# 培育和发展水路运输市场

来源：网络 作者：沉香触手 更新时间：2024-02-10

*摘要：根据上述数据，可以看出我国水路运输市场 目前 正处于稳健上升时期，且上升空间仍然很大。众所周知，中国入世在给中国 交通 运输市场带来机遇的同时也带来了一些限制与挑战，而在几种运输方式中，水路运输所受的限制就目前看来是最小的，水路运...*

　　摘要：根据上述数据，可以看出我国水路运输市场 目前 正处于稳健上升时期，且上升空间仍然很大。众所周知，中国入世在给中国 交通 运输市场带来机遇的同时也带来了一些限制与挑战，而在几种运输方式中，水路运输所受的限制就目前看来是最小的，水路运输具有其它运输方式不可替代的作用，加快长江、珠江上游航道建设，发展内河航运，通江达海，必将促进交通基础设施在地域上的合理分布，从而达到以交通干线为依托，以线串点，以点带面，有重点地推进开发。本文就就此主题具体讨论当前水路运输市场面临的 问题 以及应该如何培育和发展水路运输市场，并提出了水路运输市场可持续发展的观点。

　　关键字：水路运输市场 可持续发展

　　一、当前水路运输市场可持续发展所面临的主要问题

　　1、基础设施

　　沿海港口存在的主要问题是：公用码头吞吐能力不足，特别是主枢纽港公用码头超负荷运转;码头数量多，深水泊位比例低，大型专业化深水码头短缺，尤其是外贸原油和铁矿石码头明显不足，远不能满足我国加大战略性资源进口的需要;液化天然气( LNG )和液化石油气( LPG )码头短缺;老港区码头改造和港口功能调整的问题突出，早期建设的杂货码头吨级偏低，装备陈旧落后，一些沿海港口城市老港区位于闹市区，不仅限制了港区货物装卸功能的发挥，而且给城市发展带来了交通拥挤和环境污染等问题;长江、珠江出海航道以及沿海主枢纽港进出港航道条件不适应海运船舶大型化的需要。

　　内河航道存在的主要问题是：航道等级结构不合理，高等级航道里程少，水运主通道仍有一半以上未达到规划标准，江南和珠江三角洲干线航道仍有 60% 以上未达到规划标准;具有层次结构的航道网尚未形成，主要内河航区间缺乏有效连接，主要航道的上下游通航标准不一，难以组织高效、 经济 的直达运输;大部分内河港口机械化程度低，专业化泊位少，集装箱码头严重缺乏;西部地区航道绝大多数处于原始 自然 状态，水运占地少，运量大，能耗小的优势远没有发挥出来。

　　2、运输装备

　　船舶存在的主要问题是：船舶运力结构不合理，总体技术水平低，船舶老化。国际海运船队中的方便旗船队比重呈上升趋势，国旗船队发展缓慢;船队结构不合理，普通干散货船比重高，液体散货船比重远低于世界平均水平，超大型油轮和液化天然气船( LNG )几乎是空白;船舶大型化发展缓慢，船舶平均载重吨位低;内河运输船舶技术状况十分落后，船型、机型、材质杂乱，能耗高，平均吨位低;海事、救助船舶功率小，船速低，功能少，抗风能力弱，船龄老化，难以适应水运事业的发展。

　　3、运输组织

　　水路运输存在的主要问题是：管理体制不合理，部门、地区之间仍存在各自为政、条块分割的现象，港口政企不分;法规体系不完善，水运市场不规范，市场监管存在无法可依、有法不依、执法不严的现象，宏观调控缺乏有效政策，管理手段不强， 方法 落后，部分地区水上“三乱”问题还较严重;运输组织方式不合理，大宗散货专业化运输和多式联运等 现代 运输组织方式在运输体系中尚未占据应有的比重，港口功能过于单一，现代综合物流刚刚起步。

　　二、加快结构调整 促进水路运输市场可持续发展

　　(一)水路结构调整的目标：到 202\_ 年，基本建成上海国际航运中心，集装箱和大型专业化矿石、原油接卸码头基本适应需要，建成长江、珠江三角洲高等级航道网;调整船队结构，实现船舶大型化、专业化、标准化，船舶平均吨位、技术水平普遍提高，平均船龄有所降低，建成具有较强国际竞争力的海运商船队;在调控内河运力总量稳中有降的基础上，提高内河船舶船型标准化程度;调整港航 企业 所有制结构、组织结构和运输结构，实施企业规模经营和集约化战略，形成多种所有制并存，适应市场需求和市场竞争要求的企业结构，港航企业的市场竞争力普遍增强。建立和最终形成与其他运输方式发展相协调的航运体系，把海运大国建成海运强国。

　　(二)具体措施

　　1、基础设施

　　沿海港口

　　—— 基本建成上海国际航运中心， 发展 长江三角洲、珠江三角洲和环渤海湾港口群;在主要干线港建设大型专业化集装箱泊位，相应建设集装箱支线港和喂给港，完善港口集装箱水路集疏运系统，尽快形成集装箱一体化运输体系。

　　—— 加大沿海主枢纽港的建设力度，拓展港口物流功能，适应综合运输结构调整的要求。加快港口EDI系统建设，扩大港口功能，提高 科技 含量及效率。

　　—— 根据国家 经济 安全和产业布局结构调整的要求，加大原油、铁矿石等大型专业化深水码头的建设力度。

　　—— 加强对老港区和老旧码头的技术改造，结合城市发展的需要进行功能转换，提高泊位等级及专业化程度，适应钢材、木材、化肥、粮食等散杂货运输的要求。

　　—— 加强沿海港口布局规划，鼓励建设专业化码头泊位。

　　—— 加强航道建设，整治浚深主枢纽港出海航道，适应船舶大型化的发展需要。

　　内河航运

　　——东部地区，重点建设“两网一纵”，按四级及以上航道标准建设和完善长江三角洲骨干航道网，达到大型船舶干支直达。按三级航道标准完善珠江三角洲航道网;结合南水北调东线工程，京杭运河按三级航道标准继续向北延伸。继续对长江、珠江出海航道进行整治。

　　——中部地区，结合水利综合治理工程，治理长江、珠江干线中游航道和淮河干流中上游主要碍航滩险，改善通航条件;按三级航道标准建设湘江、沅水等主要支流航道。

　　—— 西部地区，重点建设长江、珠江干线上游航道，建成西部地区沟通东中部地区的水运主通道，加快建设南北盘江、右江、乌江、嘉陵江等支流航道，完成三峡库区水运设施淹没复建。

　　——完善珠江三角洲、长江干流及其主要支流的集装箱运输系统，逐步使一些重要的集装箱港口发展成为集装卸、仓储、配送一体化的物流中心。

　　——加强技术改造力度，提高内河港口的机械化水平，适应专业化运输需求。

　　2、运输装备

　　远洋、沿海船舶要向大型化、专业化方向发展，重点发展大型散货船、大型油轮、集装箱船、滚装船、液化气船。内河船舶通过调控总量，加快更新运力，重点发展内河自航船、顶推船队、江海直达船、集装箱船和滚装船，适度发展 旅游 客船，逐步淘汰技术落后的船型，向标准化、系列化和 现代 化方向发展。支持系统逐步以大功率、多功能、技术先进的救助拖轮替代现有老旧船，确保每个待命点配备技术先进的救助拖轮值班;提高海事船舶航速，加强取证手段;规划并建设立体搜救体系。

　　3、运输组织

　　—— 建立和完善水运市场体系，加强市场监管，加快水路运输法规体系建设，为港航 企业 改革和发展创造良好的外部环境。

　　——加快运输组织结构调整。客运，要加快实现常规客运向旅游化、高速化、客滚化、区域化方向发展，积极发展陆岛运输、旅客联运。货运，要大力发展国际、沿海、内河集装箱运输，鼓励干线运输，推进内支线运输，不断提高集装化水平;发展商品车滚装运输，推进煤、油、粮、矿等散装专业化运输;推动多式联运，加强与其它运输方式的协调，加快运输结构升级和优化。

　　—— 推进航运企业改革和内部组织结构的调整。航运企业要建立比较完善的现代企业制度，主动转向市场，以市场为中心转换经营机制，扩大经营规模，提高经济效益、科技开发能力、市场竞争能力和抗风险能力。全面提高企业经营管理水平和从业人员素质。要积极改革和调整经营方式和运输生产结构，遵循经济 规律 ，以资本为纽带，组建跨地区、跨行业、跨所有制和跨国经营的大型企业和企业集团，实现规模化经营。在国际航运主要领域，国有航运经济要起主导作用，鼓励多种经济成分共同协调发展。

　　三、在结构调整中注意做好的几项工作

　　1、要充分发挥内河航运的优势

　　发展 内河航运的优势在于：运量大，不像铁路和公路那样受线路通行能力的限制，尤其适合于特长、特大、特重的设备和大宗散货运输;能耗低，每吨公里油耗仅为铁路的三分之一;投资省，渠化航道每公里投资仅为新建铁路的五分之一到三分之一;占地少，主要利用天然航道，基本不占地。 我国的内河航运自然条件十分优越，长江水系覆盖全国 16 个省市，加上南方的珠江水系、北方的黑龙江水系和贯通南北的京杭大运河，流域面积超过半个 中国 ，且几大水系直通太平洋，但我国优越的内河航运条件未得到充分利用。因此，应当充分发挥内河航运的优势，首先要加快开发建设长江、珠江、京杭运河的航道和港口，提高通航标准和运输能力，同时坚持水资源的综合利用，在有条件的地方推广“航电结合、以电养航”的有效方式。国家在考虑产业布局时，也应充分考虑沿江设厂，发展沿江产业带。

　　2、要重视港站主枢纽的建设

　　沿海港口在对外贸易中具有独特的不可替代的作用。随着我国改革开放的逐步深入和扩大，从可持续发展的角度考虑，必须更加充分地利用国外资源，特别是不可再生的资源。因此要加快建设大型油、矿接卸码头。

　　在沿海港口发展中还需要注意的是老港区和老码头的改造。经过五十年的发展，我国港口总体布局已经大体形成。但一些老港在带动了城市发展的同时，却也极大地限制了自身的发展。许多老港区位于城市中心或繁华地带，港口后方被城市蚕食得越来越小，集疏运也极为不便，加剧了城市交通堵塞，同时又对城市造成噪音和粉尘等污染。把城市的黄金地带用于港口装卸，从土地利用价值上来说也是不合理的。因此，从可持续发展的角度来看，合理的选择应当是跳出老港区，到新的合适地点如河口处发展。老港区除发展客运外，应逐步关闭装卸作业，发展带有水上特色的 旅游 业和进行土地开发，所筹集的资金用于发展新港口。

　　3、要进一步加强交通行业环境保护工作

　　船舶：在解决水域污染 问题 时采取以预防为主的方针，除制定必要的 法律 法规和国际公约外，还要用各种技术措施，如船上安装防污设备，港口建造防污染净化处理设施，加强水域监视监督工作等。同时，为节约能源，增加船舶竞争能力，还要积极研制新船型。例如开发浅吃水肥大型船，可节约运输成本 40% 左右;研制高速客船，可提高船速 2~4 倍;此外，还应实现船舶控制自动化，提高运输效率和运输安全保障。

　　港口：对港口粉尘污染和污染物的问题，在新建、扩建、改建港口和码头时，要严格执行国家有关环保政策的规定，进行环境 影响 评价;在设计时要充分考虑防尘问题;要结合各港口的实际情况，分期分批有计划地建立、健全港口污染接受处理设施。

　　4、加强政策法治建设

　　(1)制定交通发展战略和行业政策

　　抓紧制订水路交通发展战略和行业政策，提出交通发展长远战略目标、战略重点、分阶段实施步骤和重大政策，对交通行业发展进行指导和规范，使交通结构调整的方向与水路交通发展的重点相一致，以交通发展战略和行业政策指导结构调整。

　　(2)加快法制化建设

　　加强水路交通行业法律法规建设，力争用5年左右时间建立以《港口法》、《航道法》、《航运法》、《海上交通安全法》、《船员法》、《海商法》等为龙头，以相应的《水路运输管理条例》、《国际海运管理条例》、《港口岸线管理条例》等为骨干的配套法规体系，并修正有关法规中与国际惯例不衔接的条款，依法进行行业管理和结构调整，并同时要坚持立法与执法并重，执法与监督并举。

　　(3)深化水运体制改革

　　深化水运体制改革，按照政企分开、责权一致、精简高效的原则，理顺中央与地方的关系，逐步完善办事高效、运转协调、行为规范的水运行政管理体系，逐步建立满足市场监管需要的高素质的水运管理队伍;积极推进港口管理体制改革，实行政企分开。加强水上运力调控，推进航运 企业 改革，提高对外开放质量。

　　5、运用综合手段加强港口建设管理

　　港口建设管理模式要从 目前 以审批项目为主转向对重点建设布局规划和岸线资源进行管理，并依据总体规划和专业规划，简化审批程序，适时加快建设进度。制定相应的规章并经批准，鼓励货主码头向 社会 开放经营。

　　综合运用 经济 、技术、 法律 和必要的行政手段，调控运力总量，优化运力结构，提高船舶技术水平。 研究 建立船舶特别登记制度等政策措施，引导 中国 资本船舶在国内登记、悬挂五星红旗。通过制定和推行内河船型标准化、建立船舶更新改造专项补贴基金、建立船龄标准并与船舶技术标准相结合的老旧船舶市场准入和退出制度、推行沿海主要运力投入的招标制度等措施，优化运力结构，削减过剩运力，推进沿海老旧船舶的更新和内河船舶标准化进程。

　　6、重视与国际水路运输市场接轨

　　进一步扩大对外开放范围,提高开放质量和水平，逐步与国际市场接轨。改革市场准入审批制度，逐步取消班轮、船代、外国航商在华商业存在等方面的数量和地域限制等保护措施,进一步开放我国的国际航运市场。同时，用国际通行的规则来保护我国的航运利益，研究建立我国进口物资运输权保障机制,清理和规范现有的开放领域。

　　参考 书目：《水路运输文摘》

　　《新世纪铁路、公路、水运、航空、城交 交通 运输智能化全书》

　　《水路交通运输安全管理》

本DOCX文档由 www.zciku.com/中词库网 生成，海量范文文档任你选，，为你的工作锦上添花,祝你一臂之力！