

上半年交通建设完成投资780.4亿元

江苏交通运输经济
活力依旧

□ 特约记者 梅剑飞

8月9日,记者从江苏省交通运输厅了解到,上半年江苏省交通运输经济运行总体平稳、稳中有进,主要指标保持在合理区间,公铁水空交通建设完成投资780.4亿元,占年度计划的55.8%,同比增长10.9%,居历史同期最高水平。

基础设施建设再创新高

备受关注的徐宿淮盐铁路今年年底具备通车条件。“上半年是工程的关键节点,6月底正线焊轨放散工作基本结束。”中铁十一局集团徐宿淮盐铁路五标党支部书记蒲汪介绍,按照进度预计9月3日开始联调联试。

江苏省交通运输厅相关负责人介绍,交通建设投资进一步向铁路、航空等短板领域倾斜,铁路建设完成252.7亿元,同比增长26.2%;机场建设完成18.5亿元,同比增长42.3%;水运建设完成81.3亿元,同比增长13.3%。

“今年要确保完成投资1370亿元,建成综合交通网络5000公里以上的总体目标。”江苏省交通运输厅厅长陆永泉表示,目前宁淮铁路各项工作正在加快,力争下半年开工。北沿江高铁加快推动全线技术方案稳定和可研审查,能快则快推进用地预审、规划选址和稳评等报批,力争12月底前获得国家发改委可研批复。同时,徐宿淮盐铁路、连淮扬镇铁路连淮段即将进入尾期,年底将全面建成。海启高速公路、锡通过江通道南、北接线等3个项目力争8月底完成沥青路面施工,9月底前完成交工验收。

集装箱运输增速明显

上半年,江苏省公铁水空综合货运总量11.2亿吨,同比增长4.4%,铁路货运量基本与去年同期持平,水路货运量增长5.3%,其中远洋货运量增长11.8%,对外开放水平提升,全省规模以上港口中,机械、设备、电器的外贸吞吐量515万吨,同比增长34.1%。

随着连云港港、南京港、苏州港等港口开辟滚装运输航线,上半年全省港口完成滚装汽车出口13.1万辆,同比增长14.9%。其中,连云港港今年开辟了华轮尔森的欧洲航线、商船三井的澳洲航线以及安吉物流的东南亚、南美西等5条国际滚装航线,上半年完成汽车出口近2.5万辆,超去年全年总量。

上半年,连云港港分别完成货物吞吐量、集装箱量1.22亿吨和241.28万标箱,同比增长3.8%和1%。连云港港口控股集团生产运营部部长徐卫介绍。

“集装箱运行稳步上升,是经济高质量发展的一个体现,1-6月全省港口开辟加密集装箱航线26条。”江苏省交通运输厅相关负责人介绍,上半年,全省规模以上港口完成集装箱吞吐量917.1万标箱,同比增长6.2%。徐州、淮安、宿迁上半年全省内河港口完成集装箱吞吐量19.3万

标箱,其中,徐州港、宿迁港分别同比增长139.9%和96.5%。

“近两年来,淮安新港集装箱吞吐量喷薄发展,约占全省内河量60%。”淮安港口物流集团李威说,一大批工业产品和地方特色产品通过太仓或上海中转出海。

苏北运河运输物种由南往北建材增多,由北往南集装箱增多。施桥船闸所所长蒋贇表示,上半年,京杭运河连接长江的“南大门”施桥船闸通过集装箱94565标箱,达521.3万吨,集装箱货物通过量增长17%。江苏省港口集团董事长王永安介绍,集团今年1-6月,实现盈利2.6亿,其中,集装箱业务起到了极其重要的支撑作用。

航空运输发展加速

上半年,在全国民航总体增速放缓背景下,江苏机场运输生产稳步增长,表现出较强的抗压能力。

“客运方面,全省机场累计完成旅客吞吐量2807.7万人次,同比增长13.6%,增速在华东地区排名第二。”省交通运输厅相关人士分析航空运输生产运行趋势特点时表示,乘飞机出行越来越多,既是经济社会发展的象征,也表明要素流动频繁。

上半年,南京禄口机场旅客吞吐量完成1489.9万人次,同比增长8.4%,位居华东地区12个千万级机场第4位。中小机场客货运增幅显著。上半年,全省7家中小机场共完成旅客吞吐量932.5万人次,同比增长23.5%,常州奔牛、徐州观音、南通兴东、盐城南洋、淮安涟水、扬州泰州6个机场均提前突破100万人次,淮安涟水机场累计增速高达54.4%。

货运方面,上半年,江苏省机场累计完成货邮吞吐量29.2万吨,同比增长5.4%,国际(地区)货运完成4.8万吨,同比增长66%。其中,南京禄口机场累计完成货邮吞吐量17.5万吨,同比增长1.9%;苏南硕放机场完成货邮吞吐量6.5万吨,同比增长16.2%。

“上半年,南京国家级临空经济示范区获批,对照航空货运业的发展,尤其是国际货运增速的明显,一方面可见区域新兴产业的活力,另一方面可见航空货运大有潜力。”省交通运输厅工作人员表示,经过上半年努力,苏陕首条商业全货机航线淮安—西安全货机航线开通后,现在每周五班,大量快件、水产品、电子产品,可联接西安国际航线腹舱和全货机航班,中转至欧美等地。近期计划陆续开通2-3条全货机航线,适时开展国际货运业务。目前,还开通了盐城至韩国国际全货机航线。

东部机场集团相关人士表示,南京禄口机场将加密一线城市航班,通达国内三四线的城市,力争早日开通墨尔本、迪拜等地直飞航线。“上半年以来,连云港新机场、硕放机场停机坪改扩建、南通机场新候机楼等多个项目顺利推进。”江苏省交通运输厅相关负责人透露,组建本土航空公司相关工作正稳步进行,“江苏航空”即将呼之欲出。

▼连云港港集装箱泊位群。本报资料室供图



港区,发向三明、江西等内陆钢厂。

罗屿作业区只是福建聚焦供给能力,优化运输组织方式的一个缩影。近年来,福建持续深化交通运输供给侧结构

性改革,加快推进交通基础设施网络建设,创新货运物流业态,探索平台经济新模式,着力提高综合交通运输网络效率,促进物流业提质增效。

福建多引擎
拉动物流提质增效

□ 全媒体记者 王有哲 通讯员 廖丽华 文图

打造无车承运人
产业集群

无车承运人是高效物流的最佳实践,可有效降低物流成本。位于莆田湄洲湾北岸的福建物泊物流有限公司(现已更名为物泊科技有限公司)是莆田市首家具有“无车承运人”资质的平台经济运营商。公司自主研发56用车智慧物流平台,在全国范围开展铁矿石、煤炭等大宗散货无车承运业务。“通过大数据运算,平台精准调度零散运力、货源、站场等资源,确保货车往返双向承载,提高货运效率,大大降低物流成本。”物泊科技有限公司副总经理田飞表示,该公司去年营业额突破30亿元,今年一季度达11亿元。

在交通运输部门的支持下,物泊科技有限公司还拿到“无船承运人”经营许可证,成为福建省唯一一家具有双重资质的多式联运物流承运企业。

2018年9月以来,福建全面开展交通运输现代服务业集中攻坚,开展无车承运税务征管服务试点,积极吸引一批优质无车承运企业全国总部或区域总部进驻福建,打造无车承运人产业集群。目前全省13家企业列为交通运输部试点,5家创新能力强、运营管理规范、资源综合利用效率高的品牌企业获重点培育。2019年1-4月,全省5家试点示范企业开票总额76.99亿元,占全省98%以上。据统计,试点企业与传统物流企业相比,平均运费降低10%,单车吨位日产量提升2.5倍,单车利润提高1.5倍。

“公司正在与铁路洽谈,准备以湄洲湾罗屿港与东吴港区为依托,利用深水码头和铁路货运专线建设多式联运物流示范基地,打造互联网多式联运+实体物流基地的O2O物流新模式。”田飞介绍,依托公司的网站、APP等信息平台,未来将实现货物从水、港、车到地方的全链条式物流服务。目前,平台已注册车队、物流公司超1000个,车辆超25万辆,承运量9500万吨。2019年预计实现营业收入100亿元,税收5亿元。

据了解,福建鼓励试点企业开展公铁、公水和陆空联运,全力实施多式联运提速行动。罗屿9号泊位自2018年6月试运营以来,已累计装卸船舶48艘次,实现吞吐量300多万吨。罗屿港口有限公司董事长吴鼎汕表示,这主要得益于港区完善的集疏运网络,一方面直达码头前沿的东吴、罗屿、国投铁路支线,与向莆铁路、福厦铁路、京九线、浙赣线无缝对接,成为江西省在海峡西岸最近的出海口;另一方面通过罗屿大桥、城港大道等与沈海高速(福泉高速)和324国道相接,并入全国公路网,加之密集的疏港公路,形成集铁路、公路、水水中转于一体的综合集疏运体系。

近年来,“海丝”沿线国家和地区双向投资热度攀升,两岸融合不断深化,“一带一路”沿线国家物流新通道加速形成。借着国家重大战略实施的东风,福建发挥国际航运中心、国际综合交通枢纽、国际集装箱干线港、世界航运节点等诸多优势,打造东西互济的物流大通道,成为“海丝”“陆丝”无缝衔接的新节点。

6月19日,随着一声汽笛长鸣,满载着货物的厦门—江西首发班列从海沧港区海润码头缓缓驶出,标志着厦门港务控股集团多式联运港站正式启用。

该多式联运港站可一次性接纳16-17节铁路集装箱车皮作业,年处理能力超过5万标箱,项目先期投入约600万元。作为公共服务平台,该港站主要承担厦门港海沧港区海铁联运集装箱的进出港作业任务。它的启用及时填补了厦门港口集疏运短板,开通了海铁联运集装箱进出港的便捷通道,是持续推进“丝路海运”建设,促进厦门港多式联运业务发展,推动“海丝”和“陆丝”集装箱运输无缝

推行实实在在
制度性降本

深化“放管服”改革,降低制度性交易成本是降低物流成本的重点之一。2018年,福建不断深入推进简政放权,继续取消和下放省级审批事项7项,取消证明事项10项,公布40种“不再重复受理证照”清单,审批效率显著提升;在全国率先实施货运车辆安检、综检和环检“三合一”改革,每年平均节约检测时间约50%,减少检测费用约30%,每年可为全省货运企业增效约3亿元;落实省政府高速公路通行费6条减免措施、货物港务费减免等优惠政策,2018年减费超32亿元。

福建还加大政策扶持力度,将冷链物流作为准公共服务设施纳入城乡规划和土地利用总体规划,在用地布局、审批、土地登记等方面予以倾斜,大力发展冷链运输。

福建宁德是“大黄鱼之乡”,是我国大黄鱼产业的发源地与最大规模的养殖基地。在宁德三都澳冷链物流基地,每天都有一辆辆箱式冷藏运输车鱼贯进出。“依托冷链配送,大黄鱼不仅端上了南平、龙岩等地的餐桌,而且通过福州江阴港、马尾港等海运方式,‘游’上了美国、日本、韩国等国家。”宁德市三都澳物流有限公司尤维德董事长说。

据悉,福建制定购置冷藏运输工具补助资金政策,2016-2020年每年安排2000万元专项资金用于支持道路货运企业购置冷藏运输工具。落实对本省装运符合规定的冷链生鲜农产品运输车辆免收高速公路通行费,累计免收冷藏车高速公路通行费超8亿元。

当下,福建正以深化“放管服”改革为统领,加快推进运输结构优化调整,构建高效、经济、绿色的现代物流服务体系,降低物流成本,提高交通发展的质量和效益。

建设“海丝”“陆丝”
衔接新节点

衔接的重要举措。

“除厦门外,其他城市也在积极融入国家‘一带一路’物流大格局中。”福建省物流协会相关负责人告诉记者,今年在国家发改委发布《国家物流枢纽布局和建设规划》中,福州、厦门入选港口型国家物流枢纽承载城市,厦门入选空港口型国家物流枢纽承载城市,福州、三明入选生产服务型国家物流枢纽承载城市,福州、平潭、厦门、泉州入选商贸服务型国家物流枢纽承载城市。

“近年来,福建积极拓展港口腹地,加快建设海铁联运通道,逐步形成以海港为依托的四通八达物流网络体系,极大地推动了内陆各省市和福建开展更高层次的经济合作。”该负责人介绍,目前,已有来自东南亚、非洲、欧洲的矿产品、木材等原材料在厦门港通过海铁联运的方式,转运至江西及各大内陆城市;而内陆城市的箱包、家具等制成品也频繁通过海铁联运方式,从厦门港出口至世界各地。

置、共享关键资源(人员、信息、资金、技术、装备等)的施工机制。

1988年2月,二航局正式将“争科技领先,创管理一流”确定为企业精神。在企业精神的感召下,二航人在广州南沙港创造出“陆上拼插,水上吊运,整体安放,单根施打”的新兴工法。它通过缩短水上作业时间,将零散的桩在陆上形成整体,增加其重量和体积,提升打插精度,避免了因为流水潮汐等引起的格体倾斜和扭曲,从而保证桩位的稳定。

该工法最后让格体的闭合率达到了100%,没有一根桩报废,没有一根异形桩超过偏位值。当时世界银行来华视察的代表表示,“该项目质量优良,建设速度惊人。”

在市场变革的风雨中
成功转型

上世纪90年代,内河水运市场发展速度相对缓慢,公路尤其是高速公路网络的崛起已是必然趋势,而我国内河资源非常丰富,公路网络要发展,势必要在江河上架设更多的桥梁。

预感到“长江建桥热”即将来临的二航人开始谋求第二次战略转型——产品结构的突破,打破单一从事港航工程施工的格局,向路桥领域进军。

此时,二航局一举拿下了黄石大桥6个深水主桥墩的施工任务。

在黄石长江大桥的施工过程中,他们将水工施工技术成功“嫁接”于桥梁施工中,以

由江入海 携“中国制造”走向巅峰

(上接第1版)

党的十一届三中全会的召开,成为我国经济社会发生翻天覆地变化的新起点。而二航局也紧紧抓住时代改革的契机,以国务院《关于扩大国营企业自主权的若干规定》为指导,正式提出了“立足长江,面向沿海,兼顾国外”的经营发展战略方针,这也是二航局首次冲出“仅限于长江中上游”指令性计划的束缚,开始在长江、沿海、国外三个市场上竞争、投标。

1983年初,为了进入深圳,承揽华南沿海的筑港工程任务,二航局党委决定派员南下开展经营活动。1984年,蛇口工业区创办,二航局经过上级中国港务的同意,正式成立了长江筑港公司深圳特区蛇口办事处。

最终,二航局以930万元的价格中标了冲出长江的首个项目——深圳蛇口五湾突堤码头工程。

从1984年4月13日开始施工到10月20日全部完成,二航人仅用了6个多月的时间就完成了工程项目,在该局建史上还是第一例,被媒体称之为“又一个蛇口速度”。而二航局也借此为继续承担深圳特区水工建设和打入华南沿海建筑市场创造了条件。

在改革开放的头六年,二航局一共完成了1.6亿元的施工产值,仅1984年一年就完成了4950万元的产值,在1979年的基础上翻了一倍有余。

在断脐自立的呼声中
走向市场

到了1985年——全国推行企业承包经营责任制的前一年,武汉市决定将二航局纳入全市第二批实行厂长负责制试点企业。关系调整后,企业建立和健全了以局长为首的各级行政层层压实的负责制和岗位责任制,从局机关到项目部形成了一种“指挥灵、决策快、效率高”的新局面。

当时,日本大成公司以低于国内施工企业20%的报价中标云南鲁布革水电站工程项目后,只从本土带来了十几个管理人员,利用中国的水利水电施工队伍做分包,租用中国设备施工,提前合同工期5个月优质完成工程,获得了巨大的经济效益。“鲁布革”管理模式开启了中国工程体制改革一场深刻的革命。随后,二航局派员实地考察学习,敢于第一个吃螃蟹。就这样,二航局争取成为了全国首批18个“鲁布革”管理模式试点企业之一。

终于,到了1988年,广州南沙港区一期工程成为了首个试验田。二航局为了顺利实施该项目,借鉴鲁布革工程管理经验,率先提出“国内工程,国际打法”,并于当年7月成立了“联合体广州南沙工程项目经理部”,建立了以项目部为龙头,快速组织、配

承台挡水结构的设计与施工,变水上为陆上,算得上是当时二航局站稳中国桥梁市场的一大技术优势。黄石长江大桥的“分节整体吊装接高”“高低刀脚围堰”等技术,不仅成功地完成了深水主墩的施工,大大提高了桥梁施工速度,还获得交通部科技进步奖,实现了中国路桥施工的重大变革。

桥梁市场的突破,使二航局迅速由过去30多年一贯制的码头水工施工向路桥建筑市场突破与拓展。企业承建了当时中国第一、世界第四跨径的悬索桥江阴长江公路大桥,打破了中国人不能修大跨度桥梁的神话。

到今天,二航局承建了各类跨江、跨海、跨高山峡谷大桥300多座,世界已建成的十大斜拉桥,二航局承建了其中4座;世界已建成的十大悬索桥,二航局承建了其中3座;世界已建成的十大跨海大桥,二航局承建了其中5座;而中国在建或已建成的30多座主跨超千米大桥,二航局承建了15座。

在争创一流的征程中
奋勇向前

时间回到2011年,二航人走到了“十二五”改革发展的档口,2008年亚洲金融危机的伤口还未愈合,国家经济发展的势头放缓,整个国内建筑行业固定资产投资规模进入瓶颈期,整个国内建筑市场竞争急速加剧。

2011年,中央经济工作会议提出了“顶层设计”概念,这也是企业破解发展问题的

钥匙。2013年,中国交建正式提出了“五商中交”的战略构想,即全球知名工程承包商,城市综合体开发运营商,特色房地产商,基础设施综合投资商,海洋重工与港口装备制造服务商。

而它,也成为了二航局破解发展改革密码的关键钥匙。二航人依托中交“五商”战略,将其中的工程承包商、投资开发商和资产(资本)运营商作为二航局的基本定位,并且将“集约经营,协同发展”战略作为企业凝聚“商”文化的重要支点:一方面,通过协同管理,降低成本,提升效益;另一方面,通过资本运作,创新思维,拓展产业链。

二航局党委书记、董事长由瑞凯认为,要建设世界一流的建筑业一体化服务商,就要能够为客户提供一揽子、全程一站式的产品和服务。

70年风雨征程,二航局从内河走向海洋,从国内走向海外,从码头市场走向多元化经营。

他们陆续承建了世界最长跨海大桥港珠澳大桥,世界第一高桥贵州北盘江第一桥,世界最长穿越沙漠高速公路京新临白高速公路,世界一次建成线路最长、标准最高的高速铁路京沪高铁,世界首座在远洋深海珊瑚礁地质条件下实施的跨海大桥援马尔代夫中马友谊大桥……

在国家改革发展大潮中,二航人不断攀登“珠穆朗玛”,一次又一次站在“争科技领先,创管理一流”的制高点,向世界展示中国制造的吸引力和实力。