

◆新中国成立初，年水路运输量 100 多万吨；

◆上世纪 50 年代末，我国自行设计建造的 2000 马力蒸汽机推轮投入长江运输，年水路运输量达到 1000 多万吨；

◆改革开放后，内燃机船投入使用，年水路运输量 1500 万吨；

◆2008 年，10 万吨运力以上的港航企业有 6 家，全市水运完成货运量 6961.42 万吨，水运年综合产值 200 亿元……

在路上——
重庆水运正扬帆

更安全——
保障措施得力
应急能力提高

更便捷——
三峡蓄水
天堑变通途

更节能——
节能减排效益显著

新机遇——
打造长江上游
航运中心



重庆位于长江上游，位居东部经济发达地区和西部资源丰富集地区的结合部，是西南地区和长江上游地区最大的经济中心城市和重要的口岸，具有承东启西、左右传递的枢纽作用。内河水运历来就是重庆市综合交通运输体系中不可替代的重要组成部分，以重庆港为圆心，宜昌为半径，重庆水运辐射面积约 100 万平方公里，占全国面积的 1/9，在重庆市和西部地区国民经济和社会发展中具有特殊的战略地位。

近年来，重庆紧紧抓住西部大开发、重庆直辖、三峡工程建设、合力建设长江黄金水道等重大机遇，加快水运发展，在基础设施建设、生产发展、结构调整、安全保障等方面取得了历史性突破和重大进展，为重庆经济社会的发展做出了重要贡献，创造了良好的经济效益和社会效益。

重庆市利用三峡蓄水和长江黄金水道建设，加大了水运基础设施建设投入，成立了重庆航运发展有限公司，作为航运建设投融资平台，加快

航运基础设施的建设，2003 年至 2008 年累计完成投资 120 亿元。特别是 2005 年交通部和沿江省市实施合力建设长江黄金水道后，重庆进一步加大水运投资，2005 年后年均投资超过 20 亿元，2007 年已超过了 30 亿元，2008 年达到 35.1 亿元，今年 1—5 月已完成投资 11.5 亿元。不仅完成了长江干线涪陵至铜锣峡河段炸礁、涪江富金坝航电枢纽工程和大宁河、小江、梅溪河等支流 156 米蓄水

工程，还重点推进了嘉陵

江草街、利泽航电枢纽工程和乌江彭水、银盘航电枢纽工程建设。重庆全市航道总里程由 2002 年底的 3004 公里增加到 4337 公里，航道通过能力显著提高。通过重点推进主城寸滩二期、涪陵黄旗等集装箱码头，江津五举沱、重钢新厂区等大宗散货码头建设，重庆港口货物吞吐能力已由 2002 年底的 4900 万吨增加到 2008 年的 11186 万吨，集装箱通过能力由 2002 年底的 5.5 万标箱增加到 2008 年的 96 万标箱。

均已建立了乡镇管船机构，建立了（区）县、乡（镇）、村（社）、船主四级安全目标责任制和航运企业安全管理主体责任制。各级海事机构也层层建立了安全管理责任追究制度和分管领导引咎辞职制度。由重庆市交委牵头，市农业局、重庆海事局、市地方海事局、中国船级社重庆分社、长江重庆航道局等部门共同参与的水上交通安全管理联席会议制度也已完善。通过整合水上交通安全管理力量，重庆全市“水上安全监管一盘棋”的格局已基本形成。

重庆一直积极应对，确保安全。不仅及时掌握三峡工程蓄水进度，为船舶提供相关安全信息，还对因蓄水造成断碍航的乌江白涛大桥桥区水域进行了特别维护和通航管制。完成了 80 艘库区渡船的建造并全部投放库区运行，同时正在开工建造 114 艘库周渡船，目前已交付 48 艘，在 6 月内全部完成并交付使用。

重庆大力实施科技兴安战略，投入专项资金 1500 万元，完成了“重庆市水上交通管理监控系统”的研发和推广，建立了“重庆市水上交通管理监控中心”和 335 个港航、海事、航运企业监控分中心；不断完善监控系统功能，实现了内河电子航道图与国际标准（S—57）的接轨，已推广船载 GPS 终端 2000 多艘；监控中心向船舶提供气象、水文、航道通电等通航安全信息 10000 余条，处理有效报警 188 次，纠正船舶违章航行 29 次，为遇险船舶提供救援帮助 30 次，

水上安全监管水平大大提高。重庆还加大安全设施设备投入，投资了 6200 多万元建立了巫山、江津水上交通管理监督站，为各区县及相关管理部门配备海巡艇、冲锋舟等设备，提高了基层海事部门的现场巡航监管和应急处置能力。今年 1—5 月，又新投入 800 万元资金，为基层建造 2 艘监督国船、2 艘海巡艇、13 艘玻璃钢海巡艇，购买执法车 5 辆。并针对水上救援、抢险和应急的需求，率先投入 100 万元资金建立了主城应急物资储备库，完成了第一批应

急物资采购工作。为了确保水上交通安全，重庆开展了渡口渡船、砂石船舶超载治理、危化品船以及船舶“两防”等一系列专项整治活动，规范了水上交通秩序，有效防止了船舶碰撞和泄漏事故的发生。同时更新了安全隐患大、落后的客渡船，截至 2008 年全市共完成标准化客渡船改造 903 艘，淘汰老旧客渡船 1000 余艘，全市客渡船标准化率达到了 80%以上，确保了老百姓安全出行。

如今，重庆全市 39 个有船区县纪之星等一批世界一流品质的豪华游轮相继投入营运，使三峡旅游形态逐步从单一的观光游向休闲、度假等多元化、复合性方向发展。不仅如此，重庆还积极开辟了欧美和日本、韩国、台湾等东南亚国家和地区旅游市场，使三峡工程的便利更广泛地造福于民。

对于三峡工程 175 米蓄水工作，“安全、经济、适用、美观与环保”的原则，采取多项措施，积极组织实施内河船型标准化工作，运用经济、行政、技术等手段，加强引导，支持和鼓励船东大力发展标准化船型，重点建造了一批 200—300TEU 标准集装箱船、3000—5000 吨级标准干散货船、2000—3000 吨级标准化学品船和油船、60 车位标准载货汽车滚装船。

船型标准化工作的推进，不但提高了船舶平均吨位，降低了船舶单位

能耗，而且船舶单位载重吨钢材消耗量明显下降，单位载重吨的船员配备也逐渐减少，每千吨运力船员配备由 2002 年的 26 人下降到 2008 年的 7 人，下降了 73%，降低了航运企业运输成本。更重要的是标准化船舶油污水排放符合国家相关标准，有利于保护川江及三峡库区水资源环境。船型标准化还提高了三峡船闸运行效率和通过能力，促进了长江黄金水道作用的充分发挥，对长江流域经济社会发展贡献度大幅提高。

建设和水运企业发展，用 3—5 年时间重点培育一批 30 万吨运力以上、具有主导地位的航运企业。扩大对外开放，积极引进大型国有企业参加市重点港口建设和经营，促进水运投资多元化，多渠道筹措建设经费。并加快综合运输体系建设，使重庆航运中心不仅仅能够辐射西部诸省、还能成为连接欧亚大陆的节点，吸引俄罗斯、东西欧国家之间的国际集装箱通过重庆口岸中转。

在大力发展水运经济的同时，重庆还十分注重节能减排工作的开展。通过提高科技创新能力，通过科技带动节能减排，向节能减排要经济效益。

从 2002 年到 2008 年，全市总运力由 91 万载重吨增长到 356 万载重吨，货运船舶平均吨位由 301 吨增长到 1300 吨，集装箱船、滚装船、油船及化学品船等专用船舶运力比重超过 28%，船舶技术、经济、环保、安全等性能明显提升，运力结构得到优

化，船舶单位能耗明显降低。重庆货运船舶平均单位能耗已由 2002 年 7.6 千克/千吨·公里下降到 2008 年的 3.1 千克/千吨·公里，货运船舶平均单位能耗下降了 59%，年均下降 14%。与 2002 年燃油单位能耗水平相比，2008 年重庆货运船舶共节约燃油近 40 万吨，以每吨燃油 5230 元计算，货运船舶节油效益达 21 亿元。

此外，三峡成库后，重庆市还抓住内河运输大发展的机遇，在交通部、市政府的大力支持下，坚持

游航运中心将加快建设步伐，重庆的航运服务能力条件将不断提升。

届时，长江上游航运中心将以重庆为核心，形成依托长江黄金水道和四通八达的综合交通运输网络，带动长江上游渝、川、贵、云、陕南等相关区域经济系统发展，促进相关产业合理布局，实现相关资源最佳配置。

根据计划，2012 年，重庆将新增投资 200 多亿元，形成四级以上航道 1034 公里，港口货物通过能力将达到

1.5 亿吨，其中集装箱实际通过能力达到 500 万标箱，船舶运力达到 550 万载重吨。2015 年，重点形成“一干两支六线”航道体系，建成以 5000 吨级为主的多功能、综合型、现代化的主枢纽港，现代化的客运旅游船队和货运船队，全面建成“一个平台四个系统”支持保障系统。2020 年，建成长江上游航运中心，实现水运现代化。

重庆将进一步加快水运基础设施

长江，目前世界上内河运输最繁忙、运量最大的通航河流。2008 年，长江干线货运量突破 12 亿吨，是美国密西西比河的 2 倍、欧洲莱茵河的 3 倍，稳居世界内河货运量第一。

长江，横贯滇、川、渝、湘、鄂、赣、皖、苏、沪 7 省 2 市，是沿江经济带的重要支撑。这里集聚了全国 40%以上的经济总量，沿江企业生产所需 80%以上的铁矿石、83%以上的电煤，以及 72%的原油全部依赖长江运输。

长江，中国第一大河，世界公认的“黄金水道”，其运输潜能巨大，开发利用空间却未被充分挖掘，作用没有得到充分发挥。

得益于经济、环保、节能等诸多优势，加快黄金水道建设、促进长江水运科学发展是深入贯彻落实科学发展观，加快建立综合运输体系，发展现代交通运输业，实现交通运输业科

学安全协调发展的时代需要。

随着长江经济带的崛起，加快长江黄金水道建设成为沿江政府、企业、百姓的共同呼声。

黄金价值——经济、节能、环保、可靠

长江黄金水道横贯东、中、西部三大区域，干线通航里程达 2838 公里，是沿江经济社会全面协调可持续发展的重要支撑。

目前长江黄金水道完成的年货运量相当于近 16 条京广铁路完成的年货运量，一条 5000 吨船舶的载货能力就相当于 100 辆卡车或 100 节铁路车皮的运输能力。利用天然河流开展物资运输，较小的投资就能够带动较大的收益，长江水道显示出无与伦比的“黄金价值”。

长江水运运量大、能耗小、占地少、安全性高等比较优势，充分体现了资源节约、环境友好的科学发展理念。水运每吨公里货物运价 0.03 元，只有铁路的 1/6、公路的 1/28、航空的 1/78。按照每千吨公里运输周转量能源单耗折算成标准煤估算，公路、铁路和水运的能源单耗比约为 14:2:1，水运在节能减排中的优势突出。

这条便捷经济的运输通道吸引了大量产业向沿江集聚。沿江省市依托黄金水道，加快沿江产业带规划建设，重庆、武汉、泸州等一批国际集装箱港口迅速崛起壮大，冶金、电子、机械、汽车、化工等产业迅速发展，水运与沿江经济良性互动，长江水运对沿江经济发展和产业布局优化起到重要的支撑作用。

目前，长江经济带的土地面积占全国的 15%，人口占全国 38%，GDP 占全国 46%，已成为世界上可开发规模最大、影响范围最广的内河流域经济带。

现实问题——“隐性业绩”难受重视、资金投入严重不足

国家历来高度重视长江黄金水道建设与发展。长江水道的建设不仅被明确列入“十一五”规划，而且国务院最新出台的物流业调整和振兴规划里也把长江与运河物流通道规划为十大物流通道之一。但具备了科学发展良好条件的长江黄金水道，仍面临很多现实问题。

内河航道属公益性基础设施，以社会效益为主，加之航道整治建筑物大都布置在水下，建成后的直观效果不像高速公路和楼房场馆建设那样容易引起关注。“隐性业绩”的特点，使得航道建设难以被一些地方领导重视。

资金投入不足是更大的问题。新中国成立以来我国内河建设全社会累计投资额仅为 1000 亿元左右，而公路建设投资额为 4 万多亿元，铁路为 1 万多亿元。由于资金短缺，我国航道资源未得到全面有效开发。我国航道通航里程中，可通航 1000 吨级以上船舶的三级及以上高等级航道仅占航道总里程的 7%，远低于德国、美国 75%和 60%的水平。

还是资金不足，船型标准化问题也难以落实。目前我国内河船舶平均吨位仅 292 吨，而美国、德国内河船舶平均吨位均超过 1500 吨，由此导致的内河运输效能没有得到充分发挥，使长江为流域经济发展服务的空间受到限制。

此外，由于航道立法工作滞后，部门间协调难度加大，水资源综合利用很难实现最大化。修桥的不管行船的，建坝的不管通航的，使航运需要难以满足，造成了航道资源的浪费。

科学发展——全面协调，统筹发展，430 亿元用于长江干线航道全面提升

今年 5 月，《长江干线航道总体规划纲要》正式推出。到 2020 年，国家将投入 430 亿元用于长江干线航道的整治和装备建设。全面治理完成后，长江干线航道的通航尺度和通过能力将获大幅提升。长江下游安庆到武汉，确保枯水期航道水深 4.5 米以上，船队规模可从现在 1 万吨级提高到 2 万—4 万吨级；武汉到城陵矶，水深确保在 3.7 米，可通行万吨级船队。

自 2006 年原交通部与长江沿线 7 省 2 市人民政府共同制订了《“十一五”期间长江黄金水道建设总体推进方案》以来，建立并完善了协调领导机制，统筹解决水运发展若干重大问题。

延上游、畅中游、深下游稳步推进，作为曾经的发展短板，长江水运正期待二次飞跃。通过加强水路与铁路、公路等运输方式的协调和衔接，加快港口等转运设施工程建设，促进现代综合运输体系发展，将更好地为经济社会发展服务。

交通运输部表示，继续加强长江黄金水道建设，提高长江水运服务沿江经济社会发展的能力和水平。适时开展长江航道规划等级标准研究，为航道发展留足后劲，更好地适应沿江经济进一步发展需要。紧抓国家扩大内需、保持经济平稳较快发展的机遇，争取把黄金水道建设纳入中央新一轮扩大投资计划。

长江黄金水道的发展还需要加强交通运输、环境保护、水利、水电、土地、规划等部门的协调工作，在发展规划、建设标准、资金投入等方面统筹安排、有效衔接。随着长江黄金水道对流域经济社会发展的支持作用更加有力，服务功能更加有效，如果将“长三角”比喻为龙头，将成渝经济区比喻为龙尾，将武汉城市圈和长株潭城市群比喻为龙脊，肩负改革与发展重任的长江巨龙正蓄势腾飞。



压题照片：九龙坡集装箱码头。

段永刚摄

◀三峡库区航段。

段永刚摄

↓寸滩集装箱码头。

重庆港务集团供图