

国家开发银行技援贷款研究成果汇编

西部大开发

重大问题与重点项目研究

◎王金祥 姚中民 主编

重庆卷

 中国计划出版社

顾问: 马 凯 陈 元 王春正 李子彬

主 编: 王金祥 姚中民

副主编: 曹玉书 刘克崮

编 委: 赵 艾 魏 巍 王祖继 杜 平 秦玉才
戴桂英 张亚丹 干海燕 徐鸣尧 刘振喜
李应明 吴德林 费志荣 欧晓理 杨庆育
杨世佐 付 京 李承宗 金世洵 强文祥
邵克文 罗朝阳 李锦平 刘晏良 乔 木
章远新 张德云 叶红专 陈亚平 张玉顺

编审组：李以学 郭旭杰 金志英 王 浩 刘 洪
徐 晖 张 莉 李俊义 毛才高 马统邦
陈 铜 丁 琨 文良印 邓正权 毕 业
耿 霁 严仕金 朱立社 胡其昌 平志强
彭维克 芦金华 王 丁 蒋辉林 郭 军
秦建平 黄振益 邵崇仁

序 一

推进西部大开发，对于贯彻落实科学发展观、实现区域协调发展、增强全国发展合力、促进各民族共同富裕、维护边疆稳定具有十分重要的意义。

在党中央、国务院的正确领导下，经过各地区、各部门特别是西部地区广大干部群众的共同努力，西部大开发有了一个好开局，取得了阶段性的重要成果。实施西部大开发的几年，是新中国成立以来西部地区经济社会发展最快、城乡面貌变化最大、人民群众得到实惠最多的几年，干成了许多事关西部地区长远发展并惠及全国的大事和实事。广大人民群众从西部大开发的实践中看到了美好前景和光明未来，进一步增强了全面建设小康社会和构建社会主义和谐社会的信心和决心。

从现在开始，我国进入实施“十一五”规划的新的时期。在新形势下，认真研究和探讨事关西部大开发全局的重大问题和关系西部地区长远发展的重点项目，对于做好“十一五”期间西部大开发的各项工作，进一步加快西部地区经济社会发展，十分重要也很有必要。

2003年12月，国务院西部开发办与国家开发银行签署了《有关规划与政策研究的合作备忘录》。国家开发银行提供A类技术援助贷款，支持国务院西部开发办和西部12个省（自治区、直辖市）、新疆生产建设兵团以及湖南湘西、湖北恩施、吉林延边三个自治州开展西部开发重大问题和重点项目研究。这是国家开发银行从全国发展大局出发，高度重视并积极参与和支持西部大开发在金融创新方面的十分有意义的探索和尝试。经过国务院西部开发办和各有关单位近2年的共同努力，各项研究成果已陆续完成。这些研究成果

对于“十一五”乃至今后更长一个时期，启迪思路，做好工作，把西部大开发不断引向深入具有重要的参考价值。

实施西部大开发任重而道远，需要进行长期不懈的努力。在今后的西部大开发工作中，要以科学发展观为指导，坚持创新，积极进取，突出重点，注重实效，进一步加强重大问题和重点项目研究。在深入研究的基础上，进一步完善和制定政策措施，扎扎实实地实施好西部大开发的各项重点任务，不断开创西部大开发和区域协调发展的新局面。

马凯

二〇〇六年二月

序 二

世纪之交，中国政府做出了实施西部大开发的战略决策，这是关系国家经济社会发展全局的重大部署，也是全面落实科学发展观，统筹区域协调发展和加快中国经济布局调整的重大举措。

国家开发银行作为政府的开发性金融机构，长期以来一直把支持西部开发作为责无旁贷的义务。按照中央的部署和要求，国家开发银行推进开发性金融的实践，发挥开发性金融的先锋、先导、先进作用，不断加大对西部地区基础设施、基础产业和支柱产业的融资支持力度，促进西部地区经济社会的发展。

在贯彻执行西部大开发战略过程中，国家开发银行注重将政府的组织优势和开行的融资优势相结合，加强与国务院西部开发办配合，加强与地方政府的开发性金融合作，通过“政府入口、开发性金融孵化、市场出口”的融资模式，推进市场建设、信用建设和制度建设。几年来，国家开发银行在中央的领导下和地方各级政府的支持下，积极支持西部地区的基础设施、基础产业和支柱产业项目建设，有效缓解了西部地区经济社会发展中的瓶颈制约，实现了市场建设和项目建设的双成功。国家开发银行通过建设健康企业、健康金融，有力促进了健康财政、健康经济的建设。

近几年，国家开发银行与西部地区 12 个省（自治区、直辖市）、新疆生产建设兵团都签订了开发性金融合作协议，对西部地区的“十五”、“十一五”期间的重大项目给予信贷支持，协议合作额度达 7000 多亿元。到 2005 年末，国家开发银行累计向西部地区发放中长期人民币贷款 6205 亿元，占全行贷款发放的 26%，在南昆、内昆、成昆铁路，龙滩、小湾、二滩水电站，陕甘宁油气田，成都双

流机场，西南出海通道和西部 8 条通道公路等西部大开发的首批 60 多个重大项目融资中，国家开发银行都提供了资金支持，发挥了主力银行的地位和作用。

科学的发展观需要科学的规划作支撑，西部大开发必须坚持“规划先行”。国家开发银行借鉴世界银行、亚洲开发银行的成功经验，结合中国国情，开展金融创新，积极探索通过技术援助贷款支持西部地区开展规划和重点项目前期工作。2003 年以来，在国务院西部开发办的支持和组织下，国家开发银行向西部各省区提供技术援助贷款，支持开展西部开发重大问题和重点项目的规划研究，已取得了一些重要成果。把这些研究成果付诸实施，必将对西部地区实现科学健康发展发挥重要的推动作用。

西部大开发既是艰巨的挑战，也是发展的机遇。只要我们按照科学发展观的要求，奋发进取，开拓创新，扎实工作，就一定能够把西部地区建设成一个山川秀美、繁荣和谐的西部。



二〇〇六年二月

前 言

党中央、国务院高度重视并积极推进西部大开发，不断加大对西部地区经济社会发展的支持力度，每年都新开工一批西部开发重点工程。截至 2005 年底，国家累计新开工西部开发重点工程 70 项，投资总规模约 1 万亿元。这些重点工程的开工建设和完工，对改变西部地区基础设施薄弱、生态环境恶化和经济社会落后面貌，发挥了重要作用，为进一步推进西部大开发打下了基础。

为加强“十一五”乃至今后更长一个时期内的西部开发重大问题研究和项目储备工作，2003 年下半年，国务院西部开发办与国家开发银行协商，由国家开发银行提供 3300 万元 A 类技术援助贷款，支持国务院西部开发办组织开展“十一五”期间西部大开发的重大问题和重点项目研究。重大问题主要是对西部大开发具有全局性、战略性、基础性影响的关键问题。重点项目主要是围绕到 2010 年西部地区基础设施建设取得突破性进展、特色优势产业有较大发展的目标，在对各地资源优势、市场条件和技术条件充分分析的基础上，研究提出的基础设施、特色优势产业项目。2003 年 12 月 4 日，国务院西部开发办和国家开发银行在北京联合召开座谈会，全面启动西部大开发重大问题和重点项目研究工作。

按照利用国家开发银行技援贷款进行研究的有关要求，国务院西部开发办、国家开发银行和各地西部办严把选题关，经汇总平衡，最终确定支持 79 个研究课题。其中，关系西部开发全局的重大问题研究课题 11 个，包括“十一五”西部开发总体规划思路、西部地区农业发展和生态建设、特色优势产业布局和发展、西部开发法制环境分析与对策研究、西部地区农村公共服务体系建设、建立长期稳

定西部开发资金渠道研究、水资源研究、综合运输体系建设、西部重点工程建设进展及成就、西部大开发体制创新研究、西部地区能源资源开发及相关政策研究等；西部地区重点项目研究课题 68 个，包括水利、交通、能源、城市基础设施等基础设施项目和农牧业、矿产冶金、旅游、高新技术产业等特色优势产业项目。

两年来，国务院西部开发办、国家开发银行在各地西部办、国家开发银行各有关分行和研究单位及负责同志的积极配合下，认真开展西部开发重大问题和重点项目研究工作，开题报告审定、技援贷款执行、规划研究开展、成果评审验收等工作进展顺利。国务院西部开发办与国家开发银行多次联合到西部地区进行实地调研，听取课题研究中间成果汇报，提供指导和建议，并组织有关单位和专家对成果进行中期和终期评审。国家发展改革委宏观经济研究院国土所、能源所和经济所，水利部水利水电规划设计总院，中国社会科学院工业经济研究所，国家发展改革委国际合作中心，中国交通运输协会，中国（海南）改革发展研究院，中国工程咨询协会等课题承担单位和研究人员在课题的选题、研究和交流等方面给予了大力支持和配合，保证了课题研究的质量和水平。西部各省（自治区、直辖市）、新疆生产建设兵团及湖南湘西、湖北恩施、吉林延边自治州的发改委、西部办对此项工作高度重视，成立专门研究领导小组，根据当地的实际情况，认真组织协调有关部门、单位开展研究。2005 年 12 月底，主要研究工作顺利完成。

利用国家开发银行技援贷款开展重大问题和重点项目规划研究，是一次工作创新，也是一次有益的探索。国务院西部开发办和国家开发银行密切合作，坚持以科学发展观统领西部大开发全局，从加快西部地区发展，逐步缩小区域发展差距，推进全面小康社会与和谐社会建设出发，研究提出符合西部地区实际情况的发展思路、对策建议。同时，这次研究工作也充分调动了各有关单位、研究人员参与和支持西部大开发的积极性，加强了政府与政策性银行的互动

联系，共同为西部地区谋划了一批关系长远的重大基础设施和重点产业项目，推进了西部地区重大项目的前期工作。

本汇编的研究结论和成果仅代表各课题承担单位的观点和见解，提出的项目也是建议方案，供有关方面参考。

最后感谢为本汇编出版做出贡献的中国计划出版社和所有承担编辑、校对工作的同志。

王全祥 批阅

二〇〇六年二月

目 录

第一篇 内河航运及相关产业发展规划

第一章	内河航运及相关产业现状	(4)
第二章	内河航运及相关产业发展的 有利条件及面临的问题	(8)
第三章	内河航运及相关产业发展在西部大开发和 重庆市社会经济发展中的重要作用	(12)
第四章	内河航运及相关产业发展重点项目规划	(18)
第五章	重点项目实施效益评价	(41)
第六章	措施及建议	(46)
附表	重庆市内河航运及相关产业重点规划项目	(50)
1.	重庆市内河航运及相关产业重点项目及 投资估算汇总表	(50)
2.	重庆市航道建设重点项目及投资估算表	(51)
3.	重庆市港口建设重点项目及投资估算表	(52)
4.	重庆市货运船舶重点建设项目及投资估算表	(55)
5.	重庆市船舶修造业重点建设项目及投资估算表	(55)
6.	重庆市内河航运信息系统建设项目及 投资估算表	(56)
7.	重庆市港口物流园区重点建设项目投资估算表	(56)

8. 重庆市旅游客运发展建设重点项目及
投资估算表 (57)

第二篇 天然气化工重点规划研究

- 第一章 重庆发展天然气化工的必要性和可行性 (60)
第二章 重庆天然气化工发展基本思路 (75)
第三章 重庆天然气化工规划重点建设项目 (89)
第四章 发展重庆天然气化工及重大项目的措施及建议 (111)
附表 重庆市天然气化工重点规划研究项目 (118)

第三篇 汽车产业升级重点规划研究

- 第一章 规划的必要性 (124)
第二章 重庆市汽车产业重点项目规划的思路和目标 (135)
第三章 重点项目规划 (141)
第四章 保障措施 (149)
附表 重庆市汽车产业升级重点规划项目 (154)

第四篇 百万吨优质柑橘产业化工程 重点项目规划研究

- 第一章 项目建设的必要性和可行性 (170)
第二章 项目建设的基本情况 (177)
第三章 重点项目建设规划 (188)
第四章 效益分析 (205)
第五章 项目保障措施 (208)
附表 重庆市百万吨优质柑橘产业化规划研究项目 (214)

第一篇

内河航运及 相关产业发展规划

前 言

重庆内河航运资源丰富,发展条件优越,是我国西部独具长江黄金水道和国家一类港口口岸的特大城市。重庆市内河航运历史悠久,具有较好基础。重庆将抓住三峡工程建成蓄水、西部大开发的历史性机遇,加快重庆内河航运及相关产业的发展,充分发挥内河航运在我市对外开放、招商引资、发展外向型经济和新型工业化、农业产业化、城镇化建设中的作用,为实现“富民兴渝”,“建成长江上游经济中心,全面建设小康社会”的宏伟目标,建成长江上游交通枢纽及航运中心和我国西部最大的一级口岸有着十分重要的战略地位和作用。

开展重庆市内河航运及相关产业规划研究,有利于理清发展思路,确定发展目标和重点,制定有针对性的对策措施,达到科学引导并促进重庆内河航运和相关产业发展的目的。

《重庆市内河航运及相关产业发展重点项目规划》由重庆市西部办牵头,市发改委、国家开发银行重庆分行、重庆市港航管理局、重庆市交通规划勘察设计院共同承担规划编制工作。在各相关部门、科研和规划设计单位的大力支持下,编制组根据有关单位领导及专家意见,对报告进行了多次修改完善,于2005年2月完成本规划报告(送审稿)。

本规划的主要依据有:

- (1) 市发改委、西部办关于本规划所发的文件(规划提纲及要求等);
- (2) 重庆市内河航运规划(2001~2020年);

- (3) 重庆市航运中心发展规划 (2001~2020 年);
- (4) 重庆市航运中心建设规划 (2001~2020 年);
- (5) 重庆市交通“十一五”计划;
- (6) 重庆市港口布局规划 (送审稿) (2003~2020 年);
- (7) 长江上游航运中心建设规划 (送审稿) (2003~2020 年);
- (8) 重庆市航运结构调整方案;
- (9) 重庆市交通业发展物流产业规划;
- (10) 重庆市旅游交通公路水路建设规划。

第一章 内河航运及相关产业现状

一、内河航运现状

重庆位于长江上游、我国东西接合部，地界东临湖北、湖南，南接贵州，西靠四川，北连陕西，辖区东西长 470 公里，南北宽 450 公里，幅员面积 8.24 万平方公里，下辖 40 个行政区县，2003 年末全市总人口 3130 万，是中国目前行政辖区面积最大、人口最多、管理行政单元最多的特大型城市。

重庆市域内江河纵横，峰峦叠翠，主要河流有长江、嘉陵江、乌江、涪江、綦江、大宁河等，其中流域面积在 50 平方公里以上的河流有 374 条，流域面积在 3000 平方公里以上有 18 条。全市河流均系山区河流，水量较丰富，长江干线自西向东横穿全境，嘉陵江、乌江等众多支流纵贯南北，呈叶脉状水系分布。全市航道通航总里程 4222 公里，长江干流在市境内有 679 公里，其中二级航道 515 公里，占全国内河同等级航道总里程 20.5%，七级以上航道总里程 1818 公里，占全市航道总里程 43.1%，形成了干支直达、通江达海的内河航道网。2004 年统计：重庆港共有 20 个县级以上港区、1051 个泊位，全港客货运综合通过能力达到 7253 万人次、7035 万吨，完成客货吞吐量 1822 万人次、4539 万吨。全市共有运输船舶 4002 艘、12.6 万客位、167 万吨位。全市完成水路客运量 1304 万人次，客运周转量 11.52 亿人公里，分别占全市交通运输客运总量 64673 万人次的 2%，占客运总周转量 321.2 亿人公里的 3.6%；完成水路货运量 2918 万吨，货运周转量 284.3 亿吨公里，分别占全市

交通运输货运总量 38159.6 万吨、货运总周转量 609.6 亿吨公里的 7.6%、46.6%。水路货运周转量首次超过铁路,位居第一,且发展形势保持良好。

二、相关产业现状

(一) 水上运输

全市共有水上运输企业 63 家,2004 年拥有客船(不含渡船)744 艘、8.8 万客位、15.2 万千瓦,由高速船、涉外旅游船、普通客船及国内旅游船组成;货船 1921 艘、114.6 万吨位,其中集装箱船 70 艘、0.98 万 TEU、9.6 万吨位,滚装船 60 艘、4350 车位,油船 40 艘、59601 吨位。上世纪末至 2003 年 6 月,由于三峡工程建设碍航影响和陆上交通的快速发展,我市水上客货运输量下降,尤其是客运大幅度下滑,水运企业效益下降,亏损严重,难以为继。2003 年 6 月至今三峡工程按 135 米、139 米水位蓄水及船闸通航后,航行条件大为改善,通过能力大幅度增加。此外,由于长江中下游地区能源紧张,煤炭等外运货运量剧增,2004 年全年完成货运周转量较去年预计增幅 80.3% 以上,新增 2000 吨级以上自航船舶运力 30 万吨以上,运力结构调整取得较大成效,各航运企业效益提高,亏损面减少。但从整体看,重庆航运企业规模小,船况差,人员素质低,治理结构不完善,企业负债率高,企业综合竞争力和效益差,运力结构不合理,客运运力过剩,普通客船约占客船总数的 95%,国内旅游船比重小,种类单一,标准低,货船中专业化船舶和大型化船舶仅分别占船舶总量的 6.2%、13%。船舶老化,机型、船型复杂,标准化、系列化程度低,船舶污染治理尚未全面启动,航运市场宏观调控缺乏有效的政策措施。