



架桥修路织密路网 优化城乡公交接驳

宜昌将减少八成渡口

告别看天过江



长阳资丘镇
清江大桥。

文/图 湖北日报全媒记者 刘路 陈义超
见习记者 叶婧仪 通讯员 王银环 周宜

宜昌依水而建、因水而兴。长江、清江等大小河流纵横交错,159道渡口、335艘渡船曾如毛细血管般连接着两岸人家。

在地图上,连接渡口两端的,是一道道虚线。随着一座座大桥飞架南北、一条条城乡公交穿村过镇,实线标注的路网越绘越密。

由虚到实之间,“摆渡过河”这个延续了千百年的出行方式,正逐步退出历史舞台。

近日,宜昌市交通运输局发布《全市渡口渡船安全韧性提升三年行动方案》,力争到2028年底,全市渡口、渡船数量减少80%。

数字背后,是对安全的考量,也是一场关乎成千上万居民出行方式变革的民生大考。

渡口如何有序退场?群众出行如何无缝衔接?连日来,湖北日报全媒记者前往宜都孙家河渡口、长阳天池口清江大桥等地探访,记录渡口之变背后的民生温度。

孙家河旁,渡船停运公交来

位于宜都市陆城街道驿马冲村的孙家河渡口,是宜昌今年首个停运的渡口。

9月9日,记者在现场看到,通往渡口的道路已经封闭,候船室大门紧锁,门口贴着一张落款为4月17日的停运公告。公告上详细写明了替代出行方案:同步开通全城公交108路(陆城—白洋),双向定点定时发班。

“9月8日全天,共发班12趟。”宜都华运运输有限公司安运部负责人告诉记者,孙家河渡口停运以来,108路公交车平均每天运送乘客120人左右,除少数上班族外,绝大多数为走亲访友的老年人,可以免费乘坐。

数百米外,是2021年建成通车的宜都长江大桥。

64岁的杨勇在渡口旁开理发店多年,“大桥通车前,渡口每天车来入往。”他回忆,“大桥通车后,渡口越来越冷清,停运在所难免。”

渡口停了,出行不能停。候船室背后,就是公交车站。

1路公交车驾驶员朱正彬介绍,现在乘坐这趟车的九成以上是附近老人,前往长江对岸白洋的乘客,可以乘车到宜都万达广场站,无缝换乘108路公交。

几位等车的居民坦言,从渡口去江对面白洋,转公交比坐渡船花的时间长一些,但班次固定,不用再看天过江,“心里踏实多了。”

“4月17日关停孙家河渡口,5月11日关停红花渡口,5月12日关停鄢沱及大溪水库渡口,撤渡工作有序平稳。”宜都市交通运输局副局长陈晓红介绍,宜都市今年已陆续关停孙家河、红花等8道渡口,拆解注销5艘渡船。

作为撤渡的核心配套之一,当地同步开通了108路(陆城至白洋)、301B路(红花套至猿亭)两条替代公交专线,日发班分别为12趟次和20趟次,早晚高峰全覆盖。票价5元,65岁以上老人免费。

清江之上,大桥飞架渡改桥

9月9日上午,长阳土族自治县资丘镇天池口清江大桥上车流如织。这座桥全长364米,主拱圈净跨径达到242米,是隔河岩库区长阳境内首座跨江大桥。

天池口村党支部书记田建明站在天池口清江大桥旁说:“再过两三个月,槿柑就要熟了,今年能卖个好价钱。”

54岁的田建明已在村里工作15年。大桥通车前,清江两岸百姓往来只能在锁风湾码头渡船过江,从早上8点到天黑,一个小时一班。“遇到雨雪大风大雾天气,一停就是好几天。”

大桥通车后,村民前往集镇的时间从1个多小时缩短到10来分钟。

“过渡需要成本,时间也不好把控,商贩不愿来收。”田建明说,村里槿柑产量在10万斤左右,虽与对岸产区一江之隔,却因交通运输不便,长期被“区别看待”。

今年2月11日,天池口清江大桥试通车运行,附近老百姓自发燃放起了庆祝鞭炮。

“盼了几代人,终于通车了,解决了大问题。”资丘镇中溪村77岁老人田明喜特意让女婿用摩托车载着他,骑行10多公里来

宜昌有效发明专利突破万件

高价值发明专利占三分之一

湖北日报讯(记者郑岚、通讯员李意、胡舒)9月8日从宜昌市市场监管局获悉,截至2026年7月,宜昌市有效发明专利拥有量达10073件,同比增长16.16%,高价值发明专利占三分之一。宜昌成为全省继武汉之后第二个有效发明专利突破万件的城市。

专利量质齐升,得益于宜昌持续优化知识产权服务体系,不断激活各类创新主体活力。依托精准高效的服务机制,一大批核心技术专利加速转化应用。作为湖北优势支柱产业,磷化工产业绿色转型是宜昌产业升级的重点方向。针对磷石膏综合利用这一行业难题,湖北三峡实验室深耕技术攻关,其发明专利“一种增大解络合析出硫酸钙晶体粒径的方法”,成功应用于3万吨/年磷石膏浸取与热析制备高纯石膏中试装置,为磷石膏资源化、高值化利用开辟了新路径。在当地知识产权部门的专项辅导下,该专利授权周期由常规15个月压缩至10个月,科研成果产业化进程得以加速。

近年来,该市已累计为72家重点创新主体的600余件发明专利提供快速授权服务,助力核心技术快速确权、创新产品抢占市场先机,持续优化知识产权领域营商环境。

目前,宜昌已构建绿色化工、新能源新材料、生命健康、汽车及装备制造、算力大数据、文化旅游六大主导产业体系。围绕产业链精准部署创新链,全市布局建设省、市级高价值专利培育中心32家,累计申报战略性新兴产业领域发明专利600余件。

边建设 边试产

海科船舶在手订单超20艘



宜都绿色智能船舶产业园内,湖北海科船舶重工项目施工现场。

(湖北日报通讯员 孙玉敏 摄)

湖北日报讯(记者文凯、通讯员孙玉敏、黎文来)工程车来回穿梭、机械臂不停转动,百余名工人在生产线上忙碌。9月7日,位于宜都绿色智能船舶产业园的湖北海科船舶重工有限公司厂区内,项目建设与试生产同步推进。

“目前在手订单超过20艘,生产周期已排到2028年。”分段制造车间里焊花飞溅,海科船舶总经理叶宝指着建造中的船体说,“这艘是7月新签约的15000吨甲醇动力江海直达散货船。烧甲醇比烧柴油便宜得多,从舟山港到武汉中途不用换船,省事省钱又环保。”

海科船舶在建船舶品类丰富,涵盖江海直达集装箱船、内河化学品船、内河散货船、外贸油化船等,燃料包括LNG、甲醇和普通柴油,可满足不同客户和航线的多样化需求。

能够拿下这么多订单,靠的是企业自身过硬的设计团队。从产品设计到建造环节全部自主完成,既满足了客户定制需求,又保证了工期和质量。

车间外,企业办公大楼已封顶。叶宝介绍,目前预处理车间、分段制造车间、涂装车间、船台等主体设施已完工,预计10月正式投产。

项目能够快速推进,得益于陆城街道组建专班跟踪服务,一个月内完成用地审批、征迁、清表、交地等前期工作,为项目开工扫清障碍。

当地多部门协同服务,也贯穿项目建设过程。叶宝介绍,5月中旬,两辆运输造船门吊主梁的大件车辆从河南运抵厂区,设备重达150吨,运输车需穿越宜都城区,超过道路常规通行能力。宜都市公安局交通管理大队、市交通运输局联合行动,拆除转弯路段中央隔离护栏、协调车辆临时借道,一路护航将设备安全送达。

海科船舶重工项目总投资20亿元、占地300余亩。2025年12月开工以来,建设过程中同步开展设备调试、工艺打磨和流程优化,让建设与生产并行,为竣工提速。全面投产后,海科船舶可年产万吨级船舶25艘,年产值达30亿元。

人不下井 电脑挖矿

采矿机器人今年卖了近30台

湖北日报讯(记者何凡、通讯员岳黎)操作员通过电脑远程操控,地下凿岩机器人在井下精确打孔,比传统的人工井下掘进效率提升1.5倍。9月4日,在宜昌市夷陵区高铁北站产业园内,工人正在地下凿岩机器人生产线上忙碌操作,今年前9个月,湖北开山重工宜昌制造基地生产的采矿机器人已交付近30台。

“地下凿岩机器人,是公司自主研发的产品,拥有多项核心技术,眼睛是一台3D扫描仪,可以自动扫描生成矿井下的巷道三维模型,AI大脑能自动规划出最优钻孔路径。”开山重工宜昌制造基地生产副总经理孙云飞介绍,有了采矿机器人,安全系数和效率大大提升。在现场演示中,机器人通过长臂机械手,轻松地将坚硬的花岗岩钻出了几个洞。

除了采矿机器人,开山重工宜昌制造基地还生产用于矿井巷道支护的全液压锚杆车。“这种锚杆车相当于采矿机器人的助手,采矿机器人负责掘进,它在后方支撑维护巷道结构。”孙云飞说,每台采矿机器人从精密零部件装配到整机组下线单台周期控制在7天至10天,目前海外市场需求旺盛,订单已排到年底。

作为亚洲第二大磷矿腹地,夷陵区靠山吃饭玩出高科技,全力培育“矿化一体”全产业链条。湖北三宁矿业有限公司自主研发“采选充”一体化智能管控集成技术,将井下开采、选矿与尾矿充填无缝衔接,开采回收率跃升至88%,废石、尾矿综合利用率达99%以上。湖北巴耀新材料股份有限公司将磷石膏废渣制成的轻骨料,用在市政道路和一级公路,每公里可消耗磷石膏近2万吨,被鉴定为国际先进水平。

湖北开山重工有限公司总经理李雪龙说,今年公司正在夷陵区加速推进开山重工矿山机械生产线建设项目,总投资超12亿元,达到从原材料到成品的全产业链本地化。“项目投产后,重型矿产智能设备的年装配能力将达到300台,未来出口订单,特别是增长迅速的露天大型矿山设备都能实现夷陵造。”

专家点评

三峡大学经济与管理学院副教授、管理科学系副主任 高攀

渡口撤并提质是水上交通发展的时代趋势。老旧渡口受天气影响大,安全风险突出,推进渡口减量提质,能够消除水上出行隐患。但改革不能只追求撤并的进度,更要守住两岸居民便捷出行的民生底线。

宜昌推行渡口渡船安全韧性提升行动,不搞“一关了之”“先通后撤”的治理思路,为撤渡改革提供了有益借鉴。宜昌开展“四个一批”分类施策,关停渡口的同时,同步改造农村公路,开通公交替代专线,加密班次覆盖早晚高峰,落实老人免费乘车等惠民政策,用陆路交通补齐渡口退出后的出行缺口,让群众告别“看天过江”的困境,收获出行安全感。

便利出行既要补短板,也要兼顾群众真实体验。公交替代虽更加安全固定,但部分居民出行耗时增加,老年群体还要适应新的出行习惯。这就要求治理不能止步于线路开通,要持续优化公交接驳,缩短换乘距离,兼顾出行时间、体力成本,做好过渡阶段服务。对于出行需求旺盛的点位,加快“渡改桥”工程建设;对确需保留的渡口,则升级改造、强化智慧监管,守住安全防线。

渡船可以退场,但民生“摆渡”不能中断。渡口撤并,既要让改革有力度,更要饱含治理温度,才能真正惠及沿河百姓。

渡船可以退场 但民生「摆渡」不能中断



公交车驶出紧邻孙家河渡口候船室的始发站。

看大桥。通车当天正值天池口村居民谭甜田新婚,接亲车队成为过桥的第一批车辆,他从婚车上下来,激动地给大桥建设者撒喜糖。

天池口清江大桥不仅连通了资丘镇的南北两岸,更将长阳至五峰的255省道“截弯取直”,长阳、五峰两县7个乡镇近10万群众告别了往来依赖舟渡的历史。

“辖区内,像这样的渡口共有38个、渡船187艘。目前已签订船舶拆解协议58艘,拆解工作正稳步推进。”长阳港航建设发展服务中心主任李孟成介绍,今年以来,长阳持续推进水上交通安全补短提质,加快乡镇客渡船退出和保全工作,推动渡口渡船优化布局、功能提升。

一渡一策,减量不是一撤了之

放眼峡江,“减量”并非简单的“一撤了之”,“提质”才是最终落脚点。

根据《行动方案》,全市采取“四个一批”的办法分类施策:撤销一批存在安全隐患、客流量小、没有保留价值的渡口;整合一批功能重叠、布局分散的渡口渡船;提升一批保留运营的渡口,推动设施标准化、船舶绿色化;对群众出行需求大的渡口,逐步推进“渡改桥”,以桥代渡。

“渡口撤了,居民出行不能受影响。”宜昌市交通运输局相关负责人介绍,全市同步推进渡口周边农村公路建设改造,打通陆路通道。同时开通或优化城乡公交专线,确保群众出行有替代路线、有替代方式。

目前,宜昌市在营渡口已实现智能视频监控全覆盖、渡口喊话功能全覆盖。渡船远程智能视频监控安装率达到100%,并接入交通运输部全国客船智能监控管理平台。遇到异常天气和重大节假日,船舶安全实行提级管控。

截至目前,全市已停运渡口74道、停运渡船96艘。为配合撤渡,已建成桥梁1座、新建公路1处,另有3座桥梁、2条公路正在建设。