

强优势补短板

夯实内外联通 筑牢物流网络

□ 全媒体记者 张亚蓓

日前,2022年中央经济工作会议强调,加快形成内外联通、安全高效的物流网络,为促进经济循环和产业链畅通提供重要保障,为2022年我国物流网络建设明确了方向。回顾“十四五”良好开局,我国物流网络建设上呈交了怎样的答卷?新形势带来了哪些新要求,又将如何应对?

建设发力 畅通国民经济循环

“我们以加快建设交通强国为总目标,通过规划指导、政策支持、试点示范带动等方式,推进物流网络建设取得了积极成效。”交通运输部相关负责人告诉记者。

物流业总体规模不断扩大。记者从2022年全国交通运输工作会议上获悉,2021年1—11月,交通运输系统完成货运量475亿吨,同比增长13.5%,其中铁路、公路、水路、民航货运量同比分别增长6%、15.6%、8.5%和9.8%;预计全年完成港口货物吞吐量155亿吨,同比增长6.8%;快递业务量1085亿件,同比增长30%。

货运物流结构加快调整。据介绍,自推进运输结构调整三年行动计划(2018—2020年)以来,截至2020年底,我国大宗货物长距离运输铁路货运量由2017年的7.7%提高至2020年的9.7%,全国水路货运量增长约8.5%。通过组织开展城市绿色货运配送示范工程,累计新增新能源配送车辆8.6万辆。同时,还加快农村物流网络节点体系

建设,引导农村物流企业不断创新服务模式。

国际物流体系逐步壮大。记者了解到,交通运输部会同有关部门建立了国际物流保障协调工作机制,印发《关于推进现代国际物流供应链发展的意见》,使进口货物“进得来”、出口货物“出得去”。目前,国际航空货运通航全球80个国家,中欧班列连通欧洲23个国家175个城市,与19个国家签署政府间国际道路运输协定。中远海运、招商局等国有企业和顺丰、京东、菜鸟等民营企业加快海外布局,积极参与国际竞争。

此外,通过深入推进“放管服”改革,先后取消了4.5吨及以下普通货运车辆道路运输证和驾驶员从业资格证、道路货站(场)经营等多项行政许可,物流营商环境不断优化。《关于加强货车司机权益保障工作的意见》的印发,也围绕规范行政执法行为,改善工作休息条件、规范货运平台企业经营行为等方面健全了制度,切实维护货车司机合法权益。



连云港中哈物流基地。本报资料室供图

把握形势 行业怀有新期待

当前,我国正向第二个百年奋斗目标迈进,构建新发展格局,推动高质量发展,加快建设交通强国,努力当好中国现代化的开路先锋……时代使命对物流网络建设提出新的更高要求。

“在世纪疫情冲击下,百年变局加速演进,行业发展机遇与挑战交织并存,要求进一步加快现代国际物流供应链体系建设。”交通运输部科学研究院现代物流研究中心副主任李彦林认为,安全高效是物流网络的基本保障。要确保粮食安全,保障能源和战略性矿产资源安全,确保货物流畅,维护产业链供应链安全稳定,必须着力提升国际物流供应链服务和保障能力,培育

壮大具有国际竞争力的现代物流企业,切实提高全球连接和送达能力。

“进一步提升物流业服务品质,是加快建设交通强国的题中应有之义。”据交通运输部相关负责人介绍,“十四五”时期是加快建设交通强国的关键五年,这要求加快国家综合立体交通网建设,构建贯通主要经济板块的交通主骨架,提高城市群、都市圈交通承载能力;创新运输组织模式、提升技术装备水平、完善服务网络。

“当前,以互联网、大数据、云计算、人工智能为代表的科技发展日新月异,坚持创新驱动发展,要求进一步提升物流业数字化智

能化水平。”中国物流学会执行副会长贺登才认为,新一轮技术变革机遇为物流网络建设带来了新要求,未来行业首先要以数据驱动的智慧物流来解决打通堵点——加快推动互联网、大数据、人工智能等与物流业深度融合,培育新服务、新业态、新模式,加快构建数字化、智能化物流服务新体系。

“总体来看,国内网络优于国际网络,城市网络优于农村网络、普通网络优于专项网络。”交通运输部相关负责人坦言,目前,我国物流网络还存在一些不足和短板,不平衡问题较为突出,行业也期待更多作为产出惠及更多人民的丰硕成果。

交通先行 构建现代流通体系

服务以国内大循环为主体、国内国际双循环发展格局,交通如何当好先行?差距短板尚存,如何大力推进“内外联通、安全高效”的物流网络建设?交通运输部相关负责人向记者介绍了下一步工作思路。

——构建高质量的综合立体交通网。加强出疆入藏、沿边沿江沿海、西部陆海新通道等战略骨干通道建设。有序推进能力紧张通道升级扩容。建设多层次一体化综合交通枢纽,打造内外衔接的重要节点。

——大力发展智慧交通。加快交通新基建重点工程建设,推动大数据、互联网人工智能、区块链等信息技术与交通运输行业深度融合。推动枢纽机场智慧化升级。推进基于区块链的全球航运服务网络建设,推动港口作业单证电子化。

——推动物流合作更加开放共赢。加快推进国际物流供应链体系建设,加强多种运输资源统筹协调。加强与“一带一路”沿线国家和地区合作与交流,不断提升我国全球连接、战略投送和安全保障能力。加快提升海运服务能力,提升航空和寄递物流保障能力,不断提高中欧班列发展质量,加快国际道路运输能力建设。

——提升高品质多元化的综合货运服务能力。深入实施国家多式联运示范工程,加快发展铁水联运、江海直达、高铁快运等组织模式。积极推动冷链、城市配送、农村物流等专业化物流快速发展。扩大市场规模和服务网络,提高一体化衔接水平。大力发展网络货运新业态,提升物流组织效率。

记者了解到,“全力保障国际国内物流供应链稳定畅通”是2022年交通运输工作的重点任务之一,一揽子切实举措将为行业新发展送上“大礼包”。包括推动稳定我国出口航线运力和集装箱供给,加强沿海集装箱码头能力和粮食码头中转仓储能力建设;促进中欧班列、中欧陆海快线等高质量可持续发展;推动部门间、政企间、供应链上下游企业间信息交互共享等等。



铁水联运的未来之路

□ 全媒体记者 张弛

12月初,武汉中港物流有限公司历时近半年建设打造的“南肥北运”铁水联运大通道正式运营。一辆辆满载化肥的列车从宜昌出发,经铁路运送至阳逻港二期,再经水路转运至辽宁营口港,采用这种运输方式不但能够有力降低货物运输的时间成本,还可使物流成本降低20%以上。

当前,各种运输方式已从量的快速扩张进入优化运输网络结构、提升运输整体效能的新阶段。“铁水联运”融合了铁路运输快速和水运成本低廉等特点,未来发展空间巨大。

迎接“黄金机遇”

“铁水联运是现代物流发展的重要发展方向,是交通优势互补、融合发展的必然选择。铁水联运具有污染少、能耗低的特点,在综合交通运输体系中优势显著。”中国铁路经济规划研究院规划研究所所长梁栋表示,大力发展铁水联运、降低物流成本,对我国进一步扩大开放有着重要作用。

十年间,国家陆续出台《关于共同推进铁水联运发展合作协议》《物流业发展中长期规划》

《“十三五”铁路集装箱多式联运发展规划》《“十四五”推进西部陆海新通道高质量建设实施方案》等政策。发展铁水联运、加速推进物流大通道建设、完善综合交通运输体系已成为首要任务。

数据显示,截至2020年末全国铁路营业里程14.6万公里,全国铁路路网密度152.3公里/万平方公里,完成货物总发送量45.52亿吨,三级及以上航道里程1.44万公里,港口万吨级及以上泊位2592个,完成货运量76.16亿吨,全国港口完成货物吞吐量145.50亿吨,完成集装箱铁水联运量687万TEU。

“近十年来,全国主要港口集装箱铁水联运量年均增速保持在10%以上。”中国交通运输协会会长胡亚东认为,当前,集装箱铁水联运事业不仅能够服务本地区、本区域产业发展,也成为“一带一路”倡议、长江经济带、西部陆海新通道、粤港澳大湾区等国家规划和战略的重要支撑及保障。

边补短板边发展

在政策、环境和市场需求的推动下,各地政府与实力雄厚的集

运企业联动协作,共同开拓这一片潜力巨大的市场。

武汉积极构建辐射长江经济带、对接“一带一路”的国际性铁水联运枢纽,青岛港形成“覆盖山东、辐射沿黄、直达中亚”的海铁联运物流大通道,大部分沿海及内河主要港口城市均开通中欧集装箱班列,中远海运、中谷物流、安通控股等内贸集运企业近年来在大规模布局铁路运输站点……近年来,我国集装箱铁水联运发展迅速,业务量实现快速增长。

然而,在市场升温的同时,铁水联运面临各种运输方式衔接融合不够、高品质运输服务供给不足等问题。业内普遍认为,铁水联运要实现这两种运输方式的无缝衔接,其中最大的难点在铁路。

2019年,在24部委联合发布的《关于推动物流高质量发展,促成形成强大国内市场的意见》中也提出了明确要求:“构建高质量物流基础设施网络体系要加强联运衔接设施短板建设。推动具备条件的物流园区引入铁路专用线。加强入港铁路专用线等基础设施短板建设,支持铁路专用线进码头,打通公铁水联运衔接‘最后一公里’,实现铁路货运场站与港口码头、前方堆场等的无缝衔接。”

在这一要求的指引下,铁水联运基础设施补短板建设遍地开花,推进“港站一体化”。作为备受瞩目的铁水联运示范样本,阳逻国际港集装箱铁水联运项目于8月1日正式开港通车,长江航运与铁路运输在项目场地内成功实现无缝对接。投用后,困扰武汉已久的铁水联运“最后一公里”问题得到有效解决。同时,也为阳逻港提档升级、提质增效打开空间,为武汉航运物流产业高质量发展夯实基础。

创新引领未来

创新是引领发展的第一动力。“我们需要对标国家新要求,社会新趋势、人民新需要,通过进一步优化铁水联运运输组织模式,提升不同运输方式之间的衔接,加大信息化、智能化普及应用等方式,打造一个更为环保、高效、智能、集约的铁水联运发展体系,最大程度上体现出铁水联运‘1+1>2’的运输优势。”胡亚东说道。

打通信息共享通道,创新运营管理模式。“引导货运量从公路转向铁水联运,其核心是优质高效的服务体验。打破行业壁垒,推动铁路、水运等运输主体共建公共信息平台,提高信息透明度,减少联运业务运营成本。”业内人士提出,整体衔接不同运输方式之间的信息平台,多个系统“化繁为简”统一调配,大范围推广铁水联运“一次申报、一次查验、一次放行”模式。例如,青岛港的“胶黄小运转班列”铁水联运新模式,通过“一站式”办理,可进一步提高联运效率、促进贸易便利化;广铁集团佛山货运中心的“无轨铁路货场”打通区域间的铁水联运新通道,可提升港口的规模效应,加快珠三角连接大西南枢纽港形成。

“采用智慧港口系统,人力成本可以下降超过20%,且劳动强度显著降低。”阳逻国际港集装箱铁水联运项目运营主体、武汉中远海运港口有限公司董事、总经理邱金城说。阳逻国际港集装箱铁水联运项目是长江内河打造的首个智慧港口,在武汉中远海运港口里,由智慧港口系统负责指挥,实现高效运转。进入常态化运营的铁水联运项目,将在场地内实现“港站同场、运输同场、关检同场、信息同场”的运营模式与码头智能化服务相结合。

(上接第1版)

尤其是,海事部门也正努力引导着船舶使用LNG等清洁能源作为船舶燃料。11月16日,上海海事局为国内首批双燃料动力集装箱船船员颁发“使用气体或其他低闪点燃料船舶(IGF)培训”合格证书,以LNG为代表的清洁能源燃料船舶正在迅猛发展,更要让船员们发现其中的前景,感受绿色航运赋予的价值。

技术为矛 破解难题 防污监测不留“真空期”

“8处岸基固定式船舶尾气遥测站点,2处移动式船载移动站点,1套系统,1台电脑或手机,天津海事局就能实现对天津港所有进出港船舶尾气的监管。”天津海事局的执法人员告诉记者,他们的工作实现了“质的飞跃”。

以前,船舶尾气监管需要海事执法人员登船取样、检测,每年要抽查几千艘次,监管范围小、监管时段窄、监管手段单一。天津海事局今年投入应用的“陆海空天”一体化船舶大气污染防治监管模式,则成功破解了以上难题。“现在辖区航行的船舶如果使用的燃油存在硫含量问题,可能触发系统自动报警,这个系统是24小时自动检测的,而且能在10秒内计算出尾气的硫含量,并精准定位船舶。”船舶污染监测新技术无疑是海事执法的利器,让燃油超标的船舶“无处遁形”。

近年来,随着油船的吨位越来越大,油船进出港口艘次保持高位,船舶发生污染事故的几率也随之增加,船舶溢油需要快速反应,防止油污的扩散,是海事部门防治污染管理的扩点。

“滴滴滴……”近日,宁波海事值班室传来一阵警铃声,溢油雷达监视报警系统发出超标警告。海事处立即启动应急响应,溢油现象很快得到有效控制。这些监视报警点24小时不间断工作,为码头前沿水域船舶溢油的及时发现、降低污染损害,发挥了巨大的作用。

河北海事局针对船舶溢油的应急处理也采用新技术,将无人机、

“碧海蓝天,有我捍卫!”

溢油雷达、溢油监测浮标等实时监控信息集成接入海事指挥系统集中显示平台,可对海面溢油情况实施实时监控,实现监控与指挥手段的科技化,为海上污染防治和应急处置提供决策支持。

污水难逃 垃圾接收 争做水域环境的“捍卫者”

10月25日,营口辽河口海事执法人员拿着一个装有红色检测试剂的容器,登上“宏X”轮对该船生活污水排放情况进行检查,他将试剂投入该船卫生间冲水后,随即来到舷边观察水体颜色,很快便有了结果,该轮不存在船舶生活污水直排情况。

生活污水违规排放一直以来都是船舶污染防治的顽疾,因其隐蔽性强,检测过程耗时,检测效率不高,一直难以根治。这种“染色法”检查靠港船舶生活污水直排情况,采用了食用级环保染色剂配制溶液,取得了良好效果。

除了对生活污水直排的监督,船舶污染物的接收处置更是海事工作努力的方向。“肇庆新港码头成功完成首单船舶生活污水接收!”近日,“安顺XXXX”船上传来海事人员激动的声音,随着生活污水通过管路流入新港码头的船舶专用生活污水收集池,标志着肇庆新港码头首单船舶生活污水接收成功。

对于船舶污染物的处理,此前江苏海事局探索实施了“一零两全四免费”船舶污染物治理模式,靠港和锚泊船舶污染物零排放、全接收,在航船舶污染物排放全达标,并提供免费生活垃圾接收、免费生活污水接收、免费锚泊。

国内其他的港口码头也逐步实现了免费接收,自2021年9月1日起,在上海港黄浦江下游段开展内河船舶污染物免费接收服务;九江海事局联合发文表示自12月1日起,九江市辖区范围内靠港船舶交付的污染物由港口码头免费接收。

心怀绿色希望,传递绿色使命,与水为家,与船为伴。中国海事人不辞辛劳,只为守护一方水域清洁,守护着一个蔚蓝色的梦想……



阳逻港。本报资料室供图