



汕头大学出版社

跨世纪 长江航运

**KUA SHI JI
CHANG JIANG HANG YUN**

SHANTOUDAXUECHUBANSHE

● 主 编：黄 强 金义华



跨世纪长江航运

主编 黄 强 金义华

汕头大学出版社

粤新登字 15 号

图书在版编目(CIP)数据

跨世纪长江航运 /黄 强 金义华 主编

—汕头:汕头大学出版社,1999.5

ISBN7-81036-351-4

I. 跨… II. ①黄…②金… III. 水路运输—长江—研究
IV. F552.7

中国版本图书馆 CIP 数据核定(1999)第 12380 号

汕头大学出版社出版发行

(广东省汕头市汕头大学内)

中国人民解放军通信指挥学院印刷厂印制 新华书店经销

1999 年 5 月第 1 版 1999 年 5 月第 1 次印刷

开本:850×1168 1/32 印张:10.625

字数:270 千字 印数:1~3000 册

ISBN7-81036-351-4

F·2

定价:19.80 元

《跨世纪长江航运》编委会名单

顾问:张永泰(交通部长江航务管理局党委书记)

林云卿(交通部长江航务管理局局长)

李宗琦(中国长江航运(集团)总公司董事长)

蔡 驱(中国长江航运(集团)总公司党委书记)

唐国英(原交通部长江航务管理局局长)

马志义(中国航海史研究会顾问、原交通部长江航务管理局党委副书记)

主编:黄 强(中国航海史研究会副主任委员、中国航海史研究会长江片委员会主任委员、长江三峡通航管理局党委书记)

金义华:(中国航海史研究会长江片委员会名誉主任、长江航道局党委书记)

副主编:向恢平(中国航海史研究会长江片委员会副主任委员、中国海员工会长江航务委员会主席)

许传树(中国航海史研究会长江片委员会委员、长江港监局党委书记)

万继松(长江航运公安局党委书记)

林阿军(长江通信导航局党委书记)

孙子健(南京港务管理局党委书记)

徐成刚(中国航海史研究会长江片委员会委员、武汉港务管理局局长)

赵常生(武汉交通管理干部学院党委书记)

常务编委:向世荣 陆海亮 赵洪武 侯华银 施 华 黄小平
耿国华

主编单位:中国航海史研究会长江片委员会

谨以此书献给长航共青团
新老团干及青年朋友们！

献给为长江航运事业作出
卓越贡献的老领导及老前辈！

加强实践研究和总结 促进长江航运跨世纪发展

(代序)

长江是我国内河运输的最大通道,也是著名的“黄金水道”,在国民经济和社会发展中有着重要的地位和作用。改革开放以来,特别是1984年以来,通过长江航运管理体制改革的,长江航运呈现出“千帆竞发、百舸争流”的局面,航运企业由一家发展到三千多家,长江航运的基础设施建设也得到了长足的发展,在长江航运广大干部职工的共同努力下,长江航运为长江沿江经济的发展作出了重要的贡献。但同时我们也要看到,长江航运基础设施还比较落后,远远难以适应长江流域经济发展的需要;由于体制、机制等矛盾还没有完全理顺,深层次的问题还没有完全解决,从而制约了长江航运的进一步发展。在世纪之交加快长江航运建设和发展,任重而道远。

促进长江航运的跨世纪发展,需要长江航运广大干部职工积极努力,躬行实践,也需要认真回顾总结实践经验,认真研究存在的矛盾和问题,找出解决问题的办法。由中国航海史研究会长江片委员会编辑的《跨世纪长江航运》一书,立足于长江航运的跨世纪发展,从各个角度对长江航运近年来的实践进行了认真总结,对长江航运的发展进行了展望,内容涉及到长江航运发展战略,深化改革,加快建设发展步伐,加强党的建设和精神文明建设等方方面

面。该书作者大多是长期战斗在长江航运一线的领导同志和航运专家,他们根据自己的切身体会,对多年来的实践经验和一些带规律性的东西进行了认真的总结,对长江航运发展中存在的深层次矛盾和问题进行了深入的剖析和研究,对长江航运的发展提出了自己的见解和想法。该书内容全面,重点突出,经验比较典型,见解比较独到,对了解和掌握长江航运的现状,开阔思路,明确努力的方向,推进长江航运的跨世纪发展,都具有积极而重要的指导作用。该书在编辑过程中,得到了许多领导同志的重视、支持和参与,特别是长江片委员会的主要领导为该书的编辑出版付出了很多的辛劳。

承先旨在启后,继往为了开来。对长江航运发展进行认真研究,更好地总结过去,把握现在,面向未来,是中国航海史研究会特别是长江片委员会的重要任务。作为中国航海史研究会的重要组成部分,长江片委员会在过去的工作中,作出了很大的成绩,取得了很多很好的研究成果。在世纪之交,中国航海史研究会长江片委员会编辑出版《跨世纪长江航运》一书,其意义是不言而喻的。今后还要进一步加大力度,抓好这方面的工作,取得更多更好的研究成果,为长江航运的跨世纪发展作出新的更大的贡献。

中国航海史研究会主任委员:高镇都

中国航海史研究会顾问: 马志义

目 录

加强实践研究和总结 促进长江航运跨世纪发展(代序)

..... 高镇都 马志义

综 合 篇

积极推进两个根本性转变 促进长江航运事业跨世

纪发展 张永泰(3)

长江干线航运发展规划总体构想 林永卿(8)

加强两个文明建设 促进长江航运发展 李宗琦(14)

伟大的实践 光辉的历程 黄 强(20)

沐改革开放春风 创长江航道辉煌 金义华(28)

迈向二十一世纪的长江航道 周冠伦(33)

适应“两个根本性转变” 探索和推进港监管理方式

改革 胡体淦 许传树(40)

开拓奋进 推动长航公安工作再上新台阶 李永海(47)

实行两个转变 寻求持续发展新途径 林阿军 祝时亮(54)

南京港“九五”发展趋势及工作设想 孙子健(61)

论新形势下的港航关系 张生炎(68)

保畅通 庆回归 迎接党的十五大召开 金义华(74)

振兴长江航运的几个问题 马 正 于希礼(78)

立足长江 面向市场 促进长航教育的跨世纪发展

..... 黄 强(88)

改 革 篇

积极采取措施推动长航集团改革发展·····	李宗琦(97)
借鉴发达国家先进经验 推进长江航运的改革 与发展·····	张永泰(102)
美国 TVA 中小型船闸考察札记·····	高 雄(108)
深化长航港厂企业改革·····	黄 强(113)
《决议》是深化改革的强大动力·····	金义华(118)
转变观念 加快港口改革步伐·····	奚志诚(124)
深化港口改革 加快经济发展·····	徐成刚(131)
加速两个转变 深化港口改革·····	董有法(136)
组建三峡局 确保三峡航运畅通·····	黄 强 张庆松(139)
完善葛洲坝通航管理体制 为三峡枢纽积累经验 ·····	谭德绥(144)
对长江航运管理体制改革的成败问题的认识·····	但乃越(151)
深化长江航运行政管理机构改革的有关问题的思考 ·····	古昭青(156)
把握大局 推进改革·····	黄 强(161)
改革和发展长航教育·····	赵洪武(166)

建设发展篇

开发内河运输潜力 加快长江航运建设·····	林云卿(173)
长江干线“八五”航运基本建设回顾·····	程谷华(178)
实行两个根本转变 加快长江航道建设·····	黄 强(185)
以高度的责任感促进航道科技发展·····	金义华(194)
建好长江航道 发展流域经济·····	荣天富(197)
三峡库区航运基础设施淹没复建工作亟待加强·····	张永泰(204)

努力提高三峡通航管理水平·····	黄 强(207)
长江“建桥热”制约航运发展不容忽视·····	张永泰(212)
对长江上建桥的几点思考·····	喻献焕(215)
妥善处理建桥与发展长江流域经济的关系·····	李自勤(221)
长江通信发展的思考·····	林阿军(227)
转型期企业增长方式初探·····	孙子健(230)
南京港集装箱运输业发展刍议·····	奚志诚 单汝鹏(234)
论多种经营在港口经济发展中的地位·····	徐弓箭(238)
浅析芜湖市“依港兴市”的必要性和可能性 ·····	孙新华 欧业群(242)
我国挖泥船的现状 & 国外挖泥船的发展趋势·····	李文华(246)
加快发展长江干线集装箱运输·····	沈友竹(251)
自加压力 团结拼搏 攀登文明建设新高峰 ·····	艾雄胜 刘晰梦(256)

· 思想政治工作篇

坚持讲政治 认真抓落实·····	蔡 驱(263)
年轻干部“三讲”“三树”应着重解决的几个问题·····	胡华仿(268)
坚持和完善民主集中制原则 充分发挥领导班子 整体功能·····	黄 强(274)
发展社会主义市场经济必须坚持和健全民主集 中制·····	金义华(280)
行业管理离不开精神文明建设·····	张永泰(284)
努力把长江航道创建成文明行业·····	金义华(292)
发扬艰苦奋斗精神 加强党风廉政建设·····	刘开智(297)
论培养和选拔优秀年轻干部的机制与原则·····	金义华(303)
在市场经济条件下改进和加强港航公安思想政 治工作的思考·····	万继松(308)

建设高素质干部队伍是深入反腐倡廉的根本措施	
.....	赵常生(311)
敬业精神也是资源.....	常 焕(315)
深入开展“三学”活动必须抓住四个环节.....	黄 强(318)
我们走过的路——黄强书记访谈录.....	宇 涓(324)

综 合 篇

积极推进两个根本性转变 促进长江航运事业跨世纪发展

□ 张永泰

实行经济体制从传统的计划经济体制向社会主义市场经济体制转变,经济增长方式从粗放型向集约型转变,是实现我国现代化建设第二步战略目标关键所在,也是实现长江航运“九五”奋斗目标的关键所在。因此,我们要进一步把广大干部、职工的行动统一到中央提出的两个根本性转变上来,努力开创长江航运跨世纪发展的新局面。

一、从转变思想观念入手,加快实行两个转变的步伐

当前长江航运存在一些深层次的矛盾和问题,归根到底是经济体制和经济增长方式上的问题。如在长江航运管理体制上,由于政出多门,关系不顺,影响了宏观调控的落实和市场机制作用的发挥,在一定程度上制约了长江航运生产力的发展。在经济增长方式上,由于偏重外延的扩张,忽视内涵的增强,影响了长江航运经济运行质量和效益的提高,“增速不增效、增产不增收”的问题还比较突出。近些年长江干线 25 个港口完成的货物吞吐量都在超历史最好水平,但是总利润未能同步增长,有的港口还出现亏损。以上情况表明,实行两个根本性转变,对长江航运而言是十分必要、十分

紧迫的任务。

转变经济体制和经济增长方式，必须首先解放思想，更新观念。一是克服安于现状、墨守成规的思想，树立敢于突破、勇于创新的新观念；二是破除“等、靠、要”的思想，树立不靠天、不靠地、抓住机遇发展自己的新观念；三是改变“大而全”、“小而全”、万事不求人的思想观念，树立社会化大协作、集约经营、优势互补的思想观念；四是转变风险由国家负担的思想，树立自负盈亏、自我约束的新观念；五是破除重产量、轻质量的思想，树立求质量、重效益的观念；六是克服把改革与管理对立起来的思想，树立在推进改革中强化内部管理思想；七是改变重规模投入的思想，树立依靠科技进步，提高劳动者素质求发展的思想观念，等等。观念一变天地宽，就能够开拓思路，放开手脚，在工作中不断有新的办法、新的突破、新的建树。

二、逐步建立起社会主义市场经济条件下的长江航运管理体制和运行机制

解决长江航运存在的深层次矛盾和问题的根本之举在于深化改革。我们要抓住机遇，因势利导，把长江航运管理体制改革的和其它方面的改革推向前进。

一是抓好深化长江航运管理体制的改革。长江航运管理体制包括长江航运行政管理体制改革，长江干线港口实行政企分开，长江干线水上安全监督系统实行统一管理。这些改革举措，对于发挥中央和地方两个积极性，理顺中央和地方的事权关系，加强统一的行政管理，促进长江航运生产力的发展有着重要和深远的意义。当前，长航局改革的主要任务是，按照政企、政事、事企三分开的原则，抓好系统内部的改革，首要的目标就是落实 1994 年交通部党组关于“长航局代部统一管理长江航运的行政职能，由长航局一个头对部负责”的指示精神，建立一个精简、效能、有权威的长江航运行政管理机构，加强集中、统一管理，发挥整体功能。同

时,抓好航道、港监、公安、通信的改革。航道要全面推行“疏养分开”;港监组建引航服务中心,把安全管理与引航服务分开;公安要在理顺经费渠道的情况下,实行“离企归政”的改革;通信要转换机制,面向社会,走联合、联网、联营的路子。

二是抓好建立完善长江航运市场体系的改革。要积极探索按照市场规律组织运输生产的方式和措施,大力培育和完善长江运输市场。前一段时间,我们按照部领导的要求,为在重庆、武汉和南京建立有形航运市场做了大量调研工作,并提出首先在武汉地区进行试点的方案。这项工作要继续抓紧进行,推动统一、开放、竞争、有序的长江航运市场体系的建立。

三是抓好深化国有港厂企业的改革。党的十五大提出要用三年左右的时间使大多数国有企业走出困境,这对于长航系统港厂企业而言具有重要意义。当前长航系统港厂要进一步抓好三改一加强工作,要在深化改革过程中狠抓经营机制的转换,坚持走自主经营、自负盈亏、自我发展、自我约束的道路,把企业的生存与发展建立在面向市场、立足市场、赢得市场的基点上。要继续坚持一业为主、多种经营的方针,向新的经济增长点要收入、要效益。要进一步搞好企业内部的用工制度、分配制度和干部人事制度的改革、不断增强企业的活力。

四是抓好公益型事业单位的改革。要按照中央提出的“推进事业单位的社会化”精神和逐步弱化事业单位的部门所有、动员社会力量举办事业单位的要求,放开搞活,打破体制界限,打破隶属关系,帮助他们面向社会,走向市场,开拓新的经济增长点。可通过“共建、共管”等形式,引导他们走上自我发展、自我完善的轨道。

三、以经济效益为中心,全面提高长江航运经济的整体素质

要做好长江航运发展这篇文章,必须走内涵式、集约型发展的路子,在转变经济增长方式上下功夫。

一是在加快长江航运基础设施建设的同时,要在提高投资效

益上下功夫。“九五”期间，国家对长江有较大投入，这既是长江航运发展的需要，也是我们的希望所在。首先要处理好加快长江航运建设和转变经济增长方式的关系，把着力点放在优化投资结构上，把握好投资的方向和重点。港口建设要以建设枢纽港口为目标，把有限的资金用在刀刃上。尤其是上新项目一定要加强科学论证。要有投入产出的观念，算好账，强化回报率。不搞那些低水平的重复建设的项目，不搞那些没有效益或效益不明显的项目。其次要把着力点放在盘活资产存量上。长航局所属港厂企业固定资产存量近57亿元，大有潜力可挖。要加大技术改造力度，用少量的投入引发和盘活较大的资产存量，走出一条投资省、见效快、效益好的路子。

二是要在推动科技进步和提高职工队伍素质上下功夫。长航系统的科技实力和优势还没有得到充分发挥，科技进步对长江航运贡献率还比较低。从长江航运技术装备来看，运输船舶船型机型复杂，平均吨位小，耗能大，效率低；港口装卸设备陈旧，装卸工艺落后；安全保障和支持系统管理手段落后，设备不配套；办公自动化和微机应用率低，信息网络系统尚未建立。职工队伍的素质与形势发展的要求还有较大距离。以文化构成为例，据对近9万职工统计，中专以上文化程度的仅占13.67%。这是影响劳动效率和效益提高的一个重要因素。要高度重视依靠科技进步和提高职工队伍素质的问题，牢固树立“科教兴航”的思想，加快先进科学技术的开发、推广和运用，加快人才的开发和培训，为促进长江航运经济的发展提供强有力的技术和智力支持。

三是要在加强内部管理上下功夫。如何加强内部管理，仍然是长航系统各企事业单位面临的一个重大课题。一是要重视加强质量管理。树立“质量第一”、“客户至上”、“质量是企业的生命”和以质量求生存、求发展、走质量效率型道路的观念和思想。二是要重视和加强财务管理。要借学习青岛港和“华铜海”轮经验的强劲东风，好好促一促长航系统各企事业单位的内部管理工作。要在抓管