

新时期湖南水运高质量发展使命

杨靓* 李歌清¹

(交通运输部规划研究院, 北京 100028)

【摘要】: 党的十九大提出了我国分两步走实现社会主义现代化强国的战略部署, 湖南内河水运建设与发展面临新的发展形势与要求, 贯彻发展新理念, 进一步发挥内河水运的经济性和绿色优势, 通过自身的高质量发展助推湖南经济的高质量发展, 已成为当前的迫切需要和重要举措。

【关键词】: 新时期 湖南 水运 高质量 新使命

1 内河水运发展新成效

2007 年国务院批准实施《全国内河航道与港口布局规划》以来, 国家出台了加快长江等内河水运发展的重要政策, 我国内河水运建设取得显著成效。

1.1 内河航道条件显著改善, 支撑作用日益凸显

我国内河航道通航里程 12.7 万 km, 居世界第一位, 主要分布在长江、珠江、淮河、黑龙江和松辽等水系。近年来, 内河航道建设成效显著, 现有通航 1000t 级船舶的三级及以上航道 1.25 万 km, 是 2005 年的 1.45 倍。规划的 1.9 万 km 高等级航道, 2017 年基本建成 1.4 万 km, 达标率 76%。长江干线、西江、京杭运河等高等级航道已成为区域综合交通体系的骨干, 也是电力、冶金、石化、汽车、装备制造等产业布局的重要依托。

1.2 内河港口建设取得重要进展, 枢纽作用明显提升

我国共有内河港口约 360 个, 近年来重点建设了一批规模化、集约化公用港区, 港口设施和服务能力明显改善。与 2005 年相比, 全国内河港口货物通过能力大幅提升, 货运泊位大型化、专业化趋势加快, 内河港口结构明显优化。规划的 28 个主要港口, 完成 51% 内河港口货物吞吐量, 成为重要的综合交通枢纽、区域性物流中心和对外开放的重要依托。岳阳城陵矶港、长沙霞凝港两港集装箱资源整合和湖南城陵矶港务集团组建后, 湖南省港口集装箱业务运营效果显著, 2017 年全省港口集装箱吞吐量 57.6 万 TEU, 同比增长 36.8%, 远高于全国 13.3% 的增速。在长江中游沿线地区, 作为湖南门户港的岳阳港近五年集装箱吞吐量规模不是最大, 但是年均增速领先于周边的武汉港、宜昌港和九江港, 发展势头很好。

1.3 水运服务能力进一步增强, 降本增效成果显著

2017 年, 全国内河完成货运量 54 亿 t、货物周转量 1.99 万亿 tkm, 分别较 2005 年年均增长 10.4%、14.2%。货物平均运距相应从 242km 增长到 370km, 在大宗物资长距离运输中的比较优势进一步增强。集装箱、商品汽车滚装及件杂货占全国内河货运的比重提高近 2 个百分点。内河货运船舶平均 t 位 1180t, 是 2005 年的 4.5 倍, 受益于船舶大型化, 每年节约社会综合物流成本约

¹作者简介: 杨靓, (1983—), 女, 湖南长沙人, 硕士, 高级工程师。

*通讯作者: 9798908@qq.com

500 亿元。近年来,湖南省水路货运结构由砂石运输为主逐步向服务能源、钢铁、粮食、装备制造等多产业运输转型发展,并推动集装箱“水上穿梭巴士”发展,服务外贸运输^[1]。

1.4 绿色水运发展持续推进,综合治理初见成效

推进了生态航道建设,整治了长江干线非法码头及相关岸线,实施了船舶与港口污染防治专项行动,加强了港口作业污染治理,推动了船舶污染物接收处置设施建设,开展了 LNG 动力船舶、港口岸电、绿色港口创建等试点示范并逐步推广。提高了内河运输船舶标准化和技术水平,每年减少二氧化碳排放约 1200 万 t。湖南积极践行水运绿色发展之路。2016 年,完成全省水上 LNG 加注站布局规划,在全国率先编制了港口和船舶污染物接收、转运及处置设施建设方案,东江湖 LNG 试点客船已下水运营。2018 年以壮士断腕的决心和超常规举措全力推进长江岸线港口码头资源专项整治。

2 新时期面临新环境

2.1 着力适应时代新要求

党的十八大以来,国家领导和中央政府高度重视长江黄金水道的发展建设。2013 年 7 月,习近平总书记在武汉新港考察时指出,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。2016 年 9 月,《长江经济带发展规划纲要》正式印发,要求坚持生态优先、绿色发展,坚持一盘棋思想,加快推进供给侧结构性改革,更好发挥长江黄金水道综合效益,加快建设生态环境更加美好、经济发展更具活力、人民生活更加殷实的长江经济带,为全国统筹发展提供新的支撑^[2]。2018 年 4 月,习近平总书记在岳阳察看非法砂石码头专项治理情况时指出,修复长江生态环境,是新时代赋予我们的艰巨任务,也是人民群众的热切期盼。国家领导的重要指示精神 and 中央政府关于交通强国建设、长江经济带发展以及推进运输结构调整的系列决策部署,对湖南水运建设提出了新的更高要求。

建设现代经济体系、人民对美好生活向往,要求水运提升服务保障能力、提高品质;贯彻新发展理念,生态文明,要求水运绿色平安智慧发展;建设交通强国,调整运输结构,要求水运发挥优势、加强衔接。

2.2 把握湖南水运市场新趋势

一是随着长江经济带、长江中游城市群等国家区域战略的实施和运输结构调整推进,湖南水运总量仍将稳步增长,但增速有所放缓。

二是货类结构会有不断优化。未来我国依然处于大规模建设阶段,但建设的目标不再是以满足数量增长的需求为主,而是转变为以满足人们对建筑物的品质提升和功能增加的需求为主,且随着水上过驳的逐步取消,运输成本明显提高,矿建等大宗散货比重下降。人民对运输效率和质量的要求将推动集装箱、商品汽车滚装等发展迅速。此外,随着蒙华煤运通道,进港铁路线建设的加快,为煤炭、钢材水上运输继续支撑,更好助推产业和消费升级。

三是货运量主要集中在湘江、沅水、澧水及松西-澧资航线这些等级高、航行畅的优质航道。

四是旅游客运成为重要增长点,带动湖南内河客运总量逐步回升。在满足人们基本出行要求的基础上,水上休闲度假航线、城市观光旅游航线、库湖区亲水休闲游将迅速发展,并向高品质、精品化的旅游运输方向发展。

2.3 客观应对前进中的问题

湖南水运发展存在主要航道瓶颈制约依然突出,港口功能及服务范围有待拓展,与其他运输方式衔接不畅,运输服务质量不高,绿色发展水平偏低等突出问题,水运优势尚未充分发挥,仍是综合交通运输体系的短板^[3]。

3 湖南水运高质量发展的新使命

立足湖南省承东启西、连南贯北过渡带和优势互补、资源共享结合部的“一带一部”战略定位,贯彻发展新理念,湖南水运高质量发展的新使命主要是:

3.1 要构筑干支衔接的航道网络

一是建设畅通高效的国家高等级航道。

根据全国内河航道与港口布局规划(修订)的征求意见稿,湖南省共有4条航道被纳入国家高等级航道布局方案^[4]。

长江湖南段的163km航道应积极推进“645”工程,尽早实现4.5m水深航道全年通达城陵矶,并研究城陵矶以上段航道水深提升的可能性。

湘江高等级航道在上一轮497km基础上往上延伸了220km至永州,需继续加快实施湘江二级航道二期和永州至衡阳三级航道改扩建工程^[5],扩大水运辐射服务范围,形成湘江经济带,更好地发挥湘江母亲河对全省经济发展的带动作用。

同时需要加强与广东广西的对接,加快推进打通湘桂运河。沅水高等级航道是湖南需要着力突破的难点,继续推进浦市至常德段;实施鱼潭航电枢纽、洪江至辰溪段航道工程;抓紧开展金紫至洪江航道、常德至鲇鱼口2000t级航道、湘西自治州航运建设二期工程前期工作。

松西-澧资航线是沟通湖南湖北的区域通道,新增为国家高等级航道,包括澧资航道和澧水、资水的部分航段,应加强与湖北的协调,加快开工建设,协力实现规划目标。

根据自然条件和发展需求,按照有保有压、提高航道资源利用效率的要求,进一步细化其他航道规划,加快地区性重要航道建设,加强与国家高等级航道沟通衔接。其他一般航道原则上不宜实施大规模开发建设。

二是打造与生态、旅游、文化等融合发展的美丽航道。大力推进生态航道建设。在航道建设中坚持生态设计、绿色施工,落实环保建设措施,加强相关环境保护和生态修复,广泛应用绿色环保的新技术、新工艺、新材料,探索形成生态航道新模式。

因地制宜实施绿化美化。针对不同类型航道的自然特点,合理选择航道线路,做好沿线整治建筑物、梯级枢纽、通航设施、跨河桥梁、水上服务区等设施的绿化美化设计,统筹布置水上、岸上生态附属设施,实现航道发展与沿线生态环境、人民生产生活的相互融合。结合航道沿线生态优势、旅游资源、产业特色、文化底蕴、城市风光带等要素,统筹规划建设航道沿线配套景观节点设施,推进沿线生态环境综合治理,使航道成为提升沿线人民群众生活品质的一道靓丽风景线 and 旅游观光走廊。

积极打造航运文化走廊。充分挖掘航运文化底蕴,加强对汨罗江、浏阳河等航道线位、航运历史遗迹等资源的保护和综合开发。在航道建设中,统筹规划布局建设航运文化相关平台、产品等载体,促进航道与航运文化融合发展,提升内河水运发展内涵品质。

3.2 要形成绿色集约的现代化港口体系

一是集约利用港口岸线。加快推进沿江港口码头的关停并转、资源整合与提质升级,盘活存量,优化增量,提高港口资源利用效率。严格落实水功能区划、生态保护红线、水资源开发利用红线等要求,合理利用和有效保护岸线资源、土地资源,确保港口的岸线利用、港区规划与区域内的自然保护区、种质资源保护区、饮用水源保护区等规划相衔接协调。根据沿江岸线资源的水陆域条件、开发利用情况等,统筹港口发展与城市、过江通道及管线、临港工业等方面发展对沿江岸线的需求,坚持统筹规划、深水深用、浅水浅用、有进有退,注重沿江岸线的集中连片开发与专业化功能分区,合理规划主要客货类码头泊位区,鼓励企业码头向社会开放经营,盘活港口岸线存量资源,加强主要公用码头区的后方土地及疏港通道资源的规划保护,为港口的长远可持续发展留有余地和弹性^[6]。在充分论证基础上,将位于城市核心区的港口岸线依法调整或逐步退出货运功能,为人民生活、生态保护提供更多空间。

二是加快创建绿色港口。继续发挥岳阳港成为全国内河首个绿色循环低碳试点港口的优势和带动作用。将绿色发展贯穿到港口规划、建设和运营的全过程,加快构建资源利用集约高效、生态环境清洁友好、运输组织科学合理的绿色港口。港口总体规划编制,应统筹兼顾资源环境承载能力及港口建设、运营产生的环境影响,合理避让环境敏感区,制定绿色港口建设实施方案和保障措施。港作机械和运输装备优先使用电能、天然气等清洁能源。大力推广港口岸电,新建码头同步规划、设计、建设岸基供电设施。推进码头节能环保技术改造,完善煤炭、铁矿石等散货码头环保设施设备,为液化作业区配布洗舱站。优先采用生态影响较小的港口施工工艺,积极推广生态友好型新材料、新结构。

三是增强枢纽辐射带动作用。以岳阳港和长株潭港口群为重点,按照“四个一流”港口建设要求,加强集约化、规模化公用港区规划建设,着力完善集疏运通道,有效连接干线铁路和公路,便捷沟通主要产业园区。完善港口仓储设施、口岸环境、配送网络,提升物流加工、配送和商贸服务等功能。尤其是岳阳港要充分发挥“一区一港四口岸”优势,争取发展支持政策,打造江湖海转运、铁公水联运枢纽和湖南省对外开放门户,延伸港口腹地范围,增强综合枢纽功能和对外辐射带动作用。

四是促进区域港口协同发展。依托长株潭区域一体化,加强规划引导,促进区域港口锚地、集疏运通道等公共资源共建共享。依靠市场机制,采用资本纽带、港航联盟等模式,深化分工协作,引导集装箱等航线优化配置,发挥组合优势。形成以主要港口为核心、以地区性重要港口为支撑,布局合理、功能完善的区域港口协同发展格局。

五是推动港产城融合发展。统筹港口、物流园、工业园统一规划建设,优化港区、园区和城区空间布局、功能协同及交通组织,提升港口运行环保水平,促进港口、产业、城市深度融合发展。探索港区与后方园区统一开发模式,引导相关产业临港聚集、做强做优。

3.3 要发展高效清洁的水上运输

一是重点发展标准化、清洁型运输船舶。逐步改造“一江四水”与现行内河通航标准尺度要求不符的老旧船闸,保障标准船型通航。推广标准化船型,提高船舶安全和技术水平。适应产业分工细化、水运货物专业化运输要求,鼓励发展集装箱船、油船、化学品船、汽车滚装船等专业化运输船舶。加快建设船舶防污染设施,严格执行船舶强制报废制度,淘汰高污染、高耗能的客船、老旧运输船舶,加快推广节能环保船型。

二是积极发展水运多式联运。以岳阳、长沙、常德、湘潭、株洲等港口为节点,以铁路、公路、航道等为支撑,以集装箱、商品汽车、煤炭、铁矿石等货类为重点,不断拓展水运服务链,构建衔接顺畅、运转高效的多式联运体系,降低综合物流成本。完善主要港口物流站场、口岸服务,大力推进水运与其他运输方式服务规则、技术标准相互衔接,加强信息资源互联互通。培育多式联运经营主体,鼓励大型港航企业向多式联运承运人发展。

三是大力发展水上精品旅游客运。坚持“以人民为中心”,挖掘航运历史,传承优质的航运文化,提高旅游码头等设施能力和服务水平,加快培育发展水上观光休闲旅游客运市场,提供广覆盖、高品质的水上旅游服务产品,适当发展游艇等高端旅游,带动

相关服务业、旅游业发展。融合当地特色,在湘江、沅水、汨罗江、浏阳河等旅游资源丰富且文化底蕴深厚的航道,依托沿线旅游城市、山水画廊、文物资源,发展游轮度假精品航线,打造水上旅游生活方式,享受慢生活。依托城市沿江河风光带建设,兼顾旅游客运和公共交通,合理布局旅游观光码头和停靠点,优化航线布置,完善陆上交通衔接,打造城市水上观光精品航线。

3.4 要构建安全智能的支持保障系统

一是全面加强水运安全管理。全面贯彻安全生产法律法规,健全水上交通安全监管制度,落实港航企业安全生产主体责任,完善企业安全生产管理体系,推动安全生产工作系统化、规范化、标准化。

以长江干线、湘江、沅水等国家高等级航道为重点,充分利用信息化手段和先进技术,加强水上交通安全监管及通信系统、应急救援指挥系统、设施装备和机动力量的一体化建设,进一步提高安全监管能力。落实危险货物分类监管措施,加强危险品运输全过程动态监管。

二是积极推进数字航道、智慧港口发展。充分利用大数据、云计算、卫星遥感、移动互联等现代信息技术,加快建设湘江、沅水等数字航道,逐步实现航道管理数字化、运行智能化,推动船闸调度运行区域性联网。

到长三角等地区学习借鉴,积极推进船联网技术应用,推广船舶电子签证、船舶过闸水上ETC系统等电子化服务,逐步实现船舶电子监管。

积极推进智慧港口示范项目,推动岳阳港城陵矶港区、长沙港霞凝港区等电子口岸、航运物流信息平台建设,提高与铁路、公路、沿海等运输方式的信息对接能力,实现重点物资运输全程跟踪、动态可查。

参考文献:

- [1]湖南省交通运输厅.湖南省水运“十三五”建设规划中期评估报告[Z].2018.
- [2]国务院.长江经济带发展规划纲要[Z].2016.
- [3]湖南省交通运输厅.湖南省内河水运发展规划[Z].2011.
- [4]交通运输部规划研究院.全国内河航道与港口布局规划(修订)(征求意见稿)[Z].2018.
- [5]杨靓.对接国家重大战略,湖南水运发展正当其时[J].综合运输,2017(05):33-37.
- [6]交通运输部规划研究院.岳阳港总体规划(送审稿)[Z].2018.