

长江航运年鉴

CHANG JIANG HANG YUN NIAN JIAN

2006



交通部长江航务管理局
中国航海史研究会长江片委员会
湖北省长江航海史研究会

2006

长江航运年鉴

CHANG JIANG HANG YUN
NIAN JIAN

(总第5卷)

交通部长江航务管理局
中国航海史研究会长江片委员会
湖北省长江航海史研究会

《长江航运年鉴》~2006 卷

编 纂/《长江航运年鉴》总编室

发 行/中国航海史研究会长江片委员会

开 本/大 16 开 850 × 1168 毫米

字 数/170 万字

成 本/200 元人民币

印 刷/武汉红源彩印有限公司

封面说明/由交通部和上海市、湖北省、重庆市共同发起的“合力建设黄金水道,促进长江经济发展”座谈会在北京召开。中共中央政治局常委、国务院副总理黄菊出席会议并作重要讲话,长江沿线七省二市和交通部有关领导参加了座谈会。图为大会会场。

(《中国水运》报刊社 供 稿)

封底说明/长江下游南京西方角航道左右通航标

(长江航道局 陈宝平 摄影)

(内部资料 妥善保存)

《长江航运年鉴》(2006)

总 编 黄 强

副 总 编 向恢平 李伟红 唐冠军 袁宗祥

李维太 王茹军 肖汉良 祝时亮

何跃明 孙子健 陈 实 姜春荣

胡兆满 严美兰 李旭东 郑惠明

董文虎 丁庆领 李颇凡 江家治

张克亚 李天碧 张 春 王宪龙

胡铁牛 梁雄耀 乔新民 刘永凯

韩剑波 王宗荣 余茂华 范志鹏

马茂棠 向世荣 刘 锋 赵 红

陈 虎

执行副总编 陆海亮

总 审 金义华 王 镭 刘开智 刘恒伟

高 鹏 胡体淦

中国航海史研究会长江片委员会

湖北省长江航海史研究会

名誉主任 金义华 刘锡汉 刘开智 刘恒伟 高 鹏

主 任 黄 强

顾问 宋 军 王 镭 张祥麟 胡体淦 傅波华

副主任 李伟红 向恢平 肖汉良 袁宗祥 唐冠军

李维太 王茹军 孔连庆 李旭东 董文虎

孙子健 梁雄耀 张 春 王宪龙 姜春荣

胡兆满 周云霞 王宗荣

秘书长 向世荣 陆海亮 刘 锋 陈 虎

委 员 (按姓氏笔划排列):

马茂棠	马殿军	于得齐	王志刚	王嘉玲
王显登	王继长	王元春	王 潮	文德明
方大怀	方建华	石 坚	田晓平	卢国纪
卢先蓉	龙汉武	孙国华	孙新华	叶生威
江家治	江德敏	朱 俊	刘 浩	刘道林
刘国平	刘国生	李中东	李天碧	李颇凡
李文农	李金海	李望明	沈祥法	吴正信
吴照来	余正发	肖少华	严美兰	何跃明
陈 豫	陈大崇	陈发义	陈昌训	陈 乐
陈国平	陈 实	邹杉元	张荣祥	张银才
张 凯	张克亚	张士清	张照建	张 虹
杨玉良	杨立朝	宗 华	周仕武	周体光
周永才	周起元	周祥恕	范礼建	范志鹏
郑惠明	郑学胜	段亚利	姚尚福	姚京汉
姚越云	施 华	祝时亮	祝秋菊	徐国荣
徐惠香	徐挺惠	唐方林	贾建军	高少明
高江俊	黄兆华	黄致敬	黄体斌	章刘发
盛俊德	梅家荣	曾昭文	程 庆	董友法
韩继生	喻争鸣	窦运生	童隆福	蔺光龙
戴开俊				

研究工作者名单(按姓氏笔划排列):

王龙华	王晓春	王造周	王春兰	王 怡	王 青
王良勇	王建新	方 霞	方国刚	方楚昌	韦世荣
卢大平	占新胜	田丽娟	冯世军	孙凤山	孙明泽
朱国祥	朱水英	朱 庆	李 欣	李家华	李会民
李国兰	李为民	李 毅	闫新荣	江荣章	任选民
刘礼华	刘 华	庄盈莹	伍远毅	何根林	何 宁
何浩梦	何晓莲	吴玉林	余少兵	余红梅	肖 征
宋 颖	杨 辉	杨萍艳	杨艳萍	苏宏昶	邹建武
张 艳	张 扬	张 翔	张兆平	陈钦秀	陈长春
陈国荣	陈 军	陈杰跃	陈茂云	邹长青	范 磊
金代勇	罗友稼	茅生斌	茅国良	柳孝智	胡 影
胡庭皓	胡怀生	郝延琪	赵能文	洪向荣	姚卫忠
顾国顺	袁志斌	徐秋敏	徐卫红	唐 亮	桑汉成
黄孝林	黄晓彬	黄俊鹏	曹树槐	傅亚正	蒋龙平
蒋富国	蒋 青	童 飞	董 星	谭瑞兵	潘永松
薛兆存	魏 强				

分 片 单 位 及 负 责 人

上游片单位	四川省	云南省	贵州省	甘肃省
	陕西省	重庆市	民生公司	
负 责 人	王宗荣	金代勇	(四川省航务管理局)	
中游片单位	湖北省	湖南省	江西省	河南省
	武汉市	华航集团	宜昌市	
负 责 人	王宪龙	罗友稼	(湖北省港航管理局)	
下游片单位	江苏省	安徽省	浙江省	上海市
负 责 人	董文虎	徐秋敏	(江苏省交通厅航道局)	
长航局系统片				
负 责 人	向世荣	陈 虎		
长航集团系统片				
负 责 人	刘 锋			
港口片(长江干流港口及支流主要港口)				
负 责 人	姚尚福	范 磊	(安庆港口管理局)	

《长江航运年鉴》总编室

顾问 向恢平 高 鹏 胡体淦

主任 陆海亮(编审)

特约编审 唐方林(教授级高工) 马茂棠(编审)

王继长(教授级高工) 陈宏愚(编审)

特约编辑 (按姓氏笔划排列)

王建新 王春兰 王龙华 韦世荣 方国刚

方楚昌 方 霞 田丽娟 孙凤山 闫新荣

朱 庆 庄盈莹 刘国平 李 欣 李为民

李 毅 宋 颖 余平英 余红梅 陈 军

陈长春 陈建光 陈茂云 陈钦秀 陈 豫

何浩梦 何 宁 吴利华 张 翔 张兆平

张旭东 杨萍艳 杨艳萍 范 菁 范 磊

罗友稼 柳孝智 茅生斌 金代勇 胡怀生

胡 影 洪向荣 姚卫忠 郝延琪 赵能文

桑汉成 徐秋敏 曹树槐 蒋龙平 舒广袖

董浩平 韩继生 童 飞 潘永松

编写说明

一.《长江航运年鉴》(2006 卷)由交通部长江航务管理局、中国航海史研究会长江片委员会、湖北省长江航海史研究会组织编纂。它既是一部全面记述 2005 年长江水系航运单位改革、建设、发展轨迹和重大事件的专业性年鉴,也是一部集资料、知识、信息高度密集的大型工具书,具有时代特征、行业特色、年度特点。它为认识、研究、建设和发展长江航运提供翔实的资料,为科学决策、指导工作提供可靠数据和最新信息;为“科技兴航”,开展教育培训提供纪实教材;为对外开放和西部大开发,提供交流“窗口”;为总结经验教训,探索航运发展轨迹提供历史见证,力求发挥“资政、教化、窗口、鉴戒和信息”功能。

二.《长江航运年鉴》(2006 卷)采用分类编撰法。事以类聚,以类目分篇为单元。其框架由类目~分目~条目组成,条目是信息资料的基本单位。本年鉴共设 18 个分篇,包括特载、大事记、机构、水运、港口、海事、航道、三峡通航·船闸、公安、通信、船检、法院、科教、文卫、工贸、社团报刊、英模专家、统计资料。篇目按记述的类型分,类目按专业分,条目则是内容实体的基本单元。全书有 102 个类目的和 1822 个条目,共计 160 万余字。

三.《长江航运年鉴》(2006 卷)取史志之长,兼有史重评论、志重记叙,以资料丰富见长的特点。主要表现为记、述、照、图、表、录,并刊载专文、条例、法规等,文体采用记叙文和说明文。具体编写方法:特载(专文、重要文件选编)实录摘要;“大事记”采用编年体,以时为经、以事为纬,纵排横写;其它如航运四要素和支持保障系统分篇,基本采用条目标志本末体;“社团报刊”、“英模专家”采用纪实条目和表格相结合;统计资料,则以表格为主。

四.《长江航运年鉴》(2006 卷)条目为 2005 年度内一个独立主题的信息资料或知识的记述,是年鉴的基本单元和主体部分。条目类型分概述条目和单项条目。概述条目概括叙述本年度各独立分篇的基本情况、反映基本数据和信息资料,并抓住特点进行分析,探索规律,但文字不能太长,一般在 2000 字左右。单项条目包含单一记事条目、资料性条目(如机构、科技成果、文明单位等)、人物条目、会议条目等,记载本年度内长江水系各港航和支持保障系统单位发生的重要事件、事物、活动和成果等,筛选条目力求做到“大事不漏、小事不凑”,并按照以下 6 条标准化条目选题:

- (一)当年重点工作和改革、发展措施;
- (二)当年重点工程、重大发明创造、重要成果;
- (三)当年里程碑性质新纪录;
- (四)当年省部级以上荣誉称号;
- (五)需要连续反映的单位概况;
- (六)其它具有社会意义和行业特色的重要信息资料。

年鉴要与“工作总结”、“工作汇报”、“报告文学”等文体严格区别开来,要求实事求是,只述其事,不作评论,不讲套话和虚话。单项条目切忌就事论事,要具备6个要素,即时间、地点、事件、人物、原因和结果,每条字数一般在1500字左右。

五.《长江航运年鉴》(2006卷)语言文字采用公文事务语体和科技语体,采用简化汉字。写作原则要求开门见山,用事实说话,寓观点于事实中,避虚就实;文字精炼简洁,朴实无华,严谨生动,实事求是,秉笔直书,不溢美、不隐恶,不用曲笔;力求避免“晦涩难懂、华而不实、虚词过多、增删失实”等弊端。

六.《长江航运年鉴》(2006卷)计量单位采用法定计量单位,一律用汉字表述(如米、千米、吨、吨公里、千瓦、立方米/秒等)。

七.《长江航运年鉴》(2006卷)数字用法:

(一)凡世纪、年代、公历年月日、时刻、年龄一律采用阿拉伯数字;

(二)分数、倍数、百分比一律采用阿拉伯数字;

(三)统计数字、注码、图号、引文出处、参考书目版、卷、页一律用阿拉伯数字;

(四)多位数采用“三位一定分节法”或改写以“万”或“亿”为单位,小数点后保留两位数;

(五)数字词组用汉字(如“十六届三中、四中全会”等);

(六)邻近数字并用表示概数用汉字(如七、八十种等);

(七)星期几、夏历用汉字。

八.《长江航运年鉴》(2006卷)力求做到统一体例篇目、统一优化条目、统一语言文字、统一数字用法、统一法字计量单位、统一书写格式、统一图表样式,努力提高年鉴质量,尽力编纂年鉴“精品”。

《长江航运年鉴》(2006卷)的编辑出版,受到交通部、中国航海史研究会、湖北省社会科学界联合会、湖北省民政厅、《中国水运》报刊社、湖北省科学技术期刊编辑学会,以及长江水系各港航单位领导和广大航运工作者、史学研究工作者的关心、爱护和大力支持,他们对本年鉴的内容和编辑工作提出了许多宝贵的意见和建议。在此,我们表示衷心的感谢。

由于编者水平有限,加上时间仓促和资料收集不全等原因,编纂工作中难免有疏误和不当之处,敬请各位领导和广大读者,尤其是史学工作者批评指正。

总 编 室

2006年12月28日

为合力建设长江黄金水道建言献策

(代序)

加快制定长江流域专门法

长江是我国第一大河流。长江的径流量相当于黄河、淮河、海河之和的 5 倍以上。长江流域只占约 18% 的国土面积,却拥有全国水资源总量的 35%。长江水资源除支撑本流域经济社会发展外,还要承担缓解北方缺水地区水资源短缺状况的重任。制定一部长江流域专门法,科学利用长江水资源,事关我国半壁江山的经济发展与社会稳定。

一. 我国需要一部长江流域专门法。

自然界水循环的突出特定是流域性,这在相当程度上决定了按流域统一管理水资源开发和利用的必然性。发展以流域为单元的水资源统一管理模式,正为世界上越来越多的国家所认可。世界上许多发达国家的流域立法经验可供我们借鉴。例如,美国的《田纳西河流域管理局法》、《下科罗拉多河管理法》,英国的《流域管理条例》,西班牙的《塔霍~赛古拉河联合用水法》和日本的《河川法》等。

目前,我国现行涉水的法律主要有《水法》、《水污染防治法》、《水土保持法》、《防洪法》、《环境保护法》等。另外,还有《城市规划法》、《港口法》、《渔业法》、《林业法》等相关法律和《河道管理条例》、《水污染防治法实施细则》、《航道管理条例》、《取水许可制度实施办法》、《长江河道采砂管理条例》等一系列法规。但这些法律、法规,有些是针对全国水资源状况做出的一般性规定;有些具有较强的行业特点,不能有效统筹不同地区和行业开发利用河流水资源的关系,不能有效解决长江流域河流开发中的一些特殊问题,导致出现部分部门主张自身利益而影响河流合理开发利用的现象。因此,我国需要一部以流域为单元的法律,来统领流域水资源和河流开发活动,规范各地区和各部门的具体行为,保障流域水资源和河流的有序开发和合理利用。

二. 长江流域专门法能有效保护和合理配置长江水资源。

水资源与生态环境相互作用、相互影响,成为制约社会经济可持续发展的两大因素。长江流域水环境状况不容乐观,总体说存在着“水多为患、水少为患、水差为患”的现象。部分中小支流干枯,部分支流水的功能大幅度消退,人均水资源拥有量趋于下降,生态环境也日益脆弱。调查表明,长江流域有 59 座城市存在不同情形的缺水状况;同时,长江流域水土资源的开发利用也十分活跃。国家重大工程如南水北调工程、三峡工程、长江口整治工程,以及金沙江和部分支流上游水电开发活动,在相当程度上会改变长江流域水资源配置的格局。每一项重大工程都会给长江流域带来新的资源和环境问题,一旦失误,就可能造成难以逆转的影响。

长江干流横贯东西,支流辐射南北,长江流域涉及我国 19 个省市自治区。流域内东、中、西部地区资源条件差别巨大,经济社会发展水平很不平衡。不同地区对长江河流开发利用的目标差异很大,开发利用的程度也不相同。长江河流的开发涉及面广,利害关系错综复杂。国家和地方、地区之间,行业之间的利益很难协调,不同地区 and 不同部门多从自身利益出发,对长江干支流进行开发,往往在兴利留弊,造成上下游、左右岸,以及防洪、水电、航运、灌溉、取水、生态等方面的矛盾,对长江河流健康发展造成极为不利的影响。保护水环境,节约水资源已刻不容缓。加快制定长江流域专门法,对有效保护长江河流有着极为重要的意义。

三. 加快制定长江流域专门法的建议。

1. 加快长江流域专门法的立法进程。

上世纪九十年代开始,就有了关于长江流域专门立法的呼声。国内众多专家、学者纷纷呼吁长江流域专门立法。九届全国人大常委会第 24 次会议上,有 33 名代表联名提议制定《长江流域法》。政协九届五次会议第 1336 提案也呼吁制定《长江法》。尤其在河流水资源成为制约我国社会经济可持续发展重要因素的情况下,大江大河流域专门立法应成为我国水资源保护、管理与开发利用方面立法工作的重点,国家应该加快长江流域专门立法工作的进程。

2. 制定长江流域专门法需相关部门的积极参与和广泛吸取社会意见。

长江流域包括 19 个省、市、自治区,涉及水利、防洪、环保、农业、水电、航运等众多利益部门,有直接管辖权的中央部委就有 10 多个;加上南水北调因素,涉及面更广。长江流域专门法,应该是一部统揽长江流域水资源和河流的开发、利用和保护的法律,其制定需要各地区和相关各部门的积极参与,并广泛吸取社会各界的意见和建议。

尽快开通长江干流和畅洲左汊航道

一. 长江干流和扬州右汊江段已成为海轮通航瓶颈。

和畅洲地处京杭大运河与长江交汇区,有左右两汊。右汊长 10.2 公里,为主航道;左汊长 10.9 公里,为次航道。由于长三角经济的快速发展,目前每天平均通过右汊航道的船舶达 3500 艘,最高峰时近 5000 艘,大大超过航道的通航能力,成为世界通航密度最大的江段。和畅洲右汊江段呈 Z 型,航道宽度不足 200 米,在高强度疏浚的维持下,万吨级海轮也只能单向通行;受转弯半径的限制,超过 205 米长的海轮必须控制通行。由于水深不足,通航环境复杂,和畅洲右汊江段也是我国水上交通安全最紧张的航区。近年来,国家已将南京以下港口列入沿海港口,南京、镇江、苏州和南通四港为全国 25 个沿海主要港口之一。为促进长三角和长江流域对外开放和经济发展,国家实施了长江口深水航道治理工程。2005 年 10 月,长江口深水航道治理二期工程竣工,10.5 米深水航道上延至南京,3 万吨级海轮直达南京,5 万吨级海轮可乘潮到南京。船舶尺度逐渐大型化,通航密度不断加大,和畅洲右汊航段通过能力日趋饱和,“瓶颈”问题日益突出,严重影响到长江及京杭运河的通航效率和通航安全,制约着长江航运生产力的发展。沿江港口和航运企业,纷纷要求尽快开通和畅洲左汊航道。

二. 和畅洲左汊江段已具备海轮通航条件。

扬州市有关部门近几年的水下测量显示,左汊全年 10.5 米等深线以上水域,宽度最窄处为 600

米,最宽处有 1000 米。左汊分流比为 70% 左右,演变为主深泓河道。右汊分流仅维持在 30% 左右,变为次汊。与右汊相比,左汊更优。为缓解和畅洲江段的通航压力,积极支持长三角地区经济建设,长江航道、海事部门在探索开通和畅洲左汊航道上做了大量的前期工作。经实船试航证明,和畅洲左汊具备大型船舶安全通航的条件。2005 年 5 月,超大型船舶巴拿马籍“MAUD 号”海轮,因为无法从右汊航道通过,后取道左汊航道安全抵达南京港。左汊水域目前的自然水深、可航行水域宽度,均具备开辟为深水航道的条件,只需略加整治,投入必要的通航设施,就可以供船舶通航。

目前,和畅洲左汊扬州岸边已建设大型造船基地。由镇江市 2002 年实施的左汊口门控制工程,也于 2003 年 9 月竣工。充分利用左汊优良的深水航道资源,提高通航效率,可从根本上解决和畅洲航段航运“瓶颈”问题,也是保障 10.5 米深水航道双向畅通的有效措施。

2006 年 9 月 28 日,长江口深水航道治理三期工程开工建设,计划 2008 年底 12.5 米深水航道上延至太仓。交通部正在全力加快推进南京以下深水航道建设,力争 2010 年 12.5 米深水航道上延到南京。届时,5 万吨级海轮直达南京,10 万吨级海轮乘潮到南京,一程远洋外贸运输将深入长江 400 公里,根本改变沿江港口远洋外贸运输三程中转局面,促进长江流域经济快速发展。不开通和畅洲北汊航道,就不能加快南京以下 12.5 米深水航道建设,上述发展目标也就不可能实现。

三. 开通和畅洲左汊江段的建议。

目前,开通和畅洲左汊航道要处理好生态、防洪和渔业生产问题。

1. 组织有关专家调查左汊通航可能对该水域豚类的影响程度,采取积极有效措施,保护好该水域的生态环境。例如,通航时采取单向行驶,分道通航的方式,即船舶上行走左汊,下行走右汊,降低通航密度,尽量减少船舶航行对该水域豚类的影响。但是,保护豚类不应成为否定开通和畅洲左汊航道的理由。因为和畅洲左汊水域属于通航水域,是航道的一部分。《中华人民共和国航道管理条例实施细则》第二十四条规定:“在通航河道的管理范围内,水域和土地的利用应当符合航运的要求。”因此,在航道管理范围内利用水域应当满足航运的需要,符合航运的要求。

2. 2006 年 11 月,江苏省交通厅曾建议江苏省政府,将和畅洲豚类保护区调整到南水北调水源保护区内,或南京以上通航密度小的河段,使交通部尽快实施和畅洲北汊航道建设,加快推进南京以下 12.5 米深水航道建设进程。他们认为,在长江干线通航密度最高河段设立保护区,将严重影响沿江经济建设和长江航运发展。豚类保护区应充分考虑与江苏省沿江开发、河道整治、航道及港口发展规划相衔接。这一建议,不仅有利于长江黄金水道建设,也有利于保护区豚类的长期生存。

3. 和畅洲左汊航道建设要与河势控制有机结合,充分注意对已建的左汊口门控制工程的保护。在开通左汊航道时,也要对右汊航道中的狭窄段和浅险处进行整治,改善右汊分流条件,扩大右汊分流比,遏制左汊发展趋势,稳定河势,确保防洪安全。

4. 在实施和畅洲左汊航道建设之前,要做好该水域渔民的沟通和疏导工作,充分考虑其生产、生活的保障诉求,实现左汊航道的和谐通航。

建议在湖北武汉建立海员国家培训基地

湖北省水运业发达,海员人力资源充足,海员教育和培训体系较为健全。近年来,全省海员外派影响逐步扩大,成本相对低廉。因此,湖北武汉建立海员国家培训基地有明显的优势。

一. 国际市场急需中国海员。

进入新世纪后,世界经济稳步增长,国际航运市场明显活跃。随着能源价格上涨和货运复苏,海运价格快速攀升,由此大大刺激了对海员的需求,与之相关的国际船员劳务市场也随之蓬勃发展。

国际海运联合会和波罗的海国际航运公会的调查结果表明,国际船员劳务市场对高素质航海人才的需求量将长期趋于稳定的增长。由于航海业具有国际性特征,中国航海人才的国际市场正逐步打开。虽然航海业收入较高,但相对比较艰苦。目前国际船队在欧美日韩等发达国家和中国港台等发达地区招募船员越来越困难,高级航运人才出现世界性短缺,世界航运人才市场的中心也相应由发达国家向发展中国家转移。据国家海事局统计,截至 2005 年底,我国每年需求的国际海员人数缺口超过十万,而目前我国海运相关专业院校每年培养的大中专学生只有 5000 人左右,普通船员 2 万人左右,远远不能满足市场的需要。我国海事院校海员培养规模在不断扩大,仅大连海大、上海海大、集美大学、武汉理工大学等四大传统航海院校,1998 年到 2005 年毕业生数量将近翻了一番,达到 2500 人左右,这是历史上从未有过的数字。尽管如此,近年来我国航海专业毕业生仍一直供不应求。

2006 年 10 月 16 日在大连海事大学召开的第七届国际海事大学联合会年会传出的信息表明,当世界船员市场出现紧缺时,各国船东都纷纷将目光转向中国,期望中国能够弥补这一不足。

二. 湖北武汉已具备建立海员国家培训基地的条件。

1. 海员劳务输出的外部环境基本形成。2004 年 8 月 26 日,湖北省就下发了《省人民政府关于加强海员外派工作的意见》,明确提出了将湖北省建设成为全国重要的海员输出基地的目标。成立了由省政府办公厅牵头的湖北省外派海员劳务工作领导小组,并出台相关规定,贫困家庭学员参加培训由银行提供贷款。2005 年,省政府又设立了“湖北省外派海员促进专项资金”,对家境贫困船员前期培训费的贷款贴息,对工作成绩突出的教育培训机构和外派经营公司的表彰和奖励,组织开展对国际市场、国外船东的考察和推介活动。建立了海员培训外派贷款担保资金,并为外派海员业务提供各种灵活便捷的信贷服务。??

2. 航海教育和海员培训网络基本形成。武汉拥有武汉理工大学、武汉航海职业技术学院和湖北交通职业技术学院等院校,以及国家海事局武汉培训中心等,海员培训实力在国内仅次于上海。按照“先低后高,循序渐进,分类选拔”的原则,湖北省整合了航海教育和海员培训资源。建立起以武汉理工大学、武汉航海职业技术学院、斯考根海员培训中心为主体,其他相关院校和培训机构为补充的、多层次的海员教育培训网络。做到有计划、有组织的培训与大批量外派并举,扩大规模与提高质量并重,使外派海员的学历教育和多种培训齐头并进。2004 年~2007 年,参加海员培训的人数将超过 5000 人。“十一五”期间,湖北省计划培训外派海员 1 万名,为“十五”期间的 3.5 倍。

3. 海员劳务输出生源基地基本形成。湖北省第一批海员劳务输出生源基地建立在十堰、黄冈市的 12 个扶贫开发工作重点县。湖北具有丰富的、低成本劳动力资源,由于水运业发达,海员人力资源也相对充足,对外船员劳务输出有较大的增长空间。特别是在欧美、日本等发达国家用人成本居高不下、年轻人价值观发生根本变化,对枯燥无味的航海职业不再青睐的情况下,船员职业高收入对湖北的年轻人却很有吸引力,争当海员积极性很高。武汉航海职业技术学院透露,用人单位在该校每录用一名航海类毕业生,必须向学校缴纳 4000 元的培养费,而武汉理工大学收取的培养费每生则在 1 万元以上。每年培训 1000 名海员的武汉航海职业技术学院,目前正在筹建湖北最大的、每年培

训 20000 名船员的海员教育培训基地。湖北在相当长一个时期内,都不用为找不到船员资源而担心。

4. 船员劳务外派市场基本形成。早在上世纪 90 年代,以长航集团为首的一些大中型航运企业,充分利用自己的人力资源优势,组建专门的外派部门或公司,经营船员外派业务。例如,武汉长江轮船公司就成立了 3 个子公司(长源、长福、长津)从事船员外派业务。

目前,湖北正大力扶持壮大经营海员外派的“龙头”企业,在具有外派海员经营权的企业中选择具有实力、发展前景看好的企业作为重点,予以指导扶持。政府的强力支持,刺激了武汉各类海员管理、外派机构的诞生。仅在武汉市,4 年前相关机构不到 10 家,到 2006 年底已增至 70 多家。

三. 关于建立外派海员国家培训基地的建议。

1. 国家应制定相关政策并加大投资和扶持力度,大力发展航海教育,鼓励中外合作培训,向世界输送大量经严格教育和培训、符合 STCW 公约要求的航运高级人才。培养出熟悉国际经济运行规则的专门人才,使海员职业成为一个高标准、高素质的行业。

2. 海员国家培训基地要以 1999 年成立的国际海事大学联合会的目标为目标,即建立一个综合性的海事教育体系,为国际海事领域建立一个行之有效的海事安全管理体系,创立标准化的本科教育课程和国际化的能力认证体系。

3. 加快开放中国海员招募市场,聆听国际船东对雇佣中国海员的意见和建议,加强沟通,使中国海员大步走向世界,促进中国海员公司的国际化改革和发展。

4. 加大海员劳务外派行业和海员外派市场的管理力度,加快与国际惯例接轨的步伐。

《长江航运年鉴》(2006 卷)在长航局、长航集团系统和沿江各省市及港口等水运部门的大力支持下,如期完稿出版,我感到十分欣慰,感谢同志们一年来的辛勤劳动。这一卷有 160 万字,与往年相比,无论在篇目设计上、资料的内涵与外延上,都把握得较好,有了不同程度的改进和提高,使年鉴的专业性更强,时代特征、行业特色、年度特点更加明显,能更好地发挥“资政、教化、窗口、鉴戒和信息”功能。我认为,编纂出版《长江航运年鉴》和深入开展航海史研究,是长江航运文化建设的一个方面;其成果,也是长江航运文化建设的一个成果。

我衷心地希望《长江航运年鉴》越办越好,早日编辑出“精品”!



长江航运建设与长三角 港口发展的战略思考

长江是我国内河水运最重要、运输规模最大的通航河流。长江三角洲是我国临海经济带和长江经济带的交汇处,是我国经济最活跃、最具国际竞争力和发展潜力的地区之一。研究探讨长江黄金水道与长三角港口的联动发展问题,对于充分发挥长江黄金水道和上海国际航运中心作用,促进长江流域经济发展,具有十分重要的战略意义。

一. 长江航运发展态势。

1. 长江航运持续快速发展。

进入 21 世纪以来,随着我国经济持续快速增长,能源和交通的旺盛需求有力地带动了长江水运的发展,长江干线货物吞吐量大幅攀升,屡创新高,长江航运驶入了发展的“快车道”。2005 年,长江干线货运量达到 7.95 亿吨,是 2000 年的 1.65 倍,客运量达 2278 万人次,长江成为世界上运量最大的通航河流。干线港口完成货物吞吐量 6.5 亿吨,是 2000 年的 2.9 倍,年均递增 23.5%,其中完成外贸货物吞吐量 7800 万吨,完成集装箱吞吐量 260 万 TEU,分别是 2000 年的 2.7 倍和 3.8 倍。苏州港、南京港成为亿吨大港。

2. 长江干线航道总体畅通。

建国以来国家加大了对长江航道建设的投入,特别是“九五”以来,长江干线航道建设资金达到 124 亿元。在长江下游,实施了长江口深水航道治理一、二期工程,长江口航道水深由原来的 7 米提高到 10 米。2005 年 11 月 21 日,10 米深水航道延伸到南京,5 万吨级海船可乘潮直达南京。完成了张南水道整治和马当沉船打捞工程,正在实施东流、罗湖洲航道整治工程。在长江中游,实施了界牌、碾子湾等水道整治和清淤应急工程,正在实施陆溪口、嘉鱼燕窝等水道整治工程。在长江上游,实施了三峡库区航道设施淹没复建工程,正在实施泸州至重庆三级航道整治工程。

目前,水富至重庆可通航 500 ~ 1000 吨级船舶,重庆至宜昌可通航 1000 ~ 3000 吨级船舶;宜昌至武汉可通航 1000 ~ 5000 吨级船舶及船队;武汉以下可通航 5000 吨级船舶及船队,南京以下常年可通航 3 万吨级海船,5 万吨级海船可乘潮到南京。

3. 三峡坝区通航繁忙有序。

近年来,三峡通航经受了三峡工程二期施工、碍断航期、三峡船闸试运行期的考验,三峡船闸通航效率稳步提高,实现了通航安全、平稳、有序。自 2003 年 6 月 ~ 2005 年 12 月,三峡船闸共运行 2.16 万闸次,通过船舶 17.4 万艘次,货物 8080 万吨,旅客 468 万人次。随着西部大开发战略的实施和三峡水库蓄水后库区航道条件的较大改善,带动了上游水运快速发展,三峡断面水运量从上世纪 80 年代初的 347 万吨、2002 年的 1800 万吨迅速发展到 2005 年的 4392.8 万吨,在三峡工程蓄水成库后连续 3 年保持较快增长态势。为适应库区航运跳跃式发展态势,研究编制了三峡应急翻坝方案和长期翻坝方案,建立了应急翻坝转运机制,先后组织翻坝转运汽车滚

装船 1.63 万艘次,载货汽车 61 万车次,旅客 164 万人次。

4. 港口通过能力大幅度提高。

“十五”以来,长江干线新建了一批集装箱、矿石、汽车、煤炭、石油化工等专业化码头,长江干线规模以上港口年设计吞吐能力达 5 亿吨,是 1995 年的 2.8 倍,年均递增 12.4%。先后建成马鞍山、芜湖、九江、黄石、武汉、城陵矶等外贸码头,建成重庆主城、万州集装箱码头。南京以下码头泊位大型化、专业化趋势明显,新增万吨级以上泊位 70 个,万吨级以上泊位达到 195 个,比“九五”期末增加 60%,以港口为核心的长江航运物流体系初步形成。苏州、南京港吞吐量过亿吨,南通、镇江、武汉、江阴、芜湖等 5 个港口吞吐量超过 5000 万吨,重庆等 10 个港口吞吐量在 1000 万吨以上。

5. 船舶运力增长较快,运力结构不断优化。

“十五”期,长江运输船舶总吨位和平均吨位不断提高,船舶运力结构进一步优化。2005 年长江水系从事省际运输船舶 7.88 万艘,运力 2630 万载重吨,平均 340 载重吨,分别是 2000 年的 87%、193%、222%,长江干线船舶平均载重吨位达 750 吨,是 2000 年的 1.5 倍。长江干线货运船舶大型化、专业化趋势明显,机动船舶发展迅猛,客船趋于旅游化、舒适化,集装箱、汽车滚装、散装、液货危险品等专业化运输船舶增长较快,船舶技术水平稳步提升。

为促进船舶技术进步和航运结构调整,保障安全,保护水域环境,提高三峡船闸利用率和通过能力,交通部在川江和三峡库区正式推行船型标准化。组织完成了《长江干线船型标准化发展纲要》,完成了川江及三峡库区运输船舶船型标准化行动方案和 7 大类 37 型标准船型的研发工作。积极推广标准船型,新建标准船型船舶已达 300 多艘。禁止新建和改建非标准船型船舶进入航运市场,实施了禁止 200 总吨以下船舶通过三峡船闸,开展了禁止 300 总吨以下船舶通过三峡船闸的研究。

6. 水上安全形势稳中趋好。

“十五”以来,在长江上海段、江苏段、安徽段和三峡库区段共 1010 公里(占干线航道里程的 35.6%)分别实施了船舶定线制,对长江船舶“上行走缓流、下行走主流”的传统航行制度进行改革,减少船舶航路交叉,水上交通事故特别是船舶碰撞事故大幅度减少。

二. “十一五”期长江航运发展的主要任务。

积极发展水路运输,改善出海口航道,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,完善沿海和沿江港口布局,重点建设集装箱、煤炭、进口油气和铁矿石中转运输系统,加快南京、武汉、重庆等内河港口建设,推进江海联运已列入我国国民经济和社会发展规划第十一个五年规划纲要,这标志着长江黄金水道建设进入了重要的战略机遇期。

1. 航道治理工程。

根据长江流域经济发展的要求,结合长江口深水航道治理工程、三峡工程、长江中下游河势控制工程的进度,按照“深下游、畅中游、延上游”的思路,加快实施航道整治,提高航道尺度,扩大通过能力,改善航行条件;抓紧助航设施建设,加强航道维护管理,充分利用航道自然水深,挖掘潜力,及时调整分月航道维护水深计划,提高服务水平。

南京以下段——完成长江口深水航道治理三期工程,同步将 12.5 米水深航道延伸至江苏太仓港区。开展通州沙、白茆沙航道治理的前期工作,与水利河势控制工程相协调,适时实施口岸直、福姜沙水道整治。进一步巩固 10 米深水航道的建设成果,为 12.5 米深水航道延伸至南京

做准备。

南京至武汉段——安庆至南京段完成安庆水道、太子矶、拦江矶、黑沙洲、江心洲——乌江水道整治工程,航道水深达到6米,可通航8000吨级海船。武汉至安庆段完成东流、罗湖洲、武穴、戴家洲、张南上浅区水道治理,2010年水深达到4.5米,较大幅度地延长5000吨级海船通航期。

武汉至宜昌段——武汉至城陵矶段充分利用依托目前河势条件,结合水利部门河势控制工程实施系统整治,完成嘉鱼燕窝、界牌过渡段和武桥水道整治工程,2010年航道维护水深达到3.7米,实现3000吨级海船季节性通航至城陵矶的目标。城陵矶至宜昌段加快研究三峡蓄水后该河段航道演变规律,有步骤地实施控导工程,逐步完成芦家河、沙市、瓦口子、周天、窑监水道控导工程,开工建设枝江、江口、藕池口水道控导工程,防止航道向不利方向演变,确保航道畅通。

宜昌至重庆段——结合三峡工程蓄水进程,实施库尾娄溪沟~铜锣峡河段碍航礁石的清炸工程和重庆~涪陵宽浅河段治理工程。

重庆至水富段——完成重庆至泸州段航道整治,实施泸州至宜宾、宜宾至水富段航道整治工程,2010年重庆至水富段达到三级航道标准,千吨级船舶通航至水富港。

继续推行航路改革。按照“成熟一段、推进一段”的原则,适时实施航路改革延伸工程。广泛运用新技术,提高航标科技含量,提升助航设施保障能力。

2. 港口建设工程。

继续推进上海国际航运中心建设,加快重庆、武汉、南京等区域性枢纽港口和主要港口建设,拓展港口功能,实现港口结构升级,初步形成以港口为核心的现代航运物流体系,港口服务能力和水平明显提高。重点建设和完善集装箱、铁矿石、煤炭、汽车滚装、石油及液体化工等五大专业化运输体系。

江苏重点建设南京、镇江、苏州和南通4个亿吨大港,形成集装箱、矿石、煤炭、原油四大重点货种专业化、集约化布局,构筑江海直达、江海转运和长江中上游中转联运三大物流运输服务平台。安徽重点建设马鞍山、芜湖、安庆、铜陵4个港口。江西重点建设九江、南昌2个港口。湖北重点建设武汉、宜昌、荆州、黄石4个港口,建立长江、汉江水系港口的专业化运输系统。湖南重点建设岳阳、长沙、湘潭3个港口。重庆重点建设寸滩、江津、万州、涪陵港区。四川重点建设泸州、宜宾2个港口。云南重点建设水富港。

3. 船型标准化工程。

根据《全国内河船型标准化发展纲要》和“开前门、关后门、调结构”的指导方针,进一步明确长江干线船型标准化工作思路和发展目标,全面推进川江和三峡库区船型标准化。重点加快长江干线江海直达船、集装箱船、散货船和汽车滚装船等四大专业化标准船的研发。研究制定长江干线现有运输船舶船型比选工作指南并实施比选工作,优化现有船型,淘汰落后船型。通过国家和地方多渠道筹集资金,综合运用经济、法律和必要的行政手段,严格市场准入,发挥政府引导和市场配置资源的作用,积极推进长江干线运输船舶标准化,干线货运船舶平均吨位达到1000吨以上。

4. 三峡过坝运输扩能工程。

研究并实施三峡坝区应急和长期翻坝方案。对载货滚装汽车实行长期翻坝转运,在南岸新