

下一盘棋

长江经济带 行刊 ①

湖南地处长江“腰部”，全省96.7%以上的面积属于长江流域。为深度融入、有力推动长江经济带高质量发展，湖南聚焦重点突破口，以一盘棋思维高位推进省内港口资源统筹整合，真整合、深整合，实现了港航资源优化、物流成本降低、绿色发展转型等系列显著成效。

湖南统筹整合港航资源调查

本报记者

激活一江水

胡文蔚

南已明确将涟水... 1000吨级，复航工作正在加快推进中。届时，涟钢原材料、成品将能畅通往来。“涟水—洞庭湖—城陵矶港—长江”之间，“保守估计，此举每年将为企业节省运营成本8亿元至10亿元。”邓灿说。

虽有成本优势，但水运的时间短板同样突出。因此，水运多适用于对时间不太敏感的大宗商品运输。如何在一盘棋思维的统筹整合下，打通航运堵点，提高通航效率，提升水运效能？邓灿坦言：“其中有不少可改善的空间。比如，在港航资源没有统筹整合之前，有的船闸上行、下行分别由不同企业经营。这势必会产生信息差，影响通航效率。”据介绍，湖南省港航水利集团已对湖南所有千吨级以上的船闸进行整合，完成整合6座，规划再建设5座。如此一来，湖南水运“价格低，行得快”的目标将不再遥远。

目前，湖南正朝着2025年将水运在运输体系中的占比提升到12%至14%、“十四五”时期将物流成本在GDP中的占比降到13%的目标，坚定前行。

码头工人也能穿白衬衣

从港口到岸线，从岸线到江面，在港航资源统筹的大背景下，湖南港口的绿色底色更加浓郁、厚重。

在岳阳城陵矶港务有限责任公司一块名为“胶囊大棚一号监测点”的电子显示屏上，实时数据表明，现场的PM_{2.5}为每立方米60微克，PM₁₀为每立方米140微克。如果不说，可能很少有人相信，这里正是面积达5.17万平方米的全封闭散货仓库。每天，通过这个仓库进出的煤炭、铁矿石有近10万吨。

曾经，长江八大深水良港之一的城陵矶港因设施陈旧落后，自动化程度低，环保问题日益突出。提起那段日子，岳阳城陵矶港务有限责任公司总经理张定军记忆犹新：“大量的煤炭、铁矿石在裸露环境下作业，大风一吹，昏天黑地，灰尘直扑江面；大雨一下，污水横流，黑水直入洞庭。真是晴天一身灰、雨天一身泥。”彼时，码头工人们达成了一个默契：不穿白衬衣上班。

在“守护好一江碧水”的理念下，城陵矶港下定决心与过往作别。长470米、宽110米、高46.5米，投资达4.1亿元的长江流域首个巨型胶囊式散货仓库建起来了，从货轮到胶囊仓库的皮带机建起来了，覆盖散货运输全程的智能喷淋系统建起来了……“运煤不见煤，运矿不见矿”。如今，行走在焕然一新的城陵矶港，蓝天白云，绿树成荫，鲜花丛丛，难怪这里会成为岳阳新晋网红打卡点。穿白衬衣上班的码头工人也成了一道颇含深意的风景。

城陵矶港的嬗变，只是湖南长江岸线专项整治的一个缩影。自2018年5月至2020年12月，湖南以壮士断腕的决心和超常规的举措，开展了长江岸线专项整治：关闭拆除42个泊位，暂停建设11

个在建泊位，退出岸线7302米；提质改造40个生产性泊位，提质岸线5890米，长江湖南段163公里全面建成长江最美岸线。管住了岸上，还要管住江上。据统计，长江上有7800多艘液体危化品船舶往来运行。由于危化品污染性强，如果不对此类船舶定期进行专业清洗，将带来不可小觑的环保隐患和安全隐患。在交通运输部等部委政策、资金支持下，岳阳水上绿色航运环保有限公司成立，主营业务就是运营岳阳港危化品船舶洗舱站。

站在洗舱站的接驳船上，岳阳水上绿色航运环保有限公司董事长向良武指着密密麻麻的管道介绍着清洗流程：“工人先用特殊的清洗液对液货船进行清洗，再通过管道将废水传送到岸上的污水处理厂，处理并经检验合格后的水，才能排放至市政污水管道。”洗舱站自2021年投入运营以来，以接近成本价上百艘液货船提供清洗服务，为改善长江水质、守护一江碧水承担了应有的社会责任。

个在建泊位，退出岸线7302米；提质改造40个生产性泊位，提质岸线5890米，长江湖南段163公里全面建成长江最美岸线。

管住了岸上，还要管住江上。据统计，长江上有7800多艘液体危化品船舶往来运行。由于危化品污染性强，如果不对此类船舶定期进行专业清洗，将带来不可小觑的环保隐患和安全隐患。在交通运输部等部委政策、资金支持下，岳阳水上绿色航运环保有限公司成立，主营业务就是运营岳阳港危化品船舶洗舱站。

站在洗舱站的接驳船上，岳阳水上绿色航运环保有限公司董事长向良武指着密密麻麻的管道介绍着清洗流程：“工人先用特殊的清洗液对液货船进行清洗，再通过管道将废水传送到岸上的污水处理厂，处理并经检验合格后的水，才能排放至市政污水管道。”洗舱站自2021年投入运营以来，以接近成本价上百艘液货船提供清洗服务，为改善长江水质、守护一江碧水承担了应有的社会责任。

通江达海脚步不停

有水大家行。丰富的港航资源是湖南打造内陆地区改革开放高地的优势和底气。港航资源的统筹整合，助力湖南通过长江黄金水道实现北通巫峡、南极潇湘、西联成渝、东达四海的开放格局。但开放没有终点，开放永远在路上。

对内开放风生水起。发挥岳阳城陵矶港的重要作用，深度融入长江经济带，是湖南的战略之选。一条连接起湖南城陵矶港、湖北阳逻港、江西九江港的长江中游中三角集装箱航线，已开始常态化运行。“根据协议，三港之间深度合作，互换舱位。从城陵矶港下行的船舶，可在阳逻港、九江港优先加载货物，然后开往上海。”邓灿说。与此同时，城陵矶港

2025年 水运在运输体系中的占比将提升到 12%至14%

湖南省 “十四五”时期 物流成本在GDP中的占比将降至 13%

点评

长江航运注入新动能

史常亮

长江因水而兴、因航运而盛，长江航运是实施长江经济带发展战略的重要基础。

湖南拥有163公里长江岸线黄金水道和连通全省90%以上市县的湘资沅澧四大水系，内河航道通航里程居全国第三位。为破解长期以来航道等级低、港口“散、小、弱、低、差”的困境，湖南对标一流，组建成立湖南省港航水利集团作为港航资源整合的统一平台，实现了对全省港航资源的有效整合，大大提升了水运实力与经济活力，也为长江经济带高质量发展注入了强劲动力。

湖南港航资源整合对于长江经济带高质量发展具有积极作用。通过整合港口资源，优化航道布局，提升航道等级，将显著增强长江经济带湖南段的物流集散功能，为长江经济带的物资流通提供强大的水路交通支撑。城陵矶港作为湖南唯一通江达海的港口、长江与京广线的“十字交叉点”，其地位的提升和功能的强化，也将进一步增强长江经济带的南北向物流大动脉功能，为湖南以及长江经济带沿线地区的对外开放和国际合作奠定坚实基础。此外，通过构建“一枢纽、多重点、广延伸”的港口体系，城陵矶港在实现自身扩容提质的同时，也将极大促进湖南与长江沿线城市的互联互通。湖南在推进港航资源整合过程中，还积极响应长江大保护政策，通过对沿江沿湖码头进行规范化治理和积极推进“平安港、生态港、智慧港、高效港”建设，实现了环境保护与经济效益的双重提升。

湖南统筹港航资源整合的成功实践，也为其他沿江省份提供了有益经验借鉴。一是省级层面高度整

也开通了直航洋山港的稳定航线，通江达海不是梦。

据了解，湖南还在准备“搞大动作”。一个疏通松虎航道、打通大湘西地区直接汇入长江通道的宏愿正在积极论证、推进中。如能成行，包括常德、张家界、湘西在内的大湘西地区货物，将可就地由松虎航道上经湖北进入长江，水运的时间成本、物流成本将大大降低。

对外开放方兴未艾。湖南岳阳市人民政府口岸管理办公室主任赵群子对城陵矶江海联运集结中心运营情况十分熟悉：“城陵矶港已开通了日韩航线、澳大利亚航线，去年7月份，又新开通了俄罗斯航线。可以说，城陵矶港已成为湖南打造外向型经济的有力支点。”据介绍，湖南岳阳城陵矶港国际集装箱码头吞吐量一年上一个新台阶：2021年60万标箱，2022年100万标箱，2023年120万标箱，今年要实现150万标箱的目标。

在激发港航资源省级层面整合潜力与优势的同时，也应看到统筹整合港航资源只是手段，最终目的还是推动经济社会高质量发展。业内专家建议在推进整合过程中，需要注意三点。首先，资源整合要集中力量办大事、办实事，港口、航道的规划要经过充分论证调研，更加科学合理，要能经得住市场和历史的考验，避免形成新的资源闲置和资源浪费。其次，资源整合要真整合、深整合，要提高思想站位，突破利益藩篱，真正站在促进长江经济带高质量发展和湖南经济社会高质量发展高度，做到应整尽整。最后，港口是地方经济的晴雨表，二者之间是强相关关系。在推进港口、航道建设的同时，也要花大力气同步推动地方产业发展，真正实现港口与地方经济相互促进、相互成就。



钱，水运是分分钱”之说。然而，素有“三湘四水”之称的湖南，水运占比一直不高。数据显示，2023年，湖南水运在运输体系中的占比为10.04%，物流成本在GDP中的占比为14.4%。提高水运占比，进而降低经济社会运行成本，助力高质量发展，正是湖南整合省内港航资源的重要使命之一。

在尹显东看来，运输方式的选择，归根结底是市场行为。要提高水运占比，一方面要提高水运供给，科学布局港口，辅以公路、铁路等形成多式联运，让经营主体有得选；另一方面是提高水运性价比，在发挥成本低廉优势的同时，适当提升水运时效性，让经营主体值得选。

4月2日，天空下着雨，岳阳湘阴虞公港一期工程施工现场依然热闹非凡。据介绍，投资额12.5亿元、设计年吞吐量990万吨的虞公港码头已投入施工最后阶段，今年6月份，上游区域即可正式投入使用。湖南省虞公港建设投资有限公司工程部部长肖佳俊告诉记者：“作为城陵矶的延伸港、大宗散货集散中转港、服务长株潭地区深水港，虞公港通过铁水联运、公水联运等多式联运方式，将长江黄金水道向内陆延伸87公里。”

根据测算，在湘阴虞公港码头设计吞吐量全部达产达效的情况下，按铁路每万吨公里的运输费用750元左右、公路每万吨公里的运输费用3000元左右、水路每万吨公里的运输费用400元左右计算，预计每年可降低社会物流成本3000万元至上亿元。

地处湖南委底的涟源钢铁集团有限公司是钢铁界的“大块头”，每年有数以百万吨计的铁矿石、煤炭入厂和钢铁成品出厂需求。对此，大进大出、成本低廉的水运具有特有优势。目前，湖

用心写好“一”字文章

作为一名“老码头人”，跟港口码头打了30多年交道的尹显东，如今已是湖南省城陵矶港口集团生产经营管理委员会成员、港务集团党委委员、常务副总经理。提起湖南港口曾经的散、小、乱，他记忆犹新：“经营主体多，既有央企，也有地方国企，还有民企；运营效率低，有的港口大部分时间在‘晒太阳’；竞争水平低，港口之间主要靠打价格战。”

对于上述观点，湖南省港航水利集团战略投资部部长邓灿颇为认同：“港口建设不同于其他领域，投资大，周期长，见效慢，因此不能搞各自为政，更不能‘撒胡椒面’。克服港口间行政壁垒导致的资源浪费和低效竞争，实现跨地域、跨层级港航资产整合，刻不容缓！”

在充分借鉴浙江、安徽、湖北等省份经验和深入摸清湖南港航资源家底基础上，“一省一港（以岳阳城陵矶港为代表的重点港口）一主体”的统筹整合思路日渐清晰。按照这一思路，湖南以湖南省港航水利集团作为港航资源整合的统一平台，以无偿划转、作价入股等方式有效整合省内1000吨级以上国有公用码头；同时，财政资金支持30亿元，通过管理一体化、运营一体化、数据一体化、品牌一体化，大大增强了港口集聚力和品牌影响力，有力推动了长江经济带高质量发展。

把港航资源放在一盘大棋中安排布局、运营管理。在采访中，记者听到这样一个故事：某地级市提出要在沅水上兴建航道，而恰好湘江下游地级市也提出兴建3000吨级航道。经过权衡，后者能更好促进湖南经济融入长江经济带，从而获得优先支持。

一盘棋的红利，长沙新港也深有体会。这个离岳阳城陵矶港水路约160公里的港口，在今年2月8日正式加入湖南省城陵矶港口集团。湖南长沙新港有限责任公司党委委员、副总经理郑美洲介绍：“如此一来，长沙新港能够有机融入湘江水运物流体系，找准定位，发挥省会港口优势，与其他港口互通有无、优势互补，港口可持续发展空间更大，服务能力进一步提升。这样跨越行政区域和地理距离的统筹，在以前不能想象。”

兵马未动，数据先行。在湖南省城陵矶港口集团大数据可视化平台前，湖南省港务集团有限公司技术创新部部长古胜群指着大屏幕说：“目前，所有港口均已整合至一张网上，管理者能在这块大屏上实时查看现场作业、安全生产、能耗监测等7个维度的数据，以便及时决策，迅速调度。”

品牌比黄金更重要。港口资源逊于周边省份的湖南，如何快速打响港口品牌？湖南给出的答案是：统一打造，统一使用“城陵矶港”品牌。临江的岳阳城陵矶港，是湖南水运入江的咽喉所在，集全省之力打造一港的“针尖战略”，将有利于集中各类资源，迅速树立起以城陵矶为龙头的湖南港口形象。

努力提升水运效能

降低经济运营成本，提高水运占比是关键。在业内，有着“空运是块块，公路铁路是角角”



繁忙的湖南长沙新港码头。

童迪摄