

从成渝铁路看川渝巨变 ④

这条铁路让川渝城市群焕发经济新活力

核心提示

70年前的7月1日,新中国第一条铁路——成渝铁路全线通车。这条505公里长的钢铁巨龙,打破了千百年“蜀道难”的局面,成为地区经济发展大动脉。

建成通车70年来,成渝铁路见证了成渝地区从传统到现代的发展历程。重庆荣昌的煤点亮了万家灯火;四川内江的糖甜遍了全国各地;1200多种从前不能外运的西南特产,被大量运往华东、华北等地……巴蜀大地从闭塞之地成为工业投资沃土,地方经济社会发展进入快车道。

成渝地区双城经济圈建设加速推进,70岁的成渝铁路仍旧忙碌。驶过70年光阴,川渝两地记者联合报道,带你一同从成渝铁路看川渝巨变。

成都

▼升级后的荷花池批发市场。

冷冰 摄

►今年4月8日,四川西部陆海新通道班列从自贡南站驶出。

四川日报全媒体记者 秦勇 摄



重庆

江津

永川

自贡

自贡重庆时空距离缩短 两地产业合作更密切

□四川日报全媒体记者 秦勇

7月1日上午10点过,准备搭乘内江至昭通5635次列车的旅客陆续进入自贡北站,让这座如今以货运为主的火车站逐渐热闹起来。“虽然现在每天仅有一对客列车还在开行,但同时还有20多趟货运列车经过这里……”自贡北站副站长唐英龙说。

成渝铁路不经过自贡。但是70年来,自贡同样在这条铁路的辐射带动下加速发展。

铁路沿线崛起一座物流园

“成渝铁路为自贡的交通发展、人流和物流聚集作出了巨大的贡献!”自贡市发改委相关负责人说。

自贡是“千年盐都”。当年,正是依托成渝铁路,可大量开采、冶炼并盐的大型装备运至内江,再由内江运到自贡,让当地盐化工及相关产业起步、壮大。

如今,自贡大山铺火车站周边,又将崛起一座铁路物流园。“这里将建设铁路驮背运输站场,今年建成投用后,年货运总规模可达500万吨。”西南晟铁物流有限公司总经理刘爱平介绍。

作为西南(自贡)国际陆港的重要组成部分,大山铺铁路物流园铁路专线向北通过内昆铁路内六段到内江,然后接入成渝铁路;向南融入国际物流大通道,承接产业转移、沿海口岸功能后移。

今年4月8日,统一品牌后的四川西部陆海新通道班列首次开行,一列载有上百吨“自贡造”焊条、焊粉等产品的国际班列从自贡南站驶出。其在抵达广西钦州港后,又通过铁海联运到泰国曼谷、印尼雅加达等地。

目前,自贡已累计开行国际班列200多列,彩灯、仿真恐龙等大量“自贡造”产品由此走向全球。自贡市口岸与物流办公室相关负责人介绍,相关班列从成都出发,走成渝铁路到内江,再走内昆铁路内六段到达自贡,将“自贡造”产品装车发货。“这对自贡做大做强西南(自贡)国际陆港、国家骨干冷链物流基地,提升对外开放水平,打造区域物流中心、西部陆海新通道重要节点城市起到重要作用。”

加快融入成渝地区双城经济圈

自贡中兴耐磨新材料有限公司人驻重庆綦江工业园区已一年有余,和园区内多家企业实现产业对接。该公司副总经理赵建涛说,便捷的铁路运输,让自贡与成渝城市物流更加畅通,时空距离进一步缩短,产业合作更加密切。

2020年,自贡高新区携手綦江工业园区,共建成渝地区双城经济圈产业合作示范园区,打造“一园三中心”,即产业合作示范园、高端铝合金材料研发应用中心、齿轮硬质合金刀具磨具研究应用中心和矿山输送机应用服务中心。

今年3月,自贡中兴耐磨新材料有限公司在綦江投资建设的齿轮硬质合金刀具磨具研究应用中心投入使用。中心根据綦江齿轮企业需求,将订单式研发设计齿轮专用硬质合金刀具系列产品,如今已与重庆佳诺齿轮有限公司等齿轮制造企业签订合作协议,预计年研发设计刀具磨具20余套。

“自贡还将加快交通建设,一方面带动更多自贡造产品‘走出去’,一方面加速与成渝地区相关城市、企业在通用航空、新材料等领域强化园区合作及协调承接。”自贡市发改委相关负责人表示。



►江津路港正在进行吊装作业。

江津区委宣传部供图

成渝铁路永川段。(摄于2008年)

周兴健 摄/视觉重庆

成渝铁路带来跨越式发展新机遇 永川高质量发展焕发勃勃生机

□本报记者 彭瑜 见习记者 黄熠

今年4月14日,永川国家高新区铁路专用线正式通车,为永川做好“通道带物流、物流带经贸、经贸带产业”这篇文章写下了浓墨重彩的一笔。

“从成渝铁路、老成渝公路的‘双通道’时代,到初步建成区域性综合交通物流枢纽,成渝铁路为永川带来了跨越式发展新机遇。”7月1日,永川区相关负责人告诉记者,成渝铁路穿城而过,加速永川城市发展。

初步建成区域综合交通物流枢纽

1952年,成渝铁路建成通车后,与老成渝公路一起,带领沿线城市进入“双通道”时代。

正是依托成渝铁路带来的交通优势,上世纪60年代三线建设时期,重庆液压机厂、重庆红江机械厂、重庆跃进机械厂等单位相继迁至永川,为永川工业发展奠定了坚实的基础。

永川区相关负责人介绍,1995年,成渝高速开通,成渝之间从成渝铁路、成渝公路的朝夕夕夕,变为5小时直达。“永川到成都走成渝高速仅需4小时。”

现在,随着九永高速、三环高速建成通车,成渝高铁融入全国高速铁路网,渝昆高铁建设提速,永川初步建成区域综合交通物流枢纽,成为重庆市除主城区外第一个拥有两条高铁和高速公路环绕的区县。

6月23日,重庆市永川职业教育中心新校区建成投用。据介绍,新校区占地500亩,开办新能源汽车与检测、工业机器人技术应用、动漫与游戏设计等18个专业。

日益完善的交通网络,带来的不只是交通便利,还推动了永川西部职教基地的建设。目前,永川有大中专院校17所,在校学生16.3万人,每年培养技术技能人才4万人以上。

“十四五”期间,我们还将西部职教基地布局一批高水平职业院校。”永川区相关负责人表示,“打造西部职教名城,让永川成为‘成就工程师的城市’。”

据了解,到“十四五”末,永川将基本建成主城区面积达到100平方公里、人口达100万人的“双百”区域性中心城市。

现代产业体系愈发壮大

前不久,由陆海新通道全程承运的20个纸浆集装箱抵达重庆永川港。

“渝西地区货运量不断增大,对经济、高效的物流需求十分迫切。”永川区相关负责人表示,从钢铁、煤炭作为传统支柱产业,到如今的发展壮大“5+3”现代产业体系,永川产业实现了集群发展,产值超千亿。他说,“为减少企业物流成本,永川将纸浆企业码头纳入永川港。”

货运量不断增大背后,是永川工业实现由量到质再到质量齐飞的跨越。

2分钟下线1台车、2天产值1个亿……长城汽车永川工厂,是长城汽车全球布局一个重要的点。截至目前,长城汽车累计销售3823亿元,税收72亿元,逐步形成汽车全产业链发展。

依托长城汽车、瑞捷车业等整车及代工企业,物流、研发中心、供应链采购中心陆续完善,60余家汽车配件企业落户永川;雅迪电动车等电动摩托车制造企业,在永川构建起“3+2+1+N”汽摩产业集群,形成汽摩全产业链。与此同时,信息化智能化企业也扎堆永川,大数据产业蓬勃发展,越来越多的“永川造”畅销国内外……

成渝铁路带来跨越式发展机遇,永川高质量发展正焕发勃勃生机。

依托日益发达的交通网络 江津从“边缘地带”变身发展热土

□本报记者 彭瑜 见习记者 黄熠

1952年,成渝铁路建成通车。70年风驰电掣,江津从“铁路站点”成长为西南地区重要的特大件与散货物流集散地,实现了江铁联运。

从“一路颠”到“一路顺”,依托日益发达的交通网络,一大批高新科技、新能源企业纷纷落户江津各大工业园,支撑起江津高质量发展的四梁八柱。江津也从“边缘地带”变身发展热土。

一条串联城市与乡村的民生线

江津区油溪镇,距离江津城区只有18公里。过去从这里去趟城区,天不亮就出发,一个来回就是一整天。

直到成渝铁路通车后,油溪镇设有站点,到城区只需要短短二十多分钟。有群众感慨:“铁路,让农村与城市更近了。”

据了解,成渝铁路江津段里程78.1公里,共设有江津站、朱杨溪站、白沙站、油溪镇等8个车站,极大便利了沿线乡镇与主城区间的交通。

2017年,王廷军在江津白沙镇投入4000余万元,成立江津区晨旭饮料有限公司。“在白沙建厂,相中的就是成渝铁路,销售产品便捷、运输成本低廉。”

一条带动区域发展的大动脉

2007年,丰益国际负责人从上海沿江而上一路考察,公司最后落户江津德感工业园。两年后,中粮集团也登门选择德感工业园。

“两大粮油龙头齐聚德感工业园,主要看中了区位优势。”德感工业园相关负责人介绍,得益于成渝铁路,德感工业园建有铁路编组站、拥有芒家沱港,可实现快捷的“水公铁”一体化联运,让区域内城市更加密切融合,“促进人流、物流、资金流、信息流沟通活跃。”

现在,德感工业园重点做优做强粮油食品加工业,成为重庆目前最大的粮油食品加工基地。截至今年6月底,德感工业园累计引进消费品工业企业237家,并正努力“蝶变”成为国家新型工业化产业示范基地、国家绿色装备制造高新技术产业化基地。

成渝铁路联动公路、铁路、港口打开腹地,与川黔铁路、渝昆铁路、重庆铁路枢纽东环线等汇聚于江津路港片区,构建起年发到能力可达2000万吨的珞璜铁路综合物流枢纽,无缝连接珞璜长江枢纽港,实现江铁联运。

一条沿江旅游观光的风景线

今年5月,成渝铁路重庆站至江津段改造工程(下称成渝铁路改造工程)圣泉站正式动工。

江津区相关负责人介绍,成渝铁路改造工程起于江津(德感)站,止于渝中区菜园坝,全长约60.8公里,设13个车站、2个预留站。江津境内约8.8公里,设圣泉、江津两个站。“改造完工后,将形成双线运输,成为沿线市民出行的重要交通方式之一。”

据了解,改造工程仅对路基、桥梁、隧道的病害按照“修旧如旧”的原则进行整治,最大限度地保留成渝铁路原有风貌,彰显重庆特色。

与此同时,重庆站至江津段还将串联龙凤寺、铁路博物馆、重庆工业博物馆、义渡古镇、钓鱼嘴人文艺术半岛、铜罐驿古镇、铜罐驿天主教堂等一批景点,真正建成“一站一风景、一站有特色”的沿江旅游观光线,将“美丽风景”转变为“美丽经济”。

服务超大城市发展 成渝铁路为成都“运”来工业

□四川日报全媒体记者 蒋君芳

6月30日凌晨5点过,一趟满载2500多吨砂石的货运列车缓缓停进位于成都简阳市的成渝铁路养马河站。随后,通过起重设备,满载砂石的集装箱被转移到等候在一旁的货车上,随后运往成都东部新区建设现场……

这是成渝铁路全线通车70周年的前一天,铁路线上的这座四等小站,如同70年来一样,忙碌不停。

成渝铁路极大改善了川渝地区的交通条件,创造了巨大经济价值,成都置身其中,感受深刻。

打开成都繁荣之门

如今,成都拥有不俗的工业实力。但在1950年前,这座城市的现代工业基础还十分薄弱。一个重要制约因素就是交通不便。

成渝铁路开通后,乘火车来往成渝的单边时间由一周缩短为“当晚出行,次日晚即可到达”,诸多问题迎刃而解。如永川、荣昌等地的优质煤炭,可沿一条专用货运铁路支线接入成渝铁路运至成都等地,让成都用煤价格大幅降低。运输成本很高的大型机器等基本建设器材,也可迅速由成渝铁路运到工地,且每吨器材运价降低80%。

成都市委党校经济学教研部主任常晓鸣介绍,1953年,“一五”计划展开,成都被确定为全国工业重点建设城市之一,国家在成都重点建设电子工业和机械工业。此后,一批国有大中型企业陆续选址成都。“成渝铁路,在服务国家工业建设的同时,也夯实了成都的产业基础。”

成渝铁路还带动了沿线商贸发展——成都站周边的荷花池批发市场闻名全国,在上世纪90年代就入围“全国十大批发市场”;依托成渝铁路石板滩站,成都市新都区石板滩镇取得巨大发展……

以更好姿态续写精彩

70年来,成渝之间的交通网络体系日益发达。当下,即便高铁、高速公路相继通车,成渝铁路依然在自己的方式,服务成渝地区双城经济圈建设,服务成都这座超大城市的日常运转。

“一天差不多有3至4列运输砂石的车辆到站,高峰期一天有1.2万余吨砂石运过来……”养马河站副站长廖平说,如今这里虽然已经停办了客运业务,但货运业务依旧繁忙。

成都天府国际机场的日常运转同样离不开成渝铁路的保障。“2021年1月,从成渝铁路庙子沟站引出的一条1.4公里新建航油专用线投用,来自全国各地的货运专列源源不断运来航油,经全国铁路干线网汇入成渝铁路,供给天府机场。”庙子沟站站长赵富修说。

作为成渝铁路西起点站,已经服役了70年的成都站,目前仍是成都重要综合交通枢纽之一。“现在平均每天有1万余人次旅客从这里奔向全国各地。”在成都站客运车间副主任张芸娟看来,成都站的未来值得期待。

根据此前公布的《国家发展改革委关于新建成渝中线铁路(含内江北站)可行性研究报告的批复》,服务于成渝双城主轴发展的成渝中线,终点就设在成都站。配合成渝中线建设,成都站、成渝铁路都将同步启动改造。

随着成渝地区双城经济圈建设的提速,成渝铁路作为西部陆海新通道重要组成部分,以及我国南向班列的重要通行之路,将继续助力成都等地经济社会发展,以更好姿态续写精彩。