

中国水运：风劲潮涌征帆满

本刊记者 张龔

一米米延长、一寸寸加深，如今，长江黄金水道不断打破梗阻、扩能升级，含金量逐年提升，为沿江各地发展注入澎湃动能，“水上高速路”承载着一条高质量发展的“黄金经济带”，浩荡东来。

东海之畔，在“空无一人”的上海洋山港四期自动化码头，自动导引车来回穿梭，百公里外工作人员“隔空取物”轻松作业，“智慧引擎”不断激发港口活力。

全球第一大船级社、全球第二大船旗国技术中心、国内最大民营第三方船舶管理公司……近年来，“嗅觉灵敏”的航运服务巨头纷纷入驻，对宁波国际航运物流产业集聚区投下“信任票”。

高等级航道、高能级港口、高水平服务……一个个场景精彩迭现，彰显今日中国水运的硬核实力和创新潜力。随着“十四五”发展蓝图敲定，开局之年交出亮眼答卷，水运业正在新航程上奋楫扬帆、逐浪前行，航向更加清晰，号角格外嘹亮。

开局——“第一步”坚实有力

开局意味着先机，“第一步”至关重要。

2.53 万亿元——这是去年前 11 个月公路水路固定资产投资完成情况，基础设施建设成为最稳“压舱石”。

1000 公里——这是 2021 年我国新增和改善高等级航道里程，至此全国高等级航道里程达到 1.62 万公里。“毛细血管”韧性十足，让水运“大动脉”愈加强健有力。

2.8 亿标箱——这是 2021 年港口集装箱吞吐量，其中外贸集装箱吞吐量约 1.6 亿标箱，为经济平稳运行、畅通供应链提供了坚实保障。

……

一个个数据，成为“十四五”开局之年中国水运展现新气象取得新成效的生动注脚。

这一年，复兴的乐章奏响——

乌江复航后开启首次大规模全线航运。此前，在乌江沿线，磷化工等产业带已有相当规模，大量适水货源“翘首以盼”。“以较低物流运输成本实现‘黔货出山’再也不是梦！”不少企业负责人这样感慨。

福建闽江水口水电站枢纽坝下水位治理与通航改善工程一线船闸首次试通航。由此，“沉寂多年”的闽江实现复航，每年可为流域过往船只节约运输成本近 14 亿元。福建交通运输部门有关人士说，“‘流’起

来的闽江，正在‘活’起来、‘火’起来。”

这一年，项目建设涌春潮——

长江干线武汉至安庆段 6 米水深航道整治工程全面完工并投入试运行，意味着吃水 6 米内的万吨级江海船舶可常年直达武汉，形成一条“畅行鄂赣皖，通达江浙沪”的“水上高速路”，将拉动沿江区域 GDP 增长 450 余亿元，形成有竞争力的沿江产业走廊。

百色水利枢纽通航设施工程正式开工建设。该工程是实现右江至珠江千吨级航道贯通、连通云桂两省区的重要水运通道，项目完工后，1000 吨级船舶可从云南文山富宁港通过右江、西江直达粤港澳，真正打通阻断近 20 年的云南连通珠江走向大海的水运大通道。

这一年，海南创新多项制度布局未来，允许中资方便旗邮轮在海南开展邮轮海上游航线试点业务，允许符合条件的外籍邮轮在海南自贸港开展多点挂靠业务；山东内河史上投资最多、规模最大的航道工程——京杭运河济宁至台儿庄（济宁段）航道“三改二”工程顺利收官；作为粤港澳大湾区首个全自动化码头，广州港南沙四期自动化码头首次完成全流程实船作业……

这是风雨兼程的行进，亦是攻坚克难的征途。这一年，面对惊涛骇浪，水运行业在“压力测试”下展现出韧劲和底气。

面对国际海运市场运价持续高位、境外港口拥堵、集装箱“一箱难求”困境，交通运输部会同相关部门成立国际物流保障协调工作机制，加快推进国际物流供应体系建设，着力维护产业链、供应链的安全稳定；上海港“千里运空箱”，为外贸企业补充集装箱供给，并与马士基、达飞等国际航运企业合力打造上海港东北亚空箱调运中心，成为集装箱周转“蓄水池”；中远海运集团保持稳定运转，2021 年在全球承运货物 13.6 亿吨，货运周转量达 3.87 万亿吨海里……从中央到地方、部门到企业推出一系列举措，保产业链供应链稳定，强产业链供应链韧性。

定向——擘画蓝图启新程

方位明确，才能把准航向；航向清晰，方可行稳致远。

“当前和今后一个时期，我国发展仍处于重要战略机遇期，但机遇和挑战都有新的发展变化。当今世界正

经历百年未有之大变局，新一轮科技革命和产业变革深入发展。同时，国际环境日趋复杂，不稳定性不确定性明显增加，新冠肺炎疫情影响广泛深远，经济全球化遭遇逆流，世界进入动荡变革期。”

“我国已转向高质量发展阶段，国内国际新形势对加快建设交通强国、构建现代化高质量国家综合立体交通网提出了新的更高要求。”

这是《水运“十四五”发展规划》（简称《规划》）对行业发展形势作出的判断。

“‘十四五’时期，水运行业将进入攻坚短板、创新驱动、深化改革的关键阶段。必须加快攻坚内河水运和港口集疏运体系短板，充分发挥水运比较优势和潜力；必须坚持创新驱动、数字赋能，加快绿色低碳转型，提高水运服务效率、品质和发展能级；必须深化改革，创新港口规划、岸线审批等管理手段，完善港口经营、多式联运等体制机制。”《规划》明确指出。

规划先行，既是蓝图指引，也是行动决心。

一个目标干到底——到2025年，新增国家高等级航道2500公里左右，基本连接内河主要港口。世界一流港口建设提质增效，保障能力适度超前。智慧绿色安全发展水平显著提升，支撑国家战略能力明显增强。展望2035年，安全、便捷、高效、绿色、经济的现代水运体系基本建成，为建设人民满意、保障有力、世界前列的交通强国做好支撑。

八大任务“划重点”——集中攻坚，重点建设高等级航道；强基优能，打造高能级港口枢纽；统筹融合，推动联运高质量发展；降本增效，发展高水平水路运输；创新驱动，引领智慧水运新发展；巩固提升，推进绿色平安新发展；开放拓展，提升水运国际竞争力；深化改革，提升管理能力与水平。

这是一份有举措、有节点、有力度的“任务书”，引领水运行业在“十四五”时期下好新时代“大棋局”。

谋篇——精谨细腻“工笔画”

先落棋盘，后落棋子。“十四五”开局以来，各地结合自身实际，积极谋篇、主动布局，将发展“任务书”细化为一张张“施工图”“路线图”，描绘出水运行业“成长坐标”。

“后发”如何赢得“先机”？唯有革故鼎新，与时

代共舞。

“江西水运建设迎来了进位赶超大发展的‘春天’。”在刚刚闭幕的全国两会上，全国人大代表，江西省交通运输厅党委书记、厅长王爱和表示。

作为水资源大省，江西在发展水运上具有得天独厚的条件，但由于历史欠账较多、基础薄弱，水运资源优势没有得到充分利用，水运建设相对滞后，水运发展一度成为全省交通运输体系中的一个“短板”。

王爱和表示，近年来江西不断加大水运基础设施建设，积极培育龙头企业，推动水运市场做大做强，为解决好江西水运发展不平衡不充分问题提供了坚强支撑。特别是赣江、信江千吨级航道今年全面开通后，江西省高等级航道里程将接近1000公里。“下一步，江西将持续在水运等交通基础设施建设方面发力，争取在交通运输领域争创一批全国先进，打造一批江西品牌，实现江西交通在全国更有特色、更有地位、更有影响。”

作为水运大省，2021年福建港航建设提速见效。建成投产罗屿40万吨铁矿石泊位、古雷15—19#公共液散码头，新增生产性泊位10个、货物通过能力1228万吨，改善航道里程49公里。今年福建将继续做好“海上文章”，积极服务和深度融入新发展格局——加快建设世界一流的东南沿海港口群，持续推进厦门东南国际航运中心和福州国际深水港建设，推动大型公共液散码头连片开发，强化港口通道枢纽和保障供应链畅通功能。

“近年来，重庆交通系统紧紧围绕‘西部陆海新通道物流和运营组织中心’等战略定位，加快构建融入西部陆海新通道建设的综合交通运输体系，有力助推西部陆海新通道成为陆海内外联动、东西双向互济的桥梁和纽带。”今年全国两会上，全国人大代表，重庆市交通局党委书记、局长许仁安表示，重庆交通将从提升通道能力、提升物流效能等多方发力，加快完善综合立体交通网络，提升西部陆海新通道通行能力和衔接水平，推动重庆加快成为“一带一路”、长江经济带、西部陆海新通道联动发展的战略性枢纽和国际性综合交通枢纽城市。

大舸中流下，青山两岸移。围绕做活“水文章”，各地正锚定目标、实干争先，淬炼水运高质量发展“好成色”。