

发挥两大优势建设内陆水运枢纽省战略构想

卢毅¹, 伍慧¹, 王睿龙¹, 吴颖²

(1. 长沙理工大学, 湖南 长沙 410114; 2. 湖南交通职业技术学院, 湖南 长沙 410132)

摘要: 探讨湖南省水运全域性、枢纽性两大优势和湘粤、湘桂、湘赣、湘黔四大运河建设潜力, 作出通航里程长, 但未能形成高效畅通的航道网等湖南水运发展现阶段的三个基本特征判断, 据此, 系统提出湖南省发挥两大优势, 建设内陆水运枢纽省战略大构想; 创建全域化大水运等六大建设策略。

关键词: 湖南; 水运; 全域性; 枢纽性; 运河; 战略

中图分类号: [U6-9]

文献标识码: A

文章编号: 1006—7973 (2022) 10—0066—03

水运绿色、经济、安全、开放, 是多式联运、综合交通运输、现代化物流等体系的重要组成部分, 是引领、支撑“线长、面广”流域经济的重要载体。作为内陆水运资源丰富省份的湖南, 建设内陆水运枢纽省, 加快水运发展, 对湖南而且对中西部保障重要物资运输、降低物流成本、扩大区域对外开放、促进双循环新发展格局、推进交通运输绿色安全高质量发展等具有重要作用。

1 湖南水运的两大优势和运河建设潜力

1.1 水运全域性优势

湖南是国内少有的全域性水运资源大省, 内陆地区稀有。全域性“一江一湖四水”宏大的水运自然条件格局, 长江干流自西向东横贯湘北边界, 洞庭湖与澧水、沅水、资水、湘江四大水系连通全省 90% 以上的市县; 全域性水运航道网络, “一江一湖四水”通江达海, 湖南 96% 以上的国土面积都在长江经济带范围; 全域性内河航道里程位居全国第三、中西部地区第一, 共有通航河流 373 条, 通航总里程达到 11968 公里 (含长江湖南段), 占全国内河航道总里程的 9.42%; 全域性丰沛的水资源总量处于全国第五位, 中部第一位, 给长江水源输入 (21% 的水量) 贡献最大, 在长江中下游省市中位居第一; 全域性流域经济范围广、体量大, 仅湘江干流流域就涉及长沙、湘潭、株洲、衡阳、郴州、永州、娄底、邵阳、岳阳等 9 市 67 个县市区, 面积 8.5 万平方公里, GDP、规模工业增加值、人口数量分别占全省 80% 以上、85% 以上、60% 以上。

1.2 水运枢纽性优势

湖南的水运枢纽性主要体现在: 一是湖南位于“一带一路”、长江中游南部、东临珠江水系, 处于长江、珠江两大水系之间的中间区位。二是湖南位于水路网络发达的长江以南的中国南方的中央区域。三是主要分布

在我国东南部的内河航运区, 可以分为四川盆地的川江区、湖南洞庭湖水系、江西鄱阳湖水系、京杭运河区、广西与广东的珠江水系^[1]等五大航运区, 湖南洞庭湖水系正处五大航运区中间, 东面是江西鄱阳湖水系, 南面是广西与广东的珠江水系, 西面是四川盆地的川江区, 北面是京杭运河区。四是湖南具有建设湘粤、湘桂、湘赣、湘黔四大运河, 全面连通五大航运区的潜力。

1.3 运河建设的潜力

湖南具有建设湘粤、湘桂、湘赣、湘黔四大运河的潜力。其中, 湘粤运河构想为北起岳阳城陵矶, 经湘江至衡阳, 跨分水岭, 入韶关北江, 至北江三水河口^[6]。湖南、广东两省相关管理部门、科研规划单位和高校从湘粤运河的战略构想、优势、价值、可行性等方面进行了探索。湘桂运河构想为北起岳阳城陵矶, 经湘江至永州后, 跨分水岭, 入恭城河, 汇桂江, 至梧州进西江。《珠江水运发展规划纲要 (2017 年)》中表明, 开展湘桂运河工程的研究工作。湘赣运河将直线距离约 12 公里的湘江支流禄水和赣江支流袁河打通。2018 年 11 月在长江中游城市群水运合作第四次联席会议提出江西、湖南两省研究探讨湘赣运河前期工作的计划。湘黔运河主要围绕沅江, 将从湘江出发的航道, 二级航道延伸到常德, 三级航道延伸到贵州凯里甚至都匀。2022 年 1 月在湖南省政协十二届五次会议开幕会上, 提出推动建设湘黔运河计划。

2 湖南水运现阶段发展特征

自 2011 年内河水运上升为国家战略之后, 湖南水运与全国一样, 内河水运发展更是表现出史无前例的速度, 行业自身经济性不断提高, 规模不断扩大, 质量不断提升^[2]。2020 年, 湖南省完成水路货物运输量 1.98 亿吨, 相比 2010 年增长 22.25%, 在综合交通运输的占

比约为 10%。通过全面和客观分析当前湖南省水运发展现状,可以得出以下 3 项特征。

2.1 通航里程长,但未能形成高效畅通的航道网

湖南省水系资源丰富,航道里程全国第三,且具有全域性资源优势,但全省航道网络化程度低,“四水”全线通航程度不高、技术等级偏低、闸坝碍航问题突出,影响货运量提升,水路平均运距短,仅湘江能通南洞庭湖,从城陵矶入长江出海,入江航道和出海通道单一,导致水运运能大、能耗低、污染小、安全高的比较优势难以充分发挥。2020 年,湖南省 500 吨及以上航道 1485 公里,占通航里程的 12.4%,低于全国 19.5% 的平均水平;373 条通航河流上有闸坝 515 座,在长江流域主要省市中,碍航率靠前、设施完好率靠后,除湘江衡阳松柏以下、沅水湘西州泸溪以下较畅通外,其他河流通航均受到闸坝碍航困扰。湖南水运货物运输量占货物运输总量约 10%,低于全国 16.4% 的平均水平;内河水运平均运距约 200 公里,远低于全国约 410 公里的平均水平。

2.2 水运资源多,但不能产生整体性共有的集约化优势

湖南省现有港口以中小码头和自然岸坡占绝大多数,规模化港区 and 专业化码头少,布局欠合理。2020 年全省共有生产性码头泊位 650 个,其中 1000 吨级及以上码头 114 个,500 吨级及以上泊位码头仅占码头泊位总数的 30.15%,且基本集中在长江、湘江和洞庭湖区;岸线资源集约化利用程度不高,中小码头和自然岸坡码头占大多数,规模化港区 and 专业化码头少。即便是作为湖南龙头的岳阳港,其产业发展仍处于自然集聚状态,空间布局较分散,临港、产城融合、港城融合等特征不明显。水运与宜水产业结合不够,宜水产业基本只能沿江沿湖发展,但水运需求旺盛的众多钢厂、电厂、水泥厂等分布在澧水沿线的常德石门,涟水沿线等地,却因航道处于低等级分段通航甚至断航状态,满足不了这些水运需求。

2.3 水运优势大,但没有足够的认识和充分发挥其潜力

湖南具有水运全域性、枢纽性特有的两大优势,建设内陆水运枢纽省潜力,但对水运研究规划、支持保障、投资建设不足。关于通过湖南湘粤、湘桂、湘赣、湘黔等运河建设,联通长江珠江两大水系,沟通广东、广西、江西、贵州等省水网,打通中西部从粤港澳大湾区、北部湾两大出海新通道,全域性、枢纽性水运、流域经济等认识、研究和宣传少,战略规划更为缺乏;湖

南省水运投资规模长期偏小,“十一五”、“十二五”、“十三五”期间占综合交通运输体系投入比重分别约为 1.5%、4.1%、3.3%，“十四五”这一比重提高到约 10%，投资规模达到 500 亿元,但在长江流域主要省市中排名依然靠后。水运投入滞后,制约了自身水运两大优势的充分发挥,不利于形成系统优化的综合物流体系 and 建设国家综合物流枢纽,使湖南在降低物流成本(尤其是大宗货物运输成本)方面的潜力不能充分得到释放。

3 建设内陆水运枢纽省策略

3.1 创建全域化大水运

以 2021 年湖南省人民政府批复的《湖南省“一江一湖四水”水运发展规划》为引领,以建成便捷顺畅、经济高效、绿色集约、智能先进、安全可靠的现代化内河水运体系为目标;聚焦建设有等级以上开发条件且有发展需求的 6380 公里航道,构建以长江黄金水道为依托、洞庭湖为中心、“四水”为骨架的“一江一湖四水”航道网;按“一市一港”原则,将全省港口数量整合为 14 个,建成层次分明、功能明确、与区域经济相适应的“一枢纽、多重点、广延伸”港口体系。力争 2035 年千吨级航道里程达到 2500 公里,骨干航道里程超过 3300 公里,骨干航道对县级行政区划的覆盖率达到 75% 以上,千吨级及以上泊位达到 300 个,港口通过能力超 5 亿吨,重点港区基本实现铁路进港,水运货物运输量在货物运输总量中的占比达到 16% 以上。

3.2 谋划枢纽化大工程

从建设内陆水运枢纽省目标出发,高度重视和抓住湖南湘粤、湘桂、湘赣、湘黔四大运河潜质可能转化为湖南水运发展的重大机遇,谋划实施湖南水运包括湘粤、湘桂、湘赣、湘黔四大运河(简称“四河”)建设开发内容,“一江一湖四水”升级版的“一江一湖四水四河”的内陆水运枢纽省的全域化的枢纽化大工程。在省级层面成立运河建设办公室,配置专门编制和人员,专门统筹协调全省运河建设工作。尽早建议国家将规划建设四大运河列入议事日程,尽快纳入国家相关交通建设规划。争取由国家派出机构协调湖南、广东、广西、江西、贵州等省合力推进四大运河的建设,以增强四大运河项目建设进展的同步性和技术标准的一致性。

3.3 建设综合化大通道

强化湖南及其全国其他省市公铁水基础设施的内联外通、互联互通,聚焦从长江、珠江、北部湾三大出

海综合大通道,大力发展以水运为核心的多式联运,建设畅通高效、绿色安全的国际国内双循环水运大通道。一是加快推进“一江一湖四水”综合化大通道建设。重点围绕洞庭湖经济圈与湘江、沅江经济带“一圈两带”,加快湘江、沅水等重要航道建设,加强干线航道网瓶颈航段建设,着力打通枢纽、重点港口内河集疏“最后一公里”,提升重要物资多式联运水平。二是畅通江海联运。全力支持自贸区建设,进一步加大岳阳、长沙外贸航线开通力度,大力发展近远洋直达航线,完善内河航运,增强远洋航运,培育发展面向国际的江海联运直达能力。三是开拓和提升陆桥水联运。开拓四大运河建设,打通中西部地区珠江、北部湾两条江海新通道。

3.4 培育规模化大集团

以资本为纽带广泛、深度整合湖南港口、航运市场资源,实施集团化运营发展模式,促进港航企业转型升级,提升湖南在国内外的水运市场竞争力。一是推进湖南港航企业集约化、规模化、专业化发展。做大做强,打造港航企业品牌,支持上市,发挥骨干龙头港航企业对行业的引领作用。二是全面研究和深化推进湖南港口集团化发展。通过地市级港口资源整合和省级资产注入,发展壮大湖南省港口集团,统筹推进“一江一湖四水”和将来的运河港口资源开发运营。三是探索成立湖南省航运集团。探索在省级层面上以资本为纽带,建立湖南省航运集团,发展龙头联合性航运企业,提升湖南远洋和内河运输整体竞争力。四是积极推进航运物流及供应链体系融合发展,推动港航企业向全程物流承运人转型,枢纽港口和主要港口成为内河水运中心。

3.5 实施现代化大项目

一是岳阳、长沙、常德尽快规划、实施第四代智慧型港口现代化项目,策划实施满足国家长株潭城市圈战略需求的航道上的长株潭现代化港航一体化项目。二是加快规划、积极实施湖南省数字航道、数字港口、以水运为核心的多式联运物流信息平台等现代化港航项目;研究推进湘粤、湘桂、湘赣、湘黔四大运河世纪工程项目。三是因地制宜,规划建设开发一批湖湘文化和山水风景相融合的特色旅游航道、水上精品旅游航线、水上旅游示范工程项目。四是湖南省级层面通过政策引导,鼓励水运发展条件较为富有、基础较为雄厚的地市,大胆创新实践,研究、规划、实施具有示范引领、带动作用的现代化功能性平台项目。

3.6 出台系列化大政策

将水运列为湖南交通强省建设的重点领域,研究出台鼓励支持建设内陆水运枢纽省的系列化政策。一是深入贯彻实施《航道法》,完善相关实施细则,依法督促相关业主企业,加快碍航闸坝改造步伐。二是多措并举的政策拓宽水运发展投融资渠道。积极争取中央财政对水运的各种财政补助;通过建立水运建设资金等途径加大水运发展投入;借助融资平台,扩大水运投资贷款规模;采取特许经营、财政补贴等方式吸引社会资本投资水运建设项目。三是制定水运发展投融资费税优惠政策。对纳入省规划的水运项目和符合船型标准化改造规划的船舶改造适当提高补助标准;对利用贷款建设的基础设施开展有偿使用试点工作。四是研究出台财政保障、引导资金、宽松信贷、企业税费返回等支持政策。

参考文献:

- [1] 单之蔷. 湖南: 中国内河航运的枢纽省 [J]. 中国国家地理, 2021(2):10-25.
- [2] 潘海涛, 吴晓磊, 刘晓玲, 王桃. 新时代我国内河水运高质量发展思路 [J]. 水运工程, 2021, (10):14-19.
- [3] 乔广燕. 新时期江苏省水运发展战略构想 [J]. 中国港口, 2017(03):34-37.
- [4] 卢毅, 冉国成, 钱俊君, 张胜, 伍慧. 欧美国家运河建设开发经验与湖南的战略构想 [J]. 中国水运(下半月), 2021, 21(11):23-25.
- [5] 钱俊君, 卢毅. 湘粤运河的战略价值和比较优势 [J]. 长江技术经济, 2021, 5(03):27-30.
- [6] 湖南省“一江一湖四水”水运发展规划 [EB/OL]. http://www.yueyang.gov.cn/ghjh/content_1901575.html.

基金项目: 2021 年湖南省交通运输厅科技进步与创新项目“湘粤运河战略性和实施关键问题与对策研究”(项目编号 202123)