

基础设施建设齐发力 “交通盛宴”入蜀来

□ 全媒体记者 周佳玲

日前,四川省高速公路项目招商推介会在成都举行,共推介59个交通项目,其中有36个高速公路项目和6个普通公路项目、5个水运项目、12个枢纽站运营项目,总投资

超8800亿元,是该省近年来项目最多、投资最大的交通项目招商推介会。

本次会议掀起四川省交通领域投资新高潮,促进全省各级加大交

通领域投资的力度,全年成功招商确保600公里、力争1000公里以上,为推动项目尽快开工建设、支撑交通投资长期高位运行打下坚实基础。



货船从泸州港启航。四川省航务海事管理事务中心供图

全力以赴抓建设

本次推介会重点介绍2023—2025期计划实施的36个高速公路项目,总里程达4067公里,总投资达8430亿元,遍布四川省21个市(州)。

其中,成渝地区双城经济圈通道项目5个,总里程522公里、总投资882亿元;成都平原经济区项目12个,总里程1210公里、投资2525亿元;川南经济区项目4个,总里程493公里、投资911亿元;川东北经济区项目4个,总里程345公里、投资621亿元;攀西经济区3个,总里程436公里、投资1041亿元;川西北生态示范区项目8个,总里程1061公里、投资2450亿元。

从具体类别来看,有重庆叙永至筠连、达州至万州等成渝地区双城经济圈通道集群项目,有成都至汶川、汶川至川主寺、川主寺至郎木寺、马尔康至康定、攀枝花至盐源等民族地区大通道项目,有邛崃经芦山至蒙经、成雅扩容青龙场至对岩、乐山机场高速等大峨眉文旅融合示范区项目,有成都经自贡至泸州扩容、德阳绕城南段、三台经大英至乐至等“五区共兴”路网优化提升项目。

“这些项目的实施,将极大畅通区域间互联互通水平,提升省内各经济区和城市群之间的联动效应,提高通道综合效益,带

来交通量的快速增长。”四川省交通运输厅相关负责人介绍。

据了解,目前,四川省内的国家高速公路总规模已达到1万公里,居全国前三。“十四五”期间,将以成渝地区双城经济圈大通道、民族地区和革命老区等贫困地区通道、重要通道繁忙路段扩容为重点,按照“加快建设一批、新开工一批、储备一批”的思路,计划新开工高速公路2500公里以上,五年建设投资5000亿元以上,力争到2025年,全省高速公路通车里程突破1.2万公里,建成和在建里程突破1.5万公里。

共织立体交通网

本次推介会上还推介了6个普通公路项目、5个水运项目、12个枢纽站运营项目,以进一步完善区域综合交通网络,推进文旅融合发展,助力乡村振兴,促进经济高质量发展。

在普通公路建设方面,为加强县级节点与国省干线互联互通,促进地方旅游等特色资源开发利用,积极服务沿线乡村振兴,推介会遴选了S306游仙城区过境段新建工程、G108线梓潼县文昌镇(民胜村)至长卿镇(龙凤垭)段改建工程、G210毛坝至宣汉城区段改建工程、G542线平昌驷马至涵水段改建工程、G318乐至县天池至高寺(简阳界)段改建工程、宜新高速(富荣出口)至蒙溪镇

天官山连接线工程项目6个普通公路项目,总里程192.9公里,总投资168.2亿元。

为加快构建四川水运基础设施“一横五纵多线、两核四翼多点”发展格局,突出高等级航道和主要港口建设,推动形成“平安、绿色、畅通、智慧、高效”的现代化水运体系,推介会上遴选出遂宁涪江复航(一期)、嘉陵江水电坝航电综合枢纽、泸州江北港大脚石作业区(一期)、岷江干流张坎航电枢纽、金沙江向家坝水电站四川岸翻坝运输系统一期工程等5个项目,总投资91.06亿元。这些项目大多属于交通运输部内河水运“十四五”规划项目,可获得建安费45%中央补助资金,地方政府积极性较

高,全力保障征地拆迁、砂石石材供应等服务,项目预期收益较好。

在枢纽场站运营项目方面,为推动交通运输与文化旅游深度融合,更好服务重点产业链供应链,遴选出乐山肖坝旅游车站、成都天府国际空港综合保税区、成都传化智慧物流港、彭州九尺冷链物流园、维龙粤蓉数智供应链产业园、普洛斯天府空港国际航空智慧物联港、雅安市凤鸣综合物流园、成都天府新区新津公路货物集散中心、天府国际智慧物贸云港、蜀道物流集团渠县智慧公路物流港致远智慧冷链中心、四川蜀物攀枝花智慧现代产业园、川南临港循环物流产业园等12个项目。

打造开放新高地

“四川交通一直秉持‘以大开放促发展’的理念,通过市场化方式引进市场主体参与高速公路建设,分享四川发展成果,有力推动了四川高速公路建设不断迈上新的台阶。”四川省交通运输厅相关负责人介绍,截至目前,已累计招商高速公路项目83个、总里程8062公里,引进社会投资约11394亿元,引进国有及民营企业52家,开放程度和引资规模均居全国前列,形成了“多元主体、多种方式、多个积极性”推动高速公路建设的成功经验。全省高速公路年均投资近1000亿元,占综合交通投资的1/3、公路水路投资的“半壁江山”。

为何能够不断引来投资“金凤凰”,形成多投资主体共同参与交通建设的良好模式?关键在于四川省善于提前布局,栽下一棵棵“梧桐树”,即营造优良的营商环境。

制度保障有力,政策红利持续向好。《支持高速公路加快建设若干政策》和《四川省高速公路项目投资管理办法》出台,按照“改善收益促投资、保障要素促建设”的总体思路,优化了项目招商条件。此外,四川

建立项目资本金内部收益率与5年期以上贷款市场报价利率(LPR)的动态挂钩机制,支持经营性高速公路依法依规使用专项债券,试点延长特许经营期招商,规范收费定价和支持先行收费。同时,还在工作流程、拓展融资渠道、鼓励地方配套等方面推出多项利好举措,这些政策的制定,充分激发了地方政府、投资人、项目业主和参建各方的积极性,形成加快高速公路投资建设的工作合力。

投资环境开放,融资模式不断创新。四川省积极争取中央车购税资金,统筹安排财政预算资金、政府专项债券等财政资金,通过投资补助、资本金注入、税费减免等方式,进一步发挥政府财政性资金的引导和撬动作用,改善项目内部财务收益率。同时,不断鼓励新建高速公路项目多元化经营,按照“统一规划、配套供应、统筹建设”的原则,将矿产、光伏、旅游等资源开发与高速公路建设打捆招商,一体实施,在高速公路出入口、互通立交、服务区等毗邻区域实施土地综合开发,开展仓储物流、客运场站、信息服务等业态的开发经营,打造高速公路“路衍经济”,提高项目整体效益。

特许经营规范,招商承诺落实落地。四川省积极加强特许经营管理,强化招商承诺管理,严格落实地方政府招商优惠政策承诺制,将地方政府优惠政策承诺兑现情况纳入公路水路投资计划项目绩效管理;积极引导落实优惠政策,根据项目经济效益分析成果,对经济效益较差、但路网功能和社会效益显著的项目,四川省交通运输厅指导市(州)制定落实征地拆迁包干、地材保障、资源配置等招商优惠政策,以提升项目吸引力,全力推动项目落地。

“我们在交通领域建成了内江至遂宁、巴中至万源等共计400余公里的高速公路项目,深深感受到了四川省优良的营商环境和对工程建设的大力支持,这也坚定了我们进一步参与四川省投资建设的信心和决心!”在会场,中国能建葛洲坝集团总经理谭华接受采访时表示,下一步,将充分发挥自身优势,积极参与四川省综合交通领域投资建设,与四川省开展体系化、机制化、表单化、项目化合作。

物流天下

在物联网、人工智能、云计算、流程自动化RPA和区块链等新技术带动下,全球物流行业的数字化转型发展迅猛。不过,我国物流行业采用新兴数字化技术目前存在一些阻碍。赛迪研究院安全产业研究所认为,构建物流信息畅通渠道应推动大数据平台建设和“互联网+”高效物流、加速多式联运信息共享;保障物流数据安全应使我国航运数字化标准及模式推广落地、构建企业数据安全管理体系。

开弓之箭

各地已陆续出台一系列的鼓励措施,引导和扶持物流数字化转型。其中,京津冀地区以北京市为先导,利用航空科技优势,着力发展航空物流产业,打造国家智慧物流示范区;江浙沪地区在供应链物流支撑体系方面发力,着重优化智慧物流基础设施建设,完善物流仓储规划布局;大湾区享有资金优势,政府鼓励企业发展集约高效的物流智能设备,加速货、车、场等物流要素实现数字化,推动物流园的智能化转型升级。产业集聚助力,智慧物流园区涌现助力产业升级提速。

事实上,我国物流园区增速正在逐渐放缓。据交通运输部数据,2020年我国物流园区达1802个,在2015—2020年间年均增长8.3%,数字技术倒逼传统物流园区向智慧物流园区升级转型。

一是物流园区的数字化应用体现在多个应用场景,会覆盖园区的运营管理、物流产业及综合服务,通过构建园区“智慧大脑”,即智慧服务管理中心,以数据中台为支持,应用云计算、GIS2、视频智能分析、无线通信、人工智能等技术,实现应用子系统的互联互通;通过应用智能化的设施设备,包括智能监控系统、智能分拣和搬运等系统集成物流设施,以实现业务增值、协同生态和连锁效益;通过构建智慧链接系统,实现人、物、车、园、城的联接互通。

二是物流园作为大物流体系的重要节点,充分发挥“万物互联”作用,青岛胶州湾国际物流园、张家港玖隆钢铁物流园、林安物流园等企业已形成了成熟的智慧园区打造路径。其中,运营模式数字化起到统领全局的作用,综合应用各类数字化科技手段,整合园区运营流程系统,盘活各方资源,增强对资源要素的整合应用,从而打造具有区域特色的智慧物流产业园区。比如,通过物联网手段摸清园区能源使用情况,并基于数据分析和挖掘结果,对空间进行精准节能改造,应用智能算法实现主动控制,最终实现园区节能减排、降本增效目的。先导企业引路,物流产业链头部企业引领行业数字化转型。在数字技术及硬件设备方面,我国物流自动化进程不断提速,成为衡量企业竞争力的重要因素。

平台工具“补短”,数字化业务协同平台和数字化基础设施服务平台为打通物流供应链痛点提供了不可或缺的工具。数字化业务协同平台和数字化基础设施服务协同平台通过大数据、物联网、AI、技术开发等平台功能,在助力物流行业降本增效提质的同时,可通过数字决策、敏捷创新为物流及供应链数字化转型赋能。此外,数字化基础设施服务协同可覆盖智能设备平台、资产资源运营服务平台、网络货运与运力生态。

存在阻力

目前,我国在完整的物流链路上,由于涉及主体众多,周期长,且缺乏必要数据的支持,在无法打通三个层面信息透明情况下,加剧了物流各环节“各自为

如何破解物流数字化转型困境?

□ 李泯泯 高宏

政”的困局。

公路、铁路、水运、航空等系统数据难以实现互通共享,阻碍了公共物流信息平台发展。虽然我国部分公铁联运企业实现了内部联运业务信息化,但由于不同区域发展不均衡、信息共享程度低、系统结构僵硬,以及相关参与主体获取信息成本较高等问题,制约了物流信息平台的规划建设。

2019年,全球十大班轮公司除中远海运外,共同成立DCSA(数字化集装箱航运协会),旨在规范集装箱航运业数字化发展,为实现信息技术互通和标准化、区块链等数字化应用铺平道路。但是部分企业的物流信息安全和网络安全意识薄弱,数据安全问题影响着物流数字化进程。

随着我国快递单量已逾十亿件,快递相关企业掌握了大量用户信息,近年来已发生多起数据泄露事件。由于系统平台漏洞和数据保护权责划分不清晰,物流企业数据保护技术和人力投入较少,存在严重的信息保护缺失隐患,无法保障智慧物流的顺畅运行。

互联互通

关于如何扭转困境局面,笔者提出以下几点意见:

建立统一的数据采集系统和接入标准,推进系统间数据接入,实现商务、政务信息的数据存储和调用分析功能,推动物流骨干网等供销设施数据接入,实现物流各环节信息透明和智能化管控,构建集信息匹配、物流服务、交易撮合、社交营销、品牌推广和供应链金融等多功能为一体的综合性平台。

加快多式联运标准化建设,实现信息互联互通。

一方面,以政府推动、市场化运作、多方参与为原则,建立公路、航空、铁路、水运、邮政、海关、公安、税务和市场监管等部门的协调机制,搭建多式联运数据平台,保障各种运输方式与口岸监管部门实现信息互联互通。

另一方面,加大国家层面的政策支持。出台海铁联运补贴政策和降费举措;为多式联运各参与方提供认证认可、资质资格、通关查验、信用评价等一站式服务;鼓励不同运输方式企业进行资源共享或资产重组,支持多式联运市场主体以物流链和联运线路为纽带组建企业联盟。通过内循环和RCEP促使我国航运数字化标准及模式加速落地。

可在国内市场进行与航运相关的数字技术和标准方案实践,比如,利用国内立法进行多式联运提单物权凭证试点。同时,在RCEP加持下,可将经过国内市场检验的数字模式、标准和技术在更广泛范围的亚太地区进行推广,获取区域市场规则和标准的实质性控制权,再逐步往“一带一路”沿线国家和地区推广。

助力企业数字化转型认知和安全管理体系统建。大力宣传物流数字化管理体系构建的重要性,为从业管理者提供相关培训,为其在战略、人才、组织和管理等层面进行数字化创新提供有效工具和路径。

引导物流企业构建数字化安全护盾,在技术和运营管理层面,健全监测预警、信息通报、预案管理等工作机制,强化网络安全等级保护制度,提升重要信息系统和交通运输的关键信息基础设施建设的网络安全防护能力。



妈湾智慧港。本报资料室供图