

# 我国“公铁驮背联运”呼之欲出

■ 罗黎明

在前不久于贵阳举行的“2017 中国大数据产业博览会”上,中国最大的公路物流互联网信息平台“货车帮”与中国神华铁路货车公司签署“公铁联运”战略合作协议,共同开启“大数据+公铁联运”新业态。

据了解,“货车帮”拥有会员车辆 370 万台、货主会员 63 万,每日发布货源信息 500 万条。而神华铁路货车公司隶属于中国规模最大的煤炭企业神华集团,该集团拥有铁路里程 2155 公里、船舶 40 艘、3 个港口与码头,年吞吐量 2.7 亿吨。

“火车上不仅可以‘驮’货车,还可以‘驮’集装箱、半挂车。公铁联运将以神华铁路网为干线通道,依托货车帮大数据资源,通过运力推送、货车列车匹配、一键式交易、单式服务等,实现‘铁路长距离运输+公路最后一公里’精确接驳、无缝衔接。”神华铁路货车公司党委书记、总经理康凤伟说。

“货车装在火车上,火车驮着货车跑”。驮背运输是一种公路和铁路联合的运输方式,货运汽车、集装箱等直接开上火车,到达目的地后,货车再从火车上开下,能够降低运输成本、提高运输效率、减少公路交通拥堵。

按照计划,此次亮相的中国第一条大数据“驮背运输”线路将从内蒙古自治区鄂尔多斯物流园区“启程”,目的地是河北省黄骅港口,全程 1000 公里左右,预计今年内将正式开启。“神华运输的路网资源和一体化优势加上‘货车帮’的平台资源和大数据优势,双方将合作重构物流行业流程、重塑新模式、打造新业态。”康凤伟说。

据悉,作为经济的“血液”,我国物流行业



总体发展水平仍然偏低。中国物流与采购联合会副会长贺登才用“大小多少”四个字概括了货运行业的现状和发展趋势。“大是产业规模大,全行业规模 3 万亿元;小是运营主体小,1300 多万辆载重汽车、728 万个运营主体,从业人员很多都是个体户;多是运营环节比较多,涉及多个部门;少是规模化、信息化、具备资源整合能力的企业数量很少。”贺登才说。

受铁路行业固有顽疾、传统交通运输体制多头管理等因素影响,能够实现公路、铁路等运输方式之间无缝衔接的驮背运输、多式联运等现代物流模式发展滞后。

业内人士认为,公路的开放性和铁路的

相对封闭性导致铁路优质中长途资源没有发挥,中国地大物博,中长途物流发展迫切,而“公铁联运”是中长途运输最有效的方式之一。贵阳货车帮科技有限公司总裁罗鹏说,伴随供给侧结构性改革、“一带一路”倡议等深入推进,加上先进信息技术的应用,驮背运输、多式联运、智慧物流迎来难得的发展战略机遇期。

《国家十三五规划纲要》提出,开辟跨境多式联运交通走廊;推进公铁水及航空多式联运,构建国际物流大通道;加快发展多式联运,提高交通运输服务质量和效益。“多式联运能够提高效率、降低成本,发挥组合优势,拓展可达空间,集约、节约、环保、安全。多式

联运需要依托大数据、云计算的支撑,实现精准匹配。”国家发改委综合运输研究所所长汪鸣说,有关部门应深化铁路和货运价格改革,营造平等、有序的市场环境,推动多式联运加快发展,推动物流行业转型升级。

“神华集团和货车帮合作建设多式联运智慧物流体系,为铁路参与多式联运、实现大数据与物流的融合进行积极、有益的探索。”国家铁路局副局长于春孝说。于春孝表示,国家铁路局将推进完善法规标准、积极参与多式联运有关的法规研究等工作。同时,努力营造良好的运营环境,鼓励、引导企业开放数据资源,与企业等各方携手推进多式联运和物流业健康发展。

# “共享铁路” 货车帮和神华“互联网+公铁联运”实现

■ 王志

据预测,到 2020 年,中国大数据产业规模或达 13626 亿元。我国政府对此也是保持乐观鼓励态度,产业界积极响应政策号召,纷纷投身“大数据+产业”探索。货车帮与神华在日前刚刚结束的“数博会”上,便来了一次新尝试。

## 货车帮+神华进军公铁联运

在 2017 中国国际大数据产业博览会(简称“数博会”)召开期间,在贵州省人民政府、国家发展和改革委员会、贵阳市人民政府、贵州省交通厅等多家单位代表共同见证下,“互联网+物流”平台货车帮与神华铁路货车公司、贵阳经开区管委会共同签署了三方公铁联运战略合作协议。

货车帮称,双方希望共同开拓“大数据+公铁联运”新业态,在探索“大数据+产业”模式创新方面,实现了里程碑式的跨越。

## 双方公铁资源互补联动生态

货车帮此次联姻神华集团,或许也是希望借政策的东风,减少阻力,获得更多政府扶持,以此加速对“公路+铁路”联运模式的探索。据悉,货车帮诞生于物流业供给侧改革,做的是基础的货运信息优化对接,之后向“车货匹配+车辆后服务”的商业模式转型,目前拥有 370 万诚信会员车辆,63 万诚信货主会员,平台日发布货源 500 万条,在全国 360 个城市布局 1000 家线下服务网点。

其在大数据能力、用户精准画像上比较突出,以此实现智能调度、精准匹配车货资源,减少空驶和等待时间,提高物流效率。据货车帮介绍,2016 年,为社会节省燃油价值



615 亿元,减少碳排放 3300 万吨。同时,通过与专业大数据和云端服务机构阿里云合作,货车帮建立了“全国公路物流指数”,能全面反映全国各区域公路物流货物运输流向、货物分布情况、车辆分布情况。

此次数博会上,其展示的就包括大数据+公铁联运、大数据+“一带一路”等众多延伸服务内容和大数据技术解决方案。

## 神华贡献一体化优势

而神华集团在铁路物流领域有一体化优势。神华铁路货车横跨内蒙古、陕西、山西、河北以及北京、天津四省市,管理运营铁路自备货车 5 万多辆,下设 4 个检修分公司,两个运营分公司。目前,其拥有铁路里程 2155 公里、干线运输能力 6.5 亿吨,3 个港口与码头的年吞吐量 2.7 亿吨,船舶 40 艘,是我国三西地区下水路径最短、联通多条铁路、成本最低

的黄金大通道,也是连接“一带一路”东西通道最短路径。

## 大数据能力是模式突围的关键

此前,交通运输部运输服务司巡视员王水平曾表示通过发展多式联运,到 2020 年,如果公路中长途运输向铁路转移 10%,交通运输行业能源消耗将下降约 1000 万吨标准煤,节能减排效益十分显著。

然而,国内在公铁联运和大数据结合上却仍十分陌生,虽然未来市场一片蓝海,但是需要面对的挑战同样不容小觑。一位业内人士对此次联姻评价认为,货车帮与神华各自在公路和铁路物流场景都有深厚的资源积淀和行业影响。此次大数据、云计算、人工智能等新技术的成功应用,也是合作成功的关键。但未来能否实现“1+1>2”的影响,还需要看两者能否发挥出“大数据”更大的杠杆效应。

## ▼ 相关链接

### 多模式联运 绿色集约成物流发展方向

有业内人士表示,多模式联运是交通运输业的下一次革命,货物运输由目前主流的公路方式,有序转移至铁路、水路等综合运输方式,能够显著提高物流运输效率,降低成本,节能减排。

国内物流快递行业目前呼吁绿色的声音很大,无论是国家邮政局等政府部门,还是菜鸟、圆通等企业都有这方面的举动,倡导集约化管理,走绿色、低碳之路。1%的多式联运比重换 0.9%的成本下降。据中国交通运输部调研资料显示,在欧美物流业发达国家,多模式联运普遍提高了 30% 以上的运输效率,减少货损货差 10% 左右,降低运输成本 20% 左右。

但目前我国多模式联运体系尚处于襁褓期,运量规模仅占全社会货运量的 2.9%,远低于美国的发展水平;海运和铁路集装箱联运比例仅为 2.5% 左右,不足欧美发达国家的十分之一,货物中转转运所耗费的成本约占全程物流成本的 30%。综合测算,每当中国多模式联运运量占全社会货运量比重升高 1%,社会总物流费用就会降低 0.9%,节约成本支出可达 1000 亿元,具有可观的商业利益和社会价值,也符合节能减排保护环境社会主旋律。

因此,2017 年,交通运输部等 18 个部门联合发出了《关于进一步鼓励开展多式联运工作的通知》,首次从国家层面明确多模式联运战略,纳入了物流业的供给侧改革,宣示多模式联运迎来了发展的春天。

# 四川自贡 加速步入高铁时代

日前,记者从四川省交通运输厅了解到,在四川省自贡市召开了雅眉乐自(雅安、眉山、乐山市、自贡市)城际铁路四市工作会,来自四城的发改委、铁建办负责人、铁路规划专家聚集一堂,共谋项目前期规划方案。此次会议引起广泛关注。

据悉,会上,雅眉乐自城际铁路建设方案浮出水面,该条铁路预计 2020 年开工,2024 年建成,将是成渝经济区城际铁路网的重要组成部分。项目建成时,荣县和贡井区将填补无高铁线路经过的空白,自贡将实现真正意义上的进入高铁时代。

## 雅眉乐自城际铁路 力争 2020 年开工

成都至自贡指的就是成都至自贡高铁,全称是“成都—天府新机场—自贡高铁项目”,这条高铁穿越了成都、资阳、内江、自贡 4 个城市,正线建筑长度为 176.49 公里。为配合天府国际机场工期的要求,成都至自贡铁路下穿天府国际机场段作为独立项目进行立项、审批,并先于成自铁路全线开工。蓉昆高铁成都天府国际机场段新建正线 7.45 公里,已开工。该项目为城际高速客运专线,设计时速 350 公里/小时。正线北起成都东站,经成都天府站、资阳西、资中西、威远,终点接轨建川南城际铁路自贡东站;资阳北支线由天星井线路所引出向东接入成渝客专资阳北站。项目预计工期 3 年。

据悉,成都至自贡高铁是蓉昆铁路的一个重要组成部分,经川南城际自贡至宜宾段接渝昆铁路,构成川西、西北地区至云南的快速客运通道。这条高铁建成后,成都、昆明、重庆地区间的交流将会更加密切,沿线居民的出行也会更加方便。

雅眉乐自城际铁路项目,定位为区域性干线铁路,设计时速 350 公里/小时,项目全长约 200 公里(自贡境内约 75 公里),西起雅安,经洪雅入眉山,到乐山与成贵客专交会,进入自贡荣县、贡井。项目总投资 280 亿,力争 2020 年开工建设,建设工期预计 4 年。

## 自贡推动铁路大建设 迎来高峰期

自贡市发改委主任杨立平在会上介绍了规划建设雅眉乐自铁路相关情况,中铁二院轨道交通规划专家介绍了项目线路建议走向,分析了与项目有关的情况,四城代表分别就项目规划建设工作提出意见建议。其中,自贡市发言代表提出建议,为加快项目实质性推进,建议按川南城际铁路工作模式,建立健全四市定期磋商联席会,共同开展可行性研究报告编制等工作,共同研究项目业主组建方式、资金筹措、组织架构和运营模式等重大事项,以利达成互利共赢的共识,联合争取省政府、省级部门、成都铁路局、省铁投集团的支持,力争 2020 年开工建设。

据了解,雅眉乐自城际铁路是完善成渝经济区城际铁路网的重要组成部分。目前,四川区域内南北向城际铁路居多,中部腹地缺乏一条东西向的铁路快速通道。该项目将填补四川省中部腹地东西向铁路快速通道的空白,连通成贵客专、川南城际铁路、蓉昆高铁,是沟通攀西地区、川西地区、川南地区以及云贵地区的快速铁路通道。

“自贡市目前在建或即将要建设的成自高铁(成都东站经天府国际机场站、资阳、资中至自贡东站)、川南城际铁路、蓉昆高铁均为南北向通道。而雅眉乐自高铁西起雅安经洪雅入眉山,到乐山与成贵客专交会,进入自贡市荣县、贡井的东西向大通道。”杨立平说,这是自贡 60 年前建成通车内自宜铁路客货运输线后,推动铁路大建设迎来的高峰期,在建或规划建设的全市高铁建设里程已突破 200 公里。该高铁项目建成后,将为旅客提供安全、快速、舒适的运输方式,释放沿线丰富的旅游发展潜力,形成攀西—川西—川南—云贵精品旅游环线。随着项目建设的完成,将吸引人口集聚,带动资金、信息、人员和文化的快速流通,推动四市的城市化进程,极大促进沿线地区的经济、社会发展。(新川)

# 西成铁路年底实现通车试运营

■ 朱刚

西安至成都的西成铁路今年年底实现通车试运营,川南城际铁路今年开工建设自贡至宜宾段,今年开工建设成都至宜宾高速公路……日前,四川省政府办公厅印发五大经济区 2017 年工作要点,五大经济区总计 33 项要点,120 项任务中,交通基础设施建设都被重点提及,成为了要点中最大的“公约数”之一。

## 铁路: 西成铁路年底实现通车试运营

五大经济区都将铁路作为重要的基础设施建设推进,铁路今年加快成兰铁路、成贵铁路乐山至贵阳段、西成铁路西安至江油段、川藏铁路成都至雅安段以及成昆铁路扩能改造、连界至乐山铁路、成都站扩能改造、隆黄铁路叙永至镇雄段等项目建设。

推进蓉昆高铁成都经天府国际机场至自贡段、成都至西宁铁路、攀遂内铁路、渝昆高铁(四川境内段)、昭(通)绵(枝花)大(理)铁路、川藏铁路雅安至康定(新都桥)段、康定至林芝段



等项目前期工作。启动汉巴南铁路(巴中至南充段)前期工作,力争形成可研报告。积极推进成南达、广巴铁路扩能改造前期工作。同时,加快建设川南城际铁路内江至自贡至泸州段,开工建设自贡至宜宾段。特别值得一提的是,今年将全面建成西成铁路,年底实现通车试运营。

## 公路: 力争开工成都至宜宾、乐山至西昌(昭觉)高速公路

高速公路仍旧是五大经济区重点实施的交通基础设施项目,在建项目,今年加快雅安至康定、成都经济区环线、成安渝高速四川

段、仁沐新、乐山至自贡(乐山城区连接线)、绵阳至西充、成都天府国际机场、绵阳至九寨沟(川甘界)、峨眉至汉源高速公路和成乐、成彭高速公路扩容改造、叙永至古蔺剩余段、宜宾至彝良(四川境内段)、仁沐新高速并研至新市段、宜宾过境、内江城市过境高速公路、汶马、康定至新都桥高速康定过境段等项目建设。全力推进绵西、营达、巴陕等高速公路项目建设。加快 G5 京昆高速泸黄段加宽改造、攀大(理)高速公路等项目建设。

新开工项目,力争或新开工建设资阳至潼南、德阳至都江堰、成都至宜宾、乐山至西昌(昭觉)高速公路、叙永至威信、宜宾新市至攀枝花、G8515 线荣昌至泸州段(四川境内)、广安过境高速公路东环线及渝广支线、南充过境高速公路北段、南充至潼南(四川境内)高速公路、G42 成南高速(扩容)改造、巴中至万源高速公路。

在前期工作方面,加快推进中江至遂宁、绵阳至苍溪高速公路和成南、成绵高速公路扩容改造、宜宾至威信、广元至平武、绵阳至苍溪至巴中、镇巴至广安、西香、西昭、永会、攀盐(源)、西昌绕城、马尔康至青海久治、康定至新都桥、汶川至川主寺等高速公路前期工作。

## 巴陕高速公路米仓山 超长隧道通风竖井贯通

日前,据记者了解,巴陕高速公路米仓山超长公路隧道通风竖井顺利掘进,隧道施工提前完成阶段性任务。

四川米仓山超长隧道中部通风竖井深 435 米,直径 9 米,为我国规模最大的公路隧道竖井,施工难度大。面对这块“硬骨头”,项目建设单位集思广益、创新创造,多次组织设计、咨询、施工及相关专家开展跨行业、多专业调研论证,优化设计,对原设计 2 座 6 米直径竖井变更为 1 座 9 米直径竖井;借鉴煤矿竖井掘进经验,在公路行业开创性地采用“短段掘砌混合作业法”的全机械化施工方法,提高了施工效率,用时 6 个月就完成掘进,较传统工法提前 1 年以上,填补了国内该项技术空白。(李振)