

交通枢纽名城 无锡奋力领跑

□ 全媒体记者 顾晓平 通讯员 唐益志 丁悦

物流天下

日前,无锡市交通工程建设指挥部办公室组织召开江阴靖江长江隧道南接线项目施工、监理单位首次见面会,听取路基桥涵主体工程各施工、监理单位前阶段工作推进情况汇报,部署下阶段工作安排。

交通“一子落”,发展“满盘活”。近年来,无锡奋力书写基础设施联通、贸易投资畅通、文明交

融沟通的新篇章,构建起内畅外联、一体协同、便捷高效的大交通格局。进入“十四五”,无锡以省市共建交通现代化合作示范为契机,锚定具有全国辐射力的交通枢纽名城目标定位,奋力打造交通运输现代化先行示范区,为服务无锡“四个名城”建设、打造现代气派新都市、建成“世界看中国的标志性窗口”而不懈奋斗。

一体统筹 综合立体交通网完善

江阴靖江长江隧道南接线项目是目前在建的江阴靖江长江隧道的重要配套工程,全长11.405公里,概算总投资约85亿元。南接线项目采用“省市共建、以市为主”建设模式,无锡市交通工程建设指挥部办公室成立江阴靖江长江隧道南接线工程建设指挥部负责项目建设,江苏省交建局江阴靖江长江隧道建设指挥部负责项目监管。

项目建成后,将大大缓解江阴大桥交通压力,缓解拥堵;同时,对于落实长三角一体化、完善区域高速公路网络、促进锡常泰组团跨江融合和澄靖一体化发展等均具有重大意义。

近年来,无锡市一大批事关区域经济发展、关系民生改善的重大交通

项目加快推进,高速公路网、干线公路网及干线铁路网进一步完善,截至2021年底全市公路网络总里程达7802.9公里,铁路网总里程达295.8公里,面积密度位居全省第三,不含长江干流的航道通航总里程为1577.97公里,覆盖国内、辐射亚太、接欧美的航线网络基本建成,对外通达程度与发展水平持续向好,都市圈、“朋友圈”、经济圈之间的时空距离进一步拉近。

2017年,无锡被国务院确定为全国性综合交通枢纽城市;同年,苏锡常南部高速公路、常宜高速和宜长高速三条高速公路开工建设,开创了无锡一年内开工建设3条高速公路的历史新纪录。2019年,苏南硕放国际机场被定位为区域性枢纽机场。



无锡西站物流园区。郑洁摄

人悦其行 高品质出行服务融合

无锡倡导“出行即服务”理念,已建成城市轨道交通4条、运营里程达111.2公里,“地铁送到站、公交接回家”的“零距离”公交服务体系进一步完善。苏南硕放国际机场航线网络进一步加密,通航城市(地区)达到75个。2016年,无锡市被交通运输部授予“绿色交通城市”称号。

根据厅市战略合作协议,到2025年,无锡要在江苏全省率先基本实现交通运输现代

化,打造全省先行示范区,初步实现1日通达国内外主要城市、2小时畅达长三角城市群中心城市、30分钟覆盖苏锡常都市圈主要区域、30分钟快速通行市县(含机场),简称“1233”目标;到2035年,基本建成具有全国辐射力的交通枢纽名城,形成苏锡常1小时通勤、长三角城市群2小时通达、全国主要城市3小时覆盖的“123出行交通圈”。

为此,无锡市以强化“一站式”“门到门”

为导向,在提升居民出行幸福感、获得感上持续用力;以推动资源优化整合为导向,在运输结构调整优化升级上持续发力。打造高品质、现代化出行服务体系,推进城乡公交线路配置和运营调度“一张图”、城乡公交智能信息服务“一张网”、城乡居民出行共用“一张卡”、城乡公交服务质量“一个标准体系”建设,构建融合发展、便捷惠民的全域公交新格局。

物畅其流 高质量发展动能澎湃

今年6月,江苏省交通运输厅与无锡市签署了战略合作协议,以建成“具有全国辐射力的交通枢纽名城”为目标,紧密携手为全省交通运输现代化建设探路先行。

为此,无锡市将事关长远发展和民生福祉的“大枢纽”“大通道”“大走廊”“大项目”谋划好、建设好,加快构建高效快捷航空枢纽,打造机场对外辐射1小时交通圈,建设“轨道上的机场”;构建一体衔接的轨道网,加快形成“四横一纵”高速铁路网,在市域内形成“一环八射两联”的都市圈轨道网络;构建高快一体的公路网、通江达海的航道网;

建设多形态、多层级的客货枢纽体系,打造服务全域、辐射周边、集聚高效的高铁枢纽群。

此外,近年来无锡市主动融入“双循环”新发展格局,构建高效率交通物流体系,积极发展“多式联运”,成功开通了无锡西站至上海洋山港“海铁联运”,成为江苏唯一一个双线双站运行“海铁联运”的城市。全省首家本土航空公司苏南瑞丽航空有限公司落户无锡;苏南硕放国际机场开通3条国际定期货运航线。

围绕“到2035年建成国内1天送达、周边

国家2天送达、全球主要城市3天送达的‘123快货物流圈’”的目标,无锡立足高品质、高效率、多形态,推动城乡综合交通运输体系一体化。

当前,无锡市大力探索“零碳城市”的交通运输路径,建立一套基于大宗货物运输源头管理、港口货物集疏港、多式联运等关键要素的运输结构调整示范城市的评价考核新机制;深化科技赋能,依托无锡物联网产业策源地,推进国家级江苏(无锡)车联网先导区建设。推进综合交通运行监测调度平台建设,打造智慧交通大脑。



江阴港。王君瑞摄

农产品产地直供,何以解困?



随着全球经济一体化进程的推进,我国城市工业化进入了快速发展的时期。农业作为我国的支柱产业,也是国民经济的重要组成部分,在开放和发展的大背景下,呈现出了稳步上升的趋势。

重中之重

党的十九大报告提出,农业农村农民问题是关系国计民生的根本性问题,必须始终把解决好“三农”问题作为全党工作的重中之重,实施乡村振兴战略。但疫情期间,由于道路不畅,农产品在多个城市呈现出了供不应求的状态,而在产地端却严重滞销,这样的供需矛盾,向农产品的流通模式提出了新的挑战。

借助电商平台迅猛发展的农产品产地直供模式,似乎正是解决之道。农产品直供,指的是将农产品从原产地直接配送至消费者手中,其流通价值被农产品经销商、零售商、物流商层层攫取,这也是造成我国农产品产后损失率高的原因之一。

对比传统商品流通渠道流程——农户产品即将采摘、大小商贩上门收购、中大型物流货运车分发、入库省级农贸市场、商贩分发下一级商贩农贸市场或商超、消费者消费。农产品直供的体系,将农户与消费者直接对接,消除了传统流通模式中诸多中间环

节,节省了成本,也提高了农产品供应链的流通效率。农产品的产地直供模式能够在各个环节的标准化建设之下,进一步提升农产品的质量,促进城乡一体化建设,推动规模化和品牌化的实现,帮助农民增收。

审视当下

我国传统的农产品流通受限于产销信息不对称、设施建设滞后、运输成本高、运行效率低、冷链物流覆盖不全面等问题,农产品需要经过较多环节由产地端抵达消费者手中,其流通价值被农产品经销商、零售商、物流商层层攫取,这也是造成我国农产品产后损失率高的原因之一。

产地直供的模式能够在一定程度上缩短这种距离,企业与农民互相依存,形成利益与风险共同体。由企业打通上下游环节,利用其资源、资金与规模优势,将农产品的生产加工与销售串联起来,从而形成一体化的经营模式。这种产业化的经营模式,对农产品和农民而言形成了保障,提高了农产品的市场竞争力,是一种双赢的模式。

但产地直供模式的前提是冷链物流能力的全面覆盖。

从形态上看,目前我国的农产品产地较为偏远,小农经济的分散形态也决定了他们支付不起冷链物流的高昂成本。物流运输本身的主体又大多是以个体运输户、农产品经纪人和贩销大户为主,这部分群体的数量很多但是规模很小。

从基础设施上看,冷链基础设施建设滞后,全国资源分布不平均、不健全,如冷链零担覆盖地区少,新疆、西藏等偏远地区时效长、成本高。冷库、冷链运输车等硬件投入不足,产业配套不齐全,标准高低不一。如

大型农产品物流配送中心以及批发市场的基础设施设备严重缺乏,无法达到在适宜的低温环境下进行分拣、包装、加工等商品化处理,运输过程中的温度控制等环节技术落后以及大多数农产品运输企业不具备完整的冷链物流体系。行业标准的不统一会影响运营效率,而对企业的合作商来说,各自收货标准的不统一则提高了配送的难度,且这些合作商采购订单批量小,下单频次多,造成了运输成本的提升,容易影响鲜活农产品运输的品质稳定。

软件方面,农产品运输的服务网络和信息系统不健全,信息准确性和及时性差,致使农产品运输过程中交易期长、产品质量风险高、损耗大,直接导致运输成本升高。冷链物流专业人才的缺乏,则导致冷链运输相对不够规范、高效、智能,影响了冷链运输的推广和产业链的延伸。

因此,基于电商平台的农产品产地直供模式风光的背后,也无法摆脱消费者对于食材新鲜程度的担忧,复杂多变的运输状况会对农产品的品质产生极大影响,从而使消费者对农产品的复购率和好感度降低。

打通从田头到餐桌的“高速路”,完善农产品产地直供体系,是一项规模宏大、意义非凡的伟大工程。随着大众消费者及冷链从业者对冷链新鲜食材认知度的不断提升,农产品产地直供模式对食材新鲜度的要求越来越严格。农产品产地直供体系的推进,对我国冷库建设、冷链物流有积极的意义,特别是“最先一公里”的采集和“最后一公里”的配送,需要各环节通力配合、高效运转。以市场需求倒逼冷链物流体系建设,可以使冷链物流体系建设更具规模化、标准化、规范化,同时可以使全国各区域冷链资源建设分布更均衡。

直面未来

《“十四五”冷链物流发展规划》(简称《规划》)中提到,2025年将初步形成衔接产地销地、覆盖城市乡村、联通国内国际的冷链物流网络,基本建成符合我国国情和产业结构特点、适应经济社会发展需要的冷链物流体系,调节农产品跨季节供需、支撑冷链产品跨区域流通的能力和效率显著提高,对国民经济和社会发展的支撑保障作用显著增强。

《规划》的发布,预示着冷链物流行业将实现跨越式生长。

《规划》的发布会使冷链物流行业的标准进一步统一,流程进一步简化,如不同商家对同一类商品的收货标准趋同,也会带动更多的社会资源融入其中,使得企业的业务模式与合作方式更为广泛,更有利于销售网络布局的建设。同时,有利于推动专业冷链物流与预制菜速冻食品产业联动发展,能提升冷链物流对速冻食品消费保障能力,激发上下游、全链条的信心。在农产品集采、包装、冷链仓储、运输、配送、装备制造等领域形成一批龙头企业,提升行业的标准化、规模化水平,提高效率、降低成本,确保行业竞争向高质量、高效率、优服务方向发展,减少农产品损耗,实现更快捷、更新鲜、更有效益。

笔者认为,企业是经济的基本细胞,实现经济高质量增长,归根结底还要靠企业。想要让企业在农产品产地直供模式上发挥作用,应从立法和政策层面,支持拥有从田头到餐桌全链条服务能力的重点农业龙头企业做强做大,通过“产地集采+冷库收储+精深加工+中央厨房+品牌营销+线上线下+冷链配送”,有效实现“统采”“统仓”“统产”“统配”“统销”的无缝衔接,实现管理闭环。

“十四五”期间,冷链物流上下游全产业链需要进一步整合,加强冷链物流龙头企业与农业龙头企业、头部电商平台等进行战略合作,对接上游农产品采购、中游生产加工和下游终端消费,为客户提供集中采购、流通加工、共同配送全链条一站式服务,实现供需端精准对接,助力消费升级。

同时,应针对一些特殊场景出台专项管理办法,使地方政策和中央政策保持一致,以确保在各种突发状况中冷链物流通道的畅通,保证民生物资的稳定供应。

在未来,冷链物流行业会催生更多物流巨头,冷链物流的配送范围、配送规模、配送效率会进一步优化升级。随着加入赛道的成员增加,以及科技的进步,在冷藏、速冻、保鲜食品的配送成本会持续降低,从而赢得更多行业客户及广大消费者的青睐和认同,让更多丰富优质的上游农产品在短时间内,以较低的损耗抵达末端,实现品质稳定、口碑打造、信任积累。

拥有农产品生产、原料集采、加工、包装、冷链物流配送、品牌、销售等全链条的龙头企业,也将迎来更大的机遇,通过打通上下游全产业链,做到环环相扣,将不确定性通过科学设计、高效对接、信息化管理,用工业化思维推动农产品产地直供更符合商业的本质,实现产销一体、品牌塑造,助力农产品品质升级,真正打通从田间地头到市民餐桌的通路。

随着《规划》的推进,未来的农产品直供会走向精细化方向,在农户集采、“最先一公里”、冷链物流商服务提质增效、末端配送“最后一公里”等环节,都会裂变很多机遇,通过磨合、优化、升级,最终会形成更多细分领域里的专业冷链物流品牌。

(中物联冷链委供稿)