

中欧班列、江海直达、国际货运…… 海陆空全开，武汉正和世界重建链接

王谦 汪文汉 吕作武 王遥遥

5月10日，近10吨物资和跨境电商货物搭乘航班从武汉飞往日本大阪，这是4月8日武汉复航以来开行的首条国际定期货运航线；5月9日，满载物资的中欧班列从武汉驶向塞尔维亚；5月9日，武汉至日本集装箱江海直航航线正式开航。连日来的武汉的航空、铁路和航空三大国际大通道的频频。新增国际货运航线、新开国际直达航线、中欧班列持续开行，大交通全面发力。从关闭到重启，从不断接受来自世界各地的援助物资到如今武汉产品持续走出去，向全球各地输送各项重要物资。最近，武汉国际物流大道正在全面恢复，侧面反映了城市经济复苏的节奏，武汉正在加快抢抓时机，重回全球经济产业链当中，重建与世界的链接。

中欧班列——打通欧亚大通道

5月9日上午，中欧班列从吴家山站驶出，从阿拉山口出境，18天后将抵达塞尔维亚首都贝尔格莱德。这不是武汉发出的第一趟援助班列了，中欧班列(武汉)3月28日恢复常态化开行以来，已累计开行15列，发送货物1366标箱，实载率稳定在98%以上，出口货物包括汽车配件、光电产品、机械设备、五金工具、防疫口罩、医用纱布等物资，主要运往德国汉堡、杜伊斯堡、波兰马拉、少量到达法国杜尔日、匈牙利布达佩斯。

江海直达——武汉港承担全省进出口80%运输任务

5月9日下午，在武汉阳逻港一期码头，“华航汉亚2号”轮装载成人尿不湿和工业原料等货物的集装箱启航运往日本，预计5月14日抵达日本神户，这标志着长江中上游第一条国际水运航线——武汉至日本集装箱江海直航航线正式开航。对于直航日本，日本伊藤忠商事东亚区食料事业部中国生鲜食品部部长上沢孝史表示，他打算将日本的海鲜运到武汉，以武汉新港空港综保区阳逻园区为基地，发运到中西部地区。“原来武汉出口日本货物一般是江海联运到上海中转换装，时间需8天。如今采用江海直航模式，航线点对点江海直达运输，武汉直达大阪、神户、名古屋只需5天，比现有航线节约3天时间。”武汉新港委负责人介绍。武汉港已形成了一个全球性江海联运网络。目前，全省80%以上的进出口货物和80%的集装箱运输是通过武汉港实现的，阳逻港已成为湖北武汉参与国内国际经济分工的重要窗口和咽喉。”这位负责人说。武汉国际集装箱有限公司董事长谢炳木说，随着越南、泰国等东南亚国家的逐渐解封，5月份，这些地区需要进口的大米、椰丝等货物量会增多，江海直达的班次和船量也会跟着增多。这既有助于相关企业的复工复产，更助于国内外贸易和经济的恢复。

国际航空货运——全货机航点覆盖全球12个城市

作为空中交通大动脉，武汉天河机场自4月8日武汉复航以来，国际货运航线也在陆续恢复。5月10日，天河机场又新增到日本大阪的定期国际货运航线，这不仅是武汉复航以来的首条国际定期货运航线，更重要的是，它搭载了跨境电商货物，缓解了武汉相关外贸企业国际运输困难问题。“定期货运航线的开通，意味着有稳定的运力，本地企业生产的货物可以随时订舱走，货物进出口的物流渠道更方便。”湖北机场集团航空物流有限公司货站经营部国际货运室经理汤明波解释，这减少了企业物流成本，提高了运输时效，通关时效和安全都得到了很好的保证。截至5月10日，武汉天河机场国际全货机进出港航点已覆盖大洋洲、欧美、日韩等全球12个城市，极大地助力了湖北省内企业复工复产，有利于外贸企业扩大进出口、拓展新市场、培育新动能。“目前全市上下都是加快推动复工复产，主动作为、快干实干，交通作为经济发展的先行官，更是要跑在前面，下好‘先手棋’。”武汉市交通运输局相关负责人表示，武汉国际物流大道密集连接打开，越来越多的物资正通过武汉的国际物流通道输送向世界，这是一个积极的信号。

成渝双城交通一体化快马扬鞭



全媒体记者 周佳玲

5月8日，重庆市交通局召开成渝地区双城经济圈综合立体交通网规划暨重庆市综合交通运输“十四五”发展规划主城都市区座谈会。会议透露，成渝双方正在携手编制“成渝地区双城经济圈综合立体交通网规划”，将进一步加大交通基础设施建设，提高互联互通水平。经济发展，交通先行。今年1月3日，中央财经委员会第六次会议就成渝地区双城经济圈建设作出重大部署，其中交通基础设施建设摆在七大重点任务之首。自此，成渝两地交通部门积极行动，致力于推进成渝地区双城经济圈交通一体化发展。

3月17日，推动成渝地区双城经济圈建设四川重庆党政联席会议第一次会议召开，强调推动成渝地区双城经济圈建设，有利于在西部形成高质量发展的重要增长极，优化国家区域经济布局；有利于打造内陆开放战略高地，优化国家对外开放格局。

3月25日，重庆市召开2020年全市交通工作会议。会上提出，到2025年，基本形成“多向辐射、立体互联、一体高效”的现代化综合交通体系，努力建设重庆—成都双核多层、内陆最具竞争力和影响力的国际交通枢纽，重点打造一流国际多式联运集散体系、一流国际航空集群体系、一流铁路枢纽体系和一流

作为成渝两地交通一体化发展的重要领域，水路运输也在其中发挥着重要作用。

当前，嘉陵江利泽航运枢纽、涪江双江航电枢纽、渠江航道整治等一批重大水运项目建设正在加速推进中，为成渝双城经济圈建设注入了强劲活力。“利泽航电枢纽和双江航电枢纽建成后，不但可以使四川境内的500吨级船舶全年顺利通江达海，而且还可以完善沿江交通运输体系和产业布局，有效降低物流运输成本，对于加快建设长江上游航运中心、推动成渝地区双城经济

建设成渝双城经济圈，是四川、重庆两省共同推进的一件大事。除了强化顶层设计之外，两地交通部门也在不断推进合作项目落地，从成果上展现出交通一体化的推进进度。

4月9日，“川渝贵”跨省环线顺利开行，将川渝贵的15座城市串联成一个头尾相扣的交通圈。这是国内首个跨省动车环线，全程仅需8小时左右。在经济学家看来，这条环线不仅凸显出成渝地区双城经济圈的辐射作用，更引入了第三城作为助力，推动成渝地区双城经济圈建

科学谋划 强化顶层设计

航运体系。此外，要着力构建成渝双核超大城市之间1小时通达、成渝双核至周边主要城市1小时通达、成渝地区相邻城市1小时通达、成渝主城都市区1小时通勤4个“1小时交通圈”，实现基础设施网络“一体化”、运输服务体系“一体化”、交通治理体系“一体化”三个一体化。到2035年，力争成渝两地构建起“面向全球、辐射全国、引领西部”的现代化综合交通运输体系。为推进成渝交通一体化建设步伐，4月24日，成渝两地交通部门又

签署《成渝地区双城经济圈运输服务一体化发展合作备忘录》，提出成渝交通部门将加强运输服务领域的规划统筹和政策协调；在道路运输领域，将推动两地联程客运、城际客运、城乡客运一体化发展，推进道路货运升级，完善枢纽城市货运设施、加强农村物流发展；在多式联运合作领域，将加快建设多式联运枢纽中心和多式联运示范项目；两地还将推进行业协同治理、共同优化营商环境、完善合作会商机制。实际上，今年以来，成渝两地交

水运先行 助力交通一体化

圈建设发挥重要支撑作用。”重庆高速航发集团董事长如是说。成渝两地交通部门签署的《成渝地区双城经济圈运输服务一体化发展合作备忘录》提出，不仅将推动嘉陵江、渠江等航道提档升级，今年还要争取国家启动三峡水运新通道建设，联合开发适合长江上游航道的三峡升船机标准船型，开发推广适应嘉陵江流域的干支直达标准船型；全面整合泸州、宜宾、乐山、广

元、南充、广安等港口资源，加强与重庆主城、万州、涪陵、忠县等港口合作，推动泸州、宜宾港至重庆“水水中转”班列常态化运行，推进四川航业务融入重庆航空交易所，全面合作推进长江上游航运中心建设。同时，将共同打造长江上游港口群，构建重庆“3核心8重点10一般”港区布局体系；打造四川“两核六翼多点”港口群，带动成都、川南、

成果落地 建设项目加速实施

设成为西部地区核心增长极。4月15日，重庆首趟渝蓉“点对点”班列从重庆兴隆场编组站驶出，9小时后抵达成都大湾镇站。本次班列载有日用品、葡萄酒和汽配等货物。班列顺利开行，有利于进一步激活成渝两地商贸往来，推动成渝两地融入“一带一路”建设，助力成渝地区双城经济圈建设。4月23日，重庆潼南城区至四川遂宁磨溪镇开通运营成渝地区双城

经济圈首条跨省城际公交线路。该线路总长29公里，35个站点，全程运行时间约1小时。据悉，按照成渝两地交通部门统一安排，成渝地区双城经济圈跨省城际公交线路规划有13条，中长期规划有40条，这将有利于为成渝地区双城经济圈建设进一步强化提供交通运输服务保障。不止如此，当前，成渝两地一大批交通项目还在持续推进之中。4

川东北、攀西经济区发展，进一步发挥沿线港口的服务功能，以水运促进地方经济发展。此外，将创新发展水上旅游圈，开辟四川水上旅游新路径，发展省内“两轴五线四心六核”水上旅游圈，加快重庆长江三峡国际旅游发展，建设现代化邮轮母港。

依托重庆航空所，成渝两地交通部门还规划培育发展航空总部经济，形成航空服务集聚区，开展航空交易、航运信息咨询、航运指数研发等航空服务，大力发展航空交易结算、再保险、融资租赁、融资担保等特色金融服务，推动两地航空发展。

月14日，广安市与重庆市7个毗邻区县联合签署了《共建成渝地区双城经济圈交通一体化融合发展先行示范区战略合作协议》，其中提出将通过铁路、高速公路和干线公路等近30个近期建设项目实现双城经济圈示范区交通一体化融合发展。如铁路方面，示范区规划近期开工建设渝西高铁等7大铁路建设项目；在航空领域合作方面，将研究推动广安民用运输机场与重庆江北国际机场的联动发展，协同制定航线管制机制，建立两个机场之间的集疏运体系。

全面推进绿色现代航运示范区建设 构建现代综合交通运输体系 “淮安样本”为“崛起江淮”背书

通讯员 张建闯 孙清阳 华贵 葛高华 白凤贺

5月11日，笔者从江苏淮安交通运输局获悉，今年淮安市将全面推进京杭运河淮安段绿色现代航运示范区建设，积极打造观临河、崔大泓、萧湖等示范河道等等，为淮安实现“崛起江淮”梦想、重现“运河之都”辉煌提供强劲有力支撑。近年来，地处江苏北部几何中心的淮安，奋力打造高质量交通强市，逐步构建起现代综合交通体系，对苏北地区乃至江苏省起到了“一子落而满盘活”的综合效应。

重现辉煌 捧出亮眼“成绩单”

在发展新旧动能转换、区域竞争态势日趋激烈的新形势下，淮安主动回应国家和省重大战略，积极构建综合交通枢纽，建成了一批具有关键性支撑、标志性意义的重大交通工程，“运河之都”的历史辉煌初步显现。“十三五”以来，淮安累计完成交通基础设施建设投资505亿元，是“十二五”同期的2.9倍。其中2019年完成投资155亿元，占当年计划120亿元的128%，再创历史新高。阔步迈入高铁时代。去年12月16日，徐宿淮盐、连淮铁路正式开通运营，标志着淮安正式迈入高铁时代。此前的9月20日，宁淮城际铁路正式开工建设。目前，淮安全市铁路营运里程达到226.1公里，现有普铁

2条、里程100.5公里；高铁2条、营运里程125.6公里，正在加快推进淮沭铁路、沿淮铁路规划，加快宁淮铁路建设，积极构建7条铁路交会、多向放射的全省重要铁路枢纽。高速公路四通八达。淮安公路总里程达到1.35万公里，实现了县与县之间通一级公路，县与乡之间二级以上公路全覆盖。全市高速公路里程达404公里，京沪、长深、盐洛、淮徐、新扬、金马6条高速公路贯穿境内，县域全部通高速公路，并在苏北率先建成成长90公里、辐射6个方向的城市高速公路环。全市公路网密度按人口计算为27.43公里/万人，位居全省第一。

全货机航线成功首航。淮安航空货运枢纽建设纳入长三角区域一体化发展国家战略规划和省委省政府《关于高质量推进“一带一路”交汇点建设的意见》等重要政策文件，航空货运枢纽建设快速推进。去年7月9日，淮安至西安全货机航线实现首航，成为江苏省和陕西省之间的首条商业全货机航线。淮安机场通航城市增至32个，全年完成旅客吞吐量234.8万人次、货邮吞吐量突破1万吨，同比分别增长54.8%、63.2%，增幅在华东地区乃至全国位居前列。淮安涟水机场二期扩建工程2018年建成投入运行，跑道由2400

米增加至2800米，新增客货机位13个。“黄金水道”大放异彩。去年6月28日，淮安市区首座全钢结构桥梁淮安运河大桥建成通车，大幅提升“黄金水道”京杭大运河的通航能力。目前，淮安全市共有航道73条、总里程1483公里，京杭运河、淮河、盐河、洪泽湖西线等三级及以上航道里程达到231公里、位居全省内河第二。全市港口吞吐能力超过1.1亿吨，500万吨级以上吞吐能力的码头有4个，千吨级以上泊位达到134个。

枢纽经济 为优质发展注入新动能

随着淮安综合交通枢纽网络体系日趋完善，客货运量各项指标持续稳定增长态势，淮安综合交通运输体系有效支撑了全市经济社会高质量发展。运输经济稳步增长。2019年，全市客运量达到8189万人，其中公路占94.16%、水路占0.15%、铁路占2.82%、航空占2.87%；货运量达到1.33亿吨，其中公路占53.6%、水路占45.72%、铁路占0.68%、航空占0.007%。京杭运河两淮段是世界上最繁忙的内河航道之一，淮安船闸年



船舶通过量达到2.99亿吨。全市港口货物年吞吐量达到7810万吨，位居全省内河第一。2007年底淮安在苏北运河率先开通了集装箱运输，通过10多年来的快速发展，已拥有淮安新港、盐化工和南港三个集装箱作业区，11个千吨级集装箱泊位，吸引了周边地区化工原料、钢材、陶瓷、电机、电缆等十几种货物在淮中转，淮安新港拥有国家二类水路开放口岸，实现外贸货物“属地报关，异地放行”。2019年新开通至周口、蚌埠两个淮海生态经济带城市航线，开通的内外贸航线已达11条，集装箱吞吐量达到24.4万标箱，同比增长20.7%，持续位居全省内河第一。加快推进运输结构调整，成功开通淮安至宁波海铁联运班列，为淮安及周边地区外贸业务架起连通海港的便捷通道。绿色交通理念融入城市发展。淮安是全省第二个全国低碳交通运输体系建设试点城市、苏北唯一的全国绿色循环低碳交通区域性试点城市，高分通过交通运输部考核验收。淮安在江苏省率先建成内河水路上交通安全综合监管平台，建设了感知公路、路网监测、水上ETC、公交智能调度系统、掌上公交等信息化项目，有效提升了交通运行监测能力。淮安大力开展全市普通公路、高速公路、航道、铁路、港口等交通干线沿线环境综合整治，使交通干线沿线成为展示“美丽淮安”的景观带、风景线。近年来强力推进非法码头整治，累计拆除非法码头118座、取缔非法浮吊船作业点163处、规范发证码头32座，成效空前。淮安不沿江、不靠海，却依靠自身的优势，走出了一条具有区域特色的综合大交通发展之路。