

双城经济圈背景下“十四五”时期 四川省加快内河水运发展的思考

曾珍

(四川省港航投资集团有限责任公司, 四川 成都 6140041)

摘要: 内河水运是四川综合交通运输体系的重要组成部分, 在成渝地区双城经济圈、新一轮西部大开发、交通强国、运输结构调整、双碳目标等一系列重大战略背景下, 加快四川内河水运发展显得更为重要。本文从发展意义、现状、形势等着手, 分析双城经济圈背景下四川加快内河水运发展对策, 提出建议。

关键词: 四川省; 内河水运; 双城经济圈; “十四五”

中图分类号: F552.7 **文献标识码:** A **文章编号:** 1006—7973 (2022) 10—0012—03

1 加快四川内河水运发展的意义

1.1 是贯彻落实国省重大战略的需要

加快水运发展是四川贯彻落实运输结构调整、交通强国、一带一路建设等国家战略的生动实践, 是融入长江经济带发展的重要通道和战略性稀缺资源, 尤其成渝地区双城经济圈战略的实施, 更要求川渝共建长江上游航运中心。

目前, 四川适水货物 3 亿吨, 若全走水运, 可减少能耗约 1200 万吨, 减少污染排放 200 万吨, 降低交通运输行业约 15% 的能耗和碳排放, 为四川省“十四五”能耗下降 13.5% 的总目标贡献率为 7.4%。在双碳战略目标背景下, 四川加快发展内河水运是践行绿色可持续发展战略的充分体现。

1.2 是支撑四川产业发展的需要

四川未来重点发展五大万亿级支柱产业, 着力打造“5+1”产业体系, 其中装备制造、食品饮料、能源化工、现金材料等都具有适水特征, 特别是德阳重装产业对水运需求尤为旺盛, 四川加快发展水运是产业发展所需。

1.3 是支撑构建综合立体交通体系的需要

四川水运是四川综合交通运输中的重要组成部分^[1], 水路运输具有运能大 (一艘船运量即可超过 10 辆以上货车)、运价低、能耗小、碳排放少等特点^[2], 是四川综合交通运输体系的重要组成部分, 在铁公水空管等综合运输体系中拥有优先发展、加快发展的比较优势。

2 四川内河水运发展基本情况

2.1 航道条件不断提升

四川省既是水资源大省, 流域面积 100 平方公里的河流 1049 条, 也是内河水运资源大省, 全省共有通航河流 176 条, 航道总里程 10540 公里, 航道里程居全国

第四、西部第一; 四级及以上航道里程 1580 公里, 居全国第八, 高等级航道达标率 93%。主要航道网覆盖除甘孜州、阿坝州、德阳外的 18 个市州, 干线航道串联泸宜等 12 个市州。

2.2 港口建设成效显著

四川按“一市一港”规划布局, 全省 21 个地州市, 现有港口 17 个, 其中, 交通运输部认定的规模以上港口 6 个 (泸州港、宜宾港、乐山港、南充港、广安港和达州港)。根据《四川省内河水运发展规划》, 主要规划有泸州港、宜宾港、南充港、广安港、广元港和乐山港 6 大主要港口, 除乐山港尚未开工建设外, 其余 5 港已开港运营。目前, 全省港口货物年吞吐能力超 0.8 亿吨、集装箱 250 万标箱, 2020 年完成港口吞吐量 1360 万吨、27 万标箱。

2.3 运输市场发展壮大

全省拥有千吨级船舶超 300 艘, 平均吨位超 3000 载重吨。泸州宜宾获批综合保税区, 泸宜两港获批国家临时开放口岸, 起运港 + 无水港模式在泸州港试运行; 川渝共同编制《共建长江上游航运中心建设实施方案》, 在全国首创开展嘉陵江梯级通航建筑物跨省联合调度, 广元至重庆航行用时减少 47%、成本降低 44%; 断航近 30 年的嘉陵江实现全江复航, 新开通广安、南充—重庆等集装箱班轮。2020 年完成水路货运量 6527 万吨、周转量 291.76 亿吨公里。

3 四川内河水运发展面临形势

2020 年, 四川省水路货物周转量在综合交通运输占比已滑落到 10.7% (2019 年 12%), 远落后于重庆 64.41%、(2019 年 68%), 仅排在全国第 17 位。四川适水货物运输需求约 3 亿吨, 但仅有 7000 万吨走水运。

3.1 航道等级低，水运发展先天条件不佳

四川省航道里程全国第四、西部第一，但三级及以上高等级航道里程退至全国第15位，四级及以上航道里程仅占7%，较全国平均低4%，约三分之二为等外级航道，较重庆低12%。长江川境段等级为三级，仅能常年通航千吨级船舶。此外，三峡枢纽通航设施通过能力不足、待闸时间长对水路运输产生致命冲击，部分货主由于担心货物无法按时交付，从而弃水走陆。岷江乐山至宜宾段不能常年满足大件运输需求，枢纽及通航设施未建成。嘉陵江利泽枢纽尚未建成，亭子口通航能力不足，马回船闸亟待改造，井口尚未开建。

3.2 多通道竞争，四川水运通道优势削弱

成都对蓉欧班列、广西对南向班列的政府补贴力度大，补贴后物流成本更低，在铁路、公路运输快速发展格局下，水路运输价格优势已不明显，中转环节多、运输效率低的劣势被进一步放大。在和重庆通道的费用测算对比中，以青衣江元明粉发运至上海港为例，通过公水联运，泸州港全程运输费用为4600元/箱，果园港全程运输为4400元/箱，且果园港船期密度大、用时短，而在泸州港中转还需增加2~3天时间，在价格及时效上均无竞争优势。

3.3 货源腹地重叠，港口航运服务功能不完善

川南泸州港、宜宾港和重庆港，以及川东北广元港、南充港、广安港，货源腹地范围高度交叉，毗邻的重庆港在船期、运费、运距、时间、临港产业等方面的优势突出，加之蓉万、达万等铁路运输便利，腹地内货主具备多通道运输、多港口中转的选择，水运业务稳定性有限，货源竞争激烈。

目前，四川省主要港口服务功能不完善，影响业务发展，例如港口集疏运体系不完善；泸州港无散货作业资质，无锂电池、预警式安全带、安全气囊等5种危险货物堆存资质，大量危化品汽配运输中转业务无法开展。

四川省航运企业共275家，其中省际水运企业76家，但万吨以上水运企业仅30家。船代及货代大多为驻川分支机构，数量少、规模小、功能不齐全，未形成与航运相配套的金融、贸易等服务体系。

3.4 淘汰现有船舶及发展大型新型船舶迫在眉睫

四川船舶普遍吨位小、装载量少，船舶运力不适应航运发展新形势，甚至长期停航，水运发展不充分，航运企业“小散弱”，31家运力达万吨以上的企业仅占全省货运企业的15%，大部分船舶载重200吨左右，不适合中长途运输。

3.5 周边省市政策持续加码挤压四川水运发展

扶持补贴是内河航运培育期必要的、通行的刺激引导政策，也是目前国内外港口城市通用的支持水运发展的刺激引导政策。据了解，重庆、江苏、江西、湖北、浙江等省市均出台了水运物流发展相关支持政策。重庆、广西等政策力度比四川大，尤其重庆近期又出台制定吸引力更强的政策，使得港口市场生存受到极大挤压。长期以来四川省级层面仅出台了对到达泸州港、宜宾港的集装箱运输车辆高速公路通行费按计重的40%进行收取的优惠政策，新出台的外贸新增箱量政策待实施兑现，还未从省级出台综合水运物流扶持政策，水运航线开行不稳定、吞吐量增长乏力、成本居高不下，长江黄金水道服务四川对外开放功能未能充分发挥。

4 双城经济圈背景下四川加快内河水运发展对策分析

4.1 提升航道通航能力

加快长江、岷江下段、嘉陵江等原国家高等级航道运能提效，提高船舶通航效率、降低物流运输成本。推进长江水富至宜宾段、金沙江、渠江、岷江中段、涪江和沱江等新晋国家高等级航道打通断点、通江达海，通过生态治理、翻坝转运系统建设、船闸补建、老旧闸坝改造、新建梯级等方式，打通航道断点、提升新晋国家高等级航道通达率。

4.2 共同推动运力结构调整

研究推广长江上游江海直达船型，推广适应三峡船闸尺度的三峡船型，联合开发适合长江上游航道的三峡升船机标准船型，开发推广适应嘉陵江流域的干支直达标准船型，开展绿色航运等新船型推广应用合作^[3]。鼓励四川籍船公司开航四川水运航线，调整优化运力，对淘汰老旧船舶建造新型船舶等给予政策支持。

4.3 持续提升港口服务功能

一是推动港口集约协同发展。推进广元港资源整合，形成全省港口“一盘棋”格局。川渝合力构建以重庆果园港、万州新田港、宜宾—泸州港为核心，涪陵龙头港、江津珞璜港为重点，川渝其他港口为支点的“三核两副多点”的港口布局体系。积极推进川渝整合航线班轮资源，加强泸州、宜宾、乐山、广元、南充、广安等港口资源与重庆主城、万州、涪陵、忠县等港口的合作，推动泸州港、宜宾港至果园港、万州港的水水中转班轮常态化运行，联合稳定运行广元、南充、广安至重庆的干支联运航线。二是加快多式联运设施建设。加强疏港铁路、进港公路建设，以及达州至万州铁水联运通道建设，形成布局合理、能力充分、衔接顺畅、便捷高

发挥广州港支撑先导作用

把《南沙方案》宏伟蓝图变成美好现实

——访广州港集团有限公司党委书记、 董事长李益波

本刊记者 张涛

2022年6月,国务院印发《广州南沙深化面向世界的粤港澳全面合作总体方案》(以下简称《南沙方案》),地处粤港澳大湾区地理几何中心的广州南沙,迎来了新的重大政策利好。

广州港集团有限公司坚决贯彻党中央、国务院决策部署,第一时间抢抓广州南沙深化粤港澳全面合作的发展机遇,抓紧制定了一系列推进措施和重大任务,把《南沙方案》肇画的蓝图细化为路线图、任务书、时间表,确保各项工作有力有序有效落实。

近日,广州港集团有限公司党委书记、董事长李益波接受《中国水运》记者专访,就落实《南沙方案》、增强枢纽功能、推进转型升级等关键问题进行了深入阐

述。

《中国水运》记者:近期,《南沙方案》受到各界高度关注。广州南沙先后被赋予自由贸易试验区、南沙综保区等政策,此次方案的出台赋予南沙重大战略定位,为南沙发展注入新的强劲动力。港口作为经济发展、对外开放的重要基础设施,在推进落实《南沙方案》中将发挥怎样的作用?

李益波董事长:习近平总书记高度重视水运发展,作出了“港口是基础性、枢纽性设施,是经济发展的重要支撑”、“要坚持一流标准,把港口建设好、管理好,努力打造世界一流强港”等一系列重要指示。建设粤港澳大湾区,是习近平总书记亲自谋划、亲自部署、亲自

效的港口集疏运基础网络,提升铁水联运、水水中转组织效率,实现港口集约高效营运和货物运输方式的高效匹配。三是其它。完善泸州港宜宾港等主要港口散杂货及危化品等业务资质,不断提升港口服务功能。争取海关支持在南充港、广安港等设立水运口岸,拓展保税物流功能。

4.4 持续提升航运服务能力

川渝共建长江上游航运交易中心,发挥重庆船东互保协会、重庆航运融资担保公司优势,为川渝航运企业提供专业化的航运保险服务和金融服务,有效降低企业保费和融资成本。依托泸州港、宜宾港的集聚辐射优势及果园港后方物流园区建设基础、发展优势,以重庆航交所为载体川渝共同建设长江上游航运服务业集聚区,引导航运交易、航运金融、人才培养、信息服务等现代航运服务业加速向集聚区汇聚,打造长江上游航运要素集聚高地。

4.5 强化政策支持联动

引导川渝两地政府部门、企业加强合作,争取共同研究、统筹出台促进两地水路运输高质量发展的相关政策措施。其次,建议四川省借鉴沿海沿江有关省市支持水运发展的政策措施,四川省级层面设立专项资金支持培育四川水运物流发展,对集装箱班轮、港口转运、多式联运、集装箱车辆高速公路通行、散杂改集、船舶建造等方面给予支持,集聚产业发展内生动力,支撑四川内陆开放经济高地建设。

参考文献:

- [1] 江富友. 四川内河航运发展战略思考与对策建议[J]. 水运管理, 1994(11):5.
- [2] 彭陈. 我国内河航运发展现状及提升对策.[J]. 当代教育实践与教学研究. 2017,3X(02).
- [3] 余曲波. 成渝地区双城经济圈建设背景下嘉陵江通航常态化存在的问题及建议.[J]. 水运管理, 2021,43(02).