

水路交通运输总体框架已形成,将加快推进水运基础设施高质量发展

12.8万公里航道助力通江达海

本报记者 刘志强

在我国的综合运输体系中,哪种方式的货物周转量比例最高?

答案是水运。

拥有运能大、成本低、污染小、占地少等比较优势,水运在我国综合运输体系中作用关键、地位重要。

据统计,到2021年底,我国内河航道的通航里程达12.8万公里,拥有生产用码头泊位20867个,基本形成了长三角、津冀、粤港澳等世界级港口群。

今年4月召开的中央财经委员会会议提出,“加强沿海和内河港口航道规划建设,优化提升全国水运设施网络。”党的十八大以来,我国水运设施网络建设进展如何?下一步将怎样补短板、优化提升?记者进行了采访。

国家高等级航道网、大型专业化码头建设加快

长江干线,全球内河运输最繁忙的黄金水道。交通运输部长江航务管理局数据显示:2021年,长江干线货运量达到35.3亿吨,连续10余年位居内河航运世界第一。

不只是长江。党的十八大以来,我国加快推进水运基础设施建设,水运大通道、港口货运枢纽的功能进一步强化。

——国家高等级航道网持续完善。

截至2021年底,全国内河航道通航里程达12.8万公里,居世界首位,其中国家高等级航道超过1.6万公里。

“经过多年建设,以南北海运、长江干线、西江航运干线、京杭运河—淮河等水运主要通道为骨架,以主要港口为枢纽,以国家高等级航道为主体,衔接铁路、公路、管道等方式,连通世界、干支衔接的水路交通运输总体框架已经形成。”交通运输部综合规划司副司长苏杰表示。

——大型专业化码头建设加快。

随着一批现代化大型集装箱码头相继建成,我国沿海港口基础设施实现了适度超前、迈向世界先进的跨越。目前,我国已掌握自动化码头建设运营全链条

基础设施是经济社会发展的重要支撑。今年4月召开的中央财经委员会会议强调,要加强交通、能源、水利等网络型基础设施建设,把联网、补网、强链作为建设的重点,着力提升网络效益。

近年来,我国不断优化提升水运设施网络,探索发展分布式智能电网,加快构建国家水网主骨架和大动脉,服务国家重大战略,支持经济社会发展。未来,如何进一步优化网络型基础设施的布局、结构、功能和发展模式?今天起,本版推出“加强网络型基础设施建设”系列报道,敬请关注。

——编者

关键技术,已建和在建自动化码头规模均居世界首位。

交通运输部水运局副局长柳鹏介绍:截至2021年底,全国港口拥有生产用码头泊位20867个,其中,万吨级及以上泊位2659个,比2012年增长41%;目前全球港口货物吞吐量和集装箱吞吐量排名前十的港口中,中国港口分别占8席和7席,港口“硬核”力量充分彰显。

——水运业绿色转型稳步推进。

党的十八大以来,我国超额完成了港口岸电布局任务,5类重点专业化泊位岸电设施覆盖率达75%,长江经济带等重点水域、重点航线岸电常态化使用积极推进,岸电使用量大幅提高;长江干线13个水上洗舱站和13个水上服务区建成并投入运营,新建8座船舶液化天然气加注站。

有力支撑经济社会发展,为全球产业链供应链稳定作出积极贡献

7月23日20时,随着“地中海艾达2

号”轮缓缓驶离天津港欧亚国际集装箱码头,天津港“地中海东南亚航线”正式首航。今年上半年,天津港集团完成集装箱吞吐量1051.1万标箱,同比增长2.1%,创历史最好水平。

党的十八大以来,水运设施网络助力我国成为世界上具有重要影响力的水运大国,有力支撑了经济社会高质量发展。

水运主通道地位进一步巩固。2021年,全年完成水路货物运输量82.4亿吨,稳居世界首位,完成水路货物周转量11.6万亿吨公里,在综合运输体系中占比53%。

港口枢纽作用进一步彰显。目前,港口承担了我国98%的进口铁矿石、93%的进口原油、89%的进口煤炭和97%的进口粮食接卸和绝大部分外贸集装箱的运输任务。2021年,我国港口货物吞吐量155.45亿吨,集装箱吞吐量2.83亿标箱,两项指标均多年稳居全球第一。

海运服务水平进一步提升。目前,我国水路国际运输航线通达世界,全球海运连接度最高。“特别是疫情发生以来,货运港口率先全面复工复产达产,为全球产业链供应链稳定作出了积极贡献。”柳鹏说。

“加强沿海和内河港口航道规划建设,优化提升全国水运设施网络,有利于进一步服务构建新发展格局,畅通经济循环,有利于国家重大战略、区域协调发展战略的落地实施,也能为国际贸易运输提供可靠保障,保障国家经济安全。”交通运输部规划研究院教授级高工、首席研究员陈正勇认为。

进一步畅通国家高等级航道、发挥沿海港口枢纽作用

到2035年,国家高等级航道达2.5万公里左右,沿海主要港口27个,内河主要

港口36个……在《国家综合立体交通网规划纲要》提出的“6轴7廊8通道”主骨架布局中,水运设施网络是重要组成部分。

“与未来目标相比,我国水运网络设施仍存在在内河国家高等级航道通达范围不足、国家高等级航道占比偏低、网络化程度不高,部分沿海港口码头能力富余度和安全韧性不足等短板,亟待进一步补齐。”苏杰表示,将以联网、补网、强链为建设重点,加快推进水运基础设施高质量发展。

一方面,加快建设,让国家高等级航道更畅通,网络更健全。

据介绍,针对国家高等级航道里程占比偏低、部分航道尚未达到规划标准、部分支流航道存在碍航瓶颈等问题,我国将实施国家高等级航道畅通工程。

具体来说,要加强干支衔接畅通,加快实施连接淮河和长江的引江济淮航运工程。要开展枢纽瓶颈节点攻坚,推进缓解三峡通航瓶颈制约。要加强海河联运通道建设,推进连通上海港、宁波舟山港、南通港、北部湾港等港口的内河集疏运通道建设。

另一方面,要多措并举,让沿海港口作用得到更充分发挥。

党的十八大以来,我国积极推进沿海主要港口集疏运“公转铁”“公转水”,提高综合运输效能。截至2021年底,全国沿海和内河港口的铁路进港率已分别超过70%和50%,集装箱铁水联运量完成754万标箱。

据介绍,为持续改善港口集疏运条件,我国将实施集装箱海铁联运综合改革区建设工程,加快构建一体化、网络化、标准化、信息化的海铁联运系统,打通进出港铁路的“最后一公里”。我国还将推进粮食、能源、矿石、集装箱等专业化码头建设;推动11个国际枢纽海港拓展国际航线和物流服务网络,进一步提高全球海运连接度,完善枢纽功能。

④加强网络型基础设施建设①

今年以来,中国农业银行湖北省分行积极响应稳经济工作要求,全力做好金融服务实体经济、助力企业纾困解难工作,提出多条具体措施,确保金融纾困的持续性、可得性,推动地方经济稳增长和高质量发展。

一企一策 精准对接

国家5A级旅游景区云雾山位于武汉市黄陂区,受疫情影响,景区收入损失较大,资金运转较为困难。今年初,农行武汉黄陂支行根据旅游景区的经营特点,对景区未来门票收入等综合收益权打包质押,向景区发放收益权质押贷5460万元,贷款期为7年。“有了这份支持,我们顺利渡过了难关。”景区相关负责人说。

据介绍,景区收益权质押贷是农行湖北省分行创新推出的一款旅游行业中长期贷款产品,通过将景区综合收益纳入担保范围,帮助旅游企业盘活门票收入等存量资产,有效获得贷款。

对文旅、餐饮住宿、交通运输、汽车制造等行业,农行湖北省分行坚持开展差异化金融服务,排查摸底辖内企业客户经营状况和实际困难,一企一策,精准对接、精准纾困。与此同时,加大金融服务力度,突出支持基础设施建设、粮食安全和重要农产品产销、能源供应、先进制造业、住房保障、民生消费等领域。

创新工具 拓宽渠道

德胜物流是一家主营长江沿线干散杂货船舶运输的船东公司,受疫情影响,企业配送效率降低,运输、仓储等成本上涨让企业压力增大。企业想再次申请贷款,但因收入下降,已不符合原贷款条件。了解到企业的困难后,农行三峡分行仅用一天时间就审批了“牵手e贷”100万元,为企业雪中送炭。

农行湖北省分行综合运用无还本续贷、信用贷款、调整分期还款计划等一揽子纾困工具,满足企业合理融资需求。据介绍,“牵手e贷”专门匹配无法按照原贷款产品、贷款额度续贷的小微企业,通过放宽条件、降低门槛为其“输血”。今年以来,农行湖北省分行已为1000余户小微企业续贷11.8亿元。

同时,农行湖北省分行积极创新权证质押、国家融资担保基金“总对总”担保等多种方式,拓宽企业融资渠道,主动为市场主体降低经营成本。今年以来,审批减免企业手续费7500余万元,实体贷款加权利率为4%,低于全省金融机构新放贷款加权利率1.36个百分点,努力为企业减负担、增活力。

主动上门 提升效率

荆门市京山凯龙钙业有限公司厂房内,氢氧化钙、氧化钙生产线有序运行,生产出的产品将作为原材料供应给下游钢铁企业等。然而,就在不久前,公司还面临履约困境。

凯龙钙业是一家小型化工制造企业。今年以来,企业出现资金缺口,直接影响产品供应能力。当时农行荆门市京山支行正通过开展金融纾困“进企业、进园区”活动,逐一摸排客户资金需求,了解到凯龙钙业的情况后及时为其解了急。

为确保纾困政策应享尽享,农行湖北省分行组织全辖机构开展助企纾困专项行动、企业帮扶活动等,提前一个月主动、逐户对接贷款到期客户,确保各项政策及时惠及市场主体。通过上门访实情、出实招,不断优化、提升办贷效率,打通堵点卡点,推动全行对受困企业“能续尽续”“能延尽延”“能展尽展”,小微企业最快可当日获得续贷,一系列措施为企业发展注入了动力。

农行湖北省分行优化金融服务

多措并举为企业减负增活力

本报记者 赵梦阳

添可食万成立数字美味研究院 探索中餐标准化实践路径

添可食万美味科技有限公司(简称“添可食万”)是一家专注于智能烹饪领域的创新公司,正积极探索中餐标准化实践路径。

7月28日,添可食万正式成立数字美味研究院,并与浙江工商大学食品感官科学实验室展开产研战略合作,将在实验室共建、科研成果应用等方面展开全方位合作。数字美味研究院的成立,标志着添可食万在加速布局智慧厨房生态体系、提升研发创新力上迈出关键一步,也彰显了添可食万聚焦用户体验、引领行业发展趋势的坚定决心。

从田间地头到用户餐桌 打造各环节数字标准化

数字化发展为中餐标准化提供了更多可能。添可食万数字美味研究院积极推动中餐实现数字标准化:风味标准根据色、香、口味、口感建立菜肴风味模型;烹饪过程根据美味要素、物理化学变化、温度、水分、时间等参数建立风味反应数据模型;在烹饪食材方面建立涉及色泽、外形、水分、风味因子及营养元素留存等的保(复)鲜能力数据模型;在食材加工环节对温度、水分、成分、时间等进行参数控制,建立降低生物变化的数据模型;最后延伸到优质食材的选择,则充分考虑产地、季节、品种、品质的影响。

以数字美味研究院为起点,添可食万将首先与浙江工商大学食品感官科学实验室联合进行基础及应用科学研究,将研究成果在中餐上下游企业进行推广应用,再由以添可食万为代表的企业端实现食材供给及智能烹饪设备制造,最终以食万净菜和食万智能料理机的形式交付到用户手中。云端服务将用户端的美味评价、服务体验以大数据的形式予以反馈给研究端进入下一轮改进流程,形成不断优化的良性循环。

以用户为出发点进行课题研究 致力实现中餐美味标准化

数字美味研究院的研发以用户为出发点,致力于实现中餐美味标准化。用户口味喜好模型建设、智能烹饪设备的数字化烹饪

模式、食品加工工艺的量化标准、低成本的储存运输环境和时间标准、新鲜食材采用后的加工比例和标准化都被纳入研究方向。

目前,数字美味研究院已与浙江工商大学食品感官科学实验室制定了多个研究课题,如食万烹饪模式下各种美味反应发生的分子层面的变化、常温干制食材为核心在食万烹饪模式下的口感变化、对应的解决模型、美味公式、参数标准等。

科学配置、高端人才“打底” 数字美味研究院实力强劲

数字美味研究院实验室设置四大功能区块。感官分析区主要进行食万感官模型测试,分析以及落地各类菜肴的标准化感官要素模型;理化分析区研究食材在各类美味模型反应下水分、性质的变化,并进行观察、测试和分析,以获得物化指标;加工实验区可以实现所有实验样品的制备,包括干制、包装、货架保存标准的分析和实现;微生物区对包括益生菌、发酵菌的功能性、工业应用性和食品安全性开展研究与检测。

在人员规划上,研究院科研人员占比达90%,由添可食万和浙江工商大学共同组成,其中,硕士研究生及以上学历人员占比达80%以上。同时,研究院还配备了HPLC、GC-MS、ICP-MS、冷冻干燥机、生化培养箱、荧光显微镜等在内的高精尖仪器分析设备。

未来,添可食万将在中餐数字标准化方面与相关企业携手,推动中餐全球化发展。

数据来源:添可食万美味科技有限公司



添可智能料理机食万3.0



添可食万数字美味研究院成立仪式