

水运市场竞争力还需增强。运输装备与现代化要求有差距，沿海和远洋运输船舶占比较低，平均单船运力较全国平均水平低40.3%，专业化的集装箱船、滚装运输船占比较少。港口企业发展质效不高，全省沿江沿海近400家港口企业，总资产超过上海和浙江，但利润水平只有上海的1/12、浙江的1/5，省港口集团单吨营收低于上港集团、宁波舟山港集团效益水平。缺乏有竞争力的航运骨干企业，全省从事国际航运的企业仅13家，其中从事远洋集装箱运输的企业仅1家，全国排名前十的远洋企业没有江苏企业，在航运市场上的话语权和竞争力不足。航运服务业发展相对滞后，仍以货运代理、船舶代理等基础航运服务业为主，航运金融、保险、海事仲裁等高端航运服务业发展尚属起步阶段，南京区域性航运物流中心影响力仍需提升。

可持续发展能力有待增强。港口资源要素制约日益明显，存在用海趋严、长江大保护、安全环保要求提高、土地指标少、锚地资源不足等外部发展制约情况，同时港口在规划建设过程中跨部门统筹衔接仍需加强，对交通、土地等战略资源空间规划控制不足，集疏运通道容量不足、港城不协调等问题仍然存在。航道建设要素保障难度加大，项目的前期工作、建设推进、竣工验收等推进难度加大；随着过闸费收费标准的降低、人员经费支出的上升以及日常养护规模的扩大“一降两升”，资金要素制约趋紧；国土资源部对永久基本农田管理和保护要求进一步提高，土地要