

多地发力多式联运示范区 助力统一大市场建设

本报记者 庄灵辉 卢志坤 北京报道

多式联运发展再迎提速期。近年来我国对多式联运的发展愈发重视,相关部门曾多次针对多式联运发展进行专项部署,继2017年首次明确多式联运在国家层面的战略定位后,今年初国务院办公厅还印发了相关工作方案,对“十四五”时期能进多式联运发展提出了重点任务与工作目标等要求。

多地加强工作规划

近年来我国愈发重视多式联运高质量发展。

多式联运是依托公路、铁路、水运等其中两种及以上运输方式有效衔接,提供全程一体化组织的货物运输服务。

由于多式联运具有产业链条长、资源利用率高、综合效益好等特点,对推动物流业降本增效和交通运输绿色低碳发展,完善现代综合交通运输体系具有积极意义,因此近年来我国愈发重视多式联运高质量发展,相关政策频出,明确了其在国家层面的战略意义。

如2017年,交通运输部等18个部门共同研究制定了《关于进一步鼓励开展多式联运工作的通知》,相关政策是首次以国家层面、多部门联合推进,针对多式联运发展进行的专项部署。

此后多式联运高质量发展,在运输结构调整、碳达峰行动方案以及现代流通体系建设规划等多个重要政策中均有提及。

今年初,国务院办公厅还印发了《推进多式联运发展优化调整运输结构工作方案(2021—2025年)》,明确要以发展多式联运为抓手,加快构建安全、便捷、高效、绿色、经济的现代化综合交通体系。相关工作方案还明确提出,

在此背景下,近来多地密集制定发布推进多式联运发展的工作方案,多式联运步入新发展周期。《中国经营报》记者不完全统计,近来已有天津、重庆、河北、云南、广西、河南、江苏、江西、广东、宁夏、上海等十余省市发布相关工作方案,确定了各自“十四五”时期多式联运发展目标,同时多地纷纷提出要争做“示范区”,并致力于营造统一开放的市场环境。



到2025年,我国多式联运发展水平明显提升,基本形成大宗货物及集装箱中长距离运输以铁路和水路为主的发展格局,全国铁路和水路货运量比2020年分别增长10%和12%左右,集装箱铁水联运量年均增长15%以上。

在国家政策指导下,近来天津、上海、重庆等十余省市加强多式联运高质量发展工作规划,密集发布相关工作方案,确定了各自省市“十四五”时期多式联运发展目标与重点任务。

对比发现,上述十余省市在相关工作方案中多数以铁路和水路运输为发展重点,部分内陆省市则明确以铁路为主。如天津、重庆、广东、云南、辽宁、广西、江苏以及江西等多地均提出到2025年,要基本形成大宗货物及集装箱中长距离运输以铁路和水路为主的发展格局;宁夏则提出要基本形成相关运输

“我国多式联运经历了几十年的徘徊,近年来一系列突破性的政策举措,以空前力度推动多式联运进入提速发展时期。”重庆工商大学长江上游经济研究中心研究员李然向记者表示,推进多式联运发展,优化调整运输结构对我国经济发展有着明显促进作用,不仅能提高资源配置效率,促进国内统一大市场建设,也能在新发展格局构建中起到较强的推动作用。

以铁路为主的发展格局;上海、河南等地则更重视多式联运的智慧化、绿色化发展。

此外,多地还对“十四五”时期各自铁路货运量、水路货运量、集装箱铁水(海铁)联运量等具体指标提出了量化要求。

李然认为,在贯彻落实国家相关政策要求下,近期多地密集发布“十四五”时期多式联运发展方案,与多式联运的发展优势不无关系。在李然看来,多式联运至少有四方面优势,包括能够发挥各种运输方式比较优势和组合效率,促进各地物流业降本增效;能够推动运输服务上下游协同联动和跨界融合,加快产业要素资源整合;能够释放物流大通道服务潜能和辐射效应,加快推进国内产业转移与国际产能合作;能够优化交通运输结构和供给模式,促进资源集约利用与节能减排等。

争做“示范区”

在国家政策要求下,近期各地在工作方案中确定的重点任务也多是围绕这些方面。

除具体目标外,近期多地在相关工作方案中还明确了“十四五”时期多式联运发展的重点任务。

实际上,今年初国务院办公厅印发的相关工作方案中,即对长三角地区、粤港澳大湾区、京津冀及周边地区、晋陕蒙煤炭主产区等重点区域运输结构调整提出具体指导措施,主要涉及推动大宗物资“公转铁、公转水”,推进京津冀及周边地区、晋陕蒙煤炭主产区运输绿色低碳转型,加快长三角地区、粤港澳大湾区铁水联运、江海联运发展等。

相关工作方案还提出,要提升基础设施联通水平,促进运输组织模式创新,推动技术装备升级,营造统一开放市场环境等工作要求。

在国家政策要求下,近期各地在工作方案中确定的重点任务也

多是围绕这些方面。同时,各地还根据当地面临的突出问题以及发展基础等不同情况,确立各自不同的主攻方向或重点举措。对比发现,内陆地区发展重点在铁路,沿江、沿海地区则将铁水联运、海铁联运等作为重要发展方向。

如辽宁提出要统筹推进多式联运硬联通和软联通,完善联运设施体系,创新联运组织模式,深入实施优化运输结构、应用专业装备、营造发展环境三大举措;重庆则提出要以推进货物运输“公转铁、铁水联运”为主攻方向,提升基础设施联通水平,促进运输组织模式创新,减少运输中间环节,完善服务体系,推动技术装备升级,营造统一开放的市场环境;河南则提出要全面推动交通强国内陆型多式联运试点建设;宁夏

则提出要研究适应内陆集装箱发展的道路自卸卡车、岸桥等设施设备。

“在多式联运发展过程中,内陆地区应重点发展公铁联运,沿江、沿海地区则应把铁水联运、铁海联运作为重点工作和主要抓手。”李然指出,当前我国多式联运主要集中在集装箱多式联运和整车滚装运输方面,铁路商品车(主要是轻型车)运输、半挂车水路滚装运输仅在局部地区有所发展且范围较小。

此外,多地还提出要争做全国多式联运高质量发展“示范区”。如河南即提出要努力将当地打造成为全国多式联运高质量发展“示范区”;江苏则提出要坚决扛起“争当表率、争做示范、走在前列”的光荣使命。

促进国内统一大市场建设

不同省市在争做“示范区”的同时,应注重促进全国交通运输格局与统一市场发展。

在争做“示范区”的同时,各地对营造统一开放市场环境以及更好服务构建新发展格局等也颇为重视。

“交通运输部”数据显示,目前我国多式联运运量规模仅占全社会货运量的7%左右,与欧美地区相比,我国多式联运行业发展潜力极大。”李然指出,近年来我国多式联运发展进入提速发展期,具备了一定的政策与发展基础。但对比来看,现阶段我国多式联运发展还面临货运结构不合理、公路运输占比太大、多式联运占比偏低、整体运转效率不高、市场环境不完善、法规标准不适应、先进技术应用滞后等问题。

“由于过度依赖公路运输造成交通拥堵和安全风险,加大公路基

础设施投入和运维成本,增加对土地和能源等资源占用,排放的二氧化碳、氧化亚氮等废气造成碳排放超标和大气环境污染。”李然表示,推进多式联运发展,不仅能够提高资源配置效率,促进国内统一大市场建设,也为新发展格局的构建起到了强烈的推动作用。

而要助力全国新发展格局,李然认为,不同省市在争做“示范区”的同时,应注重促进全国交通运输格局与统一市场发展。

为此,李然认为各地应在通道联通以及信息资源共享等方面发力,强化规划统筹引领,提高交通基础设施一体化布局和建设水平,完善多式联运骨干通道,同时提升信息互联互通水平,加强各省市之

间信息对接和数据资源的开放共享,建立和完善多式联运互联交换接口标准。

此外,服务规则与技术装备的标准化、企业合作等也是重点发力方向。

“各地应加快推进各地区运输服务规则衔接,推动建立与多式联运相适应的规则协调和互认机制,深入推进多式联运‘单一制’。同时加快技术装备升级,大力推广标准化、专业化集装箱运输,加强各地区运载工具、集装箱、托盘、吊装机具、转运设施等之间的衔接配套。”李然认为,各省市应鼓励各自企业联盟成员在设施站场、货源组织、数据交换、运行规则、运力调配、对外谈判等方面开展务实合作。

单位GDP能耗十年下降两成 雪山下的公园城市“低碳”出圈

成都的生态大城打造之路

本报记者 陈雪波 卢志坤 成都 北京报道

“推动经济社会发展绿色化、低碳化是实现高质量发展的关键环节。”党的二十大报告提出,要加快推动产业结构、能源结构、交通运输结构等调整优化,并倡导绿色

“家门口”的大自然

从市中心往外开车25分钟,就可以看到自由飞翔的珍稀鸟类,在超大型城市,这是很难想象的一件事,但成都已经让这样的场景成为了现实。在成都的北湖生态公园的观鸟世界,不仅能看到常见鸟类野生白鹭、灰鹭、野鸭子,也能观察到稀有的黑顶鹤、白鹤等。北湖生态公园目前已经成为一些过冬候鸟的栖息和繁衍地,也吸引了众多观鸟爱好者前来打卡。

北湖生态公园这样适宜野生鸟类生存的生态,得益于2012年开始的改造。在2009年之前,这里有农家乐红极一时,但因缺乏管理,

全方位减碳之旅

每个月的5日,是成都的“绿色低碳出行日”,当日乘坐公共交通能够享受票价优惠,不少市民积极参与低碳出行。截至2022年上半年,全市的85.3万辆共享单车,日均骑行达到约220万人次,“蓉e行”平台累计引导超58.5万人次主动停驶私家车。

成都已经拥有较为完善的公共交通体系,城市轨道交通总里程达到558公里,轨道交通占公共交通分担率超过60%。今年上半年,又新开及优化地铁接驳公交线路11条,完成50个地铁站出入口周边50米范围内公交站优化配置,让公交和地铁的换乘更加无缝高效融合。

为了更有效地解决交通距离

消费,推动形成绿色低碳的生产方式和生活方式。

如何逐步实现经济社会发展的绿色化、低碳化?在这方面,成都已经积累了丰富的经验。近10年来,成都的空气质量优良天数从132天增长至299天,PM2.5浓度累计下降58个百分点,森林覆盖率达

导致水生态被破坏。2010年,北湖生态公园闭园,开始了为期8年的水质沉淀。在水质达标后,2018年在原有基础上对公园进行升级改造,打造了“三区八景”,并配套建设健身设施、公厕、驿站、休闲广场、人行景观天桥、停车场等设施。经过改造,核心区绿地及配套占地面积扩大到740亩,水体面积约458亩。公园里不仅可以休闲观光,还有露营地、儿童沙池、亲子餐厅等供市民使用。

成都兴华生态建设开发有限公司全程参与了北湖生态公园的改造,该公司策划部部长朱成功告诉记者,随着北湖生态公园进一步

改造提升,经营管理水平不断提升,北湖生态公园逐步成为成都市民周末游憩的首选地,各式房车、露营爱好者、鸟类摄影者络绎不绝,让北湖生态公园人气不断上涨,也成为各类大型活动的重要举办地,现在的节假日及周末公园人流能达到2万~3万人次/天。

北湖生态公园的改造,只是成都近年来生态打造的一个缩影。成都通过环城绿道将生态公园、绿地串联了起来。过去5年,全市累计建成各级绿道近6000公里,新增公园面积达6.5万亩,环城生态公园、锦江公园全线贯通,龙泉山城市森林公园加快建设。在

顶分布式光伏开发试点进展顺利,全市清洁能源占比已经提升至62.6%。

通过技术研发的方式来减少碳排放,也逐渐成为成都的优势。目前,成都大力开展低碳零碳负碳关键技术攻关,挂牌运行天府永兴实验室,实施科技治气领域科技研发项目“揭榜挂帅”,建设国家环境保护机动车污染控制与模拟重点实验室(成都基地)、氢能研发创新中心等重大创新平台。今年上半年,7项技术工艺成功进入国家科技成果转化综合服务平台。

成都还特别制定了《成都市大气污染防治条例》等12部地方性法规和规章,并健全了1197个大气和208个水质水量自动监测站的天空

华西区策略顾问部高级董事张晓远在接受《中国经营报》记者采访时表示,成都的目标是建设“人一城一境一业”高度统一的公园城市,这既要满足人的需求、城市的发展、环境的打造,也要聚集和发展产业,这四个方面对成都来说同等重要。

环城绿道上骑行,已经成为成都市民周末出游的“绿色”选项。

如今,成都已经拥有自然保护区地2类(国家公园、自然公园)6处,总面积1503平方公里,占城市国土面积的10.5%。今年1月,国务院正式批复同意成都建设践行新发展理念的公园城市示范区。在随后发布的《成都建设践行新发展理念的公园城市示范区行动计划(2021—2025年)》中提到,将以建圈强链理念加快推动产业生态圈和重点产业链成势发展,深入实施“幸福美好生活十大工程”,打造天蓝、水清、土净、无废的美丽蓉城。

地一体环境监测体系,大力推广卫星遥感、走航观测、在线监测、电力监控等科技监测监控手段,7日空气质量预报准确率超92%。

此外,成都在制度管理方面也积累了新的经验,在国内首创提出“公众碳减排积分奖励、项目碳减排量开发运营”的双路径碳普惠机制,推出专属绿色公益平台,已上线15个公众碳积分场景和14个低碳消费场景,参与用户数达45万,通过自主认购实施碳中和,促进减排量实现价值转换。此外,成都还成功创建了51所“环境友好型学校”、61个“绿色社区”和16个生态环保教育基地,9个区(市)县获评国家生态文明建设示范区。



每逢假日,都有不少游客来到改造后的北湖生态公园休闲赏景。

本报资料室/图

从改善生态到绿色产业

两千多年前,李冰父子修筑了都江堰,从此以后成都平原“水旱从人,不知饥馑,时无荒年”。都江堰也成为了千百年来人与自然和谐共处的典范之作。

21世纪的成都,在现代化资源的支持下,这里有了更多环境友好型产业。事实也证明,这里在呵护生态的过程中,并没有影响成都的产业发展速度。相反,生态改善的同时,有一批依赖生态、助力生态的产业趁势崛起。

成都一方面推动传统产业提质发展,实施“三线一单”生态环境分区管控,遏制“两高”项目盲目发展,开展两轮“散乱污”经营主体专项整治,累计淘汰落后产能356户;另一方面推动绿色低碳产业高质量发展,依托淮州新城等6个主要承载地和龙泉汽车城等5个协同发展地,聚焦动力电池及储能、光伏、氢能、节能环保及资源循环利用、绿色建筑、绿色低碳服务六大领域,2021年全市绿色低碳企业实现主营收入约1900亿元,累计创建国家级绿色工厂34家。

“我们公司在成都布局了两个太阳能电池片基地,分别为双流基地、金堂基地,太阳能电池片产能近35GW。”通威相关负责人告诉记者,该公司的总部位于成都,今年第二季度该公司的太阳能光伏电池全球累计出货量已经突破100GW。这样规模的光伏电池意味着,每年可生产清洁能源电力约1387亿度,可满足8215.1万户城乡家庭1年用电需求,能够减少二氧

化碳排放量约1.38亿吨,节约标准煤约5548万吨。

与此同时,建设公园城市过程中打造的良好环境,也吸引了针对自然生态的研学产业。在北湖云栖自然教育中心,开发了引导孩子及家庭深入了解北湖生物多样性的研学产品,吸引了很多学生前来学习。随着河道治理的完善,成都又推动锦江沿线滨水景观建设,成功推出“锦江夜游”旅游消费场景,促进文旅产业繁荣的同时,也促进了生态价值转化。乘船穿过这座古老的城市,观赏沿途清亮河道与城市街景的辉映,也是成都由内而外生态建设成果的展现。

今年3月,多个绿色低碳产业链项目集中签约落户青白江,协议总投资174亿元;6月,金堂县集中签约落户16个绿色低碳产业链项目,总投资220.3亿元;7月,亿纬锂能成都动力储能电池一期项目建设在成都经开区(龙泉驿区)启动,总投资200亿元……成都的绿色产业依然在加速扩张。到2025年,成都绿色低碳优势产业规模将达到3000亿元。

张道远分析指出,在过去一些城市的产业发展过程中,是以破坏环境为代价的,成都现在打造公园城市,会努力做到“产境共生”。如今成都在发展工业的时候,审批已经非常严格,严重污染环境的产业无法落地,成都需要通过这样一系列的举措,打造出具有全球竞争力的绿色循环经济模式。