

# 陆海明珠 果园港



重庆果园港码头。

陈 林摄(中经视觉)

创新，是勇于在技术上领先。果园港要建成一流港口，个中艰难可想而知；与沿海大港相比，建港口头短，在技术积累、运行效率、业务规模等方面有不小差距。但凡事都有两面性，恰恰是因为建港时间不长，历史包袱不大，更易弯道超车。果园港在建设一流设施、引进一流技术方面，先行先试，敢想敢干，硕果累累。“一个内河港，采取海港才用的直立式码头，就是有力例证。”黄继说。

果园港北向开放，重点依靠渝满俄班列。这也是一条行程万里的国际班列，其北上经满洲里口岸出境，横越西伯利亚，到达俄罗斯莫斯科。重庆市经济信息委外经处处长付驰介绍，渝满俄班列去程货物主要为汽车配件、工业机械配件、日用百货等，回程货物主要为大宗货物、肉类、葵花籽油等农副产品。“疫情期间，这趟班列不仅实现正常发送，还异军突起，增速惊人。”北向开放，补齐了果园港四向开放的最后一个缺口，果园港的开放至此也形成了一个完整的闭环。

东西南北，四通八达。也许，就连果园港最初的设计者、建设者都不敢想象，当初的一个散杂货运输码头，一个基本聚焦内贸的港口，一个年吞吐量只有100多万吨的站点，竟然实现了长江黄金水道、西部陆海新通道、中欧班列（成渝）、渝满俄班列等国际通道高密度汇聚，实现了全球100余个国家和地区的300余个港口快速通达。重庆果园港，世界中转站，名不虚传。

### 创新明珠

“为长江经济带发展服务好，为‘一带一路’建设服务好，为深入推进西部大开发服务好”，是果园港义不容辞的肩头重任。而一个后来者、弱小者后来居上，勇挑重担，必须首先是一个创新者。

创新，是敏于在思维上转变。

重庆港务物流集团有限公司信息技术部部长刘世刚十分感慨：开港初期，还是有不少人有“码头思维”，按部就班、循规蹈矩，认为创新创造没有必要。习近平总书记考察以来，果园港人的责任感、使命感和紧迫感被最大程度地激发出来。思维一变天地宽，也让果园港迈上了高质量发展的快车道。

习近平总书记考察果园港码头时，一座岸桥正将集装箱吊装到轮船上。当时操作岸桥的人，正是“80后”胡万琪。彼时还是一名普通桥吊司机的他，如今已是“全国五一劳动奖章”“全国劳动模范”等诸多荣誉的获得者。他说：“如果说7年多来果园港最大的变化，无疑是人的思维的变化。以前觉得遥不可及的事情，现在或许可以试试；以前觉得从来如此的事情，现在或许可以改改。”

一根使用寿命达1年的岸桥钢丝绳，在果园港只能使用6个月左右，没有人觉得不妥。胡万琪和同事们较上劲了：能不能改改？问题出在哪？经过反复排查、检测，终于发现问题所在——岸桥小车托架过高，钢丝绳摩擦严重，导致损耗过快。改！降低托架高度10厘米，更换耐磨性能更好的尼龙板。结果，钢丝绳使用寿命成功延长到1年。仅此一项，每年就节省材料费用20多万元。“胡万琪劳模创新工作室”成立3年多来，先后完成各类创新革新11项，取得经济效益逾300万元。

创新，是拙于在细节上的死磕。

“在果园港，创新不分大小。”重庆果园港埠有限公司设备管理部经理唐小平，是“党员创新工作室”的领头人，在他看来，果园港很大，既是港口，也是全球物流供应链重要节点；果园港也很小，每台岸桥需精准抓取、每根绳索能否顺畅拉升，都关系到这个“庞然大物”的有序运行。唐小平们的工作目标，就是用创造性的眼光和思维，尽量把每一个微小的障碍扼杀在萌芽中，最大可能提升港口运行效率。自“党员创新工作室”成立以来，创新成果覆盖生产、安全、环保等各个领域，参与者达百余人次。

人人愿意创新，人人能够创新。“今天的果园港，创新已成为一种习惯。”刘世刚说，只要是立足生产实际，能够推动降本增效的有益实践，无论大小，无论是谁，果园港都欢迎，并在制度层面上予以鼓励。

创新，是勇于在技术上领先。

果园港要建成一流港口，个中艰难可想而知；与沿海大港相比，建港口头短，在技术积累、运行效率、业务规模等方面有不小差距。但凡事都有两面性，恰恰是因为建港时间不长，历史包袱不大，更易弯道超车。果园港在建设一流设施、引进一流技术方面，先行先试，敢想敢干，硕果累累。“一个内河港，采取海港才用的直立式码头，就是有力例证。”黄继说。

果园港的科技范儿还远不止此。轻点鼠标，推动操作杆，在距离果园港智能中控室几十米外，一台橘红色的巨型场桥即降下钢铁“抓手”，稳稳地抓起了集装箱。

这样的场景，是重庆果园集装箱码头有限公司技术部部长张福全过去想象不到的。“以前要操作场桥，需爬上24米高空，在不到3平方米的操作间里，全程弯腰90度，用肉眼瞄准集装箱箱角锁孔，抓箱、放箱，是实实在在的体力活。”张福全说，如果技术不到位，操控杆不听使唤，重达20多吨的集装箱就会在空中晃来晃去，看得人心惊肉跳。

要创新，要升级。自2016年起，果园港启动智慧港建设，先后投入近2.1亿元，在长江内河流域内第一个完成场桥远程操控。如今，桥吊司机坐在办公室里，只需要一只鼠标、一个操纵杆，一个人就能操作3台场桥，工作效率提升30%以上。敢想敢为就有奇迹，一个更聪明、更智慧的年轻港口正拔节生长：在集装箱理货环节，智能理货系统将理货识别率提升到96%以上，彻底告别过去“一个人、一支笔、一张纸”的落后作业模式；在集中监管作业场地，国内首套新一代双能、双视角、双加速器的快速检查H986系统投入使用，1小时内能查验200个集装箱；在仓储功能区，实现自主预约、自助换票、智能称重，提货效率较之前提高33%，果园港成为国内内河首个实现集装箱电子提货的港口……

创新，是善于在机制上破阻。

坐拥长江黄金水道，辐射中西部，中转全世界。果园港有先天之地利，但如影随形的是，链条长、环节多、监管复杂。打通各环节上的堵点、难点，是果园港角力的关键点。

时间就是金钱，效率就是生命。重庆至上海单次航运就能节省4天的“沪渝直达快线”，了解一下。繁忙的长江黄金水道，在航运高峰期也会迎来拥堵，有时在三峡大坝等待通航的时间甚至超过了航运本身的时间。怎么办？果园港主动作为，通过与三峡、上海港、支线船公司反复沟通磨合，一条时间短、效率高、更经济的“沪渝直达快线”闪亮登场，硬是将船只水运周期压缩了35%以上。自2019年开行至今今年3月底，“沪渝直达快线”累计开行3898艘次，运输96万标准箱。

只要思想不滑坡，办法总比困难多。全国首创的“离港确认”模式，了解一下。重庆港海关副关长李简说，传统转关模式下，江船抵达上海港后，必须要完成码头理货、江船订舱等程序，才能提出转关申请。重庆和上海两地联手，推出“离港确认”模式，即船只抵达上海港后，可以在未完成理货、未确定船舶舱位的情况下申报转关。待离港时，再完善相关信息，流程仅需2小时左右，跟以往动辄一两天的时间相比，这简直是“飞一般的感受”。

从海港启运可以退税，从河港启运也可以退税，了解一下。除了通关顺畅，退税的便利也吸引不少外省企业“舍近求远”，来果园港进出口货物。“去年我们经果园港出口货值约5亿元，退税额达到1亿元。”四川省宜宾五粮液集团进出口有限公司财务主管凌卫说，2022年3月，重庆实行“启运港退税”政策，货物在果园港办理放行手续后即视同出口，企业便可申请办理退税，能提前1个月拿到出口退税款，帮助企业最大程度盘活资金。

重任在前，果园港深知，唯有创新和奋斗不可辜负。创新果园港，一直在路上。

### 绿色明珠

晴朗的日子里，果园港像一幅色彩斑斓的油画：在蓝天白云的映衬下，橙色的岸桥、浅色的船

舶、蓝红黄各色的集装箱……但如果让果园港人选择一个他们最为心仪的颜色，恐怕还是绿色。果园港因长江而生而兴，自然也为长江之绿之清而竭尽全力。

“2016年1月5日，就在考察果园港第二天，习近平总书记在重庆提出了长江经济带发展必须坚持‘共抓大保护，不搞大开发’。践行绿色发展理念，保护一江碧水东流，果园港责无旁贷。”杨昌学说。思路是清晰的，行动是果决的：港口依江而建，与江共生，管住水里漂流的、减少空中排放的，双管齐下，缺一不可。

在集装箱码头，一个不起眼的蓝色“大铁皮罐”，解决了船舶垃圾、生活污水、含油污水等污染物“水上漂泊”的难题。重庆果园港埠有限公司安全环保部经理聂渝介绍，这个“大铁皮罐”就是船舶智能垃圾分类收集系统，当停靠船舶有排污需求时，码头岸桥即伸出铁臂将“大铁皮罐”吊至轮船上，免费进行带油垃圾、含油污水、生活污水的接收。据介绍，依靠4台“大铁皮罐”，去年累计接收船舶生活垃圾17.8吨、船舶生活污水1307吨，实现停靠果园港船舶污染物“零排放、全接收”。

除了污染物上岸，废气排放也要管住。在长江行船10多年的重庆港盛船务有限公司指导船长何建军，对于靠烧柴油发电的日子仍记忆犹新。“以前轮船靠岸停泊，只能烧柴油自发电，轰隆隆的噪音，浓浓的柴油味，直呛鼻子。现在，果园港大力推进口岸电建设，用一根缆线接岸岸电桩就可使用岸电，既环保又经济。5小时用电200度，费用300元，节能约一半成本。”

对清洁能源的先行先试，更是打开了长江绿色航运的一扇窗。2020年6月19日，港盛船务公司的“港盛1005轮”顺利通过三峡船闸，成为全国首艘使用液化天然气(LNG)/柴油双燃料通过三峡船闸的船舶，标志着LNG清洁能源船舶可实现长江全流域航行。根据测算，一艘LNG清洁能源船一年可减少约80%硫化物、70%氮氧化物、60%左右颗粒物的排放。

逐绿前行。港口业务庞杂、条线繁复，“变绿”并非一日之功，是个“技术活”，如何绿得常态、绿得精细？

向智能化、数字化要“智慧”，向新设备、新技术要方案。

临江而立，因温差、压强差导致港口常年风大，防风抑尘是困扰不少港口的难题。驱车行驶在大宗商品散货堆场区，一张高16米、长3500米的巨大钢结构网孔引人注目。凑近细看，网上布满钢板织成的密集小孔。“这张防风抑尘网，背后包含着复杂的空气动力学原理，每个网孔的开孔率和角度都有讲究，可以降低风速、改变风向，能够减少粉尘外溢85%以上。”重庆果园建设发展有限公司党支部书记、执行董事、总经理黄永红说，有了这一屏障，港区与“大风一起，粉尘漫天”彻底告别。

“运矿不见矿，装煤不见煤”，如今已是果园港的常态。亮壳却还记得，作为长江上游地区铁矿石、铬矿石、石油焦等大宗散货中转地，曾经的果园港作业露天、粉尘纷飞，工作人员整日灰头土脸。如今，斗轮式堆取料机将矿石、煤炭自动“卷”到一条长达13公里的封闭式皮带机廊道上，一路封闭就能装上火车，廊道中还配备干、湿式除尘设施，既增加物料含水率，又抑制粉尘飞扬，全程实现控制远程化、运输自动化。

漫步在果园港，蓝天碧水相衬，青葱绿树绕身，长桥卧波，渚烟袅袅，不是风景胜似风景。一个数字道出这幅美景的来之不易：近年来，果园港用于环保设施的累计投入，达2.1亿元。

绿兮今兮。花销如此之大，投入如此之巨，有没有动摇的时候？重庆港务物流集团有限公司建设管理部副部长陈富豪坦承，这些年心里不是没犯过嘀咕：为过往船只免费处理船舶污染物，费用不菲，值不值？智能化控制系统、自动化环保设备，处处都要钱，钱从哪里来？

答案显而易见，如果只知道一味“砸钱”，必然不可持续，希望的“绿色”就会变成掣肘的“灰色”。果园港倾力解难题：用守牢生态优先的定力，激活绿色发展的潜力，不断向高质量发展迈进。

瞄准环保便捷，“散改集”业务打开更大市场

空间。重庆港务物流集团有限公司港航经营部部长张水平说，煤炭、矿石堆存和装卸中的扬尘，是港口粉尘污染的重要来源。相比之下，集装箱密封性强，便于装卸，能够减少作业环节中的环境污染与货物损耗。近年来，果园港大力推广“散改集”业务。以粮食运输为例，自2022年5月开展粮食“散改集”业务以来，粮食铁路班列辐射四川、贵州多个城市，全年完成4381标准箱。

锚定绿色高效，“重去重回”的铁水联运模式应运而生。“‘重去重回’是指列车来往皆载货。”王志宇举例，贵州要进口硫磺，在长江下游装箱后沿江而上，经果园港转铁路运抵贵州；在贵州重新变空，又装运上磷矿，经铁路运抵果园港，再顺江而下出口至海外。“来的是硫磺，去的是磷矿，避免了空跑，降低了物流成本。”王志宇说，从2016年6月该模式运行以来，截至今年3月1日，共发运14.6万标准箱，总吨位达400万吨。

要生态，也要业态；要风景，也要“钱景”。一种更集约、更经济的现代港口发展模式跃然眼前：2022年9月，果园港被中国港口协会授予“四星绿色港口”，成为长江上游地区首家获得该殊荣的港口；当年，果园港国家物流枢纽完成货物吞吐量超2500万吨，同比增长达20%。

### 希望明珠

江门回望千峰涌，港口雄开万里流。倘若能用无人机视角，鸟瞰整个果园港区，这样的场景令人振奋：碧水如带，奔腾不止；车船如织，川流不息；“铁水公空”，四通八达；东西南北，四向延伸。这样的场景令人感叹：这是一座开放的港，这是一座创新的港，这是一座绿色的港，这更是一座希望的港。

为什么说果园港“大有希望”？同样的问题，摆在几乎每一位受访者面前，得到的回答虽有不同，但“这里大有希望”的共识愈发清晰。

这是一个可以预见的希望。果园港“大有希望”的最强“靠山”和最大底气，就是国家重大发展战略的连续性、稳定性和可预见性。重庆社会科学院产业经济研究所副研究员程凯认为，果园港是西部陆海新通道、“一带一路”、中欧班列（成渝）和长江黄金水道重要的衔接点，是西部大开发、成渝地区双城经济圈重要的发力点，在如此众多的国家重大战略助力之下，果园港在进一步融入和服务国家战略、区域发展中，跃升为世界一流内河强港，并非遥不可及。

这是一个可以预料的希望。果园港优势，正以肉眼可见的速度生长——集装箱功能区、件散货功能区、商品车滚装功能区、铁路作业区、配套仓储区、口岸查验区全部完成竣工，港区功能日益完备；港区内铁路整列装卸与待发线14条、1000万吨级散货翻车机两套、600万吨级皮带装车机系统一套，作业能力显著增强；鱼嘴铁路货运站、果园保税物流中心（B型）等项目的投运，原两路寸滩综合保税区水港功能区调整到位，口岸特质更加鲜明。升级版的果园港，满是希望。

这是一个可以预期的希望。果园港为什么能？秘诀就是“铁水公空”多式联运！张水平这样解释多式联运的优势：铁路、水路、公路、航空，各有优势又各有短板。而在果园港，“铁水公空”无缝衔接，宜铁则铁，宜水则水，宜公则公，宜空则空，这无疑减少了中间环节，缩短了货运时间，降低了运输成本。“随着多式联运的运行效率和覆盖范围继续扩大，果园港在助力成渝地区企业扩大海外朋友圈，加深与‘一带一路’沿线国家和地区经贸合作等方面，更有作为，更显担当。”果园港国际物流枢纽建设发展有限公司总经理牛贤丹说。可以想见，在市场机制促动下，多式联运模式触发的马太效应，将在果园港体现得愈发明显。

这是一个可以预期的希望。当前，地处西南腹地的成渝地区正奋力打造成为继京津冀、长三角、珠三角之外的“第四增长极”。新的增长极，不仅意味着量的增长，也意味着模式的更新与迭代，在这一过程中，果园港定将大有作为。重庆社会科学院国际经贸与物流研究所副所长邓靖对此充满期待：“在构建国内国际双循环相互促进的新发展格局中，果园港能依托更高层次的开放体系，更加高效的服务体系、更具性价比的流通体系，更好地利用国内国际两个市场，为重庆高质量发展提供有力支撑。”

这是一个可以被验证的希望。今年一季度，是疫情防控进入新阶段后果园港的“首季秀”，果园港果然不负众望，再次交出了亮眼成绩单：集装箱吞吐量23.1万标准箱，同比增长16.4%；货物吞吐量619万吨，同比增长9.9%；滚装商品车吞吐量9.1万辆，同比增长16%。同时，统计数据还显示，在今年第一季度，果园港3年来首次出现了内外贸货物双增长，恢复态势强劲有力。

这其中，有果园港需要的自身突破。果园港多年发展，成绩有目共睹。但毋庸讳言，与习近平总书记的要求还有一定差距，不能松劲歇脚。在认识上，要在新时代、新格局的大背景下深刻体悟“这里大有希望”的内核；在思想上，要在国家重大战略、区域发展中，找准位置，主动作为；在行动上，要以国际一流枢纽港、内河强港为目标，加快前行，时不我待，只争朝夕。

这其中，也有果园港渴求的外部助力。果园港不是一个人在战斗，外部助力对港区发展不可或缺。枢纽枢纽，疏通才能流动。杨昌学对此深有感触：“如果果园港能够在三个方面实现突破，‘大有希望’将‘更有希望’。”目前，果园港在货运配套上，面临着运力的缺口，“货等车”“货等船”的情形时有发生；在航运支撑上，来自长江下游特别是荆江航道枯水季节的运力受限，亟待破解；在互联网互通上，一些地区因补贴等种种原因，绕开低价环保的长江水运，影响了果园港最大效力的发挥。

虽难矣，但一念既出，万山无阻。正如习近平总书记所说：“这里大有希望。”

（调研组成员：赵子忠 胡文鹏 吴陆牧 李华林 吉蕾蕾）

本版编辑 周 剑 刘志强