

引子

12月15日,汽笛声声,一列满载汽车配件的海铁联运班列驶出重庆沙坪坝区土主街道团结村。两天后,这列自重庆铁路集装箱中心站始发的列车,抵达浙江宁波舟山港铁路北仑港站。经龙门吊抓取、卡车运输,货物被装进国际货轮,发往荷兰鹿特丹港。

“多式联运‘一单制’‘一箱制’,让我们发货轻松多了。”重庆太平洋国际物流有限公司工作人员杨江涛说,过去发一单货,要对接公路、铁路、港口等,开多张货运单据,

陆运和海运的集装箱也不通用,要在港口换箱;如今,托运方一键下单,多式联运经营人全程负责,一张货运单据可在运输各环节顺畅流转,货物到港不换箱,直接登船,实现降本增效。

今年2月,习近平总书记主持召开中央财经委员会第四次会议时强调,物流是实体经济的“筋络”,联接生产和消费、内贸和外贸,必须有效降低全社会物流成本,增强产业核心竞争力,提高经济运行效率。

前不久举行的中央经济工作会议确定,明年要实施降低全社会物流成本专项行动。

优化调整运输结构,加快发展多式联运,是交通物流降本提质增效的重要抓手。

近日,中办、国办印发《有效降低全社会物流成本行动方案》,提出“加快健全多式联运体系”“加快推进一单制、一箱制”。在国务院新闻办11月28日举行的国务院政策例行吹风会上,交通运输部运输服务司负责人表示,将坚持问题导向和目标导

向,聚焦重点领域和关键环节,打通多式联运中转、装卸以及信息互通等堵点卡点,加快推动托运人一次委托、费用一次结算、货物一次保险,多式联运经营人全程负责的多式联运“一单制”服务模式,以及集装箱运输“不换箱、不开箱、一箱到底”的“一箱制”服务模式。

多式联运“一单制”“一箱制”怎样运行?一箱货物如何畅流到底?日前,记者在浙江、山东、重庆等地探访。

人民眼·降低全社会物流成本

浙江、山东、重庆等地探索推行多式联运“一单制”“一箱制”

# 货物“一箱直达” 物流降本增效

本报记者 刘新吾 李蕊 窦瀚洋

信息互通共享,一张单据线上流转,陆运海运衔接顺畅

浙江义乌西站,一人多高的集装箱整齐摆放,横竖成行。义乌海关关员穿行其间,对集装箱进行封识验核。龙门吊吊起落,将集装箱稳稳地放进列车,准备发往港口。

列车飞驰,信息秒达,宁波舟山港早已做好接车准备。

浙江海港物流集团有限公司负责宁波舟山港海铁联运业务。在公司调度中心大屏幕上,海铁联运协同管理信息系统显示:班列已从义乌西站出发,预计次日早晨到达宁波舟山港铁路穿山港站。与此同时,系统根据多式联运单据发出指令,调度车队提箱,安排货轮出海,各环节衔接紧凑。

“以前是‘企业跑腿’,现在是‘数据跑路’。”浙江海港物流集团下属宁波兴海物流有限公司总经理覃绍伟介绍,过去,列车将货物从义乌西站运抵宁波舟山港附近的铁路站后,需要客户自行联系船公司发运,等船公司调度到位后,港口再安排车队把空的海运箱运到站。货物换箱、重新装箱,需要人工核对,确保“箱”“物”对应,又耽误不少时间。

“究其原因,铁路、海运各管一段,各开一张货运单据,信息无法实时共享互通,增加了时间成本。”覃绍伟说。

如今信息互通共享,让海铁联运高效便捷。宁波舟山港建立海铁联运协同管理信息系统,集纳码头、港区集装箱办理站、短驳车队等多方信息,并与铁路公司共享,实现海铁联运业务全程信息化、可视化。2021年上线以来,系统共入驻货运代理公司、船运代理公司等800余家,累计完成订单量30万件以上。

一张货运单据线上流转,铁路、海运沟通无缝、衔接顺畅。信息互通共享,为推行多式联运“一单制”“一箱制”夯实基础,提高了运输效率,也方便客户实时获取物流信息。

前几天,一列装有自卸车、半挂车等专用车的海铁联运班列从河南驻马店出发,开往山东青岛港,再通过海运出口。

“跟踪集装箱运输动态,比过去方便多了。”专用车生产商驻马店中集华骏车辆有限公司总经理洪光轻点手机屏幕,进入“陆海通”智慧物流多式联运平台,船舶动态、集装箱信息一目了然。

洪光介绍,过去想知道货物到了哪里,只能到港口、海关的服务平台查询。想对接船期、了解船舶靠港计划,得打电话、发邮件或查询微信公众号。如果因为信息延误错过船期,没有按时集

港,还可能产生改单费、改舱费等。

如今,服务中集华骏公司的多式联运经营人——山东港口陆海国际物流集团有限公司(以下简称“山港物流集团”),与内陆港、港口、船公司、海关等多方对接数据,建设“陆海通”智慧物流多式联运平台,可供客户实时查询物流动态。

采访中,记者也发现,要想查询铁路端物流轨迹,仍需登录铁路专用系统,输入装车时间、集装箱号等。“由于成本等问题,平台尚未接通铁路系统。”山港物流集团陆海通运营中心主任陈安一表示,下一步将与铁路部门开展深层次合作,实现全程物流信息互联互通,争取为客户提供24小时箱货跟踪服务。

全程“一箱到底”,降低装卸损耗,提升物流时效

近日,中冶纸业银河有限公司一批装有林浆纸的集装箱,搭乘货运班列,从位于山东聊城临清市的鲁西国际陆港出发,抵达青岛港后,直接装船,驶往大洋深处。海铁联运,货物其流。

“以前可不是这样。铁路集装箱防水性能不及海运箱,且铁路部门相比船公司,后者的海外集装箱管理系统更加完善。因此,货物运抵港口后,需‘换乘’海运箱。开箱倒柜,费时费力。”中冶纸业银河有限公司采购员金增伟说,进口也一样,海运箱得换铁路箱,装卸时还可能导致货物损耗。

“一箱到底”服务,让金增伟尝到了降本增效的甜头:“相比过去,我们每吨货物大约能节省65元装卸费,还避免了装卸过程中可能产生的货损、货差等风险,物流时效也大大提升。”

“通过内陆港堆场管理系统,我们可以精准确定堆场内每个集装箱的位置,查询其抵港和离港时间。”李岩告诉记者,依靠这个“聪明大脑”,内陆港可实时掌握集装箱使用情况,科学分配箱源,提高工作效率。

“一箱到底”服务,让金增伟尝到了降本增效的甜头:“相比过去,我们每吨货物大约能节省65元装卸费,还避免了装卸过程中可能产生的货损、货差等风险,物流时效也大大提升。”



物流集团与多家船公司开展合作,扩大空箱来源;建设内陆港堆场管理系统,当好集装箱供需双方的联系纽带,多措并举保障空箱数量。

前不久,鲁西国际陆港箱管部负责人李岩接到企业的告急电话:临清三和纺织集团有限公司有一批印花布要出口,计划两天后从内陆港发货,急需40个集装箱小柜。打开内陆港堆场管理系统,李岩发现,与三和纺织公司经常合作的船公司,其在内陆港的集装箱小柜仅剩8个。他当即联系调度,所需空箱于发货当日早上调度到位。

拓展服务功能,通关更高效,融资更便利

在鲁西国际陆港海关监管作业区,一辆辆集装箱卡车有序驶入,海关工作人员手持检验设备,仔细查验货物。以前,海关查验环节是在货物运抵青岛港后进行。“四方货物都在港口汇集,排队通关时间长,不仅增加了堆场使用费用,还面临赶不上船的风险。”对几年前的遭遇,临清市成信木业有限公司总经理崔振良记忆犹新:那一次,成信木业有97箱货物要接受抽检,因为排队时间长,延误了船期。后来又迟迟订不上船,加上海运费用上涨,企业损失近100万元。

多式联运“一单制”“一箱制”助力物畅其流,但如果在通关时排队检查,

运输时效往往得不到保证。山东港口陆海国际物流聊城有限公司总经理李长青介绍,2022年10月,聊城海关在鲁西国际陆港设立海关监管作业区,提供报关、订舱、储运、包装等“一站式”服务,改革优化通关监管模式,把检查程序提前,将“出口”搬到企业“家门口”。

新模式让崔振良颇有获得感:公司每月发出50多个集装箱,在内陆港接受海关抽查,一旦发现问题,可以及时解决。货物到达青岛港后,无需开箱检查,便可直接装船转运。

“通过服务前移、数据联通,企业整体通关时间由原来的1天缩短至2小时,平均每个集装箱节省各类费用近三成。”李长青说。

通关更高效,融资更便利。各地健全服务体系,拓展服务功能,推动多式联运“一单制”“一箱制”走深走实。

今年上半年,重庆锦明泰贸易有限公司通过多式联运“一单制”“一箱制”模式,进口了一批矿石。和以往不同的是,这次贸易货款主要通过银行贷款支付。“再也不用先垫一大笔钱进去,资金周转压力小了很多。”锦明泰公司经理刘向金说。

原来,在国际贸易领域,进口商通常需要提前支付货款。然而,货物发货、运输有时需要较长时间,导致交货延迟、资金回笼慢,进口商资金压力大。

能否凭借货运单据贷款融资?之前有难度:纸质单据流转时间长,且容易被篡改,银行无法及时了解货物动态。如果企业可供抵押的资产不多,贷款不易。

如今,重庆拓展多式联运“一单制”“一箱制”服务功能,引导银行、多式联运经营人、货主方三方签订协议,将提单与货物管控有效绑定,即谁拥有提单,谁便能取得贷款。企业不用提供其他抵押物,仅将提单流转至银行,就可获得贷款。

“在这笔矿石生意中,我们全程承运,并向锦明泰公司签发数字提单。企业拿到提单后,将其提供给有关银行申请贷款。”陆海新通道运营有限公司财务部工作人员翟生财介绍,通过推行多



式联运“一单制”“一箱制”,实现提单数字化、全程可流转、物流信息实时可追踪,加上区块链技术保障信息安全,有效降低了银行放贷风险。

刘向金告诉记者,企业可在货物运抵后还上贷款,银行交还提单,企业再拿着提单找承运方提货,缩短了资金回笼周期。

国家金融监督管理总局重庆监管局统计数据显示,重庆多式联运相关融资已达4.7亿元。不过,记者在调研中了解到,考虑风险控制等因素,一些中小贸易企业申请贷款仍存在障碍。重庆渝扬实业有限公司总经理、重庆市水路运输行业协会副会长周维兵建议,金融机构还要进一步优化风险控制机制,提高贷款精准性,为更多中小企业解决融资难题。

“从工厂到出海,原来要14天,现在只要7天,我们每年可节省物流费用超过1000万元。”杨廷瑞为改革点赞。

服务优化,业务增加。2024年上半年,山东铁路集装箱多式联运货运量完成4060万吨,同比增长18.5%;沿海港口集装箱海铁联运箱量完成203.5万标箱,同比增长15.7%。

培育和发展多式联运经营人,还要营造良好发展环境,鼓励合作共赢。

前不久,一批欧洲企业生产的无纺布搭乘中欧班列,从德国杜伊斯堡出发,经重庆中转,再通过西部陆海新通道运至越南河内,运输时间比过去单走海运减少约1/3。

这一线路的打通,离不开陆海新通道运营有限公司和渝新欧(重庆)供应链管理有限公司通力合作。两家公司都参与多式联运,但前者主要负责南向的西部陆海新通道,后者主要负责西向的渝新欧通道。如果贸易公司需要同时使用两条通道,要与两家企业打交道,两家企业又存在竞争关系,不便成为客户服务的合力。重庆市国资委主任曾普华表示,重庆深化国企改革,将两家企业的重庆股东整合为重庆物流集团有限公司,通过资源优化整合、减少内部竞争,为外贸企业提供更优质的多式联运服务。

“下一步,我们将更好统筹东西南北四个方向出境大通道,让中欧班列、长江航运、西部陆海新通道等通道高效衔接,以交通物流提质增效,助力实体经济高质量发展。”重庆物流集团国际物流事业部总经理王艺桦说。

培育多式联运经营人,整合资源,协作共赢

“呜——”汽笛声中,从河南洛阳出发的班列抵达青岛港,满载办公家具等件出海。

“山港物流集团作为多式联运经营人,对这批货物全程负责,我们省心多了。”在电脑上看到货物运输一切正常,洛阳莱特柜业(集团)有限公司总经理杨廷瑞感慨。

与托运人订立多式联运合同,组织实施多式联运业务,承担全程运输责任——发展多式联运“一单制”“一箱制”,这样的多式联运经营人不可或缺。

“以前,没有多式联运经营人对接协调,我们的货物从洛阳运到青岛港,再通过海运公司出海,要对接多方,成本高。货物如果出现损坏,也不好界定责任。”杨廷瑞说。

近年来,山东省交通运输厅面向有转型意愿的物流企业开展业务培训,推广普及多式联运相关知识,帮助企业解决实际困难。

“我们调研了解到,部分物流企业有意愿转型为多式联运经营人,但面对新的领域缺乏信心。我们及时给他们提供帮助,扶上马、送一程。”山东省交通运输厅运输管理处四级调研员王文浩说。

不少多式联运经营人前期资金投入较大,企业对行业发展信心不足。为此,山东连续多年实施多式联运“一单制”试点工程,对入选试点工程的牵头企业给予政策性奖励,用于建设改造多式联运中转站、信息系统等,鼓励企业创新探索,提振行业信心。

为打通多式联运上下游,山东省交通运输厅指导,山东高速物流集团有限

公司牵头,联合物流行业龙头企业、专业协会、研究机构等130余家单位,成立山东省多式联运发展企业联盟,整合公路、铁路、港口、机场等交通运输资源,持续开展深度合作。

政策给力,山港物流集团服务能力不断增强。集团将集装箱场站、物流仓储等口岸功能在内陆港前置,为莱特柜业公司等托运企业量身定制运输方案,打通铁路、海运转运渠道。托运企业只需对接山港物流集团一家企业,便可完成运输全程。

“从工厂到出海,原来要14天,现在只要7天,我们每年可节省物流费用超过1000万元。”杨廷瑞为改革点赞。

服务优化,业务增加。2024年上半年,山东铁路集装箱多式联运货运量完成4060万吨,同比增长18.5%;沿海港口集装箱海铁联运箱量完成203.5万标箱,同比增长15.7%。

培育和发展多式联运经营人,还要营造良好发展环境,鼓励合作共赢。

前不久,一批欧洲企业生产的无纺布搭乘中欧班列,从德国杜伊斯堡出发,经重庆中转,再通过西部陆海新通道运至越南河内,运输时间比过去单走海运减少约1/3。

这一线路的打通,离不开陆海新通道运营有限公司和渝新欧(重庆)供应链管理有限公司通力合作。两家公司都参与多式联运,但前者主要负责南向的西部陆海新通道,后者主要负责西向的渝新欧通道。如果贸易公司需要同时使用两条通道,要与两家企业打交道,两家企业又存在竞争关系,不便成为客户服务的合力。重庆市国资委主任曾普华表示,重庆深化国企改革,将两家企业的重庆股东整合为重庆物流集团有限公司,通过资源优化整合、减少内部竞争,为外贸企业提供更优质的多式联运服务。

“下一步,我们将更好统筹东西南北四个方向出境大通道,让中欧班列、长江航运、西部陆海新通道等通道高效衔接,以交通物流提质增效,助力实体经济高质量发展。”重庆物流集团国际物流事业部总经理王艺桦说。

“以前,没有多式联运经营人对接协调,我们的货物从洛阳运到青岛港,再通过海运公司出海,要对接多方,成本高。货物如果出现损坏,也不好界定责任。”杨廷瑞说。

近年来,山东省交通运输厅面向有转型意愿的物流企业开展业务培训,推广普及多式联运相关知识,帮助企业解决实际困难。

“我们调研了解到,部分物流企业有意愿转型为多式联运经营人,但面对新的领域缺乏信心。我们及时给他们提供帮助,扶上马、送一程。”山东省交通运输厅运输管理处四级调研员王文浩说。

不少多式联运经营人前期资金投入较大,企业对行业发展信心不足。为此,山东连续多年实施多式联运“一单制”试点工程,对入选试点工程的牵头企业给予政策性奖励,用于建设改造多式联运中转站、信息系统等,鼓励企业创新探索,提振行业信心。

为打通多式联运上下游,山东省交通运输厅指导,山东高速物流集团有限

公司牵头,联合物流行业龙头企业、专业协会、研究机构等130余家单位,成立山东省多式联运发展企业联盟,整合公路、铁路、港口、机场等交通运输资源,持续开展深度合作。

政策给力,山港物流集团服务能力不断增强。集团将集装箱场站、物流仓储等口岸功能在内陆港前置,为莱特柜业公司等托运企业量身定制运输方案,打通铁路、海运转运渠道。托运企业只需对接山港物流集团一家企业,便可完成运输全程。

“从工厂到出海,原来要14天,现在只要7天,我们每年可节省物流费用超过1000万元。”杨廷瑞为改革点赞。

服务优化,业务增加。2024年上半年,山东铁路集装箱多式联运货运量完成4060万吨,同比增长18.5%;沿海港口集装箱海铁联运箱量完成203.5万标箱,同比增长15.7%。

公司牵头,联合物流行业龙头企业、专业协会、研究机构等130余家单位,成立山东省多式联运发展企业联盟,整合公路、铁路、港口、机场等交通运输资源,持续开展深度合作。

政策给力,山港物流集团服务能力不断增强。集团将集装箱场站、物流仓储等口岸功能在内陆港前置,为莱特柜业公司等托运企业量身定制运输方案,打通铁路、海运转运渠道。托运企业只需对接山港物流集团一家企业,便可完成运输全程。

“从工厂到出海,原来要14天,现在只要7天,我们每年可节省物流费用超过1000万元。”杨廷瑞为改革点赞。

服务优化,业务增加。2024年上半年,山东铁路集装箱多式联运货运量完成4060万吨,同比增长18.5%;沿海港口集装箱海铁联运箱量完成203.5万标箱,同比增长15.7%。

培育和发展多式联运经营人,还要营造良好发展环境,鼓励合作共赢。

前不久,一批欧洲企业生产的无纺布搭乘中欧班列,从德国杜伊斯堡出发,经重庆中转,再通过西部陆海新通道运至越南河内,运输时间比过去单走海运减少约1/3。

这一线路的打通,离不开陆海新通道运营有限公司和渝新欧(重庆)供应链管理有限公司通力合作。两家公司都参与多式联运,但前者主要负责南向的西部陆海新通道,后者主要负责西向的渝新欧通道。如果贸易公司需要同时使用两条通道,要与两家企业打交道,两家企业又存在竞争关系,不便成为客户服务的合力。重庆市国资委主任曾普华表示,重庆深化国企改革,将两家企业的重庆股东整合为重庆物流集团有限公司,通过资源优化整合、减少内部竞争,为外贸企业提供更优质的多式联运服务。

“下一步,我们将更好统筹东西南北四个方向出境大通道,让中欧班列、长江航运、西部陆海新通道等通道高效衔接,以交通物流提质增效,助力实体经济高质量发展。”重庆物流集团国际物流事业部总经理王艺桦说。

“以前,没有多式联运经营人对接协调,我们的货物从洛阳运到青岛港,再通过海运公司出海,要对接多方,成本高。货物如果出现损坏,也不好界定责任。”杨廷瑞说。

近年来,山东省交通运输厅面向有转型意愿的物流企业开展业务培训,推广普及多式联运相关知识,帮助企业解决实际困难。

“我们调研了解到,部分物流企业有意愿转型为多式联运经营人,但面对新的领域缺乏信心。我们及时给他们提供帮助,扶上马、送一程。”山东省交通运输厅运输管理处四级调研员王文浩说。

不少多式联运经营人前期资金投入较大,企业对行业发展信心不足。为此,山东连续多年实施多式联运“一单制”试点工程,对入选试点工程的牵头企业给予政策性奖励,用于建设改造多式联运中转站、信息系统等,鼓励企业创新探索,提振行业信心。

为打通多式联运上下游,山东省交通运输厅指导,山东高速物流集团有限

公司牵头,联合物流行业龙头企业、专业协会、研究机构等130余家单位,成立山东省多式联运发展企业联盟,整合公路、铁路、港口、机场等交通运输资源,持续开展深度合作。

政策给力,山港物流集团服务能力不断增强。集团将集装箱场站、物流仓储等口岸功能在内陆港前置,为莱特柜业公司等托运企业量身定制运输方案,打通铁路、海运转运渠道。托运企业只需对接山港物流集团一家企业,便可完成运输全程。

“从工厂到出海,原来要14天,现在只要7天,我们每年可节省物流费用超过1000万元。”杨廷瑞为改革点赞。

服务优化,业务增加。2024年上半年,山东铁路集装箱多式联运货运量完成4060万吨,同比增长18.5%;沿海港口集装箱海铁联运箱量完成203.5万标箱,同比增长15.7%。

培育和发展多式联运经营人,还要营造良好发展环境,鼓励合作共赢。

前不久,一批欧洲企业生产的无纺布搭乘中欧班列,从德国杜伊斯堡出发,经重庆中转,再通过西部陆海新通道运至越南河内,运输时间比过去单走海运减少约1/3。

这一线路的打通,离不开陆海新通道运营有限公司和渝新欧(重庆)供应链管理有限公司通力合作。两家公司都参与多式联运,但前者主要负责南向的西部陆海新通道,后者主要负责西向的渝新欧通道。如果贸易公司需要同时使用两条通道,要与两家企业打交道,两家企业又存在竞争关系,不便成为客户服务的合力。重庆市国资委主任曾普华表示,重庆深化国企改革,将两家企业的重庆股东整合为重庆物流集团有限公司,通过资源优化整合、减少内部竞争,为外贸企业提供更优质的多式联运服务。

“下一步,我们将更好统筹东西南北四个方向出境大通道,让中欧班列、长江航运、西部陆海新通道等通道高效衔接,以交通物流提质增效,助力实体经济高质量发展。”重庆物流集团国际物流事业部总经理王艺桦说。

“以前,没有多式联运经营人对接协调,我们的货物从洛阳运到青岛港,再通过海运公司出海,要对接多方,成本高。货物如果出现损坏,也不好界定责任。”杨廷瑞说。

近年来,山东省交通运输厅面向有转型意愿的物流企业开展业务培训,推广普及多式联运相关知识,帮助企业解决实际困难。

“我们调研了解到,部分物流企业有意愿转型为多式联运经营人,但面对新的领域缺乏信心。我们及时给他们提供帮助,扶上马、送一程。”山东省交通运输厅运输管理处四级调研员王文浩说。

不少多式联运经营人前期资金投入较大,企业对行业发展信心不足。为此,山东连续多年实施多式联运“一单制”试点工程,对入选试点工程的牵头企业给予政策性奖励,用于建设改造多式联运中转站、信息系统等,鼓励企业创新探索,提振行业信心。

为打通多式联运上下游,山东省交通运输厅指导,山东高速物流集团有限

公司牵头,联合物流行业龙头企业、专业协会、研究机构等130余家单位,成立山东省多式联运发展企业联盟,整合公路、铁路、港口、机场等交通运输资源,持续开展深度合作。

政策给力,山港物流集团服务能力不断增强。集团将集装箱场站、物流仓储等口岸功能在内陆港前置,为莱特柜业公司等托运企业量身定制运输方案,打通铁路、海运转运渠道。托运企业只需对接山港物流集团一家企业,便可完成运输全程。

“从工厂到出海,原来要14天,现在只要7天,我们每年可节省物流费用超过1000万元。”杨廷瑞为改革点赞。

服务优化,业务增加。2024年上半年,山东铁路集装箱多式联运货运量完成4060万吨,同比增长18.5%;沿海港口集装箱海铁联运箱量完成203.5万标箱,同比增长15.7%。

培育和发展多式联运经营人,还要营造良好发展环境,鼓励合作共赢。

前不久,一批欧洲企业生产的无纺布搭乘中欧班列,从德国杜伊斯堡出发,经重庆中转,再通过西部陆海新通道运至越南河内,运输时间比过去单走海运减少约1/3。

这一线路的打通,离不开陆海新通道运营有限公司和渝新欧(重庆)供应链管理有限公司通力合作。两家公司都参与多式联运,但前者主要负责南向的西部陆海新通道,后者主要负责西向的渝新欧通道。如果贸易公司需要同时使用两条通道,要与两家企业打交道,两家企业又存在竞争关系,不便成为客户服务的合力。重庆市国资委主任曾普华表示,重庆深化国企改革,将两家企业的重庆股东整合为重庆物流集团有限公司,通过资源优化整合、减少内部竞争,为外贸企业提供更优质的多式联运服务。

“下一步,我们将更好统筹东西南北四个方向出境大通道,让中欧班列、长江航运、西部陆海新通道等通道高效衔接,以交通物流提质增效,助力实体经济高质量发展。”重庆物流集团国际物流事业部总经理王艺桦说。

本版责编:杨彦 孙振 戴林峰 刘雨瑞 版式设计:汪哲平



图①:西部陆海新通道运营调度中心,工作人员正核对班列信息,实时追踪货物状态(资料图片)。郭晋摄

图②:聊城海关关员在鲁西国际陆港海关监管作业区查验出口转关货物。白述斌摄

图③:浙江宁波舟山港北仑港区。卢小洲摄