

重庆日报、重庆市政府口岸物流办联合出品

果园港通达全球 重庆“黄金水道”效应越来越凸显

瞬间1



2016年1月4—6日，习近平总书记视察重庆，在果园港，他说“这里大有希望”。

瞬间2



2017年，果园港首趟中欧班列发出。

瞬间3



2019年，果园港获批全国首批、西部首个港口型国家物流枢纽，开行陆海新通道班列（果园港）。

瞬间4



2023年，万州新田港多式联运正式投运。

2452万吨

2022年，果园港国家物流枢纽货物总吞吐量2452万吨，其中集装箱量87.5万标箱，同比增长72.4%，占全市比重67.7%。

1100公里

2022年，重庆三级及以上高等级航道里程突破1100公里，较2013年增长22.8%。2022年全市水路货运量达到2.17亿吨，较2013年增长67.7%。

1400余艘

目前，重庆完成1400余艘船舶岸电设施改造，2022年使用岸电718.8万余度，在内河排名靠前。

80%

水路货物周转量约占综合交通总量65%，全市80%以上外贸物资通过水运完成。

□本报记者 杨永芹

若从高空俯瞰重庆果园港，你一定会为这样一幅货通天下的壮美画卷所震撼——

向西，中欧班列满载着集装箱，呼啸着奔向万里之外的德国杜伊斯堡；向南，陆海新通道班列从重庆出发，抵达广西钦州港，连接印度洋；向东，一艘艘货轮顺江直下，直抵浩瀚的太平洋；向北，渝满俄班列横越西伯利亚，开往俄罗斯莫斯科，联通中蒙俄经济走廊……

“这里大有希望。”2016年1月4日，习近平总书记视察重庆果园港，要求把港口建设好、管理好、运营好，以一流的设施、一流的技术、一流的管理、一流的服务，为长江经济带发展服好务，为“一带一路”建设服好务，为深入推进西部大开发服好务。

把殷殷嘱托书写在巴渝大地上，重庆实干笃行、奋勇争先，在共建“一带一路”倡议提出十周年之际，交出了这样一份答卷：果园港实现了全球100余个国家和地区的300余个港口快速通达，一举成为中国内河最大的多式联运港。



2020年11月12日，忙碌的重庆涪陵龙头港。

（本版图片均为本报资料图片）



果园港

我市重点规划建设的第三代现代化内河港口，按照“前港后园”功能布局规划建设，实现了铁公水多式联运无缝连接，与全球100余个国家和地区的300余个港口快速通达，成为中国内河最大的多式联运港。

万州新田港

总规划建设5000吨级泊位19个，年通过能力3000多万吨，一期项目于2020年底正式投运，二期项目于2022年开建。2023年，万州新田港多式联运正式投运。目前，开通新田至浙江宁波、山东济宁航线。

涪陵龙头港

长江上游铁公水多式联运重点枢纽港区，从紧邻港区的渝怀线引出，设龙头港车站，出站后并行于渝怀线接入涪陵西站，全长约3公里。目前，龙头港区铁路专用线项目正抓紧建设，预计年底建成投用，年通过能力将达到1025万吨。2024年，龙头港区将全面形成铁公水多式联运体系。

一项连通八方的 货运集结能力

通过大刀阔斧的硬件基础设施建设，一个功能完备、运力强大的沿江综合立体交通走廊形成了，但黄金水道要产生黄金般的效益，还得有更丰富的货源、更多的航线。重庆物流集团相关负责人表示，为开辟更多航线，重庆整合各方资源，对既有航线进行效率提升和线路延伸。

长期以来，受制于通航时间长、转关手续繁杂等难题，沪渝间船舶航行时间一度长达30天。为打通堵点，在沪渝两地合作下，2019年5月，“沪渝直达快线”开始通航，在三峡船闸采取优先过闸、快速安检等方式，实现果园港到上海港一船直达。

由此，沪渝物流整体时效提升35%以上。今年上半年，果园港开行“沪渝直达快线”642艘次，同比增长7.9%。

在此基础上，民生集团还对“沪渝直达快线”进行了延伸。目前，这条水运线路已经延伸到了四川宜宾、泸州、广安、广元和江苏太仓、山东济宁、辽宁营口，以及全球多个港口。

今年8月10日上午9时许，随着一声鸣笛响彻长空，民生集团一艘满载162标箱凯翼汽车的“航龙902”轮船，缓缓驶离宜宾港，经上海港后驶往欧洲。

这是“川—渝—沪”外贸集装箱班轮快线的首航，也是“沪渝直达快线”首次从重庆延伸到四川。

“它的运输效益非同一般，货物通关和物流整体运行时间减少30%，成本大幅下降。”民生集团相关负责人表示。

为开辟更多航线，重庆还积极发展多式联运。以果园港为例，水铁中转方面，这座货通八方的港口，开通了云南、贵州、四川、陕西、青海、新疆等地至果园港的铁路班列，形成了辐射西南、西北地区的铁水联运网络，同时还开通了四川成都、绵阳、乐山、新津、攀枝花、资中、自贡、宜宾等16个地方的粮食铁路班列。

水水中转方面，果园港开通了金沙江水富港的航线，实现了与四川宜宾、泸州、广元、广安等港口的无缝衔接。此外，果园港在成都龙泉驿、攀枝花设立重庆果园港无水港，将果园港向四川内陆延伸。

通过多式联运，如今的果园港已经实现了中欧班列、陆海新通道班列、“渝满俄”班列、江海联运班列等“四向”通道的高效衔接。

和果园港一样，今天重庆长江沿线的不少港口，都通过多式联运和新航线的开辟，大幅提升了货运集结能力。

例如，万州新田港与全球货物吞吐量最大港口——舟山港启动江海联运，并开通济宁—万州集装箱航线，实现长江与京杭大运河联运；较传统的公路运输，其物流成本约下降30%。

又如，涪陵黄旗港区开通到贵州开阳的件散货直达航线，首次开通到贵州乌江集装箱航线（重庆—余庆）；龙头港铁路专用线二期项目预计年内投运后，将初步形成“铁公水”多式联运体系；江津珞璜港实现泸州港、西部陆海新通道、中欧班列无缝衔接。

一张通江达海的水运网

事实上，多年前的果园港，还只是长江上游一个寂寂无名的小港口。它仅有2个泊位、年货物吞吐量不足200万吨。

2013年，中国提出共建“一带一路”倡议。打造内陆开放高地，深度参与国际分工与合作，重庆迎来重大历史契机。

不过，不沿边、不靠海，重庆要通过内陆开放融入世界经济版图，首先得有开放的物流大通道。而依托长江黄金水道，发展内河航运，无疑是重庆构建开放通道体系的最佳选项之一。

为啥这样说，先来算笔账：一艘5000吨级的船舶，运量相当于100节铁路车皮。从运价上看，普通货物水运每吨/公里只要0.02元，铁路是0.25—0.3元，公路需0.5—1.1元。从生态账上看，水运、铁路、公路的单位运输排放量比为1:3:10。

重庆境内679公里的长江航道上，分布着多个5000吨级以上的深水码头。而果园港，是这些深水码头中区位优势最优越之一。其地处重庆最大的开放平台——两江新区的核心区，所辐射的区域，产业经济发达，有着旺盛的货运需求。

果园港的升级改造，由此展开。重庆按照“前港后园”和“水铁公多式联运”的港口功能设计，持续完善港口功能配套，先后多次对果园港建设规划进行重大调整。

经过数年持续改造和建设，如今的果园港拥有16个5000吨级泊位、14条进港铁路专用线作业线、18万平方米大型标准化仓库，年吞吐能力达3000万吨。这里，集装箱、散货、商品车滚装、铁路作业、配套仓储、口岸查验、大件码头等诸多物流功能于一身，是长江上游最大的集装箱枢纽中心和件散货集散中心。

事实上，果园港所经历的这一番“蝶变”，正是重庆打造长江上游航运中心、加快融入长江经济带建设的一个缩影。

重庆市交通局相关负责人介绍，共建“一带一路”倡议提出10年来，重庆累计投入逾8000亿元完善综合立体交通网，形成“长江+金沙江+嘉陵江+乌江”的水上“高速公路”，并依托这张通江达海的水运网，逐步构建起以长江黄金水道、干线铁路、高速公路为骨干的沿江综合立体交通走廊。

“以前，重庆长江支流很多航道只能通行100吨小船，连五级航道标准都达不到，枯水期经常断航。如今，千吨级船舶常年通达库区10多条支流，5000吨级单船和万吨级船队从下游可直达重庆港。”重庆高速航发集团相关人士介绍。

来自市交通局的数据显示，2022年，重庆三级及以上高等级航道里程突破1100公里，较2013年增长22.8%。港口货物吞吐量达到2.07亿吨，较2013年增长51.1%。

一系列高效便捷的 惠企举措

港口的高质量发展，除了要有充足的运力、丰富的航线、高效的现代物流，还需要创新性体制机制这样的软实力。在激烈竞争的货运市场，后者可以说直接决定着港口的持续竞争力。

“有了‘离港确认’政策，现在货物在港等待时间可以减少一到两天。”日前，谈起水运进口转关“离港确认”政策，康宁显示材料科技（重庆）有限公司相关负责人如此表示。

为进一步发挥长江黄金水道功能，梳理打通水运转关物流和通关环节堵点、堵点，2020年，重庆海关便与上海海关通力合作，在全国率先开展水运进口转关“离港确认”改革试点。依托沪渝两关的合作机制，由上海转关到重庆的江海联运货物，可以在上海海关享受到这项更加高效的转关便利政策。

以前报关企业在上海海关办理了进口转关手续，口岸转关放行需要完成港口理货和确定江船船名航次，现在只需在货物离港前进行转关数据“离港确认”录入即可。这样从货物抵港、海关接受申报到货物放行仅用时2小时，也将原来理货报告核销时间由10余小时压缩至30分钟以内。

重庆海关相关负责人表示，通过“离港确认”模式，口岸国际物流的“串联作业”优化为“并联作业”。报关行在到达前可以利用“提前申报”模式，提前向重庆海关申报、办理手续，货物一靠岸就可以提离，进口原材料、零配件第一时间被送到生产线上，解决了企业的燃眉之急。

截至2023年9月，海关已累计为45884份进口转关单办理“离港确认”，货值651.43亿元，惠及2116家企业。

如此便捷的惠企举措，重庆港还有很多。重庆港通江达海多式联运航线开辟后，具有链条长、环节多、监管复杂等特点。创新打通各环节上的堵点、难点，练内功、强身壮体，成为当务之急。为此，一系列改革措施，相继在重庆港推出。

例如，为提升货物运输效率，重庆港正在积极探索“铁水联运—单制”试点，提供“一次托运”、“一口价格”等铁水联运服务。

智能化，也是重庆港优化提升物流效率的主要手段之一。以果园港为例，凭借集装箱智能闸口系统，集装箱车辆闸间时间缩短至30秒，通过集装箱智能理货系统，识别率达96%以上。此外，通过散货装卸自动化智能化控制，果园港单船平均办理时间由原来的2—3小时缩减至30分钟以内，港口整体作业效率提升30%以上。

果园港开放功能不断扩大，相继成为全国第二批多式联运示范项目工程、港口型国家物流枢纽，重庆港口岸滩港区内外贸业务全面转移至果园港区……

一系列改革创新举措，大大提升重庆港的聚集与辐射效应。来自市交通局数据显示，2022年，重庆全市水路货物周转量约占综合交通总量65%，全市80%以上的外贸物资通过水运完成，周边省市中转率约占四成多。正是看中这样的便利性，如今，重庆8成以上的经开区、工业园沿江布局，沿江区县GDP之和占全市总量比例超过65%。