

# 嘉善交通「无缝对接」长三角区域一体化

□ 屠伟平



红旗塘航道。

在长三角一体化发展的大背景下，浙江嘉善交通全面推进与上海、江苏等地基础设施、体制机制、

公共服务等领域的合作交流，将蓝图变通途，有力助推长三角区域一体化发展项目的落地生花。

## 拆除限宽墩 打通“断头路”

“丁枫公路、西丁公路上的限宽墩都拆除了。”今年5月底，这样一条好消息开始在嘉善与上海之间从事运输生意的货车司机间广为流传。

日前，浙江省嘉善县丁枫公路（姚庄汽车站至省界段）拓宽（改建）工程初步设计通过专家评审，标志着这条位于浙江省和上海市交界处的省际“断头路”即将从原来的双向二车道拓宽至双向四车道。这是继5月底，丁枫公路上的5个限宽墩被成功拆除之后的又一重大进展，也是继姚杨公路之后，嘉善力图打通的第二条省际“断头路”。

乘势长三角一体化发展，嘉善打通“断头路”工作全面提速。今年4月，作为姚杨公路省界段项目之一，潮里泾大桥正式开工建设。该桥梁是姚杨公路省界段项目中规模最大的桥梁，全长311米，加上上海方向的引桥，约有490米长，主桥部分设置双向六车道，地面道路按照一级公路标准建设，为双向四车道，预计明年年底完成建设。项目完成后，姚杨公路和叶新公路都将一举变通途。

嘉善率先发力，全面拆除区域边界道路上的限宽墩。除了丁枫公路、西丁

公路两条县道以外，展丰——新元、新光——西横泾等4条村道的限宽墩也被一并拆除。自此，嘉善区域内与上海、江苏的连接道路再无限宽墩。

更值得注意的是，打通“断头路”背后是边界地区正在不断完善的协同合作机制。

以姚杨公路省界段潮里泾大桥为例，在界上建一座桥在以前是困难重重。按照区域划定，一座桥梁分属两省（市），设计、施工、验收等一系列工作都该归哪些部门负责？面对这样的难题，两地交通部门建立了完善的对接、协调、沟通机制，从前期规划至后期管护都已经形成了一套全面细致的工作流程和计划。为了加快工程项目的推进，上海金山区交通委相关工作人员还被派到嘉善交通部门挂职。边界地区戮力同心是打通“断头路”的最强合力。

据了解，去年，长三角四省市打通省际“断头路”专项行动启动，涉及嘉善的就有4个项目，其中位于姚杨镇境内的姚杨公路与上海叶新公路延伸段的对接，丁枫公路与上海枫泾枫美路的对接，丁枫公路与上海蒸俞公路的对接3个项目已经启动建设工作。

## 频繁互动 聚焦问题先行示范

嘉善东临上海青浦、金山，北接江苏吴江，西向杭州，南达宁波，被认为是长三角地区重要的交通枢纽。

为了三地交通“无缝对接”，嘉善在打通省际断头路的同时，还积极加强与金山、吴江、青浦等地的交通部门的学习交流，进一步推进长三角一体化发展。

“长三角一体化发展国家战略把各毗邻地区更加紧密地连接在了一起，仅今年上半年，嘉善与周边交通部门之间的正式座谈调研就达10来次，这样频繁的接触，在以往可以说是难以想象的。”嘉善县交通运输局相关负责人表示。

今年6月份，上海市交通委员会研究室主任朱军贤带领机关处室、道路运输局、长三角一体化研究中心一行共25人来嘉善开展调研，了解嘉善交通基础设施布局和管理体制机制等情况，重点了解在一体化发展背景下存在的问题和相关规划设想和发展诉求。浙江省交通运输厅规划处处长叶叶红、政研处副处长朱洪军出席座谈。

在座谈会上，双方就区域公交通运营、道路评价体系建设、农村公路智能化监管、厢式货运政府补贴等双方共同关心的话题进行了交流。双方一致表示，将在今后一段时期不断强化两地交通运输部门的沟通协作，聚焦问题，先行示范，努力推动长三角一体化综合交通体系建设更科学、高效、有序。

## 探索合作 谋求更高质量发展

交通建设，质量是关键。为打造百年“品质工程”，推进长三角一体化高质量发展贡献交通力量、展现交通作为，以优异成绩迎接新中国成立70周年，7月9日，“吴根越角一路同行”嘉兴金山毗邻交通重大工程立功竞赛启动仪式在嘉

善县姚杨公路项目部驻地举行。本次竞赛时间从2019年开始至2021年结束，竞赛的重点是交通基础设施建设施工和服务，重点项目包括姚杨公路、善新公路等“断头路”，G320等改建工程，毗邻公建设项目等。

△平黎公路。

本文图片均由屠伟平提供

# 从“自由生长”到“创新升级” 临沂谋建中国物流科技城

□ 许海天 文/图

## 天生地养的“物流之都”

今年4月，临沂市委、市政府发布《关于建设中国物流科技城加快临沂新城新旧动能转换充分发挥“一城引领”作用的实施意见》（以下简称《意见》）。《意见》中提到：到2021年力争培育6个千亿级市场集团、60个50亿级市场、60个供应链平台企业、60个物流科技领军企业、60个垂直电商平台、6个知名会展品牌，临沂商城有限责任公司力争上市。

临沂野心不止于此，提出了“引领全国商贸物流创新”的新目标，希望通过打造区域性进出口商品分拨中心和中国物流大数据中心，建立科研、资金、孵化、应用“四位一体”架构，创建“中国物流科技城”。

提出这一目标的背后，是临沂物流行业过去20多年来的自由生

长。早在上世纪80年代末期，临沂周边的百姓陆续聚集在西郊汽车站附近，推着板车摆起地摊。发展到90年代初，临沂“西郊大棚底”和各类专业批发市场已初见规模，来临沂拉货、送货的车辆越来越多。

一批早早“下海”的人们，本着带货多、成本低、时效快的需求，开创了长途客车“车厢拉人，车顶装货”的方式。这便是临沂物流行业起源时的最初形态。伴随着临沂市场汽车站的诞生，临沂有了第一家专业货运配载市场。

本世纪初，随着临沂商城的规模不断扩大，2002年，临沂第一家现代物流园——天源货运市场正式挂牌。这被人们视为临沂开启现代物流发展之路的标志。

## 商流带动物流



临沂第一家现代物流园——天源货运市场。

目光回到今天。如果说临沂的物流产业经历了长期的自由生长，那么接下来让行业发展更规范、更专业、更系统，则成为能否让临沂在全国物流行业中继续占据优势的一条通路。为了实现“引领全国商贸物流创新”，此次《意见》中，临沂提出了一些新的做法：

加快物流创新与配套设施建设。此前，在临沂对于城市产业发展的规划中，设计了“商谷片区”这一概念，规划了电子商务功能区、跨境贸易功能区、物流科技园、生活配套区四大功能区。告别原有的自由生长模式，临沂意在加强通过政府引导、科学规划的方式，让行业发展获得更多城市空间上的支持。

对专业市场和生产企业进行整合。临沂物流的发展，很大程度上是随商流的兴起而来。在临沂，134座规模化专业批发市场分散在临沂市区及城郊各处。从针织家纺到文具、玩具，从五金装潢到板材家具，商品价格低、货量足，让“南义乌，北临沂”的口号成为中国经济版图上的一个重要标记。低成本、周转快，一直是临沂物流行业的核心优势所在。

此次《意见》中提到，“开展全屋定制服务试点，利用物流科技优势，打通建材、厨具、灯具、家具、家电等相关专业市场和生产企业，将全市

木业产业发展为万亿级产业，成为全国乃至国际重要的全屋定制中心。”临沂希望借助对于商流的整合和引导，并充分发挥当地盛产板材的区域优势和资源优势，让各批发市场与生产企业间产生集群与协作，最终由商流带动物流。

提升国际化水平。具体为：提高贸易便利化水平，加快集聚供货商和采购商，全力打造国际工程物资集散供基地；加快推海外商城、海外仓建设运营。开行更多国际货运班列、探索推动国际货运班机运营。在日本、韩国设立经贸联络处，开通直达日韩的国际航班和货运包

机；打造区域性进出口商品分拨中心。线上线下融合。据了解，临沂的物流网络遍布全国的2000多个县级以上城市。依托本地大大小小的信息配载平台，一辆车很快就能匹配到货物。但另一方面，行业形态的原始、操作方式的落后，也一定程度上制约着行业发展速度。

因此，当地政府提出“建设全国网货集散中心，加强电商平台建设，优化电商物流服务。2021年力争完成专业市场电商化改造”的目标，力图通过建设数字化、信息化平台，聚合线上线下资源，让临沂物流更具有科技含量。

## “互联网+”绿色物流

经验。

不久前，临沂大学与顺和集团校企合作签约暨山东商贸物流研究院顺和分院揭牌仪式举行。这也在说明，除了规划产业集群、建设新型园区，临沂也把物流行业再升级的期待放在了产学研与人才培养上。

在区域产业发展之路中，城市、政府、高校、企业如何更好地结合，发挥各自优势、达成协同发展，近年来逐渐得到重视。放眼全国，近年来物流领域人才需求旺盛。根据《物流业发展中长期规划（2014—2020年）》，我国物流从业人员以年均6.2%的速度增长，每年新增180万人左右的物流岗位需求；但与此同时，院校、培训机构等供给的物流专业人才不足3成。物流业人才供

不应求，物流行业已成为我国12类紧缺人才行业之一。

如果说现有物流企业、园区中出汗出力的广大物流从业人员，支撑起过去20年间临沂物流的快速发展，那么现在，当地无疑想站在更高的层面，获得从人才到战略、从理论到实践的全方位武装，让建设“中国物流科技城”的部署抓紧落实。

商贸的繁荣带动了临沂物流的发展，物流的蓬勃生长推动着临沂商流的稳步向前。正是二者紧密交融，让“南义乌，北临沂”的口号成为中国经济版图上的一个重要标记。自由生长之后，“物流之都”有着新规划、新目标、新做法，临沂能否继续保持行业地位，引领全国商贸物流创新，我们拭目以待。（运城传媒特别供稿）

## 江海潮涌镇江港

与此同时，镇江港建立起了“绩效考核委员会月度例会制度”，推行了“中高层管理人员和机关管理人员月度重点工作计划管理系统”。通过上下联动、闭环管理来推动全港绩效考核工作，坚决做到了工资不考核不发放；镇江港还探索建立了基层党组织书记KPI考核办法——将传统的定性指标评价党建工作改为定量考核。由制度实施情况来看，书记KPI考核成为了镇江港党建工作与生产经营中心工作全面融合的“粘合剂”。

“KPI就是镇江港人的试金石、指挥棒、赛马场”，广大干部员工在KPI面前你追我赶，不甘落后的生动局面，是镇江港深化“体系推进”管理实践的真实写照。

如今，以镇江港务集团公共码头为主导的镇江港，具有明显的“江港

优势、海港特征”，已成为长江三角洲重要的江海河、铁公水联运枢纽，也成为了大宗客户的乐土和家园。

接下来，镇江港将进一步把握好机遇叠加的黄金发展期，乘势而上，超前布局，进一步放大港口能级，加强港产城、港航货的深度融合，助力长江经济带高质量发展。



镇江港生产场景

挡风抑尘墙、防尘林、码头平台污水收集系统、堆场喷雾降尘系统、车辆冲洗系统等；添置环保设备80多台，安装车辆尾气净化装置，建设TSP粉尘自动监测站，建立环保技术管理网络体系、PM2.5数据实时监测体系，建成环保实验室，落实散货堆场全覆盖……

一系列的举措，进一步彰显了镇江港严守环保生命线，落地落实“长江大保护”的决心……

同时，镇江港以工艺环保促进清洁生产，大力推进吨装货和农资作业库棚化改造，推进散货流程直取装卸工艺线建设。在降低生产过程成本的同时，提高了港口本质环保水平。2019年，镇江港已建成2万平方米的现代化大棚，建成三期11号泊位、东港6—7号泊位直取线。

作为镇江地区最大的公共码头，

镇江港在落实环保主体责任的同时，也全面落实社会责任。今年3月和5月，三期高压变频船舶岸电系统、内港池低压岸电项目相继投入运行；在5月17日，船舶生活污水上岸设施项目也成功运行，为长江镇江段所有船舶统一提供生活污水上岸收集处理服务。

## 体系推进苦练内功

在绿色生态优先的基础之上，镇江港将“炼内功”作为经营管理的主线——依靠体系推进，系统管理抓落实，建立了包括安健环风险管理、班组建设体系、大商务营销体系等多个内部运行体系。

（上接第1版）  
今年上半年，镇江港业绩更是节节攀升——完成货物吞吐量4647.7万吨、外贸量1330.8万吨，利润实现大幅增长。据镇江港相关负责人透露，今年镇江港货物吞吐量有望突破一亿吨。

## 绿色生态一马当先

绿水青山就是金山银山。为了贯彻长江经济带“生态优先，绿色发展”的新理念，镇江港在实力增强的同时，也不断加大环保投入，打好“防尘、治污、治废、降噪、限排”一系列环保组合拳，攻坚战。

2018年以来，镇江港投资1亿元，落实环保“六张图”，实施“三年环保综合规划”，推动9大项目建设，创建绿色生态港口——建设了