



2024年4月17日,在山东港口日照港大宗干散货智慧绿色示范作业区,货轮在码头装煤(无人机照片)。新华社记者 郭绪雷 摄

联动发展 携手图强

——山东加快构建沿黄陆海大通道

一条黄河串起沿岸九省(区)。作为黄河流域唯一的出海口,山东港口众多、海铁联运路网发达,区位优势显著。

习近平总书记近日在山东考察时强调,要积极构建国际物流大通道,大力推动自由贸易区联动创新,建设好制度型开放示范区,深度融入高质量共建“一带一路”,精心打造重大国际交流合作高能级平台,努力成为畅通国内国际双循环的重要节点。

山东正努力充分发挥沿海开放优势,加快构建沿黄陆海大通道,有效促进黄河流域各省份物流降本增效,实现更高水平对外开放。

加速互联互通

形成陆海统筹对外开放新格局

济南市郊,黄河奔流直下,济郑高铁清黄河特大桥横跨两岸,一列列“复兴号”列车从桥上飞驰而过。2023年12月,山东、河南两个人口大省、经济大省实现高铁直连后,由济南经郑州至西安、兰州、西宁的“一字型”东西向大通道就此打通。

“济郑高铁开通后,沿黄省份前来洽谈的客户明显增多。”山东力得汽车科技股份有限公司董事长李路峰说,过几天,他还要坐高铁去郑州、西安等地拜访客户。距离向西开行的济郑高铁百公里外,长江以北最大的内河港口梁山港一派繁忙,货物在此乘船南下,最远可达重庆万州、四川宜宾等地。

山东大学黄河国家战略研究院执行院长余东华说,山东地处黄河入海之滨,北临京津冀、南连长三角,区位优势使其成为连接多个区域协同发展的桥梁纽带。

记者从山东省交通运输厅了解到,近年来,通过加快建设世界级港口群、发挥上合示范区平台优势,推进内河航运高质量发展、织密中欧班列线路等方式,山东加速构建沿黄陆海大通道,持续推动形成陆海统筹、内外联动、东西互济的对外开放新格局。

基础设施加速互联互通,正引领黄河流域省份实现更大范围、更广领域的合作和开放。据济南海关统计,去年黄河流域9省区进出口值突破5万亿元。

“以港口服务运输为例,2023年,河南地区80%集装箱进出口业务在山东港口完成。”山东省港口集团总经理李奉利说,今年一季度,山东港口在河南完成海铁联运操作箱的数量是2.85万标箱,同比增长46.91%。

陆海联动、多向并进的沿黄陆海大通道建设,在为沿黄流域各大城市塑造开放新格局提供物理保障的同时,也成为确保企业生产、能源保供的重要通道。

从空中俯瞰山东港口日照港,瓦日铁路、新菏兖日铁

路、日濮济输油管道,如一条条能源“动脉”,在此汇聚。

每天,来自山西、陕西等沿黄省份的煤炭、铁矿石等大宗货物在日照港装船后,运至东南沿海各大电厂、炼钢厂及重点企业。“日照港是我国西煤东运、北煤南运的重要沿海港口,依托海铁联运,提高了沿黄内陆城市货物出口效率。”山焦销售日照有限公司副总经理梁胜说。

“互联互通意味着人流、物流、信息流加速畅通。”山东省宏观经济研究院副院长高福一认为,各条物流通道的建设,对推动生产要素顺畅流通,以及各地产业之间的优势互补有极大促进作用。

区域融合发展

通道释放“黄金效应”

依托港口众多、航线密集、中欧班列辐射区域广等优势,山东在国际贸易上能够东连日韩、西接欧亚。

走进位于山东青岛的上合示范区多式联运中心,中亚地区的农产品、棉纱由此进入中国,国产的家电、汽车则一路西行,出口至中亚。随着中欧班列往来两地,上合示范区已成为各地与上合组织成员国进行国际经贸交流合作的重要平台。

“园区内已常态化开行22条国际班列线路,通达上合组织成员国和共建‘一带一路’国家的54个城市。近年来,依靠通道优势,越来越多的内陆城市将货物发至上合示范区,在此集结后驶向国外。”上合示范区管委会产业发展一部部长臧元奇说,上合示范区建设5年来,海关共监管上合示范区到发中欧班列2765列,年均增长率约35%。进出口集装箱22.7万标箱,运送货物总重超190万吨。

“紧邻日韩的地理优势,让山东成为国际贸易的‘中转站’。”山东高速齐鲁号欧亚班列运营有限公司市场运营部经理张宜亮说,通过海铁联运方式,山东中欧班列把运营线路起点延伸至日本、韩国,日韩的货物经海运到达青岛港,随后搭乘中欧班列运往中亚地区,目前这一海铁联运服务已实现常态化、常态化运营。

“钢铁驼队”翻越山河向西行,山东各沿海港口也在紧张作业,让更多货物向东南乘船“出海”。近日,来自长沙、郑州、西安等方向的1500辆新能源汽车陆续抵达山东港口烟台港蓬莱港区,装船后驶向巴西。今年1至4月,烟台港完成商品车运量22.7万辆,同比增长25.4%。

为了让山东构建的沿黄陆海大通道辐射范围进一步拓展、延伸,将通道释放的“黄金效应”进一步扩大,负责山东省内沿海港口运营的山东港口集团,在国内重要物流枢纽城市积极规划建设内陆港,将出海口搬至沿黄内陆城市的“家门口”。山东港口陆海国际物流集团董事长王

玮介绍,山东港口集团累计布局建设内陆港50个,开通海铁联运班列100条。

长安大学运输工程学院副教授毛新华说,港口面向世界各大洲、中欧班列连接中亚及欧洲腹地、内河航运联通京杭大运河与长江、山东构建的多条沿黄陆海大通道,有效畅通国内国际双循环,逐渐发挥出物流高效、贸易便利、融合加速的多重经济效益。

物流降本增效

持续提升经济运行效率

在加速通道建设的同时,山东通过科技创新、模式创新等方式,力争提升物流时效、降低运输成本,让沿黄陆海大通道更加畅通无阻。

在山东港口青岛港前湾港区南岸,满载货物的巨轮缓缓停靠在无人值守的码头。码头上,自动化桥吊巍然屹立,自动导引车往来穿梭,自动化轨道吊快速运转,重达数十吨的集装箱被轻巧抓起、精准堆码。

“自动化码头通过指令来驱动作业,不需要人在现场,比传统码头节省70%的人员配置。”山东港口青岛港自动化码头操作部副经理王吉升说,自动化装卸,缩短了船舶在码头的作业时间,为整个货物流通节省了时间成本。

临沂现代物流城国际陆港片区山东顺和国际智慧物流园里,货车往来穿梭,装卸作业正忙。数辆满载轮胎的10米长货车有序驶入园区,稳稳停入仓位。操作员站在高台上,按照不同规格和尺寸快速卸货、分拣,再经由平板车运至对应仓位,准备运往宁夏银川、陕西西安等地。

“这个新投入使用的物流园区实现了车货分离,作业效率提升20%以上。未来,园区还将通过智能三维建模配合可视化系统,输出最优配载方案,作业效率会进一步提高。”山东顺和国际党委书记赵玉玺说。

新技术不断投入使用,运输服务也在持续优化。前不久,130个装有产自山西焦炭的铁路35吨宽体箱从山东港口日照港装船起运,到达厦门港卸船后,经铁路短途倒运至福建三宝瓯站,整个过程不开箱、不换箱。

“这种‘一箱制’物流模式,实现了一次商检、一次委托,降低了综合物流成本,工厂卸货后可在就近铁路站点还箱,满足了我们‘一箱直达’的需求。”三宝钢铁驻港负责人说,“一箱制”较传统运输方式可节省近6小时运输时间,减少3%货损货差。

山东省交通运输与区域发展研究中心主任来蓬波说,通过提高运输时效、降低物流成本,山东沿黄陆海大通道服务沿线城市货物运输的功能更强,进一步提升了区域经济运行效率。

新华社记者 邵鲁文 张钟仁 (新华社济南5月29日电)

脱贫攻坚,交通先行;乡村振兴,交通更要先行。这其中,“四好农村路”发挥着重要作用。

以“建好、管好、护好、运营好”为要求的“四好农村路”,提出已有十年。十年来,在各地各部门的努力下,农村公路发生了翻天覆地的变化。乡路纵横,串起人们心中的“诗和远方”;条条大道,助力书写乡村振兴崭新篇章。

行路之难成为历史

从云南贡山独龙族怒族自治县县城前往县下管辖的独龙江乡,需要多久?

“没通路前,出去要走一周。1996年通了土路以后要9个小时,但每年12月开始,大雪封山半年,路就断了。”31岁的独龙族汉子斯正林回忆道。

改变发生在2014年4月10日,随着一声爆破声响,高黎贡山独龙江公路隧道贯通。从此,独龙江乡大雪封山的历史宣告结束。

十多年来,在崇山峻岭间蜿蜒穿行的独龙江公路,将县城与乡里的距离缩短至2个小时车程。这条致富路,带领独龙江群众告别贫困,奔向美好生活。

农村公路是农村地区覆盖范围最广、服务人口最多、公益性最强的交通基础设施。2014年至2023年,我国新建农村公路250万公里,累计解决821个乡镇、7.06万个建制村通硬化路难题,全国农村公路总里程达460万公里。

5月的周末,中巴车行驶在西藏林芝市墨脱县的乡道上,从县城赶回乡镇的孩子们坐在车上,欢声笑语洒满一路。

“墨脱公路通了以后,从外地到县城方便了,但从各个乡镇前往县城,还是不好走。”在客运公司工作的次仁央珍还记得,过去跟着叔叔进一趟县城,要走整整一天。

2017年至2020年,国家加大投资,对墨脱全县农村公路进行标准化改造,六个乡、一个镇都通了客车,乡、村公路通达率达到100%。“如今还是同样的路程,回家只需要40分钟。”次仁央珍说。

日益完善的农村公路网络,让“人享其行,物畅其流”照进现实。十年来,我国新增1000余个乡镇和5万余个建制村通客车,实现具备条件的乡镇和建制村全部通客车,农村群众“抬脚上客车”成为现实。

发展致富利在当下

要想富,先修路。通达乡土的公路,如何改变农村牧区?

走进内蒙古鄂尔多斯市鄂托克前旗,平坦整洁的农村公路宛若巨龙,在草原上笔直延伸。

“以前因为路不好,很多货车不愿意来,卖羊、卖玉米都很困难。现在路修通了,买卖好做多了。”鄂托克前旗昂素镇明盖嘎查的牧民张利国说。

十年发展,农村交通建设与乡村产业融合深度明显提升,全国超1100个县级行政区开展了农村客货邮融合业务,开通客货邮融合线路1.1万余条,客车年代运邮件件超2亿件,培育了150个农村物流品牌。

路通百业兴,路畅民共富。入夏,河北张家口市张北县境内的张北草原,气温宜人。草原天路入口的牌楼下,不少游客席地而坐,享受悠闲时光。

擦亮草原天路旅游品牌,张北县陆续建成51条草原天路连接线,串联起沽源湿地景观区、崇礼滑雪区等旅游景点,走出了一条“交通+旅游”融合发展的致富路。

近年来,草原天路年均接待游客约300万人次,沿线发展农家乐、民宿等150多家,当地群众人均年增收1.1万元。越来越兴旺的草原天路,为张北县带来了实实在在的人气“财气”。

修通一条公路,发展一片产业,致富一方百姓。农村公路有效激活了农村地区资源,目前我国共设置农村公路就业岗位85.4万个,吸纳脱贫人口38.6万人,共建共治共享的农村公路融合发展体系不断优化丰富。

科技健康着眼未来

信息时代,农村公路与信息“公路”会碰撞出怎样的火花?

安徽黄山市徽州区,客运车上安装了路况应急协同巡检系统,车辆在公路上行驶时实时会将振动数据、GPS定位、路面图像等信息上传到云端平台。

与过去相比,“运营即巡检”的协同模式数据更新更全,借助图像识别技术,路面裂缝、坑槽、断板等“公路病害”会被快速识别并发送给养护单位处理,有效提升了公路路网的管护效率。

广西柳州市,“柳州市智慧农村公路信息平台”带动当地农村公路“建管养运”向数字化、网格化、精细化迈进;浙江绍兴上虞县,城乡公交智慧服务与监管平台推动城乡公交运营绩效评价更精准、运营管理更科学……插上科技的翅膀,农村公路的“指尖养护”已成现实。

科学建设养护,搭配宜人风光,现代农村公路不仅是连接乡镇农村的民生路,也是吸引人们退休休闲的健康路。

深秋,广东佛山市高明区,一场乡村半程马拉松比赛鸣枪开跑,运动员们在公路上你追我赶,道路两旁万亩金色稻田,在浪浪随风起伏。激烈赛况与恬静风光相融合,让乡景更加迷人。

近年来,高明区对这段穿越稻田的道路进行升级改造,路面拓宽至7米,升级为双车道沥青公路,成为人们旅游观光、运动休闲的新去处。

因路而行,因路而兴。十年发展,我国农村公路的覆盖范围、通达深度、服务能力显著提高,农村生产生活和社会面貌得到深刻改变。一条条“四好农村路”,成为农村发展、农业增效、农民增收的黄金之路,成为全面推进乡村振兴的康庄大道。

新华社记者 叶昊鸣 王聿昆 丁怡全 (新华社北京5月29日电)

App自动续费的“坑”为何总填不平

移动互联网时代,手机App成为人们生活中必不可少工具。然而,一些App自动续费屡遭质疑:从续费容易退订难,到默认或强制开通,再到自动续费悄然涨价、花的钱反而更多……

缘何问题反复出现、屡禁不止?

■明“坑”易躲,暗“坑”难防

“当初同意自动续费,是为了消费更方便、更划算,没想到‘暗坑’这么多。”安徽合肥市市民刘旭斌说。和刘旭斌一样,不少消费者感叹,App自动续费容易退订难。

某知名投诉平台上,以“自动续费”为搜索条目的投诉件,已从2020年的3万多条增至如今超15万条。

“新华视点”记者调查发现,近年来,手机App自动续费套路越发多样,尽管相关部门三令五申,部分App经营者仍在自动续费设置里埋下“暗坑”。

2021年5月1日起施行的网络交易监督管理办法规定,网络交易经营者采取自动展期、自动续费等方式提供服务的,应当在消费者接受服务前和自动展期、自动续费等日期前5日,以显著方式提请消费者注意,由消费者自主选择;在服务期间内,应当为消费者提供显著、简便的随时取消或者变更的选项,并不得收取不合理费用。

“在自动续订、自动续费前,我压根没收到提示信息。”安徽芜湖市郑成说,自己前不久在不知情的情况下,被某音乐App默认自动续费。

一些App将取消自动续费的选项隐藏在难以察觉的位置,或通过繁琐步骤为用户取消自动付费设置障碍,被消费者形象地称为“套娃退订”。

一些App“暗度陈仓”,不遵守原有低价合约悄悄涨价。“2019年,我以每年197元的价格在某网盘App开通自动续费会员。最近发现,从2020年开始,会员自动续费直接涨价到每年263元。”

记者在该平台以“自动续费涨价”为关键词检索发现,不少消费者反映,在App上开通自动续费功能后,续订费用突然涨价,与当初签订的合约不符,违背了通过自动续费享受低价服务的初衷。

■多次规范下为何屡禁不止

套路附随困扰消费者久矣,有关部门多次出台政策法规

加以约束,为何部分经营者依然我行我素?

——利益驱动大,监管难度大。消费者常用的手机App如外卖软件、音乐软件等,涉及自动续费的金额通常在十元至几十元不等,单笔消费金额看似不高,但考虑到部分App活跃用户在千万量级甚至破亿,自动续费带来的收益颇为可观。

以某音乐娱乐集团为例,财报显示其旗下App在线音乐付费用户数量超过1亿。根据相关自动续费协议,这些音乐App每月自动续费费用普遍在15元至25元之间,按最低15元计算,其会员续费月收入能达到十亿元量级。

——违规成本低,打击力度弱。中国法学会消费者权益保护研究会副秘书长陈音江说,App自动续费乱象屡禁不止的一个重要原因是,经营者违法违规成本很低。消费者察觉到自己“被坑”后,诉诸法律手段维权的情况并不多见。

记者调查发现,和用户不计其数的线上投诉相比,也鲜有对App经营者采取实质性处罚的案例。

今年3月,国务院公布《中华人民共和国消费者权益保护法实施条例》,自今年7月1日起施行,明确提及自动续费经营者应承担的责任,以及违反规定行为将受到的处罚。

——商家有空钻,用户维权难。消保专家认为,尽管相关政策法规提出“自动续费需征得用户同意”“不得默认勾选捆绑开通”“以显著方式提请消费者注意”等要求,但是相关规定还比较模糊。究竟如何才算显著、如何才算违规,尚不明确,这给部分经营者留下空子可钻。

全国政协委员、希肯国际文化集团董事长安庭说,此类纠纷涉及金额通常较小,消费者若想维权,花费的经济成本和时间成本较高。投诉、受理渠道不畅更加剧了维权困难。

■多措并举维护消费者权益

对于消费者来说,开启自动续费,是为了节约交易成本、提高交易效率,但当前App中存在的种种套路,却涉嫌侵犯消费者的知情权和财产权,让不少消费者直呼“上当”。受访专家建议,应加强监管力度,强化社会共治,维护消费者权益。

刘旭斌表示,很多像他一样的消费者,常常苦于无处维

权。他建议,相关部门应强化12315平台功能,畅通消费者投诉举报渠道,并督促相关App经营者积极处理和回应消费者诉求,相关部门应对违法违规经营者严格调查处理。

此外,面对应用市场上海量的App,全面监管难度较大,专家认为,可以通过大数据分析用户投诉、举报的信息,以此为监管方向和线索,积极监管、整治。

陈音江建议,应进一步完善相关法规,明确处罚措施,加大处罚力度,提高经营者违法违规成本。此外,相关政策规定应更为清晰,出台规范指引,避免部分经营者有漏洞可钻。安庭建议,对具有多次违法违规或其他严重违法违规情节的经营者,依法从严从重处罚。

安徽省消保委秘书处秘书长周玉战认为,自动续费产生的问题,往往具有点多、面广等特点,需加强社会共治,营造良好生态。他建议,通过媒体舆论监督、消保组织消费监督、行业组织强化自律等方式,群策群力推动问题源头治理。

新华社“新华视点”记者 (据新华社合肥5月29日电)



新华社发

因路而行 因路而兴

十年『四好农村路』发展的出行故事