

万吨级海船首次抵渝 您好， 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——“您好，重庆！我从舟山来！”

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。

“创新5”号为何能沿江江西行，最终停靠在重庆江津珞璜港？



“创新5”号驶过三峡



“创新5”号驶过重庆朝天门水域



“创新5”号在重庆江津珞璜港靠岸

这次航行创下多个纪录

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

1 江海联运的“不确定性”

长江黄金水道，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，很多西部内陆省区市的主要物流选择。

但它的缺点也很明显：时间长、时效慢，特别是江船换海船这个中过程，让整个运输增加了很多“不确定性”。

“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物流处处长康建说，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，要从果园港通过江船运输至江苏南京港、南通港等，在码头换载短途海船后，再把货物拉到舟山港，进口则反之。

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，如果遇到多船汇聚时，很可能出现排队的情况。他们公司的船，最长曾在中转港滞留了三天。

运输的货物和天气不匹配，也可能导致滞留。比如像粮食、化工品等散货，在雨天是不能进行装卸作业的。“每艘船滞留都是有成本的。”施琳峰举例说，像5000吨级的货运江船，每等一天就要消耗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》给出了一个思路：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，重庆方面提出，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。此事从2021年被提上日程，由重庆市政府口岸物流办牵头负责。

2 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。

原因在于，长江上游，特别是三峡库区航段，存在水流急、水深浅等因素，对行驶船舶有硬性指标要求。但在以前，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。

“重庆于2021年派专人主动找到了我们，希望能够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说，当时公司也有类似的想法，双方一拍即合。

邓忠诚介绍，公司在设计该项目时，既要符合近海行驶标准，也要符合三峡大坝过闸通航要求。比如其船底采用了海船的“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，武汉创新江海运输公司启用了2艘适用于长江上游航行的江海直达船舶建造，“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？舟山港适时地抛出了橄榄枝。

“重庆港的货物吞吐量，占整个长江上游八成左右。”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。

3 巨轮穿越“万重山”

2023年12月，“创新5”号建成。4月24日，“创新5”号从舟山港驶出，沿长江，向西而行，目标：重庆。

5月7日下午，在长航局、三峡局、海事局的支持帮助下，“创新5”号驶向三峡大坝；8日凌晨1点58分，“创新5”号通过三峡大坝闸门；5月8日上午11时许，“创新5”号驶入巫山，进入重庆。

最后的考验，来临了。

三峡库尾（长寿以上）及其以上自然航段，对130米长的江海直达船舶来说，通航条件较差。像飞蛾碛至半截梁、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。

为了确保“创新5”号的安全，重庆海事局提前派驻了1艘海巡艇等候在巫山编鱼溪，待其一到，便为它在重庆辖区内行驶护航。

不仅是护航。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、维护的同时，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，就让4名船长级船员登船协助。

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分稳稳地停靠在江津区珞璜港，完成了首航测试的同时，开创了万吨级江海直达船舶从沿海直航长江上游的历史先河。

4 有望“常态化”开行

“对我们企业来说，‘重庆—舟山’实现江海直达，真是一件大喜事。”舟山舸禾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15天就抵达了重庆，较之以前，节省了20天。

抛开时间成本，中间因为减少了中转、换装等过程，直接就节省了相应的换装费用。据他不完全测算，这一趟下来节省金额在11万元左右。

同时，货物每一次中转都会产生折损，而江海直达则免去了一次中转，让货损率降低了0.3%，也就相应地降低了维护成本。

靠岸并非结束，反而是新的开始。

按照计划，“创新5”号会组织开展卸货作业，确保粮食在5月20日前运抵成都粮库。同时，它还将准备回程测试，将长寿的钢材、贵州的磷矿运往舟山港。

尹勇更大的期望，是班轮“常态化”开行。

物流运输成本，与货运量规模往往成反比。简单来说，一条物流通道运输量越高且形成规模化，运营起来也就更稳定，其空载率降低的同时，各环节会更成熟，运输价格便会逐步下降。

“我们正在谋划第二、第三艘江海直达重庆的事宜，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，舟山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”和长江经济带的无缝衔接。

“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。”重庆市政府口岸物流办主任杨琳说，这条航线缩短了云南、四川等地到沿海地区的运输时间，极大地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。

据新重庆-重庆日报