

我国内河航运的现状与展望

Inland Water Transportation in China.

聂嘉玉 李浩涛 高惠君

(中国航海学会)

提 要 本文通过对我国内河航运的历史作用的回顾,剖析内河航运的现状、地位及存在问题,并对我国内河航运的未来前景作了简要的展望。

我国幅员辽阔,江河湖泊遍布全国,水运资源十分丰富。在960万平方公里的国土上,流域面积在100平方公里以上的河流有5万多条,流域面积在1 000平方公里以上的有1 500多条,有较大湖泊900多个,而且大部分地区处于温带和亚热带,水量充沛,除北部河流外,大部分内河终年不冻,具有发展水运的良好条件。

中国内河航运源远流长,它是我国各种运输方式中历史最为久远的一种。内河航运一直是社会最重要的长途运输方式。除广泛利用各天然航道进行运输外,还经过长期的不懈努力,不断维护和改善航道条件,开凿运河,将各水系沟通起来,内河航运成为历代京都与全国各地、尤其是南北方进行经济、文化交流的重要手段。到了近代,尤其是新中国成立前的100多年时间内,由于公路、铁路等新的运输方式的引入,内河航运遭到极大摧残,航运设施长期失修,功能减退,航运业处于奄奄一息的境地。解放初期,全国内河航道里程为73 600公里,内河货运量仅2 500万吨,货运周转量63.12亿吨公里。

解放后,内河航运事业有了很大变化。至1961年,全国内河通航里程达到17万公里的历史最高水平,出现了建国以来内河航运的第一个黄金时代。进入60年代以后,三年经济调整,接着又是十年动乱,加上政策上的失误,内河航运遭到严重影响。兴水利,建电站,断航运,大量碍航闸坝的出现,使通航里程大为缩短。至1979年,内河通航里程缩短至10.78万公里。自那以后,我国内河航运进入了一个长期而缓慢的发展时期,其在综合运输体系中的作用和地位被削弱。

据1989年统计,全国现有通航河流5 609条,通航里程109 040公里,内河水运部门(不包括非专业运输、个体或联产水运专业户和其它社会运输,下同)货运量为34 855万吨,货运周转量为1 022.95亿吨公里,分别比建国初期增长了13.9倍和15.8倍。内河货运量占全国各种运输方式货运总量的12%(不含远洋运输时为12.3%),内河货运周转量占全国各种运输方式货运周转总量的4.5%(不含远洋运输时为6.5%)。尽管40年来增长的幅度较大,但与其它运输方式相比,却缓慢得多。图1显示解放40年内铁路、公路和水运货运量的增长情况。内河航运从1978年至1989年期间增长不大,近年还稍有下降。图2显示40年来铁路和水运的货运周转量都处于快速增长的势头,尤其是自1976年以后明显加快,但内河货运周转量的增长却很慢。

我国内河航运当前存在的主要问题有:

1. 地域分布不均。

这是自然条件形成的。我国内河航运主要集中在长江水系和珠江水系。长江水系流域面积180万平方公里,通航里程7.5万多公里,占全国的70%;完成的客、货运量分别占全国内河的87%和79%,客、货周转量分别占全国的85%和87%。珠江水系流域面积44.21万平方公里,通航里程14 156公里,占全国13%;完成客、货运量分别占全国的9.3%和16.3%;客、货周转量分别占全国的13%和9.9%。也就是说,两水系流域面积占全国面积23%,而完成的客、货运量和客、货周转量却分别占全国内河的96.3%、95%和97.75%、97.11%,其它水系和河流所占比重很

小。这种情况在今后较长时间内将不会改变。长

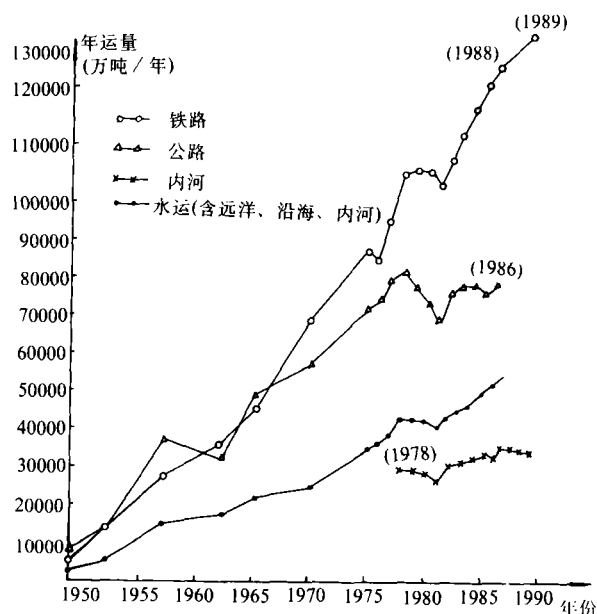


图1 历年铁路、公路和内河货运量曲线

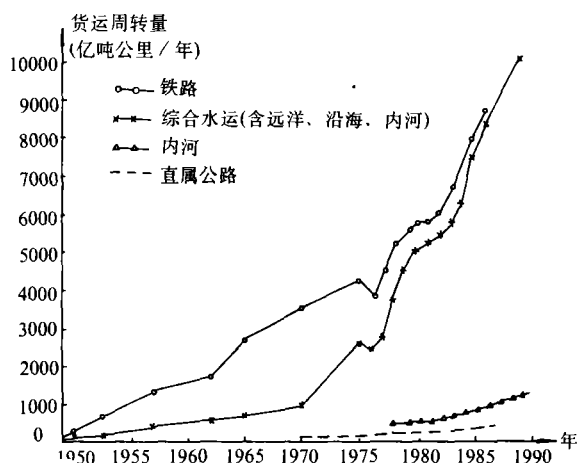


图2 铁路、水运(综合)、内河货运周转量曲线

江水系内河航运又主要集中于长江中、下游，尤其是仅占国土面积5.4%的长江下游地区。长江下游四省一市内河通航里程占全国44%，完成的内河货运量却分别占全国内河和长江水系的55%和72%，货运周转量分别占59%和66%。珠江水系的内河航运主要集中于珠江三角洲一带。由此可见，我国内河航运的发展受地域和自然条件的限制十分明显。有利的是这两水域都处于经济发达(工农业总产值占全国50%以上)的我国东部和南部沿海和两江沿线，河道密布，水源和货源充足，给内河航运提供了良好的发展条件。

2. 我国内河航运当前尚处于开发利用的低级阶段。

绝大多数河流只能部分地利用大自然赋与的现成条件，未进入全面地、有意识地改造自然条件

的阶段，因此，内河的运输潜力远未得到充分的开发利用，有的甚至一再遭受破坏。主要表现是，长期来我国内河航运建设的投入太少，航运建设施过分落后，大部分航道、港口仍处于自然状态，人工整治和渠化的比重很小。1949~1985年国家在内河航运建设上的投资只有95.59亿元，只占同期国民经济基本建设总投资的0.89%，其中用于航道建设的只占0.2%。平均每年用于每公里航道的费用仅2 300元(内真正用于航道建设和维护的费用每公里仅500元左右)。这些资金只能集中应用于少数重点工程如长江干流和京杭大运河等项目，大多数河流、尤其是占通航里程95%的地方性河流所能得到的投资微乎其微。就以全国内河航运最发达的江苏省为例，自建国初期至1983年底，航道投资共4.88亿元，其中除用于大运河苏北段的3.48亿元外，全省航道建设费用加上水利投资共1.4亿元，平均每年全省只有400万元，用于24 000公里航道，平均每公里只有170元，只够购买4立方米石料，真是杯水车薪，不解决任何问题，而全国多数省还不如江苏。

3. 航道等级低。

在10.9万公里的航道中，能通行100吨级以上的上等级航道不足2.2万公里，仅占总里程的19.9%，其中1 000吨级航道5 032公里，仅占总里程的4.6%。我国内河通航里程是美国的2.4倍、西欧的4倍多，然而能通行1 000吨级以上船舶的航道(水深2.2米以上)还不及美国(水深2.743米以上)的1/5，西欧的1/3，仅为苏联的2/9。80%以上的航道只能通行几吨至几十吨的小船。我国内河船舶的平均吨位只有101吨，而美国为1 438吨，原西德为1 395吨。

我国内河除长江干流和其它少数河段外，多数航道窄浅、滩多、弯多、弯曲半径小，跨河桥梁多而桥梁净跨小、净空高度低，碍航闸坝多、船小、船型杂，运输方式十分落后。大多数港口处于原始自然状态，机械化水平只在20%左右，许多货物是在无固定泊位、无装卸机具、无仓库堆场的“三无港口”，靠人扛肩挑，以河流自然岸坡(滩)为堆场，泊位能力低下，装卸效率低，船期长，运输成本高。

同一河流干支之间，上、中、下游之间，不同河流之间，航道水深标准不一，相差十分悬殊，无法实现货物的长距离直达运输；中转环节多，延长货物的运达时间，加大货物的运输成本。

投入少，使我国航道等级低、不能形成统一标准的深水航道网，不能发挥内河航运运能大、运价廉的优势，使我国内河航运处于恶性循环的状态，难以与其它现代化的运输方式竞争。

4. 在航道开发和水资源利用上，缺乏统筹兼顾、综合利用；在组织实施上缺乏具有权威性的全

国的治河管理机构。

我国现行管理体制条块分割,各自为政,投资渠道不同,部门任务不一,由各部门各自开发,在投资十分有限的情况下,无暇顾及其它部门利益,无法达到综合开发利用的目的。实行单一部门、单一目标进行内河开发的结果只能是兴一利而废多利,如兴水利、建电站而断航运;修铁路、公路桥梁只求节省投资而尽量降低净跨、净空标准,造成桥梁碍航或限制整条航道等级和通过能力的提高,给国家和地区经济发展造成无法弥补的损失,成为制约经济发展的因素。“统筹兼顾”和“综合利用”的政策在内河开发建设上并未真正贯彻执行。此问题至今仍未得到决策部门的重视,而其不利影响将是深远的。

综上所述,我国内河航运作为一种古老的运输方式,由于长期来对其投入太少,欠账太多,并未随着时代的变迁,跟上时代的步伐而进入现代化的进程。当前绝大多数河流依然保留其古老的面貌,这与当前国民经济发展的要求是极不相称的。如果说过去在经济发展水平较低条件下,利用大自然赋与的航道条件,借水行舟还算说得过去的话。那么,在今天,尤其是当前我国交通运输全面紧张,严重制约国民经济发展的情况下,内河航运就应提高到一个新的水平,进入新的发展时期。当然,在当前国家财力有限的情况下,不可能进行全面开发,在短期内也不可能达到内河航运发达国家的水平。当前应抓好“主通道、主骨架、主枢纽”的建设,“八五”和“九五”期间重点进行长江干线、京杭大运河、珠江水系的西江航道。湘江、汉水、黑龙江、松花江、淮河、苏申内外港线、长湖中线、赣江、信江……等一批1 000吨级航道的建设,同时开发一批300~500吨级的内河航道。以1 000吨级航道为骨干,300、500吨级航道为基础,建设干支直达,水陆联运的内河航运体系。用3~4个五年计划的时间,逐步改善内河航道3万公里,提高航道等级,把1 000吨级航道延长1.1万公里,同时延长500吨级的4级航道8 000公里,5级航道7 000公里。

多部门、多目标联合开发内河的工作应得到加强,单一部门、单一目标开发内河的状况应逐步得以克服。

江海直达运输应获得较大发展,与此相适应,长江干线中、下游港口的海轮泊位数量和泊位能力也应有较大增加。

长江作为水铁联运的西煤东运内河干线,京杭运河(尤其是江北段)作为北煤南运的内河运输线的作用应予继续发展和加强。在沿海经济发展战略和发展外向型经济中,长江、珠江干流及其下游三角洲地区、黑龙江边境河流的外贸进出口物

资运量要迅速增加。

长江、珠江两水系的客货运量和客货周转量在全国内河航运中所占的绝对地位应予继续得到巩固。

内河客运除少数航线和重要旅游航线外,将进入缓慢增长状态,甚至有所下降,部分短途客运将转向公路,部分长途客运将转向铁路、航空。

沿河建厂的思想将进一步得到社会的广泛重视,并在今后生产布局中起指导作用。随着生产布局的进一步调整,沿江、沿河流两岸将建设一大批大运量的大型钢铁、石油化工、火力发电、建材等企业,充分利用水运条件。内河运量将得到较大发展。

航道,尤其是航运开发,将更密切地与工业布局相结合。

随着航道的建设、航道等级和能力的提高,内河船舶的平均吨位将会有较大增加,也就是说,船舶将向大型化发展。因为在航道条件许可的情况下,大吨位船舶和大载量船队将取得更好的经济效益。

随着航道网、尤其是深水航道网的逐步形成,干支直达、支干支直达、江海直达运输运量的增加,内河平均运距将明显提高。大吨位船舶、大载量船队的发展和平均运距的延长,将使单位周转量的成本相对下降,内河航运的优势将逐步形成。对我国来说,这一局面的形成须经一个艰苦而漫长的时期,但不管如何,它终将会出现。

总之,要改变我国内河航运的落后面目,走出困境,增强自我发展能力,发掘内河固有的潜力,使其在我国国民经济中发挥重要作用,关键在于:国家必须切实实行有利于内河航运生存和发展的政策;增加内河航运建设的投资;对河流开发必须实行国家统一领导,建立具有权威性的统一的综合治河机构;长远规划,分期建设、综合利用;依靠技术进步。只有这样,内河航运新的飞跃才有可能实现。

(责任编辑 刘先曙)

更 正

本刊1991年第4期(总第37期)做如下更正:

- | | | | | |
|----|----|----|----------|--------|
| 1. | 页 | 行 | 误 | 正 |
| | 53 | 39 | 百万、千万千瓦级 | 百万千瓦级 |
| | 54 | 16 | 水,交通不便 | 少,交通不便 |

2. 30页左栏倒数第一行应排在左栏第31行。

50页左栏倒数第一行应排在左栏第24行。