

准确把握长江航运高质量发展内在要求 更好发挥在沿江综合立体交通中的主动脉作用

付绪银

(交通运输部长江航务管理局, 湖北 武汉 430014)

长江航运是服务长江经济带发展、长三角区域一体化发展、成渝地区双城经济圈等国家战略的重要支撑,是长江经济带综合交通运输体系的重要组成部分,承载着落实长江经济带“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”的重要使命。自2019年交通运输部印发《关于推进长江航运高质量发展的意见》以来,围绕《交通强国建设纲要》和《国家综合立体交通网规划纲要》的贯彻落实,长航局明确了“一个主题、四个发展、五个保障”的总体思路,即围绕高质量发展这个主题,重点抓好安全发展、绿色发展、协同发展、创新发展,提升政治、组织、法治、人才和资金保障能力,着力打造交通强国建设先行区、内河水运绿色发展示范区、高质量发展样板区,长江航运高质量发展内涵更加丰富,特色更加鲜明,路径更加清晰。

1 坚持以完整准确全面贯彻新发展理念为根本遵循,实现“三个转变”,着力提升长江航运高质量发展水平

新发展理念是长江航运高质量发展的指挥棒、红绿灯,是管全局、管根本、管长远的导向。要把新发展理念贯穿长江航运发展全过程和各领域,不断厚植发展优势,加快打造全流域黄金水道。

近年来,长江航运发展取得了长足进步,服务支撑国家战略作用不断提升,水运产业链供应链稳定畅通,港口货物吞吐量逐年攀升。但与其他运输方式相比,还存在一些突出短板,比如本质安全水平还不高、船舶运力结构不尽合理、信息技术研发和应用广度、深度还不够,管理、服务变革尚不充分,资源禀赋优势和潜力仍

未充分发挥。还需着力破解一系列结构性、周期性、机制性问题。

下一步,长江航运必须完整准确全面贯彻新发展理念,转变发展思路,提升发展质效。一是实现从“破”到“立”的转变。破除惯性思维和路径依赖,立起创新发展梁柱,推动理念创新、管理创新、技术创新、服务创新。二是实现从“分散”到“集成”的转变。打破区域边界,破除信息壁垒,主动融入沿江经济社会发展,加快与其他运输方式的深度融合,推动长江干线上中下游、干支流、港航船融合发展,形成资源集成、力量集成、效果集成。三是实现从“量变”到“质变”的转变。加快由量的积累转向质的飞跃,力争在多元时空信息智能服务应用、智慧航道建设及应用等交通强国试点任务上取得突破性进展,形成一批可借鉴、可复制、可推广的拳头产品,推动高质量发展实现系统性、根本性提升。

2 坚持以把握运输规律为基础前提,处理好“三个关系”,着力实现高水平的供需平衡

长江航运最基本的规律是运输规律,找准长江航运高质量发展的正确方向,核心是要准确把握运力与运量的供需关系,优化调整运力结构,推进运输市场由数量规模型向质量效益型转变。

近十年来,长江航运供给结构不断优化调整,但供需失衡的矛盾仍然突出。从需求侧看,长江中上游地区发展对航道等级提升仍有较强期盼,水网地区对于支联动、水水中转深度融合、提质增效寄予期望,“一单制”“门到门”的现代运输方式、统一物流平台等高质量的港航支持保障体系需求迫切。从供给侧看,近年来海运规模化、信息化水平提升,运价快速上涨,但长江航运企业

总体小、散、弱，行业集中度低，话语权、定价权不高；长江干支要素匹配度还不高，航道标准化有待提升，港口集疏运体系“最后一公里”衔接不畅，集装箱铁水联运量仅为国际水平的20%。特别是疫情发生以来，长江航运市场“内卷”严重，长江运价不升反降，企业亏损面明显扩大。长江航运发展虽然有周期性、总量性问题，但供给、需求适配性不佳这一结构性问题最为突出，矛盾的主要方面在供给侧。

下一步，长江航运要准确把握运输规律，重点突出优化市场供给结构这一主攻方向。一是处理好供给与需求的关系。推进航道治理提升、水上绿色综合服务区、锚地停泊区等基础设施补短板、强弱项、增效能，加快运力结构深度调整，形成“需求牵引供给、供给创造需求”的高水平动态平衡。二是处理好灵活与集约的关系。既要客观认识数量庞大的经营主体“船小好调头”的灵活特点，合理引导、规范发展，更要充分发挥适度集中的大型企业“船大好顶浪”的规模优势，着力培育一批富有竞争力、自主良性循环的骨干航运企业引领行业高质量发展，提高航运市场集约化程度，提升话语权，推动“总量之大”向“结构之优”转变。三是处理好市场与政府的关系。推动有效市场和有为政府更好结合，按照建设全国统一大市场要求，聚焦市场主体、要素、规则、监管等方面，不断提高政策的统一性、规则的一致性、执行的协同性，构建安全畅通、便捷高效、统一规范、绿色低碳的高质量现代化长江水路运输市场体系。

3 坚持以各航运要素均衡协同为实施路径，围绕“三个聚焦”，着力发挥水运比较优势

长江航运航道、船舶、港口、货物、人、环境等要素既相互独立、又广泛关联，要加强资源整合、功能融合、作用联合，从根本上打破长江航运高质量发展瓶颈，深度释放长江黄金水道效益。

当前，长江航运各要素标准不统一、发展参差不齐等问题迫切需要解决，要推动从“有水大家行船”到“适水高效行船”的深刻转变。前者是对航运资源全面放开、充分释放作出的有益探索，经历的是“从无到有”的过

程，以解放生产力发挥“有水”的优势，在一定时期内解决了长江航运效率和公平的问题；后者是对航运要素科学整合、综合运用提出的更高要求，凸显的是“从有到优”的变革，以提升整体竞争力强化“适水”的优势，实现长江航运结构适合、技术适应、要素适配，这是进入新发展阶段长江航运转型升级实现高质量发展的战略选择。

下一步，长江航运要更加注重协同发展，做强要素的“点”，形成联合的“线”，扩大发展的“面”，更好发挥水运“比较优势”。一是聚焦综合运输方式协同发展。在国家综合货运枢纽补链强链中充分融合水运要素，推进依托港口的铁水联运型综合货运枢纽体系建设，促进水运与其他运输方式一体衔接，提升水运在综合交通中的地位和作用。二是聚焦航运要素协同发展。以大数据赋能增强对港航资源的统筹配置能力，利用信息技术提高长江航运的集成效应，促进海事指挥、港政管理、引航调度、港口生产等信息、资源全方位融合，促进要素资源合理配置、高效运作。三是聚焦行业管理协同发展。巩固深化长航局与沿江地方政府以及交通、水利等涉水部门的合作机制，推动建立更高规格的长江航运高质量发展联动合作机制，凝聚内外合力，深化共建共治格局。

4 坚持以形成集中统一高效服务体系为落脚点，构建“三个模式”，着力实现水陆同质化服务

服务是长江航运的本质属性。落实交通运输部党组提出的“服务国家战略、服务人民群众、服务沿江政治经济社会发展”要求，长江航运要担当起立足服务、引领发展的使命任务。

近年来，长航局通过加快干线航道系统治理、优化运输组织方式、推广应用长江电子航道图、推行海事政务自助服务等举措，不断提升公共服务能力。但长江航运还存在通达性不足，部分终端用户综合运输成本较高，公信力、综合性、权威性的公共信息服务平台尚未形成等问题，一定程度上制约了长江航运服务效能的发挥。还需聚焦行业现实需求和高质量发展内在需求，提供更

高质量更水平的公共服务。

下一步，长江航运要以水陆同质化服务为目标，以一体化、综合性、聚合式服务为方向，推动建立集中统一高效的航运服务体系。一是构建“需求+服务”模式，实现需求一牵引、服务全响应。坚持以人民为中心的发展思想，摒弃“我提供什么服务，你就接受什么服务”的传统思维，深入开展数据分析，精准对接服务需求，以高质量的服务适配需求。二是构建“数字+服务”模式，实现数字一体化、服务全覆盖。加大长航信息系统整合力度，强化长江电子航道图、三峡通航e站、船舶水污染物联合监管与服务信息（船E行）等系统互联互通，打造一站式的长江航运服务体系，通过信息化技术赋能提升服务水平。三是构建“联动+服务”模式，实现联动一张网、服务全流域。坚持“干支联动、干线牵引”“上下联动、下游龙头”，充分发挥行业引领作用，抓好流域内有全局性、涉省际间以及仅靠一地难以有效推动的事，合力破解服务难题。

上述四个方面密切关联、有机统一、相辅相成，是推进长江航运高质量发展的内在要求，是实现长江航运

高质量发展的必由之路。落实这四个方面要求，关键是要以统筹信息化建设为核心，抢抓国家重视信息化发展的历史机遇，立足长江航运在综合立体交通运输体系中的定位，完善贴合实际、面向未来的顶层设计，遵循共建共享共用的原则，以“数据链”为主线，强化业务数据集中、应用系统整合、基础设施共用，统筹建设“一张网、一中心、一中台、一张图、一门户、一标准”，即长江航运数据全联接网、长江航运数据中心、长江航运数据中台、长江电子航行图、长航局统一门户网站、行业信息化标准，以及依托长江航运公共服务平台的一套长江航运智慧应用，实现长江航运信息化“资源全线调度，业务全域协同、数据全网共享”，提升航运公共服务和管理能力。

进入新发展阶段，必须准确把握四个方面的内在要求，坚持高点站位、高标定位、高效落实，聚焦创新、聚力突破，加快形成安全、便捷、高效、绿色、经济的长江航运高质量发展体系，努力当好中国现代化的开路先锋。

（本文作者系交通运输部长江航务管理局局长）

