

## 从成渝铁路看川渝巨变 ⑤

# 一条铁路见证川渝发展历程 交通巨变带动“双圈”建设加速奔跑

▼成渝高铁综合检测列车经过大足。(摄于2015年11月25日)  
通讯员 张显颖 摄/视觉重庆

### 核心提示

1952年7月1日,成渝铁路全线建成通车,打破了四川盆地蜀道难的局面,把成都、重庆及沿线10多个城市串联起来,带动川渝两地经济、科技、民生等各方面发展,为今天成渝地区双城经济圈建设搭建了最初的“骨架”。请来自重庆市大足区、荣昌区和四川省内江市、资阳市的报道。

## 资阳

### 享受交通带来的发展红利 随着轨道的延伸而不断生长

□四川日报全媒体记者 高果

7月1日上午,一趟满载钢铁的货运列车缓缓驶入资阳站,钢铁被起重机械转移到一旁的货车上,这些货将被送往中车资阳机车有限公司等企业的生产车间。

这一天,是成渝铁路正式通车70周年的特殊日子。70年前,成渝铁路为资阳开辟了对外开放的通道。70年后,成渝铁路依旧为资阳的建设和发展不断地忙碌着。

蜀人原乡广场、蜀人原乡川菜……在资阳市区,随处都可以看到“蜀人原乡”的标语,但许多人不知道,“蜀人原乡”的由来和成渝铁路的修建有关。

1950年9月,成渝铁路资阳段开始动工,修建过程中一些文物也陆续被发现。为保护文物,由重庆大学张圣英革命牵头组成10多人的工作小组,负责调查和保护铁路沿线文物。1951年3月,张圣英在当时的黄鳊溪(现九曲河)铁路桥一桥墩基坑发现了一块古人类化石,这就是距今有3万多年的“资阳人”头骨化石。

“资阳人”头骨化石为宣传推广资阳历史文化起到了重大作用。”资阳市雁江区文联研究员孟基林表示,正是这一发现,让资阳有了“蜀人原乡”的美誉。

中车资阳机车有限公司是资阳最大的工业企业之一,从1966年建厂至今,它带动着当地机车产业发展。“无论是生产机车,还是汽车配件,钢铁都是重要的生产原料。”中车资阳机车有限公司相关负责人表示,他们的生产依托着成渝铁路的货运能力。

铁路的开通,还带动着资阳沿线区域商贸的发展。临江镇以盛产豆瓣而出名。上世纪八十年代,每当火车停靠此站,不少游客便蜂拥而下购买豆瓣,临江豆瓣也一度成为资阳的一张名片。

资阳站货运值班员戴勇回忆,上世纪八九十年代,是铁路最繁忙的时候。“火车把外面的棉花、粮食、钢铁运进来,又把本地的红苕、柑橘运出去,最忙的时候,一个人一天就要负责一节车皮的货,装满的话有60吨重。”

客运也十分繁忙,1985年,资阳市境内铁路运输客运量合计249.48万人次,其中资阳县109.48万人次。

随着成渝公路、成渝高铁的相继通车,成渝铁路的客运功能逐渐被替代,但它依然以自己的方式,服务于资阳这座城市的日常运转。

“仅去年,运达的钢铁量就有1909车,共计100778吨,分别比上年增长52.47%、41.42%。”戴勇说,如今,成渝铁路依旧为资阳的运务做着重要贡献,往来的矿产、建筑材料、农产品等仍络绎不绝。

资阳北站是成渝高铁线上的站点,从这里乘坐高铁,最快22分钟“飙”成都,57分钟到重庆。同时,它也将成为轨道交通资阳线的起点,作为全省首条跨域城际轨道交通,轨道交通资阳线的建设标志着成渝同城化迈入“轨道同城”新阶段。

“资阳是伴随着轨道的发展而不断生长的城市。”资阳市发展改革委有关负责人表示,从成渝铁路、成渝高速铁路,再到建设中的轨道交通资阳线、成渝中线、成达万、成宜宜高铁等,资阳始终享受着交通带来的发展红利,“一大批优质企业因为便利的交通条件,选择落户资阳。”



▲资阳站。  
四川日报全媒体记者 向宇 摄

## 内江

### 国际物流通道建设加快推进 老站点货场改造获新生

□四川日报全媒体记者 郑志浩

6月30日,内江东兴区平坦镇内江至大足高速公路项目现场一片忙碌。一周前,项目控制性工程——联合水库大桥连续刚构桥面全幅合龙。项目通车后,将新增一个川渝省际出口,内江到重庆大足的驾车时长将从原来的2小时缩短到1小时。

从新中国第一条铁路成渝铁路到新建的内大高速,内江连接川渝的动脉通道不断织密。内江正加快打造西部陆海新通道门户枢纽,推动产业转型升级。

在内江市交通运输局,一张示意图展示了途经内江的高速公路线路,密集的线路连接成都、重庆等周边地区,反映出内江的交通区位优势。

“包括内大高速在内,内江已有在建和规划的项目中,有6条连接川渝的高速。”内江市交通运输局局长陈代兵介绍,内江规划高速公路密度约12.5公里/百平方公里,内联外畅的路网更加完善。

国际物流通道建设的加快推进,也让成渝铁路的老站点获得新生。资中站站长吴晓军这几天手头的电话不停响起,商量的事情大多都是围绕同一个主题:货场改造。

“改造源自于刚上新的国际物流业务。”吴晓军介绍,今年4月底,满载家用电器、日用百货等货物的中欧班列(成渝)甜城号从这里首发向北驶往欧洲。

这一班列和此前内江开通的“蓉欧+”东盟国际班列相结合,让内江打通了连接欧亚和东盟的南北双向国际大通道。

内江市商务局相关负责人表示,内江将推动发展多式联运,未来包括成渝乃至西南等地的货物都可以从内江进入国际物流大通道。

借力立体开放的通道格局,承接物流产业的载体正在不断完善。在内江新区,内江国际物流港正在推动内江保税物流中心(B型)的申报。“今年我们重点推进建立跨境电商、国际货运等产业链招商机制,推动现代物流产业发展。”内江新区管委会副主任李焰表示。

开放的格局助推产业的发展。6月30日,年产1080万片的功率半导体模组陶瓷基板项目在内江经开区开工,这一项目的产品将广泛应用于新能源汽车、智能机械装备、航空航天等领域。

“项目建成后,有望填补国内高端功率半导体陶瓷基板技术空白。”内江经开区管委会主任李勇均介绍,项目将推动内江电子信息产业高精尖产品的研发制造。

距开工仪式现场8公里处,内江电子信息产业园内,四川明泰微电子产业园的微电子产品陆续从园区装车出发,为成渝等地的下游企业制作显示屏提供配套。

融入川渝万亿电子信息产业集群,内江从中低端领域向高端攀升,逐步形成了以液晶显示模组、集成电路封装测试等为主的电子信息产业链条,企业集聚发展的态势更加明显。内江市经信局的数据显示,今年1至4月,内江规上电子信息企业实现产值22.4亿元,同比增长29%。

蓬勃发展的产业,也为城市注入活力。近两年来,越来越多的服务外包企业在内江布局企业的西南中心项目。包括迈睿中国西南区总部、大宇宙中国西南区域中心项目在内,内江软件与信息技术服务外包产业园先后引进企业21户。



成渝铁路沿线内江辖区资中站。  
唐广 摄

## 荣昌

### 煤矿变身综合性现代物流园 构建高效多式联运体系

□本报记者 左黎韵

6月30日上午,一列满载东北大米的列车,经广顺场站缓缓驶入荣昌重庆能投川南渝西物流园。这些货物转运到货车上,再奔向附近的商场。

荣昌位于重庆西端,与四川泸州、内江、资阳接壤,地处成渝地区的“黄金联结”。“成渝铁路的开通,对优质资源向荣昌集聚,推动产业结构转型升级,起到了至关重要的作用。”荣昌区相关负责人表示,在铁路交通的带动下,荣昌这个不靠江、不临海的内陆城市,正逐步实现“空、铁、公、水”立体多式联运体系,成为川渝合作的“桥头堡”。

川南渝西物流园的前身,是重庆五大矿务局之一的永荣矿务局。重庆能投物流公司副总经理杨勇告诉记者,当年鼎盛期,荣昌仅矿务局下面大大小小的煤矿企业就有七八个,每年经成渝铁路运输出去的煤炭超百万吨,有力支援了国家建设。

从2012年起,荣昌区大力探索产业结构调整之路,逐步形成以农牧高新、电子信息、消费品、生物医药等为主的现代产业集群。

在此背景下,已改制为重庆永荣矿业有限公司经过专业化重组,成立了重庆能投物流有限公司,并依托自有铁路专用线,建立仓储、装卸、物流、商贸于一体的现代物流园。随着荣昌产业结构的调整,物流园发货的种类已从煤炭单品丰富为建材、粮食、瓷器20余个品类。具备了100万吨煤炭、100万吨粮食、100万吨建材的年作业能力。数据显示,今年1—5月,物流园完成铁路大宗物资卸装量80.3万吨。

每天中午12点16分,都会有一列从内江出发的5611/5612次绿皮老火车缓缓停靠在成渝铁路广顺场站。“这是成渝线上最后保留的一对绿皮列车,乘客多是观光的游客。”列车员李勇说。

随着高铁的开通,客运慢车渐渐退出成渝铁路,货物运输成为了广顺场站的主要功能。据介绍,每天广顺场站接发的货运列车大概有40余趟,列车向东至重庆,向西至内江、成都等地。

事实上,目前,荣昌区也正以成渝铁路为核心,加强交通基础设施的互联互通,打造渝西川东综合交通枢纽城市。

荣昌区相关负责人表示,随着成渝客专的开通,国际物流“金三角”加快共建,以及荣昌无水港、候机厅、海关点等重大项目的建成运行,荣昌正逐步打通东接沿江通道、南接西部陆海新通道、西接川藏通道、北接“渝新欧”“渝满俄”通道的“四向通道”,衔接周边机场、港口、铁路枢纽,构建起便捷高效的多式联运体系。

“促进了人流、物流、资金流、信息流等各类资源要素加速向荣昌集聚。”该负责人强调,在刚刚结束的第二季度招商引资项目中签约活动中,荣昌便成功揽金222.5亿元,吸引到一批引领性、创新性、带动性强的重点项目落户。

未来,荣昌区还将充分发挥交通枢纽和多式联运优势,以大交通带动大物流,做大做强生物医药、健康食品、电子信息等优势产业集群,融入成渝地区双城经济圈建设。



▲7月2日上午,满载货物的列车驶出荣昌站。  
通讯员 张成杰 祝晨智 摄/视觉重庆

## 大足

### 邮亭铺车站褪去昔日繁华 乘上高铁风驰电掣奔未来

□本报记者 陈维虹

7月1日15时13分,晚点13分钟后,重庆南至内江的5612次列车缓缓驶入成渝铁路大足火车站。

站台上,由隆昌前来大足探亲的杨金花俯下身,背起黑色的行囊,准备登车回家,“从小我就在这里坐火车,40多年了。”

听着汽笛鸣响,看着火车灯光由远及近,今年52岁的杨金花似乎又回到了火车站熙熙攘攘的岁月里。那时,这里还叫“邮亭铺火车站”。

过去,上到重庆、下达成都,邮亭铺是必经之驿站,自古为成渝交通咽喉。邮亭原为“邮亭”,意为邮政信件等停留之地,史称“邮亭铺”“邮亭驿”。

“1950年成渝铁路正式动工,第二年9月,火车就通到了邮亭,设邮亭铺站。”大足区邮亭镇党委书记杨茂介绍,当时站里只有两股道,仅为修建成渝铁路运送材料。“成渝铁路全线通车后,邮亭铺站归西南铁路管理局重庆分局管辖,站线增至三股道,定为四等站,开始办理客货运业务。”

后来,邮亭铺火车站的货运专线增加到了4条。随着成渝铁路、大足至邮亭公路通车,再加上大足至安岳、大足至铜梁、大足至永川、大足至荣昌等公路干线连片,邮亭铺火车站成为当时物资、旅客进出的咽喉之地,大足、安岳、潼南、铜梁、合川等地分别在邮亭建有物资中转储备仓库。

“火车站周围那是闹得很,逢3、6、9,我们都要坐火车从隆昌过来赶场。”杨金花的记忆里,随着邮亭铺火车站客货运量的增加,火车站周边旅馆、餐馆、茶馆、百货商店等日益增多,“我们都要紧紧牵着妈、老汉的手,一不小心就挤丢了。”

《邮亭镇志》如此记载当时的盛况:火车站赶场天热闹非凡,车水马龙,人声喧哗,各种食品、商品、家电、电器、工业品样样齐全,茶馆、餐馆生意兴隆,一派欣欣向荣的景象。

不仅如此,依托邮亭铺火车站,周边逐年修建房屋,从三、四间草房起步,逐渐形成了面积达2.96平方公里的邮亭火车站社区。

“上世纪80年代的时候,大足石刻被开发,吸引了大批国内外专家学者和游客前来。”杨茂介绍,由于当时公路运输落后,观光者大多是乘坐火车往来,使邮亭铺火车站客货运量大幅增加,成渝线上开行的7对旅客列车均在此处停靠。“到上世纪90年代,邮亭铺火车站年发送旅客超过了32万人次。”

然而,上世纪90年代,随着成渝高速公路通车,邮亭铺火车站(1998年更名为大足火车站)客运量急剧下降,如今仅有重庆南往返内江的5612次/5611次一对慢车停靠。

“现在每年的客运也就千把人,但以煤炭、水泥、粮食等为主的货运还基本保持。”杨茂介绍,如今大足火车站到发货物约40万吨,依然承担着周边区域重要的货运任务。

“4条线,8个货运站台,好多公司都在用。”神光(重庆)煤业有限公司主要从事煤炭洗选,煤炭及制品销售等业务,其副总经理朱楠介绍,依托货运专线,该公司年产值超过10亿元。

“现在有了高铁了,来这里坐火车的人就更少了。”2015年12月26日,成渝高铁开通运营,在邮亭设大足南站,到隆昌仅需14分钟。不过,杨金花依然喜欢坐着慢车慢慢摇到隆昌,“5块钱,一个半小时。便宜,我也不赶时间,慢点就慢点。”

列车缓缓启动,车厢内,寥寥几名乘客凑在一起聊天;窗外,成渝铁路已历经70年风雨,属于大足火车站的热闹也已远去;远处,成渝高铁正以每小时350公里的速度风驰电掣,驶过日益繁华的邮亭镇,驶向未来……

▼7月1日15时13分,大足邮亭,5612次慢车缓缓驶入站台。特约摄影 钟志兵/视觉重庆

