

“链”接许昌 物流解码

□ 全媒体记者 陈璐

物流天下

培育形成装备制造、节能环保、新材料、新一代信息技术4大千亿级和若干百亿级产业供应链，培育10家以上具有行业或区域影响力的供应链重点企业；

全市数字供应链创新与应用水平走在全省前列，培育5个以上全省领先的行业供应链平台，供应链融资规模大幅提升；

以建设“郑州现代国际物流(许昌)副中心”为核心、多节点支撑的枢纽体系功能更加完善，“通道+枢纽+网络”的现代物流运行体系基本建成；

全市社会物流总运输量达到1.5亿吨，全市社会物流总额突破万亿元，社会物流总费用占GDP比例降至13%以下；

……

近日，河南许昌市人民政府印发《许昌市“十四五”现代供应链发展规划》(简称《规划》)，明确提出到2025年，基本建成创新驱动、协同有力、循环畅通、配套升级、安全可控的现代供应链体系，深度融入国内外龙头企业供应链、采购链。



快递物流集散中心。本报资料室供图

抓住机遇 乘势“强链”

供应链是以客户需求为导向，以提高质量和效率为目标，以整合资源为手段，实现产品设计、采购、生产、销售、服务等全过程高效协同的组织形态。

国家“十四五”规划纲要提出：“提升产业链供应链现代化水平，坚持经济性和安全性相结合，补齐短板，锻造长板，形成具有更强创新力、更高附加值、更安全可靠的产业链供应链”，将全面提升供应链现代化发展水平上升为国家战略。

“十三五”时期，许昌市深入贯彻落实

《河南省人民政府办公厅关于积极推进供应链创新与应用的实施意见》，重点围绕供应链标准化、智能化、协同化、绿色化，大力推进供应链组织方式、商业模式和政府治理方式创新，取得了明显成效。

然而，其产业供应链发展整体仍处于起步阶段，存在交通基础设施有短板，专业物流运输设备不足；大型龙头骨干企业缺乏，企业核心竞争力偏弱；供应链数字化程度低，同质竞争强于链式合作等问题。

当今世界百年变局和世纪疫情相互交织，许昌市正处于由产业链低端向中高端转型升级的关键阶段，增强供应链的安全性和稳定性成为产业发展的关键工作。

同时，新时代推动中部地区高质量发展、全面实施乡村振兴、国家城乡融合发展试验区、郑州都市圈扩容提速等重大战略的落地实施，展现出许昌发展的巨大潜力和美好前景。现代供应链能够有效串联生产、流通、消费等各个环节，实现各类产业行业资源整

合、流程再造、业务协同。许昌产业基础、区位优势、开放平台等优势明显，迫切需要依托现代供应链发展，促进既有优势重组整合、倍增放大，在“打造郑许汴核心板块”中发挥更大作用。

“慢进则退、不进出局”。当前，许昌迫切需要把现代供应链建设摆在更加突出的位置，锻造供应链长板、补齐供应链短板、谋划供应链布局，增强产业发展韧性和综合竞争力，推动产业加速进入中高端、成为关键环节。

加速重构 推进“延链”

《规划》提出，到2025年，供应链综合竞争能力显著增强。培育形成装备制造、节能环保、新材料、新一代信息技术4大千亿级和若干百亿级产业供应链，培育10家以上具有行业或区域影响力的供应链重点企业。

许昌落子“传统产业供应链”。充分发挥装备领域产业基础优势，以整机和终端产品为牵引，依托核心技术、研发创新、自主品牌等，推动供应链核心技术、关键环节和大中小企业集聚，提升本地化配套能力，产业供应链韧性和实力迈上新台阶。完善煤炭

等原材料供应渠道布局，推动大宗商品平稳有序供应。推进化工、建材等传统产业升级，匹配装备制造、汽车制造等下游行业高端化、新领域市场需求。以建材、化工、轻纺等消费品行业为重点，实施增品种、提品质、创品牌“三品”行动，统筹推进产品研发、质量管控、品牌营销，着力打造全国重要的消费品生产基地。

在壮大新兴产业供应链方面，实施战略性新兴产业跨越发展工程，推行产业链“链长”和产业联盟会长“双长制”，培育引进10

个具有核心技术支撑的引领型企业和10个高水平创新平台，每年滚动实施100个重大供应链项目，打造4个千亿级新兴产业供应链。明确年度培育目标任务，绘制产业“链谱”，发挥许继集团、平煤隆基、西继迅达等“链主”企业引领带动作用，重点突破新技术、发展新产品，提升产业供应链整合能力，强化强链延链补链行动，积极引进培育龙头企业及上下游关联配套企业，推动许昌更多产业产品、技术装备、材料器件进入国内大循环和国内国际双循环。

在布局未来产业供应链方面，坚持“现有产业未来化”和“未来技术产业化”，加快发展氢能储能，重点支持许继建设储能电池共享实验室，推动河南硅烷科技制氢等项目纳入省氢能发展规划，鼓励引导更多能源企业发展氢能和储能项目；加强应用基础研究和未来技术应用场景建设，布局建设未来产业技术研究院，积极谋划培育新一代人工智能(类脑智能)、智能制造装备等若干未来产业，争创全省未来产业先导示范区。

未来，交通与物流如何融合发展？

□ 李波

日前，国家发展改革委、交通运输部发布了《国家公路网规划》(简称《规划》)。在这一大目标下，交通与物流未来会怎样发展？

融合发展势在必行

交通业与物流业都是国民经济的重要组成部分，但不是简单的隶属或包含关系，交通业在适应现代物流业发展要求的过程中进行转型，在融合发展中实现创新，不断释放新动能。

长期以来，交通物流综合效率效益不高是物流成本高的主要原因，突出表现在多式联运瓶颈制约突出、运输组织环节冗余，交通基础设施网络优势未能有效发挥，在一定程度上制约了物流业整体水平的提高，影响了我国物流的整体效率和成本。

解决物流成本过高，一个重要的“药方”就是——实现交通与物流无缝对接，推动交通与物流的融合，聚焦交通物流结合部，打通“微循环”，从硬件、软件、管理、服务等各方面促进衔接融合。

推进交通物流融合发展，重点是构建便捷通畅的全链条交通物流体系，推行物流全程“一单制”，实现货物“一站托运、一次收费、一次认证、一单到底”。

“一单制”，数据共享，是打通公路物流各环节的关键，更是打通多式联运各环节的关键，而一单制的前提是，推动交通、物流与现代信息技术的融合，充分利用互联网、大

数据、云计算等现代信息技术手段，真正构筑形成促进资源要素高效流动、开放共享交通物流新格局。

《规划》从产业链供应链畅通角度，强调交通与物流业等关联产业的深度融合发展，从而把融合推向一个新的高度。

目前，乘着《规划》东风，交通物流融合将迎来重要战略机遇期，交通运输的“大建设”和“大服务”将为我国物流的飞速发展打下坚实的地基，融合的方式与内涵将发生深刻变化。

智慧融合阔步前行

笔者认为，交通与物流是一个事物的两个方面，智慧物流与智慧交通更在智慧化上相交相融。智慧交通，会对运输、物流等产业的运营模式产生根本影响，同样，智慧物流发展，也为大交通建设提供有力支撑。

近年来，智慧交通受到各方关注，随着人们生活对于交通运输的依赖性日增，世界各国无不努力发展交通智慧化，作为世界第二大经济体的中国，已步入以智慧交通为代表的大交通时代。

交通与物流智慧化已处于刚需的地位，用智慧重构交通与物流成为势不可挡的趋势。智慧技术的不断渗透，正在不断打破传统交通的行业边界，科技的深度融入，将会带来交通产业生态的深度变革，智慧港口建设、网络平台道路货运服务试点等多项工

作，强化前沿关键科技研发，推动了新技术与交通行业的深度融合，为交通与物流的智慧融合打下了基础，大交通与大物流融合的时代正在向我们阔步走来。

智慧交通的发展孕育了新模式，创造了新生态，顺应平台经济和共享经济趋势，突破边界，颠覆传统模式，实现了更大范围的网络协同和数字变革，创造新的交通大生态，使路网调度智能化、服务精细化、物流高效化。

《规划》明确要求稳步推进北斗系统推广应用和强化自动驾驶等关键核心技术研发，夯实创新发展基础。其实，北斗系统的应用已促使智慧物流与智能交通进一步跨界融合发展。

2020年7月，北斗三号全球卫星导航系统的开通，使中国正式成为第三个独立拥有全球卫星导航系统的国家。目前，北斗系统已提供导航定位和通信数据两大类服务，这意味着，只要与定位、时间信息、通信能力相关的场景，都有可能应用北斗系统。

相关资料显示，北斗系统在定位精度等方面十分优异：全球范围定位精度优于10米，测速精度优于0.2米/秒。通过北斗+5G两大新基础设施的彼此增强、互相赋能，可以形成无缝、高精度、高可信的PNT(定位、导航、授时能力)服务能力，助力自动驾驶、智能交通与智慧物流的深度融合。

目前，北斗系统在交通物流行业的推广应用，已从小范围试运营阶段到大规模应用阶段，成为智慧交通物流日常场景。

“十四五”时期，是加快建设交通强国开局和起步的重要阶段，也是大交通建设的攻坚阶段。对物流来说，智慧化实现也到了关键时刻，而科技物流龙头企业携技术和资本，团队等诸多综合优势，与智慧交通领域巨头的强强合作将翻开我国交通物流大融合新的一页，加速推进新型的安全、快捷、智慧的大交通生态链与物流生态链相融合。

车路协同不断迭代

“车与路”协同，其实是交通与物流融合的重要体现。路作为现代交通基础设施的信息化、智能化主要部分，应该有四个基本功能和要求：一是感知能力、二是传输能力、三是计算能力、四是应用支撑，即要有基础的应用平台。

近几年，车路协同作为交通智能化的一个重要方向，取得了长足的进展。随着车路协同的深度融合，汽车正在从传统的交通运输工具转变为新型的智能出行载体。

北斗在交通领域的应用，打造了车路协同的想象空间，北斗高精度基站/地图、北斗对位置变化场景的监测、形成了车路协同的新基建。北斗还可用于隧道、桥梁等基础设施的健康监测，用于公路铁路等重大基础设施建设的勘测、规划，都有助于车路协同的进步。

车路协同，可以提升15%—30%的通行效率，还能把交通事故的出现率也降低不

新一代信息技术及数智管理方法在供应链领域创新应用，可以促进产业链供应链高效协同和业务流程再造。

《规划》提出，推进数智化网链融合。加大新一代信息技术及数智管理方法研发投入，重点解决供应链的“卡脖子”技术和关键问题，突出做好有市场前景和较强竞争力的供应链“强链”规划，实现信息互联互通，促使供应链整体提档升级。鼓励企业“上云用数赋能”，建设一批省级数字化转型促进中心，引进培育数字化服务商和工业互联网平台，打造数字化转型企业标杆和典型应用场景。到2025年，培育20家以上数字服务整体解决方案供应商，建成50家智能工厂(车间)，实现万家工业企业“上云”。

建设培育供应链平台。依托工业互联网平台体系建设，打造一批数据多元集成、服务全链共享、资源跨域协同的特色行业供应链平台。大力发展单元化物流和多式联运，支持建安区多式联运物流港建设。加快发展冷链物流、快递物流、电商物流和保税物流。围绕商贸流通、餐饮住宿、文化旅游等行业，建设一批数据智能驱动、线上线下的供应链综合服务平台。

交通链和供应链的发展互为依托。“铁水空”的优势，也可以转化为供应链体系的优势，形成发展胜势。

《规划》明确，畅通骨干物流通道，以京港澳高速、京广铁路、S227、S224等纵向通道和兰南铁路、永登高速、G311、北绕城高速等横向通道形成“四纵四横”的物流通道布局结构，打造集铁路、公路、机场于一体的现代化综合交通运输体系，提升现代物流服务能力。大力发展电商、快递等特色物流，重点推进许昌城南综合物流产业集聚区、许昌临空现代物流产业集聚区、长葛电商快递物流园、禹州综合配送物流园(北)、鄢陵城南综合物流园和襄城金浩综合物流园6大物流工程建设实施，打造全面覆盖的综合配送服务网络。

到2025年，力争培育15家A级物流企业，建设1个城市综合物流中心，5个城市公共分拨(配送)中心，20个以上的城市配送末端网点。

少。作为大交通生态产业链上的重要一环，车路协同不仅有助于自动驾驶，而且还有其它大量的功能，比如说交通态势分析、完善的信息服务、动态交通组织、交通安全预警、业务联动等等。

在笔者看来，车路协同的重大作用说明物流产业智慧化升级不仅要靠自己，更要靠协作，还需要政府的顶层设计，统一引导，战略规划，车路协同将开启智慧大交通与物流融合的新时代。

对于我国来说，在公路运输上，无人驾驶应用还不普及。目前，车路协同主要作用是加强运输跟踪和管控，助力辅助驾驶。交通运输部《数字交通发展规划纲要》提出，推动自动驾驶与车路协同技术研发，开展专用测试场地建设，促进其落地。

目前，包括谷歌、百度、阿里等在内的头部科技公司纷纷进军车路协同汽车制造领域，原有生态格局被打破，传统车企和科技公司之间通过博弈和融合，将孵化出新品牌，催生新业态。

随着无人驾驶新技术的迭代，道路数字化、网联化、智能化的日渐发展，以“聪明的车”和“智慧的路”相互辅助的车路协同技术将不断创新迭代。

