

交通运行指标回升向好——

# 夯实复工复产物流保障

本报记者 齐慧

## 产业聚焦

近期,此前受新冠肺炎疫情冲击较大的上海交通物流逐步恢复正常;重点企业陆续复工复产,浦东机场货班架次和货量持续回升。5月20日浦东机场共保障货班起降175架次,货邮吞吐量7918吨,货班货量均已回升至常态水平八成。

不止上海市,3月份以来,国内疫情多点散发,部分地区高速公路等交通主通道不畅、部分城市快递物流等“最后一公里”受阻,对重要民生物资供应、产业链供应链稳定带来较大影响。全国保障物流畅通促进产业链供应链稳定电视电话会议召开后,各地区各部门加大了对物流正常运行的保障力度。如今,全国物流保通保畅情况如何?下一步物流工作该如何开展?

### 交通设施实现“应开尽开”

“自5月4日起,全国临时关闭关停的高速公路收费站、服务区实现动态清零;自5月10日起,因疫情防控导致物资运输受阻的村庄实现动态清零。”交通运输部运输服务司副司长李华强介绍,当前,全国交通网络总体畅通,取得了“问题动态清零、交通网络畅通、运行指标向好、枢纽逐步达产”的阶段性成效。

随着网络恢复畅通,全国交通主要运行指标实现稳中向好。数据显示,与4月18日相比,5月24日高速公路货车流量上升约10.9%;铁路、公路货运量分别增长9.2%和12.6%,均恢复至正常水平九成左右。近一周,全国邮政快递日均业务量已基本恢复至去年同期水平。

长三角地区物流情况明显好转。江苏省副省长储永宏介绍,5月5日起江苏省高速公路收费站、服务区实现应开尽开,目前全省434个高速公路收费站和221个高速公路服务区均正常开放。高速公路运行总体正常,路网主线畅通率达99.6%,出口货车流量已恢复至本轮疫情前水平,平均每天49万辆。

“浙江省交通设施也实现‘应开尽开’,512个高速出入口、90对高速服务区均正常开放;沿海1080个泊位、内河2473个泊位全部正常作业,7个运输机场保持正常运转。”浙江省副省长高兴夫介绍。

安徽省则搭建产业链供应链重点企业服务平台,发布两批619家重点产业链供应链企业“白名单”,建立重点企业直通车工作机制,部署开展对接重点企业专项行动。截至5月15日,安徽因疫情暂时性停产的4101户规模以上工业企业已复工3976户,复工率达97%。

李华强表示,当前,全国物流保通保畅工作正逐步从全面打通大动脉、基本畅通微循环,向巩固扩大物流保通保畅成果、促进产业链供应链高效运行转变。下一步,将按照党中央、国务院决策部署,重点围绕“固基础、提质效、保民生、促衔接、强服务、减负担”等方面,进一步加强督导检查,细化工作部署,高效统筹好疫情防控和物流保通保畅



江苏南通港通海港区集装箱作业区。许丛军摄(中经视觉)

工作,为保障人民群众正常生产生活、保持经济社会健康稳定运行提供更有力量支撑。

### 重点枢纽逐步复工达产

上海港是我国第一大集装箱港口,保障上海港正常运转是确保物流供应链畅通稳定的重要环节,其能否尽快恢复正常成为社会关注的焦点。

“上海港集装箱吞吐量回升至正常水平的95.3%。”近期港口的恢复态势让人振奋,目前长三角港口集装箱日均吞吐量为25.47万标箱,环比增长4.4%,同比增长1.2%;其中上海港集装箱日均吞吐量为10.75万标箱,环比增长4.6%,已恢复到去年同期日均量的84%,并继续呈恢复性增长态势。

还有一个变化值得关注。上海市副市长张为介绍,“公转水”“公转铁”持续发力,成为保障核心功能正常运转的重要支撑。4月份,上海港完成水水中转199.8万标箱,比重达65.1%;海铁联运完成4.5万标箱,同比增长40.6%。

5月份以来,全国港口航道保持畅通,主要生产指标稳定向好。数据显示,5月1日至24日,全国重点监测港口完成货物吞吐量7.9亿吨,环比增长4.2%,同比下降0.7%;完成集装箱吞吐量1769万标箱,环比增长5.4%,同比增长3%;长江三峡和西江长洲水利枢纽船闸共通过货物2550.7万吨,同比增长14.1%,同比下降0.4%。

除海港外,空港方面也成绩显著。近一周,浦东机场日均货邮吞吐量高峰时段已恢复至疫情前八成左右;白云机场已基本恢复到正常水平。

据介绍,上海机场集团积极对接企业急需物资需求,开辟“绿色通道”服务机制,采取“一企一策”,优先做好集成电路、生物医药、

汽车零部件等重点企业物资运输保障,统筹协调好航空公司运力安排和地面服务保障,持续加快地面集疏运。近一周来,浦东机场货运区集疏运车辆增速显著,抵离车辆日均达4000辆次,提高货量日均3000多吨,进一步提升了浦东机场保通保畅效率。

交通运输部新闻发言人刘鹏飞表示,交通运输部将充分发挥物流保通保畅工作机制作用,以长三角、京津冀、粤港澳大湾区为重点,强化港口航道协调调度和区域联动,努力统筹好港航安全生产、疫情防控和保通保畅工作。

### 农资纳入重点运输保障

夏粮是全年粮食收获第一季,小满之后麦粒渐满,当前一些地区陆续进入“三夏”农忙时节。今年全国疫情多点散发,小麦收割机能否顺利跨区作业?夏收能否确保颗粒归仓?这些都是关系到国家粮食安全的大事,也是当前百姓最为关心的身边事。

“农忙时节,我们指导各地按照不误农时的要求,将化肥、农药、种子、农机等农业生产资料,纳入重点物资运输保障范围,优先发放通行证,优先查验放行,切实保障农资运输畅通。同时,组织各地通过‘点对点’包车运输等方式,为外出农民工返乡务农提供运输服务保障。”李华强说。

目前,全国共有2926个有农村公路管理任务的县级单位进行了初步排查。从12328热线收到的问题看,反映农村公路“微循环”不畅的问题仅占总数的1.48%。可以说,农村公路“微循环”总体

是畅通的,尚未发现严重阻断问题。

李华强表示,下一步,交通运输部将指导各地精准实施社区末端配送管理,积极推广无接触投递设施,切实解决物流配送“最后一公里”“最后100米”难题,全力保障民生物资需求。指导涉疫地区紧紧围绕重点产业链供应链“白名单”企业,外贸企业及其上下游关联企业全面复工达产,会同相关部门按照“一链一策、一企一策”原则,靠前服务,主动对接,多措并举帮助企业解决生产经营中的实际困难,全力促进物流各环节、各要素高效衔接。

针对疫情期间受影响严重的交通物流企业和货车司机等从业人员的实际困难,交通运输部正指导各地持续扩大货车司机免费核酸和抗原检测点覆盖范围,加强货车司机运输途中的基本生活保障;用足用好国家层面和各地陆续出台的税收优惠、社保免缴、融资担保等纾困助企政策措施,让更多符合条件的货运物流经营者,特别是广大个体货车司机能够切实享受政策红利。

## 深圳市福田区：“五个率先”引领集体经济高质量发展

集体经济作为公有制经济的重要组成部分,在建设社会主义现代化国家进程中有着不可替代的作用。经过30年的改革发展,深圳市福田区15个股份合作公司已经摆脱仅依靠物业租赁的单一发展模式,探索出金融投资、科技投资、联合投资、异地发展等新路子,实现了集体经济2.0版本的跨越。近年来,福田区以“善监管、强服务、抓改革、促发展”理念为指导,大力推动集体经济转型升级,以“五个率先”吹响了特区集体经济发展的“冲锋号”。

### 率先成立社区股份合作公司

深圳的社区股份合作公司在全市农村城市化背景下应运而生。1992年,上步实业股份有限公司挂牌成立,拉开了全市集体经济迅猛发展的序幕。30年来,辖区15个股份合作公司依托自身资源禀赋,大胆改革创新,探索多元化经营方式,提升市场竞争力和可持续发展能力。2021年,福田区15个股份合作公司的资产总额超百亿元,净利润超2亿元,人均分红从1992年的0.52万元增长到2021年的4.61万元。

### 率先开展资本投资

长期以来,物业租赁都是社区股份合作公司的主要经营模式,福田区股份合作公司率先在全市探索多元化发展路径,敢为人先。1992年,上步实业股份有限公司率先在全市开展银行进行资本投资,开启了社区股份合作公司多元发展的新篇章。随后上步、水围、石厦、上梅林、下梅林和田面6家股份合作公司相继参股民生银行、深圳农村商业银行、平安银行等金融机构。

### 率先实现双转移拓展产业园

随着城市化的深入推进,福田区股份合作公司主动出击,异地投资兴办产业园,承接深圳双转移产业,突破了土地资源的空间限制。2003年,石厦实业股份有限公司在沙井投资建设产业园,在全省率先实现双转移。此外,石厦公司在惠州、石岩等地购地拓

近期,交通运输部印发《“十四五”公路养护管理发展纲要》,明确了“十四五”公路养护管理的发展目标和主要任务。这也是对我国“建养并重”公路养护理念的进一步完善。

目前,我国公路总里程已达528万公里,形成了以高速公路为骨架、普通干线为脉络、农村公路为基础的全中国公路网,为经济社会发展提供了坚实的交通保障。不过,公路建设并不能一劳永逸,而要不断养护。

从公路角度来看,随着使用年限增加,各种自然力侵蚀和风化,公路质量和标准都会降低。只有持续进行保养,才能让公路始终保持良好状态,发挥更好的功用。

近年来,随着对公路养护重要性的认识不断深化,相关投入也逐步增大,效果明显。然而,面对公路交通高质量发展要求和服务构建新发展格局的重任,公路养护管理仍存在一些明显的短板,需要下大力气弥补,提升公路发展质量,实现保通保畅。

当前,我国总体上建立了收费公路养护由通行费支出、普通国省干线公路以成品油税费改革转移支付资金为主、农村公路以中央和地方政府投入为主的养护资金保障体系。但面对日益庞大的公路交通网,养护管理资金保障能力不足的问题逐步凸显,管养资金持续投入面临较大压力。为此,需要各级管理部门研究进一步拓宽养护资金来源渠道,建立养护管理资金投入增长机制。还要预判研究公路领域能源结构调整、消费市场结构调整的趋势和规律,提前开展养护资金储备政策研究,保证养护资金来源的稳定性和可持续性。

完善制度建设是公路养护稳定性和长期性的重要保障。公路要养护的理念已经深入人心,下一步要完善与公路养护管理相关的法律法规制度,健全公路养护管理标准规范和技术指南等,让公路养护有法可依、有规可循。同时,要强化检查考核及绩效评价、健全考评问责机制、实行责任清单,推动各项政策措施真正落地实施。还要持续加强人才队伍建设,打造素质优良的基层养护队伍。

加强技术创新是提升养护效能的重要手段。要加大新一代信息技术与公路基础设施的融合发展,研制推广基于人工智能的自动化巡查、基于物联网的养护工程质量管理等养护智能化应用。持续完善路网运行监测体系,推动路网运行感知、交调等设施与公路基础设施建设改造同步规划、同步实施,提升监管和服务效能。

作为交通行业的能耗和排放大户,在碳达峰碳中和进程中,公路养护还要突出绿色低碳,实现资源集约节约利用。一方面,要通过推进废旧路面材料再生利用等手段,减少养护过程中对资源能源的消耗;另一方面,也要鼓励开展节能环保升级改造,加快推进充(换)电设施等新能源设施建设,为交通行业绿色发展打下基础。

## 业界点睛

## 央企帮扶中小企业举措来了

本报记者 周雷

近日,国务院国资委印发《关于中央企业助力中小企业纾困解难促进协同发展有关事项的通知》(简称《通知》),从7个方面提出27条举措,推动中央企业有力有效帮扶中小企业,着力实现大中小企业协同发展。

当前经济下行压力持续加大,不少中小企业面临回款不畅、成本高企、资金紧张等突出困难。为解中小企业燃眉之急,《通知》从支付账款、减免房租、降低成本、优化供给、融通资金等方面提出具体措施,助力更多中小企业渡过难关。

“保市场主体就是保社会生产力。国务院国资委出台新的、力度更大的中小微企业纾困解难举措,可谓雪中送炭、正当其时。”吉林大学国有经济研究中心研究员李锦表示,减免房租、降低成本能够立竿见影地推动企业轻装上阵。

中小微企业是吸纳就业的主力军。数据显示,截至2021年底,全国登记在册的市场主体达1.54亿户,其中个体工商户达1.03亿户,解决了2.76亿人就业。服务业是保障民生的重要行业,就业人数众多,主要集中在批发和零售、住宿、餐饮、文化、旅游、客运等行业,与百姓生活息息相关。李锦认为,有力支持这些行业企业挺得住、有奔头,就是稳就业、保社会稳定。

《通知》明确提出,中央企业因落实减免房租等帮扶中小企业纾困解难有关政策,对当期经营业绩造成影响的,

国务院国资委将在经营业绩考核中实事求是考虑。同时,对及时支付中小企业账款、减免服务业小微企业和个人工商户租金等政策执行不到位、走过场,或经核实有关投诉反映问题属实的,国资委将按有关规定严肃追责问责。

中央企业和上下游中小企业均为国民经济重要组成部分。“无论是从畅通国民经济循环看,还是从履行大企业社会责任看,产业链供应链上下游大中小企业都是合作关系、伙伴关系,可以说是一荣俱荣、一损俱损。”国务院国资委有关负责人表示。

据统计,2021年中央企业采购总额超过13万亿元,辐射带动各类企业200余万家,其中绝大部分是中小企业;8家中央建筑企业上下游供应商、分包商超过200万家;3家中央汽车企业整车生产依靠产业链上下游约3万家中小企业提供配套支持;中国物流集团与上下游近6万家中小企业和个体工商户存在业务合作,服务卡车司机超过77万人。

面对需求收缩、供给冲击、预期转弱三重压力,中央企业作为产业链“链长”,肩负带领上下游中小企业高质量发展的责任。《通知》从融通创新、协同发展等方面提出具体措施,着力构建大中小企业相互依存、相互促进的发展生态,带动更多中小企业强起来。

着眼带动中小企业恢复生产,稳定

中小企业预期,明确要求中央企业推动各项稳增长措施落实落地、不断加力,积极扩大有效投资,尽快落地一批“十四五”规划纲要明确的重点项目,尽早形成更多实物工作量,提前为上下游释放订单需求。提升供应链管理,深化供需精准匹配,积极采购中小企业优质产品和服务,不得设置不合理条件,限制排斥中小企业参与。

中央企业要发挥引领支撑和龙头带动作用,完善协同创新体系,加快打造原创技术策源地,支持中小企业创新发展,推动产业链上中下游、大中小企业融通创新,支持创新型中小微企业成长为创新重要发源地,支持在产业链供应链上打造培育一大批领军企业和专精特新“隐形冠军”企业。

全力稳链补链固链,要求中央企业积极通过投资合作、项目合作、产业共建、搭建联盟等方式与中小企业开展合作,努力为中小企业发展提供更多应用场景和市场机会,辐射带动上下游数百万家中小企业协同发展。

国务院国资委要求,各中央企业要从做好“六稳”工作、落实“六保”任务、有效发挥国有经济战略支撑作用的高度出发,落实落细各项支持政策,确保上下游广大中小企业实实在在享受到帮扶政策红利,提升获得感,助力稳定预期信心。