

远近结合 提升中欧班列可持续发展能力

孙玉清

中欧班列作为“一带一路”建设的重要支撑项目,运营10年来取得显著成效。尤其是在新冠肺炎疫情期间,仍然逆势增长,有效

保障了我国国际物流供应链稳定。本文梳理了中欧班列在疫情期间保障我国国际物流供应链稳定的作用和比较优势,指出其建

设过程中的主要问题,分别着眼短期和中长期提出维护我国国际物流供应链稳定并提升相应竞争力的建议。

中欧班列对稳定国际物流供应链比较优势凸显

经过10年持续发展,中欧班列建设取得初步成效,基本形成“三大通道、四大口岸、五个方向、六大线路”整体发展格局。新冠肺炎疫情全球大流行以来,一些国际物流通道受到阻碍甚至被迫中断,国际物流供应链的稳定和我国传统对外贸易发展受到冲击。

严峻形势下,中欧班列经过短暂调整,逆势而上,开行列数和发送货物量实现快速增长,成为服务我国对外贸易发展、推动企业复工复产、维护国际供应链稳定的重要力量,展现出比较优势。

安全性高,疫情传播风险低。相比空运和海运,中欧班列的分段运输方式不涉及人员检疫,大大降低了疫情蔓延风险。同时,数字口岸系统的研发将无纸化、无接触口岸通关变为现实,显著提高了通关效率,减少了人员接触,最大程度减少了疫情传播。

运行稳定,可靠性强。中欧班列主要开行城市全面恢复运营,按照固定车次、线路、班期和运行时刻发送货物,在疫情期间各种不确定因素激增的环境下,同样可以保证货物正常运输、按时到达,有助于维护我国国际物流供应链稳定。速度较快,成本较低。中欧班列单程运行时间在两周左右,比海

运节约10多天时间,全程运行时间约占海运周期的四分之一,而与速度更快的空运相比成本优势明显。这为对资金周转要求较高或季节性产品的行业提供了良好选择,提高了国际物流供应链周转效率;同时也有效保障了疫情期间为欧洲地区输送抗疫和基本生活物资的时效性,助力全球抗疫合作。

服务可定制化,一对一。定制化中欧班列运营不仅满足了客户的多样化、个性化需求,更通过“一对一”和“一站式”服务有效降低了国际货运过程中存在的疫情传播风险。

技术支撑下运输效率明显提高。为突破国家间轨距不同带来的运输短板,铁路部门自主研发了JSQ型商品汽车专用列车,实现“只换轮不换装”、全程运输“一车到底”,将换装效率提高了至少一倍。

国家发展改革委5月18日发布的数据显示,今年4月份,中欧班列开行1218列,运送货物11.7万标箱,同比分别增长24%、33%,综合重箱率98%,保持了稳中有进的发展势头。截至目前,中欧班列累计开行已达3.8万列,运送货物340万标箱,通达欧洲22个国家的151个城市,物流配送网络覆盖欧洲全境。

在稳定可持续发展方面 仍需夯实基础

受疫情影响,短期内中欧班列建设面临的问题主要集中于安全和服务两个方面。如突发事件预防和应急机制还不健全,难以对疫情期间的紧急情况和班列组织进行及时应对和灵活调度;线下货源组织、商贸业务办理、通关和集疏运等流程复杂,容易造成人员聚集,增加疫情蔓延风险;班次固定、频次有限,服务模式传统且单一,短期内无法及时满足由海运、航空、公路等其他运输方式转移而来的多样化客户需求。

从中长期降低运营成本和提高经济效益角度看,中欧班列发展仍面临许多亟待解决的问题,如中欧双边贸易贡献率仍偏低,对于中国进出口总量以及国际货运总量的增量贡献有限;国际之间的沟通协调机制不畅,存在通关标准不同、轨距不统一等影响中欧班列运输效率的问题;货源组织力度不足,尤其是回程班列运营成本居高不下,尤其是对回程班列运营主体众多,线路趋同化严重,企业间存在价格战等不良竞争。

短期着力维护国际物流供应链稳定

完善应急机制,灵活调度协调。完善突发事件应急机制,针对疫情期间中欧班列在运输中遇到的各类紧急情况,要做好应急预案和处置方案,保障运输安全和稳定。加强与欧洲各国铁路部门、货代、物流企业等沟通联系,根据不同国家的抗疫要求优化班列运输组织,及时调整货物运输时间、路线和联运方式,灵活调度在出入境口岸等待开行的班列,在特殊时期维护国际物流供应链稳定发展。

推动数字化建设,打造一体化高效服务体系。为满足疫情期间对无接触商贸和通关的要求,应基于大数据、物联网和云计算等科技手段,加快“智慧商贸”服务平台建设,提供多种语言任意切换服务,实现在线班列信息查询、问题咨询、业务办理、预定货仓、物流公司选择、在线支付、物流跟踪等业务一体化、智慧化;加强铁路、海关、境内外运营平台信息系统的互联互通。加强国际协调,建立疫情期间通行的国际统一通关标准;复制推广最新研发的数字口岸系统,力求实现四大口岸文件电子化、通关无纸化。建立“智慧物流”

跟踪信息系统,保障物流信息尤其是境外物流信息可视化、透明化,不断提高服务质量和效率。
增加重点线路班列频次,鼓励适当货源向中欧班列转移。我国作为抗疫物资的最大生产国和全球供应链枢纽,应充分发挥中欧班列的特殊优势,增加如重庆—杜伊斯堡、成都—罗兹、郑州—汉堡、哈尔滨—俄罗斯、义乌—马德里等重点线路的班列频次,与欧洲各国就医疗用品、基础生活物资等加强贸易合作;鼓励适当货源向中欧班列转移并全力承接运输需求,及时缓解其他运输方式受疫情影响造成的订单积压、取消压力,在支持全球抗疫工作的同时保障国际贸易通道畅通,维护国际物流供应链稳定。

创新服务模式,推行公共和定制化班列。除日常每周按固定发运货物的普通班列外,中欧班列运营平台也可考虑在订单增加时推出公共班列模式,组织货物即装即发,提高国际物流中转效率。同时,可根据特定货品种类和客户的个性化需求开行定制化班列,货物量大从优,从而实现“一对一”精准服务,提升服务质量。



来自乌兹别克斯坦的通用汽车整车集装箱班列驶进江苏连云港中哈物流合作基地。

中长期着力 提升国际物流供应链竞争力

明确发展定位,服务国家战略。

中欧班列作为“一带一路”建设的标志性项目和重要抓手,应定位于建设我国中西部内陆地区对外开放的门户,构建沟通我国与欧洲各国对外贸易的陆上国际大通道和多式联运黄金走廊,打造有中国特色的国际物流知名品牌。中欧班列发展应从“政策沟通”“设施联通”和“贸易畅通”等方面积极对接“一带一路”建设,加强我国与沿线各国政治互信、物流互通和贸易互惠,优化外贸交通网络和产业链,建立健全管理协调机制,逐步在运营开发和加快建设交通强国战略实施,通过搭建陆上桥梁进一步推动中西部地区内陆自由贸易港和国际物流中心建设,构建“陆海内外联动、东西双向互济”的全面开放新格局。

加强顶层设计,深化多方协作。加强国内和国际,以及政府、运营平台和企业等多方之间的沟通与协作,建立健全管理协调机制,逐步在运营平台、线路布局、班列组织流程、运输价格、服务标准、数字平台等方面进行统一和规范,不断引导中欧班列在追求开行数量转向集约化和规模化的高质量发展。完善国际协调合作机制,改善中欧班列沿线国家边境口岸基础设施建设;统一国际间货物运输体系和标准因素造成的进出口壁垒和运输低效等问题。

加快技术研发,克服轨距限制。在已研发出的JSQ型商品汽车专用列车的基础上,继续寻求技术突破,加紧研制轨距可变列车,使列车轨距可以在标准轨距和宽轨距之间进行切换,尽快解决我国与哈萨克斯坦、俄罗斯和白俄罗斯等国轨距不同、需要换装或换轮带来的效率低下问题,

真正实现“一车到底”。

内外联动、多式联运,积极拓展货源。适当减少货物进口限制,出台相应优惠政策,为增加进口货源提供便利条件;鼓励企业不断开拓海外市场,深化国际合作,不断开发新的运输物流产品,推进跨境电商商品、国际邮包和冷链运输;建设境外固定货物集散地,增加回程固定货源比重,提高班列回程重箱率。构建多式联运体系,畅通集疏运网络,建立与沿线各国的协调联运机制,统一标准,如尽快解决海铁联运中集装箱尺寸不同造成的拆箱问题等,保障多式联运的高效性和经济性,从而拓展新货源,辐射带动周边更多地区甚至整个亚欧大陆经济的发展。

规范政府补贴,推动市场化运营。建立政府补贴激励机制和逐步退出机制,鼓励企业积极开拓货源,对货运量大、货运价值高、进出口贸易差小的企业给予更优补贴,并遵循“市场运营、政府引导”的要求,按照一定规划逐步降低补贴标准直至完全放开,实现市场主导和优胜劣汰,打造适应市场竞争、经济效益高的班列线路。

优化线路布局,避免恶性竞争。针对并行线路同质化、沿线运力闲置造成的运营平台竞相压价吸引货源的不良竞争问题,政府有关部门应当加强政策指导,在规划新线路时注重对并行城市的地理位置、周边产业、货源情况、交通运输能力等各方面进行综合评估;鼓励现有线路实行差异化、特色化发展策略,资源统筹、优势互补,减少同质化竞争;合并或撤销部分存在恶性竞争的相邻线路,保障市场平稳有序发展。

(作者系大连海事大学校长)

针对未来社会形态,不同的国家提出不同研判。“信息高速公路”只是把交流的情感转化为虚拟的、更为便捷的交流方式。随着新技术发展,人类位移时间缩短,社会将会加速进入交通驱动型社会。未来社会将会逐步形成信息流辅助交通运输流来实现以人为核心的人员、生产资料和货物自动化位移的流动化社会。所有这些位移都以人为核心,以高度智能和信息化为基础,最大限度实施生产、生活资料的最优化配置。而所有位移保障都以交通运输为基础,交通运输将成为驱动未来社会、城市发展的核心。

构建城市流空间 必须充分发挥交通流驱动作用

交通功能的强大在于它不仅能改变一连串社会事实,更能引起整个社会系统的变化。一个地区要想发展,交通是其出发点。交通所构筑的不同系统展现了不同的社会模型。交通系统与城市的发展存在某种高度的匹配。交通系统是否完善成为社会进步与否的参照指数。孤立的社会系统因与外界交换渠道、交换链条的断裂而走向解体。在未来流动性社会的大趋势之下,城市的发展必须与去中心化生产相结合,与流动性社会需求的要素相匹配。

当今社会正处于流动性社会转型阶段,信息技术、大数据、人工智能正悄然改变要素流动方式。交通运输作为未来社会发展的核心,必将与信息交互作用,成为落实产业互联网赋能传统行业过程中的重要一环。政府对供给和需求的作用逐步被数据流动所取代,大数据帮助实现了从消费者源头识别需求,帮助生产者实现供给。自动化的交通运输作用将逐步被强化。

未来社会是以交通运输为基础的复杂流动性巨系统,要求构建一个万物互联、多元多维度的大数据全息感知体系。强调“城市治理”的政府将变成服务型政府,城市发展将突出精细治理、精明增长。交通运输更加强调服务于人的出行需求和多方共同参与的可持续流动性。出行服务越来越关注出行感受,要求能够提供个性化、注重体验的全过程服务,对出行链进行一体化整合与优化。附着在数据流之上的智能高铁、智能道路、智能航运、自动化码头、数字管网、智能仓储和分拣系统等新型装备设施,要求城市具有全息感知、全程服务特征。总之,构建城市流空间必须强调数据流和交通流作用,充分发挥交通流的驱动作用,围绕交通流构筑城市信息流,更好地服务于人。

强化交通流和信息流融合支撑能力建设

打通不同运输方式、不同产业间数据壁垒,实现数据顺畅流动。数据时代是一个将数据当作核心资产的时代,数据呈现战略化、资产化和社会化等特征。随着数据作为国家战略资产意识的增强,各部门间的数据壁垒越来越强,交通运输部门要协调数据间的联通,在运输管理领域,管理部门要强化顶层设计,以多式联运推广为契机,加快铁路、公路、航空、水路数据标准建设,打通不同部门之间的数据壁垒,加快打造多式联运大数据平台,加快完善部省两级数据资源共享交换机制,建立各业务数据资源共享交换主干通道,形成行业统一的数据资源共享交换体系,推动信息系统互联互通。

结合交通运输行业城市和企业发展需求,加快构建以城市交通及企业业务需求为核心的高层次、高度抽象的概念模型,加快数据中台建设,运用大数据、云计算、人工智能等科技手段,构建一套持续不断把数据变成资产并服务于社会的机制,调动数据所有者的积极性,加快实现互联互通、信息共享、部门协同、安全可靠、服务高效的目标,做到全数据流转、全业务协同、全流程覆盖、全过程监督、全要素掌握。

交通流的规划要以数据流为基础,适应其发展。交通规划要以交通流为驱动,注重交通运输部门自身数据与网约车、电信运营商等数据的融合校准,从数据表象研究走向内在属性挖掘,多维度定义交通用户社会经济属性,根据出行频率、所使用交通方式,挖掘空间集聚规律,更好地进行城市内部交通布局规划。在适当分类基础上,根据进入城市的窗口位置(交通枢纽、重要交通通道等)分类,揭示出更多空间关系属性,更准确地进行时空耦合,紧扣城市群都市圈交通、城市群对外交通等多种类型交通需求,更科学准确地进行都市圈、城市群交通系统设计,构建主动服务交通服务体系,以数据流向服务交通流,实现以交通流为驱动、数据流为辅助的流动性社会,动态调整流向,提升交通运输服务水平,促进行业提质增效与转型升级。

建立城市间交通大数据决策支持系统,支撑政府规划决策、行业运营管理和公众智慧出行服务。面向未来自动驾驶时代,由交通运输部门牵头,会同发展改革、工信、住建、公安等部门

信息流+交通流
『双流融合』适应未来一流保障

祁继鹏
陆逸夫

建立城市数据感知平台,前瞻性部署未来交通设施建设标准,将智能感知与空间、交通等同步规划、同步建设,部署城市感知网络,赋能城市全域感知、智能触达、数字运营和智能决策,加快助力城市管理数据协调,用精细化数据管理城市,帮助城市管理形成新型交通组织模式和城市间管控模式,更好提升行业管理能力和服务能力,为公众出行提供精准高效服务。

运用区块链强化交通流和数据流共振,提高城市交通网络效率。利用区块链的去中心化、公开的特性,强化数据在更多领域发挥作用,更安全高效地与交通流实现共振。通过区块链共识机制实现更加安全可靠的认证存储车联网数据,实现服务数据的可持续性。利用区块链技术记录车辆的信息,更好地实现车辆的共享,减少城市交通网络拥堵。在基础设施层,交通运输管理部门要推动基于区块链的数据共享利益机制,鼓励不同部门、企业探索区块链技术在数据交互共享中的应用,在交通运输行业形成典型数据交互共享解决方案,促进多主体达成共识,形成高效协作的区块链应用生态环境。

强化交通流与数据流的协同,推动城市治理服务转型。未来城市将发展成为可感知、可运营、可管控、可服务的城市,核心就是要依托智慧交通和未来科技打造“四个城市”,即全息感知城市、在线推演城市、闭环管控城市和全程服务城市。通过“四个城市”的打造,构建高效、绿色、可持续的城市交通网络,更好实现人员、生产资料和货物自动化位移的流动化社会。结合城市大脑建设,加快形成人与路、交通工具的沟通机制和标准,发挥云计算、边缘计算、物联网、工业互联网、5G、光纤、卫星等通信技术的互联互通作用,通过对城市交通体系进行全域即时分析、指挥、调度、管理,从而实现城市的精准分析、整体研判、协同指挥,实现城市交通网络智能化、绿色和可持续发展。

(作者单位:北京交通大学经济管理学院)