

补短板 降成本 强服务

江苏交通发展如火如荼

□ 本报记者 顾晓平 施科



阜兴泰高速公路。江苏省交通运输厅 供图

A 加速互联互通 交通网络日臻完善

2017年12月15日,江苏省政府年度重点工程——长江下游福南水道12.5米进港航道治理工程正式开工。该工程建成后,将充分释放20个5万吨级以上泊位的靠泊能力,进一步降低航运物流成本。

“服务长江经济带战略,交通基础设施必须先行。”江苏省交通运输厅厅长、厅党组书记兼省铁路办主任陆永泉透露,2017年11月25日,江苏省交通运输厅与交通运输部长江航务管理局签署战略合作协议,共同推进长江江苏段综合交通立体走廊建设和集疏运体系建设,推进江苏水运强省建设。

着眼于让江苏更好地融入全国交通网络,江苏不断加强国家级、省级综合运输通道、省际互联互通项目。日前,安徽宿州至江苏扬州高速公路淮安段、宿迁段相继通车,扬州段也通过交工验收即将通车,全线通车后,皖北、河南方向的过江车辆可直接通过润扬大桥过江。加上此前已经通车的徐明高速公路,今年苏皖两省间的快速通道新增加了两条。

与江苏发达的高速路网相比,铁路尤其是苏北地区铁路相对薄弱。今年,江苏加快推进铁路、过江通道等补短板工程,分管副省长建立一周一会办、一月一调度铁路建设工作机制,连云港至徐州高铁全线开工,新开工建设南京五桥等过江通道,陇海综合运输通道加快构筑。

畅达高效的综合交通网络,离不开交通枢纽体系的联结。立足“全国性综合交通枢纽的定位”,围绕提升南京首位度,江苏省交通运输厅与南京市专题会商,加大力度共同推动高铁南京北站、宁宣铁路、宁芜铁路、禄口国际机场空铁联运体系以及龙潭、西坝港区铁路专线规划建设,并加快实施宁盐高速线位优化、宁巢高速、宁沪二通道规划建设等重点基础设施项目。

“美到哭,这13条首批江苏省旅游风景道,你到过几个?”天气渐冷,网络上围绕江苏旅游风景道的话题却热度不减,持续升温。2017年12月,“首批江苏省旅游风景道”甫一发布,就吸引了人们的眼球。

在江苏,生态文明的理念早已渗入交通建设、管理的各个环节,带给人们的不仅是美感,更是前所未有的便捷。近期通过口岸船闸、周山河船闸的船主惊喜地发现,原本就很方便的水上ETC(内河船舶便捷过闸系统)升级了,可以通过支付宝等第三方支付平台完成过闸费支付,更方便、更快捷。目前,水上ETC已覆盖江苏33道交通船闸,完成116.5万余艘次水上ETC船舶过闸,新版系统先行在6个船闸试运行,2017年10月份以来已累计完成过闸1.2万艘次。

据中国之声《全国新闻联播》近日报道,从2017年5月份开始,物流包裹分发展进入1天1亿时代,以历年“双11”为例,物流订单从2013年的1.52亿增长至8.12亿,总共翻了5.3倍,成为国民经济的一大亮点。

将迎来10亿包裹时代!

盘子大、任务重,物流业将凭借什么“保畅通、保安全、保平稳”,迈进每天10亿包裹时代?

智能算法、自动化流水线、AGV机器人……近年来,随着智能仓库的发展优化,物流包裹的收获、存储、拣货、封箱、分拣等都已实现了智能机械化。智能仓储极高的工作效率,基本消灭了爆仓和积压现象,受到了全国上下的关注与重视。

去年12月,国家发展改革委、商务部开展了“国家智能化仓储物流示范基地”评选活动,并表示将适时在全国宣传推广先进经验,积极推动我国智能化仓储物流发展。

目前,全国规模以上物流园区超过1200家,园区平台化、网络化、集群化、智能化初步显现。园区内智能仓储系统在信息共享基础上实现了仓配一体化,物与物、仓与仓之间的互联互通,打通了仓储前后环节全链条,进而提升物流效率、降低企业成本,为物流业迎接十亿包裹时代夯实了基础。

除智能无人仓储,优化路线的智能配送

高速公路试点提速,旅游风景道“美到哭”,铁路等补短板工程建设加快推进,水上ETC覆盖33道交通船闸,军地联手在全国率先搭建空域统筹优化研究三方协作平台……今年以来,江苏交通运输补短板、降成本、强服务,加速融入全国交通网络,百姓不仅“走得了”,而且走得更智能、更舒适;货物不仅运起来,而且运得更顺畅、更快捷。

南来北往的人群,贴地“飞行”的高铁,穿梭不息的车船,密集增开的航线,无一不诠释着江苏交通快速发展的图景。

B 上天入地越水 交通出行换乘自如

2018年即将到来,江苏交通运输部门给出的人们提前准备了一份新年礼物:1月1日起,苏沪高速公路用直枢纽以东段(K0-K19)第一车道最高限速值将由100km/h提高至120km/h(且仅限小客车通行)。在试点基础上,江苏将对全省800多公里低上限时速的高速公路进行提速研究,未来有望大范围提速。

如果说高速公路的提速,仅仅是给开车人带来利好,那么江苏在全省推广的“公交优先”,则真正惠及了社会大众。陆永泉介绍,2017年前11个月,江苏新辟、优化公交线路172条,新增67个乡镇开通镇村公交,累计770个乡镇开通镇村公交线路2103条,开通率达71%。南京一举摘下“国家公交都市建设示范城市”的牌子;历史文化名城扬州建成“一横一纵”公交专用道,实现公交IC卡1小时免费换乘和城乡客运公交IC卡全省互联互通;苏北重要中心城市淮安,则新建了全省首条云轨示范线,尝试在市区和涟水之间架起“空中小火车”。

地面交通要“上天”,真正的“空中快车道”也持续加速,辐射范围不断扩大。2017年12月18日,顺丰速运南京一大阪货运航线正式开通,成为顺丰速运首条定期货运航线,寄递更便利快捷。江苏境内共有9个民航机场,所有县级城市及人口10万以上的城镇,地面交通1.5小时车程内均可享受到航空服务。机场密度如此之大,不少江苏人长途旅行首选打“飞的”。

不过,对于一些中短途以及晚点率较高的旅程,高铁、动车仍是不二选择。目前江苏已有7市跨进南京“1.5小时交通圈”,连淮扬镇、连徐、连盐铁路正加快建设,全省“家门口通高铁”指日可待。

坐汽车、上飞机、赶火车,怎样做到中转时间最短?江苏陆续推出空巴联运、高铁接驳、城际快客等定制客运服务,开展旅客联程运输发展研究,研制公铁联程一体自主机,实现铁路、公路客票集成购买、路径规划等功能。

上了天,人得了地,越得了水——这是江苏交通多种运输方式的真实写照。2017年12月16日,亚洲最大豪华客滚船在江苏连云港正式投用,将进一步推动中韩陆海联运挂业务快速发展,并对中韩自由贸易区建设起到积极作用,为“一带一路”沿线国家和地区提供更为经济便捷的陆海联运通道。

C 生态智慧引领 绿色交通根植行业

“我们创新智慧交通建设政企合作模式,与百度公司、高德地图等合作开展交通大数据分析,今年所有设区市均通过百度地图等发布实时公交信息。”陆永泉表示,江苏各市在推进公共交通智能化建设方面下足了功夫。南京、无锡等市在公交线路试点扫码支付,刷“手机”乘车成为公交出行的全新体验。

为方便群众出行,江苏交通运输部门整合各类交通资源平台,建成全国首个省级“交通地理时空云平台”,平均日访问服务3000余次;“交通一卡通”在全国率先实现县县通,并在南京、南通等地推广应用停车场刷卡收费、NFC手机支付等

拓展功能。长途出行方面,公路版的12306——“巴士管家”也“吸粉”颇多,目前注册用户超过1000万,居全国公路联网售票类软件市场占有率第一。

物流运输也与互联网加速融合,进一步提速增效。全国最具影响力的整车运力调度平台“运满满”成为全球互联网物流独角兽企业,司机平均找货时间从2.27天降为0.38天。依托“互联网+物流”,无锡探索道路货运无人承运人模式,发展不到1年试点成效初显,3家试点企业累计发送货物200多万吨,车辆空驶率将降低至10%,实载率升至80%。

向技术密集型转变,从传统模式向智能物流升级,能够提升企业运营效率的智慧化物流已被视为物流业发展新趋向。

绿色物流崭露头角

近年来,随着绿色物流重要性的不断凸显,以京东、菜鸟为首的物流企业积极作出表率,开始着力布局“绿色物流”、开展绿色物流专项活动,在降低运输成本的同时,也试图缓解越来越大的环境压力……

2016年,菜鸟联合全球32家物流合作伙伴开始了绿色物流的探索——承诺到2020年替换50%的包装材料,填充物由百分百可降解绿色包材,行业总体碳排放量减少362万吨。同一年,京东成立电商行业首家物流包装实验室,发起大规模环保活动“青流计划”。

2017年,物流绿色化取得了突破性的进步:菜鸟仓配体系通过全面使用“菜鸟智能打包算法”降低快递包装耗材;京东的压缩包装减少了材料成本;苏宁的“共享快递盒”实现了快递包装的循环使用……行业上下齐力推进物流绿色化进程。

如何避免运输次数增加或运输迂回,减

少运输里程,降低污染排放,是打造绿色物流的重要方面。当前阶段,菜鸟智能调度中枢系统和苏宁智能物流调度平台,已经实现配送路线的优化,降低了污染排放;节能环保的新能源汽车也得到了越来越多电商的关注。另外,物流运输还应用了一系列重要绿色技术,包括物流预警雷达、全生命周期信息化管理、大数据路由分单、行车路径管理功能、车载尾气排放测量系统等。物流绿色化建设如火如荼,绿色物流体系建立小有规模。

虽然物流业已在2017年实现了绿色物流从“口号”到行动的转变行动,但我们要清楚地认识到,绿色物流不仅是物流企业的责任,更是整个产业链共同的责任。“绿色物流”不仅仅是“我要做”的经济效益,更是“我得做”的责任。只有电商、供应商、末端客户与物流业一起发力改革,绿色物流才能真正发展、壮大,才能顺利迎接十亿包裹时代。

打造连接世界的物流体系

经过改革开放以来近40年的快速发展,中国已经成为有全球影响力的物流大国、最大的物流市场。随着我国建设特色社会主

义物流信息共享,健全东盟、欧盟合作机制;提升标准、数据和交换三大基础服务,创新供应链上下游、无车承运试目标监测等互联应用,加快打造国家级物流公共信息枢纽与服务门户,同时,着力构建多式联运;服务自贸试验区、舟山江海联运服务中心建设,以油品全产业链为核心,着力打造世界级港口集群,沿海港口货物吞吐量达13亿吨,集装箱吞吐量达2800万标箱;构建江海、海铁、空陆等多式联运集疏运体系,江海河联运量达2.8亿吨,海河联运内河集装箱达63万标箱。重点推进宁波舟山港集装箱海铁公联运、顺丰空陆联运等全国示范工程,加快研发江海直达集装箱等船型,完善运输规范体系;升级江海联运信息平台,加强与长江沿线港口信息共享。

此外,要进一步降低物流企业成本。继续推进交通物流龙头企业、站场网络、城乡配送、信息化和服务保障等五大体系建设,推动“互联网+”物流新业态发展,鼓励新旧业态融合发展,着力培育智慧物流骨干企业;鼓励交通物流与商贸流通、电子商务等融合发展,促进优势企业在城市配送、干线运输、农村物流、冷链物流等专业领域做精做细。

国本储运在沪正式开业

本报讯(全媒体记者 黄玲)1月16日,国本(上海)国际储运有限公司(以下简称“国本储运”)在上海浦东正式开业。

国本储运围绕出口内装和进口拆箱两大核心业务,开展包括货运代理、项目物流、工程物流、无船承运和供应链金融等综合服务,致力于商贸流、资金流、信息流与物流的融合。国本储运隶属于全资国有企业国本供应链集团有限公司,注册资金人民币5000万元。

依托于集团公司的雄厚实力,国本储运专心打造业内最受客户信任的物流品牌。截至目前,已经有包括北京住总、中国外运、中

航工业、中船重工、中丝集团、厦门国贸、厦门建发、湖北兴发、厦门速传、北京阳光和草根控股等为数众多的国内外知名企业,与国本储运建立了战略合作关系。

国本储运以“国贸之本,储君所运”为服务宗旨,已经建立起一套高于行业标准的管理体系,并在日常制度层面上对标国际物流巨头,真正撕掉了贴在传统储运企业上的标签:低端物流、执行力、员工学历低、素质差、客户体验差等等。接下来,国本储运将进一步一个脚印地将规划中的云端储运平台、全工序物流化等构想从纸面、从小规模实验搬到现实生产中。

重庆船东互保协会 改变“船货共摊”规则

本报讯(通讯员 徐东)1月10日,重庆船东互保协会(简称协会)宣布对其船舶险条款进行修订,自即日起,对其所承保的内河船舶发生保险责任范围内海损事故时,产生的施救和救助费用给予全额赔付。

此举是对长期以来国内船舶险行业惯常做法,即“船货共摊”规则的改变。

协会秘书长刘海波介绍,当前,我国内河船舶海损事故产生施救和救助费用时,如船上载有货物,多数船舶险承保人认为上述费用应该由船货双方按照船货

的价值比例共同承担,故只部分赔付给船方,其余部分由船方自行向货方或货方保险人索赔,由此往往引起法律纠纷,耗时长久。而且由于货方通常处于强势地位,船方无法从货方取得摊款,只能自行承担该部分费用。长久以来,该问题成为船东一大困扰。协会经过认真调研,征求海事司法及仲裁机构意见,认为“船货共摊”这一做法在内河是没有法律依据的。因为海商法目前并不适用于内河船舶,只要是保险责任范围内产生的救助和施救费用就应当由船舶险承保人赔付。

中国物流拿什么迈进日10亿包裹时代?

□ 见习记者 杨柳整理报道

义强国的中国梦的不断推进,物流强国的建设,全球物流体系的打造,势在必行、刻不容缓。

2017年,房地产企业正在加快进军物流地产,物流地产持续升温;快运企业也排队进入资本市场,物流开始拥抱资本;供应链由分工合作转向跨界融合,“商流、物流、资金流”的三流合一模式正在发展壮大;国务院办公厅发布《关于积极推进供应链创新与应用的指导意见》,供应链创新与应用上升为国家战略;多式联运已被列为中国物流业降本增效的重中之重和物流中长期发展规划中的第一个重点工程,新一代多式联运模式呼之欲出,中国上下正在蹄疾步稳地谋划全球物流体系建设,实现物流强国的“中国梦”。

专家认为,为加快构建全球物流体系,打造连接世界的全球物流体系,中国物流业应牢牢把握全球化和国际格局变化的新特点,紧紧围绕全球生产、流通、贸易需要,加强与各国战略对接,以“一带一路”建设为契机,逐步构建起全球物流和供应链服务体系,提升全球连接、全球服务、全球解决方案的能力,支撑中国实现“全球买、全球卖、全球造、全球运、全球通”的伟大战略。