

新时代内河航运高质量发展的若干思考与建议

高嵩, 焦芳芳, 李坤

(交通运输部水运科学研究院, 北京 100088)

摘要: 内河航运是经济社会发展的基础性、先导性、战略性和服务性行业, 对于实现碳达峰碳中和、立足国内大循环促进双循环、落实创新型国家战略具有重要意义。研究准确把握内河航运所处的历史方位和时代坐标, 以习近平总书记关于交通发展的重要指示精神为指导, 对标内河航运高质量发展的新目标、新要求, 聚焦内河航运“网络化”“绿色化”“智能化”发展的新规律、新趋势, 重点围绕安全、绿色、协调、创新、健康发展等五个方面, 提出内河航运高质量发展相关建议, 为支撑加快建设交通强国、服务构建国家综合立体交通网提供建设性意见。

关键词: 内河航运; 高质量发展; 思考; 建议

中图分类号: F552 **文献标识码:** A **文章编号:** 1006—7973 (2022) 09—0008—04

1 内河航运高质量发展的新目标、新要求

1.1 深入学习贯彻总书记重要指示精神, 全力当好中国现代化开路先锋

习近平总书记高度重视交通运输和航运发展, 2021年10月在第二届联合国全球可持续交通大会上, 观照交通发展历史规律和时代特点, 深刻阐释了可持续交通发展的重要意义, 精辟概括了交通运输“与世界相交、与时代相通”的核心要义、“交通是经济的脉络和文明的纽带”“交通成为中国现代化的开路先锋”的重大论断, 以及“人享其行, 物畅其流”的奋斗目标, 明确了全球交通合作的5点主张, 在推进互联互通、促进公平普惠、发展智慧交通、建设绿色交通、完善全球交通治理等方面提出了若干富有建设性、针对性的务实举措, 特别是在“百年变局和世纪疫情叠加”的时代背景下, 提出了坚持“交通先行、交通引领、交通天下”的中国经验, 深刻回答了可持续交通的发展定位、发展动力、发展格局等一系列重大问题, 既立足当下、又面向未来, 为我国交通运输实现可持续的高质量发展提供了根本遵循。内河航运业作为交通运输的重要组成部分, 在建设社会主义现代化强国中的地位和作用举足轻重, 需要深刻把握新时代内河航运肩负的历史使命, 勇于担当、善于作为, 为当好中国现代化开路先锋不懈奋斗。

1.2 认真对标交通强国重大战略要求, 汇聚起加快建设交通强国的磅礴力量

建设交通强国是习近平总书记亲自提出、亲自谋划、亲自推动的重大战略决策, 是新时代赋予交通运输的新使命, 党的“十九大”作出建设交通强国的战略部

署, 倍受鼓舞, 催人奋进, 明确了“人民满意、保障有力、世界前列”的总目标, 党中央、国务院先后印发了《交通强国建设纲要》和《国家综合立体交通网规划纲要》, 着眼于基础设施、交通装备、运输服务、科技创新、安全保障、绿色发展、开放合作、人才队伍以及治理体系等九大重点工作任务, 着力架好交通强国的“四梁八柱”, 构建与其相适应的安全、便捷、高效、绿色、经济现代化高质量国家综合立体交通网。这就要求内河航运发展主动融入交通强国战略, 把推进内河航运高质量发展摆在构建现代化经济体系、服务国内大循环畅通双循环的大局中考量, 在“大”的基础上向“强”大步迈进, 在“有”的基础上向“好”大步迈进, 在“基本适应”的基础上向“适度超前”大步迈进, 不断增强内河航运履职尽责的紧迫感、责任感、使命感, 以更大的力度、更加务实的举措, 推进内河航运高质量发展。

1.3 全面深化供给侧结构性改革, 彰显好内河航运比较优势的本质属性

党的“十九大”指出, 我国开启了新时代中国特色社会主义现代化建设新征程, 经济已由高速增长阶段转向高质量发展阶段, 正处在转变发展方式、优化经济结构、转换增长动力的攻关期。内河航运具有运能大、占地省、能耗低、环境友好、成本低、韧性强等比较优势, 在保障大宗货物运输、维护物流供应链稳定、促进内外贸易发展等方面发挥着不可替代的作用, 但仍存在绿色智能发展薄弱、局部航道瓶颈制约、应急保障能力不足、服务质量效益不高等问题, 在综合运输体系中内河航运是短板。交通运输部坚持立破并举、坚持稳中求进、坚持创

新驱动，印发了《内河航运发展纲要》《水运“十四五”发展规划》和《关于推进长江航运高质量发展的意见》等重要文件，锚定目标成为生态更优美、交通更顺畅、经济更协调、市场更统一、机制更科学的黄金经济带，持续为内河航运高质量发展赋能增效。这就要求内河航运转变粗放式发展模式，把握新形势，迎接新挑战，立足扩大内需战略新基点，持续深化内河航运供给侧结构性改革，统筹协调航道、港口、船舶、运输组织和治理体系平衡充分发展，推动实现质量变革、效率变革、动力变革，加快建设现代化内河航运体系，促进内河航运比较优势充分显现，全力以赴推动内河航运提质增效发展。

2 内河航运高质量发展的新规律、新趋势

2.1 更加注重互联互通，聚焦内河航运“网络化”发展

习近平总书记提出，要加强基础设施“硬联通”、制度规则“软联通”，促进陆、海、天、网“四位一体”互联互通。这一重要论述既是把“一带一路”的成功经验向全球推而广之，体现了我国“与世界相交、与时代相通”的坚强决心，也赋予了内河航运网络疏通经络的新使命与前进方向。“硬联通”需要稳妥有序推进航道、港口、船舶等基础设施设备标准化、联动式、互通性发展，“软联通”需要促进政策、规则、标准逐步完善，匹配航运市场供给需求的趋势规律。一是遵循平衡性发展，补齐内河局部地区基础设施建设的短板，实现内河与沿海、东部与中西部地区之间的平衡发展；二是遵循协调性发展，不断完善船港航集疏运体系，推动运输组织先进高效、衔接顺畅、协调运转，与其他运输方式相互促进、相互衔接；三是遵循整体性发展，推动铁水联运、多式联运充分发展，实现各种运输方式之间的合理分工、有效协作和一体化服务，最大化综合运输网络效应和规模效益。内河航运是建设安全、便捷、高效、绿色、经济的内河水运体系的重要支撑，是发挥综合交通运输体系的组合效率和整体优势的重要保障，特别在当前疫情防控形势下，需要坚决围绕内河航运干支直达、区域成网、水系联通的航道网络建设，形成布局合理的港口体系，有序建立货物运输“绿色通道”和人员往来“便捷通道”，保障物流供应链稳定畅通，为畅通国内

大循环舒筋活血。

2.2 更加注重生态优先，聚焦内河航运“绿色化”发展

习近平总书记指出，建立绿色低碳发展的经济体系，促进经济社会发展全面绿色转型，才是实现可持续发展的长久之策。这一重要论述紧密契合了总书记2021年向全世界宣布的2030年碳达峰、2060年碳中和的郑重承诺，充分体现了负责任大国担当。近年来，我国航运业在船舶靠港使用岸电，以及LNG等新能源、清洁能源作为船舶动力应用等方面进行了广泛实践，取得了积极成效。但内河航运作为能源消耗大户，也是碳排放大户，在实现“双碳”目标进程中任重道远。目前绿色低碳已成为全球航运界的热点词汇，也是未来的发展趋势，将赋予航运发展新动能。一是推动船舶控碳技术多元化，清洁能源内燃机、氢燃料电池、蓄电池、CCUS等技术创新将更加成熟、更加智能、更加高效、更加经济；二是推动船舶使用能源清洁化，水运行业围绕岸电、LNG、电池、氢等新能源清洁能源在应用船型、应用水域、应用规模将持续深入发展；三是推动绿色基础设施网络化，岸电供电设施、LNG加注站、电池充电站、加氢站等一体化水上服务区将加快布局、加快建设、加快运营。内河航运作为贯彻落实“双碳双减”目标要求的重要领域，需要加速推动内河航运绿色低碳发展，加快推进航运企业绿色转型，加强绿色基础设施建设，推广新能源、智能化、数字化、轻量化运输装备，鼓励引导绿色出行，让交通更加环保、出行更加低碳。

2.3 更加注重创新驱动，聚焦内河航运“智能化”发展

习近平总书记指出，当今世界正在经历新一轮科技革命和产业变革，数字经济、人工智能等新技术、新业态已成为实现经济社会发展的强大技术支撑。这一重要论述充分体现了对世界发展大势的深刻把握，也是智能航运精髓所在。回顾历次科技革命和产业变革，交通都是先发领域，世界主要发达国家无一例外抓住了前三次工业革命的历史机遇，利用技术创新占领当今全球交通发展制高点。在新一轮科技革命和产业变革突飞猛进，技术与交通运输融合程度不断加快加深的背景下，内河航运由于岸基支持便利，航线相对稳定，较沿海和远洋运输更具备优先实现智能化的优势。一是引领新产业发展，北斗导航、人工智能、5G等高新技术在船舶、港口、

航道、航行保障、安全监管以及运行服务等领域的创新应用将日益广泛；二是引领新业态发展，把“人享其行，货畅其流”的理念，通过数字技术转化升级成服务的新产品，提升航运的新价值；三是引领新模式发展，对航道基础设施、运输装备以及运输组织模式、治理模式等将产生重大影响，将赋予内河航运发展新优势。内河航运创新驱动发展日趋活跃，需要大力发展智慧航运和智慧物流，推动大数据、互联网、人工智能、区块链等新技术与航运业深度融合，加强谋篇布局和科技攻关，促进各航运要素间智慧互联与协同发展，积极推动内河航运在这场科技变革中抢占先机。

3 内河航运高质量发展的新思考、新建议

3.1 强化安全发展，防范化解内河航运风险隐患

安全是内河航运高质量发展的生命线，要坚决贯彻党中央“疫情要防住、经济要稳住、发展要安全”的要求，牢牢守住安全生产底线，推动风险精准化、动态化管控，不断提升本质安全水平。要认真落实新修订生效的《安全生产法》和《海上交通安全法》要求，严格落实企业安全生产主体责任，压实船舶、船员特别是船长的安全责任。要加快构建风险分级管控和隐患排查治理双重预防体系，扎实推进商渔船碰撞和内河船非法涉海运输专项整治，遏制水上交通重特大事故的发生。要毫不放松抓好常态化疫情防控工作，外防输入，内防反弹，加强船员防护、规范船员换班、做好游轮旅客疫情防控等工作，坚决阻断通过水运环节传播。要在物流保障协调工作机制下，维护物流通道安全、畅通，加强船舶运力保障，加强运输生产组织，做好能源、粮食等重点物资运输，保障国民经济平稳运行和国家经济安全。要按照安全生产专项整治三年行动“集中攻坚年”的有关工作部署，完善搜救体系，强化预警预防，加强应急值守，提前谋划、及早部署，认真做好极端天气交通运输安全生产应对工作。

3.2 强化绿色发展，力促实现内河航运减排低碳

绿色是内河航运高质量发展的方向标，是关系永续发展的长久大计，必须按照碳达峰碳中和总体工作部署，处理好船舶、港口、航道、企业等各要素与生态环境的关系，提升绿色发展水平。要加快推动既有码头环保设

施升级改造和新建码头环保设施建设使用，重点保障船舶污染物储存交岸处置，岸电设施、LNG加注设施能利用好，逐步建成设施布局合理、运转衔接高效、监管严格有力的污染防治格局。要加快推动高耗能老旧船舶报废更新，落实好长江经济带船舶岸电受电设施改造，建立内河船舶燃料全生命周期排放评估机制及船舶排放核算机制，鼓励加快LNG动力、电动船发展，因地制宜探索甲醇、氢燃料电池研发与局部应用。要实施港区绿化工程，实施航运设施的生态修复，大力支持新能源清洁能源码头岸线使用，加强过江通道、航道、岸线资源集约利用和生态保护，推进绿色航道、绿色港口建设。要加快运输组织优化，推进大宗货物及中长途货物“公转铁”“公转水”，实现交通运输整体能耗降低。要健全长江干线船舶和港口污染防治齐抓共管的长效机制，提升污染监管与应急处置能力，推动长江航运与生态文明建设协同共进。

3.3 强化协调发展，着力优化内河航运供给网络

协调是内河航运高质量发展的润滑剂，通过设点、连线、成网布局，打通航道、港口、船舶、运输组织等关键环节，疏通航运经络，使内河航运有机融入生产、流通、分配、消费的经济循环网络。要围绕构建综合交通运输体系，推动内河航运与其他运输方式的融合与协调发展，实现宜水则水、宜陆则陆，依托长江干线、西江航运干线、京杭运河等内河航运主骨架打造高效的综合交通运输网。要以高等级航道建设为重点，推进干线航道扩能提升工程和支流千吨级航道提升工程，加快实施“十四五”重大项目，推进湘桂运河、赣粤运河等水系沟通工程，持续推进干线航道区段标准统一，建设适应经济社会快速发展的内河运输网。要推动内河船舶标准化、大型化、专业化发展，优化船舶运力和市场主体结构，要推动建立冗余落后运力退出机制、船型优选机制，促进市场供需关系保持动态平衡。要大力发展沿海和内河集装箱运输，提高铁水联运、江海联运、水水中转比例，完善江海直达运输组织方式，扩大江海直达运输领域和规模。要完善港口功能布局和集疏运体系，发挥内河港口的区域集聚作用，港航联动打造以港口为枢纽的集装箱铁水联运，促进港产城协同发展、江海陆协同联动发展。要推进航运与旅游深度融合，建设旅游景

观航道,丰富游轮旅游产品,提升三峡游、都市水上游、运河游等内河航运服务品质,打造水上旅游客运精品航线。

3.4 强化创新发展,聚焦引领内河航运科技赋能

创新是内河航运高质量发展的动力源,必须充分发挥科技创新的引领作用,加快新旧动能转换,重点做好航运技术创新、业态创新、服务创新等工作。要构建产学研深度融合的技术创新体系,以自动化码头、堆场自动化改造等为重点,推进北斗导航、人工智能、5G等高新技术应用,加快现代化港口推进。要加快发展智能船舶,推动运营管理、航速优化、智能机舱、设备能效提升、排放监控等智能装备和系统研发,探索研究“岸基驾控、船端值守”航运新模式。要开展复杂条件下航道整治、运河通航等技术科研攻关,开展建筑信息模型(BIM技术)应用、通航建筑物及港口全寿命工程设计技术等关键技术研发,实现开发平台自主化、国产化。要鼓励企业发展航运平台经济,以“互联网+航运”为切入点,按照市场化原则加快建设全国性物流信息系统,开展线上线下航运服务。要以内河航运中心建设为依托,提升航运金融、保险、海事仲裁、航运交易、航运信息咨询、航运指数研发等服务能力,打造内河航运核心竞争力。

3.5 强化健康发展,稳步提升内河航运治理能力

健康是内河航运高质量发展的基本盘,为充分发挥市场在资源配置中的决定性作用、更好发挥政府作用,必须妥善处理好“有效市场和有为政府”之间的关系,提高法治化监管能力和数字化服务水平。要全面深化“放管服”改革,推进政务服务“一网通办”和电子证照应用,将数字技术应用于航运市场经济运行大数据监测分析,构建统一开放、竞争有序的现代市场体系。要以数字化手段提升监管精准化水平,加强监管事项清单数字化管理,加强“双随机、一公开”监管工作平台建设,根据企业信用实施差异化监管,利用“互联网+监管”方式,提升整体监管效能。要持续优化利企便民数字化服务,建立完善的政策信息数字化发布和保密制度,发挥政务新媒体优势做好政策传播,进一步加快电子政务工程建设,完善水运管理信息系统,全面提升行业管理和服务水平。要充分利用信息化手段提升市场监管水平和企业信用信息管理水平。要充分发挥行业协会、联盟、航运交易服务机构等组织在政企沟通中的桥梁纽带作用。要发挥骨干企业引领作用,推进港航企业规模化、集约化、专业化发展,推动企业由运输承运人向综合物流服务商转变。

