

大江神韵系列文化丛书之四

长江航运60年纪实

黄 强 唐冠军 主 编
陆海亮 侯华银 副主编

武汉出版社

大江神韵系列文化丛书之四

长江航运60年纪实

黄 强 唐冠军 主 编
陆海亮 侯华银 副主编

武汉出版社

(鄂)新登字 08 号

图书在版编目(CIP)数据

长江航运 60 年纪实/黄强,唐冠军主编.

—武汉:武汉出版社,2009.11

(大江神韵系列文化丛书④)

ISBN 978-7-5430-4598-9

I. 长… II. ①黄…②唐… III. 长江—航运—概况—1949~2009

IV. F552.75

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2009)第 207131 号

主 编:黄 强 唐冠军

责任编辑:宗边石 严用民

封面设计:精致达书业

出 版:武汉出版社

社 址:武汉市江汉区新华下路 103 号 邮 编:430015

电 话:(027)85606403 85600625

<http://www.whcbs.com> E-mail:zbs@whcbs.com

印 刷:武汉市精伦达印刷有限公司 经 销:新华书店

开 本:787mm×1092mm 1/16

印 张:25.25 字 数:495 千字 插 页:1

版 次:2009 年 11 月第 1 版 2009 年 11 月第 1 次印刷

定 价:360.00 元(共 6 册)

版权所有·翻印必究

如有质量问题,由承印厂负责调换。

《长江航运 60 年纪实》编委会

顾 问：金义华 张永泰 唐国英 王 镭 高 鹏 丁庆领
朱 宁

主 任：唐冠军 黄 强
副主 任：阮瑞文 但乃越 王秀峰 陈 朝 南初明 熊学斌
王茹军 孙新华

编 委：侯振汉 刘开智 李伟红 俞国斌 肖汉良 罗心发
向恢平 董文虎 于钦民 王 伟 王宗荣 王 凯
赵能文 陈 实 王志刚 田 丰 刘 锋 李维太
李天碧 朱晓光 何跃明 阮 宁 陆海亮 严羨兰
陈秀平 杨大鸣 沈祥法 周云霞 郑惠明 秦仁金
蒋同富 曾元模 梁雄耀 章刘发 施 华 蔡年生
甘明玉 罗 军 文德明 李定国 江德敏 严用民
彭东方 梅 涛 王乔贵 周家华 胡利民 崔 文
王开荣 侯华银 黄克艰 赵洪祥 章 渝 谢 刚
徐惠香 吴照来 刘舒久 刘道林 鄢元超 江国芳
彭向东 徐卫平 张兴高 韩忠学 陆望程 姚育胜
沈友竹 宋成安

执行编辑：陆海亮 侯华银
马 栋 王家松 王春兰 王彦玲 李树泽 许新荣
刘 敏 何 宁 阳 斌 陈昌慧 陈怡勤 张红琼
张兆明 张兆平 张 强 吴永平 杨 辉 金 校
郑 纲 宗 华 罗诗刚 柳孝智 胡怀生 项能波
陶竞成 徐秋敏 唐潇潇 章 婧 曹树槐 蒋 平
庞耀云 赵 红 舒广袖 吴利华

策划统筹：严用民

拼搏与辉煌

(代序)

—

1949年新中国成立的时候,长江航运迈着坚实的步伐走来,至今已整整60个春秋了。

60年来,长江航运同社会主义祖国一样,发生了翻天覆地的变化。这些变化让世界瞩目,让国际航运界震惊!

1949年,长江干线货运量仅191万吨。到2008年达到12亿吨,翻了628倍,是美国密西西比河的2倍,欧洲莱茵河的3倍,成为世界上货运量最大的通航河流。

长江港口货物总吞吐量,从1949年440万吨到2008年10.15亿吨,翻了230倍,超过美国密西西比河全部港口的货物吞吐量。苏州、南通、南京等港,业已成为年吞吐量过亿吨的大港。

长江航道经过大力整治,长江口10米深水航道已延伸至南京,有效地提高了第三、四代集装箱船舶和5万吨级船舶进入长江的通航能力,使第五代集装箱船舶和10万吨级散装船舶可乘潮进入上海港。如今,南京以下航段3万吨级海轮可常年通航,5万吨级海轮可乘潮通航;南京至武汉航段可通航5000吨级海轮,武汉至重庆可通航5000吨级单船和万吨级船队;重庆以上干线航段逐步实现了1000吨级船舶通航,创造了世界内河航道建设的奇迹。

长江水运工业总产值逐年成倍上升,中国长航集团船舶重工总公司所属的长江干线大型船厂、电机厂、机械厂2008年工业总产值达到113亿元,实现利润总额7.5亿元,出口创汇10亿美元,居全国船舶出口第三名,湖北省第一名。

60年来,长江航运支持保障系统更是发生了惊人的变化。长江海事基本实现管理信息化、执法规范化、反应快速化、监督现代化;长江三峡通航管理经受了明渠通航、临时船闸开通、明渠截流、船闸试通航、船闸完建、水库多次蓄水等重要考验,取得了重大成果;长航公安在“严打”及“安保”行动中成绩显著,成为长江航运发展

不可替代的治安保障力量；水上通信的现代化、信息化，做到了快速、准确地为长江航运服务；2008年，长江引航突破4万艘次，比初建时翻了6倍。航运科技硕果累累，仅改革开放以来就获国家级12项、省部级90项科研成果奖；长航教育为长江航运不断地培养、输送了高层次、复合型实用人才；海事法院忠实地履行宪法和法律所赋予的审判职能，为保障长江航运经济发展发挥着极其重要的作用；长江航运医疗卫生事业把保障广大水运职工的健康作为落脚点，不断发展壮大。

60年来，社会主义精神文明之花开遍了长江航运各条战线。先后有500余名长航职工荣获全国及省部级劳动模范、“五一”劳动奖章；长江海事局和长江航道局荣获全国文明单位光荣称号；有23个港航单位荣获全国和省级“五一”劳动奖状；长江航务管理局机关、长江三峡通航局、长航公安局、长江引航中心等单位都曾被中央文明委授予“全国交通运输系统精神文明建设先进单位”。这些单位和个人，是长江航运各条战线上拼搏奉献的典范。

二

长江航运60年，是推翻帝国主义、封建主义、官僚资本主义在中国的统治，建立了新中国，确立了社会主义制度的60年。这是长江航运60年走向辉煌的前提。

60年来，长江航运一直坚持为社会主义建设服务这个根本。从支援中国人民解放军南下，解放全中国，到兴建荆江分洪工程，支援抗美援朝，川粮东运，支援成渝铁路建设，活跃城市经济，平抑物价，促进国民经济恢复；从“40年代不见灯，50年代煤油灯，60年代电气灯，70年代电子灯，80年代太阳能灯”的航标变迁史，到长江航标实现规格大型化、灯光明亮化、助航智能化、维护便捷化、反应快速化；长江旅游业的从无到有，客货运输从国防建设到人民生活必需，都发挥着大动脉的作用。以上这些，充分体现了社会主义制度的优越性。只有社会主义才能救中国，只有社会主义才使长江航运摆脱落后，夯实基础，发挥作用，不断进步。

长江航运60年，是在改革开放的浪潮中得到不断快速的发展。改革开放，使长江航运增加了动力，增添了活力，为长江航运各行各业的发展开辟了广阔前程。这是长江航运60年取得辉煌成就的关键。

无数事实雄辩地证明：只有改革开放，才能使生产力得到一次又一次的大解放，才能不断地发展长江航运；只有改革开放，长江航运才有生命力、竞争力，才敢于与国内外先进航运业比高低，走向世界内河航运前列，走向辉煌灿烂的明天。长江是我国港口最密集的内河，从过去人扛肩挑，设备破旧不堪，到如今形成以上海国际

航运中心为龙头,以区域性枢纽港口南京、武汉、重庆为中心,以主要港口南通、苏州、镇江、马鞍山、芜湖、安庆、九江、黄石、岳阳、荆州、宜昌、泸州为骨干,大中小相结合,专业化特别明显的港口群;能源港口、外贸深水码头的大力建设,以及港机设备的不断更新,使长江港口基本实现机械化,走向现代化;没有改革开放,是不可想象的。截至目前,长江对外国籍船舶开放的一类口岸达到20个,开放里程长达1356公里,成为世界上开放里程最长的港口群。长江水运工业从长江航运船舶修理,到“江船江造、江船江修”;到如今,各船厂大量承接国外船舶建造订单,造海轮,造远洋船,造大船。短短的60年,长江造船业发生了历史性跨越,已给世界造船史增添了辉煌的一页。没有改革开放,同样是不可能实现的。

长江航运60年,是一代又一代的干部职工前赴后继、拼搏奉献的60年。这是长江航运60年取得一个又一个辉煌成就的根本。

60年来,长江航运在向现代化迈进过程中,造就了一批思想好、技术精湛、业务过硬、科学创新水平高、操作能力强的船长、轮机长、工程师、管理人员、科研人员、高级技师等。“科技兴航,人才强航。”有了一大批热爱长江航运事业、忠心耿耿为长江航运服务的各类人才,长江航运才会兴旺发达,蓬勃发展。例如,代表“第一国门形象”,为大港引大船的长江优秀引航员、全国“五一”劳动奖章获得者姚泽炎。23年来,他引航船舶6000艘次,引领各种特种船800余艘安全无事故;相当于1997年整个长江引航中心的引航艘次,为国争了光,为企业争了效益。长江航运离不开现代化的科学管理,芜湖港务局局长孙新华、江阴港口集团股份有限公司董事长陈乐、南京长江航道局局长曹成、武汉航道工程局局长周祥恕等,都是在自己的岗位上不断创新,在改革改制中迈开大步,改变了单位(企业)的面貌,受到干部职工的广泛好评。还有民营企业谭建强,试验成功“太阳能一体化航标灯”而轰动世界航标界的技术改革能手郑启湘等杰出人物。没有一批又一批长江航运杰出人物傲立潮头、艰苦创业,长江航运要实现现代化、攀向世界高峰是不可能的。

长江航运60年,是长江航运文化不断深化,不断创新,不断促进航运发展的结果。这是长江航运60年实现辉煌的重要保证。

60年来,长江航运在服务沿江经济社会发展,服务长江航运,服务流域百姓的“三个服务”根本宗旨的指导下,各项工作认真落实科学发展观,为实现“四个长江”(平安长江、数字长江、阳光长江、和谐长江),形成了拼搏上进、不断发展的文化体系。尤其在“合力建设黄金水道,促进长江经济发展”的长江航运使命感召下,沿江七省二市合力开发黄金水道的协调会胜利召开;长江黄金水道建设合力不断增强,

区域统筹,干支联动,江海直达,上中下游协调发展之势已经形成;在“同舟共济、扬帆奋进”的长江航运精神激励下,长江航运的比较优势得到进一步发挥,广大干部职工为实现“中国黄金水道,世界内河一流”的长江航运愿景而共同奋斗。“长江一家人,行业一盘棋”的理念已深入人心,“热爱长江、勤勉敬业”已成为长江航运的基本道德规范,并在广大干部职工心中扎根。

长江航运 60 年,经历了新中国成立以来我们党历史上具有深远意义的伟大转折,是从计划经济转向市场经济,不断开拓进取,创新谋发展的 60 年。

长江航运 60 年,是走中国特色社会主义道路,在祖国开启改革开放新历史时期中,不断解放思想,加大改革开放力度,运输生产大发展,文化建设不断深化,是长江航运充满希望、充满生机、充满活力的 60 年。

长江航运 60 年,又是确立科学发展观,总结经验,不断进取,承上启下,继往开来,不懈奋斗,再创辉煌的 60 年。

三

庆祝新中国长江航运 60 年的意义重大,影响深远。为此,我们在祖国 60 华诞的时候,组编了《长江航运 60 年纪实》一书。长航局、长航集团和上海、浙江、江苏、安徽、江西、湖北、重庆等沿江省市港航部门,以及航道、港口、长江海事、三峡通航、长航公安、水上通信、引航、船检、科技、教育、海事法院、医疗卫生等系统单位,都积极参与本书的编纂,使资料更完善,内容更丰富,反映面更广。

《长江航运 60 年纪实》一书近 50 万字,纪实性是此书最鲜明的特点。因此,该书对研究长江航运,探索长江航运的发展,规划长江航运的未来,有其重要的借鉴意义和参考价值。

◎总结经验教训,开拓未来。

《长江航运 60 年纪实》一书对长江航运发展 60 年进行四个阶段的划分,即 1949 年至 1957 年的长江航运恢复发展阶段;1958 年至 1978 年的长江航运曲折发展阶段;1978 年至 2000 年的长江航运较快发展阶段,以及 2000 年以后的长江航运科学发展阶段。只有认真地总结经验,深刻地汲取教训,才有利于开拓未来,才有利于在今后的长江航运工作中借鉴过去,把握方向。这是我们党一贯的工作作风。许多在长江工作过的老领导、老同志,在这方面都进行过认真的、实事求是的探讨。《长江航运 60 年纪实》一书,也有许多这样的实事求是地对长江航运工作经验教训的总结,是难能可贵的。

◎深化改革开放,规划未来。

《长江航运 60 年纪实》一书,由于取材于长江航运的方方面面,并且都是由有关部门负责人执笔,各单位领导亲自审定,因此具有实践性、指导性和可操作性。比如,上海市内河航运与上海经济社会发展脉搏同步律动;浙江掀起新港建设,老码头技术改造和内河航道建设热潮;四川大件运输名列川江航运前茅,等等。这些在改革开放中实施的措施和取得的成果,都有实用价值,值得交流和借鉴。再如,长江航运在坚持科学发展、坚持“面向全长江,服务全社会”的理念指导下,制定了长江航运现代化,实施“四个长江、三步构建”的发展战略,规划了长江航运美好的未来。

◎发扬拼搏精神,弘扬先进。

《长江航运 60 年纪实》一书立足于总结和交流先进经验,挖掘行业亮点,弘扬拼搏精神,以利于进一步建设和发展长江航运。因此,《长江航运 60 年纪实》一书又是一本宣传先进、学习先进、弘扬先进的好书。像南通港改革开放前是一个设备落后的小港,自从成为我国第一批沿海开放港口,仅几年时间就实现了吞吐量和利润“双千万”;长江引航中心实行集中统一管理,积极推进夜航工作,克服困难引大船等措施;芜湖港大力推进团队建设战略,促进企业由经营管理型向运筹决策型转变,把企业管理水平提高到了一个新境界,把金融危机对港口生产经营的影响降到了最低限度,生产经营实现了在最困难条件下的好成绩,巩固了长江煤炭能源输出第一大港和全国集装箱大港地位;南京港大力推进港口内部改革、实行承包经营责任制、全员劳动合同制,引进投资主体进行股份制改造,辅助单位改革改制或重组等措施,使企业得到很大发展,经济效益得到很大提高,等等。这些先进经验,值得我们学习和推广。

交通运输部长江航务管理局

唐冠军

黄松

2009 年 8 月

目 录

纪 实 篇

万里长江凯歌扬

——长江航运 60 年综述 交通运输部长江航务管理局/3

长江船舶运输从发展走向辉煌 中国长江航运(集团)总公司/28

长江港口向现代化迈进

——长江港口发展 60 年 中国港口协会长江分会/47

长江航道快速发展的 60 年 长江航道局/66

蓬勃奋进的长江海事

——长江海事 60 年纪实 长江海事局/82

长江三峡河段通航管理纪实 长江三峡通航管理局/96

长江航运的忠诚卫士

——长江航运公安 60 年巡礼 长江航运公安局/107

长江航运的“千里眼”与“顺风耳”

——长江通信 60 年纪实 长江通信管理局/125

保障职工健康 促进航运发展

——长江航运医疗卫生 60 年纪实 长江航运总医院/137

长江船检发展 60 年纪实 中国船级社武汉分社/152

坚持走“科技兴航”之路

——长航科技发展 60 年 交通运输部长江航务管理局/172

提高职工素质 促进航运发展

——长航教育 60 年回顾 交通运输部长江航务管理局/182

克难奋进 创新发展

——长江水运工业发展 60 年 中国长江航运(集团)总公司/191

把世界引进长江 把长江引向世界

——长江引航发展 60 年 长江引航中心/206

长江旅游的快速发展	长江海外旅游总公司/215
扬帆远航展宏图 黄金道上创辉煌	
——前进中的武汉海事法院	武汉海事法院/225
与上海经济社会的脉搏同步律动	
——上海内河航运发展 60 年	上海市航务管理处/239
浙江港航发展 60 年	浙江省港航管理局/256
发挥水运优势 实现历史跨越	
——江苏航道发展 60 年	江苏省航道局/270
励精图治求发展 百舸争流绘宏图	
——安徽水运 60 年纪实	安徽省港航管理局/276
江西水运发展 60 年	江西省航运管理局 江西省航务管理局/284
改革发展铸辉煌 乘风破浪正当时	
——湖北水运发展 60 年	湖北省港航管理局/296
登高涉远 负重前行	
——重庆水运发展 60 年	重庆市港航管理局/309
四川港航发展 60 年纪实	四川省航务管理局/319

大事记

长江航运大事纪实(1949—2008)	331
---------------------------	-----

附录

长航局(公司)历届党政领导名录(1949—1983)	381
长江航务管理局历届党政领导名录(1984—2009)	386
长江航运(集团)总公司历届党政领导名录(1984—2009)	388
跋	390

纪实篇



万里长江凯歌扬

——长江航运 60 年综述

交通运输部长江航务管理局

一、引言

(一) 长江航运在国民经济中的重要地位

长江是祖国的第一大河流,全长 6300 公里,长江支流众多,有 700 余条,其中主要支流有岷江、嘉陵江、乌江、沅江、湘江、汉江和赣江。长江中下游两岸湖泊密布,较大湖泊有洞庭湖、洪湖、梁子湖、鄱阳湖、华阳湖系、巢湖和太湖。长江径流量大,居世界第三位,宜宾以下可以四季通航,是国际著名的黄金水道。

长江水运条件优越,干流贯通东西,支流沟通南北,通航里程约为 7 万余公里,其中干流通航里程 2838 余公里,是全国交通大动脉之一。利用长江外贸港口直达海洋的便利,向外可以挟流域内经济力量,开拓海外市场,引进外贸和技术;向内可沟通沿海与内地、东部与西部、先进地区与落后地区的联系。特别是长江三峡大坝建成之后,万吨船队可直达重庆,为长江流域经济文

化与世界接轨,创造了有利条件,长江航运更有用武之地。长江大流域在未来将建成我国最大的产业密集带之一,是我国经济最重要的支柱。因此,长江航运在振兴我国经济中具有特殊的地位和作用。

(二) 长江航运发展 60 年的四个重要时期

1949 年 10 月 1 日,新中国成立,揭开了长江航运的新篇章。60 年来,长江航运经历了恢复发展、曲折发展、较快发展和科学发展四个时期。

1. 长江航运恢复发展时期(1949—1957)

新中国成立之初,经过三年经济恢复,长江航运客货运量逐年上升。客运和货运分别由 1949 年的 155.5 万人、3.5 亿人公里、191 万吨、11 亿吨公里,上升到 1952 年的 410 万人、8.76 亿人公里、429.7 万吨、26.85 亿吨公里,增长了两倍多,为长江航运有史以来的最高水平。三年中,长江干线完成的货运量占全国内河总运量的 39.67%。国家进入“一五”计划的建设时期,以长江干线

为骨干的水运网,对重点工程建设、大型厂矿的生产、支援农业和人民生活的需要等方面作出了重要贡献。特别是1954年长江遭遇百年特大洪水,在公路冲毁和铁路阻断的情况下,通过长江从各地调集大批船舶参加抗洪抢险,长江航运为夺取抗洪救灾的伟大胜利作出了巨大贡献。这期间,长江干支流运力都大有发展。以干线为例,1953年有轮驳801艘、客位42293个、吨位203271吨、马力229663匹,至1957年发展到轮驳885艘、客位25250个、吨位446727吨、马力257198匹。完成生产任务由1953年的693.2万人、10.86亿人公里、587.8万吨、38.41亿吨公里,上升到1957年的854.2万人、14.96亿人公里、1335.1万吨、105.38亿吨公里,分别上升30%以上。

2. 长江航运曲折发展时期(1958—1977)

第二个五年计划是打破常规,抛开原定计划的时期,即1958年至1960年的三年“大跃进”,以及后两年实行国民经济调整。这五年,一方面是“大跃进”失调带来的经济困难,另一方面是长江航运职工为克服困难进行的艰苦卓绝的斗争。长江航运虽然遭到严重挫折,但仍然取得很大成就。经过执行“调整、巩固、充实、提高”的八字方针,贯彻《国营工业企业工作条例》(草案),又试办长江航运托拉斯。干线运输生产经历了一个“马鞍形”发展后,走上了正轨,运输生产回升。1960年,干线货运

量完成2325.4万吨,几乎比1957年翻了一番。

正当长江航运克服“大跃进”所带来的严重困难、开始稳步发展的时候,爆发了“文化大革命”,长江航运再次受到严重干扰和破坏。1968年货运量降到“二五”期间的谷底。1967年至1969年,连续三年出现亏损。但是由于长江航运职工力排干扰,坚守岗位,保证了长江运输没有中断,并有所发展。第三个五年计划期间,年平均增长速度为0.5%,人和人公里分别同比增长8.1%和10%。“文革”的后五年,即1971年至1976年,干线客货运量有所增长,吨和吨公里分别上升5.8%和6.1%,人和人公里分别上升2.6%和3.0%,港口吞吐量也有所增长,港口设备能力、水运工业、航道事业及通信设备等也有很大发展。

3. 长江航运较快发展时期(1978—2000)

改革开放以后,长江航运进入较快发展时期。党的十一届三中全会作出把工作重点转移到社会主义现代化建设上来的战略决策,国民经济开始走上健康发展的轨道。从1979年起,国家对国民经济进行调整,提出了“坚持改革、开放、搞活”的总方针;党的十二大把交通列为国民经济发展的战略重点之一,交通部制订了一系列有关“放宽、搞活”内河运输的方针政策,为长江航运的大发展指明了方向,奠定了基础。1983年,长航局认真开展企业整顿,改

革运输管理体制。货运量首次突破 5000 万吨,达到 5238 万吨;货运周转量 319.3 亿吨公里,分别比 1976 年增长 106.1%、119.5%。专线运输成为长江航运企业实行社会化大生产和进行专业分工与协作的主要方式,是干线运输生产的基本形式,也是多年实践反复证明成功的运输组织形式。1978 年,长航局各类运输专线有 31 条,货运量约占干线总运量的 60%。

1980 年 5 月,国务院听取交通部、邮电部的规划汇报,提出长江支流船舶可以进入长江。1983 年,交通部宣布长江“有水大家行船”。自此,沿江各省内地方航运企业冲破省辖区,开始组织干线长途运输,长江水系航运进入新的发展时期。货运量不断增长,水系运输已成为推进长江流域经济发展的有力杠杆。到 1985 年,长江水系已拥有水运企业 800 余家,运输船舶 7.7 万余艘,628.2 亿吨,货运量 747 亿吨公里。由于加开客运快班,新辟客运航线,不断提高客运服务质量,满足了农村改革开放带来长江客运的“民工潮”、“学生潮”需求,长江水系客运量陡增。1985 年干线客运量达 3472.6 万人,客运周转量 69.9 亿人公里,分别比 1977 年增长 173.3%和 219.3%,创历史同期最好水平。

1983 年 3 月 25 日,国务院正式批准《交通部关于长江航运体制改革方案》,要求按经济规律办事,打破行政区划,达到干支畅通、干线直达、江海直

达、货畅其流;并要求实行政企分开,港口、航政和航运分管,实行统一政令,分级管理;同时要求在国家计划指导下,长江实行多家经营,港口对所有船舶开放,鼓励各种形式的竞争与联合,推行经济责任制。这次管理体制改革的,包括行政管理体制、运输管理体制和港口管理体制三大改革。长江航运的行政管理实行集中统一领导,组建长江航务管理局,为交通部派出机构;交通部所属长江航运企业成立长江轮船总公司,下设若干轮船分公司;干线重点港口由交通部和所在城市政府双重领导,交通部为主;其余港站交地方管理,实行地方与长江航务管理局双重领导,以市政当局为主。交通部并于当年 11 月 21 日正式宣布了长江航务管理局和长江轮船总公司的领导班子。

1984 年 1 月 1 日,《交通部关于长江航运体制改革方案(摘要)》正式公布实行,撤销长江航运管理局,组建长江航务管理局,成立长江轮船总公司并正式挂牌办公。从此,以政企分开作为第一步的长江航运体制改革揭开了新篇章,长江航运改革开始了向市场经济转轨的新阶段。长江航务管理局按照“政企、事企、政事”分开的原则,继续推动内部管理体制改革的,包括海事统一管理、公安离企归政、航道疏养分开,以及长江通信、引航管理体制改革的等;长江干线双重领导港口下放地方管理,逐步实行一城一港、政企分开。长江航运基础设施建设大规模展开,长江运输生产

长江航运 60 年纪实

继续保持强劲的发展势头,从而把长江航运推向全面改革、科学发展阶段。

4. 长江航运科学发展时期(2000 年以后)

进入 21 世纪,党的十六大作出了全面建设小康社会的战略部署,提出贯彻落实科学发展观,着力建设资源节约型、环境友好型社会的总体目标。国家和沿江省市高度重视长江航运,加大对长江黄金水道的资金投入和政策支持力度。这一时期货运发展势头强劲,滚装运输从小到大,从无到有,发展势头迅猛,客运旅游化趋势明显。2005 年 11 月 28 日,交通部和沿江省市共同召开“合力建设黄金水道,促进沿江经济发展”高层座谈会,成立了长江水运发展协调领导小组,形成了共同促进长江航运发展的强大合力,长江航运开始走上了一条资源节约、环境友好的科学发展之路。

改革开放,使长江航运增加了活力,加快了发展。到 2008 年底,长江干线货运量达到 12 亿吨,是 1978 年的 29 倍,是美国密西西比河的 2 倍、欧洲莱茵河的 3 倍,成为世界上货运量最大的通航河流。长江干线规模以上港口吞吐量达到 10.15 亿吨,是 1978 年的 13 倍,长江航运跨入了蓬勃发展的新时期。

(三)长江航运 60 年的主要成就与经验

新中国长江航运的 60 年,成就斐然,经验宝贵。主要表现在六个方面:

1. 社会主义制度使长江航运获得了新生

旧中国的长江轮船业历尽沧桑,至 1949 年全国解放时,长江上的私营航运企业约 300 余家,其中规模较大的仅有国民政府公营轮船招商局所经营的长江线,私营的民生实业公司、三北轮船公司及益祥轮船公司等数家;大部分是规模小,只有一两艘船、甚至还没有船的“皮包公司”,以及为数众多的由各地封建行会(帮)所控制的木帆船。解放前的长江航运所有制形式,有官僚资本、民族资本和小业主,这样的所有制阻碍了生产力的发展。只有社会主义才能救中国,也只有实行社会主义制度,才有长江航运的新生。通过没收官僚资本,使其改变为社会主义国家所有制;进行社会主义改造,使私人资本主义改造为公私合营的高级国家资本主义形式,长江航运才能不断发展壮大。生产资料所有制的变革推进了运输生产力的发展,长江航运才能当好社会主义建设的“先行官”。

2. 体制改革极大地解放了长江航运生产力

体制改革的关键是建立完善的航运市场体系,摆脱计划经济的束缚,为长江航运发展注入生机活力。坚持解放思想,转变观念,冲破体制性机制障碍,积极捍卫建立统一开放、竞争有序的长江航运市场,以市场为导向,鼓励多种经济成分共同发展,不断解放和发展航运生产力。由此,长江航运生产各