



武汉杨泗港长江大桥施工现场，中铁大桥局工人合影。

轻舟重载万重山

“朝辞白帝彩云间，千里江陵一日还”，长江自古是黄金水道。然而，前一些年，长江上一度遇到了几个航运难题。

譬如2013年5月12日，乳山鑫川航运有限公司“鑫川8号”海轮碰撞南京长江大桥后沉没。当时，《新民周刊》记者采访了有关桥梁专家、交通运输专家。专家认为，自南京长江大桥建成后，确实多次遇到船舶碰撞桥墩之事。早在2004年，武汉市的民建会员李家全曾提出方案——《万吨级船舶过南京长江大桥的“半潜闸坞式渡船”设想方案》，引起全国政协重视，并作为重点调研课题。李家全所谓“半潜闸坞式渡船”，是从水下做文章。李家全称：“当南京长江大桥桥底至水面高度不到24米时，桥下主航道0米水位线至河底分别还有33米到38米深，桥底至河底高差有60多米。因此水下有足够的空间可资利用。”他设想建造一艘世界上独一无二的万吨级半潜式可升降的形似船闸和船坞的渡船，来帮助万吨级以下船舶在非丰水期穿过南京长江大桥等桥梁，从而化解南京长江大桥等桥梁对长江航运业的扼制。

2018年4月9日15时10分，随着一声汽笛鸣响，满载着2万吨铁矿砂的中国首艘2万吨级江海联运直达船——“江海直达1”号靠泊安徽马鞍山马钢港务原料总厂码头，完成首航。这是一艘改写了中国航运史的船舶，某种程度上实现了当年李

家全的设想。

且看这艘船的首航经历——2018年4月5日14时，“江海直达1”号轮从宁波舟山港鼠浪湖矿石中转码头启航，当天20时许从东海顺利驶入长江；4月7日10时许，该轮成功挑战长江最狭窄的江段之一——尹公洲江段；4月8日10时，该轮放倒主桅杆，成功穿越了只有24米通航限高的南京长江大桥。

长154米、宽24米、吃水9.1米的“江海直达1”号具备“宜江”“适海”“先进”“经济”等特性。眼看着“江海直达1”号轮投入使用，当时，舟山市港航管

理局局长徐全昌表示，研发江海联运直达船型将为江海联运提供新型运载工具，提升长江干线航运能力。两年多来，“江海直达1”号轮发挥了巨大的作用——原本，作为目前世界上内河运输最繁忙、运量最大的通航河流，长江黄金水道上的沿江港口与沿海城市间的货物交流方式，多是以小吨位的船舶沿江运输到出海口，再由海船负责中转运输，这种方式运输周期长、货物损坏率高、中转费用昂贵。海船不能入江，江船不能出海，严重制约着大宗物资江海联运的效率。如今，江海联运，使得占全国内河通航里程的70%的长江流域通航河道焕发了青春。值得一提的是，长江流域内共有通航河流3600多条，各项运网密度指标均高于全国平均水平。运网密度每万人高于全国平均50%，运网密度每100千米为全国平均的3倍多，综合密度和经济相关密度也在全国平均2倍以上，如何继续发挥好长江流域内河航运的作用，即使在铁路高铁网络建成、客货分流，原本的干线普铁更多承载重载货运的当下，也是不能忽视的课题。

除了货运以外，长江黄金水道的客运系统早已转型。20世纪中叶，全国劳模杨怀远挑着小扁担为旅客服务，那时候的长江客运主要起到旅客运输作用。而如今，三峡豪华邮轮项目经常一票难求，显示出了内需旅游的强劲需求。在连淮扬镇铁路开通运营之际，游客自然有更多机会到扬州一品魁龙珠茶——以一壶水中冲泡了安徽魁针、浙江龙井以及富春种植的珠兰三省茶而著称，然而，也能在长江上，乘邮轮细品中华民族母亲河之一长江的各种滋味……