



物流保通保畅的“三个坚持”“三个强化”

——以中远海运为例

□王 然

物流保通保畅在统筹疫情防控和经济社会发展中发挥着重要作用。在疫情防控常态化形势下，物流保通保畅的重点是在坚持党的集中领导、统一指挥的前提下，发挥好政府主导、企业主体、社会参与三个方面的作用，做到“三个坚持、三个强化”，着力锻造稳健高效的物流体系，不断提升产业链供应链稳定性和竞争力。

物流保通保畅面临的主要问题

在“外防输入、内防反弹”的大背景下，隔离管制、复工延迟等措施对经济社会的影响也传递到物流领域，多重因素叠加使物流业长期固有的一些问题，如国内公路运输比重高、物流数字化转型不够、基础设施资源不均衡等短板问题更为突显，产业链、供应链脆弱，物流保通保畅将持续面临挑战。

疫情导致物流供应链供需失衡和断链，给经济循环带来挑战。首先，从外循环角度，疫情导致外贸物流供给不足、功能失效、价格失控等供需矛盾。海运承载着90%的全球贸易量，在国际空运、陆运因疫情大面积停摆的情况下，更凸显了海运的关键作用。从需求端看，2021年全年全球贸易总额28.5万亿美元，同比增加25%，比2019年疫情暴发前高出13%。2021年全年我国货物贸易进出口总值39.1万亿元人民币，同比增长21.4%，规模再创历史新高。从供给端看，疫情严重影响港口装卸和内陆集疏运效率，物流拥堵大约消耗了17%的全球有效运力，一船难求、一箱难求，运力供给明显不足。供需矛盾导致短期服务价格急剧飙升，出现明显的价格失控现象，推高了国际贸易物流成本，进一步影响了供应链稳定。从更长时间维度来看，疫情使得全球产业链供应链逐步逆国际化，产生区域化、碎片化趋势，依托国际产业分工的物流供应链也面临着重构风险。其次，从内循环

角度，国内疫情多点散发直接冲击物资保供物流，导致国内供应链条出现中断现象。疫情期间，政企协同模式下物流调度集成体系经受了严峻考验。重大危机时刻，因应急物流监控和响应缺少透明性、数字化应用不普遍、物流供需不匹配不精准、信息不畅等因素，使得部分疫情严重地区的物流从业人员停工、公路大面积停运，或物资堵在“最后一公里”物流环节。不同物流企业各自为政，供需信息不对称、转运对接困难，这些都给物流服务供应链带来潜在风险。

疫情导致物流从业人员职业风险增高，一线人员紧缺影响物流供应链安全稳定。一是从业人员疫情防控方面。从业人员面临货物可能消杀不够彻底、接触环境复杂等不利因素，是高风险人群。二是从业人员规模方面。由于职业风险大、劳动强度高，物流行业美誉度下降，从业人数持续减少。三是从业人员复工复产方面。首先，一线物流人力供给不足；其次，部分劳动力输出地区仍存在交通出行管制，影响返岗复工。

综上，物流从业一线人员的职业环境不佳，疫情进一步加剧了不利影响，从业人员数量不断趋紧，保证物流队伍稳定成为一项新挑战。

物流保通保畅的对策建议

维护海内外物流安全畅通和供应链体系健康已成为全球共同目标，下一步重点是在充分发挥党中央领导、统一指挥、凝心聚力政治优势的前提下，做到“三个坚持、三个强化”。

坚持大局意识和担当精神，实现疫情防控和经济社会发展双战双胜。各级党组织、各级政府都应统一思想、提高认识、勇于担当、善于攻坚，以科学、扎实、有效的行动，全力实现疫情防控和经济社会发展双战双胜。一是既要深刻认识

疫情防控“事关人民生命健康，事关社会政治大局稳定”，也要深刻理解“发展是解决我国一切问题的基础和关键”。每一位党员干部都应正确认识到发展不仅重要而且紧急，既要坚决打赢疫情防控保卫战，又要最大限度减少疫情对经济社会发展的影响。二是强化担当意识，想办法、出实招，完善精准防控措施，降低疫情防控成本。在交通运输部出台的保障物流畅通十项措施中，明确要求对货车司机实行“即采即走即追”闭环管理，核酸检测结果全国互认通用，对持48小时内核酸检测阴性证明、健康码绿码、体温检测正常的货车司机，各地直接放行，要求建立和完善货车司机信息共享机制，实行“白名单”管理。为使这些措施落地见效不打折扣，需强化协调联动，深化机制建设，打破区域限制，打通服务区、高速出入口等关键堵点，鼓励“无接触”物流，真正塑造“端到端、封闭式”运营，为产业链供应链稳定打通特定通道。强化从全国到区域再到各省市的协调机制，不搞简单、一刀切的封闭、隔断，尤其是像长三角、粤港澳、京津冀等协同成熟的重点区域，要建立一体化、闭环畅通运营的应急物流通道。

坚持系统思维，统筹兼顾、协调联动，下好全国一盘棋。在统筹疫情防控和经济社会发展中保障物流安全畅通，应坚持系统观念。一是坚持构建政府主导、企业主体、社会参与的全面全域全程一体防控。运用处理突发事件的“双圈模型”理论，通过重大风险情景构建演练，夯实防控基础，通过科学研究，快速决策、统筹组织、及时沟通，有效应对和化解危机。比如，现在各大城市都在部署建立15分钟核酸检测“采样圈”，一些高速服务区 and 出入口也建立了核酸采样点，建议进一步提升高速服务区和出入口的核酸检测效率，辅之于抗原检测，力争快速出结果快速放行。二是物流安全畅通，是我国稳

外贸、稳外资、稳就业、稳税收的基础保障。不断加大对外贸和物流企业的支持，如，鼓励金融业通过与航运物流电商平台合作为运费提供信贷支持，引导各地方、进出口商协会，组织中小微企业与航运物流企业直接对接，减少中间环节，降低物流成本。

坚持以人为本，关心关爱一线物流作业人员。坚定站稳群众立场，把人民群众生活水平的提高程度、人民群众衣食冷暖的解决程度、人民群众的幸福程度作为检验是否履行为人民服务宗旨的根本标准。我国货车司机、船员、快递服务等物流一线从业者数量庞大，近3000万卡车司机承担着7成以上的国内货运量，180万余名船员保障着90%以上的国际贸易运输和海上物流供应链畅通，千万余名快递外卖人员奔忙在保供的“最后一公里”。他们在物流运输中发挥着不可替代的作用，直接影响物流行业整体平稳安全。中国货车司机的生存状况和抗风险能力很低，船员自疫情开始出现的换班困难也影响职业稳定。各级党组织、政府和全社会应给予物流一线从业者用心用情用力的关心、关爱和帮助，给予其更多理解、体谅和回报。具体来说，在购车贷款、税费减免、疫情补贴等方面提供优惠政策支持，在重要物流节点打造更多“司机之家”。切实加强货物的全流程管理，从包装到运输到入库、出库，务必全面消杀，不留隐患，严防“物传人”，保障仓储工作人员严格落实“四件套”防疫措施；采取必要的封闭式管理和必需的生活保障服务。船员防疫方面，在船员换班集中的港口或附近城市增加隔离酒店。

强化专业力量，鼓励探索更多行之有效的做法并持续完善。一是快速响应，打造多点灵活调配的备份供应链。中远海运作为全球最大的航运物流企业，坚持“大国舰队”的责任担当，以全球1/18的运力承运了全球1/10的海运贸易量，

全力保障国家产业链供应链稳定。水运是最经济也是疫情防控最安全的运输方式，这次上海疫情导致长三角公路运输受阻，中远海运为客户迅速升级和开通了“陆改水”“陆改铁”新通道，利用长江140多艘船和40多条航线，挂靠和服务长江沿线的34个码头，特别是选择太仓港、南通港作为临时的长江中转枢纽，由具有江海联运资质的水上穿梭巴士把出口重箱转运到上海港。此外，还迅速升级扩充了长三角到上海的海铁联运服务，打造一站式“陆改铁”通道。围绕苏北地区的客户需求，提供了苏北到上海的五定班列服务，3月以来每周76列班列，周出口达到3800标箱。既保证了物流通道的有效运行，又明显降低了物流流通中的疫情感染和传播风险。二是临危不乱，打造包容性供应链。着力做好危机预案，危机来临时要当断则断。三是夯实组织和文化，打造韧性供应链。危机时要保证供应链稳定，除了外部条件支持，内部的组织和文化也至为关键，要建立心理咨询平台及时辅导疏导，关心关爱好在疫情一线工作的员工。

强化信息共享，借助数字化手段提升疫情防控和物流效率。一是用数字化手段优化防疫通行管控措施。目前，不论是人员出行还是货车通行，要查验的信息太多且分散在不同平台。比如各省份都有自己的健康码，各地的通行证可能跨市就不认可，行程卡、核酸证明、疫苗证明有一个不符合要求行程就会受阻。应进一步加强全国范围内的信息共享，以国家政务服务平台现有的“国康码”为基础，建立统一通用的防疫信息平台。二是用数字化手段提升物流通行效率。通过数字化、智能化等无接触技术，可以在相当程度上“对冲”停摆与静默。中远海运利用区块链技术建立了全球航运业务网络平台（GSBN），开展线上订舱、换单、提放箱等服务，操作流程实行无纸化，保证全球航线网络运输服务正

常开展。从当下和未来看，更多地通过物联网和数智化收集数据、发出预警信号，更多地运用无人驾驶、无人操作参与生产、仓储和物流，都有助于减少人与人接触，克服疫情影响。

强化共赢合作，在深化对外交往中持续拓展国际物流通道。一是在国际物流保通保畅上加大统筹海陆铁空联运。充分发挥不同运输方式的比较优势，做好各环节、各节点的流畅运行和高效对接。针对目前较为薄弱的海外多式联运体系，应支持物流企业与货主企业抱团拓展海外市场，共同投资建设海外仓、码头、场站等海外节点网络，共同拓展境外地面服务网络，提高当地货源组织和末端配送能力。二是围绕物流运输资源促进国际共赢合作。中远海运2010年成功收购希腊比雷埃夫斯港，其吞吐量由2010年的68.5万TEU增长至531万TEU，成为地中海第一大港口。中远海运协同沿线国家政府和全球重要客户、合作伙伴，以比雷埃夫斯港为枢纽，推动中欧陆海快线建设，打造联通中东欧国家高效、便捷、经济的陆海联动新通道，取得了积极成效。建议鼓励全球化经营的企业集团，借助“一带一路”的布局优势，在拓展国际物流通道、投资境外物流资源等领域进行共赢合作，增强我国境外物流供应链的安全性和稳定性。

总之，要立足新发展阶段，完整、准确、全面贯彻新发展理念，动态评估物流运行情况，在充分发挥市场机制作用的基础上，积极发挥政府引导作用，补短板、强弱项，解决难点、打通堵点、连接断点，着眼于畅通国内国际双循环大局。在“三个坚持、三个强化”的实践探索中，不断总结有效的做法和经验，锻造更为稳健高效的物流体系，提升产业链供应链稳定性和竞争力。

【作者系中远海运（天津）有限公司党委书记、董事长、总经理】

