



重庆新生港俯瞰图

长江上游首个万吨级码头重庆新生港9月29日正式运营

忠县 江海直达梦想变现实

建设长江上游首个万吨级码头

重庆新生港(下称“新生港”)位于长江北岸忠县新生街道香水溪至秀水溪江段,为交通运输部批复的长江上游首个万吨级码头,是重庆打造长江上游航运中心的重要组成部分,也是忠县全面融入成渝地区双城经济圈建设的重要举措。

自项目启动以来,忠县县委、县政府以空前的力度和决心加快新生港建设,克服洪峰过境、新冠肺炎疫情等影响,在确保质量安全前提下,建设者们只争朝夕,抢抓施工进度,稳步推进新生港建设。

目前,新生港一期PPP项目5个泊位全部通过竣工验收,定于9月29日正式投入运营。

忠县,“江海直达”的梦想正在变成现实。

忠县地处三峡库区腹心,长江黄金水道横贯县境88公里,航道里程居重庆市第二位。重庆新生港所处航段常年维护水深达6米以上,可常年可靠5000吨级以上大吨位船舶,今后发展“江海直达”船型需要6米或甚至10米的港口水深,新生港均可满足,枯水期万吨级船舶沿长江而上最远只能抵达新生港。因此,新生港完全具备作为长江上游中转枢纽节点的条件。

“新生港的水域和陆域条件得天独厚。”忠县相关负责人介绍,以新生港作为长江上游中转枢纽节点,向东顺江而下可直达洋山港,实现“江海直达”;向北连接规划建设中的广垫忠黔铁路,经兰渝铁路广安支线西牵丝绸之路经济带;向南可通过渝怀铁接入西部陆海新通道接21世纪海上丝绸之路。

过去,三峡库区处于重庆主城区下游,企业出口通常将货物以内贸形式运至上海、深圳等沿海地区出口,运输、转运、时间成本增加。一直以来,忠县有个港口梦,但由于项目投资较大等多方面原因,新生港建设一直未能付诸实施。

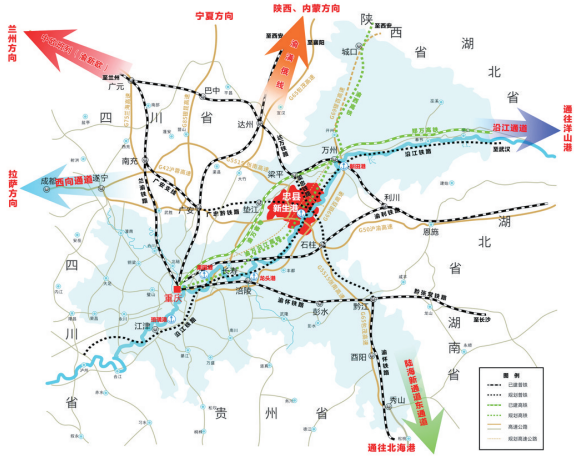
随着国家先后出台的《关于依托黄金水道推动长江经济带发展的指导意见》《长江经济带发展规划纲要》,为长江经济带建设作出了战略部署,长江水运发展迎来空前历史机遇,同时也为建设重庆新生港提供了战略机遇。

新生港是支撑重庆建设长江上游航运中心的重要交通节点,也是承接“铁公水”联运的重要口岸,同时也是加快忠县港产城融合发展的必然选择。

发展需要大手笔。2017年,忠县政府工作报告提出,将新生港作为发展忠

县临港经济、促进港产城融合的重要抓手,下决心“加快新生港建设,坚持以港兴城、港城互动,开发建设临港新城”。

新生港开港后,“新生港+广垫忠黔铁路+梁忠石铁路”将创建长江“鱼刺型”物流节点最佳发展模式,将极大地带动周边地区物流发展,将大幅降低物流成本。据测算,公路运输约0.7—1.2元/吨·公里,运输时间短;水路运输约0.03元/吨·公里,运量大,时间长;铁路运输约0.16元/吨·公里,运量大,运输时间相对水路明显缩短,相对公路稍长。综合来看,铁路+水路+公路组合形成的“铁公水”联运体系,可根据货物种类特性,充分利用各种运输方式的优点进行组合,实现最优综合运输效率,即时间成本、资金成本达到最佳平衡状态。



重庆新生港区位图

9月29日,新生港2#—5#泊位将正式投入运营。此前9月10日,1#滚装泊位已正式投入运营。

有了好的基础设施,就要吸引更多物流、人流、车流向新生港集聚。早在2019年,忠县就完成运营团队组建,完成港口经营、生产组织、安全环保、设备管理等体系制度及《重庆新生港运营方案》的编制工作,多次到上海、无锡、武汉、陕南、甘南,以及成渝周边地区对接;赴四川达州、巴中、万源、大竹、邻水,市内丰都、长寿、垫江、梁平等地考察调研,宣传推介新生港和忠县物流优惠政策,吸引意向企业和规模航运企业注册忠县。

截至目前,新生港运营团队累计走访5个周边省及19个工业园区,登门拜访客户416家,新生港现场接待客户276家,签订意向合作书87份,25份码头装卸合同。

“新生港是百万忠县人民实现‘江海直达’的重要载体,也是忠县积极融入‘一带一路’和长江经济带的重要举措。”忠县相关负责人表示,“忠县将利用常年深水良港优势,结合现有G50沪渝高速、G5515张南高速、G69银百高速路网,汇集川南、甘南、陕南以及重庆部分地区的货物通过新生港下水。”该负责人表示,“接下来将在路网上下功夫,加快广垫忠黔铁路和梁忠疏港铁路进港,构建铁公水集疏运体系。”

据了解,广垫忠黔铁路向北可通过兰渝铁路对接中欧国际班列西部通道,向东通过新生港对接长江经济带,形成我国西北地区通江入海的重要通道。梁忠疏港铁路可通过襄渝铁路、巴达铁路等,融入全国铁路网,有效串联辐射川东、陕西、甘肃、宁夏、阿拉善盟等地区及其经济腹地,形成便捷入海通道。

与此同时,忠县正按照“前港中仓后园、铁公水联运”布局,依托新生港建设新生港物流产业园打造物流产业集群,通过大力发展现代仓储、专线物流市场、包装加工、绿色建材、冷链物流、汽摩、电子、环保、新材料、纺织服饰、石油化工流通加工等产业,加快形成港口、物流、产业相融合的发展格局,建成三峡库区区域性节点型综合物流园区。

据悉,到2030年,园区全面建成后,长江经济带通江达海的开放服务平台功效将全面发挥,新生港带动区域发展的作用显著增强,可实现商贸物流产值约800亿元。

新生港,正向打造智慧化新型港,服务地方建设发展的综合物流枢纽迈进。

刘玉珮 董韬
图片由忠县交通局提供

PPP模式化解资金和技术难题

“十四五”期间,交通运输部和重庆市拟将新生港纳入重庆“八重点”港区之一,总体规划用地面积3.2平方公里,总投资50亿元,占用岸线2220米,拟建5000吨级泊位14个,年总吞吐量2500万吨。

由此可见,建设新生港难度不小,手续繁杂、征地拆迁任务重。为此,早在2016年12月,忠县就成立新生港工程建设指挥部。2017年初,忠县又成立了政府出资人代表——重庆新生港建设发展有限公司(下称“港发公司”),负责PPP项目公司成立前项目前期推进工作。

据介绍,新生港一期工程占地面积2667亩,首批泊位投资约27.26亿元,建设5个泊位,设计吞吐量720万吨/年,其中滚装泊位1个,吞吐量10万辆/年(400万吨);多用途泊位4个,吞吐量320万吨/年(集装箱4万TEU、件杂货280万吨)。

“建设投资体量大,涉水施工技术要求高,真正要付诸实施不容易。”忠县交通局负责人介绍,通过反复论证,精心谋划,忠县决定按照PPP模式推进新生港一期工程建设,并申报进入财政部PPP项目库。通过公开招投标,忠县引入有

总承包资质的社会资本方——中交第二航务工程局有限公司(牵头单位)、中交路桥建设有限公司、中交西南投资发展有限公司联合体,以中交二航局为牵头人的社会资本方与新生港公司强强联合,组成PPP项目公司——重庆中交新生港建设发展有限公司。该负责人称,“采用PPP模式,引入社会资本,缓解了地方财政资金压力,满足了新生港施工技术和组织管理能力要求高的条件。”

善谋者善成。在PPP模式的框架下,忠县拉开了启动建设新生港的帷幕。

攻坚克难科学施工项目顺利实施

2017年,筑港梦之队——中交二航局进驻忠县,随着水上施工组织措施钢栈桥和钢平台的搭设,忠县“江海直达”梦正式踏上征途。

“陆地建设有高温天气考验,水域建设有库区蓄水、洪水过境影响。”重庆新

生港建设发展有限公司负责人称,施工单位积极采取应对措施,优化施工方案,严格执行隐蔽工程验收、工序交接制度、检验认可制度,对技术及质检人员跟班作业,及时指导施工和监督工程质量,“精兵强将攻山头,在确保质量安全的前提下,迅速掀起与175米水位‘赶紧跑’”。

2017年9月,新生港建设赶在涨水前(三峡库区蓄水前)抢先完成了钢平台搭设工作,3.5万平方米钢平台用钢量达2.2万吨,为后续工作提前开工开好了头。

在2019年夏季,钢平台实测最高温度达摄氏65度,但钢平台纵横梁钢筋必须赶在9月三峡库区蓄水前完成施工任务,否则将严重影响整个项目的建设进度。

为此,施工单位采取“调整施工时间”“洒水降温除尘措施”“发放防暑降温饮料药品”“配备手套、救生衣等劳保用品”等措施,科学合理地安排施工,无微不至地人文关怀,60名钢筋工积极性倍增,硬是在6月至8月期间完成了600余吨钢筋的施工任务。

同年10月,陆域190米平台5#、6#堆场龙门起重机轨道梁基础开始施工,4根232米的轨道梁需要预埋1800余个螺栓安装预埋件。“钢筋、模板、预埋、浇筑”变“钢筋、模板、浇筑、钻孔”,通过论证和



重庆新生港重载调试实拍



重庆新生港总体规划图

打造铁公水多式联运物流枢纽