

含金量逐年提升 “黄金水道”成双循环战略要道

(上接A1版)“我这批货从宜昌到重庆只要两三天,且成本是公路运输的1/15。”当郭民清的货物沿江而上时,从武汉阳逻港一期码头出发的“华航汉亚6”已经满载着化肥、无纺布、纯碱等货物,行驶9天后抵达越南胡志明市凯莱港,完成武汉第四条国际直达水运航线首航。

湖北宜化集团有限责任公司国际贸易公司总经理曾直平对新航线的开通非常欣喜,该公司每年约有5万吨化肥销售到越南,原来要在上海中转海船,不确定因素较多,每一趟运输时间至少半个月,现在10天左右即可抵达,运输成本节约10%。

一上一下之间,长江黄金水道串起了国内、国际两个市场、两种资源,联动效应显现。长江经济带高质量发展智库联盟秘书长秦尊文对记者表示,近年来,随着持续实施的长江航道建设,多式联运、江海直达等运输方式在长江干线加速发展,让长江变成了沿江省份承接产业梯度转移的黄金水道。

据测算,航道水深每提高0.1米,意味着2000吨级的货船就可多装载170吨左右货物,长江中游航道可谓寸水寸金。过去10年,交通部门先后改善航道2600多公里,实现了5万吨级海轮直达南京、万吨级船舶直达武汉、3000吨级船舶直达重庆。

一条延绵2808公里的“水上高速”连贯东西,长江航道通过能力显著提升。在浙江舟山港,散货船直接减载至“江海直达”万吨级轮船,航行至长江中游港口就近上岸进厂或上岸改成集装箱,由铁路发运至内陆地区。依托这种“海—江—铁多式联运”模式,从巴西进口的玉米在江西九江港分拨后,被送往我国西南、西北等地,畅通了九江港进口粮食集疏运体系。同时,从海外进口的铁矿石经“舟山—黄石”江海直达航线,运抵湖北黄石,助推黄石建设长江中游大宗商品中转储运基地。

秦尊文说,以发展多式联运、江海直达为突破口,长江成为内陆城市承接沿海地区产业链、资金流、物流链的通道,促进了口岸物流经济良性循环。

数字赋能 “蓝领”变“白领”

高效联通的航道只是第一步,建成现代化内河航运体系显然还需要更智能的“港口枢纽”。12月4日,交通运输部发布《关于加快智慧港口和智慧航道建设的意见》,提出到2027年,建成一批世界一流的智慧港口和智慧航道。

在长江沿线,得益于人工智能、大数据、5G工业互联网等先进技术的发展,已经有内河港口走在前列,数字赋能正为“黄金水道”运输插上智慧之翼。在阳逻港铁水联运二期现场,码头的黑科技让人眼前一亮。智能闸口能自动识别过闸的集装箱箱号、车辆车号以及司机信息,每辆箱车过闸平均时间只需要15秒。港区内,蓝色无人驾驶集装箱卡车缓缓开向岸桥下



正在工作的无人驾驶集装箱卡车

“长江三峡1”号正在充电

“长江三峡1”号驾驶室

受访公司:刘茜/供图 陈锦兴/制图

面,完成装载任务后,调度中心远程下达作业指令,无人驾驶集装箱卡车自动驾驶前行。

2016年,阳逻港集装箱铁水联运入选交通运输部第一批多式联运示范项目,其中二期项目由地方政府引入了全球最大的综合航运企业中国远洋海运集团旗下的综合港口运营商中远海运港口有限公司,并于2021年8月开港运营。“内河港口在集装箱化率、装备自动化程度等方面,和沿海港口相比还是有一定差距,智慧化建设既要有效学习,也要因地制宜。”武汉中远海运港口码头有限公司董事总经理、党委书记邱金城接受记者采访时表示,二期项目全面吸收了中远海运智慧港口建设成果,比如当时最新投资建设的阿布拉扎哈里发港二期自动化码头等。

通过全覆盖的5G网络,阳逻港铁水联运二期成为我国首个内河铁路装卸自动化码头,也是长江中上游第一个智慧集装箱码头。逐步贯穿港口生产全流程的智慧化,让一线的门吊司机们感受到了实实在在的变化。过去,司机要提心吊胆地爬上爬下,在驾驶室一坐就是十多个小时,对身体要求非常高。现在,龙门吊操作室改成远程控制室,司机只需盯着眼前的屏幕,双手抓着摇杆就可以轻松完成装卸。高峰时,一个人可以控制三台机器,装卸量从以前700个集装箱增加到现在的1500个。邱金城说,通过数字化改造,原来“苦脏累”的码头蓝领化身为“高科技”白领。

“明年还将进行系统升级,加快建设集码头、集装箱运输、物流、仓库、堆场、CFS、铁水联运中心等功能于一体的现代化物流集疏运中心,同时为内河其他传统集装箱码头智能化改造提供更为成熟的‘武汉样本’。”邱金城说。

港口现代化发展与新技术应用相辅相成。中国港口协会常务副会长陈英明指出,目前我国大多数港口仍处于智能化初级阶段,未来数字化转型

还需要从多个维度进行突破。

绿色船舶环保减碳

航运是能效最高的运输方式之一,但每年产生的二氧化碳排放量仍占全球总排放量的3%。解决航运业面临的减碳挑战,绿色燃料的应用被视为关键环节。近年来,纯电、液化天然气(LNG)、甲醇等绿色动力关键技术不断取得新突破,内河船舶采用绿色能源替代传统燃油作为动力的步伐不断加快。

一年多前,在湖北宜昌,由中国自主研发的全球载电量最大的纯电动游轮——“长江三峡1”号成功首航。这艘游轮由三峡集团所属长江电力和宜昌城发集团所属湖北三峡旅游集团共同投资建设,涉西重工、宁德时代等单位共同参与研制。

近日,记者登上“长江三峡1”号纯电动游轮,行驶中再也闻不到刺鼻的柴油味,听不到发动机的轰鸣声。走进位于负一层的电池舱,4个电池舱里配有720个磷酸铁锂电池包,总电池容量约7500千瓦时,搭载相当于100多辆电动汽车的电池容量总和。“这是游轮的电池动力系统,实现了在大功率大电量船上电池管理技术的突破。”湖北三峡旅游集团旅游发展事业部负责人叶勇向记者介绍,中国陆上交通领域锂电池产业的优势和技术突破,为船舶电动化提供了基础和条件。与传统动力船舶相比,“长江三峡1”号每年可节约使用燃油530吨,减少各类有害气体排放1660吨。

技术突破不止于此。一直以来,大型电动船面临大型化后续续航里程不够、港口大容量电池无法快速充电等难题。叶勇表示,“长江三峡1”号首创了“高压充电+低压补电”充电模式,搭配10kV港口充电设施,解决了这一难题。

在“长江三峡1”号停靠的码头,记者看到岸边的高压充电吊臂正在工作,6个小时即可将电池充满,一次

充电续航150公里。充电设备的供能来自于水电,奔流不息的江水给“长江三峡1”号提供了源源不断的“绿色”电力。如今,“长江三峡1”号在宜昌经典旅游线路“两坝一峡”间往返穿梭,带游客领略“高峡出平湖”的雄奇壮阔美景和“水涨船高”的新奇过坝体验,成为夜游宜昌的标志性“打卡”项目之一。叶勇透露,除了绿色环保的示范效应,经济效益也很显著,今年仅“长江三峡1”号就接待游客42.87万人,收入超过3100万元,利润超过860万元。

除了纯电路线,未来航燃料解决方案上,甲醇、氢、LNG以及氨等不同技术路线,均有各自的支持者和应用场景。不久前,中国首艘入级中国船级社氢燃料电池动力船——“三峡氢舟1”号完成首航,标志氢燃料电池技术在内河船舶应用实现零的突破。据测算,“三峡氢舟1”号相比传统燃油动力船舶,预计每年可替代燃油103.16吨,减少二氧化碳排放343.67吨。

记者在宜昌船舶工业园看到,这里正在建造的货轮中,一大半为纯电、油气电混合动力、LNG动力船舶。据统计,目前国内内河已发展LNG动力船460余艘,中远海运等企业正积极开展换电模式电动集装箱船试点,甲醇、氢燃料电池等动力船舶也在试点发展。

靠岸岸电系统的完善让更多船舶用上绿色能源。长江航务管理局数据显示,目前,长江经济带15000余艘运输船舶岸电设施已完成改造升级,沿江主要港口岸电设施基本覆盖。今年1至9月,长江水系船舶靠港使用岸电累计76.9万艘次、9094.5万千瓦时,同比分别增长39%、67%。

“黄金水道”撑起“黄金经济带”

“黄金水道”让长江航运发生了巨大改变,更串起了世界最大内河经济走廊。

2016年发布的《长江经济带发展规划纲要》,明确长江经济带“一轴、两翼、三板、多点”的发展新格局。7年多来,在长江黄金水道为依托,长江经济带沿线省市经济总量占全国比重达到46.5%,形成电子信息、高端装备、汽车、家电、纺织服装五大世界级产业集群。

在安徽,畅通的物流为汽车产业发展提供保障。安徽省港航集团有限公司所属合肥港、芜湖港,通过集装箱运输方式助力解决省内车企汽车出口物流难题。前三季度,安徽省港航集团有限公司完成汽车集装箱运输量38万辆,同比增长约160%。作为长江内河最大的港口之一,南京港联合上下游企业,开创“国内集港装箱+海运服务+国外拆箱配送”的新能源汽车及锂电池等零配件集装箱全程物流解决方案。今年1月至10月,南京港集团完成货物吞吐量同比增长4.69%,完成集装箱吞吐量同比增长10.03%。

与此同时,沿江省市通过“真金白银”的投入,补齐交通短板,也激发长江这条“金腰带”释放出更大能量。今年3月,重庆抛出水运投资39亿元的计划,打造长江上游航运中心,预计未来5年,港口货物年吞吐量达到2.4亿吨。重庆迫切期望通过开放的内陆物流大通道,融入世界经济版图。

一些原本存在感不高的港口城市也悄然入局,剑指区域内河航运枢纽。比如浙江的嘉兴提出,到2025年,基本建成长三角海河联运枢纽,海河联运枢纽争创全国示范。长江航务管理局局长刘亮表示,随着上海、武汉、重庆三大航运中心基本建成,彼此协调呼应、互为支撑,实现了“龙头牵引”“龙腰支撑”“龙尾摆动”的协同、融合发展格局。以三大航运中心和24个一类水运开放口岸为依托的开放市场体系,实现与100多个国家通航通商,成为引领长江水运发展、提升黄金水道功能的重要支撑。

康缘药业公布临床研究结果 呼吸道疾病药物需求持续上涨

证券时报记者 张一帆

进入冬季,包括支原体感染在内的多种呼吸道疾病高发,相关上市公司在这一领域的布局获较高关注。12月7日晚间,康缘药业(600557)披露一则临床研究结果报告。报告显示,不同剂量金振口服液联合阿奇霉素(希舒美)治疗儿童肺炎支原体肺炎均显示缩短病程、改善病情的作用,临床获益显著,安全性良好。金振口服液为康缘药业的独家品种。

康缘药业在公告中介绍,该临床研究的全名为“金振口服液联合阿奇霉素(希舒美)治疗儿童肺炎支原体肺炎的随机双盲、三臂平行对照、多中心临床研究”,于2018年11月至2023年11月,在11家医疗机构共同参与下,入组206例病例后,该项临床研究得出前述结论。研究结果显示,金振口服液在“临床痊愈时间”指标方面加

倍剂量组显著优于常规剂量组,且两组均优于安慰剂对照组;在改善胸部X线、缩短咳嗽、咯痰缓解时间等方面,与临床痊愈时间的结论基本一致,三组未提示需要特别关注的风险点和安全性事件。

金振口服液是康缘药业研制的儿童专用中药新药,由山羊角、平贝母、黄芩、大黄等八味药组成,具有清热解暑、祛痰止咳的功效。金振口服液收载于2020年版《中国药典》一部,为国家基本药物、国家医保目录品种。从商业角度,金振口服液是康缘药业着重打造的三个核心大品种之一,作为独家品种,金振口服液2022年度首次销售规模达10亿元,当年康缘药业营收总额为43.5亿元。去年,康缘药业推动金振口服液完成多中心儿童新冠病毒感染临床实验的研究。

据康缘药业介绍,既往体内药效研究已经表明,金振口服液体外对

肺炎支原体、甲型流感病毒、呼吸道合胞病毒等多种病原体具有抑制作用。针对肺炎支原体肺炎急性期痰热闭肺证,《儿童肺炎支原体肺炎中西医结合诊治专家共识(2017)》《儿童肺炎支原体肺炎中西医结合诊疗方案(2023版)》均推荐使用金振口服液。本次启动于2018年11月的临床研究,是为了进一步提供科学的临床循证证据,结合阿奇霉素临床基础治疗的伦理要求推进。康缘药业表示,公司产品完成临床循证医学研究推动了中成药临床循证证据的进一步积累,为临床治疗提供了可靠方案,有利于产品的学术推广,短期对公司经营业绩的影响暂无法估计,长期来看对公司学术品牌、经营业绩将产生有利影响。

近日,呼吸道感染高发,多地流感、腺病毒、呼吸道合胞病毒等轮番成为热搜常客。根据国家流感中心公布的具有流感样症状的病例统计数据,

目前北方正处于季节性流感的高位,南方的流行曲线则刚从低段往上爬升。美团买药健康指数也显示,12月以来,相关用药在华北、华东及中西部地区的需求依然很高。其中,奥司他韦的订单量在华东和中西部地区增长幅度最高,速福达在西安地区的订单量增长接近2倍。对比11月,华东及中西部整体需求已经连续两周涨幅超6倍。

在此背景下,资本市场对各家上市公司用于治疗流感、支原体肺炎等呼吸道疾病的药物生产情况高度关注。

众生药业(002317)昨日在投资者互动平台上回应,公司用于治疗支原体肺炎引起的相关症状包括发热、咳嗽、头痛、咽痛等的产品有众生丸系列产品、布洛芬片、乙酰氨基酚片、治咳枇杷合剂、氢溴酸右美沙芬片等。用于治疗甲型流感的昂拉地韦片已完成与奥司他韦胶囊对头、

安慰剂对照的III期临床试验,正持续推进用于甲型流感的昂拉地韦片的研发与注册进程。

神奇制药(600613)则介绍,肺炎支原体感染如有咳嗽、发热症状,临床通常给予具有化痰、解热或镇咳功效的药物治疗。公司具有此类功效的产品包括儿童药:小儿宣肺化痰颗粒、小儿清毒糖浆;成人用药:强力枇杷露、枇杷止咳颗粒、枇杷止咳胶囊等。

需要强调的是,呼吸道感染疾病的治疗需要根据病原体检查结果、个人体质、急性期和康复期对症处理,具体用药更需参照医师医嘱或药品说明书。此外,在国家卫生健康委12月2日举行的新闻发布会上,中国疾控中心传染病所国家流感中心主任王大燕呼吁大家尽早接种流感疫苗,“尤其是老年人和少年儿童,应积极接种流感疫苗等,保证正常的生活和学习节奏”。

新希望拟下调可转债转股价

证券时报记者 简星堰

12月6日,新希望(000876)召开董事会会议,审议通过了关于向下修正“希望转债”转股价格的议案,涉及两笔总价值为121.5亿元的可转债,该议案尚需提交上市公司股东大会审议。目前,新希望已确定将于12月27日召开临时股东大会,审议向下修正可转债转股价格等相关议案。

2020年1月3日,经中国证监会核准,新希望于当日公开发行4000万张可转换公司债券(以下简称“可转债”),每张面值为人民币100元,发行总额为40亿元;2020年2月4日起,新希望该次可转债在深交所挂牌交易,债券简称“希望转债”,债券代码“127015”。

“希望转债”曾多次调整转股价格,调整原因为上市公司权益分配或股份出现变动所致。《募集说明书》发行条款以及证监会有关规定显示,新希望该次发行的可转债自2020年7月9日起可转换为公司股份,初始转股价为19.78元/股。

因新希望实施2019年度权益分配方案,“希望转债”的转股价格于2020年6月19日起由19.78元/股调整为19.63元/股。同年,新希望因向南方希望、新希望集团非公开发行人民币普通股,新增股份于2020年10月29日在深交所上市,“希望转债”的转股价格于当日起由19.63元/股调整为19.75元/股;2022年9月15日,新希望因实施限制性股票激励计划新增股份上市,“希望转债”的转股价格由19.75元/股调整为19.66元/股;2023年7月25日,新希望又向377名激励对象预留授予限制性股票,“希望转债”的转股价格又调整为19.64元/股。

证券时报记者注意到,自2020年2月“希望转债”在深交所挂牌交易后,新希望股价曾一度出现大幅提升,由最初的17元/股附近拉近至42元/股(2020年9月)。但此后,伴随着生猪养殖行业景气度下降,新希望股价也迅速步入下跌通道,截至2023年12月7日收盘,该股价报收于9.64元/股,仅为“希望转债”转股价格的零头。

公告显示,在此次发行的可转债存续期间,当新希望股票在任意连续30个交易日中至少有15个交易日的收盘价低于当期转股价格的80%时,新希望董事会有权提出转股价格向下修正方案并提交股东大会表决。此次触发转股价格修正条件的期间从2023年11月16日起,截至12月6日,新希望股价已有15个交易日收盘价低于当期转股价格19.64元/股80%(即15.712元/股)的情形。

除此之外,新希望还于2021年11月2日公开发行8150万张可转换公司债券,每张面值为人民币100元,发行总额为81.5亿元;该次可转债于当年11月29日起在深交所挂牌交易,债券简称“希望转2”,债券代码“127049”。同样经过数次变动,“希望转2”的转股价格于2023年7月25日调整为14.39元/股,但该价格也于12月6日触发了转股价格向下修正条件(即11.512元/股)。由此,新希望董事会也提议向下修正“希望转2”的转股价格,并提交股东大会表决。

从经营业务层面来看,2023年前三季度,新希望实现营业收入1067亿元,同比增长6.3%;净利润则为-38.58亿元,同比下降42.52%。报告期内,国内猪价持续承压,生猪供应持续偏低,消费恢复低于预期,致使生猪价格在低于行业平均成本线的水平持续运行,使全行业均承受了较大的亏损压力。前三季度,新希望共出栏生猪1306万头,同比增长32%;猪产业前三季度累计亏损43亿元。

新希望最新披露的数据显示,2023年11月,新希望销售生猪167.59万头,环比增长13.89%,同比下降0.89%;实现收入23.80亿元,环比增长1.67%;同比下降31.65%;商品猪销售均价13.95元/公斤,环比下降6.44%,同比下降40.13%。新希望表示,商品猪销售均价同比下降较大的主要原因是行业周期波动,去年同期猪价上涨较快,基数较高,今年以来行业产能相对过剩于求,本月猪价较低。此外,销售均价同比下降较大进一步造成生猪销售收入同比下降较大。