

——推进长江湖南段港口岸线整治 打造最美长江岸线

一、案例背景

湖南坐拥“一湖四水”，地处长江中游，96%以上的面积都属于长江流域，依水而生，在维护长江中下游生态平衡和江湖关系中承担着天然的重要使命。2018年4月25日，习近平总书记在长江岳阳段考察时勉励湖南继续做好长江保护和修复工作，“守护好一江碧水”。

贯彻落实总书记指示精神，2018年5月2日，时任湖南省委书记杜家毫主持召开长江岸线整治专题会议，强调要认真学习领会、坚决贯彻落实习近平总书记在岳阳视察时的重要讲话精神，以壮士断腕的决心和超常规的举措，推进长江岸线湖南段专项整治工作，坚定不移走“生态优先、绿色发展”之路，推动经济高质量发展，全省港口码头专项整治工作拉开序幕。2018年5-6月，省人民政府先后3次召开专题调度会议，明确了长江岸线湖南段港口码头整治方案、组织架构和整治清单，要求专项整治紧紧围绕“关、停、并、转”开展工作，用三个月时间完成任务，再用2年的时间按照岳阳港总体规划完成长江岸线湖南段港口码头升级改造，把163公里建成长江最美岸线。会议还主动提出及早谋划，把

港口码头整治工作向洞庭湖和湘资沅澧四水延伸，力争用 3 至 5 年时间完成“一湖四水”港口码头综合整治升级。

二、现状及问题

整治前，全省内河港口建设发展虽然取得了一定成效，但在基础设施、产业互动、交通方式衔接等方面仍存在较多问题，绿色发展欠账较多，港口发展以粗放式模式为主。

一是港口污染防治能力存在较大短板。整治前全省港口大部分老旧码头未设置有效的污水处理系统，港内作业区功能凌乱，煤炭、矿石、砂石等货物露天堆放，粉尘污染较为严重，对周边环境影响较大，“晴天一身灰、雨天两脚泥”是港区真实写照。2018 年前，岳阳城陵矶老港每年约 500-600 万吨干散货中转量中，80%以上采用露天堆放，港内排水设施基本上呈“雨污合流”状态，对长江水体产生较大影响。

二是港口基础设施服务能力有待提升。整治前全省 911 个生产性泊位中，1000 吨级及以上泊位 143 个，占比仅 15.6% 与实际到港船型大型化的矛盾十分明显，中小型码头超载靠泊运营十分普遍。除岳阳、常德、长株潭等少数港口重点港区外，全省大部分港口码头装卸工艺落后，港口信息化配套能力较为薄弱。

三是港口功能布局及岸线利用较为粗放。整治前，全省港口布局规划 63 个港口，同一区域内港口功能重复，同质化竞争突出，岸线资源集约化利用程度普遍不高。部分港口

码头岸线存在占而不用、多占少用、深水浅用等方面问题，优质深水岸线资源未能实现有效利用。2017年，全省岸线总体产出率约0.34万吨/延米，而安徽、湖北、江西同期产出水平分别约为1.57万吨/延米、0.54万吨/延米、0.7万吨/延米，湖南省港口岸线利用效率与长江中下游省份差距较大。

三、整治过程

（一）重点推进长江岸线整治

一是以壮士断腕的决心和超常规的举措，迅速完成了岳阳港长江岸线42个码头泊位“关、停”整治，退出、复绿长江岸线7302米。其中建于临近长江黄金水道桂花园岛、投资上亿元的天欣集团码头被拆除，完成了桂花园岛及周边81亩场地复绿，建成周边居民休闲散步滨江公园。



图1 天欣码头水泥罐拆除



图2 整治复绿后的天欣码头

二是制定《长江岸线湖南段港口码头提质改造指导意见》《长江岸线湖南段渡口规划设计指导意见》，对保留13家港口企业、40个泊位全面启动提质改造工作，彻底改变湖南长江沿线港口发展面貌。2018年12月组建湖南省港务集团，全面推进岳阳长江港口岸线资源整合。2020年4月，岳阳城

陵矶老港环保提质改造工程建成投产，长江流域首个巨型“胶囊式”全封闭散货料仓正式投入运营，彻底解决了扬尘、污水排放等环境污染问题；进出港散货量从1200万吨提升至2600万吨，铁路日均发运从6列提升到12列，作业效率提升近70%，为我国内河老旧码头提质改造提供了湖南样本。



图3 整治前的城陵矶老港



图4 环保提质改造后的城陵矶老港

2020年6月2日，中共中央政治局常委、国务院副总理韩正考察岳阳，指出城陵矶老港环保提质改造项目是落实习近平总书记“守护好一江碧水”指示的坚定回应，是坚持以人民为中心、让人民群众安居乐业的好项目。

（二）向一湖四水延伸

2019年9月，交通运输部、自然资源部、生态环境部、水利部下发通知，要求做好长江主要支流非法码头整治工作。湖南省政府召开专题会议，自加压力，决定将长江岸线港口码头专项整治延伸到洞庭湖、湘资沅澧四水干流。2020年2月湖南省印发《湖南省非法码头整治指导意见》，对于取缔类非法码头，按“四到位”（拆除到位、清场到位、防反弹到位、复绿到位）原则推进；对规范提升类非法码头，提出

“安全可靠、绿色生态、智慧高效”港口提质改造技术要求，全面实行“一港一策”的提质改造方案。至2020年底，湘江106处非法码头、“一湖三水”285处非法码头的关停取缔、岸线复绿任务全部完成，退让岸线50.973公里；此外，“一湖四水”撤销渡口254处，退让岸线50.797公里。



图5 整治前洞庭湖华菱岳阳码头



图6 整治后洞庭湖畔遗址公园

四、整治成效

全省港口码头专项整治行动开展以来，省级层面先后召开14次专题会议，出台指导意见或纪要文件14份；省交通运输厅组织相关单位累计摸排岸线约5000公里，提出各类指导性政策文件6份。截至2022年6月30日，整治行动累计已关停码头泊位568个，复绿岸线50.973公里。全省生产性泊位岸线利用存量从整治前的99.982公里压减至41.707公里，压减58.28%。

一是港口污染防治水平显著提升。整治前，湖南省在港口污染防治能力建设领域欠账较多，部分环境案例被列入长江经济带生态环境警示片，湘潭铁牛埠码头污染湘江事件被中央生态环境保护督察通报。痛定思痛，省交通运输厅、

省生态环境厅、省水利厅联合制定发布了《湖南省干散货码头环保隐患整治指南》，采用严于行业规范的技术标准，直指港口污染物排放最为集中的干散货码头，提出 10 大类 74 条环保隐患整治清单，从装卸船、水平运输、堆存、转运工艺全流程，提出了一整套港口污染物治理方案或对策建议。2022 年 3 月，省交通运输厅印发《“一湖四水”港口码头环保隐患整治奖补政策和标准的通知》，鼓励港口码头经营企业在环境保护和污染防治方面勇于担当、加大投入，进一步提高我省港口码头污染防治能力。至 2022 年底，“一湖四水”码头环保提质改造累计完成投资将超过 5 亿元。



图 7 提质改造后的铜官港（后方散货仓库）

二是港口基本设施功能持续优化。整治前，全省港口码头普遍存在等级偏低、设施不全、工艺落后，以及信息化水平低、集疏运系统不畅等问题。经过四年多努力，全省共有 209 个生产性泊位通过提质改造完成了基本设施规范提升。桥式抓斗卸船机、轨道式装船机、轨道式装车机应用于湖南

内河港口，港口生产效率不断提升。岳阳、长沙、湘潭等干散货作业比重较大的港口，开始普遍推广使用带式输送机，取代原来的汽车水平运输工艺，港口作业环境得到很大改善。

三是岸线产出效率大幅提升。通过关停、提质升级，截至2022年6月底，全省生产性泊位岸线利用存量从整治前的99.982公里压减至41.707公里，岸线总体产出率由整治前0.34万吨/延米提升至0.525万吨/延米，较整治前提升约54%。同时，全省港口码头货运量总体保持稳定，货种得到优化，集装箱、商品汽车、粮食、铁矿石等高附加货类占比不断提升，港口对腹地产业及国民经济支撑带动不断增强。

四是港口规模化、集约化不断提升。随着专项整治推进，大型央企、国企开始布局湖南内河水运，全省港口资源不断深入整合。省港务集团有限公司、盐田港港航发展(常德)有限公司、湘潭市港务集团有限公司先后组建运营，港口企业逐渐建立起完善的现代企业制度，水运物流市场不断向周边区域延伸开拓，临港企业聚集效应日渐凸显，港产融合实现良性发展。以城陵矶新港区为例，近年来，港口服务能力不断增强，新金宝、攀华、中储粮、汇川电子、中创空天等大型临港企业纷纷在岳阳落地布局，给城陵矶港带来稳定的本地增量货源。

五是港口总体规划布局趋于合理。《岳阳港总体规划》立足全省水运发展实际，找准了功能定位，实现了与水利防

洪、城市规划、集疏运交通的有效融合，一批不符合环保要求的中小型码头予以取缔，相应岸线资源集中整合，港口功能合理分区布置，一批 3000-5000 吨级深水泊位开工建设或建成投产，长江沿线港口码头近五年实现跨越式高质量发展。

《湖南省“一江一湖四水”水运发展规划》将全省港口总量由 63 个调整至 14 个，“一市一港”框架下港口总体规划编制全面启动。各市州加大了对港口岸线资源的清理、整合力度，港口规划与国土空间规划协调推进编制，提高了规划成果的科学性、严肃性和可实施性。至 2022 年底，全省 14 个港口总体规划有望全部批复实施，全省“一枢纽、多重点、广延伸”的内河港口发展格局加速形成。

五、下一步工作

（一）以规划为纲领，巩固建立港口码头安全、绿色发展长效机制。通过港口总体规划引领，杜绝小、散、乱，通过行业技术审查严把环保关、安全关，通过卫星遥感、加强巡查督察，确保整治成效。

（二）加强区域港口资源整合，推动港口高质量发展。进一步加强全省港口资源整合，以省属国企为龙头，深入整合一江一湖四水港口岸线，进一步提高岸线利用率，不断优化区域港口功能分区，实现港口经营差异化协同发展格局。