

我国疏浚市场分析与战略思考 PDF转换可能丢失图片或格式，建议阅读原文

https://www.100test.com/kao_ti2020/473/2021_2022__E6_88_91_E5_9B_BD_E7_96_8F_E6_c67_473018.htm

我国疏浚业有着100多年的历史，早在1895年荷兰IHC公司就为我国建造了第一艘疏浚船舶，用于河道的治理。如今，我国疏浚业已具有了较大的规模，疏浚力量主要分布在交通、水利等部门，有大小疏浚企业近百家，各种疏浚船舶上千艘，形成了较大规模的疏浚能力。交通系统拥有的年疏浚能力约为2145亿立方米。

随着港口、航道、农田水利及沿海城市建设的发展，这些疏浚企业在国内从事着港口航道疏浚及治理、江河湖库治理、水利设施、农田水利、水库建设和维护、国防工程建设、环境保护疏浚、吹填造地、建材开发、采矿等事业，疏浚业已成为中国经济建设和社会发展的重要行业。

一、综合环境分析
1.市场环境我国拥有漫长的海岸线，北起鸭绿江口，南至中越交界的北仑河口，长达18000公里，拥有岛屿5400个，岸线长14000公里，大小天然河流5800条，加上天然湖泊900多个，可见我国航道疏浚、水利疏浚和环保疏浚的市场是很大的。

进入21世纪，我国经济持续快速增长，特别是2001年10月加入WTO后，对外贸易高速发展，2003年我国沿海港口吞吐量达19.75亿吨（其中外贸吞吐量8.73亿吨），集装箱吞吐量高达4475.5万TEU，分别比上年增长18.6%（22.9%）

和32.3%。2003年底，我国沿海有万吨级以上泊位748个，根据交通部制定的跨越式发展规划，至2010年，沿海港口吞吐能力达30亿吨，集装箱码头吞吐能力达1亿TEU，进口原油20万吨级以上泊位接卸能力达1.6亿吨，15万吨级以上大型矿石接

卸泊位能力达1.65亿吨；至2020年，沿海港口吞吐能力达44亿吨，集装箱码头吞吐能力达1.7亿TEU，进口原油20万吨级以上泊位接卸能力达2.2亿吨，15万吨级以上大型矿石接卸泊位能力达2.1亿吨。“十五”期间，新建深水泊位140个，改造深水泊位45个，与此相适应的港口航道和港池水深需浚深，吹填造陆工程也越来越多。目前，沿海天然深水岸线资源紧缺，港湾建设发展余地不大，港口在浅滩上深挖建泊位或建人工岛成为一大趋势。未来10年或更长时期内是我国沿海港口航道扩建的高峰时期。据不完全统计，至2010年，我国沿海主要港口需用耙吸式挖泥船进行航道拓深和港口工程的年基建和维护疏浚量在1.8~2亿方。从当前沿海港口规划和工程进展来看，疏浚工程量呈进一步扩大之势。中国加入世界贸易组织（WTO）后，国内疏浚市场将进一步对外开放，国际竞争力度进一步加大。中国政府将逐步下调工程机械的关税，在今后的4~5年内，工程机械行业的平均关税要由2000年的16.14%降到2005年的9%~10%。这样，在人民币汇率基本稳定的前提下，国外疏浚公司工程施工的成本价格将不断降低，在中国疏浚市场的竞争力也将逐步增强，这将对我国疏浚业带来强大的冲击。

2.政策环境

我国政府从1998年开始实施百船工程项目，引进国外先进疏浚船舶制造技术，生产出100条重点在于清除水源湖泊和黄河中下游泥沙淤积的专用疏浚船舶。今后，中国政府还将加大清淤疏浚工程的投资力度，在立足疏浚设备国产化原则的大前提下，通过引进国外的先进疏浚船舶的设计和部件，采用在中国合作造船方式，为近期陆续启动的江河湖库清淤疏浚工程配备技术性能优越、经济实用的大中型疏浚船舶及其辅助设备。这是中国疏浚

史、乃至世界疏浚史上的一次壮举，充分体现了中国政府对江河湖库严重淤积治理的高度重视和坚定信心，为中国的疏浚事业提供了良好的发展机遇。

3. 社会环境

我国有众多的湖泊及河网地区，特别是在南方的城镇、乡村，河道密布，沟渠纵横交错。由于多种因素影响，泥沙和城镇垃圾淤积十分严重，使得河床抬高，池塘、水库、湖泊蓄水能力大大减弱，既影响了农业灌溉，又影响汛期行洪，容易造成洪水泛滥，给人民的生命财产造成极大损失。目前，中国河湖清淤疏浚整治工程主要涉及河湖的治理、开发和保护水环境项目建设、水利水电工程维护、防洪排涝工程、填固堤坝、桩台吹填、吹填造地等方面。其中，以江河湖库为主要对象，通过实施疏浚、吹填堤坝等工程措施，达到扩大河湖泄、蓄洪断面，增强洪水防范能力的工程目标，构成了中国防洪治涝的重要组成部分。例如，太湖流域河网湖泊面积达5551平方公里，由于长年淤积，极大地阻碍了水网作用的发挥，相应地出现了蓄泄能力下降，水污染严重等问题，并在一定程度上制约了流域经济发展。疏浚作为防洪减灾的重要手段，为太湖治理发挥了巨大作用，大大减轻了流域洪涝灾害损失。

1999年，太湖流域洪涝灾害总损失约131亿元，与1991年的洪涝灾害（太湖治理工程前）相比，治太工程直接减灾效益达到92亿元，加上1992年以来其他年份太湖治理工程发挥的减灾效益66亿元，共发挥减灾效益158亿元，为同期建设投入的3倍多。南水北调工程是目前世界上最大的水利工程之一，跨越地域广、范围大，途经众多大型河流，流量要求大，输送能力要求强，而途经的河流基本上多年淤积，河道较浅，流量较小，输水能力差，不能满足南水北调工程要求，因

此必须对其进行大规模的疏浚。4.技术环境由于我国疏浚业起步较晚，投入也不足，疏浚技术水平一直得不到快速提高，疏浚市场也多限于本国范围内，而国外先进的疏浚业经过长时间的发展，其技术水平已进入了一个较高的领域。因此就技术水平而言，我国的疏浚公司与国外先进国家的疏浚公司有着较大的差距。对疏浚船舶自身及其主要设备之间协同工作的响应机理缺乏系统的研究，同样也是疏浚工程技术的核心所在。过去有一种误区，认为疏浚是搞施工的，是挖泥船的用户，泥泵、泥门、柴油机、自动控制等的研究是造船厂家或研究机构的事，对吸泥、排泥过程中，由于土质变化、浓度变化导致排压改变和泥泵、泵机的动态响应等等疏浚核心技术研究的很少，这使得疏浚企业在买船时，多数是根据厂家提供的菜单来点菜，而不能自主提出船舶性能和设计方面的要求，比较被动。在进行辅助决策系统的开发中，也感到由于缺少这类疏浚机理方面的知识，建立数学模型很是困难。而国外先进疏浚公司却投入很大力量自己研究疏浚船舶、疏浚机具和其挖泥过程中的动态响应。

二、行业环境分析

1.行业现状

我国疏浚业历史悠久，已有100多年的历史。1895年荷兰IHC公司就为中国建造了挖泥船。今天我国的疏浚能力已位居世界前列，主要疏浚力量分布在交通、水利等部门，中国船舶工业拥有疏浚船舶的科研、设计、制造力量。二十世纪70年代，在国家“三年改变港口面貌”的号召下，交通部的直属航道局等单位陆续引进了一批先进的挖泥船，特别是大型的耙吸船、绞吸船。在河口、沿海地区的疏浚作业中起了非常重要的作用。经过30多年的发展，至今我国有大小疏浚企业近百家，各种疏浚船舶上千艘，形成了较

大规模的疏浚能力。随着港口、航道、农田水利及沿海城市建设的发展，这些疏浚企业在国内从事着港口航道疏浚及治理、江河湖泊治理、水利设施、农田水利、水库建设和维护、国防工程建设、环境保护疏浚、吹填造地、建材开发、采矿等事业，疏浚业已成为我国经济建设和社会发展的非常重要的行业。改革开放以来，原交通部直属的中国港湾建设（集团）总公司先后开辟了中东、南美、非洲、南亚、东南亚及港澳地区疏浚市场，完成了大量项目，创造了良好的声誉，成为国际疏浚市场上一支重要力量。中国港湾建设（集团）总公司天津疏浚公司拥有各类挖泥船和辅助船舶94艘，年疏浚能力约为5500万立方米；上海疏浚公司拥有各种类挖泥船和辅助船舶188艘，年疏浚能力约8500万立方米；广州疏浚公司拥有各类挖泥船及辅助船106艘，年疏浚能力5000万立方米；合计总疏浚能力为每年1.9亿立方米。除此以外，承担长江航道疏浚任务的长江航道局拥有各类挖泥船30余艘，年疏浚能力4500万立方米；黑龙江航道局拥有各类挖泥船13艘，年疏浚能力为450多万立方米。其它各省航道部门还拥有1000万立方米的年疏浚能力。整个交通系统拥有的年疏浚能力约为2.45亿立方米。综上所述，以交通、水利为主的我国的疏浚力量，拥有各类挖泥船和辅助船舶千余艘，年疏浚能力3亿多立方米，其中交通系统约占80%左右。疏浚技术已有长足进步，有的已达到国际先进水平。据世界疏浚协会联合会估计：中国疏浚力量居世界第五位。

2.行业竞争

目前我国疏浚行业尚处于成长期，早期进入市场的中港总公司具备较强资金和技术实力，中港集团的疏浚能力约占全国疏浚能力的三分之二，是我国疏浚业的主力军。其下属三家上海、广州、

天津三家航道局在各区域市场上处于垄断地位，许多中小型疏浚企业在各自细分市场上也表现出了一定的竞争能力。我国目前内陆沿海共有124艘各种挖泥船，其中耙吸式挖泥船46艘，总容量16余万方。而46艘耙吸式挖泥船中，中港总公司所属沿海三家疏浚企业拥有32艘，总容量15余万方。4500方以上耙吸式挖泥船集中在上海、广州和天津三家航道局，共计20艘，总舱容约13万方，平均船龄23年，其中船龄30年以上8艘，最长34年；20~30年7艘；10~20年3艘（广州号、通力号、航浚5001），10年以下2艘（新海龙、万倾沙号）。据不完全统计，至2010年，我国沿海主要港口航道拓深和港口工程的年基建和维护疏浚量在1.82~2亿方。据初步测算，目前中港总公司所属沿海三家疏浚企业的年疏浚能力在8000~10000万方，因此对于许多新兴的疏浚企业来说仍然面临广阔的发展空间。

3.行业趋势高新技术的运用越来越普遍。为实现这些港口建设目标，必须提高航道建设技术水平，加速航道建设与管理现代化。开发应用航道渠化、整治、疏浚成套技术；在航道工程规划，勘测、设计、研究、施工、管理中，实施科学、规范、高效的动态管理。积极采用GPS、GIS遥感、通讯、计算机和控制技术等高新技术；提高疏浚船舶设备水平和疏浚技术现代化水平。疏浚工程规模的大型化促使了疏浚设备向大型化、高效化和自动化方向发展，例如香港国际机场工程，疏浚量为2.35亿立方米；巴拿马运河改造计划，其最大疏浚工程预计有30亿立方米；台湾云林近海吹填工程量近10亿立方米；诸如此类的疏浚工程都要求挖泥船大型化、高效化、自动化。环保对疏浚有越来越高的要求，环保型挖泥船及相关技术越来越受重视。环保疏浚是近年新兴

的产业，面对日益恶化的环境，如何在疏浚中注意环保问题和如何利用疏浚手段改善环境，成为中国疏浚业今后非常重要的课题。近些年来，中国疏浚企业的疏浚设备大约有50%是超期服役，设备逐渐陈旧，不能满足日益发展的疏浚市场的需求，尤其是在国际疏浚市场上竞争能力下降。为此，中国疏浚建设（集团）总公司各疏浚公司正在进行资产重组，筹集资金更新大型挖泥船。最近中港集团为增加在国际疏浚市场上的竞争力，已在荷兰订购了12000立方米的大型耙吸式挖泥船，新增能力18007万立方米/年。在“十一五”期间，根据疏浚市场发展的情况还拟增购6~7艘大型挖泥船。同时还要改造部分挖泥船，新增能力达6000多万立方米/年，以适应国内外疏浚业发展的需要。100Test 下载频道开通，各类考试题目直接下载。详细请访问 www.100test.com