

2024年6月21日
星期五
责编 林 露
美编 张 辉



□新重庆-重庆日报记者 吴刚

从今年末开始,四川达州钢铁集团(以下简称达钢)从海外进口的铁矿物流成本,每吨有望再降1元,一年下来,将节约300万元。

达钢能省下这笔钱,靠的是一个川渝合作的基建项目——位于万州的新田港二期项目。该项目将在今年末建成投用。

达钢不仅是这一项目的大客户,还是股东。他们和四川港投川南港务运营(集团)有限公司、达州秦巴无水港投资建设有限公司等三家川企,在新田港二期项目的合计持股比例,高达45%。也就是说,达钢除了自己降低物流成本,还能从项目的运营中再赚一笔。

唱响“双城记”,共建经济圈,万州新田港二期项目背后,究竟有着怎样一个川渝合作故事?

三方共赢的铁水联运

故事要从达钢销售公司经理杨福中的一笔账说起。

此前多年,达钢进口的铁矿石一直是先在广西防城港上岸,经铁路再转运至达州,每吨运输成本约为210元。

2006年,杨福中通过调研发现,进口的铁矿石如果走水路,在万州港上岸后再转铁路,实行铁水多式联运,每吨的运输成本只需150元,能节约60元。达钢每年进口300万吨铁矿石,算下来,一年要节约近两亿元。

彼时,万州至达州铁路(以下简称达万铁路)由于没有常态化货源,业务上经常是“吃了上顿没下顿”,亏损多年,正为不能按期偿还从亚洲银行贷款的修路款苦恼不已。

另一方面,对万州而言,随着2003年高速公路开通,给水运带来很大冲击,万州港也有多个码头常年处于“吃不饱”状态。

企业有需求,铁路和港口的运力也都有闲置,如果达钢、达万铁路和万州三方一起搞铁水联运,岂不是能实现共赢?

杨福中关于达钢进口铁矿石在万州实行铁水联运的提议,毫无悬念地得到各方高度赞同。当年末,联运机制初步搭建完成。万州红溪沟港,由此成为达钢进口铁矿石转运的枢纽中心。每隔几天,就有一艘从下游驶来的货船在红溪沟港靠泊,红褐色的铁矿石通过传送带上岸至堆场,再通过装载机送入火车车厢,火车一路向北,驶往达钢。

铁水联运降低了物流成本,增强了产品竞争力,此后数年,达钢效益一路攀升,一度进入中国制造业500强前180位,后被业界知名的方大集团相中,通过合作经营,在近年并不景气的钢铁市场中,一直保持着竞争优势。同时,达钢进口铁矿石也“喂饱”了达万铁路,这条铁路在铁水联运开通后,很快就扭亏为盈。

万州新田港背后的合作故事

这个重庆港口 四川企业是大股东

四川将万州确定为出海通道

在达钢进口铁矿石这一稳定的基础货源的促进下,达万铁路货运班列的开行频率增加。班列多了,更多的货源来了。

以粮食为例,以前,从国外或者长江中下游地区运往四川的粮食,主要的物流通道是经由长江水道在重庆主城寸滩等码头上岸,再转铁路运进四川。上述铁水联运机制建成后,部分粮食改在万州上岸,经达万铁路入川,由此,至少能节约两天的旅程。粮食是大宗商品,周转资金量大,占款多,节约时间,就是节约钱。

除了运进,还有运出。以四川宣汉硫磺矿为例,以前,这种附加值并不高的矿产主要通过铁路和公路运抵华东、华南。改走万州铁水联运线路后,运费缩减了三分之一。

川渝在铁水联运上的合作,显示出巨大的经济价值。四川方面顺势而动,将万州确定为出海通道,通过铁路将全省多个城市与万州连接起来,扩大铁水联运规模。

2018年6月,在四川省委十一届三次全会新闻发布会上,四川省相关部门负责人答记者问时明确表示:将把“重庆万州港作为四川通江达海新口岸”,“开辟经达州至万州港进入长江的货运出海新通道”。

彼时,四川省发改委和交通厅联合印发的《开辟经达州至万州港长江货运出海新通道实施方案》还提出,到2025年,四川将全面建成成都—南充—达州—万州港、兰西—广元—达州—万州港、关—安康(巴中)—达州—万州港三条长江货运出海新通道。

2019年9月29日,一趟搭载了60个“四川造”橡胶制品集装箱的列车,从达州出发,在万州港下水,远赴日本、韩国。这趟首发“五定”班列的开行,标志着四川东出经达州至万州港通江达海的新通道成功开通。

2020年1月,习近平总书记主持召开中央财经委员会第六次会议时强调:“要推动成渝地区双城经济圈建设,在西部形成高质量发展的重要增长极。”此后,川渝进一步增进合作,四川经由万州转运的货物,与日俱增。

万州将成川渝东出、甘陕南下的重要枢纽

承接四川货物进进出出的转运后,万州红溪沟码头越来越繁忙,既有的负荷能力,很快就捉襟见肘。

2020年春节,达钢铁矿石库存下降到警戒线,亟待进口增容。但是,设计年吞吐量仅为600万吨的万州红溪沟码头,当时实际吞吐量已高达1200万吨。红溪沟码头吞吐量饱和,没有办法及时转运铁矿石,万般无奈,达钢只能求助铁路,从广西防城港发铁矿石专列到达州,达钢为此支付了200多万元运费。

除了吞吐量较小,万州红溪沟码头的铁水联运能力,也很有限。除了达钢这样的签约大客户可铁水无缝衔接,其他不少客户往往不得不采用汽车转运。

达州均科石油化工有限公司总经理叶仕荣介绍,他们公司每年通过万州红溪沟码头中转50多万吨硫磺。红溪沟码头距离万州火车站有10多公里。硫磺先从达州通过铁路运到万州火车站卸货,再装上货车,运输到红溪沟码头,将硫磺卸在堆场,然后又通过吊车将硫磺装上船,再经长江水道运往下游。这样繁琐的卸货、转运、上船,达州均科公司为此每年要付出近1000万元中转费。除运费成本增加,还会因中转增加运输时间。

承接四川货物转运,万州亟需吞吐量更大的新港口。位于红溪沟码头长江对岸、条件更好的万州新田港,因之被纳入视野。2021年2月26日,川渝多方签署万州新田港二期项目股东出资合作协议,投资总额16.98亿元。

项目随即动工,到今年末,万州新田港二期将建成投用。届时,万州将新增19个5000吨级泊位,每年的货物通过能力新增4000万吨。借助这一成渝地区双城经济圈建设重点工程,万州将成为中西部地区川渝东出、甘陕南下的重要枢纽节点,有力助推万达开一体化、长江上游航运中心和西部陆海新通道建设。

对于达钢而言,在进一步降低物流成本并获取股东收益的同时,运输效率也将提升。和红溪沟码头自建铁路专线不同,新田港二期项目的铁路专线,属于成铁集团,可以更方便地进入国家铁路网络,在车次安排和运力综合调度上,更有优势。换言之,从新田港二期项目转运至达钢,速度会更快。

2023年10月30日,万州区新田港二期工程现场,货车频繁进出铁路集散中心。(本报资料图片)

特约摄影 冉孟军/视觉重庆

【新闻纵深】

川渝牵住重大项目“牛鼻子” 撑起“双圈” 建设“硬脊梁”

□新重庆-重庆日报记者 唐琴

川渝携手,双城共进。

重大项目是区域经济稳增长“压舱石”、高质量发展的“顶梁柱”。共建重大项目,是推进成渝地区双城经济圈建设走深走实的重要支撑,是加速打造具有全国影响力、重庆辨识度标志性成果的重要依托。当前,成渝地区正以项目建设之“进”支撑经济大盘之“稳”,以项目建设的“加速度”带动高质量发展的“强突破”。

在广安,川渝高竹新区南北大道三期正式通车,往返重庆的货车再也不用走路窄弯急、山高坡大的盘山公路,2小时路程压缩至30分钟,人畅其行、货畅其流成为现实。

在梁平,四川开江至重庆梁平高速公路已全线通车,两地车程时间由之前的2小时缩短至40分钟,沿途20余个乡镇150万民众直接受益。

5年来,川渝牵住重大项目“牛鼻子”,撑起“双圈”建设“硬脊梁”。川渝建立省市领导联系重大项目机制,首批筛选提出成渝中线高铁、成达万高铁、长江上游航运中心等8个川渝共同实施、需省市层面协商推动的重大基础设施项目,目前已全部启动建设,累计完成投资2925亿元。

其中,成渝中线高铁从规划设想到可研批复仅用时1年半,创造了全国高铁项目前期工作最短用时纪录。成渝中线高铁设计时速达到350公里,并在部分区段预留了时速400公里的提速空间,意味着成渝中线高铁或将成为全球最快的高速铁路,成都、重庆双城直达时间将进一步缩短至1小时以内。

设计时速同为350公里的成达万高铁正加速推进,其控制性工程南充嘉陵江特大桥项目预计2025年10月实现大桥合龙。据悉,成达万高铁全长477公里,东起万州,向西经开州、达州、南充、遂宁、资阳,终至成都,是四川东出川的重要通道,建成通车后成都到达州将从3小时缩短至1个多小时。

为了加速打造长江上游航运中心,重庆创新开行“渝渝直达快线”,重庆至上海水运物流时间缩短至8天,三峡水运新通道项目前期工作全面启动,川渝共建万州新田港二期工程加快建设,长江上游航运枢纽功能不断提升。

5年来,川渝两地按年度滚动实施川渝共建重大项目,2020至2024年分别实施31个、67个、160个、248个、300个,项目总投资分别达5836亿元、1.57万亿元、2.04万亿元、3.25万亿元、3.6万亿元,项目数量、总投资额呈现逐年高速增长态势,其中项目数量5年增长近9倍,投资总额5年增长5倍。

尤其是今年,川渝两省市加速实施现代基础设施项目101个,加速构建全国综合立体交通网主骨架。同时,两地将力争完工1000千伏特高压交流工程,加速建设国家天然气(页岩气)千亿立方米产能基地,加快打通成渝地区“能源大动脉”。

此外,川渝还将实施现代产业体系项目114个,加快实施宜宾锂电、绵阳巨星永磁等一批有影响力的产业项目,持续完善特色鲜明、安全可靠的区域产业链供应链。两地还将加快实施科技创新项目31个,建成投入锦屏深地实验室等重大科技基础设施项目,加速建成国家重要的科技创新策源地。



万州疏港大道拓宽工程学堂堡隧道施工现场,随着最后一米土石方挖穿,隧道顺利贯通。(摄于1月19日)

通讯员 侯本艳 摄/视觉重庆