



长江水运发展协调领导小组 第一次会议文件汇编

◎ 中华人民共和国交通部



人民交通出版社
China Communications Press

长江水运发展协调领导小组

第一次会议文件汇编

◎ 中华人民共和国交通部



人民交通出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

长江水运发展协调领导小组第一次会议文件汇编/交通部编. —北京: 人民交通出版社, 2006.12
ISBN 978-7-114-06350-3

I. 长... II. 交... III. 长江-水路运输-经济发展-文件-汇编 IV. F552.75

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2006) 第 155134 号

书 名: 长江水运发展协调领导小组第一次会议文件汇编

著 作 者: 中华人民共和国交通部

责任编辑: 钱悦良

出版发行: 人民交通出版社

地 址: (100011) 北京市朝阳区安定门外外馆斜街 3 号

网 址: <http://www.Chinasybook.com> (中国水运图书网)

销售电话: (010)64981400, 64960094

总 经 销: 北京中交盛世书刊有限公司

经 销: 人民交通出版社交实书店

印 刷: 北京鑫正大印刷有限公司

开 本: 880×1230 1/16

印 张: 8

字 数: 160 千

版 次: 2006 年 12 月第 1 版

印 次: 2006 年 12 月第 1 版 第 1 次印刷

书 号: ISBN 978-7-114-06350-3

印 数: 0001—2000 册

定 价: 50.00 元

(如有印刷、装订质量问题的图书由本社负责调换)



目 录

Mulu

中共中央政治局常委、国务院副总理黄菊给长江水运发展协调领导小组

第一次会议的致信 1

加快推进长江黄金水道建设 促进沿江经济又快又好发展

——交通部部长李盛霖在长江水运发展协调领导小组第一次会议上的发言 2

江苏省省长梁保华在长江水运发展协调领导小组第一次会议上的致辞 12

全国政协人口资源环境委员会委员张德楠在长江水运发展协调领导小组

第一次会议上的发言 15

国家发展与改革委员会副主任张茅在长江水运发展协调领导小组第一次会议上的发言 18

国务院三峡工程建设委员会办公室副主任高金榜在长江水运发展协调领导

小组第一次会议上的发言 21

加快建设 深化合作 推进长江水运和流域经济和谐发展

——上海市副市长杨雄在长江水运发展协调领导小组第一次会议上的发言 24

合力加快黄金水道建设 促进经济社会又好又快发展

——江苏省副省长仇和在长江水运发展协调领导小组第一次会议上的发言 27

安徽省副省长黄海嵩在长江水运发展协调领导小组第一次会议上的发言 32

抓住水运建设机遇 促进江西中部崛起

——江西省副省长凌成兴在长江水运发展协调领导小组第一次会议上的发言 37

合力推进长江黄金水道建设 着力构建江海联运物流通道

——湖北省副省长任世茂在长江水运发展协调领导小组第一次会议上的发言 40

对接长江黄金水道 加速湖南经济发展

- 湖南省副省长许云昭在长江水运发展协调领导小组第一次会议上的发言 46

加快长江黄金水道建设 促进重庆经济发展

- 重庆市副市长余远牧在长江水运发展协调领导小组第一次会议上的发言 49

合力建设长江黄金水道 推动四川水运快速发展

- 四川省副省长王怀臣在长江水运发展协调领导小组第一次会议上的发言 53

干支联动合力建设 促进经济协调发展

- 云南省副省长李新华在长江水运发展协调领导小组第一次会议上的发言 57

长江水运发展协调领导小组第一次会议纪要 61

关于印发“十一五”期长江黄金水道建设总体推进方案的通知 63

“十一五”期长江黄金水道建设总体推进方案 64

交通部副部长徐祖远在长江水运发展协调领导小组第一次会议新闻

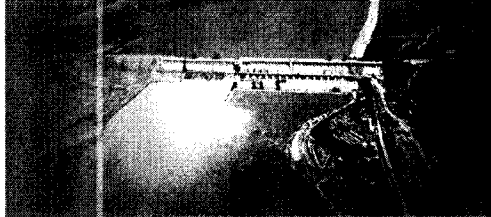
- 发布会上的发言 72

交通部上报国务院关于长江水运发展协调领导小组第一次会议的情况报告 75

长江水运发展协调领导小组第一次会议有关图片 79

长江水运发展协调领导小组第一次会议代表、特邀代表、列席代表、工作人员名单 87

交通部部长李盛霖在长江水运发展协调领导小组第一次会议上发言的多媒体演示稿 95



中共中央政治局常委、国务院副总理黄菊给长江水运发展协调领导小组第一次会议的致信

同志们：

交通部和长江沿江七省二市的负责同志在南京召开长江水运发展协调领导小组第一次会议，共商长江黄金水道建设发展大计，这是贯彻党的十六届六中全会精神、落实科学发展观和构建和谐社会的重要举措。我代表党中央、国务院对会议的召开表示祝贺！

去年11月28日，交通部和沿江七省二市共同召开了“合力建设黄金水道，促进长江经济发展”座谈会。一年来，大家切实把长江黄金水道作为我国现代化建设总体战略布局的重要组成部分，进一步凝聚共识，形成合力，增加投入，加快建设，取得了明显成效。与去年相比，长江水运货物运输量、货物周转量、港口集装箱吞吐量，均有较大幅度增长，长江水运服务沿江经济社会发展的能力，有了新的提高。

内河水运具有占地少、能耗低、成本低、污染小等特点和优势，是我国综合运输体系的重要组成部分。长江是横贯我国东中西部唯一的水运大通道，建设长江黄金水道对于加快推进西部开发、中部崛起、东部率先实现现代化战略等，都具有十分重要的现实意义。

希望沿江省市和有关部门站在我国现代化建设总体战略布局的高度，精心谋划长江黄金水道建设，狠抓各项措施的落实，切实把长江水运能力水平提升到新的高度。当前，要着力抓好四项工作：一是统筹规划，突出长江水运建设重点，加大政策和资金支持力度。二是充分利用长江黄金水道的优势，完善沿江产业布局。三是加快水运结构调整和转变增长方式，不断提高长江水运生产力水平。四是切实发挥好长江水运发展协调机制的作用，进一步加强部门、省市之间的合作，互相支持，形成合力，加快推进黄金水道建设，为沿江经济社会的全面协调可持续发展，为构建社会主义和谐社会做出更大的贡献。

代问同志们好！

黄菊

2006年11月16日



加快推进长江黄金水道建设 促进沿江经济又快又好发展

——交通部部长李盛霖在长江水运发展协调领导小组
第一次会议上的发言

(2006年11月21日)

各位领导、同志们：

今天,沿江七省二市和交通部在江苏南京召开长江水运发展协调领导小组第一次会议。党中央、国务院高度重视长江黄金水道的建设。中共中央政治局常委、国务院副总理黄菊专门致信此次会议。中共中央政治局委员、国务院副总理曾培炎也提出了明确的要求。我们要认真贯彻落实好中央领导同志的重要指示和要求,加快黄金水道建设,促进沿江经济发展。

全国政协人口资源环境委员会、国务院办公厅、国家发展改革委、财政部、国土资源部、水利部、国务院三峡工程建设委员会办公室等部门一贯关心、支持长江黄金水道的建设,今天,有关领导同志亲临会议指导,我提议向他们表示热烈欢迎和衷心感谢!

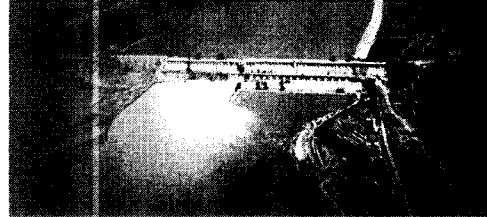
去年11月28日,沿江七省二市和我部共同召开了“合力建设黄金水道,促进长江经济发展”座谈会,形成了共识,明确了长江水运发展总体目标,提出了“十一五”时期的建设重点。这次会议的主要任务是,贯彻党的十六届六中全会精神,总结交流一年来各省市加快黄金水道建设的工作经验,落实“十一五”黄金水道建设任务,研究促进长江水运发展的主要政策措施,共同签署《“十一五”期长江黄金水道建设总体推进方案》,商定当前重点工作。

下面,我结合深刻理解和贯彻落实黄菊同志的来信精神,从三个方面作一发言:

一、一年来的工作回顾

合力建设黄金水道,促进长江经济发展,对于我们坚持以科学发展观统领长江水运发展,全面提升长江水运对沿江经济社会发展的服务能力和服务质量,加快沿江综合运输大通道建设,进一步推动长江流域经济增长方式的转变,促进沿江区域经济社会全面协调可持续发展具有十分重要的意义。

一年来,长江黄金水道建设进一步得到了国家的高度重视。《国民经济和社会发展



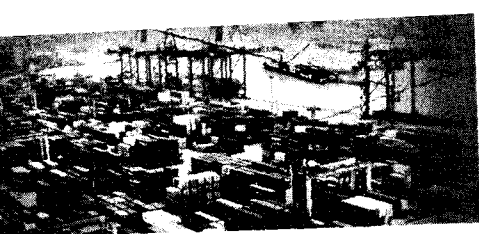
第十一个五年规划纲要》明确要求：“积极发展水路运输，提高内河通航条件，建设长江黄金水道和长江三角洲高等级航道网，推进江海联运”。内河水运纳入了国家重点鼓励发展产业目录。《国务院关于加强节能工作的决定》，要求积极推进节能型综合交通运输体系建设，加快发展内河运输。

全国人大、国务院、全国政协有关领导多次就加快长江黄金水道发展做出重要批示。今年5月份，全国政协张思卿副主席率政协常委视察团，沿长江对湖北、湖南、江西、安徽和重庆四省一市就加快长江经济带发展进行了视察，向中央提出了“加强包括黄金水道在内的长江经济带综合运输体系建设，促进长江上中下游一体化协调发展”等建议。国务院有关部委对加快长江黄金水道建设给予了大力支持。社会各界高度重视黄金水道在加快沿江经济发展中的支撑作用。今年“两会”期间涉及黄金水道发展、建设方面的提案、议案数量为历年来最多。广大人民群众也十分关注长江黄金水道的建设和发展，纷纷献计献策。

沿江各省市在落实去年座谈会要求、加快推进长江黄金水道建设方面做了大量的工作，更加突出长江水运在经济社会发展中的战略地位，加强沿江产业带的规划布局、建设和综合开发，进一步加大对长江水运建设的政策支持和资金投入力度，取得了明显的成效。

一是在制定地区国民经济和社会发展“十一五”规划时，把发展长江水运作为坚持可持续发展战略、建设资源节约型、环境友好型社会的重要举措，提出了具体的目标与措施。上海市更加明确了以国际航运中心为龙头的水运建设目标；江苏省将港口和航道建设目标列入本省“十一五”规划纲要；安徽省明确提出了充分发挥长江黄金水道的作用，建设“皖江经济带”的战略目标；湖北省提出了水运振兴工程，加快建设干支直达、通江达海的航运体系；重庆市加快了“以水强市”发展战略的实施；云南省把加快水运建设作为老少边穷地区人民脱贫致富和社会主义新农村建设的重要举措。其他省市也对发展长江水运、促进经济发展提出了具体目标。

二是省市领导高度重视长江水运发展，在进行广泛深入调研的基础上，召开专题会议，研究落实去年座谈会确定的各项任务的具体措施，部署加快本地区水运发展建设工作。江苏省召开了加快全省水运发展的工作会议。湖北省召开了“合力加快港航建设，促进沿江经济发展”会议，并与各市、州政府和有关部门签订了“十一五”时期和2006年港航建设目标责任书，将港航建设纳入目标考核范围。安徽省主要领导提出了“立足大流域、建设大水运、发展大交通、构筑大产业”的长江水运建设发展思路。江西、四川、云南省委省政府主要领导明确提出，“十一五”时期要加大投入，加快建设，进一步提高内河水运的竞争力和服务水平，为地方经济社会发展提供畅通、经济、安全、便捷的内河水运。



通道。

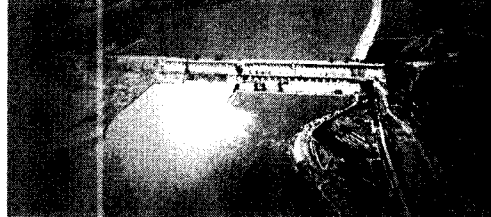
三是沿江省市逐步加大了对内河水运建设的政策扶持和资金投入力度。江苏省人民政府出台了《关于加快水运发展建设的意见》；湖北省人民政府决定自 2006 年起每年安排财政预算资金 1 亿元用于水运建设，并即将出台《关于加快全省长江水运业发展的意见》；上海市人民政府将航道规划纳入城市规划控制范围，为水运发展留有足够的空间；湖南省、江西省人民政府加强了对航运资源的保护，出台了在通航河流上建设闸坝必须同步兴建通航建筑物的相关规定；四川省统筹全省水资源综合开发，加快航运梯级枢纽建设，推动长江黄金水道与成都平原区域经济发展的有机结合；上海市和安徽省还成立了投资建设公司，为水运建设搭建投融资平台；云南省已将筹集长江水运开发专项建设资金纳入省政府议事日程。

四是各有关省市按照去年座谈会提出的长江水运发展总体目标和主要建设任务，加快完善地方水运发展规划。一年来，沿江省市修订和完善了“十一五”水运发展规划，着手编制省级港口布局规划和主要港口、重要港口总体规划。上海市在已有规划基础上，开展了主要航道的详细规划工作；重庆市、安徽省分别制定了《船舶标准化暨船舶防污染方案》、《内河船型标准化发展纲要》。这些规划的编制完善进一步明确了发展思路，突出了建设重点，将很好地引导水运全面协调可持续发展。

五是共同建立了长江黄金水道建设部省市协调机制，成立了长江水运发展协调领导小组及办公室。共同研究拟定了《“十一五”期长江黄金水道建设总体推进方案》，提出了指导思想和发展目标、推进原则、建设任务、保障措施，作为“十一五”期长江黄金水道建设的指导性文件，提交本次会议审议并共同签署。

六是国务院相关部委与地方政府加强了沟通协调，努力降低三峡船闸完建期对通航的不利影响。针对三峡船闸完建期单线运行、通过能力严重不足的问题，确定了客货运方案：对载货滚装汽车和绝大部分旅客实施翻坝转运；对集装箱和鲜活等重点物资实行优先过闸；对下行过闸煤炭船舶进行总量控制，凭证过闸；引导化肥、钢铁等物资利用铁路和公路分流。同时，交通部长航局会同重庆市、湖北省有关单位成立了通航保障指挥部，建立了库区全线联动工作机制和应急反应机制，在库区布置了 29 个巡航救助站点，安排 4 艘挖泥船在长江中游重点河段值守，确保安全畅通。156 米蓄水两个月来，三峡船闸单线运行总体有序。

在国务院有关部委和沿江省市的大力支持下，我部按照国务院的要求，立足服务经济社会发展大局、服务社会主义新农村建设、服务人民群众安全便捷出行，把大力推进长江黄金水道建设作为今年的重点工作之一。党组几位同志分别带队先后到云南、四川、重庆、湖南、湖北、江苏、上海、江西等地就长江黄金水道、京杭运河水运发展等问题进行



了调研,与有关省市就加快长江水运建设的有关问题进行深入研究,交换意见。积极筹措资金,支持长江干线航道建设,推动船舶运力结构调整优化,加快推进船型标准化。今年以来,长江下中上游重点航道整治工程进展顺利。在下游,长江口三期工程已于今年9月30日开工建设,东流水道整治基本完工,实施了太子矶炸礁工程;在中游,基本完成了陆溪口、罗湖洲航道整治工程,正在实施马家嘴、嘉鱼—燕子窝航道整治;在上游,完成了三峡库区156米蓄水库尾炸礁工程和泸州段航道整治工程。同时加快了长江干线海事、通信、公安等支持保障系统建设。增加科技投入,加强水运建设关键技术的研究。推进理念创新,树立工程质量全寿命周期成本理念,开展了内河水运工程质量年和示范工程活动。

一年来,在党中央、国务院的领导下,在有关部委的大力支持下,在沿江各省市的共同努力下,长江黄金水道作用进一步发挥,服务沿江经济发展的能力有了新的提高。2006年,长江水运货物运输量有望达到9.9亿吨,周转量3099亿吨公里,港口集装箱吞吐量634万标准箱,江海直达运量5.5亿吨,与去年相比,分别增长了15.1%、20.6%、23.6%和9.0%。基础设施建设力度进一步加大,预计今年完成投资155亿元,为全面完成“十一五”各项建设任务开了个好头。借此机会,我代表交通部对全国人大、全国政协以及兄弟部委办、沿江省市党委、政府对加快长江黄金水道建设给予的大力支持和帮助表示衷心的感谢!

二、抓住机遇,促进长江水运新一轮发展

中共中央政治局常委、国务院副总理黄菊同志在致信中指出,内河水运具有占地省、运量大、能耗低、成本少、污染小等特点和优势,是我国综合运输体系的重要组成部分。长江是横贯我国东中西部的水运大通道,建设长江黄金水道对于加快推进西部开发、中部崛起、东部率先实现现代化战略等,都具有十分重要的现实意义。

“九五”以来,国家设立了内河建设专项资金,推进了内河建设的较快发展。通过“九五”、“十五”的努力,长江干线、西江航运干线、京杭运河以及长江三角洲、珠江三角洲“两横一纵两网”国家高等级航道发展格局基本形成,内河水运的落后面貌得到初步改变。

“十一五”时期是我国全面建设小康社会、构建社会主义和谐社会的关键时期,也是贯彻落实科学发展观,实现交通又快又好发展的关键时期,我们要按照中央的总体部署和中央领导同志的要求,抓住机遇,同心协力,加快推进长江水运新一轮发展。

(一)构建社会主义和谐社会,为长江水运新一轮发展带来了契机

党的十六届六中全会对构建和谐社会的重大战略任务做出部署,强调坚持以人为



本,坚持“五个统筹”,坚持转变增长方式,提高发展质量,形成有利于经济、社会、自然协调发展的长效机制。加快长江水运建设,是贯彻落实科学发展观、构建社会主义和谐社会、实现可持续发展的具体体现,也是交通走资源节约、环境友好发展之路的必然要求,对于促进区域经济社会发展、提高资源利用效率,改善自然生态环境具有重要作用。

当前,我国经济社会的快速发展与土地、能源等资源紧缺之间的矛盾越来越突出,承受的环境压力也越来越大。与其他运输方式相比,发展长江水运基本不占用土地,航道疏浚还能吹填造地,对减少土地占用和合理利用岸线资源、降低能源消耗、加强环境保护和促进新农村建设等方面都具有积极的作用。在各种运输方式中,水路交通的平均运输成本、单位能耗及单位二氧化碳排放量为最低。中央要求把切实解决好老少边穷地区的发展,作为建设社会主义新农村的重要内容。长江水运有利于打通运输通道,为沿江革命老区、民族地区、边疆地区、贫困地区、粮食主产区和矿产资源开发地区等的人员流动、资源综合利用、产业结构调整以及扩大就业等创造便利条件。

(二)沿江经济的协调发展,为长江水运新一轮发展创造了条件

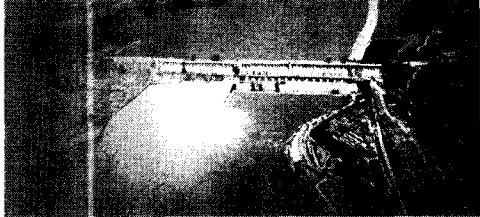
沿江七省二市资源丰富、产业密集,集聚了我国41%以上的经济总量,形成了以冶金、电子、机械、汽车、原油、化工等为主体,以高新技术产业为主导的经济带,其中,钢铁产量占全国的36%,石化产量占28%,汽车产量占47%,火电装机容量占16%。由于长江东中西部自然地理条件差异性大,经济发展不平衡,上中下游形成了具有明显区域特色的产业布局。上游地区形成了以矿产、机械和农产品等为主的产业基地,中游地区形成了以农产品加工、石化、冶金、汽车和建材等为主的产业带;下游地区形成了以装备制造、电子信息和高新技术等为主的产业带。

随着我国经济的梯度推进,沿江地区将依托地理位置、资源条件等形成更加巩固的具有区位优势的产业带,在提供原材料、开展加工工业、发展高新技术和服务业等方面实现有机互补,产生了大量适宜水路运输的货运需求,对长江水运提出新的更高要求。目前,长江水系完成的水运货运量占沿江全社会货运量的20%,货运周转量占60%。

预计到2010年,长江干线水运量将达到13亿吨,其中,外贸运输量将达到4.5亿吨,港口集装箱吞吐量将达到1600万标准箱。沿江经济的快速协调发展,需要我们充分发挥长江干流横跨东中西部、众多支流沟通南北的功能,充分发挥长江水运作为东中西部运输主通道的作用,以满足不断增长的大宗散货运输需求、江海直达联运需求、集装箱运输需求。

(三)综合运输体系结构的调整,对长江水运新一轮发展提出了要求

加快现代综合交通运输体系建设是经济社会发展的客观要求。一方面,经济社会的



发展,对物流的通畅、便捷、高效化和人们出行的安全、舒适、人性化提出了更高要求,交通向着“无缝衔接”、“零换乘”方向发展;另一方面,经济社会的发展,更要求充分发挥各种运输方式的优势,提供高质量的运输服务,满足多样化的运输需求,建立高效的综合运输体系。

目前,长江水运承担了沿江企业生产所需 80% 的铁矿石、72% 的原油、83% 的电煤。从沿江经济社会发展对运输的需求情况看,能源、原材料、集装箱、汽车滚装和大件货物等运输量越来越大,这些货物更适宜水路运输,更能发挥水运运量大、成本低、能耗少的优势,尤其是沿江外向经济的发展对外贸的依存度越来越高,外贸物资运输需求越来越大,这更能发挥长江水运通江达海的优势。另外,虽然各种运输方式的协调发展有利于综合运输体系的建设,但从自然条件情况来看,沿江地区发展水路交通具有比较优势。同时,加快长江水运发展,能够更有效地促进流域综合运输体系的形成。

沿江产业经济带的发展和完善,迫切需要建立现代物流体系,建立和完善综合运输体系。发挥水运优势,突出水运在综合运输体系中的作用势成必然。

(四)部省市协调机制的建立,是长江水运实现新一轮发展的有力保障

长江干流与支流、区域之间的协调发展,对充分发挥长江黄金水道作用、促进沿江经济发展至关重要,需要发挥部省市协调机制在研究落实加快长江黄金水道建设的政策措施、协调解决长江水运发展中重大问题的作用。

目前,长江水运具有加快发展的良好机遇和外部环境,也具有快速发展的内在要求和基础条件,部和沿江省市齐心协力、积极配合是重要保障。今天,我们召开协调领导小组第一次会议,就是要进一步统一思想、形成合力,加快推进长江水运发展各项措施的落实。只要我们充分利用省部携手、区域联动的协调机制,在加强沟通、狠抓落实上下工夫,用创新的思维解决发展中遇到的重大问题,就能实现长江水运又快又好发展。

通过新一轮的建设,到“十一五”末,长江干线航道条件将明显改善,5 万吨级海船乘潮直达南京,较大幅度地延长 5000 吨级海船到武汉的通航期,利用航道自然水深,使 3000 吨级海船季节性通航至湖南城陵矶。武汉以上航道将更为通畅,三峡库区万吨级船队可直达重庆主城港区,千吨级船舶可直达云南水富。长江三角洲高等级航道网中主要航道将可通航 1000 吨级船舶,京杭运河堵航现象明显缓解。以上海国际航运中心为龙头,以长江黄金水道和长江三角洲高等级航道网为主要疏运通道的集装箱运输系统、外贸铁矿石及原油海进江中转运输系统和江海物资转运系统基本建成。长江干线主要港口的主要港区建设取得重大进展,基本实现机械化、规模化和集约化,部分成为地区物流中心。长江干线船型标准化取得明显进展,货运船舶平均吨位提高到 1000 吨以上。长江水运的支持保障能力大幅度提高。



三、当前的几项重点工作

发展长江水运是一项长期任务,需要我们共同努力,分阶段、有重点地向前推进。我们要按照这次签署的《“十一五”期长江黄金水道建设总体推进方案》,认真组织实施好航道治理、港口建设、船型标准化、三峡过坝运输扩能、水运保障、干支联动等建设任务。有的省市提出增加新项目的建议,我们将在方案实施的过程中,结合实际情况统筹考虑。为完成“十一五”建设任务,部省市应共同督促“推进方案”的落实,确保各项计划目标和建设任务的实现。当前,我们认为要重点做好以下工作:

(一)拓宽渠道,多方筹集建设资金

“十一五”时期长江水运建设任务繁重,资金需求量大,必须充分发挥好中央、地方各级政府的积极性,充分利用社会各方面的资源优势,充分发挥市场配置资源的基础性作用,保障长江水运基础设施的建设和可持续发展。

我部将进一步加大对长江水运基础设施建设的投资力度,“十一五”期安排 150 亿元资金,主要用于长江口深水航道治理三期及向上延伸工程、长江干线航道整治工程和干线水运支持保障系统设施建设,支持长江三角洲高等级航道网骨干航道和长江主要支流航道建设,引导和扶持干线运输船舶船型标准化。推进内河港口建设,适当支持中西部地区公共码头建设,充分发挥市场投融资作用、积极鼓励企业和社会资金投资建设内河港口码头,逐步建立以市场为主体的长江港口建设投融资机制。

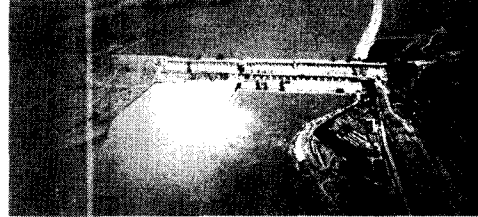
建议地方各级人民政府按照“推进方案”的总体安排,逐步建立起稳定的水运设施建设资金来源,适当增加财政资金,多渠道筹集水运建设资金,出台相关扶持政策。

(二)加大前期工作投入,做好项目前期工作

要重视项目的前期工作,引进竞争机制,加强基础性工作的研究,进一步提高前期工作质量;采取有效措施,加大投入,切实加快项目前期工作进度,加大项目储备。对国家审批的项目,我部将配合各省市积极做好与国家有关部委之间的沟通与协调工作,进一步提高效率;由地方审批的项目,建议各省市做好环保、水利、国土等方面的协调,加快审批进度,落实资金筹措方案,创造良好的外部环境,确保建设项目按计划实施。有关前期工作进度,我们建议,“十一五”期内计划完工的项目,在 2007 年 10 月底前完成项目前期工作,“十一五”期开工跨“十二五”期的项目,在 2008 年 10 月底前完成前期工作。

(三)加强研究,适时实施重点航段的整治和控导工程

加强对长江干线重点河段、重点滩险航道整治研究,适时实施重点航道整治工程和必要的控导工程,改善通航条件。密切跟踪水利部门对福姜沙、通州沙、白茆沙河势控制工程的前期工作进程,进一步加大“三沙”航道治理的前期研究力度,为有条件时实施



12.5 米水深航道继续向上延伸做好技术准备。三峡工程蓄水运用后,荆江河段受“清水”下泄影响较大,河道的演变规律需重新认识和把握。当前主要是加强观测与研究,为适时实施重点河段控导工程提供技术支持。加强对三峡水库回水变动区泥沙淤积规律的研究,为做好有关工作提供技术储备。

实施好长江口深水航道治理三期工程,从现在起用三年时间,在现有 10.0 米航道水深的基础上加深到 12.5 米,形成全长 92.2 公里、底宽 350400 米的双向航道。项目建成后,可以满足第三、四代集装箱和 5 万吨级海船全天候通航,同时兼顾第五、第六代集装箱船、10 万吨级散货船满载、20 万吨级散货船减载乘潮通航需要。该工程完成后,将更好地促进长江三角洲及长江流域经济发展,也将极大地带动长江黄金水道水运发展。当前,长江口三期工程正在实施当中,要切实做好工程各项管理工作,确保工程质量和进度。

近期,南京以下河段,以巩固 10 米水深航道为重点,加强航道维护工作。南京至安庆河段,完成太子矶礁石炸礁工程,实施拦江矶礁石炸礁及黑沙洲水道整治工程。安庆至武汉河段,完成东流、罗湖洲航道整治工程,开工整治武穴水道、张南上浅区航道。武汉至宜昌河段,开工建设周天河段、武桥水道、瓦口子水道、沙市河段航道控导工程,完成嘉鱼—燕子窝河段整治工程,同时加强养护管理,保证中游航道畅通。宜昌至重庆河段,完成库尾娄溪沟—铜锣峡河段碍航礁石的清炸工程。重庆至水富河段,完成重庆至泸州、泸州至宜宾、宜宾至水富段航道整治工程,进一步提高航道等级。

(四)继续做好三峡船闸通航工作

据统计,2005 年三峡双线船闸共运行 8336 闸次,通过船舶 6.4 万艘次,货运量 3300 万吨,旅客 188 万人次;全年转运滚装船 8000 艘次,滚装车 31.5 万车次,折合货运量 1100 万吨,翻坝转运旅客 17 万人次。2005 年三峡断面货运量达到 4400 万吨,客运量 205 万人次。

今年 9 月 15 日,三峡船闸进入完建期,船闸单线运行,测算通过能力只有双线的 40% 左右。由于船闸通过能力严重不足,尽管通过有效的调度管理,目前实际运行通过能力已达到 60%,但坝区待闸船舶仍较多,积压船舶最高达到 584 艘,对通航和安全管理带来了一定压力。我部将积极配合国家发展改革委做好煤炭过闸运输的协调工作;与有关省市积极配合国务院三峡办做好翻坝转运等有关工作;积极组织做好各项通航保障工作,尽一切可能保证三峡船闸的平稳有序运行。建议有关省市和部门采取积极措施,努力引导部分货物通过铁路和公路分流,保障地方经济的正常运行。

为解决三峡船闸长期通过能力不足的问题,我部还将积极推进实施三峡坝区长期翻坝运输方案,支持湖北省加快建设高等级翻坝公路,加大推进过闸船舶标准化力度,积极



协调有关部门加快升船机建设。

(五) 加快推进长江干线船型标准化工作

推进船型标准化是提高航道和船闸通过能力,提高船舶安全性能,减少环境污染,提高经济效益,提升水运竞争力的重要途径。随着长江干线航道条件的不断改善,船舶大型化、系列化、专业化的发展趋势越来越明显,我们要从政策、技术等方面认真研究相关对策,进一步理清船型标准化的相关思路。为使长江干线船型标准化的工作落到实处,我部近期将重点研究制定船型标准化引导资金的使用办法,加快标准船型研发、现有船型比选以及落后船型淘汰等工作。建议各省市加强船型标准化方面的研究,制定办法,并根据本地区航运企业、船舶数量及经营情况,安排一定资金引导船型标准化工作;也建议国家相关部委给予支持和帮助。

(六) 进一步加强港口岸线和航道资源的保护,妥善处理好水运与水利、水电等发展的关系

港口岸线是不可再生的宝贵资源,是港口建设发展的基础条件,随着城市发展及其它临水项目的建设,港口岸线资源越来越紧缺。为合理保护和有效利用港口岸线资源,我部进一步加强了港口规划和港口岸线审批工作,并正在和国家发展改革委一起制定《港口岸线管理规定》。同时,我部和国家发展改革委将进一步推进《全国内河航道与港口布局规划》的制定工作。建议沿江各级政府在进行城市规划、临水项目的立项过程中,注意保护好港口岸线资源,为港口的长远发展留有空间。按照水资源综合利用的原则,协调好航运与水利、水电等行业之间的发展关系,特别是在支流水资源的开发利用上要合理考虑水运发展需要,避免出现新的闸坝碍航。

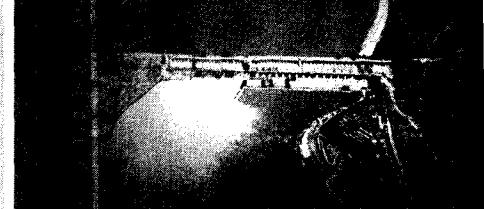
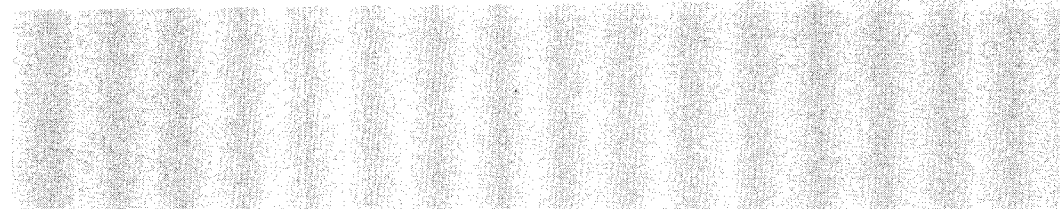
长江沿岸城镇密集、人口众多、临水项目密布,长江的水环境保护工作不容忽视。尤其是三峡库区,在加强水环境保护工作中,交通部门要加强水路危险品运输的管理,积极开展船舶防污染研究,加快相关设施建设,进一步完善应急预案,提高应急处置能力。

(七) 扎实推进水运科技创新

“十一五”期,我部将强化创新意识,加大科技投入,支持长江黄金水道建设中航道整治技术、数字航道、水运信息化、安全保障等重大专项攻关和重大项目研发,深入研究水运发展过程中的土地、岸线、能源等科学利用,提升长江黄金水道建设科技含量。建议各省市结合地区和行业发展的特点,开展对港口、航道建设关键技术和港口物流发展研究,加大科研成果以及新技术、新材料、新工艺在水运建设中的应用和推广力度,共同提高长江水运科技水平。

此外,关于协调机制例会制度,建议领导小组会议原则上每两年召开一次,领导小组会议召开的前一年,由具体工作层面协商领导小组会议的具体内容。

同志们,长江黄金水道建设是一项关系全局的长期而艰巨的战略任务,需要中央有



关部门和地方共同努力。我们要在以胡锦涛同志为总书记的党中央领导下,以邓小平理论和“三个代表”重要思想为指导,深入贯彻十六届六中全会精神,全面落实科学发展观,抓住机遇,加快推进长江黄金水道建设,促进沿江经济又快又好地发展,为构建和谐社会作出更大的贡献。

谢谢大家!



江苏省省长梁保华在长江水运发展协调 领导小组第一次会议上的致辞

(2006年11月21日)

尊敬的李盛霖部长,同志们:

今天,长江水运发展协调领导小组第一次会议在江苏召开,我们感到十分高兴和荣幸。这次会议,对于贯彻科学发展观,落实中央领导同志指示精神,加快推进长江水运发展,将起到有力的推动作用,对江苏的工作也是有力促进。首先,我谨代表江苏省委、省政府,对会议的召开表示热烈的祝贺!向长期以来关心支持江苏经济社会发展的中央各部委和兄弟省市领导表示衷心的感谢!向全体与会同志表示诚挚的欢迎!

江苏地处长江下游地区,全省国土面积 10.26 万平方公里,总人口 7474 万。近几年来,在以胡锦涛同志为总书记的党中央正确领导下,我们以邓小平理论和“三个代表”重要思想为指导,全面贯彻科学发展观,全力推进富民强省、“两个率先”,协调推进各项工作,经济社会实现了新的发展。预计今年地区生产总值将超过 2 万亿元,人均 GDP 可达到 2.8 万元以上,相当于 3500 美元,财政总收入 3800 亿元左右(如加上海关税收可达到 4350 亿元左右),进出口总额将达到 2800 亿美元。教育、科技、文化、卫生等社会事业取得新进步,高等院校、在校大学生、职校生数量列全国第一。人民生活水平有新的提高,去年全省城镇居民人均可支配收入 12319 元,农民人均纯收入 5276 元,今年预计能保持 10% 以上增长。在经济发展进程中,坚持交通先行。在交通部的大力支持下,江苏的交通建设取得了巨大发展,“十五”期间,交通建设投资超过 1600 亿元,是“九五”时期的 2.2 倍,高速公路通车里程已突破 3300 公里,密度居全国第一,农村基本实现建制村,村村通公路。沿江沿海港口加快发展,预计到今年底,全省港口拥有万吨级以上泊位 252 个;完成货物吞吐量 8.3 亿吨,集装箱吞吐量 420 万标准箱,其中,沿江港口吞吐量 5.2 亿吨,集装箱吞吐量 290 万标准箱。交通建设的加快发展,对经济社会发展起到了强有力的支撑作用。

长江流经江苏 425 公里,江苏 13 个省辖市中有 8 个市地处沿江,沿江 8 市是江苏经济的核心区域。经济总量占全省的 86.5%,江苏经济社会发展,在很大程度上得益于长江黄金水道这一得天独厚的资源优势。加快长江水运发展,有利于建设协调高效的综合