

创造历史！一次改变目的港的航行

□记者 陈逸麟 通讯员 刘扬

“您好，重庆！我从舟山来！”“您好，创新5！重庆珞璜港欢迎您！”

5月11日15时45分，万吨级江海直达船“创新5”轮稳稳地靠泊于重庆珞璜港1号码头。

5月12日10时，珞璜港1号码头上，巨大的吊机隆隆作响，“创新5”轮装载的粮食被陆续接卸至货车上。

此时，船上、岸上，红色横幅遥相呼应；此刻，舟山、重庆，携手创下历史纪录——

我国万吨级江海直达船首次通过三峡大坝，我国万吨级江海直达船首次驶入长江上游，我国最长江海直达航线正式通航！

江海直达，能否再往西？

向西，向西！逆流而上，一路直达！“创新5”轮，历时18天，历经重重挑战，不负使命圆满完成首航。

“直接通江达海，海船进江入渝，这是长江上游内陆城市的梦想。”“创新5”轮由东海进长江，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”轮靠泊珞璜港时，重庆市政府口岸物流办副主任王刚在“首航测试”微信群中如是感慨。

这是一次圆梦之航，更是一次改变目的港的创新之航。

4月24日，搭载着5400余吨进境粮食，“创新5”轮从宁波舟山港老塘山码头鸣笛启航，按照原计划，沿长江一路向西，目的港为重庆万州新田港。

就在“创新5”轮出发前2天，习近平总书记在重庆国际物流枢纽园区考察调研时指出，物流是实体经济的“筋络”，建设西部陆海新通道，对于推动形成“陆海内外联动、东西双向互济”的对外开放格局具有重要意义。

通江达海！长江黄金水道是西部内陆地区最重要的物流通道之一，它形似一条巨龙，上海是龙头，重庆是龙尾，舟山是龙眼。

顺流而下，西部地区货物可出海销往全球；逆流而上，世界各地货物可抵中国内陆。

“重庆港的货物吞吐量，占整个长江上游八成左右。”打开重庆物流通道地图，舟山市港航和口岸管理局副局长曹军用手指着新田港说：“原计划到新田港，目的是要打造一个粮食转运中心。”移向珞璜港，曹军用手指敲了敲：“珞璜港就位于重庆国际物流枢纽园区南侧，长江黄金水道、中欧班列在此交汇，同时还是距离西部陆海新通道主通道（中线）最近的港口。”

数据显示，2023年，珞璜港实现货物吞吐量717.4万吨，同比增长11.28%，创下历史新高。“不止步于‘入门’，一路向西，直抵重庆腹地的珞璜，挑战的是海进江船舶的航行极限。”曹军直言道。

江海直达，能否再往西？贯彻落实习近平总书记重要指示精神，舟山与重庆，不谋而合。

“从未有过”的挑战

4月29日，“创新5”轮起航后的第6天，一场协调会在重庆召开，“创新5”轮的目的港，更改为重庆珞璜港。

古语有云：“川江不夜航。”珞璜港，距万州新田港约370公里，平均水深不到4米，多激流险滩。尤其是重庆朝天门到珞璜，航道最宽80米，最窄的不到40米，对于船长130米、型深6米的“创新5”轮而言，面临着“从未有过”的挑战。

参与了“创新5”轮的建设，更要见证“创新5”轮创造新纪录，武汉创新江海运输有限公司安全总监邓忠诚，一路随航。

当目的港更改的消息传来时，邓忠诚一夜未眠，涂涂画画，列出问题、风险点和对应举措，次日开始，他一个接着一个电话沟通协调：寻找有经验的当地领航员，针对6个重点航段制定6个应急预案……

5月9日，停靠新田港减载2400吨粮食后，“创新5”轮在涪陵接上2位重庆当地的“老司机”领航员继续向西，

一个点一个点过，一段路一段路走……5月11日，“创新5”轮离目的港只剩最后100多公里了！

此时此刻，沿江两岸，很多重庆人都在期待：

重庆日报视频号在南滨路弹子石码头开启直播。媒体记者们早已带着“长枪短炮”占据各个最佳点位，闻讯而来的大批重庆市民聚集长江两岸……

当天9时许，“创新5”轮缓缓驶过重庆地标建筑朝天门。

“我们国家自己的万吨轮驶入重庆，作为中国人，太自豪了。”一句话的时间，在江边追着“创新5”轮奔跑的重庆市民将跃龙向着媒体镜头竖了4次大拇指。

“这是历史性的一天！”

“我们国家自己的万吨轮！”这句话的背后，又是一段不能忘却的历史。

站在东水门长江大桥，为“创新5”轮拍下过朝天门的照片，重庆市南岸区融媒体中心记者郭旭讲述了这段历史：

1898年，英国“利川”号驶抵重庆，这是首艘抵达重庆的海运轮船，带来的却是不堪回首的屈辱史。

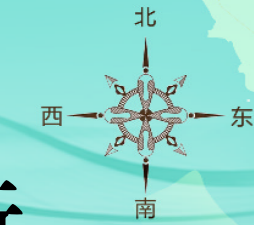
“今天，中国自主设计建造的江海直达船从大海直抵重庆，令人恍如隔世。”郭旭说。

1米、100米、1000米……“创新5”轮在川江之上稳稳前进的每一米，都在创造历史。

当靠泊的汽笛声响起时，在码头等候的重庆珞璜港务有限公司董事长孙勇难掩激动：“这是历史性的一天！从今以后，重庆货物将直通世界第一大港宁波舟山港，省时省力更省钱！”

两岸掌声啼不住，海舟已过万重山！

4月24日
“创新5”轮从舟山港域驶出，航向重庆



珞璜枢纽港

5月11日15时45分
“创新5”轮抵达江津区珞璜港，首航成功

重庆

江津珞璜港

万州新田港

5月8日11时许
“创新5”轮来到巫山，进入重庆

巫山

三峡

5月8日凌晨1时24分
“创新5”轮通过三峡大坝闸门

武汉

舟山通江达海大事记

2016年4月，舟山江海联运服务中心获国务院批复；

2017年12月，全国首艘江海直达船“江海直达1”轮在舟山下水；

2018年4月，“江海直达1”轮首航马鞍山，成功穿过南京长江大桥，成为该桥有史以来通过的最大载重吨位的货轮；

2021年10月，舟山开通至黄石、武汉的江海直达专线，江海直达航线延伸至长江中游；

2022年2月，舟山开通至黄冈江海直达专线；

2023年4月，舟山开通至岳阳江海直达专线；

2024年2月，舟山开通至鄂州江海直达专线；

2024年5月，舟山开通至重庆江海直达专线；8日凌晨，“创新5”轮过长江三峡，11日抵达重庆珞璜港。

舟山跨海大桥

小改变 大联通

□记者 葛高蓉

5月11日15时45分，新型江海直达船“创新5”轮，在历经18天的航行后，成功抵达重庆珞璜港1号码头。这是我国万吨级江海直达船首次挺进长江上游腹地，与传统模式相比，这条新航线节省了近6成的时间成本，并且能将货物损耗率降低至0.3%以内。

改变与创新，正是其中关键。

改变目的港，让江海直达不止步于“入门”。这次航行中，“创新5”轮穿越激流险滩，继续向西约370公里，从最初目的港“川渝门户”万州新田港直抵重庆腹地珞璜港，将原本约2150公里的总航程提升至2520公里，占长江干流航区可航里程的90%。一次改变目的地的航行，成功将长江黄金水道和西部陆海新通道在珞璜无缝连接，大大强化了西部陆海新通道与沿江省市之间的联动。

改变航线，加速西部大开发形成新格局。长久以来，对占我国国土面积七成多的西部地区，习近平总书记饱含着深厚的感情与希望：“推动西部大开发是一项世纪工程。”向西！再向西！从最初2018年首航马鞍山，到“点亮”武汉、岳阳等重要港口，再到直达重庆珞璜港，舟山江海直达船队不断打通长江黄金水道关键节点，深入践行国家战略的

步伐从未停歇。

改变动力，让长江道更畅，让长江水更清。相比于传统模式，“创新5”轮全程使用LNG动力，同时免去了过驳环节，大大减少了航行和装卸过程中产生的污染，是“气化长江”绿色航行战略的一次生动实践，也是打造生态共同体、共抓“长江大保护”的生动演绎。

改变视野，探索世界物流体系新可能。将地图视角拉远，这条航线的打通或许还意味着更多。作为内陆开放综合枢纽和西部大开发重要的战略支点，众多铁路、公路、航线以重庆为中心，辐射八方、联通世界。货物沿长江溯流而上到达“十字路口”珞璜港，也许还远远不是它们旅程的终点，这次航行不仅标志着长三角与西部成渝双城等经济圈的联动，更为整个横跨欧亚大陆的物流体系探索着新的可能。

“创新5”轮“爬5级楼梯”通过三峡大坝