



汉江航道整治建筑物——丁坝群。

江河作证

湖北水运奋进新时代

□ 全媒体记者 鄢琦 记者 陈璐

航道水深是行轮的“生命线”，一寸水深一寸金。40年来，湖北航道建设的步伐蹄疾而稳健，通航能力显著提升，长江航运绽放出“黄金效益”。葛洲坝、三峡水利枢纽分别于1981年、2003年建成蓄水，“高峡出平湖”，成库之前只能通行1500吨级船舶，成库之后可航行5000吨级船舶。2005年，长江航道维护水深宜昌至武汉最低为2.9米，武汉至黄梅为4米；至2018年，宜昌至武汉最低为3.2米，武汉至九江为4.5米。2017年，长江深水航道“645”工程实质性开工，完工后6米水深将直达武汉，武汉至宜昌也将达到4.5米。万吨级可常年直达武汉，湖北由内陆变成“沿海”，成为中西部的“出海口”。

1989年开始，汉江也逐步实施了襄阳至钟祥、丹江口至襄阳、蔡甸至河口段航道整治。2014年碾盘山至兴隆段1000吨级航道整治工程开工。2014年67公里汉江运河建成。2017年，汉江河口至蔡甸33公里开始实施2000吨级航道提等升级。王甫洲、崔家营枢纽分别建成，库区航道条件得到改善。2016年以来，夹河、孤山、新集、雅口、碾盘山枢纽五级枢纽相继开工，将于2020年全部建成。目前，汉江已建成4级航运枢纽、渠化360公里航道，碾盘山至汉口382公里已达到1000吨级航道标准，汉江运河连通长江、汉江形成湖北810公里高等级航道圈。

随着航道的变“深”、变“畅”，港口的吞吐能力逐步增加，肚量变“大”。1980年国务院批准武汉港为外贸运输口岸，1991年正式对外籍船舶开放，1992年被批准为国家一类口岸；1993年黄石港成为国家一类口岸；1996年、1998年荆州港、宜昌港分别成为二类开放口岸。2015年，国务院批准扩大开放5个一类水运口岸的11个港区，其中湖北5个，至此，湖北一、二类对外开放港区分别达到7个、2个，总数占长江沿线的30%。2017年，阳逻港作为湖北唯一的进口肉类指定口岸通过验收。

“七五”末，湖北港口年吞吐能力为6658万吨，“八五”期间沿江城市提出“以港兴市”发展战略，“九五”期间多元化投资初步形成，2000年港口年吞吐能力达到8690万吨。“十五”港口集装箱功能实现突破，新增吞吐能力25万标箱。“十一五”港口建设进入快速期，2017年底湖北省港口货物吞吐能力为3亿吨、集装箱436万标箱，货物吞吐能力为40年前的5.44倍。同时，港口机械化逐步提升。1982年全省港口起重机械最大起重能力60吨，机械化水平为40%，2000年达到70%，目前，湖北省各港口作业基本实现机械化，单件最大起重量为500吨，为长江中上游港口之最。

长江变『深』 汉江变『畅』 港口变『大』

航道提档升级

B

抓“黄金机遇期” 适应市场 调整结构 壮大企业

40年改革开放释放出巨大的红利，航运企业所有制结构不断适应市场变化，船舶结构不断适应市场需求，港口企业发展不断满足市场需要，水路运输不断适应社会主义市场经济体系。

“六五”“七五”期间，湖北专业水运企业带动航运快速发展，1985年共有全民、集体所有制专业水运企业106家，是市场主力。非专业水运企业和个体迅速发展，1991年非专业水运企业和个体达到约2500家。

“八五”期间，水运企业逐步由单一向多元化经济结构转变，业务延伸至商业、娱乐业、饮食、加工、修造业等，营业利润成倍增长。

“九五”“十五”期间，水运企业逐步向民营化过渡，2000年专业水运企业下降至58家。2005年，民营水运企业和个体占92%，成为全省水路运输的主体。截至目前，湖北省航运企业370家，个体户194家，企业大型化、规模化趋势日益

明显。“六五”初期，全省航运企业拥有钢质机动船占比20.69%。在船舶修理基金提高和银行贷款政策支持下，航运企业抓住机遇加快木质船舶改造，船舶机动化、钢质化程度迅速提高，“六五”末分别达到99.9%、90.4%，居沿江各省前列。

“八五”“九五”期间，在政策引导下水路运输开始向远距离、多货种、旅客运输发展，船舶运力组成迅速变化，期间增加高速客船6艘、川江客船3艘、江海直达货船5艘。

“十五”后，湖北水路运输能力大幅增长，运力结构更趋合理。目前，全省拥有船舶运力731.8万载重吨，千吨级以上长江干线货船及江海直达船运力比重超过70%，滚装船、外贸内支线集装箱船、省际散装液体危险品船、江海直达船等专用船舶运力比重超过40%。

1982年，湖北省港口装卸运输企业164家，货物吞吐量为5810.8

万吨，2000年港口经营单位增加到523家。至2015年，全省有779家港口企业。

“十三五”开始，湖北省大力开展非法码头治理，清理了大批非法码头和小散码头，截至2017年底，全省具有港口经营资质的企业数量为340家，港口货物吞吐量3.69亿吨，为40年前的6.36倍。武汉、黄石、宜昌、荆州港务集团等沿江主要港口企业都经历了由中央直管到双重管理、地方管理的不同阶段，但一直是港口市场的主导力量和引领者。2015年，湖北省政府批准成立了武汉港航发展集团，推动港口一体化发展。

湖北省交通运输厅党组书记、厅长朱汉桥指出，水运在湖北经济社会发展中发挥着重要作用，要把水运作为调结构补短板降成本的主要抓手，加快水运高质量发展，加快推进转型升级，为湖北的“一芯驱动、两带支撑、三区协同”战略做好服务和保障。

D

迈入发展新时代 三年攻关 突破瓶颈 绿色发展

2018年，是湖北水运砥砺前行，可歌可泣的一年。湖北省完成水运固定资产投资59.5亿元，为年度目标50亿元的119%；“十三五”项目库前期工作累计完成80%，新开工20个项目。据初步统计，2018年完成港口货物吞吐量3.5亿吨、同比下降4.2%，其中集装箱吞吐193.6万标箱，同比增长16.9%。

2018年，“水运三年攻坚战”强力推进，航道建设全线铺开，11个航道项目列入“十三五”规划，汉江河口三期等5个项目已开工，唐白河、松西河航道整治工程2个项目取得工可批复。高位谋划全省港口布局，进一步优化全省港口岸线资源配置，港口建设集约高效。

航运中心建设的一些瓶颈实现突破。《武汉长江中游航运中心总体规划》已获湖北省人民政府批复。“645”工程武汉至安庆段6米水深航道整治正式开工。航运中心核心区阳逻港一体化运营发展取得重要进展，经营主体签署合作协议，港区间的围网拆除，实现港区一体化运营。

武汉阳逻港、黄石新港多式联运示范项目部分已常态化运行良好，全国多式联运现场推进会在湖北召开。多式联运发展态势良好。截至12月底，武汉阳逻港铁水联运量完成5.3万标箱，同比增长103.8%。黄石新港在长江中上游率先实现了铁路与港口码头的无缝对接。武汉“江海直达”航线稳定运行，已成为长江中上游外贸集装箱量最大、船舶载重吨位最大、最繁忙的航线；“沪汉台”集装箱远洋航线、武汉至东盟四国航线、武汉至日韩航线等“水水”中转品牌航线不断巩固；武汉集装箱水水中转占比达到40%以上。汉江等港口至武汉港的集装箱喂给航线得到发展，荆门、仙桃等地政府相继出台集装箱水路运输专项补贴资金管理

办法。目前，湖北省已有国家级多式联运示范项目五个，数量居全国首位。1140标箱集装箱船建造项目进展顺利，已有1艘正式完工运营、4艘船

已开工建设。航运中心聚集效应逐渐显现。2018年，航运中心核心区武汉阳逻港集装箱吞吐量达153.7万标箱，同比增长42.8%，保持了良好的增长态势。武汉航交所全面搭建货运交易、船舶交易、航运人才服务、航运司法拍卖等平台，全年实现交易额54亿元，同比增长51%。高端航运服务发展迅速，武汉长江中游航运中心聚集效应更加明显。

落实习近平总书记视察指示，加快推进湖北省政府长江大保护“十大标志性战役”中的三项战役。持续推进非法码头治理。截至目前，全省长江沿线各市（州）共取缔各类码头1211个，清退港口吞吐能力1.56亿吨，腾退岸线149.8公里。稳步推进港口船舶防污染，加强港口船舶污染物接收转运处置设施建设，积极推进岸电设施建设。目前武汉、宜昌、荆州、黄石、黄冈、仙桃等港口已有58个泊位安装岸电设施。深入汉江、清江、丹江、梁子湖等重点水域，突出加强油船、危险化学品船、客船、餐饮船等船舶污染物排放、接收、转运、防治及船舶作业活动可能造成污染的监督检查。启动全省长江汉江岸线全面清理和专项整治。加大对已经完成码头取缔任务的长江岸滩生态修复，全省复绿总面积达809万平方米，一大批在非法码头原址上建设的江滩公园、沿江绿道成为人民群众休闲娱乐的好去处。

湖北省港航海事局党委书记、局长王阳红表示，2019年湖北水运建设将继续围绕“巩固、增强、提升、畅通”八字方针，统筹抓好“长江大保护”和“高质量发展”，协调处理好环保与发展、改革与发展的关系，聚焦发展、聚焦安全、聚焦服务、聚焦发展，担当安全，紧盯“补短板”的重点部位和长远发展的重点方向，攻坚克难，实现高质量发展。2019年全省计划完成投资60亿元，新增吞吐能力2000万吨，全省高等级航道里程突破2000公里。



武汉阳逻港。

C

奏响高质量发展强音 铁水联运 江海直达 滚装运输

40年风云激荡，40年破浪前行。1976年，长江航运管理局武汉分局首批集装箱在汉口一沙市航线试运营，1979年开辟宜昌航线，共拥有集装箱332个，次年增加到825个。1995年长航集团开辟上海—芜湖、南京、扬州、武汉等长江集装箱运输内支线，同年，武汉水运集团成立集装箱运输分公司。至1999年，两家集装箱运输公司共拥有50—270标箱江海集装箱船舶19艘、1017标箱，主要从事长江沿线及近海国际集装箱运输业务。2005年，湖北省集装箱内支线班轮运输企业5家、船舶15艘、1992标箱，集装箱运输蓬勃发展。目前，全省拥有集装箱运输企业9家、船舶21艘、5896标箱。

1980年，葛洲坝断航后实施客货翻坝运输，翻坝运输由此应运而生，历时219天接转旅客55.59万人次，确保进出西南人员物资畅通。三峡工程建设期间，翻坝运输再次启动，7年间历时转运98天，转运旅客239.84万人次、货物2.28万吨、车辆65.99万台次、集装箱7058标箱。随着长江航运迅猛发展，三

峡船闸通过能力不足的问题日趋突出，翻坝运输成为常态。目前翻坝年货运量约1500万吨，分流了11%的三峡船闸货运量。

1984年国家重点项目枝城港煤炭专用码头建成投产，为煤炭“铁水”中转出口。同年，为解决北煤南运铁路运输压力，国家投资184万元兴建了丹江路机械化煤炭中转码头，年中转能力65万吨。1995年汉江余家湖煤港工程通过国家验收，被铁道部列入铁水联运换装港、被湖北省经委列为调度港，承担汉江下游沿线煤炭中转，年中转煤炭30—50万吨。余家湖码头目前仍然是汉江中转换能力最大、机械化程度最高的大型煤港。“十三五”以来，多式联运更加受到重视，阳逻港、黄石新港多式联运项目被列为国家示范工程，目前部分工程已建成投入运营。

1988年，阳新县航运公司瞄准江海直达运输空白，将一艘机驳改造成载重量530吨的简易江海直达货轮“黄鹤1号”，在武汉、上海及沿海浙江、福建一带承运干杂货物、矿建材料。此后，湖北加强江

海直达货船船型研究，1990年新增三艘江海直达货船。1992年，宜昌市海通运输公司“黄鹤9号”货轮装载出口机电产品首航香港。2003年，长航集团5000吨级江海直达轮“长通海号”货轮投入运营，形成“江货出海，海货进江”对流航线。到2005年全省有11家水运企业从事江海直达运输，2017年全省从事江海直达运输水运企业有35家、船舶196艘、50万载重吨，最大载重量12400吨。

1996年，武汉长江轮船公司“江汉62号”首次承运5辆“富康”型轿车抵达重庆港，随后又将一艘客轮改建成汽车专用滚装船，是当时长江上唯一可航行全线的汽车专用滚装船。随后进一步开拓市场，承接广州标致、重庆奥拓、上海桑塔纳等多品牌轿车运输，1998年运量达2500辆。2002年，武汉长江轮船公司改建的“江运”号滚装船满载157辆商品轿车从武汉首航重庆。此后三峡库区载货汽车滚装迅速发展，到2017年，全省滚装运输量达到72万辆，其中商品车滚装运输量50万辆，载货汽车滚装船运数22万辆。



“645”工程武汉至安庆段开工。



汉江雅口枢纽一期工程施工现场。

本版图片由湖北省港航管理局提供



扫码岸电桩。