

智利三文鱼穿越三大洲飞来厦门

8月29日下午1点30分,一架搭载52.38吨智利三文鱼的波音777货机,从智利首都圣地亚哥起飞,经停非洲埃塞俄比亚首都亚的斯亚贝巴,穿越三大洲,历经约30个小时,最终抵达厦门。随着该航班抵达,今年来,厦门市智利三文鱼进口量突破2900吨。

乘坐厦门市 首条金砖货运航线

本批次三文鱼所“乘坐”的航线为“厦门—巴西圣保罗—智利—厦门”,是厦门首条金砖货运航线。市交通运输局民航协调处相关负责人介绍,自今年2月10日该航线开通以

来,进出港航班共执飞超过百班次,进出港货量超过8000吨,进出港货值约4亿美元,成为厦门空港口岸今年首个货量突破8000吨的洲际货运航线。

“所进口的三文鱼均为在网箱中的养殖品种,它们不会随着洋流漂流,且智利海域位于南半球。”一家长期做进口三文鱼整鱼批发的进口商表示,该公司进口的三文鱼从智利圣地亚哥当地养殖场捕捞后随即进工厂,进行去内脏加工,再用泡沫箱加冰包装,货物出口前智利政府都会对产品进行检验检疫,检验合格后才可出口,随后空运至厦门,而厦门口岸日益高效便捷的

通关环境,确保了三文鱼及时快速通关。

相邀进口商 在厦开设门店

三文鱼“游”到厦门后,又将“游”向何处?作为本条航线的货代方厦门立盟通运国际货运代理有限公司总经理李天明介绍,每批次的三文鱼放行后将分拨至广州、上海、北京等城市,只有小部分三文鱼会留在厦门市场销售,该公司正在与多家三文鱼进口商洽谈,邀请进口商在厦开设门店,力争打造“从捕捞上岸到冷链运输、加工,最短时间抵达厦门市民餐桌”的安全、稳定的三文鱼供应链。

稳定的航空货运航线也为三文鱼进口商打开市场规模提供保证。“在厦门市委市政府的高度重视下,市交通运输、财政等部门接连出台利好航空货运发展的政策,尤其金砖国家航线还可额外享受补贴,精准贴合我们的业务范围。”执行“厦门—巴西圣保罗—智利—厦门”货运航线的埃塞俄比亚航空公司厦门站负责人严晓波表示,在政策的推动下,公司坚定了在厦做大做强业务的信心和决心,公司将通过优质高效的国际航空物流体系带动南美洲的海鲜、水果进口量不断扩大,丰富厦门市民的菜篮子、果盘子。

(蔡绵绵 来源:厦门日报)



从中东到东南亚,中国高铁出海往事

中国是高铁运营里程世界最长、商业运营速度世界最快的国家。截至2022年,中国高铁营业里程为4.2万公里,占世界高铁总里程的三分之二以上。

不仅在自家修,中国高铁也逐步走向海外。值得注意的是,中国高铁首先走进的不是人们熟知的东南亚地区,而是中东。

早在2005年,就有中国企业在海外参与修建高铁——连接土耳其首都安卡拉至伊斯坦布尔的伊安高铁,全长533公里,设计时速250公里/小时,2014年通车。这是中国企业在海外承建的第一条高铁。

伊安高铁之后,中国企业又在中东揽下业务,修建了一座伫立在沙漠之上的高铁大桥,麦加车站特大桥,这是沙特麦麦高铁全线的重点控制工程,为世界高速铁路桥梁之最。麦麦高铁最终于2018年建成。

随着技术日益完善,中国企业从承建部分工程,进入全线承包阶段。

位于印度尼西亚的雅万高铁,就是中国首次全系统、全要素、全产业链在海外落地的高速铁路项目,被称作“中国高铁海外第一单”。项目预算高达51.35亿美元,也是当时中国海外铁路修建的最大单。

其实,印尼建高铁最初找的不是中国,是日本。

2008年,印尼首先找到日本,提出建设雅万高铁的想法。当时的日本坐拥世界闻名的新干线,也是世界上首个建设高速铁路的国家。日本方面也很想拿下这个项目,几年间陆续提交多个有关雅万高铁的建设方案,但由于日本提出

的预算高于印尼预期,项目被搁置。

2014年,印尼新一届总统佐科访问中国时,受邀体验京津城际铁路,给他留下了好印象。最终,中国以成熟的高铁技术和较低的预算成功竞标雅万高铁项目,中国铁路总公司与4家印度尼西亚国有企业签署协议成立合资公司,共同建设和运营雅万高速铁路。

雅万高铁并不是一条容易建设的铁路。

从地理来看,印尼位于板块交界处,又是热带雨林气候,地质条件复杂,地震频发,土地征收也是雅万高铁进度缓慢的重要原因。

2023年6月,雅万高铁开始进行联调联试,达到350千米/小时的设计速度,不久之后,雅万高铁将全线开通运营。

据雅万高铁运营公司人士表示,雅万高铁的票价最高为25万印尼盾(约合120.38元),具体的票价方案暂时仍在等待政府相关部门的研究确定。正式运营后,政府将开放90天免费高铁的服务,居民可以在网上报名免费体验。

除了雅万高铁,中国和泰国两国政府也直接合作,正在修建一条未来将连接中国云南昆明和泰国首都曼谷的中泰铁路。这条铁路设计最高时速250公里,由中国参与投资、修建。

2005年,中国提出“泛亚铁路”的想法。2005年至2014年间,泰国多次表示希望与中国合作。

2014年11月,在亚太经合组织领导人非正式会议上,中泰高铁项目敲定,随后泰国方通过了中泰铁路合作谅解



行驶在印度尼西亚雅万高铁沿线的检测列车与首张客票样票

备忘录草案。

中泰铁路全长867公里,走线为人字形,从泰国东北部的廊开市起,向南延伸,在沙拉武里府坎桂县一分为二,东南方向到罗勇府的玛塔卜县,西南方向到首都曼谷。

中泰铁路工程共分为两期,一期工程连接曼谷和泰国东北部门户呵叻,二期工程将延伸至与老挝首都万象仅一河之隔的泰国东北边贸重镇廊开,实现与中老铁路衔接。

随着“一带一路”倡议,中国高铁技术也走进了欧洲地区。

匈塞铁路是一条连接匈牙利和塞尔维亚两国首都的高速铁路,全长350千米,设计速度和运营速度均为200千米/小时。如今,匈塞铁路部分段开通运营一年多,累计发送旅客293万人次。

在这条铁路上,中国拿出了自己的铁路技术装备,首次与欧盟铁路互联互通技术规范对接,十分有利于中欧互利合作。

当然,出海之路也并非一帆风顺。雅万高铁和中泰铁路都遇到了修建进度缓慢、延期运营等问题。

在海外修高铁,不仅需要

专门研究各类地质地貌,还需要尊重适应当地的礼仪、文化传统和风俗习惯,以及不断和对方国家进行协商谈判,寻求双方满意的预算、修建方案等。

2023年是“一带一路”倡议提出十周年,中国高铁也在加速走向世界。横跨亚欧大陆的欧亚高铁、连接中东的中亚高铁、位于东南亚的泛亚高铁、绕太平洋的中俄加美高铁,以及以普通铁路形式存在的中非铁路,都存在于一张以高铁连接的世界地图中。

古有丝绸之路,未来将有更高速、高效、智慧的高铁之路。

最新一个出海对象很可能是连接新加坡和吉隆坡的新隆高铁,2023年7月开始招标后,先后有700多家相关公司表达意愿,其中除了中国,还有德国、韩国、日本等高铁强国的公司。但中国此前的技术储备、出海经验均占优势,拿下该项目的可能性较大。

中国高铁为什么要走出去?中国给出的答案是:“互联互通,更是互利共赢。”

(邓雨洁 来源:《财经》杂志)

厦企在翔安拿地建总部

日前,厦门上市公司鹭燕医药的子公司——鹭燕嘉文(厦门)投资发展有限公司以1.58亿元竞得翔安区一块商服用地,该地块将用于公司总部的建设。

鹭燕嘉文成立于今年4月,经营范围包括投资、资产管理服务、企业总部管理等。此次鹭燕嘉文竞拍的地块位于翔安区东部体育会展新城,规划为办公、商场、托育机构用地,土地面积19940.024平方米,地上总建筑面积89800平方米。

近期,不少厦企都通过拿地扩大生产经营规模。火炬集团旗下企业厦门智汇炬时产业投资有限公司以5170万元,竞得同安区一块总面积为11.71万余平方米的工业用地。此外,厦门华西鹭洲投资发展有限公司以17.32亿元竞得2023P09地块国有建设用地,将开发成为集办公、商业、酒店于一体大型商办综合体。(叶子申 来源:海西晨报)

厦门SM马銮湾项目 预计2025年开业

在马銮湾新城,厦门岛外首个SM商业综合体项目已经露出地面,目前正全面进行上部主体结构施工。项目计划在明年年底前完成竣工备案,2025年正式开门营业,助力马銮湾新城进一步优化商业业态水平,推动产城人融合再上一个层级。

厦门SM马銮湾项目紧邻主干道孚莲路,占地2.89万平方米,计划总投资约10亿元,将打造一个总建筑面积超过14万平方米的大型城市综合体,包含精品超市、潮流生活、娱乐休闲、儿童主题、餐饮服务主流业态,并配套超过930个机动车停车位。

该项目毗邻智慧科技产业园、生物医药产业园、新阳工业区等产业集中区,周边还有厦门一中海沧校区、马銮湾实验学校,以及地铁社区、安置房小区、商品房小区等丰富的医疗、教育、居住设施配套,人居环境非常浓厚。根据规划,该项目将通过地下通道与地铁6号线(在建)林埭站直接贯通,进一步链接城市无限商机。(汤海波 来源:厦门日报)

厦企科华数据 不断开拓海外市场

厦企科华数据是“九八”投洽会的老朋友了,连续多年参与这一盛会。尤其这两年,“一带一路”沿线国家和地区、金砖国家是他们开拓海外市场的重要方向,通过投洽会这一平台,他们持续扩大“朋友圈”。

得益于“九八”投洽会的牵线搭桥,科华数据逐步打开金砖国家市场。进入2023年,科华数据就收到从巴西传来的捷报,其子公司科华数能巴西33.5MW/67MWh大型储能项目,已正式投入运营。该项目位于巴西圣保罗,占地面积约2000平方米,是巴西最大的电池储能项目。

目前,科华在境外设立了包括金砖国家在内30多个技术服务网点,主营产品包括UPS、光伏、储能解决方案。UPS解决方案广泛应用于金砖国家的多个行业,包括数据中心、公共交通、医疗、通信、金融等行业;光伏、储能解决方案涵盖户用、工商业、大型地面电站全场景应用,高可靠高效率的特点广受当地客户的喜爱。目前,科华在印度光伏出货累计超过2GW。

(李晓平 来源:厦门日报)