

参考资料·注意保存

# 提案工作研究参考

总第 19 期

广东省政协提案委员会 主办

广东省政协提案工作研究会

2021 年 8 月 30 日

---

## 本期提要

习近平总书记指出，经济强国必定是海洋强国、航运强国。李希书记在省委十二届十二次全会上强调，要加快发展内河航运，对接融入国家综合立体交通骨干网络。内河航运是广东省综合交通运输体系的重要组成部分，在服务粤港澳大湾区等重大战略实施，促进沿江产业布局和经济转型升级，支撑交通强省和航运强省建设等方面发挥了重要作用。为方便了解议题相关情况，促进提案办理工作，本刊特收集编印与该议题相关的资料，供有关方面参考。

## 【政策】

- ◆ 中央相关政策文件..... (3)
- ◆ 广东相关政策文件..... (9)
- ◆ 全国主要省份的相关政策文件..... (13)

## 【现状】

- ◆ 中国内河货运量居世界第一..... (16)
- ◆ 广东内河运输承担了水陆交通运输周转量的 24%..... (16)
- ◆ 广东系统谋划内河航运高质量发展..... (17)
- ◆ 2020 年珠江水运内河货运量企稳回升..... (19)
- ◆ 西江航道通航能力提升至 3000 吨级..... (19)
- ◆ 东江航道将升级至 1000 吨级..... (20)
- ◆ 北江航道扩能升级增强粤北经济发展动力..... (20)
- ◆ 内河港口集装箱吞吐增速高于沿海..... (21)
- ◆ 广东港口资源正进一步整合..... (21)
- ◆ “湾区一港通”已在大湾区 5 个地市 10 个内河码头推广..... (22)
- ◆ 佛山“铁转水 水转铁”联运结网..... (22)
- ◆ 广东省将推动内河船舶 LNG 动力改造..... (24)

## 【问题】

- ◆ 政协委员反映的存在的问题..... (24)
- ◆ 广东省航道发展不能完全适应发展需求..... (25)
- ◆ 珠江广东段内河港口整合阻碍多..... (26)
- ◆ LNG 动力船的推广难度大..... (29)

## 【经验】

- ◆ 内河航运扩能升级的国内经验..... (29)
- ◆ 内河航运扩能升级的国外经验..... (33)

## 【提案线索选登】..... (34)

国家要发展，经济是第一要务。经济要发展，交通要先行。新中国成立 70 年、改革开放 40 年，我国航运事业、港口建设发生了沧桑巨变，取得了显著成果。我们要做好实体经济，实体经济做大做强了，我们才能够扎扎实实、名副其实攀登世界高峰，实现中华民族伟大复兴。

——习近平总书记 2019 年在考察天津港时的讲话

## 【政策】

### ◆ 中央相关政策文件

#### （1）中共中央 国务院印发《国家综合立体交通网规划纲要》

发布时间：2021 年 02 月 24 日

简介：《规划纲要》提出构建完善的国家综合立体交通网，以统筹融合为导向，着力补短板、重衔接、优网络、提效能，更加注重存量资源优化利用和增量供给质量提升。完善铁路、公路、水运、民航、邮政快递等基础设施网络，构建以铁路为主干，以公路为基础，水运、民航比较优势充分发挥的国家综合立体交通网。到 2035 年，国家综合立体交通网实体线网总规模合计 70 万公里左右。其中铁路 20 万公里左右，公路 46 万公里左右，高等级航道 2.5 万公里左右。沿海主要港口 27 个，内河主要港口 36 个，民用运输机场 400 个左右，邮政快递枢纽 80 个左右。

#### （2）中共中央 国务院印发《交通强国建设纲要》

发布时间：2019 年 09 月 19 日

简介：《建设纲要》提出到 2035 年，基本建成交通强国。现代化综合交通体系基本形成，人民满意度明显提高，支撑国家现代化建设能力显著增强；拥有发达的快速网、完善的干线网、广泛的基

础网，城乡区域交通协调发展达到新高度；基本形成“全国 123 出行交通圈”（都市区 1 小时通勤、城市群 2 小时通达、全国主要城市 3 小时覆盖）和“全球 123 快货物流圈”（国内 1 天送达、周边国家 2 天送达、全球主要城市 3 天送达），旅客联程运输便捷顺畅，货物多式联运高效经济；智能、平安、绿色、共享交通发展水平明显提高；交通国际竞争力和影响力显著提升。

**（3）国家发展改革委关于印发《长江等内河高等级航道建设中央预算内投资专项管理办法》的通知（发改基础规〔2021〕294 号）**

**发布时间：**2021 年 03 月 09 日

**简介：**《办法》提出，专项支持范围原则上为长江等内河高等级航道范围内的航道、通航建筑物、航电枢纽建设项目。中央预算内投资采用直接投资、资本金注入或投资补助的方式支持长江等内河高等级航道项目建设。长江等内河高等级航道建设项目的中央投资由中央预算内投资单独安排或与交通运输部中央专项建设基金按约 1:2 分担比例安排。

**（4）交通运输部 中央网信办 国家发展改革委 教育部 科技部 工业和信息化部 财政部关于印发《智能航运发展指导意见》的通知**

**发布时间：**2019 年 5 月 9 日

**简介：**智能航运是传统航运要素与现代信息、通信、传感和人工智能等高新技术深度融合形成的现代航运新业态，包括智能船舶、智能港口、智能航保、智能航运服务和智能航运监管五方面基本要素。《意见》提出到 2025 年，我国要突破一批制约智能航运发展的关键技术，成为全球智能航运发展创新中心；到 2035 年，较为全面地掌握智能航运核心技术，智能航运技术标准体系比较完善；到 2050 年，形成高质量智能航运体系，为建设交通强国发挥关键作用。

**（5）交通运输部 发展改革委 财政部 自然资源部 生态环境部 应急部 海关总署 市场监管总局 国家铁路集团《关于建设世界一流港口的指导意见》**

**发布时间：**2019年11月13日

**简介：**《意见》聚焦关键领域和薄弱环节，提出了6个方面的19项重点任务。一是着力提升港口综合服务能力，提出了系统优化供给体系、提升港口综合服务功能、以多式联运为重点补齐短板等重点任务。二是加快绿色港口建设，提出了着力强化污染防治、构建清洁低碳的港口用能体系、加强资源节约循环利用和生态保护等重点任务。三是加快智慧港口建设，提出了建设智能化港口系统、加快智慧物流建设等重点任务。四是加快推进开放融合发展，提出了积极推动港航协同发展、推动港产城深度融合发展、持续优化口岸营商环境、更好服务“一带一路”建设等重点任务。五是加快平安港口建设，提出了着力强化本质安全、着力推进双重预防机制建设、着力强化安全保障与应急能力等重点任务。六是推进港口治理体系现代化，提出了深化重点领域改革、推动完善法规政策标准、建立健全市场监管体系、加强人才队伍建设等重点任务。

**（6）交通运输部《关于推进珠江水运科学发展的若干意见》（交水发〔2016〕138号）**

**发布时间：**2016年08月08日

**简介：**《意见》深入分析了珠江水运发展条件、发展基础和发展问题，结合国家发展战略要求和区域经济社会发展的新形势、新任务，提出利用十年左右的时间，基本建成畅通、安全、绿色、高效的珠江黄金水道，包括建成干支衔接区域成网的高等级航道体系、形成江海联动功能互补的港口服务体系、形成功能完善优质高效的现代航运体系、建成生态优先示范带动的绿色发展体系、形成责任清晰保障有力的安全预控体系、建成协调有力运转有效的水运治理体系。

### **(7) 交通运输部关于印发《珠江水运发展规划纲要》的通知**

**发布时间：**2017年05月16日

**简介：**《纲要》提出到2025年，基本建成畅通、安全、绿色、高效的珠江黄金水道，全面对接粤港澳大湾区，珠江水运在综合交通运输体系中的比较优势得到较好发挥，总体服务能力满足经济社会发展的需要。《纲要》提出了包括打造珠江黄金水道、推进港口转型升级、推动航运服务发展、加强水运安全监管、促进水运绿色发展以及提升行业管理水平六大主要任务。同时提出要实施七大重点工程，包括碍航闸坝复航工程、西江航运干线扩能工程、珠江三角洲航道网完善工程、西南水运出海通道建设工程、支流航道提升工程、港口码头重点工程以及港口集疏运重点工程。

### **(8) 交通运输部《推进综合交通运输大数据发展行动纲要（2020-2025）》的通知（交科技发〔2019〕161号）**

**发布时间：**2019年12月20日

**简介：**《行动纲要》提出到2025年，力争实现综合交通运输大数据标准体系更加完善，基础设施、运载工具等成规模、成体系的大数据集基本建成。政务大数据有效支撑综合交通运输体系建设，交通运输行业数字化水平显著提升。综合交通运输信息资源深入共享开放。大数据在综合交通运输各业务领域应用更加广泛。大数据安全得到有力保障。大数据体制机制取得突破。综合交通大数据中心体系基本构建，为加快建设交通强国，助力数字经济勃兴提供坚强支撑。

### **(9) 交通运输部关于印发《内河航运发展纲要》的通知**

**发布时间：**2020年5月29日

**简介：**《发展纲要》提出到2035年，基本建成人民满意、保障有力、世界前列的现代化内河航运体系。主要任务包括建设干支

衔接江海联通的内河航道体系，打造集约高效功能协同的现代化港口，构建经济高效衔接融合的航运服务体系，践行资源节约环境友好的绿色发展方式，构筑功能完善能力充分的航运安全体系，强化创新引领技术先进的航运科技保障，传承弘扬历史悠久内涵丰富的航运文化以及构建多方共建共治共享的现代行业治理体系。

**（10）交通运输部《关于推进海事服务粤港澳大湾区发展的意见》  
（交海发〔2020〕57号）**

**发布时间：**2020年06月12日

**简介：**《意见》提出到2022年，大湾区水上交通安全保障能力协同发展，船舶污染防治能力明显提高，大湾区水上交通安全多元共治格局基本形成，粤港澳海事管理机构合作机制有序运行，服务大湾区地方经济发展能力显著提升。到2035年，大湾区水上交通安全便捷，航运要素高效流动，粤港澳海事管理机构合作机制高效运行，水上交通安全监管、船舶污染防治能力达到国际一流，全面建成海事服务交通强国建设先行区、海事改革开放创新发展试验区、海事高质量发展示范区。

**（11）交通运输部《关于推动交通运输领域新型基础设施建设的指导意见》**

**发布时间：**2020年08月07日

**简介：**《指导意见》明确到2035年，交通运输领域新型基础设施建设取得显著成效。先进信息技术深度赋能交通基础设施，精准感知、精确分析、精细管理和精心服务能力全面提升，成为加快建设交通强国的有力支撑。主要任务，包括：一是打造融合高效的智慧交通基础设施，以交通运输行业为主实施。以智慧公路、智能铁路、智慧航道、智慧港口、智慧民航、智慧邮政、智慧枢纽，以及新材料新能源应用为载体，体现先进信息技术对行业的全方位赋能。二是助

力信息基础设施建设，主要是配合相关部门推进先进技术的行业应用，包括 5G、北斗系统和遥感卫星、网络安全、数据中心、人工智能（如自动驾驶等）等。三是完善行业创新基础设施，主要是科技研发支撑能力建设，如实验室、基础设施长期性能监测网等。

### **（12）交通运输部关于《广东省开展交通基础设施高质量发展等交通强国建设试点工作的意见》**

**发布时间：**2020 年 10 月 10 日

**简介：**《意见》表示原则同意广东省在交通基础设施高质量发展、交通与旅游等产业融合发展、智慧交通建设、枢纽服务效率提升、综合交通运输管理体制机制改革等方面开展试点，请广东省进一步完善试点实施方案，细化试点任务，落实具体举措，明确阶段目标和时间进度。

### **（13）交通运输部办公厅 广东省人民政府办公厅 广西壮族自治区人民政府办公厅 贵州省人民政府办公厅 云南省人民政府办公厅《关于珠江水运助力粤港澳大湾区建设的实施意见》**

**发布时间：**2020 年 6 月 29 日

**简介：**《意见》共提出 7 个方面 18 项政策措施。内容包括：一是建设互联互通的水运基础设施，促进大湾区基础设施建设。包括推进航道网络建设、推进港口网络建设、推进多式联运体系建设、加快水运信息化建设 4 项。二是提升水运服务品质，促进大湾区运输服务高质量发展。包括全面提高水运服务能力、打造现代水运体系、打造现代航运服务业、推动邮轮和游艇产业健康发展 4 项。三是培育对外开放新优势，促进大湾区扩大开放。包括优化珠江水运对外开放营商环境、构建珠江水运对外开放新格局 2 项。四是加快水运技术创新，促进大湾区创新发展。包括优化水运创新环境、提升水运科技创新能力 2 项。五是推进水运生态文明建设，促进大湾区绿色发展。包括推



进绿色水运基础设施建设、加强珠江水运污染防治 2 项。六是强化水运质量安全保障，促进大湾区安全发展。包括提升基础设施质量安全保障能力、提高水运装备安全水平、提升行政执法能力水平 3 项。七是健全和完善水运发展体制机制。包括优化珠江水运管理格局、完善珠江水运发展高层协调机制等。

## ◆ 广东相关政策文件

### (1) 广东省委 广东省人民政府印发《关于构建“一核一带一区”区域发展新格局促进全省区域协调发展的意见》

发布时间：2019 年 07 月 19 日

简介：《意见》提出加强交通枢纽建设以广州港、深圳港为龙头打造两大世界级枢纽港区。优化整合全省港口资源，形成以珠三角港口群为主体、粤东和粤西港口群为两翼的港口发展格局。以建设汕头区域性枢纽港为重点，将粤东港口群建设成为粤东地区对外开放和对台经贸合作的重要平台。强化湛江区域性枢纽港功能，将粤西港口群打造成为大西南地区出海主通道。完善基础交通网络，加强东西两翼地区和北部生态发展区重要航道建设，改善欠发达地区水运条件，适时推进东江、韩江、北江上延段航道扩能升级项目，规划建设湛江 40 万吨级航道工程，大力推进珠江—西江黄金水道建设。

### (2) 广东省人民政府关于印发《广东省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》（粤府〔2021〕28 号）

发布时间：2021 年 04 月 25 日

简介：《规划纲要》在建设现代化综合交通运输体系方面提出，要推动形成全省港口协同发展格局，携手港澳共建世界级港口群。增强广州、深圳国际航运枢纽竞争力，以汕头港、湛江港为核心推进粤东、粤西港口资源优化整合；优化内河港口布局，加快西江、北江等内河港口集约化、规模化发展，推动形成全省港口协同发展格局，

携手港澳共建世界级港口群。继续完善内河高等级航道网络，推进东江航道扩能升级、北江航道扩能升级上加强研究并适时建设，更好发挥珠江—西江黄金水道功能，积极推进绿色航运发展。统筹推进沿海主要港口疏港铁路和出海航道建设，支持具备条件的内河港口引入铁路专用线，积极对接西部陆海新通道，形成以沿海港口为枢纽，面向全球、辐射内陆的交通物流网络。

### **(3)《广东省航道发展规划(2020—2035年)》(粤交规〔2020〕786号)**

**发布时间：**2020年12月11日

**简介：**《规划》明确了广东省未来一段时期航道发展的目标和重点，提出通过合理开发建设，到2025年广东省沿海主要航道的八大通道等级达到15万吨级及以上，内河高等级航道总里程达到1445公里以上。到2035年，全省形成布局合理、适应度高的全省高等级航道网。打造沿海港口10万至40万吨级进港航道20条以上，广东省沿海航道适应全球船舶大型化趋势，满足世界最大货运船舶进出港需要和沿海大型综合性港区发展需要。

### **(4)广东省人民政府办公厅关于印发《广东省推进运输结构调整实施方案的通知》(粤府办〔2019〕8号)**

**发布时间：**2019年03月29日

**简介：**《实施方案》提出稳步推进沿海港口主要港区大型化、专业化码头建设和改造升级，推进内河港口规模化、集约化建设，统筹推进进港航道和公共锚地等港口公共基础设施建设，提升港口基础设施服务能力和综合运输效率。完善内河航运基础设施网络。统筹利用航道资源，提升内河水运系统航运能力。打造干支联动、高效畅通的内河水运体系，加快落实西江、北江等航道扩能升级建设方案，开展西伶通道、龙穴南水道、泥湾门至鸡啼门水道、江门崖门万吨级航

道整治工程，推进东江航道尽快恢复通航。

**(5) 广东省交通运输厅印发《广东推进内河航运高质量发展实施方案》（粤交港〔2021〕38号）**

**发布时间：**2021年1月26日

**简介：**《方案》从六大方面提出16项重点工作任务，系统谋划内河航运与综合交通、产业布局协调发展，补齐内河航运发展基础设施短板，推进全省内河航运高质量发展，为广东构建“一核一带一区”区域发展新格局提供有力支撑。提出到2022年，广东将基本形成干支衔接、江海连通的内河航道网络，初步构建起集约高效、功能协同的内河港口体系，基本解决内河重要港区通达干线公路“最后一公里”问题，内河航运在综合交通运输中的比较优势进一步凸显，服务区域经济及产业发展能力显著增强。

**表 1：广东部分地市关于内河航运扩能升级的相关政策文件**

地区	时间	文件	主要内容
广州	2019年 9月5日	《广州市关于提升粤港澳大湾区建设背景下增强广州港国际航运综合服务功能的工作方案》	在基础设施建设方面，广州将研究推进广州港小船航道、20万吨级航道、南沙港区驳船候泊锚地、南沙港区国际通用码头、南沙港区五期集装箱码头、小虎岛 LNG 码头建设。要建设智慧绿色港口，加快推进口岸信息化建设，加强船舶和港口污染防治。
	2019年 11月5日	《广州综合交通枢纽总体规划（2018—2035年）》	提出以拓展国际交通功能为核心，提升运输服务品质为准则，推动空港、海港、陆港三港融合，打造开放式、立体化、智慧型综合客运枢纽和多式联运综合货运枢纽，探索建设自由贸易港，将广州建设成为引领现代交通发展的全球交通枢纽。

地区	时间	文件	主要内容
深圳	2018年 6月25日	深圳市人民政府 《关于促进深圳 港加快发展的若 干意见》（深府 〔2018〕48号）	提出实施自由贸易港战略，加强对深圳 自由贸易港建设、大湾区港航合作发展策略 等方面的研究，形成深圳自由贸易港建设方 案。加快建设深港组合港，促进构建粤港澳 大湾区组合港体系，推动建立深圳国际港口 链，将深圳港打造成为自由贸易港及“一带一 路”建设的重要支撑区。
	2021年 4月13日	深圳市交通运输 局《深圳市综合交 通“十四五”规划》	高起点打造深圳都市圈，高站位实施“湾 区通”工程，助力区域构建由城际铁路、高 快速路、低空飞行、水上客运共同组成的综 合立体交通网络，形成海陆空铁立体联动、 服务体系智慧宜行、协同机制完备畅通的区 域高质量发展新格局。
佛山	2019年 7月26日	佛山市人民政府 办公室关于印发 《佛山市推进运 输结构调整实施 方案的通知》（佛 府办〔2019〕20 号）	升级水运系统，包括：优化区域港口群 布局，提升运输能力；持续完善内河航运基 础设施；加快集疏港铁路专用线建设；鼓励 大宗货物集疏港向水路和铁路转移；大力推 进港口资源整合，推动江海联运发展；推进 内河船舶标准化、清洁化等。
东莞	2020年 11月9日	东莞市人民政府 关于印发《东莞港 总体规划 （2020-2035）》 的通知（东府 〔2020〕72号）	提出东莞内河港区规划建设5个游船游 艇码头及2个游船码头（停泊点）。规划形 成以“一纵三横五河口”千吨级及以上航道为 骨干，300吨至500吨级航道为基础的纵横 交错、内低外高、分层推进、江海直达的航 道网。

地区	时间	文件	主要内容
中山	2019年 12月13日	中山市人民政府办公室关于印发《中山市推进运输结构调整实施方案的通知》	提出优化水运系统，包括：优化区域港口群布局提升运输能力。对中山市“一港五区”的功能定位进一步完善和优化。完善内河航运基础设施建设。加快推进中山市横门出海航道、小榄水道、鸡鸦水道、磨刀门水道、洪奇沥等五大航道整治工程，加快推动横门出海航道二期、小榄水道航道二期工程建设。加快港口集疏运通道建设。加快黄圃港区公路集疏运网络建设。

#### ◆ 全国主要省份的相关政策文件

表 2：全国主要省份关于内河航运扩能升级的相关政策文件

地区	时间	文件	主要内容
上海	2021年 2月20日	上海市交通委员会《上海市鼓励400总吨以下内河船舶生活污水环保改造补助资金管理暂行办法》	上海市400总吨以下内河船舶的船舶所有人（单位或个人），加装生活污水贮存舱（柜）的，可申请补助资金。补助资金由上海市节能减排专项资金安排。
	2021年 7月8日	上海市人民政府《上海国际航运中心建设“十四五”规划》的通知（沪府发〔2021〕7号）	加强长江口航道综合治理，有效提升北槽深水航道通过能力，合力推进长江口辅助航道建设，增强长江口航道整体通过能力和安全保障水平。建设苏申内港线、油墩港航道整治工程。加强内河航道网络与海港主要港区衔接，推进大芦线东延伸等河海直达通

地区	时间	文件	主要内容
			道建设，开展黄浦江上游经临港新片区内河航段直达洋山港特定航线、长江至临港新片区沿岸江海直达特定航线开通可行性、配套管理措施及鼓励政策研究。规划建设临港多式联运中心，加快布局内陆集装箱码头。
重庆	2021年 1月4日	重庆市人民政府 《推动成渝地区双城经济圈建设加强交通基础设施建设行动方案（2020—2022年）的通知》（渝府发〔2020〕30号）	健全以长江干线为主通道、重要支流为骨架的航道网络，加快长江上游航道整治和梯级渠化，加强港口分工协作，构建结构合理、功能完善的港口群，着力打造长江上游航运枢纽，加强成渝地区航运体系统筹分工协作，提高长江上游航运中心服务水平。
	2021年 2月26日	重庆市人民政府 《重庆市推动交通强国建设试点实施方案（2021—2025年）的通知》（渝府发〔2021〕4号）	推进长江、嘉陵江、乌江、渠江等高等级航道建设，加快建设嘉陵江利泽、乌江白马等航电枢纽；推进安居、渭沱等船闸通航设施升级改造，提升支流航道通过能力和水路运输贡献率。整合长江港口岸线资源，推动成渝地区双城经济圈港口差异化布局。组建长江上游港口联盟，加强港口分工协作，构建结构合理、功能完善的港口群。
江苏	2018年 9月21日	江苏省人民政府 办公厅关于印发《江苏省内河港口布局规划（2017—2035年）的通	通过市场主导、政府引导，加强内河港口资源整合，促进集约化、规模化、绿色化发展，优化布局结构，提高内河港口与沿岸城镇、产业发展的匹配性，加快江海河联运功能、连云港等海港功能向内陆延伸，构建

地区	时间	文件	主要内容
		知》（苏政办发〔2018〕71号）	布局合理、保障有力，与江海联运港区、沿海港口高效衔接，与战略、经济、城镇发展和大运河文化带建设要求相适应的内河港口布局体系。
	2018年10月1日	《江苏干线航道网规划（2017—2035年）》	按照“向江海延伸、向苏北覆盖、向次干辐射、与周边联通”的原则，逐步推进省域干线航道网络完善，推进锡溧漕河无锡段、苏申内港线、苏申外港线、通扬线、申张线、淮河出海航道红山头至京杭运河段、连申线灌河段、长湖申线、盐宝线、秦淮河、德胜河等航道工程；到2035年基本建成省域“两纵五横”干线航道网体系。
	2021年5月11日	《江苏省内河航道船舶过闸信用管理办法》	明确以船舶为主体进行信用管理，将船舶信用信息分为基本信息和过闸活动信息，对船舶的荣誉信息和失信行为信息进行归集，在此基础上进行以等级评定为主的过程监管和结果应用。
浙江	2021年6月4日	《浙江省海洋经济发展“十四五”规划》（浙政发〔2021〕12号）	建设多式联运港。加快建设现代化内河航运体系，建成一批现代化内河港区。提升义乌国际陆港综合能级，打造成宁波舟山港集装箱重要拓展区。推进金华华东联运新城、兰溪港铁公水多式联运枢纽建设，加快丽水海河联运建设，支持衢州打造四省边际多式联运枢纽港。加快合作布局一批长江沿线多式联运泊位及物流园区、分拨中心，提升江海联运服务能力。

地区	时间	文件	主要内容
湖南	2019年 2月20日	湖南省人民政府办公厅关于印发《湖南省推进运输结构调整三年行动计划实施方案》的通知（湘政办发〔2019〕5号）	完善内河水运网络。统筹优化长江干线湖南段和“一江一湖四水”内河集装箱等专业运输系统布局，提升水运设施专业化水平。加快港口集疏运公路建设，推进水上航道港口建设。大力发展江海直达和江海联运。巩固和发展湖南省至上海洋山集装箱江海联运，重点发展湘江干线及洞庭湖区江海直达、直达集装箱运输，扩大湖南至上海洋山江海直达运输船舶规模和航线。

## 【现状】

### ◆ 中国内河货运量居世界第一

2021年6月24日举行的国新办新闻发布会上获悉，中国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。全国内河航道通航里程超过12万公里，居世界第一。

“目前内河水运发展特别是基础设施方面仍然存在不少短板，对此我们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。”交通运输部水运局负责人透露，在“十四五”期间，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。

（来源：经济参考报）

### ◆ 广东内河运输承担了水陆交通运输周转量的24%

广东省内河高等级航道规划里程为1148公里，地区重要航道（含部分千吨级）规划里程为1143公里。2009年至2019年广东省内河航道完成投资165亿元，重点建设完成西江、北江、西伶通道、东平、



顺德、白坭、洪奇沥等水道航道整治工程。全省内河航道已形成以西江干流和珠江三角洲“三纵三横三线”高等级航道网为核心，地区重要航道为依托，其他航道为基础的沟通西南、江海联运、辐射周边的内河航道体系。

至 2019 年底，全省内河航道通航总里程达 12111 公里，其中 I-III 级高等级内河航道总里程为 1380 公里，占比 11.4%，IV-VII 级航道里程数为 3033 公里，等外航道里程数为 7698 公里。广东省内河运输承担了水陆交通运输周转量的 24%，航道体系为水上大宗货物运输提供了绿色环保的运输通道保障。

表 3：广东省主要内河航道现状格局

广东省主要内河航道现状格局
<p><b>西江干流：</b>界首至思贤滘。</p> <p><b>珠江三角洲“三纵三横三线”高等级航道网：</b></p> <p><b>三纵：</b>西江下游出海航道、白坭水道—陈村水道—洪奇沥水道、广州港出海航道。</p> <p><b>三横：</b>东平水道、潭江—劳龙虎水道—莲沙容水道—东江北干流、小榄水道—横门出海航道。</p> <p><b>三线：</b>崖门水道—崖门出海航道、虎跳门水道、顺德水道。</p>

（来源：《广东省航道发展规划（2020—2035 年）》）

#### ◆ 广东系统谋划内河航运高质量发展

“十三五”期间，广东航道共完成航道疏浚清障 2000 万立方米，航道维护测量 7500 公里，增设、改造航标 709 座，实施船闸维修专项工程 28 项。西江、北江通航环境得到进一步改善，西江、北江等 13 个航道扩能升级项目总体完工，新增内河高等级航道 483 公里，3000 吨级船舶可从广州港、深圳港、珠海高栏港等直达广西境内，1000 吨级船舶可从佛山三水直达韶关。同时，广东持续加大对航标遥测遥控、电子航道图、水位遥测、船舶流量监测、移动巡检等应用

系统建设力度，实现了西江、广州番禺、中山、东莞、佛山顺德、三水辖区航标遥测遥控全覆盖，五级以上航道和珠三角地区等级航道电子航道图全覆盖。

2021年1月，广东省发布《广东推进内河航运高质量发展实施方案》，并提出将以千吨级航道为骨干，加快北江、东江等内河航道建设，进一步加密完善珠江三角洲高等级航道网，积极推动旅游航道发展；加快建设佛山、肇庆等重要港区的13个疏港公路项目，实现重要港区疏港公路均达到二级公路标准。至2022年，广东将推进崖门出海航道二期工程和智慧航道项目等7个内河航道项目建设。

广东将积极推进内河港口规模化、专业化、集约化港区和客运码头建设；加快佛山高明高荷码头工程、韶关港乌石综合交通枢纽一期工程、云浮港都骑通用码头二期工程等33个项目建设，新增货物年通过能力约3000万吨，其中集装箱约100万标箱。

在智慧水运建设方面，广东将结合“数字政府”改革，推进港航政务服务体系迁移上云，推进北江船闸运行统一管理，2021年年底实现北江船闸联合调度系统正式投入运行，推进多级多线船闸联合调度管理统一报到、统一调度、统一信息发布、统一监管“四个统一”，推动航道与船闸信息共享、协调联动。

在推进运输结构调整方面，广东将加快东莞中外运石龙公铁水多式联运等具备铁水联运条件的项目建设，加密“穿梭巴士”“华南快线”“西江驳船快线”等连接珠三角海港与内河港口的驳船航线，支持内河商品汽车滚装业务发展。

广东将指导各有关地市将LNG加注站配套码头选址纳入港口规划，选择已规划的支持保障系统或危化品港口岸线进行建设；引导新建船舶使用清洁动力，全面推动内河船舶靠港使用岸电；加强船舶水污染物的信息化监管，推行全省船舶水污染物电子联单。

（来源：中国交通新闻网、中国交通报）

## ◆ 2020 年珠江水运内河货运量企稳回升

“十三五”期间，珠江新增三级以上高等级航道 1045 公里，3000 吨级船舶可从珠江三角洲直达广西贵港。港口规模化、集约化、专业化水平不断提升，年综合通过能力新增了 1.04 亿吨，年均增长 3.8%；船舶运力结构持续优化，货船平均吨位达到 1530 吨，增加了 25.3%，船舶大型化趋势明显。2019 年，珠江水系内河货运量突破 10 亿吨，仅次于长江，位居世界第二，港口完成货物吞吐量 6.2 亿吨，较 2015 年分别增长 27.4%、44.3%。珠江水运已步入高质量发展快车道。

2020 年第一季度，受疫情影响，珠江水系内河货运量降幅较大。随着国内疫情防控取得积极成效，珠江水运主要生产指标自 2020 年 4 月起逐步收窄降幅，至 6 月实现正增长，到第三和第四季度，主要生产指标保持增长、总体呈加速增长趋势。根据交通运输部珠江航务管理局统计，目前，珠江水路运输货运量占流域综合运输总货运量的 11% 以上，已成为综合运输体系的重要组成部分。珠江水运有效促进了沿江地区特别是上游欠发达地区的经济社会发展。

（来源：珠江航务管理局网站、新华社）

## ◆ 西江航道通航能力提升至 3000 吨级

西江是珠江水系最长河流，是广东省建设“21 世纪海上丝绸之路”向内陆延伸的水运主通道。据统计，经过近 10 年的发展，西江航运干线广东段水运量增长了 5 倍，为贵广铁路设计货运量的 4 倍，已大大超过航道原有设计通航标准，所以建设航道扩能升级工程具有重要战略意义。

西江（界首至肇庆）航道扩能升级工程 XJ7 合同段从广东、广西交界处下典村至西江、贺江交汇处封开江口镇，全长 8.73 公里，设计通航水深 5.6 米，项目合同总造价 1.47 亿元，合同工期 26 个月，主要是清挖覆盖层和航道清礁，共有下典、沉船、双鱼、江口等 10 个礁石区，共计覆盖层清挖工程量约 76 万立方米、炸清礁工程量约

61 万立方米、扫床测量工程量约 0.8 平方千米。该工程已于 2017 年完工，目前航道通航能力提升至 3000 吨级，有效满足这条“黄金水道”的水运增长需求。

（来源：西江日报）

#### ◆ 东江航道将升级至 1000 吨级

东江是河源、惠州通往珠三角的重要水上通道，历史上有“黄金水道”之称。据了解，根据省航道发展规划，东江航道拟在现有航道的基础上，按照通航 1000 吨船舶的 III 级航道标准进行扩能升级建设，计划 2022 年开工。其中，东江河源至石龙航道扩能升级工程项目建成后，航道水深将达到 2.5 米以上，1000 吨级的船舶从东江口到河源市东源县可以全线畅通无阻。有了千吨级航道，大宗货物从惠州出发，只需通过内河航道网络，就能便捷地运至珠三角的每个角落，直达广西；集装箱从惠州、河源出发，通过沿海港口很方便地就能转运海轮，扬帆海外。

（来源：惠州市交通运输局、河源日报）

#### ◆ 北江航道扩能升级增强粤北经济发展动力

北江航道扩能升级项目于 2015 年经省发展改革委批准立项，按内河 III 级、通航千吨级船舶标准建设，航道整治全长 252 公里，主要工程包括孟洲坝、濠湮、白石窖、飞来峡、清远等五处水利枢纽新建二、三线船闸共 7 座，项目概算投资 78.95 亿元。

濠湮、白石窖、飞来峡、清远等枢纽于 2019 年 10 月底建成通航，孟洲坝枢纽于 2020 年 10 月 30 日投入运行，千吨级船舶从韶关通往佛山三水的平均航行时间大幅缩短，从韶关市区沿北江黄金水道可直达粤港澳大湾区。

（来源：韶关日报）

### ◆ 内河港口集装箱吞吐增速高于沿海

2020 年我国内河港口完成集装箱吞吐量 3001 万 TEU，受疫情影响稍有下降，但 2021 年 1-4 月累计完成 1038 万 TEU，同比高速增长 25.9%。除了 2020 年稍有下降外，近五年内河港口集装箱吞吐量增速均高于沿海港口增速，内河港口集装箱发展较快。

从具体港口情况来看，当前内河港口集装箱运输节点沿长江和珠江水系分布，从吞吐量上看主要分布在江苏省的苏州港和南京港、广东省的佛山港。2020 年苏州港、佛山港和南京港均入围全国港口集装箱吞吐 TOP20（含沿海港和内河港）。其中苏州港领先明显，完成集装箱吞吐量 627 万 TEU，同比增长 0.3%，在全国港口集装箱吞吐量中排第 8。

表 4：2020 年全国港口集装箱吞吐 TOP20 中内河港口入围情况

年份	全国港口集装箱吞吐排名	内河港口名称	集装箱吞吐量(万 TEU)	同比增长 (%)
2020 年	8	苏州港	629	0.3%
	14	佛山港	405	-8.8%
	19	南京港	302	-8.6%

（来源：前瞻网）

### ◆ 广东港口资源正进一步整合

广东省沿海港口形成了以广州、深圳、珠海、湛江、汕头为主要港口，其余 9 个地区性重要港口为补充的分层次发展格局，煤、油、矿、箱、粮食、滚装等专业化运输体系基本形成并逐步完善。内河港口形成以佛山、肇庆为主要港口，其余 11 个地区性重要港口为补充的分层次发展格局。

省交通运输厅表示，目前正抓紧开展《广东省港口布局规划（2020-2035 年）》的编制报批工作，深化与《粤港澳大湾区发展规划纲要》的协同衔接，进一步明确各港口的功能定位。广州、深圳市

相关港口企业正积极推进港口资源市场化整合。广州港集团收购了中山港航集团，与佛山、中山市相关企业合资建设南沙港区四期集装箱码头，积极参与佛山港高明港区高荷码头工程、云浮港都骑通用码头二期工程建设，入主佛山九江战备码头经营业务等。下一步，交通运输厅将继续鼓励和支持省内港口龙头企业按照市场化规律，开展多元化的资源整合工作。

（来源：《广东省航道发展规划（2020—2035年）》、广东省交通运输厅网站）

#### ◆ “湾区一港通”已在大湾区 5 个地市 10 个内河码头推广

在“湾区一港通”模式下，进出口货物只需就近在珠江的内河港口办理通关手续，抵达南沙港转运时，即可实现全年不停歇流转和全天候直装，无需再等待港口码头排期。

目前，“湾区一港通”模式已在广州、佛山、肇庆、云浮、中山等 5 市 10 个内河码头推广应用，不同地区、不同海关关区的沿江港口，通过与南沙枢纽港共享港口代码，实现了进出口货物在港口间的自由调拨，有效盘活了航运资源，降低了企业物流成本。

（来源：人民日报）

#### ◆ 佛山“铁转水 水转铁”联运结网

2019 年，广铁集团佛山货运中心在佛山市三水区与 14 家港口码头公司举行“无轨铁路港场”签约仪式，这标志着我省以珠江、北江、西江水网和广茂铁路为纽带的铁水联运无轨港场实现成功组网。

近年来，公路货运由于安全、环保、交通等方面的原因，发展空间被压缩，铁路+水运的新模式成为了新趋势。和公路货运相比，铁水联运模式最有利的优势是中长距离运输，无论从运输物流成本，还是运输安全等因素考虑，铁水联运是最经济、最环保的物流方式之一。

铁路部门举例，以三水西铁路货场为例，经过综合考虑各类因素，

理论上可以得出三水西铁路货场 2018 年区域外运输的 11 万辆次汽车运输货物，完全可以通过铁水联运转运。如果建立新模式的铁水联运物流网，保守估计可实现 50% 的铁水联运转运，即大约 5.5 万辆次，将有效减少公路运输接驳里程，实现区内公路运输周转量较大幅度下降，减少公路汽车污染。

铁水联运已逐渐迎来运输行业发展的“风口期”。但传统模式下的集装箱铁水联运，是集装箱通过水路转到铁路运输或者是集装箱通过铁路转到水路运输，铁路和水路两套运输系统是分开独立管理的，仅仅是运输环节连接，不能充分发挥参与各方的资源优势。现阶段由于铁路货场与港口的功能没有实现互通，即铁路货场没有港口功能，港口也没有铁路货场功能，这些都极大限制了集装箱铁水联运发展。

广铁集团所属单位佛山货运中心管辖着广茂铁路、茂湛铁路、洛湛铁路岑茂段的铁路货物运输，东起广州西站，西至湛江西、东海岛，跨越广州、佛山、肇庆、云浮、阳江、茂名、湛江等地，管内铁路紧密衔接珠三角地区和粤西地区，是连接海南和大西南的铁路货运主通道。2018 年佛山货运中心到发货物 2652 万吨。在这些背景下，佛山货运中心成为了铁水联运新模式的试水者。

2019 年 2 月 28 日，广铁集团佛山货运中心在四会市永泰港成立全省首个无轨铁路货场。所谓无轨铁路货场，指的是在没有铺设铁路钢轨的港口码头开办铁路集装箱运输业务的港场。货主只要在这种无轨铁路货场办理了业务手续，货物即能从生产基地直接发往目的地，而在过去，由于运输方式的不同，以及铁路运输和水运码头的独立、不互通，这就需要多跑腿办理不同的流程手续，费一番周折。在港口建立铁路港场，不仅拉近了铁路和港口的关系，融合了业务，更便于货主办理集装箱运输业务，同时可以把铁路和水运运量大、运价低的优势通过铁水联运进一步做大做强做优，进一步提升铁水双方的揽货能力和市场竞争力。

(来源：广州日报)

## ◆ 广东省将推动内河船舶 LNG 动力改造

广东省人民政府与中国船舶集团有限公司、中国海洋石油有限公司 2020 年签署合作框架协议，共同推动广东省内河船舶 LNG（液化天然气）动力改造。按照协议，到 2025 年前，广东省将完成约 1500 艘 LNG 适改船舶的改造和 19 座 LNG 加注站的建设工程，全面完工后，船用 LNG 年需求量约 40 万吨，同时将替代油品消费约 39 万吨。据初步测算，该项目实施后，广东省船舶氮氧化物和颗粒物排放可分别降低 12.6% 和 19.5%，对于推动大气污染防治具有重要意义。

（来源：新华社）

## 【问题】

### ◆ 政协委员反映的存在问题

1. 跨区域的水运大通道尚未形成。千吨级及以上的高等级航道里程与江苏的 2363 公里相比存在一定差距；粤东、粤北航道等级相对偏低，难以适应产业转移、运输结构调整和船舶大型化趋势的需要；跨省（自治区）航道亟需开发建设，贺江、赣粤运河等东西、南北向水运大通道尚未打通。

2. 内河港口规模化发展水平滞后。全省内河港口新建的规模化、专业化港区正在逐年增多，但是部分现有码头泊位设施水平仍然较为落后。除肇庆新港、云浮新港等专业化港区外，其他码头普遍规模较小、靠泊能力较低、装卸设备较为落后，安全作业和环保设施条件均有待提高。

3. 水运与其它运输方式衔接不畅。港口集疏运体系建设滞后，部分港口没有进港铁路，港口与重要产业园、物流园区、干线公路、机场之间缺乏有效衔接，疏港公路以二级及以下为主，等级较低、能力不足，部分还与城市道路混用。铁水、公水、江海等多式联运体系尚不完善，与构建综合交通运输体系的目标要求还存在较大差距。



4.水运发展的要素制约持续增强。随着水运建设项目不断向支流地区拓展延伸，基本农田审批、土地征收拆迁、生态环境保护等方面的政策存在诸多限制条件，与相关部门的协同工作机制尚未有效建立，通过理念创新、技术革新、方案优化的方式破解要素制约难题的办法还不多。

#### ◆ 广东省航道发展不能完全适应发展需求

1.与产业发展新变化不适应。全省产业布局主要集中在珠江三角洲地区，同时随着经济发展，全省产业布局在不断调整。珠江三角洲城市群主要发展为世界先进制造业和现代服务业基地。资源要素向粤东西北地区转移，沿海地区集中布局发展一批临港化工、海工装备、能源等重大产业项目。产业布局发展，需要交通运输方式优化。现状高等级航道主要集中在珠江三角洲地区，航道发展格局与产业发展新变化不适应，需构筑覆盖全省的高等级航道网，适应产业快速发展需要。

2.航道发展资源制约因素加剧。航道发展资源受到挤压或破坏的情况加剧，跨越航道铺设光缆或管道、建设桥梁及其他建筑物或构筑物等，严重制约了航道的扩能升级。在临近航道的位置围垦，设置各种渔网、渔栅、网箱，使沿海航道航行条件日益恶化，影响通航安全。航道建设发展空间与国土空间、生态环境规划需进一步相互衔接协调，确保航道的线性连通和可持续发展。

3.航道建设和养护经费不足。沿海港口进港航道建设以地市财政和国家投入为主，由属地港口管理部门负责。受地市财力制约，沿海港口进港航道特别是东、西两翼沿海港口群的进港航道建设滞后，沿海港口进港航道现有投入资金难以满足今后沿海航道深水化建设和养护需要。航道投资总体相对较少，不能完全适应构建全省内河高等级航道网的资金需求。同时，随着航道等级的提高和通航能力的扩大，需继续加大航道养护投入，才能确保航道养护质量和水平。

4.航道现代化水平有待提升。随着我国经济由高速增长阶段转向高质量发展阶段，航道基础设施建设发展到一定阶段后，航道将由等级提高转向管理服务提升，向智能、绿色、安全、高效的现代化服务方向发展，航道建设、养护、管理、服务的现代化水平需进一步提升，建成畅通、高效、平安、绿色的现代化水运体系。

（来源：《广东省航道发展规划（2020—2035年）》）

#### ◆ 珠江广东段内河港口整合阻碍多

珠江内河港口众多，佛山、中山、江门、肇庆、云浮、东莞、惠州等珠江流域从事集装箱业务的港口企业超百家，多以私人码头、业主码头为主。珠江内河港口货源优越，基本都属于前港后厂模式，码头既做货代，又做码头，还做物流，利润相当可观。除中山港、云浮港外，大型港口集团对其他内河港口企业控制力较弱。珠江内河各港口整体情况如下：

##### 1. 佛山港。

2018年佛山港完成集装箱吞吐量400万标箱，其所有码头都位于西江干流或支流上。其中珠江内河有限公司（珠江船务有限公司）完成71万标箱，占总吞吐量的18%；和记港口占13%；招商局（中外运）占5%；其他内河码头占64%。

珠江内河码头有限公司（珠江船务有限公司）是广东省航运集团控股子公司，招商局港口持有珠江内河码头的20%，是目前在佛山港开发最多内河码头的一家港口运营企业。虽然广东省航运集团、招商局（中外运）、和记港口、广州港集团在佛山地区均有码头布局，但是佛山港64%的吞吐量由地方国资、民营主导经营，如佛航集团、顺乐港、容奇港、九江港等码头年吞吐量在10-50万标箱之间，在当地具有一定的影响力。佛山市已搬迁关闭城区码头（佛山新港码头、澜石港码头），加快推进顺德新港、高荷港等港口建设。近年，广州港也加快了对佛山港内河码头的布局，经营战备码头，建设高荷港（广

州港股份与海天集团、高明交投合资)；招商局港口投资建设的顺德新港自 2017 年开港运营以来，吞吐量直线上升，2019 年上半年完成集装箱吞吐量 12.7 万，同比增长 33.4%。

## 2. 江门港

2018 年江门港完成集装箱吞吐量 151 万标箱，码头主要位于西江干支流和潭江（银洲湖）上，其中招商局（中外运）完成 30 万标箱，占总吞吐量的 20%；珠江内河有限公司（珠江船务有限公司）完成 22 万标箱，占总吞吐量的 15%；和记港口完成 25 万标箱，占总吞吐量 16%；其他码头占 49%。相较于佛山港，江门港的内河码头更加私有化和货主化。以江门新会港区为例，银洲湖-潭江沿岸布满了广东名冠集团的新会港货运码头、高宝隆的新会新港码头、粮食码头、纸厂码头等众多码头。随着江门中外运仓码岸线超过 1000 米的新码头继续推进建设，未来江门港吞吐量趋向集中于珠江内河码头和招商局（中外运）投资码头中。

## 3. 中山港

2018 年中山港完成集装箱吞吐量 145 万标箱，码头主要位于西江干支流上，其中广州港集团（中山港航集团）完成 98 万标箱，占 66%；招商局（中外运）完成 40 万标箱，占总吞吐量的 28%；珠江内河有限公司（珠江船务有限公司）完成 3 万标箱，占总吞吐量的 2%；其他码头占 4%。与佛山港、江门港相比，中山港的港区相对集中，总体分为四大港区。自广州港股份收购中山港航集团的 52.51% 的股权后，中山港基本上是广州港最厚实的货源腹地。

## 4. 肇庆港

2018 年肇庆港完成集装箱吞吐量 75 万标箱，其中珠江内河码头（珠江船务）完成吞吐量 25 万标箱 33%。肇庆港主要经营高要、康州、新港和四会四个码头，其他如三榕港（肇庆港务有限公司、民营企业）也有所参与，该港口是肇庆最大一个码头，年吞吐量达 50 万标箱。

## 5. 云浮港

云浮港目前有两个港区，老港区（三都港区）和新港港区，新港港区由珠海港控股集团控股经营，2018 年集装箱吞吐量达 23 万标箱。

广东内河码头净利润率远远高于沿海枢纽港口（深圳港除外），且建设运营成本低，故内河码头并没有动力去改变自身经营模式，既不创新，也不扩大经营，同时也对参与整合积极性不高。由于不存在低价竞争问题，所以虽然近年来珠海港、广州港加大对珠江内河港口的投资，但是依然无法撼动众多内河港口的地位。对于沿海枢纽港口来说，其利润源头也被内河港口牢牢控制。像南沙一期这样年吞吐量 600 万标箱的大码头，净利润不超过 1 亿元，单箱净利润只有十几块，刚好处于在盈亏平衡点的边缘。沿海枢纽港口大部分是上市企业（招商港口、广州港股份、珠海港股份等），考虑到股民的要求，这些港口都不太可能采取高溢价模式收购内河港口的股权。

目前珠江内河大部分港口是存在“散、小、乱、差”等问题，且码头运营在 20 年以上，还面临着重新申请港口运营许可证的问题。此外，珠江水系包括西江、北江、东江和珠三角内河网，目前西江和珠三角内河网开发较为成熟，而北江和东江尚在开发中，特别是东江，由于受桥梁净空高限制，以水电开发过程中无设计过船船闸等因素，目前东江通航仅限惠州和东莞。

（来源：港口圈）

### ◆ LNG 动力船的推广难度大

凭借较好的经济性、清洁性，内河船舶采用液化天然气（LNG）燃料受到了较高的关注，尤其是在国际海事组织（IMO）2020 年“限硫令”生效日期临近及相关环保法规日益严苛的背景下，LNG 被认为是我国内河船舶运输最现实、最有前景的替代燃料。

尽管我国从 2010 年开始探索推广 LNG 动力船，但整体而言这 10 年的发展速度较为缓慢，其背后原因涉及政策、市场、技术等多

方面。从市场环境来看，一方面，当时行业对于内河船舶应用 LNG 的认识不统一，相关推广工作涉及部门及领域众多，致使行业缺乏明确的发展规划；另一方面，低迷的航运、造船市场和高企的成本等阻碍了 LNG 动力船的发展。从制造技术来看，目前我国内河 LNG 动力船的性能参差不齐，实际效果并不如预期。例如，我国 LNG 发动机生产厂商以国产化为主，大功率单燃料机较少，混烧式双燃料机居多；现有主机排放、功率覆盖与能耗等方面仍需改进，实际使用中集成化程度不高，维护保养不便。从配套设施来看，目前我国已建或在建水上船用加注站数量远远不够，缺乏加注设施是 LNG 成为船用燃料的关键障碍。此外，由于涉及消防、住建、国土、水利等多个部门，相关的审批程序并不特别清晰，许多建好的加注站由于手续不全而迟迟未能投入使用。一些成功投入运营的加注站，也因船舶过少，长期处于亏损状态。这些因素都加大了 LNG 动力船的推广难度。

（来源：中国船舶报、中国能源报）

## 【经验】

### ◆ 内河航运扩能升级的国内经验

#### ➤ 江苏：从水运大省迈向水运强省

江苏濒江临海，水运资源条件得天独厚，内河航道总里程、等级航道里程、港口货物吞吐量、万吨级以上泊位数、亿吨大港数等多项指标名列全国前茅，水运承担了全省 90% 以上的能源和外贸物资运输。“十三五”时期，江苏沿着高质量发展方向一路向前，水运大省正向着水运强省迈进。

1.突出骨干航道网络建设。江苏“两纵”骨干航道中，京杭运河、连申线苏北段基本建成，刘大线、泰东线航道建成达标。“五横”骨干航道中，长江通道基本建成，盐河、丹金溧漕河等航道建成达标。突出通江达海建设，通江航道续建完成苏南运河、杨林塘、锡澄运河，

达海航道建成刘大线等航道。突出内河集装箱运输通道建设，重点加快推进盐河、灌河航运等级提升，强化苏北地区至连云港港运输通道。

三级以上航道里程达到 2363 公里，千吨级航道覆盖全省 78% 的县级及以上节点和 50% 的省级及以上开发区。港口吞吐量达 29.7 亿吨，占全国港口吞吐量 1/5。江苏水运优势持续释放，综合通过能力、万吨级及以上泊位数、货物吞吐量、亿吨大港数等多项指标持续保持“全国第一”。

2.丰富的港航条件，高质量促进了滨水产业集聚。港口发挥产业开发优势、引导产业布局，据江苏省交通部门统计，沿江沿海地区集中了全省 90% 以上冶金、石化、造船企业，70% 以上水泥、造纸企业，60% 以上电力企业和 75% 的省级以上开发区，沿江地区集聚了 42 个经济开发区，有力带动了临港产业发展，直接临江地区以占全省 1/4 土地、1/3 人口，实现全省 1/2GDP，城市化水平高于全省平均水平 5 个百分点，沿海地区近年来 GDP 增速也高于全省平均水平。同时，落实全省钢铁煤电化工等产业向沿海转移，沿海港口有效供给能力明显提升，服务保障了盛虹炼化、中天钢铁等一批千亿级重大产业项目落户，打造形成江苏沿海产业新引擎。

3.以港口为节点公铁水联运。水运降本增效作用突出，长江南京以下 12.5 米深水航道全线贯通，实现与国际航运网络的“深水”对接，已成为长江黄金水道中的“钻石”航段，对推动长江经济带高质量发展发挥了重要作用。江苏系统规划布局重点港区集疏港铁路，推动集疏港铁路向堆场、码头前沿延伸，努力打通铁路进港“最后一公里”。目前沿江沿海的连云、西坝、新生圩、大港等 4 个港区和内河的徐州、无锡、苏州、淮安等 4 个港口已建成并投用疏港铁路，太仓、龙潭等港区在建疏港铁路正加快推进，力争到“十四五”末基本实现铁路通达全省所有重点港区。全省已建成多式联运型货运枢纽 40 个，形成以港口为节点的高效顺畅的公水联运、铁水联运系统的同时，枢纽场站布局将逐步完善，当前正推进陆家浜、平东等 12 个重点铁路货场新

建或改扩建，推进徐州淮海国际陆港、南京禄口机场等综合枢纽建设。

4.建设绿色港口不遗余力。将原规划的港口岸线调整为饮用水源岸线、城市生活和旅游景观岸线，南通港狼山港区、江阴韭菜港等“退港还城”。江苏易起尘作业货种港口防风抑尘设施配置率达 83%，原油成品油装船泊位安装油气回收设施覆盖率达 100%，率先建成 5 座长江干线洗舱站，累计建成港口岸电设施 2177 套，船舶靠港使用岸电量比 2017 年翻一番，全省内河船闸、水上服务区等累计建成 384 套低压岸电系统，京杭运河船闸船舶待闸区实现岸电系统全覆盖。船舶污染物接收设施覆盖沿江 300 家企业、内河 2044 家企业。

5.探索港航智慧发展。智能港口方面，以试点示范为抓手，推进智能港口建设。比如，南京港“江海联运一体化全程物流供应链港口智慧物流示范工程”建设通过部省验收。智慧航道方面，加强航运保障及数字航道建设，完成 330 公里电子航道图试点建设，推出全省统一过闸 APP，目前京杭运河苏北段船员采用“船讯通”登记缴费过闸用户近 3 万个，占比达 95%以上，并实现全省航道缴费“不见面”、取票“不跑腿”。

6. LNG 船推广应用走在前列。2012 年以来，江苏交通运输部门采用“先示范引领、后推广应用，先京杭运河、后其他内河”的路径，坚持“LNG 加注站建设与船舶新改建相配套”的原则，积极开展技术攻关，制定配套政策引导，逐步扩大 LNG 在内河船舶的应用，有序推进内河船用 LNG 加注站建设。此外，江苏省还对京杭运河苏北段 LNG 动力船实行优先过闸，且享有优先靠岸、卸货的“特权”，可使船舶航行效率提高 50%。

（来源：新华日报、中国江苏网、中国交通报）

#### ◆ 沪苏：开通集装箱内陆码头业务，尝试港口服务前移

2020 年 10 月，上港集团 ICT（内河集装箱中心）项目在苏州启动。该项目的运行，让上海港将服务延伸到了苏州白洋湾口岸，将为

苏州地区的客户提供更低成本、更为便捷的服务，也是上海港前置港口服务的创新之举。

集装箱内陆码头（Inland Container Terminal，简称 ICT），是上海港集装箱码头、场站的腹地延伸项目，主要为客户提供视同上海港港口的出口集装箱进港、进口集装箱提箱、进出口集装箱转运、空箱调拨转运等主业服务。同时，可为客户提供门到门运输、集装箱拆装箱、货物仓储、客户定制货物仓储和拆装箱等主业延伸服务。

上海港 ICT 实施后，客户成本物流大大降低。该项目不仅是上海港利用智慧化管理技术对港口物流资源在时间和空间上的统筹，也是进一步探索口岸功能与港口服务前移至内陆腹地的有效尝试。ICT 项目全部建成运营后，苏州 ICT 模式进出口集装箱港口集疏运物流时间，较之目前苏州至洋山港的物流时间，可缩短 1-2 天，每个标准集装箱物流成本可降低 200 元左右。对客户来说，集装箱交付 ICT 后，ICT 将根据集装箱物流时限，采用三种运输方式实现转运：水路转运，即通过 ICT+河海直达的方式；铁路转运，即通过 ICT+铁路+芦潮港站、洋山港区短驳方式；公路转运，即通过 ICT+公路运输方式。

由于 ICT 项目的实施，苏州及周边地区货主只需将货物送至白洋湾口岸，便相当于完成了货物抵达上海港的要求，省去了集装箱“提空送重”过程中近 90% 的运输里程，货主的物流运输过程得到大幅简化，也使得货主业务处理与情况应对得到极大优化。同时，白洋湾作业区接收的货物可平抑“峰谷时刻”物流运能差异，以及增加往返重箱运输比例，以降低企业综合集疏运成本。此外，ICT 项目还充分发挥信息技术在港口综合运输领域的作用，通过 ICT 项目构建一个一站式公共服务平台，实现一键式完成办理单证、缴费、查询位置等业务，在极大改善客户物流服务体验的过程中，也使得港口物流企业可以通过数据管理从中挖掘出更多服务需求。

（来源：苏州日报、中国水运报）



## ◆ 内河航运扩能升级的国外经验

### ➤ 莱茵河绿色水运发展启示

莱茵河早在 19 世纪就曾面临工业革命带来的环境污染问题，到 20 世纪德荷边界生物几乎绝迹，面对日益严重的污染，20 世纪 50 年代由荷兰提议成立了沿线各国参与的“保护莱茵河国际委员会（ICPR）”，为改善莱茵河的水质制定了一系列目标和措施，对莱茵河的生态修复起到了巨大作用。

杜伊斯堡港作为莱茵河上规模最大的内河港，是德国乃至欧洲最重要的货运运输枢纽，也是中欧班列的枢纽站点。杜伊斯堡港高度重视港区的绿色发展，除日常运营以外，港口还定期开展针对水、空气、土壤等的检测工作。港区自身配备了有机超薄太阳能电池，并正在探索利用太阳能和电动运输系统将港区拓展为区域的“能源转型中心”，港区的第一个电动车队已具投产使用条件，未来港区的运输车辆将均改为电动汽车。此外，港区也在积极研究 LNG 作为港口常用设备的替代能源，未来内河船舶、卡车、铁路等也将逐步探索 LNG 的应用。

鹿特丹港位于莱茵河口，是全球规模最大的河口港之一。鹿特丹港早在 2010 年就颁布了《鹿特丹港口管理细则》，明确内河船舶停靠需连接岸电，禁止使用船上发电机。鹿特丹港内河船舶岸电制式为 220V/380V-60A-50Hz，电价为 0.27 欧元/kwh，可通过移动平台支付电费。为了推广使用岸电，鹿特丹港还推行市民举报等监督手段，使用效果良好。此外，鹿特丹港对各种货类分开布局，散货堆场远离城区且均设防风抑尘等环保设施。

2010 年，鹿特丹港、不来梅港等港口合作制定了船舶环境指数（ESI）计划，根据现行的国际海事组织排放标准，为氮氧化物、硫氧化物等排放量较低的船舶提供优惠政策。ESI 计划采用百分制计分，鹿特丹港务局对于 ESI 得分不少于 31 分的远洋船舶给与 10% 的吨位费折扣，合格的船舶在该季度每次靠港都可以获得折扣，每个季度最多可使用 20 次停泊折扣，若单项得分均不低于 31 分，则可获得双倍

折扣。这期间，鹿特丹港空气质量逐步提升，2017 年的 NO<sub>2</sub>、SO<sub>2</sub> 和 PM 排放比 2010 年分别减少了 15%，50%和 23%。除 ESI 计划以外，国外很多港口还参与了例如“清洁船舶指数（CSI）”、“绿色奖励计划”等多个激励计划，吸引到港船舶在采取一定的减排措施后，可以在特定港口获得奖励，其中，清洁船舶指数、温室气体排放评级为多个港口或组织发起的激励机制，而其余的均为单个港口发起的激励机制。

（来源：《中国水运》杂志）

## 【提案线索选登】

### 一、关于关注广东省外贸出口缺箱少柜、订舱难的问题

#### 事由：

随着国内疫情防控日趋常态化，对外贸易迎来复苏。在对外贸易迎来增长的同时，远洋航线的集装箱出现一箱难求、一舱难求、运价大幅上涨，这给生产、物流企业带来不小影响。外贸企业订舱难，有企业不得不暂停接单。根据国际航运研究及咨询机构德鲁里（Drewry）发布的全球运价指数显示，截至 7 月 1 日，全球 40 英尺集装箱平均运价是上年同期水平的四倍多，达到 8399 美元。相关企业还将应对港口拥堵、运费高涨、船舶跳港及其导致商品库存增加存储费用高昂等一系列窘境。

#### 问题点：

- 1.海运紧张持续对我省外贸企业出口影响。
- 2.如何降低中欧班列铁路集装箱运输价格及优化相关交通衔接。

### 二、关于加强高层建筑消防、建筑安全管理的问题

#### 事由：

高层建筑隐患多。一是消防问题，按照相关部门介绍，目前，中

国配备的举高车大都在 50 米以下，多数消防水枪、水炮的喷射高度也只有 50 多米。50 米以上特别是超过 100 米的楼层发生火灾，除利用建筑内部消防设施外，几乎没有有效的外攻手段。高层建筑外立面多采用钢化玻璃幕墙，而现有强臂破拆车最大工作高度仅 18 米，超出这一高度只能靠人工，破拆难度大。内攻灭火时，消防员负重登楼超过 20 层，就无法有效开展救援行动；二是抗震、抗风问题。2021 年 5 月，深圳华强北地标 354 米的赛格大厦高楼突发晃动，抗风设计引发国内对高层建筑安全的讨论；三是玻璃幕墙使用问题。建筑物玻璃幕墙一旦出现异常变形、爆裂等现象，或者遭受风暴、地震、火灾、爆炸等自然灾害或突发事件造成局部损坏的，碎裂或损坏的玻璃随时都有可能坠下，存在较大的安全隐患。

#### **问题点：**

1.如何落实企业主体责任，做好高层建筑消防安全排查和巡防、玻璃幕墙的日常检查和维护工作。

2.高层建筑报建过程中如何加强设计审查，以及如何提高相关建筑的抗灾工艺。

3.钢筋混凝土结构的建筑寿命一般为 50 年，如何解决高层建筑未来的维护、改造和报废。

(根据信息征集整理)

(此页无正文)

---

送：省政协领导同志

各专门委员会主任，副秘书长、派驻纪检监察组组长，  
机关一级巡视员，各专门委员会专职副主任、机关二级  
巡视员

发：各地级以上市政协提案委，相关提案委员，相关提案办  
理单位，机关各处室，研究会领导成员

---