

福建打造物流空间新格局

□ 全媒体记者 王有哲

物流天下

4月11日,记者从福州港务集团获悉,今年以来,福州港江阴港区充分发挥港口龙头作用,开拓江西

和闽西北内陆进出口货源,拓展“散改集”业务,有效满足粮食、化肥等货类的发运需求,实现工厂与港口无缝对接,让广大内陆客户在“家门口”就能享受到港口便捷服务。一季度,海铁联运业务蓬勃发展,到发

量达11846标箱,同比增长92.2%。江阴港区只是福建聚焦供给能力,优化物流空间新格局的一个缩影。近日,福建出台《福建省现代物流业高质量发展实施方案(2023—2025年)》(简称《实施方案》)。

《实施方案》明确,到2025年,基本构筑服务新发展格局和全国统一大市场建设的现代物流支撑体系,形成内外联通、安全高效、智慧绿色、区域协同、韧性联动的现代物流服务体系。



福州港江阴港区。本报资料室供图

优化现代物流业总体布局

《实施方案》提出,在构筑国家物流枢纽方面,福州将加快建设商贸服务型国家物流枢纽、推动福州机场打造全球航空货运枢纽。在打造北部、中部、南部山海陆海物流协同发展区方面,增强福州都市圈、厦漳泉都市圈等沿海物流节点带动作用,以福州市、宁德市、南平市、平潭综合实验区为节点,构建北部山海物流协同发展区。

在优化现代物流业总体布局的重要

物流基础设施方面,《实施方案》明确,将加快建设东南国际航运中心,打造以福州港、厦门港两个主枢纽港为核心的东南沿海现代化港口群;力争将福州港罗源湾可门、涠洲湾港罗屿打造成为东南沿海能源矿产进口的重要口岸和大宗散货接卸中转基地。恢复闽江口—南平—三明航道正常通航,构建以闽江高等级航道为骨架的江海联运体系,推进闽江口江海联运枢纽建设。

同时,重点推进福州港口后方铁路通道、长乐松下港等疏港铁路建设;推进福州机场第二高速公路等高速公路建设;推进福州长乐机场打造为集空铁公一体化综合交通枢纽,福州港打造为海公铁多式联运枢纽。

此外,重点推进福州厦门泉州港口型、机场型、生产服务型、商贸服务型等多类型国家物流枢纽建设,加快福州国家骨干冷链物流基地、福州现代物流城建设。

加密闽台海空直航联接,巩固发展平潭—福州至台湾客货航线和推动开通东山至澎湖海上直航航线,拓展两岸集装箱班轮航线和散杂货不定期航线;推动增开福州至台中、高雄空中直航航班。

当下,福建正以深化“放管服”改革为统领,加快推进运输结构优化调整,构建高效、经济、绿色的现代物流服务体系,降低物流成本,提高交通发展的质量和效益。

推进无人化物流模式应用

根据《实施方案》,福建要积极发展以下几类物流新业态新模式,包括:推广无人仓、无人集卡、无人配送车等无人化物流模式应用等。

一辆辆空载无人驾驶的蓝色自动驾驶运载车(AGV)有序进入作业区域,完成装载即驮着集装箱自行离开驶向货场,远方16台自动化轨道吊在各自区域内来回移动理货……4月6日,记者在厦门远海码头现场看到,自动化岸桥正将

巨轮运载的无数集装箱吊运上岸。

从全国首个5G全场景应用智慧港口项目在厦门港远海码头启动运营以来,该码头正抓住数字经济发展契机,拓展人工智能、大数据、5G等高新技术应用,加速智能网联车商业化应用,助力传统港口运营模式智慧转型。

在福州港江阴港区自动化轨道吊堆场,福港集箱江阴港区技术部经理许家文告诉记者,随着6台上海振华港机制造

的自动化轨道吊(ARMG)上岸落轨,江阴港区应用先进的AI视觉技术,通过整机的68个摄像头和AI、自控制等技术,赋予轨道吊“最强大脑”,能全方位无死角观察到所有情况,真正赋予轨道吊“看、想、做”的智能化功能,实现内外集卡分离的安全作业环境。

近年来,福建以数字化改革为契机,依托人工智能、5G通信、区块链、物联网、云数据等新技术新模式,加快新一代自动

化码头建设,不断提高生产和服务效率。

厦门远海码头打造的全国首个5G全场景应用智慧港口项目成为全国唯一入选国家发改委“2020年新型基础设施建设(宽带网络和5G领域)”的港口项目,福州港江阴港区自动化码头建设拉开帷幕、涠洲湾港罗屿码头正在逐步推进大型散货作业无人化……福建稳步推进智慧港口建设,助力世界一流强港建设,提升“双循环”枢纽服务水平。

探索推进多式联运“一单制”

《实施方案》指出,将提升物流专业化服务能力,深化物流链与产业链供应链融合发展,发展运力共享、统仓共配、分时配送、共同配送、甩挂运输、多式联运等绿色物流。

2021年8月,厦门开始探索实施多式联运“一单制”业务试点,并签发福建首票多式联运“一单制”出口提单。该票货物从江西出口至台湾基隆,全程一站式服务,让企业供应链成本有效降低、物流

时效明显提升。

如今,福建省已形成6条多式联运“一单制”线路:厦门港务控股集团有限公司“江西—厦门—东南亚”公铁水联运线路和“漳州—厦门—美加线”公水联运线路,福建好运联联信息科技有限公司“宁德福安(赛歧港)—广州、宁波、海口”公水联运线路,福建卡车集市科技发展有限公司“南安(石湖港)—江西九江”公水联运线路,福建大道成物流科技有限公司“山西

(内蒙古)—秦皇岛—长乐松下一福清”公铁水联运线路和南平圣农集团“光泽—邵武—重庆(冷链)”公铁联运线路。

2月14日,在福州港闽江口内港区青州作业区码头,“武夷2号”新能源船舶装载21个集装箱驶往南平港,标志着闽江干流“延平—马尾”内河集装箱班轮航线开启常态化运营,全省内河班轮多式联运实现零的突破。“水上高速”通江达海,跨越山海奔

赴未来。闽江沿线地区对接辖区内重点货源企业、大型运输企业,全力开拓符合“一单制”试点要求的多式联运线路,从而提供公铁水多式联运的一体化综合物流解决方案。

今年,福建省将继续探索推进多式联运“一单制”发展,加快培育多式联运经营人,积极培育多式联运线路,高效服务进出口企业需求,全力保障物流供应链稳定畅通。

共享经济大潮下物流发展新趋势

□ 絮语

共享经济已经逐步渗透到我们的生活中,日常随处可见的共享单车是消费共享,那么,在制造业里,对通用的设备能否共享呢?笔者认为,制造业面临的成本难题,共享模式或许会是一种较优的解决方案。

从消费到制造

自ofo、摩拜为代表的共享单车进入市场以来,在不到几年的时间里,就有数千个共享项目出现。从提供网约车、充电宝、雨伞、厨房等生活共享服务,再到出现共享员工、共享仓库等新业态新模式,共享经济已经渗透到我们的生活里越来越多的细分领域和市场。从更深的角度来说,这是一种B2C模式,企业“以租代售”,颠覆传统面向消费者的卖新和卖多行为,从销售产品向提供租赁服务转型。

就目前来看,我国消费领域共享经济快速成长并逐渐步入成熟发展阶段,经济发展新动能作用充分释放。同时,共享经济正在重塑传统实体经济形态,共享经济的“触角”也应该延伸到制造场景中去,在促进我国制造业转型升级的过程中发挥重要作用。

从制造到智造

面对产能过剩与产能不足问题,共享模式可以在总产能互助、部分生产工序互助、生产时间互助三部曲下,提高生产效率,降低生产成本。

共享制造是运用共享理念将分散、闲置的生产资源集聚起来,弹性匹配、动态共

享,是一种更加集约、更加高效、更加灵活生产的组织模式,有利于推动我国以中小制造企业集群为主导的产业升级。

越来越多的传统制造业企业正以互联网平台为基础,以机械设备、技术服务、生产能力等为共享资源,与业内同行一起共享这些资源。这不仅可以降低产品的制造成本,还能促进制造业的产业模式创新和技术升级,在无形中降低了企业盲目投产的风险。

共享制造是围绕生产制造各环节的共享,生产制造是制造业的核心环节,通过对生产设备、专用工具、生产线等制造资源的共享,可以有效提升产能匹配效率或生产组织效率,实现对资源的优化配置,减少生产冗余。共享经济的表现方式——共享工厂的出现,不但避免了大量机器的闲置,还能共享海量分散的生产能力,更重要的是企业将分享经济与平台建设相结合,为牵引、挖掘创新潜力提供了新的手段。

共享制造,其中一种重要的模式就是大型制造企业建设资源开放平台,实现优势资源互补:一方面,依托制造企业内部优势资源的开放力度,赋能中小企业创新创业发展;另一方面,通过集聚行业外部优势资源,加速传统制造龙头企业自身的转型升级,助力企业提升核心竞争力、抢占未来产业发展制高点。

在全球制造业面临重大调整的背景下,智能制造正在引领制造方式变革,制造业的全面智能化是智能制造的基本内涵。共享制造与智能制造是一个事物的两个方面,共享经济之所以能够打破制造业的困境,关键在于它通过互联网为代表的新一

代信息技术,降低了市场主体之间的交易成本,解决了交易主体之间的信息不对称问题,并衍生出了新的交易内容和交易方式,因此,在不知不觉中,推动制造业向智能制造转型。

共享制造是将互联网、大数据、人工智能等新技术引入生产制造领域的重要实践,有利于推动制造业从资源和规模驱动向数据和效能驱动转变。企业通过搭建创新能力共享平台,将上千万具备工业设计技能的个人和机构与数百万家中小微企业需求相对接,极大发挥和调动了社会化智力资源。

共享经济赋能的共享制造,难以被定义,但切切实实是一种新模式,也是推进制造到智造的重要步骤。共享制造改造了生产线,利用云计算、物联网、人工智能技术,实现柔性化生产,形成协同化大生产,探索一个在需求高度碎片化的场景里,工厂应该成什么样子,在这个过程中,智造应运而生。

从智造到物流

随着互联网的发展,共享经济随之而来,怎么把共享经济的思维方式在物流行业落地,这是值得每个物流人思考的问题。在物流上,其实也有许多共享经济模式。最早的货代公司,通过掌握货运信息与车主信息,实现二者的对接,就含有共享经济的萌芽。根本的原则是资源所有者将闲置资源通过社会化平台与他人分享,进而获得收入的经济现象。

Uber、滴滴、快的这些平台的出现帮助

了出租车、个体司机赚取更多收入;物流领域的货车帮、快货运、共生物流平台等物流平台的加入,更多的是期望让车辆与货主实现自由对接,这都是共享经济的表现形式。目前的满帮,货拉拉,快狗打车,都是这一形式的延续,或者称为这一形式的完善化。

末端共配也是一种模式,目前很多网点都在探索末端共配,并且国家也认可和鼓励这种有益探索,共配目前在全国的县域城市成燎原之势,特别是在山东、河南、湖南、湖北等地区更是遍地开花。随着《中国制造2025》向纵深推动,越来越多的制造企业需要推动物流智能化,智慧物流作为工业4.0的核心组成部分,成为连接制造端和客户端的核心环节。

在笔者看来,物流装备的共享租赁只是物流装备制造最简单、最初级的共享模式,共享经济对于物流装备制造的赋能,是建立高度柔性的供应链能力,其核心是主要的生产环节实现端到端、全链路的数字化。

“端到端”就是设备、生产线可以通过IoT技术互联互通,机器和机器之间的关系从彼此孤立走向了网络化,这是生产能力可被数据化、可被分析的基础。

以笔者之见,共享经济赋能下,可以打破过去依靠围绕规模生产的供应链效率、时空和选择余地等局限,随时随地从整个平台网络的资源供给去重新整合与优化供应链。建立快速反应的柔性制造能力,融入数字化的供应链大生态,融入数字化的需求大市场,需要共享经济助力,需要在共享之下,更有能力洞察和拓

本报讯(全媒体记者许愿 通讯员 黄晖)日前,马士基在杭州萧山国际机场迎宾楼举办马士基航空货运服务杭州开航仪式。

航空货运服务是全球供应链灵活性和敏捷性的关键推动因素,能够为客户提供更快的供应链解决方案,并为高价值货物提供更多运输选择。

此前,马士基开通中国杭州(Hangzhou/HGH)和丹麦比隆(Bilund/BLL)之间的定期航班,更好地为中国进出口商提供服务。首架波音767-300货机已于3月下旬完成首航,成为杭州空港今年开通的首条全货机航线,也是杭州飞往丹麦的首条全货机航线。

此外,4月4日,杭州往返美国芝加哥罗克福德国际机场(Rockford/RFD)航线正式开通,每周两班,进一步拓展中美空运贸易。

航空货运是浙江省构建现代物流流通体系的重要资产,是国内国际双循环、稳定产业链、供应链、服务链和保障区域经济安全的重要支撑。

马士基航空货运在杭州开航实现了华东地区与美国东海岸全球两大制造业、商业中心的连接,实现了与北欧地区的航空货运高密度联网,对推动浙江自贸区杭州新片区建设有特别意义。

开航初期,杭州往返比隆航线班次为每周三班,同时马士基计划于今年第三季度进一步增加服务班次。杭州往返美国芝加哥罗克福德航线将从今年5月起增加到每周三班。

此外,马士基还开通美国格林维尔-斯坦坦堡国际机场(GSP)和沈阳桃仙国际机场(SHE)之间的航班,目前每周两班。该举措将中国的制造业和商业中心与美国东海岸和中西部的制造业和商业中心连接起来,不断提升空运产品与服务。

马士基方面表示,能够在中欧和中美之间推出全新空运服务,这是马士基发展综合物流战略的又一里程碑。马士基全球空运业务未来布局会以客户需求为中心,不断优化机队及航线。马士基的目标是通过自有货机机队结合战略性商业航空公司合作伙伴以及包机供应商,为客户提供涵盖全球的空运网络。



展需求,更好地预判未来。

我国制造业当前存在的问题在物流装备制造行业也有反映,比如,我国制造业的低成本比较优势日益下降,产业结构和供需关系都存在诸多的失衡等等,如何破局,共享经济可能提供了一种模式。

笔者认为,物流装备制造,不能错过共享经济快车。目前我国物流设备有了较快的发展,各种物流运输设备数量迅速增长,技术性能日趋现代化。2014年,我国智能物流设备市场规模为496亿元,到2016年我国智能物流设备市场容量达862亿元,年均增速约为30%,到了2022年,我国物流装备制造市场规模达到1949.72亿元。

笔者建议,以共享经济落地为契机,物流装备企业要深入了解智能制造物流的逻辑和作业场景需求,从解决功能性要求转向解决系统性要求,聚焦快速物流智能装备制造领域及科技创新,打造快速物流装备制造集群,以高端化、智能化、绿色化、服务化、集群化、国际化为目标,提高产业质量、优化供需配置、重建竞争优势。

在笔者看来,共享经济下的共享制造,目前还只处于萌芽状态,但它给物流装备制造的未来提供了灵感,蕴藏了中国物流装备制造在低廉成本之外的新优势的可能性,充满着想象空间。

马士基举办航空货运服务杭州开航仪式