

重大工程建设多点突破 夯实高质量发展根基

中经记者 谭志娟 北京报道

近日,我国多地一批重大工程建设项目正稳步推进,涵盖运河、高铁与清洁能源设施等多个领域,为经济社会高质量发展夯实基础。

随着“两重”建设纵深推进,基础设施投资对经济增长的拉动力持续增强。国家统计局最新数据显示,1—4月,基础设施投资同

助力经济运行与区域发展

“长期来看,有助于优化区域发展格局与要素配置——交通基建(如运河、高铁)通过提升物流效率、缩短时空距离,强化区域间经济联动。”

“十五五”规划纲要明确提出6个方面109项重大工程。其中,在构建现代化基础设施体系方面,部署了23项重大工程,勾勒出未来五年中国基础设施建设的战略图谱。

日前,我国多地一批重大工程建设项目取得关键进展。5月28日,全长125.5公里的平陆运河航道主体工程完成。运河航道按内河I级航道标准建设,可通航5000吨级船舶,不仅是国内通航等级最高的,也是世界通航等级最高的江海联运运河。

此前一天,重庆至万州高速铁路(渝万高铁)全线控制性工程——石沱长江大桥合龙,标志着渝万高铁全线149座桥梁全部合龙,为2027年全线通车奠定了坚实基础。

此外,我国西部地区在建装机规模最大的抽水蓄能电站——青海哇让抽水蓄能电站的关键设施通风洞近日顺利完成开挖施工,即将转入地下主厂房首层开挖作业。该电站预计于2031年全部建成,届时年发电量将达到33.6亿千瓦时,有效促进清洁能源可靠消纳。

中国首席经济学家论坛理事、启臻研究院首席经济学家潘向东

比增长4.3%,拉动全部投资增长1.3个百分点。其中,水上运输业投资增长28.4%,航空运输业投资增长27.3%。

受访业界专家认为,基建投资依然是稳增长最有效的抓手之一。当前各地重大工程的密集落地,体现了中国经济在转型升级关键期,通过基础设施领域的超前布局,为短期稳增长与长期提质量构建双重支撑。

对《中国经营报》记者表示,近期多地重大基础设施项目取得关键进展,短期来看,在当前经济复苏基础尚需巩固的背景下,重大工程投资作为扩大内需的关键抓手,能够直接拉动钢铁、建材、装备制造等上下游产业链需求,并通过乘数效应带动就业与消费,对稳定宏观经济大盘起到“压舱石”作用;长期来看,有助于优化区域发展格局与要素配置——交通基建(如运河、高铁)通过提升物流效率、缩短时空距离,强化区域间经济联动,能源设施(如抽水蓄能电站)则直接服务于能源结构转型。

苏商银行特约研究员付一夫指出,各地重大工程建设扎实推进,对当前经济运行和区域发展具有多重意义:一是直接拉动投资需求,通过运河、高铁、抽水蓄能电站等大型项目形成实物工作量,为经济增长提供支撑;二是优化区域基础设施网络,如平陆运河提升江海联运能力,渝万高铁完善西南交通布局,夯实发展“硬支撑”;三是促进清洁能源消纳和绿色转型,如青海哇让抽水蓄能电站助力西部能源结构优化,推动高质量发展。

基建投资仍是稳增长重要抓手

“2026年基建投资尤其是中央财政支持的基建投资很可能实现较好增速,成为中国经济的重要支撑力量。”

受访专家认为,2026年是“十五五”开局之年,基建投资仍将作为经济稳增长的重要抓手。

4月17日,在国务院新闻办就“十五五”时期推动经济社会高质量发展有关情况举行的发布会上,国家发展改革委副主任王昌林介绍,今年一季度,重大工程加快开工建设,成为推动投资止跌回稳的重要因素。一季度,计划总投资1亿元及以上项目投资增长4.5%,铁路、能源等领域投资增速加快,推动基础设施投资增长8.9%。

中经传媒智库专家、中国城市发展研究院投资部副主任袁帅表示,基建投资之所以仍是最有效的抓手之一,与当前经济运行的实际情况直接相关。“基建投资具有政策传导快、带动效应强的特点,直接撬动上下游产业的需求,对稳住经济基本盘具有不可替代的作用。尤其是这些重大基础设施项目,是为未来的产业发展、民生改善铺路,短期投入能够换来长期发展动能,完全符合高质量发展的要求。”

“2026年基建投资尤其是中央财政支持的基建投资很可能实现较好增速,成为中国经济的重要支撑力量。”粤开证券首席经济学家、研究院院长罗志恒认为,一方面在“十五五”规划开局之年,一系列国家级重大项目和工程进入储备阶段,只要资金到位就能落地实施,形成实物工作量推动经济增长;另一方面中央经济工作会议要求继续实施更加积极的财政政策和适度宽松的货币政策,意味着财政和信贷资金等都

会支持经济发展包括基建投资。Wind数据显示,今年前5个月,各地发行地方债券规模总计达到47219亿元,较2025年同期的43148亿元增长超9%。前5个月,各地发行新增专项债券规模达到14951亿元;从发行进度看,今年前5个月新增专项债券发行进度约为34%。潘向东对记者表示,从近期项目动态观察,基建资金端呈现



6月3日,我国西部陆海新通道平陆运河通航倒计时100天。

视觉中国/图

多元化资金供给体系,是重大基建项目稳步落地的重要保障。王昌林介绍,推动今年7550亿元中央预算内投资、1万亿元超长期特别国债于6月底前基本下达完毕,进一步提高地方政府专项债券中用于项目建设的比重,加快有序投放8000亿元新型政策性金融工具资金,支持中央企业组织实施一批跨区域跨流域、产业链供应链较长的重大工程项目,积极扩大央地合作。

潘向东表示,从近期项目动态观察,基建资金端呈现

资金结构多元化、社会资本参与度上升的趋势。具体来看:财政资金仍发挥引导作用,但更侧重精准补短板领域(如水利、民生工程),并通过加快专项债发行使用加以支持;金融支持呈现“总量稳、结构优”特征,政策性开发性金融工具(如PSL)对重大工程支持力度加大,商业银行信贷配套绿色通道,并注重项目现金流设计以控制风险;此外,社会资本通过股权投资、特许经营等方式介入收益相对明确的领域(如新能源基建、数据中心)。

付一夫也表示,从近期密集开工的重大工程看,今年基建投资资金端呈现新特点。一是财政资金更加精准,中央预算内投资和地方政府专项债券优先支持基建、清洁能源等战略性领域。二是金融政策协同增强,政策性

银行加大中长期信贷支持,金融机构创新绿色债券、REITs等工具,降低项目融资成本。三是社会资本参与度提升,通过PPP、特许经营等模式,民间资本更多进入交通、储能等准公益性项目,形成财政引导、金融助力、社会跟进的多元化资金配合机制。

袁帅认为,从当前的投资增速来看,今年以来基建投资始终保持平稳较快的增长态势,尤其是交通、能源、水利等重大民生和发展领域的投资增速明显高于整体固定资产投资增速,其中与重大工程相关的基础设施投资同比增速维持在6%左右的区间,有望成为拉动固定资产投资增长的核心动力。“从各地项目的落地节奏来看,预计下半年基建投资仍将保持稳定增长的态势,继续为经济稳增长提供坚实的支撑。”

地缘扰动叠加提前出货 上海出口集装箱运价指数“五连涨”

中经记者 孙丽朝 北京报道

“美线从4月底开始,欧线从5月开始,价格持续上涨,货主出货意愿较强,部分线路在过去一个多月价格近乎翻倍。”近日,上海一家

上海至欧洲基本港运价涨幅超六成

上海航交所5月30日发布的数据显示,5月29日,上海出口集装箱综合运价指数为2571.73点,创下该指数年内新高,比本轮上涨行情之前4月24日的1875.26点上涨37.14%。

从主要航线来看,欧美航线在过去一个多月均呈现较大涨幅。上海航交所数据显示,5月29日,上海港出口至欧洲基本港和地中海基本港的市场运价(海运及海运附加费)分别为2475美元/TEU(20英尺集装箱)和3750美元/TEU,较上期分别上涨29.9%和16.9%,比4月24日的低点分别上涨65.33%和154.96%。

在北美航线方面,上海航交所表示,近期北美航线运输需求保持平稳增长态势,供求关系良好,即期市场运价涨幅扩大。5月29日,上海港出口至美西和美东基本港市场运价(海运及海运附加费)分别为4149美元/FEU(40英尺集装箱)和5333美元/FEU,分别较上期上涨31.5%和23.6%,比4月24日的低点分别上涨60.44%和49.38%。

6月1日,海运研究咨询机构德鲁里发布的航运周报显示,霍尔木兹海峡紧张局势升级已近三个月。集运市场仍面临更长的绕行航线、上涨的燃油成本以及持续的港口拥堵等。中东地区的安全风险持续存在,运营不确定性居高不下。海运市场提前进入旺季。受红海航线改道、船公司运力收紧以及7月燃油附加费上调前货物提前出运等因素影响,亚欧和跨太平洋等各航线的订舱活动明显增强。

国际货运公司人士向《中国经营报》记者表示。

2026年4月底以来,全球集装箱海运市场迎来一轮超预期普涨行情。上海出口集装箱综合运价指数(SCFI)连续五周上涨,5

月29日,该指数为2571.73点,较上期上涨15.9%,创下年内单周最高涨幅。

从市场层面看,多家船公司近期宣布上调运价,全球海运市场进入“抢舱模式”。业内

人士分析,本轮涨价是运力收缩、关税窗口期出货、燃油附加费上调、地缘冲突等多重因素共振的结果。上涨行情短期内或将延续,但恐难持续至传统旺季。



2026年5月3日,广东深圳,东方海外货柜航运有限公司(OOCL)、地中海航运公司(MSC)和现代商船(HMM)运营的集装箱船停靠在盐田港。

视觉中国/图

对于近期运价上涨的原因,壹航运创始人兼CEO钟哲超对记者表示,本轮运价上行是前期运价低位修复、关税窗口期倒逼出货、燃油成本抬升、地缘扰动及船公司前期持续停航调整运力等多重因素共同作用的结果。具体来看,一方面,一季度全球集运市场整体低迷,各大航线运价连续下行。在此背景下,各大船企通过停航、收缩舱位调节运力,使得当前市场处于运力收缩后的触底

修复周期。另一方面,美国现行低关税政策将于7月24日到期,市场普遍预期到期后关税标准将上调,大量外贸货主抢抓窗口期集中提前出货,成为拉动欧美航线货量暴增、运价快速拉涨的核心驱动力。

“与此同时,国际原油价格近几个月持续走高,受欧美运费报备规则约束,燃油附加费无法即时随油价上调,需提前报备后于次月起执行,6月1日、7月1日成为燃油附

加费集中上调节点,单档附加费涨幅可达500~2000美元,高额附加费进一步倒逼货主赶在新一轮燃油附加费加征前集中订舱出货。此外,霍尔木兹海峡地缘局势扰动推高原油价格,红海绕行带来部分中转港口拥堵,间接抬升中东等支线航运成本,带动全航线运价跟涨。”钟哲超强调,这波上涨并不是因为全球贸易量突然暴增,而是时间窗口的错配。

短期内上涨行情或将持续

从市场来看,近日,马士基、达飞、地中海航运、赫伯罗特等多家头部船公司密集发布公告,宣布将于6月起上调多条国际主干航线运费及旺季附加费。

2026年5月28日,全球航运龙头马士基发布公告,宣布自6月15日起上调远东至北欧航线全货种海运运价,覆盖荷兰鹿特丹、英国伦敦、瑞典哥德堡等欧洲核心港口。公告明确上调20英尺、40英尺普柜、40英尺高柜全箱型运价,远东至奥斯陆等港口40英尺高柜运价直接上调至5100美元,比5月初的3900美元上涨约30.77%。

地中海航运宣布自6月15日起,亚洲至北欧全货种运价提高至6000美元/FEU,至西地中海提高至6500美元/FEU。赫伯罗特在5月27日宣布自6月8日起上调欧线旺季附加费至1000美元/FFU。达飞在5月底宣布,自6月1日起上调亚洲至欧洲、地中海及北非航线运费,40英尺集装箱基础运价上调至4700美元,同步加收500美元的旺季附加费,叠加费率调整后单柜综合涨幅最高达1200美元。

在钟哲超看来,部分货主受涨价预期影响,集中提前囤货出货,形成市场挤兑效应,叠加少数货代囤舱惜售、待价而沽,进一步放大运价上涨幅度,但整体实际外贸需求并无实质性爆发。

上述上海国际货运公司人士也对记者表示,4月至5月货运需求上涨明显,市场上便宜的舱位“一舱难求”,但高价舱位仍无人问津,虽然船公司一直在“喊涨”,但实际上并未出现2024年或疫情期间那种极端火爆局面。尤其是进入6月之后,需求出现疲软态势,长期来看上涨行

情恐难持续。

德路里分析,由于今年旺季较往年提前到来,东西向集装箱海运市场正逐步走强。受预期7月1日船用燃料调整影响,货主将需求提前至6月,支撑了较为强劲的出货量。船公司通过上调FAK费率(综合货运费率)和加征旺季附加费来推高运价,同时利用停航和选择性运力管理收紧供给。此外,中东地区地缘政治局势扰乱了全球航运市场情绪,箱运成本上涨进一步加剧了不确定性,并为各航线带来成本上行压力。德路里预计未来几周运价将进一步上涨。

对于未来航运市场走势,钟哲超预计,6月上旬集运运价仍将维持冲高态势,待到6月中旬下旬,赶在美关税上调前出货的订单集中释放完毕,叠加运力持续补充,运价上涨动能或将消退,行情有望逐步企稳。预计最快6月底7月初,短期抢运潮或将消退,运价将告别大涨模式,缓步企稳回落。

值得注意的是,今年的出货高峰因关税和地缘因素被强行前置到了第二季度末,这可能导致7月至9月传统旺季的需求被透支。

“旺季提前来了,也很可能会提前结束。”钟哲超预测,二季度船企盈利将受益于短期高运价维持向好,三季度运价将保持平稳运行,四季度进入传统淡季,由于前期出货较多,市场可能出现比往年更疲软的情况。

钟哲超提醒外贸企业和货主,面对当前的高位运价,应理性看待市场波动。对于非紧急货物,不建议盲目跟风“抢舱”,以免承担过高的物流成本。