

加快盐城内河水运提档升级

吴丹¹, 翟剑峰¹, 杨杨², 邵博¹

(1. 华设设计集团股份有限公司, 江苏 南京 210014; 2. 江苏盐城港控股集团有限公司, 江苏 盐城 224001)

摘要: 本文基于发展新形势和新要求的综合研判, 为发挥盐城处于江苏河海联动发展区和内河水运资源丰富优势, 提出新发展阶段盐城内河水运提档升级的成套举措建议。

关键词: 盐城; 内河水运; 提档升级

中图分类号: F552.7 **文献标识码:** A **文章编号:** 1006—7973 (2023) 03—0049—03

盐城是江苏沿海中心城市、长三角区域一体化中心区城市和淮河生态经济带出海门户。盐城拥有江苏省最长的内河航道通航里程, 具有内河水运的丰富资源和河海联运优势, 内河水运对盐城市经济社会发展具有重要意义、做出了重要贡献。

内河水运是综合交通运输的重要组成, 具有运能大、成本低、能耗少的优势。2021年以来, 中共中央国务院持续加强顶层谋划, 注重以绿色智能理念赋能交通运输高质量发展, 相关政策接连出台。其中, 2021年2月发布实施的《国家立体综合交通网规划纲要》提出, 到2035年, 交通基础设施质量、智能化与绿色化水平居世界前列; 2021年9月发布实施的《关于完整准确全面贯彻新发展理念做好碳达峰碳中和工作的意见》要求, 到2025年, 绿色低碳循环发展的经济体系初步形成, 重点行业能源利用效率大幅提升。

目前, 盐城内河水运相对于公路、铁路仍是综合交通和科技应用的短板, 存在港航供给能力不足, 船舶供给结构不优、运输组织优势发挥不强、创新发展能力不够等问题。

面对新变化, 新挑战和构建新发展格局的要求, 盐城内河水运亟待顺应时势增强发展能力、提升发展功能、加强转型发展, 充分利用新一轮科技革命、低碳变革的黄金机遇期, 实现港航供给能力、运输组织体系提档升级和新一轮突破发展。

1 做强做优内河港口龙头企业

2020年6月, 江苏盐城港控股集团有限公司正式成立, 这是继2019年盐城市整合成立内河港口公司基础上的又一重大举动, 标志着盐城将在市级层面统筹推动全市海港、内河港口建设, 形成全市海上航线、内河航线与海港码头、内河码头一体化运营发展新格局。盐

城港集团是盐城“向海发展”的主力军和先行军, 未来将按照成“盐城第一”、列“江苏前列”、至“全国知名”的“三步走”战略发展。盐城内河水运应加强盐城海港服务向内陆延伸, 进一步提升盐城港的辐射能力, 突出盐城港在江苏沿海中心枢纽地位, 发挥盐城港在淮河出海通道的门户作用, 更好地服务经济社会发展。

盐城港集团内河水运发展应加强以内河集装箱为先手旗, 构建内河主要货种的一体化运营体系, 稳固公共营运市场的统筹和效益提升。以信息化为抓手, 加强物流供应链整合, 优先发展“门到门”全程物流服务, 加强向现代物流服务商转型。着力提升经营质效, 积极向供应链上下游延伸拓展业务领域, 构建港口运营、航运物流、资本运作和产业协同的发展格局。

2 打造海河联运枢纽作业区

加强内河港口与海港联动发展。充分发挥通榆河等干线航道的航运功能和优势, 构建覆盖内河干线航道沿线的“10+2”海河联运枢纽作业区布局, 打造形成内河作业区与海港港区联动发展的枢纽体系, 以海港为母港, 内陆的港口为子港, 形成母港与子港共生共荣、联合经营、合作发展的子母港口群。

加快推进规模化作业区建设。重点推进亭湖北作业区、刘庄作业区、滨海港海河联运作业区等规模化作业区建设, 加快阜宁东港作业区、建湖里下河作业区、宿迁宿豫码头的升级改造工作, 加强装卸工艺改进, 整合后方堆场陆域资源, 提高岸线集约高效利用水平, 提高内河港口规模化作业区的能力供给。

加快港产城融合发展。以港口为依托, 带动港口后方产业集聚, 促进产业转型发展, 以产业为基础, 促进盐城区域中心城市构建, 进而带动人、资金、物流的全要素集聚。探索实施“前港—中区—后城”的开发运营

管理模式，探索建立内河港口作业区与后方产业园区、土地等资源整合开发、以地养港、以税还贷、滚动发展的机制。

3 打造“通江达海、内畅外联”的内河航道网络

加快盐城市骨干航道建设，进一步疏通干线瓶颈、进一步通达县级节点，完善“东联西拓南接北引”航道网络，充分发挥主通道规模效应。强化纵向水运主干线，深化“两海”战略推进，加快推进淮河出海二级航道、滨海港直连工程前期手续工作，打造淮河生态经济带出海门户。

打通向海疏港通道，助力沿海资源集聚。继续加快推进连申线大套至响水段航道整治工程，推进射阳港区疏港航道整治工程、滨海港区疏港航道提升工程、沈海高速跨滨海港区疏港航道桥梁改造提升工程建设。

构建向西联通航道，放大水运辐射效应。推进盐宝线、兴东线航道整治工程，推进盐邵线航道“卡脖子”航段整治，畅通流域出海通道，提升盐城港对淮河流域发展的支撑功能。

4 持续优化运力结构，提高船舶适应性

优化船舶运力结构。严格执行船舶强制报废制度，加快淘汰能耗高、污染大、安全系数低的老旧船舶。落实标准船型主尺度国家强制性标准，提高船舶标准化率。加大政策导向和补贴力度，积极应用新能源、清洁能源动力船舶，鼓励航运企业应用纯电动、油电混合、燃料电池等动力船舶应用。

加强政策引导，鼓励船舶企业主动参与，加大船舶节能环保技术改造，推广适应航道发展、节能环保标准船型。推进北斗卫星导航系统等智能船舶技术创新与应用，引导和鼓励现有船舶通过改造或直接应用成熟的智能船舶技术与产品。积极推进靠泊船舶常态化使用岸电设施。

5 促进内河集装箱运输发展、深度融入区域一体化

提升内河集装箱运输高质量发展。大力发展集装箱多式联运及“散改集”运输，加快推进内河集装箱运输“陆改水”工程，加强干线航道集装箱运输的班轮化运输，加强货运组织和航线运营，稳定开行大丰港区经亭湖港等内河枢纽作业区到南京港、太仓港集装箱航线，

不断增加航次密度。加大对内河集装箱枢纽业务模式初期发展的政策支持，建议政府出台符合市场规律的集装箱运输航线补贴政策，促进行业良性发展。

打造淮河出海门户，积极推动淮河港口联盟建设。围绕资源优势互补、区域市场开发、合作共赢目标，加强与淮安中心港、宿迁中心港、徐州顺堤河作业区、山东济宁以及安徽蚌埠、芜湖、淮南、河南周口、信阳等地内河港口战略合作，建立港际企业联盟，设立办事机构，加强政策引导，共同开辟航线、拓展货源。

提高区域合作水平。继续深化与上海港、省港口集团、苏州港等港口合作。加快推动融入长三角港航一体化发展，深化与上港集团、省港集团资本运作，利用好现有平台，推进通关新模式，全面融入上海国际航运中心和南京区域性航运物流中心。

6 加强智慧赋能 完善港航物流信息平台

建设港口智能运维平台。将5G、云计算、大数据、物联网、人工智能等新一代信息技术与港口各领域深度融合，推动盐城内河港生产设备智能化改造或更换、生产设备运维管理平台、物资管控平台（智能地磅等）建设，加快推动盐城内河港口实现数字化、网络化、智能化升级。龙头港口码头企业应加快探索建设自动化集装箱码头，结合内河集疏运特点、陆域纵深、堆场容量、建设成本和运营成本等，选择合适的总体技术路线，指导盐城内河港主要规模化集装箱码头工程项目建设。

完善港航物流服务平台。推进水运相关部门的数据共享与业务协同，推动决策监管一体化、智能化发展。建设多式联运运输管理系统平台（含引航调度），整合港口、航运、铁路和公路资源，为用户提供全面、快捷和智能的物流服务。分阶段进行盐城港贸易一站式服务窗口建设，应用区块链技术构建云商物流一站式服务窗口平台。

搭建港航数据汇聚平台。整合港口、航道现有信息系统数据，加强与交通执法、水利水文、航运交易、电子口岸、航运物流等单位的数据交换，建设港航数据汇聚和数据交换平台。建设以门户网站、盐城港云商物流一站式服务窗口平台为核心，以港口和航运信息资源为依托，以先进的信息技术和现代物流技术为支撑，实现与海关、商检税务、外汇管理、海事、综保区等政府监管部门，船公司、船代、货主、货代、码头、外理、箱

贵州发展绿色经济的政策措施研究

黄焱昆

(贵州大学资源与环境工程学院, 贵州 贵阳 550025)

摘要: 现今,化石燃料的燃烧排放以及不合理的开发过程中导致温室气体达到空前的最高水平,全球变暖、臭氧层空洞、海平面上升等负面影响日益严重。绿色经济作为实现全球节能减排的重要措施,已成为一种放眼世界皆普遍的经济发展模式,同时,亦是当下所提倡的“碳达峰”、“碳中和”得以实现的重要举措。

关键词: 化石燃料; 温室气体; 绿色经济; “碳达峰”; “碳中和”

中图分类号: X22 **文献标识码:** A **文章编号:** 1006—7973 (2023) 03—0051—03

随着工业革命的浪潮袭来,人们工业生产活动和生产方式都变得更加高碳,从而导致了大气中超临界二氧化碳含量的逐渐上升,因此所引起的天气变化现象也开始于各地出现,而极端气候现象也越发频频,对地球环境与人类的生存构成了严重威胁,这一问题引发了全球广泛关注与热议。因而,寻求新经济发展模式变得迫在眉睫,在一系列举措中,以“三低”即“低排放、低能耗、低污染”为特征的“低碳”发展模式在世界范围内取得了普遍认可,“绿色经济”由此应运而生。当前,“绿色经济”已是现今世界经济发展的新潮流。作为2012年党的“十八大”时期“五位一体”全面发展战略之一的“社会主义生态文明发展”,是政策发展、经济发展和建设发展的基础。在2015年党的“十八届五中全会”首次提出的“五大发展理念”中就包括“绿色”的基本思想。在2020年10月的党的第九次中共委员会第五次

全体会议上,明确了要加速发展绿色经济,逐步减少碳排放强度,并鼓励在有条件的地区率先实现碳排放量峰值,并提出了2030年前碳排放已达峰值计划。直至2022年3月在国务院能源署《2022年能源工作指导意见》中提出,要进一步推动经济结构转变,以促进全国资源的绿色低碳发展。纵观我国环境保护相关政策及绿色发展背景下的大趋势,我国发展的大政方针无不在表明要追求“绿色经济”。

1 何为“绿色经济”

“绿色经济”一词,首先产生在2003年的中国国家能源白皮书《我们能源的未来:创建绿色经济》。环保经济是指在可持续经济思想的指引下,利用科技与机制革新、工业改造、新型能源开发等多措施,尽量地降低电力、天然气等高碳燃料和不可再生能源的消耗,以

站、报关行、储运等公司以及与相关物流企业协调与合作的国内先进的港口物流综合信息服务平台。

7 串联服务资源 升级服务质量

加强盐城绿色水上服务区建设。优化服务区岸电、污染物回收、安全服务等基本功能配套水平,为船民提供设施完善、功能齐全的“一站式”服务。完善锚地规划布局,提升既有船闸、锚地等节点服务能力。强化航道基础设施功能,完善垃圾回收等便捷服务,为航运企业和船民提供精准服务。

提升水运服务能级,大力发展内河水运交易、法律、咨询等高端内河水运服务产业群。培育市场化运作及商业可持续发展的“金融+”发展新模式。支持金融机构采取

绿色信贷、设备租赁模式提供金融产品,发展保险、融资担保等现代航运金融服务。

研究建立内河水运碳排放统计、监测和核算制度,探索建立内河航运碳交易市场,积极争取绿色低碳税收优惠政策,助力盐城内河水运为实现碳达峰和碳中和目标做出积极贡献。

参考文献:

[1] 中国水运报,内河水运如何提档升级? 中国水运报,2022,9.

[2] 王峰,麦宇雄,许鸿贯,彭骏骏. 自动化集装箱码头总体技术路线的选择. 水运工程. 2022,10.