

聚焦交通强国目标 加快运输结构调整

在新的起点上推进多式联运高质量发展

建设全国多式联运公共信息平台

中国交通通信信息中心主任 曹德胜



编者按：

为进一步贯彻落实《国务院办公厅关于印发推进运输结构调整三年行动计划(2018—2020年)的通知》(国办发〔2018〕91号)...

中国交通通信信息中心承担了全国多式联运公共信息平台建设任务,针对多式联运中涉及到的信息资源共享程度低、交换体系不健全、交换标准不统一、公共信息服务能力薄弱、决策支撑能力不足等突出问题...

多式联运是助力运输结构调整的重要抓手,加强多式联运工作是推进运输结构调整的模式创新与实践创新。我国通过多式联运示范工作推进促进多式联运高质量发展,已初步显现综合效益,在促进物流降本增效中发挥了积极作用。

多式联运核心在“运”,关键在“联”,各方资源的互联互通是发展多式联运的重要前提。目前制约多式联运发展的突出问题...

权威、可靠、易用的公共信息获取渠道;三是政府决策与监管亟需的数据支持不够。政府缺乏多式联运运行数据综合分析平台,准确性高时效性好、颗粒度细的数据支撑不足。

因此,借助“互联网+”、大数据、人工智能等战略实施,应用信息技术促进信息资源的互联互通是实现多式联运业务协同、提升物流效率的重要保障。建设全国多式联运公共信息平台,要发挥政府在行业的信息整合能力,打通物流信息链,实现物流信息全程可追踪,利用信息大数据实现价值挖掘...

坚持底线结合 完善多式联运网络骨架

河北省交通运输厅副厅长 宋书强

近年来,河北省交通运输厅坚持以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导,认真落实交通运输部各项决策部署,把加快多式联运发展作为调整运输结构、防治大气污染的重要举措...

抢抓京津冀协同发展、规划建设雄安新区、筹办冬奥会等战略机遇,加快完善“东出西联”陆路物流大通道。截至目前,河北省公路通车里程达到19.2万公里,其中高速公路里程达到6531公里,居全国第3位;普通干线公路二级及以上比例达到88%...

依托秦皇岛港、唐山港、黄骅港三个亿吨大港,逐步构建“六纵八横多联”的铁路网络架构,形成以港口后方铁路通道为主,疏港型、园区型支线铁路为辅,干支有效衔接的普通铁路网。积极推进铁路货运站与内陆港融合发展,河北港口集团与北京铁路局合作,规划在邯郸国际陆港园区引进铁路专线...

沈山、大秦、京秦等铁路线已连接我省秦皇岛港、京唐港集装箱码头,进一步提高了铁路集疏港口能力。2017年,河北省共完成水路货运量0.4亿吨、货物周转量1203.9亿吨公里,完成货物吞吐量10.9亿吨,位列全国第4位。

引导扶持建设一批具有较强公共服务属性、货运组织作用突出的货运枢纽和物流园区。重点打造石家庄、唐山、秦皇岛、沧州、邯郸5个国家级物流枢纽,廊坊、保定、张家口、承德、邢台、衡水6个区域性物流枢纽,拓展秦皇岛、唐山、沧州等临港物流园区功能,延伸港口物流产业链,建设仓储中转物流园区。积极推进国际和区域性航运中心建设,依托三大港口发展内河港,提升口岸枢纽货运服务功能。推进石家庄、廊坊航空货运转运中心、连接国际重要航空货运中心的大型货运枢纽建设。目前,河北瑞川物流园区一期、深国际石家庄综合物流港一期、唐山公路港一期均已投入运营。

推进运输融合 构建通江达海联运格局

中国铁路武汉局集团公司副总经理 鲍立群



发展多式联运,是铁路企业落实习近平总书记“调整运输结构,减少公路运输量,增加铁路运输量”重要指示的实际行动,是铁路企业在蓝天保卫战中当先行、作贡献的政治担当,也是铁路深化运输供给侧结构性改革、降低社会物流成本的务实举措。近年来,我们按照铁路总公司部署要求,坚持在落实“一带一路”倡议、长江经济带发展、中部地区崛起等国家战略的大局下行动,深化运输供给侧结构性改革,推动多种交通方式融合发展,努力为经济社会高质量发展作出更大贡献。

我们依托鄂豫两省水路通江达海,公路四通八达,航空辐射四方,经济产业集群数量初具规模的基础,发挥铁路网络覆盖全国、快速通达的比较优势,着力将长江航道服务沿江两岸的模式发展为长江航道与铁路网紧密衔接、服务全国的物流新模式。

引海上路,我们与航运企业联手:从长江黄金水道中引流上岸,将“21世纪海上丝绸之路”通过长江航道,从武汉搭载铁路班列连接丝绸之路和长江经济带腹地。武汉至西南、西北方向铁水联运班列实现了常态化开行,稳定每天开行1列,进一步密切了沿海港口与内陆经济区的联系。2018年铁水班列开行达到312列,同比增长184%。

翻坝分流,我们针对三峡大坝坝前运输能力饱和的实际,积极组织以武汉阳逻港为主的坝前分流运输,翻坝运输集装箱总量达到铁水联运集装箱总量的73%,平均压缩货物在途时间7天。今年2月份,针对三峡大坝南线船闸停航检修,船舶等闸时间在10天以上的实际,积极对接沿江港口和企业,加密开行武汉到成都、重庆等铁路集装箱班列,为翻坝运输提供保障。

引流下海,我们积极推动内陆无水港建设,加强与地方政府、宁波港和出口企业合作,特别是依托北仑港大力开发铁海联运项目,分别在武汉吴家山、襄阳、十堰、驻马店、平顶山东等地开行了到达北仑港的班列。目前,驻马店、吴家山到北仑港实现了常态化运营,每周分别达到2列,全年累计开行北仑港铁海联运班列69列4千标箱,到2020年预计年发送达到1.5万标箱。

全力打造多式联运 宁波新模式

宁波舟山港股份有限公司副总经理 江涛



近年来,宁波舟山港以“强基础、优服务、建体系”为关键,大力发展多式联运,创新探索工作方式,扎实推进各项工作,有效助推港口“公转铁、公转水”,全力打造多式联运宁波新模式,有力推进港口多式联运发展迈上新台阶。

宁波舟山港依托出海的海上运输大通道、国家铁路网和港区铁路、枢纽节点公路运输网,形成了“海上运输大通道—北仑港区—浙赣湘渝川铁路”主通道。宁波舟山港位于“一带一路”交汇枢纽位置,紧邻全球最繁忙的国际主航道,区位优势突出,与100多个国家和地区的600多个港口架起了贸易通道,拥有外贸航线195条,其中远洋干线123条(包括欧线15条,美线26条),近洋干线72条,航线资源丰富。2017年,宁波舟山港成为全球首个超“10亿吨”大港,货物吞吐量连续9年位居全球第一;集装箱吞吐量完成2460.7万标准箱,同比增长14.1%,增幅在国内外主要集装箱港口中居前列,继续排名全球第四位。

宁波舟山港海铁联运业务已辐射至15个省(区、市),提供海铁联运服务的城市(地级市)达到44个,基本形成了沿着“丝绸之路经济带”和“长江经济带”南北两条线路同步发展的格局。其中,多式联运示范工程主要通道(即南线线路),浙江、江西海铁联运业务已相对成熟,湖南、重庆、成都海铁联运业务正稳步推进中。在公司业务部下设海铁联运中心和物流中心,统筹协调推进多式联运业务发展;成立多式联运公共运营平台公司,与政府、铁路、船公司签订多种形式的协议;培育多式联运经营者,培育三家单位为多式联运经营者,为货主提供多式联运服务。

宁波舟山港—浙赣湘(渝)集装箱海铁公多式联运是以集装箱海铁联运班列作为骨干,两端公路甩挂短驳为补充的联运形式。目前宁波舟山港运营集装箱海铁联运班列线路12条,其中多式联运示范工程主要通道有9条班列线路,主要通道上各点在2018年1至10月份合计完成39.64万标箱,同比增长43.0%,占港口海铁联运总量的81.76%。

使内陆区域内以及区域间的公、铁水集装箱运输所占比例趋于合理,更经济、更有效地将先进的集装箱运输方式辐射到内陆地区,对推动内陆区域经济持续、快速、协调发展具有重大意义。

打造商品车多式联运网络

上汽安吉物流股份有限公司策划部执行总监 杨晶星



发展多式联运是促进物流降本增效、支撑运输结构调整的重要抓手。上汽安吉物流股份有限公司(以下简称“安吉物流”)作为上汽

集团的下属专业化物流公司,围绕“一带一路”倡议、京津冀协同发展和建设长江经济带的国家战略,依靠自身强大的内外辐射力、完善的物流网络体系以及具备国际多式联运和“门到门”运输服务等优势,大力发展多式联运,并在此基础上利用物联网、互联网、移动互联网、智能装卸搬运设备为技术支撑,在推进商品车多式联运中探索出一条独特的发展道路。

安吉物流是国内最早开展汽车物流的第三方企业,也是国内唯一一家拥有水路、铁路和公路等多式联运网络资源的汽车物流企业,多式联运是安吉物流自成立以来的重要发展战略之一。

安吉物流在发展过程中,陆续形成了整车物流、零部件物流、口岸、航空、装备物流、快运、国际物流、信息技术等八大业务板块,旗下拥有安盛船务、安东铁路、公路等11家专业

化运输公司以及海通物流等7家专业滚装码头公司。在公司的统筹指导下,全国各分、子公司各司其职、通力协作,全力保障商品车滚装多式联运。安吉物流以公、铁、水运输资源统筹协调能力为基础,形成强有力的组织合力,为商品车滚装多式联运发展提供坚实的保障,摸索形成了一套完备的多式联运组织模式。

安吉物流已在上海、武汉、重庆等省(区、市)建成23个物流枢纽,其中,武汉物流枢纽江盛码头是我国内河第一家实现商品车水、铁、公无缝连接一体化运输的港口,通过能力和商品车堆场堆存能力均名列中国内河第一。安吉物流具有遍布全国的多式联运网络。水运方面,内河滚装航线覆盖上海、大连、天津、烟台、广州、南京、武汉、重庆等沿海沿江自有汽车码头。铁路方面,下属安东铁路公司网点覆盖40余个铁路站点,年最大收发车能力超过300万辆。公路方面,公司自有公路运力3000余辆,加盟公路运力12000余辆,并已形成157条干线,395条支线的物流运输网络,实现201个城市的“一日达”配送服务,194个城市的“次日达”配送服务。领先的基础设施和运营网络条件,为安吉物流商品车多式联运发展奠定了坚实基础。

信息化助力“陆海空”多栖联动发展

河南省机场集团有限公司执行董事 常晓涛



河南省机场集团有限公司(以下简称“河南机场集团”),是河南省人民政府直属的国有大型航空运输服务企业。近年来紧紧抓住“三区一群”

国家战略叠加机遇,以深度融入“空中丝绸之路”建设为指引,以服务“两体系一枢纽”建设、助推郑州航空港实验区发展为核心,全面推进多式联运业务发展,构建智能化物流生态圈。

郑州机场国际物流多式联运数据交易服务平台(以下简称“多式联运平台”)2017年5月份正式上线,“国际物流数据标准联盟”2017年6月23日正式成立。现阶段平台可实现多式联运在线下单服务、在线物流操作、全程物流状态可视化等功能。

河南省“空公联运”日渐成熟,已经实现常态化运输多年,2017年卡车运输班次超3.5万班,覆盖北、上、广等70个大中城市,形成了北至哈尔滨、南至海口、西至西宁、东至上海的快速货运网络。通过多式联运平台实现货代企业、卡车公司、海关卡口和机场货站的信息共享,卡车运输全链条主要轨迹节点均可通

过信息化平台实时呈现,各方实时获得卡车轨迹信息;

“空铁联运”加快推进。河南省围绕“五个创新”(创新交通体系、创新商业模式、创新组织机构、创新管理模式、创新综合技术)和“四个统一”(统一货运箱体、统一安检标准、统一操作流程、统一管理体制)的发展思路和实现路径加速推进;

“空海联运”摸索前行。河南机场集团与大连港集团已经初步达成战略合作意向,加强顶层设计,制定适合“空港、海港”联运发展的标准运载单元、操作流程、安检标准等;在信息互联互通方面,大连港集团作为“国际物流数据标准”联盟成员之一,前期已将部分数据与多式联运平台实现了交互对接。

通过舱单数据传输、操作实时追踪、货物扫码入库、信息自动比对、海关电子放行等信息化手段的应用,我们打通航空货运业务各操作节点的数据共享,实现了郑州机场对国际航空货物全流程的数字化监控,由郑州机场打造智能货站提供技术支持。通过航空货运业务、海关申报、卡口电子管理、冷链货站管理等信息系统的支持,整合抓取航空、公路运输节点数据,多式联运平台实现对郑州机场冷链业务的有效推动,进一步提升冷链货物的通关时效,降低冷链货物在航空货站、冷链仓储和卡车运输环节的物流成本。

► 武汉新港阳逻港区。



打造多式联运平台 助力运输结构调整

顺丰速运(集团)有限公司多式联运公司副总经理 席军



经过25年的发展,顺丰已具备了打造“以铁路为核心”的多式联运信息化平台的能力。在信息化方面,顺丰基于人工智能、物联网、机器学习、智能设备等技术的应用,自主研发了一套完整的“智慧物流平台”,包括物流的各项核心运营系统、地图平台、大数据平台、信息安全平台、智能运维管理平台等,在多式联运的公路、铁路和航空的运输、仓储、包装、装卸、分拣、配送等各个环节实现了自动化、智能化。

2017年底,顺丰开始筹划构建多式联运信息化平台,秉承“科技驱动物流”“装备改变物流”的理念,依靠顺丰发展积累的科技研发力量和运营经验,深耕科技创新、筑基智慧物流,服务于行业智慧发展;以铁路为核心,整合公路、水运、海运等业务、信息资源,构建智慧末端、智慧枢纽、智慧物流解决方案三大核心体系,打造国内领先的“线上天网”与“线下地网”相呼应的立体化多式联运综合服务平台。

基于三大智慧体系的建设,顺丰信息化平台总体规划将分三个阶段进行,通过线上与线下相结合,分步骤有序推进:第一阶段为2018至2019年年底,平台1.0版本将以“公铁联运”为核心,打造以铁路干线运输为主的智慧末端服务体系,成为后续拓展2.0版本“智慧多式联运”以及3.0版本“智慧联运应用”的基础蓝本,力争2019年底建成,实现覆盖全国主要铁路站点的接驳送达服务网络,平台交易额达20亿元,集装箱量达20万TEU,货量达1000万吨;第二阶段为2019至2020年年底,平台2.0版本将以“海铁/水铁联运”为核心,打造智慧多式联运枢纽体系,力争2020年底建成,实现不同运输方式间的信息互联互通共享及核心节点枢纽的智慧运营,平台交易额达50亿元,集装箱量达50万TEU,货量达3000万吨;第三阶段为2020至2021年年底,平台3.0版本将以“智慧联运”为核心,打造智慧物流解决方案体系,力争2021年底建成,实现多式联运一单制,物流解决方案的智能优化和设计,智能路由规划、智能资源配置等向智慧物流迈进。结合公铁联运比重和我国铁路集装箱运输增长趋势,届时平台交易额将达100亿元以上,集装箱量达100万TEU,货量达7000万吨。