

城市物流现活力 彩云之南显魅力

□ 李曼

当前,城市物流已经成为拉动经济增长的重要引擎。云南省作为长江经济带的重要组成部分,正着力加快物流城市发展,推进现代综合物流基础设施建设,这对畅通周边国家及地区间的交通线路、加快产业链外延及产业要素集聚、推动产业

结构不断优化具有重要意义。

云南省已经成为中国面向南亚、东南亚的辐射中心,对于推动中国物流业国际化承担着重要使命。

目前,云南正着力建设成为连接印度洋与太平

洋陆海联运体系的国际战略纽带、面向南亚与东南亚的综合物流枢纽。

近日,云南省投资促进局副局长、经济学博士阮凤斌,向笔者畅谈了云南省万亿级现代物流业的新动态、新趋势。

“通道+枢纽+网络”重塑全球物流格局

2021 年是“十四五”开局之年,中华人民共和国国民经济和社会发展第十四个五年规划纲要(简称“十四五”规划)要求加快建设现代物流体系,加快发展冷链物流,统筹物流枢纽设施、骨干线路、区域分拨中心以及末端配送节点建设,完善国家物流枢纽。

“国家推进物流枢纽建设,构建‘通道+枢纽+网络’的现代物流网络体系,有利于提高国民经济运行质量和效率。”阮凤斌认为,物流枢纽是推动物流业发展的重要基础设施,新时代物流基础设施理念已经出现了深刻性变革。

现代物流业一端连着制造业,一端连着

消费者,在互联网+、大数据、云计算等新技术不断深入发展之下,让农业、制造业、商贸流通业实现全面互联互通并融为一体,推动着现代物流枢纽智慧变革,成为新型基础设施关键节点。

当前,国家物流枢纽已经成为城市提升区域影响力和战略地位的名片,从过去较为被动地参与全球价值链分工,转变为积极主动地融入,并对全球价值链、供应链体系、世界产业格局的重塑发挥重要作用。同时在拓宽城市发展空间、提升城市地位方面具有重大意义。

“物流枢纽正重构着经济社会新秩序,‘通道+枢纽+网络’现代物流网络体系的逐步

完善对城市物流业的发展具有重要的战略意义。云南省也将加快建设综合物流枢纽,构建‘通道+枢纽+网络+平台’的现代物流运行体系,促进形成云南省多式联运物流网络,把云南省建设成为区域性国际货运枢纽,把昆明市建设成为区域性国际航空货运枢纽。”阮凤斌表示。

“十四五”期间,云南省现代物流产业发展将重点推进智慧物流工程、重大基础设施工程、冷链物流工程、航空物流工程、企业培育工程、城乡配送工程、现代供应链工程、绿色物流工程、应急物流工程等十项重点工程。

“航空+铁路+公路”酿就跨境新物流

在云南省推动现代物流产业发展的进程中,综合运输网络体系的形成为现代物流业发展创造了条件,且当前的云南省物流枢纽体系建设已经取得优异成绩。

据阮凤斌介绍,云南省基础设施网络持续保持优化升级。截至 2020 年末,云南省全省公路通车里程达 29.3 万公里,其中高速公路通车里程 8406 公里,县域高速公路“能通全通”工程全面推进,“互联互通”工程启动实施;铁路运营总里程达 4233 公里,“八出省、五出境”铁路骨架网建设稳步推进;运营民用机场 15 个,开通始发航线 466 条,其中国际货运航线 11 条,开通南亚东南亚航点数量居全国第一;内河航道通航总里程达 5108 公里。

云南省在完善基础设施网络的基础上还实现了多层级节点体系基本成型。当前,昆明、大理、红河(河口)、德宏(瑞丽)、西双版纳(磨憨)5 个州(市)已经入选国家物流枢纽布

局承载城市,7 个国家物流枢纽项目已全面启动建设。截至 2020 年末,县级物流中心覆盖 117 个县,乡镇快递网点覆盖率达 99.8%,冷库容积达 440 余万立方米;企业“走出去”设立的跨境物流分支机构已覆盖老挝、泰国、缅甸、越南等国家和地区。

此外,云南省多式联运发展取得初步成效。2020 年,云南省全省铁路集装箱出入省货物总量在铁路货物出入省总量中的占比为 34.46%。中亚(开远—海防)班列、昆明—北部湾港铁海联运集装箱班列、卷烟公铁集装箱班列等货运班列常态化运行。中亚(开远—海防)班列自开行起,截至 2020 年,中越两国间累计开行货物列车 2752 列、34743 辆,共运输货物 107.63 万吨。水富港、关累港等水运港口进一步释放黄金水道货运潜力。

“在长久的发展和扎实推进之下,云南省物流业发展已经形成独具特色的城市物流体

“智慧+效率+融合”为万亿级物流奠基

物流枢纽智慧变革;具有效率性,未来物流业与全球供应链的连接效率,决定着“枢纽经济”的效率和竞争力;具有融合性,以物流为核心,推动和商流、信息流、资金流融合,实现物流资源围绕物流平台创建物流网络,物流枢纽与物流平台融合发展,实现多种交通方式融合发展。

云南省也将紧跟物流业发展趋势,从 3 个方面布局,力争将万亿级现代物流业的根基筑牢。

首先,从物流节点布局,云南省将构建以大城市为核心、重大物流基础设施承载城市为骨干、州(市)域中心城市为补充、重点口岸为支撑的四级物流节点体系。

其次,从物流网络布局,依托国内国际物流

大通道,围绕主动服务和融入“双循环”新发展格局。云南省将对内对外全面联动。

对外,在深化与周边设施联通合作,深耕东南亚物流市场的同时,云南省将前瞻性布局和拓展面向环印度洋沿岸地区的国际运输服务网络,建立高效安全跨境物流网络;对内,在推进出省、出境大通道关键物流节点建设,加快形成“通道+枢纽+网络”现代物流运行体系的同时,布局建立覆盖我国中西部地区主要城市的协同发展国内物流网,构建以云南省为战略支点,面向环印度洋周边经济圈及衔接长江经济带、粤港澳大湾区、京津冀协同发展、长三角一体化发展、成渝双城经济圈等重大区域发展战略的跨区域物流网,形成融入新发展格局

的高质量物流支撑体系。

最后,从物流产业布局,云南省将着力构建以昆明为核心、滇中城市群为依托的物流产业发展核心,以沿边州市为重点、口岸城市及开放型平台为支撑的跨境物流产业发展带,滇西、滇东物流产业集聚区的“一核一带两区”物流产业发展布局。

在云南省的多方布局下,其物流产业也将迎来突破性发展。未来,云南省或将建成连接我国内陆,面向南亚东南亚和环印度洋周边经济圈的国际物流大通道,成为“一带一路”倡议重要支点和物流枢纽的目标。



建设交通海事新型监管机制先导区 服务长江航运高质量发展

等单位签署协议,建立跨地区、跨行业、跨领域的联合奖惩机制。与苏北航务管理部门打通信用级别互认的通道,实现长江、京杭运河两条“大动脉”的联管共治,创造了流域协同治理的经验。三是精准有效实施信用管理。深化运用信用承诺制,明确 8 类 13 项告知承诺事项,组织签订信用承诺书 4.5 万份。建立“红黄黑”名单,实施分类分级差异化监管。结合交通运输执法领域突出问题专项整治,将信用惩戒聚焦到故意违法、抗拒执行等失信行为上,让守信者江海畅行、失信者寸步难行。

(二)打造智慧海事保障样板,提升航运高质量发展的支持保障能力。一是建设服务信用建设的信息数据中心。完善数据中心数据框架,建立数据资源目录,形成包含船舶、船员、公司、水文、气象等 13 个主题数据库、约 7 亿条记录的数据资源池。建成“海易搜”大数据检索平台,向港航企业、船舶船员、执法人员提供信息数据。二是建设以行政检查系统为基础的监管平台。平台具备执法全程记录、自动生成报表等功能,兼容智能监控与指挥系统、“慧眼”系统等,支持船舶远程调度和远程核查。研发人脸、船脸识别系统,实现基于智能数据分析的“船员画像”“船舶画像”。推进太仓、南京东西大门卡口建设,完善六圩河口等江河交汇水域卡口管理技术。三是建设以“船 E 行”“政务自助服务系统”为基础的服务平台。“船 E 行”系统提供水上智能导航、海事

数据服务、天气预报预警等服务,注册用户超过 23 万。落实交通运输部 2021 年更贴近民生实事项目,率先建成海事政务自助服务系统,在全辖区设置 83 个自助服务站,88 台自助终端,上线海事违法远程处理平台,形成传统窗口、自助终端、手机 APP“三位一体”的新型政务服务模式。

(三)深入推进“信用+智慧”相互赋能,加快海事治理体系和治理能力现代化。一是运用信用画像和数据识别,推进精准监管。通过大数据分析,以算力释放人力,精准投放执法资源,有效保障每时每刻 1 万艘次船舶在江苏安全航行、锚泊、作业。特别是在水路疫情防控中,实现对进入江苏口岸的船舶自动识别、信息自动推送,累计保障 6.9 万艘次国际航行船舶安全进出港,中国籍船员在苏换班 4.4 万人次,位居全国前三。二是运用信用评价和数据挖掘,推进高效监管。通过后台数据交互挖掘,快速识别高风险船舶,预测船舶高峰期时段,为现场监管提供指导,为企业生产提供预警。辖区等级以上事故从“十三五”时期的年均 17 起下降至 2020 年的 8 起。在部分港口初步建成港航综合调度中心,保障船舶快速进出和大型海轮“直进直靠、直离直出”,年均监管近 300 万艘次船舶安全进出港,其中 5 万吨级海轮 1.6 万艘次、15 万吨级海轮 3300 艘次。三是运用信用记录和数据综合,推进周期监管。将信用行为进行全生命周期记录,将监管周期延伸至船舶建造、营运、拆解的

全过程,从源头上管控风险。开发运行危化品货主(码头)高质量选船检查信息系统,累计开展选船评估 2.41 万艘次,548 艘未通过评估不予选用,491 艘被纳入惩戒名单,危化品船舶安全管理水平有力提升。四是运用信用奖惩和数据共享,推进系统监管。推动信用信息共享互认,用好“大船、码头、小船”和“船舶、港口、货主”两条管理链,实现海事治理模式从条防块治向共建共治转变,辖区“三无”船舶、水上浮吊、内河船舶船名船籍港标识不规范、内河船涉海运输、水上无线电秩序违法行为为实现动态清零。

创新驱动先行先试,打造长江航运高质量发展样板

江苏海事局将聚焦“货畅其流、人享其行”,深入推进交通海事新型监管机制先导区建设,为长江航运高质量发展贡献江苏海事智慧,探索更多实践经验。

一是着力让信息释放更大效能。针对当前监管资源有限和突出违法行为难以根治的难题,强化信用数据挖掘分析,加强监管主体精准画像,打通信息孤岛,畅通政企数据流通机制,推动更大范围的信用信息共享互认,将有限的监管资源用在“刀刃上”,将“严防死守”转变为“因势利导”,进一步提升水上交通本质安全水平。

二是着力让信用促进行业发展。以信用为轴融通各业务门类,增强事中事后监管

的系统性、整体性和协同性,科学有效地将行为主体的守信、失信行为进行全生命周期记录,生成反映信用状况的综合性评价指标并依法向社会公开。根据动态评价指标实施有效监管,促进更多市场主体知信、讲信、用信、树信,推动各航运要素均衡协同发展。三是着力让科技赋能高效监管。利用云计算、大数据等技术,编织覆盖全辖区的远程智慧感知网,实现对船舶的智能识别、态势感知、轨迹查询、流量监控,实现全要素、全过程、全链条管理。加强非接触式远程安全辅助监管,强化自动获取污染物排放等数据的信息化能力,让船舶航行更通畅、风险控制更有力、违章查处更精准,保障安全形势持续稳定。

四是着力让数据辅助科学决策。建立全要素安全风险模型,数字化管控不同水域、时段、气象条件下的安全风险隐患,对船舶、船员、船公司动态和通航环境进行全周期、全过程跟踪。运用国产 VTS、AI 智能等技术实现抓拍数据与船舶进出港报告智能比对、联动应用,加强海事事故模拟、推演与决策方法研究,为精准指挥、科学决策提供智能支持。

五是着力让智慧提升服务质量。坚持“公共服务、开放共享”,开发适应不同用户和场景需求的终端服务产品,建设远程智慧政务服务系统,提升海事全链条服务能力。加快简政放权,实施“政务+信用”分类分级管理,推进海事“一网通办”“跨省通办”“全流程网办”,全面实施内河船舶船员“多证合一”,创新应用船舶船员电子证书,打通便民利民“最后一公里”。

(上接第 1 版)信用管理嵌入海事全业务、全流程,“双随机、一公开”监管与重点监管有机结合的机制常态化运行,以“陆海空天”一体化水上交通运输安全保障体系为基础的全要素“水上大交管”基本成型,“远程+自助”为主的新型政务服务模式有效运行,辖区本质安全水平明显提升,港航营商环境进一步优化。到“十四五”末,全面建成促进长江航运高质量发展的新型监管机制。“信用+智慧”海事监管贯穿航运全要素、覆盖船舶全生命周期,“陆海空天”一体化海事监管体系全面建成,江河海一体水上交通管控能力达到国内一流水平,辖区本质安全水平和海事公共服务能力大幅跃升,率先实现海事治理体系和治理能力现代化。

建设交通海事新型监管机制,赋能长江航运高质量发展

聚焦建设“安全发展、绿色发展、协同发展、创新发展”的长江航运,深化“信用+智慧”双轮驱动,建立健全信用管理体系,全面推进智慧海事建设,切实让信息产生信用,让信用产生价值。

(一)构建信用管理体系,营造诚信守法的行业环境。一是建立健全信用管理制度。发布实施全国海事首部涵盖全要素的信用管理规定,出台《分类分级监管指导意见》等 8 个配套文件,形成统一规范、便于操作的制度体系。相关做法入选 2020 年度江苏省社会信用体系建设工作创新项目获评全省首批信用示范单位。二是推进信用协同监管。与交通运输、市场监管、海事法院