



综合交通体系下 “十二五”水运发展方向的思考

宋海良, 王海霞

(中交水运规划设计院有限公司, 北京 100007)

摘要: 阐述水运在我国综合交通体系中的地位与作用, 分析世界金融危机背景下我国“十二五”经济和产业发展方向及对水运发展的主要影响, 对当前热点、难点问题进行了探讨与思考, 最后提出了促进水运发展的对策与建议。

关键词: 综合交通; “十二五”; 经济与产业; 水运发展; 对策与建议

中图分类号: U 116

文献标志码: A

文章编号: 1002-4972 (2013) S1-0056-06

Thinking on orientation of water transport development under comprehensive transportation system in the period of the 12th Five-Year Plan

SONG Hai-liang, WANG Hai-xia

(CCCC Water Transportation Consultants Co., Ltd., Beijing 100007, China)

Abstract: This paper outlines the status and function of water transport in the comprehensive transportation system of China, analyzes the development orientation of economy and industry and its main influences on water transport development in the period of the 12th Five-Year Plan on the background of the global financial crisis, probes into the current focus and difficult issues, and puts forward countermeasures and suggestions for promoting the development of water transport.

Key words: comprehensive transportation; the 12th Five-Year Plan; economy and industry; water transport development; countermeasure and suggestion

1 水运在我国综合交通体系中的地位与作用

水运是我国综合运输体系的重要组成部分, 大通道优势不断显现, 占全社会货运量的比重逐步上升。目前, 水运货物运输量和货物周转量在综合运输体系中分别占12%和63%。水运承担了中国90%以上的外贸货物运输量, 港口接卸了90%的进口原油和99%的进口铁矿石, 在我国对外贸易运输中发挥着核心与枢纽作用。在内贸运输方面, 海运承担了80%以上的“北煤南运”量和50%的“北粮南运”量, 形成了与铁路协调发展的格局, 在保障国内煤炭和粮食供给方面具有不可替代的作用, 体现了水运发展面向世界、面向未

来、服务全国经济社会发展的总体需要。

2 “十二五”我国经济、产业发展方向及对水运发展的影响

2.1 “十二五”我国经济、产业发展方向分析

1) 建立扩大内需的长效机制, 保持经济长期平稳较快发展。

“投资、消费、出口”被视为国民经济的“三驾马车”, 是拉动经济增长的最主要力量。2008年投资需求仍是拉动我国经济增长的主要动力, 投资对GDP增长的贡献率达到61.5%, 拉动GDP 6.1个百分点。在全球经济增长前景不稳定、

收稿日期: 2010-01-04

作者简介: 宋海良(1963—), 男, 博士, 教授级高工, 从事水运工程管理。

我国经济增长放缓的背景下, 投资需求增速将减缓, 尤其是2009年以来的投资是以政府为主导的, 民间投资没有跟进, 可持续性较差。出口增长在近期仍无法有出色表现。我国经济增长由主要依靠“投资、出口”拉动向依靠“消费、投资和出口”协调拉动转变。

“十二五”时期, 继续扩大内需是必要的, 扩大内需不仅是应对金融危机的权宜之计, 而且可以为经济发展方式转型奠定坚实基础, 需要采取提高收入和完善社会保障体系等综合措施才能建立扩大消费的长效机制。拉动内需对于保持我国经济的长远发展, 促进区域经济协调平衡, 缩小中国东西部及沿海与内陆地区间差距具有重要作用。

2) 产业结构进一步优化, 现代服务业快速发展。

产业结构调整是“十一五”以来的工作重点, 但由于世界金融危机的发生, 旧的矛盾尚未消除, 新的矛盾又在积累, 尤其是“产能过剩”问题已经到了非常严重的程度, 使经济结构调整难度进一步增大。

“十二五”要着力推动经济结构调整和战略性新兴产业发展。产业结构由主要依赖第二产业转到一、二、三产全面支撑, 经济增长由主要依靠增加物资消耗向依靠科技进步、提高劳动者素质和管理创新转变。第二产业中“两高一资”向技术含量和附加值高的产业转变, 符合低碳经济要求的服务业将快速发展。

3) 城市化步伐加快, 与工业化进程协调互动。

城市化与工业化紧密联系、互相促进。我国城市化总体水平滞后于工业化, 改革开放后这种滞后现象趋于缩小, 尤其是2003年, 我国城市化与工业化最为协调。但自2003年后, 城市化滞后于工业化的现象又有逐步增大趋势。目前, 城市化处于加速发展时期, 城市化率为45.7%。工业化尚处于发展中期, 2008年第二产业比重为48.6%。

城市化、工业化是经济发展的基本动力, 城市化带来人口大迁移, 引起房地产及消费品的增

长; 工业化为城市化的发展提供条件。

4) 继续扩大开放, 提高全球资源配置能力。

十七大以来, 中国利用外资由数量扩张型向质量效益型转变的方向更加清晰, 将引导外资更好地与中国产业结构升级、技术水平提高相结合, 严格限制低水平、高消耗、高污染、资源型的外资项目进入; 创新利用外资方式, 将从“请进来”为主, 向加快“走出去”转变, 由与发达经济体经贸往来为主, 向与拉美、非洲、亚洲等地区的经贸合作并重转变。

5) 发展低碳经济, 增强可持续发展能力。

从中国的能源结构来看, 目前仍是高碳结构, 高碳排放的煤炭占了68.7%, 石油占21.2%, 因此, 中国经济在工业化发展过程中仍然靠高碳能源所驱动。正是由于这样一种能源结构, 对我国能源技术的发展和环境污染治理都存在很大的挑战。

2.2 经济、产业发展方向转变对水运发展的影响

1) 从国内社会经济发展趋势看, 水运增长幅度将放缓。

受世界金融危机的影响, “十二五”开局, 水运将处于相对低潮阶段, 短期内下滑也是可能的。我国近期所采取的一系列措施都是为了保证经济的平稳运行, 尤其是经过改革开放30多年的建设, 使我国的总体经济实力和掌控能力都得到显著提高。“调结构、保增长、扩内需”是今后几年我国宏观经济调控的主基调。同时, 城市化水平的提高, 工业化进程的持续, 都将带来水运需求的平稳增长。另外, 从钢铁、电量等的人均消费量看, 我国仍有很大的发展空间, 特别是占我国一半以上的农村人口, 其消费的增长潜力还非常大。经过2~3年后, 水运需求的低速增长将变为平稳增长。

2) 从国家经济结构调整方向看, 水运需求结构将发生深刻变化。

“十二五”期间, “调结构”放在了第一位, 产能过剩问题将逐步得到解决。第二产业的发展直接影响到水运需求的增长, 煤炭、石油、钢铁、金属矿石等原材料和能源的运输量占水运总量的60%以上, 第二产业中“两高一资”向技

术含量和附加值高的产业转变及“低碳经济”的发展，将减缓水运需求的增长速度，影响水运需求的结构。

“扩内需”政策的实施，使居民消费水平提高，必将带动国内需求的持续增长，沿海地区内贸海运量将增加。国家中部崛起和西部大开发战略的深入实施，带动中西部内陆地区经济的繁荣和发展，对外贸运输和内河运输的需求较大，要求水运与铁路、公路进行充分衔接。

由于世界主要经济体受金融危机的影响较大，外需市场短期内难以恢复到危机前的水平，影响我国外贸集装箱运输量的增长。石油、铁矿石的外贸依存度将增加，由于“走出去”政策的影响，资源获取方式将由现货买入为主向多元化转变。

3) 从可持续发展角度看，水运业增长方式将发生转变。

近几年，我国港口建设取得了很大成绩，大量宜港岸线得到充分甚至是过度开发。同时，受土地资源、环保、节能等因素的影响，后续港口的建设条件较差，建港成本将大大增加，投资效益将减少。国家陆续出台了一系列促进经济增长的重大举措，尤其是包括物流业在内的十大产

业调整和振兴规划，这些将对水运业的发展产生较大影响，要求水运业发展由“数量扩张型”向“质量效益型”转变。

4) 综合运输体系建设将上升到国家层面，有利于水运事业的进一步发展。

经过多年建设与发展，我国综合运输网基本形成，各种运输方式都得到了长足发展，但自成体系问题没有得到根本解决，导致运输效率低，物流成本高。

2008年初，按照国务院机构改革方案组建了交通运输部，并将“承担涉及综合运输体系的规划协调工作，促进各种运输方式相互衔接”纳入交通运输部的主要职责，也标志着综合交通发展进入了新阶段。

3 当前热点、难点问题探讨与思考

3.1 后危机时代，水运市场需求走势

金融危机发生前的近10年，我国规模以上港口吞吐量呈现稳定增长态势，从2000年的17.0亿t增长到2008年的58.8亿t，年均增长16.8%。预计2009年将达到69.2亿t，比上年增长17.7%。2009年我国港口货物吞吐量月度变化趋势见图1。

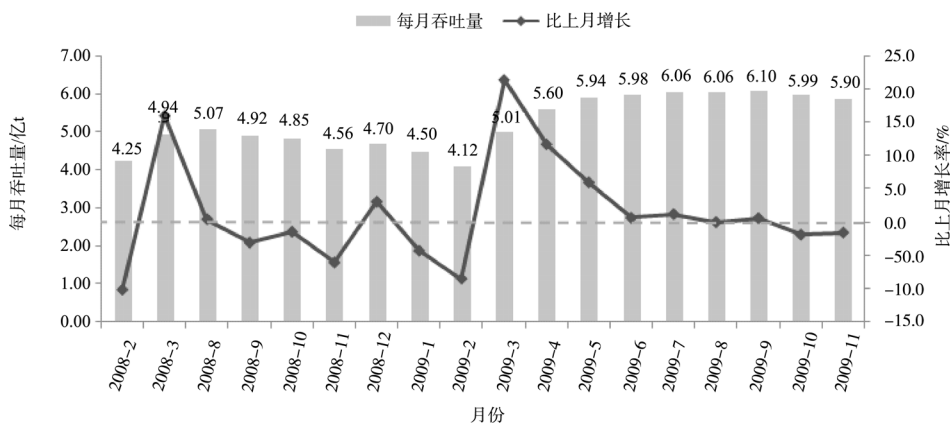


图1 2009年我国港口货物吞吐量月度变化趋势

虽然金融危机对我国经济发展产生了较大影响，但中国经济的总体形势是好的，经济发展的基本面并没有改变。从目前的全国港口货物吞吐量看，复苏状况非常理想。大规模的固定资产投资是拉动我国沿海港口吞吐量回升的主要原因，由于“铁公基”等拉动内需项目后续投资额仍然较大，加上经济的复苏，2010年，我国港口吞吐

量将出现温和上升的发展趋势，预计2010年我国港口货物吞吐量将达到75亿t，同比增长8.4%。

金融危机发生前的近10年，我国港口集装箱运量保持快速增长态势，从2000年的2 252万TEU增长到2008年的12 640万TEU，年均增长24%。受金融危机影响，预计2009年完成12 200万TEU（图2），比2008年下降3.5%。其中大连、营口、天

津、青岛、连云港等北方港口的集装箱吞吐量均超过去年同期水平; 南方的上海、宁波、深圳等港口

集装箱吞吐量较上年较少10%~20%, 而广州港由于内贸航线比例大, 受金融危机影响程度较小。

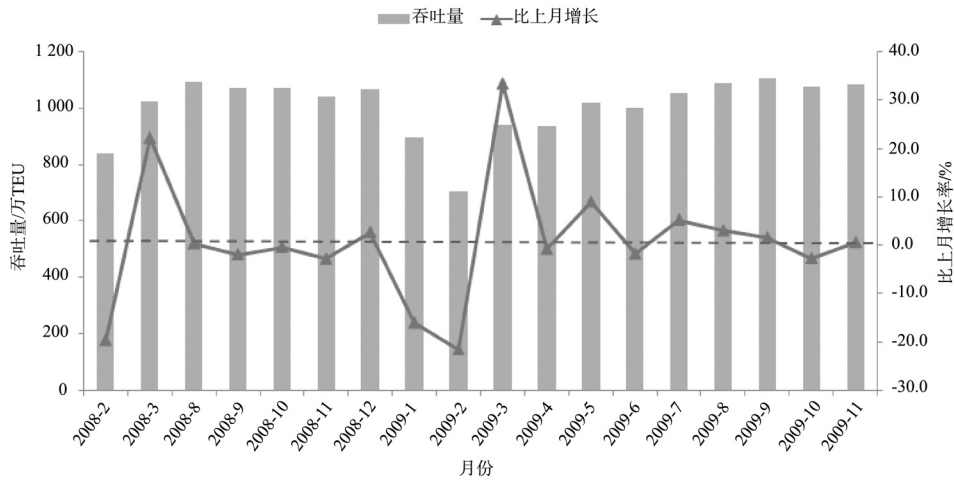


图2 主要港口集装箱吞吐量月度变化趋势

预计2010年我国港口集装箱运输量将达到1.3亿TEU, 略高于2008年水平。从港口集装箱吞吐量发展看, 由于金融危机影响, 原预计的2010年集装箱吞吐量水平推迟3年达到目标。

3.2 沿海港口能力是否过剩

进入“十五”以来, 我国港口建设蓬勃发展。沿海规模以上港口(含长江下游8港)生产性码头泊位数由2000年的3 674个增长到2009年的5 588个; 码头泊位年综合通过能力由18.2亿t增长到46.2亿t, 年均增长10.9%。同期, 港口吞吐量由14.2亿t增长到56亿t, 年均增长16.5%。码头泊位能力与需求相比, 2000年能力适应率(能力/吞吐量)为1.28, 2005年为0.86, 2009年仅为0.83。

港口基本适应货物运输需求的表象背后是船舶待泊费用的增加和货物在港滞留时间的延长。同时港口超负荷运营, 带来成本和能耗的增加, 缩短了码头的寿命, 也留下一定安全隐患。

进入2009年以来, 港口建设步伐放缓, 建成投产泊位仅为80多个, 是以往年度的1/2, 加剧了码头泊位能力不足的矛盾。码头泊位合理的能力适应率为1.2~1.3, 则现状码头泊位通过能力应达到67.2亿t/a, 即理论上缺少21亿t能力, 考虑超常态能力挖潜, 也至少有10亿t的缺口, 但各地区码头泊位的能力紧张程度不同, 差异较大, 应区别对待。

3.3 丰富与拓展第三代、乃至第四代港口功能问题

20世纪50年代以前, 港口功能是以集散、装卸与储存为主, 为第一代港口; 20世纪80年代之前, 港口功能朝着高品质、工业和服务业方向拓展, 多数称为二代港口; 但现代港口向三代、四代发展的特征为: 以现代物流为中心, 物流服务体现全球化、全程化(一体化)、低廉化、敏捷化、个性化(定制化)五大特征; 港口功能以装卸运输功能、工业功能、商业投资功能、信息功能为四大支柱, 但其系统理念、建设标准、环境支持不清晰、不统一, 需加大研发、扶持与实践力度。

3.4 保障国家能源供给安全, 对水路运输应对重大风险能力提出新要求

水运是国家战略性服务和基础产业, 随着中国经贸大国地位的日益巩固, 对国际市场、国际资源的依赖不断增加, 水运的地位和作用将逐步提高。2008年我国原油的外贸进口量1.79亿t, 外贸进口铁矿石4.44亿t, 外贸依存度都超过了50%。2008年我国煤炭产量27.9亿t, “北煤南运”海运量4.1亿t。

我国地域广阔, 地质结构和自然气候差异较大, 是世界上自然灾害最为严重的国家之一, 洪涝、冰冻、持续大雾等极端天气和地震等地质灾

害比较严重。这些自然灾害都会造成供应中断和需求激增,需要紧急支援和救助。2008年初南方的雨雪冰灾害及近期石家庄等地的冰雪灾害对我国综合运输体系应对重大风险能力提出了挑战。目前,我国已经建立了粮食、原油的战略储备,但国家尚没有建立煤炭的战略储备体系,应尽快实施。

4 促进水运发展的对策与建议

1) 构建以港口为枢纽的综合交通体系,促进现代物流业发展。

沿海港口是综合运输大通道的节点,也是国际国内交往的重要枢纽,主要港口的发展建设将促进综合运输大通道的形成。在全球范围内降低物流成本已成为提高产品国际竞争力的重要手段,参与国际竞争必须加快以港口为节点的现代物流发展,也要求港口在发展中加强与铁路、公路、管道、航空等各种运输方式的有效衔接。

2) 走资源节约型、环境友好型、质量效益型的可持续发展之路,建设内涵式高品质港口。

在各种运输方式中,水运的碳排放量最小,但同时又对化石燃料的依赖性最强。土地、岸线资源不足,环保要求越来越高,节能减排压力加大,靠单一简单规模化拉动港口增长方式难以为继,这些要求水运业转变粗放型发展模式,走集约化发展道路,并利用科技进步提高水资源利用率,提高水运发展现代化水平。

面对新形势,虽然水运业发展较快,且总体能力依然不足,基础设施建设仍是今后一段时期的重点,但结构优化、内外部资源整合、集疏运体系建设应是重中之重。建设以“五型”(人本型、生态型、节约型、高效型、系统物流一体化型)为主要内容的高品质港口,是港口持续发展、科学发展的必然要求。我国的港口建设必须围绕节约水、土地、岸线和能源等,攻克一批关键技术,以集约型增长为内在要求,以低投入、低消耗、低排放、高效率为外在特征,建设资源节约、环境友好型水运工程,实现可持续发展。

3) 发挥内河航运节地、节能、改善环境的优势,加快内河运输发展。

在节地、节能、改善环境研究方面实现技术突破,不断总结经验,逐步推广,建设资源节约型、环境友好型的内河水运工程。完善内河航运发展规划,促进水资源的合理开发和综合利用;研究以航运为主的流域综合利用技术;研究扩大内河通航能力措施;积极探索我国在水资源约束环境下实现高等级航道的关键技术。

加快内河标准船型研发。促进节能、环保等新技术在内河船型中的应用,推广标准船型,促进内河船舶的技术进步。由于我国内河分布范围较广,各地水资源禀赋差异较大,采用标准化船型,便于运营管理,但投入较大,应分级管理、分步实施。

4) 加快港口资源的整合,提升港口群的竞争实力。

港口竞争的有序协调单靠市场因素以及寄望于地方政府的自觉协调非常困难,必须依赖我国的制度优势进行更高层次的制度协调机制发挥作用。

依靠我国的制度优势,对港口群实施跨行政区域的整合。根据港口空间区位、水域条件、腹地产业布局及港口主要功能、航线分布等要素,突破行政区划,由港口主管部门主导推动,组建跨区域港口行政协调机构,对港口资源实施统一规划、建设和发展,构建类似于日本的超级港口集团,更好地服务于腹地经济发展。同时,也有利于提升区域港口群的整体实力,更好地融合于国际港航业的舞台。

5) 实施“走出去”战略,参与国际经济合作与竞争。

我国水运业国际化的前提条件已经具备,“走出去”是中国港口业展现港口大国、港口强国地位的重要手段,也是中国港口成为世界级国际大港的重要选择方向。

中国港口要想真正成为世界级国际大港,不“走出去”锻炼和显示身手,就很难在经济全球化中展示中国港口的实力,也很难锻炼一支具有

国际水准的港口队伍,更谈不上培养一批世界级“选手”。中国沿海港口,特别是具有一定规模和实力的综合性枢纽大港,应当利用中国企业国际化发展和中国制造在全球供应链延伸的机遇,甚至可以借助国家对发展中国家或其他国家的经济和工程项目的援助,推进中国沿海大港走向国际化。

参考文献:

- [1] 王庆云. 交通运输发展理论与实践[M]. 北京: 中国科学技术出版社, 2006.
- [2] 庞瑞芝, 薛伟. 港口管理与经营[M]. 天津: 天津人民出版社, 2006.
- [3] 朱小平. 金融危机中的美国、中国与世界[M]. 北京: 新星出版社, 2009.

(本文编辑 武亚庆)

《水运工程》优秀论文评选

评委点评:

“十一五”期间我国水运事业取得了举世瞩目的成就。“十二五”时期水运事业在综合交通体系下如何发展,作者从水运在我国综合交通体系中的作用与地位;“十二五”我国经济、产业发展方向及对水运发展的影响;当前热点、难点问题探讨与思考;促进水运发展的对策与建议等方面进行了多方位、多角度的分析和探讨。

作者提出构建以港口为枢纽的综合交通体系,促进现代物流业发展;走资源节约型、环境友好型、质量效益型的可持续发展之路,建设内涵式高品质港口;发挥内河航运节地、节能、改善环境的优势,加快内河运输发展;加快港口资源的整合,提升港口群的竞争实力;实施“走出去”战略,参与国际经济合作与竞争等论点。文章内容丰富,立论清晰,结论坚实,提出的对策和建议对今后我国水运事业的发展具有积极的指导意义和借鉴价值。

2012年12月

评委简介:

黄磊,高工,河北省水运工程规划设计院院长。

注册咨询工程师,中国水运建设行业协会工程勘察设计标准化专业委员会副主任委员。主持和参与的《河北省沿海港口布局规划》、《黄骅港综合港区航道工程研究》、《河北省“十二五”内河水运发展规划》、《河北省内河水运交通安全管理模式研究》等多个项目获河北省优秀咨询成果一等奖。参加了黄骅港、唐山港、秦皇岛港多个重点项目的评审工作。