

长江黄金水道建设与江海航运一体化发展^{*}

唐冠军

(交通运输部长江航务管理局 湖北 武汉 430014)

摘要:紧密结合贯彻实施依托黄金水道推动长江经济带发展和促进海运业发展两大国家战略,着眼于江海航运一体化联接国内、国际两个市场的新要求,以新常态、新机遇、新发展论述了江海航运一体化发展的现状与未来。立足长江航运实际,提出加快黄金水道建设,推进江海航运一体化发展的新思维、新举措。

关键词: 建设黄金水道; 长江经济带; 海运发展; 江海航运一体化

DOI: 10.3969/j.issn.1672-9846.2014.04.001

中图分类号: F552.7

文献标志码: A

文章编号: 1672-9846(2014)04-0001-04

2014年9月,国务院印发了《关于促进海运业健康发展的若干意见》以及《关于依托黄金水道推动长江经济带发展的指导意见》(简称《指导意见》),标志着推动长江经济带发展和促进海运业健康发展成为国家两大重要战略。这两大战略的结合部就是把水运放在优先发展的位置,着力点就是通过江海航运一体化联接国内国际两个市场,为中国经济转型升级走向世界提供可靠的运输保障。2014年10月,交通运输部在武汉、上海先后召开了黄金水道建设推进会和全国海运发展推进会,明确了加快黄金水道建设推动长江经济带发展的重点任务,提出了加快建设海运强国的基本思路,为此,在理念层面深度思考长江黄金水道建设与海运行业发展的对接,在实践层面积极推进长江航运与海运的良性互动、实现江海航运一体化发展,都具有十分重要的现实意义和深远的历史影响。

一、江海一体化已成为航运发展的新常态

在经济全球化、区域经济一体化发展的时代背景下,航运业早已打破了江海航运的传统界限。随着我国经济转型升级的步伐加快,对外开放领

域的不断扩大,东中西部的梯次发展,沿海经济与内河经济进入了相互促进、共同发展的新时期,江海航运一体化已经成为航运发展的新常态。

所谓江海航运一体化,指的是要充分利用长江黄金水道通江达海的优势,实现江海联合、江海直达、多式联运。江海航运一体化是一种关系、是一种机制,这种关系就是“伙伴”的关系,这种机制就是“平等”的机制。双方应该加强合作,共同承担发展的责任、共同创造发展的机会、共同分享发展的成果。

当前,江海航运一体化发展还处于较低的层次,关系还不够牢靠,机制也不尽完善,只是分工上的协作、业务上的合作。加快推进江海航运一体化发展,就需要在市场对资源分配起决定性作用的前提下,以利益为纽带,以合作为基础,以发展为目标,构建一种互为依靠、互利共赢的发展方式,不断扩大资源共享、合资合营、股权持有、人才培养等方面展开合作,不断完善和深化信任机制、协调机制、合作机制,共同加快发展现代服务业,真正做到你中有我,我中有你,推进江海航运一体化可持续发展。

^{*}收稿日期:2014-09-20

作者简介:唐冠军(1961-),男,江苏泰兴人,交通运输部长江航务管理局局长、党委副书记,主要从事长江航运的管理、规划、研究等工作。

经济发展在交换中实现,运量增长以经贸发展为前提。长江流域经济发展的潜力和需求以及长江黄金水道承东启西、通江达海的优势为江海航运一体化创造了坚实基础。随着我国经济的持续健康发展,尤其是长江经济带的开放开发,“长江货运量全球第一”必将长期继续保持,这也是进一步深入推进江海航运一体化发展坚实的基础。

二、国家战略为江海航运一体化发展创造了新机遇

长江经济带发展和海运业发展都已经上升为国家重要战略,这是江海航运一体化发展的历史性机遇。无论从依托黄金水道推动长江经济带发展的客观需要,长江流域综合立体运输体系建设的远景规划,还是建设海上丝绸之路的内在要求,加快推进江海航运一体化发展时不我待,势在必行。

(一) 充分发挥长江黄金水道功能,发展江海联运

依托黄金水道推动长江经济带发展,首次在国家战略层面确定了长江黄金水道的主通道地位,推动长江经济带发展,就是要依托黄金水道构建综合立体交通走廊。国家明确提出要提升长江黄金水道功能,加快推进长江干线航道系统治理,整治浚深下游航道,有效缓解中上游瓶颈,改善支流通航条件,优化港口功能布局,加强集疏运体系建设,发展江海联运和干支直达运输,打造畅通、高效、平安、绿色的黄金水道,这必将为推动江海航运一体化提供更加坚实的基础保障。同时,依托长江黄金水道,统筹铁路、公路、航空、管道建设,加强各种运输方式的衔接和综合交通枢纽建设,加快多式联运发展,建成安全便捷、绿色低碳的综合立体交通走廊,对促进上中下游要素合理流动和提升江海联运效率具有重要的战略支撑作用。

(二) 创新驱动促进产业升级,挖掘内需潜力

长江经济带横跨我国东中西三大区域,覆盖11个省市,面积约205万平方公里,人口和生产总值均超过全国的40%,具有独特优势和巨大发展潜力。实施国家战略,将进一步推动沿江产业由要素驱动向创新驱动转变,引导产业合理布局 and 有序转移,加快培育形成具有国际水平的产业集群,在沿江经济向高端制造业、现代服务业发展的进程中,蕴含着巨大发展潜力和服务需求,将为

海运业从当前低迷中冲出突围、寻找和释放新的发展动力带来新的商机。

(三) 海陆统筹推进双向开放,培育对外经济

长江经济带建设,不仅将深入发挥长江三角洲地区对外开放的引领作用,而且有利于建设向西开放的国际大通道,加强与丝绸之路经济带的战略互动,统筹沿海内陆开放,扩大沿边开放。用好海陆双向开放的区位优势,推动对外开放口岸和特殊区域建设,加强内陆海关与沿海沿边口岸海关的协作配合,不仅能创新开放模式,培育内陆开放高地,构建高水平对外开放平台,更能促进优势互补,进一步推动“引进来”和“走出去”相结合,构建开放型经济新体制,形成全方位开放新格局,为江海航运一体化发展提供更加广阔的发展空间。

(四) 建立区域协调发展体制机制,强化协作合作

江海航运一体化发展离不开区域间的协调发展。长江经济带建设致力于打破行政区划界限和壁垒,加强规划统筹和衔接,建立区域互动合作机制,共同研究解决区域合作中的重大事项,并将进一步简政放权,形成市场体系统一开放、基础设施共建共享、生态环境联防联控、流域管理统筹协调的区域协调发展新机制。这为优化区域协同合作,实施江海航运一体发展提供了更为有效的制度和政策环境。

三、建设长江黄金水道,推进江海航运一体化发展

实施国家战略,推进江海航运一体化发展,长江航运要重点从以下四个方面来努力。

(一) 进一步提升长江黄金水道功能

1. 加快干线航道建设

坚持“深下游、畅中游、延上游、通支流”,全面加快推进长江干线航道系统治理,加大长江干线航道养护资金投入。^[1] 抓好“三大工程”建设,下游积极配合做好12.5米深水航道建设,中游重点抓好荆江河段航道整治工程实施,上游重点抓好重庆至宜宾段航道整治工程的研究实施。抓好“两大研究”,稳步推进宜昌至安庆段航道整治模型试验研究,积极开展宜宾至水富段航道整治工程研究工作。同时,统筹推进《长江经济带综合立体交通走廊规划(2014-2020年)》中重点航道整治工程建设,不断提升长江干线航道通过能

力。同时,科学规划好“十三五”乃至更长时期黄金水道的建设,统筹好水运规划与经济社会发展规划、城市总体规划、水资源综合利用规划等的衔接,确保“十三五”期间长江水运建设发展水平显著提升。^[2]

2. 积极推进支流航道建设

积极推进嘉陵江、乌江、汉江、赣江、合裕线等长江主要支流高等级航道建设,并强化干流与支流的沟通衔接,加快形成干支联通、辐射流域的高等级航道网络。

3. 加快三峡扩能步伐

坚持“四轮驱动”,加快推进三峡扩能步伐,通过加强管理等提高既有船闸的能力;加快推广三峡船型,使过闸船型实现标准化;积极组织分流运输;积极配合三峡新通道建设的前期研究工作。

4. 加快智能航运建设

加快推进黄金水道现代化步伐,加快推进长江干线数字航道建设、长江航运物流公共信息平台试点工程建设、电子口岸建设等,整合信息资源,不断提升长江黄金水道的智能化水平。

(二) 进一步提升发展的支撑能力

1. 加快推进运输结构调整

推进内河船型标准化,研究推广三峡船型和江海直达船型,鼓励发展节能环保船舶。^[3]坚持“开前门、关后门、调结构、推示范”的方针,推进长江船型标准化建设。坚决淘汰落后运力,发展优质运力,努力实现到2020年长江干线船舶运力结构明显改善,船舶安全、环保、节能减排技术水平显著提升。同时,积极引导LNG节能环保船舶等的发展应用。

2. 提升港口枢纽专业化水平

积极支持上海、武汉、重庆三大航运中心和南京区域性航运物流中心建设,大力推进沿江重要港口建设,着力构建以三大航运中心为骨干、以沿江重要港口为支撑、其他港口为补充的现代化长江港口体系。促进长江港口合理布局,加强上中下游港口之间分工合作,实现长江港口共赢发展;积极推进专业化、规模化和现代化港区建设,提升港口在长江航运发展中的枢纽地位和节点功能。

3. 加强集疏运体系建设

《指导意见》明确强调,铁路、公路建设应当与港口建设结合起来,沿江铁路、公路建设,与重要的港口必须连接起来。落实好这个重大决策,

按照“四个交通”发展要求,促进以沿江主要港口为枢纽的交通运输网络的有效衔接,完善港口的集疏运功能,提升货物中转能力和效率。特别是注重解决港口与其他运输方式衔接的“最后一公里”问题。推进港口与沿江开发区、沿海开放区、物流园区通道建设,拓展港口服务的辐射范围。

4. 合理推进过江通道建设

统筹规划、合理布局过江通道,配合做好隧道桥梁方案比选、洪水影响评价等论证工作,充分利用江上和下水空间,协调推进铁路、公路、城市交通合并过江,节约集约利用土地和岸线资源。优化整合渡口渡线,加强渡运安全管理。促进过江通道与长江航运、防洪安全和生态环境协调发展,实现长江两岸区域间、城市间以及组团城市间便捷顺畅连接,形成功能完善、安全可靠的过江通道系统。

5. 大力推进多式联运发展

要注重提升长江经济带一体化通关水平,利用长江经济带发展契机实现江海联动,通过长江黄金水道建设,进一步改善和提升长江航运的通航条件,实现长江航运与全球海运的有效贯通。完善江海直达、干支直达、江海转运和铁水联运、公水联运等运输体系,推进多式联运标准规范和标准制定,推广标准合同范本,统一多式联运单证;培育多式联运经营人,鼓励企业开拓多式联运业务;优化整合国际集装箱班轮,打造具有国际影响力的统一运输平台;推动联运企业信息系统互联互通,提高货物联运效率;积极开展江海运输问题研究,推进江海联运。

(三) 进一步提升长江经济带物流发展水平

1. 促进港航企业规模化发展和转型升级

加强港口资源整合,着力培育长江港口、航运龙头企业,鼓励企业兼并重组,实现规模化、集约化、网络化经营。

2. 积极支持沿江物流产业发展

抓好长江航运发展规划与沿江经济社会发展规划的沟通衔接,积极支持沿江地方依托长江航运调整产业布局,大力发展临港产业和外向型经济;支持有条件的地方建设沿江港口物流园区和沿江保税港区。

3. 大力发展航运物流服务

鼓励发展商贸流通、金融保险、信息咨询、电子商务等现代航运服务业,形成多层次的航运服

务体系,提高辐射腹地的能力与水平。努力发挥信息技术在航运物流中的作用,加快对涉及航运技术标准的研究与制订,积极探索新的运输组织方式与模式,促进物流服务的标准化、规范化。

4. 积极支持沿江城镇化战略实施

积极改善水路运输基础设施条件和服务水平,支持、吸引城镇化建设需要的大宗建材及其他大用量货物、城镇新兴产业发展需要的大宗工矿原材料及产成品更多地通过水路运输,大幅降低运输成本,造福城乡人民。

5. 大力培育新的经济增长点

研究制定鼓励政策,大力发展旅游经济,支持发展邮轮经济、三峡库区客滚船运输等新型运输方式,积极培育流域经济发展新的增长点。

(四) 进一步提升行业监管能力

1. 持续强化安全监管

加快现代化水上安全监管体系和安全基础设施建设,严格落实安全生产“两个主体”责任,严格落实安全监管措施,重点突出对长江干线渡口渡船和危化品运输监管,不断提升应急救援和防污处置能力,保障长江航运安全发展。

2. 加快现代化安全监管系统建设

优化支持保障系统布局和装备性能,加强安全监管设施和装备建设,逐步实现长江干线 VTS(船舶交通管理系统)、CCTV(视频监控系统)覆盖重点水域、GPS(全球定位系统)覆盖重点船舶、AIS(远程自动识别系统)和 VHF(甚高频电话)覆盖全线,逐步完善长江航运突发事件应急预案,强化应急指挥和快速反应,全面提升突发事件应急处置能力,加强专业化救助船艇建设,加快推进监管救助基地建设,优化基地布局,实现巡航救助一体化。

3. 加强生态保护

要遵循人与自然和谐发展的要求,加快长江

航运绿色发展,积极推进行业节能减排与绿色发展。大力发展绿色港口、生态航道、新能源船舶和高效的行业服务,着力运用低碳、节能、生态环保的新技术、新结构、新材料、新工艺、新装备,尽量减少对环境的扰动,实现水资源综合利用;加大投入,突出重点,全力加强立体化、全天候的现代化、信息化手段建设;加快形成完善运输船舶流动污染源控制和港口污水处理制度,切实保障“清洁长江”;加强规划,做好统筹,整合资源,切实提升长江岸线、水域锚地使用和陆域用地的集约节约和综合利用水平。

4. 促进长江岸线有序开发

落实中央要求,建立健全长江岸线开发利用和保护协调机制,统筹规划长江岸线资源,合理安排沿江工业与港口岸线、过江通道岸线与取水口岸线,加大生态和生活岸线保护力度;配合做好主要港口总体规划的修编工作,配合依法建立岸线资源有偿使用制度。

依托黄金水道建设长江经济带,既为加快长江航运发展提供了战略支撑,也为国际海运业应对市场挑战提供了新的机遇,同时,海运业的新发展也必将有力推动长江经济带的腾飞。只要二者能够形成有效的互动,江海一体化运输将会更便捷、更高效、更通畅,必将能够促进和带动中国经济继续稳步向前发展。

参考文献:

- [1]杨传堂. 加快依托黄金水道建设长江经济带[N]. 中国交通报, 2014-05-09.
- [2]唐冠军. 把握机遇 加快发展 全力服务长江经济带[N]. 中国水运报, 2014-07-25.
- [3]李克强. 部署建设长江经济带: 推江海直达船型 建综合立体交通走廊[N]. 21 世纪经济报道, 2014-06-12.