

有感而发



1—4月份 规模以上工业增加值 同比增长5.6% 保持较快增长

数据来源:国家统计局



装备制造业增加值 同比增长8.7% 为产业升级和消费扩大提供有力支撑



当工业走进生活,会产生怎样的化学反应?

走进秦皇岛市玻璃博物馆,千余件玻璃展品千姿百态,勾勒出玻璃工业含“新”量的攀升

博物馆里看工业

李心萍

曲线。

看一个展,感悟信息产业科技魅力。来到电子科技博物馆,参与一次研学项目,从电报机到北斗系统,科学揭开神秘面纱,原理清晰可感。

从“工业遗存”到“文化展品”,近段时间,各地纷纷利用工业遗产和老旧厂房资源,建设工业博物馆,打造工业文化产业园区,解锁工业旅游新场景、新玩法。

工业博物馆的兴起,让人们得以换个视角看工业,让工业文化可触可感。这对身处制造强国建设关键时期的中国而言,有着不可小觑的意义。

触摸历史,更能坚定前行方向。

参观工业博物馆,一件件展品记录的是中国制造业的发展史,是从落后到并跑、领跑的奋斗史。当一个个行业的发展,从一组组数据变身一件件物品,人们将更能体会“靠自己

的力量发展工业、制造业”的道路选择,更能坚定“任何时候中国都不能缺少制造业”的前行方向。

“十五五”时期,中国经济仍需“保持制造业合理比重”。然而,干实业是艰辛的。尤其是产业创新,如同在崎岖山路上跋涉,要跨越峻岭,经历缺氧,踏破铁鞋,这样的跋涉,往往是漫长而孤独的,考验的是决心、耐心、恒心。只有凝聚共识、坚定选择,让更多人愿意投身实业、坚守实业,我们才能持续巩固壮大实体经济根基。

刚柔并济,方能更好提升竞争力。

当前,我国已跃居世界第一制造大国,但大而不够的问题仍然突出,如创新不足、专注不深、精度不够。破除这些瓶颈,既需要技术发展的刚性推动,也需要文化力量的柔性支撑。

就好比,德国制造之所以能成为质量的代名词,与德国社会的工程师文化密不可分;

日本制造之所以广受欢迎,也得益于全社会对工匠精神的推崇,这便是工业文化的力量。

在推进工业化的探索实践中,我国孕育了大庆、“两弹一星”、载人航天等工业文化典型,形成了自力更生、艰苦奋斗、无私奉献等精神特质,也留下了一大批承载工业文化的物质财富。用好活用这些物质财富,发挥工业文化的力量,不断凝聚以质取胜的社会共识、价值取向,方能推动中国工业转型升级、提质增效。

播下种子,积蓄更多前行力量。

当孩子们在工业博物馆里亲手推动手柄,让千吨水压机“复活”;穿上制服,在模拟操作台前当一回核电操作员;戴上VR(虚拟现实)眼镜,手持模拟焊枪体验焊接工艺,工业兴趣的“点火”便悄然完成。而兴趣一旦被文化场景激活,就有机会转化为职业选择,为制造强国储备人才。

建设制造强国,归根结底要靠人才。以工业博物馆为第二课堂,开展形式多样的研学活动,既有助于增长见识、舒展身心,也有利于激发想象力,催化创新思维,更有利于我国持续强化人才优势,释放人才红利。

我国工业文化资源门类丰富、形态多样。我们以工业博物馆为支点,撬动工业旅游这个大市场,以工业文化涵养制造强国建设。

产经视野·推动生产性服务业高质量发展

“出海口”搬到“家门口”

本报记者 韩鑫

一艘20万吨级巨轮,从驶入渤海、完成装卸近万标准箱货物,到离泊出海,全程能有多快?

答案是约57小时。

依托“在渤效率”服务品牌,到访天津港的集装箱船舶,进出渤海的整体作业时间缩短约10%。服务新速度显著增强港区吸引力,转化为实打实的港口吞吐量。数据显示,今年一季度,天津港完成集装箱吞吐量同比增长9.5%,实现“开门红”。

什么是“在渤效率”?这一服务品牌如何孕育而来?近日,记者赴天津港实地采访,探寻港航服务新模式。

较以往缩短近10小时,船舶进出渤海湾时间更短、效率更高

渤海之滨,海风轻柔。

天津港北疆港区36号泊位,一场智能化装卸作业正在进行——

4台远控吊桥从数十米高空落下“抓手”,巨大的集装箱好似一个个“娃娃”,被精准抓取后,稳稳落在等候一旁的集装箱卡车上,整个过程一气呵成。

19时,暮色四合。经过近28小时接力作业,“中远太平洋”轮载运超9700标准箱货物准点离泊,由主航道、锚地,经黄渤海分界线驶入黄海。

得益于“在渤效率”服务品牌,从驶入渤海、进港装卸到离港至黄渤海分界线,这艘集装箱货轮总在渤时时长为56.9小时,相较于传统模式,缩短近10小时。

什么是“在渤效率”?

“‘在渤效率’里的‘渤’,就是渤海湾。”天津港股份有限公司业务部副总经理张荏说,过去港口谈效率,只盯着“桥吊多吊几个箱子”“泊位少用几小时”;现在我们关注的是系统提升,通过强化港航协同、延展服务半径,把“出海口”搬到“家门口”,大幅压缩船舶进出渤海湾的时间。

服务“上新”,助推船企降本增效。

以“中远太平洋”轮为例,当其进入140海里外的黄渤海分界线时,港口便开始追踪船舶轨迹,倒排泊位窗口;船舶驶入锚地后,引航员已提前在约定点位等候,确保第一时间登轮入港;靠泊后,远控岸桥协同集装箱卡车,开启高效装卸,实现“到港即靠、靠即作业”……

“时间就是成本!”天津中远海运集装箱运输有限公司副总经理张冬明说,“一整套量身定制的服务方案,让船舶周转时间大幅下降,尤其是我们欧美远洋干线船舶,‘在渤效率’稳居行业第一方阵。”

品牌“焕新”,重塑港口竞争优势。

从“泊”到“渤”,一字之差,变化显著——

走进天津港调度指挥中心,系统页面上,重点船舶的“在渤时间轴”都精准统计——从进入黄渤海分界线开始,航行、靠泊、装卸、离港各个环节标准明晰,一船一策、有条不紊。

自去年8月,“在渤效率”品牌正式发布以来,累计已有217条集装箱船临时加靠天津港,新增集装箱吞吐量超30万

港航服务能级全面提升

自去年8月,“在渤效率”品牌正式发布以来,累计已有217条集装箱船临时加靠天津港,新增集装箱吞吐量超30万标准箱,覆盖44家船公司。



标准箱,覆盖44家船公司。

多主体紧密协同、多流程环环相扣,内陆腹地前沿与全球海运网络快速衔接

发布不到一年,这一港航服务品牌何以深入人心?

——以需求牵引,化劣势为优势。

翻开地图,天津港地处渤海湾西端最深处,客观上导致国际集装箱干线船舶航程长、运营成本相对较高、港口挂靠意愿不足。但换个角度看,这里又恰恰是连接华北、西北经济腹地的“前沿”,距离内陆市场更近、陆运部分运距更短,综合物流成本更低。

“‘在渤效率’的初衷,就是要扬长避短。”张荏解释,凭借更短的渤海湾进出时间,让内陆腹地前沿与全球海运网络快速衔接,使旺盛货运需求更好对接国际航线、全球商品更快直达北方市场。

思路一转天地宽。2024年,“在渤效率”品牌服务试运行启动。天津港在4个集装箱码头选取10条远洋干线,为6家重点航运企业量身定制服务方案。一年间,6000—8000标准箱等级船舶的平均“在渤时长”较目标值压缩10.3%,多条航线作业效率跻身全球前列,有力助推物流降本增效。

尝到甜头,2025年,“在渤效率”从试点全面推开,品牌服务范围大幅扩展,不仅将全港5个集装箱码头全部纳入服务体系,还全面覆盖内外贸、远远洋各类重点航线,支撑天津港重点航线直靠率超99%,环渤海支线运量保持渤海湾第一。

——靠协同攻坚,让潜能变动能。

细探“在渤效率”服务模式,港口给不同船型定制服务方

今年一季度,据天津海关统计,天津口岸出口机电产品货值1093亿元,同比增长4.9% 其中,

出口电子元件货值63亿元,同比增长49.3%



案,船公司则根据港口作业节奏调整靠泊计划,口岸单位用智能系统提前共享查验信息……多主体紧密协同、多流程环环相扣,才有了整体效率的跃升。

“效率不是‘压’出来的,而是‘合’出来的。”张荏介绍,在这一服务模式下,港口联合海关、海事、边检等口岸单位,实施“船边直提”“抵港直装”等精准管控措施,推动口岸部门高效协同联动,让效率提升从港口“独唱”变成港航“合唱”。

比如,通过VTS(船舶交通管理系统)联合值班机制,天津港集团与天津海事局建立航道管控预警机制,去年因渔船碍航导致的航道管制时长同比下降35%;天津海关、天津边检主动对接港口、船代公司,提前掌握通关需求,量身定制通关方案,通关时间压缩近四成。

去年8月,“瑞洋天津”轮在作业过程中突遇大雨,天津港集装箱公司发挥“口岸+码头+船公司”协同作用,很快拿出一套雨天作业方案,确保各环节“零延迟”衔接。最终,仅用8.8小时就高效完成该轮装卸任务,较以往平均在泊时长缩短23.6%。

“我们正在联合天津港集团,共同筹备水上交通智管中心。”天津海事局船舶交通管理中心常务副主任毕学军介绍,目前,每年有超两万艘船舶进出天津港,船流密集叠加船舶大型化趋势,航道压力与日俱增。通过打破数据堵点、打造协同平台,在保证水域安全的基础上,最大限度释放港口航道能力,让船舶进出港效率进一步提升。

以“在渤效率”为突破口,港口在泊效率进一步提升,港航服务能级全面提升

从需求出发、以协同破局,“在渤效率”服务品牌的孵化,短期看,在提升作业效率;长远看,为增强竞争实力。

“前不久印发的《关于推进服务业扩能提质的意见》提出,增强现代物流综合竞争力。”天津港集团有关负责人表示,“在渤效率”说到底,是为了让客户更省心、更受益,它不仅是天津港的一张“效率名片”,也是向价值链高端转型的“港口方案”。

如今,服务品牌的作用正逐步显现——

一方面,“在渤效率”倒逼在泊效率再提升。

“经过几轮数智化升级,考虑到生产安全和运营成本,港口装卸效率已逼近极限。”张荏坦言,“在渤效率”变单向服务为协同发力,进一步拓展了效率提升空间。

打开天津港智能调度系统,“在渤效率”查询模块每月生成上百条数据。通过人工智能分析船舶轨迹,船舶到港时间准确率达到95%,为后续进港作业资源调配和流程优化预留空间。

今年3月,随着“地中海弗莱维亚”轮顺利离泊,天津港太平洋国际集装箱码头公司以每小时249.1自然箱的在泊船时效率完成该船装卸作业,一举刷新了地中海欧洲航线的全球港口最高效率纪录,“在渤时长”也缩短9小时,进一步扩大了服务品牌影响力。

“成立‘在渤效率’后,需要将港航服务从港口前置到140海里外的黄渤海分界线,这就要求更加精细的管理能力。”张荏介绍,目前,近洋航线已明确航速标准,内贸航线细化了装卸作业流程,港口已形成集装箱船进出渤海的五段式闭环管理。

另一方面,“在渤效率”也在重构港航关系。

2024年以来,天津港多部门联合走访中远海运、马士基等主要航运企业总部,与主要航运企业协力打造“在渤效率”标准,推动“在渤效率”持续提升,进一步提高班轮准班率。

“通过携手航运企业拓展航线网络布局,丰富港航合作场景,延展港航合作领域,港航服务能级得到全面提升。”天津港集团有关负责人说。在《新华·波罗的海国际航运中心发展指数报告(2025)》中,天津国际航运中心综合实力排名跃升至全球第十八位,较去年继续提升。

以“在渤效率”为突破口,天津港正持续打造我国北方地区联通国内国际双循环的重要战略支点——

向内看,内贸航线的加入,让天津港与上海港、广州港、厦门港等港口“两港一航”“三港一航”快速通道效率更稳,货物周转时间不断缩短,京津冀地区与华南市场的货物实现顺畅流动。

向外看,多条远洋干线高效运转,使天津港成为共建“一带一路”国家货物的优选枢纽。今年一季度,据天津海关统计,天津口岸出口机电产品货值1093亿元,同比增长4.9%。其中,出口电子元件货值63亿元,同比增长49.3%。

从“在泊效率”到“在渤效率”,随着服务品牌茁壮成长、资源要素高效配置,天津港这座百年大港正挺立改革开放前沿,在双循环格局中打开发展新空间。

江苏淮安地处淮河下游,是一座因运河而兴的城市。春秋时期,吴王夫差开凿邗沟,沟通江淮以伐齐,邗沟北端的末口遂成聚落,形成淮安城市雏形。

随着水陆转运而日渐繁盛的商业活动,也使淮商得以孕育。明清时期,主管全国漕运的总督漕运部院一直驻节淮安。作为全国漕运中枢,淮安成为南船北马的通衢要冲之地,呈现出“市不以夜息”的商业繁荣景象。

淮商的发展过程始终与运河相依附。大运河广纳百川、开放流动的自然特性,深深浸润到淮安商业文化的发展基因之中。淮商的主体,是通过运河从四面八方而来的客籍商人。他们因各种机缘来淮经商定居,与当地入历经数代融合,共同繁衍生息,使淮商群体呈现出“包容开放”的鲜明文化特色。

淮商文化的包容开放性,不仅得益于特殊区域环境促成的主客籍商人群体融合,更深层次的原因,是植根于淮安得天独厚的人文环境与文明土壤。早在六七千年前的新石器时代,淮安青莲岗文化便是江淮流域文明的曙光。渔猎与农耕

经济地理杂谈

包容开放的淮商文化

范更生

部落之间出现互通有无的物品交换,催生包容开放的思想萌芽。夏商周时期,先民创造了可与中原文明媲美的灿烂文化。春秋战国时期,吴楚文化在淮地交融,宽容开放的人文环境使这里成为四方商人的经商乐土。

淮商的对外开放程度在隋、唐、宋时期达到更高水平。隋代大运河凿成,南北人员物资交流剧增。淮安地处运河与淮河交汇要冲,成为朝鲜、日本等国人员进入中国的门户,外国大批商人来淮贸易并定居,楚州(今淮安)“新罗坊”成为当时全国闻名的航海贸易信息枢纽与人员物资集散地。北宋时,楚州名列全国十大繁州(紧要之意)之一。

自南宋以来,黄河夺淮导致原本富庶的鱼米之乡日渐贫瘠,淮安城市缺乏优良的经济腹地支撑,只能依靠运河漕运维系“孤岛”式繁荣。本地人经济实力薄弱,只得依附于沿运河

而来的客籍商人维持生计,进而谋求互利共赢。明清时期,淮安成为全国漕运管理、河道治理、漕船制造、漕粮转运和漕盐征收征集五大中心,客籍富商巨贾接踵而至,城内会馆林立、豪宅连云。大批客商入籍淮安,淮商的综合实力与群体素质不断提升,发展进入鼎盛时期。

淮商的兴盛不仅带动了城市经济发展,使山阴医派、淮扬菜名扬天下,也促进了当地文化教育的繁荣。府城外作为漕盐要津的河下镇,虽为弹丸之地,但明清两代便出了数十名进士,状元、榜眼、探花俱全。河下还诞生了《西游记》作者吴承恩。淮商对各种文化兼收并蓄的能力大大增强,也拥有了更加博大开放的胸怀。

近现代以来,大批淮安人走出家门闯世界。许多人正是继承了淮商包容开放的文化传统,主动适应并融入各地多元文化背景,从而取得事业上的成功。进入新时代,广大淮商继续往开来、奋发图强,正奋力谱写淮商历史辉煌的新篇章。

(作者为九三学社淮安市委主委,本报记者白光迪整理)



货船行驶在京杭大运河江苏淮安段。殷潮摄(影像中国),AI修饰生成素描画