



陆海新通道的全“渝”故事②

开行—中断—恢复

涪陵“陆海”重生记



■新重庆-重庆日报记者
唐琴 实习生 李凌儿

“西部陆海新通道提升了运输效率,从而增强了我们的产品在南亚市场的竞争力。”4月30日,重庆万凯新材料科技有限公司(以下简称重庆万凯)物流经理林政说。

这是怎么回事?原来,这家位于涪陵区的企业,主要生产聚酯切片,在人口密集的东南亚有着广阔的市场。

过去,聚酯切片出口要经长江水道抵达张家港再转运至东南亚,大约需要32天。如今“借道”西部陆海新通道——在涪陵龙头港装上货运列车,发到广西钦州港换船出海,仅需20天就可达东南亚。西部陆海新通道不仅让重庆万凯的货物“快马加鞭”驶入东南亚市场,也成为涪陵打造南向开放枢纽门户的关键一环。

多方筹资 修建2.8公里铁路专用线

2020年3月,涪陵开行第一趟西部陆海新通道铁海联运班列,成为重庆较早接入西部陆海新通道的区县之一。

当时,涪陵经西部陆海新通道铁海联运班列“南下”的货物并不多,2020年仅发出558个标箱。究其原因,是班列始发站涪陵西站不具备铁水联运功能,与相邻的龙头港只有公路相通,不能有效承接周边地区沿江运输的货物。

“涪陵西与龙头港的距离虽然只有2.8公里,但只能靠货车中转,费钱费时。”重庆龙头港物流发展有限公司董事长徐君侠说,这2.8公里堵住了铁水联运的“经脉”,拖慢了涪陵的开放步伐。

打通“经脉”,让铁路运输与水路运输实现无缝衔接,势在必行。就在涪陵开行第一趟西部陆海新通道铁海联运班列一个月后,龙头港铁路专用线建设随即启动。

龙头港铁路专用线从渝怀铁路处引出,接入龙头港,全长不到3公里。但因地势落差大,桥隧占比达40%,建设投资高达26亿元。

“龙头港铁路专用线建设的起步,真是艰难。”徐君侠感慨,按照初始计划,涪陵将与中国



于三月二十六日)记者 张春晓 摄视觉重庆

国家铁路集团有限公司共建,但并未成行;随后,又传出与中国铁路成都局集团有限公司合作的消息,最终也落空。

徐君侠介绍,自2014年龙头港开建以来,港口投资已近百亿元,大部分资金依赖以涪陵交旅集团为代表的地方政府平台自筹资金。龙头港铁路专用线仅争取到国家发展改革委绿色交通项目中央预算内投资2亿元的支持,剩下的24亿元只有靠涪陵区自筹资金。

为此,以涪陵交旅集团为融资平台,涪陵分别向农业发展银行、兴业银行、进出口银行贷款8亿元、10.8亿元、3亿元,再加上涪陵交旅集团投入的约2亿元自有资金,终于补齐资金缺口。

当年10月,几经波折的龙头港铁路专用线项目正式动工。

打通“经脉” “铁水联运”成现实

就在龙头港铁路专用线项目建设如火如荼之时,却遇到了意外。

2022年8月,由于新项目规划用地冲突原因,涪陵西站宣布停运,涪陵西部陆海新通道铁海联运班列被迫中断。

林政回忆,涪陵西站停运后,重庆万凯出海货物要先通过公路运输至重庆果园港,等待一两天后才能进行编组,再搭乘铁海联运班列运往东

南亚等地,仅仓储服务就是一笔不小的费用。

面临物流困扰的企业,远不止重庆万凯一家。数据显示,涪陵拥有外贸进出口实绩企业85户、外商投资企业130户、对外经济合作企业11户,进出口贸易需求旺盛。

仅2023年,涪陵与东盟国家进出口额就同比增长1.5倍,西部陆海新通道超6000标箱不得不中转至其他地方发运。

为了尽快破解局面,龙头港决定同步推进铁路专线、综合货场、集装箱铁水联区、散货铁水联区四大板块。

“为了抢进度、赶工期,项目共投入2000人左右,实行两班倒工作制。”重庆龙头港物流发展有限公司工程部原副经理王超回忆,高峰时段,50台挖掘机同步开挖,超过200台运输车在施工现场穿梭。

历经3年多奋战,2024年3月30日,涪陵龙头港铁路专用线、综合货场同步开通运营,全面突破铁水联运的关键“3公里”。同一天,首趟从龙头港始发的西部陆海新通道铁海联运班列成功开行,标志涪陵开放之路打开新天地。

自此,涪陵企业进入西部陆海新通道的货物可在龙头港直接搭乘铁海联运班列,运输成本降低20%。更为关键的是,来自重庆及周边的贵州、四川、云南等省市的大宗货物可在龙头港完成转运,既可南下直通东南亚,又可进入长江黄金水道抵达东南沿海,“铁水联运”终成现实。

无缝衔接 建设铁水联运廊道

得益于龙头港铁路专用线的投用,涪陵西部陆海新通道铁海联运班列呈现爆发式增长。

数据显示,2024年,涪陵经西部陆海新通道运输货物超11000标箱,同比增长68.85%,货值21.2亿元,同比增长91.87%。

当前,西部陆海新通道涪陵至钦州班列常态化开行,实现“周周班”发运,涪陵成为全市第四个西部陆海新通道发运节点。

“虽然,‘铁水’联运的‘经脉’被打通,但想要真正实现‘无缝衔接’,还剩最后一步。”徐君侠坦言。

为此,2024年9月,龙头港投资约7000万元开工建设铁水联运廊道设施项目,计划在2025年5月建成并投入使用。

“届时,龙头港港区内外铁水转运将彻底告别汽车,直接通过皮带传送,预计将降低转运成本10%,提升效率30%。”徐君侠介绍。

此外,为了进一步完善水运开放口岸的功能,总面积超1.5万平方米的西部陆海新通道渝东南综合服务中心暨龙头港水运口岸联检设施项目已开工建设。

“项目预计在12月完工投用,将建成海关、海事、边检查验设施用房,以实现与上述部门联合办公,大幅提升港口服务能力和效率。”徐君侠对此充满期待。

涪陵的开放“雄心”远非于此,以大通道带动大产业才是目的。以龙头港为依托,当前,涪陵正大力拓展通道经济,加快推动开放型经济转型升级。

比如,以入选国家粮物流核心枢纽承载城市为契机,涪陵依托中粮油脂、中粮稻谷、中储粮三大中央企业力量,在龙头港布局优质大米加工、植物油加工、饲料加工等粮食仓储项目,带动全区粮食加工能力达到100万吨/年、食用油加工能力达到80万吨/年。

此外,借助龙头港“铁公水”多式联运体系,涪陵正着力做强榨菜类国家外贸转型升级基地、国家中医药服务出口基地等,提升外贸经济质效。

数据显示,2024年,涪陵实现外贸进出口总额152.2亿元,位居全市前列,特别是与东盟10国实现进出口总额49.6亿元、同比增长16.9%。

■邢承木

针对隐藏式车门把手在实际应用过程中暴露出来的一些问题,工信部开始出手整顿。近日,工信部官网发文,公开征集对《汽车车门把手安全技术要求》强制性国家标准修订计划项目的意见。

在科技与美学的共同推动下,汽车设计加速迭代,“杠杆式”“电控弹出式”等隐藏式车门把手凭借独特优势,成为众多车型的热门选择。这类设计实现了与车身的完美融合,有效降低风阻系数——对燃油车而言,能减少油耗;对新能源汽车来说,可提升续航里程。同时,隐藏式车门把手大幅提升车辆的整体观感与科技感,契合现代消费者对科技和时尚的追求,成为市场卖点。

然而,随着隐藏式车门把手的广泛应用,潜在安全问题逐渐显现。不使用时,隐藏式车门把手与车身融为一体,虽造型美观,但不易被快速识别,尤其对首次接触此类设计的用户而言,找寻开启位置需要摸索,不仅影响使用体验,在紧急情况下更可能成为逃生阻碍。在紧急疏散或救援场景中,每一秒都关乎生命安全,难以辨识的车门把手无疑增加了开门难度、延缓了逃生速度。

更值得警惕的是,在一些交通事故中,车辆电力系统若受损,或将导致电动式车门外把手和车门内把手失效。隐藏式设计的特点,使得车门在失去电力支持时,手动开启难度大幅增加,既加大了救援人员的工作难度,也阻碍车内人员自救逃生。

此外,隐藏式车门把手缺乏统一、醒目的标志,也是不容忽视的设计缺陷。紧急时刻,驾驶者和乘客往往高度紧张,缺乏明确指示的车门把手,会显著增加操作难度,甚至可能因误操作错过逃生时机。

“安全是最大的豪华”“安全是底线”,应该成为汽车行业的自我要求和发展准则。目前,国内现有标准仅对门把手的耐久、强度、耐高低温、耐振动等提出技术要求。面对隐藏式车门把手带来的安全隐患,制修订汽车车门把手强制性国家标准十分必要且紧迫。

新标准应从车门把手的布置、标志、安全功能、结构强度等多方面进行规范,确保其在任何情况下都能被迅速识别并有效操作。针对电动式车门把手,可增设备用开启机制,保障电力中断时车门仍能顺利打开。同时,制定统一、醒目的安全标志,帮助驾驶员和乘客在关键时刻做出正确反应,减少操作失误。

车门把手虽小,却与生命安全息息相关,要看得见、打得开。制修订相关强制性国家标准,既是对消费者生命安全负责,也是推动汽车行业健康发展的重要保障。

每月16个“企业无扰日”带来的启示

【巴渝论坛】

■新重庆-重庆日报评论员 王瑞琳

“现在政府部门的检查是否太重复?企业要花很大的精力和成本来应对。”在重庆九龙坡区的一场政企交流座谈会上,民营企业家李金雨道出了心声。不躲不拖,有事就办。当地随即出台《重庆市九龙坡区涉企事项“无事不扰,有事必到”工作制度(试行)》等文件,特别将每月8日至23日设为“企业无扰日”,严格规范涉企执法检查。

每月16个“无扰日”,给企业留足了空间,也在无形中增强了城市的发展活力。数据显示,2024年九龙坡集聚民营经济市场主体22.7万户,新设民营经济市场主体3.6万户,均居全市第一。这,正是当地多措并举优化营商环境,激发市场主体积极性的成果。

一城一地的实践,与顶层设计形成了共鸣。此前召开的中共中央政治局会议强调,扎实开展规范涉企执法专项行动。根据党中央统一部署,各地纪检监察机关督促相关职能部门规范涉企行政检查,着力根治涉企执法突出问题,完善可执行、可检查、可追溯的执法监督体系。

号令明确,行动跟进。“有没有乱收费、乱检查的情况”“是否存在重复检查、多头检查”……前不久,重庆市璧山区纪委监委驻璧山高新区纪检监察组深入厂房、园区等,倾听企业诉求,及时查处乱象。无论是主动设置“无扰日”,还是走到一线找问题,都是自觉自律的表现。举措各有不同,目的殊途同归——让企业心无旁骛抓生产、搞经营,为地方经济建设注入更大动能。

不过,中央的三令五申与地方的大力跟进,也折射出一个不得不承认的现实——行政检查事项多、频次高、随意性大等问题仍然存在,不仅增加了企业负担,也损害了政府公信力。“乱检查”背后,有时是相关部门职能不清所导致,有时则是个别工作人员把检查异化成“刷存在感”的手段……凡此种种,都为乱象滋生提供了土壤。

困局待解,不容拖延。怎么做?还是以16个“无扰日”为例。无扰,是一种主动“靠边站”的选择,是通过清单化管理明确检查事项、频次和标准,是能减少的都减少、能合并的全合并,将不必要的行政干预降到最低。当然,不越位不等于缺位。当企业出现安全隐患、环境污染等,相关部门也必须敢亮剑、有作为,督促企业在合法合规的轨道上稳健前行。

姿态摆正,技术赋能。在重庆永川区,“入企扫码+综合查一次”改革已覆盖85项检查事项,各执法单位累计实施“综合查一次”653次,有效减少检查频次20%以上。这,正是以数字化手段提升涉企检查质效的生动缩影。在“放”与“管”之间寻求平衡,“数字”大有可为。加强数据共享,多些“查一次”式机制创新,方能在有作为的基础上善作为、好作为。

正如九龙坡区发改委的刘柏林所言,“企业有困难时我们在身边,企业搞生产时我们在旁边”。统筹好有效市场和有为政府的关系,落点就在这样的日常细节。有道是“企业好,地方才好;企业强,地方才强”,将服务企业发展融入平时,为企业营造稳定、公平、透明、可预期的发展环境,企业定可更好轻装上阵,为现代化新重庆建设增添光彩。

直播间的“进口奶粉”糊弄了谁

■新重庆-重庆日报评论员 臧博

国产奶粉包装成“澳洲牛奶奶膏粉”,某“进口高钙粉”主要成分是燕麦粉,全英文标签产品竟是100%国产……近期,电商直播间里的“进口奶粉”,忽悠了不少人。主播一句一个“家人们”,一口一个低价,引得消费者激情下单。殊不知,69.9元3桶的“新西兰羊奶初乳高钙粉”出厂价每罐仅需10元,产品中仅有4%进口羊奶粉原料。

李鬼摇身一变成了李逵,如此怪事,让人疑惑:这些在国内生产、使用国内生产许可证和食品标准的奶粉,怎么就这么喜爱洋标签、洋出身?同时,直播间的“进口奶粉”销售乱象,也让人联想到三个问题:主播们声嘶力竭带货假“进口奶粉”,哪里来的底气?消费者发现上当受骗,如何维权?直播间堂而皇之卖假货,平台该承担什么责任?

老话说了千百年:民以食为天。随着经济社会发展和生活水平提高,如今,人们对营养、口感等有了更高的追求,这本是好事一桩。但一些人,却执着于在舌尖上寻找“商机”——他们说着质优价廉的话,干着以次充好的事,将品质平平的食品和保健品,包装成具备某些神奇功效的营养品甚至灵丹妙药,而一旦被消费者

或监管部门拆穿西洋镜就跑路,风头过后,换个名称、包装和话术,接着忽悠接着赚钱。

假“进口奶粉”在直播间大行其道,说白了,就是不法商家发现了互联网直播的风口,再通过夸大宣传、虚假营销来赚取暴利。他们眼里的直播间,门槛低、利润高,投入少、收益大、风险小、见效快,比过去打广告、铺渠道、攒口碑的传统路径好走太多。面对直播间的“进口奶粉”乱象,消费者就活该被宰吗?当然不是。

刹住这股歪风,需要监管机构、直播平台、消费者多管齐下。

监管部门,应当以法律法规为准,用好食品安全法、食品标识监督管理办法等;同时,畅通消费者投诉渠道,对消费者反映较多、投诉较多的产品进行审核、抽检,及时公布处置结果。直播平台,应严格落实平台准入审查和直播内容审核,对违规宣传、敏感关键词、异常低价等情况及时叫停,帮消费者止损。对消费者而言,除了要进行必要的食品安全知识和网络防骗知识学习,还可以积极举报并依法索赔,用法律维护自身合法权益。

一分钱一分货,天上不会掉馅饼。“进口奶粉”是如此,各类打着“特惠”“特殊渠道”“全网超低价”旗号的商品也是。认清了低价“进口奶粉”的本质,就不会再上这样拙劣的当。



漫画/王铎

近期,部分营销号打着响应“体重管理年”政策的旗号,推出减重、掉秤可优惠报团的活动。然而,这实则是“低价游”的新套路。消费者报名后,可能会遇到“报名后再沟通优惠”等模糊回应,甚至还会被要求额外收费。

点评:面对“瘦子半价游”之类的噱头,消费者一定要擦亮眼睛。国家推出“体重管理年”,本是为了人们的健康,岂能成无良商家的营销套路?对此,市场监管部门不能坐视不管,要及时出手整治相关乱象,震慑别有用心商家。

车门把手要看得见打得开