

# 打造交通强市 重庆“落笔有力”

□ 全媒体记者 姚飞宇

8月3日,重庆市江津区政府在重庆市郊铁路江津—跳蹬线通车新闻发布会上宣布,江跳线于8月6日13:58分通车。届时,市民乘坐江跳线从江津区到重庆中心城区的跳蹬站仅

需28分钟。江跳线顺利通车将加快江津高质量建设同城化发展先行区,优化城

市功能和布局,加速沿线经济发展,助推重庆打造“轨道上的都市圈”。

今年上半年,重庆交通建设累计完成投资525.7

亿元,同比增长4.8%,为年计划投资的52.6%,实现“时间过半、任务过半”目标,交通强市建设步伐加快。



重庆果园港。

## 加快推进交通基础设施建设

7月27日下午,渝湘高铁重庆至黔江段(简称“渝湘高铁重庆段”)第一座斜拉桥——长途河双线大桥,开始进入桥面施工;太子坪乌江大桥正进行塔柱施工与架梁吊机拼装,大桥主桥塔柱施工任务已完成约90%,正在进行封顶前的冲刺和架梁准备工作。渝湘高铁重庆段各个工点掀起施工大干热潮,工程进度有序推进。

按照计划,今年重庆力争启动建设渝西、渝宜高铁,实现高铁在建里程突破1000公里;建成核

纽东环线正线、新田港集疏运铁路等普通铁路,年底铁路通车总里程达到2749公里。

“力争今年年底前,开工垫丰武高速公路、主城洛碛港、新机场综合交通枢纽预留工程等项目,启动建设渝宜高铁,全线开工渝万、成达万、成渝中线、渝西高铁等项目。”市交通局相关负责人表示。

今年以来,重庆着眼乡村振兴,新改建普通公路112公里、“四好农村路”2215公里,新增11个乡镇通三级及以上公路,363

个村民小组通硬化路;着眼高效出行,新增2条轨道线路、6条小巷公交和接驳公交;着眼绿色低碳,持续调整优化运输结构,实施港口船舶岸电设施建设与改造工程;着眼智慧便捷,深入推动数字赋能,发放16.6万张道路运输电子证照,办理跨省通办事项3.6万项,切实做到让“数据多跑路、群众少跑腿”。

记者从重庆市港航海事事务中心了解到,作为川渝合作共建成渝地区双城经济圈的重大项目,渠江重庆段航道整治利用工

程,目前已完成险滩和航道整治工作进入施工冲刺阶段。

渠江重庆段航道整治利用工程在2020年4月启动建设,整治范围为全长约77公里的渠江丹溪口至渠河口段航道,包括李家溪、青草坝和码头场3处险滩,预计今年年内建成渠江航道整治主体工程。

“全市水运建设项目完成投资18.1亿元、同比增长20.4%,占年计划投资32亿元的56.6%。”重庆市港航海事事务中心相关负责人表示。

## 打造西部物流大通道

6月20日,郑渝高铁全线开通,形成重庆至京津冀、中原城市群的高铁大通道。重庆实现了成渝通道与渝西通道两线齐发,重庆到郑州、北京的铁路行程缩短至4个多小时和6个多小时,渝东北三峡库区城镇群基本实现2小时到重庆中心城区。

郑渝高铁全线开通,仅是重庆加快建设交通强市,打造国际性综合交通枢纽城市的缩影。

市交通局相关负责人表示,近年来,重庆紧扣成渝地区双城经济圈为全国交通四极之

一、国际性综合交通枢纽城市的战略定位,坚持交通先行、做好开路先锋,加快建设大通道、大枢纽,打造“行千里、致广大”的交通强市,不断提升交通互联互通和一体化发展水平,全力推进国际性综合交通枢纽城市建设。

在共建“一带一路”框架下,西部陆海新通道建设5年来,运输网络已拓展至全球107个国家和地区,成为西部地区联通世界的重要通道,也为沿线区域经贸合作开启了更

大空间。

2022陆海新通道国际合作论坛上,中国物流集团有限公司总经理廖家生介绍,“在繁荣的陆海新通道上,日夜‘穿梭’的,不仅有青海的纯碱、陕西的煤炭、广西的木材和重庆的汽车零配件等品类繁多的生产资料,还有宁夏的干红、新疆的坚果、重庆的麻花、贵州的茶叶等琳琅满目的消费用品。通道为全球市场提供优质高效的产品和服务,已经成为内外连通、协同出海、命运与共的‘金色纽带’。”

目前,按照“13+1”省际协商合作机制和“统一品牌、统一规则、统一运作”市场协调机制,陆海新通道跨区域综合运营平台建设不断推进,已有重庆、广西、贵州、甘肃、宁夏、新疆等多个省(区、市)参与共建,各省区市也借此实现协同发展。

市交通局相关负责人表示,大通道是重庆打造国际性综合交通枢纽城市的大动脉。目前,重庆正在统筹东南西北四个方向,构建“四极”联通的交通主轴,以大通道促进大开放。

## 建设国际性综合交通枢纽

今年上半年,重庆江北机场恢复重庆—克拉斯诺亚尔斯克(经停)—莫斯科货运航线和重庆—香港、重庆—罗马客运航线,新开重庆—马德里客运航线和重庆—新德里、重庆—孟买货运航线。截至6月底,江北机场航线总数为377条,通航城市230个;“一带一路”航线72条,陆海新通道航线43条。

2019年和2020年,重庆先后获批2个国家物流枢纽,分别为港口型国家物流枢纽和陆港型国家物流枢纽。目前,重庆已成为西南地区唯一的空港型国家物流枢纽建设城市,也是全国唯一兼具港口型、陆港型和空港型“水陆空三型”国家物流枢纽的城市。

围绕“水陆空三型”国家物流枢纽城市定位,重庆全力推进国际性综合交通枢纽城市建设。

7月25日,由中铁八局承建的重庆铁路枢纽东环线最后一座站房——南彭站主体结构封顶,标志着重庆铁路枢纽东环线八座车站全部封顶。

重庆铁路枢纽东环线是重庆市重点工程,全长158.7公里,设计时速160公里,线路南起在建渝黔铁路的路塘坝站,止于北碚区磨心坡北站。重庆铁路枢纽东环线全线贯通后,将串联起重庆东站、重庆西站、重庆北站和江北国际机场等综合交通枢纽,对加快重庆沿线城市建设、促进区域经济增长、方便市民出行具有重

要意义。

“以前沿长江出海,绕一圈再向东,我国西部地区商品出口到东盟国家,靠江海联运要耗时一个月左右。”某汽车销售公司负责人感叹,“现在走西部陆海新通道,从重庆铁路发货,然后在广西港口上船,最快4天就能到达越南。通过西部陆海新通道,去年我们出口汽车超过3000辆,今年计划出口4000辆。”

作为西部首个港口型国家物流枢纽,果园港发挥着西部陆海新通道连接国内外的枢纽作用,中新(重庆)多式联运示范基地落座于重庆两江新区果园港物流园,是中国、新加坡两国在两江新区打造的物流贸易集散中心,

总占地超过500亩,分两期建设,一期项目面积245亩,包括中新商贸物流总部、集拼仓库和集装箱堆场,其中集拼仓库和集装箱堆场已于2021年12月完工,商贸物流总部目前建设进度已经达到99%。

整个基地建设完成后,将依托果园港和新加坡港双枢纽联动的优势,围绕仓储、货代和贸易三大重点领域,助力重庆打造内陆开放高地。

目前果园港国家物流枢纽的多个重大在建工程正快速推进,在基础设施建设、开放平台布局、重大项目推进、国内国际双循环等多个方面取得重大进展,区域辐射能力进一步提升。

在中国农业的近代史中,为了满足百姓对于食品的需求,提升农产品的产量一直被当作唯一诉求。但近年来随着经济、物流以及农业的发展,温饱问题得以解决,多样化农产品的供应让百姓的餐桌变得丰富了起来。人们对于食品的需求从“要吃饱”逐渐过渡到了“要吃好”。

### 促转型

对生鲜农产品来说,冷链物流一端服务农业生产,一端服务居民生活,它的高质量发展关系到促进消费升级和扩大消费、促进农业转型和农民增收,是满足人民日益增长美好生活需要和推动实现共同富裕的重要手段,对于构建新发展格局具有重要意义。

2021年底,国家出台的《“十四五”冷链物流规划》(简称《规划》),对冷链之于农业的应用亦出了具象指导。《规划》深刻把握冷链物流发展与国内消费、三农问题等的关系,从适应我国社会主要矛盾变化、乡村振兴和共同富裕要求、扩大内需和强大国内市场需要、保障食品安全和建设健康中国的高度

出发,全局性战略性谋划冷链物流发展,进一步凸显立足新发展阶段、贯彻新发展理念、构建新发展格局的新时代背景下,冷链物流对生鲜农产品生产、消费高质量适配的战略作用,也将深度推进冷链物流与生鲜农产品生产、流通、消费高效组织和产业链供应链全链条融合发展。

### 谋体系

《规划》强调系统发展,科学谋划和全面重构冷链物流“321”运行体系。结合我国农产品主产区、城市群都市圈主销区和进出口口岸的空间结构,提出了建立国家骨干冷链物流基地、产销冷链集配中心和两端冷链物流设施“三级节点”空间框架,合理优化了冷链物流布局发展的空间组织结构,为引导我国未来冷链物流产业分层、分类布局发展提供了方向引领。依托三级冷链物流网络节点,实现了首尾“一公里”成链、多级冷链物流节点组网,提出了打造干支物流和两端配送协同的冷链物流全国一张网概念,明确了串接主产区、主销区、重要口岸的我国冷链物流“四横四纵”大通道,着力推进冷链物流通道化、规模化、网络化运行,加快打造要素集聚的冷链产业走廊,为提高冷链物流的网络规模经济效益奠定了坚实的基础。

《规划》首次按照细品类别推进冷链物流服务体系,区分肉类、水果、蔬菜、水产品、乳制品、速冻食品等主要生鲜食品以及疫苗等医药产品“6+1”品类的商品特质和生产流通过程特点,围绕提高专业化服务能力、优化特色商品供应链运行要求,精准实施分类指导,引导行业优化服务结构和提升服务水平,提高发展质量。

且明确到2025年,冷链体系中,肉类、果蔬、水产品的低温处理率将分别达到85%、30%、85%,农产品产后损

## 畅通农产品冷链“微循环”

失和食品流通浪费显著减少。由此可见,生鲜农产品质量代替产量是大势所趋。

### 同发力

笔者认为,在中国农业从追求质量向追求品质转型的过程中,仍然存在着巨大的结构矛盾。

除了《规划》,日前农业农村部办公厅、财政部办公厅印发了《关于做好2022年农产品产地冷藏保鲜设施建设工作的通知》(简称《通知》)。《通知》要求,按照保供固安全、振兴畅循环的工作定位,聚焦鲜活农产品主产区、特色农产品优势区,重点围绕蔬菜、水果等鲜活农产品,兼顾地方优势特色品种,合理集中建设产地冷藏保鲜设施,提升技术装备水平,完善服务保障机制,强化运营管理能力,推动冷链物流服务网络向农村延伸,畅通鲜活农产品末端冷链微循环,为服务乡村产业、提高农民收入、增强市场稳定性、保障农产品有效供给提供有力支撑。强调农产品产地冷藏保鲜设施建设的补助标准、建设内容、实施主体、实施区域等年度政策,严格按照《通知》有关要求执行。要

求从加强组织领导、强化政策支持、创新金融服务、严格资金监管、完善管理制度、加强示范宣传6个方面加强保障措施。

由此可见,打通农产品出村“最先一公里”的关键就是打造农产品冷链物流设施,提高农产品的附加值。只有降低损耗,控制好供应链的源头,才能保证优质农产品安全呈现在百姓的餐桌上。这背后也离不开数字技术、产业振兴、乡村治理、城乡融合等方面的共同发力。

自2020年起,国家每年投入50亿元资金补助建设农产品冷链物流设施。

源头仓容易受到农产品季节的影响,导致使用率较低,甚至有停用的情况产生,而如果停用期间维护保养、技术管理不得当,其维修成本极高,也会影响使用寿命,因此需要专业的团队来管理设备。

在本来生活网物流中心总经理吴健伟看来,针对农产品季节性较强的特点,移动冷库成本更低,更符合农产品季节性的特征。如果想形成良性循环,就要让消费者和农人都看到中间的价值,付出的成本有人能够买单。如果只持续依靠政府补贴,则很难形成真正的核心竞争力。

另外,源头冷链体系建设也离不开冷链专家与物流、电商运营专家的参与。

吴健伟说,生鲜冷链这种专业性运营人才的培养周期比较长,如果在基层或者乡村已经搭建了很好的末端冷链企业,但不具备匹配的管理或者运营能力,会造成极大的浪费。所以伴随着硬件的提升,也要同步提升软实力。

(中物联冷链委供稿)



冷藏箱堆场。本版图片由本报资料室提供

## 公告

声明,兹有福源8船光船租赁在我公司名下经营,租赁时间为2016年3月29日至2021年3月28日。租赁到期后我公司欲与船主丁海军解除光船租赁协议。因该船有贷款未还,导致无法解除该船光船租赁,现该船证书已过期并与船主

联系不上,特此登报声明与该船解除租赁协议,请该船船主及权利人看到本公告后与我公司联系,自登报之日起一个月内没有联系处理的,公司将注销该船营运证。本公司不承担任何责任。特此声明。

宣城市宏顺航运有限责任公司