

大交通 大流通 大发展

全面加快建设 全国性综合交通物流枢纽



立体交通助力万州参与成渝地区双城经济圈建设 摄/付作伟

公路成网、铁路贯通、高铁在建、巨轮远航、飞机翱翔，峡江天堑变通途。

近年来，万州区抢抓“一带一路”、长江经济带、成渝地区双城经济圈建设、全市基础设施建设提升行动等战略机遇，大力推进的“铁公水空”立体综合交通体系已具雏形，长江上游区域性综合交通枢纽的目标基本建成。

交通运输是兴国之器、强国之基。万州，地处三峡库区腹心和“一带一路”重要节点，是成渝地区的东向开放门户，是川渝地区连接纽带之路、关中城市群、京津冀城市群、长江经济带、粤港澳大湾区的桥梁。

面对国内外环境的深刻复杂变化，万州深入贯彻新发展理念，深刻把握构建新发展格局对交通运输的新要求，提出全面建设全国性综合交通枢纽，形成以“七高八普”铁路网、“二环九射”高速公路网、“二客六货”港口格局和4级干线机场场为主骨架的立体综合交通运输体系，进一步畅通城乡运输服务网络，提升城市群、都市圈交通承载能力，通过畅达东西、贯通南北，来引领、支撑、带动渝东北和川东北的发展。

万州，交通建设开启新篇章——

建设“二客六货”的水路大通道

大江至此，百川毕汇。万州，依水而生、靠水而兴、临水而发。如今，从一条峡江变成一汪平湖，夕日的小码头已蝶变成年吞吐量达4000万吨的长江深水良港。

去年12月3日，位于万州区的新田港从试运营阶段正式进入运营阶段。万州新田港与果园港、江津路琅港、涪陵龙头港为重庆四大枢纽港，是融入“一带一路”和长江经济带发展的重点工程之一。

“新田港具有得天独厚的地理位置优势，具有水域条件好、多式联运条件好、运输时效性好、辐射聚集效应好、港城协同发展好等特点。”新田港相关负责人介绍，新田港规划建设5000吨级的泊位19个，其中集装箱泊位10个，散货泊位8个，大件泊位1个；年设计通过能力达3500万吨，其中集装箱150万箱。为推动新田港铁水联运，新田港还动工实施铁路集疏运中心工程，2022年建成投运后，新田港将形成铁、公、水多式联运枢纽港口。

据了解，新田港铁路集疏运中心工程是我市四大枢纽港中唯一具备引入港口前泊的铁公水多式联运项目。工程建成后，将实现长江黄金水道与两条陆上贸易大通道无缝连接；上岸的货物可达万—广—巴达—兰渝铁路对接绥江—路经经济带，或经达万—襄渝—川黔、成渝—隆百铁路对接西部陆海新通道。届时，新田港将成为川、陕、湘、鄂、渝等地物资经长江外运最便捷的水运通道。

在时效性方面，与泸州、宜宾等上游港相比，从万州港出发可节约物流时间2天—5天。在效能方面，常年可停靠万吨级船舶的独特优势，船舶货物运能得到大幅提升。

以达州钢铁集团公司（以下简称“达钢”）为例。达钢从海外进口的铁矿石“如果走水路，在万州港上岸后再转铁路，实行铁水多式联运，每吨运费可节省约60元。如果每年进口300万吨铁矿石，这意味着要节省近两亿元运费！”

为深入推进成渝双城经济圈建设，2020年6月17日，四川省港务投资集团和重庆港九万州港务有限公司的母亲公司重庆港务物流集团签订战略合作协议，四川方面将以投资入股的方式，参与万州新田港铁水联运建设及运营。2020年底，重庆港务物流集团、重庆高速集团、万州区人民政府、四川港投集团、四川达钢集团、达州市人民政府在万州签署了《新田港二期建设运营合作协议》，目前正在组建合资公司，预计于2021年6月底举行新田港二期工程开工仪式。

火车直接开进港口，卸货后，无人驾驶卡车自动短驳转运，再由吊车抓取放入船舶。两年后，重庆智能化程度最高的铁水联运的景象将在万州新田港实现。

“万州迎来了港口物流大发展的春天。”万州区港航海事事务中心相关负责人称，万州港区现有“一客六货”作业区，目前正在形成南岸以新田港为主，北岸以桐子园和红溪沟作业区为主，两个承担着不同功能的南北双枢纽，新田港以外向服务川陕鄂等西南地区为主，桐子园和红溪沟作业区以内向服务地方和周边城市经济为主（有高速出口火车站和港口），为满足赛事项目1700万吨的工业生产运输需求，桐子作业区正在启动提升改造工作。他透露，“在‘畅游三峡、万州出发’理念的引领下，长江省际游轮、水上观光巴士推进水路客货发展越来越好。”据统计：2019年万州区共完成水路货运量3828.6万吨、货运周转量420.2亿吨公里、货物吞吐量2271.8万吨、码头集装箱吞吐量18.3万标箱，载重车滚装吞吐量5.8万辆；完成客运量52.2万人、客运周转量4960万人公里、旅客吞吐量68.3万人，其中：万州港“三峡游”始发游轮718班次，发运游客134311人次，水上观光巴士共发航1043班次，发运游客10万人次。

2020年万州区共完成水路货运量3697.6万吨、货运周转量394.8亿吨公里、货物吞吐量2141.3万吨、码头集装箱吞吐量15.4万标箱、载重车滚装吞吐量2.9万辆；完成客运量29.6万人、客运周转量1980万人公里、旅客吞吐量28.2万人，其中：万州港“三峡游”始发游轮340班次，发运游客54623人次，水上观光巴士共发航864班次，发运游客8.4万人次。

远去了排浪阔滩的江轮，迎来了通江达海万吨巨轮。作为三峡库区的航运中心，现在，万州港正重点实施“3+2”港口项目，推进建设“二客六货”的水路大通道。

据介绍，“3+2”港口项目，包括完成桐子园码头、鞍子坝客运作业区升级改造和新田港二期工程建设“3”个项目；加快建设小周危化品作业区和溪口新材料货运作业区“2”个项目；加快推进猴于危化品码头搬迁、江南沱口和红溪沟作业区功能调整，统筹建设三峡综合物流枢纽，创新建设三峡库区游轮母港，合理设置平湖游轮渡口码头。适时启动新田港三期工程前期工作，不断完善港口集疏运体系建设，同步建设三峡库区水上综合救援服务中心，全面推动亿吨大港建设。



动车奔驰渝万线 摄/冉孟军



高速公路四通八达 摄/周志坚

百年伟业 精彩巴渝

· 万州 ·

密织“两环九射”的高速公路网

7年前，万州区长岭镇安溪村基础设施严重滞后，全村仅有不到2公里的硬化道路，贫困发生率高达12.6%，被评定为市级贫困村。

“改变从道路开始。”安溪村负责人称，脱贫攻坚战打响后，全村新硬化道路28公里，油化旅游路3公里，修建人行便道23.5公里。路通了，带动了农网改造、山坪塘整治、供水工程新建、人居环境大提升，促进了产业培育和文旅融合。“道路通了，财路就通了，群众的心路也就通了。”该负责人称。

现在，安溪村成为全国基层治理示范村、市级全域旅游示范村，正在建设中的“亿元村”。

一条条公路，连接的是乡村与城市，打通的却是贫瘠与富足、困顿与希望之间的鸿沟。近年来，万州区累计建成农村公路9766公里，实现了行政村通畅、村民小组通达、行政村客运、镇乡快递末端服务网点覆盖率“四百”目标，为打赢脱贫攻坚战、实施乡村振兴战略就起发展的坦途。

“畅通‘微循环’，打通‘大动脉’。”万州是渝东北三峡库区城镇群的中心城市，区位优势突出，交通物流条件优越，在大力提升区域中心城市发展能级、充分发挥对区域的牵引带动作用，把推动基础设施互联互通、打通对外大通道摆在优先位置，“从全局谋划一域、以一域服务全局，全力改善渝东北片区综合交通条件。”

4月26日上午，随着最后一节钢箱梁安装到位，万州新田长江大桥正式合龙。此桥是国家高速公路网之恩施至广元高速公路的重要组成部分，也是万州城市外环高速的控制性项目之一。

近年来，万州先后建成了万云高速、万利高速、万忠高速等，通过沪蓉高速、银白高速等大道和多条连接线，已实现到周边接壤的5个区县一小时通勤。

与此同时，万州通过串联这些建成的高速路，将于2023年全面建成建起长约80公里的市外环高速，成为重庆第二座建成绕城高速



青山绿水，安溪美如画 摄/冉孟军

构建“七高八普”铁路网

万州位于国家“八纵八横”高铁网规划的沿江、京昆、包（银）海通道交汇处，已建成了达万铁路、红溪沟港口作业区铁路专用线、宜万铁路和成渝万城际铁路，区域性铁路枢纽正逐步形成。

“但万州对外铁路通道不足、货运铁路标准低、达万线运能紧张。”万州区相关负责人称，高铁是一座城市开放发展的重要象征，铁路枢纽是城市的有机组成部分。大力发展“高铁经济”，就要突出产城融合，推动高铁建设与城市发展良性互动、有机协调，充分发挥高铁的综合带动效应。

截至目前，万州已有渝万城际和万达万利“一高两普”，在建的有郑万高铁和新田港铁路集疏运中心，渝万高铁、成达万高铁年内将正式动工，渝西高铁有望年内举行开工仪式。5条铁路建成后，万州将实现1小时到重庆、宜昌，2小时到成都、西安、襄阳，3小时到郑州，5小时到北京、上海。

郑万铁路全长长度818公里，设计行车速度为350公里/小时，起于郑州东站，途经河南开封南阳市、邓州、湖北襄阳、巴东，然后进入重庆市境内，经巫山县、奉节、云阳至万州区连接渝万高铁至重庆。

郑万高铁万州境内18.1公里，2017年2月全线开工。目前，郑万铁路重庆段工程建设已基本完工，正在开展铺轨工程（万州段已

完成，正推进云阳段）。全线计划2021年年底具备通车条件，通车后，郑州到万州预计3个小时便可到达，郑州到重庆需要4个多小时。

去年11月9日，渝万高铁正式开通。据悉，项目2025年建成通车后，从主城区市区中心城区至万州将实现60分钟通达，同时在万州将与郑万高铁、渝西高铁相衔接，在重庆、郑州、昆明间形成京郑渝昆重庆东通道。

“沿铁路大通道相衔接，助推‘一带一路’与长江经济带的联动发展。”渝万高铁是构筑在主城区市区、渝东北三峡库区城镇群之间的高速铁路客运通道，也是国家“八纵八横”高速铁路京昆、包（银）海通道和重庆“米”字型高铁网的重要组成部分，是沿江高铁通道的重要组成部分，承担着运送西南地区至华北、陕宁地区、川渝地区至华中、华东地区区长途客流，兼顾沿线城际客流的高速铁路，“有力支撑成渝地区双城经济圈建设，促进西部地区全面融入共建‘一带一路’和长江经济带发展，推进新时代西部大开发形成新格局。”

渝万高铁还可与沿线的涪陵、丰都、万州等节点城市，以及四川省泸州市、宜宾等沿江城市实现无缝衔接，有利于形成人流、物流、资金流、信息流，创建“通道带物流、物流带经贸、经贸带产业、产业带发展”通道经济模式。此外，渝西高铁（万州至城口段）全长约21

公里，为渝西高铁东线，2026年建成后，万州到西安2小时内即可到达。成达万高铁为国家Ⅰ级双线铁路，万州区境内正线全长约23公里，2026年建成通车后，万州至成都高铁车程将缩短至2小时以内，推动成渝地区双城经济圈建设，并与郑万、宜昌至郑万高铁联络线、汉宜等高铁形成高速铁路通道，进一步完善沿江高铁通道。

至2025年，万州将形成衔接7条干线的区域性铁路枢纽，铁路里程将达285公里（其中高铁里程159公里）。到2026年，万州衔接重庆、成都、武汉、西安、郑州5个方向的高铁网络全面形成，万州北站将成为西南地区重要的区域性铁路枢纽。

“现在，万达铁路到重庆主城区的货运铁路需要绕行达州经渝襄铁路才能到达。”万州区相关负责人称，万州铁路的短板在于没有承接北方和渝东北直接南下的高铁和货运铁路。“十四五”时期，万州力争将万黔高铁、万黔普铁、达万铁路扩能改造，沿江货运铁路、长垫梁万铁路、万州至开州至安康普铁、万州至巫溪至南溪至达州普铁等铁路纳入市级和国家级规划，力争开工建设达万铁路扩能改造项目。“构建‘七高八普’完善路网结构体系，更好发挥万州铁路枢纽对重庆铁路枢纽的辅助支撑作用。”



一桥飞架南北，两岸共同发展——万州牌楼长江大桥 摄/冉孟军

向打造4E级干线机场迈进

5月12日，万州机场传来好消息，截至当日，2021年旅客吞吐量已突破50万大关，万州机场旅客吞吐量再创历史新高。

这是万州机场营运以来，历年旅客吞吐量同期相比的最好、最新纪录，也是在疫情防控期间创造的旅客吞吐量历史新高。

“这几年旅客吞吐量持续向好。”万州机场负责人坦言，过去，万州机场对区域经济社会发展辐射力并不明显，旅客吞吐量一直在50万人次徘徊。几经努力，到2019年，这个数据达到115万人次，成为重庆市“一大四小”民用机场中首个跻身百万级机场行列。即便疫情影响的2020年，万州机场也完成旅客吞吐量余100万人次。“在全国241个民用机场中排名第84位，同比上升14位。”

数字增长背后是持续不懈的努力。万州区负责人称，枢纽机场是重要的综合交通运输枢纽，是国家和地区经济增长的发动机。万州是长江上游重要节点城市和渝东北区域中心城市，坐拥机场、高铁、高速、港口，带动区域经济发展，既是区位优势，也是优势所在，更是责任担当，万州机场要稳步提升吞吐量，科学开通航线，切实增强辐射能力。

从今年3月28日起，万州机场正式执行夏航季航班计划，航线数量达到该机场通航以来最多，增至30余条！从夏航季开始，万州机场每周计划进出港航班量净增116架次，运力增幅达46%，航线数量将达到32条。

今年，万州机场已新增武汉、西安、三亚、合肥、泉州、大理6条国内航线，加密天津、贵阳、济南、桂林4条国内航线，下一步新增北京大兴、济宁等航线；有中国国际航空、深圳航空等13家航空公司在本场运营；全年计划运营国内航线32条，力争完成2021年旅客吞吐量150万人次左右的任务目标。

“拿出真金白银来培育市场。”万州机场负责人介绍，一是为培育航线，增加旅客吞吐量，提供航线航班补贴；二是优化旅游团队奖励办法，用航线补贴资金提高对进港旅游团队组团旅行社的奖励；三是在周边城市开设城市候机楼，开通候机楼直达机场往返专线巴士，让旅客享受“无缝隙衔接、零距离换乘”的航空运输服务。“不断增强万州机场的辐射带动功能。”

截至5月19日，万州机场已经开通的万州、云阳、梁平、利川等四地候机楼累计往返旅客共计24421班次，运送旅客共计109711人次；累计组织万州机场进出港航班旅游团队

20余万人次，共兑现旅游组团奖励1000万元。

旅客吞吐量起来了，但航线补贴资金呈下降趋势。仅今年1月—4月，万州机场共使用国内航线补贴资金5760万元。预计全年共计可减少航班补贴费用1184万元。万州机场负责人表示，2022年将继续逐年降低航班补贴费用，用降低的航班补贴费用开通更多新航线。

如今，万州已成为西南地区45个同类机场中13个突破100万人次的机场之一。2017年7月，万州机场改扩建工程正式动工，计划在2023年建成国际机场，实现万州机场航空口岸正式开放。

赵壹 张亚飞 王琳琳



高铁梦圆 摄/冉孟军



万州机场人家人日 摄/冉孟军