



5月11日9时，“创新5”号经过主城长江水域。
记者 龙帆 谢智强
摄/视觉重庆

“您好，重庆！ 我从舟山来”

万吨级海船“创新5”号入渝记

5月11日15时45分

抵达江津区珞璜港，完成首航测试



江津珞璜港，“创新5”号运载着5400吨粮食成功靠岸。记者 谢智强 摄/视觉重庆

5月8日11时许

来到巫山，进入重庆

5月8日凌晨1时58分

通过三峡大坝闸门

5月8日13时左右

驶过夔门



奉节县，“创新5”号驶过三峡库区夔门。
首席记者 龙帆 摄/视觉重庆

此次航行创下多个纪录——

- 首次有万吨级海船通过三峡大坝
- 首次有万吨级海船驶入长江上游内河港口
- 新中国成立以来首次有万吨级海船进入重庆

□新重庆-重庆日报首席记者 杨骏

“您好，重庆！”“我从舟山来！”

5月11日，江津珞璜港，一艘巨大的货轮停靠在码头边，在船舱货物上方贴着上述大字标语。这不是一艘普通的货轮。它名为“创新5”号，是一艘长130米、宽16米的江海直达船舶，也是一艘可在江面上行驶的万吨级海船。它于4月24日从浙江舟山港出发，沿长江逆流而上，一路向西，将5400多吨粮食运至重庆。

此次航行创下多个纪录——首次有万吨级海船通过三峡大坝、首次有万吨级海船驶入长江上游内河港口、新中国成立以来首次有万吨级海船进入重庆……

“创新5”号为何能沿江西行，最终停靠在珞璜港？其历程，是波澜不惊，还是汹涌澎湃？近日，重庆日报记者对此进行采访。

遇难题

江海联运不确定因素多

长江黄金水道，是西部内陆地区最重要的物流通道之一。

顺流而下，重庆乃至西部地区的货物可以抵达上海、浙江等地，再转海运销往全球；世界各地的货物，也可以沿长江一路向西，抵达中国内陆。因此，依托长江黄金水道的江海联运，成为包括重庆在内，很多西部内陆省区的主要物流选择。

因为模式成熟，江海联运具有成本低、运量大等优势，但缺点也很明显：时间长、时效慢，特别是江船换海船这个中转过程，让整个运输增加了很多不确定因素。

“江船是不能驶入海域和海港的。”重庆市政府口岸物流办水运处处长康建说，重庆通过江海联运运输的货物，在进入海港和海域前，必须在有些港口中转换船。

比如，重庆的散装货从舟山港出海，要从果园港通过江海联运至江苏南京港、南通港等港口码头换装短途海船后，再把货物拉到舟山港，进口则反之。多一次中转，面临滞港等未知情况的可能性就多了一份。

民生物流有限公司项目物流部经理施琳峰介绍，每个港口的换装作业能力有限，如果遇到多船汇聚，很可能出现排队的情况。他们公司的船就曾在中转港滞留了三天。

天气问题也可能导致滞留。像粮食、化工品等散货，不能在雨天进行装卸作业，只能等到天晴再换装。“滞留都是有成本的。”施琳峰举例说，像

5000吨级的货运江船，每等一天就要花1万元。如何破解这个难题？

2020年，交通运输部印发的《内陆航运发展纲要》给出了思路：完善江海直达运输发展相关政策和标准，形成江海直达、江海联运有机衔接的江海运输物流体系，提高江海运输服务水平。

为此，重庆提出，能否和某个海港合作开行一班江海直达航线，中间不停靠不换乘，彻底解决因为江海中转导致的不确定性问题。此事在2021年被提上日程，由重庆市政府口岸物流办牵头负责。

新解法

设计建造“创新5”号

江海直达航线以前也有，但只存在于长江下游城市。

长江上游，特别是三峡库区航段，存在水流急、水深浅等不利因素，对行驶船舶有硬性要求。在以前，市面上找不到符合三峡库区安全通航要求的江海直达船舶。

没有，那就设计建造一艘。“2021年，重庆派人主动找到我们，希望造一艘能够在长江上游行驶的江海直达船舶。”武汉创新江海运输有限公司安全总监邓忠诚回忆道，当时公司也有类似的想法，双方一拍即合。

邓忠诚介绍，公司在设计该船舶时，既要符合近海行驶标准，也要符合三峡大坝过闸通航要求。比如，该船舶底采用了海船的“V底”，抗风浪能力更强，其操舵装置又具备转舵时间小于12秒、能使用应急操舵供电等江船特性。

“2022年5月，武汉创新江海运输有限公司启用了2艘适用于长江上游航行江海直达船舶的建造，“创新5”号便是其中之一。它采用LNG双燃料动力，具备节能、环保、经济、高效等特征。

船有着落了，航线怎么办？舟山港适时抛出了橄榄枝。

2022年7月，浙江省组织专班赴重庆考察，得知重庆有开行江海直达航线的想法后，表现出极大的兴趣。

“重庆港口的货物吞吐量，占整个长江上游的八成左右。”舟山市港航和口岸管理局副局长曹军表示，重庆是长江上游重要枢纽，双方推动江海直达合作，能够为重庆及西部地区提供一个航运新模式，前景十分广阔。

那一年，因为船舶尚未建造完成，重庆与舟山

无法在共建江海直达航线方面开始实质合作，但江海联运合作业务正式启动，为后续合作奠定了基础。很快，舟山港便成为重庆江海联运主要目的地之一。重庆开行直达宁波的渝甬班列，很大程度上就是为了缓解重庆到舟山江海联运的拥堵等问题。

万事俱备，只欠东风。2023年12月，“创新5”号建成，“重庆—舟山”江海直达航线事宜再次被摆到了台面上。

今年伊始，重庆市政府口岸物流办就多次与舟山市港航和口岸管理局、浙江省海港集团和宁波舟山港舟山港务有限公司进行多次对接，决定开展首航测试。重庆海关则靠前服务，保障粮食顺利通关。

经过前期准备，4月24日，“创新5”号从舟山港驶出，沿江向西而行，目标——重庆。

闯“关卡”

海船穿越“万重山”

4月29日上午，重庆市政府口岸物流办的办公室内，重庆和舟山的职能部门、企业代表数十人围坐在一起，就首航测试开了最后一场现场对接会。

“运价还能不能再便宜点”“后续回程货物还有哪些考虑”……会议从9时30分开始，与会者激烈讨论了两个小时。

货物运输、运价协商、航行安全、宣传推广……关于首航测试的每一个细节，现场代表都讨论了一遍。当天中午，首航测试沟通微信群成立，两地十多个部门的25名代表在群里为“创新5”号首航测试进行“远程护航”。

“五一”假期期间，大家都在群里实时关注首航测试的情况。”康建说，比如船什么时候通过三峡大坝、行驶中有没有遇到困难等，都会在群里沟通。

5月7日下午，在交通运输部长江航务管理局、长江海事局、三峡通航管理局的支持帮助下，“创新5”号驶向三峡大坝；5月8日凌晨1时58分，“创新5”号通过三峡大坝闸门；5月8日11时许，“创新5”号来到巫山，正式进入重庆。

最后的考验，来了。三峡库尾（长寿以上）及以上自然航段，对130米长的江海直达船舶来说，通航条件较差。像飞蛾坝至半截梁、虾子梁、车亭碛等航段，在中、低水位期，航道弯曲、狭窄，水流湍急，海船过滩能力受限，航行操纵及会让较困难。

为确保“创新5”号的航行安全，重庆海事局提前派了1艘海巡艇等候在巫山编鱼溪，待其一到，便为其护航。

重庆海事局船舶监督处处长孔庆林介绍，他们结合辖区航道、水情、气象等通航环境要素，分析研判安全风险，编制了海船特定航次的专项通航安全保障方案，全程跟踪、维护，并且在通过安全风险较大的航段时，还会协调技术过硬、经验丰富的川江驾引人员登上“创新5”号值班。比如在涪陵区时，多方在沟通微信群里协调，让4名船高级船员登船协助“创新5”号顺利航行。

两岸猿声啼不住，海船已过万重山。经历层层“关卡”，“创新5”号于5月11日15

时45分，稳稳地在江津区珞璜港靠岸，完成了首航测试，开创了万吨级海船直航长江上游的先河。

新期待

有望常态化开行

“直接通达海，海船沿江入渝，是长江上游内陆城市的梦想。”“创新5”号由东海进长江，过大坝穿三峡，圆了这个梦想，历史会记住这个5月。”当“创新5”号稳稳停靠在珞璜港，首航测试微信群顿时热闹了起来，重庆市政府口岸物流办副主任王荆发出这样的感慨。

王荆说，第一艘抵达重庆的万吨级海船，是1898年英国的利川号。如今，我们国家自己建造的万吨级海船抵达重庆，意义非同寻常。

众人纷纷点赞，对这来之不易的“突破”感到欣慰，很多企业对此也是深有感触。

对我们企业来说，“重庆—舟山”实现江海直达，真是一件大喜事。”舟山舢舨供应链有限公司总经理尹勇算了一笔账——

传统江海联运，从舟山通过海船先到长江中游节点，再通过江船到长江上游川渝地区，一般需要35天左右；而本次江海直达，只用了十多天就到了重庆，较之前节省约一半的时间。

抛开时间成本，因为减少了中转、换装等过程，江海直达直接节省了相应的费用。据尹勇测算，这一趟下来可节省资金11万元左右。

靠岸并非结束，而是新的开始。按照计划，“创新5”号卸货后，将准备回程测试，把长寿的钢材、贵州的磷矿运往舟山港。

尹勇更大的期望，是江海直达常态化开行。首航测试刚结束，重庆与舟山就已经开始筹划常态化开行相关事宜，如同程货源组织、船舶建设打造、航线安全方案优化等。

“重庆其实有很多货物可以为这条航线提供支撑。”尹勇表示，像位于涪陵的万凯新材料生产的聚酯材料等产品，就很适合这条航线，后续公司也打算与其合作，助力航线实现常态化运营。

“我们正在谋划第二、第三艘江海直达重庆海船的事宜，争取做到舟山江海直达常态化运行。”曹军表示，重庆是西部重要的物流中心，而舟山则具有得天独厚的港口优势，本次首航测试成功，能够促进双方的深度合作，推动“一带一路”和长江经济带无缝衔接。

重庆市政府口岸物流办主任杨琳谈到，珞璜港是内陆开放综合枢纽先行区，“重庆—舟山”江海直达航线实现常态化后，必然会为其带来助力，从而带动枢纽港产业园的发展。

同时，这条航线常态化后，在重庆可停靠的港口也会随之增加，包括万州新田港、涪陵龙头港、果园港等。这些区域都是西部陆海新通道的重要始发点，将有助于重庆探索“江海直达+铁江海联运”新模式，也有助于重庆推动共建“一带一路”、长江经济带、西部陆海新通道联动发展。

“通道带物流、物流带经贸、经贸带产业。”海船入渝常态化后，将给重庆打造内陆开放高地、提升产业集聚力带来新动能。”杨琳说，这条航线缩短了云南、四川等地到沿海地区的运输时间，极大增强了重庆的辐射功能与枢纽地位，让重庆加速成为西南地区的中转、分拨中心。

新闻延伸>>>

江船与海船 有何区别

1. 材质

江船：通常使用普通钢材建造，使用普通防腐防锈油漆。

海船：钢材经过特殊处理，具有耐腐蚀和耐碱的特性，以适应海上复杂的环境条件；使用的油漆也具有防锈、防腐、防碱、防火和防酸功能。

2. 设备

江船：设备配置相对简单。

海船：由于海上环境更为复杂，需要配备更多设备以应对各种情况。例如，海船通常配备有卫星通信设备、高级导航和避碰系统，且设备必须防水、耐腐蚀。

3. 设计

船体结构：江船通常采用平底设计，结构相对简单，以适应内河浅水和弯曲的航道；海船则为了应对汹涌的海浪和恶劣的工况，常采用V型或U型船底设计，以增加稳定性和耐波性。

船体大小：海船可以造得很大，达数十万吨级；而江船则受限于内河航道的水深和宽度，尺寸相对较小。

4. 环境

江船：运行区域相对固定，主要集中在沿江城市和港口之间，航行水域通常较为平静，船舶密度较大，航道条件复杂。

海船：航行范围广泛得多，面临的自然条件更为严格。

5. 用途

江船：主要用于内陆水域的货物运输、旅客运输和渔业活动。

海船：更多地运用于国际贸易、远洋运输和海上科学研究等领域。

6. 人员

海船通常需要船长，而江船可能不需要。同时，不同航区的从业人员资格证书也不同，海船船员通常需要更高级别的资格证书。



精彩视频
扫一扫
就看到