
试论湖北水运业发展目标与战略措施

黄玲¹，陈兆宏²

(1 . 丹江口市港航管理局，湖北丹江口442700 ；

2 . 中国银行丹江口支行，湖北丹江口442700)

【摘要】从可持续发展、武汉城市圈建设、长江流域经济增长、长江沿岸港口功能布局等方面论述了发展湖北水运业的重要性。探讨了湖北内河运输业发展和完善运输业经济与管理理论体系，分析了目前湖北水运业的优势和劣势，并提出了一系列战略措施。

【关键词】水运发展；目标；战略

【中图分类号】F552 . 3

【文献标识码】C

【文章编号】1674-9944(2010)08-0016-03

1 引言

水运是国民经济重要的基础性和服务性产业。水运业在我国国民经济发展中占有十分重要的地位。尤其是在资源和环境双约束条件下，水运业以其环保和资源节约的运输特点彰显出极大优势。

因此，深入研究湖北内河运输业发展，对于完善运输经济与管理理论体系，振兴湖北水运事业，实现湖北经济中部崛起，具有十分重要的现实意义。本文着重对湖北水运业发展前景与战略措施进行粗略探讨，为从事水运经济管理的同业者提供参考。

2 湖北水运业发展的必要性

2 . 1 实现可持续发展的战略需要

资源能源问题已成为当今世界可持续发展和人类社会生存的核心问题。目前我国经济社会发展受制于资源储备和能源发展，尤其是能源问题，已成为我国重大的战略性问题。据预测，到2020 年我国石油消费缺口将达到约2 亿t，这必将影响我国经济的可持续发展。因此，充分发挥水运作用，加大水运在我国运输上的比重，具有重大战略意义。

(1)水运的单位运量燃料消耗远远低于公路和铁路运输。据美国统计，水运的耗能是公路运输的1/8 左右、是铁路的1/2 左右。

收稿日期:2010-07-21

作者简介:黄 玲(1970 —)，女，经济师，主要从事推动湖北省水运业发展方面的研究工作。

(2) 由于船舶吨位大，单位运量排放的废油、污水、废气等污染物，远远少于公路与铁路，且易于防治。据德国统计，为整治每千吨公里货运量所造成的污染所需费用，水运为15.6 元、铁路为51.1 元、公路为226.8 元，三者之比为1：3.3：14.6。

(3) 水运基本上不占用土地，而我国土地资源相对紧缺，因此发展水运其意义十分重大。

(4) 在水运、陆运、空运三种主要运输方式中，水运运量最大、运价最低，有较大优势(表1)。

表 1 水运、陆运、空运的运价、运速、运量比较

运输方式	运价(高或低)	运速(快或慢)	运量(大或小)
空运	最高	最快	最小
陆运	居中	居中	火车大、汽车小
水运	最低	最慢	最大

2.2 加快武汉城市圈建设的需要

长江沿江绵延分布着30 多个主要大中型城市，一条长江“黄金水道”把我国东、中、西部地区有机地联结在一起。因此应抓住机遇，充分发挥长江“黄金水道”的作用，加快长江流域地区经济的联动发展，为我国全面建设小康社会做出重大贡献。

(1) 改善西部地区的投资环境。只有运输条件得到改善，西部地区资源优势、劳动力成本低的优势才能充分发挥出来。

(2) 湖北水运业的发展，有利于中部地区的迅速崛起。中部地区在全国具有承东启西、接南进北、吸引四面、辐射八方的重要作用。

(3) 有利于东部长三角地区加快实现“两个率先”，为中西部地区提供更好的服务。长江“黄金水道”，长江流域地区可为长三角地区提供资源、市场和广阔腹地，是长三角地区实现可持续发展，实现“两个率先”，即率先全面建成小康社会，率先基本实现现代化的重要支撑。同时，长三角地区通过产业梯度转移，为中西部地区的经济发展，提供技术、资本和人才的支持，实现东中西经济的联动发展，加快由联动发展的初级阶段向高级阶段迈进。

2.3 推动长江流域经济持续增长的需要

目前长江流域经济带的工业总产值已达到全国的40 %以上。沿江钢铁、化工、汽车、电力和建材工业呈带状分布，钢产量占全国的1/3 以上，化学工业产量占全国的1/4，汽车产销量占全国的1/2，电网的装机容量和发电量都超过全国的1/2，流域内水泥、棉纱、化肥产量均占全国的1/3 以上，水泥产能更是接近全国总体生产规模的50 %。雄厚的产业基础是充分发挥长江“黄金水道”的重要依托。同时，“黄金水道”的建设也将为长江沿江经济的高速发展提供支撑。长江“黄金水道”的建设与流域经济的发展，将推动区域性经济中心城市进入新一轮高速成长期，并可带动周边地区城市化的发展。

2.4 促进长江流域形成综合交通节点性枢纽城市的

湖北水运业的发展，可带动长江沿线由水运、铁路、公路、航空等运输方式组成的综合运输通道的形成。东西向的长江黄金水道与南北向陆上运输网络交汇，加快形成若干个区域节点枢纽性城市，与长江沿岸重庆、武汉、南京等城市一起构成大中小城市的集聚效应。

2.5 优化与完善长江沿岸港口功能布局的需要

港口是长江“黄金水道”建设的重要节点，长江“黄金水道”建设将促进长江沿线形成以主要港口为中心，地区重要港口为补充的布局合理、结构优化、层次分明、功能完善的长江干线港口布局。

3 湖北水运业发展形势分析

3.1 湖北水运业发展优势

3.1.1 与经济发达的关联度高

湖北城镇布局具有沿江分布的特点，在长江、汉江、清江沿线，集中了75 %以上的大中城市，是我国重要的重工业和农业生产基地。钢铁、石化、电力、汽车等工业产量一直居于中部六省的前列。特别是武汉、宜昌等重点沿江城市，目前已成为发展外向型经济和资金密集型的重化工、建材、装备制造业的重点地区。水运在优化湖北生产布局和发展重点产业方面，不仅大幅降低企业的运输成本，增强综合竞争力，而且带动了内河造船业、相关制造业和航运服务业的发展，并成为重要的经济增长点。同时，水运还是湖北加快推进城市化和工业化进程的重要依托。

3.1.2 比较优势明显

湖北地处长江中游，江河湖泊众多，通航河流 194 条，通航总里程 8360km，位居全国第六位。其中长江干线里程 1038km，是我国经济由东向西梯度推进的重要“黄金水道”。湖北水运人才和技术优势明显，造船产业发达，拥有国内一流的高等院校和研究机构，科教和研发能力较强。同时武汉是我国内陆最大的船舶生产基地，且民营经济在湖北水运市场上占有重要比重。

3.1.3 市场需求旺盛

湖北是工业大省，重化工业占 70 %，能源、原材料的供应和产品的销售大部分依赖省外市场，其中 95 %的外贸集装箱要通过长江航运中转，特别是武钢、石化、神龙等大型企业的水运需求旺盛。近年来，由于国家加大西部开发和中部崛起的政策支持力度，湖北水运市场经过 90 年代阶段性低迷后，出现了强劲复苏的现象，水路货运量呈逐年上升趋势。2009 年湖北省水运发展大会确定，到 2015 年武汉新港货物吞吐能力达到 1.5 亿 t，全省港口吞吐能力比现在提高 50 %，达到 3 亿 t。随着武汉城市圈建设加快推进，湖北水运市场将更加活跃。

3.1.4 发展潜力巨大

据湖北省经济社会中长期发展规划，到 2020 年，湖北国民经济将保持较快的发展速度，2011 ～ 2020 年 GDP 年均增长速度将保持 6.6%左右。制造业涉及到大量的原材料、半成品和成品进出口贸易及运输，主要产品以货值较高的适箱货为主，必将给集装箱水运带来更大的运输需求。同时，一批重大工程项目在沿江布局建设。三峡工程，南水北调中线工程，汉江现代水利示范工程，国家投巨资整治长江航道等工程都为湖北水运发展创造了有利条件。

3.2 湖北水运业发展制约因素

进入21 世纪以来，湖北水运建设内外部环境发生了深刻变化，为促进国民经济和社会发展作出了重要贡献。但发展力度不够、优势不优仍是湖北省水运发展面临的主要问题，与上下游省份相比仍处于落后态势，面临较大的挑战。

3.2.1 水运发展与水运地位错位

湖北水运业发展与水运地位不相适应。目前在长江沿线七省二市中，湖北省长江通航里程位居第1，但每公里航道运输量居第6，港口吞吐量排第4，与上海、江苏、重庆差距渐趋拉大。

3.2.2 湖北港口发展相对滞后

武汉港是湖北省最大的港口，与上海港相差甚远，与同是处在内河航运中的南京港和重庆港相比，也不占优势。从2009 年中国内河主要港口吞吐量排名看，2009 年中国内河主要港口吞吐量排名，武汉港仅居第12 位，吞吐量为5012 万t，不到苏州港的1/5，只有南京港的1/2。

3.2.3 航道状况的影响

中游长江航道越来越成为长江航运畅通的瓶颈。目前长江干线航道总体上已呈现两头深中间浅、两头通中间堵的状况。三峡工程蓄水后，改变了中游河道在自然状态下的水沙条件，也带来一系列不利影响。但随着三峡工程蓄水水位及库区航道的变化，上游航道条件得到了较大的改善，航运业发展很快，特别是货运市场异军突起，运力、运量和经济效益成倍增长，呈现少有的“货找船”现象。因此，相比较而言，中游长江航道是长江航运整体畅通的瓶颈，对湖北省长江航运业的顺利发展制约较大。

4 发展湖北水运事业的战略措施

展望湖北水运业发展前景，湖北水运在经济社会发展中地位愈显突出。湖北水运业“十一五”规划中提出了21 世纪前20 年内河航运发展的总体思路：以航道建设为核心，以运力结构调整，港口资源整合为主线，以改革和科技为动力，以市场为导向，充分利用现代通信和信息技术，抓住国家重视长江黄金水道建设的重大机遇，通过实施“湖北水运振兴工程”，建立统一、规范、开放、竞争有序的水运市场体系；按照精简、统一、效能的原则，建立队伍精干、办事高效、运转协调、行为规范的行政管理体系。重点围绕“达标畅通”的发展目标，建成“三主一网一江”的湖北航道体系，推广电子航道工程；湖北省三级以上航道通航里程达到1811km，四级航道里程达到608km，五级航道里程达到1210km；内河港口基本实现机械化，主要港口实现专业化，现代化，基本建立起物流信息平台，全省港口吞吐能力达到2.67 亿t，机械化程度达到90%以上；运输船舶实现标准化，专业化，大型化，全省专用船舶比例提高20%，货运船舶平均载重吨位达到600t；。内河航运在湖北综合运输体系中的比较优势得以充分体现，中西部地区水运强省形象基本确立。围绕这一远景目标，湖北水运需着力改革攻坚，加大水运建设投资力度，推进四大工程建设，振兴湖北水运业、实现湖北经济中部崛起。

4.1 着力实施航道升级等联网工程

坚持内河航道发展战略，围绕“升等联网”，航道重点建设汉江，引江济汉汉江运河两条水运主通道和四级以上航道为主骨架的江汉平原航道网，形成“三主一网”的航道体系，实施“航电结合，以电促航”渠化工程，加快汉江梯级开发步伐，建设崔家营航电枢纽，力争再开工建设一个新的航电枢纽。引江济汉通航工程开通后，将成为长江中游与汉江中游的一条水运捷径，也是未来京广大运河的重要组成部分。实施汉江航运航道整治工程，可有效减少南水北调调水后对航道的影响，通过采取疏浚炸礁、筑坝、疏滩等方式，使白河——郧县段103km 航道达到六级，对郧县——丹江口105km 航道常年库区配套相应的通航设施以满足五级航道要求。

4.2 着力实施港口资源整合工程

结合湖北经济大三角布局以及水路运输向高速化、集装箱化等方向发展的特点,港口以集装箱、滚装船、石油及液化气等专业化泊位建设为重点,利用城市建设的有利时机,进行港口码头功能转换和技术改造,以提高枢纽港的综合通过能力。充分发挥长江黄金水道的作用,以建设武汉航运中心为龙头,带动湖北省主要港口资源整合,形成港口布局合理、层次分明、设施齐全、技术先进、功能完善、信息畅通,集疏运能力强和港口机械化程度高的新格局。重点加快武汉、宜昌、荆州、黄石等主要港口的建设和技术改造,建立长江、汉江水系港口的专业化运输系统。

4.3 着力实施运力升级优化工程

以市场为导向,以企业为主体,以民营化为方向,壮大航运企业规模,调整船舶运力结构和运输组织结构。在保持运力总量增长的基础上,综合运用信息引导,标准化运输管理、融资、规费等方面政策,优化船舶吨位结构,船型结构,实现运力技术质量的升级。大力推进全省船型标准化工作,推动三峡库区船型标准化研究和推广应用,推动三峡库区乡镇客渡船标准船型的应用。重点发展内河大吨位干散货船,集装箱船、液货危险品船、江海直达船、汽车滚装船,逐步形成技术装备先进,安全高效,适应能力强的船舶运输队伍,实现货运船舶标准化、大型化、专业化,客运船舶旅游化、快速化、舒适化。

4.4 着力实施支持保障系统工程

理顺行业管理体制,建立行为规范、运转协调、公正透明、廉洁高效的水运管理体系。开发水运人才资源,打造一支结构合理,素质优良的管理队伍。完善水上交通安全长效管理机制,逐步改善和加强安全监管的配置,提高重大事故及险情的应急反应能力。加快水运信息化建设,全面推进水运科技进步。加快港航海事系统自身建设,改善基层所、站的工作环境。

参考文献:

- [1] 湖北省人民政府.湖北省水运“ 十一五” 发展规划[R] .武汉:湖北省人民政府, 2009 .
- [2] 方亚飞, 散 琦.湖北水运发展战略[J] .中国水运, 2005 (7):10~ 11 .
- [3] 湖北省人民政府.湖北省人民政府关于进一步促进全省水运事业又好又快发展的意见[R] .武汉:湖北省人民政府, 2009 .
- [4] 顾兆农, 杜若原.怎样从“ 水运大省” 到“ 水运强省”(落实科学发展观· 中部崛起· 湖北篇)[N] .人民日报, 2005 -7 -6(2).
- [5] 湖北省统计局.湖北统计年鉴(2009 年)[R] .武汉:湖北省统计局, 2009 .