

产经观察

2023年许可办结量超过196万件,同比增长19.5%

大件运输驶入发展快车道

本报记者 韩鑫



较2022年增长19.5%。从车货总体规格来看,2023年,三类大件(车货总高度超过4.5米,或者总宽度超过3.75米,或者总长度超过28米,或者总重量超过100吨)的办结数量占总数的13.7%。已办结许可中,准予许可车货最长达122米,最宽达9.95米,最高达8.7米,最重达1017吨。

近年来,模块化建造不断普及,模块上使用的大型结构物,如甲板片、大型罐体等的顶升、称重、装船、海运、卸船等工序,都需要大件运输企业参与运输,助力大件运输行业发展驶入快车道。”中国物流与采购联合会(以下简称“中物联”)大件物流与供应链分会专家委员会副主任委员郑艳召分析。

转型稳步推进
跨省联运更顺畅,创新能力更强劲

作为现代物流和供应链领域的重要组成部分,大件运输涉及的货物往往具有超宽、超宽、超长、超重等特征。“确保大件设备按时抵达,既考验着相关部门的协调保障能力,也检视着大件物流企业的创新管理水平。”郑艳召说。

一方面,跨省联运协作,需要多部门高效联动。2020年4月,位于四川凉山彝族自治州盐源县的特高压换流站运输工程启动,这一项目要将数台单体重达340吨的换流变压器,从位于江苏常州市的工厂,通过公路水联运,运至盐源县。算下来,全程运输距离长达3000公里,堪称当时国内运输条件最复杂、难度最大的电力大件运输项目之一。

2020年8月12日,从江苏远道而来的首台换流变压器,在凉山州西昌火车站出发,被装上液压平板车,进入最后一段139公里的公路运输。“这段路程位于山区,要经过31座桥梁、两处隧道和213个弯道,运输难度极大。”中国外运大件物流有限公司副总经理李兴举回忆,为保障运输顺利进行,当地交通、公安、电力等多部门协作,制定安全可行的运输方案,在对31处桥梁进行加固改造的同时,还在U形回头弯等风险点采

用无人机空中监控,最终保障变压器安全运抵。

针对近年来畅通大件运输提出的新要求,交通运输部于2016年修订了《超限运输车辆行驶公路管理规定》,优化了大件运输许可流程,压缩了行政许可审批时间,提供了多项便民服务措施、规范了加固改造行为,为的是确保超限运输审批顺畅,“弯能拐得了,桥能穿得过去,路能顶得住”。

交通运输部数据显示,自2017年9月30日公路大件运输许可全国联网以来,截至2023年底,全国大件运输许可办结数量累计达735.5万件,其中跨省许可287.3万件,省内许可448.2万件。一、二、三类大件跨省许可平均办结时间分别为1.4、1.7、4.1个工作日,较规定最长时限分别压缩72%、83%和79.5%;省内许可平均办结时间分别为1.1、1.2和1.8个工作日,较规定最长时限分别压缩45%、76%和88%。

另一方面,物流业深度融入制造业,要求更强的企业创新能力。

“前不久,我们与福建马尾造船股份有限公司签订运输合同,为其制造的吸力筒导管架提供运输服务。”李兴举说,通过创新采用全转向液压轴挂车滚装上船替代传统吊装方式,嵌入各个工序间的运输、组环环节,不仅节省了船厂购置或租用大吨位吊机的费用,还大幅提升了作业效率。

“大件运输行业服务于相关的工程项目建设,以及为其配套的装备制造行业。”在郑艳召看来,未来大件运输要加快转型升级,逐步融入制造业供应链,以专业优势与制造企业共同创新供应链管理,以提升项目运行效率和安全性,力争实现双赢。

市场前景看好
加快树标准、优服务,持续强实力、增效益

在采访中,多位业内人士均表示,未来大件运输市场前景看好。

2024年开年以来,各地陆续印发重大项目清单,扎实推进基础设施建设,交通、能源领域仍是发力重点,为大件运输发展奠定了基础。以风电为例,根据中国电力企业联合会估算,

到2025年,全国风电年均新增装机容量不低于6000万千瓦,以陆地风电主力机型3兆瓦风力机组计算,需要新增装机2万台。按一台3兆瓦风力发电机组需用8辆大件车辆运输计算,一年将产生16万车次的大件物流需求。

新起点新阶段,大件运输行业实现高质量发展,还需进一步完善相关政策举措。

——树标准、优服务,更好满足实体经济服务需求。

“大件物流一端连接大型装备的生产制造,一端连着各类重大工程项目的建设,已成为我国基础设施和大型工业工程项目建设的重要保障力量。”中物联大件物流与供应链分会会长潘智勇告诉记者,近年来交通运输主管部门持续完善政策、建立统一标准、优化服务机制,不断提升大件运输许可服务与管理工作的规范化、专业化水平,为保障国家重大工程建设提供了支撑。

一些地方近年来已开展了有益探索。河南省在重点大件生产企业设置超限运输申报点,为企业提供上门服务。江西省实行许可审批岗位“AB”岗制度,保证大件运输申请受理24小时在线。四川省联合相关部门,开展重点项目大件许可“一对一”专项服务。贵州省推出“服务不打烊、周末我在岗”便民服务。江苏省建设一批大件运输通道,全面推广“信用+承诺+批量”审批服务等相关举措。

为进一步健全大件运输全链条服务和监管体系,交通运输部日前启动了为期一年的公路大件运输许可数字化提升工作,推动大件运输审批服务便民化和通行监管智能化,不断提升大件运输企业的申报效率和办证体验,助力形成统一、开放、有序的全局大件运输市场。

——强实力、增效益,更好适应装备制造发展需要。

“随着我国城镇化、工业化进程不断加快,大件物流所承载的工业设备逐步向大型、重型和超重型发展,运输技术难度逐步提升。”郑艳召表示,受资金、人工、管理等方面因素制约,目前我国大件物流企业普遍效益不高,科技创新能力仍显不足,在一定程度上限制了大件物流行业发展。他建议,加快培育龙头企业,支持引导企业整合供应链资源,不断强化科技创新能力,推动大件运输集约化、规模化发展。

积极稳妥推进工业减碳。统筹推进工业及重点行业碳达峰,开展工业数字化碳管理试点。2024年,计划制定100项左右重点产品碳足迹规则标准。大力发展氢能、储能等绿色低碳产业,提升落后产能能效,环保等要求,加快推进减污降碳协同增效。

——加快构建绿色制造和服务体系。深入实施绿色制造工程,今年力争新培育国家层面绿色工厂1000家,完善绿色制造服务体系,试点推行“企业绿码”。充分发挥国家产融合作平台作用,在新能源汽车、绿色家电等方面积极打造绿色消费场景。

大力提升工业能效水效。推动重点行业和电机、变压器等重点用能设备能效提升,在重点行业和领域加快工业绿色微电网建设,发布2024年工信领域节能节水技术装备推荐目录,持续创建能效、水效“领跑者”企业。

推动资源节约高效利用。全面推行循环生产方式,加快园区循环化改造,促进企业、园区、行业、区域间循环链接和协同利用。聚焦退役动力电池、光伏组件、风电叶片等,加快构建资源回收利用体系。

观察台

新能源汽车行业要继续依托国内超大规模市场优势,锻长板、补短板,加快高端化、智能化、绿色化转型,巩固来之不易的领先优势

全年产销958.7万辆和949.5万辆,同比分别增长35.8%和37.9%;出口120.3万辆,同比增长77.6%;市场占有率提升至31.6%……继2021年产销同比增长1.6倍左右、2022年产销同比增长超90%之后,2023年,我国新能源汽车再度交出亮眼成绩单,产销量连续9年保持全球第一,不仅为全年汽车产销双双超过3000万辆作出积极贡献,更成为汽车出口新的增长点。

我国新能源汽车为何能够产销连续9年保持全球第一?

得益于抓住汽车产业电动化、智能化转型的历史机遇,率先布局新赛道、培育新动能。

2014年5月,习近平总书记在上海考察时指出,“发展新能源汽车是我国从汽车大国迈向汽车强国的必由之路”,为中国汽车工业的发展指明了方向。各部门先后推出一系列支持政策措施,建立了结构完整、有机协同的产业体系,培育了全球最大的消费市场,形成了新能源汽车与相关行业互惠共生、合作共赢的良好发展局面,不仅在产业变革期占据了主动、筑牢了根基,更为推动全球汽车产业电动化转型贡献了中国力量。

放开准入门槛、取消乘用车外资股比限制等一系列改革开放措施,为汽车市场注入新的生机活力。

正是第一家外商独资车企特斯拉的“鲶鱼效应”,倒逼国内车企加速转型升级。正是蔚来、小鹏、理想等“造车新势力”,为汽车产业带来了全新商业模式、用户运营模式以及颠覆性的产品定义和定价体系。随之而来,配置、技术、价格、营销、服务等方面的竞争日趋激烈,在为消费者奉上一款款高技术含量、高性价比产品的同时,也带动中国汽车全产业链加快突破核心技术卡点,加速技术降本、规模降本、管理降本,从而锻造了中国汽车全球领先的竞争力。2023年,中国整车出口491万辆,超越日本跃居世界第一。

中国汽车企业践行用户导向,从“工程师思维”向“用户思维”全方位转型,围绕解决用户痛点,持续提升用户体验。从充电一次续航1000公里的麒麟电池,到充电5分钟续航400公里的800伏高压碳化硅平台;从中央集成式电子电气架构,到可油、可电、可混动、可增程的超级混动系统;从引入人工智能(AI)大模型的智能座舱,到不依赖高精地图的城区领航辅助驾驶系统……中国新能源汽车智能化、电动化技术正引领全球消费潮流。

产销量连续9年保持全球第一,中国新能源汽车行业依然有不少深层次难题需要破解。比如,如何避免低水平重复建设、如何走出“增量增收不增利”怪圈、如何防范在核心技术领域被“后发赶超”、如何以高质量“走出去”融入国际市场……努力早日实现汽车强国梦,新能源汽车行业要继续依托国内超大规模市场优势,锻长板、补短板,加快高端化、智能化、绿色化转型,巩固来之不易的领先优势。同时,要创新发展思路,加强国际合作,从“走出去”到“融进去”,持续提升中国品牌含金量,带动汽车出口专业化、规模化、高端化发展。

资讯速递

《交通强国评价指标》日前印发

本报电 近日,交通运输部等部门联合印发《交通强国评价指标》(以下简称《评价指标》),围绕5个方面、12个评价维度,设置27项指标,以客观评估交通强国建设进程,进一步补短板、强弱项、固底板、扬优势,推动交通运输高质量发展。《评价指标》中12项为可开展国际对标的指标,通过计量处理综合形成交通强国指数;9项为省域参考指标,用于评价各地落实加快建设交通强国的进展成效。铁路、公路、水运、民航、邮政均构建了符合行业特点的评价指标,其中铁路23项指标、公路18项指标、水运18项指标、民航25项指标、邮政14项指标。《评价指标》印发后,交通运输部将指导各地交通运输主管部门结合地方实际形成省域评价指标,鼓励重点区域、具备条件的中心城市研究制定区域及市级指标,不断完善评价指标体系。

(韩鑫)

国能智能航运试点有序推进

本报电 日前,国家能源集团所属航运公司牵头的“沿海大型散货船舶智能航运先导应用试点”通过现场核验。项目实现在船舶百兆以上的可靠卫星通信、分米级的海上船舶高精度定位,构建了大型散货船舶自感知、环境感知和协同感知体系,集成了大型散货船舶智能化航行的船岸协同平台,形成的装备和系统在国家能源集团“神华531”轮等15艘船舶上进行应用,两年来累计航行里程达35万海里,完成煤炭运输量超1100万吨,有效提升了我国沿海沿江能源保供的安全水平和效率。

(郭渊)

新视点

重点行业主要污染物和二氧化碳排放强度持续下降

工业绿色低碳转型扎实推进

本报记者 刘温馨

走进北京亦庄京东方8.5代线工厂,屋顶是一排排太阳能光伏板,屋内自动化设备“全岗上岗”,所有设备连接至云端的智能配电控制系统,实现对厂区照明、采暖、通风等的优化控制。“厂区内设置有废水回收系统,可以实现100%再生水生产。工厂每年可发绿电约42万千瓦时,相当于减少约400吨温室气体排放。”工厂有关负责人表示。

全面推动工业绿色低碳发展,是新型工业化的内在要求。近年来,我国稳妥推进工业领域碳达峰,构建绿色制造和服务体系,推进资源节约高效利用,加快绿色能源体系建设。据工业和信息化部介绍,2023年,工业绿色低碳转型总体取得积极成效——

产业结构持续优化。钢铁、电解铝、石化、建材等行业中的落后产能进一步退出,78家钢铁企业、3.9亿吨粗钢产能完成全流程超低排放改造,重点行业主要污染物和二氧化碳排放强度持续下降。

绿色动能加快释放。持续推进绿色制造体系建设,加大先进典型培育力度,截至2023年底,累计在国家层面创建了绿色工厂5095家,产值占制造业总产值的比重超过17%。

能源资源利用更加高效。重点用能行业能效水平持续提升,乙烯等行业达到能效标杆水平的产能比例已经超过30%。全年规模以上工业用水重复利用率预计超过93%。信息基础设施能效也不断优化,截至2023年

底,累计培育196家绿色数据中心。

工业资源综合利用体系进一步完善。2023年,遴选239家废钢铁、废纸、新能源汽车废旧动力电池等再生资源综合利用企业,全年新能源汽车废旧动力电池综合利用量22.5万吨,基本实现应收尽收。家电行业通过易回收、可拆解设计,实现了冰箱、洗衣机、空调等产品可回收利用率超过80%。

“目前,我国工业领域能源消费占总量2/3左右,碳排放量占比70%左右,是实现碳达峰碳中和目标的重点领域。”工业和信息化部有关负责人表示,接下来将持续推进《“十四五”工业绿色发展规划》落地见效,不断擦亮新型工业化的生态底色。