



近日,驮背运输走进公众视野——由中铁特货牵头,中国邮政等企业合作的“驮背运输(公铁联运)项目”首条线路预计将于今年正式开行,到2020年将开通12条线路,每条线路平均开行15对,规划重点考虑北京、广州、成都、哈尔滨等城市布局,线路贯穿东北地区—华南地区、华北地区—华南地区、华北地区—华东地区、华东地区—西南地区。

◁驮背运输是一种便捷的公铁联合运输方式。

□ 全媒记者 王有哲

驮背运输：

多式联运舞台上的“新宠”

政策加持 迎发展机遇

所谓铁路驮背运输,是指公路货运汽车整车或半挂车装载货物后,在始发地火车站装至铁路专用车辆,通过铁路完成长距离运输到达目的地火车站后,公路货运汽车驶离铁路专用车辆驶往最终目的地的一种便捷公铁联合运输方式。

这种充满“艺术性”的运输方式最早发端于欧美。美国早在20世纪20-30年代就开始了公铁驮背运输的实践,经过几十年的发展,逐步建立起遍布全国的运输网络和枢纽,在政策、管理及服务方面形成了较为成熟的体系。

20世纪60年代,欧洲各国也根据其实际情况开始发展多种形式的公铁驮背运输,在欧盟的大力支持下,建成了较为完善的驮背运输网络。数据显示,欧洲公铁驮背运输的市场占有率达到了30%左右。

数据显示,2016年,集装箱运输已占美国铁路运输的49.2%,而运价却是1980年运价的45%。与公路21美分/吨英里的运价相比,铁路每吨英里运价仅有4.46美分。

在绝对竞争优势下,铁路主导的集装箱(特别是双层集装箱)海铁-公铁多式联运比例不断上涨。当

时,集装箱(不包括驮背运输)运输在美国多式联运中的占比超过79%,其中双层集装箱超过了36%。

在有前人经验的基础上,中国也开始了驮背运输的初步探索。由于市场、技术等方面的原因,公铁驮背运输在我国尚属起步阶段。近年来,随着物流需求的增强,多式联运已经成为综合运输系统发展的必然要求,公铁驮背运输便是发展的重要方向之一。

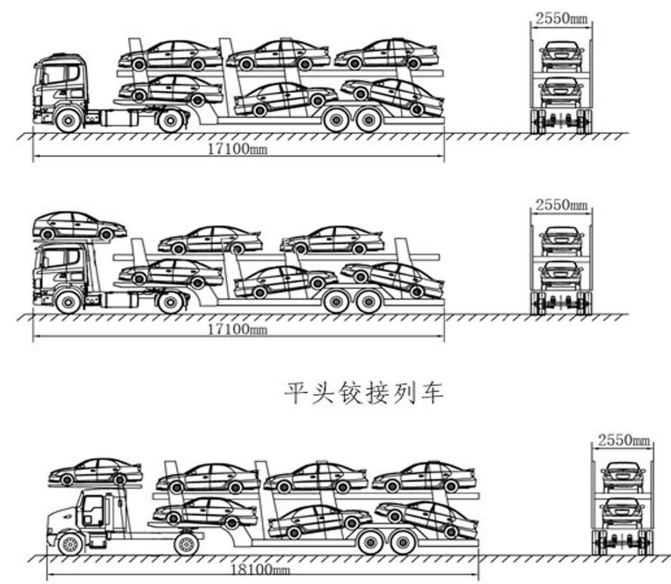
日前,为进一步提升物流降本增效,促进实体经济健康发展,国家发展改革委会同有关部门研究起草了

《关于进一步推进物流降本增效促进实体经济发展的意见》(以下简称《意见》),并向社会公开征求意见。

《意见》提出,要“推动多式联运、甩挂运输发展取得突破。做好第二批多式联运示范工作,大力推广集装箱多式联运,积极发展厢式半挂车多式联运,有序发展驮背运输,力争2017年年内开通驮背多式联运试验线路。”

驮背运输规划建设如火如荼,这对于推进我国多式联运发展,提升城市物流水平,以及推动产业结构升级和国民经济发展具有重要意义。

合规车辆运输车装载示意图



本报讯(全媒记者 张冀)按照交通运输部、公安部、工业和信息化部等五部门联合印发的《车辆运输车治理工作方案》相关部署,今年6月30日前要完成所有不合规车辆运输车的更新退出,7月1日起全面禁止不合规车辆运输车通行。为此,日前,交通运输部办公厅、公安部办公厅、工业和信息化部办公厅联合下发《关于深入推进车辆运输车治理工作的通知》(简称《通知》)。

在企业监管方面,《通知》要求,各地交通运输主管部门要加强对本地区整车物流企业的监督检查,全面核查不合规车辆更新退出计划执行情况与新车购置情况,按月上报辖区内重点企业不合规车辆运输车更新改造情况,督促工作进展滞后的企业加快更新退出进度。同时,要督促乘用车制造企业根据整车物流企业车辆更新进度提前做好运输计划,合理确定公路运输价格,保障整车物流市场有序运行。

在源头管控方面,《通知》要求,各地交通运输主管部门要强化对乘用车集中装车点、物流场站、乘用车制造企业生产厂家的监督检查,发现不合规车辆运输车未在申报系统申报、与申报信息不符、超出退出期限的,依法对车辆驾驶人及物流场站进行处罚;要督促辖区内高速公路经营管理单位在高速公路收费站入口对车辆运输车挂车进行核查比对,对未在申报系统申报的、超出退出期限的不合规车辆运输车予以劝返。

《通知》要求,各地交通运输主管部门和公安交通管理部门要加大查处和惩戒力度。对不合规车辆运输车,要认真核查车辆运输车行驶证信息,并使用“车辆运输车治理APP”或“12328”微信公众号对不合规车辆运输车挂车退出期限进行核查。从2018年5月21日起,对于仍在整改期内的不合规车辆运输车,各地交通运输部门、公安交通管理部门不得以车辆运输车超长、超重、超高、非法改装、未经道路运输证年度审验、未进行安全技术检验等理由禁止其驶入高速公路或者进行处罚。对于超出退出期限或未在申报系统申报的不合规车辆运输车,将依据《道路交通安全法》相关规定进行处理;对合规车辆运输车,凡装载符合要求的,即:平头铰接列车装载6辆及以下,长头铰接列车装载7辆及以下,中置轴车辆运输车装载8辆及以下,且装载长度、宽度未超过车辆运输车外廓尺寸限值的,暂不对超高进行处罚。装载数量超过上述数值的,将依据《道路交通安全法》《道路交通安全法实施条例》相关规定进行处理;对违规装载和运输的企业及当事人,各地交通运输主管部门要将严重违法失信超限超载的乘用车制造企业、整车物流企业、车辆运输车及其驾驶人等相关责任主体违法失信信息汇总报送至交通运输部,交通运输部定期汇总后提供给签署备忘录的各部门,由各相关部门依法依规实施联合惩戒。

7月1日起全面禁止不合规车辆运输车通行

实践探索 实现技术突破

在系列政策鼓励支持下,我国一些先进物流企业开始进行驮背运输的实践探索,尤其是在技术上取得了不少的突破。

在2016年6月交通运输部、国家发改委公布的第一批多式联运示范工程项目名单中,将北京驮背高新科技股份有限公司、中铁特货运输有限责任公司、中车齐齐哈尔车辆有限公司、中国邮政集团公司联合列入“驮背运输(公铁联运)”工程示范企业,这标志着我国公铁驮背运输工程正式起步。

同年11月,由驮背公司与中车齐齐哈尔车辆有限公司联手研制的我国第一代多式联运驮背运输专用车(QT1、QT2型),在由中国铁路总公司组织召开的专家评审会上通过了样车试用评审。

QT1、QT2型驮背运输车是根据我国既有站场结构进行设计的,在作业过程中,这两种车型无需借助其他吊装拆卸设备,通过自身结构即可旋转升降,使公路货车可自行上下铁路车辆,可整列车不摘钩同时装卸作业。

“铁路驮背运输的开行,将一改传统,加速车辆周转,节约装卸或挂载作业时间,提高作业效率。”大连海事大学交通运输管理学院副教授冯琳在接受记者采访时表示,公路货车可自行上下铁路车辆实现装卸,铁路既有平地面站场提供电源即可满足作业要求,可不摘钩同时装卸作业,有着基础设施投入小、作业效率高、灵活性好的优点,将成为铁路货运新的增长点,同时将对提高运输服务质量和效益有重要意义。

其实公铁联运的运输方式在欧美已经十分普及,而对于我国却属首创。

冯琳称,铁路驮背运输车在技术上填补了我国的一项空白,为促进公路和铁路联合运输提供了重要的装备。凭借铁路运输长距离、安全准时、运价低廉、节能环保和公路运输短距离、灵活、“门到门”的优势,驮背运输可以大幅减少社会物流成本,提高运输效率,降低公路运输风险,从而实现公路和铁路运输的共赢发展。



△驮背运输让货车直接上火车,减少了中间转运环节,节省了时间和物流成本。

▽2018年2月5日,一辆体型优美硕大的“豪车”矗立在中车眉山公司内,这是该公司刚刚研发成功的厢式冷藏驮背运输半挂车。



打开货物运输新格局

众所周知,公路运输具有灵活性高、投资低、适应性强、能够实现“门对门”的运输服务等优点,但难以掩盖其运量小、长距离运输费用高、易发生交通事故、受天气影响大、易污染环境等缺点。

而铁路运输则运量大、安全性较高、运输成本较低、受天气影响较小,能够准时准点将货物送达目的地站场,但其投资高、装卸时间长、灵活性较差的缺点也较为突出。

原来货物运输时,需要先装到货车,然后到铁路线卸车再装进火车,到站后,再卸下火车装进货车,货物运输周期长、而且浪费人力物

力。

驮背运输让货车直接上火车,减少了中间转运环节,节省了时间和物流成本,减少了尾气排放,既安全准时又节能环保,实现了物流衔接“无缝化”、运输服务“一体化”的货物运输新格局,是实现公路和铁路运输的共赢之举。

专家表示,公铁驮背运输能够结合公路运输和铁路运输的优势,弥补单一运输方式的不足,不仅适合中长距离普通货物、电商物流及快递运输,而且对于冷链运输、危化品运输等具有独特运输要求的货物具有更好的适应性。因此,驮背运输

在我国具有广阔的发展前景,能够带来巨大的经济和社会效益,大力助推城市物流发展。

中国海铁联运及公铁联运是物流业降本增效的必由之路,而多式联运涉及的各种运输业态所要求的接口标准化,也是一个必然的要求和发展趋势。那驮背运输可否应用于水运行业?

冯琳表示,驮背运输所采用的载有集装箱的底盘车不太可能在海运及水运中使用,一来它占用了不必要的集装箱堆垛空间,二来不适合海运中多层集装箱的堆积,此外,其效率及安全性也远远不能满足集

箱装卸的需求。

而在公铁多式联运中,也存在底盘车或挂车车体占用闲置空间,不能满足未来双层集装箱运营需求的问题。同时,在牵引车上下平板车的作业中,其效率及安全性同样达不到目前自动化装卸吊钩及叉车的水平。

谈及解决方案,冯琳表示,应首先推进共享集装箱的标准化,以保证各方的使用意愿和周转效率,再推进“第二代多式联运”模式,以实现直接面向终端客户的服务能力,最后完成面向需求整体优化的物流解决方案。

本文配图均来源于网络,请作者与本报联系,以奉稿酬。

中国(重庆)—越南经贸与物流合作洽谈会在渝召开

发挥“两点”作用 助力“南向通道”

本报讯(通讯员 张鑫欣)5月8日,中国(重庆)—越南经贸与物流合作洽谈会在重庆雾都宾馆举行,越南政界代表团一行50多人与中方(重庆)人员共计200余人出席会议。

此次会议,中国国际商会重庆分会与越南物流企业协会,渝新欧(重庆)物流有限公司与越南铁路运输与贸易股份公司,重庆公运东盟国际物流有限公司与越南DELTA国际公司分别签署了关于加强物流合作的协议。

重庆市政府副市长刘桂平在签约仪式上表示,希望越方相关机构、企业积极参与南向通道铁海联运班列、跨境公路班车、国际铁路联运建设,提升通道

的经济价值和国际影响力。

2017年,越中贸易额突破1000亿美元,人员往来也突破700万人次,两国经贸合作正保持积极势头。

越南驻华特命全权大使邓明魁在致辞时称,越南对实现物流互联互通高度关注,此次洽谈会将是两地实现合作的契机,可以充分挖掘两地公路、铁路、航空等方面优势。越南政府将为中资企业投资发展提供各项服务。重庆与越南开展合作,有基础,也有后劲。

多年来,重庆作为“一带一路”和长江经济带的联结点,在推动“一带一路”和长江经济带的发展上发挥着重要作用。与越南的贸易往来,经济衔接也是

日益密切。

2015年,越南在重庆设立越南贸易促进局重庆贸易促进办公室,这也是越南在中国的首个贸易促进机构。近几年,到越南旅游的游客增长明显。今年,越南更是有多家航空公司都计划加密越南往来重庆的航线。

另外,越南已有多条铁路、公路与重庆连接。

此次重庆渝新欧物流有限公司与越南铁路运输与贸易股份公司达成的合作协议中,双方将着力打造南向通道货运线路,实现中欧班列(重庆)越南国际班列,形成每日往返开行各一班。这不仅能让重庆市民享受到更多更好的进口产

品,而且能更好的发挥辐射作用。重庆的货物到达越南后,可以分拨到老挝、柬埔寨、缅甸;周边国家的货物也可以在越南集结起来,通过越南反向运输到重庆。之后,这些货物还可以连接中欧班列(重庆)到达欧洲。

此次会议的召开,对于重庆与越南双方经贸与物流发展起着重要作用。在今后的发展中,两地将通过发挥双方在各自区域的物流运作能力,提升两地间的跨区域合作,形成物流、商流、信息流的互联互通,携手推动南向通道更加繁荣,并逐步扩大南向通道铁海联运、铁铁联运、跨境公路运输的影响力和辐射力。

为生态优先绿色发展 作出“港航贡献”

(上接第1版)我们将以更强的责任感和使命感,勇于担当,扎实工作,积极推进企业转型,有序开展港航资源,更好保护长江生态,在生态优先、绿色发展的道路上作出港航企业的新贡献。

一是突出绿色发展,注重环保集约。做到节约集约利用港口岸线资源,大幅提升港口清洁化、智能化生产水平。在长江干支流非法码头治理中,主动对接省相关部门和鄂东南地区沿江市(县、区)地方政府,按现代、绿色、环保理念,推进砂石码头的整合建设和规范运营。在小池、武穴、金口等新建码头推广实施岸电及垃圾环保处理项目。

二是突出联盟联动,促进协同发展。发挥集团集水公多门类物流资源禀赋优势,进一步做强集团自身综合物流和临港产业,同时携手120多家港、航、货、运等企业做实长江中游航运中心港航联盟,共建共享信息、航线、品牌、

技术等资源,打造联盟合作、差异互补、有机融合、协调发展的产业生态圈。三是突出港城一体,增强港城联动。通过“三旧”(棚户区)改造等方式推进阳逻国际港基础性、功能性项目建设,彻底改善武汉长江中游航运中心核心区的整体形象及综合功能。做好阳逻保税园招商运营,参与航运产业总部区建设,培育港航服务产业。立足鄂东南地区港口资源,沿江布局建设港口物流园、绿色建材产业园,提高港口综合效益。

四是突出多式联运,促进降本增效。将多式联运作为交通供给侧结构性改革和物流降本增效的发力点,全力建设好武汉阳逻集装箱铁水联运示范工程,运营好三期、启动好二期、谋划好三期项目,年内建成多式联运海关监管中心,促进大宗货物“散改集”,拓展多式联运通道,努力实现2018年集装箱铁水联运超过3万标箱,实现翻一番,力争达到5万标箱。