



# 广东内河水运高质量发展策略研究

曹梅珠, 汪超, 申勇锋

(中交第四航务工程勘察设计院有限公司, 广东广州 510290)

**摘要:** 本文梳理了广东内河水运发展特征及取得的成就, 针对广东内河水运发展滞后、区域发展不平衡、资源要素制约突出、港口集疏运体系不够完善等问题, 进行全面分析, 提出继续推进广东内河高等级航道建设, 优化内河港口总体规划, 加强水资源综合利用, 提高内河港口专业化水平, 提升内河水运智慧、绿色发展水平的发展策略, 推动广东内河水运高质量发展, 为区域发展新格局提供有力支撑。

**关键词:** 广东内河水运; 高质量发展; 策略研究

中图分类号: U69

文献标志码: A

文章编号: 1002-4972(2024)08-0017-04

## High-quality development strategies for inland water transportation in Guangdong province

CAO Meizhu, WANG Chao, SHEN Yongfeng

(CCCC-FHDI Engineering Co., Ltd., Guangzhou 510290, China)

**Abstract:** This paper summarizes the development characteristics and achievements of inland waters transport in Guangdong Province, and conducts a comprehensive analysis of the problems such as the lagging development of inland waters transport in Guangdong Province, unbalanced regional development, prominent constraints of resource elements, and inadequate port distribution system. It proposes the development strategy to continue promoting the construction of high-grade inland waterways in Guangdong, optimizing the overall planning of inland ports, strengthening the comprehensive utilization of water resources, improving the professional level of inland ports, and enhancing the level of intelligent and green development of inland water transportation, so as to promote the high-quality development of inland water transportation in Guangdong and provide strong support for the new pattern of regional development.

**Keywords:** inland water transportation in Guangdong; high-quality development; strategy research

经过多年建设和发展, 广东内河港口、航道基础设施、水运服务网络取得了巨大成就, 内河水运在综合运输体系中的地位和作用不断提升, 对珠江流域沿岸经济发展、产业协作、开放合作等发挥了不可替代的重要作用。梳理广东省内河水运存在的问题, 提出新形势下高质量发展策略, 对于促进广东省内河水运发展, 促进沿江地区流域经济协调发展具有十分重要的意义。

### 1 广东内河水运发展现状

广东水运资源丰富, 拥有大小河流 2 000 余条,

至 2022 年底广东内河航道通航总里程达 1.23 万 km, 占全国内河通航总里程的 9.6%<sup>[1]</sup>, 位居全国第二, 以西江干线和珠三角为主的内河高等级航道网基本形成。西江实现自界首经虎跳门、经西伶通道出海的 2 条 3 000 吨级出海通道; 随着北江航道扩能升级工程建成, 1 000 吨级船舶可通达韶关。内河港口货物通过能力进一步提升, 广东现有内河码头共有泊位 775 个, 其中千吨以上泊位 420 个, 货物通过能力共计 3.1 亿 t, 集装箱通过能力共计 1 148 万 TEU。广东内河港口货物通过能力从 2010 年的 1.9 亿 t 提升至 2022 年的 3.1 亿 t,

收稿日期: 2024-03-20

作者简介: 曹梅珠 (1975—), 女, 高级工程师, 从事交通运输规划与管理、设计咨询等工作。

吞吐量从2010年的1.7亿t增长到2022年的2.9亿t, 见图1。广东内河运输在全社会交通运输周转量中占比约24%, 运输货类以矿建、煤炭、水泥等大

宗货物为主, 2022年广东内河港口大宗货物运量合计约2.8亿t, 在基础设施建设物资和大宗能源运输中发挥了重要的保障作用。

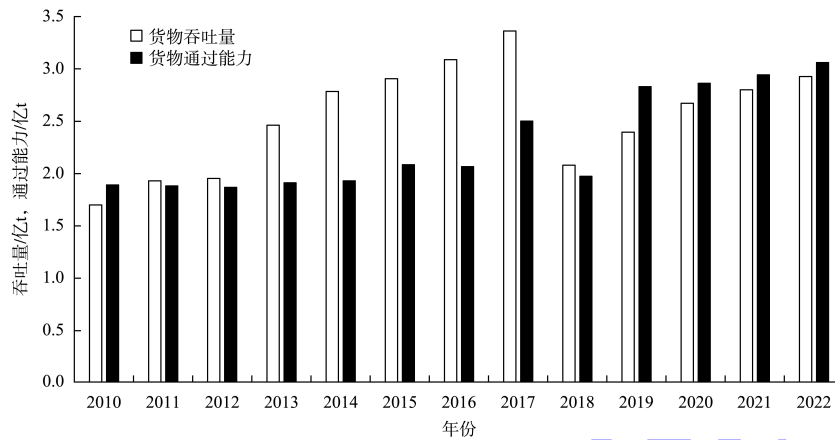


图1 2010—2022年广东内河港口发展情况

广东内河水运的发展降低了沿江地区的物流运输成本, 依托内河水运优势, 沿江地区逐步成为水泥、建材、石化、食品饮料等产业聚集地<sup>[2]</sup>。通过建设一批装备制造、汽车、电子、建材特色产业园, 有力支撑了珠三角地区传统产业沿西江、北江向粤东西北的梯度转移, 促进了沿江产业带的形成, 港口成为推动区域经济协调发展的关键抓手和核心依托。广东内河货运码头主要集中在佛山、肇庆、云浮、江门、广州、清远等6市内河沿线, 6市内河码头货物通过能力占全省内河港口总量超90%。广东省内河船舶运力近年来也有长足发展, 内河运力从2010年的611万t提高到2022年的920万t, 单船平均载质量从690t提高到1902t, 船舶大型化发展趋势明显。

11.5%。广东内河港口规划岸线总长约306km, 截至2020年底已开发岸线约85km, 占规划港口岸线总长度的27.6%。而同为水运大省的江苏, 2022年高等级航道通航里程为2488km, 约为广东省的1.8倍; 内河利用岸线长度达139km, 约为广东省的1.6倍; 内河泊位数量约6196个, 约为广东省的8倍。与内河水运发展较好的省市相比, 广东内河航道、港口仍需加强建设。

广东省内水运大通道尚未形成, 省际水路联系也偏弱。北江、东江、韩江等重要航道大型船只均无法通达省外, 即使是西江航道, 3000吨级船舶只能到达肇庆, 1000吨级以上船舶只能通达广西的南宁、百色和崇左, 与西江上游的桂西、黔东南、滇西南等资源富集区均未形成水路直通或便捷转运, 影响省际产业协同发展。

## 2 广东内河水运存在的问题

### 2.1 内河水运发展滞后

截至2022年, 广东GDP连续34年居全国第一, 与经济总量相比, 广东内河港口、航道建设发展相对滞后, 水运优势未能得到充分发挥。目前广东内河航道总里程为1.23万km, 列全国第二, 但可通航千吨级以上船舶的高等级航道里程只有1408km, 列全国第四, 仅占通航总里程的

### 2.2 内河水运区域发展不平衡

在自然资源方面, 广东内河水运与江、浙基本处于同等水平, 但目前水运承担量占综合交通运输总量的比例处于低位, 2022年广东水运承担比例为26.8%, 低于同期江苏的37%, 浙江的34.3%。而广东水路运输又呈“沿海强、内河弱”的格局, 内河港口年货物通过能力约占全省的15%, 内河港口吞吐量约占全省的14%。广东内

河水运在综合交通体系中发展较弱。

广东内河水运存在区域发展不平衡问题,2022年广东内河泊位共775个,其中珠三角599个,占总量的77%;2022年广东内河港口吞吐量为2.9亿t,其中珠三角为2.1亿t,约占总量的72%。随着广东省政府实施产业转移政策的深入,珠三角劳动密集型产业向东西两翼、粤北山区转移<sup>[3]</sup>,而广东内河泊位及高等级航道均集中于珠三角,粤东西北地区航道等级偏低,沿江地区水运优势无法充分发挥。珠三角高等级航道网沿线港口岸线,以佛山港为代表的内河港口开发已具有一定规模,但北江韶关、清远和西江云浮、肇庆部分河段的港口岸线尚未有效开发利用。粤东西北地区航道等级、内河港口规模与珠三角相比,仍存在较大差距。

### 2.3 资源要素制约较为突出

随着国土资源部对永久基本农田管理和保护要求进一步提高,土地要素制约趋紧;生态保护红线管控要求更加严格,航道建设推进受到较大影响。如清远枢纽三线船闸工程涉及到永久基本农田。此外,项目建设所需的用地与资金需求未有效解决,地方财政支持力度有限,项目建设工作推进缓慢,如东江河源—石龙航道扩能升级工程、矾石水道航道一期工程等项目。内河港口码头项目建设受国土空间、生态环保、水利等相关规划和政策的制约影响,各部门在共同推进水运发展过程中未形成有效的联动机制,项目审批和建设周期均较长。

### 2.4 内河港口集疏运体系有待完善

由于内河港口建设初期对道路规划不完善,广东省内河港口公路集疏运能力不足,普遍以二级及以下公路为主,港口与重要产业园区、物流园区、干线公路之间缺乏有效衔接,甚至许多港区集疏运道路与城市道路混用<sup>[4]</sup>。内河港口集疏运通道不畅,极大降低了港口通过能力,制约内河港口的进一步发展。截至目前,广东内河港口仅东莞石龙港拥有进港铁路,其余内河港口集疏运方式单一,港口集疏运条件不足,无法开展有

效的多式联运。广东内河港口集疏运体系不完善,使内河水运竞争力不足,导致沿江地区货物水运比例偏低。

## 3 广东内河水运高质量发展策略

### 3.1 继续推进广东内河高等级航道建设,构建全省内河航道网络

内河航道、船舶、港口是发展内河水运的基本要素,其中内河航道不仅是内河水运发展的基础,也是实现内河水运现代化的必备条件<sup>[5]</sup>。广东应继续推进高等级航道建设,提高高等级航道在总里程中所占的比例,加快形成省内水运大通道,提高通往沿海主要港口的内河航道集疏运能力,吸引更多适水货物转向水路运输。同时,推进赣粤运河等跨水系运河项目前期研究,积极对接湘桂运河、渝黔桂运河等西江上游水系连通重大工程,推动黄金水运网拓展至西江上游省区及长江经济带,打造经成渝连通欧亚、经桂滇辐射东盟的低成本运输通道。

### 3.2 优化内河港口总体规划,强化港口建设审批、监管力度

港口岸线是经济社会发展和对外开放的重要战略资源,具有稀缺性和不可再生性。广东内河港口仍有大量未开发岸线,政府需根据新形势下产业发展转移的要求,调整优化内河港口布局和总体规划,强化港口建设审批、监管力度,避免盲目开发、重复建设。通过统一规划,引导广东内河港口主要港区科学规划、长远布局,建成以佛山港、肇庆港、清远港为枢纽,集约高效、功能协同的内河港口体系<sup>[6]</sup>。目前包括广州港内河港、佛山港、梅州港、云浮港、清远港及韶关港在内,多个主要内河港口规划仍处于前期修编阶段,各级主管部门应加快内河港口规划修编及审批工作,推进内河港口规模化、集约化、专业化、科学化布局与建设。

### 3.3 加强水资源综合利用,谋求内河水运可持续发展

德国内河航运的开发经验显示,在保障水运

用水的条件下,较好地实现防洪、供水、发电、旅游度假休闲等水资源综合开发效果<sup>[7]</sup>,是实现内河水运可持续发展的有效途径。通过综合利用珠江水系和内河港口的资源,大力开展旅游业、养殖业、加工业和水利业<sup>[8]</sup>,有条件的地区可以进行水利发电,协调发展,以获取总体最佳的经济效益和社会效益。结合沿江河风光带建设,兼顾旅游客运和公共交通<sup>[9]</sup>,完善城市旅游观光码头布局。如在旅游资源丰富的锦江、增江、贺江等航道,试点建设旅游特色航道,结合地区全域旅游方案,积极探索旅游特色航道建设,助力粤北生态区旅游业发展。

### 3.4 提高内河港口专业化水平,提升内河水运智慧、绿色发展水平

结合广东省内各地区经济发展特点,兼顾多种需求,广东内河港区按照不同等级,分层次建设,以提升内河水运专业化水平。肇庆新港港区、佛山三水港区和东莞石龙港区为代表的区域核心港区建设,发展重点在于优化设施、设备,适应集装箱及大宗货物的规模化、专业化、集约化的运输需求,实现铁水联运的发展优势,形成公、铁、水快速中转和无缝衔接。而广州港的新塘作业区、江门港的主城港区、中山港的神湾港区、肇庆港的封开港区、云浮港的六都港区、清远港的新港作业区/清新作业区等主要港区则注重作业区的设施/设备能够适应港口规模化、专业化和集约化的运输需求<sup>[10]</sup>。合理有序推进主要港口建设,注重合理分工,优化发展。

以科技进步助推广东内河水运行业加快转型发展,推动智能船舶、数字航道、智慧港口等为主体的新一代航运系统发展。加强珠江水运污染防治,抓好内河码头岸电设施、内河船舶LNG(液化天然气)加注站等基础设施建设。建设提供船舶水污染物接收、加油加气、岸电供水、应急保障、船员服务的水上绿色服务区。全面推广应用清洁能源、新能源船舶,统筹发展绿色港口、绿色船舶、绿色航道、绿色运输组织,加快构建绿色水运交通运输体系。

## 4 结语

1) 展望未来,在双碳经济新发展模式的背景下,绿色、环保、经济的内河航运将在综合交通运输体系中发挥更大的作用,其地位也将逐步提升。

2) 在内需经济和国内消费升级的促进下,广东内河港口的发展还有进一步提升的空间。

3) 通过补基础设施短板,提升服务水平,推动数字赋能,加快绿色低碳转型,提高内河水运服务效率、品质和发展能级,推动广东内河水运高质量发展,为区域发展新格局提供有力支撑。

## 参考文献:

- [1] 广东省交通运输厅. 广东省港口与航运发展报告 2022. [R]. 广州: 广东省交通运输厅, 2023.
- [2] 广东省交通运输厅. 广东省航道发展规划(2020—2035年). [R]. 广州: 广东省交通运输厅, 2020.
- [3] 程远州, 吴勇, 黄娴, 等. 结构调整, 为经济注入新活力 [EB/OL]. 人民日报, (2018-3-21) [2023-03-10]. [https://www.gov.cn/xinwen/2018-03/21/content\\_5276063.htm](https://www.gov.cn/xinwen/2018-03/21/content_5276063.htm).
- [4] 周洋帆, 邢虎松, 王若蒂. 珠江水系内河集装箱运输高质量发展的对策建议[J]. 珠江水运, 2023(8): 99-102.
- [5] 杨文武. 航道现代化是内河水运现代化的基石[J]. 中国水运(下半月), 2019, 19(7): 31-32.
- [6] 广东省人民政府办公厅. 广东省提升内河航运能力和推动内河航运绿色发展总体分工方案. [R]. 广州: 广东省人民政府办公厅, 2021.
- [7] 邓爱民, 田丰, HAASIS H D, 等. 论我国内河水运协调发展[J]. 中国工程科学, 2012, 14(7): 34-39.
- [8] 姜斌远. 加快广东省内河港口发展的对策研究[J]. 辽宁工业大学学报(社会科学版), 2011, 13(3): 11-14, 83.
- [9] 苏杰, 柳鹏, 朱鲁存, 等. 加快构建现代化水运发展新格局[EB/OL]. 澎湃新闻, (2021-03-22) [2023-03-01]. [https://www.thepaper.cn/newsDetail\\_forward\\_11819557](https://www.thepaper.cn/newsDetail_forward_11819557).
- [10] 广东省交通运输规划研究中心. 广东省水运发展规划研究 [R]. 广州: 广东省交通运输规划研究中心, 2021.

(本文编辑 赵娟)