

共建新通道 引领新格局

□ 通讯员 覃美静

近年来,南宁市着力强化开放引领,抢抓西部陆海新通道重大机遇,采取一系列有效举措建

设交通、物流基础设施、通道运输组织等,不断扩大通道运行规模,促进通道与产业融合高质量

发展,在打造西部陆海新通道重要节点城市上取得重大进展,南宁市对外交通能力不断提升,南

宁枢纽地位不断凸显,推动南宁市融入西部陆海新通道运输规模日益扩大。



邕宁水利枢纽。莫岚远 摄

打造双循环重点枢纽

近日,《广西建设西部陆海新通道三年提升行动计划(2021—2023年)》(以下简称《行动计划》)正式印发。行动计划以紧紧围绕“建设新时代中国特色社会主义壮美广西”总目标和“四个新”总要求,强化西部陆海新通道与国家重大战略有效衔接,着力提升北部湾国际门户港服务辐射效能,加快通道基础设施建设,创新运营组织模式,推动物流降本提质增效,引导交通、物流、贸易、产业融合发展,打造面向东盟更好服务“一带一路”建设的开放

合作高地和国内国际双循环重要节点枢纽,为全面服务和融入新发展格局提供有力支撑。

《行动计划》提出,广西将围绕深入实施港口扩能优服、通道高效畅通、物流提质增效、产业融合发展四大提升行动。统筹推进港航设施、集疏运体系、航线网络、物流运营组织等协同发展,打造现代国际门户港。加强铁路、公路、水路、航空通道规划布局,推进快速网、干线网和基础网建设;发展海铁联运,优化铁路运输组织,发展跨境运输,拓展中国—东盟跨境公路运

输市场;推动通道经济融合开放发展,降低通道运行成本;发展航空货运,强化与东盟国家主要机场的航线衔接,推动国内外航空公司将南宁机场作为驻地机场。到2023年,通道基础设施建设取得突破性进展,北部湾港综合服务能力显著提升,通道物流运营更加高效,通关效率继续保持全国领先水平,通道带动沿线经济和产业发展作用明显增强。

南宁市作为北部湾城市群核心城市、中国面向东盟十国国际大通道、内陆开放型经济高带、西

南出海综合交通枢纽城市,国家“一带一路”海上丝绸之路有机衔接的重要门户城市,承担着发展现代航运服务、提升干线公路能力、构建高等级内河网络、打造高效快捷空中走廊、强化物流枢纽建设、建设中国—东盟多式联运联盟基地和服务中心、推动降低通道运行成本、提高口岸通关便利化水平、大力发展冷链电商等专业物流、推动港产城融合发展、加快培育临空产业、大力促进国际省际合作和激发市场主体活力等多项任务。

综合交通网初步建成

南宁市坚持以西部陆海新通道综合交通枢纽项目建设为支撑点,以重大项目为牵引,打造资源要素高度集聚的重要枢纽,持续推进互联互通建设,连通内外的交通网络不断完善。一批交通和物流基础设施项目取得重大进展,区域性现代化国际综合交通枢纽建设加快,对外通道能力和综合运输水平进一步提升,枢纽联通功能不断壮大,构建面向东盟的国际大通道得到有效推动。

玉城际铁路等项目加快建设,六宾高速公路首座隧道——高良隧道贯通,南宁至湛江等一批高速公路相继开工,通车了大塘至浦北、贵港至隆安、柳州经合山至南宁、沙井至吴圩等高速公路,全市高速公路总里程达1060公里。

江海直通大通道规划建设取得新突破,西江黄金水道功能进一步提升。建成运营老口、邕宁等水利枢纽,建成南宁至贵港Ⅱ级航道,《南宁港总体规划修编》获得交通运输部 and 自治区人民政府联合批复,西津二线船闸目前

已进入施工冲刺阶段,西部陆海新通道(平陆)运河启动了前期工作,已完成项目建议书编制及相关专题研究,同步开展项目工可阶段工作,南宁区域性国际综合立体交通网络骨架基本建成。

南宁市综合运输建设提速加速。吴圩机场综合换乘枢纽、南宁国际铁路港、中新物流园等一批客货运枢纽加快建设,吴圩机场国际货站和国内货站实现分离运营,枢纽功能逐步完善,滴滴、万纬、中通等广西运营总部落户南宁。

重大物流设施项目和平台建

设加速,南宁国际铁路港一期工程、中新信泰中国智能医药物流网络南宁枢纽项目和中新智慧园竣工暨运营已投入运营,中新南宁国际物流园累计入驻知名物流企业15家。截至9月,全市交通运输和邮政业投资同比增长84%,比全市固定资产投资增速高出70.9个百分点;公路客货周转量同比增长36.77%,比自治区公路客货周转量增速高0.32个百分点;水路客货周转量同比增长20.11%,比自治区水路客货周转量增速高3.28个百分点。

运输规模不断扩大

南宁依托建成运营的南宁国际铁路港一期工程铁路功能,开通了中越、中欧班列及国内班列线路,这些线路联通国内外市场,辐射东南亚、欧洲等地,不断助力和服务西部陆海新通道建设。2021年南宁国际铁路港新开通了“南宁—钦州—唐山”的“公铁海”多式联运班列以及南宁直达哈萨克斯坦、乌兹别克斯坦和吉尔吉斯斯坦的中欧班列。1—

10月,中越(南宁—河内)跨境集装箱班列共开行272列,同比增长112.5%。南宁国际铁路港物流枢纽作用不断凸显,成为了南宁市参与建设西部陆海新通道、广西联通粤港澳大湾区和东盟国家的快速稳定运输重要载体。

南宁机场目前在飞南宁—新加坡、南宁—马尼拉、南宁—加德满都等8条货运航线,实现了“东盟通”和“省会通”。2021年南宁

市跨境货运航线货运量大幅增长,1—10月,南宁机场完成国际(含地区)货邮运输1.53万吨,同比增长80.94%,国际货邮运输量保持高速增长态势,对促进中国(广西)自贸区、西部陆海新通道建设,南宁临空经济示范区发展起到了重要作用。

南宁市结合枢纽经济发展开展多式联运、通关便利及跨境运输等方面积极推进西部陆海新通

道发展的一系列政策研究制定,2021年印发实施了《南宁市大力推进多式联运发展的若干政策》,出台项目入驻奖、设备购置补助等16项扶持措施鼓励多式联运发展,着力推动海铁联运、水铁联运、江铁海联动的发展,提高大通道运输效率,降低运输成本,为促进南宁市形成规模经济,不断融入西部陆海新通道的建设提供了重要保障。

强化措施助力建设

下一步,南宁市将紧抓建设西部陆海新通道重大机遇,依托中国—东盟多式联运联盟,积极参与西部陆海新通道建设,加快区域性现代化国际综合交通枢纽建设,着力完善综合交通基础设施,大力发展跨境运输和多式联运,推进南宁与北海、防城港等沿海城市的港口协同发展,开辟南宁港联动铁路线接入北部湾港的江铁海联运示范路线。

积极规划研究对接西部陆海新通道及粤港澳大湾区的铁路货运通道,强化和提升南宁铁路枢纽辐射能力。加快建设国家物流枢纽,搭建现代化多式联运网络,形成“通道+枢纽+网络”现代物

流大格局。为推进南宁市实现强首府战略目标,打造南宁市成为西部陆海新通道重要节点城市提供有力支撑。

稳步推进项目建设,通过强枢纽工作例会、专题会议、现场协调、上门服务等方式强化协调,推进南宁与北海、防城港等沿海城市的港口协同发展,开辟南宁港联动铁路线接入北部湾港的江铁海联运示范路线。

同时提升枢纽服务水平和保障能力,做好物流空间布局规划及政策研究,配合相关部门进一步修改完善《南宁国家物流枢纽建设“十四五”规划》。围绕陆海型国家物流枢纽建设,统筹推进南宁国际铁路港等重大项目建设。

大力发展多式联运工程,加快培育开辟以南宁为中心,联系粤港澳大湾区、西部陆海新通道方向的水铁联运线路。力争再开通一条铁路班列(南宁—广州货运班列),以及水铁联运示范线(云南—六景作业区—铁路)—北部湾/北方沿海、云南—六景作业区—(水路)—粤港澳大湾区/北方沿海)。同时,加快建设牛湾港铁路专用线、六景港铁路专用线及张村至六景一级公路项目,完善南宁港集疏运体系建设,统筹推进南宁港产城一体化发展。



作为全球第一快递大国,我国去年逾833亿包裹,仅靠400多万快递员送达。相关数据显示,他们中80%来自农村,四季在都市里行色匆匆,只得春节返乡一聚,他们更像一群职业“候鸟”。而近年来数据显示,快递从业人员的继续从业意愿在下降,普遍职业幸福感不高。拿什么守住快递员的职业幸福感?

菜鸟福利送温暖

进入11月,小区里从早到晚响起敲门送快递的声音,办公楼下的快递车排在一起,快递包裹码放在路边,等待着人们来取。

一位从业3年多的快递员表示,“平时差不多一个月8000件,遇上‘双11’这种电商大促差不多涨到11000—13000件一个月。现在这个时间段,我们快递员能吃口饭就满足了。”

电商的兴起,商家与消费者只有隔空互动,快递员成为了与消费者唯一实际进行接触的人。快递员送件服务的优劣,也影响电商平台形象。

对快递员来说,职业就是谋生。在今年的“双11”前,菜鸟表示,天猫“双11”期间菜鸟联合天猫补贴快递员,感谢他们在一线的辛苦付出,同时也是鼓励他们提升服务质量,让消费者享受更好的购物体验。

快递员在活动时间内,只要派件服务达到要求,即可参与当日红包瓜分。活动时间从11月1日一直到18日,1元—50元的红包金额随机自动发放。在揽件补贴上,菜鸟裹裹投入3000万元,在全国300多个城市补贴工作表现好、服务准时、客户满意度高的优秀快递员。其中,11月6日和16日两天,菜鸟裹裹快递员将有机会获得加油红包,单个最高888元。

不过,红包补贴只是一时的宽慰,对于很多一线快递员来说,穿梭于滚滚车流之中,他们最担心的还是保险等。为此,菜鸟还为揽件的快递员免费提供5类快递员保险,包括意外医疗保险、意外住院津贴等。

菜鸟“双11”物流总指挥李武昌表示:“我们希望为快递员实实在在送上一份温暖,让他们在辛苦工作之余买瓶水喝,也是感谢他们为整个行业做出的贡献。”

需求增长难满足

据中国电子商务研究中心数据,对于电商商家来说,用户流失率每降低5%,利润将会增加25%—85%;一个满意的用户会带来8笔潜在的生意,一个不满意的用户则可能影响25个人的购买意愿。

影响复购率的因素有商品质量、服务质量以及物流服务等。前两个因素商家可以自行掌握,而最后一个物流服务则取决于快递公司。

用户在评价物流快递服务时,速度又是最重要的因素,其次是服务质量、服务态度等。据资料显示,快递不送上门,快递送货慢是消费者投诉的重点领域。快递员是用户一次网购中唯一接触到的现实中的人,直接面临着有关投诉的问题。

造成物流运送慢现象的一部分原因是国内快递行业快速发展与快递员从业人员数量增速不匹配。

根据有关研究,快递员供给不足现象在未来很长的一段时间内将更加严重,目前全国快递日均配送量达2.5亿,按照目前的配送效率计算,2021年后快递员的缺口将在100万人左右。

快递员从业人员的增速赶不上快递量的增速,过半快递员收入在5000元以下,工作时间在14小时左右,收入不高工作时间长又要担心投诉带来的罚款。

这种因素下,也造成快递从业者继续从业意愿下降,新进入群体增速下滑,快递员难以满足新增快递量带来的需求增长。这意味着提升快递从业人员职业幸福感势在必行,以吸引更多的从业者。

制度保障需完善

为快递员等新业态从业人员提供更多保障,是今年的热点话题。而对于快递员等新业态从业人员的从业环境改善,不仅仅是企业要做的,还需要不断完善制度设计。反之,当有企业规范支出保障费用,有企业却不规范用工,就会带来不公平用工环境。

7月,交通运输部、国家邮政局等部门联合发布了《关于做好快递员群体合法权益保障工作的意见》。该意见提出,要制定《快递末端派费核算指引》《快递员劳动定额标准》等文件,督促企业保持合理的末端派费水平以及解决快递小哥劳动强度问题。

在共同富裕为目标的环境里,普通员工权益保障是企业下阶段的工作重点。菜鸟在去年也有补贴活动,规模也达千万元级别,今年的补贴活动规模更大。补贴数额的增多,也证明了环境的变化让菜鸟对快递员劳动群体更加重视,也推出了相应的保险,保障劳动者权益。

对企业来说,员工福利改善其实利于企业的稳健发展。菜鸟的补贴活动,有助于快递员提升物流服务质量。国内的电商人口红利时代已过,商家拉新成本越来越高,更加重视老客户留存,重视包括快递在内的各方面服务的质量,能有效提高复购率,维持公司运转。

笔者认为,菜鸟的“双11”补贴是一种态度,既是对快递员的感谢又是激励快递员提供更好服务。但因为快递量增多引起的服务质量下降,快递员劳动保障问题,需要政府相关部门与快递从业者协商制定相应制度来解决。

河水向前 匠心独运

欢迎订阅2022年
中国水运报+数字报
邮发代码: 37-45, 全国各地邮局均可办理订阅
全年订价: 300元/份(含数字报)

《中国水运》杂志
邮发代码: 38-467, 全国各地邮局均可办理订阅
全年订价: 300元/份

新闻热线: 027-82767110 发行热线: 027-82767441 广告热线: 027-82833979 公告声明: 027-82830904 杂志热线: 027-82767375

□ 林克陆羽