

重庆果园集装箱码头有限公司

“十四五”绿色发展规划



目录

一、“十三五”工作成绩.....	1
二、形势与要求.....	6
三、“十四五”发展目标.....	8
四、主要任务.....	9
五、保障措施.....	16

重庆果园集装箱码头有限公司

“十四五”绿色发展规划

在两江新区抢抓成渝地区双城经济圈建设重大机遇，打造内陆开放门户、建设重庆智慧之城的新一轮开放开发新格局下，公司在集团公司和港九党委坚强领导下，扩大果园港国家级物流枢纽影响力，助推集团公司内陆开放高地和内陆国际物流枢纽建设。为在历史新起点上科学谋划港口绿色低碳发展，公司组织编制了《重庆果园集装箱码头有限公司“十四五”绿色发展规划》，系统谋划“十四五”深化绿色低碳港口建设的工作部署。

一、“十三五”工作成绩

十三五规划起始年，习总书记在果园港留下“这里大有希望”寄语和“三个好”嘱托。

重庆果园集装箱码头有限公司在集团公司全面落实习总书记对重庆提出的“两点”定位、“两地”“两高”目标，发挥“三个作用”和营造良好政治生态的重要指示要求下，十三五期间圆满完成 2016 年新年伊始习总书记的果园港视察接待工作；2019 年 10 月韩正副总理的果园港中新（重庆）多式联运示范基地视察接待工作。在绿色发展方面，完善港口功能，提升港口功能化、专业化水平，发挥联运优势，构

建果园港国际多式联运物流体系，致力节能减排，打造绿色港口。

（一）建设好——完善港口功能，提升港口功能化、专业化水平。

功能建设日趋完善。果园港区设施及功能齐备的集装箱功能区已经建成，基本建设总投入达 22.5 亿元，已建成 5000 吨级泊位 6 个、集装箱专用堆场 24.5 万平米，配置岸桥、场桥及相关流动机械设备。

绿色建筑初见成效。提高环境治理力度，规范污水处理、垃圾处理。持续推进船舶污染物接收设施建设和船舶污染物接收工作，船舶水污染物接收、转运、处置真正实现“船--港--城”模式。推进港口岸电设施建设及推广使用工作。提高港区绿化覆盖率，督促园林公司做好绿化工作，港区绿化工作再上新台阶。广泛开展环保宣传工作，员工环保意识显著增强。

智慧建设有序推进。在集团公司科技兴港主体思路统筹下，公司不断探索提升信息化水平。果园港区 2014 年率先拓展无线 4G 网络全覆盖；2016 年率先实施场桥远程操控试点，并于 2019 年底实现对一平台 12 台场桥远控智能操作全覆盖。寸滩港区新集装箱系统 2019 年平稳切换成功运行，果寸两港集装箱系统实现一统与互通。2019 年底公司“无纸化平台系统”试运行，特别是提单无纸化运行良好，有效提高通关效率。同时，纵向延伸助推“单一窗口”建设，加快通关一体

化进程；横向串联与长江江海联运平台上海海勃系统互联互通，配合实现了对“船、港、货”江海联运物流数据交换共享对接，最大限度地集并和调配资源，有效压缩整体通关时间，大大提高运输效率。

（二）管理好——深度融合联动，助力集团公司国企改革步伐稳步推进。

经营业务与职工队伍平稳承接。在集团公司和港九党委领导下，公司改革改制迈出坚实步伐。2016年7月，果寸两港实行生产经营一体化管理，按照“一套班子、两块牌子”融合联动迈向纵深。2019年11月，重庆果园集装箱码头有限公司和重庆国际集装箱码头有限责任公司战略合并，整体承接重庆港九港承有限公司业务和人员。公司克服整合运作经验不足、属地管理管辖权责范围差异，和亟待解决难题较多的困难，吸收合并步伐坚定而平稳。一是加强思想引导，提高政治站位，做好战略整合的宣贯实施。二是生产业务、设备管理、信息系统协同联动、统筹调剂、互联互通，两港资源得到有效整合，集装箱集疏运能力得以提升。

内控标准化管理与经营风险防范相结合。2017年3月，国家标准化管理委员会（国标委服务【2017】25号）颁布，重庆国际集装箱码头有限责任公司“重庆内陆港口物流服务标准化试点”项目，获国家级服务业标准化试点考评通过。公司对标高标准，一是发挥典型示范带动作用，营造深入推

进内控标准化管理的浓厚氛围。二是以标准化运行模式，对公司现有内控管理体系进一步制度化、规范化、系统化。三是将内控标准化管理与企业全面风险管理相融合，提升公司治理能力，提升重大风险防范力。

（三）运营好——发挥联运优势，构建果园港国际多式联运物流体系。

一是优化营商环境提高通关效率。在国家大环境推动下，公司在集团公司统筹部署，和市政府口岸物流办、重庆海关的领导协助下，在优化港口营商环境方面做了以下工作：

降低外贸集装箱收费标准。公司在严格执行集团公司向社会公示的“集装箱港口作业包干费费率表”价格基础上，应市相关部门改善营商环境的要求降低了外贸集装箱装卸船包干费的收取。调整后外贸重箱装卸船包干费下调 194 元/TEU，下降比例超过 30%。

压缩通关时间提高通关效率。通过优化作业流程、精心生产组织、提高作业效率，稳步推进无纸化平台，进一步压缩整体通关时间，营造公平便利可预期的口岸营商环境。

提高港口综合服务效能。协助配合做好“单一窗口”系统衔接、提单无纸化电子流转等相关工作，提高港口整体通过能力。

二是助力果园港多式联运国际物流体系构建。2019 年 6 月 26 日，陈敏尔书记调研果园港，对果园港提出精准定位——充分发挥好区位优势，建立多式联运中心。在集团公司党

委围绕市委调研方向指引下，公司以实际行动落实总书记对集团公司提出的“三个好”要求和“这里大有希望”嘱托。

推行“沪渝快线”试运行。由集团公司与上港集团联合打造的长江外贸集装箱江海联运快捷通道——沪渝快线班轮，于2019年5月29日试运行。重庆至上海外高桥整体运输时间由过去12天缩短至8天，到洋山港整体运输时间由过去16天缩短至10天。与普通班轮相比，整体物流时效提升30%以上，重庆口岸整体通关时效得到大大提升。

扩大水水中转辐射力。2016年6月，集团公司战略开行重庆至宜宾集装箱水水中转公共支线。采取定时滚动发班、优先装卸等措施，成功吸引长江上游地区集装箱到重庆港中转，进一步增强重庆对长江上游地区的集聚辐射能力。公司积极配合，对公共支线班轮提供优先作业条件，提升水水中转装卸效率，确保班轮按时发运。“十三五”期间，水水中转货源主要以宜宾、泸州、玖龙、理文货源为主，占比分别宜宾50.1%、泸州23.4%、玖龙19.2%、理文7.3%。同时，公司“走出去引进来”，与江津公司精诚合作，从2019年3月起，启动营口至江津玉米淀粉水水中转项目，全年新增水水中转箱7263TEU。

打造铁水联运战略品牌。自2015年7月果园港进港铁路专用线开通集装箱运输以来，公司协调配合相关单位先后开通“蓉渝”、“渝黔”等集装箱铁水联运班列，拓展集装

箱铁水联运点对点班列线路，形成辐射成都、西昌、攀枝花、德阳、贵阳等地区的铁水联运网络，成功吸引四川、贵州地区货源通过铁水联运集装箱班列到果园港中转，构建了贵州磷化集团原材料和产品“重去重回”的集装箱铁水联运对流模式。“十三五”期间，铁水联运货源主要以“渝黔”班列为主，占比 95%左右。“蓉渝”班列占比 5%左右。

拓展散改集实现增量。自 2018 年 11 月港盛公司自购集装箱开始运行“散改集”项目以来，公司积极配合久久物流公司、港盛公司、果件司、涪陵港等相关单位，做好威钢铁矿石、水富磷矿石、宜昌叶腊石等货源在果园的中转。“十三五”期间，散改集共计完成 2.5 万 TEU，其中，威钢铁矿石占比 56%、水富磷矿石占比 30%、宜昌叶腊石占比 14%。同时，做好聚酯切片“散改集”项目市场拓展，商品车“滚改集”等相关工作。抓住国家加大环境保护力度的契机，争取矿石、化工原料、袋装货等货源散改集。

二、形势与要求

主要形势：党的十九大以来，中央对生态文明建设和绿色高质量发展提出了更新、更高要求，中共中央、国务院印发的《交通强国建设纲要》提出绿色发展节约集约、低碳环保的重要任务，交通运输部发布的《关于大力推进海运业高质量发展的指导意见》《关于建设世界一流港口的指导意见》加快推进海运业高质量发展和世界一流港口建设。港口作为国家对外贸易的重要枢纽，面临着绿色和高质量发展的重要

机遇和挑战。国家陆续发布了《中共中央国务院关于全面加强生态环境保护坚决打好污染防治攻坚战的意见》《国务院关于印发打赢蓝天保卫战三年行动计划的通知》《柴油货车污染治理攻坚战行动计划》等文件，全面开展污染防治攻坚战、蓝天保卫战、柴油货车污染治理攻坚战。推动绿色港口建设，有利于改善港区和城区的空气质量，缓解地方政府的环境保护压力。2020年9月22日，习近平主席在第75届联合国大会一般性辩论上发表重要讲话，提出中国将提高国家自主贡献力度，采取更加有力的政策和措施，二氧化碳排放力争于2030年前达到峰值，努力争取2060年前实现碳中和。港口绿色低碳发展已是形势所需。

优势分析：区位优势——位于重庆两江新区的果园港，是国家发改委、交通部、市政府重点规划建设的第三代现代化内河港区，是内河最大的国家级铁公水多式联运综合枢纽港，是“一带一路”与长江经济带的交汇点，是中欧（渝新欧）国际班列、陆海新通道班列和长江黄金水道的重要战略支撑点。

资质优势——2016年中新重庆战略性互联互通示范项目揭牌，果园港成为示范点之一。2017年重庆自贸试验区挂牌，果园港片区位列重庆自贸试验区三大片区之一，同年获国家第二批多式联运示范工程项目称号；重庆港寸滩港区查验点进境粮食指定口岸获得国家质检总局批复，成为继进口

肉类、进口水果指定口岸后的进口粮食长江上游唯一指定口岸。2019年果园港获批西部地区唯一的港口型国家物流枢纽称号，同年获国务院批复口岸扩大开放，助力重庆内陆开放高地建设。

专业化优势——公司是承接西部地区与长江流域集装箱中转运输的专业化港口示范基地，具有科学、高效、专业的集装箱装卸及相关配套服务功能。于2017年荣获国家标准化委员会颁布的“重庆内陆港口物流服务标准化试点”项目，引领内河港口物流服务内控管理标准化。公司致力于从传统港口向智能港口转变，一阶平台已实现场桥智能远控操控全覆盖，无纸化操作平台已涵盖业务操作众多环节，集装箱远程监测、跟踪与管理信息化将进一步体现，智慧港口前景可期。

三、“十四五”发展目标

正值“两个一百年”奋斗目标历史交汇期的十四五，其规划将是中国全面建成小康社会之后第一个五年规划，也是开启全面建设社会主义现代化国家新征程的第一个五年规划。

在以习近平新时代中国特色社会主义思想引领下，重庆步入新的发展阶段，改革发展处于关键时期，面临着全球经济格局深度调整带来的时代机遇、国家恢复经济发展的政策机遇和疫情催生的市场机遇。在新形势新任务下，两江新区带头唱好“双城记”建好“经济圈”，发挥国家级新区示范

引领和战略引擎作用，打造内陆开放门户，做靓重庆智慧之城名片。公司也将全面贯彻落实党中央决策部署，坚持稳中求进工作总基调，更加注重观大势、育新机、开新局，勇挑重担、先行先试，助力集团公司打造果园港智慧型、绿色型、开放型国家物流枢纽。

到 2025 年，港口绿色低碳发展取得明显成效。港口能源体系更加清洁；集疏运条件不断完善，运输结构明显优化；港口布局不断优化，基础设施水平进一步提升，港产城融合发展格局初步形成；港口污染防治成效显著，环境质量显著提升；减污降碳管理智能化水平不断提升，管理体系和机制不断完善。

“十四五”港口绿色发展预期指标

指标	目标
岸电推广应用	岸电接电率不低于 80%
污染物排放	环境监测指标 100%达标
节能设备使用	远控场桥覆盖率 100%
船舶污染物接收	船舶污染物 100%接收、转运、处置

四、主要任务

——绿色篇，生态优先打造绿色港口建设样板。

结合集团公司“十四五”发展规划和双碳目标，深入推进绿色港口建设，统筹推进高质量发展与高水平保护，持续推进港口设施建设、能源结构、节能减排、资源利用等全方

位、全过程绿色升级。全面建设绿色生态港口，努力构建绿色低碳港口体系。

将绿色港口建设融入港口规划、建设和运营全过程。

一是全面推行港区环境治理，通过规范管理、完善制度，规范污水处理、垃圾分类，提升港容港貌；通过护绿、增绿，提升港区绿化率；通过配合上级主管部门进行岸线清理，助推长江经济带发展。二是深化内控管理标准化理念，从优化生产运行组织，跟进新能源应用，引导推广岸电，强化企业控成管理等，提高控成意识，降低港区综合能耗，打造绿色港口建设样板。三是践行全员绿色发展理念，通过多形式宣传，强化生态环保意识，推行绿色生态园林式港口理念。

筑牢绿色港口生态屏障， 打造一流绿色智慧港口。

“十四五”期间，将深入贯彻落实习近平生态文明思想，按照国家“碳达峰”“碳中和”政策要求，坚持走“生态优先、绿色发展”之路，筑牢绿色港口生态屏障，持续加强对绿色低碳生态港口打造，一是加强港口污染防治、资源节约集约利用，协同推进、大力提升船舶靠港岸电使用率，提高港区绿化覆盖率，以绿色生态作为公司的生命线，推进绿色生态港口建设，建设绿色低碳生态港口。二是大力开展设备技术升级，推进新能源和新技术的运用，是加快提升港口作业机械和车辆清洁化比例。积极跟进新能源车辆的发展，适时引入全电动车辆进行集装箱的转运作业，进一步节能降耗挖潜增效。三是加快运输结构优化调整。加大力度协调港

口集疏运功能，力争在十四五期间大幅提升货物水铁联运、水水中转比例，并推进集装箱货运场站优化调整。加强与泸州宜宾等长江上游集装箱港口的衔接，减少集装箱公路运输的污染。**四是**继续深化港口合作、超限联合治理、船舶污染联合防治的联动协调。**五是**推动港口基础设施、管理运营智能技术升级改造。实现内外数据共享、作业协同的港口大数据平台，打造决策支持智慧化、生产作业智能化、港口服务便捷化的一流智慧港，数字产业化转型发展，延伸产业链条，实现战略转型。

——智慧篇，聚焦数字经济形成发展新动能。

智慧化推动运营模式创新。充分利用 5G、大数据和区块链等新技术，依托集团建设开放和共享的大数据交换中心，同铁、水、公各业务单位及物流链多方进行实时数据交换，实现数据互联互通，从而推动港口运营模式智能创新。

智慧化推进物流链运作效率。通过码头 TOS 系统、无纸化平台等优势平台系统，通过“港口+互联网”，实现作业调度智能化、机械操作自动化、业务受理无人化、信息数据可视化、多式联运协同化、装卸系统标准化，利用信息技术充分调动物流链，打破信息孤岛，提高港口辐射范围内物流链运作效率。

智慧化提升治理能力现代化。**一是**运用智能手段提升码头装卸效率。通过 5G 通讯、自动控制等技术的创新优化，

信息系统的完善优化，生产组织的协同优化，打造自动化智慧操控模式，实现装卸操作自动化，交通指挥体系智慧化，无纸化运行系统化，提高码头集疏运能力。二是形成开放式智慧查验模式。陆路进港和水路进港外贸集装箱，寻求海关查验政策及相应技术支持，探索根据查验信息直接进入查验场区，开启“一票一箱”查验模式，减少港区翻箱作业环节，提高码头装卸效率。三是探索人工智能时代人力资源战略管理模式。随着场桥无人操控模式在港区全覆盖，和无纸化办公模式的推广运用，做好相关岗位操作人员的统筹安置。按照集团部署，做好寸滩港区整体搬迁至果园港区后人员安排方案。四是建立设备维护保养管理系统，通过制定相关保养时限、要求等让系统自动生成提醒信息，同时记录相关检查、保养信息，自动接收设备使用信息，提升设备安全运行智能化管控。五是推行安全环保智慧化监管。以智能化改造、智慧化监管为主线，构建安全环保管理自动化、规范化、精准化，全面提升公司综合决策、应急处置和公共服务能力。

——开放篇，构建开放型港口经济发展新高地。

作为中国西部唯一的港口型国家物流枢纽的果园港，长江黄金水道、中欧班列（重庆）和陆海新通道在此实现东西南三向物流大通道的无缝连接，为深度融入“一带一路”建设和长江经济带发展助力。

功能建设——进一步完善果园港口岸开放功能，一是在充分发挥好已封关运行的果园保税物流中心（B型）基础上，

力争设立综合保税区，完善保税功能。二是力争设立进口肉类、水果、粮食等指定口岸，拓展口岸功能。三是助推果园港海关集中查验场所、果园港扩能项目建设。届时，果园港国家物流枢纽重点口岸功能将进一步发挥，为助力集团夯实两江新区内陆开放门户地位赋能添彩。

平台建设——按照政府及集团整体战略部署，公司将从场地、设备及相关配套设施建设方面做好寸滩港区业务转移至果园港区的实施方案。基础设施方面：一是做好对果园港二期工程的四个泊位及后方陆域堆场纳入集装箱作业区的建设及使用规划工作；二是根据集团安排，做好对集团所属果园港集装箱扩能区交接工作；三是做好检查桥外场地纳入公司使用的相关工作。设备配置方面：根据生产发展所需，做好对果园港区场岸桥及流动机械添置方案，对于具体实施，将在集团统一安排下，做好果园港区设备新置和寸滩港区设备搬迁预案，确保生产经营平稳过渡、不断不乱。

通道建设——发挥果园港通道集聚力，助推“四向”通道建设。东向，用足长江黄金水道，在集团统筹部署下完善口岸功能，深化与长江干线港航企业合作联盟，提升多式联运国际枢纽联运能力。西向，发挥港口型国家物流枢纽功能，联动川渝两地中欧班列、港口等资源，增强港口辐射力。南向，助力果园港、新加坡港“双枢纽港”联动，助力集团推动重庆市融入西部陆海新通道建设。北向，协调配合，助

力果园港“渝满俄”国际铁路班列发运，对接中蒙俄经济走廊。

——**联通篇，打造多式联运物流枢纽。**

推动业务高质量发展——新经济形势下，公司根据市场需求在力保现有外贸货源基础上，苦练内功，通过“铁水联运”、“水水中转”、“散改集”、“沪渝快线”等物流模式，结合中欧（渝新欧）、陆海新通道等班列通道，多种运输形式融合，多个通道叠加，以多式联运助推国内经济大循环，拓宽腹地范围，大力开辟内贸市场。

一是充分发挥铁水联运优势，扩大港口竞争力。配合相关单位做好“渝黔”“蓉渝”班列现有基础货源维护工作。与沿江港口联动，继续发掘周边地区铁水联运新货源、新线路。协助相关单位做好兰渝铁路货源组织、运价体系、物流通道等拓展工作。

二是助推“成渝双城经济圈”建设，打造枢纽中心。紧紧围绕集团战略，通过“渝—叙”水水中转公共班轮，加强与宜宾、泸州、南充、广安、广元在水转水业务上的深度合作，力争水转水业务较大突破。

三是大力拓展“散改集”。充分发挥国家级物流枢纽影响力，以集装箱运输高效、安全、货损少、周期稳定的优势，开拓吸引传统货源散改集。在现有已开展的铁矿石、磷矿石、叶腊石等散改集基础上，拓展更多新货源。

四是打造“沪渝快线”品牌，匠心塑造精品。“沪渝快

线”经过近一年运行，已充分发挥出“快”的优势。特别是上海港为支持快线优先装海船的优势凸显，对货主和船公司有较大吸引力。十四五期间，在政府相关部门大力支持下，在集团公司统筹领导下，加大宣传力度，力争把“沪渝快线”做精、做细、做实，与“铁水联运”、“水水中转”有效结合，提高周边省市货源集聚力。

五是实现多种运输融合，多个通道叠加。“班列+铁水联运”有效叠加实现增量。借助果园港加大开行陆海贸易新通道班列和中欧（重庆）班列契机，结合铁水联运优势，将“长江经济带”与两个班列通道有机结合，扩大经济辐射范围。

六是力争政府财政支持，打通关键节点实现增量。经济形势较严峻，货源总量在减少。通过本地货源实现增量可能性较小，只有依靠扩大果园港港口型国家物流枢纽影响力，拓宽物流腹地范围，打造重点物流通道来实现。呼吁“兰渝铁路”运费的财政支持。兰渝铁路开通后西北、西南交通运输瓶颈随之打破，原本不存在的市场，也因此而产生。但是因为运费定价过高，导致对客户吸引力大大降低，市场反应冷淡。力争政府补贴来变相调整运价，进行市场培育，实现增量。力争四川方向货源的财政补贴。为争取四川方向货源，长江下游一些城市通过政府财政补贴以及铁路下浮政策，使其物流成本降低至与从重庆运输基本持平，从而分流大部份货源。力争政府补贴实现货源回流。助推“成渝双城经济圈”

建设，发挥长江上游航运中心作用。根据市场情况，加大对宜宾、泸州到重庆中转箱量的财政扶持补贴力度，力争四川地区货源最大限度实现重庆中转。争取政府支持实现散改集业务增量。近年来集团大力推进散改集业务，取得一定效果。但散改集成本负担较大，推进效果不如预期，力争政府补贴实现增量。呼吁对“班列+铁水联运”通道货源的扶持。中欧班列已进入常态化运行，陆海贸易新通道班列也相继开班，同比增长势头较猛，但是从流向来看以公铁联运、铁铁联运所占比重较大，果园港铁水联运优势未能充分发挥，呼吁对通道货源的扶持。

在重庆市加快打造市场化、法治化、国际化营商环境下，重庆果园集装箱码头有限公司强弱项、补短板、找差距，管理提质、经营提深，效率提高，以高质量发展理念，助力集团公司构建果园港“多枢纽衔接、多口岸联动、多功能配套、多平台叠加、多通道集聚”无缝衔接多式联运集疏运系统，向世界的“中转站”迈进。

五、保障措施

一是加强组织领导，公司统筹，明确路线图、施工图，明确责任分工，明确任务目标，明确推进步骤，明确完成时限，确保规划落地取得实效。二是建立长效工作机制，严格实行全员环保生产责任制，强化主体责任；加强环境的风险管控和隐患排查治理，健全环保制度。三是落实主体责任，编制任务清单和年度工作任务要点，做到任务明确、措施到

位、责任到人。充分发挥个人和部门的主动性、积极性和创造性，严格保障规划的执行力和约束性，确保能够保质保量地完成规划目标。**四是**突出提升专业技术人员的业务和管理水平，多方式、多渠道组织相关专业技术人员积极参加专业培训和行业交流，定期邀请行业专家、科研院所到港开展绿色低碳港口建设、节能环保专题培训和讲座。