

# 大力提升“经济圈”交通互联互通水平

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,打造内陆开放战略高地。重庆更加注重从全局谋划一域、以一域服务全局,在加强交通基础设施建设上下功夫、见实效,畅通多向出渝大通道,提升“经济圈”交通互联互通水平,打造国际航运和物流枢纽。

## 助推成渝地区双城经济圈建设

## 重庆住建领域将有“大动作”

唱好“双城记”  
建好“经济圈”

市将以城市轨道交通第四期规划落地为抓手,通过轨道交通推动主城区与毗邻的璧山区、江津区等加快发展,努力实现主城区一体化发展,打造成渝地区双城经济圈的核心引擎。

与此同时,我市将编制重庆主城区轨道交通一体化规划,以城轨快线构建主城区通勤骨干通道,以铁路公交化服务实现全市广覆盖,积极谋划永川等一批新的城轨快线项目并争取纳入成渝双城经济圈规划、成渝城市群多层次轨道交通网规划等国家层面规划,进一步支撑永川、涪陵、合川等百万级人口城市发展,成为成渝地区中部的坚实支撑。

此外,我市将按照成渝地区双城经济圈战略部署,积极思考谋划将市域快线进一步连接市外周边城市,比如璧铜线考虑远期进一步向潼南——遂宁方向延伸。

不仅如此,我市还积极推进城市间快速通道建设。2020年,争取开工建设两江新区至长寿快速通道,推进主城区至涪陵、永川、合川、綦江、万盛等城区快速通道前期工作,进一步增强主城区都市区交通互联互通。支持

合川、荣昌、潼南等城市加快研究推进与四川紧邻的城市之间的快速道路建设,为成渝地区双城经济圈建设打下坚实基础。

此外,市住房城乡建委还以“智慧住建”等为抓手,增强成渝地区协同创新能力,提升住建行业的科技应用水平。

在继续做好两江新区等创新平台建设的同时,我市将高品质推进重庆科学城、嘉陵江智能创新湾(礼嘉)、智博村(即中国智能产业博览会周边的村镇建设)等创新平台建设,加快轨道交通15号线规划建设,着力打造重庆智能创新带,为建设科技创新中心注入新动能。

去年底,重庆市住房城乡建委和四川省住房城乡建委召开了深化川渝建筑业协同发展战略合作工作推进会,商定重点在推动建筑市场一体化建设、推广新型建造方式、培育龙头企业、推进标准化联盟建设、深化合作机制基础等方面开展务实合作。两地企业代表签订了合作协议,拉开了新时期川渝建筑业合作发展的序幕,为川渝两地经济社会发展注入新的活力。



### 城市轨道交通建设

- 努力实现主城区一体化发展
- 编制重庆主城区轨道交通一体化规划
- 谋划将市域快线进一步连接市外周边城市

### 城市间快速通道建设

- 争取开工建设两江新区至长寿快速通道
- 推进主城区至涪陵、永川、合川、綦江、万盛等城区快速通道前期工作
- 支持合川、荣昌、潼南等城市加快研究推进与四川紧邻的城市之间的快速道路建设

制图/张辉

## 九龙坡黄碛港取得长江岸线使用批复

位于成渝铁路货运线关键节点 今年内开工

本报讯(记者 张莎 通讯员 郭姜)记者3月31日从九龙坡区西彭园区管委会获悉,作为市级重大项目的九龙坡区西彭黄碛港(黄碛作业区一期工程)已于近日取得国家交通部、国家发改委联合签署长江岸线使用批复。至此,该项目已完成珍稀鱼类评价意见、环评批复、航评批复、岸线使用批复、立项批复等前期手续,为“今年内动工”迈出关键一步。

黄碛港原为长江上游西彭镇黄碛村原黄碛码头,位于成渝铁路黄碛站节点。一期工程建设使用年限为2020年至2022年,规划为3000吨级和3000吨级(兼顺5000吨级)多用途泊位各1个,配套港口码头前沿区、进港铁路、后方仓储等设施,其中港口码头前沿区占地约250亩。

“黄碛港可与附近的火车站、重庆绕城高速等形成‘铁公水’联运,进一步降低企业物流成本。”据西彭园区相关负责人介绍,港口距沙坪坝团结村全国铁路集装箱中心站约40公里,距成渝铁路黄碛火车站约2公里,从黄碛火车站到港口,将建设一条专用铁路线,同时完善从绕城高速、白彭公路等入港市政公路路网,由此形成“铁公水”联运大枢纽。

该负责人表示,位于成渝地区中间地带,紧靠重庆高新区、九龙坡西彭园区、九龙园区、江津双福园区的黄碛港是我市港口群的补充,建成后将进一步增强我市交通运输的水陆联运实力,增加沿线港口人流、物流、资金流和信息流,促进主城西部片区经济发展以及提升重庆向西的区域辐射能力,对推动成渝地区双城经济圈建设,西部地区融入“一带一路”和长江经济带发展大局,都是重大利好。

西彭园区相关负责人表示,将抓紧完善开工建设其它手续,争取提前开工建设黄碛港。根据预测,黄碛港到2025年的运量将达到170万吨,2030年将达到257万吨,主要承载有色金属、建筑材料等方面的货物运输。

## 大内高速重庆段正稳步推进

预计明年底建成通车

本报讯(记者 杨永芹 通讯员 陈波)3月31日,重庆日报记者从中铁十七局获悉,大内高速重庆段项目各项施工正稳步推进,预计今年10月,大内高速重庆段与潼荣高速连接的关键节点工程完工,全线有望2021年底建成通车。

为把时间抢回来,项目部增加了4台龙门吊进行梁场和钢筋厂施工,全场300多人奋战在施工现场。

为确保项目复工后顺利推进,中铁十七局大内高速公路项目部及时检查各工点复工情况,详细了解每个工点的人力资源配置情况,及时解决现场施工问题。

为如期完成2020年全年施工目标,项目部梳理出了两条关键线路,针对每条关键线路关键节点制定了完成时间;制定每月施工计划,每周考核,每月考核,制定奖惩措施,做到以周保旬、以旬保月。

据了解,由中铁十七局承建的大内高速重庆段,全长约31公里,双向4车道,设计时速120公里。项目始

于大足区三驱镇,接渝蓉高速,向西与在建潼荣高速交叉设置枢纽互通后,经季家、铜鼓,止于川渝交界处荣昌吴家镇南侧,对接内江至南溪高速公路。

中铁建重庆投资集团称,大内高速重庆段是成渝地区双城经济圈交通建设的重要项目之一,明年底建成通车后,将改变渝西地区无东西方向快速干道的局面,大足区至内江车程将缩短至1小时,重庆主城到内江市仅需2小时。



3月31日,大内高速大足区三驱镇建设现场。

通讯员 黄舒 摄

## 涪陵榨菜靠什么逆势上扬

### 三方共赢

农户、合作社、企业心往一处想,劲儿往一处使

金。种植户保质保量把青菜头交给合作社,即可退回这笔保证金,如果愿意自己卖也行,保证金就不能退了。这份协议,钱虽不多却很管用,有效约束了村民,也避免了单个农户面对市场的风险。

当然,政府也参与其中。涪陵区组建了涪陵农业科技集团,通过入股榨菜股份合作社的方式撬动合作社发展、监督合作社运行、为村民种植青菜头提供技术保障、促进农村“三变”改革。

同时,区里提出每发展1家符合条件的股份合作社,财政即给予补助资金25万元,“真金白银”支持发展股份合作社。

“政策支持力度这么大,再不搞股份合作社岂不是有点可惜?”吴玉胜笑道,去年5月他发起成立群胜榨菜合作社,8月变更为榨菜股份合作社,有社员132户,其中建卡贫困户53户,由此终结了多年的“猫捉老鼠”模式。

而企业招工也难得到解决。“每年需要大量的季节性人手,企业不好找工人。合作社把这块承担起来,帮我们解决了大麻烦。”涪陵榨菜集团董事长周斌全说,只有保障了种植户和建卡贫困户的收益,提高他们种菜的积极性,企业生产的原材料品质才能得到保证,“所以,对菜农的保护就是对企业的保护,更是对整个产业链的保护。”

2019年,涪陵新组建榨菜股份专业合作社197个。在涪陵青菜头的主产区——涪陵国家现代农业产业园区,40%以上的农户加入合作社,园区内贫困户入社2269户,实现全覆盖。

今年“两金一链”新机制运行的第一年。春节前后,正是青菜头收砍的旺季,然而新冠肺炎疫情发生,让榨菜企业普遍感到棘手。

“全靠股份合作社发挥本村本土的优势,在做好防疫的前提下,短时间内就找到足够的劳动力。”看着一车车青菜头被拉进厂区,周斌全心里的石头落了地。

青菜头收购顺利,加上疫情期间“宅经济”格外活跃,让榨菜集团的股价一路攀升,逆势上扬。

心往一处想,劲儿才能往一处使。合作社固然有号召力,种植户的积极性和也是重要因素。

“既然签了合约,就得信守承诺!我们也不想看到青菜头烂在地里。”汪帮淑告诉记者,按照每亩2400元计算,自己种植的30亩青菜头少说也能卖个7万多元,再加上二次分红以及务工所得,一个冬闲时节挣的钱就接近8万块。

收入有了保障,村民们全都铆足了劲儿。百胜镇中心村65岁的袁世杰种了一辈子青菜头,但过去青菜头价格不稳定,最低的时候甚至只卖两角钱一斤,让他和村民都没有足够的信心发展生产,因此常常是“三天打鱼两天晒网”。

今年则不一样,老袁加入了村里新组建的菜和榨菜股份合作社,并交了750元履约保证金。“签了协议后,心里

就踏实了。”他说,冬闲不闲,自己一口气把十余亩地全部种上了,收砍的25吨青菜头也都卖给了合作社,2万元现钱揣进了兜里。

39岁的贫困户袁亮去年只种了10亩青菜头,今年一下扩展到30多亩,80吨青菜头已全部被合作社收购。

合作社方面,去年菜和榨菜股份合作社与榨菜集团签订了一份5000吨青菜头的收购协议,并按每吨30元共15万元交了履约保证金。合作社理事长况小华伸出大拇指点赞:“榨菜企业给合作社的保护收购价,保证了每吨青菜头在扣除各项成本费用后,能有150-200元的利润空间,这让我们更有信心动员农户大胆种菜。”

数据显示,今年涪陵青菜头销售总收入14.16亿元,较去年增加6153万元;农民人均青菜头种植纯收入逾1900元,较上年人均增收95.24元;其中建卡贫困户种植青菜头1.22万余户,实现销售收入3000余万元,人均纯收入达2160元,较上年增收15%——新的机制正释放出红利。

### 创新驱动

传统产业焕发出新的生机与活力

村里一直都有合作社,为什么以前收青菜头要困难得多呢?

“以前的合作社太虚了。”曾搞过合作社的况小华解释。那时,合作社与农户是松散的合作关系,既没有链接上龙头企业,也没有真正把农户特别是贫困户组织起来,“合作社就像是我一个人

的,除了提供一点技术上的帮助外,生产、销售好像都和我没有关系了。”

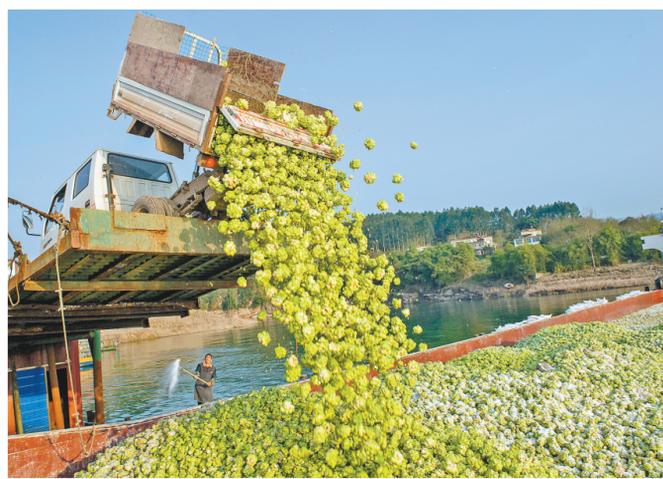
现在的股份制合作社则不一样,不仅有保证金作为约束,而且种植户还以现金或土地入股,享受保护价优先收购、保底与盈利二次分红、合作社务工待遇,利益联结更为紧密。

“所以,‘两金一链’的关键,实际上是机制创新驱动形成的紧密产业链。”涪陵区委副书记周波说,通过政府的推动,榨菜生产已变成了订单式的产业,企业需要多少订单,合作社就发动多少农户。而农户也有了预期,因此无论是种植面积还是产量都稳步增长。此外,农户积极性的提高,也让收砍进度加快,质量上更有保障。

“我们今年还要推广这种机制。”周波表示,去年一些农户还抱着观望态度,怕合作社的窖池满了之后被压价,一些经纪人也有些犹豫,感觉一下子要拿出这么多保证金来有些担心,“相信在明年的成绩单面前,这些疑虑大多会打消,保守估计今年实际种植面积还将增加15%-20%。”

记者还了解到,涪陵投资50亿元建设的“中国榨菜城”正在紧锣密鼓地建设,将依托榨菜、泡菜、酱菜三大产品品类串联式智能化生产线构建生态产业链,还将建设中国榨菜博物馆、榨菜文化景观区、榨菜国家级研发中心等项目,建成达产后,年产值将超过100亿元。

机制创新,让农户和建卡贫困户、合作社、企业坐上一条船,从此同舟共济,科技驱动,让涪陵榨菜这个古老的产业焕发出新的生机与活力。随着产业链上各方积极性的充分调动,产品不断转型升级,“涪陵榨菜”这个传统产业将不断带动更多群众增收致富,这块“金字招牌”也必将越擦越亮!



大量涪陵青菜头通过水路运往外地。

通讯员 李夏 摄

(上接1版)

为提升质量,涪陵上下做了大量的调研。“最后,我们决定还是从龙头企业抓起。”涪陵区委书记周少政说,龙头企业作为订单的发起和生产经营的最大主体,决定了青菜头贩子和农户的生产状态,其本身也应承担带贫益贫的责任。

经过反复斟酌,一套基于“三变”改革基础的“两金一链”新机制逐渐成形。“两金一链”,即一个保护价、两份保证金、一条利益链。

简单来说,青菜头种植户及建卡贫困户与合作社签订合同,以现金、窖池、单季青菜头种植面积折价等形式入股,青菜头按照每吨800元的保护价卖给合作社,并享受合作社盈利的二次分红。同时,合作社与榨菜企业也签订协

议,为企业提供榨菜生产原料粗加工,企业收购价不低于1728元/吨。按照两个协议,合作社每销售一吨粗加工榨菜原料,有150-200元的利润;而村民每亩可收入2400元(按亩产3吨计算)。

一条从田间地头到商品货架的产业链条就这样形成了。一方面,粗加工从工厂前移到了合作社,解决了企业用工难、收储有限的难题;另一方面,合作社成为榨菜企业第二生产车间,保证了粗加工利润,促进了合作社发展;合作社有了保护价,也就吃下了一颗“定心丸”。

两份保证金是对协议执行的约束:一份保证金由合作社交给榨菜企业,按照青菜头每吨30元来交;另一份保证金由种植户交给合作社,同样也是每吨30元,建卡贫困户则免交保证