



重庆代表团和四川代表团联合提出建议

加大支持力度 全面提升长江上游航运能力

重报深一度

本报讯 (新重庆-重庆日报记者 何春阳)长江黄金水道是长江上游地区通达海的主通道,全面提升长江上游航运能力已成为川渝两地落实成渝地区双城经济圈建设、长江经济带高质量发展、交通强国建设等重大战略任务的必然要求。3月5日,重庆代表团和四川代表团向十四届全国人大二次会议联合提出建议——呼吁全面提升长江上游航运能力。

长江上游航道总里程约2.5万公里

长江上游地区是长江经济带的重要组成部分,区域生产总值约15万亿元,占全国总量的1/8,是我国最富发展活力和经济增长潜力的区域之一。

建议里提到,长江上游地区水系发达,河流纵横,长江黄金水道横贯东西,嘉陵江、乌江、渠江、涪江、金沙江、岷江、沱江等众多支流沟通南北,航道总里程约2.5万公里,其中高等级航道里程超过2100公里,是我国内河航运资源禀赋最好的地区之一。

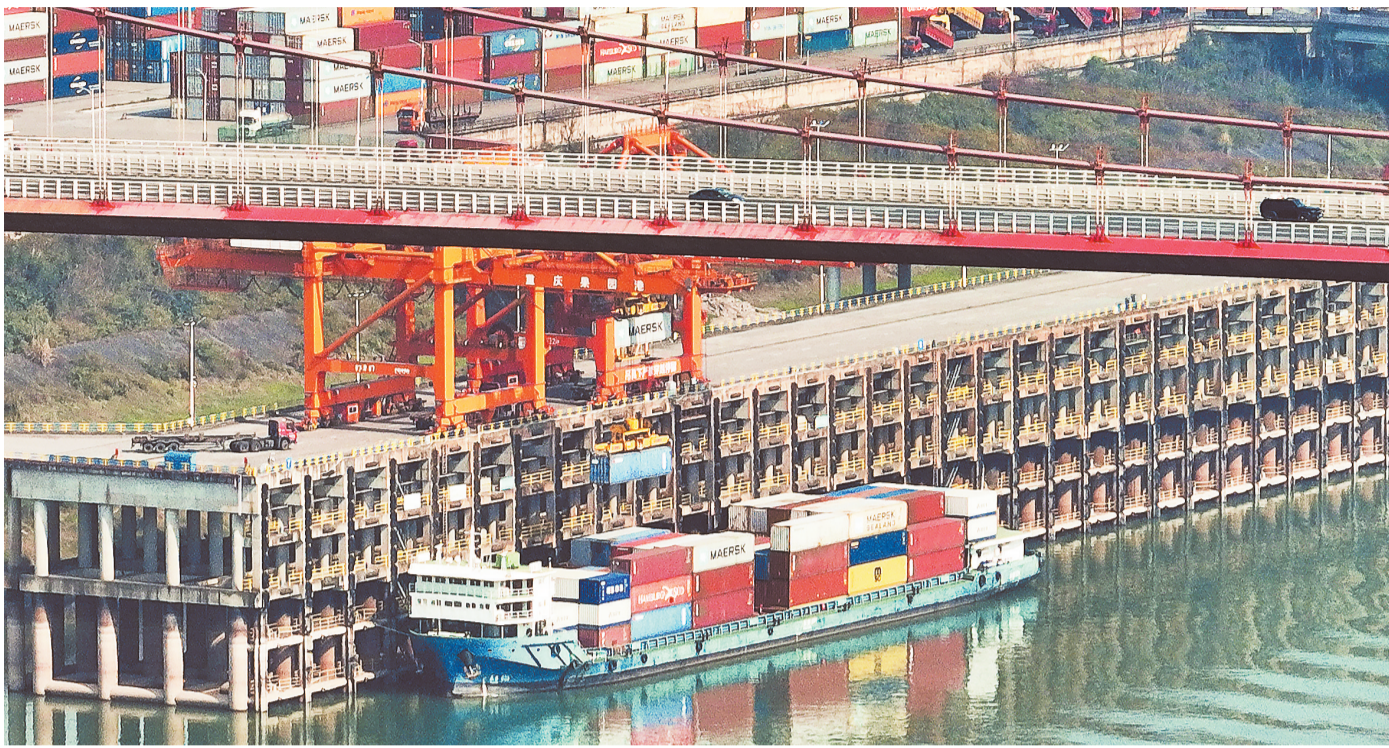
近年来,长江上游各省市在水运规划、基础设施、水运市场等方面全方位开展合作,加快构建长江经济带综合立体交通走廊,为推动长江经济带、西部陆海新通道和“一带一路”联动发展提供了重要支撑。

目前,长江、嘉陵江、乌江、渠江、涪江、金沙江、岷江、沱江等河流共约4000公里航道全部纳入《全国港口与航道布局规划》,规划到2035年,长江干线宜宾至重庆段航道达到规划一级标准,嘉陵江广元至朝天门河口段航道达到三级标准。

此外,川渝两地联合印发实施《共建长江上游航运中心实施方案》,以长江、嘉陵江、乌江、渠江、涪江、金沙江、岷江等为主骨架的航道网络和以重庆果园港、新田港、龙头港,四川泸州港、宜宾港等为核心的现代化港口集群建设正在加快推进。2023年,长江上游地区港口吞吐能力达到3.2亿吨520万标箱左右,完成水路货运量约2.9亿吨、货物周转量约2800亿吨公里、港口货物吞吐量约2.6亿吨160万标箱。

“四大问题”制约航运能力

然而,仍有诸多因素制约长江上游航运能力充分发挥。



重庆果园港,直立式码头上集装箱船正加紧卸货。(资料图片) 特约摄影 钟志兵/视觉重庆

代表们认为,制约主要体现在4个方面。一是长江宜宾至重庆段航道提升工程由于涉及自然保护区难以启动实施。目前,宜宾至重庆(寸滩)河段航道由于无法避让长江上游珍稀特有鱼类国家级自然保护区核心区,航道提升工程项目无法启动实施,现状等级仅为三级,只能满足1000吨级船舶常年通航,严重制约长江黄金水道综合效益充分发挥。二是嘉陵江井口枢纽尚未纳入《嘉陵江流域综合规划》。目前,嘉陵江草街至河口段航道常年维护水深仅1.6米,每年通行500吨级船舶的时间仅6个月左右,通行1000吨级船舶的时间仅3个月左右,成为嘉陵江、涪江、渠江1236公里国家高等级航道通达长江,周边地区超10万平方公里流域腹地通过水运打破物流降本降碳的瓶颈。三是水资源综合利用效率亟需提升。各行业“争抢”水资源现象愈发明显,航运用水与生活用水、发电用水存在矛盾,在枯水期尤为明显。四是三峡船闸通过能力不足。2023年,船舶平均待闸时间达到12天。待闸时间的大幅增加,导致水运企业经营效益持续下降。由于三峡船闸持续拥堵,长江上游港口吞吐量等指标增速逐年放缓,航空煤油、电煤、矿石、粮食、外贸集装箱等重点物资保供困难,存在较大安全、稳定等社会风险。

确保实现国家高等级航道达标贯通目标

对此,代表们联合提出4个方面的具体建议:

- 一是建议国家林草局、生态环境部等部委明确涉及自然保护区的航道整治工程论证实施路径。建议国家林草局等部委推动出台长江保护法实施细则,进一步明确长江保护法第二十七条提到的科学论证标准,以及相关手续办理的路径和程序,支持长江宜宾至重庆段航道整治提升。建议生态环境部支持长江上游宜宾至重庆段航道整治分期实施,支持“十四五”期间开工建设涉及自然保护区的实验区、项目环评审批具备可行性的重庆九龙坡至江津路溪(兰家沱)段,待自然保护区优化调整等条件成熟后,支持推进江津路溪以上航道整治,支持岷江龙溪口至宜宾段航道整治二期工程建设,实现航道全线达标。
- 二是建议水利部、生态环境部等部委支持将井口枢纽纳入《嘉陵江流域综合规划》。建议水利部支持将嘉陵江井口枢纽保留在《嘉陵江流域综合规划》中,为项目开展相关工作预留空间。同时,建议生态环境部加大对生态航运相关研究论证、建设项目环评等方面的指导力度,支持加快推进井口枢纽前期工作和相关研究论证,尽早打通嘉陵江航道“堵点”。

- 三是建议提高长江上游水资源综合利用效率。建议水利部、国家能源局、交通运输部、生态环境部等单位,从国家层面建立嘉陵江、乌江等跨省重要航道保障航运用水需求的协调联络和应急调度机制,统筹航运、取水、发电、生态等用水需求,优化嘉陵江亭子口、乌江构皮滩等上游枢纽下泄流量,结合区域水文气象条件,对枢纽汛限水位实施动态管理或执行分期汛限水位管理。建议长江水利委员会和三峡集团建立长江上游水库群联合调度机制,科学合理调度各方面用水,保持各枢纽水位相对稳定,最大限度满足通航需求。
- 四是建议加快三峡水运新通道建设。建议国家有关部委加快推进三峡枢纽水运新通道工程前期工作,确保在“十四五”期间尽早开工建设,根本解决三峡船闸通过能力不足问题。同时,前瞻性开展新通道建设期间的过坝运输组织方案及引导政策等相关研究,指导三峡通航管理局通过优化三峡过坝和升船机运行方案、引导过坝船型标准化发展等方式,进一步挖掘现有船闸通航潜力,不断优化重点物资、特殊船型等优先过坝的调度规则、操作流程,对粮食、集装箱、商品车、航油、成品油等重点急运物资和示范船型安排优先过坝,尽可能减轻对长江上游地区经济社会发展的影响。

新闻多一点

今年重庆水运计划投资37亿元 2025年基本建成长江上游航运中心

本报讯 (新重庆-重庆日报记者 杨永芹)3月6日,来自市交通运输委员会消息称,今年,重庆将围绕建设长江上游航运中心定位建设,全市水运计划投资37亿元,建成万州港区新田作业区二期工程、涪陵港区龙头作业区二期工程等重大项目,重庆港口通过能力将达到2.3亿吨。

万州新田港二期工程拟建成4个5000吨级散货泊位及配套设施,新增港口通过能力1477万吨。届时,新田作业区将进一步完善大宗散货装卸功能,打通四川达州等川东地区通江达海大通道,辐射范围将进一步扩大到陕西、甘肃等西北地区以及鄂西、湘西等周边区域。

涪陵港区龙头作业区二期工程拟建成2个5000吨级散货泊位,新增港口通过能力600万吨。随着龙头港铁路集疏运中心的建成投用,涪陵龙头港将具备铁公水多式联运枢纽功能,进一步强化对渝东南地区以及乌江流域的辐射和集聚作用。

朝天门港区是成渝地区双城经济圈东向物流大通道。整治范围长约123公里,主要对河段内的11处重点碍航滩险进行综合整治。完工后,万吨级船队可从涪陵直达果园港,进一步提升重庆长江上游航运中心集聚辐射能力。此外,我市正加快涪陵至丰都河段航道整治工程,完工后航道航行碍航通行天数将从约120天缩减为20天。

近年来,我市围绕长江上游航运中心定位,在建设规划、基础设施、枢纽功能等5方面取得明显成效,多项航运指标走在全国前列。如,港口航道基础设施内河领先。重庆基本形成以长江、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、路溪等铁公水多式联运枢纽为主的现代化港口集群。

据介绍,到2025年,重庆基本建成长江上游航运中心和物流中心,2027年将新增千吨级航道200公里,达到1300公里,新增港口吞吐能力4000万吨,达到2.5亿吨。

重报圆桌会

今年全国两会的政府工作报告中提出,坚定不移深化改革,增强发展内生动力。

作为西部内陆唯一直辖市,重庆此前提出了“三攻坚一盘活”改革突破的目标任务,具体包括扎实推进国企改革、园区开发改革、政企分离改革攻坚,有效盘活国有资产。

如何打好“攻坚”战,下好“盘活”棋,在勇当内陆省份改革开放探路先锋上实现新突破?全国两会期间,部分全国人大代表、全国政协委员及相关专家接受了重庆日报记者的专访,就“三攻坚一盘活”改革突破发表了意见建议。

“三攻坚一盘活”是重庆在改革方面的重要探索

“‘三攻坚一盘活’改革突破是重庆在改革方面作出的重要探索。”宋瑛认为,重庆提出“三攻坚一盘活”改革突破的重大部署,是先行后破、以进促稳,能够从根本上盘活闲置国有资产,重构国有企业、园区开发发展格局,提升国有企业核心竞争力,增强重庆城市竞争力、吸引力、辐射力、引领力,全面提升重庆城市竞争力。

朱华荣也表达了相似的观点。他说,“三攻坚一盘活”改革突破作为一项牵一发动全身的系统工程,是落实党中央决策部署的必然要求,也是新征程上建设现代化新重庆的迫切需要。“作为改革工作的排头兵,国有企业要坚定建设现代化新重庆的信心决心,以‘钉钉子精神’,坚定不移全面深化改革,推动重点领域、关键环节的改革任务落地,提升企业的核心竞争力,实现国有企业高质量发展,持续增强发展活力和动力。”

黎勇表示,“三攻坚一盘活”改革突破,既是纲举目张、一体推进、重点突破的战略部署,也是改革求变、创新破难、强力攻坚的蓝图指引,更是坚持问题导向、目标导向、结果导向的行动指南。实现“三攻坚一盘活”改革突破,是落实党中央决策部署、为现代化新重庆建设提供战略支撑的迫切需要,是提升现代化新重庆建设质效、增强高质量发展内生动力的重要途径,是深入推动除险清患、统筹发展和安全的必然要求,是加强国企管党治党、建设现代企

打好“攻坚”战 下好“盘活”棋

——重庆如何在勇当内陆省份改革开放探路先锋上实现新突破

主持记者

杨骏 果园园



朱华荣 (长安汽车供图)



杜卫东 记者 苏思 摄/视觉重庆



李谢华 首席记者 龙帆 摄/视觉重庆



黎勇 首席记者 龙帆 摄/视觉重庆



宋瑛 (受访者供图)

受访嘉宾

全国人大代表,长安汽车党委书记、董事长
全国人大代表,重庆西永微电园公司党委书记、董事长
全国人大代表,中国铝业集团高端制造股份有限公司党委副书记、总经理
全国政协委员,重庆市人力资源和社会保障局局长
重庆工商大学经济学院院长、教授

朱华荣
杜卫东
李谢华
黎勇
宋瑛

业制度、提高国企核心竞争力的关键之举,必将推动新时代新征程现代化新重庆建设。

“三攻坚一盘活”改革突破要找准关键点

作为现代化新重庆建设必须跨越的重要关口,“三攻坚一盘活”改革突破怎么实现?受访代表、委员及专家认为,应该找准关键点,有的放矢。

“‘三攻坚一盘活’改革突破的落脚点在盘活,就是要通过改革把存量的国有资产用起来,让沉睡的国有资产动起来,用盘活资产的‘存量’来换取发展的‘增量’。”杜卫东表示,国有企业要更加突出功能定位,根据所处行业以及资产分布等,采取市场化的手段、差异化的措施盘活存量资产、整合资源,推动“资源资产化、资产资本化、资本产业化”,构建优质可持

续发展的“自我造血”循环机制,为发展新质生产力提供强有力支撑。

李谢华表示,国有企业都有其功能定位,增强核心功能,首先要把握党建跟业务深度融合,依靠党建引领,做强做优主业。同时,国有企业要提升核心竞争力,需要瞄准市场,久久为功。“国有企业改革还有一样非常关键,那就是要加大对困难企业的治理,需要一企一策,靶向发力。”李谢华说,每个困难企业的存在,都有其历史或现实原因,所以要集中各方力量和智慧,既要把困难企业的历史问题解决,也要针对其现实存在的问题,比如人才不足、设备老化等,该投资的要投资,该增强的要增强。如果在市场竞争当中,确实已经没办法生存了,那该关停的也得关停。

朱华荣提出,国有企业在“三攻坚一盘活”改革突破中,应该按照“止损、瘦身、提质、增效”八字“施工图”,全面开展深化改革工作。

比如国有企业需要通过压减层级、精简管理结构等“瘦身”措施,适应不断变化的经济形势、市场需求及行业环境;需要聚焦主业,通过技术创新、管理创新等手段,提高产品和服务的质量,创新拓展新业务,实现企业“提质”。

“改革有难度,还有很多‘硬骨头’要啃。”宋瑛指出,推进“三攻坚一盘活”改革突破,还有国有闲置资源再利用的制度障碍亟待突破,还会面临国有企业重组整合后的产业布局调整、资产结构重整、组织体系变更等新挑战,以及园区、开发区经营管理体制机制改革与资源最大化利用等问题,需要政企共同努力。

“三攻坚一盘活”改革突破任务正稳步推进

重庆“三攻坚一盘活”改革任务进展如何?朱华荣表示,目前长安汽车已成立以党委

书记为主任的深化改革委员会,下设深化改革办公室和9个改革专项小组,制定了改革工作落实机制、考核与激励机制、宣传机制等,全力推进改革工作落实。

同时,长安汽车还围绕加快构建现代化产业体系,强化企业创新主体地位,积极推进战略性重组和专业化整合、持续完善现代公司治理和市场化经营机制等方面,制定了33项改革举措,加快推动公司战略落地,进一步激发活力、提升效率、降低成本。

杜卫东说,西永微电园将兼顾好改革、发展、稳定三者的关系,进一步深化改革,推进体制机制创新,提升公司经营管理水平和产业运营能力,让国有资产发挥出最大的作用,真正改出园区的吸引力、影响力,产业的竞争力、带动力,公司的凝聚力、战斗力。

具体而言,西永微电园将按照“应盘尽盘、早盘快盘”原则,对园区土地、工业厂房、研发楼宇和股权投资等进行全面清理,通过精准招商出租、出售、特许经营权转让等多种方式盘活资产,以“滚雪球”方式盘活增加资产收益。同时,西永微电园将转变思维,使发展思维向高质量、“亩均论英雄”转变,把经营策略向整合资源、打通内循环转变,让经营方式向资本运营、产业投资转变。

“我们将一体化推进部署创新链、产业链、人才链、资金链,构建具有区域特色和比较优势的现代化产业体系,努力把园区资产盘活、资源整合这个‘重要存量’,通过畅通循环、科技创新这个‘关键变量’,转化为推动园区新型智能终端、集成电路、汽车电子、空天信息、人工智能‘3+2’产业发展的‘最大增量’。”杜卫东说。

黎勇表示,人社部门将从推进薪酬制度改革、强化人才支撑、做好改革服务保障等方面持续发力,助推国有企业实现止损、瘦身、提质、增效。

具体而言,将以更实举措推进园区开发区薪酬制度改革,通过合理的收入分配,明确的绩效考核,激发大家干事创业和创新创造活力;以更大力度支持人才引进培育,围绕打造西部人才中心和创新高地这一总目标,全方位培养、引进、用好人才;以更高标准提升服务保障水平,强化政策指引,提升政策供给的针对性,围绕就业、社保、劳动关系、事业单位人事管理等法律法规政策规定,以及改革中关注的重点热点问题,进行系统梳理形成政策汇编,构建人社政策储备库,助推全市改革攻坚取得突破性进展,形成标志性成果。