

唱好“双城记” 共建经济圈 ——五年巡礼

携手升级长江黄金水道 川渝开启“万吨级海船出巴蜀”的新篇章

2024年11月28日,随着一声汽笛长鸣,装载着5000吨己二酸的“创新15”轮驶离重庆涪陵黄旗码头,开始了它的首航任务。这批货物在浙江宁波舟山港换装海船后,将出口至新加坡、荷兰等国。这标志着重庆港至宁波舟山港的江海直达航线正式开通,“万吨级海船出巴蜀”的新篇章由此开启。

2024年12月3日,载有105万片太阳能硅片的轮船从宜宾港出发,通过长江黄金水道前往上海,之后将抵达印度尼西亚。这是四川光伏产品首次通过江海联运出口海外。

这是川渝两地通过长江黄金水道,推动对外开放蓬勃发展的一个缩影。

四川与重庆,同饮长江水,共居长江头。近年来,两地携手共进,加强长江黄金水道建设,合力打造长江上游航运中心。两地并肩“闯荡世界”,使得这条黄金水道愈发璀璨夺目,含金量持续攀升。

渐出成效 长江上游航运中心建设势头强劲

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。

2022年7月,川渝两地联合印发《共建长江上游航运中心实施方案》,提出紧扣成渝地区双城经济圈作为全国交通“四极之一”的定位,共建长江上游航运中心,并明确了6个方面16项重点任务,涉及48个水运重点项目,总投资991亿元。

经过两年多的共同努力,长江上游航运中心建设已结出“硕果”。

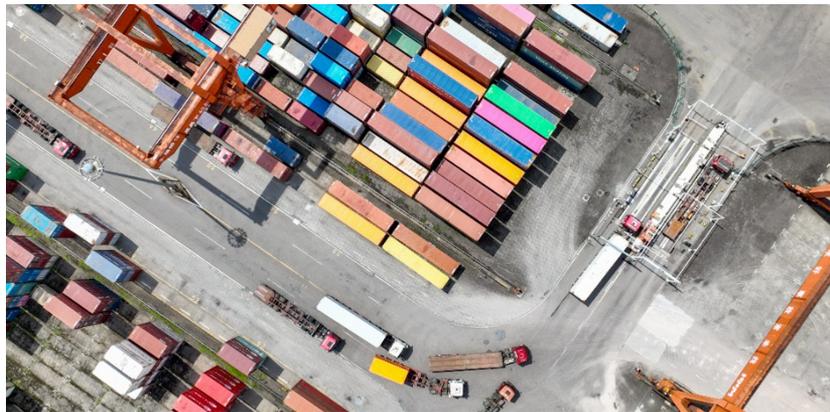
据重庆市交通运输委消息,目前,重庆已成为长江上游地区最大的集装箱集并港、大宗散货中转港、滚装汽车运输港、长江三峡旅游集散地,多项航运指标走在全国前列。

成绩的背后,是重庆围绕长江上游航运中心定位,在建设规划、基础设施、多式联运、航运服务及安全绿色智慧水平等齐“发力”的结果。

在规划上,川渝两省市以重庆港为核心,以泸州港、宜宾港等为骨干,加快构建结构合理、功能完善的港口集群。涪江、渠江被纳入《全国港口与航道布局规划》,水上交通法规体系保持全国领先。

港口航道基础设施方面,重庆已基本形成以长江、嘉陵江、乌江、涪江、渠江“一干四支”国家高等级航道为骨架的航道体系,以果园、新田、龙头、珞璜等铁公水多式联运枢纽为主的现代化港口集群。重庆客、货船型标准化率分别达到100%、87%,均居内河前列。

多式联运方面,重庆市万州新田港铁路集疏运中心、重庆市涪陵龙头港铁路集疏运中心建成投用,重庆珞璜港与万州港多式联运示范工程成功入选全



位于重庆两江新区的果园港集装箱码头一片忙碌景象。王加喜摄

国第四批多式联运示范工程创建项目名单。重庆市铁水联运年货运量超过2600万吨,四川、云南、贵州港口90%以上的集装箱通过重庆中转。

航运服务方面,“沪渝直达快线”集装箱班轮在全国率先开展水运进口转关“离港确认”试点,整体物流时效提升30%以上;建成长江上游最大船舶交易中心,船舶交易突破4000艘。

重庆还牵头建立川渝黔滇陕五省市航运高质量发展战略合作机制,推动组建长江上游港口联盟,联合建立嘉陵江、乌江跨省船闸联合调度机制,贵州余庆-重庆涪陵集装箱班轮也实现首航。

安全绿色智慧水平方面,重庆基本建成“一中心、六基地、十站所、N救助点”水上应急体系,在全国率先实施船舶水污染物“船上储存、交岸处置”的“零排”治理模式;长江首艘130米标准型LNG双燃料集装箱船、国内首艘绿色智能三峡船型“理航渝建1号”建成投运;果园港获评“四星级绿色港口”称号,成为长江内河绿色港口发展样板。

川南港务公司也传来消息,近年来,四川各港口积极与重庆港口“携手”,加快推进长江上游航运中心建设。例如,广安港与重庆果园港、长寿港、黄旗港签订战略合作协议。南充港与重庆万州港开通了“万州-南充”水上航线;南充港还计划引入1家船公司,增加船舶运力2000吨,开行“广元-南充-重庆”航线。

2019年至2024年,“宜宾-重庆”集装箱水水中转班轮累计开行3823单航次,每周6至8班,累计承运43.96万标箱。宜宾港还与重庆港下属子公司——重庆港盛船务有限公司合作开展“磷铁对流”(磷矿下水铁矿上水对流)项目,截至2024年完成67.98万吨,带动宜宾港集装箱吞吐量近2.52万标箱。

疏通航道 克服地理条件制约

航运能力的提升,关键在于航道条件的改善。川渝地处长江上游,地势崎岖,河道蜿蜒,急流、激流和险滩等自然

障碍物众多,这些地理条件客观上限制了航运的发展。

然而,近年来,川渝两地在航道等级扩能方面动作频频,不断克服自然障碍,提升航道质量。

2023年6月,重庆九龙坡至朝天门河段航道整治工程顺利通过竣工验收,该航道最小维护水深由2.9米提高至3.5米,宽度由50米扩展至150米,航道等级从三级提升至一级,可满足3000吨级船舶常年昼夜通航。

2024年9月,重庆朝天门至涪陵河段航道整治工程通过整体竣工验收。至此,三峡库区4.5米深水航道由涪陵上延至重庆中心城区,三峡豪华邮轮和5000吨级货轮可常年满载抵达重庆中心城区,进一步提升长江上游航运中心聚集辐射能力。

占据四川航运“半壁江山”的泸州港,自2016年开始整治长江泸州段生态航道。目前,泸州段航道等级已由四级提升至三级,可全年昼夜通行1000吨级船舶,丰水期可通航5000吨-8000吨级船舶。

在航道等级扩能方面,川渝两地已达成共识。按照“一江一策”思路,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1892公里,重庆境内三级及以上里程突破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。

提升含“金”量 川渝携手闯荡国际市场

随着航道等级不断提升,两地港口合作愈发紧密,共同闯荡国际市场,长江黄金水道的价值日益凸显。

龙门吊装卸繁忙,货车往来穿梭;码头外,长江上百舸争流……在重庆两江新区果园港,长江黄金水道与西部陆海新通道在此贯通,30%的出口货物来自四川等周边地区。300公里外的成都龙泉驿,果园港无水港正加速建设,建成后可让成都地区货物到达上海的时间缩短8天。

目前,重庆两江新区以果园港为核心,已开通至宜宾、泸州、广元等地的水水中转航线,实现了长江上游干线的航线全覆盖。

为促进川渝两地港口资源与物流需求有效衔接,重庆港盛船务有限公司与川南港务公司携手组建成立重庆川渝港航物流有限公司,畅通物资进出大通道。

“我们已与宜宾港、泸州港建立了深厚的业务合作关系。两个港口的磷矿可在果园港实现‘散改集’,再经由黄金水道运往东部地区;从东部地区运输的铁矿石可在果园港进行‘大改小’,从而满足上游航行条件,运往宜宾、泸州,再分发到四川各地。”重庆港盛船务综合办相关负责人介绍,“来的是磷矿石,回去的是铁矿石,这样一来,避免跑空,进一步降低运输成本。”

近日,装载着3500吨建筑用砂石的“佳砦188”货船从重庆涪陵驶出,平稳停靠在泸州港石龙岩码头,标志着长江上游四川段最大的深水散杂货码头——泸州港石龙岩码头投入试运行。

该码头将与已有的泸州港集装箱码头、规划建设的泸州港大脚石码头功能互补,形成“一城多港”物流格局,助力泸州综合物流承载能力提升。

“我们和重庆的所有港口都有合作。”泸州港副总经理曹廷华说,泸州港正积极融入成渝地区双城经济圈建设,不断深入与重庆港的合作,双方既有资本、航线合作,也携手共同开拓市场。

曹廷华表示,目前,借助扶持政策的激励和引导,泸州港稳定开行每周10余班泸州始发至重庆、武汉、九江、南京、太仓、上海的内支线班轮,以及泸州至昆明、攀枝花的铁水联运班列;以“散改集”“水水中转”为突破口壮大集装箱中转规模,重庆至泸州、宜宾、水富“水水中转”航线稳定运行,每周往返航次10余班;图定化开行泸州至德国杜伊斯堡、白俄罗斯明斯克、俄罗斯莫斯科的中欧班列。“力争2025年,泸州港集装箱吞吐量达到24.5万标箱。”

同样位于川南地区的宜宾港,是长江六大重要交通枢纽港之一,也是国家长江经济带发展战略规划的十大重要港口之一。

宜宾港党委委员、副总经理袁年建表示,宜宾港与果园港、泸州港共同打造长江上游航运中心,将加密长江干线及支航线的航班,共同加快推动川江段航道等级实现“三升一降”,畅通长江上游水运大通道,提高航运效率和服务质量,吸引更多货源选择长江水道进行运输。

如今,漫步于长江之畔,映入眼帘的是黄金水道上来往不绝的往来船只。它们不论是从川渝地区顺流而下,还是由长江下游溯流而上,满载的货物,象征着开放、发展与繁荣。

华西都市报-封面新闻记者 李茂佳 徐庆



泸州集装箱码头。杨涛摄