

三峡水运新通道 通江达海开新局

2026年6月8日上午10时许,湖北宜昌夷陵区,“十五五”时期开工建设的首个国家重大标志性工程——三峡水运新通道工程破土动工。

“要大力发展现代物流业,长江流域要加强合作,充分发挥内河航运作用,发展江海联运,把全流域打造成黄金水道。”2013年7月,习近平总书记在武汉考察时强调。

建设三峡水运新通道是深入贯彻落实习近平总书记关于推动长江经济带高质量发展重要指示精神的重大举措。这也是三峡工程之后,长江干线上集水利、航运、生态等功能于一体的最大综合性工程。

三峡水运新通道建成后,将更好促进黄金水道释放资金效益,推动长江经济带高质量发展,助力新发展格局加快构建,在以大国重器重塑经济地理地图的壮阔实践中开拓发展新篇章、激荡奋进新气象。

谋划:新通道应运而生

长江上游航运“双车道”升级为高标准“多车道”

重大工程建设,一头连着当期需求,一头连着未来供给,事关经济社会发展全局。

翻看“十五五”规划纲要,“建设三峡水运新通道”被写入109项重大工程项目中的“内河高等级航道”之列,是更好实施推动长江经济带发展战略、促进长江经济带高质量发展的战略性工程。

习近平总书记高度重视推动长江经济带发展,在2020年11月召开的全面推动长江经济带发展座谈会上指出,要使长江经济带“成为我国生态优先绿色发展主战场、畅通国内国际双循环主动脉、引领经济高质量发展主力军”。

长江黄金水道是长江经济带发展的重要支撑,三峡—葛洲坝枢纽河段,是整条水道的咽喉要害。建设三峡水运新通道,正为千里峡江翻开新的篇章。

新中国成立以来,对川江险滩礁石进行了系统整治,但未能根除天险。1994年三峡工程开工,2003年三峡枢纽蓄水成库,宜昌至重庆660公里航道实现质的飞跃,从三级航道跃升为一级航道,通航船舶吨位从1000吨级提升至3000至5000吨级。

“三峡工程从根本上改善了长江三峡库区通航条件,促进了长江中上游航运事业发展。”86岁的中国工程院院士、三峡集团原总工程师张超然说,长江日益成为畅通国内国际双循环的大动脉,沿江城市群加速崛起,带动长江航运需求节节攀升。

2011年,三峡船闸年通过量首次突破1亿吨,提前19年达到三峡枢纽设计通过能力。截至2025年底,三峡枢纽累计通过量超过23亿吨,年最高通过量达到1.74亿吨,超出原设计水平的70%,有力支撑长江连续多年成为世界内河最为繁忙、运量最大的黄金水道。

近年来的通行压力,正成为制约长江航运和沿江发展的重要因素。“近3年来,三峡船闸长期高负荷稳定运行。”交通运输部部长江三峡通航管理局党委书记程兆平介绍,遇到船舶停航检修等特殊小时,最大待闸船舶数量超2200艘,平均待闸时间超200小时。

顺应发展大势、承接时代需求,三峡水运新通道工程应运而生。

早在2013年,国家就启动了三峡水运新通道前期论证研究。2016年,国家“十三五”规划纲要提出推进三峡枢纽水运新通道建设,完善三峡综合交通运输体系,同年,中共中央、国务院印发《长江经济带发展规划纲要》,部署研究建设三峡枢纽水运新通道和葛洲坝枢纽水运配套设施工程。

2021年,国家“十四五”规划和2035年远景目标纲要提出“深化三峡水运新通道前期论证”。

2025年5月,三峡水运新通道项目可行性研究报告获得正式批复……

从构想到落地,从规划到开工,长江干线上迎来了又一超级工程。

国家发展改革委基础设施发展司负责同志介绍,三峡水运新通道是深入贯彻落实习近平总书记关于推动长江经济带高质量发展重要指示精神的标志性工程,将大幅提升长江干线“黄金水道”通航能力,有利于推动长江经济带战略实施,有利于构建以国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进的新发展格局。

三峡水运新通道工程包含三峡枢纽新通道和葛洲坝航运扩能两部分,项目静态总投资约772.08亿元。建成后,三峡枢纽将形成四线船闸加升船机的格局,年通过能力达到3.36亿吨;葛洲坝枢纽形成四线船闸格局,年通过能力达到3.6亿吨,较当前大幅增长。

中国工程院院士、长江设计集团首席科学家钮新强做了个形象的比喻,新通道相当于将长江上游航运“双车道”升级为高标准“多车道”,通航通道数量增加,适配船舶等级全面提升。

攻坚:世界级工程挑战前所未有

坚硬山体上“如切豆腐般”挖出巨大的船闸闸室

在三峡水运新通道建设现场,建设者们层层山峦与滔滔江水之间,开启一场世界级的攻坚。

“为我中华,志建三峡。”张超然院士的笔记本扉页上,八个大字遒劲有力,这是传承三十余年的口号,更是建设者的信念。他说,三峡水运新通道工程要传承三峡工程,向坝坝、落落滩、白鹤滩、乌东德水电站的建设经验,勇攀科技新高峰,建成世界一流工程。

“新通道多项指标位居世界内河船闸建设首位,是名副其实的世界级工程。”钮新强介绍,三峡水运新通道是在已建成的巨型水利枢纽上增改建通航设施,环境约束多、施工限制大、水力条件复杂、设备安装精度极高,对设计、施工、运维、管理全链条提出极致考验。

前所未有的工程,前所未有的技术挑战。

三峡集团副总工程师高鹏进一步拆解新通道建设的技术挑战。“113米通航水头,40米宽闸室,万吨级船舶,1440吨人字门……”他说,这些不是简单的数字,是工程规模扩大带来的新课题。

挑战不止于此。

在坚硬的山体上“如切豆腐般”挖出巨大的船闸闸室,高陡边坡和立立边坡更是难题。

中国水利学会工程爆破专委会主任委员、武汉大学教授王文波介绍,相较于创造一系列“世界之最”的三峡船闸,新通道工程边坡高度更大、地下洞群结构更复杂,开挖成型、边坡稳固挑战更大,直接关系到工程整体安全与建设质量。

“数十年技术储备,十余年论证设计,难度虽大,但我们对成功建设充满信心。”钮新强说,新通道建设过程中,将通过科技创新手段,采用新材料、新工艺、新技术,把世界内河船闸的技术提高到前所未有的水平。

钮新强说,工程建设全方位落实生态保护举措,并力图打造为推动长江大保护的示范工程。三峡新通道公司副总经理李勇泉表示,工程将摒弃传统的“先建设、后治理”模式,实行“边建设、边保护、边修复”,全方位守护长江流域生态环境。

记者了解到,针对珍稀水生生物保护,工程同步配套建设过鱼设施,有效修复长江水域生态结构,畅通河道生态连通性。为规避水下爆破对鱼类的惊扰,主动放弃高效爆破工艺,改用机械开挖作业。

“为规避对中华鲟产卵场的影响,我们改变了原有的方案,仅此一项就增加20亿元投资。”高鹏说。

生态优先,同样贯穿一草一木。

葛洲坝航运扩能处在城市江段。工程红线划过,3200多棵树因处于工程区域必须迁移。经过一一编号,它们被从原址挖起,运输到定植区“安家”——在宜昌求雨台公园的新土地上继续生长,延续城市的绿色记忆。

三峡水运新通道的建设者们正奋力闯过一道道技术难关,为长江航运打开全新格局。

拆除既有三号船闸 新建两线单级船闸

并开挖上下游引航道,船闸主体段全长400米

工期为95个月(含12个月工程筹建期)

将形成四线船闸格局,总通过能力达到3.6亿吨



三峡枢纽新通道

是全球最大内河人工航道

位于已建三峡船闸北侧,规划新建双线连续五级船闸

在大山中挖开一条长6680米,底宽140米,边坡最高213米的新航道

工期为112个月(含12个月工程筹建期)

将形成四线船闸加升船机的格局,总通过能力达到3.36亿吨



三峡水运新通道

工程总投资约

772.08亿元

工程建成后将大幅提升航效效率

有利于长江综合立体交通走廊高质量发展

有利于推动长江经济带发展战略实施

有利于构建国内国际双循环发展格局

有利于生态优先绿色发展理念落地见效

	三峡枢纽新通道船闸 建成规模超过三峡船闸	三峡船闸 目前全球规模最大的连续梯级船闸
闸室	长	280米
	宽	40米
	深	8米(最小门槛水深)
人字门	高	40.75米
	宽	24米
	厚	3.7米
	重	1440吨

世界级工程五问五答

新通道项目如何组织施工?

三峡枢纽新通道项目包括上游引航道、下游引航道及主体工程三部分,总长约6680米。施工顺序为:先行开挖施工—船闸主体工程开挖及支护—船闸主体混凝土浇筑—金结及机电安装—无水调试—下游航道岩体锚除—有水调试—工程完工。

葛洲坝航运扩能将拆除既有三号船闸、新建两线单级船闸,并对上下游航道进行扩挖。

施工影响船只通行吗?

影响很小。三峡枢纽新通道位于已建三峡船闸北侧1000米开外,中间隔着一公里多的山体,不影响现有船舶运行。

葛洲坝航运扩能施工期间,三江航道将实行管制通行。建设单位将在二号闸上下游增设叠船墩,缩短过闸时间;择机让二号闸双向通航;改造消防设施,让一号、二号闸都能通行危险品船舶。同时,提前发布公告,船只可自主选择滚装翻坝、公铁分流等其他方式。

项目建设过程中,“水中大熊猫”中华鲟和长江江豚怎么办?

保护措施相当周全。葛洲坝航运扩能施工区在三峡航道,与位于长江另一侧的中华鲟产卵场隔着两坝岛。工程完工后,走一号船闸的船只只会大幅减少,降低对中华鲟产卵场的干扰。长江江豚偶尔会溜进三江航道,施工方将在三江口布设监测预警系统,发现长江江豚靠近就及时引导离开。

附近的动植物和风景名胜会受影响吗?

施工对陆生动植物影响极小。新通道施工前,古树名木和珍稀植物将北移栽到安全地方;施工结束后,再把之前剥离保存的表土回填,恢复植被。针对长江三峡风景名胜景区,工程专门做了景观设计,把新船闸与三峡、葛洲坝水利工程融为一体,打造世界级的水利工程生态绿色样板。

新船闸建好后,收费吗?

目前三峡船闸免费,新通道建成后是否收费,国家行政主管部门还在研究论证,暂无定论。

(来源:湖北日报客户端)



扫码看长图



扫码看视频

畅通黄金水道 武汉迎来枢纽新机遇

长江日报记者刘海锋

的是上游城市重庆。整个长江中游城市群与成渝地区双城经济圈的时空距离被大幅拉近。重庆的汽车、四川的动力电池将在这条黄金水道上加速对流。

中游武汉也将迎来利好。随着通航效率大幅提升,武汉往返重庆、泸州、宜宾等上游城市的物流成本将明显下降。同时,与上、下游城市群的经贸对接将更加密切。秦尊文指出,三峡水运新通道建设周期近10年,这正是武汉做大做强钢铁水联运的重要窗口期。

流量“洪峰”将至,武汉迎来价值枢纽大考

新通道建成后,船舶平均待闸时间将从200多小时压缩至24小时。上游货物出川提速,意味着抵达武汉的频次和批量都将大幅增长。

流量“洪峰”正在路上。武汉,接待得住吗?

先看家底。阳逻港是长江中上游最大的集装箱港口,承接了全省超过六成的进出口货物,八成的外贸集装箱。35条成熟运营航线串联内河,5条国际远洋直达航线直连日本、韩国、俄罗斯、越南、印度尼西亚。

2025年,《武汉市推动长江中游航运中心高质量发展三年行动方案(2025—2027年)》发布,武汉锚定“千万标箱”目标,阳逻港铁水联运通道持续加强,中欧班列(武汉)与江海直达航线加速衔接。

再看挑战。疏港通道的承载能力能否承受流量骤增?临港产业能否借助水运优势形成“大进大出”的制造集群?秦尊文提醒,武汉在提升吞吐能力的同时,疏港铁路、公路集疏运体系的配套必须同步跟上。

有“流量”只是起点,能“留量”才是本事。如何抓住新通道带来的战略窗口,构建服务长江经济圈的枢纽功能,这才是武汉面临的真正大考。

一个值得关注的数字:专家预测,2050年三峡枢纽过闸需求将达2.26亿吨,通航运力突破3.36亿吨。即便利用沪汉蓉沿江铁路分流约2260万吨,翻坝线路分流约990万吨,公路分流约2000万吨,仍有超过1.2亿吨的运量缺口必须由新通道解决。水运需求不仅不会因产业结构调整而下降,反而将随着大宗民生物资的战略意义凸显而持续增长。

长江奔流不息。宜昌的江面上,新通道的工地如火如荼。而在武汉,阳逻港的吊臂从未停歇,中欧班列的汽笛声与江轮的汽笛声此起彼伏。

一座逐水而兴的城市,正在一条更通畅的江上。

物料临时码头冲刺提前完工

长江日报讯(记者秦森 桑萍 通讯员周璇 何奇)6月8日,

三峡水运新通道工程在湖北宜昌启动。由汉央企、中交二航局承建的葛洲坝临时码头工程、赵家沟临时码头工程正在全力冲刺建成。

中交二航局临时码头工程项目部党支部书记雷明圆介绍,葛洲坝临时码头主要用于新船闸建设需要的粗骨料进料、出料,船舶运来之来的物料在这里上岸,建设废弃的渣料也将在这里装船运走;赵家沟临时码头则主要用于承接葛洲坝临时码头运来之来的渣料,并送往赵家沟、黄家湾、蒋家湾渣场,构成一条渣料进出的完整通道。葛洲坝航运扩能工程完工后,赵家沟临时码头将保留下来,继续使用。

“两座临时码头就是整个工程的‘血管’,为船闸建设满负荷运转提供物料进出支撑。如果建设存在问题,将影响整个工程进度。”临时码头工程项目副经理单晓东介绍,两座临时码头是三峡水运新通道工程12个先行子项目之一,于今年3月10日开工。按照施工计划,葛洲坝临时码头、赵家沟临时码头分别将于今年9月30日和11月30日前完工,为后续建设推进打好基础。

单晓东说,目前,葛洲坝临时码头已完成80%进度,主体结构已完成,正在进行上层结构浇筑;赵家沟临时码头正在基础施工阶段,总进度完成40%。“目前,120名施工人员、28位管理人员正在加紧建设,力争提前完工,为下一步建设打好基础。”



葛洲坝航运扩能

拆除既有三号船闸,新建两线单级船闸

并开挖上下游引航道,船闸主体段全长400米

工期为95个月(含12个月工程筹建期)

将形成四线船闸格局,总通过能力达到3.6亿吨

