

回眸 2022

规划先行

□ 全媒体记者 陈璐 许愿



洋山港。

在我国综合运输体系中,水运拥有运能大、成本低、污染小、占地少等比较优势,作用关键、地位重要。据统计,到2021年底,我国内河航道通航里程达12.8万公里,拥有生产用码头泊位20867个,基本形成了长三角、津冀、粤港澳等世界级港口群。水运发展,规划先行。回首2022年,从国务院印发《“十四五”现代综合交通运输体系发展规划》到《水运“十四五”发展规划》出台,从国家到交通运输部再到地方,水运行业收获了密集关注,体现了党和国家对水运事业发展的高度重视、大力支持,一系列与水运密切相关的规划或意见出台,为水运行业加快发展提供了战略支撑。

党的十八大以来,水运设施网络助力我国成为世界上具有重要影响力的水运大国,有力支撑了经济社会高质量发展。大力发展水路运输,是融入综合交通体系建设,对接国家重大战略的必然要求。过去一年,多部委陆续印发了支持、规范水运行业的发展政策,着手推进水运行业高质量发展。

作为“十四五”时期综合交通运输发展的顶层设计和“施工图”,国务院印发的《“十四五”现代综合交通运输体系发展规划》对加快构建现代综合交通运输体系,有力支撑全面建设社会主义现代化国家发挥重要作用。该规划提出,要优化畅通水运设施网络;建设京津冀、长三角、粤港澳大湾区世界级港口群,支持山东打造世界一流的海洋港口,推进东北地区沿海港口一体化发展,优化港口功能布局,推动资源整合和共享共用。

加快海运业发展、建设海运强国是海洋强国建设的题中之义。近年来,我国海运业经营主体、船队规模、服务能力等方面取得了显著成就,但仍存在“大而不强”的问题。国家发改委发布的《“十四五”现代流通体系建设规划》是现代流通领域第一份五年规划,其中涉及水运的部分提出要重点提升国际海运服务能力,拓展沿海港口国际航线网络;建设现代化远洋运输船队,维护国际海运重要通道安全畅通。

水运行业转型发展要借助政策机遇,更要置身交通运输综合发展中科学定位、统筹布局。《现代综合交通枢纽体系“十四五”发展规划》是首次由多部门联合印发的综合交通枢纽类规划,具有很强的创新性和里程碑意义,将推动我国综合交通枢纽体系发展迈上新台阶。根据这个规划,综合货运枢纽多式联运效率进一步提高,其中,新建枢纽多式联运换装1小时完成率90%以上,枢纽机场轨道交通接入率80%以上,沿海主要港口铁路进港率90%以上。

推动长江经济带发展是党中央作出的重大决策,长江干线港口是推动长江经济带高质量发展的战略依托,是践行生态优先、绿色发展的重点领域。为优化长江干线港口功能布局,强化港口岸线保护利用,交通运输部、国家发展改革委联合印发《长江干线港口布局及港口岸线保护利用规划》,到2035年,全面建成布局合理、功能完善、集约绿色、安全智慧的现代化长江干线港口体系,港口岸线资源得到有效保护和集约节约高效利用,打造成为“一带一路”与长江经济带链接的战略支点、黄金水道上的绿色基地、引领创新发展的智慧枢纽,实现长江干线港口与水域、陆域、生态自然的和谐共生。

经济社会发展需要水路运输的支持保障,然而,与需求相比,我国的水运发展还存在不少短板。2022年,交通运输部出台的一系列政策旨在通过加强顶层设计,为行业破解难题、转型发展扩展空间。

针对绿色发展问题,《绿色交通“十四五”发展规划》提出,到2025年,交通运输领域绿色低碳生产方式初步形成,基本实现基础设施环境友好、运输装备清洁低碳、运输组织集约高效,重点领域取得突破性进展,绿色发展水平总体适应交通强国建设阶段性要求。其中,在深入推进绿色港口和绿色航道建设方面提出将全面提升港口污染防治、节能低碳、生态保护、资源节约循环利用及绿色运输组织水平,持续推进绿色港口建设工作,鼓励有条件的港区或港口整体建设绿色港区(港口)。

水路运输服务社会经济发展重任在肩,水运行业快速发展既是内在需要,也是外在要求。《水运“十四五”发展规划》明确到2025年,安全、便捷、高效、绿色、经济的现代水运体系建设取得重要进展,水运基础设施补短板取得明显成效。新增国家高等级航道2500公里左右,基本连接内河主要港口。该规划还指出,“十四五”时期,水运行业将进入攻坚短板、创新驱动、深化改革的关键阶段。必须加快攻坚内河水运和港口集疏运体系短板,充分发挥水运比较优势和潜力。

长江干线,全球内河运输最繁忙的黄金水道。交通运输部长江航务管理局数据显示:2021年,长江干线货运量达到35.3亿吨,连续10余年位居内河航运世界第一。与此同时,在长江,高等级航道比重低、不成网制约着黄金水道整体效能的发挥。根据《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》和《交通强国建设纲要》《国家综合立体交通网规划纲要》,按照“十四五”综合交通运输体系发展规划总体要求,《长航系统“十四五”发展规划》出炉。在制定过程中,规划紧紧围绕加快建设交通强国、构建现代化高质量综合立体交通网的目标,其中的主要内容就包括提升黄金水道通航能力、推动运输方式统筹衔接、提升航运公共服务品质等。

除了长江,还有珠江。一年来,我国加快推进水运基础设施建设,水运大

右,基本连接内河主要港口。该规划还指出,“十四五”时期,水运行业将进入攻坚短板、创新驱动、深化改革的关键阶段。必须加快攻坚内河水运和港口集疏运体系短板,充分发挥水运比较优势和潜力。

除了长江,还有珠江。一年来,我国加快推进水运基础设施建设,水运大

右,基本连接内河主要港口。该规划还指出,“十四五”时期,水运行业将进入攻坚短板、创新驱动、深化改革的关键阶段。必须加快攻坚内河水运和港口集疏运体系短板,充分发挥水运比较优势和潜力。

通道、港口货运枢纽的功能进一步强化。“十三五”时期,珠江航运围绕服务推进“一带一路”倡议、粤港澳大湾区战略,着力补齐短板,推动高质量发展,取得显著成效。2022年1月发布的《珠江航运“十四五”发展规划》继续提出更高

要求,到2025年,安全、便捷、高效、绿色、经济的珠江航运体系初步形成,航道功能、装备水平、服务品质、保障能力、管理效能显著提升,总体服务能力满足交通强国建设和经济社会发展的需要。

要求,到2025年,安全、便捷、高效、绿色、经济的珠江航运体系初步形成,航道功能、装备水平、服务品质、保障能力、管理效能显著提升,总体服务能力满足交通强国建设和经济社会发展的需要。

着眼当前 更谋长远

统筹兼顾 一体发展

互联互通 共建共享



大连港集装箱堆场。



嘉兴港。本版图片由本报资料室提供

答案是,“十四五”时期,贵州将重点加强“两主三辅”通航能力建设,构筑“北入长江、南下珠江”绿色水运体系;推进库区、水上旅游等航运工程建设,加大渡改桥、便民码头建设。——港口建设加快。《浙江省内河航道与港口布局规划》

是浙江省内河航道与港口的中长期空间布局规划,浙江将形成“三主五重”内河港口总体布局。其中杭州港、嘉兴内河港、湖州港为全国主要港口;宁波内河港、绍兴港、金华港、衢州港、丽水港为地区重要港口。共规划54个内河港区,其中21个为重点港区,主要是指具有集

装箱运输功能、主要作业区位于国家高等级航道和省级干线航道、覆盖地方主要产业集聚区、具有发展成为多式联运枢纽能力的内河港区。

立足当下,展望未来。《河南省综合立体交通网规划(2021—2035年)》提出,在内河港口方面,打造布局合理、保障有力、量能匹配的港口体系,围绕港口货运功能,规划周口港、信阳港2个主要港口,规划郑州、洛阳、南阳、商丘、平顶山、许昌、漯河、驻马店等8个服务水陆物资集散转运的地区性重要港口。到2035年,形成“2+8”分层次港口布局,港口吞吐量达到3亿吨(含集装箱150万标箱以上)。

视线转向四川,四川省人民政府印发的《四川省综合立体交通网规划纲要》在水运方面明确,到2035年规划内河港口18个左右,形成“两核四翼多点”港口体系,其中泸州港、宜宾港为全国内河主要港口,乐山港、南充港、广元港、广安港为全省内河重要港口。

水运发展,需要提纲挈领,也需要知微见著。纵观2022年水运发展规划,既是统领,也是基础。历史的画卷,在接续奋斗中铺展;时代的华章,在奋楫笃行中书写。与时俱进、开拓创新,把握行业发展的黄金时代,水运行业将阔步前行。