

(上接1版)单体5000吨级的船舶,妥妥可以从下游上来,再向上就不易了。下游船舶在此大改小,上游船舶在此小改大,果园港是天生的航运中心。

再说区域位置。重庆港务物流集团的一间会议室内,视觉中心位置挂着一幅《世界海运交通图》。这幅图,杨昌学不知看过多少遍,早已烂熟于心。他一边用手指着地图上的一个点,一边深有感触地说:“别小看这个点!这里港陆相依,陆江相连,江海相通。不夸张地说,果园港不大,能通天下;果园港虽小,能达天涯海角。”

向东,通过长江黄金水道,联通长江经济带各港口城市群,实现江海联运;向西,通过中欧班列,连接西北、中亚及欧洲;向南,通过西部陆海新通道链接东盟、南亚,同时辐射云贵川等地;向北,通过“渝满俄”国际铁路班列,联通中蒙俄经济走廊,“德国杜伊斯堡港不远万里而来,新加坡港穿山越海而来,纷纷向果园港伸出深度合作之手,正是果园港独特区域优势的佐证。”重庆港务物流集团党委副书记、重庆港股份有限公司总经理张强无不得意地说。

最后说战略位置,这正是果园港的核心优势所在。在国内,鲜有一个港口,能同时受到如此重量级、数量级的重大发展战略的“多重关照”:长江经济带、西部大开发、成渝地区双城经济圈、西部陆海新通道、“一带一路”。两江新区自贸办(中新办)主任郑航自豪地说,如此中的重大战略,每一个都在深刻改变中国经济版图和经济布局,每一个果园港都不可或缺,每一个果园港都躬身入局,每一个果园港都大有可为。

自习近平总书记考察以来,果园港人以“敢为人先”的锐气,以“舍我其谁”的担当,以“只争朝夕”的干劲,向着长江门户港、中国枢纽港、世界中转站的目标奋力前行。

看,这就是果园港的底气!16个5000吨级泊位、单次起吊1000吨的大件码头、14条进港铁路专用线、130万平方米堆场面积、18万平方米室内仓储、15万平方米口岸查验设施、900万吨件散货和100万辆商品滚装车作业能力……在4.33平方公里的港区内,投资额达105亿元。“这样的投资强度,足以让果园港在长江中上游港口中,傲视群‘港’。”张强说。

看,这就是果园港的底气!果园港正按照“前港后园”功能布局规划,实现港口、产业、物流三结合,发挥“通道带物流、物流带经贸、经贸带产业”的联动效应,努力打造成为长江上游地区集装箱转运中心、散杂货中转站中心、商品车分拨中心、铁水联运换装中心、大宗商品交易中心。

看,这就是果园港的豪气!依托独特的节点优势,2020年以来,果园港与新加坡港、德国杜伊斯堡港实现铁水联运,长江黄金水道、西部陆海新通道、中欧班列也在果园港内实现无缝贯通,中新(重庆)多式联运示范基地开始运营。将果园港的名字与世界中转站画上等号,是果园港人的不懈追求。

在重庆语境中,港不仅是港,港还是窗口,获取信息、吸引资源的窗口;港还是支点,汇聚优势、撬动发展的支点;港还是通道,畅通物流、通达大海的通道;港更是希望,点亮梦想、开启未来的希望。果园港,正是这样的港。

开放明珠

不沿边,不靠海,地处腹地,山水纵横,大自然似乎故意要在重庆与外界联通之间,设置重重障碍。将开放木档变成开放前沿,将开放洼地变成开放高地,将开放窗口变成开放门户,这是重庆发展绕不开、躲不过、避不了的必然抉择。

重庆市委书记袁家军重点要求“把西部陆海新通道建设放在中国式现代化的宏大场景中系统谋划、整体推进”“一体打造大通道、大枢纽、大口岸、大物流、大平台,更好辐射西部、服务全国、链接东盟、融入全球”。

向东!
“这堆灰色的是来自巴西的锰矿石,这堆黑色的是来自澳大利亚的铬矿石,那边那堆暗红色的是来自智利的铁矿石……”在果园港散货堆场,重庆果园港埠有限公司铁路运行部经理徐亮指着一堆堆如小山般的矿石,语气中略带兴奋,“这些矿石都是由海路经长江黄金水道而来,到了果园港再通过水路、公路、铁路等方式,发送至四川、贵州、云南等地。”

紧挨着散货码头的,是果园港滚装商品车码头。只见一辆辆长安、五菱等崭新汽车,正从货场有序驶向停泊在岸边的两艘滚装轮船。汽车一辆接着一辆,连成了一条流动的白线。重庆果园滚装码头有限公司副总经理黄彬介绍:“这些车辆,一部分经长江销售到沿岸的武汉、合肥、上海等地,一部分则经上海港发送到东南亚等地。长江上游乃至西部地区最大的商品车多式联运分拨中心,可谓实至名归。”

奔腾不息的长江,是名副其实的黄金水道,是果园港东向开放的重要通道,也是果园港服务长江经济带发展的关键渠道。长江,将港与江、江与海、海与世界联通,给了果园港一个走向海洋、走向世界的舞台。数据显示,2022年全年,果园港货物吞吐量2452万吨,比上年增长24.1%。

向西!

果园港西向开放有两个层次。一是助力成渝地区双城经济圈,服务好西部大开发。提起果园港向西发展的业绩,张强如数家珍:果园港凭借自身独有的区位优势和节点优势,打造了一条集装箱水水中转公共支线,有效解决长江枯水时段上游集装箱运输成本高企难题,惠及四川、云南等地;构建了一个铁水联运运输网络,链接四川成都、攀枝花、西昌,贵州遵义等地;创造了一个全新转运模式“无水港”,将港口功能延伸至四川、贵州等地区,2022年共开行680车次。向西开放,向西辐射,果园港一直在努力。

二是中欧班列。2017年12月,果园港首趟中欧班列发出,目的地——德国杜伊斯堡港。自此,中欧班列与长江黄金水道实现了深度融合。2018年11月,果园港又开行了至美国曼海姆港的班列,朋友圈越来越大。“2022年全年,果园港开行中欧班列516班,沿线的木材、矿石、酒类等

陆海明珠果园港



重庆果园港,大量集装箱整齐有序地摆放在港口等待吊装。(本报资料图片)

记者 张锦辉 摄/视觉重庆

产品随车返回,又转运至上海、江苏等地。真可谓是相隔虽万里,天涯若比邻。”重庆果园集装箱码头有限公司党委副书记、总经理王志宇如是说。

两个层次的向西开放,相互融合,彼此联系,而且在更高层次上实现了有机统一:成渝地区双城经济圈、西部大开发、中欧班列,在果园港找到了发轫的起点,找到了共同的圆点,也找到了发生化学反应的契机。果园港,就像一剂神奇的催化剂,让开放之门越开越大,越开越敞亮。

向南!
作为长江上游最大的铁公水多式联运枢纽港,果园港在西部陆海新通道建设中扮演着重要角色,仅2022年全年,果园港通过该通道发行班列488班。随着西部陆海新通道中轴(重庆—临沧—缅甸)国际货运班列、中越(重庆果园港—越南河内)国际货运班列、长江—中南半岛国际联运班列先后在果园港实现首发,果园港已成为西北地区货物在重庆重要的集散中心,同时也是目前到中东盟地区最便捷的通道之一。

赛力斯集团与西部陆海新通道合作最久,感受也最直接:“相比传统水运,西部陆海新通道的铁海联运,能够节约10天至20天时间,大大降低了企业运营成本。”赛力斯集团股份有限公司海外事业部总经理助理刘利颖说,从2018年起,赛力斯集团开始通过西部陆海新通道运输汽车。截至2022年底,已发运整车及零部件超1万箱,货值约20亿元。

西部陆海新通道的意义,还远不止于经济层面。只要在地图上稍加研究就不难发现,如果能够将新通道的现有短板全部补齐、堵点完全疏通,那么,中国外贸向南而行无疑会增加数条更稳定、更安全、更便捷的通道,其意义怎么评价都不为过。

向北!
果园港北向开放,重点依靠渝满俄班列。这也是一条行程近万里的国际班列,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。重庆市经信信息委外经处处长付驰介绍,渝满俄班列到港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多个国家和地区的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、弱小子要后来居上,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,更换防腐性能更好的尼龙板。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,每台岸桥能否精准抓取、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,建港年头短,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,操纵杆不听使唤,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,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上,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,在船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、支钱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年开行至今年3月底,“沪渝直达快线”累计开行3398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瀛说,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,眼以手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企企业“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,管住水里漂泊的、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袁渝介绍,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。在长江航行10多年的重庆港盛船务有限公司指导员何建军,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,果园港大力推进港口岸电建设,用一根缆线接入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,能节约一半成本。”

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清洁燃料船舶可实现长江全流域航行。根据测算,一艘LNG清洁燃料船一年可减少约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、条线繁杂,“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、新技术要方法。

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,每个网孔的孔开率和角度都有讲究,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”彻底作别。

“运矿不见矿,装煤不见煤”,如今已是果园港的常态。徐亮却还记得,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。

绿兮美兮。花销如此之大,投入如此之巨,有没有动播的时候?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航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,在长江下游装货后沿江而上,经果园港转铁路运抵贵州;在贵州重箱变空,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综合助力之下,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,港区功能日益完善;港区内铁路整列重泡与待发列车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,原两路区滩涂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。

这是一个可以预知的希望。果园港为什么能?秘诀就是“铁水空”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,各有短板。而在果园港,“铁水空空”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,更显得担当。”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,在市场机制推动下,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,不仅意味着总量的增长,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“首秀季”,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”的内涵;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;在互联网通道上,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)