

粤港澳大湾区交通枢纽雏形可见

南沙抢占广深海陆合作鳌头

□ 全媒体记者 龙巍 通讯员 罗瑞娟



广州南沙客运港至深圳机场码头航线首航。刘伟 摄

7月2日,粤港澳大湾区重大交通项目——新建深圳至江门铁路(下称“深江铁路”)在南沙开工建设!

5天内,南沙迎来粤港澳大湾区三大交通项目!南沙客运港往返深圳机场码头航线首航、南中高速开通、新建深圳至江门铁路开工,广深合作海陆并进,迈上新台阶。

记者初步梳理发现,12条公路铁路跨江通道中有7条和南沙直接关联。“这将帮助南沙摆脱过去交通末梢的困境,提升其作为整个珠三角交通枢纽的地位,成为湾区各城市交通对接的接合部。”中山大学岭南学院教授林江认为,这是南沙乃至广州积极走向珠江口的标志。

加速对接海南自贸港

作为全国“八纵八横”高铁主通道沿海通道的重要组成部分,深江铁路建成开通后有利于打造粤港澳大湾区半小时生活圈、经济圈,深圳前海自贸片区与广州南沙自贸片区可实现半小时高铁互联互通,粤港澳大湾区通过国家铁路网将和海南自贸港加速对接。

深江铁路设计时速250公里,建设工期5.5年。该铁路途经深圳、广州、东莞、中山、江门5个地市,以隧道下穿珠江口。此次,深江铁路先行开工的就是珠江口隧道工程。

深江铁路位于广东省经济发达的珠三角,新建正线总长116.1公里,其中桥梁69.2公里,隧道45.1公里(含地下站长度),正线桥隧比例98%,同步建设深圳北站至深圳机场站联络线20.4公里(双线),新建中山、江门地区联络线12.6公里(单线),在南沙站、中山站、江

门站配套建设动车存车场。

该项目投资估算总额513.1亿元,设计时速250公里,建设工期5.5年。深江铁路途经深圳、广州、东莞、中山、江门等5个地市,以隧道下穿珠江口。

据项目建设单位中国铁路广州局集团江门工程建设指挥部介绍,珠江口隧道工程为该项目重点控制工程,位于东莞、广州之间的珠江入海口,隧道全长13.69公里,计划工期为56个月。

该隧道工程水文、地质极其复杂,周边环境水腐蚀性较为严重,为目前国内最大埋深、最大水压的水下隧道,盾构段最大水压为世界之最,与著名的土耳其博斯普鲁斯海峡公路隧道水压相当。整个深江铁路项目都面临着桥隧占比大、地质条件复杂、环境敏感点多、施工难度大、安全风险高等难点。

继续放大区位优势

对比来看,旧金山湾区只有700多万人口,就建了5座跨海大桥。而2019年末,广东全省常住人口已达11521万人,比上年末增加175万人,其中超过八成涌入珠三角。这些新流入人口一方面将为粤港澳大湾区经济发展提供强大动力,一方面也势必会给粤港澳大湾区交通带来更多压力,但目前粤港澳大湾区仅有虎门大桥、港珠澳大桥和南沙大桥3座已通车的跨江大桥。

“从经济学上看,需要劳动力在同一个劳动力市场也就是处在同一个通勤区间,才能产生三种效应:集聚效应,吸引高技术人才集聚并且相互学习,催动产生更多高科技成果;劳动力蓄水池效应,让劳动力和岗位之间更好匹配,提高劳动生产率;其三,知识外溢效应,让产业链结构更完善,上下游协同更加顺畅。”暨南大学经济与社会研究院助理教授刘诗濛指出,“这条铁路最重要的作用就是促进整个珠三角、粤港澳大湾区的知识外溢效应和劳动力蓄水池效应。”

“深江铁路开通,将大大缩短珠三角和西

翼片区之间的时空距离,加快生产要素在城市间的流动效率,从而推动地区的经济发展。对于西翼片区承接东翼片区的产业外溢具有重要作用,也有利于促进片区间协调发展,促进产业加速对接。”广东省社科联副主席李志坚指出。

“事实上,目前珠江口共规划建设12条公路铁路跨江通道。”广东省交通运输厅相关负责人向记者介绍,目前还有深中通道、黄茅海跨海通道、佛莞城际轨道、深珠海城际轨道等其他跨海通道正在建设和设计之中。

记者梳理发现,珠江口7条公路跨江通道从北到南分别是珠江黄埔大桥、莲花山过江通道、南沙大桥、狮子洋通道、虎门大桥、深中通道和港珠澳大桥;此外,还有5条铁路通道,分别是广深港高速铁路、佛山至东莞城际轨道、深江铁路隧道、中山—南沙—虎门城际轨道、深圳至珠海城际轨道。

上述12条跨江通道中,有7条途经南沙,足见南沙区位优势之重要。

加快构建“半小时交通圈”

近期开工的多个交通项目,将南沙在粤港澳大湾区的地理几何中心优势转化成为交通枢纽的核心。

6月28日,广州南沙客运港往返深圳机场码头航线首航;同一天,投资逾200亿元的广州南沙至中山高速公路(以下简称“南中高速”)正式开工。它的建成,将让南沙借助万顷沙支线,快速接驳上深中通道。深中通道也借这条支线,成为一条连接中山、广州南沙和深圳的“Y”字形跨江通道。

只有从大湾区地理几何中心迈向区域综合交通枢纽,区位优势才能得到充分发挥。随着南沙大桥建成通车,深中

通道、广中江高速(广州段)等项目加快建设,南沙港铁路龙穴南水道特大桥合龙,庆盛高铁站、南沙客运港班次加密,粤港澳大湾区“半小时交通圈”加快构建。

地理位置和路网特点,决定了深江铁路将显著拉近大湾区与广东西部广大片区的时空距离,进一步提升深港、珠澳发展极对外辐射带动能力。即使是北部湾地区和海南,也将成为这条铁路的辐射范围。

目前,海南岛通过粤海铁路与大陆铁路网相连,需要通过“两线一渡”的运输模式,利用轮渡将火车运输过海。而广湛高铁、湛海高铁、深江铁路等项目,

将有效打破海南岛对外交通瓶颈,承接粤港澳大湾区红利,加快北部湾区与粤港澳大湾区联动发展,全面融入国家“一带一路”发展战略。

粤港澳大湾区加速对接自贸港,自贸区与自贸港的携手,让人期待无限。深江铁路在深圳枢纽西丽站与赣深客专贯通,在深圳机场站通过深圳北至深圳机场联络线衔接厦深铁路、广深港客专,在中山站通过联络线沟通珠海至深圳方向铁路,在江门站与深茂铁路江门至茂名段正线贯通,这将使得深江铁路成为促进泛珠三角、北部湾及海西等重点城市群共同发展的重大基础设施。

交通运输结构不断优化

浙江多式联运交出靓丽“成绩单”

□ 全媒体记者 陈俊杰 通讯员 徐丽婷



宁波舟山港已开通17条海铁联运班列及多条成组线路。毛培竹 摄

7月6日,记者从浙江省交通运输厅获悉,今年1—5月,浙江全省完成江海联运量1.38亿吨,同比增长3.58%;海河联运量1214.6万吨,同比增长6.5%;内河集装箱吞吐量39.1万TEU,同比增长13.1%;集装箱海铁联运35.4万TEU,同比增长12.7%。

多式联运的快速发展背后,是浙江省委、省政府高度重视,不断优化运输结构的一系列动作。近年来,浙江提出以沿海主要港口、年货运量150万吨以上的工矿企业和园区、大运量且单一货种集中的县(市、区)为三类重点地区,着力发展铁路专用线和内河航运,瞄准煤炭、水泥及熟料、集装箱、粮食、危化品五大货种,大力发展多式联运,推动货物运输“公转水”“公转铁”,取得了显著成效。

运输结构调整“任务清单化”

2018年底,浙江省政府印发了《推进运输结构调整三年行动计划(2018—2020年)》,明确提出到2020年,浙江全省铁路货运量增加800万吨、水路货运量增加1.7亿吨、沿海港口大宗货物公路运量减少1000万吨,主要大宗货物“公转水”1000万吨、“公转铁”300万吨。

这一行动计划的出台为浙江全省运输结构调整完善了顶层设计和协同推进机制。为确保任务落实到位,浙江将运输结构调整工作纳入浙江省综合交通改革与发展领导小组的议事框架,建立了浙江省交通运输厅、浙江省发展改革委等11家省级相关部门联席会议机制。浙江省交通运输厅还与中铁上海局集团有限公司建立了常态化工作交流与协同推进机制。

2019年,浙江又制定了运输结构调整行动计划任务清单、工作要点,将主要目标、工作任务、示范项目分解到各市政府、相关省级单位和重点企业,实行清单化管理。各设区市和义乌市结合实际,分别制定了运输结构调整年度工作计划和任务清单,逐渐形成一体推进大格局。

“示范项目”引领多式联运发展

“去年5月20日,在宁波舟山港镇海港区,30标准箱敞顶箱在完成试装作业后发往绍兴皋埠,这是宁波舟山港落地实施国家‘公转铁’项目的首单水铁中转煤炭箱业务。”浙江省交通运输厅相关部门负责人告诉记者,这为港口铁路基础

散货运输转型发展引入了新模式,项目成功试运行以后,形成了示范效应。

以“宁波舟山港—浙赣湘(渝川)”集装箱海铁公多式联运示范项目为例,该线路业务网络已覆盖全国15个省、市、自治区的49个地级市,开通常态化运行班列总数达15条,建设内陆无水港共17家。

近年来,浙江以示范线路为抓手,积极推进大宗货物运输“公转铁”“公转水”,推动多式联运发展。2019年6月20日,满载18个标箱淀粉的“新盛集06”千吨级集装箱船舶靠泊衢州港龙游港区桥头江作业区。同年7月19日,宁波舟山港首次开行“公转铁”黄砂专列。去年12月,宁波舟山港铁路北仑港站开出首列双层集装箱海铁联运班列……物流新模式为客户提供了便捷、环保、高效的货运服务,形成显著的示范效应。

“四港”联盟构筑发展新格局

2019年5月,浙江省印发了《加快推进海港陆港空港信息港“四港”联动发展建设方案》,明确深入实施长三角一体化发展国家战略,以海港为龙头、陆港为基础、空港为特色、信息港为组

团,着力推进设施联通、标准联接、信息联网、企业联盟、多式联运,构筑开放互通、一体高效、绿色智能的“四港”联动发展格局,提出力争到2022年,全面构筑开放互通、一体高效、绿色智能的“四港”联动发展新格局。

同年10月12日浙江省政府专门召开推进会,成立“四港”运营联盟并签约3个合资合作项目,重点推进“141”示范工程,加快建设信息综合服务平台,打造杭州空公铁联运、宁波海公铁联运、嘉兴海河联运、舟山江海联运等枢纽工程和义乌示范城市,推进大宗货物“公转水”、“公转铁”运输。

“四港”联盟创新模式下,宁波舟山港海铁联运业务量从2015年的17万标准箱发展至2019年的80.9万标准箱,年均复合增长48%,成为海铁联运全国第二大港。

据介绍,未来,浙江还将加快推进“四港”联动,进一步整合港口、机场、铁路场站、物流园区、海关等信息资源,建立铁公水空物流信息互联互通标准,努力实现“一点接入、四港联动,一次查询、全程可视”;积极组建“四港”运营联盟,推动各环节企业主体间合作,面向市场提供运输全过程物流解决方案。

物流人工智能科普基地
落户上海青浦

本报讯(通讯员 王志彬)7月7日笔者从物流信息互通共享技术及应用国家工程实验室(以下简称“物流信息国家工程实验室”)获悉,该实验室申请并获得批复的物流人工智能科普基地正式落户上海市青浦区华新镇国家物流枢纽,聚焦新一代人工智能赋能下的产业发展机遇,抢抓物流行业的智能生态。

科大讯飞旗下科讯嘉联CTO李钊辉在当天现场演讲中展示了AI客服4.0——全语音门户。这是基于科讯嘉联与物流信息国家工程实验室成立的联合实验室,以语音智能服务领域为切入点共同发布的人工智能产品。这款应用深入挖掘快递物流客服需求点,可以自主应对查件、催件、下单、派送、收件、投诉等各个业务场景。

据了解,科讯嘉联与物流信息国家工程实验室联合发布的智能文本机器人,自上线以来,已覆盖PC、移

动社交、移动支付等多个渠道,累计服务客户近1亿次,智能语音机器人上线一年多来服务总量超千万次,日均服务量超30万次。

物流信息国家工程实验室联合华东师范大学、圆通、京东、海康威视、快仓、苏宁、中通当天现场发布了《2020版人工智能在物流行业中的应用前瞻报告》。物流信息国家工程实验室主任相峰介绍,“智能+各个垂直领域”的发展趋势愈演愈烈,物流作为货流、人流、资金流、信息流“四流合一”的综合性行业,产生的海量数据与大量劳动密集型场景,天然适合人工智能相关技术落地。受政策鼓励、资本加持、AI赋能,新一代物流将充分释放计算机技术与通信技术带来的新动能,推进从仓储、分拣、运输到配送的全链路无人化、智能化发展趋势,实现高效率、低成本的供应链与价值网络转型升级与协同式发展。

江苏省港口集团物流电商平台
主要模块正式上线

本报讯(记者 顾晓平 通讯员 沈艳 蔡晓宁)7月3日,江苏省港口集团物流电商平台上线仪式暨长江砂石公司业务推介会在扬州召开。

物流电商平台是江苏省港口集团以信息化引领和保障集团一体化发展的重要举措,旨在推进物流板块及大宗散货板块“一块牌子对外、一个窗口对外、一张单子对外”,实现港航物流资源协同、一体发展。本次平台正式上线运营,是集团大宗商品B2B模式线上化的试点运用,标志着集团港口经营方式向“一单制”转变、港口服务模式向“一站式”转变、港口发展业态向“全链条”转变迈出了坚实、可期的一步。

物流电商平台由江苏省港口集团物流公司(大宗散货事业部)、集团信息科技公司和扬州港务集团共同推进开发,由江苏长江砂石有限公司负责运营。活动现场,淮安市港口物流集团、宿迁市港口发展公

司、徐州港务集团、江苏省航运公司、江苏润特航运公司5家单位与物流公司、扬州港务集团签订了共建京杭运河砂石物流通道战略合作框架协议,长安永业矿业公司与物流公司签订了砂石供应链业务战略合作协议,九江赣鄱实业公司等3家单位分别与长江砂石公司签订砂石供应链业务合作框架协议。

据悉,江苏省港口集团物流公司(大宗散货事业部)启动“彩虹计划”,以重点大宗商品如煤炭、矿石、砂石、粮食、木材等的货种颜色为代称,探索可复制可推广的经营模式,并实现线上化,最终丰富集团物流电商平台货种“颜色”,以彩虹效果全面实现集团散杂货业务线上化、全链条经营。本次以砂石骨料作为物流电商平台先行先试货种,也点亮了江苏省港口集团物流公司(大宗散货事业部)“彩虹计划”中的“黄色”霓虹。