

# 内河航运及港口的建设研究

刘 俭<sup>1\*</sup> 邓 蕾<sup>2</sup>

1. 山东港口日照港股份动力公司 山东 日照 276800

2. 日照市建筑设计研究院有限公司 山东 日照 276800

**摘 要:** 经济的快速发展带动产品及货物流通速度的快速飞升,质量更高、体量基数更大的国内外商品拥有更为广阔交流空间,作为货物运输承载量最大、成本最低的运载方式,海运方式一直是众多供应商首选运送方式,承载大型船舶的内河与港口为航运提供必要基础,本文将从河航运无法得到充分、合理利用原因出发,围绕内河航运与港口建设提供针对性建议,为提高航运运输效率,促进水路运输行业进步建言献策。

**关键词:** 内河航运;港口建设;建设建议

**DOI:** <https://doi.org/10.37155/2717-5189-0403-32>

引言:如今,我国境内拥有大大小小江河近乎6000条,河流总长度已经突破了40万公里,同时我国拥有绵长的海岸线,拥有大大小小港口百余个,共同承载起国内货物运输重任。与港口相比,我国内河错落有致,河水在流经不同地貌与地质时会产生一定自然涡流效应,导致我国内河无法有效利用,运输量呈现逐年缓步下降的趋势,对于此类问题本文将系统性分析造成这一现状的本质原因,并针对性提出建设性建议,为缓解沿海港口运输压力,促进航运运输行业普及和运输效率的飞升。

## 1 目前内河航运得不到充分合理利用的主要原因

### 1.1 人们对内河运输存在意识性偏差

进行河运的目标群体往往在货物体积与质量上超出了一定限制,其在选择时空传递时,往往大型配送站或铁路运输是货主首选的运送方式,河运运输是退而求其次之选,此种情况的出现将影响河运发展,更多人选择陆运而不是内河运输无法提升河运收入,相关从业人员在面对运输境况往往逃离内河运输行业,转向了其他行业以谋生。纵然在内河运输相对发达地区,其运输模式依然得不到群众认可。在群众潜意识中,内河运输适合于点对点精确运输,即同时具有内河点的城市才有资格进行物质运输,同时在人们潜意识中只有将货物运送至内河运输站后才能进行运输,而货物到达目的地后,货物接收者同样会以同样的方式进行货物的接收工作,当然这种方式是群众臆想出来的方式,也是更多人流传的运送模式,他们没有对河运运输方式进行深入了解与尝试,这一起只是道听途说的结果。河运输以船舶为主要运载工具,众所周知,船舶具有载重量大、纵向和横向容积较大等多元化优点,但其运输速度相对较慢,更多人在错误的意识中认为内河运输与海上运输速度相匹配,即国内几百公里的货物运输往往会在河间行进五至八天才能到达目的地。这种错误的认识导致人们对于内河运输意识存在偏差,意识性偏差会在不同人群之间逐渐传递,导致区域性对内河运输了解程度不够深入,甚至与船运运输之间产生一定隔阂<sup>[1]</sup>。

### 1.2 跨区域管理局限性

国内内河运输以跨省运输居多,河流在流经不同城市时会受到不同省份法规限制,导致最终运输过程中出现跨区域管理局限性,简单说同一船舶在经过不同省份时应严格遵守地方内河运输规定,同时也应遵守地方环保规则。正是地方与地方在环境管理,船舶吨位管理上存在差别导致船舶在不同省份时需经过较为繁琐的检查工作或递交相应船舶许可,由于一艘货船装载基数庞大,检查同时也是相对繁琐的过程,跨区域管理的局限性是影响内河航运运输时效性主要因素,中央与地方形成的“九龙治水”的情况一直存在,为内河运输行业从业者提供了更多阻碍。部分船舶具有省内流动许可,其货运手续、船舶保险、人员资格证件都已完全具备,但在跨区域流动时,却依然遭到河运执法人员

\*通讯作者:刘俭,1981年8月,男,山东日照,山东港口日照港股份动力公司,中级经济师,研究生,研究方向水路运输。

的盘查或克扣加大了内河航运运输的普及性<sup>[2]</sup>。

### 1.3 河运运输成本投入较大

与陆运相比,河运运输成本相对较大,从业人员在获得对应从业资格证书后需购办专用船只,以中等偏下质量的中型玻璃钢纤维货船为例,其落地价已经达到一百三十万,所有手续齐全后其价格俨然超过一百五十万,这对一般家庭是一笔不小的费用。船舶由于在水质情况未知区域行驶,河中富养化生物会附着船底以及螺旋桨,最终导致船舶单位海里耗油量增加,增加行驶阻力以及行驶成本,所以船舶在投入使用一定周期后需进行上岸养护,其每年稳定支出在三万至十五万元不等。船舶作为浮于水面的大型运载设备,需购买货物保险,以防突发情况出现,造成货物损失,同时船舶的行驶路线应进行统一规划调配以及上传,避免两船在行驶过程中发生碰撞、虹吸现象,船舶之间在行驶过程中应保持较远安全距离,预留安全缓冲区,保证彼此安全的同时也确保一船出现突发情况不至于处在孤立无援的地位。

### 1.4 基础设施相对不健全

内河运输与港口运输需成套体系,包括装载、路线规划、船舶对接、卸载、运送进程,但与陆运运输、铁路运输相比,我国内河航运基础设置相对不健全,在货运高峰期出现时,部分内河港口由于装载能力有限,更多船只出现排队现象。不但影响船只进出港,同时增加秩序维持与管理的难度。由于内河港口处于远离城市中心地带,在实现运输进程中需与当地陆运进行签署协议,实现中继性传递式运输,为货主提供运输便捷性。但部分内河运输港口为缩减开支执意要求货物人员将货物直接送达港口,增加了运输成本,更多货物需从产地到港口,港口到目的港口,目的港口到目的地三次运输,无限制延长了运输的时效性,导致运输可选择性增加,同时也是内河运输有效竞争力直线下降的主要原因。

## 2 针对内河航运及港口建设的建议

### 2.1 多举措宣传河内航运与港口运输联动性转变群众意识

正是部分群众对河内运输存在片面化了解导致不成熟、不成体系的思维观念在人群中船舶,多数人正是被这种相对不够成熟的意识引导后对河内运输存在一定偏见,导致河内运输口碑下降<sup>[3]</sup>。介于此种情况,相关部门应做好宣传,切实了解运输过程中遇到的问题,多渠道并举改变群众片面性意识。由于河水与海岸线沿岸水质情况以及密度存在差别,同时河内运输通道往往无法提供给大型越洋货轮稳定行驶,所以内河航运将会有效桥接港口运输的运输方式,其吞吐量大,运输效率高。相关单位可聘请公共形象良好的公众人物对河内航运运输进行推广,带领事业单位人员实地参观河内运输流程以及河内运输带来的安全性与可靠性,从思维意识具有一定先进性人员入手,通过链式传递特性逐渐影响更多人。利用电视、网络架构优化广告设计,在保证运输安全性同时营造出内河运输同样可是激进性的运输模式,综合宣传利用固有的河道资源,振兴内河航运事业,促进与船舶制造、运输相关的上游、下游行业的蓬勃发展。

### 2.2 统一管理打破跨区域管理局限性

无论何种地区或何种河流都没有理由拒绝一艘拥有正常手续、以及合法营运手续船只通行行驶,国家的认定具有强制性法律效力,地方理应放行。在统一管理过程中应注重船舶流过带来的经济效应,兼顾经济效应与绿色环保效应两者兼并,充分发挥河流对经济以及自然大环境的综合性促进作用,打破区域管理局限性首先应修正执法人员综合行为意识,提升其思想廉洁意识,确保法律法规正确起效,而不是部分人员作为不良执法的凭借,全体执法人员应互相监督,竞相为过往船只提供有效、洁净的运输环境而不懈努力。国家相关部门应加快推进内河运输一体化进程,让全国不同地区、排量大小存在一定差别的大型货轮能够在国内所有河道内稳健行驶,共同促进物流与综合运输行业的飞速发展,推进内河港口信息化建设,使全国河域范围内货船行驶情况能够动态展示在后台终极指挥中心,让所有船舶的实时行踪通过数据以及点云展示在后台监管系统中,加强对全国范围内船只安全管理,做到对从业员人员生命负责,对货运人员的货物安全负责。

### 2.3 多渠道并举降低投入成本

政府与地方财政应肩并肩合作,点对点处理河运过程中出现成本过高问题,以实现在河运运输领域的减税降费。让内河运输从业人员在购买船只时,可灵活选择贷款模式,可自行选择边工作边还款的方式来以月份时间周期逐步还款,降低还款压力。创设加油补贴,由于大型货运货船承载量巨大,单位时间能源消耗量巨大,在进行燃油加注时

往往需大量资金倾入,适当性提升燃油补贴额度将提升行业工作人员工作热情,鼓励引导更多人参与到港口运输行业工作中。降低成本才能使得运输价格降低,更多行业才能有更为充裕的发展空间,降低成本也应通过各个方面加以落实,优化智能管理信息费用收取模式,实现动态性、按行驶时间与里程协同并入性收取,优化运输产业与运输结构,促进产业升级,为更多船舶提供必要性以及基础性支撑。

#### 2.4 加快港口工程建设步伐完善基础设施建设

港口设施分为公用基础设施、经营性基础设施和港口企业经营设施,当前区别不同的设施性质,实现投资主体的多元化,已成为港口建设的大趋势。根据《港口法》第20、21条规定,地方政府应当保证必要的资金对港口公用基础设施的建设和维护,加大基础性设施资金投入,完善基础设施建设,并组织建设与港口相配套的航道、铁路、公路、给排水、供电、通讯等设施,同时与相关单位牵头,与当地陆运公司达成合作,并采购专用卸载与转载设备,提升货物综合运载效率。明确公用基础设施与港口配套的疏运设施的建设维护是政府部门的责任,配套性基础设施修建工作并非最终终点,而是城市优化发展布局,拓展发展方式的新起点,省、市人民政府在公共财政中应将港口公共基础设施投入列入政府预算支出项目,并仿效国内部分港口城市的做法,设立港口建设维护基金,专门用于港口公用基础设施和部分经营性基础设施的建设和维护,惟有基础性设施数量不断提升才能营造更好的内河运输环境,为提升运输质量与运输效率贡献力量。

### 3 总结

我国资源辽阔,市场主体巨大,实施河内水运主通道与港口枢纽发展路径规划将优化我国水运发展模式,提升相关人员的工作紧迫性。充分利用内河资源进行运输不但可以降低单位体积货物资源消耗量,同时还可做到低碳绿色环保运输,在内河港口建设中应注重沿海地区港口联动性建设与发展,多渠道并举宣传内河运输可靠性与可行性,提升群众对内河运输的主观性意识,降低运输投入成本,挖掘河内资源,加快港口基础设施建设,助力我国运输行业不断进步与经济增长。

#### 参考文献:

- [1]郭良久,余荣华,黎涛.重庆内河港口建设工程智能化监管系统构建研究[J].交通世界,2020(24):155-157.
- [2]胡建新.内河航运及港口的建设研究[J].四川水泥,2016(02):80.
- [3]张乐.我国内河航运监管法律制度研究[D].哈尔滨工程大学,2013.