

热点聚焦

今年上半年,全国港口货物吞吐量预计完成85.7亿吨,同比增长4.6%;港口集装箱铁水联运量预计超过500万标箱,同比增长17%;水路货物运输量继续保持稳定增长态势。

江河湖海之上,航运贸易蓬勃发展,国内国际双循环畅通有力。面向未来,“智慧”成为发展关键词。有关部门透露的信息显示,将加快推进智慧港口、智慧航道、智能船舶、智能航运服务等领域全方位发展,提升航运全要素全链条数字化智能化水平。

盛夏时节,驻足天津港码头岸边,只见“中远海运阿根廷”轮从这里离泊,驶向南美洲里约热内卢、桑托斯等港口。

今年以来,这个吞吐量位居全球前十的航运枢纽多了不少“新朋友”。从年初开通的“智利—天津库厘子直航快线”火爆出圈,到中远海运南美东线、达飞海运中美线等新航线接连开通,再到包头、呼和浩特等“单一制”海铁联运班列畅通陆向物流通道,一张覆盖全球的航线网络不断织密。

数据显示,上半年天津港集团完成货物吞吐量2.48亿吨,同比增长3.1%;集装箱吞吐量1188万标准箱,同比增长4.6%,再创历史新高。

航运产业是全球经济发展的重要支撑,也是我国宏观经济的“晴雨表”。今年以来,我国多个港口吞吐量持续增长。例如,1月至6月,宁波舟山港完成货物吞吐量7.08亿吨,同比增长4.2%;完成集装箱吞吐量1916.5万标准箱,同比增长8.4%。同期,广州港预计完成集装箱吞吐量1220.6万标准箱,同比增长6.3%;预计完成货物吞吐量27777.2万吨,同比增长1.4%。

“海运承担了我国约95%的外贸货物运输量,我国国际海运量已近全球海运量的三分之一,国际海运‘压舱石’作用进一步凸显。”交通运输部总规划师吴春耕表示,2023年我国水路货物运输量稳居世界首位,今年上半年继续保持稳定增长态势。水路货物周转量在综合运输体系中占比达到54%,有力支撑了经济社会发展。

港口忙碌运转,集装箱频繁“迁徙”,折射出中国经济流动的活力,也彰显出我国航运能力的不断增强。

2023中国航运发展报告指出,2023年,中国水运建设投资完成2015.7亿元,同比增长20.1%,一批重大工程进展加快;

航运业『量增智升』

脉动强劲

航运产业是全球经济发展的重要支撑,也是我国宏观经济的“晴雨表”。2023年,我国水路货物运输量稳居世界首位,我国国际海运量已近全球海运量的三分之一,国际海运“压舱石”作用进一步凸显。

新华社记者王璐

头规模均居世界前列,掌握了设计建造、装备制造、系统集成和运营管理全链条的核心关键技术,总体应用规模和技术水平处于国际前列。同时,中国干散货码头自动化改造加快,秦皇岛港、黄骅港、青岛港、宁波舟山港、张家港港等实现干散货作业流程全自动化,生产环节向无人化智能化转变。

“当前,新一轮科技革命和产业变革深入发展,正在塑造全球航运发展新动能新优势。”交通运输部部长李小鹏强调,要坚持统筹谋划,推动系统升级,加快推进智慧港口、智慧航道、智能船舶、智能航运服务等领域全方位发展,提升航运全要素全链条数字化智能化水平。要坚持创新驱动,增强发展动能,推进物联网、云计算、大数据、人工智能等高新技术在航运领域落地应用,加快提升船舶运营、港口生产和航海保障智慧化服务水平。

依托重大工程项目、交通强国建设试点等加快新建一批自动化码头,推动传统码头自动化、智能化改造;积极推进装备技术升级,推广新能源、清洁能源、智能化、数字化、环保型等船舶装备,推进新一代智能航行船舶技术应用;开展前瞻性研究和科技项目攻关,开展新一代自动化码头核心软硬件自主研发和应用,提升自主可控水平……以推动新一代信息技术与航运业务场景深度融合为关键,一系列重点举措明晰。

工业和信息化部装备工业二司副司长李毅建议,要强化创新驱动,打造船舶工业技术高地。要推进产业升级,实现高端智能绿色发展。加快船用替代燃料、节能环保新技术应用推广,推动传统航运与海洋油气装备升级。推动船舶制造业数字化转型,大力推进船舶工业“智改数转”。

(新华社北京7月12日电)



南昌国际陆港铁路口岸：活力通道“驰而不息”

新华社北京7月26日电《中国证券报》26日刊发文章《活力通道“驰而不息”——实探南昌国际陆港铁路口岸》。文章称,走进江西省南昌国际陆港国家骨干冷链物流基地6号库,工人们或驾驶着叉车,或推动平板车,正忙碌而有序地进行货物装卸作业。

这里刚刚运到一批自泰国进口的榴莲。中国证券报记者了解到,搭载这批榴莲的是江西省首趟进口榴莲海铁联运班列。该班列采用海铁联运方式,从泰国经海上丝绸之路运至深圳盐田港入境,再通过铁路冷链快速运抵南昌国际陆港,全程仅需要8天。

“这趟班列的温控全程可达零下18摄氏度,能够保证榴莲的品质。同时,冷链物流基地具有得天独厚的优势,毗邻南昌国际陆港铁路口岸,开车只需几分钟。”江西锦瑞冷链物流供应链管理有限公司副总经理聂艳艳说。

既实现全球生鲜果蔬“新鲜入赣”,又支持江西优质农产品“原味出境”,“班列+冷链”新业态新模式在南昌落地。

在南昌,坐上海铁联运班列的,不只是农产品。如今,南昌国际陆港铁路口岸作为重要的物流枢纽,对内已将货源覆盖江西、浙江、广东、福建等多地的各类商品,对外可通达欧盟、中亚、东南亚、中东、南美等多个地区。

“我们把汽车配件从南昌国际陆港铁路口岸运到越南胡志明市只用了4天!”南昌向塘铁路口岸开发有限责任公司董事长殷小龙说。

这样的速度得益于什么?得益于坚定的开放取向,得益于有力的政策支持。

南昌国际陆港铁路口岸在开通运行后就可以做到海关一次申报、一次查验、一次放行,在海关通关时效层面实现“零等待”。

据了解,南昌国际陆港目前班列发行量已突破6525列,到发标箱(重箱)42.8577万个,货值约160.6223亿美元,为优质产品走出国门、走向世界提供了价低、质优的大通道。

这样的班列,让南昌这个位于我国中部地区的内陆城市,成功地架起了与国际接轨的通道,成为中部地区拓宽发展边界的生动注脚。

近年来,南昌国际陆港主动融入“一带一路”倡议和“江西内陆开放型经济试验区”发展战略,充分依托“公铁水空”四位一体的区位优势,逐步打造成为江西省最具发展潜力、特色魅力的对外开放新高地。

开放是中国式现代化的鲜明标识。《中共中央关于进一步全面深化改革、推进中国式现代化的决定》提出,巩固东部沿海地区开放先导地位,提高中西部和东北地区开放水平,加快形成陆海内外联动、东西双向互济的全面开放格局。发挥沿海、沿边、沿江和交通干线等优势,优化区域开放功能分工,打造形态多样的开放高地。

一趟趟从南昌国际陆港铁路口岸驶出和驶入的班列,在双向开放的格局中,将中国和世界连接得更加紧密。

青岛精心打造重大国际交流合作高能级平台

□新华社记者王凯

近年来,山东省青岛市聚焦制度创新,稳步扩大制度型开放。依托中国—上海合作组织地方经贸合作示范区(下称:上合示范区)和中国(山东)自由贸易试验区青岛片区(下称:青岛自贸片区),精心打造重大国际交流合作高能级平台。

“以前用钱多是用固定资产抵押贷款,对我们这种轻资产公司来说难度较大,花费时间也很长。这次我们利用‘上合·易融链’平台,将一笔外贸业务单据上传后,仅用半天时间,就通过了银行审核,取得300万元人民币贷款。”青岛一食品进出口公司负责人宋先生说,“上合·易融链”平台给企业融资带来了极大便利。

据了解,“上合·易融链”平台是上合示范区制度创新的众多成果之一。该平台通过整合境内外货物的物流信息,实现海铁联运跨境运输全程物流可查,为多式联运“数字单一制”流转、融资、兑付提供数据保障和信息支撑。截至目前,平台已注册企业、机构119家,累计融资额2700余万元人民币。

上合示范区管委会企业服务一部部长迟永欣表示,作为我国面向上海合作组织国家开展地方经贸合作的国家级平台,上合示范区围绕提升物流、贸易、投资等领域便利化水平,累计推出88项制度创新案例,稳步扩大规则、规制、管理、标准等制度型开放。

近年来,青岛自贸片区推出一大批基础性、开创性制度创新举措,深入实施自贸试验区提升战略,加快建设制度型开放示范区。

青岛自贸片区管委会航运物流部部长周宇翔表示,针对离岸贸易核心痛点,青岛自贸片区搭建了“离岸达”——离岸贸易数字化综合服务系统,为离岸贸易提供集真实性辅助核验、跨境结算、融资等全方位一站式的综合服务。采用“离岸达”后,银行得以迅速确认各项贸易信息,两天左右就能完成所有审批,为企业节省了时间成本。

据了解,2023年,由青岛自贸片区搭建的“离岸达”完成319笔离岸贸易业务核验,核验金额约77亿美元。2024年上半年完成135笔离岸贸易业务核验,核验金额约33亿美元。

青岛自贸片区管委会副主任王莉表示,青岛自贸片区近年来对标《区域全面经济伙伴关系协定》(RCEP)、《全面与进步跨太平洋伙伴关系协定》(CPTPP)等国际经贸规则,扩大规则、规制、管理、标准等制度型开放,探索形成了300余项具有青岛特色的创新举措。青岛自贸片区获批以来,新引聚欧力士、伊藤忠、托克等世界500强企业投资项目72个,累计达171个;实现外贸进出口年均增速21%,实际利用外资年均增速22%,在主动服务和融入新发展格局中走在前列。

(新华社7月25日电)

西部陆海新通道：平均5天拓展一个新站点

新华社重庆8月5日电(记者李晓婷、赵宇飞)新通道,新速度!西部陆海新通道总体规划实施5年以来,平均5天拓展一个新站点。

西部陆海新通道物流和运营组织中心5日发布数据显示,5年来,通道目的地已从全球166个港口拓展到523个港口。

西部陆海新通道,一条具有澎湃活力的国际经济走廊,释放西部地区开放发展新动能,创造“一带一路”合作共赢新机遇。

新通道以重庆为运营中心,各西部省市区为关键节点,利用铁路、海运、公路等运输方式,向南经广西、云南等沿海沿边口岸通达世界各地。

2017年9月,西部陆海新通道的前

身——渝黔桂新“南向通道”班列在重庆首发。

2019年8月,国家发改委印发《西部陆海新通道总体规划》,标志着通道建设从地方探索上升为国家战略。

5年来,通道已有铁海联运班列、国际铁路联运班列、跨境公路班车3种物流组织方式,目的地从71个国家和地区的166个港口,拓展到124个国家和地区的523个港口。

5年来,班列开行总量超3万列,完成“第一个1万列”用时1461天,完成“第二个1万列”用时487天,完成“第三个1万列”仅402天;2019年至2023年,重庆经西部陆海新通道年度货运量分别同比增长50%、45%、54%、32%和21%。

5年来,通道货物品类从80余种增加至1150余种,涵盖电子产品、整车及零部件、机械、小家电、食品等数十个大类。

依托西部陆海新通道,“西部造”新能源汽车出海速度加快,带动长安、赛力斯等车企品牌在东南亚国家投资建厂;比亚迪电池、南南铝业、潮力等一批企业进驻广西,部分化工企业形成“东盟炼油—广西炼化”“双基地”模式。

依托西部陆海新通道,泰国榴莲、越南巴沙鱼等东南亚特色产品更快捷进入中国市场,我国与老挝合作打造万象市现代农业产业园项目,与柬埔寨合作探索“中柬香蕉产业园”项目等。

西部陆海新通道班列运输货物已突破50万标箱

新华社8月2日电 记者从中国铁路南宁局集团有限公司获悉,截至8月2日,今年西部陆海新通道铁海联运班列运输货物突破50万标箱,为历史同期最高水平。《西部陆海新通道总体规划》颁布实施5年来,西部陆海新通道铁海联运班列累计运输货物超310万标箱。

8月2日,装载着来自泰国木薯淀粉等货物的X9586次西部陆海新通道铁海联运班列从广西钦州港东站开出,向四川

驶去。今年以来,新通道增加5条班列图定运行线,食糖、汽配件铁海联运发运量同比分别增长43%、69%。

西部陆海新通道位于我国西部地区腹地,北接丝绸之路经济带,南连21世纪海上丝绸之路,协同衔接长江经济带,在区域协调发展格局中具有重要战略地位。西部陆海新通道铁海联运班列“朋友圈”以我国14个省份扩大到18个省份,货物流向从全球90个国家和地区的190个

港口增加至全球124个国家和地区的518个港口,运输集装箱货物从2019年的9.4万标箱增长到2023年的86.1万标箱。如今,西部陆海新通道铁海联运班列已从最初的“一条线”延展成“一张网”。

目前,直通中越边境城市的南凭高铁崇左至凭祥段全线重点关键工程基本完工,预计明年建成通车,届时通道铁路干线运输能力将进一步提升。

(新华社记者 陈露缘)