

推动水运事业高质量发展 更好服务构建新发展格局

□ 全媒记者 张亚蓓 杨翼远 见习记者 许愿

6月24日上午,国务院新闻办公室举行新闻发布会,交通运输部副部长赵冲久出席发布会并介绍了

水运领域发展情况,云南省昆明市常务副市长张斌介绍2021年中国航海日活动筹备工作进展,交通运

输部海事局局长曹德胜、交通运输部水运局副局长易继勇共同出席并答记者问。

我国已成为世界上 最有影响力的水运大国

“到目前为止,我国已经成为世界上最具有影响力的水运大国,同时正在稳步开启加快建设交通强国的水运篇的新征程。”赵冲久从港口、海运、内河航运及科技创新等四个方面,介绍了中国水运的总体发展情况。

港口规模居世界第一。2020年全国港口货物吞吐量完成145.5亿吨,港口集装箱吞吐量完成2.6亿标箱,港口货物吞吐量和集装箱吞吐量都居世界第一位。在全球港口货物吞吐量前10名当中,中国港口有8席,集装箱吞吐量排名前10名的港口当中中国占有7席。

海运团队规模持续壮大。到2020年底,我国海运船队运力规模达到3.1亿载重吨,居世界第二位。中远海运集团、招商局集团经营船舶运力规模分别已经达到全球综合类航运企业第

一位和第二位。

内河货运量连续多年居世界第一位。2020年全国内河货运量完成38.15亿吨,到2020年底,全国内河航道通航里程超过12万公里,居世界第一,长江干线连续多年都成为全球内河运输最繁忙、运输量最大的黄金水道。

科技创新达到世界先进水平。到2020年累计建成全自动化的集装箱码头9个,还有7个码头在建。全自动集装箱码头引领世界智慧港口的新潮流,自动化码头的设计建造技术、港口机械装备制造技术已经达到世界领先水平。

赵冲久表示,下一步,将以加快建设交通强国为统领,推动水运的发展质量变革、效率变革、动力变革,着力补短板、转动能、优服务,推动水运事业高质量发展,更好地服务构建新发展格局。

多措并举保障 国际物流供应链稳定畅通

目前,国际集装箱班轮市场出现了一舱难求、一箱难求、运价持续上涨的情况。赵冲久分析,这种上涨情况主要是由供需矛盾决定的,随着疫情的好转和各国复工复产,形势会逐渐回归到正常的状态。

“从需求的角度看,由于疫情的原因,国际上很多国家的产业链、供应链都受到很大的冲击,我国在党中央的坚强领导下,疫情得到有效控制,我们的产业链、供应链保护得非常好,这样就使我国的进出口贸易需求大幅度增长。”赵冲久分析,从供给的角度讲,全球集装箱运力现已全部投入到运输当中,但有一些突发事件影响了运力,比如今年3月份苏伊士运河的搁浅事故,和一些其他区域性冲突,都会导致局部航运市场受到影响。此外还有疫情的影响,主要表现在几个方面:一是港口作业效率降低。疫情期间港口的作业人员要封闭管理,各个国家都采取相应的措施,所以装卸效率会降低;二是海运的船员,国际船舶的海运船员在各个港口都要换班,换班过程中也是受疫情防控的影响,使效率会降低。还有其他的一些因素,如港口堆场的不足等,导致整个航运市场运输效率降低。

针对以上因素,交通运输部在保障国际供应链稳定方面做了大量工作。在外防输入方面,指导地方各

个港口和交通运输部门做好疫情防控和保通保畅工作,在协调解决疫苗接种、个人防护、船员换班、港口装卸作业等物流堵点环节,做了大量工作;帮助企业解决具体困难,保证重点客户和重点物资运输,尤其是民生物资和防疫物资;积极协调国际班轮公司加大中国出口航线的运力和集装箱的供给。“在中国大陆的主要航线上,今年1—5月份,各主要班轮公司投入的舱位数大幅增长,其中北美航线运力达到551万标箱,比2020年增长了65%,比2019年增长了27%。欧洲航线运力也比2020年增长了38%,比2019年增长将近10%。”赵冲久说。

赵冲久还介绍,为缓解空箱周转困难,我国造船企业加大了生产力度,目前月产能提高到50万标箱。截至5月份,我国主要港口的空箱短缺量已经降到1.3%，“一箱难求”情况逐步缓解。

“下一步,交通运输部将会同商务部等部门,继续落实好稳外贸的相关措施,引导国际班轮公司持续加大中国大陆出口航线运力供给,同时提高集装箱的周转效率,指导地方交通运输部门在做好疫情防控工作的同时,确保国际物流供应链的稳定和畅通,并配合市场监管部门加强海运口岸的收费监管,依法查处违规收费的行为。”赵冲久说。

易继勇介绍,“十三五”以来,我国内河水运基础设施补短板的力度不断加大,基本建成了以长江干线、西江航运干线、京杭运河、长三角和珠三角高等级航道网为主体、干支衔接、通江达海的内河航道体系。新升级改善内河航道里程5千公里,新增高等级航道达标的里程2600公里。2020年全国内河航道通航里程达到了12.77万公里,其中高等级航道达标里程1.61万公里。

易继勇表示,目前内河水运发展特别是基础设施方面仍然存在短板,交通运输部水运局计划用三个五年计划的时间,到2035年基本建成四纵四横两网国家高等级航道2.5万公里,为运输结构的优化调整,推进“碳达峰”“碳中和”交通运输的工作作出更大贡献。

“十四五”期间,交通运输部水运局将认真贯彻落实交通强国建设纲要、国家综合立体交通网规划纲要部署,聚焦内河航运发展纲要的主要任务,继续加大内河水运发展基础设施补短板的工作,预计新增及改善内河航道里程5千公里左右,新增国家高等级航道达标里程2500公里左右。主要瓶颈和碍航的结点有效打通,通达范围进一步延伸。

一是继续加快长江西江淮河等水运大通道的扩能升级,继续完善长三角、珠三角高等级航道网畅通延伸。二是稳步推进运河联通工程建设,有序推进引江济淮航运工程的建设,加快西部陆海新通道平陆运河的前期研究工作,并尽早开工建设。组织开展湘桂、赣粤运河前期的研究论证,适时启动部分航段的建设。三是继续推进支流高等级航道向上游支流延伸,助力区域经济社会发展。

四个方面发力 提升我国水运行业国际竞争力

当前,我国港口的吞吐量、内河货运量和海运船队的规模均已位居世界前列,是世界上具有重要影响力的水运大国。水运行业也为我国对外开放和经济社会发展作出重要贡献。未来,我们如何更好实现可持续发展,进一步增强我国水运行业的国际竞争力?

对此,易继勇介绍,交通运输部水运局将认真贯彻落实交通强国建设纲要、国家综合立体交通网规划纲要等部署要求,从四个方面发力,推进水运高质量发展。

补齐基础设施和高端航运服务的短板。推进内河干支航道扩能提升的工程,提升高等级航道的比重,实现干支衔接、区域成网、水系沟通。加快港口铁路专用线的建设,打通铁路到港口的最后一公里。以沿海国际枢纽海港为重点,建设世界一流的

港口,加快建设长三角辐射全球的航运枢纽。积极发展港航信息、航运金融保险、海事仲裁等现代航运服务业,提升航运服务的能级,补齐高端航运服务短板。

提升海运服务的保障能力。加快现代化海运船队建设,完善全球海运服务的网络,提升重点物资运输能力和集装箱运输的韧性,发挥好海运在服务对外贸易当中的重要作用,构建在国际物流供应链体系当中的压舱石作用。提升港口综合服务,延伸港口物流的产业链,促进港产城的融合发展。

推进制度和政策的创新。不断优化海运发展的环境,加快海南自由贸易港、上海自由贸易试验区临港新片区航运政策的创新,进一步激发市场主体活力,加大创新型人才的培养力度,改革和创新教

育培养方式,打造高素质的从业人员队伍,释放人才资源的强大活力。

推进绿色安全智慧水运发展。构建清洁低碳的港口用能体系,完善港口低硫燃油、液化天然气加注和供应服务体系,大力提升船舶靠港期间岸电的使用率。加快铁水联运的发展,推动大宗货物中长途距离运输向铁路和水路的转移。研究水运碳排放达峰的行动方案和路线图,加强平安水运的建设,强化风险评估和隐患排查治理,防范化解水运的重大安全风险,完善水运安全生产监管和应急体系的建设,筑牢水运安全的底线。推进水运安全生产管理能力的现代化,加快智慧港口、智能船舶和智慧航道的建设,推动新一代技术与传统水运行业深度融合,加快自动化码头的建设和水运数字化的转型升级。

保卫碧水蓝天 加强船舶排放控制和监测监管

交通运输部海事局多向发力——

进一步完善了监测监管制度。印发了《船舶大气污染排放物监督管理指南》,指导各级海事管理机构对靠港的船舶开展船用燃油质量的监督检查,并依法依规查处使用不合格燃油的船舶。

指导各级海事管理机构加大监管力度。争取财政资金支持,设立船舶防污染检测的专项经费,完成了全国海事系统船用燃油硫含量快速检测装备的工程建设,为基层海事管理机构配发燃油快速检测设备。

推进船用低硫燃油的供应保障。推动有关部门对国际航运船舶在我国沿海港口加注的燃料油实行出口退税政策。此外,积极落实“互联网+监管”的要求,上线运行全国统一的燃油报告信息系统。在有效加大船舶大气污染监管力度的同时,也维护航

运企业的合法权益。

加强船舶尾气后处理装置使用监管和清洁能源使用。尾气监测是治理船舶污染很重要的监管措施。落实长江经济带船舶和港口污染突出问题的专项整治及其长效机制的方案,大力推进船舶依法依规使用岸电,推进船舶靠港之后不再用发电机发电,直接接岸电,实际上就切断了船舶对大气污染的根源,这个工作这几年推进非常有序。

“下一步,部海事局将持续加强监测监管的能力建设,严格落实船舶大气污染排放相关法规和政政策,完善船舶能耗数据的收集机制,适应涉水新型业态技术发展,推动电池、清洁燃料、可再生能源等在船舶上的应用,积极打造绿色航运海事治理示范区,引导船舶使用清洁、绿色、低碳的能源,推进制度性、技术性的减排。”曹德胜说。

弘扬郑和航海精神 推动内河航运绿色高质量发展

印度洋),中缅二通道(昆明—清水河—缅甸),中缅印通道(昆明—侯桥—缅甸—印度),中越通道(昆明—河口—越南),中老泰通道(昆明—磨憨—老挝—泰国),这么五条国际通道,综合铁路、公路、水路、航空等运输方式积极打通东南亚和南亚的出海通道。

加快补强航运基础设施短板。大力发展金沙江航运,重点建设东川港和禄劝港,推进金沙江乌东德水电站翻坝转运设施建设。加紧实施金沙江白鹤滩、乌东德高等级航道建设工程,构建乌东德库区、白鹤滩库区至重庆乃至长江中下游区域的水上运输通道。加强同成渝城市群的联动发展,深入与长三角城市群的合作,全面融入长江经济带建设。

作为郑和的故乡,昆明地处云南的腹地,内河航运发展的基础相对薄弱,过去主要以内河旅游航运为主。张斌介绍,自党的十八大以来,昆明市认真学习贯彻习近平总书记考察云南重要讲话精神,主动服务和融入“一带一路”建设和长江经济带的发展,依托辖区水运资源,以《交通强国建设纲要》为统领,推进实施《内河航运发展纲要》,畅通客货航运通道,推动内河航运绿色高质量发展。

贯通连接南亚、东南亚的国际大通道。昆明位于中国腹地与印度度之间的“枢纽地区”,是我国可方便连接太平洋和印度洋地区的枢纽节点,具有十分重要的区位优势。依据已经公布的相关规划,我们正在谋划着构建中缅一通道,就是(昆明—瑞丽—

