

加快推进长江航运供给侧结构性改革

张盼星

(中国船级社武汉分社, 湖北 武汉 430000)

摘要: 长江航运是国家交通物流体系的重要组成部分, 更是推动长江经济带发展的基础性行业。长江航运存在的一系列问题, 尤其是供给侧存在的结构性问题, 不但阻碍了行业本身的转型升级发展, 也间接影响了长江经济带的高质量发展。长江航运业作为助力长江经济带建设和发展的基础性行业, 自身必须加快迈向高质量发展。通过系统深入地分析长江航运政策供给、要素供给、模式供给和人才供给现状, 找准问题, 提出措施, 以供给侧结构性改革为主线, 加速推进长江航运高质量发展。

关键词: 供给侧结构性改革; 长江航运; 高质量发展

中图分类号: F552 **文献标识码:** A

文章编号: 1006—7973 (2022) 11—0016—03

习近平总书记在党的十九大报告中明确指出: “我国经济已由高速增长阶段转向高质量发展阶段。” 推动高质量发展, 既是保持经济持续健康发展的必然要求, 也是适应我国社会主要矛盾变化和全面建成小康社会、全面建设社会主义现代化国家的必然要求, 更是遵循经济规律发展的必然要求。新形势下, 推动长江经济带发展, 关键是要正确把握整体推进和重点突破、生态环境保护和经济发展、总体谋划和久久为功、破除旧动能和培育新动能、自身发展和协同发展等关系, 坚持新发展理念, 坚持稳中求进工作总基调, 加强改革创新、战略统筹、规划引导, 使长江经济带成为引领我国经济高质量发展的生力军。

1 实现长江航运高质量发展面临的供给困境

随着长江流域经济的发展和迫切的市场需要, 长江航运发展过程中“供给侧短板”凸显, 主要表现在以下几个方面:

1.1 政策供给不能满足行业发展

关键法律缺失, 政策导向难以落地, 商业规则混乱无序。现行的海商法无法涵盖内河航运, 造成长江航运业商业规则不清, 行业各方主体责任难以划分, 严重制约了长江航运作为服务长江经济带发展重要引擎的作用。

1.2 要素供给难以适应市场需求

船舶标准化程度低, 绿色发展推进缓慢。目前长江航运企业总数达到近 3000 家, 具有 10 万吨以上运力规模的不到 5%, 多数航运企业经营规模小, 江海直达船等先进高效船舶占比低, 船舶标准化不高、污染较大。同时, 长江船舶在新能源技术应用, 推进绿色航运发展过程中进度缓慢。

1.3 模式供给阻碍行业升级

传统“港到港”水运模式难以满足客户需求。当前长江航运企业大多是较为单一的“港到港”水路运输, 江海直达、铁水联运、公铁联运等多式联运组织方式发展缓慢、比重较低, 离客户“门到门”的需求差距较大, 难以满足长江经济带社会发展。信息不畅导致船货匹配不充分带来效率低下。

1.4 人才供给数量质量堪忧

内河船员供给出现断层, 高端航运人才严重不足。在高端航运人才发展方面, 因企业自身培训能力有限, 人才成长速度缓慢; 院校教学内容和模式滞后, 脱离市场实际需要; 行业一段时期景气度不高, 收入偏低, 对高素质人才吸引力不足, 传统的人才培养与吸纳方式已经不能适应长江航运业高速发展的市场需求。

2 以供给侧结构性改革推动长江航运高质量发展的措施

2.1 优化政策供给

2.1.1 完善法律法规建设, 为长江航运发展保驾护航

在保护长江航运发展方面, 现行的《海商法》已不能有效适应我国的航运和经贸发展需要, 亟待进行全面修订。建议在修订过程中彻底解决国内水路货物运输“无法可依”的问题, 特别是《国内水路货物运输规则》废止后出现的突出矛盾。扩大《海商法》的适用范围, 将“海上运输”的范围扩展为“海上或者与海相通的可航水域的货物运输和旅客运输”, 并完善船舶物权制度, 规范船员的权利与义务。同时, 新增“国内水路货物运输合同”专章条款, 对水路货物运输合同当事人的权利义务作出规定。

2.1.2 优化管理机构配置, 构建新时代长江航运监督体系

建议积极完善适应长江航运市场需求的统一监管

体系,明确各自职责、协作机制、监管内容。建立与沿江海关、边检、口岸、海事、工商、环保等部门的合作监管机制,共同开展运价、税费、通关、运输质量、运输安全等方面监管。建议优化行政部门机构设置,理顺交通系统内部的监管职能,依法界定长江各级水路运输行政管理部门、海事的监管职责,由海事部门牵头,成立区域性综合型执法队,并有效加强对企业经营资质、经营行为,船舶建造监理、运输安全的监管。

2.2 提升要素供给

2.2.1 推进船舶绿色、高效发展

充分尊重市场规律、依靠市场配置航运资源的同时,发挥政府“看不见手”的作用,重点围绕“智能化、大型化、绿色化、标准化、舒适化”的船舶发展趋势。

“智能化”方面,在内河领域围绕智能船舶航行、智能港口作业、智能航保、智能航运监管等建立智能航运法规、规范、标准体系,为船舶智能化发展提供保障。

“大型化”方面,船舶是经济全球化的产物,当前航运企业间的竞争异常激烈,航企必须要实现规模运输以降低生产成本,船舶大型化能有效降低单位排放、有利环境保护。“绿色化”方面,“绿色船舶”的发展无疑将会起到保护环境、推动航运企业良性发展的作用,加快绿色能源的研究和应用,尤其是“LNG”作为清洁能源在船舶上的应用。由于LNG与原油相比,经济性更优、适用性更强,与其他新能源相比,在现阶段,更具有推广应用价值。“标准化”方面,随着近年来国家加大推进内河船型标准化工作力度,制定了《内河船舶标准化管理规定》、《全国内河船开型标准化发展纲要》。实施了“川江及时三峡库区航运结构调整和船型标准化工程”,提高了三峡闸通航能力,改善了船舶的安全性能,减少了船舶对环境的污染。鉴于船型标准化工作取得的丰硕成果,未来船型标准化将成为必然趋势,并将还将注入新的内涵,即“安全、高效、平安、绿色”。“舒适化”方面,伴随《国际海事劳工公约》在我国生效,对船员在船工作和生活提出了很多具体的强制性要求。为吸引更多优秀船员,保证运力发展稳步、健康推进,必须为船员创造一个较为舒适的工作和生活环境。

2.2.2 推动航道建设服务航运发展

按照“深下游、畅中游、延上游、通支流”的总体思路,加快实施武汉至安庆段6米水深、宜昌至武汉段4.5米水深航道整治工程,加快研究并实施好重庆至宜宾段生态航道建设工程;推进实施长江水系“联通、联网、联运”工程,打通长江干线与支流航道的关节,实现长江航道网络提质增效,进一步提高黄金水道“含金量”。同时还要加快提高航道养护能力和技术水平,进一步提

升三峡船闸和升船机通航效率,不断加强三峡枢纽航运配套设施建设,大力推动三峡枢纽水运新通道建设。

2.3 创新模式供给

2.3.1 构建多式联运综合性物流网络,发挥黄金水道优势

为有效促进现代综合运输服务体系的构建,推进多式联运尤其是水铁联运的发展,一是建议在政策上加大扶持力度,着力培育多式联运经营企业,开展多式联运示范工程建设,积极培育具有跨运输方式货运组织能力,勇担全程运输责任的企业开展多式联运经营。二是推进铁水联运铁路优价、公路优价、港航费用优价等,扩大高速公路分时段、差异化的收费试点等。三是聚焦交通基础设施的薄弱环境和瓶颈制约,加快推进基础设施的联网优化,特别是铁水中转和水水中转站点的合理布局、先进船型和先进船舶技术的推广、公路网、港口集疏运体系的节点建设等。四是着力优化服务,畅通运输组织链条,提高客户货物运输的运输体验,如全程动态监控、可视化等,鼓励开展一站式的联乘运输票务服务。同时,对航运企业转型发展多式联运、航运服务给予必要的具体扶持政策,在税收、融资贷款等方面出台鼓励措施,真正有效促进航运企业转型发展。

2.3.2 大力发展航运电商,降低社会综合物流成本

通过科技创新与商业模式创新,突破传统的产业边界、服务边界和市场边界,进一步向航线两端延伸服务,进一步推动产业结构方面的转型升级。在市场信息化的背景下,航运业的传统壁垒也受到电子商务的撞击,去中间化是互联网时代的必然趋势,通过电商平台的聚集效应,进一步整合货代、港口、船公司,乃至保险、银行等服务商,发展以水运为核心的供应链生态系统,通过重构供应链内的利益相关方交易结构,让深入、紧密合作的多方共享详细准确的业务数据,形成和提供航运上游的货主找船、找服务与下游航线产品、揽货需求和网络服务高效对接,实现企业组织、流程、经营理念的全面重构,带来航运交易、运营效率的全面提升。充分利用互联网+、物联网、云计算、大数据等新一代信息技术,加快科技创新、绿色发展和对外开放,推动交通与相关产业的融合发展,积极培育发展交通运输的新技术、新模式、新业态,加快形成新的增长点。

2.4 加强人才供给

优化船员培训、考试和发证制度,不断提高船员培养质量和效率。加强船员人才市场建设,建立船员信息库,构建船员诚信体系,政府在个人所得税、社保金缴纳等方面加大对船员队伍建设的政策扶持。鼓励信誉良好、具有一定规模的船员服务机构主导行业整合、发展

加快阜阳水运发展 助力皖北经济振兴

张小莉¹, 黄赛²

(1. 阜阳市港航(海事)管理服务中心, 安徽 阜阳 236000; 2. 安徽省交通勘察设计院有限公司, 安徽 合肥 230011)

摘要:“十四五”期即是阜阳市加快融入长三角一体化, 建设 I 型大城市的关键期, 也是阜阳市水运高质量发展期。本文在分析阜阳水运发展现状、存在问题及发展机遇的基础上, 重点论述阜阳市水运发展目标及建设重点, 助力皖北经济振兴。

关键词:水运; 岸线; 航道; 港口码头

中图分类号: F552.7 **文献标识码:** A

文章编号: 1006—7973 (2022) 11—0018—03

阜阳市位于皖西北、华北平原南端, 位居中原经济区、豫皖城市群、华东经济圈、大京九经济带的结合部, 长三角经济圈的直接辐射区, 是东部发达地区产业转移过渡带, 具有承东接西、呼南应北、沿江近海、居中靠东的独特区位优势, 阜阳是我国为数不多的人口逾千万的地级市之一, 是安徽省的农业大市和安徽省重要交通枢纽之一。阜阳市水运资源较为丰富, 拥有国家高等级航道规划中的“四纵四横”中的一纵江淮干线(沙颍河)和一横淮河干线(淮河), 此外还有泉河、茨淮新河等

高等级航道, 水运发展条件得天独厚。

1 阜阳市水运发展现状

“十三五”期, 阜阳市水运得到较快发展, 截至 2020 年, 阜阳市航道通航里程 586 公里(占全省比重为 10%), 主要包括: 淮河 161.5 km(四级, 其中洪河口—三河尖 45.5 km 河南省已按四级标准整治完成、三河尖—临淮岗 62 km 正按三级标准进行整治、临淮岗—朱台子 54 km 正按二级标准进行整治)、沙颍河 208.71 km(四

壮, 打造一批优秀的船员服务机构。同时, 政府也在规章范围内给予相应的优惠措施和扶持政策。

建立长江航运高端人才培养体系, 通过多种途径培养和吸纳物流人才; 鼓励和允许高等院校按照市场需求开办和设置现代物流专业及课程, 引导和帮助有条件的企业、民间团体和行业协会同高等院校联合办学, 有组织、有计划地对在职人员进行技术培训; 借鉴国际先进经验, 加强对物流从业人员的从业和执业培训, 并以此为基础实行物流产业从业人员职业资格制度; 鼓励和引导高校学者、市场研究机构、机关、企业工作人员开展现代物流理论与实践的研究; 从政策上鼓励有关部门和企业积极从国外引进高级物流管理和专业技术人才。真正地培养出一批既懂航运又知管理的航运管理人才队伍。

3 长江航运高质量发展助力长江经济带发展新蓝图

建设长江经济带是我国经济社会发展的战略工程, 发挥黄金水道优势, 提升黄金水道功能, 实现长江航运高质量发展是建设长江经济带的核心和关键。在供给侧改革的助推下, 组成长江航运的各要素将实现进一步的

发展, 相关法规标准体系得到完善, 形成法治化营商环境、引导市场有序发展, 监管能力不断提高; 船舶和港口污染得到有效防治, 新能源和清洁能源全面应用, 运输结构和组织实现有效优化; 航运技术创新、模式创新、服务创新蓬勃发展; 造就一批高素质航运人才队伍。长江航运将逐步建立起发展绿色化、设施网络化、船舶标准化、服务品质化、治理现代化的高质量发展体系, 让长江黄金水道展现出旺盛的发展生机和光明的发展前景, 有利助推长江经济带建设。

参考文献:

- [1] 习近平. 在深入推动长江经济带发展座谈会上的讲话[J]. 求是, 2019(17).
- [2] 方芳. 船舶营运管理学, 人民交通出版社, 第 5 页.
- [3] 唐冠军. 国家战略中长江航运的支撑地位与目标构想——基于《长江经济带发展纲要》的分析[J]. 武汉交通职业学院报, 2016(12):5.
- [4] 李强. 浅谈港口污染及防治对策[J]. 北方经贸, 2016(05):9.
- [5] 胡勋. 关于促进长江干线航运企业转型发展的一点思考[J]. 中国水运, 2018(06):17.