

大运河经济带

李志高 主编

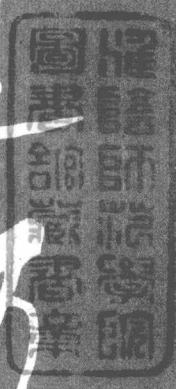
DAYUNHE JINGJIDAI



1319941

● 李志高 主编

大运河经济带



邵家华

辽宁科学技术出版社·沈阳



淮阴师院图书馆1319941



图书在版编目 (CIP) 数据

大运河经济带/李志高主编. - 沈阳: 辽宁科学技术出版社, 1997.10

ISBN 7-5381-2662-7

I. 大… II. 李… III. 大运河-流域经济 IV. F127

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (97) 第 13547 号

辽宁科学技术出版社出版

(沈阳市和平区北一马路 108 号 邮政编码 110001)

辽宁美术印刷厂印刷

辽宁省新华书店发行

开本: 787 × 1092 毫米 1/16 字数: 550 千字 印张: 20 1/2 插页: 42

印数: 1—5000

1997 年 10 月第 1 版

1997 年 10 月第 1 次印刷

责任编辑: 宋纯智 马旭东

版式设计: 李 夏

封面设计: 庄庆芳

责任校对: 王春茹

刘 庶

定价: 230.00 元

发展大河
繁荣经济

王飞
书



有大运
河再现
辉煌
共同奋斗

钱正英

一九九五年

九月十一日

使古老的
運河

煥發青春
繁

榮兩岸
經濟

馬洪

一九五五年
九月五日



《大运河经济带》编委会

- 编委会主任：**李尚志（新华社国内部主任）
陈忠国（中国交通报社党委书记）
- 编委会副主任：**胡汉湘（交通部水运管理司司长）
曹右安（交通部综合计划司副司长）
徐华强（江苏省交通厅厅长）
郭学焕（浙江省交通厅厅长）
朱正昌（山东省交通厅厅长）
- 编委：**陆维让（江苏省航道局局长）
张明明（江苏省航道局副局长）
顾裕琦（浙江省航运局局长）
张仁敬（山东省济宁市副市长）
杨庆文（山东省枣庄市副市长）
李 仁（江苏省徐州市副市长）
黄天汉（江苏省淮阴市副市长）
施国兴（江苏省扬州市市长）
许晓霞（江苏省镇江市副市长）
张东林（江苏省常州市副市长）
陈林荣（江苏省无锡市副市长）
陈 浩（江苏省苏州市副市长）
叶兆旭（浙江省湖州市副市长）
范巴陵（浙江省嘉兴市副市长）
王永明（浙江省杭州市市长）
焦 然（新华社高级记者）
张锦胜（新华社高级记者）
李志高（中国交通报社高级记者）
刘 红（辽宁科学技术出版社社长）

特约编委	林雄威	交通部水运规划设计院教授级高级工程师
	何为刚	山东省济宁航运局高级工程师
	韩宗海	山东省枣庄市航运局副局长
	殷小慈	江苏省交通厅航道局科长
	周如海	江苏省徐州市交通局科长
	朱国良	湖州市人民政府副秘书长
	齐潮生	浙江省交通厅航运局秘书
	姚新民	湖州市交通局航运管理处主任
	李培年	中国交通报江苏记者站站长
	吴绍国	中国交通报浙江记者站站长
	刁际文	中国交通报山东记者站站长
	严闰榕	中国交通报浙江记者站副站长
	王若水	中国交通报江苏记者站记者
	郭 靖	中国交通报山东记者站记者

主 编: 李志高

副 主 编: 张锦胜 殷小慈

编 辑: 韩振军 楚保平 王建良 韩世轶
李蔚霞 崔乃东 孙宝夫

京杭大运河是祖先给我们留下的宝贵财富。在封建时代，她曾是漕运的重要通道，在政治、经济、军事和社会生活中发挥过巨大的作用。只是到了近代，由于黄河决口和年久失修等方面的原因，运河航运才逐渐衰落下来。

新中国成立后，随着经济的迅速恢复和发展，运河航运事业又开始复兴。1958年10月国家批准了交通部整治京杭运河工程规划，提出了“统一规划，综合利用，分期建设，保证重点，依靠地方，依靠群众”的治河方针。根据这一方针，1958~1961年期间，重点整治了徐州至扬州段404.5公里的苏北运河，按通航2000吨级船舶的标准，先后建成十座船闸，使苏北运河形成十级渠化可通航500吨级船舶的航道。与此同时，其他各段运河也进行了整治。

60年代以后，由于种种原因，京杭运河在各种运输方式发展中相对落后了。

党的十一届三中全会实行改革开放的方针政策以来，党和国家把交通运输列为国民经济发展的战略重点，提出了加快综合运输体系建设的重要方针，肯定了水运在我国综合运输体系中的地位和作用，京杭运河航运建设再次提到日程上来。1982年，经国务院批准，国家计委下达了对京杭运河济宁至杭州续建工程计划任务书的批复。根据批复中首先集中力量按二级航道标准建设徐州至扬州段的要求，在交通部和江苏省的领导组织下，经过六年时间的艰苦奋战，于1988年6月完成了京杭运河徐扬段续建工程。这是建国以来我国内河航运建设工程规模最大、速度最快，工程完成后航运效益、综合利用效益和社会效益十分显著的一项工程，达到了“河成、堤成、路成、绿化成”，航道上的船闸新增通过能力单向年2100万吨，新增煤港的年装船能力1000万吨。

与徐扬段续建工程几乎同时开工和竣工的京杭运河钱塘江沟通工程，也是运河整治建设的一项大工程。这项工程新开河道6.97公里，修建可通航

300吨级船舶的船闸（三堡船闸）一座，使京杭运河的南端实现了江河沟通，形成以杭州为中心的四通八达的水运网，对于减少货物转驳，减轻铁路压力，缓和浙江和上海交通紧张状况，促进旅游事业的发展，发挥了重要作用。

为了从根本上改变我国交通运输滞后的局面，根据中央关于做好长远规划的指示精神，交通部在“七五”期末提出：从“八五”开始，用几个五年计划时间，建设公路主骨架、水运主通道、港站主枢纽和交通支持保障系统（简称“三主一支持”）。其中内河水运主通道的建设规划是：建设“一纵三横”共四条主通道，“三横”即长江及其主要支流主通道，西江及主要支流主通道，黑龙江、松花江主通道；“一纵”即京杭运河淮河主通道。根据这一总体布局规划，京杭运河航运建设进一步加快了步伐。在完成运河徐扬段续建工程后，在“七五”和“八五”期间，运河续建工程继续向北推进。1993年12月，国家计委批准了运河济宁至徐州大王庙段续建工程的建设规划，交通部水运规划设计院与山东省交通水运设计部门于1994年6月完成了运河济宁至台儿庄段续建工程总体设计报告。1995年1月，交通部、山东省人民政府批准了总体设计。在此期间，已经完成了修建通航2000吨级船舶的台儿庄船闸和疏浚台儿庄至大王庙19公里航道的工程任务，达到通航1000吨级船舶的三级航道标准。长江以南的京杭运河镇江至杭州段的310公里航道，“八五”期间按照四级航道通航500吨级船舶标准进行改造，预计今年底苏南全线将完成改造任务。按照规划，还将新建谏壁复线船闸和沟通运河与钱塘江的三堡复线船闸。

1995年10月，邹家华副总理亲临苏南运河视察，并且主持召开了人们盼望已久的全国内河航道建设工作会议。会议回顾总结了我国内河航运建设的实践和经验，进一步统一和提高了对发展内河航运事业重要性、迫切性的认识，按照《中共中央关于制定国民经济和社会发展“九五”计划和2010年远景目标的建议》要求，研究确定了内河航运建设的规划、重点和方针政策，动员各方面力量加强内河航运建设。内河航运建设迎来了前所未有的发展机遇。

这次会议根据国民经济发展、产业布局、国土开发和对外开放的需要，按照“集中力量、突出重点、抓住典型”的原则，提出“九五”期间重点搞好长江干流、西江干流、京杭运河济宁至杭州段和长江三角洲江南航道网建设，形成全线贯通的格局。其中，京杭运河由于经济发展急需，建设条件好，效益显著，前期工作完善，地方政府和人民群众积极性高，地方配套资金到位情况好，又被作为样板工程，列入优先发展的项目。会议还就解决建

设资金不足等问题，提出了若干政策措施。

全国内河航道建设工作会议召开后，运河整治工程大幅度地全面展开了。特别是苏南运河的整治，进展快，质量好。广大人民群众为了使古老的运河重现辉煌，作出了巨大的贡献和牺牲。我们广大建设者和交通系统、航道管理部门的广大干部职工也起了不可低估的作用，特别是第一线的工人、群众、科技人员及干部，做了大量艰苦而卓有成效的工作。

从已经整治好的运河段落看，效果已十分明显地体现出来，基本上能和现代其他运输方式相媲美。运河整治体现出来的优越性，使我们对内河航运的认识有了很大提高：

第一，通过运河整治，提高了通航等级，改善了通航条件，增强了运河通航能力。苏北运河已经成为我国北煤南运的重要通道，现在每年有 2 400 余万吨的北方煤炭顺运河南下，为沿河企业送去了宝贵的“粮食”，有力地促进了沿河经济带的开发，支持了长江三角洲经济的崛起。江南运河包括苏南和浙江内河航运量已达到 2 亿吨，其中苏南段运量已达到 1~1.2 亿吨。这样大的客货运量，这样大的船舶密度，在世界的内河航运中是很少见的。可以预见，苏南运河整治完成后，将在长江三角洲经济发展中起到更大的作用。

第二，运河整治占用农田相对较少，江南运河占用的土地仅相当于沪宁高速公路的一个零头。在土地资源特别宝贵的苏南，整治运河的好处是显而易见的，挖出的土方可以回填，耕地的面积得到了恢复，全线估计可复耕土地 67 公顷（1 000 亩）以上。此外，挖出的土方可以用来筑路基、烧砖和加固河堤。

第三，运河整治后断面加大，行洪能力提高，有利于水资源的综合利用，航运、防洪、灌溉，一举多得，城市的防洪标准也提高了。

第四，改善了运河及沿线的面貌。运河历经数千年，已经成了一位“老人”。通过运河整治，运河两边可增加旅游景点，开发旅游资源，使千年古运河焕发青春，带来诸多的社会效益。

第五，运河的整治和运河沿线经济的发展特点是一致的，特别是苏南运河，贯穿苏南大部分中心城市的大量乡镇，整治运河为运河沿线的经济，特别是乡镇工农业的发展，创造了一个好的条件。

实践证明，党中央、国务院作出整治运河的决策是完全正确的，是符合人民愿望的，适应了社会发展的需要。

但是，我们必须清醒地看到，要想使整治后的大运河长久地造福于中华民族，发挥更大的效益，还有许多重要的工作要做：

首先，要加强立法，规范管理。80年代整治苏北运河花了6个亿；这次整治苏南段，又花了15个亿，这还不包括人民群众的贡献和地方的一些配套资金、配套工程。如果把这部分资金加上，实际投入到苏南运河整治工程上的资金大概是20多亿元。花了这么多钱搞建设，一定要珍惜整治成果。要立法，通过法制把运河管好，使运河管理工作走上法制化、规范化轨道，改变从前那种失养、失管的状态。

其二，主体工程整治后，要做好配套性工作。干线整治好了，支线也要进行相应的整治，这样可以充分发挥干线的作用，也能带动支线的辅助作用，使之发挥整体效益。

其三，要加强环境保护，搞标准化、美化工程。就目前世界水平看，与国际内河航道相比，我们的硬件水平差距并不是很大，但是我们的环境、我们的管理还是有一定差距的，所以要加强管理，加强环境配套整治。比如绿化，城镇段要与城市规划建设相配套，乡村段要与农田绿化等相配套，增强整治的美感，有的地方还可以保持原始状态，比如芦苇段。这样既可以省钱，又可以护岸。

其四，内河航运和航道要引进现代化管理。运河管理与公路管理一样，要有秩序地管理，运用微机、标志、标牌，适合我们内河航运特点的具体要求。如标牌设计要考虑到夜间航行和远距离航行，使之更明显、醒目；还要与国际惯例相接轨，采用中英文对照，便于外国朋友识记。

其五，船舶要向系列化、标准化发展。按照航道等级标准来规范内河船舶，使各种吨位、各种类型的船舶实现标准化、系列化。这里要特别指出，水泥船一定要坚决杜绝。因为沉一条水泥船，就是一处碍航物，打捞很困难，特别是在干线上，对水运的发展很不利，所以要严格控制水泥船的发展。

其六，内河航运要发展高速客运。从这几年各种运输方式的发展来看，内河航运的客运在逐步萎缩，航空、高速公路、铁路都比水运速度快，这适合人们经济、生活节奏需要。应考虑适当提高内河客运船舶的速度，发展适合内河运输特点的高速客运。

其七，要提高运河集装箱的运输能力。集装箱运输是今后货物运输发展的方向，但内河集装箱的运输还仅仅是起步。发展内河集装箱运输要作为一个课题，试点开展研究，并与上海国际航运中心、大的枢纽港建设紧密结合配套起来。

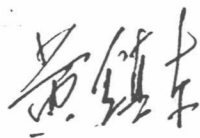
其八，要加强内河港口的规划。枢纽港和大小港口相结合，这符合我们内河航运的特点。内河航运建设事业离不开港口，它是货物集散的中心，苏

南大中城市，如镇江、常州、无锡、苏州应是枢纽港，大小乡镇搞一些中小港口。所有的港口要设计成挖入式的，不占用航道。这样，我国的内河航道管理水平和国际上内河航道的差距将会大大缩短。

展望未来，为适应国民经济发展的需要，京杭运河恢复全线通航，达到规划的通航标准，进一步扩大运河的通过能力，尚有大量工作要做，任重道远。但是，经过我们不懈的努力，京杭运河必将进入历史上最辉煌的时期，成为我国内河南北运输水运主通道的现代化运河，为繁荣祖国的经济做出更大的贡献。

为了让更多的人了解大运河的今天和明天，吸引中外四方商贾关注、参与大运河的开发和沿线经济建设，促进大运河经济带的繁荣发展，新华社国内部和中国交通报社共同组织编写了《大运河经济带》这部大型经济类图书。邹家华副总理特意为这部书题写了书名，足见这是一件很有意义的事情。值此《大运河经济带》正式出版之际，让我们表示衷心的祝贺！

交通部部长



1997年3月25日

让古老的大运河重新焕发青春

中共江苏省委书记 陈焕友

江苏是全国著名的舟楫之乡。长江横贯东西，京杭大运河纵穿南北，河网密布，舟船如织。特别是大运河，作为曾经沟通我国南北的主要通道，对中国历代的政治、经济、文化产生了巨大的影响，在我省社会经济的发展中发挥了极其重要的作用。

京杭大运河的历史，要追溯到春秋末期。吴王阖闾为伐楚运军粮，在江南平原开挖了胥河，这就是最早的大运河。隋朝统一天下后，当时长江三角洲已经开发为经济中心，为了控制江南广大地区和把长江三角洲大量物资运往洛阳，隋炀帝用了6年的时间开挖运河。到元朝时，定都北京，统治者为进一步加强政治中心与经济中心的联系，又将运河改道并修到北京，运河成了国家漕运的要道。

京杭大运河全长1782公里，相当于苏伊士运河的10倍多，巴拿马运河的22倍，是世界上最长的人工河流，也是最古老的运河之一。她与万里长城并称为我国古代的两项伟大工程，闻名于世界，是中华民族文明的标志和象征。

京杭运河江苏段，共长669.2公里，途经徐州、淮阴、扬州、镇江、常州、无锡、苏州等市，是我省南北水运的大动脉。从苏鲁边界二级坝至长江北岸六圩口461公里，称苏北运河；从长江南岸谏壁口至苏浙交界鸭子坝208.2公里，称苏南运河。

古老的大运河，历经沧桑。新中国的诞生，揭开了运河史上新的一页。

党和国家非常重视发挥运河的作用，通过几次较大规模的整治，使苏北运河的面貌首先得到了比较大的改变。从解放初期开始，结合治淮工程，就对苏北运河作了初步整治。此后，又于1958年和1983年进行了两期重点整治。第一期工程整治从1958年起至1961年基本完成，国家投资2亿多元，按二级航道标准实施，航道底宽70米，水深4米，先后建成施桥、邵伯、淮安、淮阴、泗阳、刘山、解台等7座大型船闸。“六五”期间，为提高北煤南运能力，缓解津浦铁路的压力和华东地区严重缺煤状况，国家对苏北运河进行第二期整治。这次整治总投资6.47亿元，自1983年开始，于1988年12月全面竣工。重点整治了徐州至大王庙、泗阳至杨庄、淮安至高邮等浅窄河段，修建了施桥、邵伯等8座复线船闸，续建和扩建了万寨、双楼、邳州3个港口，共30个项目，年新增北煤南运能力1000万吨。目前苏北运河共有18座船闸、10个梯级，全线有284.5公里达二级航道标准，常年具有通行2000吨级船队的能力，年货运量近7000万吨，其中煤炭运输量达2500万吨左右，运输能力大大增强。不仅如此，整治后的苏北运河在灌溉、防洪、排涝等方面也发挥了显著的综合效益。

苏南运河贯穿我省经济发达的苏州、无锡、常州、镇江四个城市，四市面积 21 356 平方公里，占江苏全省总面积的 1/5；人口 1 607.28 万人，占全省人口的 22.6%。但这四个城市 1996 年国内生产总值为 2 640 亿元，占全省的 43.6%。可以说，这一地区是江苏产业经济最活跃的地带，在全省乃至全国都具有比较重要的经济地位。而且，这个地区经济的一个重要特点是以加工工业为主，原材料和市场“两头在外”，货运量很大。随着苏南经济的迅猛发展，交通对经济的制约越来越大，成为这一地区经济发展的“瓶颈”。我省境内铁路里程少，大约只有 800 公里；公路建设起步晚，主骨架正在形成。近几年，随着沪宁高速公路等一批高等级公路的陆续建成，公路运输能力大大增强，但从目前的状况看，内河运输仍占全省货运量的 48%，有“半壁江山”之称。因此，我们必须本着“水陆并举”和“宜水则水，宜陆则陆”的原则，在不断加强公路、铁路建设步伐的同时，加强内河基础设施建设。

苏南运河占全省社会水运总量的 37%，在我省交通运输中的地位举足轻重。然而，由于种种条件的限制，苏南运河一直未能得到大规模整治，航道等级低与运量大的矛盾十分突出。整治前的苏南运河，很多区段航道浅窄，碍航桥梁多，窄水位下只能通过 60~100 吨的船舶，枯水期连 20 吨的船舶都难于通过。与此同时，运河的水运十分繁忙，常年有苏、鲁、皖、沪、浙、赣、鄂、湘、川等 13 个省、市的船舶在河上航行，航行密度超过了长江和德国的莱茵河。据统计，苏南运河年货运量已超过 1 亿吨，相当于沪宁铁路单线货运量的 2 倍，运河段面上平均每分钟通过 2 条驳船，高峰时多达 6 条。虽然“六五”和“七五”期间先后安排整治了常州市河段、无锡市河段、苏州市河段和镇江丹阳陵口段，共计 52 公里，使这些卡口段的通航条件有所改善，但仍不适应运量增长的需求。于是，堵挡断航事件屡屡发生，给社会经济事业带来了很大损失。1988 年 1 月，苏州地区发生一次堵塞事件，上万条船舶被堵 12 天。1993 年 1 月，常州段堵塞航道长达 13 公里，直接经济损失 1 369 万元。因此，对苏南运河进行大规模全面整治显得十分迫切和重要。

经过国家批准，苏南运河航道整治工程于 1992 年 8 月拉开序幕，整个工程全部按照通航 500 吨级驳船的国家四级航道标准，整治航道 156 公里，相应改建碍航桥梁 40 座，工程征用土地 500 公顷（7 500 亩），压地 1 000 公顷（15 000 亩），拆迁房屋 55.4 万平方米，开挖土方 3 012 万立方米，新建和完善护岸共 290 公里，包括绿化美化，整治工程总投资 27 亿元。要求 1997 年 10 月底完成整治任务，工程质量全部达到部优标准。考虑到江南水网地区地势偏低，为防洪保安和防止水土流失，采用全线护砌，建成全国第一条样板航道。按照标准化、美化的要求，两岸清除违章碍航建筑和垃圾，沿河绿化，环境美化，树立标志标牌，使运河与自然景观融为一体。

党中央、国务院十分重视和关心苏南运河整治工程，国家计委、交通部等有关部门也给予了大力支持和帮助。不少领导同志多次到工程现场视察指导工作，帮助我们解决困难，对苏南运河整治的顺利进行起到了关键作用。省委、省政府把苏南运河全面整治工程列入全省“八五”跨“九五”的六大重点工程之一，统一部署，加强领导，集中力量，全面推进。我们多次强调，整治苏南运河具有重要的政治意义、经济意义、历史意义，它不仅能够促进航运事业的发展，还具有防洪、灌溉、排涝、城镇改造、环保、旅

游等综合效益，是一件上承先辈业绩、下泽子孙后代的大好事。要求沿线各级党委、政府广泛进行思想发动，集中人力、物力、财力，确保如期优质完成整治任务。

经过全体运河建设者的奋力拼搏，截止到1996年底，累计完成土方开挖2804万立方米，占总工作量的93.1%；建成护岸179.6公里，为总任务的61%；新建桥梁33座，占总数的78.6%；累计完成投资占工程预算投资的3/4。西起镇江越河口、东至苏州平望，苏南运河全线已初步呈现出整治后的新景象。目前，110多家施工单位，数以万计的运河建设者，正在做最后冲刺，今年10月26日全线竣工的目标一定能够如期实现。

苏南地区寸土寸金，珍惜土地、节约土地是我们这次运河整治过程中的一条重要原则。运河建设者们尽量结合运河疏浚出来的土方，对因公路建设两侧挖废的土地，进行全面复垦，大大减少了土地资源的浪费。仅苏州市205省道吴江段39公里长的地段，利用运河整治就复垦增加了土地33余公顷（500多亩）。

在运河整治过程中，我们还要求注重保护景观，搞好绿化、美化。不仅不能损坏老景观，还要建设新景点，使新、老景点交相辉映，形成以运河为特色的旅游风光带。镇江市从1994年开始，对已整治好的运河两岸实施“绿化、美化、标准化”工程，迄今已在陵口17公里航道两边栽种了银杏、水杉近4万株，形成经济风光林带。常州市区城市整体发展规划中，把建设运河风光带作为发展旅游事业的重要组成部分，并结合运河整治改建了西仓人行桥、篦箕巷仿古建筑步行街，增建了半月岛等8个景点。苏州市在运河整治中为了保护寒山寺、觅渡桥等历史人文景观，采取航道改线、绕开古迹的做法。运河建设者还先后修复了京杭运河惟一幸存的吴江古纤道等，恢复了宝带桥的历史风貌，使姑苏城更具魅力。

“银带苏南行，经济随河飞”。苏南运河的整治，使沿线经济发展成为新的热点地区，一条沿河经济带正在迅速崛起。

有远见的企业家们都看到了运河整治的潜力，依托运河投资建厂的越来越多。目前，在苏南运河两侧，运量在万吨以上的企业已发展到1300多家，已成为江苏经济发展的一个重要增长点。镇江市运河沿线，在1公里范围内大中小企业435家，出口创汇产品近万个，年产值达22亿元、利税1.68亿元；常州市沿运河两岸0.5公里的范围内，大型厂矿企业有186家，涉及到电力、机械、纺织、酿酒、造船、石化等多个门类；无锡市沿河企业有500多家，超亿元的大企业就有50多家；素有“东方威尼斯”美称的苏州，更是借助于运河水运的优势，加快了发展步伐。

许多外商对这里的投资环境越来越满意，运河沿线地带正在成为新的热土。目前，苏、锡、常、镇已建成34个国家级和省级开发区，进区项目10821家，总投资2476.47亿元，去年完成一、二、三产业收入645.8亿元，出口创汇20.14亿美元。外商来这里投资，很重要的一个原因是看好包括运河在内的投资环境。如日本东芝公司想在常州市合资建设一个总投资2.5亿元的大、中型变压器生产企业，专门派专家考察了运河航道的技术状况，确定符合要求后马上签约。荷兰飞利浦、德国西门子、日本松下、美国杜邦等一批著名跨国公司，决定在苏州等地投资时，也充分考虑到这一因素。

运河的整治使这一地区的物流更加通畅，大交通促进了大流通，促进了大市场的建设。现在，这一地区已形成了一批知名度高、吸引力和辐射力强的大市场。像中国华东

不锈钢市场、锡山物资交易城、常熟招商城等，年交易额都在几十亿以至上百亿元，有力地带动了地区经济的发展。

苏南运河的整治大大促进了城市的发展和沿河小城镇建设，运河连起一串“珍珠城”。如果说，镇江、常州、无锡、苏州等这些江南历史名城是古运河造就的明珠，那么，今天整治后的苏南运河不仅给这些老城注入了新的活力，而且又托起一大批新兴的明珠。地处苏南运河最北端的丹阳市在运河整治中，沿河建起了7个码头，形成100万吨的吞吐能力，大大改善了投资环境。无锡的洛社镇在运河整治中作出重大贡献，拆迁工厂、商店、居民住宅5万多平方米，但整治后的运河给洛社带来了新的生机，现在这个镇已沿河形成工业走廊，全镇资产总量超过20亿元。苏州市的浒关镇也是运河整治的重点地段，拆迁面积达7万多平方米，但经过整治这个镇的面貌发生很大的变化，一个现代化的新城镇正在这里崛起。

即将整治好的大运河宽阔、顺直，河水波光粼粼；航道两岸砌筑了直立式浆砌块石驳岸，或采用混凝土预制块护坡；岸坡上栽种了绿茵茵的草皮和绿化、美化的经济林带；两岸风景秀丽，一派田园风光。中外游客泛舟运河，江南美景尽收眼底。正是运河这根纽带把苏州、无锡、常州、镇江等市的古迹名胜连为一体，为这一地区旅游业的发展注入了新的生机和活力。

可以预言，随着整治工程的全面完工，苏南运河将以其通江达海的区位优势，成为我省乃至全国最经济、最安全、最便捷、最标准的水上大通道。它沟通了长江水系和太湖水系，与沪宁高速公路、沪宁铁路、312国道交织一体，形成苏南地区水陆交通的新格局。对于我省配合浦东开发开放，接受上海的辐射，促进南北区域经济协调发展，以及加强长江三角洲地区的联系，都会起到巨大的推动作用。

古老的大运河将重新焕发青春。