

川渝部分全国人大代表调研长江上游航运能力建设

华西都市报讯(记者 赵奕)7月2日至6日,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。

5天时间里,代表们先后前往乐山大件码头、岷江犍为航电枢纽、泸州海事局趸船码头、泸州港、潼南双江航电枢纽、草街航电枢纽以及果园港等地。在每个点位,代表们都进行了实地考察,深入参观,

全面了解码头、港口建设、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。在泸州港,代表们发现,虽然作为“天府首港”和“四川第一大港”,泸州港拥有多式联运、铁水联运无缝换乘、前港后园等优势,但也存在枯水期船舶需减载通行、当地运力不足等现实困境,急需进一步破题。

7月6日,在重庆还召开了此次专题

调研座谈会,听取代表们的意见和建议。会议提出,要切实抓好专题调研成果转化应用,持续加大川渝两地人大工作协作力度。要合力助推双城经济圈交通基础设施建设,推动成渝地区“构建一体化综合交通运输体系”“推动长江上游航运枢纽建设”的部署落地落实。同时,要以此次调研为抓手,把加强长江上游航运能力建设作为切入点和着力点,以

点带面,解剖麻雀,查找问题,共商对策,着力推动制约双城经济圈建设高质量发展的堵点、断点、难点问题得到解决,更好推动成渝地区全面融入国家“一带一路”建设和长江经济带发展。

全国人大代表,四川省人大常委会党组书记、副主任王雁飞,全国人大代表、重庆市人大常委会党组副书记张鸣共同率队调研。

新闻纵深

运力不足难以发挥黄金水道优势 “泸州港之惑”如何破题?

长江奔流,浩浩汤汤。这条“黄金水道”,带动了无数港口和城市的发展,泸州港便是其中一个。泸州港地处长江上游,拥有136公里长江“黄金水道”,被称为“天府首港”“四川第一大港”,在发展港口物流和临港产业方面具有优越的交通条件和产业基础。但受多种因素的制约,当前泸州港航运能力尚有不足,亟待提升。

7月2日至6日,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”进行专题调研。华西都市报、封面新闻记者跟随调研队伍来到泸州,实地探寻“泸州港之惑”的破局之法。

现状

助力川渝出海 泸州港上半年开出12列中欧班列

烈日炎炎,宽阔的江面不时有几艘巨大的船舶驶过,吊装师傅们正大显身手进行精准作业。集装箱港口,一个个标箱整齐地“站”在地面上,等待集中装载,泸州港繁忙的日常,无声叙述着长江上游航运发展的故事。

“泸州港有五大港区系列作业区,拥有16个码头44个泊位,年货物通过能力2300万吨、集装箱25.5万标箱。泸州拥有港口企业16家,水运企业34家,营运船舶191艘,运力58.89万载重吨,占全省总运力一半以上。”泸州市航务管理局副局长叶小林介绍。

目前,长江上游泸州段航道等级为三级,可昼夜通行1000吨级船舶,丰水期可通航5000吨—8000吨级船舶。港口以粮食、矿建材料、化工原料及制品、机械设备、木材五大类支柱性货源为主,去年泸州市临港产业产值达到500亿元,其中川南自贸区完成产值192亿元。

相比四川乐山、宜宾等其他五个港口,泸州港定位也有不同。“泸州港以外贸竞争为主。”叶小林介绍,泸州是全省唯一开通国际水运、国际陆运双通道的城市,充分发挥了铁水联运、中欧班列“双剑合璧”的优势。

“6月28日上午,泸州2023年第12列

中欧班列从泸州港站出发,开往俄罗斯莫斯科。”叶小林说,此次中欧班列货源主要是来自成渝地区的家用电器,货值近1450万元,货重约440吨。据统计,今年上半年泸州共开出中欧班列12列,累计货重约8500吨,累计货值约2.5亿元。

值得一提的是,自2022年泸州首发中欧班列以来,泸州共计开行去程21列、回程一列,总货重1.62万吨、总货值约4.39亿元。今年以来,泸州打通了西向往返国际物流大通道,每月持续稳定发出2列中欧班列。

困惑

枯水期船舶最多要减载一半 运力不足难以充分发挥水运优势

港口作业能力的问题,归根结底是航道条件的问题。作为占据四川航运“半壁江山”的泸州港,也有着自己的“成长烦恼”。

“目前,长江上游泸州段航道最低维护水深仅2.9米,因为险滩、浅滩较多,可昼夜通行的船舶仅为1000吨级,枯水期5000吨级船舶需减载53%通航。”叶小林表示,这一现实瓶颈大大增加了水运行业综合成本,难以发挥水运运量大、成本低、效能高等比较优势。

“城,所以盛民也。”这是总书记曾引用过的一句古语。

平江河边、大樟树下,碧螺春茶飘香,琵琶三弦,曲乐悠扬,吴依软语,百转千回。总书记饶有兴致地同当地居民和游客一道欣赏评弹表演,一曲唱罢,总书记带头鼓起掌来。

“住在这里很有福气”,总书记笑着同大家说。

平江街道钮家巷社区党委书记张英缨就在人群中,听到这句话心头一热。15年来在古城里工作的往事,涌上心头:从古建筑老宅保护修缮,到协调处理街坊



泸州港国际集装箱码头。

泸州港正在通行的船舶。

他形象地举例,“如果一艘3000吨级的船从下游运货物到泸州港,减载1/3的话至少需减载1000吨,按每吨80元计算,一个来回就有16万元的差价,成本就增加了。”

叶小林回忆,为提升泸州市之初不足1000吨级的通过能力,自2016年开始启动长江泸州段生态航道整治工程。“泸州水运航道共有18条,经过多年整治,常年维护水深由2.7米提升至2.9米,航道等级由四级提升至三级,正在加快构建“一横二纵”的干支联运航道网。”他表示,这远远不够,目前正在推动落实长江上游宜宾至重庆河段“三升二”航道整治工程项目,促进航运能力提升。

破局

推进长江上游生态航道整治 满足3000吨级船舶常年直达宜宾

“由于长江川渝段全部位于长江上游珍稀特有鱼类国家级自然保护区内,港口、航道等基础设施建设均受到制约。当前,国家正在开展自然保护地整合优化工作。”泸州市委副书记、市长余先河介绍,目前还需要全力推进长江上游生态航道整治,力争两地自然保护区调整方案尽快通过国家批复,进一步明确自然保护区核心保护区、一般控制区范围,以利于启动航道整治和沿线港口、码头等项目建设。

“届时,航道水深可满足常年3000吨级主力船舶直达宜宾。在其他条件不变的前提下,运量或可整体提高2/3以上,能提升经济效益。”余先河期待着。

产业方面,泸州港将携手重庆共建长江上游航运中心,组团宜宾建设川南省域经济副中心,着力打造立足全川、联动滇黔、辐射全域、畅达全球,建成长江上游航运贸易枢纽港。“计划到2025年,泸州港吞吐量达到1200万吨,集装箱吞吐量达到25万标箱。”泸州市交通运输局相关负责人透露。

华西都市报-封面新闻记者 赵奕 摄影报道

(上接02版)

“苏工、苏作就是当年的‘专精特新’。”采访中,一名当地干部的话给人启迪,也总会听到一些充满辩证关系的表达,比如“苏州人说的是吴依软语,干的事却很‘硬’”“听着声声慢的评弹,酿出时时争第一的城市气质”“有不达目的、誓不罢休的决心,更有达到目的、为了更高目标仍不罢休的韧劲”……

文脉千秋贯,江河万古流。文化的表现形式或有不同,内在灵魂始终如一。

经济发展以社会发展为目的,社会发展以人的发展为归宿,人的发展以精神文化为内核。

邻里的家长里短……辛苦指数,换来老百姓的幸福指数。

老百姓的口碑,往往是沧桑巨变中里程碑的缩影。人群中,喊出“幸福!”“开心!”的由衷之语。

仓廪实而知礼节,衣食足而知荣辱。人文经济,归根结底是要体现以人民为中心的发展,是推进物质文明和精神文明相协调的现代化的应由之路,也是人类文明新形态的鲜活实践。

见到总书记时,苏绣代表性传承人卢建英正在创作的作品是“太平鸟”图。她说,取的是“太平盛世”的美好寓意。

如今,一幅中国式现代化的壮丽图景正徐徐展开。

一个五千年的文明走向现代化,必然是渊源有自、匠心独运,必然需要当代中国人汲古润今、守正开新。

车辆驶离苏州工业园区,遥见金鸡湖畔,“东方之门”高高矗立。“当高楼大厦在中国大地上遍地林立时,中华民族精神的大厦也应该巍然耸立”——总书记曾经说过的这句话,回响在耳畔。

透过“东方之门”,历史、现实、未来交相辉映,一派潮起东方万象新的恢弘气象。(新华社北京7月9日电)