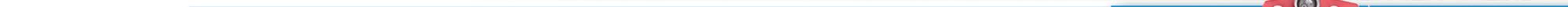


港口,是国际物流网络中不可或缺的“连接点”,是推动区域协调发展的“助推器”,更是湖南打造内陆地区改革开放高地的关键之笔。

港口经济,抱团才能壮大,产生规模效益。

湖南省委、省政府审时度势,以一盘棋思维高位推进港口资源整合,以湖南港航水利集团作为港航资源整合统一平台,构建通江达海水运体系,打破长期以来制约湖南港口一体化发展的瓶颈。

作为全省最大涉水国有企业,湖南港航水利集团重组一年来,勇担深化国企改革先行者,充分发挥链主企业领航作用,加快推动港航完成大整合、构建大枢纽、打造大品牌、带动大发展,实现了港航资源优化、物流成本降低、绿色发展转型等显著成效。



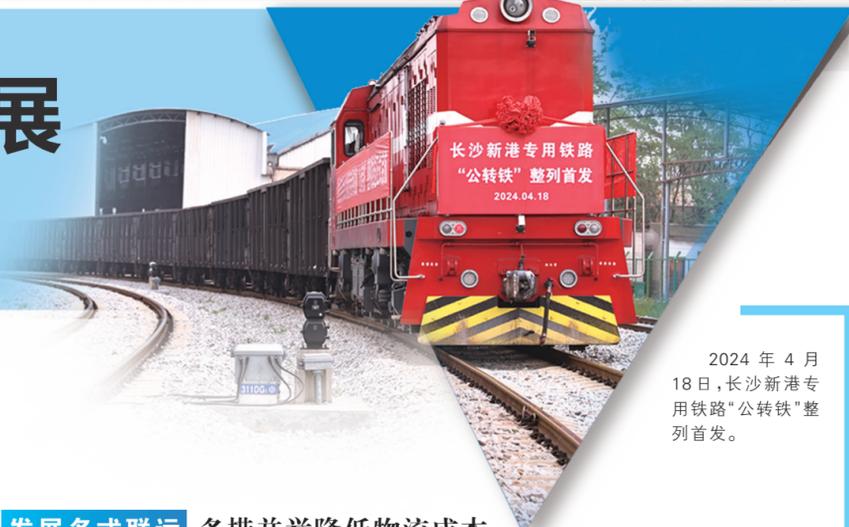
港航大整合 高效大发展

——湖南港航资源整合发展观察

解 民 陈南松 孟姣燕



长沙港震凝港区。



2024年4月18日,长沙新港专用铁路“公转铁”整列首发。

发展多式联运 多措并举降低物流成本

今年4月,伴随着声声汽笛,长沙新港专用铁路完成“公转铁”整列发送业务首发,打破去年专用铁路开通以来只有铁路到达的业务模式,标志长沙新港专用铁路“公转铁”发送业务正式开通。

发送业务开通以来,长沙新港采取进港24小时卸载,零点班不定时作业模式,装卸线上两台新购置的装载机平均每天要完成一整列50节以上列车的货物装载。“在专用铁路‘公转铁’发送业务正式开通之前,几千吨铁矿石被运到港口后,要先卸在仓库里,过一两天等足够的货车过来,才能转运出去。”长沙新港相关工作人员介绍,如今,货物无需长时间停留等待,装载机将铁矿石装进列车车厢,一次便可将其运往目的地钢铁厂,节省20%左右的运输成本。

在业内,有着“空运是块块钱,公路铁路是角角钱,水运是分分钱”之说。根据相关研究,我国多式联运占全社会货运量比重每提

高1个百分点,可降低社会物流总费用约0.9个百分点,节约成本支出1000亿元左右。“降低物流成本,提高水运占比是关键。”湖南港航水利集团相关负责人介绍,自重组以来,一方面发展多式联运,提高水运性价比;另一方面提高水运供给,加快航道建设,推动千吨级船闸整合,破解内河航道等级低及枯水期运营问题。

2023年12月,资水益阳至芦林潭二级航道建设工程、溇资航道白沙至甘溪港三级航道建设工程可研获批,洞庭湖区高等级航道成环成网取得重大进展。2024年6月,资水桃花江航电枢纽工程可研获批,该工程建成后有效解决资水尾间通航困难。

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,湖南已明确将涟水航道规划为1000吨级,复航工作正在积极推进中。届时,涟钢原材料、成品将能畅通往来于“涟水—洞庭湖

一城陵矶港—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。

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,不免产生信息差,影响通航效率。湖南港航水利集团成立后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。

水运投船闸管理分公司大力发展船闸数字化转型,实现对株洲、大源渡、土谷塘、湘祁、近洲洲五个梯级的七线船闸的统一管理。同时,利用湘江梯级船闸联合调度中心的多梯级船闸的远程集中控制和统一调度功能,优化过闸流程,不断提升船闸过闸效率,船舶的平均待闸、过闸时间减少近1小时。

湘江干流6座1000吨级以上船闸实现联合调度、远程集控,通航核载吨位4955万吨,通江达海、外畅内联的湘江“黄金水道”跑出“黄金效益”。

目前,全省正朝着将水运占综合交通运输比重由2023年的10.04%提升到2025年12%至14%的目标,坚定前行。

打造物流新格局 做大未来“水文章”

在省城陵矶港口集团,其大数据可视化平台将所有港口整合至一张网上,通过一块室内大屏,能实时查看现场作业、安全生产、能耗监测等7个维度的数据,方便及时决策,迅速调度。

过去一年,湖南港航水利集团研发投入费用1.3亿元,研发投入强度3.6%,获得省部级科技奖23项,成功打造省级创新平台1个,新增发明专利10项,3项成果被列入行业科技成果推广清单,2个项目入选省国资系统原创技术策源地名录,新增省级“专精特新”企业2家。

在数字化转型方面,湖南港航水利集团不断强化新技术应用攻关,如城陵矶智慧港口、大木塘智慧建管项目成功入选“数字湖南十大应用场景”;智慧船闸荣获国家首届“国企数字场景创新大赛”二等奖;建成洞庭湖重点堤防加固工程智慧建管系统,加固658公里洞庭湖区重点堤防,推动“隐蔽工程”变“明白工程”。

湖南港航水利集团还坚持绿色发展理念,减少物流活动对环境的影响。通过推广使用新能源运输工具、优化运输路线等措施,

不断减少碳排放,确保水运生态物流可持续发展。

为践行“兴水惠民、润泽三湘”企业使命,进一步保护和优化生态环境,湖南港航水利集团投资38亿元,开展洞庭湖生态修复试点工程。联合益阳市政府采取省市合作模式共同建设金塘冲水库枢纽。工程建成后,将联合上游柘溪水库调度,可将益阳中心城区、桃江县、洞庭湖水系资水尾间10个堤段的防洪标准分别提高到100年、50年、30年一遇,有效解决41万亩耕地稳产高产的灌溉水源问题,有力改善资水航道航运条件,有效保障资水下游沿线用水需求。

“湖南港航资源整合,不仅是一场物流革命,更是迈向现代化经济体系的坚实一步。”湖南港航水利集团党委书记、董事长易放辉表示,深入学习贯彻习近平总书记考察湖南重要讲话和指示精神,全面学习贯彻党的二十大精神,用创新的思维、创新的方法、创新的技术,破解制约高质量发展的瓶颈问题,共同开启湖南水运物流新篇章,为湖南构建新发展格局贡献更多力量。

下好一盘棋 “港口尴尬”迎来破题

从资源禀赋看,湖南“得水而优”。坐拥“一湖四水”,通航河流连通全省85%以上的县域,通航里程居全国第三。

站在“一带一路”建设倡议和长江经济带发展、交通强国建设、中部地区崛起等多个国家重大战略层面看,湖南航道等级低、港口资源“小散乱”,总体落后于其他沿海、沿江省份。

2023年8月23日,重新组建的湖南港航水利集团揭牌起航,我省“港口尴尬”迎来破题时刻!

根据《湖南省港航整合和发展方案》(以下简称《方案》),湖南港航水利集团主要负责全省港航、水利基础设施的投资、建设和运营,承担省政府交办的重大港航、水利基础设施的建设和运营管理。集团下设城陵矶港口集团,将完成长江、湘江、洞庭湖区1000吨级以上国有公用码头经营企业整合,统一使用“城陵矶港”品牌开展业务。

“此次港口资产整合,不同于以往松散型战略合作或同城港口整合,而是一次跨行政区划、深层次的港口资源整合。”湖南港航水利集团相关负责人介绍。

加快完成资产划转移交,是港口资源整合的“硬骨头”。

如何保障整合中的利益分配和增长动能持续充沛?集团成立工作专班,班子成员一线调研40余次。整合工作保持“四个不变,一个增强”,即:各州市现有的国有港口企业作为湖南港航水利集团的子公司,保持港口企业注册地不变、股份收益权不变、税收关系不变、地方对港口支持政策不变,港口对地方经济发展的支撑作用增强。

一年来,集团与相关州市达成协议,确定划转各类企业14个,其中股权划转8家,资产划转6家。

湖南港航水利集团与湖南省航务工程有限公司、湖南省交通规划勘测设计院有限公司、长沙金霞码头、岳阳市云溪区南洋洲码头签订股权无偿划转协议。

城陵矶港口集团与长沙、益阳、岳阳、湘潭、衡阳签订所属公用码头增资协议,与株洲市签订委托经营管理协议,所属公用码头划入城陵矶港口集团,全省港航整合加快推进,不断扩大合作领域,实现合作共赢。

根据协议,长沙港震凝港区、岳阳港君山港区荆江门长江作业区、华容港区塔市驿作业区、城陵矶港区,湘潭港铁牛埠港区二期向家塘新源码头,衡阳港松木港区松木作业区一期集装箱/件杂货码头,益阳港泥湾港区泥湾码头、桃江港区潭头湾码头、益阳港南县港区茅草街码头,所属公用码头及所持省属港口企业股权,以账面净资产增资入股至城陵矶港口集团。

按照“先易后难、先国有后民营、先公用后专用”原则,目前,湖南港航水利集团整合码头28个、千吨级以上泊位79个,占湖南公共码头总泊位数的38%以上,港口设计吞吐量6603万吨,做到了整合划转一家、实际管控一家、平稳运行一家,交出了一份“国内同类企业重组支持政策最优、当年投入最大、整合速度最快”的成绩单。

资产实现归集,如何统一运营,更考验改革者的智慧。

城陵矶港口集团自2023年12月挂牌运营以来,对纳入整合范围的港口进行统一管理,统一运营、错位发展。

一盘棋的红利,长沙新港深有体会。这个离城陵矶港水路约160公里的港口,在今年2月8日正式加入省城陵矶港口集团。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,长沙新港发挥省会港口优势,与其他港口互通有无、错位发展,避免了同质化竞争。这样跨越行政区划和地理距离的统筹,在以前不能想象。”

“1+1>2”的效应正在显现。截至今年6月,城陵矶港口集团完成散货吞吐量2707万吨,同比增长6%;上半年,长沙新港完成货物吞吐量512万吨,同比增长22.16%,共同擦亮“城陵矶港”金字招牌。今年1至6月,湖南港航水利集团营收同比增长22%,利润同比增长40%。



株洲二线船闸。

湘江奔流北上,集装箱船和货运船只穿梭往来,一片繁忙景象。眼下,岳阳市虞公港一期工程项目建设正酣。

虞公港位于湘江入洞庭湖咽喉处和“四水”交汇点,是湖南打造“一枢纽、多重点、广延伸”港口体系的重要组成部分,入选湖南省2023年“十大基础设施项目”。该项目总投资约38亿元,分三期建设,投产后,可将长江黄金水道向湖南内陆延伸87公里,极大缩短货物运输时间和运输距离,有效降低物流成本。

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。

做好“水文章”,牵住项目“牛鼻子”。

今年1月,在湖南发布的新开工8个重要交通项目中,就有5个与港航水利有关,即湘江长沙至城陵矶一级航道建设工程、沅水桃源枢纽二线船闸建设工程、岳阳城陵矶现代化港口群道仁码头工程、岳阳城陵矶现代化港口群松阳湖三期工程、湘阴县虞公港铁路专用线项目。湖南港航水利集团承担的涉水工程建设任务之巨,可见一斑。

上半年,5个在建航道项目完成投资21.95亿元,其中湘江永衡航道近尾洲二线船闸建成通航,溇湘船闸、浯溪二线船闸施工加快推进;石澧航道沱洲枢纽部分工程完成混凝土浇筑,青山澧水特大桥主桥墩身完成施工;洪辰航道闸室主体结构、航道疏浚炸礁施工有序推进;长城一级航道临时用地、环评获正式批复;沅水桃源枢纽二线船闸建设工程前期专题进展顺利……

为更好地整合资源、提升服务、完善产业链,湖南港航水利集团重组以来,将科技创新和数字化转型摆在重要位置。

如聚焦河湖生态、水利工程、水运工程、港航物流等4个领域30余项重点技术攻关,以“管控信息化、生产经营智慧化、基础设施体系化”为纲,聚力打造“数字港航水利”。



虞公港一期工程。

本版图片均由湖南港航水利集团提供