



川渝媒体联动 长江航运调查 ①

30年老船长：这些年江上的船多了，我们最担心堵

重庆、四川同为长江上游省市，近年来，长江经济带上升为国家战略，长江黄金水道的地位更为凸显。长江黄金水道是长江上游地区通江达海的主通道，全面提升长江上游航运能力已成为川渝两地落实成渝地区双城经济圈建设、长江经济带高质量发展、交通强国建设等重大战略任务的必然要求。

3月5日，重庆代表团和四川代表团向十四届全国人大二次会议提出建议——呼吁全面提升长江上游航运能力。这是继2021年3月全国两会期间，重庆、四川代表团提出“关于加强长江上游航运能力建设助推成渝地区双城经济圈发展的建议”后，川渝代表团再次针对提升长江上游航运能力提出联合建议。

全国两会期间，重庆晨报联动华西都市报-封面新闻、泸州日报等媒体，调查长江上游航运现状，未来怎样提升川渝长江上游航运能力。

联合建议核心内容

认为“四大问题”制约航运能力

- 1 长江宜宾至重庆段航道提升工程由于涉及自然保护区难以启动实施。
- 2 嘉陵江井口枢纽尚未纳入《嘉陵江流域综合规划》。
- 3 水资源综合利用效率亟须提升。
- 4 三峡船闸通过能力不足。

提出四个方面具体建议

- 1 建议国家林草局、生态环境部等部委明确涉及自然保护区的航道整治工程论证实施路径。
- 2 建议水利部、生态环境部等部委支持将井口枢纽纳入《嘉陵江流域综合规划》。
- 3 建议提高长江上游水资源综合利用效率。
- 4 建议加快三峡水运新通道建设。

一组数据可以看出长江水运对经济社会的影响——2004年至2023年，重庆市水运量由1907万吨增加到2.5亿吨；四川省水运量从2928万吨增加到约7500万吨。

对于有着三十多年行船经验的船长老罗来说，这组数据有着更为直接的感受。“这些年，江上的船多了，不少货物都选择走水路。”但他坦言，“我们最担心的就是堵船。”作为“豫信货13969”船长的老罗，在谈到三峡大坝过闸时，一声叹息。老罗说，三峡船闸只有三个通道，遇到时有通道关闭维护，船只排队过闸时间会更长。对此，他希望相关部门出台政策，有效提高长江船舶通航能力。

过闸拥堵加剧 源于沿线港口货物吞吐量增长

春节前，老罗装载了3000吨粮食，由江苏南通到重庆，这一趟航程，他花了25天。其中，行船13天，三峡大坝排队过闸等了12天。

随着长江航运货运量的逐年增加，过闸拥挤已常态化，并呈现出日益加剧趋势，成为长江航运的“瓶颈”。据交通运输部长江三峡通航管理局统计，2023年，三峡过闸货运量约1.72亿吨，自2011年，三峡船闸提前19年达到设计通过能力。三峡船闸已连续9年超负荷运行，三峡大坝日均待闸船舶262艘次，最高489艘次，过闸船舶平均待闸时间44小时，最高400小时。

船闸通过能力不足逐渐成为制约川渝水运进一步发展的瓶颈，对川渝及周边地区综合运输格局、产业发展布局和区域经济社会发展带来影响。

据了解，三峡大坝每个船闸，每年各需累计40天左右的维修期，这期间通行效率减半。今年2月21日起，其中一个船闸启动维护，剩下两个船闸两天一转换，实施上、下水船舶单边放行，先放两天上水船，再放两天下水，哪边排队过闸的船多，会适当延长放行时间。这期间，集装箱、保鲜食品、游船等可优先过闸，更加影响了其他散货船。

“最多时700余集装箱等待过闸，这次下水预计排队将超过20天。”老罗算了一笔账，他的船载重6500吨，平均载货量5000吨，一趟总运费20万元左右。按照人员工资、生活费，加上各类杂费，每等待一天增加4000元左右成本，一个来回直接减少10万元利润，不利于行业发展。

川渝滩多水浅 长江航道“通而不畅”有待纾解

三峡船闸拥堵，也影响了货物在四川的周转。“受航道险滩密布等因素影响，长江四川段运输“肠梗阻”现象严重。”四川省交通运输部门相关负责人介绍，境内航道同样存在“通而不畅”问题，全省高等级航道占比仅17%，目前长江四川段仅能保证1000吨级船舶通行，枯水期只能减量通行。因此，货物到重庆还得转运。

地处四川盆地南部、川滇黔渝四省市接合部，是四川第一大港、中国28个内河主要港口之一、国家临时开放水运口岸、中国(四川)自由贸易试验区的重要组成部分。

泸州港

宜宾港

位于岷江、金沙江、长江交汇下游14公里处，分为4个港区11个作业区，2017年货物吞吐量1392万吨，集装箱吞吐量38.01万标准箱，四川省第二大港口。



该负责人认为，长江水运优势明显，特别是三峡成库以来，航道条件显著改善，水运成本低、运量大、能耗少、污染轻的比较优势凸显，对促进川渝及周边地区经济社会快速发展发挥了重要作用，是川渝及周边地区经济社会发展的重要支撑。

重庆段航道同样存在通行能力低的问题。“除了洪水期，水位低时通行需要过驳，过驳的距离少则数十公里。”重庆渝扬号船长倪正五说，部分江段航行时要特别小心，不仅需要领航员、过驳船，还可能会出现危险。

有业内人士提出，长江航道要实现重庆至上海万吨船舶直达，要实现江海联运，需提升航道通航等级，则全程航道水深不低于6米，当前长江上游、湖北等航道深在3.5米左右，成为制约航段。

化解制约瓶颈 提升九龙坡至宜宾航道等级

近日，万州新田港，载运着4800吨粮食的恒达518轮驶入码头，工人们利用专业吊具将散装粮食抓取至集装箱中，再由起重机械将集装箱吊装到列车车厢，整个装卸作业连贯通畅，可谓无缝衔接。

据了解，新田港是重庆三大战略性枢纽港之一。四川的货物经由达万铁路运抵该港，装船后顺长江东行，在上海港换装海轮，可一路到达辽宁；而进口货物从浙江舟山出发，到该港分装后，通过“水水中转”集装箱班轮可发往四川。

“作为港口物流企业，我们的切身感受是，经过这么多年建设，重庆三峡库区的通航能力得到改善，货物吞吐量大大提升，但在两端却存在制约瓶颈，影响了长江上游的整体航运能力。”重庆新田港物流有限公司商贸部部长田涛说，一个制约因素是三峡船闸。三峡船闸已是影响长江上游航运能力的一个“堵点”，这不仅影响企业市场竞争力，也给企业增加了物流成本。另一个方面，就是重庆九龙坡至四川宜宾江段，多是未经梯级渠化的天然航道，航

开展应急联动，谁先到谁组织；推行一网通办，川渝两地政务办理互认……去年，重庆、泸州、宜宾海事部门在渝签订《长江干线川渝海事监管服务一体化合作协议》，共同推进政务服务“全域通办”等六方面的一体化工作，加强信息共享，整合执法资源，开展协同联动，为川江航运高质量发展提供有力、更高效的安全服务保障。

建设三峡新通道，缓解长江航运瓶颈

近年来，在推动长江上游航道能力提升，解决三峡船闸“肠梗阻”上，重庆和四川两地政府、企业、专家也频频献策支招。

2021年3月全国两会期间，重庆、四川代表团联合提出“关于加强长江上游航运能力建设助推成渝地区双城经济圈发展的建议”，这在全国人民代表大会上尚属首例。

去年7月，川渝两地部分全国人大代表就“加强长江上游航运能力建设”进行了专题调研。代表们先后前往乐山大件码头、岷江榷为航电枢纽、泸州海事局崑崙船码头、泸州港、潼南双江航电枢纽、草街航电枢纽以及果园港等地，全面了解码头、港口



左图：民生集团船舶在长江进行运输任务

右图：上游航道在施工

地，集中在果园港上下，货船多了就打挤，每艘船无法长时间停靠。货船严格控制卸货时间，时间到了船就得挪开，另行预约时间停靠。这就造成货装得越多，需要卸载的次数就越多。

重庆一家船舶公司负责人谭总，印证了老罗的说法，“需要在码头卸货的船很多，因此不能长时间停靠。”谭总说。

在他们看来，主城区航道条件有限，新建锚地不是件容易的事。特别是枯水期，对建设锚地的要求更高。如何提高船舶卸货能力，谭总提到升级基础设施。希望推动码头、锚地标准化改造，提高岸线利用效率，形成智能和便捷一体化。

新重庆-重庆晨报记者 王尊 杨圣泉

万州港

地处长江中上游接合部，三峡库区腹地，素有“川东门户”之称，重庆直辖后为渝东和三峡库区最大的港口。是渝东、川东北、湘鄂、陕南、黔北等西南地区重要的物资出海通道，是长江十大港口之一。

位于湖北省宜昌市夷陵区三斗坪镇，控制流域面积约100万平方米，集防洪、发电、航运、水资源利用等为一体，是三峡水电站的主体工程、三峡大坝旅游区的核心景观、当今世界上最大的水利枢纽建筑之一。

川渝媒体联动 长江航运调查 ②

朝天门至涪陵航道整治年底完工 5000吨船舶常年可直达果园港

建设、航运能力情况以及各地对高等级航道建设、航道整治和生态修复等方面的意见建议。

“加强长江上游航运能力建设是个系统工程，需要中央到地方，各省市各部门通盘谋划、通力协作。”全国人大代表、中铁二院副总工程师喻渝建议，拓宽航运通道迫在眉睫。要加快三峡水运新通道前期工作的同时，制定出台长江保护法实施细则，在最大限度降低生态环境影响基础上，推进上游碍航水道整治，提升通航能力。

对此，民生集团也提到，建议尽快启动三峡新通道建设，从根本上解决长江航运的瓶颈问题。“长江沿线省市要携手推进，加强黏合度。”

提升航道，5000吨船可直达果园港

合作是基础，作为航运能力重要组成部分，通航条件也至关重要。这些年，从国家部委到地方，做了大量工作。交通运输部长江重庆航道工程局相关负责人称，自三峡工程通航即三峡船闸运行以来，通航条件得以大幅提升，三峡大坝至重庆主城区之间的109处险滩、34处单行控制河段、12处窄窄滩通行的航段得以消除。

好消息是，长江重庆段123公里航道通航能力即将提升。该航段上起朝天门，下至涪陵，整个工程今年底完工，航道等级将从2级提升至1级，实现5000吨船舶可常年直达果园港。

“通航条件是一个迭代升级的过程。”交通运输部长江重庆航道工程局相关负责人表示，该局长江上游维护性疏浚责任河段上起宜宾合江门，下至巫山鱣鱼溪，全长899公里。需常年养护疏浚滩点共计32个，责任河段多为典型的山区河流，素以滩多、礁险、流急、水乱著称，洪枯水期河面变化较大，枯水期河面狭窄。通过常年施工、维护，逐渐满足长江上游通航要求，保证船舶通航安全，有效保障了枯水、洪水期航道安全畅通。

“首违不罚”川渝推监管服务一体化

为保障长江重庆段通航能力，加强重庆、四川长江上游管理协作方面，重庆海事局也推出系列措施。

“‘首违不罚’‘轻微不罚’，是我们联合宜宾、泸州海事部门，实施的长江干线川渝监管服务一体化举措。”重庆海事局相关负责人称，“首违不罚”包括船员服务簿记载的事项发生变更，船员未办理变更手续、未按规定报告船位和船舶动态，未按照规定的航路或者航行规则航行等33种情形。“轻微不罚”包括工作期间未携带规定的有效证件，船舶在港从事污染物交付、接收作业，未向海事管理机构报告等7种情形。

川渝监管服务一体化举措共包括六个方面。该负责人表示，对31项海事政务服务事项推行川渝“全域通办”服务，实现川渝两地海事政务服务事项全域通办全覆盖。

此外，为保障重庆辖区水上交通安全，同时让船舶“货多拉一点、周转快一点”，提高营运效率，去年，重庆海事局从优化辖区通航环境和通航秩序着手，对果园港等重点港口船舶停泊、作业实施远程梯级调度，让船舶安全有序进出码头作业，保障通航和作业安全，提升船舶周转效率。并促进四川宜宾、泸州等上游港口与果园港国家物流枢纽水水中转航线的高效运行，促进川渝港航互联互通互利共赢。

今年开工涪江重庆段航道整治工程

提升长江航道运力建设，有合作，更有期盼。“今年我们将加大在泸州、宜宾港的市场开拓和航线开行。”民生集团相关负责人表示，今年，民生集团将继续聚焦“物流服务”主责主业，常态化开好成渝双港

联动公路班车，加强与蜀道集团合资合作落地。重庆海事局相关负责人表示，今年将优化服务国家战略，完善西部陆海新通道航运安全发展联盟服务机制，加强与长江干线四川、湖北、江苏、上海等海事部门合作，助推公水、铁水、水水多式联运发展，助力沪渝集装箱快线高效运行；提升内陆口岸海事监管服务质效，助推万州新田、涪陵龙头和江津珞璜口岸岸线开放，落实重点物资运输船舶“四优先”政策；优化“全域通办”，提升行政审批业务线上办理，延伸服务窗口至执法大队，让船方“少跑路”“不跑路”。

“今年，重庆将围绕建设长江上游航运中心定位建设，全市水运计划投资37亿元。”市交通运输委相关负责人表示，今年我市计划新开工涪江重庆段航道整治工程。目前，涪江已纳入国家高等级航道，是成渝地区双城经济圈的重要水路运输通道，涪江美丽智能航道还作为示范项目纳入重庆市交通强国建设试点内容。接下来，我市将加快建设长江上游航运中心，提速干支航道整治、港口集群建设。到2025年，重庆基本建成长江上游航运中心和物流中心。

新重庆-重庆晨报记者 王尊 杨圣泉

三峡大坝