

集装箱海铁联运量连续九年位居全国首位,董家口至瓦日(兖石)铁路联络线有望今年开工——

# 物流业降本增效,青岛铁路成“流量担当”

□青岛日报/观海新闻记者 周建亮

## 青岛海铁联运飞速发展

●2010年,中铁联集青岛中心站依港而建

●2014年12月,胶黄海铁联运班列(又称“胶黄小运转”)开通,承担海铁联运功能的短驳班列线路,在全国率先实现“前港后站、一体运作”的海铁联运模式

●2018年6月27日,首开曹县至黄岛时速80公里海铁联运集装箱班列

●今年4月13日,曹县至黄岛首开时速120公里的快速往返班列,为鲁西南地区进出口贸易发展提供了助力

●目前青岛开通海铁联运线路77条,2023年海铁联运量突破220万标箱

◀青岛港前湾港区内,一列满载进口商品的海铁联运班列准备启程。



■上合示范区多式联运中心内中欧班列正在开展装车作业。



■黄岛站货场内,商品车、集装箱等货物码放整齐,等待装运。

## 黄岛站:每隔十几分钟就有列车到发

最初的煤炭、矿石发展到现在的矿、油、箱、车并重,运输货物涵盖矿石、日化、食品、机械、电子产品等众多品类。”徐延林说。

今年以来,经济运行持续回升向好,黄岛站运输生产火热如常。以曹县方向班列为例:曹县站位于菏泽市西南部,近年来周边产业规模越来越大。依托当地近年来蓬勃兴起的电商经济和服装、芦笋加工等传统产业,国铁济南局与地方政府加大曹县站内陆港建设推进力度,积极拓展铁路物流产品。2018年6月27日首开曹县至黄岛时速80公里海铁联运集装箱班列,以定点、定线、定价、定车次的铁路物流服务,为当地以芦笋加工为龙头的轻工业产业提供了安全便捷的出口物流通道。今年4月13日,曹县至黄岛首开时速120公里的快速往返班列,为鲁西南地区进出口贸易发展提供了助力。今年1至4月,曹县至黄岛班列开行10478车,较去年同期增长45%。“海铁联运班列的开行,实现了企业门口到码头前沿的点对点运输,单程只需要15个小时,效率提升了20%。”国铁济南局青岛车务段生产调度指挥中心副主任宋堃表示。

从时速80公里到120公里,曹县到黄岛班列的提速升级,也是青岛海铁联运飞速发展的缩影。

港口是水运与铁路相交汇、船舶与火车共停靠的枢纽。海

## 转型成立物流中心,铁路发力“物流总包”

交通运输行业是碳排放大户,其中公路运输是碳排放的重要来源,“公转铁”“公转水”是大势所趋。但通过2023年数据可以看出,铁路运输占比仍然较低:当年,全国交通运输业共完成营业性货运量547.5亿吨,其中铁路运输50.4亿吨,公路运输403.4亿吨。这意味着运输结构调整优化空间依旧较大,推动“公转铁”潜力巨大,大有可为。

事实上,运输结构是市场主体选择的自然结果,货主对于市场的认可来自价格、服务水平、时效性等多个方面。为适应现代物流市场发展趋势,近年来,铁路部门坚持以客户需求为导向,改革原有铁路货运组织体系,按照“一省一中心”原则,整合区域内铁路物流资源。今年1月29日,随着哈尔滨铁路物流中心挂牌,国铁集团在全国规划的39个铁路物流中心全部挂牌成立。铁路物流中心作为铁路物流业务的经营主体,对标现代物流企业经营管理模式,全面实施市场化经营;发挥铁路运输大运能、全天候、绿色环保的优势,强化与重点企业“总对总”战略合作,大力发展物流总包,为企业量身定制整体物流最优解决方案;深化与公路、水运等其他运输方式的融合发展,减少中间环节,提升运输效率,降低企业物流成本,推动铁路物流产品供给融入企业产业链。

此次铁路货运改革,济南铁路物流中心黄岛营业部经理孟照林感触颇深。

1998年从原济南铁路机械学校运输专业毕业后,孟照林来到青岛车务段黄岛站,从车号员、调度员再到值班站长,一干就是20多年。后来,孟照林又陆续担任董家口南站负责运

现代物流贯通一二三产业,连接生产和消费、内贸和外贸,是现代化产业体系的重要组成部分,降低全社会物流成本有利于提高经济运行效率。

今年以来,国家对“有效降低物流成本”频频作出部署安排:

2月召开的中央财经委员会第四次会议强调,优化运输结构,强化“公转铁”“公转水”,深化综合交通运输体系改革,形成统一高效、竞争有序的物流市场。

5月11日召开的国务院常务会议,研究了有效降低全社会物流成本有关工作。会议指出,要进一步优化货物运输结构,大力发展多式联运,深化综合交通运输体系、铁路货运、商贸流通等改革,推进物流数智化发展、绿色化转型,补齐大宗商品物流、冷链物流、农村物流等短板,统筹推进物流成本实质性下降。

5月15日,山东省政府公布《2024年“促进经济巩固向好、加快绿色低碳高质量发展”政策清单(第二批)》,围绕“有效降低全社会物流成本”提出多项举措。其中包括:对纳入省级重点基础设施项目的疏港铁路、大宗货物年运量150万吨以上铁路专用线,优先保障项目合理用地需求,推动沿海主要港口集装箱、大宗干散货港区实现与铁路直接连通,解决铁路运输“最后一公里”问题。进一步优化代理收费、专用线收费,有效降低铁路运输成本。

青岛是“四型”国家物流枢纽承载城市,立足港口资源禀赋,积极发挥陆海内外联动优势,大力发展海铁联运,推动大宗货物“公转铁”,助力物流业降本增效。作为长距离、大运量的运输方式,铁路在青岛构建现代化物流体系中发挥了重要作用。放眼全省铁路货运格局,青岛是重要的前沿阵地和当之无愧的“流量担当”。从列车运输量看,每天,国铁济南局所辖车站约发送1.2万车货物,青岛车务段所辖的黄岛站、董家口南站等货运站就接近5000车,占比接近40%;从货物发送量看,2023年青岛车务段货物发送8852万吨,以矿石和集装箱为主,占国铁济南局的35%。其中,黄岛站发送5374万吨,董家口南站发送2676万吨。



■一趟装运铝矾土的海铁联运班列经过集装箱堆场。

本版摄影 许 潇