

前8月开行超万列 中欧班列持续发力带来新机遇

文/新华社记者 樊 曦 赵宇飞

线路覆盖越来越广、班次越来越密、货品越来越多……今年以来,中欧班列开行保持强劲增长态势。来自中国国家铁路集团有限公司的数据,今年1~8月,中欧班列累计开行突破万列,达到10030列,其中8月份开行1323列。

这也是中欧班列自2020年5月起连续16个月单月开行千列以上,自2021年5月起连续4个月单月开行超1300列。

据统计,目前,中欧班列已铺画73条运行线路,通达欧洲23个国家的170多个城市,运输货品达5万余种。

国铁集团货运部负责

人表示,今年以来,国铁集团针对中欧班列运输需求旺盛的情况,不断完善国内外协调机制,全力承接海运、空运转移货源,提高口岸通过能力,加强运输组织,提升运营效率,为畅通中欧贸易往来持续发挥战略通道作用。

在我国向西开放的重要口岸新疆霍尔果斯,今年以来,口岸新增常态化通行班列线路数21条,占全部通行线路的一半,新增线路呈现快速增长态势。

为促进中欧班列提质增效发展,进一步加快通关便利化,9月,“铁路快通”模式下首列进境中欧班列从霍尔果斯口岸入

境。该模式的落地运行,有效精简了海关通关手续,进一步提高境内段中欧班列所载进出口货物转关运输通行效率,畅通国际物流大通道。

目前,受疫情影响,国际市场需求、国际物流受到较大制约。随着国际海运运力进一步紧张、运费持续上涨,中欧班列以其独特的物流优势、强大的运输体系进一步成为众多外贸企业的选择。

过去,爱士惟新能源技术(江苏)有限公司一直将海运作为出口物流方式。如今,企业选择了新的出口通道——中欧班列。在中国外运重庆分公司、苏州分公司的帮助下,今

年7月以来,企业生产的光伏设备以平均每月50个集装箱的规模,分别从重庆、苏州搭乘中欧班列运往欧洲。

“受疫情影响,海运集装箱在国外港口滞留,国内‘一箱难求’,航线减少,海运价格大涨,所以我们选择更为稳定高效的中欧班列。”爱士惟新能源技术(江苏)有限公司负责人说。

得益于重庆到芬兰首都赫尔辛基中欧班列线路的稳定运行,芬兰努尔米宁物流公司业务量实现逆势大幅增长。

该公司中国区总经理杨杰告诉记者,2020年公司全年销售收入达到8070

万欧元,同比增长16%;2021年上半年销售收入同比增长73%,达到6300万欧元。

努尔米宁公司于2018年11月进入中国市场,与中国合作伙伴一同开发重庆与赫尔辛基之间的往返中欧班列业务。目前已开通的常态化中欧班列线路覆盖了华南、华东的主要货源地,基本实现了每两周往返稳定开行。

“由于海运市场价格的剧烈上涨和各个港口间的拥堵,中欧班列相对稳定高效的服务正获得越来越多客户的青睐。”杨杰说,这条中欧班列线路往返运输的产品包括工业原料、机电产品及零部件、汽

车零部件以及部分精密仪器等。

中国国际问题研究院常务副院长阮宗泽说,在全球海运受阻的背景下,中欧班列助力“中国制造”走出去,将世界商品运进来,有助于维护全球产业链供应链稳定,助推我国加快构建以国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进的新发展格局。

推进“一带一路”建设工作领导小组办公室副主任、国家发展改革委副主任宁吉喆表示,中欧班列作为新形势下国际产业链供应链的重要载体,在构建新发展格局中承担着历史使命,发挥着重要作用,也将迎来重大发展契机。

一辆卡车有多少“黑科技”?

文/新华社记者 张辛欣

流线型代替了平头车型,驾驶舱不再拥挤;摄像头、毫米波雷达等传感器让全车具备自动驾驶能力;可以智能调度到换电站,换电只需几分钟……近日,由干线物流企业狮桥和百度共同成立的DeepWay发布了全新概念产品——名为星途1代的智能新能源重卡,打破很多人对卡车的传统认知。

随着智能网联汽车加速发展,自动驾驶正应用到越来越多的车型和领域。一辆卡车将有多少“黑科技”?我们一起来探寻。

聪明的车:由“痛点”引发的变革

提起卡车,你会想到什么?是车身重、排放高,还是一旦出现安全事故影响较大?这些都是卡车生产和运营中存在的“痛点”。聚焦“痛点”,技术正在推动变革。

“让卡车成为更安全、更智能、更有效率、更环保的货运终端,必须使其具备两个特点,即新能源化、智能化。”狮桥集团董事长兼DeepWay首席执行官万钧说,狮桥与百度共同成立DeepWay,就是将物流平台与自动驾驶深度结

合,提供智能重卡的全新解决方案。

“一辆重卡的氮氧化物和颗粒物排放是乘用车的两百倍,碳排放是小汽车的一百倍。”万钧说,重卡电动化将成为主要方向。

不仅要做新能源卡车,外观设计改造也要顺应减排需求。万钧说,流线型代替平头车身,让车型更低风阻,减少了能源消耗,分布式的电驱动,能够有效提升用能效率。

卡车多从事长距离物流运输,充换电的便利性至关重要。“作为运载工具的卡车,对载货量有严格要求。”DeepWay首席技术官田山说,“我们通过轻量化设计等一系列技术创新,尽量减少电池所占重量,探索通过与第三方换电站的合作,加大干线上换电模式推广。”

正向的设计研发让货箱容量大幅提升;自动驾驶、智能调度,在降低司机成本的同时,也让运营效率更高。

“智能化的探索将引导车辆在设计、制造上实现冗余备份、功能安全,助力自动驾驶追求更高级别的可靠性。”万钧说,希望通过星途车型,快速验证和迭代车辆硬件以及相关



发布会上展示的智能重卡内部构造



发布会上展示的智能重卡

软件,在未来3至5年具备L4级别无人驾驶能力。

智慧的场景:数据成为“调度师”

传统物流中,上游是工厂、中端是物流公司、下游是货运司机。工厂发货、物流运输、司机接单并不完全打通。工厂的货不一定能配比合适车辆,司机劳务支付与物流公司财务周期时

有错配,在一定程度上影响发货、运输、资金效率。

“过去,车、物流、信息系统,三方是割裂的。现在我们希望合在一个生态里。”万钧告诉记者,数字化要依靠场景的驱动。在重卡运输领域,需要将车变成智能枢纽,一步步打通人、货、场。

这是业内人士对未来重卡运输领域的设想——

借助平台聚合,工厂

可以查到供应链各环节发货情况,优化排产;物流公司可以随时监测车辆信息,确保行驶高效;智能调度中心,让车可以找货,货同样可以找车,确保车辆不空载;依靠发货量、运输量等流转数据进行资产和能力证明,小型物流公司和工厂或将更好得到金融扶持……

和手机、电脑一样,当重卡逐渐成为新的智能终端,将孵化出更多场景,在供应链、物流链打通畅通的过程中扮演重要角色。

“我们不仅要依托自动驾驶技术和产品打造坚实基础,更要从场景驱动出发,通过产品与服务的结合开辟出自动驾驶在各个场景中的全新运营模式。”百度副总裁王云鹏说。

完善标准:让智慧的车“驶入”更多领域

智能送餐车、智能洒扫车、智能重卡……当下,自动驾驶越来越多出现在生产生活当中。

让智能网联汽车“驶入”更多领域,让智能技术更好激发创新,还需要进一步完善产业配套、细化行业规则、加强对关键领域的管理。

“越向基础方向延伸,能力越需要提升。”中汽中心副总经理吴志新说,要做好关键材料研发、动力电池全生命周期的安全防护设计等,也要加强车规级芯片等供应链稳定性建设,建立自主配套的协同生态。

安全是产业持续健康发展的第一要务,也是准入管理的重点。

此前,国家网信办同有关部门公布了《汽车数据安全管理若干规定(试行)》。工信部也明确要求加强汽车数据安全、网络安全、软件升级、功能安全和预期功能安全管理,旨在明确管理要求、制定管理规范,指导企业加强能力建设,严把产品质量安全关。

“下一步,还要完善标准和测试评价体系,加强对汽车内平台系统、数据交互等管理。”中国汽车研董事长李开国说。

记者从工信部了解到,在完善规则、加强安全管理的同时,工信部正在推动充电设施的完善,加快换电模式推广,提升配套产业链水平,加快5G、车路协同技术应用,推动智能网联汽车产业发展进程。