

观点

逆风局怎么破,义乌打了个样

评论员看浙江

■ 陈城

7月18日,浙江丽水机场正式通航。通航初期,丽水将开行往返北京、上海航线;而后,经丽水机场,旅客可乘坐飞机通达广州、深圳、贵阳、重庆、成都等地,年内通航航线预计将达到10条。

如今国内越来越多地级市兴建的支线机场投产运营,但部分人并不认可支线机场建设投运,认为客流不足难以支撑,只会劳民伤财。丽水机场的开航,对当地、对浙江全省而言,意义大不相同。丽水机场是华东地区难得一见的山顶“航空母舰”机场,也是华东第一高边坡机场,机场修建难度大。丽水机场迁建,其前期工作历时数十年,但始终没有放弃。人人都知道“要致富先修路”,深居浙南山区,丽水的经济发展正需要这条通向天空的便捷快速之路。

在2015年新金温铁路开通之前,丽水通往市外的交通难言便利,这个“最后的江南秘境”是浙江除舟山外最后一个开行高铁的陆地地级市。纵观丽水市经济数据,旅游等第三产业是当地经济的支柱产业。也因此,丽水机场的通航,是当地高铁网络建设的有益补充,将为当地经济发展注入更多强劲动力。

回望近两年,浙江向天空拓展发展空间的步伐不断加快。丽水机场的通航,以及定位为国际航空货运枢纽、将于年底开航的嘉兴南湖机场,彰显了浙江走好传统“高空经济”发展之路的决心。与此同时,浙江更积极响应中央号召,在低空经济新赛道上抢道占位,展现出向天空“要”资源、“求”发展的澎湃动能。7月,永康市至杭州市的直升机航线首飞。该航线运营初期优惠票价398元/人,这个空中观光价相对合理,对注重时间效率的商旅人士而言意义更不言而喻。

文成县则在电动垂直起降器(eVTOL)载人市场化运营领域走在了全国前列。对于低空经济领域,与之相关的场景应用产业仍是一片蓝海,找准定位、抢抓机遇正当其时。这一定离不开对eVTOL的关注,它是当前唯一获得型号合格证、生产许可证、标准适航证的产品。今年2月,中国民航局正式受理了文成县提出的民用无人驾驶航空器运营合格证(OC)申请。拥有OC运营许可,相关主体才能真正进行eVTOL的低空载人业务服务。民航局之所以受理文成县的OC运营许可,正是在于文成县瞄准低空经济产业发展,积累了较为丰富的执飞经验,走出了一条与众不同的发展道路,eVTOL等载人无人飞行器将是大势所趋。

无论是传统的高空经济,还是新兴的低空经济,与天空相关的经济发展各个赛道,都能够看到浙江努力的身影。为经济社会高质量发展夯实交通大动脉支持,需要浙江利用好重大项目实施的机遇,与时俱进提升高铁、航空等基础设施水平。同时,更要抢抓新兴的低空经济风口,勇于尝试,积极用好浙江灵活的市场机制优势,构建科学的政策支持体系,从而有力开拓新的经济增长点。

(作者系光明日报评论员)

中国新闻名专栏
之江观察

■ 崔文佳

盛夏七月,骄阳似火,一场比天气更火热的“抢铺大战”在义乌上演。义乌全球数贸中心正陆续进入招投标阶段。在本次招投标中,“婴童美妆板块”900余个商位吸引了1.9万多户合格商家报名。这一数字还是经过企业的“年龄”、规模、交易流水等指标筛选出来的,实际有报名意向的商家远不止于此。

这样的场景让人感慨。上半年,面对外部环境的剧变,中国外贸企业必然承压,作为“世界超市”的义乌更不可避免地遭受冲击。然而,有风有雨是常态,风雨兼程是状态,中国人早已练就了“兵来将挡,水来土掩”的成熟心态。犹记得当时一段视频在社交媒体广为流传,国际商贸城的营业时间还没到,但“外语晨练基地”已热闹开场,义乌商户跟着老师大声练习西班牙

语。稀松平常的一幕,胜过千言万语。事实也证明,虽然外贸经济尚有阴霾,但义乌这个外贸重镇的磁力未减、活力未变。

义乌其实是浙江的一个缩影。浙江是中国的外贸大省,关税风波无异于一次极端测验。时值年中,在逆风中开局的中国外贸走出一条清晰的“上扬线”,浙江更是交出了十分亮眼的成绩单——上半年,浙江外贸进出口2.73万亿元,同比增长6.6%。其中出口突破2万亿元,达2.07万亿元,增长9.1%。浙江对全国出口增长贡献率达19.8%,居全国首位。值得一提的是,不同于去年的首破“2万亿”发生在下半年这一出口旺季,今年的历史创造于上半年,这意味着又一个进步。

真实的发展绝非像“爽剧”中的逆袭那么简单,扬眉吐气的背后是千钧重担、万般滋味。浙江究竟是如何突围的?答案或许很多,但至少有三点是有目共睹

的。一是主动出击。进攻才是最好的防守,作为一个战壕的战友,政府部门与外贸企业并肩作战,浙江上半年组织了2100多个团组赴境外参展开展经贸洽谈活动,这种进取姿态降低了被动性、提升了主动权。二是全球织网。上半年,欧盟和东盟成了浙江外贸的新引擎,中东、拉美和非洲等新兴市场的表现不俗。鸡蛋不能放在一个篮子里,多元化布局有效弥补了美国市场缺口。三是结构升级。机电产品、工业机器人、电动汽车、锂电池、太阳能电池等“含新量”十足的产品刷出了存在感,出口从“劳动密集型”向“技术驱动型”跃迁,抗压能力自然随之提升。

行至下半场,中国外贸压力仍不容忽视。目前美国与主要贸易伙伴关税谈判进程存在不确定性,主要经济体关税博弈尚在演进,美国政府推动制造业回流、重塑全球经济格局与秩序的目标将

长期存在,这就意味着,全球的高关税水平将是未来一段时间的常态。中国外贸进一步稳住阵脚,显然需要经历深刻的调整过程。再从另一个维度看,拼劳动力、打价格战的时代正在过去,东盟、日韩等地之间可能形成高中低端搭配的产业链,这种形势之变也在倒逼我们重新思考定位。一个必然选择是把外贸的重点放在“高质量发展”之上。

明者因时而变,知者随事而制。面对时代课题,我们期待作为外贸高地的浙江能够贡献更多智慧与方案。比如,如何才能进一步用好“地瓜经济”的奥义,扩大“朋友圈”,重点开拓新兴市场?怎样推动跨境贸易便利化专项行动走向深入,努力营造更加快捷便利、畅通高效、协调透明的口岸营商环境?怎样才能更好转型升级,牢牢占领产业链、价值链上游地位?从山重水复到柳暗花明,破局之路从来都是荆棘丛生,但探路者的胆识与能力恰恰体现于此。敢为天下先的弄潮故事,正在等待浙江继续书写。

(作者系北京日报评论员)

再出发

“暴走团”
不能当“路霸”

■ 本报评论员 高路

近日,辽宁朝阳一徒步团在景区行进时,与两辆消防车和一辆救护车相遇并未第一时间相让,此事冲上热搜。

《中华人民共和国道路交通安全法》第五十三条规定,消防车、救护车等执行紧急任务时,享有优先通行权,其他车辆和行人应当让行。当然,如果消防车和救护车是备勤状态或非执行紧急任务,它们不享有优先通行权。只是事发时,错个身就能过去的事情,徒步团却与车子僵持不下,表现出不易轻易妥协的强势。到底是什么样的思维支配着他们的行为?往边上让行已不就安全了吗?

法律赋予救护车、消防车优先通行权是为抢救生命开绿灯,并不是为特权开绿灯,一切都是为了公共利益。阻挡消防车、救护车通行,可能造成极其严重的损失。虽然当地派出所负责人称这是素质问题,但更重要的还是不尊重公共秩序、不遵守法律,不愿意履行公民责任的问题。

暴走团这几年的一些越界行为在很多地方引发争议。比如截停汽车、侵占马路、侵害别人的合法权益等,有暴走团推搡辱骂路人、一言不合就恶语相向,盛气凌人。这些行为都有一定的共性:轻视法律和公共秩序。

这不是批评教育就能解决问题,需要拿出切实可行的办法,打开法不责众的症结,让他们为自己的不法行为负责,处罚了违法者,侥幸心理才会熄火。

规范“外卖大战”是一次必要的市场纠偏

■ 范广阔

媒体报道,18日,市场监管总局约谈了么、美团、京东三家平台企业,要求进一步规范促销行为,理性参与竞争。市场监管总局要求相关平台企业严格遵守《中华人民共和国电子商务法》《中华人民共和国反不正当竞争法》《中华人民共和国食品安全法》等法律法规规定,严格落实主体责任,进一步规范促销行为,理性参与竞争。

约谈这一举措看似打断了如火如荼的“外卖大战”,实则是对市场秩序的必要纠偏。当消费者为“0元购”欢呼雀跃时,殊不知这种非理性竞争正在透支餐饮行业的健康未来。市场监管总局的及时介入,不仅保护了商家利益,更是在维护消费者的长远福祉。表面上看,“外卖大战”让消费者享受了实惠。美团推出0

元券、0.1秒杀,阿里祭出500亿补贴计划,京东则以16.18元的品质小龙虾吸引眼球。单日2.5亿的外卖订单量似乎印证了这场“让利”的成功。但经济学常识告诉我们,没有企业会做亏本生意,所有补贴最终都要有人买单。当平台以“百亿对决”的规模进行补贴时,餐饮商家成为首当其冲的受害者。他们要么被迫接受平台的低价要求,牺牲利润;要么被排除在补贴活动之外,失去客源。

更深层次的问题在于,这种非理性竞争将扭曲整个餐饮行业的价值链。当价格成为唯一竞争维度时,商家不得不将注意力从菜品质量、服务体验转向如何降低成本以配合平台活动。一些餐饮企业已经开始在食材质量、分量大小上做文章,这种“隐形涨价”最终损害的是消费者权益。持续的低价竞争将挤压中小餐饮企业的生存空间,导致市场多样性丧失,更深层

消费者未来的选择权也将随之缩水。经验表明,任何依靠补贴维持的市场繁荣都是不可持续的,一旦补贴退潮,留下的只会是满目疮痍的市场生态。

市场监管总局的约谈恰逢其时,其根本目的在于重建健康的市场竞争秩序。

良好的市场生态应该让消费者获得合理价格下的优质服务,让商家获得公平的经营环境,让平台获得可持续的发展空间。此次约谈并非要扼杀市场竞争,而是引导竞争回归理性轨道——从价格战转向服务创新、效率提升和体验优化。已有超过10个省市的餐饮行业协会呼吁停止“内卷式”竞争,这反映出市场主体的普遍共识。只有建立多方共赢的生态,才能真正促进行业的长远发展。

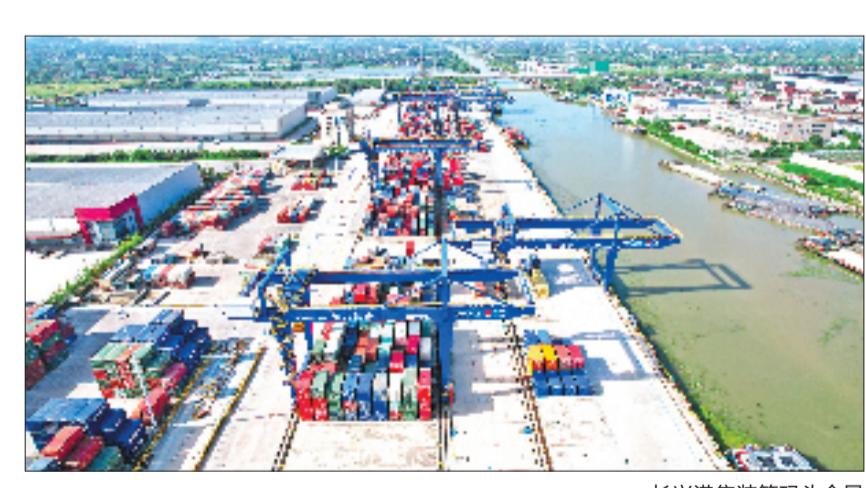
我们需要的是能够平衡各方利益、促进行业可持续发展的智慧,而非饮鸩止渴的恶性竞争。

无人机考证,警惕“速成”噱头

■ 本报评论员 项向荣

此做职业准备。大家都意识到,熟练掌握无人机操控技术可能是未来的“通行证”。

同时,随着考证热潮兴起,无人机培训机构数量迅速增长,教学质量却参差不齐,存在价格混乱、“速成班”噱头招生等乱象。大量未取得《民用无人机驾驶员训练机构合格证》的企业通过短视频平台以低价招揽学员,部分机构甚至无教员、无空域资质,导致教学质量与安全难以保障。对此要多点警惕避免掉入套路陷阱。另外,尽管低空经济热度高,但仅有一张证书并不能简单证明技能。飞手培训大多停留在“会飞”和“考出证”的阶段,缺乏相关专业领域的知识传授和实操演练,专业复合能力不足,真正进入行业后还需要不断积累实战经验。今后还是要注重教育链与产业链的深度耦合,依靠实践导向培养技能。



长兴港集装箱码头全景

航运浙江:湖州港长兴港区“组合拳”助力物流降本增效



在吉利汽车长兴基地的零部件仓库,一批即将发往东南亚的汽车配件整齐码放。与以往不同的是,这批货物不再通过公路转运至上海港,而是直接驶入几公里外的浙江海港长兴港务(简称“长兴港务”)集装箱码头。港区物流部门相关负责人指着运输单说:“一个大箱走水路,比公路直拖能省下1000多元,一年能省下百万元运费!”

相关数据显示,截至2025年6月,湖州港长兴港区今年集装箱吞吐量已超8.3万标准箱。作为浙苏皖三省交界的战略节点,湖州港长兴港区先行探路,通过基础设施升级、多式联运创新、数字化赋能与绿色低碳实践的“组合拳”,打造“航运浙江”的生动注脚。

■ 方茗 陈敏华 徐丽婷

用好政策资金
筑牢降本增效基石

走进湖州港长兴港区,十座500吨级(按1000吨级设计)泊位依次排列,龙门吊、正面吊等现代化装卸设备有序运转。这座拥有5.2万平方米丙二类高标仓库的内河港,已成为浙江海港浙北体系的关键节点。为了更好服务区域经济,当地政府、海港集团等相关部门在港区配备了完善的物流运输系统,能够满足货物的快速、便捷运输需求。

长兴港务人员算了一笔账:“选择海河联运,较以前走公路直拖,费用省了将近一半。”这并非“纸上谈兵”,据悉,在

省、县、港务集团三部门政策的有力支持下,越来越多的长兴本地企业选择采用“公转水”这一更为高效、经济且环保的运输方式。一位货代企业负责人感慨:“这两年我们的货选择水路运输越来越多,单箱节省数百元到上千元不等。”

模式创新突破
开启“家门口出海”时代

2024年7月,湖州港长兴港区开通“浙江e港通”,启动“CCA长兴”模式,让内陆码头摇身一变,跻身国际航运版图。“以前提单上只能显示‘宁波舟山港’或‘上海港’等母港,现在湖州港长兴港区的代码已纳入部分国际船公司体系,提单可直接标注‘湖州港长兴’”

港区!”长兴港务人员指着系统屏幕介绍,CCA模式实现了船务、关务、港务“三务一体化”,在该模式下,本地货主企业在湖州港长兴港区即可实现“一次申报、一次查验、一次放行”的通关全流程,通关效率提升40%以上。不仅如此,通过“浙江e港通”平台,货主可全天候随申随办,货物进出口时间、费用支出可进一步下降10%以上。

市场反馈印证了模式创新的成效。CCA业务开通13个月,箱量突破9300标箱。2025年上半年,长兴港务外贸出口重箱量同比增长69%。截至2025年6月底,已有7家外贸一线船公司签订以湖州港长兴港区为“始发港”和“目的港”的CCA协议,覆盖众多全球主流外贸航线,为企业提供一站式

全程物流服务。值得一提的是,在该模式下,成本优势持续放大,出口企业可进一步享受县政府和省海港集团的双重政策优惠,单箱运输成本可再降数百元。一家本地新能源企业负责人坦言:“以前货代主导运输,现在我们从长兴直发海外,运费更低,时效更可控。”

绿色智慧发展
翻开现代化内河港口
新篇章

降碳亦降本,增绿也增效。在长兴港务二期仓库屋顶,4.6万平方米的光伏板正在阳光下熠熠生辉,产生的绿电同时供应码头设备及船舶岸电使用。“我们正在申报交通运输部第二批零碳

码头试点。”长兴港务相关负责人透露,“光伏+港口”的模式不仅降低了企业用能成本,更成为吸引新能源企业的“绿色名片”。目前,吉利汽车集团等企业已租用上万平方米的仓库,将零部件存储于湖州港长兴港区,通过绿色运输网络发往全球。

在长兴港务中控室,S-TOS(综合型码头生产操作系统)系统大屏实时显示着货物流转数据。这个为沿江、沿河中小型码头“量身定做”的系统,自2024年6月上线以来,实现了长兴港务、外部客户及口岸单位的数据交互,让“无感通关”成为现实。“集装箱进卡口时,信息会自动上传至系统,令查验

浙江e港通——长兴港站驾驶舱界面
图片由浙江海港长兴港务有限公司提供