10月8日，中共中央、国务院印发《黄河流域生态保护和高质量发展规划纲要》，明确提出“通过内陆沿海双向开放，提升流域高质量发展活力，为流域经济、欠发达地区新旧动能转换提供路径”。河南作为沿黄流域的重要省份之一，区位优势显著、工业基础雄厚；2023年，河南地区外贸进出口总值超8100亿元。山东港口物流集团依托海铁联运班列及内陆港等物流网络布局，推出了包括海铁联运、干散货、件杂货等服务政策，及“优先发运”“通关效率提升25%”“全天候的‘零待时’服务”等“十条对外服务承诺”，全力推动运输结构调整，让河南郑州及周边地区企业享受效率和效益的双重利好。

二、典型经验做法

（一）基础设施提升。

1.推动集装箱场站建设。拥有15家集装箱场站，堆场面积超过260万平方米，年出口重箱操作量超400万标箱。依托口岸集装箱场站资源，在河南郑州引入马士基、地中海等全球主流集装箱船公司，推动集装箱场站建设，为进出口企业提供便捷高效的用箱服务。

2.提升内陆用箱效率。积极推动集装箱分拨流程优化，实现以星海运、韩新海运等船公司空箱提前调拨，用箱周期由15天缩短至5天，效率提升66.7%，解决进出口企业“用箱难、用箱慢、用箱贵”的难题，年空箱调运超5万标箱。

（二）组织模式创新。

1.深化路港融合发展。建成全国沿海首个“路港集疏运指挥中心”，与中国铁路济南局集团及港口生产调度合署办公，海铁联运实现计划一体化编制、调度一体化指挥，并向船公司、企业推出15项服务承诺，以真招实措推动河南郑州海铁联运增量发展。

2.打造铁路宽体箱下水业务示范港口。先行先试35吨铁路宽体箱“一箱到底”，设计全程物流方案，推进“河南郑州—日照港—厦门港—汽运至漳州”的35吨铁路宽体箱下水业务。1-7月，完成35吨铁路宽体箱“一箱到底”369自然箱。

3.拓展联运服务效能。加强与海关、海事、引航的业务联动，为精品线路推广应用“套泊热接”“低能见度引航”“船边直提”“抵港直装”等作业模式，装卸转运效率不断提高。1-7月，集装箱海铁联运直集率持续保持在80%以上。

（三）服务规则衔接。

1.积极推进“一单制”模式发展。加快枢纽通道建设和“一单制”运营模式创新应用，提高河南郑州“公铁水”多式联运一体化运输服务水平，获批山东省首批多式联运“一单制”试点项目。1-7月份，完成多式联运“一单制”2.9万标箱，同比增长57.5%。

2.打造便捷通关新模式。联合青岛海关及郑州海关，创新“陆海联动、海铁直运”跨关区通关新模式，进出口企业依托河南郑州集装箱海铁联运精品线路，在河南郑州内陆港即可进行属地查验、通关、放行，通关便利化水平显著提升。

3.实施生产组织标准化。从海铁联运作业工艺、质量、效率、成本四个维度强化港口及内陆生产组织，生产效率同比提高5%以上。持续推进港航物流类作业环节单证无纸化，打通与船公司、场站间的信息通道，单证电子化、业务受理线上化达到95%。

（四）信息互联共享。

1.推动海铁联运数据融合共享。开发精品线路综合服务平台，与全国各大港口、船公司实现船期对接，船舶动态接入，实时掌握各船舶信息靠港计划信息；对接铁路物流节点数据，铁路运单、在途等数据，以及公路运输北斗定位数据，实现精品线路的物流信息互联互通。

2.推出一站式查询办理服务。秉承“让数据多跑路，让客户少跑腿”服务理念，打造陆海通“铁运达”小程序，建设提单查询、装卸火车查询、发运委托、入箱委托、线上缴费、收箱预约、出口全程查询等功能，为客户提供24小时箱货跟踪服务和物流节点预警推送服务。

（六）经营主体建设。

提升口岸物流服务，为河南郑州精品线路操作的出口货物开通加急快速通道，提供船开前3小时上船保障；推广场站“出口提箱预约、重箱直入”模式，场站外点提箱、重箱返

场作业时限控制在25分钟以内，作业时限完成率90%以上，服务效率不断提升。

三、工作成效

（一）生产效率显著提升。

通过创新推出“三直一疏一降”海铁联运生产组织模式，山东港口集装箱海铁联运直集效率持续保持在80%以上、现场作业翻捣率控制在3.8%以内、码头分箱直进海铁联运中心的“疏港率”最高达到60%以上、直返率最高达到80%以上，青岛口岸集装箱海铁联运昼夜作业最高达1759车。

（二）物流成本持续降低。

抢抓省市政策优势，推动降低河南郑州及周边地区进出口企业的综合物流成本，通过发挥精品线路的虹吸作用，逐步吸引汽车零配件、办公家具等产业集聚，为河南郑州及周边地区进出口企业提高物流时效20%以上、降低综合物流成本20%以上。

四、下一步工作安排

（一）强化一体衔接，提升设施联通水平。

完善内陆卫星堆场布局，联合中远海、马士基等全球主流船公司，推动集装箱场站功能向河南郑州等内陆地区前置，为进出口企业提供便捷高效的用箱服务。

（二）强化组织协同，提升联运畅通水平。

1.提升海铁联运服务质效。围绕河南郑州圃田等主要货运通道，开行“重进重出”班列，打造更多海铁联运快速化、

品牌化产品。依托青岛港、日照港等区位优势，推动图定班列运行，打造“班列+班轮”的海铁快线。

2.推动35吨铁路集装箱海铁联运发展。加强与中谷等内贸船公司业务合作，探索与河南郑州等地区焦炭主产企业的信息联动，测试集装箱、港口吊装和转运设备、运输船舶等运输工具匹配衔接，实现铁路箱海铁联运“一箱到底”。

（三）强化创新发展，提高联运服务效能。

1.推动海铁智慧物流平台建设。以“陆海通”智慧物流平台为载体，完善公、铁、水、空的数据互认和信息共享，实现班列发运、集装箱管理、场地运营等业务与港口一体化衔接，推动“港口功能”前置。

2.复制推广海关跨关区通关模式。联动青岛海关与沿黄流域地区海关，复制推广河南郑州跨关区通关模式，实现属地查验通关、启运港退税等便利化功能；优化“两步申报”通关模式，压缩通关时间，提升通关效率。

（四）强化统筹协调，营造良好发展环境。

提升口岸综合物流服务水平，在船舶靠离、集港加急、码头分箱等方面，给予海铁联运最优的保障政策。在不影响船期条件下，保证船开前3小时海铁联运加急箱上船。探索海铁联运“车船直取”，加快货物“换乘”周转效率，提高口岸整体物流作业效率。

连云港（连云港区）—中亚（塔什干）新亚 欧集装箱铁水联运线路

连云港港口控股集团有限公司、连云港新丝路国际集装箱发展有限公司、连云港电子口岸信息发展有限公司、江苏连云港港物流控股有限公司

一、总体情况

1992年新亚欧大陆桥开通运营，连云港率先开通了到哈萨克斯坦阿拉木图的国际集装箱班列，开启新亚欧大陆桥国际运输的先河。多年来，连云港积极探索日韩—连云港—塔什干周边地区精品线路新模式、新路径，承担了日韩至中亚国家约70%以上过境货物，具备良好的货源市场基础，相继获得日韩进出中亚最佳推荐港口、哈萨克斯坦小麦过境中国唯一离境口岸的国际运输美誉。

目前，日韩、东南亚等地—连云港—霍尔果斯/阿拉山口—塔什干双向过境班列精品线路，去程过境班列腹地主要为韩国，部分来自日本以及东南亚、南亚等地，货源品类主要包括新旧汽车及其配件、机械设备、电子产品、化工品等，回程过境班列货源品类主要为乌兹别克斯坦的钾肥、尿素、棉浆等。2023年，该条精品线路去回双向开行111列、9066标箱，同比增长26.8%，开行规模达到9列/月；2024年1-6月开行106列、8671标箱，同比增长107.8%，开行规模达到18列/月。

二、典型经验做法

(一) 聚焦陆海网络无缝衔接，持续放大标杆和示范项目辐射效应。

1.海向方面。开通包括 2 条远洋干线在内的 90 条集装箱航线、29 条件杂滚装航线、12 条内河集装箱航线的水运服务网络，与世界上 160 多个国家和地区的近千个港口开展贸易运输往来。

2.陆向方面。中欧班列布局形成阿拉山口、霍尔果斯、二连浩特等 5 个过境口岸，打造中亚五国、中俄、中土、中欧等 6 条精品线路，覆盖中亚、西亚、欧洲 100 多个站点，初步构建形成向东连接环太平洋、向西贯通亚欧内陆、沿海串联南北港口、内河通达苏鲁豫皖的物流大通道，新亚欧陆海联运通道国际开放门户地位不断凸显。

(二) 聚焦对外开放物流合作，构建三节点枢纽一体化运作格局。

不断强化以资本为纽带、以实体项目合作为载体，稳步提升中哈（连云港）物流合作基地、哈国霍尔果斯东门无水港物流服务功能，合作共建阿克套港集装箱枢纽项目，在哈萨克斯坦阿拉木图设立中亚办事处、物流园区，探索实现境内外多枢纽场站枢纽节点联动发展。其中，连云港中哈物流基地拥有集装箱堆场 22 万平方米，1763 个集装箱位，铁路专用线 3.8 公里，日均装卸能力 10.2 列，年最大装卸能力 41 万标箱，已实现智能化调度、可视化生产、无人化作业；“霍尔果斯—东门”无水港内有 10 条铁路专用线，设计能力 27

万标箱，为往来的中欧（亚）班列提供换装、仓储与分拨等服务；阿克套港集装箱枢纽项目于 2023 年 10 月由连云港港口控股集团与哈国铁签订战略合作协议，设计吞吐量 12 万标箱，计划年内开工建设。2023 年，连云港中哈物流基地、“霍尔果斯—东门”无水港集装箱作业量分别完成 24.3 万标箱、30 万标箱，同比增长 10%、12.78%。

（三）聚焦铁路信息互联互通，建立中哈铁路数据交互共享通道。

积极推进建设新亚欧陆海联运数据通道，自主研发拥有知识产权的中哈智能场站管理系统及哈国东门无水港生产管理系统，中哈物流基地和东门无水港可实现实时信息共享、业务联动，在国内首次实现跨路数据交换，对连云港发运货物实现境内外全程跟踪，为中亚东行至连云港过境的货主提供及时的口岸仓储、装卸、加工等信息服务，成为连云港积极响应推进“一带一路”信息互联互通的具体实践。

三、主要成效

（一）线路运行提质增效，最便捷出海口服务能级稳步彰显。

在既有铁路运行图基础上，新增连云港至中亚五国图定线路 1 条，不断拓展中吉乌海铁公多式联运通道，培育扩大 JSQ 笼车过境汽车运输规模，常态化开行省内无锡、盐城接续班列，塔什干精品线路开行规模从 2023 年的 9 列/月，提升至目前的 20 列/月。目前，哈萨克斯坦过境中国进口的日用消费品以及出口的矿产品、粮食等优势贸易商品，80%以

上通过连云港口岸集散分拨，过境货品种类从最初的汽车配件、电子元器件，扩大到建材、家居、机电、粮食、矿产、化工材料等众多领域。

（二）组织模式推陈创新，班列物流链运作效率逐步提升。

借助“连申快航”高密度接驳运转优势，创新实施“铁路集港+支线转运+干线出海”“中欧（亚）班列+连申快航”模式，提供上海二程船“保舱”服务。依托自贸区港口区块政策便利，加强机制创新、模式创新、服务创新，在中欧（亚）班列业务领域首创推出 18 项新模式，其中中欧（亚）班列“船车直取”零等待模式在全国口岸推广，中转作业时间和费用分别节约 75%和 60%；中欧班列“保税+出口”货物混拼显著压缩了交货等待时间；哈国过境小麦监管模式将过境粮食放行效率提高 50%以上；中亚过境钾肥“三无”转关模式将作业环节减少 43%、装船时间节省 50-60%，有力提升了全程物流链优势。

（三）市场主体培育壮大，中欧（亚）班列发展软环境持续向好。

强化市场主体培育和政策扶持，用好中国铁路对中欧（亚）班列的运价优惠政策，持续执行对进出连云港港的中欧（亚）班列集装箱车辆，给予公路通行费优惠减免政策；积极培育以郁州海运、中韩轮渡为代表的本地自有航运公司做大做强，不断加大对新丝路公司、物流控股、同益物流、

蓝宝星球、云上丝路等多式联运经营人的精准支持力度，塑造班列可持续发展的良好市场导向。

四、下一步工作安排

下一步，连云港将坚决按照总书记关于标杆和示范项目的指示精神，以中亚精品线路打造为着力点，持续致力共建全球航运网络，推动“海上快船”与“路上快线”无缝衔接，提升优化多式联运平台功能，积极融入“中国-中亚”交通走廊建设，更好服务“一带一路”强支点建设。

（一）提升班列发运时效。

严格按照要求，做好班列发运货源安排，落实“先到先发”，加大与码头以及场站之间的沟通协调，提升口岸集装箱转运等环节衔接效率，扩大铁路快通实施规模；联合中铁集等相关部门，提升中欧（亚）班列时效竞争力，大幅提升班列开行质量。

（二）强化货源市场开发。

发挥陆海转换通道优势，加强中亚双向过境货源市场开发，有效承接俄罗斯通道转港货源，在维系韩国市场的基础上，宣传推介连申快航等外贸内支线，加大东南亚以及南亚市场的开发。优化回程过境全程物流运输，促进回程班列优化运输流程，降低物流成本。

（三）扩大特色业务规模。

深化与中铁特货以及中集公司业务合作，维系三菱、丰田、日产等汽车工厂客户，扩大 JSQ 开行规模；联合上合物流园和中哈公司提升中吉乌班列开行水平，并积极推进中吉

乌与 JSQ 发运的数据联动，实现信息互联互通。

（四）加大数字班列建设。

强化信息化系统建设，建立过境货物疏运长效监管机制，完成数据监测、运营管理、运价调节、动态预警、与铁路部门沟通协调机制等，加强班列货物进场与组织发运环节的优化与管理。积极推进完善信息化系统建设，实现对过境货物的监管以及信息采集，为班列计划优化提供支撑。

华中、西北—长江港口—岳阳港—华南集装箱铁水联运线路

湖南省城陵矶港口集团有限公司、中国铁路广州局集团有限公司、深圳市中海通物流股份有限公司

一、总体情况

中部双循环大通道是在湖南省各级政府的大力支持下，由政府、铁路、港航、物流企业等多方联合打造的双循环物流大通道。

中部双循环通道（华中、西北-长江港口-岳阳港-华南），以湖南省城陵矶港、湖北省港口为核心枢纽，京广线为主轴，向南连通华南地区各铁路场站及华南基本港出海，通过长江连接湖南、湖北、江西等港口，向北辐射华中、西北、华北腹地，向西连接长江上游港口覆盖云贵川，向东连接长江下游省市，通道沿线覆盖了多省市的国家枢纽、口岸型枢纽和地方生产型枢纽。

通道沿线目前连接了全国 200 个以上的铁路场站，连通湖南、湖北至长江上下游、华南等港口 19 个，往返航线每周多达 20 余班次，形成内外 2 条核心主干通道，5 条核心子通道，初步构建了“南北贯通、东西互济、陆海联动、内外循环”的通道发展格局。

2023 年是中部双循环大通道起步的第二年，随着通道综合优势的显现和增强，在核心枢纽岳阳城陵矶港完成集装箱

铁水联运量 11.12 万标箱，较 2022 年增长 19.83%，至少给通道连接的长江港口带来 22.24 万标箱的集装箱铁水联运吞吐量。

通道建设给沿线港口、铁路带来全新增量，促进了沿线区域运输结构调整和社会资源互联互通，降低沿线企业运输成本，有效降低了社会物流成本。中部双循环大通道作为连接中西部、长江流域和粤港澳大湾区的全新物流通道，不仅有利于湖南更加紧密地连接长江经济带和粤港澳大湾区，还能高效联通西北、华中地区和成渝地区。随着中部双循环大通道建设向纵深推进，将助力中部区域全力融入“一带一路”和长江经济带，深度对接长三角、粤港澳大湾区、成渝经济圈和中部城市群，其建设与发展在国家经济战略布局中将具有强大的作用、功能和价值。

二、典型经验做法

（一）基础设施提升。

一是完成城陵矶港二期码头建设；二是完成进港铁路专用线建设并投入运营；三是提升铁路编组站扩容改造，通道核心枢纽基础设施能力、效率全面提升。

（二）组织模式创新。

以枢纽基础设施能力、效率为基础，一是开行主要区域间铁路集装箱班列；二是加大往来港口水运班轮辐射区域和密度，实现“铁路班列+水运班轮”的高效衔接。推进建设铁路无轨站、推进铁路箱下水、非铁箱上路等组织形式，实现了全程“一箱到底”。推进试行港口、铁路二场合一，铁水联运

集装箱实行“船边直提、抵港直装”模式，优化了通关流程，提升了贸易便利化水平。

（三）服务规则衔接。

推行多式联运“一单制”，实现了托运人一次委托、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体化运输服务模式，提升了联运效率和服务质量。积极推动标准化集装箱的推广与应用，实现了集装箱在不同运输方式之间的通用性和互换性，进一步提高了运输效率。

（四）技术装备升级。

引进自动化装卸机械、智能调度系统等专业化联运设备，提升了装卸效率和作业安全性。建设多式联运换装中心，并配备先进的装卸设施，实现了铁路、水路、公路等多种运输方式之间的快速换装转运。

（五）信息互联共享。

以核心节点港口、铁路、航运数据互联共享为基础，开通中部双循环大通道APP、小程序，为通道客户、合作企业提供可随时查询各通道价格及动态、产品介绍、在线咨询等功能。

三、工作成效

（一）基础设施一体衔接。

在核心枢纽岳阳城陵矶港，形成一港三站（进港专用线、岳阳北站、路口铺站）的铁水联运一体化衔接体系（当前具备铁水联运集装箱 80 万标箱中转能力），提升了港口的集

疏运能力和物流效率,构建了通道运营“枢纽集散、一干多支、多港分流”的格局。

（二）联运服务“一单到底”。

在通道内循环服务上全程多式联运实现“一单制”，推动了联运单证的标准化建设。

（三）联运组织“一箱到底”。

通道通过扩大铁路箱下水、海运箱上陆规模，鼓励铁路与航运企业建立紧密的协作机制，实现了集装箱的循环共用和联合调拨。目前，在铁路 35 吨敞顶箱批量下水上实现突破。

（四）联运信息一站共享。

通过深度融合5G、北斗导航、大数据、区块链、人工智能、物联网等现代信息技术，在铁水联运领域实现了跨区域、跨业务的协同与货物全程追踪。

（五）支持政策一体联动。

由政府、铁路、港航、物流企业战略共建，在政府扶持政策、铁路优价和运输组织支持、港航协同、全程运营等方面形成一体联动，通道运行综合优势不断扩大。

（六）降本增效、节能降碳、安全韧性。

中部双循环大通道通过优化物流路径和整合运输资源，实现了多种运输方式的无缝衔接，大幅降低了企业的物流成本。鼓励并推广低碳、环保的运输方式，有助于减少环境污染和温室气体排放。通道还通过完善的基础设施和先进的运

输管理系统，提高了物流运输的安全性，增强了应急响应能力。

四、下一步工作安排

中部双循环大通道将继续发挥“南北贯通、东西济、陆海联动、内外循环”优势，落实对接中部地区高质量发展、长江经济带发展、粤港澳大湾区建设、运输结构调整、实现绿色低碳运输、保障国际供应链安全畅通等国家发展战略，全力参与构建中部地区大通道格局。

1.进一步丰富岳阳港与长江沿线港口的水运航线联通，加快岳阳城陵矶三期码头建设，满足通道规模增长需求。城陵矶港三期码头建设计划在2027年10月前建成，建成后岳阳港集装箱吞吐作业能力将达到200万标箱/年，铁水联运集装箱中转能力将超过100万标箱/年，新增粮食散改集吞吐能力400万吨。

2.进一步拓展通道铁路辐射区域，促进通道规模增长和效率提升。实现通道铁路优势辐射区域全面覆盖广东、广西、海南、江西、贵州，在2023年通道铁水联运集装箱11.12万标箱的基础上，实现年均复合增长40%以上，三年内突破30万标箱，五年内突破50万标箱，给长江港口增加吞吐量超100万标箱。

3.复制岳阳城陵矶港铁水联运集装箱运营模式，打造省内三港分工联动的通道建设和服务格局。利用全省港口统一运营机制，复制岳阳城陵矶港铁水联运集装箱运营模式，加快发展长沙港集装箱铁水联运。同时加快推进虞公港码头和

疏港铁路建设，打造省内三港按优分工联动发展的通道建设和服务格局。

4.大力推动外循环通道建设，融入和服务新发展格局。
重点推进实现岳阳城陵矶新港区与广州南沙自贸区的“双区联动”，实现岳阳城陵矶港进港铁路与广州南沙进港铁路“双港联动”，通过“中部双循环大通道+RCEP政策”叠加效应，打造通道沿线内陆区域连接华南港口的全新出海通道，助推沿线区域融入和服务新发展格局。

5.组建由国资主导的平台运营公司，推动通道提档升级建设，进一步提升通道品牌建设和影响力。组建通道平台运营公司，提升中部双循环大通道的建设定位，从省级层面加强对中部双循环大通道的组织领导、顶层设计和指导推进。制定通道建设相关扶持政策，加快中部双循环大通道建设的引导进程，加大对中部双循环大通道的宣传和推广，根据通道建设运营的市场和社会实效，推动中部双循环大通道提升为国家级物流通道。

上海港（芦潮港站）-成都（城厢站）集装箱 铁水联运线路

中国铁路上海局集团有限公司上海铁路物流中心、中铁国际多式联运有限公司上海分公司、上海港海铁联运有限公司、上海铁路集装箱中心站发展有限公司

一、总体情况

（一）联运线路基本情况。

X9632次集装箱铁水联运班列是在上海（芦潮港站）—成都（城厢站）之间开行的大城市间“点到点”班列，自2024年6月16日首发以来，已纳入国铁集团固定班列运行图，标志着上海至成都快速货运通道的确立。该班列采用“门到站”服务模式，以芦潮港站为中转枢纽，通过海运的方式从日本名古屋启运，历时5日到达上海外高桥，经清关后短驳转至芦潮港站集结，通过铁路将货物发运至城厢站。

班列核心服务于四川“一汽丰田”，满足其汽车零配件进口运输需求，通过多方协调，现已实现“天天班”高密度开行，保障供应链畅通。至2024年7月底，已累计发送3274TEU，预计全年将突破10900TEU，有力支持企业运营与区域经济发展。

（二）联运线路工作条件。

为加快推进上海国际航运中心建设，优化航运集疏运体系，持续推进本市运输结构调整，上海市交通委员会、发展

和改革委员会、财政局联合制定《上海市推进海铁联运发展项目资金管理实施细则》。该细则规定项目资金用于扶持在芦潮港中心站开展的集装箱海铁联运业务。相关扶持政策为：揽货补贴，对长三角区域以外的到、发重箱给予揽货补贴300元/TEU；短驳补贴，为弥补芦潮港中心站与港口、堆场之间“最后一公里”短板，给予每标准箱（空重）180元补贴。

该班列符合以上两项补贴要求，故给予每标准箱480元补贴。此举不仅减轻企业物流成本负担，激发企业参与铁水联运业务的积极性，还增强该班列的市场竞争力，为班列长期稳定开行奠定了坚实的基础。

二、典型经验做法

（一）基础设施提升。

为增强“最后一公里”铁路场站能力，芦潮港中心站启动了大规模改造升级项目，通过技术革新与硬件升级，进一步巩固芦潮港站在铁水联运体系中的核心地位。

在装卸能力提升方面，芦潮港中心站增加现有2束、3束、4束装卸线路上的集装箱门式轨道吊机，同时新增的四台40.5吨级大型起重门吊已完成安装调试，并顺利投入生产运营。

在场站布局优化上，芦潮港中心站为实现铁路与水路运输的无缝对接，对现有2束线线路进行延伸拓展，有效扩大场站的服务半径和作业区域。同时，规划中的1束线线路延伸项目也在筹备中。

（二）组织模式创新。

为发挥铁路运输骨干作用，积极探索铁路与海运融合发展的新路径，此次开行的班列采用“班轮+班列”的运输组织模式，实现货运班列“客车化”运行，形成了海船监控、港口转运、班列发运的港到站运输模式。进而提高货运周转效率，降低物流成本，进一步推动铁路、海运深度融合和运输结构优化。

“班轮+班列”无缝衔接:海运班轮按照既定时间抵达上海港后，通过公路短驳的方式将集装箱从港口转运至芦潮港站。芦潮港站严格按照铁路计划，完成站内装卸及班列组织工作，再根据图定时间准时将班列发出，实现“班轮+班列”的无缝衔接，确保运输链的连续性和高效性，降低装卸、仓储成本以及货物损耗，为客户降低物流成本。

货运班列“客车化”运行:该班列借鉴客运列车运营模式，实行定时定点发运，按照图定线路运行，为客户提供可预测的运输服务，确保每趟班列按时到达，有效提升了货物周转效率，降低因物流不确定性带来的风险。

（三）服务规则衔接。

该班列采用“一箱制”运输模式，集装箱在不同运输方式间转运时“中途不换箱”、“全程不开箱”，减少转运过程中的操作环节，缩短转运时间，提升了运输效率。“一箱制”有助于减少因转运不畅而产生的额外费用，如装卸费、仓储费、人工费等，确保集装箱在转运过程中得到妥善处理，减少因操作不当而导致的货物损坏或丢失。同时，也便于对运输过程进行全程监控和管理，提高运输安全性。“一箱制”的运用

推动物流装载单元标准化，减少集装箱拆装箱、铁路与海运换箱转运、空箱调运等环节，实现“一箱到底、循环共享”，进而助力物流行业标准化和现代化进程。

（四）信息互联共享。

该铁水联运班列实现全流程追踪，强化客户体验与供应链协同。芦潮港中心站内部依托先进的CTIS系统，实现集装箱作业全流程的精准追踪；而站外则通过中国铁路95306信息平台，为客户提供无缝对接的货物追踪服务。这一双重追踪机制，确保货物信息的全面覆盖与实时更新。

三、工作成效

（一）经济效益。

该班列有效支撑国家长江经济带和“一带一路”战略的推进实施，是推进上海市服务长三角、辐射中西部，优化交通运输结构，实现绿色低碳发展的重要支撑举措。该线路有效降低物流运输总成本，提高物流产业效益，具有显著的经济效益，主要包括：

1.推动既有线路协调发展、扩量增效，降低物流成本。

该项目整合跨区域经营资源，充分发挥芦潮港中心站重要物流节点作用，强化中心站之间的快速联通提升物流组织效率，降低物流成本，推动国内班列运输组织向“点到点”运输转型升级。

该班列“点对点”准时开行，使“一汽丰田”国内段运输不再受河段汛期和枯水期的影响，提高国内段运输时效性，加快丰田公司的资金周转，节省资金占用成本。

2.助力国内国际双循环，强化供应链韧性。该铁水联运班列，通过“门到站”服务，有效促进国内国际“双循环”。该班列不仅提升了物流效率，还缓解了企业供货压力，推动上海市与成都城市间的便捷交易，加速形成以内循环为主体、内外循环相互促进的新发展格局。

3.打造联运品牌线路，推进多式联运集约化发展。该班列通过高标准的运营管理和优质的客户服务，推动多式联运高质量发展，成为目前上海及周边区域至成都地区之间运行的最快集装箱班列。该班列以铁水联运为核心，将港口、铁路、公路等多种运输方式紧密衔接，实现货物从起运到终点的全程可视化追踪与管理，提升服务效率与客户体验，有效推动构建集约高效的多式联运体系。

（二）社会效益。

该班列的开行有效推动运输结构调整，助力节能减排，具有显著的社会效益，主要包括：

1.深度优化运输结构，强力推进节能减排。为积极响应国家绿色发展战略，该班列优化运输结构，通过增加铁路运输比重，降低能源消耗和排放，改变了集装箱中长距离运输的传统格局，构建起以铁路为主导的高效、绿色运输网络。通过对“一箱制”模式的运用，实现货物在不同运输方式之间的无缝衔接，增强供应链的韧性和竞争力，同时吸引更多企业选择多式联运的方式代替传统水路、公路运输方式，促进运输行业的转型升级和可持续发展。

2.强化联运服务品质，巩固区域物流枢纽的核心地位。

此铁水联运班列的创建，通过引入并深化特色化定制服务策略，以铁水联运的运输方式打造“门到站”物流服务产品，有效提高上海市对外物流通道效率，为上海市带来大量货源、箱源、舱位等资源，进一步巩固上海市作为重要物流枢纽的核心地位。

3.促进区域经济协同发展，构建多式联运生态圈。该班列作为连接海港与内陆城市的桥梁，加速了货物在区域内的流通速度，吸引了上海周边的相关货源，通过多式联运的高效运作，促进区域经济的一体化和协同发展。

四、下一步工作安排

为深入贯彻上海市“五个中心”（国际经济、金融、贸易、航运和科技创新中心）发展规划，进一步提升芦潮港—城厢集装箱铁水联运班列的运营效能，促进绿色低碳与智慧化发展，下一步具体工作举措：

（一）全面提升班列运营效能，打造高效物流体系。

1.运力扩容。评估市场需求，适时增加班列对数，提高运输能力；引进更多高性能的装卸设备，提升班列的装卸效率和运载能力。

2.服务优化。深入了解客户需求，提供定制化的运输服务方案，增强客户粘性和满意度；建立健全客户服务体系，优化服务流程，提升响应速度和服务质量，打造卓越客户服务品牌。

（二）聚焦效率提升，构建快速响应机制。

1.优化作业流程，减少等待时间。对班列运输流程进行面梳理和优化，实现作业流程的标准化、规范化；强化与港口、铁路等部门的沟通协调，提高整体运输效率。

2.强化时间管理，确保准点运行。加强对班列运行图的执行力度，确保班列准点发车、准点到达，提高运输时效性和可靠性；利用智能调度系统实时监控班列运行状态，及时调整运输计划，应对突发情况，确保运输顺畅。

（三）推动绿色智慧发展，引领行业绿色转型。

1.绿色低碳设备升级。积极引入并推广使用电动正面吊、电动叉车等新能源设备，减少化石燃料消耗和碳排放。

2.智慧场站建设。推进场站设施的智能化改造升级，大力推进无人站场建设、引入 5G 远程操控门吊装卸设备及无人驾驶 AGV 运输车辆。通过智能化改造提升场站作业效率和安全性，减少人为错误和事故风险，保障运输安全顺畅。

（四）强化全程信息共享，提升供应链协同效率。

1.完善信息平台建设。不断完善 CTIS 系统功能，实现集装箱作业全流程的数字化、智能化管理，提升信息透明度和可追溯性。

2.推动数据共享与应用。推动供应链上下游企业间的信息共享和协同作业，增强供应链的整体协同效率和透明度，降低运营成本提高市场竞争力。

深圳-重庆集装箱铁水联运线路

深圳平盐海铁联运有限公司

一、总体情况

“深圳-重庆”线路于 2010 年运营至今，2023 年 8 月，平盐海铁联运优化“深圳-重庆”海铁联运，打造“深渝精品快线”。通过“葵盐通”合作模式深化葵青与盐田合作，充分发挥好两地港区的外贸航线互补优势，建立高效衔接的物流体系将大湾区国际大港功能延伸到内陆腹地，为内陆进出口货物搭建了“跨越山海、连通世界”的快捷通道。2023 年 8 月至 2024 年 7 月，“深渝精品快线”累计运输超过 3000TEU，货物价值超过 3 亿元。

货源及货量方面，“深渝精品快线”开通以来一直以出口贸易为主，主要货源是电子产品、计算机零配件、显示器、汽车零配件等。目前，“深圳-重庆”班列开行情况为每周三班（每班不低于 25 车），每月 12 班。

班列运行时效方面，“深渝精品快线”图定班列的时效由原来的 5 天缩短至 2 天，凭借盐田国际“密、多、快、高”的优质国际航线服务，最短只需 12.5 天到达美国、22 天抵达欧洲，也可通过驳船中转至香港葵青港区，快速抵达亚洲、南美等市场。

三、典型经验做法及工作成效

（一）“港口-铁路-内陆港”一体化无缝衔接。

目前，平盐海铁联运借助盐田国际的资源优势已实现“港口-铁路-内陆港”一体化运营，通过内陆港公路集结零散货源后，铁路整列直达港口码头，实现规模化集海港。创新集装箱不落地直接装船模式，实现铁路网络与水路网络高效协同、无缝衔接，集港环节缩短3天以上。

平盐铁路改造工程完成后，平盐海铁联运集疏能力将提升至360万标箱/年，占码头吞吐量能力20%以上。同时，为匹配盐田港作为全球领先、世界一流的智慧绿色集装箱码头，平盐铁路改造完成后，将打造全国首个港口-铁路一体化、自动化运作的海铁联运项目，借助5G、北斗导航定位、人工智能、大数据、自动控制等技术，港口与铁路将实现远程自动化作业、智能调度作业、智能运维与智慧安防。通过共享集装箱堆场、水平运输设备、调度指挥系统等资源，解决海铁联运“最后一公里”问题。

（二）联运信息“一站共享”。

积极推动与海关、码头、船公司、铁路系统对接和数据共享，提升服务效能。在多方配合下，平盐海铁联运构建“易物流-盐田国际海铁联运物流信息平台”及“多式联运操作系统-nMOS”，进一步提升了作业效能和管理效率，降低了内部运营成本，为物流方案运营与服务提供更好地保障。

（三）全程联运服务“一单到底”。

平盐海铁联运积极探索实施多式联运“一单制”，借助海铁联运和盐田国际优势，与船公司紧密合作，采用船公司签发全程提单的模式，实现全程提单功能，实现客户一次性

委托船公司完成“铁路+海运”全程运输（海运费报价包含铁路运费）。目前，平盐海铁联运重庆线路已与赫伯罗特船公司、海洋网联船务公司签订合作协议，并与多家船公司建立了合作关系，共同推动该模式的实施。自2021年起，平盐海铁联运的线路通过该模式已累计完成3000TEU。

（四）支持政策“一体联动”。

平盐海铁联运在用地、用仓、集装箱免费暂存期、铁路箱免费使用期等方面给予支持，促成港口减免或者降低海铁联运货物港口运杂费用，实现与铁路联动优惠。此外，依托盐田码头的资源优势，平盐海铁联运开辟绿色通道（“优先进场作业、优先制票装车、优先挂运”），为班列的稳定性、经济性、时效性保驾护航。

（五）联运组织“一箱到底”。

为解决重庆地区海运集装箱匮乏的问题，在内陆港开展“预渡柜”模式，提前将空柜从港口通过铁路运输至内陆港，当地出口企业可根据生产实际及时安排装箱时间，减少了港口提柜运输时间，减少货物、箱等待时间。同时，在内陆港推出“预渡柜”减免堆场服务和“以柜代仓”服务，省去当地出口企业租赁仓库的费用，降低企业综合物流成本，提高箱利用率，为客户节省提柜时间。

班列的集装箱装运外贸货物到盐田国际后，不用换箱直接上船出口，避免了传统运输模式货物倒箱换装作业，并在国外港口还箱，实现“原箱出口、一箱到底、海外还箱”的

全程联运服务模式。目前，平盐海铁联运已实现了“一箱制”运输常态化。

（六）有力支撑服务国家重大战略实施。

1.深度融入“一带一路”建设。近年来，通过不断提升盐田港平盐海铁联运集疏运能力，拓展班列线路，强化深圳港在“一带一路”战略中的枢纽功能。积极开行中欧班列，并通过开行深圳—重庆班列，持续助力“丝绸之路经济带”物流大通道的巩固提升。同时，积极扩建平盐铁路场站，推进内陆港、组合港建设，提升平盐铁路运力和运量。为内陆地区的企业提供安全、绿色、集约的物流方案，助力内陆外贸企业高效出海，为高质量共建“一带一路”注入新动能。

2.助力粤港澳大湾区和深圳中国特色社会主义先行示范区建设。平盐铁路作为专用疏港铁路，内陆港新模式下的多式联运“联”出便捷高效的绿色底色。2023年，盐田国际的岸基供电减少船舶碳排放近9700吨，相当于植树约54万棵；盐田国际供电量占深圳港69%，助力深圳港岸基供电全国第一，获评广东省交通运输厅主办的“2023年度广东港航十件大事”。此外，结合平盐场站机械操作特性与操作环境特点，通过开创多种新的收箱方式、创立“平盐堆场动态图”等方式，大大提高了堆场使用效率，同时将堆场位置准确率提高到98%以上、堆场翻箱率降低到10%以下。

三、下一步工作安排

（一）坚持数智赋能，打造“一网通办”的信息网络。

1.提高运输全过程智慧化和信息化水平。数字化的产品解决方案更加贴近用户，实现服务标准的升级，推动物流链条降本提效。

2.强化信息联动。与广铁集团共同推进集装箱海铁联运全物流链信息闭环，推动“盐田国际海铁联运物流信息平台”与“广铁业务系统”数据交换。实现多网联通，资源共享的信息平台，促进海铁联运一体化发展。

3.加强金融、贸易资源导入。加快海铁联运标准对接协同，实现互联互通互认。为客户提供数字化全程供应链服务，携手全球合作伙伴共建创新发展的“共赢链”。

（二）坚持设施筑基，打造“一运到底”的设施网络。

继续推进平盐铁路改造工程，优化物流枢纽网络布局，增强通道服务保障能力，全面构建干支结合、海陆贯通的“双循环”立体服务网络，实现“港口-铁路-内陆港”多元一体化高效作业模式，积极构建“通道+枢纽+网络”建设的新发展格局。

（三）倡导绿色物流，打造“集约高效”运营方式。

响应国家绿色发展的政策要求，积极承担企业社会责任，充分发挥铁路运量规模大、单位能耗低、安全可靠的优势，推动海铁联运业务持续增量；投入应用绿色物流技术装备，实现节能减排和绿色环保；携手船公司及客户，帮助合作伙伴加速低碳转型，实现绿色发展，共建零碳未来。

（四）强化创新发展，提升联运服务效能。

坚持“以客户为中心”，积极响应市场需求、优化物流服务、依托盐田码头丰富的班轮航线、完善的配套设施，不断优化物流方案和服务流程，打造畅通高效的物流路径。

（五）充分发挥自身优势，拓展海铁联运辐射范围。

随着内陆港的挂牌，以及中铁成都局给予铁路运价优惠、“渝深港图定班列”等支持政策，该线路的市场影响力将进一步提升，力争2025年底达到每周四班，2028年达到天班（每天一班）。

东北地区（沈阳东站、白城北站、兴隆山站） —大连港（大窑湾港区）集装箱铁水联运线 路

辽宁港口股份有限公司、中国铁路沈阳局集团有限公司、大
连港集发物流有限责任公司

一、总体情况

（一）联运线路基本情况。

1.具体联运线路。东北地区（沈阳东站、白城北站、兴隆山站）—大连港（大窑湾港区）外向型集装箱铁水联运线路。

2.线路运量及货源情况。

大连港主要铁水联运线路包括：

沈阳（沈阳东站）—大连港（大窑湾港区），本线路2023年铁水联运量为2.3万TEU，2024年1-6月铁水联运量为0.9万TEU。主要货源为：化工品、粮食深加工产品、机械设备等。目前，每月平均开行15列。

白城（白城北站）—大连港（大窑湾港区）。本线路2023年铁水联运量为0.98万TEU，2024年1-6月铁水联运量为0.76万TEU。主要货源为：粮食深加工产品、玉米等。目前，每月平均开行13列。

长春（兴隆山站）—大连港（大窑湾港区）。本线路2023年铁水联运量为0.67万TEU，2024年1-6月铁水联运量为0.65

万TEU。主要货源为：汽车配件、草秸、化纤等。目前，每月平均开行11列。

（二）联运线路工作条件。

1.支撑国家重大战略情况。一是服务“一带一路”建设，打造安全可靠国际物流供应链；二是服务构建以国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进新发展格局；三是服务东北全面振兴，助力建设对外开放合作高地；四是依托国家综合立体交通网主骨架“京哈走廊”，在以大连、沈阳为核心的辽中南城市群交汇，形成了四通八达、干支结合、布局合理的综合交通运输网络。此外，大连港线路案例已纳入国家综合货运枢纽补链强链项目，两次纳入国家多式联运示范工程项目。

3.配套政策情况。近年，印发了一系列支持发展铁水联运相关政策，其中提出：对普通铁水联运年重箱量超过一定规模的多式联运经营人，给予200元/标准箱的奖励；对年重箱量超过一定规模的冷藏班列经营人，在普通铁水联运补贴基础上给予1000元/标准箱的奖励。支持多式联运“一单制”试点建设，对入选辽宁省“一单制”试点项目并验收成功的试点企业，给予100万元一次性奖励。

4.“一单制”应用情况。积极打造“精品班列+一单制”服务体系，“滚装+班列”“一单制”：依托“东北亚-大连-中亚”商品车过境通道，日本名古屋等商品车货源通过滚装船运抵大连，在大连港汽车码头卸车后通过铁路过境中转至哈萨克斯坦。国内多式联运“一单制”：依托“东南沿海-

大连-东北内陆”铁水联运通道，华东、华南地区货源通过海运到达大连，在大连港通过铁路发运到长春等地区。

5.运输组织模式创新情况。经过多年发展，大连港已拥有全国领先的港口铁路集疏运体系，打造了覆盖东北全域的多式联运物流大通道，铁水联运箱量连续多年位居全国沿海港口前列。2023年以来，在开行50余条铁水联运线路的基础上，加快构建“班列+班轮”铁水联运网络。

二、典型经验做法

（一）基础设施提升。

1.打通“最后一公里”。持续提升大窑湾港区铁路枢纽与铁路专用线服务能力，改善港口铁路集疏港条件，有效解决“最后一公里”的瓶颈问题。目前，集发物流在大窑湾港区经营铁路场地总面积达110万平方米，内设有18条铁路道线，长度约1.5万米，铁水联运作业能力达95万标箱，形成了一区（大窑湾港区）两场（大连铁路集装箱中心站、集发物流辽港股份专用铁路场站）的多式联运作业布局，铁路道线直接延伸至码头前沿，实现铁水联运作业无缝衔接。

2.提升港口联运能力。一是重点改造及完善大窑湾港区铁路场站、仓库、铁路道线等多式联运相关基础设施，促进“补链强链”，推进多式联运综合运输体系完善、海铁无缝衔接的大窑湾铁路枢纽建设。2023年1月-2024年6月，累计投资约335万元；二是购置适用于多式联运的集装箱装卸设备、标准化载运装置，对现有设备装备进行汰旧换新，匹配铁水

联运业务量持续增长需求。2023年1月-2024年6月，累计投资约6743万元。

（二）组织模式创新。

1.铁路班列入图及“五定”能力提升。线路纳入图定班列，并按照“定点、定线、定车次、定时、定价”五定班列模式组织运行。给予线路价格优惠、优先装车、优先配空、优先取送、优先挂运支持，确保货物运到期限，提高货运服务质量。具体做法为：一是对铁水联运项目重点盯控，整合集疏港货源；二是加强箱源调配，提高集装箱运用效率；三是完善班列全程时限分析考核机制。

2.运输结构调整。一是通过多样化的铁水联运模式、“一单到底”和“一箱到底”服务、“港前站”服务等措施，吸引更多货源采用铁水联运方式运输，开辟更多铁水联运线路；二是与铁路、航运企业建立协作机制，创新“空箱前置、陆港联动”模式，推动海运箱在港口与内陆港之间联合调拨，满足内陆客户就近提用箱需求，目前已与13家航运公司签订用箱协议。

3.联运模式创新。推进铁路箱下水，在内贸铁水联运业务过程中，联合铁路部门使用铁路20尺标准箱装运，通过铁路运输至港口后直接下水，铁路箱水路运输至目的港后，还箱到当地指定还箱点。

（三）服务规则衔接。

集发物流积极推进与铁路、航运公司进行货物品名互认，同时推动铁路与航运公司标准单证的互认工作。

（四）信息互联互通。

1.不同运输方式间信息交换共享。 辽港股份及集发物流积极搭建大连口岸多式联运运营与信息管理平台，实现与铁路作业场站、集装箱码头、船公司、国铁、海关、公路之间的信息互联互通，实现多式联运货物在途实时监控。

2.全程可跟踪。 辽港股份以及集发物流深入推进“东北海陆大通道综合运输公共服务平台”、“智多行平台”、“智慧场站系统”建设，实现“陆港关船”一体化协同。联通并整合海运、铁路、公路、海关、港口、场站等多式联运相关物流节点，建设口岸公共信息高速公路，实现多式联运物流全程跟踪。

（五）经营主体建设。

辽港股份以及集发物流，一是通过与中铁沈阳局集团公司、哈尔滨局集团公司、货主企业、长春兴隆综保区等单位签订战略合作协议，实现铁路资源与货源信息共享，共同开发铁水联运市场；二是辽港股份作为副理事长单位，积极参与筹建“东北三省一区多式联运发展联盟”，共同构建高效的多式联运体系，推动东北三省一区多式联运高质量发展。

2024年3月，辽港股份与长春兴隆综合保税区管理委员会、长春国际陆港发展有限公司签订《吉林省内陆开放核心区战略合作框架协议》，推进扩大铁水联运业务规模。

三、工作成效

（一）降本增效方面。

辽港股份通过主动下降港口收费标准，2021-2023年累计下调177项港口收费标准，其中集装箱收费标准33项；集发物流针对大客户给予铁水联运装卸费、搬移费等收费优惠，2023年1月-2024年6月累计降本约597万元；大连港通过提升效率、改进技术、推进“公转铁”等举措，进一步促进交通物流降本增效。

（二）节能降碳方面。

大连港建设的铁水联运典型案例线路，2023年累计完成联运量6.15万TEU，按照多式联运每作业一个集装箱每年减排0.4吨标准煤估算，2023年累计减排2.46万吨标准煤。以2023年累计减排2.46万吨标准煤（即2460万千克）为基数，按照每千克标准煤燃烧产生2.62千克的二氧化碳排放计算，2023年大连港铁水联运典型案例线路有效降低6445.2万千克的二氧化碳排放。

（三）安全韧性方面。

一是持续提升大连港铁水联运中转转运、联运衔接和客户服务能力，促进既有铁水联运产品的稳定开行和服务提升，稳定客户的产业链和物流链，提升客户服务满意度；二是积极培育大连至通辽、大庆等地班列线路市场，大连至蒲河、远达等定制化班列，以及大连至内陆的“双向”散改集班列，形成多样化、多层次服务体系，不断增强物流服务的弹性韧性；三是统筹协调与铁路、港口、航运公司、公路短驳车队之间的高效协同，减少转运环节、提高衔接效率，实

现铁水联运全过程的“零货损”，铁水联运全过程的安全运输与时效性不断提升。

四、下一步工作安排

（一）总体思路。

以“服务双循环新格局、支撑打造全方位开放新前沿、落实全力筑牢国家‘五大安全’基石新部署”等战略为契机，坚持高点定位，依托国家物流大通道、东北海陆大通道和专业化联运枢纽节点，以大连港为依托，以“实体网络”、“数智网络”及相关政策机遇等优势资源为基础，以服务产品创新、业务模式创新、信息综合开发创新、“一单制”应用创新等为手段，实现拥有“一核集成、两网联动、三站并进”的铁水联运发展新布局，最终打造形成“立足大连、辐射东北亚、面向全国、链接世界”以及“东西互济、南北互动、陆海交互、内外融合、国际国内链接”外向型集装箱铁水联运创新示范样板。联运线路具体目标为：一是联运线路项目基础设施建设任务如期完成；二是2024年铁水联运集装箱量超过48万TEU，班列线路运输成本不断降低，运输时间效率不断提升；三是2024年多式联运“一单制”铁水联运量超过7000TEU；四是联运线路总体上，到2029年联运规模达5.87万标箱，开行频次达49列/月。

（二）下一步工作举措。

1.基础设施提升。推进港口铁路物流枢纽、内陆港和服务节点等基础设施改造升级，提升多式联运服务能级，夯实“航线+港口+班列+内陆场站”一体化服务体系。2025年计

划投资992.5万元，对大窑湾港站多式联运相关仓库、集装箱堆场等设施进行改造维修。

2.组织模式创新。一是与铁路、口岸主要航运公司、货主企业合作，拓展多式联运“一单制”业务应用场景和覆盖范围，打造多式联运“一单制”业务综合服务平台；二是推进“港前站”模式建设，结合“一单制”业务模式，将港口功能与航运公司服务前置到内陆港、合作场站与铁路车站，形成区域性物流资源与服务平台；三是围绕铁水联运业务，为客户提供内外贸海运订舱、口岸清关等延伸服务，提升全物流链条的综合物流服务能力；四是切实发挥多式联运海关监管中心优势，继续深化“船边直提”、“抵港直装”作业模式。

3.技术装备升级。一是推进正面吊、堆高机、叉车等联运设备的更新采购；二是与航运企业、铁路部门加强合作，优化海运箱使用模式、扩大铁路35吨宽体箱的使用范围和应用场景；三是扩大托盘、商品车转运架等专用载具的使用范围，推进制定标准化操作规程，提高换装转运效率和规范化、标准化服务水平；四是实施联运设备的“油改电”，2025年计划投资880万元，购置正面吊2台、堆高机1台，提高转运效率和服务水平。

4.信息互联共享。一是加快大连港多式联运运营管理和信息平台的建设（2025年计划投资240万元）；二是推行统一数据标准与交互标准，推动铁路场站、港口、航运、货代、货主等企业之间的信息共享和互联互通；三是深度介入货主

企业供应链，实现物流链与供应链的融合，提升客户服务的广度深度；四是促进多式联运产品数字化转型，打造线上直订的数字物流服务模式。