

发力供给侧 水运在行动

贵州湄江旅游航道
鄂启科 供图



贵州 湄江旅游航道:筑巢引资 闯出“航运+旅游”新路

特约记者 刘叶琳 通讯员 鄂启科

在贵州省遵义市湄潭县,总投资6000万元,贵州首个采取“建设—经营—移交”的PPP模式建设的湄江旅游航道,吸引了大量游客前来观光和体验。

2017年8月,湄江航运建设工程顺利通过竣工验收。“工程启动之初,最大的困难是资金不足,在省交通运输厅的支持下,我们从实际和自身发展需要出发,抓住与旅游结合产生效益的突破口,大胆探索“航运+”,采取PPP模式引进社会资本,破解了资金难题。”回首往事,湄潭县交通运输局负责人吴贤华深有感触。

通过招商引资谈判,政府以项目筑巢,引进民间资本,采取“建设—经营—移交”的PPP模式,促进航运和旅游和谐发展;引入四川蜀通港口航道工程建设有限公司承担项目建设任务,县交通运输局为项目业主;湄江航运工程项目建成后,先由湄江航运有限责任公司使用、经营和管理,时限28年,

28年期满后,湄江航运工程项目全部无偿移交县政府。

这种模式,使政府负责巨额投资的传统建设模式转化为当期建成使用、通过28年补贴的“分期付款”方式,既缓解了县级财政压力,政府又可在当期依托有限财力启动建设更多的公共服务项目。同时,PPP项目引入专业投资者,充分发挥专业机构的专业实力,提高了项目运行的效率。

如今,建成后的湄江旅游航道,为湄江河城区河段已建设的功能配套,环境优美的滨河景观、天下第一壶茶文化主题公园、象山茶植物博览园等景区锦上添花,呈现出一幅“江中游赏风景,景中游人品茶香”的画卷。“湄江旅游航道是贵州水运积极推行供给侧结构性改革,创新水运建设投融资模式,实施“航运+旅游”发展的典范,有效解决了水运项目建设和后续维护资金的难题,走出了一条与贵州其他水运建设项目截然不同的新路,值得借鉴和推广。”贵州省航务管理局副局长李作良介绍。

长期以来,水运是贵州综合交通体系中的“短板”,而项目建设资金又是“短板”中的“短板”。根据规划,2018年,贵州将完成水运固定资产投资13亿元,而今后五年,必须完成水运固定资产投资突破100亿元,全省通航里程达4100公里以上。如何有效解决项目建设资金问题,继续加大水运投资力度,考验着贵州水运人的投融资智慧和水平。

“贵州水运建设要抓住用好国家加快水运建设发展的重大历史机遇,争取政府扶持资金,做好风险评估,加强要素创新驱动,逐步推广社会资本参与的PPP投融资模式在贵州水运建设中的应用,探索以港口岸线、土地、设施经营权出让等措施,引入社会资本参与贵州水运基础设施建设。”贵州省航务管理局局长许湘华说。下一步,贵州将在乌江航道提等扩能一期工程建设中重点探索和推进“BOT(建设—经营—移交)+EPC(工程总承包)+建设期政府补贴+运营期政府可行性缺口补助”模式,解决项目建设融资难问题,补齐贵州水路交通短板。

资讯

宜昌长江三峡游轮中心开建

本报讯 (特约记者 范建 记者 潘庆芳)日前,总投资60亿元、设计旅客年吞吐量约200万人次的长江三峡游轮中心在宜昌平湖半岛动工。该项目是三峡国家级旅游度假区建设的重点项目,建成后将成为长江中上游规模最大的游轮母港,助力宜昌旅游“一亿人次、千亿产业”发展战略。

游轮中心港湾功能设计完善,包括游轮码头、游艇会所、酒店集群、商业综合体、休闲街区、旅游地产及其他配套设施,规划用地面积约645亩,总建筑面积约68万平方米。三峡游轮中心项目的子项目——宜昌三峡国际游轮中心码头工程项目将先行开工建设,新建10个大型游轮泊位,其中500客位泊位4个、320客位(高档豪华型)泊位2个、200客位泊位2个、小型客运泊位2个,设计旅客年吞吐量约200万人次,并同步建设相关的生产辅助设施和配套设施。

项目建成后,将形成以三峡游轮中心为中心,以城区宜昌港、秭归茅坪港、太平溪港和黄陵庙港为次中心的“一主四副”旅游港站主骨架,组成层次分明、服务规范、功能互补、安全舒适的旅游客运网络,提供高品质的现代综合旅游配套服务。

松花江流域基本开江

本报讯 随着气温回暖,松花江流域基本“开江”。日前,黑龙江省航道局举办开江仪式,拉开了2018年度全省航道事业整体工作序幕。

伴随着隆隆的汽笛声,黑龙江省航道局9个标段工作船舶并驾齐驱,分别奔赴各辖区开展航道养护工作。其他航标船、测量船、疏浚挖泥船等工作船舶将在计划期内陆续到达各松花江各段,以保证第一时间恢复航标的助航功能,为运输船舶提供安全畅通的航道条件,满足水运生产需要。预计5月上旬,黑龙江、乌苏里江等江段将全面开化,全省航道生产将全面深入展开。

据悉,为了更好地服务于流域内运输企业和用户,航道局提前完成了船用备品储备,设备检修、船舶调配、航标灯调试等相关工作。同时,在海事部门的大力支持下,完成了船舶检验和安全检验工作,为船舶出港打下了坚实基础。(刘克敏 赵秋唯)

长沙港铜官港区一期码头开港试运行

本报讯 (记者 邹立新 特约通讯员 朱运来)日前,湖南长沙港铜官港区一期码头正式开港试运行。

铜官港区是“十三五”时期长沙规划发展的重要港区之一,由湖南省水运建设投资集团与望城区政府共同投资建设开发。项目规划分三期建设2个2000吨级(兼500吨级)件杂货泊位、5个3000吨级(兼500吨级)多用途泊位,以及2个商品汽车滚装泊位。一期码头设计年吞吐能力为60万吨,总投资约1.6亿元。主要建成2000吨级件杂货泊位2个,泊位总长度225米等,配套建设相应的仓库、堆场、道路和生产生活辅助设施,配备了生产信息化系统、岸电系统、光伏发电系统、LED节能照明系统。

项目建成后,对于进一步完善湘江新区和望城高新技术产业开发配套功能,对接“一带一路”和长江经济带促进湖南外向型经济发展等具有重大意义。

江苏《船闸维护规程》出版发行

本报讯 (驻江苏首席记者 施科 特约记者 万江波 通讯员 常敬)近日,由江苏省交通运输厅航务局牵头,苏北航务管理处和中设设计集团等单位共同拟定的江苏省地方标准《船闸维护规程》,由中国标准出版社正式对外出版发行。该标准适用于江苏内河船闸的日常维护。

标准在总结江苏省常见的人字门、三角门、横拉门和升卧式4种常见门型船闸先进的维护管理经验基础上,在国内率先提出了船闸维护标准化的核心要素和具体要求,规定了船闸维护的术语和定义、基本规定,规范了闸门、阀门、启闭机械、电气、水工建筑物及附属设施维护的技术要求,明确了阀门修理和启闭机械修理工艺要求。

标准的正式实施,将进一步统一江苏交通船闸维护技术要求,提升船闸维护质量,对保障船闸安全运行,延长船闸大修周期,减少断航时间,提高船闸的社会经济综合效益具有积极意义。

绍兴自造首批集散两用船成功试航

本报讯 近日,绍兴首批自主生产的集散两用船舶“浙上虞货0687”号、“浙上虞货0688”号完成下水试航。投入使用后,从上海到绍兴,集装箱通过船舶运输成本将比公路运输节省30%以上。

这两艘船长49.8米,宽10.6米,设计时速10公里,可装载30标箱,也可以装载991吨的散货。该船在制造过程中,采用水密舷边舱并增加甲板板和舷侧板的厚度,增加大量的管系用作压载水舱等设计,增加船舶的抗弯抗扭能力和稳定性。

据悉,近几年,绍兴港航加快提升基础设施配套建设,吸引社会水运建设投资13.14亿元,建成500吨级及以上泊位31个,吸引了大批水运企业投资集装箱船舶。(吴瑾珊 熊小芳 廖保华)

安徽

沙颍河航道:开门合作吸引多方投资

特约记者 周克南 文/图

近日,记者来到安徽省沙颍河航道,蓝天掩映下,船舶往来如织。在耿楼船闸枢纽处,一边是船舶有序过闸,一边是复线船闸建设工地热火朝天的景象:上游导航墩靠船灯在工人的精心施工下渐次矗立,下游钢板桩一根接一根深入地下,记录着这座新建船闸的“成长”。

沙颍河航道连通河南、安徽两省,是一条纳入国家高等级航道网的重要省际航道。其中安徽段纵穿皖北阜阳市全境,总里程206公里。为提升航道通航能力,2012年以来,安徽省港航建设投资集团有限公司(简称安徽港投)累计投入资金近40亿元,对航道按四级标准进行整治,先后打通耿楼、颍上、阜南三座船闸枢纽,在颍上、耿楼枢纽新建复线船闸,在临泉新建杨桥船闸,实现了沙颍河航道安徽段的全线复航,可满足千吨级船舶常年通行。

“为有效解决建设资金不足问题,我们坚持‘开门合作办水运’,打出组合牌,以中央专项资金和省财政补助资金为支撑,撬动多方投入。其中,在沙颍河航道整治过程中,安徽港投成功争取到世界银行1亿美元项目贷款,成为安徽首个使用世界银行项目贷款的水运工程。”安徽港投相关负责人介绍说。

“世界银行贷款不仅利率低、还款期长(超过15年),而且项目管理理念新、要求严,有利于对接国际标准,提升项目管理水平。”安徽港投相关负责人介绍,借款国可从贷款中得到一些技术知识和管理经验,有利于提高贷款使用的经济效果和还款能力。

实践证明,这一模式起到了四两拨千斤的良好效应。以沙颍河航道杨桥船闸为例,安徽省财政补助资金只占25%左右,而世界银行贷款约占项目概算投资的50%,沿县政府在项目征地拆迁、桥梁改造等方面配套资金占25%,真正实现了“花小钱办大事”。



安徽沙颍河耿楼船闸枢纽。

据悉,今年,安徽将加快实施淮干流航道整治工程、浍河航道整治工程、水阳江航道整治工程,建成浍河南坪船闸、五河复线船闸,新建新汴河航道整治工程、涡河航道整治工程。在建设过程中,安徽港投将积极尝试以股权为纽带,吸引各类资本加大投入,引进战略投资者、上市公司、市国企、民营企业等,由其参股或控股项目投资,激活内河水运基础设施投资建设一池春水。

湖南

株洲航电枢纽:发电收入“反哺”水运建设

邓灿 文/图

四月的湖南,万物复苏。伴着和煦的微风,湖南株洲航电枢纽二线船闸及鱼道工程建设现场传来了好消息:株洲航电枢纽坝顶公路桥恢复社会车辆交通;鱼道工程明渠段、上游靠船墩、堤防道路完成施工;下游首节人字门顺利起吊就位,今年第一个节点目标按期顺利实现。

株洲航电枢纽二线船闸及鱼道工程是湘江二级航道二期工程的重要组成部分,属于国务院和国家发展改革委、交通运输部、湖南省政府重点督办项目,也是交通运输部“品质工程”第一批试点项目,预计于今年9月实现通航。项目建成后,对促进湖南省加快融入长江经济带、湘江流域经济社会发展、促进沿江产业布局等具有重要意义。

由于航道、船闸等公益类项目很难吸引社会资本,为解决财政资金拨付与项目建设的时间差(建设资金一般年底才能到位),湖南水运建设投资集团(简称湖南水运投)创新思路,依靠航电枢纽发电收入形成

的稳定现金流,支持水运基础设施建设和支撑公益性船闸通航。这开创了一种“以电促航、以电养航”的水运基础设施建设运营新模式,弥补了省财政资金投入和周转不足的难题。

所谓以电养航,就是用发电的收益来维护枢纽及通航管理。笔者了解到,湖南水运投5年来共完成投资63.84亿元,其中约15.7亿元来源于航电枢纽发电收入,约占24.6%,有效保障了水运建设按进度顺利推进。株洲航电枢纽二线船闸及鱼道工



湖南株洲航电枢纽二线船闸及鱼道工程建设现场。

程正是其中的典型项目。

“作为功能性国有企业,集团扎实推进航电枢纽精细化管理,五年累计发电34.66亿千瓦时,累计实现营业收入10.58亿元,形成了稳定的航电枢纽发电收入现金流,确保了湖南水上重大交通基础设施建设稳步推进。”湖南水运投党委书记、董事长蒋鹏飞说。

船闸运营管理维护同样需要资金保障。笔者了解到,一座2000吨级船闸年运营管理维护费用超过1000万元。由于船闸不向船主收取任何费用,湖南水运投依靠航电枢纽发电收入,支撑公益性船闸通航,保障通航服务水平。株洲航电枢纽船闸通航以来,通航保证率达98%以上,成为湖南安全通航的标杆船闸。

下一步,湖南水运投将继续秉承“以电促航、以电养航”理念,对内加大航电枢纽挖潜增效力度,持续提高经济运行效益,对外加大航电枢纽项目拓展力度,不断增加新的稳定现金流,努力破解水运基础设施建设资金投入和周转不足的难题。

四川

岷江汉阳航电枢纽:优惠政策支持 民营企业成业主

本报记者 李洁心 通讯员 杨钱梅

一大早,四川省眉山市青神县的朱大爷像往常一样,牵着小狗来到岷江边散步。他亲眼见证了岷江汉阳航电枢纽的建设,以及岷江虎渡溪航电枢纽的开工。对于家门口发生的大事,他既熟悉又充满期待:“将来航道拓宽了,江上可以开大船了,我和家人就可以从家门口坐船去上海玩喽。”

除了市民的热情期盼外,岷江航道沿线的城市同样期盼着项目的早日建成。根据规划,岷江干流(彭山江口—乐山岷江三桥段)共规划建设七个梯级,以通航为主、发电为辅。渠化通航后,不但能构建起成都平原腹地最快捷的出川水运大通道,更能以此项目为契机,促进文化、旅游、体育、环保融合发展,建设岷江旅游经济带。

然而,建设资金难题如何破解?项目

所在地——青神县政府探索引进民营资本,通过对全国100多家企业的考察,选定金弘能源有限公司作为项目业主,打破了项目因资金问题而一度停滞的困局。

“汉阳航电枢纽是四川省首个由民营企业投资的航电枢纽项目,同时也是岷江中游七级航电第一个开工建设、第一个投产运营的项目。”青神县政府工作人员自豪地说,该项目总投资10.69亿元,其中项目资本金约3.3亿元,占总投资的33%,由项目业主自筹解决,其余为银行贷款。

资本引进来,还要留得住。青神县及时出台多项配套支持政策,减小了企业资本压力,保障民营企业利益,有力支持了项目顺利推进。

“我们在土地政策方面给予民营项目业主很大支持。在新造土地方面,对于项目‘封库令’范围内的新造土地,项目业主享有75%的造地收益;在配套用地方面,项

目获得核准批复后,青神县政府按照工业用地价格,在青神县城区为业主提供不少于50亩的土地作为生产生活基地。”四川省青神县航电推进办的工作人员表示。此外,在项目建设期间及建成运行5年内,给予业主税收优惠。

栽下梧桐树,引得凤凰来。在政策优惠下,青神县水运建设步伐加快。汉阳航电枢纽自2012年10月正式开工建设至2014年7月首台机组正式并网发电,仅用21个月的时间完成了设计工期33个月的工程建设内容,创造了“汉阳速度”。2015年1月,项目三台机组全网发电。运营三年来,年平均发电量达2亿千瓦时。

鉴于岷江汉阳航电枢纽的成功探索,当地政府拟将成功经验复制到岷江虎渡溪航电枢纽建设中。目前,岷江虎渡溪航电枢纽项目推进顺利,预计下半年实现主体施工。

创新投融资模式 激活一池春水

编者按:

补齐内河水运基础设施建设短板,增强水运保障能力是交通运输供给侧结构性改革的重要内容之一。然而,水运基础设施建设的投融资问题,一直是业内尤其是中西部欠发达地区面对的一道难题。如何开拓创新,因地制宜,有效破解这一难题,各地进行了积极探索。

本报今日推出特别策划,重点关注贵州、四川、湖南、安徽等地在水运基础设施建设投融资方面进行的模式创新、政策创新、管理创新,以资借鉴。

岷江汉阳航电枢纽。 杨钱梅 供图