

新经济形势下的水路经济

史海涛

(济宁市港航事业发展中心, 山东 济宁 272000)

摘要: 2018年11月, 习近平总书记视察上海时提出: “经济强国必定是海洋强国、航运强国。” 2019年9月, 中共中央、国务院印发《交通强国建设纲要》, 强调要加快推进海运业高质量发展。2020年2月, 交通运输部、发展改革委、工业和信息化部、财政部、商务部、海关总署和税务总局七部门联合《关于大力推进海运业高质量发展的指导意见》, 体现了国家层面对海运业发展的高度重视。

关键词: 新经济; 水路经济; 策略

0 引言

2019年, 我国拥有水上运输船舶13.16万艘, 比上年下降4.0%; 净载重量25684.97万吨, 增长2.3%; 集装箱箱位223.85万标准箱, 增长13.8%。全年完成货运量74.72亿吨, 增长6.3%, 完成货物周转量10万亿吨公里, 增长5.0%。

2019年, 全国港口拥有万吨级及以上泊位2520个, 其中, 沿海港口万吨级及以上泊位2076个, 内河港口万吨级及以上泊位444个。全国港口完成货物吞吐量139.51亿吨, 比上年增长5.7%。其中, 沿海港口完成91.88亿吨, 增长4.3%; 内河港口完成47.63亿吨, 增长9.0%。

近些年来我国经济得到了持续发展, 随之而来的是一系列环境问题, 交通运输作为经济发展的重要环节成为了碳排放的“重灾区”, 针对这一现象我国应当加强水路运输质量, 降低运输中碳排放量, 提高经济效益降低环境污染, 本文将首先针对低碳经济的概念进行分析, 之后对水路运输及水路运输经济发展优势进行探究。

1 我国水路运输特点

水路运输具有环保性, 通过全球温室气体排放总量占比来看, 水路运输的碳排放量仅占全球温室气体排放量的3%左右, 这样的碳排放占比微乎其微, 不会对环境造成极其恶劣的影响, 并且水路运输还具有较高的经济性, 通过与铁路运输成本的比较, 水路运输所需要的成本相对较低, 并且由于熟路运输不需要架设轨道等硬件设置, 使得水路运输成本较低, 水路与公路运输相比, 其成本也只占公路运输成本的10%左右, 并且能够长距离地运输, 其运载量也比铁路、公路运输量多, 通过分析可以得知水路运输的选择在一定程度上能够节约成本, 降低碳排放量, 实现交通运输的绿色可持续发展。通过水路近些年的发展来看, 水路运输方式完全符合我国低碳经济发展的要求, 水路运输对于能源的消耗较小, 并且排放的废气量较少, 具有节能的优点, 通过调查分析可以得知, 我国普通载货汽车的油耗量远高于水路运输的油耗量, 同等距离下按照比例计算, 普通载货汽车的油耗量是水路运输的8倍, 所以大力发展水路运输能够有效地缓解碳排放给环境带来的问题, 切实践行低碳环保经济发展理念^[1]。

1.1 我国水路运输开发和运行成本较低, 时效较快

我国水系比较丰富, 使得水路运输的开发建设非常顺利。发展水路运输的前期, 就是将天然的河流开发利用, 开拓航

道, 然后在合适的选址上建设码头和港口, 逐渐发展起了我国水路运输体系。由于河海都是自然形成的, 因此在开发过程中所需成本较低, 运行的过程中损耗也比较少, 并且由于水路运输承载能力高于其他运输方式, 其效率也高于其他运输方式。

1.2 我国水路运输受自然环境影响较大

我国的水路运输受自然环境的影响较大, 主要分为两个方面。第一个方面是指在水路运输的建设过程中, 都是基本根据河流的自然走向进行规划, 但公路运输和铁路运输相比而言其在选择运输走向时具有更高的自由度; 第二个方面是指在水路运输过程中, 容易受到恶劣天气的影响, 抵御自然灾害的能力较差。因此当出现极端天气或者自然灾害时, 水路运输也会停滞。

1.3 水路运输有较强功能性

我国的水路运输功能非常齐全, 对水路运输的开发不但可以用来加快货物的运输, 还可以进行防涝防洪和灌溉等, 综合性港口的建立, 对交通便利、经济发展和贸易往来都具有积极意义。

2 新形势下面临机遇

2.1 政府政策扶持

从国情出发, 我国提出发展经济与保护环境并行的思想。新的时代背景下, 哪个行业更符合可持续发展的原则, 则该行业会受到更多的政策扶持和发展支持。相比于其他运输方式, 水路运输由于具有节能性和环保性, 比较符合可持续发展原则, 因此受到了较大关注, 政府也先后出台了一系列有助于水路运输发展的政策, 并且配备一定的资金扶持。政府政策的扶持为水路运输发展提供了资金力量, 它展示了我国政府要发扬水路运输, 振兴现代化物流的明确意向, 为我国水路运输的发展提供了政策方面的保障。

2.2 水路运输运能高于公路运输, 占地小, 能耗低, 更易打造成本优势

发展水路运输能够缓解公路运输的压力, 提升运达效率, 缩短路程时间, 为物流提供便利。另外, 由于水路运输通常在海岸线、河流等水路中运行, 相较于公路运输、铁路运输而言, 需要的占地面积很小, 节约建设成本, 进一步减少了现代化交通运输的运行压力。虽然水运使用的主要能源也是燃油, 但与其他运输方式相比, 水路船舶所使用的资源总量更低, 环保效果比较明显。加上水路运输能够运载货物的总量也

比其他运输方式大许多,这样使得水路运输有更低的能耗和比较自由的利润空间,经济性更加突出。

2.3 快速增长的运输需求使水路运输面临更广阔的市场

随着社会经济的不断发展,我国的水运业取得了长足的进步,在国家专项资金的扶持下,水路运输行业基础设施不断完善升级。虽然目前水路运输占国家运输总量的比例还很低,但这也恰恰说明了水路运输还有非常广阔的发展空间。

2.4 水路运输的优势

随着全球范围内原油价格的持续上升,也增加了运输的成本,而水路相较于其他运输方式而言其更具备可观的经济效益,是一种性价比高的运输手段。随着我国低碳经济理念的落实,水路运输相较于其他运输方式而言更加符合低碳经济的发展思路,并且通过水路运输的特点分析中也可以得知,水路运输更加具备低碳经济发展的特征。水路运输较为经济、运送量较大,也完全弥补了航空运输运力不足的问题。一些无法使用陆路运输到达的地方通过海路运输也可以轻松实现,在一定程度上弥补了陆路运输的缺陷,是航空运输与陆路运输的结合体,所以更加受到人们的青睐。水路运输的优势正逐步被我国政府所发现,近些年来我国提出了许多关于水路运输的政策,利用多重手段对水路运输进行鼓励支持,为货物交流、人员出行提供了更多的选择空间,运力集中在水路运输之后能够有效地缓解空运、陆运压力,提高了交通运输效率,并且运输中减少了碳的排放量。通过水路运输特点分析中可以得知,水路运输的碳排放量,只占据总排放量的3%,但是水路运输的运输总量却占据总运输量的50%,通过这两组数据的对比不难发现,水路运输是一种碳排放量最小,运力最大的运输方式^[2]。我国为了进一步提高水路运输质量,进一步降低运输中碳排放量,对运输的各个阶段进行了大量的基础建设工作,通过科技化智能的水运建设,提高了水运的总体运输质量,加速了我国低碳经济的发展。近年来随着水路运输各阶段基础建设的不断完善,随着船舶制造加工技艺的不断纯熟,我国水路运输得到了前所未有的发展,传统的水路运输在大宗物品运送、能源资源运送中发挥着不可替代的作用,近些年来水路运输又在此基础上提高了运量,并提升了水路运输的速度,使水路运输更加适合于我国经济发展的需求,为我国实现低碳经济实现节能减排的目标作出了突出贡献。

3 新形势下面临挑战

3.1 港口建设不完善,货物吞吐量数据还不理想

我国水路运输虽有较大进步,在码头数量上增长迅速,但主要码头的实际承载货物吞吐量已经超出限制,基本处于超负荷运转状态,并且比较缺乏集装箱码头。在水路运输中,缺少大型现代化码头和一些能够运载矿石等特殊货物的码头,无法满足现代化物流运输的要求^[3]。码头的建设时间比较早,许多码头的吨位级别不够,甚至由于城市的扩张,原本建设在城郊的一些码头已经慢慢向城市中心靠拢,这对城市交通造成了一定影响,还对城市生活环境存在一定的负面作用,对码头自身的运行秩序造成了一定阻碍。

3.2 船舶老化,专业技术亟待更新,内河航运结构不合理

新形势下,我国发展水路运输需要改善船舶运行框架设置不合理的情况。目前我国船舶的型号和材质众多,拥有较多的老旧船舶,这样的船舶水平无法承载先进的技术和信息平台。另外,船舶运输的专业技术也不成熟,和国际先进水平相差较大,这就使得在水路运输过程中进一步加速了船舶的老化。此外,有一些内河航运结构不合理,一些低等级航道拥有较长的航程,这使得内河运输需要消耗更多的资源,造成了成本的提升;一些低等级航道没有配备港口码头或者码头的机械化程度较低,不能满足装卸要求,使得码头的使用受限。

3.3 管理体制不完善

在我国的水路运输中,各部门和各地区之间的联系非常弱,基本处于完全分隔的状态,很难进行实时有效的沟通。这就使得在水路运输过程中,信息的上传下达和共享机制非常难以进行。在市场运行过程中,缺乏规范的市场运作原则,在许多港口存在一些黑牌照船公司,他们并没有合法的执照,但凭借着超低的价格蒙蔽了客户,扰乱了正常的市场秩序,引起恶性竞价行为。一些小型港口管理混乱、收费条目不清晰甚至乱收费的现象也是屡禁不止。另外,我国水路运输行业还存在政企合一的现象,影响港口的独立运营。由于缺乏统一的法律条文,使得在处理一些贸易矛盾时,各执一词,无法给予公正的裁定。由此可以看出,我国的水路运输管理体制还很不完善,缺乏相应的法律指导。政府虽给予水路运输较高的关注度,但在资金投入方面和管理方面没有投入足够精力,使得管理体制亟待梳理和升级,资金短缺也对水路运输的发展产生了进程上的阻碍^[4]。

4 水路运输经济发展方向

4.1 发展内河运输

通过前文的分析可以得知,内河运输能够有效的沟通我国内陆地区与沿海的经济交流,并加强经济往来,提高经济效率的同时降低了温室气体排放量,我国内河运输方式主要为通过集装箱枢纽港分散货物的方式进行水运中转,这种方式不但加强了货物的运输总量,还提高了水运的效率,随着这种方式的推广,越来越多的港口接受并完全运行了此种模式。当前中国水路运输业虽然运输总量较大,经济交流较为频繁,但是我国的运输业整体还处于发展阶段,陆路运输依旧是我国运输行业的主流选择,这种方式不仅加剧了沿海城市的交通物流压力,还排放了大量的温室气体,污染了环境,所以在未来水路运输必将成为运输行业的主流选择。虽然对水路运输进行了较为基础的建设,但我国内河运输的制度还不健全,一些码头人在施工建设之中,这种现象在一定程度上阻碍了内河运输的发展势头,所以想要进一步增加内河运量,发展水路运输事业就应当提高基础建设效率,推动我国低碳环保经济的可持续发展。

4.2 海运与陆运相结合

海运与陆运相结合的运输手段是一种具有突出优势的运输方式,这种新型的运输手段正被我国一些大港口所使用,在之前货物想要运输至港口,只能通过汽车运输,汽车运载量较

小且油耗较大,对于货物的搬运卸载都有诸多不便之处,采用铁路与好运相结合的方式对货物的运输能够提高货物的运载量,方便货物的搬运与卸载工作,提高了装船效率,并且有效降低了温室气体排放数量。在推动海运与铁路运输相结合的过程中,国家应当注重软件与硬件的建设工作,利用自动化系统对港口进出货物进行记录,采用机械化手段提高货物搬运装载效率,减少港口中人工经费的投入,还应当配备专用的港口铁路,使铁路运输能够直接快速地抵达港口,提高铁路运输效率^[5]。将海路运输与铁路运输纳为一个整体,进行统一的调度管理工作,提高我国交通运输业整体的高质量发展水平,同时降低了货物频繁中转的现象,在降低了运输过程中温室气体的排放总量,保护了我国的环境。

4.3 船队结构的调整

为了践行我国低碳经济的发展理念,水路运输在进行工作时,应当注重调整船队结构,进一步提高低碳经济发展质量,想要实现这一目标就要从水路运输的根本入手,对船队结构进行进一步优化调整措施,传统的船队结构较为冗杂,对于运送时间运送总量没有明确的要求,造成河道拥挤等一系列影响水路交通运输的情况,同时由于一部分船只较为老旧,其温室气体的排放量已经无法达到排放要求,所以要对这部分老旧船只进行替换,增强水路运输低碳经济的运行效率。进行船队结构的调整能够避免水域的拥堵现象,同时增加船队协同运输的能力,提高水路运输效率。船队结构调整在根本上是为了提高水路运输的运输效率,而非改变水路运输的总体特征及效果,这种调整并不会对水路运输造成不利的影响。进行

船队结构调整还能够提高水路运输管理效率,管理人员通过进出港口的船只记录查询可以对每一艘出港、进港的船只进行合理的监察,提高了港口管理效率^[6]。

5 结语

新的经济形势呼吁合作,铁水联运是当前多式联运中非常重要的一部分。随着我国铁路运输服务网络的不断健全优化,铁路运输也发扬着自己在稳定和安全方面的优势。

在我国发展水路运输的同时,要积极推行铁海联运等多式联运模式,加强铁路运输和水路运输的顺利衔接,建立水铁联运服务网络平台,提升硬件基础,加强信息的共享,共同提升运输效率,降低成本,创造更多的利润空间,发挥运输效益的最大化。对于港口和码头的管理必须采用新型管理模式,简化审批流程,提升效率,加快建设专业化集装箱泊位,由政府带领,进行航道布局和管理权责划分。

参考文献

- [1] 刘小龙.新形势下水路运输面临的机遇和挑战[J].中国水运,2019(7):22-23.
- [2] 杨怡.新形势下水路运输面临的机遇和挑战[J].珠江水运,2018(18):92-93.
- [3] 任松.新形势下水路运输面临的机遇和挑战[J].现代经济信息,2018(14):374.
- [4] 宋永吉.新形势下水路运输面临的机遇和挑战探析[J].现代经济信息,2017(7):334-335.
- [5] 杨春雨.新形势下水路运输面临的机遇和挑战[J].北方经贸,2016(7):87-88.
- [6] 张庆华.新形势下水路运输面临的机遇和挑战[J].企业技术开发,2013,32(8):29-30.

(上接第73页)

理体系可以加强对企业的监督,根据监控目标的实施状况,发现影响企业发展的不良因素,提升资产的使用率,实现各种资源的最大化分配,让企业可以有效的跟随社会经济的发展。另外,全面预算管理还可以使会计信息的真实性、完整性得到有效保障。企业当中各个部门之间需要构成一套完整的信息,他们之间互相影响,相互约束,从而规避会计核算产生的随意性风险。

最后,有助于国有企业加大企业内部控制与风险防范的力度。全面预算管理是企业内部控制管理中不可缺少的主要内容,在企业经营发展中起着举足轻重的作用。经过构建健全的风险管控制度与预算管理内控制度,使企业治理水平得到进一步提高,这样可以规避企业经营风险。另外,全面预算管理还可以提升企业绩效考核效能。预算实施期间主要将目标利润作为引导方向,将此划分为各种预算目标,通过和上期工作业绩进行对比、本期具体实施和本期预算的比较,可以快速适应当前激烈的市场竞争,同时还可以获得理想的考核结果。通过有机整合薪酬奖罚、考核结果及绩效评价,有利于调动工

作人员工作积极性与主动性,最终为绩效考核效能的提高打下坚实的基础。

4 结语

综上所述,在国有企业内部控制中采用全面预算管理模式,能够提升企业管理水平,对于国有企业核心竞争力的提高具有重大现实意义,同时还可以满足现代企业管理制度构建的要求。所以,通过对国有企业全面预算管理执行中存在的问题进行分析,可以在具体管理工作中将问题作为引导方向,发散思维,敢于创新,强化探索,最终推动国有企业全面预算管理朝着更好的方向迈进。

参考文献

- [1] 马英.浅析国有企业全面预算管理的困境及对策[J].商讯,2020(24):130-131.
- [2] 林菲.地方国有企业全面预算管理的困境及应对措施[J].纳税,2020,14(24):153-154.
- [3] 曾元元.国有企业全面预算管理的困境及对策研究[J].中国市场,2020(18):61,64.
- [4] 李雪丽.国有企业全面预算管理的困境及对策探讨[J].全国流通经济,2020(18):30-31.