



川渝联合建议“提升长江上游航运能力”

“黄金水道”的“含金量”如何提升？多家媒体联动实地调查

长江奔流，浩浩荡荡。被誉为“金腰带”的长江经济带，覆盖四川、重庆、湖北等11省市，人口规模和经济总量占据全国“半壁江山”。

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。3月5日，四川代表团和重庆代表团向十四届全国人大二次会议联合提出建议——呼吁全面提升长江上游航运能力。

日前，重庆晨报联动华西都市报一封面新闻、泸州日报等媒体，就长江上游航运现状、未来怎样提升川渝长江上游航运能力，在“成渝双圈”建设背景下双方如何有序推进纵深合作进行了调查。

行动

协同推进长江上游航运中心建设 运力能级以及经济效益有效提升

川渝协同推进长江上游航运中心建设，是推动成渝地区双城经济圈建设的重要支点。

事实上，川渝携手提升长江上游航运能力的行动早已开始。在2021年3月全国两会期间，四川、重庆代表团就首次联合提出“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”；2022年7月，川渝两地又联合印发《共建长江上游航运中心实施方案》，明确6个方面共16项重点任务，涉及48个水运重点项目，总投资991亿元。

去年，在调研走访中，代表们又详细了解了港口码头、航电枢纽工程、长江航道运力建设等情况，听取各地对高等级航道建设、通航流量保障和水库联合调度、航道整治和生态保护修复等方面的需求和建议。

那么，这些年的川渝联动，如何反映在这条“黄金水道”之中？华西都市报、封面新闻记者了解到，在运力方面，重庆大力推广130米“三峡船型”，全市货运船舶总运力突破1000万载重吨。四川长江干线2022年新投运5000载重吨以上标准船舶3艘，新投运1000载重吨以上标准船舶达到330艘，总运力达到135.4万载重吨，通过三峡船闸（升船机）船型标准化率超90%。

除了运力提升，在航道等级扩能方面，川渝两地也达成共识。按照“一江一策”思路，两地积极推动内河航运扩能工程。其中，四川境内四级及以上高等级航道达1892公里，重庆境内三级及以上航道里程突破1100公里。当前，岷江眉山、乐山段是四川水上交通建设任务最重的内河，规划在2035年全线达到三级航道标准。

航运能力提升惠及经济建设。据悉，自三峡成库以来，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。数据显示，2004年至2023年，重庆水运量由1907万吨增加到2.5亿吨，四川水运量从2928万吨增加到约7500万吨。

堵点

运力不足难以发挥航道优势 三峡船闸拥堵运输效率降低

航运能力的提升，归根结底要聚焦于航道条件。川渝两地地处长江上游，河道曲折、急流险滩等自然障碍物众多，地理条件客观上制约了航



船舶行驶在三峡大坝上游。郑家裕 摄

运的发展。

拿占据四川航运“半壁江山”的泸州港来说，当前面临运力不足的困境，难以发挥航运运量大、成本低、效能高等比较优势，这也是长江上游四川段的共同“堵点”。

“当前，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。”泸州市航务管理局副局长叶小林举例说，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。

虽然自2016年开始整治长江泸州段生态航道，航道等级由四级提升至三级，但叶小林认为这远远不够，目前正在推动落实长江上游宜宾至重庆段“三升二”航道整治工程项目，促进航运能力提升。

而在重庆，三峡船闸通行能力不足，导致运输效率降低，也制约着成渝地区双城经济圈水运高质量发展。

据统计，2022年三峡过闸货运量1.6亿吨，超出设计能力60%，船舶平均待闸时间超200小时。三峡船闸拥堵，不仅影响长江航道通行效率，也给企业增加物流成本，这也解释了为何部分企业更愿意选择铁路或公路运输。

同时，大量船舶向上下游港口积压，船闸检修期间上千艘船舶和上万名船员长时间滞留在三峡坝区以及奉节、万州等港口，造成港口锚地停泊紧张，存在较大的安全、稳定等社会风险。如长运物流公司（主营货物为危化品）经长江货运量约196.3万吨（需过闸564航次），单次航运时间20天，其中在三峡待闸10天，年通行航次减少，效率降低。



泸州港。泸州市委宣传部供图

痛点

重点航道存在“肠梗阻”现象 自然保护区内的航道建设受阻

放眼整个长江上游川渝段，重点航道存在“肠梗阻”现象也是“痛点”之一。比如，嘉陵江草街枢纽至河口段68公里属天然航道，作为长江上游重要支流，500吨级船舶全年一半时间经此处必须减载至200-300吨，形成“肠梗阻”。

但是，仅通过常规的航道整治手段无法从根本上解决问题，需要通过建设嘉陵江最后一道——井口枢纽对航道进行渠化后，才能确保嘉陵江、渠江、涪江千吨级船舶在此顺利通过驶入长江。

相比于长江其他流域，长江川渝段的另一个特殊难点在于，其全部位于长江上游珍稀特有鱼类国家级自然保护区内，目前，港口航道等基础设施建设均受到制约。

具体来看，长江宜宾至重庆段航道整治工程项目由于无法避让长江上游珍稀鱼类保护区核心区，规划的“Ⅲ级升Ⅱ级”航道提升项目难以实施。目前常年仅可通航1000吨级船舶，离“3000吨级船舶直达宜宾”的发展目标还有很大距离。

虽然2021年颁布的《长江保护法》第二十七条明确，经科学论证并依法办理相关手续后可以实施航道整治，但由于没有出台配套规定，实际操作中仍然难以实施。

“当前，国家正在开展自然保护地整合优化工作。”全国人大代表、泸州市市长余先河此前接受媒体采访时介绍，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。

余先河期待，如果该方案通过批

复，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，能大幅提升经济效益。

破局

加快推进三峡水运新通道建设 联合申报港口型国家物流枢纽

面对困境，川渝两地如何突围，提升“黄金水道”的“含金量”？

“希望能够加快三峡水运新通道建设。”部分人大代表分析，三峡通过能力在未来20年都会存在瓶颈制约，希望能争取尽快启动实施前期工作，从根本上解决三峡船闸通过能力不足的问题，进而惠及整个成渝地区双城经济圈的发展。

具体来看，可以指导三峡通航管理局在新通道建设期间，通过优化三峡过闸和升船机运行方案、引导过闸船型标准化发展等方式，进一步挖掘现有船闸通航潜力。不断优化重点物资、特殊船型等优先过闸的调度规则、手续流程，对粮食、集装箱、商品车、航油、成品油等重点急运物资和示范船型安排优先过闸，尽可能减轻对长江上游地区经济社会发展的影响。

“建议统筹考虑、系统提升长江上游支流航电设施通行能力，稳步推进航道整治，力争把全流域打造成黄金水道。”全国人大代表，九三学社四川省委副主委、成都理工大学校长许强表示，提高长江上游航运能力，还需系统提升长江上游支流航电设施通行能力。

他解释，随着航运事业发展，嘉陵江、涪江、岷江等长江上游支流许多航电设施船舶过闸能力已不能满足现实要求。如嘉陵江18级梯级开发中（含未开工的水东坝和井口两个枢纽），部分过闸能力仅500吨级，且关键性工程——井口枢纽还未获得国家批准，因此，亟需提升长江上游支流航电设施通行能力。

以航运为支点，怎样撬动经济发展？港口建设也是重要一环。“需要跨区域联合申报港口型国家物流枢纽。”部分人大代表讨论认为，目前，成渝地区双城经济圈仅有重庆果园港这一港口型国家物流枢纽，随着成渝地区快速发展，需要在长江上游规划布局新的港口型国家物流枢纽。

因此，代表们建议依托宜昌港、涪陵龙头港、江津珞璜港、泸州港、宜宾港等枢纽港，联合申报港口型国家物流枢纽，整合优势资源、实现联动发展，更好服务成渝地区双城经济圈建设等国家战略。

华西都市报·封面新闻记者 赵奕