

新时代贵州省水运发展构想

杨文武

(交通运输部规划研究院, 北京 100028)

摘要: 贵州省矿产资源和旅游资源丰富, 河流众多, 具备发展水运的潜力。贵州省水运发展面临着推进西部大开发形成新格局等国家重大战略部署, 面临推进大宗货物及中长途货物运输向铁路水运有序转移新要求, 面临巩固拓展脱贫攻坚成果新任务, 要求贵州省水运应加强顶层设计和整体规划。本文剖析贵州省水运发展现状及存在的主要问题, 分析贵州省水运发展面临新形势、新要求, 提出贵州省航道及港口总体发展构想, 希望为新时代贵州省水运发展提供借鉴。

关键词: 新发展阶段; 水运发展; 战略部署

中图分类号: U692

文献标识码: A

文章编号: 1006—7973 (2022) 12—0005—03

贵州省矿产资源和旅游资源都十分丰富, 河流覆盖全省近 70% 地区, 具备发展水运的潜力。

1 水运发展现状

目前, 长江水系乌江构皮滩库区开阳至涪陵河口初步实现四级航道全线贯通, 船舶可通达长江干线。珠江水系的北盘江董箐枢纽、南盘江平班枢纽至红水河(以下简称“两江一河”)龙滩枢纽已经实现四级航道通航。截至 2020 年底, 贵州省内河航道里程 3958 公里, 其中, 四级航道里程 988 公里, 五级航道 547 公里, 六级及以下航道 2423 公里; 港口生产性泊位 441 个, 年货物通过能力 3303 万吨、年旅客通过能力 4261 万人; 运输船舶 2033 艘, 其中, 货运船舶 377 艘, 货运船舶净载重吨 13.23 万吨, 平均载重吨位 350.9 吨/船; 客运船舶 1654 艘, 客船载客客位为 5.53 万个, 平均载客客位 33 个/船。贵州省运输船舶以机动船为主, 占船舶总数的 99.9%; 运输船舶以客运船舶为主导, 占船舶总数的 72.8%。2020 年, 水运完成货运量 1231 万吨, 货运周转量 7.2 亿吨公里; 水运完成客运量 1017 万人次, 客运周转量 3.6 亿人公里。

近年来, 贵州省水运基础设施条件虽然有了较大改善, 但也存在着出省水运通道不通畅、港口基础设施普遍落后、行业支持保障能力薄弱、依托水运产业规模偏小等问题。

2 面临形势及要求

2.1 国家实施区域协调发展战略 要求水运成为贵州省崛起重要依托

贵州省既是我国重要的能源基地和著名旅游胜地, 也是生态环境脆弱、经济发展相对滞后区域。促进区域协调发展, 要求贵州省水运将资源优势转化为经济优势, 提供高效的水路运输服务。未来, 贵州省实体经济规模扩大和产业结构升级, 将推动水运总量增长和货类结构调整, 预测 2035 年、2050 年水路货运量将分别达

到 5000 万吨和 6000 万吨, 其中集装箱运量将分别达到 50 万 TEU 和 100 万 TEU。

2.2 绿色转型发展 要求水运成为贵州高质量综合交通体系新担当

打造绿色高效的现代物流系统, 要求贵州省加快构建便捷高效、覆盖面广、安全绿色的水运网络, 充分发挥水运运力大、能耗低等优势, 成为贵州省现代化高质量综合交通体系的新担当。据相关部门分析, 从贵州省开阳港至江苏省苏州港, 水运比铁路运输节省费用近 100 元/吨, 比公路运输节省费用近 1900 元/吨, 发展水运可大幅降低交通运输对生态环境资源的占用。

2.3 巩固壮大实体经济 要求水运成为引领贵州产业布局、产业集聚的新载体

未来, 贵州省将大力推动特色食品产业、新型建材产业等优势产业集聚集约发展。到 2025 年, 培育打造千亿级园区 5 个、五百亿级园区 10 个、百亿级园区 50 个, 园区规模以上工业产值占全省规模以上工业总产值的比重达到 80% 以上, 要求水运成为引领临港产业形成与发展的新载体。

2.4 大力发展旅游产业 要求水运成为居民观光旅游新选择

贵州省沿江临水旅游资源的开发利用, 要求促进水运与旅游资源开发深度融合, 使水上旅游成为居民观光旅游的新选择。未来, 库湖区沿岸居民出行和水上旅游客运量将稳步增长, 预测 2035 年、2050 年贵州省水路客运量将分别达到 4000 万人次和 5000 万人次。

3 水运发展总体构想

3.1 发展原则

(1) 构建高等级航道网和高效水陆联运港口枢纽, 发展多式联运, 充分发挥水运节能环保比较优势。

(2) 以服务于构建新发展格局为宗旨, 促进水运与产业布局有机融合, 为沿江地区经济发展提供运输保障。

(3) 寻求需求与可能的协调统一,宜水则水,宜陆则陆,使水运成为现代化综合立体交通网的新担当。

(4) 优化航道、港口的空间布局和供给结构,提高水运资源配置效率,推动水路运输高质量发展。

3.2 发展目标

到2035年,贵州省基本形成乌江、清水江、赤水河、“两江一河”、都柳江等出省水运通道为骨干,以重点港口为水陆联运枢纽,以旅游航道和旅游港口为特色,以一般航道和港口为基础,层次分明、布局合理、支持系统保障有力的通江达海的高质量水运体系。

到2050年,全面建成干支航道高标准连通、港口设施完善服务便捷、运输装备安全绿色智慧、多式联运畅通高效、沟通长江干线、粤港澳大湾区的现代化内河水运体系,实现港口、航道、船舶协调发展新格局。

3.3 航道发展构想

3.3.1 航道功能定位

(1) 对外货物运输的重要通道,成为贵州省北上长江、南下珠江、连接粤港澳大湾区的货物运输重要通道。

(2) “漫游”交通基础设施的重要组成,成为串联精品旅游线路的天然纽带和精品旅游线路的重要载体。

(3) 城乡交通基础设施网的有机补充,成为库湖区居民出行和物资交流的重要交通基础设施。

3.3.2 航道分层次布局

根据贵州省航道功能定位分析,将贵州省航道划分为出省水运通道、主要旅游航道、一般航道三类。

3.3.2.1 出省水运通道

出省水运通道是贵州省航道体系的骨干,主要承担能源、原材料及工业产成品等大宗物资中长途跨省运输,主要由四级及以上航道组成,少数航道受自然条件限制可适当降低航道等级。

规划出省水运通道包括珠江水系的南盘江、北盘江、红水河(即“两江一河”)、都柳江和长江水系的乌江、清水江、赤水河。

(1) “两江一河”:腹地煤炭、石材等矿产资源丰富,顺江而下可通达粤港澳大湾区。规划南盘江纳贡至蔗香两江口153.6公里、北盘江大猴洞至蔗香两江口242.3公里、红水河蔗香两江口至曹渡河口107公里为三级航道。

(2) 都柳江:腹地煤炭、石材、木材等资源丰富,顺江而下可通达粤港澳大湾区。规划都柳江的三都县至榕江47.5公里为四级航道;榕江至八洛(黔桂省界)175公里为四级航道,兼顾通航1000吨级单船。

(3) 乌江:腹地煤炭、磷矿石、矿建材料等资源丰富,顺江而下可直达长江干线。规划乌江索风营水电站至石盆500.8公里为三级航道。

(4) 清水江:腹地木材、矿产资源丰富,顺江而下可通达长江干线。规划清水江凯里至三板溪199公里为四级航道,三板溪至分水溪112公里为三级航道。

(5) 赤水河:腹地煤炭、石材等资源丰富、酒业发达。规划赤水河白杨坪至狗狮子170公里为六级航道,狗狮子至鲢鱼溪29公里为五级航道。

3.3.2.2 主要旅游航道

主要旅游航道是以满足水上旅游客运为主要功能的支小河流航道,航道功能相对单一、与景点联系紧密。

规划主要旅游航道包括湄江、锦江、舞阳河、南明河、松桃河、漳江、龙洞河等7条支小河流。

(1) 湄江是乌江支流湘江的支流,流域内人文景观及茶文化景点等资源丰富,具备开发水上旅游的潜力。

(2) 锦江是沅江支流辰水的河源段,两岸风景如诗如画,独具特色,具备开发水上旅游的潜力。

(3) 舞阳河是沅江一级支流,两岸自然风景秀丽,著名古镇较多,民族风情浓郁,具备开发水上旅游的潜力。

(4) 南明河是乌江支流清水江的左源河段,沿河形成“八景连珠”景观,具备开发水上旅游的潜力。

(5) 松桃河是沅水支流西水的支流,沿河景色宜人,溶洞成群,动植物资源丰富多样,具备开发水上旅游的潜力。

(6) 漳江是金城江支流,沿河有丰富多样的喀斯特地貌、秀丽风景和动植物资源,具备开发水上旅游的潜力。

(7) 龙洞河是清水江支流重安江的支流,河水清澈见底,两岸峰峦叠嶂,具备开发水上旅游的潜力。

3.3.2.3 一般航道

一般航道是出省水运通道、主要旅游航道以外的其他支流通航河流、库区航道等,是贵州省航道网络的重要组成部分。

规划一般航道包括蒙江、马别河、六冲河、三岔河、猫跳河、偏岩河、洪渡河、清水河、岩河、南盘江天生桥一级库区等。

3.4 港口发展构想

3.4.1 港口功能定位

(1) 港口成为资源性物资水陆联运的重要节点,在腹地煤炭、磷矿等矿产资源开发外运中发挥枢纽作用。

(2) 港口成为产业布局新支撑,引导沿河产业带的形成和发展。

(3) 港口成为水上旅游发展的重要基础设施,促进当地旅游资源的深度开发。

3.4.2 港口分层次布局

贵州省46个港口划分为地区性重要港口、主要旅游港口、一般港口三大类。

(1) 地区性重要港口是出省水运通道上的重要水

关于优化甘肃省船舶结构的研究

王天武, 郭鸿山

(甘肃省水运事业发展中心, 甘肃 兰州 730050)

摘要:近年来, 甘肃省水路运输依托丰富的水资源、厚重的文化底蕴和国家大政方针, 迎来了前所未有的发展, 水路运输规模达到空前。目前, 全省水路运输市场主要集中在刘家峡库区和黄河兰州段, 以旅游客运为主。上述两地水路运输迎来发展机遇的同时, 也面临着船舶结构单一、老旧运输船舶占比高、绿色化程度低、污染防治措施不健全、经营模式单一等问题, 成为制约甘肃水运高质量发展的瓶颈。本文将针对相关问题, 提出优化船舶结构措施和策略。

关键词: 机遇; 问题; 优化; 船舶结构

中图分类号: U663

文献标识码: A

文章编号: 1006—7973 (2022) 12—0007—03

1 甘肃省水运现状和面临的机遇

1.1 黄河流域水运整体现状

黄河, 发源于青海省巴颜喀拉山脉, 流经青海、四川、甘肃、宁夏、内蒙古、陕西、山西、河南、山东 9 个省区, 全长 5464 公里, 是我国第二长河。近代以来, 受水资源短缺、含砂量大、水深水流条件等制约因素的影响, 以“中国第二长河”、“世界第五长河”著称的黄河并未成为我国内河航运史上第二条黄金水道, 而是侧重于发挥其在防洪、灌溉、发电等方面的功能^[1]。黄河干流仅实现分段通航, 且无大宗货物运输。

1.2 甘肃水路运输现状

黄河流经的非水网省份, 水运发展整体缓慢。但是

甘肃位于黄河流域上游, 依托刘家峡水库丰富的水资源和兰州穿城而过的地理优势, 加强水运基础设施建设, 积极发展旅游客运。近年来, 水路运输体量从客货运周转量、从业人数数量、船舶总数、通航里程等方面都达到空前规模。截至 2021 年底, 全省内河航道通航里程达到 910.67 公里, 共有码头 180 座, 各类船舶 787 艘, 水运企业 41 家。2021 年, 全省水路客运、货运量分别达 57 万人和 0.77 万吨。全省水路运输市场主要集中在刘家峡库区和黄河兰州段, 以旅游客运为主。

2.3 当前甘肃水运面临的机遇

作为全省水运最集中的刘家峡水库和黄河兰州段, 不仅有着丰富的水资源和得天独厚的地理位置, 更有着

陆联运节点, 是腹地资源开发、产业布局和区域经济发展的重要依托。规划地区性重要港口 13 个, 包括赤水港、开阳港、遵义港、瓮安港、思南港、锦屏港、天柱港、贞丰港、册亨港、望谟港、罗甸港、榕江港、从江港。

(2) 主要旅游港口是主要旅游航道上的重要节点, 是水上旅游产业开发和发展的支撑, 是贵州省港口体系中重要组成部分。规划主要旅游港口 8 个, 包括花溪港、仁怀港、湄潭港、松桃港、碧江港、紫云港、荔波港、黔西港。

(3) 一般港口是地区性重要港口和主要旅游港口以外的小型港口或港口, 在当地经济发展中发挥一定作用, 是贵州省港口体系的基础。

4. 保障措施

4.1 加大水运宣传力度

利用各类宣传媒介, 全方位、多角度展示贵州水运魅力, 使发展水运成为全社会的共识和自觉行为。

4.2 积极培育水运市场

给予水运企业优惠政策, 扶持水运企业做大做强; 积极引导产业临港布局, 为水运发展提供稳定的货源保障。

4.3 制定水电梯级通航安全管理办法

制定过船设施通航管理和联合调度办法, 保障过船设施正常、高效、安全运行, 提高运输船舶通航效率。

4.4 多渠道筹措水运建设资金

积极争取各级政府资金支持, 拓宽融资渠道, 为水运基础设施建设提供用地、用林、资金保障。

参考文献:

- [1] 小明, 乌江复航 贵州水运迎来发展春天 [N], 贵州: 贵州日报, 2020 年 07 月 07 日.
- [2] 新华社, 中华人民共和国国民经济和社会发展第十四个五年规划和 2035 年远景目标纲要 [N], 北京: 中国科普网 [kepu.gov.cn], 2021 年 10 月 15 日.
- [3] 贵州日报, 贵州省国民经济和社会发展第十四个五年规划和 2035 年远景目标纲要 [N], 贵州: 贵州人民代表大会网站 [gzrd.gov.cn], 2021 年 2 月 27 日.