

长江上游“塞船”难题如何破解

川渝部分全国人大代表专题调研航运能力建设



人大之窗

□本报记者 卞立成 王亚同

“长江干线被称为‘黄金水道’，对成渝地区双城经济圈建设意义重大，但现在其能力仍未得到充分发挥，‘黄金水道’‘成色’不足，亟待各方进一步合力攻坚。”

“调研中，深刻感受到长江上游航运能力提升的重要性，切身感受到解决‘肠梗阻’的紧迫性。建议从新能源、智能化方面下功夫，打造绿色智慧航运体系。”

推进长江上游航运中心建设，是建设成渝地区双城经济圈国际性综合交通枢纽集群的重要部分。近年来，长江航运发展步入快车道，但受种种因素制约，长江上游航运能力还有待进一步提升，甚至某些航段一度出现“塞船”现象。

提升长江上游航运能力，重点项目推进情况如何？有哪些堵点、难点待突破？7月上旬，川渝两地部分全国人大代表前往湖北宜昌，四川乐山、泸州，重庆潼南、合川、两江新区等地开展专题调研，为长江上游航运能力提升、协同推进长江上游航运中心建设等献策支招。

建设

总投资991亿元，48个水运重点项目稳步推进

2021年3月全国两会期间，四川、重庆代表团联合提出“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”，这在全国人民代表大会上尚属首例。

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6个方面共16项重点任务。

务，涉及48个水运重点项目，总投资991亿元。目前，这48个水运重点项目建设正稳步推进。

此次调研期间，记者跟随川渝两地的全国人大代表，先后走访了乐山大件码头、犍为航电枢纽、泸州港、潼南双江航电枢纽、草街航电枢纽、果园港等地。

7月5日下午，泸州港码头，5艘满载货船有序排列，塔吊正陆续将船上的集装箱运上岸。“上半年，完成综合吞吐量9.88万箱，同比增长11.64%。”泸州港相关负责人说。

顺江而下，长江上游最大的集装箱枢纽中心和件散货集散中心——重庆果园港同样一片繁忙。码头16个5000吨级泊位依次排列，各色集装箱整齐堆叠在超大型堆场上，十分壮观。如今，果园港已实现年通过650万吨的能力。2022年一年，港口货物吞吐量达2548万吨。

作为航运重要组成部分，长江上游各类航电枢纽也在不断完善升级。

如，犍为航电枢纽建成后船闸通过能力达2580多万吨。草街航电枢纽已实现年通过能力1050万吨，总装机容量50万千瓦。近年来，四川不断优化航运模式，持续稳定开行了15条省际航线、11条“铁水”联运航线。重庆2022年水路货运量达2.1亿吨。

聚焦

航道“梗阻”，上游“塞船”问题备受关注

纵向看，长江上游航运能力有所改善，但制约航运能力的难点、堵点也更“显眼”了。

实地调研中，代表们详细了解港口码头、航电枢纽工程、长江航道的运力建设情况，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意见。其中，已连续多年超负荷运行的三峡船闸备受大家关注。

“加强长江上游航运能力建设，刻不容缓。”全国人大代表、涪陵区委书记王志杰说，三峡船闸是严重制约长江航运的“肠梗阻”，建设三峡水运新通道，对于提升长江干线通航能力、更好发挥长江“黄金水道”作用意义重大。

王志杰给出的一组数据显示：2022年，三峡过闸货运量近1.6亿吨，超出设计通过能力60%，船舶平均待闸时间超过200小时。三峡船闸拥堵，影响长江航道通行效率，增加企业物流成本。如，涪陵当地一家粮油企业除4艘次船舶享受优先过闸政策外，其余船舶要在三峡待闸15—25天，每艘待闸费用平均8000元/天。受制于此，这家设计年产能200万吨植物油及食用油的企，经常“吃不饱”，实际加工产能远低于设计产能。

此外，长江上游干流和重要支流如嘉陵江、乌江、金沙江等，虽通过建设梯级化航电枢纽等实现了全江通航，但仍存在航运能力堵点。

“三峡船闸拥堵日益严重，四川境内航道同样存在‘通而不畅’问题，全省高等级航道占比仅17%，‘肠梗阻’现象严重。”四川省交通运输部门相关负责人介绍，受险滩密布等因素影响，长江四川段仅能保证1000吨级船舶通行，枯水期只能减量通行。

这也是长江上游企业普遍反映的情况：三峡船闸拥堵、上游航道等级低通行能力差，导致水运物流成本高、时效性低，许多企业不得不转向铁路、公路等运输方式，拉低了企业竞争力。为此，多位代表呼吁尽快启动三峡水运新通道建设。

建议

加快建设三峡水运新通道，补齐上游短板

“三峡船闸通过能力不足，已成为制约长江航运高质量发展的瓶颈。”全国人大代表、中

国科学院重庆绿色智能技术研究院党委委员史浩飞表示，希望加快三峡水运新通道建设前期工作，推动尽早批准立项，破解运力瓶颈。

“深化三峡水运新通道前期论证”已纳入国家“十四五”规划。眼下，共同配合国家开展三峡水运新通道建设前期工作，成为川渝共建长江上游航运中心的一项重点任务。

如何进一步补齐短板、提升长江上游航运能力？经过几天实地调研，全国人大代表们有了更直观和系统的认识，提出了众多极富价值的建议。

加强长江上游航运能力建设是个系统工程，需要通盘谋划、通力协作。全国人大代表、中铁二院副总工程师喻渝表示，关键在于拓宽航道。他建议，加快三峡水运新通道前期工作的同时，制定出台长江保护法实施细则，在最大限度降低生态环境影响基础上，推进上游碍航水道整治，提升通航能力。王志杰对此表示赞同，他建议在新通道建设期间，借助优化过闸方案、推广标准船型等，进一步简化流程提升过闸效率。

全国人大代表、重庆誉存科技有限公司董事长陈玮认为，川渝两省应当大力发展数字交通，形成开放共享、互联互通的长江航运数据资源体系，整体提升长江航运体系发展能力、治理能力和服务能力。对此，全国人大代表、四川能源投资集团董事长王诚很是认同，他建议川渝两地多从新能源、智能化方面下功夫，打造绿色智慧航运体系。

长期以来，各界对于提升长江上游尤其是宜宾至重庆段航道等级的呼声颇高。全国人大代表、泸州市市长余先河建议进一步加快航道整治。如，针对前期准备充分、最具备开工条件的关键工程——泸州羊石盘至白沙航道整治工程，希望相关部委尽快完成审批程序，力争早日开工，同时接续推进其他河段整治准备工作。

重庆打造“四个共同体” 推进大中小学思政课一体化建设

本报讯（记者 匡丽娜 李志峰）7月30日，重庆日报记者从市教委获悉，我市将着力打造目标任务、协同共建、教研活动、育人资源等四个共同体，统筹推进大中小学思政课一体化建设，形成大学、中学、小学各学段思政课螺旋式上升的思政课建设大格局，构建全学段高质量育人体系。

据悉，我市将把推进大中小学思政课一体化共同体建设作为年度教育工作重点，建立工作联席会议制度，成立大中小学思政课一体化建设分教学指导委员会，依据相关方案，每年拟孵化15项品牌活动、打造30节示范金课、产出100个优质课程资源形成20项教研成果、提供10项咨政报告。

在打造协同共建共同体方面，我市将建好“国家队”、培养“市级队”、打造“双圈队”。目前，已遴选建设10个市级重点建设共同体和15个试点建设共同体，覆盖全市大中小学150余所。

围绕打造教研共同体，我市拟着力开展大中小学思政课教师“同备同一堂课”系列活动，定期开展“跨学段主题沙龙”系列论坛，邀请专家学者开展“专家讲坛”系列讲座。

在打造协同育人共同体方面，我市将围绕重庆特有的红色文化资源，探索在大中小学开设“革命精神与红色文化”系列课程，建设一批“革命精神与红色文化”研学基地；采用“线上+线下”“校内+校外”的模式，开发课程资源和思政教学读本，健全课程体系；运用数字技术，建构沉浸式体验的数字思政新场域。

阅读延伸>>>

如何上好“大思政课” 专家这样说

□本报记者 匡丽娜 李志峰

大中小学如何携手上好“大思政课”？新时代中小学生的思政课如何做到“润物无声”？连日来，我市组织举办了系列推进大中小学思政课一体化建设论坛，围绕相关问题，市内外专家进行交流探讨，给出了诸多建议和意见。

清华大学马克思主义学院院长朱安东：

要推进课程总体设计，避免内容重复

青年教师如何才能上好思政课？朱安东称，随着时代的发展，思政课有了越来越多的“打开方式”，青年教师要上好思政课，首先要按照习近平总书记针对提高思政课教师素养提出的六个“要”，不断提高自身的素质和修养；践行“八个相统一”，打造新时代思政“金课”。此外，作为青年教师，还要不断提高思政课的针对性，对学生心中的疑惑、学生的情、学生的特点等要有足够了解和把握，有针对性地因材施教。

就如何推进大中小学思想政治教育一体化建设，朱安东也提出了具体的建议：

- 一是推进课程总体设计，对不同阶段的学生完成什么样的任务有清晰的设定；
- 二是避免课程内容的重复。例如，当下，高中阶段学生要学习某一门课，可能到了大学，这门课还会再开，如果只是重复相关内容，而没有质的提升，则对学生的成长难有太大帮助；
- 三是大中小学思政教师可以集体备课，让大学教师了解中学老师甚至小学老师讲了什么；小学教师也要知道中学、大学老师在讲什么，这样大家心里都有数，才能更好地提高思政课的针对性和有效性。

市教委宣教处处长李林齐：

打破各种壁垒，统筹使用优质思政育人资源

“推进大中小学思想政治教育一体化建设，大中小学应在强体系、重统筹、抓规律、巧衔接上下功夫。”李林齐解释，推进大中小学思想政治教育一体化建设，要健全党委统一领导、党政齐抓共管、教育部门组织协调、有关部门和人民团体分工负责、全社会共同参与的工作格局。

具体而言，要统筹区域校际育人资源，在师资配备、教材编写、课件制作、活动开展、经验推广等方面，打破不同地域和学校之间的壁垒，组织专门力量实现对全学段各领域优质思政育人资源的统筹使用；要对不同学段学生的思想政治教育内容、途径、管理、评价等进行序化设计，区分层次、突出重点。

“同时，要在课程设置、教材编排等方面做好衔接，确保学生在完成不同的任务中提升思想政治素质。”李林齐说。

重庆一中党委书记唐宏宇：

在“润物无声”中，激励更多“望道者”前行致远

唐宏宇称，“大中小学思政课一体化共同体”建设面向广大青少年学生，将小学、中学、大学的思政课程统筹起来，实现小学、中学和大学的有效衔接和贯通。重庆一中曾是陈望道先生“望道”并激励“望道者”的地方。在新民主主义革命时期，陈望道等人曾在重庆一中居住和讲学，播撒革命火种、点燃信仰火炬，激励了一大批“望道者”。

近年来，重庆一中高度重视对学生的思想政治教育，努力为青少年学生系好“人生第一粒扣子”：探索“党建+思政”，构建“大思政”格局；培养了一大批“大先生”，建设“大思政”队伍；将红岩精神、重庆一中“四·二一”光荣革命传统等红色文化融入思想政治理论课教学中，打造“大思政”课堂。

“‘望道’不仅是一个名词，更是一个动词；不是一个概念，而是一种信仰；更是一个人，而是坚守初心、仰望真理的一群人。”唐宏宇称，前不久，重庆一中入选教育部全国“大中小学思政课一体化共同体”建设名单，接下来，重庆一中将继续深入推进大中小学思政课一体化理论研究和实践探索，在“润物无声”中，激励更多“望道者”前行致远。

万州机场 T2航站楼试运行

7月28日，万州机场新建的T2航站楼开始试运行。

T2航站楼有2.6万平方米，设置值机台11个、自助值机设备10台；有登机口4个，廊桥4座。

候机厅配备1400个座椅，并提供免费热水、手机充电等服务。

特约摄影 冉孟军/视觉重庆



三隧两桥相连，4次穿越煤层瓦斯区、溶洞涌水最高每小时4000余立方米—— 渝湘复线高速：艰险中推进的8622米



七月十七日，施工中的渝湘复线高速替溪沟大桥。特约摄影 赵勇 摄/视觉重庆

体外侧斜着打一条长870多米、横截面12平方米左右的引水洞进来，从另一侧把涌水排出。”

4次穿越煤层瓦斯区，多举措确保施工安全

在新田隧道的掘进过程中，相比于最高每小时4000余立方米的溶洞涌水，4次穿越煤层瓦斯区更让施工团队记忆深刻。

“隧道施工穿越煤层瓦斯区，难度极大，风险性高。”刘伟伟介绍，溢出气体会充塞洞内，摧毁机械设施和机电设备，破坏通风系统，造成人员伤亡死亡，遇到火源还极易引发燃烧和爆炸。“新田隧道掘进过程中，我们在进洞约800米处和1400米处，左右洞分别遇到了长达140米和100米的煤层瓦斯区。”

去年8月，左洞进洞1.4千米处，施工队在即将穿越煤层瓦斯区时，超前探孔钻机钻孔过程中出现瓦斯喷孔现象，有毒有害气体陆续涌出，监控系统发出警报。当时监测仪显示瓦斯

孔内浓度高达85%，施工团队立即启动了瓦电闭锁装置，并组织人员迅速撤离现场。

新田隧道，连着左幅长973.5米、右幅长767米的替溪沟大桥。刘伟伟介绍，替溪沟大桥桥墩最高达90.238米，主跨达150米，具有高墩大跨的特点。高墩大跨，意味着施工过程中安全风险大、质量管控难。因此，施工团队在替溪沟大桥施工过程中，采用了一墩一方案的办。

“比如针对主墩，我们在施工过程中采取优化液压爬模的方案，通过增设操作平台、补装柔性围栏、铺设封边钢板等方式将旧式爬升系统进行全面封闭改装。主墩施工过程中，约7天能完成一节4.5米的施工，90余米高的主墩施工工期近150天。”刘伟伟说。

大洞“套”小洞，创新施工大幅缩短工期

替溪沟大桥的另一端，连着全长2494米

的万足隧道。

如今，万足隧道左洞和右洞已完全贯通。可仔细观察会发现，右洞出口处比整个隧道小了一圈，像是大洞里套了个小洞。

“的确是大洞套小洞，大洞是在小洞的基础上扩大的。”该项目磨寨工点负责人翁昌全带着记者走过全长66.08米的徐家沟中桥，走进了全长1329米的磨寨隧道。

奇怪的是，沿着磨寨隧道右洞前行一段距离后，翁昌全引着记者拐进了隧道一侧的一个小洞，来到了乌江边高耸的崖壁上。

“磨寨隧道一侧连着徐家沟中桥和万足隧道，一侧就是这210米高的悬崖，没有可以开展的工作面。”翁昌全介绍，通常情况下，只有等万足隧道贯通才能进行徐家沟中桥和磨寨隧道的施工，可万足隧道贯通需要两年半的时间，“如果等万足隧道贯通再进行徐家沟中桥和磨寨隧道施工，工期会很长。”

于是，施工方设计了“大洞套小洞”的施工方：先在万足隧道施工面上打通小洞为徐家沟中桥和磨寨隧道提供工作面物资运输通道，再在小洞基础上扩挖成万足隧道。

小洞横截面小，施工量也小一些，工期短，可以让徐家沟中桥和磨寨隧道提前动工。

然而，新的难题又出现了：磨寨隧道另一侧是乌江崖壁，崖壁下又是车辆行人往来频繁的交通要道，如何保障人员和车辆安全？

在攀爬崖壁进行现场勘测后，施工方决定在正洞一侧斜着向上打通一个辅洞，用于运输搭建主动防护网和被动防护网的材料，为隧道贯通时洞口防护做好准备。7月11日，约230米长的辅洞贯通，目前正在进行磨寨隧道洞口周边主动防护网和被动防护网的安装。

“三隧两桥这8622米路段，我们遇到了很多困难。”郭延军介绍，项目部以党建为引领，组织青年突击队成立学习互助小组，不断攻坚克难，取得了良好的效果，整个路段较原工期预计节省一年的时间。