

# 最大集装箱投运 能“装进”多大产业新空间

## 国内容积最大

“世界上成熟的经济体在集装箱运输市场都采用了‘双轨制’，即国际贸易采用ISO标准的海运集装箱，针对内陆市场，研发适合本地区的集装箱，在不改变集装箱通用装载要求的基础上，或强调重载化，或强调大容积，或采用箱体轻量化，以优化内陆运输市场的物流效率。”中国集装箱行业协会常务副会长李牧原在接受媒体采访时表示。

如今，强调“大容积”的集装箱又获突破。9月20日，国内容积最大的50英尺集装箱正式投入使用，搭载50英尺集装箱的铁路多式联运快车道分别从广州国际港站、上海闵行站、长沙北站、昆明王家营西站始发，将常态化投入铁路货物运输。这标志着中国铁路货装备创新、货运产品升级取得新突破，将为促进运输结构调整，构建现代物流体系，助力国内国际双循环提供有力支撑。

国铁集团货运部负责人介绍，50英尺集装箱由国铁集团自主研发，箱体总重36吨，载重30.85吨，容积达114.4立方米，比40英尺国际标准箱容积增加50%，是目前国内容积最大的集装箱。

我国为什么要在集装箱容积上寻求突破？对此，中国交通运输协会新技术促进分会专家委员解筱文告诉北京商报记者，50英尺铁路集装箱的出现主要是为了满足物流行业对高效、快速和低碳环保的需求。“这种集装箱具有较大的容积和更强的承重能力，可以更好地适应长距离运输，提高物流效率，减少运输成本，同时降低碳排放，有利于环保。”

提到这种大容积集装箱的应用场景，在

9月20日，国内容积最大的集装箱正式投入使用，其容积比40英尺国际标准箱增加50%。本次始发的50英尺集装箱铁路多联快车道采用“干线铁路运输+两端快速集配”的组织模式，为终端客户提供全程物流服务。

有关分析认为，这一服务或可助力日用消费品、农副产品等“白货”的破局。

山东从事物流行业的刘新第一反应就是运输新能源车。“以前40英尺的集装箱能装3台车左右，现在50英尺的大概能装5台。”刘新告诉北京商报记者。

上海邦达天原国际货运有限公司芜湖分公司的工作人员张美也指出，由于集装箱里面有架子可以比较科学地分列出空间，“运输能力提高了，也能节约一定的物流成本，尤其是出那种量比较大的货”。

## 利好“白货”

据国铁集团货运部负责人介绍，本次四地始发的50英尺集装箱铁路多联快车道采用“干线铁路运输+两端快速集配”的组织模式，为终端客户提供全程物流服务，最高运行时速120公里，参照旅客列车时刻表方式定点发车、定点到达，压缩了途中运行时间。



50英尺集装箱由国铁集团自主研发

箱体总重36吨，载重30.85吨

容积达114.4立方米  
比40英尺国际标准箱容积增加50%

是目前国内容积最大的集装箱

50英尺集装箱铁路多联快车道采用“干线铁路运输+两端快速集配”的组织模式，为终端客户提供全程物流服务

据悉，广州国际港站—长沙北站、上海闵行站—广东常平站、长沙北站—广州国际港站、昆明王家营西站—广东肇庆站全程运输时间分别为10小时、27小时、10小时、40小时，较普通货物列车均压缩一半以上，将更好地发挥铁路运能大、运距长、速度快、成本低和绿色低碳的优势，为客户提供更加安全、稳定、畅通、高效的物流服务。

值得注意的是，50英尺集装箱的“上线”，将助力我国“白货”物流的破局。

近年来，我国铁路货运加大货运组织改革，市场份额持续扩大。

“但我国铁路货源结构相对单一，主要以煤炭、矿石、化工原料等大宗商品为主，也就是俗称的‘黑货’。大宗商品运输具有大批量、重载化、长距离运输的特点，铁路运输具有较强优势。而其他机械装备、日用消费品、农副产品等‘白货’具有货值较高、重量偏低、

小批量、多批次周转的特点，大部分是通过灵活高效的公路运输方式，铁路运输份额占比较小。”中国物流与采购联合会研究室主任周志成在接受北京商报记者采访时表示。

“目前铁路集装箱还是以大宗商品‘散改集’为主，‘白货’市场亟待破局。”周志成认为，此次铁路运输推出50英尺集装箱，为客户提供的是高质量的标准化产品服务，在“白货”市场具有较强竞争优势。

“一是容积远大于40英尺国际集装箱，与公路厢式运输相比具有较大成本经济优势；二是采用‘干线铁路运输+两端快速集配’的组织模式，克服了两端短驳的成本短板劣势；三是最高运行时速120公里，最先应用到定点发车、定点到达的快捷班列上，具有良好的经济时效优势。”周志成表示，“这些优势叠加为客户提供大容积、一体化、速度快的标准化产品服务，对于广大注重成本、时效和安全的

‘白货’客户具有较强吸引力。标准化产品服务的提出，有助于推动传统铁路运输企业向多式联运经营人转变，促进单一铁路运输服务向现代化综合物流服务转变。”

## “优先”内陆

事实上，我国内陆货物运输中集装箱化程度不高，这是我国物流领域长期存在的现象。据李牧原此前介绍，由于集装箱运输主要源自海运市场，我国集装箱运输也主要集中在港口和港口周边地区。“这与我国的产业空间布局、运输结构现状、运输装备标准化、港口集疏运环境、内陆港发展水平等多重因素有关。”

李牧原介绍，“十三五”到“十四五”期间，我国大力推进多式联运发展，内陆地区货运的集装箱化已经得到快速发展。同时，我国是全球货运量最大的国家，运输结构的改变，重载通道的形成，都会对我国集装箱运输市场起到极大的拉动作用，并且我国具备全球最大的集装箱制造能力，产业集群效率优势突出。“这是我国的特有优势。我认为，我国内陆集装箱运输市场刚刚起步。未来，相信还会推出适合我国货运结构的多种内陆箱、内贸箱的新箱型。”

据国铁集团货运部负责人介绍，此次亮相的集装箱投入使用后，首先就主要服务我国内陆运输市场。下一步，铁路部门将根据市场需求，在全国主要经济区域间逐步扩大开行50英尺集装箱铁路多联快车道，持续优化铁路货运产品结构，提升货运服务品质，更好地服务国民经济平稳运行和人民群众生产生活。

北京商报记者 方彬楠 冉黎黎/文  
国铁集团/图

## X 西街观察 Xijie observation

### 造车造手机，在粉丝这里殊途同归

张绪旺

蔚来手机的问世，让吉利不再孤单，也让汽车和手机的双向奔赴有了旗鼓相当的模样，过往都是小米、华为、苹果等手机大厂跨界造车的咄咄逼人。

就在今年6月，博世中国总裁陈玉东言辞辛辣：汽车厂商去做手机，就是“吃饱了没事干”。几个月后，蔚来态度坚决。事态似乎朝着魔幻照进现实的方向发展，就差特斯拉振臂一挥杀将进来，毕竟知名“苹果黑”马斯克不止一次拿“特斯拉也要做手机”撩拨网友。

已然壮大的小米“杂货铺”，夭折了的“乐视生态化反”，手机杀向汽车之间的故事很多，及至蔚来、吉利开始反攻，它们看似殊途，却有着同样的目标：既有业务卷入红海，再换个角度拿既有用用户和粉丝做文章。

造车和造手机，都是高投入高风险的市场，守着主业，竞争惨烈，创新难度大，市场需求多变，政策环境复杂。出于战术的考量，利用已经积累的用户资源和品牌优势来开拓另一个领域的市场空间，逼疯自己，卷死同行。

疯是疯魔，不疯魔不成活，他们给了契合逻辑的理由：汽车用户需要一款能够让汽车更好用的产品。同样的话套在手机那里也适用：(造车)是为手机用户提供全场景、全方位的美好智能生活。

前一句是蔚来CEO李斌说的，后一句是小米CEO雷军说的，这话可以信但不能尽信。

可以信的是，从技术和产业的角度，跨界合理，智能化、电动

化尤其自动驾驶的预期之下，汽车越来越像“装了四个轮子的大手机”，先分开试试未尝不可。

不能尽信是因为，雷军还有一句说的直白：全球米粉支持，只要造得出去(车)就能卖出去。

估计李斌造手机也是这么想的。

笃信背后总有豪赌的成分，任何冒险背离本业的行为，都是一种基于自身优势的讨巧。小米和蔚来的优势，都是粉丝。

熟悉娱乐圈的都知道，粉丝是个有着巨大力量却不稳定的群体，它们行动力强、购买力强，也容易因为偶像的是是非非而战战兢兢，能为之疯狂，也可能瞬间鸟兽散。

企业的粉圈文化有着不断强化的趋势。得益于社交网络的联动效应，越来越多的企业都认为，它们在业务占优的市场能够拥有一定规模的粉丝群体，不只是对产品有信任和喜爱，也对企业品牌有认同和归属感。

这些粉丝不是沉默的大多数，他们拥有购买力，也试图展现影响力，去击败竞争对手的基本盘，去招募尚无品牌归属的路人消费者。

当宠粉成了企业的原动力，粉丝反过来就是企业跨界最有力的支撑。跨界很难，难的就像手机和汽车一直在追寻的芯片层核心技术；跨界又很简单，长线决胜的天花板虽然高，但供应链的成熟又造成了进入门槛变低。

至少在造车和造手机上面，没有粉丝级别的种子用户，更为可怕。

## 寻求精准施策 北京为高校毕业生“开源”

就业是民生之本。北京市深入实施“就业优先”，落实稳经济稳就业措施，就业规模不断扩大。9月21日，北京商报记者在北京市十六届人大常委会第五次会议上获悉，自2021年至2023年7月，北京市通过实施创业带动就业行动计划，累计新增参保创业单位15.62万户，带动就业岗位77.79万个。高校毕业生就业更是稳就业的重中之重。针对今年北京地区高校毕业生规模创新高的情况，有关部门坚持早出手、抓主动，统筹全市各方力量，千方百计促进高校毕业生就业。

### 政策“组合拳”效果持续显现

今年以来，北京市人力资源和社会保障局(以下简称“市人社局”)深化“校区对接”机制，开展“人社局长进校园”活动，已举办线上线下招聘会430场，1.1万余家用人单位提供岗位18万余个。

据悉，在毕业生离校后，北京市启动了以“助力攻坚 成就未来”为主题的，2023年高校毕业生等青年就业服务攻坚行动。对离校未就业毕业生和困难家庭毕业生，则开展实名服务，根据毕业生专业特点和就业意愿，“一对一”岗位推荐和指导，确保毕业生应就业尽就业。

尤其是困难家庭毕业生，要做细做实“1131”，即提供1次职业指导，推荐至少1个见习岗位，推荐至少3个就业岗位，推荐至少1次职业技能培训或创业培训帮扶措施。

其次，今年市人社局会同市委组织部、市科委中关村管委会、市国资委等部门，挖掘就业岗位，确保公共部门岗位稳增不减。

据介绍，北京市各相关部门广泛开展“访企拓岗”行动，拓宽高校毕业生就业渠道，同时，引导毕业生到基层就业，到祖国需要的地方建功立业。事实上，自2019年起，相关部门就联合启动了乡村振兴协理员招聘工作。数据显示，五年来，已有近2000余名有志青年充实到首都基层一线。

此外，相关支持政策也在持续完善。市政府统一部署推动高校毕业生就业工作，出台了就业见习补贴、求职创业补贴、扩岗补助等政策，并实行全链条服务。例如，鼓励企业招聘符合条件的高校毕业生及登记失业青年，为企业发放一次性吸纳就业补贴；支持高校毕业生等群体创业，推动创业担保贷款增量扩面，对遇到暂时困难的创业担保贷款人可申请展期还款等。

### 稳就业基础有待巩固

稳经济稳就业政策“组合拳”效果持续显现，但稳的基础还有待进一步巩固。市人大常委会建设委员会(以下简称“市人大常委会”)在相关意见和建议中指出：“平台经济和共享经济发展快，灵活就业形式多样、规模较大，高校毕业生人数达到历史新高，给全市就业工作提出了新要求。”

具体来看，目前，高质量充分就业还面临挑战。这主要体现在，人才结构与产业升级需求还不适应，高精尖产业发展和传统产业改造升级对高层次、高技能人才的需求快速上升，集成电路、智能装备、医药健康等行业技能人才较为紧缺，生活性服务业劳动力还有缺口。

就业服务体系还不完善。包括市场化服务作用发挥不充分，专业化、规范化服务供给不足；公共就业服务水平需要进一步提升，基层公共就业服务队伍力量薄弱；就业服务信息化、科技化水平还需要进一步提升。

人力资源开发和利用也不充分。例如，职业教育、技能培训面向市场不够，各类培训资源优化整合力度不强，培训效果缺乏评估；行业评价、企业自主评价等多元化技能人才评价体系还不完善。

在和谐劳动关系建设方面仍需要加强。例如，新就业形态劳动者权益保障有待完善，存在劳动条件较为艰苦、劳动安全风险高、休息休假权利保障不足、职业发展渠道不畅等问题。

对高校毕业生就业压力大的问题，市人大常委会的意见和建议中指出，“今年本市高校毕业生有28.5万人，同比增长6.3%，高校毕业生就业问题受到广泛关注。一些高校职业生涯规划课程设置和毕业生就业指导服务缺乏针对性，部分校园招聘效率还需要进一步提高。农村地区非农就业机会较少，就地就近就业岗位不足”。

### 如何持续发力稳就业

市人大常委会的意见和建议提出，要从战略和全局高度更加重视就业问题，把就业工作摆到更加突出的位置，切实促进高质量充分就业。

首先，要落实就业优先战略，综合施策形成合力。具体包括，加强就业政策集成，强化中长期就业形势研判和政策创新；提高就业资金使用效益，建立健全就业财政投入的评价机制；打造一站式、交互式的就业信息服务平台，构建跨业务、跨部门的实时数据共享机制等。

其次，全方位扩大就业容量，提高就业质量。例如，增强全市重大发展战略、重大工程项目对就业的促进作用，强化重点行业企业扩岗服务，创造更多就业岗位；以创业带动就业，持续优化创新创业生态。

对高校毕业生和农村劳动力等重点就业群体，市人大常委会的相关意见和建议则提出，要加强高校毕业生就业指导服务，发挥就业指导专家库作用，为学生提供个性化就业指导；搭建“培训+就业订单直通车”，让更多失业人员、农村劳动力参加免费技能培训后直接上岗就业。此外，还要在健全完善就业服务体系和健全劳动关系协调机制上下功夫。

对此，市人大常委会也给出了具体建议。一方面，要加强职业技能培训，包括，有针对性地开展个性化职业培训和就业服务；推进各类培训资源整合，实现市场化、社会化多元供给，加强首都产业发展急需紧缺职业(工种)培训，加大战略性新兴产业、先进制造业、现代服务业人才培养；健全人力资源服务跨区域协作机制，加强就业帮扶区域合作和劳务对接；大力弘扬劳模精神、劳动精神、工匠精神，引导就业观念转变等。

另一方面，加强劳动者权益保障，例如，将新就业形态劳动者公共服务融入基层社会治理，充分发挥党群服务中心、工会服务站、职工之家等服务阵地作用，提供多元化、精细化服务；健全劳动用工风险监测预警和劳动争议调解联动机制，引导就地就近便捷调处纠纷；加强对企业集体协商的专业性指导，积极推进行业性、区域性集体协商等。

北京商报记者 方彬楠 实习记者 程靓