

江苏交通运输路网正在进行新一轮布局！日前，江苏省交通运输厅邀请来自高校、媒体、文艺界以及党政部门和研究机构的专家学者们，为高质量构建现代综合交通

运输体系、加快推进交通强国建设、着力打造交通强国建设先行区建言献策。大家纷纷建议，交通关系到未来经济发展，要放眼全球，用现代化的思路谈交通运输高质量发

展，围绕重大规划找准定位，大力发展数字化、开放性交通，聚焦解决实际问题，多做一些“锦上添花”的实事，更好地满足群众美好出行的需求。

□ 记者 顾晓平

## 专家学者献计江苏交通强省建设

# 用现代化思路实现交通运输开放融合发展

◁世界最大跨度公铁两用钢拱桥——沪通长江大桥。

## A 四十年变化翻天覆地

“我今天是带着一种敬仰之情而来。改革开放四十年，江苏交通事业发生了翻天覆地的变化。我作为一名普通老百姓，是有切身感受的。”江苏党报新华日报社党委书记、社长双传学不吝对江苏交通的发展大加赞赏。

40年发展今夕对比，的确是“天翻地覆慨而慷”。江苏省交通运输厅厅长、党组书记兼省铁路办主任陆永泉介绍，改革开放之初，江苏交通基础设施比较薄弱，是影响全省投资环境、制约经济社会发展的“瓶颈”之一。1978年底，江苏公路里程只有17721公里，铁路732公里，航道23657公里，机场1个。

“1984年起我们疏通和接通了一批国省道干线公路‘卡脖子路’、‘断头路’，1992年起掀起了交通建设高潮，2003年起实施‘水陆并举’发展战略，2007年起率先深化大交通管理体制，率先探索推进综合交通运输体系建设。”陆永泉介绍，经过40年来的努力，江苏初步形成了综合交通基础设施网络——全省公路总里程已达到15.8万公里，高速公路率先实现联网畅通。全省铁路营运里程2791公里，长三角核心区（沪宁杭）形成“一小时高铁圈”；内河航道总里程2.4万公里，约占全国的1/5；港口综合通过能力19.7亿吨、万吨级以上泊位数490个、亿吨大港8个，均居全国第一；9个运输机场布局全面落地，实现地面交通90分钟车程覆盖全部县（市）。

“交通给生活带来了大便捷。我们都是高速公路的受益者，能够迅速地常回家看看，也能迅速地回到工作岗位上。”江苏省作家协会副主席祁智说。

当前，江苏交通运输发展水平走在全国前列，已成为名副其实的交通大省，有力支撑了经济社会率先发展。第十届全国人大代表、江苏省棋类运动协会会长邵震中几年前去盐城看农村公路，“很是震惊，水泥公路村村通了！大棚种植的东西很方便就能运出来！”

“当前综合交通运输服务水平与全省高质量发展要求相比，与满足人民群众美好出行的需求相比还不相适应。”陆永泉表示，江苏交通正在全面强化事关长远的战略和规划研究，《交通强国江苏方案》正在起草中。“江苏要在交通强国建设中打造先行区，交通要在‘强富美高’新江苏建设中当好先行军，江苏交通要在全面深化交通领域改革中勇做探路者。”

建设交通强国先行区，用什么来衡量它的强？江苏省区域发展研究会会长、长三角联合研究中心主任张颢翰表示，要用现代化的思路来衡量，提升基础设施现代化水平，实现交通工具的现代化、交通技术的现代化和交通管理现代化，建立现代管理体制，更多地用大数据、大智慧来管理，推进多种交通形式、不同交通空间的整合，使之真正融为一体、真正便捷高效。

这与泰州大桥有限公司董事长吉林不谋而合，吉林也提出，应加强对存量资源潜力挖掘，进一步通过各种现代

▽连云港海铁联运。  
本文图片均由江苏省交通运输厅供图



## 阜阳至宁波舟山港 实施海铁联运通道战略合作

本报讯（全媒体记者 陈俊杰 通讯员 陆雪磊 王俊杰）11月16日，记者从宁波舟山港有关部门获悉，阜阳市至宁波舟山港铁路物流通道战略合作协议签署仪式在阜阳举行。

今年以来，宁波舟山港积极开拓安徽海铁联运市场，深入挖潜安徽阜阳、淮南、六安等地货源，引导皖北地区粮食、户外用品、化肥等外贸货源经铁路至宁波舟山港中转出口，目前已成功试运行皖北至宁波舟山港的集装箱海铁联运物流模式。此次战略合作协议的签订，将进一步吸引阜阳及周边区域货源，推动阜阳成为区域性物流节点和宁波舟山港海铁联运物流中转站。

未来，双方将围绕促进实体经济降本增效的目标，整合利用资源，构建高效顺畅的物流模式。阜阳市政府将出台相关政策，大力支持通道建设，并鼓励相关企业选择宁波舟山港海铁联运物流模式，助力企业降低物流成本。

宁波港铁路有限公司将在阜阳设立海铁联运经营平台，积极引导船公司、物流企业参与阜阳市市场开发，通过抓优化物流方案，协调铁路运价优惠，组织班列运输，做好经营平台，为客户提供优质服务。

据了解，阜阳至宁波舟山港海铁联运班列有望在年底前实现一周两班常态化开行。

## 长江航运公安局长江干线下游段（南京以下）治安防控视频监控系统工程 行业智能化应用开发招标公告

（招标编号：HBT-15170094-183366）

- 1. 招标条件**  
本招标项目长江航运公安局长江干线下游段（南京以下）治安防控视频监控系统工程已由交通运输部以交水函[2016]332号文批准建设，项目业主为长江航运公安局，建设资金来自交通运输部专项资金，招标人为长江航运公安局，项目已具备招标条件，现对该项目的行业智能化应用开发进行公开招标。
- 2. 项目概况与招标范围**  
2.1 项目概况：  
本工程在船闸、港汊、锚地、码头、河口、航道、客渡等重点区域建设79个固定监控点，10个移动监控点，在22个派出所配置监控终端，在5个公安分局现有业务用房内建设监控中心，在长江航运公安局建设监控中心。南京分局辖区视频信息通过自建微波的方式进行数据传输，镇江、苏州、南通、上海4个分局视频信息通过长江航运通信专网或公共通信网络进行数据传输。
- 2.2 招标内容与范围：**长江航运公安局长江干线下游段（南京以下）治安防控视频监控系统工程行业智能化应用开发。
- 2.3 工期：**9个月，保证期为2年。
- 3. 投标人资格要求**  
3.1 投标人须在中华人民共和国境内注册并取得营业执照的独立法人；  
3.2 投标人应具备国家相关部门颁发的软件企业认定证书；  
3.3 财务要求：投标人须具有近三个月依法纳税记录并提供纳税证明，近3年（2015-2017年）财务审计报告有效证明材料，近三年不得有亏损；  
3.4 信誉要求：投标人须在“信用中国”网站上查询无不良记录，提供网上查询截图；  
3.5 本次招标不接受联合体投标。
- 4. 招标文件的获取**  
4.1 凡有意参加本项目投标的投标人，请于2018年11月19日至2018年11月26日，每天上午8:30时至12:00时、下午14:00时至16:30时（北京时间，下同），到湖北省招标股份有限公司5031室，并持法人营业执照（副本）复印件、资质证书（副本）复印件一套（复印件应加盖单位

- 公章）及单位介绍信、经办人身份证购买招标文件。
- 4.2 招标文件每套售价1000元，逾期不售，售后不退。**
- 4.3 邮购招标文件的，**招标人在收到第4.1条所列证书复印件（加盖公章）、单位介绍信和邮购款后3日内寄出。
- 5. 投标文件的递交**  
5.1 投标文件递交的截止时间为2018年12月12日9:00时，地点：武汉市公共资源交易中心确定的开标室（武汉市民之家江岸区金桥大道117号）。
- 5.2 逾期送达的、未送达指定地点的或者不按照招标文件要求密封的投标文件，**招标人将予以拒收。
- 6. 发布公告的媒介**  
本次招标公告同时在交通运输部长江航务管理局政务网（www.cjhy.gov.cn）、长江航运公安局网站（www.cjhygj.gov.cn）、中国水运报、武汉市公共资源交易平台招标投标交易系统（www.jy.whzbtb.com）、中国招标投标公共服务平台（www.ccebpubservice.com）上发布。
- 7. 投标人登记**  
按《长江航务管理局系统建设项目进入地方公共资源交易市场管理暂行办法》有关规定执行。
- 8. 联系方式**  
招标人：长江航运公安局  
地址：湖北省武汉市黄陂街10号  
联系人：吴振龙  
电话：027-82761272  
传真：027-82761272
- 招标代理机构：**湖北省招标股份有限公司  
地址：武汉市武昌区中北路108-3号广泽中心5楼  
邮编：430077  
联系人：程毅、龙琳、杨洵  
电话/传真：027-87273536、027-87273661  
电子邮件：hbt\_chengyi@zonaland.cn  
开 户 行：招商银行武汉分行水果湖支行  
账号：127905433810603

2018年11月19日

## B 用现代化思路打造“交通强国”先行区

化管理手段来提高交通效率。

为加快推进现代综合交通运输体系建设，江苏积极推动补短板的重大体制机制改革。陆永泉介绍，铁路方面，按照“以我为主、自主发展”思路，研究形成了完善体制机制、加快铁路建设发展的改革方案，省铁路集团于今年5月18日揭牌成立；航空方面，按照“分类分步、省市共建”原则，依托南京禄口机场推动省内机场整合，东部机场集团有限公司于今年9月15日正式挂牌；港口方面，扎实推进省港口集团资产整合工作，8月底前沿江港口整合已全部完成，在此基础上深入推进沿江沿海港口一体化改革；过江通道方面，研究形成过江通道筹资、建设、运营管理体制改革建议方案，全面启动列入规划的18座过江通道前期工作。

南京市城市与交通规划设计研究院有限责任公司董事长杨涛认为，应该跳出江苏看江苏，交通规划要放眼全球，尤其是立足长三角这样一个世界级城市群来思考，要

## C 回归以人为本 注重人文关怀

未来江苏交通如何发展？这些社会名家们不约而同地提出，应该坚持以人为本，更加开放包容，增添一些人文色彩。

中国公路学会发展研究中心主任徐丽表示，根据经济学里面交通与贸易的关系公式，交通节约一半成本，市场就会扩大一倍。未来的交通是一个有机系统，各种运输方式衔接在一起，江苏交通要主动和周边省市互联互通，高速公路、普通公路都可以开放、打开，和旅游业、农业、物流业等融合发展。同时，交通要回归以人为本，注重人文关怀。

关于交通运输发展成绩和未来方向，中国科学院南京地理与湖泊研究所研究员、流域管理与发展研究室主任陈雯用了两个很形象的成语。她说，改革开放40年解决了交通“量”短缺的问题，是“雪中送炭”，而现在则到了提升“质”的时候，需要“锦上添花”，应该从硬性建设转向软性管理，多一些人文色彩。

在这一方面，江苏交通已经迈出了脚步，著名书画家、江苏省国画院名誉院长赵绪成深有体会。最近有朋友约他到南京江宁民宿去游玩，“那里的路修得真好，尤其是下点儿小雨，走在丘陵地区，再加上竹子、山林、湖泊，感觉太好了！”

陆永泉介绍，今后江苏交通要在自身强的基础上，围

绕服务国家战略在江苏落实、省级战略的落地以及体现江苏交通特色，着力打造交通强国十大江苏样板。对此，江苏省城乡经济学会副会长田伯平提出，要以智能化和人性化为导向，进一步提升交通服务水平。正如江苏省政府办公厅新闻联络处处长魏贻所说，交通运输最终的目的是造福群众，要以人为本，完善综合交通图，打通最后一公里，让群众出行、运输更加便利，尽可能减少群众出行、货物运输开支。

绕服务国家战略在江苏落实、省级战略的落地以及体现江苏交通特色，着力打造交通强国十大江苏样板。对此，江苏省城乡经济学会副会长田伯平提出，要以智能化和人性化为导向，进一步提升交通服务水平。正如江苏省政府办公厅新闻联络处处长魏贻所说，交通运输最终的目的是造福群众，要以人为本，完善综合交通图，打通最后一公里，让群众出行、运输更加便利，尽可能减少群众出行、货物运输开支。

绕服务国家战略在江苏落实、省级战略的落地以及体现江苏交通特色，着力打造交通强国十大江苏样板。对此，江苏省城乡经济学会副会长田伯平提出，要以智能化和人性化为导向，进一步提升交通服务水平。正如江苏省政府办公厅新闻联络处处长魏贻所说，交通运输最终的目的是造福群众，要以人为本，完善综合交通图，打通最后一公里，让群众出行、运输更加便利，尽可能减少群众出行、货物运输开支。

绕服务国家战略在江苏落实、省级战略的落地以及体现江苏交通特色，着力打造交通强国十大江苏样板。对此，江苏省城乡经济学会副会长田伯平提出，要以智能化和人性化为导向，进一步提升交通服务水平。正如江苏省政府办公厅新闻联络处处长魏贻所说，交通运输最终的目的是造福群众，要以人为本，完善综合交通图，打通最后一公里，让群众出行、运输更加便利，尽可能减少群众出行、货物运输开支。

## 回归以人为本 注重人文关怀

绕服务国家战略在江苏落实、省级战略的落地以及体现江苏交通特色，着力打造交通强国十大江苏样板。对此，江苏省城乡经济学会副会长田伯平提出，要以智能化和人性化为导向，进一步提升交通服务水平。正如江苏省政府办公厅新闻联络处处长魏贻所说，交通运输最终的目的是造福群众，要以人为本，完善综合交通图，打通最后一公里，让群众出行、运输更加便利，尽可能减少群众出行、货物运输开支。



## 运输结构调整变革下的津冀港口

（上接第1版）

今年7月，国务院印发《打赢蓝天保卫战三年行动计划》，对中国运输结构调整的目标进行了细致的拆解：2018年年底前，沿海主要港口和唐山港、黄骅港的煤炭集港改由铁路或水路运输；2020年采暖季前，沿海主要港口以及唐山港、黄骅港的矿石、焦炭等大宗货物原则上主要改由铁路或水路运输。这个行动计划彻底将“公转铁”的路线图抛了出来。2018年年底是煤炭，2020年将是更多大宗物资。

“公转铁”实施以后，津冀港口均面临阵痛期。天津港自2017年4月底停止接收公路运输煤炭，集疏港煤炭全部由铁路运输，受货源发货地和天津港铁路疏运条件、能力以及铁路运力限制，天津港煤炭及制品吞吐量同比下滑30.15%，矿石、钢材等货物装卸业务量减少。2017年天津港利润总额为15.71亿元，同比下降29.19%。

“因运量相对集中、单位运量较大、环境协调性好，铁路运输有其独特的优势。但同时，因铁路对基础设施更为依赖，不能完全做到‘门对门’运输，且定价机制不够灵活，铁路和汽运之间长期存在竞争。从成本来看，铁路更适用于中长距离不换乘运输中，而短途或多次倒装运输并无明显优势。推行‘公转铁’后，运输成本短期内将出现增长，一定程度上催生下游环节的涨价，今年1月煤价运行情况即是印证。”一位业内人士称。

尽管如此，津冀港口仍不折不扣地执行行动计划，并率先在疏港铁路建设方面发力。今年6月28日，唐山港联合中国铁路北京局集团唐山货运中心发布了曹妃甸港区疏港铁路三年扩能计划，并宣布曹妃甸港疏港矿石运输在2019年将全部实现“公转铁”。未来三年，在曹妃甸区域内，一条以唐河、唐河为干线，以迁曹、唐曹、水曹、汉南为支线，曹妃甸港矿石码头站、铁路港池岛站和集装箱专办站为毛组织的发达、快捷的铁路集疏运体系即将成型。

目前，河北省不同地区的钢厂正在或已经完成了铁路货运专线的建设。铁路将取代公路，成为大宗货物运输的最主要方式。

天津港也着手实施了一些对策，例如延长铁路线、增开班次增加运力等，按照当时的计划天津港铁路进港数量将达到6000万吨/年的运量。通过加强与铁路部门沟通，去年天津港实现全年火车煤炭运量同比增长约25%。

按照《天津市2018—2019年秋冬季大气污染综合治理攻坚行动方案》规定，2018年12月底前，天津将基本建成南港铁路，加大铁路与港口连接线、工矿企业铁路专用线建设投入，加快钢铁、电力、焦化等重点企业铁路专用线建设。

## 打通“最后一公里”

曾经的秦皇岛港，一列列大秦铁路开过来的货运列车，需要缓慢经过装卸区。满载的煤炭，经过传送带后，从车皮运

到堆场，最后由货车从堆场运至运煤船。当一辆辆货车排着队进入装卸区的时候，200多公里外的天津港也同样面临着港口货运和铁路设计未衔接、联运链条不畅的问题。

“由于涉及到土地归属的问题，铁路延伸到港口，需要多方达成一致，审批也相对复杂，所以铁路货运很少有直接修建到港口的线路。”一位港口负责人告诉记者。

这“最后一公里”衔接不畅的难题折射出京津冀交通运输结构调整中的关键。

10月13日，在“货运行业如何应对公转铁挑战论坛”上，交通运输部运输服务司余兴源对三年行动计划进行解读时认为，“最后一公里”衔接将是三年行动计划推进非常重要的一部分。

他表示，目前，我国海铁联运比率仅2%左右，欧美国家普遍达20—40%。在长途大宗物资运输过程中，要以铁水为主、公路衔接，但现在公铁、公水之间“连而不畅、邻而不接”和“最后一公里”问题突出。特别是在港口企业、钢铁企业、大型生产企业之间，铁路进不去，最后必须通过公路倒驳接驳，反而增加大量成本，导致大量货主不得不选择公路为唯一选择。

如何破解“最后一公里”难题？国家城市环境污染防治技术研究中心研究员彭应登认为，行政层面上要解决这个问题并不难，《“十三五”港口集疏运系统建设方案》已经明确指出，要重点突破铁路、公路进港“最后一公里”，加快推进港口集疏运系统建设。各地政府要加强部门之间的协商合作，打破各方的利益藩篱和资源的垄断，从而实现铁路进港的畅通。

刘莹建议，应当研究出台铁路进港“最后一公里”建设设计标准，大幅度提升一定规模以上港口的铁路进港率，明确铁路进港的实现功能与供给能力，建立铁路和港口协同共建机制，指导并落实铁路进港“最后一公里”衔接。

“最后一公里”难题的另一个解决路径是，加快铁路专用线建设，让“专线”驶入厂区。曹妃甸港区是我国最大的矿石装卸港，年吞吐矿石在1亿吨以上。往北100公里，是河北省钢铁大市迁安市，聚集着燕山、九江等众多钢铁企业。此前，进出港的煤炭、铁矿石运输，铁路仅占1%、99%则依靠公路重载汽车。根据测算，仅这一路网，实现“公转铁”后每天便可减少1.7万辆重卡车进出港，削减85%的能源消耗，以及92%的污染排放。

和正在建设铁路专线的迁安钢厂相比，河北省有一些钢厂甚至行动得更早。河钢邯钢公司相关负责人表示，早在两年前，该厂的原料已经改由铁路专线运输，目前该公司的原料和产品专线运输占比已经达到90%左右。

“从短期来看，津冀港口面临一定阵痛期，但从长期看，如果借助三年行动计划，加快铁路专用线建设，并打通铁路进港‘最后一公里’，津冀港口将实现转型升级和跨越发展。”一位港口企业负责人表示。