

千年工程平陆运河建设背景下南宁市水运发展策略研究

© 李尚 南宁市港航发展中心

► 摘要: 平陆运河在全国而言都是千年工程, 其建设将会对其起点城市广西首府南宁水运格局带来重大变化, 并使广西北部湾港有了一条内河水运集疏运通道, 给相对低迷的南宁市水运发展带来难得的历史机遇。本文基于对南宁水运发展现状和存在问题的分析, 结合平陆运河建设给南宁市水运发展格局带来的巨大变化, 提出了适合未来发展趋势的南宁市水运发展策略和建议。

► 关键词: 水运; 发展策略; 平陆运河

DOI:10.14125/j.cnki.zjsy.2023.10.013

1. 前言

南宁市是广西壮族自治区首府, 地处我国华南、西南和东南亚经济圈的结合部, 大西南陆海通道枢纽城市。随着南宁市经济社会发展, 南宁市水运建设取得较大进展, 航道渠化率达到95%以上, 千吨级及以上航道通航里程达到428km, 2021年完成港口货物吞吐量980万吨, 货运船舶平均净载重吨达到1498吨。但与广西其他地市内河水运发展的速度和规模相比, 南宁市水运发展仍存在一定差距。

2022年8月开工建设并将于2028年建成的平陆运河, 作为西部陆海新通道的重要组成部分, 是自元朝开拉直京杭运河以来, 中国第一次开凿新的运河线路, 无论从国家还是广西战略意义非常重大, 对南宁市水运发展影响深刻。该运河全长135公里, 按照内河I级航道标准建设, 可以通航5000吨级船舶。平陆运河的建设, 将直接打通南宁水运南向出海新通道, 沟通南宁港与北部湾国际门户港及国际港口的对外联系, 给南宁市水运发展带来难得的历史机遇。

2. 水运发展现状及存在问题

2.1 发展现状

1) 高等级航道率较高, 通航条件

良好。南宁市航道资源丰富, 航道渠化率达到95%以上, 千吨级及以上航道达到428km。目前, 共有三条重要干线航道, 分别是南宁至贵港I级航道、百色至南宁III级航道、崇左至南宁III级航道。

2) 港口规模化、集约化水平有所提升。南宁港共划分为六景、牛湾、中心城、横县和隆安五大港区和马山一个港点。截至2021年底, 南宁港共有生产性货运泊位53个, 分布在牛湾、六景、横县港区, 港口年货物通过能力1895万吨(含散货、件杂货1450万吨, 集装箱27万TEU), 其中, 2000吨级泊位26个, 1000吨级泊位27个; 生产性客运泊位51个, 均为500吨级以下泊位, 全部集中在中心城港区。南宁市港口经营单位共21家, 其中, 客运经营单位3家; 货运经营单位18家, 南宁港开发投资有限公司是南宁市最大的公共码头经营者, 共有21个1000-2000吨级泊位, 主要分布在牛湾港区(11个)和六景港区(10个), 码头水工结构均按照靠泊3000吨级船舶建设。

3) 货运量在波动中增长, 货类结构相对稳定。随着西江黄金水道的建设, 南宁港吞吐量迅速增长, 由2008年的156万吨增加到2017年的1380万

吨; 随着老旧码头、非法砂石码头及装卸作业点整治, 2018年吞吐量所有下滑, 降低至736万吨, 2019年恢复性增长至796万吨, 同比增长8.2%; 2021年虽有新冠疫情影响因素, 但吞吐量仍然保持较高增速, 增长至980万吨。

南宁港主要货类相对稳定, 以煤炭、水泥、矿建材料、粮食、非金属矿石等散货、件杂货为主, 2020年五大货种吞吐量占比达94.9%。从流向看, 南宁港货物基本为内贸, 且以进港为主, 2020年占53.2%。出港货物主要流向广州、深圳和东莞等珠三角地区, 主要货类是水泥、非金属矿石、煤炭和矿建材料等; 进港货物主要来自广州、百色、梧州、贵港和深圳等地, 主要货类是矿建材料、煤炭和粮食等。2020年, 南宁港与珠三角方向的货物交流总量为705万吨, 占比83.4%; 与百色方向的货物交流总量为91万吨, 占比10.7%; 与其他方向的货物交流总量为49万吨, 占比5.8%。

4) 货运船舶大型化趋势明显。南宁市货运船舶以散货船和杂货船为主, 营运组织以单船运输为主, 顶推船队极少。随着西江航运干线航道通行条件的改善和大吨级泊位的建设,

南宁市货运船舶也逐步向大尺度、大吨位方向发展,船舶平均净载重吨由2011年的780吨提高到2020年的1498吨,年均增长7.5%。

2.2 存在的问题

1) 港航资源要素协调发展合力不强,总体发展缓慢。目前,南宁港共有2000吨级及以上泊位26个,但航道枢纽存在碍航情况。除右江、左江航道达到规划Ⅲ级航道标准外,其他航道均未达到规划等级标准;西津一线船闸每年均停航约40天大修,且年通航能力仅为650万吨(双向),常年超负荷运转,船舶排队过闸时间较长,通航效率不高;1000吨级以上船舶艘数仅占10%,大型船舶数量相对较少。南宁市港航资源要素能力不协调,导致南宁水运对西江上下游和周边腹地吸引能力不强,限制了南宁港的快速发展,影响了南宁港在内河主要港口中地位和作用的进一步提升。同时,平陆运河按通航5000吨级内河船舶设计,为适应平陆运河发展要求,亟需对南宁市航道、港口、船闸能力进行整体提升,并提高大吨级船舶运力。

2) 港口物流处于起步发展阶段,集疏运体系有待完善。南宁港服务货种仍以水泥、矿建材料、煤炭、粮食等低附加值货物为主,导致港口物流仍处于起步发展阶段,服务功能仍以传统的港口装卸、仓储、转运服务为主,物流、信息、商贸、临港工业等功能没有得到充分拓展,综合服务水平较低;港区后方公路、铁路集疏运体系建设不足,主打运输中转功能的六景作业区尚没有铁路专用线,多式联运发展水平相对滞后。

3) 港产联动发展不足,港口总体规模相对较小。南宁市港产联动发展缺乏顶层设计、统筹规划,导致水运发展未能与经济、产业形成良好互动,一方面,港区后方已布局的部分产业对水运需求较小,且剩余供产业发展的土地资源有限,受临港产业结构

和发展水平影响,南宁市水运发展规模相对较小;另一方面,南宁市水运对临港产业发展的带动作用不足,对南宁市经济贡献度不高。港产联动动力不足,导致南宁港总体规模相对较小,2020年完成港口吞吐量845万吨,仅分别为梧州港、贵港港吞吐量的19.1%和8.0%,实际货物吞吐量不足港口货物通过能力的一半,港口设施能力未能充分发挥。

4) 支持保障系统不完善,服务能力有所欠缺。南宁港缺少污染物转运及处置设施,现有港区锚地、水上服务区等配套设施未成规模。水上服务区、消防、环保设施等支持保障系统缺乏系统性规划建设,现状能力不足、覆盖范围不全、服务水平不高、专业水平不强等问题较为突出。

水上安全监管装备落后,海事监管、航政、航海船舶及应急保障、港作船舶、打捞救助、港机修理、防洪等方面设施设备匮乏,趸船以及应急抢通、监管、测绘等现代化装备欠缺。水上交通安全监控体系、水上交通安全应急救援体系、船舶防污染体系等安全应急保障体系有待完善,先进设施设备和现代科技、信息化手段不足,技术水平提高缓慢,公共服务水平有待提高。

5) 港口智慧绿色发展水平不高,船舶标准化和规范化水平有待提高。现状南宁市缺乏专业化的液体化工品船和集装箱船,客运船舶标准化未形成。智慧绿色港口建设处于被动适应国家、行业发展要求的阶段,距离行业要求仍有一定差距,缺少规划、设计、施工、运营全过程节能环保管控制度,系统性、规范化、标准化的绿色港口体系尚未构建形成,岸电推广和规范使用需进一步加强,水上LNG加注站点建设有待完善。绿色水运建设管理机制有待进一步协调,需要加强交通、发改、环保和海洋等部门间的沟通、协调和分工,形成合力。

3. 平陆运河建设对南宁水运格局带来重大改变

根据腹地主要物资流通格局现状,平陆运河建设后,南宁港与北部湾港实现水路贯通,聚焦南宁市水运格局变化及对南宁市水运的影响,主要体现在以下几方面:

(1) 陆转水:部分陆路运输转移至运河通道水运。目前,南宁市除少部分出海货物经内河水运从珠三角港口出海外,大部分出海货物通过公路、铁路等运输方式运输至北部湾港、珠三角港口出海。平陆运河建成后,将打通南宁港与北部湾港之间的水路通道,为南宁市出海货物运往北部湾港提供一种大运量、低成本、绿色低碳的运输方式,在国家及广西大力推动运输结构调整方向下,水运在南宁市综合立体交通网中的作用愈发突出,未来,南宁市及周边地区通过公路、铁路等陆路方式运往北部湾港或者珠三角港口出海的货物将部分转移至水运,通过南宁港下水,提高南宁港的吞吐量。

(2) 水转水:部分经西江航运干线~珠三角港口运输改经平陆运河~北部湾。目前,南宁市经西江航运干线~珠三角港口出海的货运量约500万吨。平陆运河建设后,打通南宁港南向水运大通道,南宁市货物通过平陆运河至北部湾港出海的内河水运距离将较现状通过西江航运干线至珠三角港口出海的内河水运距离减少约580公里,南宁港部分货物将从西江航运干线转移至平陆运河出海,但不影响南宁港的吞吐量。

(3) 水水中转:吸引支流航道部分货运需求在南宁港中转。平陆运河开通后,将与西江内河水系连通,形成干支衔接、通江达海的内河航道水运网络,对于左、右江流域(含云南)的货源,选择在南宁港中转将是相对经济的运输组织方式;同时,对于除柳州、来宾的红水河、都柳江-融江流

域及以远地区(含贵州)的南向出海货源,在南宁港中转运输也是其货源运输组织的重要方式之一。平陆运河航道与西江干线支流航道存在等级差,且考虑船东航线设置、内河航区划分等的影响,将强化南宁港作为区域水水中转枢纽的地位,吸引百色、崇左流域(含云南)的货源及除柳州、来宾外的红水河、都柳江-融江流域及以远地区(含贵州)的南向出海货源在南宁港中转,扩大南宁港腹地范围,打造西南地区重要的内河水水中转枢纽,提高南宁港的吞吐量。

4. 南宁市水运发展策略初探

(1) 重新明晰港口定位,深化市场需求预测。平陆运河的建设,为南宁港带来新的发展机遇,一方面,随着平陆运河经济带的打造,尤其是南宁市适港产业的发展,将进一步要求港口完善服务功能,同时带来潜在的运输需求;另一方面,作为平陆运河的启运港,南宁港在西南地区水运网络中的地位将进一步提升,尤其是作为左右江流域中转枢纽的地位将进一步凸显。此外,通过平陆运河实现南宁港与北部湾港联动发展、与广西其他内河港口错位协同发展,在强首府战略下,借助南宁市优越的政策、金融、信息、人才、物流等资源聚集的优势,南宁市打造以南宁港为核心的区域航运中心的基础条件将愈发成熟。因此,平陆运河的建设,将进一步提升南宁港作为产业服务枢纽、西南地区多式联运枢纽、航运物流中心的作用,亟需根据新形势,重新明晰南宁港的发展定位、深化港口运输需求预测。

(2) 夯实航道基础设施,构建通江达海航道体系。适应平陆运河建成后对西江航运干线及其相连航道网能力升级的要求,由政府主导,持续推进关键船闸扩能工程,重点开展“西通、东融、北联、南向”四个方向的航道建设,打造“通江达海、坐中

四联”的内河高等级航道体系。

(3) 实施码头能力提升工程,打造区域水水中转枢纽港。围绕平陆运河建设,以企业为主体,实施六景港区、牛湾港区、横县港区、隆安港区码头能力提升工程,建设平塘江口水水中转港区,建成“四主(牛湾、六景、横县、平塘江口水水转港区)一副(隆安)”港口布局体系,并实现各港区一体化协同联动发展,将南宁港打造为我国西南片区经北部湾港出海的水水中转换装枢纽港。

(4) 畅通集疏运大通道,构建便捷高效的多式联运综合运输体系。以“一个体系,两条通道”为目标,由政府引导构建畅通、便捷、高效、经济的公铁水衔接紧密的多式联运集疏运体系;以企业为主体,建设“南宁港-平陆运河”、“南宁港-西江水系”内河航运大通道,推进南宁港-北部湾港班轮航线和南宁港-西江内河港口喂给航线建设,实现江海连通、通江达海;政府牵头开展平陆运河海船船型及江海直达船型论证和运输经济性专题研究,在经济、可行基础上,引导企业开通江海直达航线,真正实现江海直达。

(5) 优化提升服务功能,打造集约高效的现代航运物流中心。紧抓广西强首府战略给予南宁市高质量发展的资源要素倾斜和系列政策支持红利,吸引港航要素集聚,加快建设区域性航运中心,探索发展港航高端服务业。发挥港口在物流链中的核心节点作用,大力发展多式联运,加快建设现代港口物流枢纽,向产业链上下游业务延伸。南宁市打造以南宁港为核心的区域性航运中心和现代物流枢纽的实施路径。

(6) 强化港产互动,打造内生动力强劲的临港产业聚集区。秉承“以港促产、以产兴港、港产城海融合”发展战略,立足于港航经济,推进陆海统筹,引进国内国际头部商贸企业、

港航物流企业入驻,吸引我国沿海、东南亚产业落户沿江/沿河地区,发展航运配套产业、建设沿河/沿江经济带、打造旅游航道等,通过规划加强临港产业发展的科学性、前瞻性、集约性、高效性和可持续性,推进产业和港口一体化融合发展,打造临港产业聚集区,构建港产城海融合发展生态圈,加快向海经济发展。

(7) 加强创新技术应用,打造智慧绿色安全水运示范工程。践行全球科技革命、碳达峰碳中和、交通强国等战略规划要求,以“创新智慧、生态优先、安全绿色”为导向,抓住高质量建设平陆运河契机,政府引导、企业主导,推进南宁市智慧水运、安全水运和绿色水运建设。

(8) 强化市场主体竞争力,培育龙头企业。以培育区域性港口和航运服务龙头企业为目标,积极推动港航企业转型升级,吸引国际、国内港航物流头部企业入驻,整合港航物流资源,做强做大港航企业规模,提升南宁市港航企业的主体地位和综合竞争能力。

5. 结语

基于南宁市水运发展现状及规划,有必要从综合交通条件变化、运输经济性等角度出发,重新审视平陆运河建设对西江内河水运及南宁市水运发展的影响,客观评价平陆运河建设背景下南宁港发展的综合竞争力,明晰南宁市未来水运发展规模、发展定位及目标,统筹谋划南宁市水运发展应对策略及举措,为南宁市紧抓平陆运河建设机遇、推动水运高质量发展提供指导。