

强化长江航运高质量发展的市场化探索

谢文卿

长江大保护与高质量发展的理念正逐步成为内河航运发展的主旋律,在习近平总书记提出推动长江经济带发展必须“共抓大保护、不搞大开发”的大方向后,《关于推进长江航运高质量发展的意见》《内河航运发展纲要》以及《中华人民共和国长江保护法》等政策法规相继出台,为我国长江航运的可持续发展奠定重要基础。然而,近年随着内陆产业的快速发展与内河运量的急剧增长,长江航运不得不在“提质”与“保量”间进行权衡。2021年上半年,我国内河港口货物吞吐量同比大涨18.9%至26.8亿吨,集装箱吞吐量大涨22.4%至1620万标准箱,对口岸线资源与船舶运力规模不断提出挑战。此外,绿色航运的发展也亟需大量资金用

于设施建设和技术研发;同时能源转换等因素将使内河航运企业面临运营成本增高等风险,因此强化长江航运高质量发展的市场化探索尤显重要。

1 支持内河水运企业扩大船型规模

根据交通运输部《内河航运发展纲要》规划,未来国内千吨级航道将达到2.5万公里,良好的航道等级将满足更大规模的船舶航行。近年来,长江航务管理局不断加强长江航道的管理和疏浚,长江干线货船平均吨位已由2016年的1490吨提升至2020年的1960吨,随着船型规模的扩大,单位运力的成本不断降低。船型规模扩大对企业而言能有效扩大承运能力并降低运输成本,

度,合理避让生态敏感区。大力推广节能环保材料、工艺工法在交通基础设施建设中的应用,积极推广废旧路面、沥青、疏浚土、建筑垃圾等各类废弃物资源化利用。

(十一) 推进全球交通合作

推动“一带一路”交通互联互通高质量发展。加强基础设施“硬联通”,推进与周边国家铁路、公路、航道等基础设施互联互通,做好中俄黑河公路桥通车工作。深化制度规则“软联通”,加快与相关国家双边海运协定、双边国际道路运输协定或议定书的签署修订。推动国际铁路联运规则制修订,推广统一运单,简化手续。

深化交通运输国际交流与合作。强化全球交通合作伙伴关系,落实全球发展倡议,继续深化中俄、中欧、中国—中东欧、中国—东盟等多双边国际交流合作机制涉交通工作,积极参加中国—东盟交通部长会议、中俄运输合作分委会会议等机制性活动。深化与非洲、拉美国家的互利交流合作。全力推进中国国际可持续交通创新和知识中心落地相关工作。落实区域全面经济伙伴关

系协定(RCEP)涉交通运输有关工作。加强与相关国家深远海航行保障、搜救打捞、自动驾驶、科技人才、绿色低碳等领域交流合作。支持交通运输企业高水平走出去,坚定维护企业海外合法权益。办好中国航海日活动和第二届北外滩国际航运论坛。

积极参与交通运输全球治理。继续加强与国际海事组织、国际民航组织、万国邮政联盟、铁路合作组织、国际运输论坛、国际道路联盟、世界道路协会等事务合作。积极参与海运温室气体减排国际谈判,深度参与国际规则和标准制定。

(十二) 加强党的全面领导

持续深化理论武装,以自我革命精神深入推进党风廉政建设和反腐败斗争,加强队伍建设和机关建设,加强精神文明和新闻舆论工作。

满足日益增长的运输需求；对长江航运高质量发展而言，能有效降低单位运输能耗，在增加运输能力的同时减少长江船舶密度，降低对水生物及环境影响。建议相关行业主管部门牵头行业协会对不同航区出台符合航道、桥梁等条件的经济船型，并以建造补贴或运力奖励等方式支持内河航运企业船舶升级改造，尤其对使用新型能源或空气润滑减阻等设备的船型给予重点支持。

2 引导码头经营企业开展市场化整合

内河岸线是长江大保护中重要领域和稀缺资源，不仅要严格控制岸线开发建设，还要促进岸线合理高效利用，当前长江内河依然存在一定中小货主码头及生产性闲置码头。除了政府根据作业条件和经营资质强制清退一批不合规码头外，更应发挥市场自身的“择优”机制。尤其随着省级港口资源整合进程的深入，依托沿江港口集团采取市场化并购等方式，盘活岸线资源并进一步实现内河码头资源的集约化发展，无论对并购企业自身经营效益，或是对长江航运发展环境都将利大于弊，因此采用行政管理和市场引导相结合的方式促进长江内河航运业发展将更加行之有效。

3 加强水运基建资金的多元化筹集

内河航运基建包括航道疏浚、船闸改造、桥梁改造、岸线修整等大量投资，完全依靠政府拨款虽无问题，但政府还承担对岸电设施、船舶受电设施改造等项目的资金补贴等财政压力，因此完全由政府拨款模式下的建设进程可能较为缓慢。而针对船闸、桥梁、码头等具有收费功能的基础设施可考虑引入多元化的市场资本共同进行建设，并效仿高速公路建设通过后续收费以弥补市场资本的投资回报，如此不仅能在一定程度上缓解政府资金集中投入的压力，也能使内河航运的基建进程得到提升，使内河航运业更早迈入高质量发展阶段。

4 鼓励长江信息平台建设平衡双向贸易

数字化发展与信息化平台建设已逐渐成为当今行业发展的重要趋势，内河航运的高质量发展同样离不开信息化转型，并且信息化发展极具市场潜力，将助力管理机构和市场企业实现“双赢”。一方面，当前内河航运因监管和物流信息不畅，导致因海关等手续未及时办

理而在海港等候时间过长；另一方面，缺乏统筹的长江货运信息平台使部分内河船舶返程“空载”比例加大，一旦通过建立长江信息平台解决船舶滞港以及往返运输等问题，不仅将大幅提升船舶运营效率，在“双重”模式下也将使船舶经营收益大幅增加，既满足市场需求，又可避免船舶空驶能耗，降低环境污染。

5 推进航运“金融+互联网”产业快速发展

内河航运产业包括货主、代理、支线船公司等在内大多为中小型企业，因贸易条款、运价波动、合作协议等原因时常会面临资金困境，且将在整个产业链上蔓延影响。以业务中最为常见的一种情形为例，某小货主因资金周转困难暂时无法支付运费，但根据信用证要求必须拿到“运费预付”提单才能到银行办理结汇，此时要么由货运代理垫付运费，要么以保函方式请船公司先签单，其中都涉及短期小额资金借贷等问题，如能有企业或平台向航运物流链上企业提供小额信贷服务，将能使长江航运发展更为健康。

6 探索“碳交易”制度加快船舶能源转化

当前，液化天然气（LNG）等船舶清洁能源的使用，除了船舶改造等技术原因外，传统燃油所具有的成本优势也制约着新型燃料能源的使用，以国内 LNG 为例，2021 年 8 月价格已升至 5643 元/吨，船用燃料成本远高于燃油，亟待采用一定“价格补偿机制”以引导内河航运企业自发使用清洁能源。因此，积极探索企业碳排放控制与“碳交易”等机制，以市场化手段推动清洁能源的使用，更利于长江航运的可持续发展。

（作者系上海国际航运研究中心高级分析师）

