

持续刷新纪录

港口“晴雨表”折射我国经济发展活力

世界10大港口中,我国占有席位,港口货物吞吐量等指标稳居世界前列。

岁末年初,巨轮往来,装卸繁忙,多地港口货物、集装箱吞吐量持续刷新纪录:

2025年12月2日,宁波舟山港集装箱年吞吐量首次超4000万标准箱,成为全球第三个加入“4000万”行列的港口;

12月8日,山东港口青岛港年货物吞吐量累计突破7亿吨,较2024年提前15天;

12月14日,天津港完成集装箱年吞吐量超2329万标准箱,较2024年提前17天……

来自交通运输部的数据显示,2025年前11个月,我国完成港口货物吞吐量167.5亿吨,同比增长4.4%,集装箱吞吐量达3.2亿标准箱,同比增长6.6%。

当前,全球贸易环境面临不确定性,我国港口吞吐量不降反增,彰显我国港口发展的硬实力。

基础设施建设不断提升。宁波舟山港建成穿山、梅山两大“千万箱级”集装箱港区,为箱量增长提供坚实的物理空间和保障;青岛港2025年新开工15个重大项目,新增码头通过能力1600万吨、堆场面积146万平方米。

智慧物流枢纽加快升级。天津港上线智能化集装箱码头管控系统,智慧赋能下作业效率大幅提升;上海港多辆全自动无人导引车在码头穿梭,将集装箱精准搬运、依序归位。

目前,我国已形成环渤海、长三角、粤港澳大湾区等世界级港口群,港口基础设施规模多年保持世界第一,自动化码头规模数量和技术水平稳居世界前列。

“现代化建设推动港口的地位和作用发生翻天覆地的变化,展现我国经济社会跨越式高质量发展。港口忙碌

运转,集装箱频繁“迁徙”,持续显示我国外贸的韧性与活力。”交通运输部规划研究院水运所运输经济室主任袁子文说。

作为国际贸易的关键枢纽,我国多个港口正加速拓展新兴市场航线。

宁波舟山港开通首条北极航道航线,嘉兴港新增直航非洲航线,温州港、北部湾港开通至中东国际航线……更多稳定优质的货物通过港口,源源不断运往拉美、非洲、中东等新兴市场。

港口是连接国内外市场的关键节点。港口吞吐量的全线提速,与高附加值货物和清洁能源产品的稳定需求密不可分。

“在新能源光伏企业、传统太阳能光伏板产业竞争日益激烈的情况下,外贸企业积极研发开拓储能柜项目,保持着高速增长出货势头。”宁波联洋船务有限公司董事长王战友对此感受深刻。

凭借创新引领和绿色加持,我国外贸竞争力不断增强。前11个月,我国出口机电产品14.89万亿元,同比增长8.8%,占我国出口总值的60.9%。

随着港口的不断进化,港口集群化协同取代单体港口“单打独斗”成为趋势,港口功能也逐渐延伸至内陆地区。

长三角港口群逐步形成以上海港和宁波舟山港为主体,江苏、浙江、安徽等沿江沿海为两翼的“一体两翼”港口群,安徽新能源汽车、江苏光伏组件可直达欧美市场;“沪渝直达快线”让重庆果园港到上海港的航行时间大幅缩短,推动成渝地区从“内陆腹地”跃升为“开放前沿”。

既是外循环中连接全球的“窗口”,也是内循环中贯通区域的“枢纽”。

一组数据对比值得注意:前11个月内河港口货物吞

吐量同比增长5.7%,超过沿海港口货物吞吐量增速2个百分点。

苏州港货物吞吐量达到56088万吨,集装箱吞吐量达到933万标准箱,双双跻身全国港口前列。徐州港、杭州港、芜湖港等多个内河港口集装箱吞吐量实现两位数以上增长,其中无锡港集装箱吞吐量同比增速突破三位数,达到109.3%。

“一方面,内河航道、港口的基础设施建设不断提升,带动内河航运效率持续提升;另一方面,相较公路、铁路,承担中远距离大宗物资和集装箱的内河运输价格更低、更绿色环保,不少货运企业选择内河航运,进一步带动了内河港口的货物吞吐量。”袁子文说。

四通八达的内河航运,在助力做强国内大循环、支撑国内国际双循环中发挥了重要作用。

重庆提出“完善内河航运体系,提升长江上游航运中心能级”,河南明确“推动内河航运体系联通,建设‘两纵两横四干’干线航道网”,湖北要“建设三峡水运新通道、汉湘桂内河航运大通道湖北段”……多个省份将加强内河航运发展纳入“十五五”规划建设中。

“多个省份提出完善内河水运发展,是落实党中央、国务院关于建设‘四纵四横两网’国家高等级航道布局和36个内河主要港口的要求,有利于降低全社会物流成本、促进交通投资稳大局、支撑交通强国建设等。”袁子文说,面向“十五五”时期的规划调整,港口群发展或将迎来新变化。

以港兴产,以产兴城。未来,随着各项改革措施的深入推进和港口功能的不断完善,港口将在推动我国经济航船乘风破浪、行稳致远中发挥更大作用。

新华社记者 叶昊鸣 魏一骏 张钟仁 (新华社北京1月4日电)

「荒野求生赛」为何屡被叫停

近期,“荒野求生热”引发关注。随着选手出圈,热度不断攀升,不少地方争相推出此类赛事。不过,一些赛事接连被紧急叫停,这让人们思考:热潮背后,哪些问题值得警惕?

多场赛事被叫停

近期,开赛仅4天的贵州省榕江县两汪乡荒野求生赛,被当地政府以“气温过低”等为由叫停。

随后,榕江县人民政府办公室通报称,经公安机关初步调查核实,举办该赛事的重庆云深荒野户外运动有限公司涉嫌存在违法行为,已对相关责任人依法立案侦查。

两汪乡地处榕江县北部,距县城约90分钟车程,境内森林资源丰富,风景秀美。2025年夏天,两汪河漂流开漂,但因位置较偏、知名度不高,客流并不理想,一共只接待游客约2000人。

乡政府有关负责人坦言,一些地方荒野求生赛爆发后,他们也萌生了念头,打算通过举办此类户外赛事吸引流量,带动当地旅游产业发展。

据该负责人回忆,重庆云深荒野户外运动有限公司负责人李忠建主动联系到他们,表示有约300万元和专业团队可用于举办荒野求生赛。随后,李忠建赶到当地,在他们陪同下,实地查看了办赛地点,并按要求做了赛事方案、应急预案和风险评估。

该负责人告诉记者,接洽期间,李忠建曾提供一份材料,声称有上百次组织户外活动的经验,“他说的这些很难核实,我们只能选择相信”。

两汪乡荒野求生赛共吸引4000多人报名,主办方筛选出200名选手参赛。截至被叫停时,还有77名选手在坚持参赛。

记者梳理发现,2025年以来,国内多地共举办近10场荒野求生赛,其中多场被叫停。

除两汪乡荒野求生赛外,原计划于2025年11月29日举办的云南省西畴县香坪山景区“木兰杯”荒野求生技能大赛,于11月26日被叫停,原因是“持续低温,不利于野外生存”。此外,湖南张家界七星山荒野求生赛(第二季)和怀化“好运通通杯”极限荒野挑战赛均宣布提前结束,奖金由剩余选手平分。

存在哪些问题

荒野求生赛在国外已发展多年,但在国内仍属新兴业态。中国旅游研究院研究员黄骥认为,荒野求生赛将独特自然地貌与户外运动文化相结合,不仅丰富了旅游体验层次,为地方经济注入新活力,还带动了装备制造、培训指导等衍生链条。

在严守人员安全、社会伦理和生态保护等底线前提下,此类赛事有望成为文旅融合的有益探索。然而,荒野求生挑战热潮背后,哪些问题值得警惕?——“未批先热”现象令人忧心。

国家体育总局2023年发布的《高风险性体育赛事活动目录(第一批)》中,涵盖潜水、航空运动相关、登山相关赛事活动等六大类,其中登山相关赛事活动包括山地多项赛事活动。

业内人士认为,现有法规对荒野求生这类新场景约束有限,涉及的多个部门权责不清,谁审批、谁管理、谁监督,往往缺乏明确依据,部分赛事“无资质、无备案、无保障”就仓促开赛。

两汪乡政府有关负责人透露,此次赛事启动前,他咨询过当地文体广电旅游局赛事审批事宜,文旅部门要求提供完整的活动方案,但主办方并未报送相关活动方案,且在未得到明确答复前,就匆忙开展了活动。

东方荒野海岛求生赛的举办地浙江瑞安北龙岛冬瓜屿的承包人也曾透露,举办该赛事仅告知了属地村干部,并未获得政府部门的许可或备案。

——一些赛事组织者资质存疑。爱企查信息显示,两汪乡荒野求生赛的主办公司是一家2025年11月20日刚注册成立的公司。

“李忠建说他有一家生物科技公司 and 一家农产品销售公司,我们查询后未发现这两家公司存在违规或牵扯负债情况,但这两家公司的经营范围不包括举办荒野求生赛,于是他注册了一家新公司。”两汪乡政府有关负责人说,直到赛事被叫停,李忠建承诺的赛事安保和医疗保障力量都没有到位,安全员也是在当地临时招募的。

公开信息显示,部分荒野求生赛主办机构的经营范围并不包括举办荒野求生类赛事。

——重流量轻安全。业内人士坦言,部分荒野求生挑战赛未建立完善的三级救援体系和生态保护机制,存在更重视流量、轻视安全合规与生态保护的问题。此外,荒野求生并非“零门槛游戏”,搭建木屋、水源净化、防野兽等技能需长期专业训练,普通人贸然参与,可能遭遇危险,面临生存困境。

“荒野求生类活动对参与者的要求很高,不仅主办方要具备相应资质,选手也要经过严格筛选,并进行相关培训,否则风险很大。”北京市登山运动协会副会长胡松说。受访对象反映,一些荒野求生赛事主办方在筛选选手时,优先选择“自带流量”者,忽视考核荒野生存能力。

多方合力健全规范体系

“荒野求生是高风险极限运动,但‘求生’绝非‘求险’。”受访专家认为,多地叫停赛事,体现出对安全底线的坚守。而推动此类赛事健康发展,仍需多方合力筑牢安全底线、健全规范体系。

胡松介绍,从国外举办的荒野求生挑战赛来看,尽管节目以“极限”为卖点,但成熟的操作模式背后有一套基于安全、专业与规则的框架体系。

首先,赛前必须对选手进行系统的生存技能、安全用火及急救知识的培训,并优先选拔具备一定生存技能和急救知识的选手参赛;其次,赛事举办方必须建立全方位的应急保障体系,包括为选手配备定位器、急救设备,实行安全员随行或近距离监控,并安排医疗团队定期对选手进行健康体检等。此外,还有一套完善的赛事退出机制。

黄骥建议,相关部门尽快制定荒野求生活动安全保障标准,明确主办方需具备的专业资质、运营经验和风险处置能力,杜绝无资质主体办赛的情况;同时,主办方必须加强选手筛选,通过体能测试、技能考核等方式排查零基础参与者,并组织参与者接受基础荒野生存培训。

受访专家表示,荒野求生类赛事的核心价值是挖掘地方特色、提供深度体验、传播积极精神。黄骥认为,各地在发展此类新兴业态时,应立足本土资源禀赋与社会条件,进行审慎评估与差异化设计,“健康的业态创新,始终要以理性规划与精准定位为前提”。

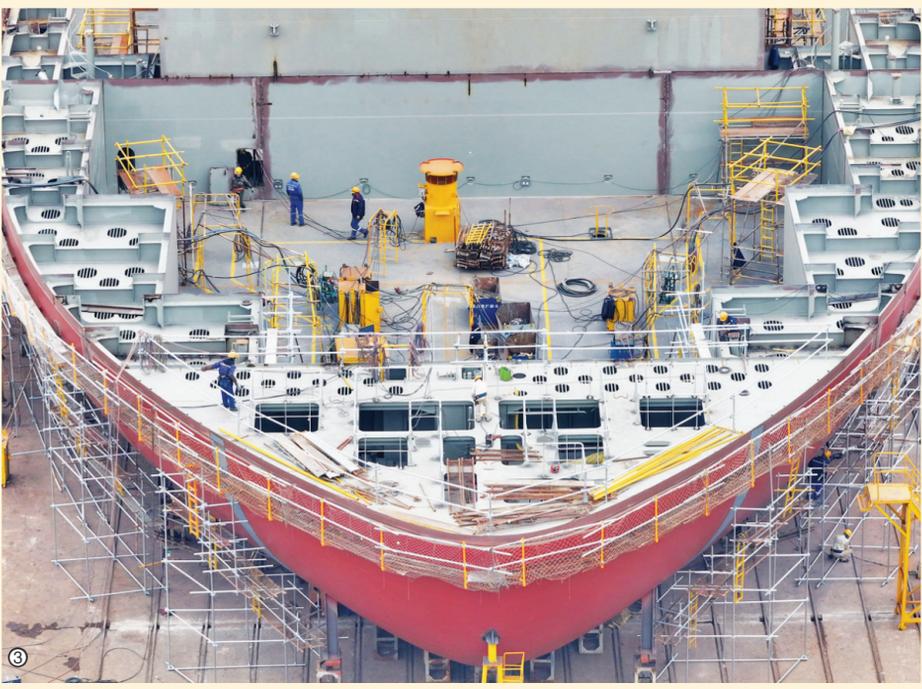
此外,行业内部也应逐步建立联盟或协会,制定自律公约,共享最佳实践,对不合格的主办方形成约束,通过内外部力量的结合,引导荒野求生赛事从“野蛮生长”走向“规范发展”,避免其成为昙花一现的流量狂欢。

新华社记者 (新华社北京1月4日电)

开年生产忙

元旦过后,各地企业纷纷开足马力抓紧生产,赶制订单,力争新年“开门红”。

新华社发



①1月4日,绣娘在贵州省黔东南苗族侗族自治州施秉县一家数字化苗绣企业生产车间作业。②1月4日,工人在河北省石家庄市行唐县一家包装企业的生产车间工作。③1月4日,在江苏省南京市一船厂内,工人们抓紧完成船舶制造订单(无人机照片)。

“数”说中国铁路新跨越

辞旧迎新,“时光列车”飞驰。

1月4日,中国国家铁路集团有限公司工作会议在京召开。站在“十四五”收官与“十五五”开局的历史交汇点,回望来路,中国铁路交出沉甸甸的成绩单,世界规模最大、先进发达的高速铁路网建成;展望未来,中国铁路发展方向清晰:到2030年,高铁营业里程将达到6万公里左右,“八纵八横”高铁系统成网。

看路网 16.5万公里勾勒“流动中国”

从14.63万公里到16.5万公里,从3.79万公里到5.04万公里——

“十四五”期间,全国铁路营业里程和高铁营业里程持续跃升,我国建成世界规模最大、先进发达的高速铁路网。

路网扩展,运力增强。这五年,国家铁路完成旅客发送量162亿人次、货物发送量196亿吨,较“十三五”分别增长8.7%、24.1%,铁路运输实现由瓶颈制约型向基本适应型的历史性转变。2026年,国家铁路计划完成旅客发送量44.02亿人次,同比增长3.5%,货物发送量41.3亿吨,同比增长1.5%。

国铁集团加快建设现代化铁路基础设施体系。2025年,全国铁路完成固定资产投资9015亿元、同比增长6%,投产新线3109公里,其中高铁2862公里。2026年,铁路部门将继续推进国家重点工程建设,国家铁路投产新线2000公里以上。

看动能 创新引领中国高铁

高铁飞驰的背后,是中国自主创新能力持续跃升。

“十四五”期间,铁路科技实力、创新能力和产业链现代化水平全面提升,形成以复兴号高速列车为代表的一系列重大科技创新成果,高铁技术树起国际标杆,铁路总体技术水平达到世界领先。”国铁集团党组书记、董事长郭竹学说。

2025年,铁路科技自立自强迈出新步伐:CR450动车组样车试验考核有序推进,技术性能达到世界领先水平。时速400公里基础设施关键技术取得新进展,时速200公里动力集中动车组开展运用考核,铁路自动驾驶技术研究不断深入……

2026年,铁路部门将研究形成成渝中线等试验方案,完成CR450动车组运用考核和设计定型,推进时速400公里高速铁路基础设施关键技术成果试验验证。同时,开展既有提速适应性技术研究。完成时速200公里动力集中复兴号系列动车组运用考核和设计定型。

看开放 国际通道释放新活力

2025年,铁路部门进一步优化对外开放布局:中吉乌铁路全线开工,匈塞铁路塞尔维亚段全线开通运营,中老铁路磨万段客货运量同比分别增长2.3%、15%,雅万高铁安全平稳运营满两周年,累计发送旅客超1300万人次。

这一年,中欧(亚)班列开行3.4万列、发送317万标箱,同比分别增长9.8%、7.6%,其中中欧班列开行超过2万列;西部陆海新通道班列发送142万标箱,同比增

长47.5%。

2026年,铁路部门将继续深入推进境外项目和国际交流合作:高标准高质量推进中吉乌铁路建设,着力打造共建“一带一路”合作新的示范项目。实施中老铁路运输补强工程,推动“一地两检”政府间协议落地,拓展国际“黄金大通道”辐射带动效应。加强与印尼方对接,推进运营属地化,确保雅万高铁可持续运营。保持匈塞铁路塞尔维亚段平稳运营,配合做好匈牙利段竣工验收,推动全线高质量贯通运营。

看规划 “八纵八横”高铁系统成网

“十五五”期间,国铁集团将进一步推进铁路网建设。到2030年,全国铁路营业里程达到18万公里左右,其中高铁6万公里左右,复线率和电气化率分别达到64%和78%,战略骨干通道全面加强,“八纵八横”高铁系统成网,区域互联互通水平显著提升,货运网络能力大幅增强,基本建成世界一流的现代化铁路网。

2026年,铁路部门将坚持适度超前、不过度超前原则,合理把握建设时序、规模和标准,以出疆入藏、沿边沿海沿江通道、联网补网强链项目等为重点,扎实推进项目前期工作,更好发挥铁路对经济社会发展的支撑作用。

在科技自立自强方面,到2030年,郭竹学表示,铁路总体技术水平将保持世界领先,科技创新体系更加完善,高铁技术国际标杆地位更加稳固,关键领域核心技术实现持续突破。“人工智能+”行动取得标志性成果,数智化技术应用水平大幅提升,中国铁路的国际竞争力和影响力显著提升。”

新华社记者 樊曦 姜赛 (新华社北京1月4日电)