

双城共赢

海港与陆港相连,进出口企业有了“黄金物流通道”——

西安从青岛港出海



地政府、海关、铁路、船公司,为西安的客户送来了优惠、提速等利好,更着手解决了诸多瓶颈问题。用青岛港董事长李奉利的话说:“我们要让青岛真正成为西安的出海口。”

合作升级

西安市是我国西北地区经济重镇、物流枢纽,担负着国家“开辟新丝绸之路”的历史重任。西安市与青岛港合作渊源已久。早在1994年,青岛港就在西安设立了办事处;1998年12月份,开通西安—青岛集装箱班列。多年来,青岛港与西安市联手发展,到2018年,陕西地区55%的进口集装箱、67%的出口集装箱选择青岛港作为服务口岸,西安班列已经成为青岛港服务西部地区、串联“一带一路”的重要通道,成为青岛市打造“海上丝绸之路”东方桥头堡的重要载体。此次青岛港与西安连接,目的是进一步扩大青岛口岸在西北市场的辐射力,为西北地区进出口企业搭建起更加便捷、高效、低成本的“黄金物流通道”。

在青岛—西安“经略海洋,港城联动”融合发展推介会上,青岛港联手两地政府、海关、铁路、船公司等推出了“海铁联运七项政策”“干散货五项政策”“件杂货三项政策”等优惠“服务套餐”和“十条对外服务承诺”,既包括“减免空箱疏港费及青岛港站操作费、提箱操作费”等来自港口、铁路各方的大幅优惠让利,也包含了“通关效率提升25%”等郑重承诺,真金白银,实实在在,本地、周边客户多方受益,可谓多货种效率、效益红利叠加释放。

青岛港旗下青港物流公司、前港分公司、大港分公司、西联公司、董家口分公司分别与陕西海外投资发展有限公司、海得邦国际物流控股(集团)有限公司、陕西重型汽车进出口有限公司、比亚迪汽车有限公司、陕西金控黄金资产管理有限公司、中陕核工业集团二一一大队有限公司、石羊集团西安邦琪制油科技有限公司、东岭集团股份有限公司、陕西红柠铁路有限责任公司等陕西重点进出口企业签署8项合作协议,将开展一系列新的合作。

这些优惠政策受到了西安企业欢迎。比亚迪汽车有限公司海外业务支持部经理康燕对此深有体会,成本和效率是他们选择出口港特别看重的因素,“我们去年从青岛港出口8000台车辆,青岛港的优惠政策将使我们的物流成本进一步降低,效率进一步提升,未来我们将会更多货物从青岛港出口。”

“搬”出海口

“作为区域经济发展的重要基础设施、公共服务平台、联通世界的窗口,我们就是要把青岛港这个中国北方非常重要的出海口、联通世界的海洋门户,搬到西安企业的家门口,把我们的服务送到西安企业的家门口。”李奉利称:“青岛是西安的出海口,不能只是一句客套话,说完了就完了,而是要扎扎实实做到。”

正是基于这一理念,青岛港这次到西安联手两地政府、海关、铁路、船公司等机构,梳理了制约两城更深度合作的瓶颈问题,有针对性地进行解决。

“我们想实现从西安通关即认可在青岛港通关,但又一个问题产生了,铁路集装箱与海运集装箱标准不同,到了海港还得倒箱。要解决倒箱问题,就需要船公司直接把海运箱放到西安陆港,让企业在西安陆港直接装海运箱。”李奉利坦言,多机构联手到西安,就是为了了解决系统问题。

借这次到西安举行推介会,两地海关对互认通关问题开展了协商,基本达成了共识。同时抵达西安的还有11家船公司,都是世界前20强的船公司企业,也开始制定把集装箱直接放到西安陆港的计划。两地铁路部门也商讨了如何加大铁路班列密度、直接运输海运箱,以及新开通西安到青岛董家口港的铁路班列等一系列问题。把青岛出海口搬到西安的瓶颈问题,正在得到解决。

“还有一个回程空箱问题,也是我们要着重破解的。”李奉利感慨道,因西安出口量大,往往会出现回程空箱问题,这无形中增加了运输成本,“我们正在通过打造信息平台、与西安企业合作等多种形式,使从青岛港进口的矿石、汽车、食品等商品,走进以西安为基地的内陆城市,这样既可满足内陆城市的需求,也会使物流成本降到更低水平。”

“当今时代的物流,港不是老大,船也不是老大,货是老大。”李奉利提出的这一概念,也得到了前来的多家机构认同,因此解决问题都是诚意满满。在与客户的恳谈会上,有的货主提出了特殊商品特殊包装的要求;有的提出了协调铁路运力的申请;有的希望缩短通关时间;有的则附带融资需求……不少问题现场即得到了解决。

青岛与西安两城市的深度合作,为两地共赢未来奠定了基础。

西安正在大力发展“枢纽经济、门户经济、流动经济”,将以打造“一带一路”国际物流枢纽和建设国家现代物流创新发展示范城市为核心,把大西安打造成带动大关中、引领大西北、辐射亚欧非的国际物流枢纽城市。目前,全市注册从事物流及相关业务的企业近4万家,其中主营物流业务的企业达6400余家,外资物流企业750余家,全社会运营运输车辆20余万辆。青岛港把出海口搬到西安,无疑将大大推动西安的高质量发展。

与此同时,青岛则正在使港口向枢纽港、贸易港转型。“青岛港是中国长江以北最好的港口,是沿黄流域最大的出海口。但青岛港现在只是一个运输港,没有成为贸易港,只能挣点车马费。”山东省委常委、青岛市委书记王清宪对这个中国北方第一大港对城市的带动作用厚望,“我们经营城市、经营港口,就要充分挖掘港口的经济内涵,把运输港变成贸易港”。

为实现这一转型,青岛港一方面加大国际航线密度,目前青岛港拥有集装箱航线165条,其中外贸航线137条,航线密度在北方港口中处于领先地位。另一方面正将经济腹地锁定于山东、江苏、河北、山西及河南,延伸腹地包括陕西、宁夏、甘肃及新疆,并与郑州、西安、西宁、乌鲁木齐等内陆枢纽城市联手建设海铁联运中转基地。在业务模式上,青岛港也从原来只关注于几个货种,如四大传统货种干散货、液体散货、件杂货、集装箱等,开始向物流、邮轮、金融贸易、临港产业以及和海外“一带一路”国家港口全面展开合作。

正是基于对双城共赢未来的期许,陕西省副省长魏增军表示,陕西省、西安市欢迎青岛港加入陕西、西安的发展中,并将积极创造更好的条件,努力为青岛港和更多陕西进出口企业服务。

聚焦

刘成

西安大力发展“枢纽经济、门户经济、流动经济”,打造“一带一路”国际物流枢纽和建设国家现代物流创新发展示范城市,青岛正从港口向枢纽港、贸易港转型。一条铁路班列线将青岛与西安两座城市的海港与陆港相连,建立起了陆海铁多式联运通道。

相距千余公里的山东青岛和陕西西安两座城市,一个有海港,一个有陆港。有海港的青岛海上航线延展到世界各大城市,近来更加密集,往来更加频繁,航船更大;有陆港的西安陆路物流线延展到周边众多区域,近来范围更广、线路更多。如今,一条铁路班列线将两座城市的海港与陆港紧密相连,相隔千里的两座城市建立起了陆海铁多式联运通道。

日前,青岛—西安“经略海洋,港城联动”融合发展推介会在西安举行。青岛港携两手

吴雨

4月17日召开的国务院常务会议指出,进一步加大工作力度,确保小微企业融资规模增加、成本下降,促进就业扩大和新动能成长。

会议指出,要坚持不搞“大水漫灌”,实施好稳健的货币政策,灵活运用货币政策工具,扩大再贷款、再贴现等工具规模,抓紧建立对中小银行实行较低存款准备金率的政策框架,针对融资难融资贵主要集中在民营和小微企业的问题,要将释放的增量资金用于民营和小微企业贷款。

“此次推出的政策亮点之一,就是建立对中小银行实行较低存款准备金率的政策框架。”中国人民大学重阳金融研究院副院长董希森表示。会议还明确,推广债券融资支持工具,确保今年民营企业发债融资规模、金融机构发行小微企业专项金融债券规模均超过2018年水平。

航空工业起落架公司

中标波音起落架结构件项目

日前,航空工业起落架公司中标波音公司系列起落架结构件项目,首次开展与波音公司的直接合作。

近年来,起落架公司国际合作项目积极拓宽渠道,加大市场开发力度。经过多次协调和筹备,起落架公司顺利完成了B777X波音系列起落架结构件11项零件的技术评审、报价和商务洽谈。4月3日,该公司顺利中标并签订了5项零件的订单,预测年订单总额约260万美

进一步支持小微企业融资

国务院常务会议出台多项举措

此次会议提出,推动银行健全“敢贷、愿贷、能贷”的考核激励机制,支持单独制定普惠型小微企业信贷计划。工农中建交5家国有大型商业银行要带头,确保今年小微企业贷款余额增长30%以上、小微企业信贷综合融资成本在去年基础上再降低1个百分点。引导其他金融机构实质性降低小微企业融资成本。

此前,多家银行高管已在业绩发布会上给出支持民营和小微企业的具体目标:2019年,农行计划新增民营企业贷款1320亿元、工行小微企业贷款增长目标为1000亿元以上、中国银行新投放民营企业贷款不低于全部对公贷款新投放的三分之一……

为进一步降低小微企业融资成本,会议提出,清理规范企业抵押登记、资产评估、过桥等附加费用,有关部门要对企业融资中的不合理和违规收费联

政策吹风

合开展专项检查,减轻企业负担。

我国经济增速为啥这么稳

林火灿

多年来,我国经济一直保持平稳增长,GDP增速未出现大起大落。针对这一情况,有声音质疑,其他国家的GDP数据总是起伏不定,是不是中国的经济数据“不靠谱”?

对此,国家统计局国民经济综合统计司司长、新闻发言人毛盛勇回应说,中国经济已经由过去的高速增长转向高质量发展,经济增速由过去高速增长换挡为中高速增长。在经济增速放缓的同时,经济运行的稳定性进一步增强,这是经济发展阶段变化的反映,并非偏离经济稳增长轨道。

从总量上看,2018年中国经济总量超过90万亿元人民币,总量越来越大,不仅意味着经济增速可能会有所放缓,也意味着经济增长会更加稳定,不容易出现大起大落。

从结构上看,我国服务业成为第一大产业之后,一直保持较快增长。今年一季度,第三产业对国内生产总值增长的贡献率达到61.3%。同时,消费对经济增长的贡献不断巩固,一季度最终消费支出的贡献率达到65.1%。在生产需求和消费这两个主导力量的波动性较小,自然会带动GDP增长更加平稳。

从政策上看,近年来党中央、国务院不断创新宏观调控,在加强区间调控基础上,持续加强定向调控和精准调控、相机调控,较好地应对了

经济下行压力,确保经济运行在合理区间。

从国际上看,欧美和日本等发达国家发布每个季度GDP增长数据时,主要是先发布环比折年率,再发布同比增速。“环比折年率是什么概念?比如,以今年二季度与一季度比,把这两个季度不可比的季节因素全部剔除掉,先得到二季度比一季度的环比增长速度,在此基础上,假定今年四个季度环比增速都和这个季度一样,把它外推到全年,这样得出的速度叫作环比折年率。”毛盛勇说,如果二季度环比增速是负的,环比折年率就是负的。环比折年率会使当季数据的影响放大,要么正向放大,要么负向放大,数据的波动性自然会增加。

例如,2018年四个季度中,美国GDP增速最高的季度是3.0%,最低的季度是2.6%,全年季度之间的波动幅度是0.4个百分点,但如果从环比折年率看,最高的季度是4.2%,最低的季度是2.2%,四个季度之间的波动幅度达到2个百分点。中国公布的数据是同比增速,如果用中国的环比季度增速去推环比折年率,波动性也比同比增速要高。如果看欧美国家的同比速度,其GDP增速也是比较平稳的。

“综合起来,目前中国经济运行表现得比较平稳,符合发展规律。同时,也反映了我们政策调控效果,并不是说统计数据要刻意去熨平经济波动。”毛盛勇说。

经济观察

从总量上看

2018年中国经济总量超过90万亿元人民币

总量越来越大,不仅意味着经济增速可能会有所放缓,也意味着经济增长会更加稳定,不容易出现大起大落

从结构上看

我国服务业成为第一大产业之后,一直保持较快增长

同时,消费对经济增长的贡献不断巩固

二者波动性较小,自然会带动GDP增长更加平稳

从政策上看

近年来党中央、国务院不断创新宏观调控,较好地应对了国内经济下行

压力,使经济平稳运行保持在合理区间

还大自然「原生态水」

延炼污水处理成绩显著

曹锋 冯雨

走近陕西延长石油(集团)有限责任公司延安炼油厂新区大桥,四周山花烂漫,桥下流水潺潺,仿佛置身林徽因“你是人间四月天”的美景。党的十八大以来生态文明建设纳入中国特色社会主义事业“五位一体”总体布局,明确提出大力推进生态文明建设。为紧跟时代步伐,打好污染防治攻坚战,延炼污水处理以“还大自然原生态水”为宗旨,从严、精细管理,2018年实现污水稳定达标排放。

补齐短板 攻坚要克难

一只木桶能盛多少水,取决于最短的那块木板。生化处理单元是装置运行管理中的薄弱环节,该单元涉及众多化学、生物等相关知识,操作要点较难掌握。

为攻克难题,延炼污水处理车间采取走出去、请进来方式,派人到同行业优质的装置参观学习;多次邀请国内知名污水处理专家,来装置现场进行诊断和技术指导。经过长期实践不断探索,车间员工不仅将生化处理单元操作要点牢记于心,还掌握了异常状态下生产恢复方法。

环环相扣 数据严格把关

“一份数据一份责任,化验分析绝不能马虎行事。”化验分析数据是指导工作的关键所在。早在2016年4月,车间就成立化验分析小组,承担所有指标精准分析。分析人员每天第一时间,通过微信将各套装置的水分析结果发送至车间领导和技术人员;技术人员通过密切跟踪装置各个工序运行指标,分析对比,及时处理异常。车间还给两套污水处理装置来水配置留样瓶,每两小时对来水采样留样,直观反映来水情况。

污水处理中微生物恢复周期较长,车间提早谋划,与生产调度加强联系,严控上游排污,加大对预处理工序的监控,遇到异常随时加样,及时调整,把隐患消除在萌芽状态。

技术创新 撑起半边天

为了提高装置运行水平,车间定期召开技术分析会,发挥技术骨干优势,现场寻找技术短板,分析不足,解决技术瓶颈,主动实施技改。期间,车间先后实施污泥回流、调节罐出水、均质罐脱水等多项技改,着力解决BAF滤料流失、生化溶解氧不稳定、着气浮矾化不均匀等问题,大大提高了污水处理装置的稳定性。

一年打基础,两年见成效,三年当标杆。延炼污水处理车间以污水长期稳定达标排放工作为中心,以过程精细化管理为抓手,严格遵守环境方针,践行生态文明理念,树立绿色发展、环保先行思想观念,尽显国企管理智慧和责任担当,在2018年实现污水稳定达标排放,还大自然“原生态水”。



一场漂亮的翻身仗

——西安航天动力研究所重型发动机涡轮泵联试攻坚克难侧记

梅小娟

3月24日12时31分,位于西安秦岭北麓的中国航天科技集团公司六院西安航天动力研究所基地传来低沉平稳的轰鸣声,500吨级液氧煤油发动机第三次燃气发生器—涡轮泵联动试验取得圆满成功!该实验作为该发动机技术攻关的关键一环,标志着我国500吨级重型运载火箭发动机关键技术攻关及方案深化论证打下坚实基础。

这关键的一步,是历史性的一步,也是非常不容易的一步。

从艰难中崛起

2018年4月10日,500吨级液氧煤油发动机第二次燃气发生器—涡轮泵联动试验也在这里进行。

以燃气发生器—主涡轮泵联动试验为目标,突破大推力的液氧煤油高压补燃发动机关键技术,成为研制工作中遇到的第一个

需要攻克的关键技术。它的试验成功将标志着这一关键技术获得基本突破,为下一步的研制工作打下坚实的基础。

点火,一切正常。行进中,突然,试验戛然而止。涡轮泵出现了问题!聚焦,录像一遍遍回放,排查可疑的蛛丝马迹。几毫秒的图片,团队的每个人一盯就是几个小时。大量的计算数据、仿真分析,最后,故障定位于氧化剂泵受到异常冲击,造成止推轴承损坏、着火,引发结构破坏。

针对试车故障,该团队提出进一步开展涡轮泵专题研究,并通过试验验证改进方案。第二次联试后,通过细致入微地仿真分析,严谨全面地试验论证,整个设计团队对燃料泵采取了多项措施降低载荷,对结构进行适应性分析,对止推轴承完成了高转速适应改进,突破位移预示精度的难题,通过一系列措施,取得了大量技术突破和成果。

创新由点汇面

如何能够有效地避免毁灭性故障发生?

能不能在“爆炸”之前建立一个预测系统,实现非正常情况下的“紧急”关机?

该团队在前期对液氧煤油发动机历史试车数据进行故障特征提取也表明,位移对涡轮泵故障响应最迅速,是涡轮泵故障特征参数。因此建立位移故障监控系统,最大限度保证产品和试车台安全,是研制团队面临的重要问题。

大推力液氧煤油发动机平衡系统影响因素众多、特性复杂,同时受限于试验条件,目前,500吨级液氧煤油发动机只能开展低工况主泵水力试验,位移特性难以准确获得;同时由于工作环境恶劣,位移传感器易发生故障,导致难以准确给出故障监控参数上下限、上下限范围较宽,难以检测早期故障,故障检测延迟较大。

该团队进行了多方案论证对比,最终提出了基于突变状态检测的涡轮泵位移故障监控方案,有效克服了上述问题的影响,实现发动机故障准确检测。通过对历史故障数据测试均可准确快速检测故障,历经150余次试验,次次正确试车无漏检,实现历史

试车数据的“零误检”和“零漏检”。

为了排除干扰现象,增大系统“误检”概率,该团队通过对干扰发生时时刻动作以及干扰时间段特点综合分析,最终干扰源被迅速锁定并一一解决,为位移监控系统可靠工作排除了最后一道风险。

“后续,我们还会根据具体情况不断调整自己的攻关努力方向,提高故障诊断系统的智能化水平,为进一步提高重型发动机的可靠性提供有力的技术支持。”系统主岗设计师说。

500吨级液氧煤油发动机是我国可预见未来研制的最大推力液体火箭发动机,将用于长征九号重型运载火箭的助推器和芯一级发动机,是我国未来载人登月、火星探测及深空探测任务成功的关键。近一年的时间里,面对任务的极端重要性、异常紧迫性和现实的艰巨性,西安航天动力研究所年轻的设计团队顶住压力,勇于担当,敢于作为,可以说打了一场漂亮的翻身仗!

企业动态