

# 大件物流報

中国水利电力物资流通协会主办  
Large Transport Logistics News



2017年12月4日 星期一 总第36期  
农历丁酉年十月十七

大件物流报社出版 网址: www.shdwl.cn 电话: 010-63363068 邮箱: 95598dl@sina.com

中国水利电力物资流通协会官方资讯平台

微信公众号名称: NGO大件物流智库发布  
微信号: ZGDJWL08656  
新浪微博名称: 中国大件物流企业协会  
腾讯QQ群: 中国大件物流企业协会  
群号: 203764280



微信二维码



网站二维码

## 《关于治理车辆超限超载联合执法常态化制度化工作的实施意见（试行）》解读

近日，交通运输部会同公安部联合印发了《关于治理车辆超限超载联合执法常态化制度化工作的实施意见（试行）》（以下简称《实施意见》），要求各地交通运输、公安部门严格规范治超执法检查 and 处罚行为，优化营商环境，促进实体经济发展。为便于各地更好地理解《实施意见》，抓好贯彻落实。

>> 05



### 是谁“偷”走了货车司机的利润？

“贷款买车为挣钱，谁知赚钱这样难；出门吃尽各种苦，受气还要陪笑颜……”这是描写卡车司机生活的一个真实片段。

>> 07

## 驮背式甩挂是公路甩挂和铁路运输的完美结合

经常听到某专家又发表“中国物流成本高”的言论，其理论依据源自于“中国物流总费用占GDP比例是美国的N倍”的研究数据，貌似“物流成本高”已经成为了阻碍社会经济发展和导致物价上涨的不和谐因素了。

>> 08

中核机械圆满完成青海冷湖丁字口风电工程风机吊装

>> 02

湖南火电江西金华山升压站110kV主变安装就位

>> 02

广东力特：齐心协力共开拓同心共筑勇登峰

>> 02

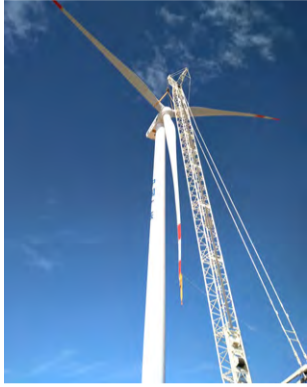
东方电气大件物流助力“华龙一号”首台发电机定子顺利驶出岷江

>> 03



## ■ 会员动态

## 中核机械圆满完成青海冷湖丁字口 风电工程风机吊装



11月6日，随着最后一台风机成功吊装，中核机械北京分公司顺利完成青海冷湖丁字口风电工程全部风机主体的吊装，为风电场后续并网发电奠定了坚实的基础。

中广核冷湖丁字口风电工程位于青海省海西州冷湖镇的东北角丁字路口，地处柴达木盆地西北边缘，海拔高程约2800米。项目总装机容量50MW，安装25台2000KW风力发电机组。（潘旭阳 吕少华）

## 厦门中远顺利召开印尼东加火电项目 开工会暨战略合作协议签约会



11月15日，厦门中远海物流与某大型火电工程公司在区域公司大会议室顺利召开印尼东加里曼丹火电项目开工会暨战略合作协议签约会。区域公司总经理黄春峰、副总经理康乐出席会议。

厦门中远海物流目前在印尼已完成和操作多个大型工程项目的全程物流服务，多年的运营造就一支专业的团队，一批友好的合作伙伴，以及高度整合的物流资源，印尼东加里曼丹火电项目是公司长期深耕印尼市场的成果之一。

会上，厦门区域公司通过全程物流方案设计、典型大件设备物流方案、印尼清关环境变化及应对策略等多个议题向客户进行汇报，同时表达公司将全力完成该项目物流操作的决心与信心，厦门中远海物流的态度及专业赢得了客户的高度认可。最后，区域公司总经理黄春峰分别与客户代表、印尼合作

方代表签订战略合作协议，建立长期战略合作伙伴关系，为今后的项目开展、开拓海外市场奠定了坚实基础。（肖云逸）

## 葛洲坝集团机电建设有限公司一项 成果荣获全国电力职工技术成果奖

近日，从中国电力企业联合会传来喜讯，由葛洲坝集团机电建设有限公司工会和科技信息部申报的《长距离垂直大落差高压电缆安装关键技术研究与应用》成果荣获2017年（第九届）全国电力职工技术成果三等奖。

该成果采用先进专利技术，从根本上解决了现场长距离垂直大落差高压电缆安装的关键技术难题，能有效节约人力物力，确保安全质量，应用前景广阔。

据悉，全国电力职工技术成果奖评审工作由中国电力企业联合会和中国能源化学工会全国委员会联合组织，本次评审共收到全国各地职工技术成果2560项，经过层层评选，共有521项成果获奖。（张艳艳 胡思源）

## 湖南火电江西金华山升压站 110kV主变安装就位



11月19日，由湖南火电电网工程公司承建的江西金华山升压站110kV主变安装就位，顺利实现了江西大唐石城金华山风电场升压站工程建设的首个重要节点目标任务。

金华山风电场升压站布置一台重110吨的三相双绕组有载调压110kV电力变压器。采用液压顶推法，配合专用工具及双钢轨进行平行滑移就位。

项目部对该变压器进场前的道路运输进行了充分的准备，并对相关作业人员做了详细的施工方案交底，保证了一次性完成进场运输和安装就位工作。升压站的主变安装就位顺利完成也为后续的电气设备安装施工打下坚实的基础。（黄路武）

## 广东力特：齐心协力共开拓 同心共筑勇登峰

11月22日下午16:30分，在中国能建广东火电力特公司员工的通力合作下，广东粤电新会发电厂最后一台汽机主变顺利运输平移就位，为新会电厂早日完工发电打下坚实的基础。

每当变压器基础完成养护，公司专业团队必将出现，并始终以专业可靠，真诚互赢的企业核心价值观出色地完成每一次的任务，用行动诠释了力特人勤劳勇敢、安全高效的专业施工精神。当第四台变压器准确、稳固地落在就位基础时，标志着该项目两台燃机主变、两台汽机主变共四台变压器的施工完美收官。

广东粤电新会发电厂位于新会崖门镇，一期建设1号机组和2号机组，需要运输平移就位共四台变压器，包括两台燃机主变和两台汽机主变。燃机主变本体尺寸为9647mm×3809mm×3628mm，重达215t，汽机主变本体尺寸为8200mm×3010mm×3300mm，重达133t。此次施工工期一共5天，主要任务为：2号燃机主变场内装车运输平移就位，2号汽机主变存放于地面上，再用千斤顶顶升并穿梁装车，随后场内运输平移就位。

施工期间，中国能建广东火电力特公司施工班组精心策划场内运输路线，并且严格遵守施工安全规定，按章操作机械，把工程做到精准、高效。得力于员工丰富的变压器就位经验和齐心协力的团队精神，使每一道施工工序都有条不紊地进行，每一个变压器都精准的落在就位基础上。汽机主变顺利运输平移就位为日后粤电新会发电厂的运转作出良好铺垫，是一项惠及千家万户的工程。



## 四川省递进培养第九期产业协同 发展班学员莅临东方物流调研

11月24日上午，四川省递进培养第九期产业协同发展班学员莅临东方物流自贡仓办物流基地调研，公司副总经理李勇兵、工会主席、党支部书记、总经理助理向芸等热情接待。

调研中，总经理助理向芸代表公司对产业协同发展班莅临东方物流表示热烈的欢迎，并就公司的发展规划、经营状况、特色业务等情况进行详细介绍，随后公司主任工程师助理张艺耀介绍了运输装备、运输流程以及主要业绩情况，获得了来宾的一致好评。此外，各位领导还饶有兴趣地参观了京东自营大件运营中心工作现场，了解该中心落户自贡运营发展的相关情况。发展班希望东方物流积极响应国家“一带一路”发展战略，加快实现企业的转型升级和创新驱动发展。（岳志冯）



## 上海中远海运工程顺利完成浙石化 项目首批大件设备滚卸作业

近日，上海中远海运工程物流有限公司顺利完成浙石化项目首批大型设备滚卸并安全运输至安装现场，标志着浙石化项目大件设备物流运输拉开了序幕。

浙江石油化工有限公司4000万吨/年炼化一体化项目位于舟山市岱山县渔山岛舟山绿色石化基地，目前操作的一期2000万吨/年炼油项目，是当前国内建设规模和投资金额最大的炼化一体化项目之一，总投资额约1300亿元。

本次承运的两台丙烯塔是浙石化项目一期工程中的最长件设备，塔长110m、直径10.6m、单件重量1800t。

操作前，项目部技术人员对车辆选配、装卸方案、道路排障、驳船调载、施工机具等各个环节进行多次研讨和论证。为了解决码头前沿拱形坡道高度差导致车辆无法正常通过的问题，本次操作采用了分段式软连接滚卸及运输，在滚卸作业过程中，技术人员随时与船方人员沟通调整驳船姿态，在驳船调载达到极限的情况下，最大化利用车辆的高度调节行程，操作人员分开操作两组车辆，依靠成熟的操作经验及各岗位的默契配合，一次性圆满完成运输任务。

该项目的顺利操作充分展现了中远海运工程对车辆使用和驳船调载的综合运用能力，同时得到了业主浙石化的高度评价。据了解，该一期项目共需承运大型设备约94件，约10万重吨，50万计费吨，整个项目预计于2018年10月前完成。



## ■ 会员动态

湖南火电湘潭2×300兆乏调相机工程  
1号调相机转子吊装就位

11月22日，由湖南火电网工程公司承建的湘潭2×300兆乏调相机工程1号调相机转子顺利穿入调相机定子，实现了调相机转子一次穿装成功，为调相机工程按期实现投产发电打下了坚实基础。

为保证调相机穿转子一次成功，项目部成立了调相机转子穿装指挥小组，制定了详细的作业指导书。在总指挥的指导下，起重人员、检修专业人员分工合作，有条不紊，不断调整转子的穿入量和中心位置，确保调相机转子始终保持平稳状态。调相机转子在起重人员指挥下缓缓吊起，缓慢移动到调相机定子处。在调相机厂代指导下，起重人员、安装人员不断调整转子的穿入量和中心位置，整个穿入过程转子无一处碰撞、刮伤。经过全体作业人员的共同努力，于17时36分高标准一次完成了转子穿装工作，得到了业主、监理的一致好评。（童鹏程 陈光涛 严远丹）

江阴中远海运物流以优质高效服务  
再次赢得全程物流招标

秉承由全球航运承运人向以航运为依托的全球物流经营人转变的战略目标，江阴中远海运物流积极寻找全球物流资源，寻求最佳方案，践行了开拓的理念和进取的精神，再次竞标成功JX太阳能泰国至葡萄牙太阳能组件46MW项目。这是继仰光项目成功中标后的又一个全球物流项目。

虽然发货地在国外，没有较强的操作经验，但江阴中远海运物流凭借第一轮前期优质高效的方案赢得了客户的青睐，优质的方案与超前的理念从五家竞争对手中脱颖而出，即使竞标价格高于竞争对手，客户在反复招标议标后，毅然决然地选择了江阴中远海运物流为其项目的全球物流代理。

面对时间紧迫、客户指定清关港口特殊性、送货时间需避开圣诞节等要求，项目团队作了详细的分析与计划，保证了该项目的顺利进行。

东方电气大件物流助力“华龙一号”  
首台发电机定子顺利驶出岷江

2017年12月1日13时50分，由东方电气集团大件物流有限公司承运的全球首堆“华龙一号”首台发电机定子，通过公水联运顺利驶出岷江，为设备运抵福清核电现场迈出了坚实的第一步。

为了满足福建福清核电的需求，实现全球首堆“华龙一号”首台发电机定子提前4个月交付的“既定目标”，在中国核电工程有限公司、东方电气股份有限公司核电事业部、东方电机有限公司的大力支持和帮助下，大件物流毅然接受了年内将定子运抵福清现场的“光荣使命”，这意味着大件物流将在岷江枯水期运输如此超大件设备，并且必须将45天运输周期缩短至1个月左右，公司承受着将“不可能”变为“可能”的巨大压力。

2015年，公司开始对定子运输方案进行策划。2017年8月9日联合中核工程、股份公司召开运输方案专家评审会。8月16日公司总经理舒屏在“福清5、6号机组TG项目中核工程、东方电气第八次高层会议”上建议制造、运输“双管齐下”，东方齐心协力打好定子按期交付的攻坚战。

会后公司根据运输方案开展了一系列相关工作：集团公司与四川省经济和信委委员会沟通“华龙一号”首台发电机定子大件运输的保障通知”确保大件公路的排障协调，同时开展岷江险滩应急抢险，岷江上游电站放水等准备工作。

2017年11月21日在东方电机有限公司的大力支持和帮助下，定子顺利完成装车，22日上午9:00整，“华龙一号”首台定子从德阳东电正式启运。

因岷江水位过低，停在距离码头10公里处的运输船舶无法前行，只能采取按照电站库容提前放出部分水以及双船助拖两种方式，帮助空船上行到码头。

2017年11月27日-12月01日在乐山海事局、码头上游瀑布沟、铜街子、安谷、沙湾等电站大力支持下，4天时间进行了四次集中调峰放水，经历162公里岷江航道跨越了礁窝滩、桥板滩等18处滩险，发电定子成功运至宜宾，进入长江航道。

在中核工程、东方电气TG团队的共同努力下，政府及各企事业单位的支持和帮助下，公司展现了专业化的团队，一流化的服务，赢得了客户的高度评价，实现了设备“产的了，运的出”。

东方电气大件物流助力“华龙一号”首台定子顺利出岷江。在此之后，发电机定子将沿江运至上海，换装海船后，运输至最终目的地福建福清核电站。

铸魂聚力 迈向高端 决胜2018  
陕重汽召开2018年供应商大会

11月28日，以“铸魂聚力 迈向高端 决胜2018”为主题的陕汽重卡2018年供应商大会在西安举行。宝鸡市副市长李瑛，宝鸡市政府副秘书长周保君，西安经开区党工委副书记苏俊良，陆军车船军事代表局驻西安地区军事代表室总代表李隽杰，岐山县委书记、蔡家坡经开区党工委书记何宏年，扶风县委副书记、县长齐军建，陕汽控股党委书记、



董事长袁宏明，陕汽控股党委副书记、总经理王延宏等相关领导出席会议，与来自全国各地的供应商齐聚一堂，就行业发展环境、陕汽经营和发展状况，供应链管理、未来的合作战略与发展进行了深入交流，为推进彼此密切合作打下坚实基础。会议还特邀陕西法士特集团党委书记、董事长严鉴铂，潍柴动力股份公司副总裁冯刚，陕西汉德车桥公司总经理王占朝，康明斯全球供应链执行总监 Matt McQueen，西安康明斯总经理杨晓东，德国格拉默股份公司卡卡部副总裁THOMAS，格拉默车辆座椅（陕西）有限公司亚太区总经理周忠作为嘉宾出席此次大会。陕汽采供中心主任崔向东主持会议。

会上，王延宏对供应商在2017年为陕汽重卡产销持续高位运行所付出的努力和做出的贡献表示衷心的感谢，并围绕“创新驱动未来，转型迈向高端”作宏观战略报告，指出了，2017年在产业链成员共同努力下，陕汽发展呈现的三大亮点：一是战略引领能力充分显现；二是市场竞争能力充分显现；三是产品竞争能力充分显现。他指出，2017年大家用辛勤和汗水换来了陕汽重卡产销规模的强势增长，刷新了陕汽建厂以来的年度产销最高纪录，虽然过程艰辛，但无比自豪，因为大家共同创造并见证了这段辉煌。他谈到，2018年，作为新时代中国特色社会主义建设的起步之年，国内经济将继续保持稳中向好的发展势头，加快区域协调发展所带来的中西部地区基础设施建设、雄安新区建设，以及消费占比稳步上升所带来的公路物流运输的持续增长，都为重卡行业的发展创造了新的契机。2018年，陕汽仍然十分看好整个行业的发展，同时制定了一个积极的、挑战自我的发展目标，即陕汽产销重卡14.5万辆，市场占有率同比提升1.5个百分点。他对2018年供应链发展提出的具体要求是：一要坚定发展信心，强化战略协同；二要实施创新驱动，勇于挑战自我；三要夯实品质基础，携手迈向高端。他希望，供应链伙伴与陕汽一道，创新进取、拼搏奋斗，确保陕汽重卡2018年产销目标的顺利实现，用实际行动谱写陕汽重卡新的辉煌。

为了支撑公司实施迈向高端要求、千亿陕汽目标和百年企业的梦想，陕汽供应链系统确定了未来5年发展“135”战略，明确了未来发展方向、实施路径及关键举措。与会人员通过观看视频片对供应链“135”战略做了深入了解。即“1”，一个愿景：以客户为导向，构建柔性敏捷、互联互通、和谐共赢的供应链生态圈，支撑百年企业目标实现。“3”，三个目标：深入推进“服务保障中心、资源整合中心、价值创造中心”建设，打造行业最具竞争力的供应链体系。“5”，五项重点工作：破思维禁锢、补体系短板，全面升级供应链体系；集优势资源、促技术创新，协同打造高端产品；夯保障能力、提质量标准，铸造金牌品质；挖价值潜力、创共享机制，实现供应链整体效益最大化；重需求管理、强信息融合，提升大规模定制下的资源保障能力。

会上，陕重汽副总经理支保京向大会作供应链工作报告，在总结2017年工作的基础上，阐述了2018年供应链管理新思路。他提出，2018年供应链系统在资源保障水平不低于今年表现的基础上，将重点围绕“补体系短板”“调资源结构”和“柔性保障能力提升”，补供应链体系短板，升级质保体系，夯实基础管理，固本强基、铸魂聚力，打造供应链可持续发展的竞争优势，以昂扬的斗志决胜2018。

十年磨一剑，陕汽HD平台产品开发满足市场需求的高端产品X6000将于明年上市，这标志着陕汽正向高端化之路迈进。为此，大会同时举行了供应链“迈向高端”启动仪式。袁宏明、严鉴铂、冯刚、王占朝、Matt McQueen、THOMAS通过极具震撼的全息投影方式，共同启动陕汽重卡供应链“迈向高端”。这预示着，在迈向高端、转型升级的路上，各位供应商将与陕汽同心、同向、同行携手并进，打造行业最具竞争力的供应链体系，共同打造百年企业。

在热烈的气氛中，会议对优秀供应商及服务之星进行了表彰。袁宏明为“新品开发奖”“高效协同奖”“品质领先奖”“最佳保障奖”供应商代表颁奖并合影。李隽杰为获得“军品质量优秀奖”供应商颁奖。

为构建汽车产业集群，实现陕汽跨越式发展。会上，陕汽控股战略发展部部长刘水水库从汽车产业集群发展的必要性及汽车产业发展现状，陕汽汽车产业集群发展存在问题、发展目标及建设规划，陕汽推进汽车产业集群化发展的政策支持四方面做了产业集群战略规划。

李瑛介绍了宝鸡区位优势 and 汽车产业发展的良好基础，表示宝鸡要打造千亿汽车产业集群，为企业营造良好的投资环境。苏俊良介绍了，陕西省未来五年规划，西安打造中西部重要的汽车生产制造和新能源汽车示范基地把经开区作为汽车产业主战场的发展目标战略，希望汽车供应商积极响应“聚焦三六九，振兴大西安”号召，就近建厂，实现互惠共赢。

当天下午，还进行了“迈向高端”专题会。汽车工程研究院院长杨志刚作了汽车零部件“迈向高端”专题报告；汽车工程研究院智能服务所所长王钊进行了“迈向高端”产品规划及开发计划介绍。

■ 吊装专题

## 高110.63米，内径7.7米，吊重1800吨 全世界最大乙烯裂解丙烯塔吊运



本月中旬，中国石化吊装产业的一项大件吊运工程。浙石化140万吨/年乙烯装置第一台设备——2#丙烯精馏塔抵达项目所在地，浙江舟山鱼山岛基地。

设计高度110.63米，内直径7.7米，吊重1800吨，是目前全世界最大乙烯裂解装置的2#丙烯塔。与往常分段式制造运输不同，此套设备整体制造、整体运输。

11月10日从张家港启程，全程200海里，行驶约28小时，于11月11日晚抵达浙石化滚装码头，11月12日做卸船准备。



本次装置的运输单位为上海中远海运集装箱运输有限公司，后续的吊装单位为中石化重型起重工程有限责任公司。

大件起运开始的节点前，在滚装码头上，业主方举行了简单而庄严的欢迎仪式。本次欢迎仪式由浙石化副总裁郑国栋主持，浙石化常务副总指挥、副总裁张建国，浙石化总监殷洪权，乙烯化工事业部副总经理曹玉为，乙烯化工事业部的总经理助理王永刚，码头储运事业部经理徐承甫等领导出席。

## 德国最强全地面吊，登陆德国最大“风水”发电工程



如今这个时代，混合动力的汽车和混合动力的工程机械设备车辆已经很普遍。混合发电而且是“风电”和“水电”一起应用的案例还真是少数。

风力水力混合发电的装置，包括有上水库、低于上水库的下水库、联通上下水库之间的输水管及安装在输水管上的水力发电装置，其特征是：在上水库的一侧设置有风力发电装置，风力发电装置发出的风电，一部分通过输电线路输入给变频电动机，变频电动机带动水泵抽水至上水库，水的势能再来产生水电。

这种综合或者说混合的发电系统，从理论技术上讲并不是什么高科技的技术。

但对于落实到工程建设以及效费比的控制上会有一定的难度，不过即使处于探索阶段，美国通用电气GE公司与德国马克斯Max Bögl公司等相关方面还是真刀真枪的上马了。

2016年9月28日，各方正式签订协议。工程建设地点位于德国斯图加特的东北部附近的高地森林山谷中。

工程项目主体将采用4台通用电气GE最新型的3.4MW风机各搭配一套16MW的抽水蓄能水力发电装置组成。在用电需求高峰期和高电价时期，水力发电装置就会工作；当电量需求和电价低时，水力发电装置将会处于抽水状态，把山谷附近水库的水抽到风机底部的蓄水池并储存以便稍后使用。

工程目前已经进入了风电基座下面的蓄水池建设阶段，为了保证进度与精确性，水池采取了连续墙式的模块化吊装。可见一台行走灵活且节省空间的220吨伸缩臂履带吊足以胜任当前任务。

据介绍，这做蓄水池将高达40米，德国最大的1200吨的全地面在上面的工程完成后，出马解决封顶吊装。

这套混合发电装置最终将于2017年底投入使用，如何解决好山谷中的超高风机吊装，目前来看或将采取塔吊和全地面配合吊装的方案。

## 从0到95%，看徐工起重机如何接管菲律宾重大能源建设



一个雄踞东方、陆海相通，一个千岛环绕、临海而居，中国和菲律宾，两个隔海相望的国家，注定充满无限交集。

两千年前就是海上丝绸之路的重要驿站，直到今天，菲律宾仍流传着让人向往的丝路传说！

两千年后，发源于中国的“一带一路”，使得政策沟通、道路联络、贸易通畅、货币流通、民心相通这一系列发展政策，唤醒了这个国家“丝绸之路”的尘封记忆。

参与基础设施建设，徐工得到菲律宾总统青睐

今年初，徐工集团董事长王民率领徐工集团代表团访问菲律宾期间，得到杜特尔特的亲切接见。王民董事长向杜特

尔特总统介绍了徐工集团的总体情况，以及徐工自1992年以来在菲律宾的经营情况。杜尔特总统对徐工集团为菲律宾经济建设提供的支持表示赞赏。

从0到85%，徐工成为菲律宾这个大项目的主力军

两年前的今天，随着一批徐工越野轮胎起重机的进入，菲律宾最大炼油厂内，GROVE和KATO设备相继离场，包含越野轮胎起重机、履带起重机等共30台徐工设备占总设备的85%以上，徐工起重机正式接管了这个大型施工项目。

从85%到95%，“量变”到“质变”的背后，徐工起重机带来全方位价值

近期，随着工程进入新阶

段，RT70E、QUY150在内的多台全新徐工起重机产品再次出现在菲律宾炼油厂项目基地，徐工设备占比已达到95%，几乎覆盖每个施工环节。

两年时间，从无到有、从0到95%，从尝试使用，到充分认可，再到整体替代，来自中国的高端起重机品牌凭借近千个日夜的出色表现，彻底打动菲律宾工程施工方。在异国他乡的无数个日夜，徐工起重机高品质、高效率、高可靠性已传为佳话！

不忘初心，在珠峰登顶的进程中，徐工从不畏惧考验。当前，借助“一带一路”战略东风，徐工起重机械正开辟全球舞台，而这也是中国装备制造扬名海外的重要机遇。

政策解读

# 《关于治理车辆超限超载联合执法常态化制度化工作的实施意见（试行）》解读

为全面贯彻党的十九大精神，以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，认真贯彻落实中央决策部署，坚持问题和目标导向，深入研究解决公路治超乱执法乱罚款问题，联合制定了《实施意见》，已于近期正式印发。

《实施意见》从系统部署角度出发，设计了联合执法的总体架构。《实施意见》主要包括指导思想、工作原则、联合执法工作机制、联合执法纪律要求、保障措施等五个方面内容，通过创新工作机制，规范执法流程，强化科技监管，提高执法效能，全面规范路警联合执法工作机制，减少和杜绝多头执法、重复处罚，切实增强人民群众安全感、获得感和幸福感。

## 一、出台《实施意见》的背景和目的

按照国务院统一部署，交通运输部联合工业和信息化部、公安部、工商总局、质检总局印发了《关于进一步做好货车非法改装和超限超载治理工作的意见》（交公路发〔2016〕124号），明确将《汽车、挂车及汽车列车外廓尺寸、轴荷及质量限值》（GB1589-2016）规定的最大允许总质量限值，作为车辆限载标准，实现了车辆生产和使用标准、路政超限治理和交警超载治理认定标准的统一，为治超路警联合执法奠定了良好基础。

自2016年9月21日起，交通运输部会同公安部，在全国范围内开展了整治公路货车违法超限超载行为专项行动，并在专项行动中试行了路警联合执法工作机制，取得了较好效果。在工作推进过程中，部分地区仍然不同程度地存在多头执法、重复罚款、以罚代管等问题，群众反映强烈。7月17日，中央财经领导小组第十六次会议要求，清理并减少各类检查和罚款，营造稳定公平透明的营商环境。8月7日，国务院办公厅正式印发《关于进一步推进物流降本增效促进实体经济发展的意见》（国办发〔2017〕73号），明确要求规范公路货运执法行为。党的十九大进一步强调，要深化依法治国实践，建设法治政府，推进依法行政，严格规范公正

文明执法。

交通运输部与公安部认真贯彻落实中央决策部署，坚持问题和目标导向，深入研究解决公路治超乱执法乱罚款问题，联合制定了《实施意见》，已于近期正式印发。

《实施意见》从系统部署角度出发，设计了联合执法的总体架构。《实施意见》主要包括指导思想、工作原则、联合执法工作机制、联合执法纪律要求、保障措施等五个方面内容，通过创新工作机制，规范执法流程，强化科技监管，提高执法效能，全面规范路警联合执法工作机制，减少和杜绝多头执法、重复处罚，切实增强人民群众安全感、获得感和幸福感。

## 二、联合执法工作机制的重点内容

一是界定了联合执法的对象。联合执法的对象主要是涉及路警治超职责交叉的车货总质量超过《公路货运车辆超限超载认定标准》的违法行为，对于其他违法行为，由交通运输、公安部门分别依法处理。例如，大件运输车辆行驶公路时，由公路管理机构依法实施许可管理和服务，涉及道路交通安全的，由公安交通管理部门实施管理和服务。

二是明确定点联合执法的模式。省级交通运输、公安部门要确定路警联合执法的超限检测站，并报省级人民政府批准同意，由公路管理机构和公安交通管理部门实行路警联合执法。未实施路警联合执法的超限检测站，由公路管理机构负责检测和监督消除违法行为，并通知公安交通管理部门及时到站实施处罚和记分。也就是说，超限检测站是派驻交警，还是通知交警到站处理，由省级交通运输、公安部门联合制定具体实施方案，报省级人民政府批准。

三是创新流动联合执法工作机制。对于未设置超限检测站的普通公路，要求各地公路管理机构和公安交通管理部门建立会商机制，不定期开展联

合流动检测，重点地区要加大检测频次。发现违法超限超载运输车辆，就近引导至超限检测站或超限检测点，按照路警联合执法工作流程检测处理。要求通过设置车辆检测等技术设备，加强对超限超载违法情况监测，联合开展针对性查纠。

四是推行高速公路入口称重劝返。按照省级人民政府统一部署，省级交通运输、公安部门组织和指导高速公路经营管理单位实施称重劝返工作。高速公路经营管理单位要安装入口检测设备，拒绝违法超限超载车辆驶入高速公路，并及时报告当地公路管理机构、公安交通管理部门按照流动联合执法程序进行处理。各地可采取专用劝返车道劝返、站内调头劝返和称重车道劝返或者在高速公路收费站入口前的普通公路设置检测车道等方式，保障收费站通行效率。

五是强化源头监管工作。道路运输管理机构要加强对政府公布的重点货运源头单位的监督检查，加强货车出场装载情况检查。要提请地方人民政府督促相关行业主管部门积极履行监管职责，监督货运源头企业落实安全生产主体责任。公路管理机构和公安交通管理部门要加强重点货运源头单位周边路网的流动联合执法。

六是实施联动管理与失信联合惩戒。各省级公路管理机构要负责汇总本区域内超限超载车辆的检测信息和公安交管部门的处罚信息，抄送车籍所在地省级道路运输管理机构。道路运输管理机构要依法对违法货运车辆、货运车辆驾驶人、道路运输企业和货运场所经营者实施“一超四罚”。各地交通运输主管部门要加快推进货运源头单位、运输企业、从业人员、营运车辆数据库建设，及时做好严重违法失信超限超载运输行为和相关责任主体信息汇总和报送工作，依法依规实施失信联合惩戒。相关信息要在“信用交通”网站公布。

## 三、落实《实施意见》的相关要求

一是要求各地制定联合执法实施方案，并报省级人民政府批准后实施。

《国务院办公厅关于进一步推进物流降本增效促进实体经济发展的意见》（国办发〔2017〕73号）规定“规范公路货运执法行为”由交通运输部、公安部、各省级人民政府分别负责。《实

施意见》是对联合执法工作机制的框架和体系提出了总体要求，并明确了省级人民政府是本区域治超工作的责任主体。省级交通运输、公安部门应根据本地实际，细化落实《实施意见》相关规定，制定联合执法实施方案，报省级人民政府批准后实施。

二是严格遵守联合执法工作纪律。推行治超联合执法常态化制度化工作，目的是要促进严格规范公正文明执法，优化营商环境。《实施意见》主要是从规范联合执法工作要求和严格联合执法工作纪律两个方面，对路政、交警和运政提出了明确的“十不准”纪律要求，即：不准制定和执行与全国统一超限超载认定标准不一致的地方标准；不准无执法资格人员实施行政处罚、行政强制措施等执法行为；不准超出法律法规规章规定的范围实施行政检查和行政处罚；不准制定和执行罚款收缴合并的制度；不准利用职务便利，以各种形式收受当事人及其委托人财物；不准对同一违法行为进行重复罚款；不准对违法超限超载车辆只罚款不卸载；不准违规收取超限检测费、停车保管费、通行费等费用；不准超期扣留违法超限超载车辆不作处理；不准在公路超限检测站（点）以外现场处罚车辆超限超载违法行为，原则上所有对货车超限超载违法行为的现场检查处罚一律引导至公路超限检测站（点）进行。

三是依规合理设置超限检测点。随着路网的不断完善，超限检测站数量不足、分布不合理的问题逐步凸显，许多路段没有设置超限检测站，影响联合执法的推行。为此，《实施意见》提出合理设置超限检测点的要求。超限检测点是开展流动联合执法时实施现场检查处罚的重要场所，作为超限检测站的有效补充，应由省级人民政府批准设置。《实施意见》附件3对超限检测点的功能定位及要求作了详细说明。需要强调的是，超限检测点设置的目的是为了加强服务，打击违法运输，保障人民群众生命财产安全，方便对超限超载车辆及时就近开展检测认定和违法问题整改。

四是制定超限检测站（点）设置和优化方案。超限超载车辆行驶情况处于动态变化中，与道路货运流量流向、路网结构、车辆超限超载特征等因素密切相关。因此，超限检测站（点）设置必须综合考虑上述因素，进行统筹规划和科学布局。超限检测站（点）运行后，省级交通运输、公安部门应当定期开展运行后评估，并根据具体情况报省级人民政府批准，适时对站（点）进行合理调整。

五是加快实现路政、运政、交警执法信息交换和共享。当前路政、运政、交警等部门信息资源整合和利用程度不高，没有形成统一的基础资源数据库，大数据技术支撑治超执法不够，制约了“一超四罚”和信用治超等工作深入开展。《实施意见》要求各地逐步实现货运车辆自动检测、车辆轴型和装载标准自动识别、违法超限超载信息自动记录、处罚信息自动转递，不断提高治超执法科技化和信息化水平。

六是加强治超执法经费保障。《国务院办公厅关于进一步推进物流降本增效促进实体经济发展的意见》（国办发〔2017〕73号）明确要求“完善公路货运执法财政经费保障机制”。《实施意见》强调，各地要加强执法经费保障工作，从根本上减少趋利执法、以罚代管行为，杜绝乱罚款乱收费问题，进一步规范治超执法行为。

## 四、重点问题说明

一是关于引导车辆进站检测问题。交警和路政执法人员要指挥引导货车车辆进入超限检测站接受检查，货车应主动配合。为避免超限检测影响其他社会车辆正常通行，要求各地逐步在超限检测站前设置货车检测通道和相应的交通标志，引导货车主动进站接受检测。要通过设置电子抓拍系统防止货车车辆逃避进站检测，发现未按规定车道行驶、逃避检测的，由公安交通管理部门依法进行处理。

二是关于道路运输管理机构不单独上路检查货运车辆问题。根据《道路运输条例》规定，道路运输管理机构应当重点在道路运输及相关业务经营场所、客货集散地进行监督检查，源头监管是其主责。为避免重复罚款，《实施意见》规定各地道路运输管理机构不单独上路检查货运车辆，可根据本地区治超工作领导小组的统一部署，参与联合执法。

三是关于几种特殊车辆的管理问题。危险化学品运输车辆违法超限超载的，由公安机关依据《危险化学品安全管理条例》第八十八条的有关规定进行处罚。运输鲜活农产品车辆违法超限超载运输的，通行收费公路时，该次不得给予免收车辆通行费的优惠政策；通行非收费公路时，以批评教育为主，暂不实施处罚。对于载运标准集装箱挂车列车和低平板半挂车等特殊车辆治理工作，近期以车货总质量是否超过限载标准为主，暂不对外廓尺寸进行检查；下一步，将按照“分步退出、更新替代”的思路，专项部署治理工作，分阶段逐步有序推进，不断优化道路货运装备和运力结构。



政策解读

## 交通部、公安部联合发布依法治超“十不准”铁纪！

- (一) 不准制定和执行与全国统一超限超载认定标准不一致的地方标准。
- (二) 不准无执法资格人员实施行政处罚、行政强制措施等执法行为。
- (三) 不准超出法律法规规章规定的范围实施行政检查和行政处罚。
- (四) 不准制定和执行罚款收缴合并的制度。
- (五) 不准利用职务便利，以各种形式收受当事人及其委托人财物。
- (六) 不准对同一违法行为进行重复罚款。
- (七) 不准对违法超限超载车辆只罚款不卸载。
- (八) 不准违规收取超限检测费、停车保管费、通行费等费用。
- (九) 不准超期扣留违法超限超载车辆不作处理。
- (十) 不准在公路超限检测站（点）以外现场处罚车辆超限超载违法行为，原则上所有对货车超限超载违法行为的现场检查处罚一律引导至公路超限检测站（点）进行。

## 交通部：2018年货运业12件实事将全部落地！

11月22日，中国道路运输协会第五届二次会员代表大会暨2017中国道路运输年会在北京国际会议中心隆重举办。

会上，交通运输部公路科学研究院公路交通发展研究中心主任、研究员虞明远解读了《促进道路货运行业健康稳定发展行动计划(2017-2020)》（以下简称：《计划》）。

计划要求，在2018年年底前将要完成12件实事。

1. 减少检验收费，取消二级维护强制检测
2. 便利异地年审和考核
3. 对于符合标准的新能源配送车辆给予通行便利
4. 规范大件运输许可管理
5. 推广货车使用ETC，免收“绿通”通行费
6. 优化交通运输业增值税发票管理
7. 取消总质量4.5吨及以下普通货运车辆道路运输证和驾驶员从业资格
8. 实施限量瓶装氮气、二氧化碳等低危气体道路运输豁免制度
9. 确保全国各地治超执法标准统一
10. 落实“一超四罚”措施，推广高速公路入口称重劝返模式，推广应用不停车称重检测系统
11. 在高速公路服务区 and 货运站场设立“司机之家”
12. 道路货运企业应依法与货车司机签订劳动合同并依法参加社会保险

## 长沙多处收费站将禁重型货车驶入

11月26日，记者从湖南省高速公路管理局获悉，根据省公安厅、省环保厅联合制定的《关于对部分机动车采取交通管理措施降低污染物排放的通告》和省交警总队《大气污染防治特护期黄标车集中整治工作方案》要求，12月1日起，G4京港澳长沙段杨梓冲枢纽互通(1484KM)至李家塘枢纽互通(1509KM)南北双向实施重型载货汽车限行措施，沿线收费站禁止重型载货汽车驶入，过境车辆利用G0401长沙绕城高速公路绕行长沙市区。

届时，京港澳高速杨梓冲枢纽互通、李家塘枢纽互通及限行路段沿线长沙、星沙、雨花收费站将设置禁令标志，明确限行的路段、时间、车型，同时设置视频抓拍、处罚标准标识牌及货车绕行线路指示牌。

根据省交警总队《大气污染防治特护期黄标车集中整治工作方案》要求，对黄标车严格实施限行，黄标车全天禁止进入各市州、县市区划定的限行区域，全天禁止进入全省高速公路。

对违反上述限行规定的黄标车和重型载货汽车，处100元罚款，并记3分。

## 厦门港出台“十三五”信息化发展规划

11月21日，厦门港“十三五”信息化发展规划暨智慧港航规划项目通过验收评审，并形成《关于加快推进厦门港“互联网+港口”发展的实施意见》（以下简称“意见”）和《厦门港“十三五”信息化发展规划暨智慧港航规划报告》（以下简称“报告”）两个成果文件。

《报告》提出从智慧政务、智慧港区、智慧物流、智慧航运、智慧商务创新五个方面促进港口信息化发展，推广云计算、大数据、智能感知、GIS、VR/AR等技术在港航生产中的应用。至2020年，初步建成安全、高效、智能、便捷、协同的智慧港航枢纽，促进海西航运要素集聚，助力厦门国际航运中心、厦门自由贸易试验区和自由贸易港建设。

据悉，2016年，厦门港发布了国内首个“互联网+港口”实施意见，提出通过移动互联网、云计算、大数据、物联网等新一代信息技术与传统港航业务的融合渗透，实现厦门港相关领域流程再造、业务协同、管理创新，形成具有“线上信息广泛互联、线下资源优化配置、线上线下协同联动”的新业态和新模式。

## 今后超标排放货车，将实现“一地违法，全国受罚”！

针对京津冀地区柴油大货车污染排放这一备受关注的热点问题，环保部宣传教育司巡视员刘友宾23日表示，环保部将推动、联合有关部门和地方，把交通运输结构调整作为大气污染治理的重要举措，提升铁路货运能力，完善铁路运输服务，推进集装箱海铁联运，加快提高铁路运输比例。



在环保部23日举行的例行新闻发布会上，刘友宾表示，近年来，京津冀地区空气质量总体改善，但二氧化氮平均浓度并没有随着PM2.5、PM10和二氧化硫平均浓度的下降而下降，区域内除个别城市外，二氧化氮浓度均超标。

据统计，京津冀地区2016年货运总量中，公路运输占84.4%；区域内公路货运以重型柴油车为主，保有量约83万辆，占区域内汽车保有量的4%左右，氮氧化物排放占区域氮氧化物排放总量的五分之一。而今年该区域内重型载货车的保有量仍以两位数增长。重型载货车在京津冀地区保有量过大、增速过快、排放氮氧化物过高是导致区域内城市二氧化氮浓度超标的主要原因之一。

研究表明，铁路货运的单位货物周转量能耗、单位运量排放主要污染物仅分别为公路货运的七分之一和三分之一。“调整京津冀地区交通运输结构，引导货运由公路走向铁路，减少重型柴油货车使用强度，是改善京津冀地区空气质量的关键举措之一。”刘友宾说。

据介绍，为推进以公路运输为主的货运交通结构调整，环保部在交通、公安部门的大力支持下，近年来已经加强了在用车的环保监管。今年4月，公安部下发通知，在交通违章处罚系统中增设超标排放处罚全国统一代码，“环保取证、公安处罚”联合执法机制已经建立并有效实施。

目前，天津港、黄骅港、唐山港、秦皇岛港、潍坊港、烟台港等已经停止接受集疏港汽运煤炭。刘友宾透露，环保部下一步将鼓励发展清洁货运车队，实行错峰运输，在重污染天气预警期间，禁止柴油货车运输生产物资。

同时加快建设互联互通、共管共享的遥感监测网络，对柴油货车等高排放车辆，采取全天候、全方位综合管控措施，实现超标排放、超载超限等违法车辆“一地违法，全国受罚”。

## 交通运输部 公安部关于治理车辆超限超载联合执法常态化制度化工作的实施意见（试行）

各地交通运输、公安部门要在普通公路、高速公路、货运源头等区域全面实施联合执法，严格规范查处车货总质量超过《公路货运车辆超限超载认定标准》的违法超限超载运输行为，避免重复罚款。

(一) 定点联合执法  
对于地处省际、多条国道或省道交汇点、货物运输主通道的超限检测站，各地公路管理机构和公安交通管理部门应当实行驻站联合执法，由公路管理机构负责检测车辆装

载情况并监督消除违法行为，公安交通管理部门单独实施处罚和记分。

对于未设置驻站联合执法的超限检测站，由公路管理机构负责检测和监督消除违法行为，由公安交通管理部门实施处罚和记分。

(二) 流动联合执法  
对于未设置超限检测站的普通公路，公路管理机构和公安交通管理部门应建立会商机制，不定期联合开展流动检测。  
对于故意绕行逃避检测或者短途超限运输情形

严重的地区，要加大联合流动检测频次。

发现违法超限超载车辆，应就近引导至超限检测站接受检查处罚；距离超限检测站较远的，应当就近引导至具有停放车辆和卸载条件的超限检测点接受检查处罚。

流动联合执法人员应按照驻站联合执法的职责分工和工作流程进行检查处罚。

(三) 高速公路入口联合执法

高速公路经营管理单位要加快安装高速公路入

口检测设施（设备），加强货运车辆装载情况检测，实行检测数据和收费站入口发卡系统联动管理；

发现违法超限超载车辆时，高速公路经营管理单位应当拒绝其进入高速公路行驶，并及时报告当地公路管理机构、公安交通管理部门，由有关部门按流动联合执法程序进行处理。对寻衅滋事、堵塞车道等违法行为，公安机关应依法查处。

(四) 货运源头联合

各地道路运输管理机构应当加强对政府公布的重点货运源头单位的监督检查，建立重点货运源头单位监管信息系统，引导货运源头单位安装使用称重设备和视频监控设备，加强货车出场（站）装载情况检查，制止违法超限超载车辆出场（站）上路行驶。

各地公路管理机构、公安交通管理部门要加强本地区货运源头单位周边路段的流动联合执法。

(五) 联动管理和失信联合惩戒。

各省级公路管理机构要汇总本区域内违法超限超载车辆的检测信息和公安交通管理部门的处罚信息，抄送车辆所在地省级道路运输管理机构。

加快推进货运源头单位、运输企业、从业人员、营运车辆数据库建设，做好严重违法失信超限超载运输行为和相关责任主体信息汇总和报送工作，依法依规实施失信联合惩戒。相关信息在“信用中国”网站公布。

■ 热点关注

# 是谁“偷”走了货车司机的利润？

“贷款买车为挣钱，谁知赚钱这样难；出门吃尽各种苦，受气还要陪笑颜……”这是描写卡车司机生活的一个真实片段。

黄师傅是一位重卡司机，主要跑甘肃兰州—酒泉一线。他开卡车其实已经很多年，但拥有属于自己的爱车也就是在这两年。卡车司机的利润究竟去了哪里呢？让我们来看看黄师傅给大家总结出的原因。



## 配货站“截留”费用

据黄师傅介绍，卡车司机平时不太好找货源，都是交钱从配货站那里得到信息，因为他们手里掌握了货运信息资源。配货站投入的设备有：一个二手电脑，一两个办公桌、一个店面，几部免费安装的电话。平时，货主给的运费到了配货站手里，也不会全部付给司机，“所以司机永远没有好机会赚大钱，因为配货站在为你把第一道关。你要跟他们计算运费，很多货站说不给你就不给你（活）。所以，司机的利益一点保障都没有，而配货站老板几年就有车有房。他们把卡车人应得的利润‘扒’得

只够成本了。”

## 罚款猛于虎

“开卡车的人都知道，每年没几千元罚款，车子是很难顺利行驶在公路上的。其实，卡车司机也不愿意超载，但运价这么低，费用这么高，不超载就挣不了钱，没法养家糊口。”黄师傅说，罚款的问题绝不仅仅是超载的原因。

一是收费标准一个省一个样。迄今为止，黄师傅已经做了五、六年的车主。可是黄师傅的车到底可以允许装多少吨？连他自己都不清楚。“因为我们国家的省市太多，收费公路的收费标准一个省一个

样。一不小心就要吃亏。”黄师傅说的正是很多卡车司机的经历。

二是路政与交警的标准不统一。“在路上跑车的司机都知道，就算路政不罚，但交警这一关你是过不去的。按路政的标准拉货，路政不罚你，但交警是要罚你的。如果按交警的标准载货，又肯定是亏本的。你的利润空间在哪里呢？大家可想而知……”说到这里，黄师傅很无奈。

全国人大代表、广东惠州市科协主席黄细花曾两会上提到公路收费的问题，她说：我们做了一个实验，同一车货物，委托物流公司运送，从广

州至北京，全程照章守法，不超载，一车货物不但没钱赚，还亏了3200元。按黄细花的说法，为何一车货物不超载还毫无利润可言呢？黄细花的说词，其实说破了一个秘密，就是不但因为税收太高，也是因为运输成本太高，流通环节复杂繁多，以至于层层管卡逼得老百姓不得不超载或者逃费。可见，现在在全国公路上无处不在的收费站好像一个个“拦路虎”。

只有自己的那点苦力钱。一个车配2个司机，按照我们那儿的标准，2个长途挂车司机工资是7000元，加上包吃包住，2个司机是1万元。如果你的车一个月能挣1万5千元，那么除去司机工资，还有5000元利润，这5000元利润里面，还有保险费、车辆折旧费、轮胎磨损费。

总之，卡车人睡得比狗晚，起的比鸡早，干着最危险的工作，投入的是身家性命还有贷款。假设十成收入，其中保险维修费用要占3成，罚款占1成，工资占2成，折旧占3成。我们投入这么多就只有一成的净收入，就这，还得一切平安才能拿到这一成。”这是黄师傅算出的一笔辛酸账。

## 如何改变现状？

在如此艰苦的大环境下，为改变现状，卡车司机们应该从哪些方面努力呢？国家交通运输部专家表示，在国内当下的公路物流市场环境中，卡车司机们能做的，就是紧跟物流信息化潮流。物流信息化并不需要司机们有高超的信息化技能，就现有的物流信息化技术来看，只需有一部智能手机就能从很大程度上为司机们解决烦恼。

专家表示，公路收费、路政的标准不统一、物价高，都是造成司机辛酸处境的重要原因，并且都是仅凭司机一己之力无法解决的。所以，为了国内公路运输的健康发展，为了广大司机正常生活与发展，政府尽快出台相关改革措施是十分必要的。

保养与维修费用占总收入1/3

保养与维修是必须要做的，这部分费用占到卡车利润的三分之一。“养车5年，你挣的钱不如修车的和卖配件的3年。”

## 跑车跑出一笔辛酸账

“搞运输看似跑一单就有1万2万元的，实际上抛去种种有形及无形的成本后，剩下的

## 吴春耕：提升多式联运服务品质 促进物流降本增效

我国多式联运比例与欧美发达国家比，相差不少。发达国家集装箱海铁联运比例通常都在20%至40%，而我国仅为2%，这个比例偏低；铁路集装箱运量占铁路货运的比例，发达国家为30%左右，我国目前仅10%。可以说，我国目前多式联运发展还处于起步阶段，总体发展水平不高。我们分析，主要是思想认识不到位、基础设施衔接不够、技术装备水平落后、信息服务能力不足、法规建设和市场化改革滞后、多式联运经营主体严重不足、体制机制还没有完全理顺等等。

下一步，我们将以供给侧结构性改革为主线，以提升多式联运服务品质、促进物流降本增效为核心，着力促进“四化建设”，就是基础设施无缝衔接、运输装备标准化升级、信息资源交互化共享、市

场主体多元化培育、联运模式多样化创新，加快构建便捷经济、安全可靠、集约高效、绿色低碳的多式联运体系。具体来讲有七个方面的工作：

一是加快通道与枢纽站场建设，完善枢纽站场集疏运体系，不断提升多式联运基础设施水平；

二是大力推进标准化建设，发展专业化装备，推进装备技术升级；

三是加快培育多式联运经营主体，推进联运组织模式创新，激发市场主体活力；

四是强化政策法规支持，进一步优化多式联运发展市场环境；

五是加强统计监测分析，强化人才队伍、信用体系建设，不断夯实发展基础；

六是推进信息资源互联互通，进一步完善部门间、企业

间的协同工作机制；

七是强化多式联运工作组织领导，进一步凝聚发展共识，推进机关工作落地。

在多式联运枢纽建设方面，交通运输部加大政策支持力度，目前，已对50多个具有多式联运服务功能的物流园区给予资金扶持。铁路物流基地布局进一步完善，已建成12个集装箱中心站，8个内陆铁路口岸，正在加快推进208个一、二级铁路物流基地建设。全国70多个城市正在规划建设一批具有多式联运功能、口岸服务功能的内陆无水港，为多式联运中转和组织提供基础平台。

在集疏运体系建设方面，加快打通铁路、公路进港“最后一公里”，目前，全国43个规模以上港口建成了集疏运铁路，沿海和内河主要港口铁路进港率不断提高，一半左右的

重要港区接入了高等级公路。近年来，集装箱铁水联运量年均增速保持在10%以上，今年前三季度完成250万标箱，同比增长32%。

铁路国际合作机制、民航货运改革均取得突破。截至目前，中欧班列运行线路达到57条，国内开行城市34个，到达欧洲12个国家34个城市，今年1至9月，中欧班列开行2489列，同比增长121%，已成为国际知名的物流品牌。全国全货机数量稳步增长，中国邮政航空公司机队规模增至33架，顺丰航空全货机达到56架，空陆联运能力不断增强。

多式联运示范工程成效显著。2016年，交通运输部与国家发改委联合组织开展了多式



联运示范工程，第一批发布了16个示范工程项目名单。今年11月初两部又公布了第二批30个示范工程项目名单。运行监测数据显示，今年1至9月，第一批16个示范工程累计开通示范线路140余条，参加多式联运的企业700余家，完成集装箱多式联运运量超过60万标箱，降低能耗约40万吨标准煤，降低社会物流成本超过55亿元。

## ■ 热点关注

经常听到某专家又发表“中国物流成本高”的言论，其理论依据源自于“中国物流总费用占GDP比例是美国的N倍”的研究数据，貌似“物流成本高”已经成为了阻碍社会经济发展和导致物价上涨的不和谐因素了。至于到底高在哪？解决的方案又是什么？某些专家则没有下文了。

## 驮背式甩挂是公路甩挂和铁路运输的完美结合

其实，“物流总费用占GDP比例”是个中性的经济结构指标，和物流成本扯不上半毛钱关系。中美两国经济结构和资源配置不同，这个指标没有可比性，但如果单一国家用这个指标来衡量自身历年来的物流绩效就非常有用！

### 一、破解中国物流成本高企的困局

首先，单位物流成本\*物流总量=物流总费用这个等式是准确无误的，我们从后往前推导下看看中国的物流成本到底高在哪里。通常认为中国物流总费用的构成包含三大块：运输费用、保管费用、管理费用，笼统的讲中国物流成本高是没有依据和意义的。以2016年为例，我国社会物流总费用为11.1万亿元。三大费用中，反映运输环节的费用为6万亿元占53.6%，保管环节的费用为3.7万亿元占33.3%，管理费用1.4万亿元占13.1%。通知历史数据回顾可以看出，这三大块费用中所占总费用比例多年来变化并不大，特别是运输费用仍然占据五成以上。

其次，运输费用是由多种运输方式累加得出，包括：公路、铁路、空运、海运、内河运输及管道运输等。其中公路和铁路在总体运输费用中占有绝对比例，仅以此两种运输方式对比如下：以2016年货运量431.34亿吨为基数，全国铁路完成货运总发送量33.32亿吨，比上年下降0.8%，全国公路完成货运量334.13亿吨，增长6.1%，公路市场份额将近是铁路的10倍。2015年全国铁路完成货运量34亿吨，同比下滑10.53%，全国公路完成货运量354亿吨，同比增长6.4%。公路市场份额将近是铁路的10倍；2014年全国铁路完成货运量38.1亿吨，同比下滑3.9%，全国公路完成货运量334.3亿吨，同比增长8.7%，公路市场份额将近是铁路的9倍；中国货运组织结构严重失衡。

再次，占据中国物流总费用一半以上的运输费用居高不下是由于运输组织结构不平衡所造成的。过去二十年中国经济的高速增长，极大促进了物流运输的发展。中国公路货运整体周转量已达到610百亿吨公里，重型卡车保



有量超过500万辆，轻中型卡车保有量超过1400万辆，市场规模超过5万亿人民币，已成为世界第一大的公路运输市场！但由于铁路货运改革进程滞后与市场脱节严重，使得铁路运量逐年下滑，国民经济大动脉的脊梁作用大打折扣。铁路运输成本和公路是1:3的关系，如果铁路运量能够回归正常水平，无论是节能减排还是降低运输成本都将发挥重要作用。对于其他如保管费用及管理费用，如果组织得当仍然有一定的下降空间。破解中国物流成本高企这一难题我的观点是：增效重连接，降本靠联运！物畅其流讲究的是四流合一，即商流、物流、资金流、信息流的完美结合，如果信息流不畅通或是连接不够通顺是难以提高效率的。降低物流成本如果靠单一运输方式发挥到极致都没用，只有通过多种运输方式的无缝衔接形成多式联运之后才能从本质上降低物流成本。这也是为什么《物流业发展中长期规划（2014-2020年）》中18处提到大力发展多式联运，并且把多式联运被列为12大重点工程之首的根本原因。

### 二、驮背式甩挂是公路甩挂和铁路运输的完美结合

谈到公路甩挂，必须从头说起。1996年，国家经济贸易委员会和交通部、公安部共同发出《关于开展集装箱牵引车甩挂运输的通知》后，交通部

对甩挂运输这种运输组织方式的重视和呼吁力度可以说是逐步加强。2010年11月27日，全国甩挂运输试点工作会议在福州举行。时任交通运输部副部长冯正霖指出：要充分认识到发展甩挂运输的重要意义；要花大力气，从破解法规制度瓶颈、加快完善技术标准体系、加快场站设施建设、扶持培育专业运输企业等方面着手，推进甩挂运输健康快速发展。国家“十二五”规划纲要以及国务院印发的节能减排、物流业调整和振兴等专项规划中，均提出要积极开展公路甩挂运输。

但从实际运行的效果来看，远未达到当初所规划的目标，甩挂运输对于公路整体运输的影响力和渗透率还未形成足够的影响力。甩挂运输在欧美发达国家发展非常好：一车多挂，不固定搭配，随机组合。以牵引车拖带挂车组成的半挂车列车的运输量占到总运输量的近70-80%，拖车与挂车的比例基本都在1:2.5以上。美国是1:3，新加坡是1:7，在国内大车队领域的佼佼者志鸿物流目前的头挂比是1:1.23；目前行业行驶里程水平为卡车单车月均行驶约10000公里，95%以上的个体车辆每月跑8000-10000公里是行业常态，大家比较认同的行业内较为高效的里程数应该是36000公里。运输的低效是中国公路物流供给侧最大的问题之一，由于整个物流市场过于分散和碎片化，所以导致一个个独立的、自

建的运力池，以及依赖于这些小的运力池之上的熟交易关系的存在，导致个体车辆只能一个月跑一个很低的公里数。

共享经济的大潮已经愈发势不可挡，当共享的理念逐步深入人心时，公路运输行业也出现了几家共享挂车模式，比如东方驿站和中集打造的挂车帮。随着GB1589-2016出台及GB7258-2017标准的施行，影响甩挂运输的标准化运载单元的难题或可逐步解决。从整体发展形势来看，以甩挂运输为基础的共享挂车模式正向利好的方面发展。中物联公路货运分会轮值会长、新杰物流集团总经理王坚十分看好共享挂车的服务模式。在他看来，随着挂车共享越来越规范，市场集中度越来越高，整合速度越来越快，共享挂车业务在中国将很有发展前景。按照中集集团总经理李贵平预估：中国目前拥有200万台半挂车的保有量，但用于经营性租赁和共享租赁的半挂车不足5000台，未来通过经营性租赁给客户使用的挂车约有20万台（占到保有量十分之一），共享挂车业务发展潜力巨大。

把握共享挂车行业发展趋势，北京驮背高新科技股份有限公司将根据驮背运输开行计划同步开展公路半挂车共享租赁业务，形成驮背运输与挂车租赁相互促进、互利共赢、协同发展的局面。不仅有利于驮背运输和挂车租赁业务自身壮大发展，

同时也能够为我国多式联运和甩挂运输的发展以及构建综合交通运输体系发挥积极的作用。驮背运输是共享挂车最为优质的承载平台，我们将以开放的胸怀与各大共享挂车厂家共建行业标准、推动行业诚信体系及精神文明建设。

### 三、驮背式甩挂的社会经济效益巨大

驮背式甩挂提供了公铁联运无缝衔接的解决方案，能够有效吸引中长距离的公路半挂车运输向铁路转运，创新了铁路运输的新模式。驮背式甩挂运输继承了铁路与公路两者的优势，是合作共赢的发展模式。一方面继承了铁路的大运量、长距离、安全高效、节能环保、全天候等优势；另一方面兼具公路方便灵活、门到门的优势，可实现高效、便捷的全程门到门物流运输；

对比单纯的甩挂运输而言，驮背式甩挂所带来的经济效益和社会效益十分可观，根据测算表明到2020年，预计驮背运输累计运量达到6800万吨，可吸引公路重载卡车向铁路转运168万车次，能有效缓解公路拥堵及对公路、桥梁造成的损伤。根据交通运输部官方发布的数据显示：2016年度，经营性公路支出总额为4730.4亿元，其中用于道路养护支出就达到了216.6亿元。在公路货运市场格局已定的大前提下，这是驮背式甩挂十分独特的功能，也是其他铁路装备所无法比拟的。

公路运输事故死亡率是铁路运输的30.5倍，当公铁联运驮背运输开行之，将大大减少道路拥堵以及交通事故发生率并提升货物运输的安全性。根据公安部交管局的统计数据显示，2016年全国共发生货车责任道路交通事故5.04万起，造成2.5万人死亡、4.68万人受伤，分别占汽车责任事故总量的30.5%、48.23%和27.81%，远高于货车保有量占汽车总量的比例。如同沃尔沃中国区总裁所讲，中国载货车世界占有3%却创造了16.5%的人员伤亡率，这个数字是如此的触目惊心！中国卡车司机3000万就是将近1个亿的人口，一个卡车司机的离去将有可能就是一个家庭的支离破碎，这是行业必须要正视的社会问题。

从铁路、水路和公路运输三种运输方式来看，在碳排放方面：铁路是1，水路是1.3，公路是10.9；在能耗方面：铁路是1，水路是0.7，公路是5.2；大力发展多式联运，对于节能减排的贡献率是相当可观的。还是以驮背式甩挂为例，到2020年间，可吸引公路重载卡车向铁路转运168万车次的话，则四年共节省燃油177万吨，减少二氧化碳排放25万吨，减少碳氢化合物排放3.4万吨，减少氮氧化物排放9.5万吨，减少颗粒物排放1.04万吨。可以自豪的讲，对于克强总理所说的“打赢蓝天保卫战”将会起到十分重要的推动作用！

### 四、结束语

驮背式甩挂对于铁路而言，能够实现公铁联运无缝衔接，有效地吸引公路物流理性地回归铁路运输，充分发挥国家基础设施的作用。对于公路来讲，能够实现真正意义上的公路汽车甩挂运输，促进无动力挂车的发展，减少牵引车的使用数量，提高公路汽车的使用效率。

驮背运输所带来的经济效益、社会效益都是非常巨大的，铁路装备的创新将丰富铁路运输的产品从而增强市场竞争力。2018年上半年为两会献礼，中国铁路驮背运输即将实现零的突破，铁路驮背甩挂-构建中国公铁高效联运一体化！（张海波）