

“四港”联动发展对长三角交通一体化发展的经验启示

吴建伟 刘万锋 周嘉男 钱 宽

(浙江数智交院科技股份有限公司 杭州 310030)

[摘要] 党的十九大作出建设交通强国的重大决策,2019年党中央、国务院印发《交通强国建设纲要》,全面开启了交通强国建设的新征程,明确提出要推动各种交通方式相对独立发展向更加注重一体化融合发展转变,建成人民满意、保障有力、世界前列的交通强国。浙江以“三个地”的使命担当,加快建设高水平交通强省,发挥“海港、陆港、空港、信息港”联动发展优势,将“四港”联动作为交通强国建设金名片,努力打造成为重要窗口的交通领域标志性成果,对长三角交通运输更高质量一体化发展具有重要启示。

[关键词] 交通强国;“四港”联动;长三角一体化;经验启示

1 浙江海港、陆港、空港、信息港规模化发展雏形初显

浙江省综合交通网络基本成形,综合交通进入融合发展的跨越期。经过多年努力,浙江省交通设施网络基本成形,截止2020年底全省已形成以高速铁路、高速公路、内河航道、国省道等为主骨架的综合交通网络,全省综合交通线网总规模达到13.9万公里,网络密度为131.8公里/百平方公里。境内国家综合运输大通道全面贯通,实现省际互联互通,与长三角区域中心城市基本形成2小时交通圈,以高速公路、城际铁路为主骨架,以普通国省道为支撑形成省内城际干线交通网络,正在构建省域和市域1小时交通圈,初步形成杭州、宁波舟山、温州、金华义乌四大全国性综合交通枢纽布局。

海港、陆港、空港呈现规模化发展,基础设施能力和服务水平走在全国前列。2020年宁波舟山港货物总吞吐量11.7亿吨,连续十二年稳居世界第一,集装箱吞吐量居全国第二、全球第三;义乌是全国最大的国际内陆港城市,“义新欧”班列成为全国开行线路最多、满载率

最高的中欧班列,传化“公路港”已初步建成一张全国性的城市物流中心网;我省成为继广东之后全国第二个拥有3个千万级国际机场的航空大省;宁波舟山港率先开通了国内首条双层集装箱海铁联运班列。从现实基础、发展机遇和技术支撑来看,浙江充分发挥其外向型经济、民营经济、数字经济、交通产业等资源优势,促进交通运输从“综合并行”向“有机融合”转变,恰逢其时、大有可为。

信息化、网络化快速发展为“四港”联动提供重要机遇。随着物联网、5G、自动驾驶等一批现代信息技术和交通新业态的快速发展,为综合交通网络运输提供新的发展媒介,契合海港、空港、陆港等融合发展的深入需求。“四港”联动发展的本质是充分发挥各运输方式的比较优势和组合效益,在综合运输链中“四港”开放协同、上下游运输方式相互配合,实现综合交通体系优化、运输增效、物流降费。发展方向上重点突出“港”建和“联”动,即以海港为龙头、空港为特色、陆港为基础、信息港为纽带,完善多式联运服务体系,实现基础设施方面的“联”、设备装备层面的“联”、业务

收稿日期:2021-07-13

作者简介:吴建伟(1990-),男,工程师,主要从事水运规划、综合交通规划工作。

层面的“联”。

2 “四港”联动打造成为交通强国建设金名片

2.1 顺势而为，擘画“四港”联动大蓝图

浙江省委、省政府高度重视交通强省建设，要求着力推进海港、陆港、空港、信息港联动发展，加快实现海上、陆上、空中、网上联通，打造“一带一路”战略枢纽。浙江省综合交通改革与发展领导小组办公室印发了《加快推进海港陆港空港信息港“四港”联动发展建设方案》，绘就了发展蓝图，明确以海港为龙头、陆港为基础、空港为特色、信息港为纽带，着力推进设施联通、标准联接、信息联网、企业联盟、多式联运，构筑开放互通、一体高效、绿色智能的“四港”联动发展格局。浙江将加快建设高水平交通强省，更好发挥先行官作用，为全省努力成为新时代全面展示中国特色社会主义制度优越性的重要窗口提供有力支撑。交通是经济社会发展的先行官，也是“重要窗口”建设的先行领域，对提高竞争力、推进现代化、展示优越性具有重要的先导作用、支撑作用和带动作用，通过信息化手段助力各运输方式融合发展。

2.2 企业联盟，合推“四港”联动大发展

“四港”联动发展遵循规划先导，以完善联运服务体系，着力推进设施联通、标准联接、信息联网、企业联盟、多式联运为主要任务，致力于降低企业物流成本，实现运输服务“一单制”。在设施联通、标准联接方面政府主导推动，信息联网、企业联盟、多式联运等发面打破传统以政府为主导的运作模式，多方市场参与激活市场活力。2019年10月以企业主导成立“四港”联盟，即由浙江省海港集团、省交通集团、省机场集团、中国铁路上海局集团、中国邮政浙江分公司、传化集团、浙江电子口岸公司、浙江综合交通大数据中心公司等10家囊括海、陆、空、信领域的领军企业强强联合、共同组建的浙江“四港”运营商联盟。联盟致力于打通不同运输方式间的壁垒，协商解决联动市场运营中的突出问题，推动成员间的互利合作，面向市场需求提供运输全过程物流解决方

案。联盟成员之间的跨运输方式、跨行政区域、跨运营主体合作，这仅仅只是个开始。今后，浙江“四港”联盟将充分发挥政企、企企之间的桥梁纽带作用，大规模、成体系地谋划推动联盟成员在通道开辟、货源组织、运力调配、信息共享等方面实现互利共赢、务实合作。

2.3 示范引领，践行“四港”联动大使命

为带动破除制约“四港”联动全局发展的关键瓶颈，在不同领域、不同场景率先形成典型，打造全省“四港”联动发展示范工程，明确了杭州空公铁联运枢纽、宁波海公铁联运枢纽、嘉兴海河联运枢纽、舟山江海联运枢纽作为不同联运方式的示范工程、义乌作为空间区域上的示范城市，“四港”综合信息服务平台作为联通全局的信息港，打造“141”示范工程，旨在畅通“四港”联动发展的“经脉”，积累先进经验、发挥示范引领作用。“四港”综合信息服务平台将依托联运大脑推动海港枢纽、陆港枢纽、空港枢纽信息化互联，打造与联运业务相融合的信息化综合服务平台，实现物流链业务全程可视化。

2.4 标准支撑，强化“四港”联动大保障

探索海港、空港、陆港等设施装备标准衔接，加快标准化运载单元研发和推广，加强专业设备技术标准体系建设。推进江海联运、海河联运船型研发，在全国率先开展宁波至绍兴双层铁路集装箱运载单位和设施标准研究，搭建综合交通大数据基础平台数据标准化接口，推广物流信息互联应用等。未来在“四港”联盟的推动下，货物从运输起点到终点，依托大数据、云计算、人工智能等新技术统筹运用交通运输资源，一键提供最贴合货主经济和时效需求的最优方案，实现联运业务“一单制”模式。

3 “四港”联动对长三角交通运输一体化发展的经验启示

3.1 更高标准，构筑长三角基础设施互联互通网络

长三角初步形成了以高速铁路、高速公路、沿海港口和民用机场等覆盖率显著高于全国平均水平的综合交通网络，按照长三角交通运输

更高质量一体化要求，将以更高标准推进跨省、跨区域间设施互联互通。破解现存跨地区、跨部门建设运营等统筹协调力度不够、土地空域等供需矛盾突出、资源集约节约利用率不高等问题。

在跨区域合作方面建立协调机制，打造长三角融合发展特色。打造具有国际竞争力的世界级港口群，围绕以上海、宁波舟山港为核心，建设宁波舟山港高效便捷、集散并重的现代化综合枢纽港，建设上海国际航运中心，推动各区域港口发挥优势、分工合理、协调发展，突出集装箱及国家战略资源等特色，全方位服务交通强国建设、长江经济带发展及参与全球“一带一路”竞争，形成具有国际影响力的世界级港口群。推进港航资源进一步整合，围绕上海港、宁波舟山港、江苏沿江港口等港口一体化融合，建立长三角港口一体化治理体系；打造轨道上的长三角，推进干线铁路（高铁）、城际铁路、市域（郊）铁路、城市轨道交通（地铁、轻轨、中运量）四网融合，在发展上探索推进市场化改革，促进铁、航道、港口等物流园区一体化运营，建设区域铁公水物流园区，创新合资、合营等市场化运作模式；建立民航协同发展工作机制，共同打造长三角对外交流的窗口。

3.2 更强组合，共建长三角“四港”运营商联盟

围绕企业联盟，可先在浙江“四港”联盟基础上吸收长三角其他省市“四港”代表型企业，运营成熟后逐步吸收与港口、航空、铁路运输密切关联的物流、货代、园区、仓储、信息平台等各环节的代表性运营商共同参与“四港”联盟。在交通行业管理部门的指导协调下，围绕实现旅客联程联运“一票制”、货物多式联运“一单制”目标，共同制定和履行“盟约”“盟规”，积极培育多式联运经营主体，构建跨区域、跨方式、跨部门之间的“四港”联动协同化平台。

探索以关键领域合作为重点，推动海港、陆港联动发展试点，做大示范带动效应。创新港铁合作方式，打造以港口和铁路为核心的全

程供应链物流，结合上海港、宁波舟山港海港功能资源优势 and 传化智能仓运配一体化能力优势，破除陆海铁联运“前面一公里”和“最后一公里”瓶颈。推进联盟和实体双轨制发展，搭建开放式商业平台，使联盟的市场吸引力成为核心发展力，可通过市场化运作组建长三角“四港”联动运营公司，打造“四港”联动电子商务和全程物流运营功能。远期考虑联盟腹地化、国际化发展，谋划覆盖全国及境外的经营和服务网络建设，构建全国乃至全球互联互通伙伴关系，积极引导国内行业领军企业和全球跨国企业参与，推动全球化、专业化的务实合作，为更多的企业提供物流服务、创造价值，促进“四港”联盟融入全球供应链、产业链、价值链。

3.3 更大合力，融入国家战略提升全球竞争力

抢抓长三角一体化发展上升国家战略机遇，交通运输发展要在更高层次、更宽领域建设成为对外先行的窗口，长三角三省一市以更大合力、深入融合、更大力度协同推进对外开放，以一体化姿态融入国家战略提升国际竞争力。

搭建一体化交通高水平开放大平台。做优做强中欧班列，持续提升“义新欧”“苏满欧”及连云港-伊斯坦布尔等班列市场竞争力，推动沿海港口与陆港双向贯通、联动发展，形成高效便捷的长三角陆路对外运输大通道。放眼全球、对标国际，通过组建长三角港口集团等方式，构建长三角世界级港口群形成一体化治理体系，深化与汉堡港、布鲁日港、里加港等“一带一路”沿线港口的战略合作，提升长三角港口集群世界影响力。加密空港布局，拓展国际航线，打造长三角全球航空物流枢纽集群。规划建设南通新机场，提升浦东机场世界级航空综合枢纽水平，打造杭州萧山机场成为亿人次级国际枢纽机场，建设嘉兴长三角国际航空物流枢纽。

增强国际竞争合作新优势，推进特色自由贸易港建设。发挥上海、江苏、浙江、安徽等地各自优势，共同建设中国特色自由贸易港，打造最能体现国家战略意图、实现整体利益最

大化、能够辐射带动全国的高能级平台。推进国际产业合作园、跨境电商综试区建设，建成国检贸易便利化服务中心。共同打造国际一流营商环境，加快大通关一体化，深化口岸合作，推动国际贸易“单一窗口”跨区域互联互通，加强海关特殊监管区域合作。

3.4 更可持续信息化思路，构建现代智慧物流生态圈

建立政府、企业共享的动态信息采集机制。建立政府层面的基础数据共享平台，谋划跨行政区域的港航物流公共信息平台建设，推进物流动态数据采集功能，由企业之间建立长期稳定的数据采集合作关系，由政府配合引导制定数据共享机制，采集物流资源信息。助力货主货代与承运方之间实现需求供给匹配，形成统一标准的综合交通基础数据互联互通平台，做到多领域历史数据可查询、可追踪。

倡导长三角交通运输数据共享开放。在长三角区域一体化发展背景下，以完善多式联运服务体系为统领，整合现有信息资源平台，着力推动海港、陆港、空港物流信息平台数据互联互通，积极推进综合交通、物流信息系统在生产运营管理、物流交易、单证互认、口岸管理等方面与上海、江苏、安徽港航信息系统建立对接标准，倡导长三角各省市信息系统一体化、标准化同步发展。积极推进主要业务单证

电子化，加强公路、铁路、港口、航空等作业单证数字化流转和信息交换的共享，促进长三角范围内企业的业务诚信数据实现交换共享。

建立跨区域交通运输信用体系建设。建设交通运输市场信用联网管控，加快建立以信用为基础的交通运输新型监管机制，依法联动实施守信联合激励和失信惩戒措施。支持搭建线上与线下相结合的综合物流供应链诚信交易平台，建立跨区域运输联合执法机制，建立常态化联动监管机制，搭建一体化营商环境。

面临百年未有之大变局，长三角地区肩负着推进更高起点的深化改革、更高层次的对外开放新使命，长三角交通运输应按照交通强国建设总体部署，坚持高标准谋划、高质量发展，建设成为长三角一体化发展重要窗口的先行官。

参考文献

- [1] 中共中央国务院《交通强国建设纲要》[R]. 2019年9月.
- [2] 中共中央国务院《长江三角洲区域一体化发展规划纲要》[R]. 2019年12月.
- [3] 国家发改委、交通运输部《长江三角洲地区交通运输更高质量一体化发展规划》[R]. 2020年4月.
- [4] 浙江省综合交通改革与发展领导小组《加快推进海港陆港空港信息港“四港”联动发展建设方案》[R]. 2019年5月.