用好黄金水道资源禀赋

——湖北加快长江水运建设调查

本报记者 柳 洁 董庆森

长江是连接我国西南、华中、华东三大经济区的交通运输大动脉，连续多年成为全球内河运输最繁忙、运量最大的黄金水道。2022年，三峡枢纽航运通过量达1.6亿吨，再创历史新高。湖北作为长江干流流经最长的省份，该如何用好黄金水道资源禀赋，释放经济发展新动能？

在长江宜昌段，绿色航运体系初步建成。 刘曙松摄

图为长江武汉段。 殷 黎摄

湖北省——

- 可通航里程达 ▶ 9066公里
- 境内长江通航里程 ▶ 1038公里
- 高等级航道里程达 ▶ 2090公里

分布

4个主要港口 14个重要港口

2022年

- 港口吞吐量完成5.6亿吨 ▲ 同比增长15.6%
- 集装箱吞吐量完成312.65万标箱 ▲ 同比增长9.9%
- 铁水联运完成8.47万标箱 ▲ 同比增长32.3%

浩荡大江，奔腾至海。长江作为连接我国西南、华中、华东三大经济区的交通运输大动脉，2022年，干线港口完成货物吞吐量35.8亿吨、集装箱2427万TEU，同比分别增长1.3%、6.5%。作为长江干流流经最长的省份，湖北拥有通航河流230条，可通航里程达9066公里，高等级航道里程达2090公里，位居全国第二位。

在长江黄金水道建设中，湖北是如何加快水运建设，促进流域经济发展、优化产业布局、服务对外开放的？近日，经济日报记者深入长江沿线港口、园区、企业，寻找答案。

“水上高速”通江达海

1月30日，湖北宜昌白洋港，江轮港盛1603鸣笛靠泊。稍作停留后，这艘满载液蜡石的货轮沿江而上前往重庆。“三峡水库蓄水后，航道条件得到改善，行船更安全了，船舶实现了大型化、标准化。如今，货轮从宜昌到重庆仅需两三天，营运成本降低，航运效率得到大幅提升。”宜昌上港国际集装箱码头有限公司总经理熊卫平告诉记者。

水运运量大，成本低，仅为铁路运输成本的1/5、公路运输成本的1/15，适合煤炭、钢铁、工业产品等大宗货物运输。熊卫平给记者算了一笔账，一个标准集装箱，从宜昌到武汉的运输成本为200元至300元；陆运1公里的成本就为10元。

近10年，水运已成为三峡库区的主要运输方式，由原来占库区货物运输周转量的30%增加到70%。千里峡江成为连通中国东中西部发展的“水上高速公路”，加速推进了上游水运与沿江经济快速发展。

就在江轮港盛1603沿江而上之时，“华航汉亚1”轮集装箱班轮已从武汉阳逻港出发顺江而下，通江达海抵达韩国釜山港。这一上一下，长江黄金水道串起了国内国际两个市场、两种资源，联动效应显现。

1月22日，武汉阳逻港，龙门吊、桥吊起落不停，数千个集装箱堆垛成“山”，重型货柜车与码头工人穿梭其间。不多时，“华航汉亚1”轮集装箱班轮就满载着化工产品、汽车零部件等出口货物在此起航，驶向韩国釜山。“以前外贸货物出口，一般先从武汉装船，再从下游的江苏、上海等地换大船出境，中转环节和不确定因素多，极易造成货损率、货差率提高。”中外运湖北公司相关负责人李必丹说。

2019年11月，武汉至日本关西集装箱直达航线开通，这是长江内河（南京以上）第一条国际直航航线。一年后，“日本—武汉—欧洲集装箱水铁联运国际中转新通道”开通，来自日本的货物可直达阳逻港，无缝换乘中欧（武汉）班列，发往“一带一路”沿线国家。2021年10月，武汉至韩国釜山近洋集装箱直达航线开通，成为中部地区首条直达韩国的集装箱国际班轮航线。“如今，湖北及周边省市的产品源源不断出口到日韩等地，所需时间从近半个月缩短到一周，节省成本约20%。”李必丹介绍。

据统计，2022年武汉港国际直航航线实现运输量约3.16万标箱，同比增长128%，直航业务量连续3年稳居长江中上游首位。目前，武汉港已形成一个以武汉至上海为轴，以长江中上游港口至武汉新港为“内陆辐”，以上海至全球为“远洋辐”的全球性江海联运网络。

江河滔滔，其势在畅。黄金水道成色如何，物流是否便利畅通是重要指标。据测算，航道水深每提高0.1米，2000吨级的货船就可多装载170吨左右货物，长江中游航道寸水寸金。

交通运输部长江航务管理局局长刘亮介绍，近年来，长江航道部门落实中央资金280亿元，推动一批国家重点工程实施，加快基础设施和支持保障体系建设，目前已建成一批标志性重大工程，实现了5万吨级海轮直达南京、万吨级船舶直达武汉、3000吨级船舶直达重庆。一条延绵2808公里的“水上高速”连贯东西，长江航道通过能力显著提升。

港口整合串珠成链

港口，是发挥长江黄金水道潜能的主引擎，也是推动区域协调发展的“助推器”。

从资源禀赋看，湖北“得中独厚”“得水独优”——境内长江通航里程1038公里，高等级航道里程2090公里，分布4个主要港口、14个重要港口，数量均居长江沿线省市前列。全省港口吞吐量、集装箱量、水路货运量连续多年居长江中上游首位。

然而，从“一带一路”建设、长江经济带发展、中部地区崛起等多个国家重大战略层面看，湖北港口资源存在“小散乱”的尴尬，总体落后于其他沿海、沿江省份。“起个大早，赶个晚集”。早在2014年，湖北在全国率先迈开港口资源整合步伐，但整合力度较弱，整合层次停留在市级层面，存在发展缓慢、功能单一等问题，港口效益不能有效发挥。资料显示，浙江通过港口资源整合，“宁波—舟山港”实现一体化发展。如今的宁波舟山港，年货物吞吐量已超过12亿吨，是世界上货物吞吐量最大的港口。

“港口整合是湖北发挥长江黄金水道最大效应的‘关键之笔’。”湖北省交通运输厅厅长钟芝清说，从国际国内一流港口的成功经验看，整合是实现港口做大做强做优的必然选择，也是现代港口发展的大势所趋，势在必行。

去年4月，湖北改革重组成立了湖北港口集团。这次改革重组整合了全省沿江各相关市州政府、省属企业港口资源，实施集约化、规模化发展，构建了“以武汉港为龙头，鄂东南、宜昌荆州港为两翼，汉江港为延展”的全省港口规划、建设、管理、运营一体化发展格局。改革重组后，湖北港口集团港口年吞吐能力达2.56亿吨、集装箱年吞吐能力达493万标箱，码头覆盖的通航里程达1545公里。

“港口是重要的基础性、枢纽性设施，港口资源聚集程度、港航事业发展水平，是一座城市、一个区域通江达海能力的重要体现。”湖北港口集团党委书记、董事长涂山峰告诉记者，目前集团有3个主要发展方向：努力建设武汉国家级中欧班列区域性枢纽节点，提升通往阿拉山口和北部湾的国际通道功能；充分利用长江黄金水道，统筹长江、汉江港口功能，加快建设武汉长江中游航运中心；加强长江、汉江、清江流域的上下游统筹、左右岸协调、干支流互动。

春江水暖鸭先知，企业的触角最敏感。以发展多式联运为突破口，一个个港口成为湖北承接沿海地区产业链、资金流、物流“西进北上”的磁场洼地与中部地区原材料加工、产品低物流成本配送的枢纽。

玖龙纸业集团将进军华中的立足点放在了监利市白螺镇——这里，许广高速与武监高速交会，长江黄金水道近在咫尺，千吨级船舶在荆州港监利港区完成木屑原料卸载后，又满载成品纸穿江出海。史丹利年产20万吨新能源材料项目及相关配套项目则落户松滋市临港工业园——正在建设的疏港铁路将串联焦柳铁路与车阳河港，产品可通过铁水联运辐射全国。仅仅93天，华鲁恒升投资超百亿元的项目落子江陵县——这里，浩吉铁路与长江黄金水道十字交叉，有天然铁水联运优势，华鲁恒升的产品在此“下江进海”，辐射沿江城市和华中地区以及沿海城市，能缩减近四分之三运输时间。

为更好配合国家能源战略，湖北将煤制气、煤化工与物流产业等作为省级战略与省级重点项目实施，助力全省培育发展万亿元化工产业集群。江陵县规划落地煤炭9000万吨，其中3000万吨可通过铁水联运系统输送至沿江地区，余下6000万吨在江陵消耗转化。

在长江边的荆州煤储基地一期码头，湖北荆州煤炭港务有限公司副总经理汪志恩向记者介绍，基地堆场一期已投入使用，13条煤堆场可静态堆存煤炭305万吨，建成的6个泊位年吞吐能力可达2100万吨。“通过基地转运可以大大缩短煤炭运输时间。过去，货物通过国铁或海运需要20多天才能到达客户手中，周期长且转运次数多，直接造成运输成本上涨。如今，货物到江陵仅需1天，再到客户手中最长不过四五天，大大缩短了运输时间，降低了成本，增强了可靠性。”

江陵县委书记全运宝表示：“将继续构建江海联运、水铁联运、水水直达、沿江捎带、港城一体的水运体系，发挥公、铁、水、空立体交通网作用，建设涵盖煤炭、煤化、粮油等多种大宗商品的现代物流体系，打造铁水联运大宗商品物流基地，建设国家级多式联运示范区。”

依托长江黄金水道、国际铁路、国际机场等基础设施，湖北形成了联通欧美、辐射中亚、衔接日韩、链接东盟的中部陆海空通道，促进了“通道带动贸易、贸易聚集产业、产业反哺通道”的口岸物流经济良性循环。

生态航道人水和谐

长江承担了沿江地区83%的煤炭、85%的铁矿石与85%的外贸货物运输。长江大保护对长江航运中产生的污染防治提出了更高要求。湖北正着力构建绿色航道、绿色港口、绿色船舶等组成的绿色水运体系。

建成生态护岸15.4公里，修复水域面域60平方公里，营造生态固滩面积约1.46平方公里，将204个标准足球场面积的“荒滩”变成“绿洲”……日前，试运行一年多的长江干线武汉至安庆段6米水深航道整治工程顺利通过竣工环境保护验收，生态效益与经济效益正同步释放。水下，带孔鱼巢砖与透水框架的神奇组合，让生态涵养区里“万物生长”，营造出一座座鱼虾欢腾的水下“生态乐园”；水上，万吨船舶正在这条世界上运量最大的内河航道中往来穿梭。

“工程建设时，我们在戴家洲、张家洲等河段试点建设生态涵养区，营造出适合鱼虾水草成长繁殖的‘水生生境’。”长江航道部门有关负责人介绍，武安段工程生态航道建设成效日益显现，工程试运行至今，各大保护区江豚数量持续增加，越来越多的人拍到它们在水上嬉戏的画面。

“呜……”1月14日，随着嘹亮的汽笛声响起，LNG双料混动货轮“祥牛13”号在枝江市宜昌船舶工业园内正式下水，“气化长江”再添绿意。“与传统柴油动力船相比，我们定制的这艘LNG双料混动货轮能大大减少油污与废气排放，有利于长江大保护。”来自重庆奉节的明泰船务公司负责人徐正国说。

记者在宜昌船舶工业园看到，27艘货轮正在加紧建造中，一大半均为纯电、油气电混合动力、LNG动力船舶。全世界目前电池容量最大的纯电动游轮“长江三峡1”号，就是去年1月在该工业园建成的。“‘长江三峡1’号首航至今，累计行驶超过5000公里，运行过程实现零噪声、零污染、零排放，有效保护了长江环境。”宜昌交运长江游轮有限公司副经理刘军说。

湖北省委军民融合办相关负责人表示，湖北正积极构建推动内河船舶绿色智能发展的示范体系，形成“1+3+N”试点示范工作整体格局，即：一个省级总方案，武汉、宜昌、十堰3个市级子方案，以及一系列支持举措。

其中，武汉市将绿色智能船舶发展纳入高端装备产业重点内容，全力推动产业提质升级，2022年船舶产业实现收入430亿元，同比增长11.2%。下一步将围绕打造绿色智能化内河航运中心，建设国家绿色智能船舶研发、设计、建造集群。宜昌市提出打造全国内河绿色智能船舶产业示范区、长江中上游最大绿色智能船舶制造基地，带动该市航运、旅游和相关服务业发展，形成千亿元级产业链。十堰市将发挥丹江口库区试点示范引领带动作用，推动库区航运、旅游产业绿色化升级。

沿江而上，记者欣喜地发现，使用清洁能源的船只越来越多了。如今，长江经济带5000余艘船舶完成受电设施改造，三峡坝区客船使用岸电实现全覆盖。在宜昌市三峡通航综合服务区，只见一艘艘货轮均接上了岸上的电源。

“我们这艘船如果用燃油机发电，1个小时耗油成本近80元，还会造成很多污染。现在，综合服务区推行绿色能源服务，采用船电宝、岸电桩等方式为待闸船舶供电，基本没污染了。”待闸的“翔渝908”船船长李永胜告诉记者。

数据显示，宜昌市三峡通航综合服务区每年可为三峡坝上待闸船舶供应电能680万千瓦时，可减少二氧化碳排放约8883吨，一氧化碳排放约5.09吨。

“您有‘新长江06055轮’的订单请处理。”在宜昌秭归临江坪待闸锚地，通过“净小宜”可查看周边污染物接收船舶在线情况和实时距离，点对点接收船舶污染物。为确保污染物100%上岸，湖北实施了船舶生活污水达标排放管与应急排放管“双铅封”“双盲断”。其中，武汉市要求所有船只必须配备垃圾、生活污水与油污水处理装置才允许下水，并在港口布置了2000多个垃圾回收装置，实现船舶污染物与港口污染物接收处置垃圾全覆盖。

如今，“船上储存、交岸处置”的“零排放”治理模式在长江全线推广，长江干线常年航行的3.3万艘内河船舶全部完成生活污水直排管路电子铅封，生活污水基本实现“零排放”。

在湖北秭归三峡国际旅游港，长江游轮使用绿色岸电。 本报记者 柳 洁摄

2022年

- 水路货物运输量5.82亿吨 ▲ 同比增长22.2%
- 货运周转量 4261.30亿吨公里 ▲ 同比增长23.9%

调查手记

柳 洁

中央在赋予湖北“建成中部地区崛起重要战略支点”新定位的同时，明确提出加强武汉长江中游航运中心建设，发展沿江港口铁水联运功能，优化中转设施和集疏运网络。这为新时代湖北航运高质量发展提供了根本遵循。

作为水运大省，湖北现代航运服务仍有待提高，存在多式联运衔接不畅、高端航运服务发展不够、高端人才数量不足等问题，须进一步提高航运服务质量，努力推动湖北打造高水平内陆“新沿海”。

一是健全多式联运服务体系。着力优化调整运输结构。加快发展内联外畅、干支结合的集装箱运输网络。着力提高多式联运发展水平。加快推进国家多式联运示范工程建设。着力发展现代物流。推进港口、航运企业融合发展。不断拓展物流服务功能，构建以物流信息系统为基础，以运输、仓储为主要职能，服务职能不断完善的现代物流体系。

二是健全航运交易服务体系。依托集装箱公共订舱平台，聚集长江上下游资源要素，做大做强集装箱订舱业务。依托船舶交易机构，积极拓展海外市场，打造具有重要影响力的国际船舶交易基地。依托航交所，推动贸易流、信息流、资金流等要素数字化改造，打造集全要素、全流程和全配套服务于一体的“云上航交所”平台。

三是健全航运金融服务体系。加快推进航运金融产业布局，积极开展租约合同融资、单船公司股份抵押融资试点；创新航运金融业务，发展船舶融资租赁、航运保险业务，做强船舶保险、海上货运保险等传统保险业务；开展航运金融衍生品业务，构建航运衍生品交易平台，争取开展离岸金融业务试点，拓展期货交割、离岸金融结算等新业务，提高航运企业融资竞争力。

四是健全航运信息服务体系。加快智慧绿色航运工程建设，借助云计算、区块链等技术，加快推进智慧港口、高效绿色示范航道等项目建设；推进航运信息融合发展，依托“云上多联”平台，促进不同运输方式有效衔接，增强货源在湖北的聚集效应；打造航运信息特色平台，推进“互联网+航运”电商平台发展，推动航运供应链上下游企业联盟合作，提高航运要素配置效率。

本版编辑 王薇薇 郎 冰 美编 王子萱