

开放



果园港十年蝶变 传统码头添“绿”长“智” 鼠标举起数十吨集装箱

长个子
成为长江上游
最大集装箱港口

“果园港的面貌可谓日新月异。”谈及果园港这些年的变化，全国劳模、果园集装箱码头有限公司操作部副部长胡万琪说，十多年前，果园港还是一个基础设施建设滞后的普通内陆港。作为一名桥吊司机，他和同事们每天需要爬到24米高的场桥驾驶室工作，无论是吃饭还是上厕所，司机们都需要从场桥上再爬下来，这样一天就需要上下往返四五次。不到5平方米的驾驶室十分狭窄，到了夏季更是闷热，一天工作下来十分辛苦。

2016年，带着习近平总书记的殷殷嘱托，重庆开始加大果园港现代化建设力度：增加泊位与堆场、修建铁路专线，专门设立新能源汽车滚装船码头……港口的基础设施建设不断得到提升。

2019年9月，果园港获批成为港口型国家物流枢纽。该枢纽规划面积达20平方公里，具有长江岸线15公里，拥有长江上游最大的集装箱港口果园港、国家级铁路枢纽站鱼嘴站、两路果园港综合保税区（果园港片区）、果园港海关集中监管作业场所（含肉类、粮食、水果口岸）、以及中新合作示范项目中新（重庆）多式联运示范基地，是西部陆海新通道、中欧班列的始发站之一。

十年成长，如今的果园港已长成“超高个儿”：港口拥有18个5000吨级泊位，14条铁路专用线，年吞吐量超过2600万吨，集装箱吞吐能力达到200万标箱，成为长江上游最大的内河水铁公多式联运枢纽港，重要的集装箱枢纽中心和大宗散货集散中心。

长智慧
建成投用32台
智能远控场桥

在距离码头约1公里的远程操控室，重庆果园集装箱码头有限公司的场桥司机轻点鼠标移动，屏幕上的场桥吊臂精准将数十吨重的集装箱稳稳吊起。胡万琪介绍：该系统投用后，每台场桥每天的工作时长也由原来的18小时提升到了现在的24小时，既提高了果园港服务效率，又改善了工人工作环境。

目前果园港32台场桥，全部实现了远程控制。成为我国内河首个实现远控场桥规模化、全覆盖的集装箱码头。其实，自2016年开始，果园港聚焦“自动化、智能化、绿色化”方向，开始大力推动智慧港口建设，推动传统集装箱码头向多式联运枢纽港升级，实现从传统码头到“智慧+绿色”双四星港口的蜕变。

此外，果园港还引入了一批新能源无人驾驶集装箱卡车，与传统集装箱卡车混合使用。目前，这些无人驾驶集装箱卡车日均作业量达到180个，人工成本却只有原来人工驾驶集装箱卡车的三分之一，有效缓解了港口运力紧张等问题。

据了解，果园港已落地数字化、自动化等8大智慧应用场景。除远控场桥、无人集卡集外，还有集装箱管理系统（TOS）、无纸化平台、智慧安防预警平台、电子围网、智能闸口、智能理货。

果园港集装箱码头有限公司副总经理方亮介绍，去年6月，重庆果园港集装箱码头有限公司获评“四星级智慧港口”，成为长江上游首家获此殊荣的专业集装箱企业。两年前，该码头已拿下“四星级绿色港口”称号，是长江上游地区首个获此殊荣。至此，果园港实现了“智慧+绿色”双领跑，成为长江上游首个“双四星”港口。

长效益
为客户提供时效
和成本优势

行走在果园港，现代化的气息扑面而来。在这里，记者真切地感受到这里涌动的开放动能与科技活力。

“这些是我们即将发往泰国工厂的汽车零部件，它们先由各配套公司通过无人仓无人配送进入长安KD件出口基地，然后再进行统一打包后发出。”在两路果园港综合保税区5号库内，重庆长安民生物流股份有限公司包装事业部副总经理孙丽介绍了“渝车出海”情况，以及果园港利用长江航运与铁路联运功能，为客户带来的显著速度与成本优势。她说，企业选择果园港综合保税区，不仅看中其出口退税的政策优势，还因其拥有丰富的空箱资源与高效的调配能力。

重庆果园港国际物流枢纽建设发展有限公司党总支委员、副总经理戴明静介绍，果园港国家物流枢纽是重庆打造内陆开放综合枢纽的核心承载地，依托多式联运物流网络和综保区的政策优势，果园港国家物流枢纽实现了出口时效的大幅提升和物流成本的有效控制，通过水运出口的汽车等货物，整体时效提升30%以上，通过西部陆海新通道铁海联运出口，可比传统江海联运再节约15天以上，综合物流成本降低15%。

澎湃的活力直接体现在增长数据上。重庆果园港集装箱码头有限公司党委委员、副总经理方亮介绍，今年一季度，果园港集装箱吞吐量为25.8万TEU，同比增长15.1%，占全市水运集装箱吞吐量约70%；货物吞吐量为659.9万吨，同比增长6.9%；铁水联运量为298.9万吨，同比增长34.6%。

长翅膀
构建起通达全球的
物流网络

戴明静介绍，在航线上，目前果园港已构建起通达全球的物流网络：

东西向：通过长江黄金水道，联合上海港、支线船公司共同打造“沪渝集装箱直达快线”，连接长三角及太平洋。上水平均15.8天、下水平均11天，通过实施定时发班、舱位互换、一船直达等系列措施，提升整体运行效率35%以上，2025年快线开行1252艘次，运载集装箱40.0万TEU，同比增长13.1%。

南向：作为西部陆海新通道的重要起点，开通至广西钦州港等的铁海联运班列，连接东盟及印度洋。2019年3月发行首趟西部陆海新通道班列，保障通道班列在港口优先装卸、高效作业，是“一带一路”和长江经济带无缝衔接的重要支撑。

西向：果园港于2017年12月发运首趟中欧班列，通过中欧班列（成渝），货物可直达中亚、欧洲。

北向：通过渝满俄铁路，货物可直达俄罗斯。

区域网络：依托“千里轻舟”货运班轮等项目，开通了至四川宜宾、南充、云南水富等港口的10条集装箱班轮航线，形成了覆盖川渝滇、辐射中西部的干支联运网络。

通道带物流、物流带经贸、经贸带产业。如今果园港已从十年前的一个普通内陆港发展成了“世界中转站”，依托周密的交通网络，以及“前港后园”的产业生态，中远海运、ABB变压器、民生物流等企业纷纷来到果园港投资兴业，一条带动周边地区、凝聚西南腹地、辐射全国、联动世界的物流产业链正在形成。

果园港的十年蝶变，展现出重庆链接世界、驶向未来的强大活力！

上游
财经记者
杨圣泉

刊登热线 13018333716

注册公告：巫山县乐和社会工作服务中心（统一社会信用代码：52500237/MJPG15270）经理理事会决定注销本社会工作服务中心。请债权人于本公告见报之日起45日内到本中心办理债权债务清偿手续。特此公告。

4月29日，记者随“活力重庆”主题采访团走进重庆果园港进行深度调研采访，坐落于长江上游北岸的重庆果园港码头一派繁忙：集卡车来回穿梭，港口岸桥运转不停，江面上船来船往……

2016年1月4日下午，习近平总书记来到重庆果园港考察，他说：“这里大有希望。”

经过十年建设，如今的重庆果园港已由一个普通内陆港，成长为了“铁水公空”多式联运、“东西南北”四向联通的国家物流枢纽，变身成为“世界的中转站”。