

DOI: 10.3969/j.issn.1674-0696.2021.10.01

成渝地区双城经济圈水运高质量发展 若干问题思考

黄 镇 东

(中华人民共和国交通运输部,北京 100029)

摘要: 针对成渝地区双城经济圈水运高质量发展若干问题,分析了重庆水运高质量发展的历史机遇及研究重点;探讨了长江三峡航运新通道建设的生态环境问题。研究表明:重庆是长江上游航运中心,是水运高质量发展的重要抓手;提出适度超前的综合运输体系建设观点,大力发展“渝新欧”中欧班列运输和陆海新通道建设,融入国内国际大循环。

关 键 词: 水路运输;成渝地区双城经济圈;高质量发展

中图分类号: U6

文献标志码: A

文章编号: 1674-0696(2021)10-001-06

Some Thoughts on the High-Quality Development of Water Transport in Chengdu-Chongqing Area Twin City Economic Circle

HUANG Zhendong

(Ministry of Transport of the People's Republic of China, Beijing 100029, China)

Abstract: Aiming at several issues concerning the high-quality development of water transport in Chengdu-Chongqing area twin city economic circle, the historical opportunities for the high-quality development of Chongqing water transport and research focuses were analyzed. The ecological environment problems of the construction of a new shipping channel in the Three Gorges of the Yangtze River were discussed. The research shows that Chongqing is the shipping center in the upper reaches of the Yangtze River and an important starting point for the high-quality development of water transportation; a moderately advanced viewpoint of comprehensive transportation system construction is put forward. The “Chongqing-New Europe” China EU train transportation and the construction of new land and sea channels should be vigorously developed, which will integrate into the domestic and international cycle.

Key words: water transport; Chengdu-Chongqing area twin city economic circle; high quality development

0 引 言

科学技术是第一生产力。只有科学技术与研究走在前面,才能为工程活动积累创造充分的理论储备,才能避免或较处理好工程上马之后可能面临的各种技术问题。这既是我们改革开放以来大规模基础设施建设的经验总结,也是迈向交通强国,坚持高质量发展中十分关键的问题。所以要高度重视科学技术研究,将科技进步、科技创新贯穿于成渝双城经济圈发展的全过程。

成渝地区双城经济圈是国家西部大开发战略中

的示范区、先行区。加快交通基础设施建设,发展综合交通运输体系,将是成渝双城经济圈进入“十四五”后全面建设社会主义现代化新征程中一项重要的战略任务。成渝双城经济圈地处长江上游,河流纵横,水系发达,经过改革开放 40 多年的建设,有了较好的基础。但成渝双城经济圈地形地势复杂,大部分河流处于山区,落差大,流速快,弯道多,在水资源综合开发中还要处理好生态环境与水电、水运的关系。很多基础设施建设项目必须要有严谨的、扎实的、科学的前期工作,这是坚持高质量发展理念必须坚持的原则。重庆交通大学长期以来重视我国西

收稿日期: 2021-10-13; 修订日期: 2021-10-19

作者简介: 黄镇东(1941—),男,江苏人,教授级高级工程师,原交通部部长、重庆市委原书记。

南地区的内河航运开发研究工作,有较多的科研人才和技术储备,应充分发挥这个优势对成渝双城经济圈发展综合交通运输体系特别是内河航运建设做出贡献。

1 重庆水运高质量发展的历史机遇

坚持高质量发展,做好科学研究,切实搞好基础设施建设的早期工作。无论在工程建设的指导思想和设计施工管理的实践中,都要认真贯彻落实党中央国务院关于实现中华民族伟大复兴做出的决策,只有这样才能抓住重庆水运高质量发展的历史机遇。

1.1 我国顺利进入新发展阶段

我国全面建成小康社会大局已定,如期实现第一个百年奋斗目标胜利在望。在我国全面建成小康社会之后,“十四五”将开启我国全面建设社会主义现代化国家新征程,吹响向第二个百年奋斗目标进军的号角。党的十九大对实现第二个百年奋斗目标做出了分2个阶段推进的战略安排:到2035年,基本实现社会主义现代化;到本世纪中叶,把我国建成富强民主文明和谐美丽的社会主义现代化强国。届时我国经济实力、科技实力、综合国力将大幅跃升,关键核心技术实现重大突破,进入创新型国家前列。在进入全面小康社会后的新发展阶段、新征程中,如何将水运发展与国际前沿新技术有效结合,体现高质量发展,是我们现今研究水运问题的一个重要出发点,也是我们抓住“新征程”这个机遇意识的重要体现。

1.2 新发展阶段要深入贯彻新发展理念

迈入新发展阶段,离不开新发展理念来指引,离不开构建新阶段的新发展格局。习近平总书记关于创新、协调、绿色、开放、共享的新发展理念,是习近平新时代中国特色社会主义思想的重要内容之一。深入贯彻新发展理念,就要在交通强国、航运强国的实践中以新理念为引领,将新理念与交通运输的具体实践紧密结合,作为新时代经济社会发展的度量衡。在过去很长一段时间里,基于传统的理念,存在追求发展速度而忽略了绿色发展、生态保护的倾向。新发展理念要以创新为动力,兼顾各要素之间的平衡发展,兼顾对外开放和社会共享为目标的发展。发展的同时不能破坏生态,在保护生态的前提下保障发展。要切实找准新发展理念转为实践的切入点、结合点和着力点,用新发展理念武装头脑、指导

实践,推动水运高质量发展。

1.3 加快构建新发展格局

构建新发展格局是党中央深刻分析了国内、国际形势,在我们进入“十四五”开局之际做出的战略判断,确保我国经济社会可持续发展和社会主义现代化建设的顺利推进。新发展格局以国内大循环为主体,不是不开放,而是更坚定地扩大开放,增强我国经济的韧性,使国内循环与国际循环相互促进。众所周知,美国政府对中国的无底线的打压、断供,妄图遏制中国的发展,导致以美国为主的西方世界对社会主义的中国存在不友善甚至是敌视的态度。在这样的背景下,党中央把经济发展重点更倾向于内循环,增强国家的综合实力,但不意味着不开放。在做大做强国内市场的同时,要坚持全球化,融入国际大循环,坚定不移地开放。所以我们研究水运发展一定要把党中央的战略决策研究透彻,以此作为水运事业发展包括成渝双城经济圈发展的指导思想。要把成渝地区双城经济圈发展战略和“一带一路”、长江经济带发展战略、《西部陆海新通道总体规划》^[1]等结合起来,作为新发展阶段的重点任务,切实构建新的发展格局。把重庆的水运发展放在这个格局中去研究、实践,推动水运的高质量发展。

成渝双城经济圈建设,在中央财经会议上明确是党中央的重大战略决策和布局。下游长三角的一体化通过长江经济带与上游的成渝双城经济圈建设联动起来,就能抓住全局而又突出重点,这对我国2035年的现代化目标实现以及更长时间的社会主义现代化建设,实现中华民族伟大复兴,具有重大的战略意义。我们要认真领悟、深刻理解党中央的决策部署,看到党中央关于成渝双城经济圈建设对重庆水运发展的机遇,做到思想和工作上与中央合拍,认真贯彻中央下达的各项政策精神,把握好基本点。

2 水运高质量发展研究重点

2.1 综合运输全面发展

水运高质量发展,不仅仅要对水运进行研究,而且要对综合运输全面发展进行探索。水运只是综合运输方式的一种,单纯的水运最大的局限性就是受到自然条件的约束。水运发展要依托公路、铁路等其他运输方式,例如,除了水水中转之外,还有铁水中转、公水中转等高效的陆水中转方式,所以在研究水运高质量发展的同时要明晰综合运输的发展状况。

2.2 综合运输体系发展

从运输经济学角度,综合运输必须要有一个适度超前的综合运输体系,使各种运输方式能够各展其长,优势互补,宜水则水,宜路则路,为人民群众提供方便的、有选择的出行方式,为客户提供效率高、质量好、物流成本低的运输方式。这要求各种运输方式统筹协调发展、有机衔接。目前看,无论是规划目标、管理体制、基础设施,还是物流组织都有短板。成渝双城经济圈处长江上游,这种交通运输的短板问题,更为突出一些。

2.3 水运可持续发展

水运高质量发展要依靠科技进步,提高物流组织的效率,降低成本,注重生态,保护环境,做到可持续发展,特别是水运“新基建”问题。我们不仅要关注传统建设,还要以“新基建”打造数字交通、数字水运。结合当前的发展趋势,从数字化、信息化、智能化等方面探索内河,尤其是长江上游地区的航道、港口、船舶运输、市场开放和管理、航运中心建设等问题,为成渝双城经济圈发展提供更好的服务。

3 重庆作为长江上游航运中心发展面临的问题

重庆是长江上游的航运中心,这是由重庆区位优势决定的,既有难得的自然禀赋,又是长江航运历史发展逐步形成的,三峡工程更是成就了重庆在长江上游航运发展中的中心地位。因此,重庆在交通强国、航运强国建设中,在成渝双城经济圈发展中承担着更大的历史责任。在党中央国务院关于《国家综合立体交通规划网纲要》^[2]中,重庆港被列为国家内河重要港口之一。2020年,重庆港吞吐量达到16 498万吨。所以必须全面贯彻落实新的发展理念,在构建新发展格局中,牢牢抓住新征程的历史机遇,高质量发展综合运输体系,特别是内河航运,更好地发挥长江上游航运中心的作用。

在我国西南地区内河航运体系中,重庆是铁水中转、公水中转、水水中转运输枢纽,是名副其实的长江上游航运中心。三峡大坝建成后,从宜昌到重庆形成660 km的高等级航道(单船3 000吨级),也给库区两岸增加了很多适合港口建设的岸线资源,这是三峡工程航运效益的集中反映。但重庆主城区在三峡库区回水变动段上,每年都要经过175~145(150) m的水位变化,主城港区东移是必然结果。三峡大坝建成以来,实际上主要港区已从朝天门下

移到寸滩,再下移到果园。目前,果园港区成为重庆主城区主要的陆水和水水中转枢纽港区。由于重庆具有单船3 000吨级的航道,对于“寸水寸金”的内河航运来说,重庆具有无可替代的作用和地位,也是长江上游坚持内河航运高质量发展的必然选择。

3.1 金沙江通航问题

四川宜宾以上为金沙江。水电部门在金沙江下游规划建设了4个梯级电站:向家坝(四川宜宾、云南水富)、溪洛渡(四川雷波、云南永善)、白鹤滩(四川宁南、云南巧家)、乌东德(四川会东、云南禄劝)。乌东德电站库区回水至攀枝花,形成库区航道734 km,向家坝枢纽建设了过船设施(2×500吨、兼顺1 000吨升船机,年通过能力112万吨,40万人次)。由于4个梯级电站形成的库区水位互不相衔接,为“藕节式”航道,每个库区的航道条件大为改善,但全程航道缺少过船设施,近期只能通过翻坝运输,扩大金沙江下游经济发展带来的运输量。

水富港是金沙江第一港,也是云南进入长江的“北大门”,发展潜力比较大,“十四五”可以形成一定的规模。它与四川宜宾港(距水富港30 km)一起可以集散攀枝花、四川凉山彝族自治州,特别是云南可以直接服务于昆明、曲靖、昭通地区,为重庆与水富港实现水水中转创造了条件。

3.2 岷江通航问题

岷江是纵贯四川中部的一条重要河流,在宜宾的合江门汇入长江,宜宾号称“长江第一港”。岷江全长793 km,流经成都平原,人口众多、经济发达,是成渝地区双城经济圈关系最为密切的河流,开发潜力巨大。岷江干流规划了11个梯级,通航里程可达348 km,已建成了汉阳梯级,犍为梯级尚未投产。目前较为正常通航的是乐山至宜宾162 km,航道为4级(500吨级),预留到3级(1 000吨级),维护水深1.5~1.8 m。岷江梯级开发任重道远。

宜宾港是四川水运的“南大门”,经济腹地大,被列为《国家综合立体交通网规划纲要》的内河重要港口,2020年港口吞吐量达521万吨。随着岷江流域梯级的开发和航道条件的改善,宜宾港的发展后劲很大。

3.3 沱江和赤水河通航问题

泸州港为《国家综合立体交通网规划纲要》中的内河主要港口,2019年吞吐量951万吨。泸州港北岸有沱江汇入。沱江712 km流经四川中部的简阳、资阳、内江、自贡等市县,工业集中、人口密集,中下游航道渠化、水运条件较好。泸州港南岸有流经

滇、黔、川的赤水河汇入长江,全长 444.5 km(524 km、435 km)。大部分是山区,水质好,是国家重要的酒业基地。赤水河没有渠化,天然航道需局部整治、养护,下游可通航 150 吨船舶。泸州港区位优势好,有一定的发展潜力。

3.4 嘉陵江通航问题

嘉陵江全长 1 190 km,流经四川东部地区,汇入重庆境左接渠江,右纳涪江,在重庆朝天门汇入长江。嘉陵江落差达 2 300 m,是典型山区河流。干流规划了 15 个梯级,目前,利泽梯级在建中,重庆井口梯级尚需论证,到 2020 年,其余 13 个梯级(四川境内)全部建成,通航标准为四级,单船 500 吨,重庆草街枢纽为千吨级通航标准。嘉陵江通航里程达 740 km。就河流渠化、提高通航标准、充分挖掘水运资源来说,嘉陵江是西部地区航道整治的第一条河流。但重庆境内的利泽航运枢纽正在建设,已建成的梯级在体制上、管理上还存在一些不协调的问题,通而不畅,通道的能力尚未发挥出来。进入“十四五”新征程后,要从高质量发展理念出发,使嘉陵江水道更好地为区域经济发展服务,为构建成渝双城经济圈的新格局服务。

3.5 乌江通航问题

乌江全长 1 050 km,流经贵州中部和东北部,在重庆涪陵汇入长江,是贵州的母亲河。在贵州境内 407 km,有 9 个梯级渠化,通航等级 500 吨级,局部兼顾 1 000 吨级,穿越了贵阳、遵义、毕节、黔南、铜仁等 5 个市州。重庆境内 188 km,彭水、银盘 2 个梯级已建成,白马梯级在建。通航标准为常年 500 吨级,三峡蓄水位达到 155 m 时,可提高到 1 000 吨级。经过“十二五”“十三五”近 10 年的努力,乌江复航取得巨大成绩,推动了贵州、重庆经济发展。乌江在重庆涪陵区汇入长江,涪陵港区发展中要充分为乌江—长江的水水中转创造条件。

3.6 长江上游的干线通航问题

长江上游干线航道从云南水富至宜昌全长 1 074 km,分 3 段:

1) 从水富到重庆江津红花碛为山区天然航道。从 20 世纪 80 年代开始,通过炸礁、挖槽、筑坝、疏浚等工程措施多次进行整治。航道维护水深 2.7 m,达到 $2.7 \times 50 \times 560$ 的三级航道通航要求,通航保证率为 98%,可通航 1 000~1 500 吨船舶。

2) 从重庆江津红花碛至涪陵交界的黄草峡为三峡库区回水变动段(145~175 m),其特点受三峡电站泄洪及调峰水位影响。一年中,变化大,有累积性

淤积碍航和礁石碍航,必要时,需采取工程清淤。只要港口码头位置选择适当,保持单船 3 000 吨级航道是可以做到的。

3) 从重庆黄草峡以下到宜昌为库区航道,具有天然航道的特征,通航设计单船 3 000 吨级的标准,已实现船舶定线制分道航行的规则。

重庆作为长江上游航运中心是成渝地区双城经济圈水运高质量发展的抓手和平台。内河航运特别是长江上游的航运,组织中主要的因素包括:港口、航道、船舶、物流等,关键是航道。

综上,不难看出:①重庆具有特别的区位和水运资源优势,充分发挥航运中心的枢纽作用;②迄今,长江干支流的航道还存在“短板”,特别是主要支流的航道条件没有全面改善,规划中的较多梯级正在建设或尚未开工,服务经济发展的能力不够;③航运市场是开放的,但距组织有序、高效还有较大的差距,港口一体化的治理体系尚未形成。所以重庆长江上游航运中心建设任重道远,高质量发展的空间聚集效应潜力很大。到 2035 年实现航运强国的目标,不仅仅是补“短板”,还有如何适应“十四五”开始的社会主义现代化建设同步发展的问题。

4 三峡枢纽航运新通道建设

三峡大坝过船设施为双向连续 5 级梯级船闸,通航标准为单船 3 000 吨级或万吨级船队,2004 年 7 月 8 日正式投产运营,通过能力为单向 5 000 万吨/年。升船机也于 2008 年主体开工,通航标准为 3 000 吨级单船,通过能力为 350 万吨/年,最大垂直升降高度 113 m。无论规模还是技术水平都是当今世界的最高水平。由于我国经济的快速发展,长江黄金水道又是连接我国东中西部的运输大通道。2019 年长江干线水运货运量 29.30 亿吨,三峡通航枢纽提前达到了设计能力;2018 年达到 1.38 亿吨,超过能力的 38%。因此,建设三峡枢纽航运新通道,成为长江黄金水运发展迫切需要解决的问题。

三峡枢纽航运新通道实际上进入了决策阶段,具体上马时间目前尚无定论,笔者认为,三峡航运新通道的建设,即使现在决策上马建设,建成也是“十四五”以后的事情。“十四五”即将开启,我们怎么办?

1) 要在三峡枢纽新通道工程可行性上下功夫。问题的关键在于生态环境。保护长江这条母亲河是全国人民特别是长江两岸人民义不容辞的责任。我

们的观念不能停留在三峡工程开始建设的 20 世纪 90 年代,而要以进入社会主义现代化建设新征程的姿态,在通航工程的方案中,把生态环境放在“一票否决”的位置上,不断提高、完善。这要发挥重庆交通大学科研人才的优势。中央没有决策前,要在不断深化方案上下功夫,把生态环境放在第一位。

2) 现有三峡通航设施能力挖潜余地不大,但不能说“挖尽了”,还要从管理上下功夫,用“新基建”的理念,用数字船闸、智能船闸的要求管理船闸。这不仅仅是三峡通航管理局的职责,更是成渝双城经济圈所有从事航运管理单位的重要工作。比如:不符合三峡船闸船型的船舶不能过闸,使得每次过闸的闸室面积利用率达到最大化;对空载或不满载船舶的过闸要求具体化,努力提高过闸运输量;船舶如旅游船的运输,坝上坝下分开组织,减少旅游船过坝次数等。

3) 要认真研究过坝船舶上行、下行结构,及货种结构,根据交通运输需求,优化过坝调度方案。从发挥长江黄金水道作用,构建国内大循环这个主体要求出发,使三峡枢纽能力最优化、最大化。

4) 三峡航运新航道建成前,还要从提高完善综合交通体系上下功夫,物流组织上尽可能使用翻坝运输等方式。

5 适度超前的综合运输体系

进入“十四五”,成渝双城经济圈交通运输的发展要以综合交通运输体系建设为目标,在努力补齐水运高质量发展短板的同时要相应发展铁路、公路、民航、管道等多种运输方式,并使这些运输方式能够有机衔接,优势互补,形成功能较为完备有特色的综合运输的枢纽。只有适度超前的综合运输体系,才能推动成渝双城经济圈战略实现。

21 世纪初,重庆为了加快经济社会发展,扩大对外开放,在全国率先开发了“渝新欧”中欧班列。如今,中欧班列已遍布我国东中西部多个城市,成为习近平总书记倡导的建设陆上丝绸之路的重要载体,“一带一路”重要组成部分,连接中亚、欧洲的便捷通道。进入“十四五”,针对“渝新欧”中欧班列,要在认真总结经验的基础上,提高质量和效益,扩大贸易渠道,增加“回头货”,通过“一带一路”共享我国发展的成果,体现“人类命运共同体”的中国理念。

高水平建设西部陆海新通道,不仅可以缓解长

江三峡航运通道紧张态势,而且是实现成渝地区双城经济圈发展战略的重要举措。西部陆海新通道地处西部腹地,北连陆上丝绸之路经济带,南接 21 世纪海上丝绸之路,衔接长江经济带,在区域经济特别是成渝双城经济圈发展中具有重要战略地位。习近平总书记视察贵州和广西时,指出“要高水平共建西部陆海新通道”。云、贵、川、渝、桂、甘、陕等西部地区迎来了发展机遇,肩负着新的使命。要以公路为基础、铁路为骨干来建设西部陆海新通道,要充分利用长江、两江水运干支线,将成渝双城经济圈与珠三角、粤港澳大湾区和海南自贸区相连接,构筑经济发展的国内大循环。广西北部湾港和海南洋浦自贸港面向东南亚,经过马六甲海峡与南亚地区、中东地区、非洲、欧洲等地区相连接,构筑起国际大循环,发展潜力巨大。

6 结 语

成渝地区双城经济圈是在“十四五”开始,我们迈向新时代新征程的历史背景下提出的,成都和重庆作为西部地区的 2 个中心城市,必须抓住这个难得的历史机遇加快发展,形成带动整个西部发展的“成渝双城经济圈”。实现成渝双城经济圈的战略目标,就必须从西部地区的实际出发,坚持高质量发展理念,构建新的发展格局,融入整个国家发展的大局中。

1) 成渝地区双城经济圈水运高质量发展,充分体现了重庆的特点和优势,这个主题在西部其它中心城市包括成都、昆明、贵阳都难以展开。因为重庆是长江上游航运中心,要重视长江上游航运中心服务于成渝双城经济圈的发展,充分发挥长江“黄金水道”的作用。重庆作为长江上游航运中心,就应该全面了解航运中心重要基础设施发展现状,长江干支河流的优势和“短板”,特别是长江三峡航运新通道建设对重庆航运中心、对成渝双城经济圈发展的影响,要有一个全面、深刻的判断。

2) 在推进成渝双城经济圈建设的过程中,实现高质量的发展,必须高度重视重庆长江上游航运中心建设,同时,要发展综合运输体系,对接好“一带一路”。要抓住 2 个重点:第 1,继续完善“渝新欧”中欧班列,扩大对中亚和欧洲的对外开放,为发展陆上丝绸之路做出贡献;第 2,高水平地共建西部陆海新通道,进入 21 世纪海上丝绸之路,这不仅仅是交通强国、航运强国战略的需要,更是西部地区特别是成

渝双城经济圈发展的战略举措,是融入珠三角、港珠澳大湾区、海南岛自由贸易区的国内大循环和面向东南亚、南亚等地区国际大循环的必由之路。

根据作者2020年11月16日在重庆交通大学召开的成渝地区双城经济圈水运高质量发展研讨会上的讲话整理;2021年8月,作者进行了修改。

参考文献(References):

- [1] 中华人民共和国国家发展和改革委员会.西部陆海新通道总体规划[EB/OL].(2019-08-02)[2021-11-02].https://www.ndrc.gov.cn/xxgk/zcfb/ghwb/201908/t20190815_962256.html?code=&state=123.
- [2] 中华人民共和国交通运输部.中共中央 国务院印发《国家综合立体交通网规划纲要》[EB/OL].(2021-02-24)[2021-11-01].https://www.mot.gov.cn/2021zhengcejd/zongheltjtwghtj/xiangguanzhengce/202102/t20210225_3527771.html.
- Ministry of Transport of the People's Republic of China. The CPC Central Committee and the State Council issued The Outline of the National Comprehensive Three-Dimensional Transportation Network Planning[EB/OL].(2021-02-24)[2021-11-01].https://www.mot.gov.cn/2021zhengcejd/zongheltjtwghtj/xiangguanzhengce/202102/t20210225_3527771.html.
- National Development and Reform Commission. Overall Planning of

(责任编辑:田文玉)