

到今年底,四川将建成54条出川大通道

全省综合交通线网里程达44.3万公里,居全国第一

12月下旬,寒意已浓,重庆铜梁至内江资中高速公路建设现场却热火朝天。项目主体工程已全面完工,工人们正加紧进行机电调试、收费站装修等收尾工作,全力冲刺年底通车目标。这条路,将是川渝间的第17条高速公路,也是四川新增的一条出川大通道。

曾经“蜀道难,难于上青天”的四川,正通过不断提速的交通建设,让蜀道从“通”迈向“畅”,再向“质”进阶。

“十四五”以来,四川综合交通建设硕果累累,全省综合交通线网里程达44.3万公里,居全国第一,到年底,四川出川大通道将达54条,基本建成“四向八廊”战略性综合交通走廊。这条走廊,究竟蕴藏着怎样的能量?

通贯八方

54条出川“大动脉” 穿山越岭连通山海

在“十四五”收官之年,四川综合交通交出亮眼答卷:五年间新建成高速公路3000公里,到今年底,全省高速公路通车里程将突破1.1万公里,跻身全国前三。与之同步刷新的,还有进出川大通道的数量,年内新增3条后,铁路、高速公路、水路出川大通道总数将定格在54条。

摊开四川交通路网图,54条出川大通道犹如纵横交错的“大动脉”,穿山越岭,连通山海,勾勒出“四向八廊”的清晰轮廓——

东向联渝,双城联动更紧密。今年,川渝之间再添两条高速公路,其中重庆铜梁至内江资中高速即将全线通车。这条高速串联起资中、安岳、铜梁三地,是四川“东向出川”的核心通道。自2020年成渝地区双城经济圈建设加速推进以来,成渝扩容、遂渝扩容、自贡至永川等一批高速项目接续上马,川渝毗邻城市基本实现1小时通达。轨道交通建设同样如火



如荼,成渝中线高铁正加紧施工,未来成都到重庆最快50分钟即可抵达。水运方面,川渝共建长江上游航运中心,嘉陵江广元至重庆段16座梯级船闸全江连通,一条便捷高效的“水上高速公路”正加速形成。

南向出海,陆海联运更高效。川滇交界地带,即将通车的宜攀高速绥江支线,在四川宜宾与云南昭通之间架起一条“黄金纽带”。这条支线全长仅5.375公里,却意义非凡,通车后四川端连接仁沐新高速和宜金高速,云南端对接昭乐高速,成为四川通向云南的第9条高速公路大通道,将显著提升成昆运输大通道的运力。铁路建设同样捷报频传,今年底隆泸叙铁路将全线通车,这条时速120公里的电气化货运铁路,北接成渝铁路,南连叙毕铁路,最终通达广西北部湾,成为西部陆海新通道西线的关键组成部分,构建起四川南向直连北部湾的陆海联运大动脉。

北接陕甘,省际互通更便

捷。今年9月,九寨沟至绵阳高速公路全线贯通,成都到九寨沟的车程从8小时压缩至4小时,这条高速成为四川连接甘肃、青海、新疆的重要出川通道,进一步加密了川甘间的路网联系。川陕通道建设更是密集推进,G5京昆高速汉广扩容段、镇广高速等项目加速施工;西成高铁开通运营八年来,四川段累计发送旅客约3亿人次;宝成铁路上,中欧班列(成渝)穿梭不息,“疆煤”经此转运至嘉陵江广元港,实现通江达海。

西北向攀青,高原天堑变通途。白雪皑皑的川西北高原上,久马高速分段通车,结束了川青两省不通高速公路的历史。今年,这条高速将再通87公里,红原县不通高速的历史也将就此终结。铁路建设同样突破高原限制,川青铁路镇江关至黄胜关段于去年8月开通,成都最快1小时39分可达黄龙九寨站,如今日均客流量较开通初期增长近90%,未来这条铁路还将继续向青海延伸。通

道建成后,从成都到青海,无论是走高速还是乘火车,最快仅需5至6小时。

不止于此,四川境内仍有多个高速公路、铁路出川通道项目在建。待成达万高铁、渝昆高铁等项目全部建成后,从成都出发,3小时可达昆明,到京津冀、长三角地区的时间也将分别缩短至7小时、8小时以内。一张四通八达的“四向八廊”战略性综合交通走廊网络,正不断加密完善。

畅活经济

助力产品“加速出圈” 为降本增效持续赋能

“高速马上就要通了,出口就在村子旁边,以后运果子方便多了。”在内江市资中县水南镇板桥村,59岁的种植大户刘国木正忙着向经销商推销自家的血橙。眼看高速公路年底通车,他盘算着趁血橙大量上市前,把果子卖到更远的地方。

刘国木种植血橙已有10

年,此前果子主要销往成都、重庆、湖北等地,运输全靠成渝高速。这条已通车30年的高速公路,受限于当年的施工技术和设计标准,早已不堪重负。“以前最近的高速入口离村子有10公里,现在新建的铜资高速,到村里只有3公里左右。”刘国木介绍,经铜资高速将果子运到重庆,能显著节约时间,进一步缩短到北上广等高端市场的时空距离。

一条更通畅的路,不仅让农产品“加速出圈”,更带动了区域通行效率的全面提升,实现物畅其流、人畅其行。

今年底,全长超240公里的成南高速公路扩容项目将全线通车。作为四川最长的双向8车道高速公路,它不仅是连接成都、遂宁、南充的便捷通道,更是成渝地区双城经济圈的核心纽带,将大幅提升东向出川的通行效率,让周边38个乡镇迈入“半小时高速圈”。

依托“四向八廊”骨架支撑,四川公路、铁路、水路大动脉交织成网,为川货出川打通多式联运新通道。目前,四川已稳定运行15条多式联运精品线路,今年还成功首发“长江班列+汉亚直航”铁水联运线路,物流成本降低20%;马边至宜宾港的公水联运试点,让磷矿直抵长江中下游市场,运输时效提升约90%。

一边架起“硬骨架”,一边提升“软实力”。四川以“四向八廊”为基底,锚定通道网、物流网、数联网三网融合发展方向,推动现代物流产业建圈强链,为降本增效持续赋能。今年以来,川渝两地联合建立交通物流数据库,推动达州国家物流枢纽平台等38个主要物流信息平台接入多式联运数智平台,累计汇聚数据850余万条。56家优质物流企业,为113家制造业企业提供一站式“物流管家”服务,其中,内江市推出的“仓储+运输+信息”智慧物流服务,为红牛、川威等重点企业节约物流成本10%以上。

据川观新闻

成都将培育一批稳产保供基地

提高“菜篮子”应急保供能力

成都市作为常住人口超2100万的超大城市,“菜篮子”的稳定供给与质量安全直接影响千万市民的日常生活与城市运行安全。12月24日,记者从成都市农业农村局获悉,近日,该局印发《成都市“菜篮子”稳产保供基地培育与管理办法》(以下简称《办法》),提高“菜篮子”应急保供能力。该《办法》将于2026年1月16日起施行,有效期三年。

明确稳产保供基地规模标准

《办法》明确规定,“菜篮子”稳产保供基地是指农业生产经

营主体在本市范围内从事农业生产,生产经营规模和质量安全等指标达到规定标准且经成都市农业农村局依据《办法》认定培育的“菜篮子”重点品种生产基地,包括蔬菜生产基地、畜禽生产基地、水产生产基地等。

不同类型的保供基地,规模标准不一样。蔬菜生产基地,生产经营主体为村(社)集体联合申报的基地种植面积100亩及以上,基地复种指数1以上;独立申报的,生产经营主体为农业企业、农民专业合作社、家庭农场、农村集体经济组

织、适度规模种植户的种植基地面积在20亩及以上(设施化栽培按比例折算面积),基地复种指数1以上。

畜禽生产基地按照品类划定规模,生猪设计年出栏量500头以上;奶牛设计存栏量100头以上;肉牛设计年出栏量50头以上;肉羊设计年出栏量200头以上;蛋鸡、鸭设计存栏量2000只以上;肉鸡、鸭设计年出栏量1万只以上;肉鹅设计年出栏量5000只以上;鹌鹑设计存栏量4万只以上;肉兔设计年出栏量5000只以上。

水产生产基地需要池塘养

殖面积100亩以上。

明确稳产保供基地权利义务

《办法》规定,获得认定的“菜篮子”稳产保供基地,可在基地产品广告宣传等使用“成都市‘菜篮子’稳产保供基地”标志或字样;可在基地适当位置自行悬挂“成都市‘菜篮子’稳产保供基地”牌匾;可优先参加相关部门组织的人员培训和交流活动;符合有关规定的推荐办理“三绿工程车”电子通行码;符合有关规定的可享受设施农业、产能提升等产业发展

相关财政资金奖补扶持政策。

同时,《办法》还明确了“菜篮子”稳产保供基地应当承担的义务。其中提出,基地产品优先保障本市市场供应,紧急情况(如自然灾害、重大公共事件等突发情况导致市场供应紧张、抢购、价格大幅上涨等)下服从本市应急调度与调控。

落实农产品质量安全主体责任,主动接受农产品质量安全监督检查,保证产品生产规范、质量安全,自觉维护“菜篮子”稳产保供基地的信誉和形象。
华西都市报·封面新闻记者 杨博