

再走金沙江



横跨金沙江的进港道路。



集装箱作业。



进港专用道路。

水富港，壮阔出海的门户港口

记者毛利涛文图

金沙水拍，流急浪涌。位于金沙江与横江交汇处海拔267米的中嘴，是昭通海拔的最低处，也是云南壮阔出海的起点，还是云南唯一通航3000吨级以上船舶的港口——万里长江第一港水富港的重要作业区。

水富港，位于云南北大门，地处金沙江的下游、长江的上游，是长江流域的起点，名副其实的“万里长江第一港”。长江、金沙江、横江在此交汇，它背靠云南、面向成渝，是北进川渝、南下云南、东达沿海的重要节点。水富港是云南通往达海的重要枢纽，也是金沙江下游700多公里水电站库区水运物资翻坝转运的最后一站，是云南融入长江经济带的唯一门户，也是云南唯一实现3000吨级以上船舶直达江海的港口，距离长江下游的重庆400公里、武汉1700公里、上海2800公里。

水富港，曾经的小码头。水富，依水而生，因水而富。据史料记载，1974年，在国家战略的大背景下，需建设云南天然化工厂，为便于运输，选址在四川省宜宾县安富公社安富大队的滚坎坝（今水富县城所在地），国务院批准将四川省宜宾县的水东、水河、安富3个公社划入云南省，同年7月1日成立水富区。水富之名，乃取水东、水河之“水”，安富之“富”而成。

水富建县之初，云南省委、省政府决定从绥江县与盐津县各抽调20人到水富开展工作。樊忠鹏就是其中之一。1974年5月3日，樊忠鹏到当时的安边人民旅馆（云南省天然化工厂建设指挥部云天化接待站）工作，直到退休都没有离开水富这片充满了回忆与憧憬的富饶土地，他见证了水富港的变化，也见证了水富城的发展。

据樊忠鹏回忆，他初到水富时，水富港所在的中嘴位置只是直达四川安边的一个小码头，从四川过来的船在中嘴位置泊岸，大家所乘之船多为搭载10人左右的小木船，还有2只小船上坝狗儿窝停靠，从云南到四川只有通过水路往来。整个县城最为繁华的是经贸街，街子只有2.5米左右宽，即现在工商银行到达牛皮滩（现在水富人坐在江边喝茶的地方）长约三四百米的街道。

横江的航运可达盐津，但不太通畅。金沙江上，有可乘坐的近200人的客轮，航线为绥江到四川新寿、宜宾南门到水富。而可装80吨左右的货轮在当时是所谓的大船了，大多货船只能装四五十吨。为了能顺利通航，每年都要由上级主管部门出资组织清理河道。

为了建设云南天然化工厂，机器配件是用货轮选择水位高从上海运送

过来的，配件最大的有300多吨，长约20米，当时为了让货轮泊岸，云南组织人手，人工开凿了60余米深的码头，形成了水富港的雏形。为了把机器配件运到厂房安装，搭建了临时轨道，2辆装载机用钢丝绳一节一节往上拉，最终把所有的机器配件运送到厂房安装并调试投产。

水富港，一个充满生机与潜力的航运港口。

2022年夏天，一艘载重9700吨的货轮停靠在了水富港码头，标志着水富港已经具备停靠万吨级巨轮的能力，也彰显了水富这个港口之城迎来了发展新开端。

通过不断提升改扩建，水富港目前已成为了云南唯一通航3000吨级以上船舶江海直达的长江干线港口。

站在水富港旁的紫光（水富店）高楼窗前，遥望奔腾不息的水富港，忙碌的水富港和奔腾不息的长江带着他的思绪，如电影画面般在脑海中闪现着他从普通水手到一级船长的难忘经历，而这段经历也见证了水富港的变化历程。

他，就是1967年出生于绥江的潘永平。

1985年，时年18岁的潘永平，成为金沙航运公司的一名水手。“当时，是以船队的形式开展航运的，是一艘拖轮（动力船）拖着三艘载重350吨的驳船，拉的货物大多是烟叶，运往上海或安徽，那时受河道的影响，到达上海最快也得一个星期。”潘永平说道。

1988年，潘永平获得了三副船员证书，1年后，升为二副船员，再过18个月，他获得大副（副船长）资格。1997年，潘永平获得了三等船长证书，可以独立驾驶载重600吨以下的船舶。

2003年，潘永平获得了二类船长的资格证书，成为了一名可以驾驶载重1500吨货船的船长。

2014年，潘永平到四川乐山参加一类船长资格考试，顺利获得一类船长资格证书。2015年，他驾驶一艘载重5200吨的货轮，停靠在了水富港口。

潘永平获得相应资格证书，驾驶相应载重货轮的时间与水富港的泊靠吨位出奇地一致。

1986年，水富港启动一期建设。

为加快西部大开发步伐，支持云南构建国际大通道，交通部于2005年正式确定将长江水系航运主通道从四川宜宾港向上延伸至云南的水富港。随着这一重大决策的实施，水富港将在几年内建设成为与铁路、公路运输相配套，贯通全国东、中、西，具有重要枢纽功能的“万里长江第一港”。为在2003年三

峡水电站实现第一台机组发电后，加快开发金沙江下游地区水电能源基地的建设，尽快开工建设金沙江下游两座特大型梯级水电站——向家坝水电站、溪洛渡水电站提供强大的水路运输保障。同时，也将为内昆铁路通车后进一步优化水路运输布局，调整结构，突出重点，完善系统，构建连接西南、华中、华东三大区的水路交通运输大动脉发挥重要作用。千吨级货轮将可自由进出水富港，沿江而下进入重庆、武汉、上海3个特大型城市，云南对内对外开放的北大将全线敞开。

“十一五”期间，交通部与中央各有关部委及沿江的上海、江苏、安徽、江西、湖北、湖南、重庆、四川、云南9省市合作，开启长江黄金水道，全面建设“六大工程”。“六大工程”其中之一就是要加快宜宾至水富段建设，将三级航道延伸至水富，实现通航千吨级船舶的目标。

水富港是国家长江经济带和“一带一路”两大重大发展战略进入云南省的核心交汇点，是西部、西南部地区和成渝经济区东进长江、南下出海最为便捷的通道，是国际和东部沿海地区货物通往西部、西南部地区最重要的集散地，也是深入实施云南建设面向西南开放“辐射中心”战略和云南融入长江经济带建设对内对外开放的大通道。

2016年，云南省政府提出打造水富港产业园区和水富口岸保税物流区，其中将水富港产业园区定位为“云南融入长江经济带建设的核心区，云南内陆水运口岸先行区，移民后扶产业发展示范区，生态文明建设的引领区，产城融合发展的样板区，区域旅游产业发展的引爆点”进行规划发展。

如今的水富港中心作业区配备远程智能控制系统，轨距10.5米，大梁前伸距25米，后伸距8米，总高度39米，总重量约500吨，每小时可装卸集装箱25—30标箱。门机为四连杆门座式起重机，最大起吊重量为45吨，作业半径为30米，每小时可装卸散货、件杂货500吨以上。

2022年，水富港货物年吞吐量突破1000万吨。

2022年，水富港顺利纳入长江干线港口，落下了水富港作为万里长江第一港的实锤，并被列为国家第四批多式联运示范工程创建项目，成为云南首个多式联运中包含水运的多式联运示范项目，给水富港今后的发展壮大注入了新的生机与活力，助推水富“水融长江、富集一方”的发展梦想变为现实。

昭通高投水运投资开发有限公司

副总经理马涛说：“大宗物资水路运输的特点一个是量大，一个是价格便宜。”2023年4月底，水富港物流园铁路专用线全面贯通，水富港“水（路）铁（路）公（路）”多式联运也将投入运行，将为水富乃至云南的产业发展注入新的活力。

水富港多式联运总体呈现“一核心、两平台、三网络、四线路（通道）”的布局。“一核心”是指水富港多式联运核心作业区；“两平台”是指云南水富港多式联运运营平台和多式联运信息平台；“三网络”是面向省内、国内、国际的分级、多层次多式联运网络；“四线路”即四条多式联运示范线路，分别是昆明—水富—长三角地区、金沙江流域—水富—长江沿线、金沙江流域—水富—成渝地区、滇东北（川南）—水富—六盘水—北部湾，线路覆盖东、西、南、北四大物流通道。

“多式联运可以把市场辐射到整个长江流域，把水富周边区域相应的产业形成一个带动效应，能够形成‘水（路）铁（路）公（路）’无缝衔接，肯定会吸引更多企业进驻水富，进驻云南。”昭通高投水运投资开发有限公司董事长刘东晓介绍。

水富港依托长江黄金水道，可形成“东西双向互济、南北内外联通”的东、南、西、北4条物流大通道，实现货物运输通江达海——向东，可沿全长2838公里的长江黄金水道直达重庆、武汉、上海三大长江干线航运中心，对接成渝经济区、长三角经济区及上海自贸区，可抵达太平洋；向北，可沿内昆铁路直达成都，再经过“蓉欧班列”连接欧洲；向西，可沿内昆铁路、银昆高速公路至昆明，再经滇缅铁路直抵东南亚、南亚；向南，可沿西部陆海新通道直达北部湾港、湛江港，经太平洋、印度洋进行远洋运输，融入中国—东盟自由贸易区、孟中印缅经济走廊，对接海上丝绸之路，战略地位举足轻重。

如今，站在水富港的巨型起重臂下，一个个集装箱从货轮上迅速卸下，在码头上堆成了小山。高速公路、铁路都与水富港相连，水富港已经是集“水（路）铁（路）公（路）”于一体的综合物流大型中转站，成为了通往达海的壮阔出海门户港口，为云南经济社会发展发挥着积极作用。

金沙江上起浪花，逆水行舟使劲划。舵手高声呼节奏，纤夫吆喝应山歌。精诚团结雄心致，滩险洪流算什么？精悍弄船全壮汉，典型事迹颂扬多。

这些至今仍被传唱的金江号子也随着港口的发展成为了上一代人的深刻记忆。

建设中壮阔的水富港。