

编者按:嘉陵江随着航道渠化工程的竣工,通航能力得到显著提升。嘉陵江全线通航对构筑西北—西南水运物流通道体系,夯实长江上游航运中心基础,畅通内循环,推动物流降本增效,促进嘉陵江流域新型城镇化建设等具有重要意义。然而,嘉陵江因分属于川渝两地管理的多级航电枢纽调度协调难题,嘉陵道一直未能实现全线畅通,水运优势未能得到应有的发挥。因此,建立嘉陵江通航管理制度,加快推动嘉陵江全线通航,刻不容缓。本文审视嘉陵江全线通航的重大战略意义,梳理嘉陵江通航具备的实现条件,通过对比湘江通航来梳理嘉陵江全线通航面临的关键障碍,提出川渝共建嘉陵江通航管理制度,推动嘉陵江全线通航的对策建议。

联通大西北 畅通内循环 加快推动嘉陵江全线通航的建议

刘名武,李红韬

2020年9月,嘉陵江首次开行广元至重庆集装箱班轮,嘉陵江航运进入新时代。广元港与重庆港之间,上水航行时间缩短至10天,下水7至8天,每吨货物的综合运价至少比公路低80元、比铁路低20元。嘉陵江的全线贯通,重启西南—西北阻断30年的水运通道,为西部地区大宗物资运输组织提供更优化的方案,促进物流降本增效,重新对于推动成渝双城经济圈深度合作,夯实长江上游航运中心建设基础,促进广大西北内陆纵深地区的对外交往具有重大意义。因此,建立嘉陵江通航管理制度,推动嘉陵江全线通航,成为制约川渝水运发展的急迫问题。

1 嘉陵江全线通航的重大意义

1.1 重启西北西南水运通道,构建了流通新体系

嘉陵江是川渝联动甘陕、西南对接西北的重要物流通道,嘉陵江的通航重启了联通西北西南的水运通道,建立起西部南北物流流通新体系。以大宗货物从兰州至上海出海运输为例(表1对比了现有方案与新方案),通过嘉陵江水运方案的成本优势显著。经估算,与陇海铁路运输相比,通过嘉陵江转运的每吨货物运费可节约40元以上,比兰渝铁路便宜约13元。

1.2 畅通国内大循环,助力构建新发展格局

嘉陵江联通了川渝地区部分中心城市、产业园区以及矿产资源富集区,每年4000万吨的大宗物资运能与流域城市建设的原材料需求,一进一出建立起一个区域循环体系,构建起全新的流通体系,对畅通国内大循环,加快构建新发展格局具有重要意义。

1.3 优化运输组织模式,加速推动物流降本增效

嘉陵江的全线贯通与沿江路网共同构建起立体交通走廊,通过多式联运体系的建立,进一步提高了综合运输效率,降低物流成本,为川东北及甘陕地区长途大宗物资运输提供更优化的方案。

1.4 带动流域城市经济发展,建设成渝双城经济圈

嘉陵江的全线通航以水运港口发展为纽带,开展投资贸易及优势互补的产业合作,形成共同繁荣、共同发展的经济流域,带动广元、南充、重庆等流域城市的发展,对成渝双城经济圈的建设具有重大而深远的现实和战略意义。

2 嘉陵江全线通航具备的现实条件

2.1 嘉陵江渠化工程竣工,通航能力显著提升

2001年,嘉陵江正式启动全江渠化工程,规划建

表1 兰州—上海大宗物资出海方案及成本对比

方案	路径	运输方式	运输距离(公里)	运输价格(元/吨公里)	运输成本(元/吨)
方案1	嘉陵江 (兰州—广元—重庆—上海)	铁—水—水 联运	铁路:490 嘉陵江水路:680 长江水路:2330	兰渝铁路:0.184 嘉陵江水运:0.07 长江水运:0.03	207.66
方案2	陇海铁路 (兰州—连云港—上海)	铁—水 联运	铁路:1750 黄海水路:300	国铁I级:0.145 海运:0.005	255.25
方案3	兰渝铁路 (兰州—重庆—上海)	铁—水 联运	铁路:820 长江水路:2330	兰渝铁路:0.184 长江水运:0.03	220.78

设16级梯级航电枢纽。经全江渠化，原来滩多水急的嘉陵江变成一条高等级航道，1000吨级船队从广元可直达上海，广元到重庆航道里程也缩短了56.2公里，上水运输时间缩短40小时，下水缩短8小时，嘉陵江通航能力得到显著提升。

2.2 嘉陵江港口条件优越，功能布局愈发完善

嘉陵江沿线港口众多，如广元港、南充港、重庆港等。重庆港作为嘉陵江与长江联结的重要枢纽港，其港口条件、功能布局的优越性凸显。此外，广元港和南充港也都是综合性港口，港口条件、功能布局都具有一定优势。

2.3 嘉陵江货源充足，水运需求亟待开发

嘉陵江沿线适水货物量已达3000万吨，待沿江产业园区全部建成投产后，预计可达到5000万吨。而嘉陵江全江年通过能力约为4000万吨，流域内货源充足，水运需求较大。

2.4 嘉陵江水运优势明显，物流降本增效显著

据测算，广元至重庆的公路运输成本约为0.49元/吨公里，铁路也在0.23元/吨公里左右，而嘉陵江水路运输的成本仅为0.08元/吨公里，是铁路运输价格的46%、公路的23%。通过嘉陵江水路进行运输，将大大降低综合物流成本。

3 嘉陵江全线通航面临的关键障碍

3.1 嘉陵江通航建筑物管理不规范，水路运输效率难以提高

当前嘉陵江通航建筑物运行管理存在诸多不规范的问题，阻碍了嘉陵江水路运输效率的提高。同样作为长江重要支流，在湘江上9级通航建筑物却实现了步调一致，由湖南省水运海事管理局负责，规范全江通航建筑物管理，极大地提高了湘江的通航效率。

3.2 嘉陵江通航管理主体不明确，运营结构问题有待解决

嘉陵江广元至重庆段的16级梯级航电枢纽的权属十分复杂，通航建筑物的业主分属水利、水电、交通、市政、国资等多部门，因此嘉陵江的管理主体不明确成为了制约通航的重要问题。反观湘江，为了统一管理主体，成立水运建设投资集团有限公司，承担重大水上交通基础设施的融资、工程建设和运营维护。

3.3 嘉陵江通航流域发展不协调，川渝合作推进缓慢

嘉陵江流域的城市区县在经济发展、产业结构方面都存在较大的差距，川东北和渝南地区的经济条件相对落后，难以实现协调发展，川渝合作推动嘉陵江通航进程缓慢。相比之下，湘江的通航在长株潭形成一条滨水

风光带，实现了“畅通一条航道，改善一片环境，带动一域发展，造福一方百姓”的目标。

3.4 嘉陵江通航调度体制不完善，水运物流发展面临壁垒

由于运行管理跨地区、主体多，嘉陵江的统一通航调度体制尚未建立，船舶过闸手续繁琐，水路运输效率受到限制，无法充分发挥水运低成本的优势，遏制了水运物流的发展。而早在2016年底，湘江就已经采取一站式智能报关通闸，实现全线信息共享与合理统一调度，对推动水运物流发展起到重要的作用。

4 川渝共同推动嘉陵江通航的建议

4.1 推动川渝共同发布嘉陵江通航建筑物运行管理办法及发展规划

通航建筑物运行管理办法是保障通航建筑物高效运行和船舶安全通行的有效手段。嘉陵江通航的持续与高效需要川渝地区共同发布嘉陵江通航建筑物运行管理办法，让嘉陵江通航有规可循。此外，还需川渝地区对接交通强国战略，启动嘉陵江水运中长期发展规划的编制，为嘉陵江的发展指明方向和目标。

4.2 推动川渝共同组建嘉陵江通航管理委员会

为增加嘉陵江统一调度的便捷性和高效性，川渝地区应共同组建嘉陵江通航管理委员会，作为通航业务的专门机构，负责嘉陵江通航建筑物及其配套设施的运行、维护、管理工作，以“服务嘉陵江沿线、确保航运畅通”为己任，为嘉陵江通航的长期发展保驾护航。

4.3 推动川渝共同开发嘉陵江水运市场

嘉陵江全线682.8公里，年通过能力约为4000万吨，以水成本0.08元/吨公里估计，嘉陵江每年形成20亿元的水运市场。为充分发挥其对沿线经济的推动作用，川渝应共同开发嘉陵江水运市场，为成渝双城建设提供强力支撑。

4.4 推动川渝共同建立嘉陵江航电生态保障体系

嘉陵江的生态问题不仅关系着嘉陵江流域，还影响着长江的生态平衡。在对嘉陵江的开发利用中，川渝应共同建立嘉陵江航电生态发展体系，梳理嘉陵江流域生态保护需要解决的问题，把嘉陵江流域的生态环境保护好，将嘉陵江航道建设成为生态示范航道。

（第一作者系重庆交通大学教授、博士生导师，第二作者系重庆交通大学教授、院长）

基金项目：国家社科基金西部项目（项目批准号：16XGL003）阶段性研究成果