

衢州：交通网织绘致富路

□ 全媒体记者 陈俊杰 通讯员 黄慧佳 文/图

近日，记者跟随“跟着交通去旅行”融媒体采风团来到衢州，循着衢江四通八达的交通网，驻足大路章港区，看货轮如梭织就水上经济动

脉；漫步沿江公路旁的盈川古村，在青砖黛瓦间触摸千年诗意乡村的肌理；走进未来农业示范园，感受科技与土地碰撞出的产业新声；探访短

剧工厂，见证文化创意在光影间迸发的蓬勃生机，解构衢州交通带动产业发展、美景出圈、文化碰撞的关键所在。



衢江港区大路章作业区。

内河水运：港区建设打造经济新引擎

在衢江港区大路章作业区一期码头上，起重机正挥舞着长臂，货轮整齐地停在泊位上，一派繁忙景象。“大路章作业区自2020年开港运营以来，已累计完成吞吐量近1500万吨，目前是钱塘江流域具备全时段、全天候作业功能泊位的作业区。”衢州港务有限公司副总经理黄盛说。

从衢江港区出发，通过各大沿海港口、内河港口的水水中转、海河联运等业务，物流通达四海，为衢州的大宗散货、产成品走出去提供了通道。夏王纸业负责人王谨算了一笔账，企业进口的纸浆采用全程水路运输，每吨可以节省约60元的物

流成本。

“近年来，‘公转水’运输的货品种类不断丰富，从最初的煤炭、砂石等少数基础货种，逐渐增加到工业盐、纸浆、粮食、钢材等多达30余类货种。”衢州市智慧港口发展有限公司副总经理钱梦介绍，随着运输辐射范围日益扩大，已成功覆盖到江西、福建、安徽等地，有力地推动了区域间的经济交流与合作。

另一侧，衢江港区大路章二期同样呈现一派热火朝天的建设景象——海关查验区、检疫处理区和集装箱堆存区的建设正在加速推进。值得一提的是，二期配套

建设了保税仓项目、智慧冷链物流基地等一批重点建设项目，将进一步助推产业集聚，加速构建现代综合物流新格局，推动衢州港向多功能、综合性港口转型升级，力争实现“家门口”就是“出海口”。

衢江港区从最初作为宁波舟山港的喂给港，逐步转型成为京杭大运河的最南枢纽港。去年11月，衢州港开通了首条集装箱外贸航线，“皖龙号128”的船舶带着一批氯化钙产品从衢州港启航，通过宁波舟山港运往加拿大蒙特利尔，进一步拓展了衢州海河联运航线服务网络，填补了衢州外贸出口集装箱航线的空白。

沿江公路：“交通+”激活共富新活力

全长18.8公里的沿江公路衢江段如鎏金玉带，将散落的乡村产业、民宿、体育、旅游等串珠成链，在阡陌间织就一条独具衢江魅力的“黄金纽带”。驱车20分钟，衢江未来农业示范区映入眼帘。走进智能温控大棚内，传感器网络实时监测作物生长数据，无土栽培区，自动化滴灌系统将养分精准送达每株植株根部。

“过去农产品运输真是一个大难题，新鲜度也难以保障。现在可不一样了，交通网络四通八达，农产品能够更迅速、更便宜地送到市场。”之江农业副总经理茅冠磊感慨，“园区二期预计在今年竣工投产，我们正在探索‘共富合伙人’模式——村民零成本入股，‘拎包式’参与，只需负责种植，我们提供种苗、肥料、栽培指导等全方位支持，真正让土地生金！”

以沿江公路的建设为契机，当前，园区正积极朝着农文旅融合示范区的目标迈进。未来，这片土地将突破传统农业基地的单一属性，蜕变为集生态观光、四季

采摘、农事研学、沉浸体验于一体的复合型基地。

走出衢江未来农业园区，千年古村盈川村跃入视野。村内环境古朴典雅，青石板路蜿蜒曲折，白墙黑瓦的古民居错落有致。

盈川村党支部书记占小林告诉采风团，得益于沿江公路的建设，这个曾因交通不便而相对封闭的小村庄迎来了新生。仅2024年，盈川村就累计接待游客数超过50万人次，村集体经营性收入从2021年的22万元增长到了157万元。“农村一般都有‘三闲’——闲人、闲房、闲地，为此，我们引进了专业运维团队，积极探索整村经营模式，结合沿江‘诗画风光带’建设，迭代升级村庄村貌，打造出了以唐风为特色的民俗风情村落。”盈川村驻村干部周凯俊说道。

“以前，村里房子空着，地荒着，人闲着。现在，房子变民宿，地变园区，人变管家，收入翻了几番！”村民周连福笑着说

道。他把两层楼以每年每平方米60元租给旅游公司，每年能产生1.2万元收益。加上土地流转等其他补贴，家里每年都有五六万元的收入。

在盈川村，像周连福这样吃上“旅游饭”的农户已有100多户，平均每户年租金收入1.5万元左右。

如今，盈川村正以崭新的姿态，迎接八方来客，逐渐成为衢江的旅游名片。沿江公路的建成，带来的不仅是客流如织的新姿态，更是只只“青燕”回巢的新生态。

沿石板路行至村内，“90后”返乡青年段哲人经营的瀑布咖啡厅座无虚席，这个巧妙利用天然瀑布打造的网红打卡点，从去年元旦试营业以来，营业额就已超百万元。“赏瀑布、看江景，逛古村，我们的店在社交媒体上可火了，还有很多客人专程从杭州自驾2小时过来拍照呢！”段哲人说道，她相信，未来会有更多志同道合的年轻人加入返乡群体，为家乡建设贡献属于自己的一份力量。

据估算，美好短剧超级工厂拍摄成本预计可从80万元/部降至50万元以内。工厂基地于2024年6月底对外开放，8月正式运营，截至目前已拍摄短剧近300部，2024年全年产生营收5亿元，衢江区通过短剧吸引游客约5万人次，带动消费1200余万元，成为当地经济发展的新增长极。

沿江公路串联农旅资源激活乡村经济，四省边际枢纽港构建水运新格局，短剧产业基地借力区位优势快速崛起……衢江正以交通为笔，书写“路通百业兴”的生动故事！

短剧超级工厂负责人戴文学介绍。

随着竖屏短剧市场的迅速崛起，拍摄场地常常供不应求。衢江的这家短剧工厂，凭借其优越的区位和完善的拍摄设施，成为众多影视团队的新选择。“衢江这个短剧工厂就设在高速出口附近，我们剧组包车过来非常方便，特别是拍摄所需要的道具、设备都能够快速运输到位。”一位正在现场拍摄的导演与采风团分享，“这个基地基础配置完善、性价比也高，在这里，一个场景拍摄结束后，工作人员用小推车就能实现道具设备的迅速转移，大幅提高拍摄效率。”

随着我国经济的快速发展和人民生活水平的提高，人们对生鲜食品、低温医药等产品的需求增加，冷链物流市场得到迅速扩大。数据显示，我国冷链物流行业的年增长率高达20%，市场规模不断壮大。2021年年底，国务院办公厅印发《“十四五”冷链物流发展规划》，明确了我国冷链物流行业发展的10项重点任务，其中之一便是冷链物流标准体系建设工程，要求“完成冷链物流国家标准、行业标准、地方标准集中梳理工作，提出废止或修订建议”“形成全链条有机衔接的冷链物流标准体系”。

目前，我国已经制定了一系列冷链物流基础标准，现行食品冷链物流标准共计392项，这些标准为冷链物流行业提供了基本的指导和规范。中国在冷链物流设施类标准、冷链物流技术、作业与管理标准等方面也有一定的进展，但与国际先进水平相比，中国的冷链物流标准还存在一定的差距。发达国家已经建立了完善的冷链物流标准体系，这些标准通常更加细致和全面，涵盖了冷链物流的各个环节和方面。

参与冷链物流领域国际标准制定的意义

在全球一体化背景下，冷链物流领域的国际标准制定成为推动国际贸易和保障产品质量安全的重要一环。我国积极参与冷链物流领域国际标准的制定，不仅体现了对国际标准的尊重与认可，更彰显了推动冷链物流行业向规范化、标准化、国际化方向发展的决心。

提升我国冷链物流领域的国际竞争力。参与国际标准的制定，有助于我国冷链物流企业了解国际市场需求和标准要求，充分利用好国内外两种资源、两个市场，提升产品和服务的国际竞争力，促进国际贸易和合作，发展更高层次的开放型经济。作为全国首家通过ISO22000国际标准认证的物流行业企业，顺丰速运的国际业务成长迅速，已成为第二增长曲线，2022年，顺丰总营收2675亿，同比上升了29.1%，总营收和净利润的飙高，很大程度上正是来自国际业务的支持。

保障我国冷链物流产品和服务的质量和安全。一方面可以确保进口产品符合国际标准，与国际标准的制定相结合，使我国能够更准确地把握全球冷链物流的发展趋势和质量要求。在进口冷链物流产品时，可以依据国际标准进行严格的检验和监管，确保进口产品符合国际质量标准和安全要求。另一方面，国际标准的制定可以促进我国冷链物流行业技术和管理水平的提高，规范行业发展，保障冷链物流产品和服务的质量和安

全，降低食品、医药等易腐品在运输过程中的损耗和风险，符合国际市场对产品质量和安全的要求。促进国际贸易和合作。冷链物流是国际贸易中不可或缺的一环。参与冷链物流领域国际标准制定有助于加强国际贸易合作，降低贸易壁垒，推动全球贸易的发展。同时，通过与国际同行共同制定标准，我国可以借鉴国际先进经验和技术，提高我国冷链物流行业的整体水平。通过参与国际标准的制定，我国可以与国际社会在冷链物流领域达成更多的共识和合作，这有助于减少贸易壁垒，促进国际贸易的顺利进行，同时保障我国进口冷链物流产品的质量和安全。

参与冷链物流领域国际标准制定面临的挑战

冷链物流作为保障食品、药品等产品质量与安全的重要环节，其国际标准制定显得尤为关键。然而，我国在参与冷链物流领域国际标准制定的过程中，面临着多重挑战。这些挑战不仅源于技术层面的复杂性，还涉及国际标准制定周期以及标准国际化经验等多个方面。

技术和管理水平的不足。我国冷链物流行业整体技术和管理水平相对较低，冷链物流标准化工作起步较晚，工作体制机制尚未完善，在标准制定过程中缺乏与国际标准协调一致的考虑，也较少采用国际先进标准，标准化成果与国际先进水平尚有差距。应加强与国外先进技术和管理经验的交流与合作，吸收国际先进理念和技术，提升我国冷链物流行业的整体竞争力。

国际标准的制定周期长。国际标准制定通常涉及多个阶段，包括预研阶段、提案阶段、准备阶段、委员会阶段、征询意见阶段、批准阶段、出版阶段。国际标准制定周期最长为36个月。现如今已进入信息化时代，技术革新、运营模式改变等已经渗透到冷链物流行业，促使行业发展速度加快，导致标准的制定速度跟不上，标准化工作远不能满足行业发展的需求我国冷链物流行业需要加强议案和文件的准备工作，提前介入国际标准的制定过程，争取更多的话语权和利益。

标准国际化经验不足。与发达国家相比，我国在冷链物流领域国际标准制定的经验相对较少，随着全球冷链物流行业的不断发展，国际标准也在不断更新和完善。如果我国企业不能准确把握国际标准的发展趋势，就可能在制定和采纳标准时处于被动地位，甚至可能影响到我国冷链物流行业的健康发展。同时，在国际标准制定过程中，与各国同行的有效沟通至关重要。然而，由于语言、文化、技术等方面的差异，我国企业在与国际同行沟通时可能面临一定障碍，这可能会影响到我国在国际标准制定中的发言权和影响力。

我国冷链物流领域标准国际化的实际举措

在冷链物流领域，我国正积极采取一系列实际举措，以推动标准国际化进程，提升行业竞争力，并确保产品质量与安全。这些举措涵盖了积极参与国际标准化组织的工作、主动制定国际标准、积极采纳国际标准、举办国际研讨会和交流活动等多个方面。这些努力不仅有助于我国冷链物流行业与国际接轨，提升整体服务水平，还能在全球冷链物流网络中发挥更加重要的作用。

积极参与国际标准化组织的工作。近年来，中国在冷链物流标准领域的国际影响力不断提升，中国物流与采购联合会（CFLP）等组织与国际标准化组织（ISO）等国际机构合作，共同推动冷链物流标准的国际化，在国际舞台上展现中国在冷链物流领域的标准化水平，为国际冷链物流标准的制定贡献了中国智慧和经验。2022年6月，CFLP被国家标准委批准成为国际标准化组织制定的技术委员会（ISO/TC315）的国内技术对口单位。CFLP自成为国内技术对口单位以来，积极推动国际冷链物流标准化工作，对于促进国内外冷链物流的对接和融合，实现我国物流业与国际接轨具有重要意义。

主动制定国际标准。积极参与国际冷链物流标准的制定和修订工作，如加入ISO的冷链物流技术委员会等，参与了多项国际标准的制定，如《间接温控冷藏配送服务：具有中间转移的冷藏包裹陆上运输》（ISO23412:2020）国际标准的制定。2024年11月，我国牵头制定的首个冷链物流无接触配送领域国际标准《冷链物流无接触配送要求》（ISO31511:2024）发布。通过参与国际组织制定的技术委员会和专业组，提出我国的方案和建议，推动国际标准向我国冷链物流行业的需求方向倾斜，为我国企业争取更多的话语权和利益。

积极采纳国际标准。中国积极采纳国际冷链物流标准，推动国内冷链物流标准的国际化，为中国的冷链物流行业与国际接轨提供了重要依据。此外，这些标准还能够帮助企业更好地控制冷链物流过程，保证产品的新鲜度和安全性，满足消费者的需求。

近年来，随着冷链产业的发展，预制菜产业加速发展，预制菜产业引起了广泛关注，预计未来3—5年，我国预制菜市场规模有望以20%左右的增长率逐年上升，在2026年将突破万亿元，我国的预制菜产业有望发展成下一个亿万级市场，而预制菜的快速发展带来了一系列行业规范和标准化问题。目前，符合预制菜概念的现行有效标准共295条，其中企业标准63条，团体标准33条，未发现国家或行业标准，但随着全球食品贸易的日益频繁和消费者对高品质、便捷食品需求的不断增长，预制菜行业标准的国际化显得尤为重要。通过制定和推广符合国际标准的预制菜行业标准，不仅能够提升我国预制菜产品的国际竞争力，还能为全球消费者提供更安全、更美味的预制菜产品。同时，国际化标准的制定也将促进预制菜产业的技术创新和品质提升，推动全球预制菜产业的健康可持续发展。

我国作为全球最大的冷链物流市场之一，参与冷链物流领域国际标准的制定具有重要意义。通过积极参与国际标准化组织的工作，主动制定国际标准，我国冷链物流行业不断提升自身的技术和管理水平，保障产品和服务的质量和安

中国冷链物流标准国际化的路径选择与战略突破

（中物冷链委供稿）