

2000 年我国内河航运的展望

Prospects and Strategy of China's Inland Water Transport in 2000

梁应辰

(交通部三峡航运办公室 北京 100845)

我国幅员辽阔,江河众多,流域面积大于 100 平方公里的河流有 5 万多条,流域面积在 1 000 平方公里以上的河流有 1 600 多条,水域面积在 1 平方公里以上的湖泊 2 800 多个。它们大多水量充沛,具有发展内河航运的良好条件。

我国多年平均降水总量约 60 000 亿立方米,河川多年平均年径流总量约 26 380 亿立方米,其中淮河及其以南各流域的径流总量约为 22 500 亿立方米,占全国总量的 85%,也是我国内河航运最发达的地区。

长江、黄河、珠江、黑龙江、淮河、海河和辽河七大水系,以及纵贯南北的京杭大运河、福建的闽江水系、云南的澜沧江等,是我国内河航运发展的基础。

一、我国内河航运现状

50 年代末以后相当长一段时期,我国内河航运发展缓慢,通航里程缩短,内河运输在整个运输系统中占的比重下降,成为综合运输体系中最为薄弱的环节。70 年代末、80 年代初,我国内河航运开始了以三江两河为重点的航运建设工程,把长江、珠江、黑龙江、淮河和京杭大运河列为国家级内河航运建设的重点,进行系统的规划、科研、勘察设计和施工建设。与此同时,各级地方政府在水系支流和其他河流上完成了很多内河航道治理工程,卓有成效地解决了一部分重点碍航闸坝的复航工程,使我国主要通航河流上一些航段的通航条件有了明显提高,内河客货运输量有了较大幅度的增长。1990 年我国内河全社会货运量完成 5.6 亿吨,货运周转量 1 080 亿吨公里,运距也有所增加;内河全社会客运量完成 2.4 亿人次,客运周转量 120 亿人公里;全国内河港口完成货物吞吐量 12 亿吨。内河完成的货运量中,三江两河水系约占 90%。1990 年内河船舶保有量为 1 843 万载重吨,112 万客位,拖轮 175 万千瓦。其中千吨级以上分节驳约 80 万载重吨,

300~500 吨级分节驳 4 万多载重吨。1990 年我国内河通航里程近 11 万公里,船闸 824 座,升船机 45 座,除葛州坝水利枢纽、京杭大运河和西江的少数大中型船闸外,其他均属中小型船闸和升船机。在 11 万公里的内河航道中,三级和三级以上航道有 5 440 公里,四级航道 4 500 公里,五级航道 4 600 公里,六级航道 11 400 公里。据全国港口普查资料,1990 年吞吐量在 1 万吨以上的内河港口有 1 759 个。内河航道大多呈天然状态,内河港口则多设备简陋,机械化程度很低。

与内河航运建设同时,加强了内河建设标准化工作,主要有内河通航标准修订,船闸设计规范编制,航道整治工程技术规范编制等。此外,组织和管理的工作也有所加强,包括设立并逐渐充实各级内河航运组织机构,有计划地安排并完善各项前期工作和加强水资源综合利用等,使内河航运建设逐步进入科学化、规范化的道路。

“八五”期间内河航运建设与“七五”期间相比,增加投入不多,但建设内容的广度和深度都有所提高,内河航道、内河港口建设和碍航闸坝复航的数量和规模要较“七五”期间更多、更大,而且大部分工程进展顺利。但是,由于投入较少,内河航运基础薄弱的问题并未得到根本解决。

我国内河航运当前存在的主要问题是投入太少,致使基础设施薄弱,配套设施落后,运输装备不足,技术状况差,难以做到安全通畅;高等级航道少,大部不连贯,形不成网;内河港口码头泊位不足,装卸机械化程度低,设备简陋,库场面积小,港口集疏运不畅,压船压港;通信设施及安全保证系统跟不上,管理水平低,事故发生率高;内河船型杂乱,尺度不统一,船舶平均吨位小,机型陈旧,技术性能差,运输效率低。以上问题彼此牵制,相互影响,形成了内河航运效率低、成本高、货损大、服务跟不上、效益差、竞争力不强的落后局面,严重制约内河航运的发展。

二、2000 年我国内河航运发展趋势

目前能源交通仍是制约我国经济发展的主要因素,能源基地多是以运定产。因此,国民经济能否搞上去或能否比较顺利地搞上去,在一定意义上还是发展交通运输,加强交通基础设施建设的问题,这是交通运输面临的总形势。可以说当前交通运输仍是全面紧张,而内河航运又是弱中之弱。从宜水则水、宜陆则陆的发展交通运输总原则出发,发展内河航运的任务更显紧迫。

沿河设厂发展经济本是一条普遍的原则和方向,过去曾有一段时间受“分散、靠山、隐蔽”错误方针的影响,这个方向被否定了。在改革开放方针指导下,国家产业结构和生产力布局正在进行调整,沿江沿河将逐步建成由密集的产业开发带构成的经济走廊,为内河运输提供庞大的货源市场。

大宗能源运输是内河航运的主要对象,煤炭和石油是内河航运的主要货种。长江干线上的浦口、裕溪口、汉口和枝城,以及汉江上正在兴建的余家湖煤港等都是大型铁(路)一水联运港口,可将铁路南运煤炭转运到长江流域各地;华东地区两淮、兖滕、豫西和枣庄等地的煤炭可利用淮河、京杭大运河运到长江三角洲地区;云贵川地区的煤炭可利用红水河、乌江、赤水河分别运到珠江和长江各地;北部和东部原油可经过管道运到沿海各大港和南京港后,再由内河水运转送到沿江各炼油厂;塔里木盆地的石油,也可由嘉陵江、长江运送到长江沿岸各炼油厂。

长江、珠江、黑龙江是我国入海的重要航道,沿江的大中型港口本身都是重要的江—海联运港口和外贸港口。这些河道的外贸运输量正随着改革开放的发展、沿江港口的兴建和运输船舶的江海联运而呈现明显增加的势头,长江干流上的情况更为突出。

全国的水电开发正在向各大江大河上游及其大支流的上、中游延伸,内河航运建设也会随其同步开发,这将对一些大宗货物如金属矿石、非金属矿石和建筑材料等的运输量增长产生重大影响。

随着经济改革的不断深入,城市间、城乡间、企业间的横向经济联合正在加强,中短途、小批量物资的运输量正在迅速增长,与此同时,老的水网地区如长江和珠江三角洲、洞庭湖和鄱阳湖湖区等内河航运也在进一步发展,某些大中型水库库区航运正开始起步。

长江、珠江和京杭大运河沿岸风景秀丽,名胜古迹众多,有丰富的旅游资源,随着旅游事业的不断发展,相应地区的客运量也将有所增长。

依据 2000 年国民经济发展总目标,结合我国

内河航运的发展趋势,参照近期客货运量的增长规律和在主要航道上实际完成客货运量的情况,估计 2000 年内河主要航道客运量将达 1.2 亿人次,货运量将达 7.0 亿吨,货种主要是大宗散货。

三、2000 年我国内河航运发展的对策

1. 开展对我国内河航运发展战略的研究

虽然交通运输在国民经济发展中的地位和作用已越来越被重视,但对五种运输方式的现状及其相互间关系的研究还很不深入,尤其是内河航运在交通运输中所占的地位和作用尚不明确。何谓宜水则水,宜陆则陆? 如何组成综合运输网? 众说纷纭,各种观点之间缺乏深入的、相互间的理性渗透和综合。因此,应该在开展对我国交通运输发展战略研究的同时做好五种运输方式发展战略的研究,包括研究它们之间的相互关系。当然,研究班子的组织也很关键,否则,即使研究了,也不易得出客观真实的结论。

2. 完善内河航运建设的规划和布局研究

首先是长远规划,要与国民经济长远规划相协调,要与全国长远交通运输综合规划相协调,还要与水利部门流域综合规划相协调,在国家全局利益和综合研究的基础上统一解决各方面的矛盾。其次是在长远规划基本确认(国家审批)后,制定内河航运的中、近期规划和实施程序。

内河航运布局要突出内河航运的安全通畅和效益,舍此,布局方案就不是成功的。因此,内河航运布局首先是网的问题,要把航道,特别是水运主通道和骨干航道在布局中安排好,并认真研究水陆联运;其次要把港口特别是主枢纽港和一些主要港口选择好,使多种运输方式在综合运输网中各显其长又互为依靠和补充,形成综合运输体系。内河航运的概念应该是广义的,在水运主通道、港口主枢纽及主要航道和港口基本确定的条件下,进一步做好区域性和全国性内河航运规划,并在实践中不断修改完善。

到 2000 年,我国内河航运的重点仍是三江两河,要基本形成以三级航道(包括三级以上)为骨架,以四、五级航道为基础的内河水运网;在此基础上,建设机械化程度较高的港口和专业化码头,改造旧码头和港口;解决好运输船舶以及船型船队和运输组织更新换代等问题;与此相适应,航道工程、港航监督、通信导航、水运工业、水上治安消防等支持系统的充实完善和设备配置都应及时配套安排。通过这些建设,可以达到综合运输网中内河航运应有的水平,进而可以在 21 世纪初形成与其他运输形式齐头并进,协调发展,充分发挥各自优势和互补能力的全国内河航运网络体系。这样也就规定了

2000年内河航运建设的投资规模。

3. 要确保内河航运建设资金

要落实内河航运规划就要有一个稳定而有效的内河航运开发条件和环境,其中最重要的是资金。诚然,造成内河航运目前成为弱中之弱的原因是多方面的,但最主要的因素还是对内河航运基础设施建设投入太少,“欠帐”太多。参照内河航运发达国家的经验,我国内河航运建设资金的主要来源还必须由国家拨出,特别是内河水运主通道、港口主枢纽和国家级航道及主要港口建设的资金主要应由国家负担,地方投资要在条件上和政策上给予必要的优惠。在此基础上,非国家级的支流航道和航运建设则应以地方为主,国家给以适当补助。当然,加强内河航运建设是长期繁重的任务,从综合运输和水资源综合利用出发,投资来源应是多渠道的。例如,以电养航,滚动开发已有一些成功经验;也可以利用外资,有条件的项目还可以考虑发行建设债券或几个部门联合开发等。

4. 配合城市建设和沿河建厂

配合城市和工业发展进行内河航运建设是行之有效的经验,特别是近代工业发达且又有水运条件的国家。我国有一段时期实行的“分散、靠山、隐蔽”的工业布局方针显然违背了这条经验,既制约了工业的建设,也严重影响了内河航运的发展。运量上不来,何来运输的发展?!

近20多年来沿海港口和城市发展的关系以无可争辩的事实说明,城以港兴,港以城荣,港口是城市建设的重要组成部分。现在我国的改革开放正在向纵深发展,有内河航运之利的城市,特别是临近大江大河水运主通道的城市,要充分重视城市发展与内河航运的关系,领导、计划部门以及可能利用水运运量的工业部门和大型厂矿要有远见地制定总体规划和实施措施,充分利用内河水运,内河航运部门也要努力做好行业服务工作。

这里,要特别强调内河水运岸线占有和规划问题。内河水运岸线是重要的资源。这一点常被人们所忽略,远见不足,急功近利,轻易浪费重要的水运岸线资源,到真正需要时已无能为力。

5. 有条件地、分期分批地积极解决好碍航闸坝的复航工作

交通运输是一条线,一条线上一点不通整条线就会中断,内河航运对此最为敏感。一座碍航闸坝会破坏整条航线上的航运,对国民经济造成重大损失。几十年来由于对水资源综合利用重视不够,修建了一些碍航闸坝,常兴一利却加一弊,使内河航运受到了严重损失。当前碍航闸坝数量达数千座之多!解决闸坝碍航问题是件极复杂繁重的工作,非一日之功,目前首先是不要在通航河流上再兴建新的碍航闸坝,对于已建的则应通过调查研究,提出

复航规划,内河交通运输部门会同修建碍航闸坝有关部门和地区,从国家整体利益出发分期分批地解决。

6. 要重视内河航运建设的技术开发

(1)关于船闸。我国已建有各类船闸八百多座,大中小型俱备,以中小型最多,目前正在设计和修建世界特大型船闸——三峡工程船闸。过去虽在船闸建设工作中做了大量科研和技术工作,但随着内河航运建设的发展,特别是在多沙河流和山区河流上修建船闸,碰到的技术问题仍会不少,科研和技术工作必须走在前头。

(2)关于升船机。升船机是一种重要的通航建筑物型式,在有些条件下有其独特的优势,如省水、快速过坝等。特别是前已提及的,水利水电部门正在开发各大河上游及其大中支流中上游,坝址基本都在山区,因地形条件所限,常难以找到修建船闸的位置,升船机就成为不可代替的了。

我国已修了数十个吨位不大的升船机,应该从技术上、运行上总结经验。另外,吸取国外大中型升船机的建造经验很重要。值得一提的是,即将开工的长江三峡、清江隔河岩和闽江水口等工程,在升船机的科研、设计和施工上,会为今后建造升船机累积经验。三峡工程升船机在方案比选、船箱结构、提升系统、安全装置、承重结构、闸首布置、电力拖动和自控、检测及监控自动化系统等方面作了大量科研工作。这些升船机的科研、设计、制造、安装和运行实践,会大大有益于升船机本身和内河航运的开发工作。

(3)关于航道整治工程。我国有丰富的内河航道整治工程经验,1991年在总结过去经验的基础上,首次编制了航道整治工程技术规范,对整治工程总体设计以及浅滩、急滩、险滩、潮汐河口和特殊河段航道的整治结构、施工及验收、试验研究和水力计算等都有明确的条文规定。随着内河航道的开发,航道整治工程规模也越来越大,由此带来的一系列新的技术问题需要统筹解决。

(4)必须抓好船舶、船机、港机的革新改进和新技术引进工作,以及通航配套设施如港航监督交通管制系统、航道疏浚手段、通信导航设施、水上治安消防、各类锚地的技术革新、先进设备的配置等。

7. 要提高内河航运的管理水平,做好标准化规范化工作

内河航运涉及面广,层次复杂,队伍参差不齐,体制方面存在的问题较多,整体管理水平较低,标准化、规范化工作起步较晚,总体上也不配套。因此,从实际出发,加强内河航运管理,提高管理水平,制定标准化规范化工作的全面规划和具体计划,是内河航运面临的极为重要的一个课题。

(责任编辑 蔡 今)