

中国水运报

CHINA WATER TRANSPORT NEWS



2025年4月27日 星期日 / 第4613期(总第5798期) / 2025年4月27日 星期日 / 第4613期(总第5798期)

中华人民共和国交通运输部主管 / 国内统一刊号 CN 42-0058 邮发代号 37-45

行业主流媒体 水运权威报道

山东一季度交通投资达575亿元

本报讯(全媒体记者 马榕蔚 张伟)4月23日,记者从山东省交通运输厅举行新闻发布会获悉,一季度,山东省交通有效投资进一步扩大,综合立体交通网加快构建,完成投资575亿元,为年度进度的23%,顺利实现一季度“开门红”。

水运方面,山东一季度完成投资83.7亿元。其中,青岛港董家口港区第2座40万吨级矿石码头工程、日照港第3座30万吨级矿石码头工程、烟台

港3座15万吨级LNG码头工程、东营港25万吨级原油进口泊位工程等一批大型专业化码头加快建设,世界级港口群正在加快打造。内河方面,京杭运河主航道柳长河段升级改造完成航道疏浚,京杭运河山东段黄河以南全线基本达到二级航道通航条件,实现2000吨级船舶直达泰安东平港区,京杭运河微山三线船闸工程、新万福河复航二期工程等项目正在有序推进,通江达海内河水运网加快构建。

习近平在中共中央政治局第二十次集体学习时强调

坚持自立自强 突出应用导向 推动人工智能健康有序发展

新华社北京4月26日电 中共中央政治局4月25日下午就加强人工智能发展和监管进行第二十次集体学习。中共中央总书记习近平在主持学习时强调,面对新一代人工智能技术快速演进的新形势,要充分发挥新型举国体制优势,坚持自立自强,突出应用导向,推动我国人工智能朝着有益、安全、公平方向健康有序发展。

西安交通大学教授郑南宁同志就这个问题进行讲解,提出工作建议。中央政治局的同志认真听取讲解,并进行了讨论。

习近平在听取讲解和讨论后发表重要

讲话。他指出,人工智能作为引领新一轮科技革命和产业变革的战略性技术,深刻改变人类生产生活方式。党中央高度重视人工智能发展,近年来完善顶层设计、加强工作部署,推动我国人工智能综合实力整体性、系统性跃升。同时,在基础理论、关键核心技术等方面还存在短板弱项。要正视差距、加倍努力,全面推进人工智能科技创新、产业发展和赋能应用,完善人工智能监管体制机制,牢牢掌握人工智能发展和治理主动权。

习近平强调,人工智能领域要占领先

机、赢得优势,必须在基础理论、方法、工具等方面取得突破。要持续加强基础研究,集中力量攻克高端芯片、基础软件等核心技术,构建自主可控、协同运行的人工智能基础软硬件系统。以人工智能引领科研范式变革,加速各领域科技创新突破。

习近平指出,我国数据资源丰富,产业体系完备,应用场景广阔,市场空间巨大。要推动人工智能科技创新与产业创新深度融合,构建企业主导的产学研用协同创新体系,助力传统产业改造升级,开辟战略性新兴产业和未来产业发展新赛道。统筹推

进算力基础设施建设,深化数据资源开发利用和开放共享。

习近平强调,人工智能作为新技术新领域,政策支持很重要。要综合运用知识产权、财政税收、政府采购、设施开放等政策,做好科技金融文章。推进人工智能全学段教育和全社会通识教育,源源不断培养高素质人才。完善人工智能科研保障、职业支持和人才评价机制,为各类人才施展才华搭建平台、创造条件。

习近平指出,人工智能带来前所未有的发展机遇,也带来前所未有风险挑战。要

把握人工智能发展趋势和规律,加紧制定完善相关法律法规、政策制度、应用规范、伦理准则,构建技术监测、风险预警、应急响应体系,确保人工智能安全、可靠、可控。

习近平强调,人工智能可以是造福人类的国际公共产品。要广泛开展人工智能国际合作,帮助全球南方国家加强技术能力建设,为弥合全球智能鸿沟作出中国贡献。推动各方加强发展战略、治理规则、技术标准的对接协调,早日形成具有广泛共识的全球治理框架和标准规范。

交通智库之声

发挥港口水运优势 推动京津冀协同高质量发展

□ 冯玥 邢虎松 栾迪 陈茜 李继春

京津冀地区水运发展尚存短板

目前,水运在支撑京津冀协同发展中存在的问题主要有以下几方面:

水运在综合交通运输体系中的衔接设施存在短板。京津冀地区主要海港与货源地之间大都通过公路和铁路运输网络进行货物集疏运,缺少内河水运与港口的衔接,水运融入综合交通基础设施网络程度不足。同时,受限于铁路运力及港口所在城市道路运输政策,叠加区域生态环保政策对燃油货车各方面限制的影响,存在“最初一公里”和“最后一公里”仍需跨运输方式换装的情况,货物集疏运经济效率较长三角与珠三角等

重点区域明显不足。

京津冀港口群协同发展水平有待提升。京津冀港口均以服务京津冀、华北和内蒙古地区为主,经济腹地基本一致,作业货种普遍集中在煤炭、矿石、钢铁、砂石骨料、机械设备、粮食、化肥、液化品等。天津港、唐山港、秦皇岛港均具有良好的港口条件,但由于港口发展定位及方向缺乏统筹协调,三个港口的重点作业货类和业务模式同质化程度较高,未能构建起良好的错位发展格局,港口群的腹地优势并未有效整合,长此以往不利于港口群的高质量发展。

水运对经济产业协同高质量发展支撑作用不足。京津冀港口水运服务与区域重点产业链的融合度不高,推动和支撑产业链转型升级和集聚发展的能力和水平亟待提升,尤其在推动高端制造业和现代服务业发展方面存在短板。例如,天津港作为北方国际航运中心,是京津冀国际航运服务枢纽的核心主体,但水运行业对高技术服务业的服务供给仅占行业服务总量的3.4%;河北省作为区域产业转型升级的主战场,水运行业对高技术制造业的牵引作用仍待提升,水运行业对高技术制造业的服务供给仅占行业服务总量的4.6%。

应加快建立多维度、可选择、多元化港口水运服务体系

当前,京津冀协同发展战略已经从产业疏解承接、经济结构优化进入全方位、高质量深入推进的阶段,更为重视产业链合作共建协同高质量发展。水运行业作为服务构建新发展格局的主要渠道和关键节点,要在系统性、整体性、协同性等方面着重发力,加快建立多维度、可选择、多元化的港口水运服务体系,提升对经济社会的服务支撑能力。

一是构建京津冀多层次综合运输体系。研究构建京津冀对接国际、辐射国内,港口与腹地间高效联通的多层次综合运输体系,实现水运与公路、铁路等运输方式的有机衔接,打造以港口为枢纽的综合运输体系。以多式联运班列为抓手,充分发挥北京作为首都的辐射带动作用,推动京津冀海铁班列加密和扩能,推动京杭大运河北京段航运能力提升。利用天津港的海运通道和大陆桥通道组合优势,推进津冀通航资源整合,推动天津至雄安新区水运物流通道的前期工作及建设。依托河北港口和工矿产业的支撑基础,推动铁路专用线“进码头、进园区、进厂矿”,协调完善“北煤南运”运输体系,创新“港口+内陆港”多式联运体系。

二是推动打造港口群利益共同体。结合“立足各自比较优势、立足现代产业分工要求、立足区域优势互补原则、立足合作共赢



唐山港。本报资料室供图

理念”的京津冀协同发展理念,推动京津冀港口群协同互补,着力打造由“一个”核心港口城市及“若干个”港口城市圈构成的有机结构,加强港口群顶层设计,打破行政区划限制,建立京津冀水运协同发展管理协调机构,统筹协调区域内水运发展的重大事项。

港口水运为京津冀协同发展提供重要支撑

推动京津冀协同高质量发展,是推动我国构建新发展格局的重要抓手,是推进中国式现代化建设的

2024年是京津冀协同发展重大国家战略实施十周年,港口水运作为综合交通的重要组成部分,为京津冀协同发展提供了重要支撑。

充分发挥港口水运优势,推动交通一体化发展。国家高度重视交通运输在推动区域协调发展中的作用,陆续出台了《京津冀协同发展交通一体化规划》《京津冀协同发展交通一体化实施方案》《加快推进津冀港口协同发展工作方案(2017—2020年)》等政策文件,为京津冀水运物流发展提供顶层设计。同时,天津港集团与河北港口集团积极响应,达成《津冀世界一流港口联盟合作协议》,签署《携手共建世界级港口群一致行动书》,共同出资组建渤海湾港口投资发展有限公司,成立津唐国际集装箱码头有限公司,为区域港口水运协同发展奠定了坚实基础。

港航能力显著提升,支撑经济发展能力显著增强。京津冀港口吞吐量持续提升,港口货物吞吐量由2014年的14.5亿吨增长至2023年的19.2亿吨,年均增速2.87%;集装箱吞吐量由2014年的1590万标箱增长至2023年的2545万标箱,年均增速5.37%。航运辐射范围持续扩大,集装箱航线从100余条增加到207条,通达180

多个国家和地区,助力京津冀内陆腹地外向型经济发展。物流协同效应持续增强,推动港口水运产业链上下游企业联动集聚,有力支撑区域的产业结构优化调整和空间布局优化,推动京津冀地区生产总值由2014年的6.7万亿元连续4次实现万亿级增长至2023年的10.4万亿元,年均增速达5.2%。

水运经济贡献持续显现,产业集聚作用不断凸显。据测算,2023年水运带动京津冀区域增加值预估约为1833亿元,占京津冀地区GDP的比重为1.8%。其中水运带动天津增加值预估为908亿元,占天津GDP的比例为5.4%;水运带动河北省增加值预估为924亿元,占河北GDP的比例为2.1%。水运支撑了制造业和生产性服务业系统性升级和集聚发展,其中,水运向天津制造业和生产性服务业的服务供给占行业服务总量的比重预估分别约为40%和41%。高技术制造业和高技术生产性服务业的行业集中度相比2012年分别提升了21%和67%;水运向河北制造业和生产性服务业的服务供给占行业服务总量的比重预估分别为57%和18%,高技术制造业和高技术生产性服务业的行业集中度相比2012年分别提升了31%和30%。

坚持以市场为导向,以资本为纽带,优化集装箱、散货等码头功能分工、资源整合,发展差异化和细分领域专业化业务,形成京津冀港口群布局规划“一张图”、统筹建设“一盘棋”的格局,打造布局合理、分工明确、功能互补、安全绿色、畅通高效的世界级港口群,提升整体竞争力。

三是着力推动水运物流降本提质增效。大力发展煤炭、粮食、集装箱等专业化运输,着力推动铁水联运和海河联运发展,“一港一策”“一企一策”,鼓励在具备条件的工厂、园区等源头开展粮食等适箱货物“散改集”,切实推动水运物流降本提质增效。推动京津冀港口和铁路企业针对具有稳定流量流向的煤炭等重点货类开行大宗散货“五定直达班列”,推动大宗散货铁水联运“重车重回”。大力发展新质生产力,着力推动航运贸易数字化发展,在京津冀地区率先推进航运贸易重要数据出境安全评估,降低航运贸易数字化发展的制度性成本。推动港口集团与航运企业加强合作,构建面向全球的“航运+港口+物流”国际物流综合服务平台,加快建立健全国际物流供应链体系,提升物流供应链韧性和安全水平。

(作者单位:交通运输部水运科学研究院)