



中国水运报

行业主流媒体 水运权威报道

推进供给侧结构性改革 释放水运发展潜能

——珠江水运大通道的高质量发展之路

▼长洲水利枢纽三线四线船闸。

□ 全媒体记者 龙巍 通讯员 张兵



2017年5月,交通运输部印发《深入推进水运供给侧结构性改革行动方案(2017—2020年)》,以降成本、去产能、补短板、调结构、强服务为主要抓手,提高水

运供给的质量和效率,加快构建现代水运体系。今年全国交通运输工作会议上,交通运输部部长李小鹏再次强调要坚持深化交通运输行业供给侧结构性改革为主线,进一步降低物流成本,大力提升交通运输发展质量和效益。

一年来,珠江航务管理局(以下简称“珠航局”)、沿江交通港航管理部门、航运企业深耕西江航运干线高等级航道建设,通过

大力深化交通运输行业供给侧结构性改革,为这条水运大通道补齐短板,一举激活水运活力。

这一年,在推进珠江水运供给侧结构性改革的工作实践中,西江航运干线高等级航道建设发生了什么变化?给航运企业和船东带来了哪些实惠和便利?对沿江地区经济发展产生了什么积极作用?为了回答这些问题,记者奔赴珠江沿线,直击珠江水运大通道的高质量发展之路。

1

发展环境持续优化 企业效益稳步提升

2017年,珠江黄金水道建设大踏步向前走。交通运输部党组书记杨堂堂、部长李小鹏先后到珠江一线开展调研,明确提出要把珠江建设成为我国第二条黄金水道。珠江黄金水道建设顶层设计基本完成,《珠江水运发展规划纲要》《珠江水运科学发展行动计划(2016—2020年)》等陆续发布,为珠江水运发展谋篇布局。

珠航局相关数据显示,2017年,珠江水运全年完成基本建设投资超80亿元,连续第六年投资规模超过50亿元。水系航道通航里程达1.55万公里,高等级航道1946公里,2000吨级船舶直达广西南宁;全水系拥有生产性泊位2166个,港口年综合通过能力5.5亿吨;内河运输船舶1.6万艘,平均吨位超过1000吨……

“未整治渠化前西江航道是天然河流,仅能通行两三百吨的小船,船舶航行时间很长,还经常发

生触礁搁浅事故。通过实施西江航运干线升级扩能工程,航道通航条件得到了极大改善,通航船舶也从当初的小船发展到如今的2000吨、3000吨甚至更大,这对于我们航运企业来说是重大利好。”说起西江航道的建设,广西平南县永佳船务有限责任公司总经理黄永佳显得非常激动和高兴。他表示,作为从事了一辈子水路运输的老水运人,船就是他第二个家,20年前的西江航道等级低,险滩多,一到夜晚,小吨位的船舶都不敢航行,把平南的水果特产运往珠三角要花七八天时间。现在航道升级了,通行条件改善了,自己也从船员转换角色成了水运企业的管理者,30多年的从业时间里他见证了珠江水运的改革和发展,感到非常激动和自豪。

黄永佳表示,交通运输部提出把珠江建设成为我国第二条黄金水道,对于航运企业来说是一个好

消息,随着航道的建设和航运市场的发展,西江干线可以通行更大吨位的船舶,有利于促进船舶大型化。同时,也缩短了船舶航行时间,加快船舶周转率,提高营运效益,这对企业来说意义重大,迎来了全新的发展机遇。下一步,永佳船务公司将抢抓供给侧结构性改革和珠江黄金水道建设机遇,继续淘汰不适应市场需求的旧船和小船,新增一批运力,建造多艘4000吨以上的集装箱多用途货船,同时,密切跟踪新能源船舶和无人驾驶船舶的发展情况,在条件成熟时大力发展新动力新技术船舶,进一步提高运输效率,降低运输成本。另一方面,将逐渐开展港澳航线运输和江海直达运输,加大信息技术的运用,推进“互联网+”技术在船舶调度、货物组织及企业管理中的应用,不断提升管理水平和服务水平,推进企业发展转型升级,更好地满足市场运输需求。

2

航道升级带动产业转型 构建现代水运物流体系

2017年珠江水运发展迅猛,成绩令人可喜。全年珠江水系完成内河货运量9.06亿吨,同比增长8.7%;完成集装箱运输量1516万标准箱,同比增长9.4%。据珠航局副局长李永恒介绍,目前,珠江黄金水道建设在数量上已经实现四个亿吨目标——“亿吨水网”(珠江三角洲高等级航道网)、“亿吨干线”(西江航运干线)、“亿吨港口”(虎门港)、“亿吨船闸”(长洲水利枢纽船闸)。

“西江是云贵沟通两广连接港澳的水上运输大动脉,随着西江航道扩能升级工程的实施,西江航运干线航道通航条件大幅改善、通过能力大幅提升,吸引了一大批大型企业沿江布局,促进了沿江产业带的形成,也有力推动了流域经济社会的发展。”广西西江开发投资集团有限公司(以下简称“西江集团”)有

关负责人表示,过去几年西江集团把加快黄金水道和西江经济带建设、构建西江现代水运物流体系作为中心工作,按照船闸、港口、物流园、新运力、信息化“五位一体”的思路,打造融合“天网”“地网”“人网”工程于一体的西江现代水运物流体系,2017年船闸、港口等基础设施项目完成投资22亿元,港口货物吞吐量累计完成952.92万吨,船闸过闸核载量累计完成29574.12万吨,过闸船舶200836艘次,取得了社会效益和经济效益双丰收。

据了解,下一步,西江集团将继续争取当西江经济带基础设施投资建设和促进西江经济带发展的主力军,紧抓珠江黄金水道建设和西江航道扩能升级工程的实施机遇,继续完善港口码头网络、建设物流园区及专业市场、打造节能环保智能LNG新运力、构建水运物流综

合信息平台、创新船闸管理模式,加快构建现代水运物流体系,降低社会的物流成本。同时,积极对接粤港澳大湾区的企业,争取在港口物流、仓储、货代、船代、集装箱供应等方面加强合作,进一步推进江海联运发展。

同时,多年来困扰珠江水运发展的龙滩、百色枢纽通航设施建设也实现了新突破。国家发改委、交通运输部、贵州省和广西壮族自治区等认真贯彻落实李克强总理批示精神,积极推动龙滩、百色枢纽通航问题的解决。当前,龙滩水电站通航设施建设已委托设计单位,按照通航1000吨级船舶的标准,开展建设方案调整工程可行性研究报告;百色水利枢纽通航设施建设资金分担方案和项目法人设立已形成初步共识,为“十三五”期开工建设创造了有利条件。

3

补齐短板享实惠 船东脸上笑开颜

“登记报到、刷卡缴费、锚地待闸、编队过闸,前后不到两个小时,我们的船就顺利通过长洲水利枢纽船闸。”5月7日,船长老韦的脸上洋溢着轻松幸福的笑容,“再也不用担心船舶在长洲枢纽滞留,无法同家人在过年过节一起团聚了。”

长洲枢纽处于西江航运干线的咽喉位置,以前由于一线二线船闸通过能力不足和流量不足导致枯水期频繁堵船,最多的一次达到1500多艘,引起了国务院和交通运输部的高度关注,相关领导多次到现场进行协调指导。为更好解决滞航问

题,交通运输部会同地方政府共同推动三线四线船闸建设,珠航局积极协调水利水运部门合理协调水量调度和水运需求之间的关系,推动水资源的综合利用,曾经干帆待发的堵船场景已经跃变为“万舸争流”的水运盛况。

作为一名在西江上打拼了几十年的个体船东,老韦对于西江航运干线的航道和枢纽情况再熟悉不过,亲身经历了长洲枢纽船闸从待闸一个星期到目前当天报到当天过闸的转变,也见证了西江航运干线航道从只能通行300—500吨级

船舶到目前通航3000吨级船舶的巨大蜕变。老韦说,原本认为国家实施供给侧结构性改革这些东西离自己很遥远,但如今航行在畅通、安全的西江航运干线上,可以发现浅滩少了、礁石少了、航道深了、过闸快了,船舶运量增大了、运输效率提高了、运营成本降低了,我们真正享受到了水运“补短板”所带来的实惠,也感到了供给侧结构性改革其实就发生在我们身边,改变着我们的生活。

据西江集团数据显示,自2017年10月份货物通过量首次突破1000万吨以来,广西西江航运干线长洲枢纽船闸货物通过量节节攀升,呈现增长态势。2018年1—2月,长洲枢纽船闸过闸船舶总数17441艘次,货物通过量1705万吨,同比增长45.3%和72.0%,过闸船舶数和货物通过量均实现大幅上涨。尤其是2018年1月,长洲枢纽船闸月货物通过量达到1262万吨,创下历史新高,首次超过长江三峡船闸。

“随着宏观经济的持续回暖、运价上涨,珠江水运需求旺盛。”西江集团有关负责人表示,长洲水利枢纽船闸是上游地区货物运送到珠江三角洲、港澳地区的必经之路,它在珠江的地位与长江三峡船闸在长江干线的地位一样重要,当前,长洲枢纽船闸的月货物通过量超过1000万吨已成为常态,珠江黄金水道更显黄金本色。



▲船舶有序通过长洲枢纽。

4

深化供给侧结构性改革 “两步走”实现弯道超车

作为珠江黄金水道的重要组成部分,西江航运干线西起南宁东至广州,全长851公里,是《全国内河航道与港口布局规划》中规划建设“两横一纵两网十八线”通道中的重要组成部分,上接右江、红水河、柳江—黔江与云南、贵州相通,下连北江、东江、珠江三角洲,经珠江口出海,是沟通珠江水系上、中、下游地区最重要的水上运输大动脉,也是我国西南水运出海通道和滇黔桂与粤港澳沟通的重要纽带,在区域综合运输体系中扮演着非常重要的角色。

2017年,西江航道扩能升级工程加快实施,邕宁枢纽船闸建成试

通航,有效解决下游西津枢纽至上游老口枢纽航段的航运水位衔接问题,西江航运干线规划的5个梯级枢纽全部建成。西津二线船闸、贵港二线船闸、红花二线船闸,以及大藤峡枢纽的建设稳步推进。西江(界首至肇庆)航道扩能升级工程完工,实现西江广东段3000吨级航道全线贯通。随着枢纽、船闸的陆续建成,西江航运干线航道通过能力实现质的飞跃、水运的优势得到充分发挥,为流域经济发展作出贡献。

“目前珠江水运发展还存在3个不平衡、3个不充分,即:上下游水运发展不平衡、综合运输体系占

比不平衡、航道建设和发展不平衡,高等级航道网覆盖不充分、航运企业规模化发展不充分、港口资源整合不充分。”李永恒提出,为此,按照建设交通强国的总体部署,珠江力争通过“两步走”的方式实现弯道超车:第一步是从2020年到2035年,奋斗15年,基本实现珠江水运现代化,珠江水运综合实力步入世界先进行列;第二步是从2035年到本世纪中叶,奋斗15年,全面实现珠江水运现代化,全面建成世界领先、独具特色的珠江黄金水道,实现新时代珠江水运现代化发展目标,为建设交通强国贡献珠江力量。



▲“万舸争流”的水运盛况。

本版图片由珠航局、西江集团提供