

風和日麗
帆

直轄十年

獻言十年

張公振著

1997—2007

風和帆

直轄十年 獻言十年

張公振 著



— fenghehaoxuanfan

内部资料性图书准印证：涪内字第〔2007〕103 号

风 和 好 悬 帆

张公振 著

※

重庆市鹏程印务有限公司 印刷

※

开本：889×1194 1/32 印张：8 字数：203 千字

2007 年 11 月第一版第一次印刷

印数：1—120



作者向前中共重庆市委书记黄镇东同志汇报工作。



重庆市市长王鸿举与作者亲切交谈。



作者在政协涪陵区委员会上作提案工作报告。



作者主持涪陵第一艘高速气垫船的首航仪式。

目 录

第一部分

振兴重庆水运，为长江经济带的发展作出新的贡献	(1)
西部大开发中的重庆水运业	(15)
重庆水运必须走振兴之路	
——关于水运企业解困的思考	(20)
加快我市长江水运和长江经济发展的建议	(32)
给市政府“渝府发〔2007〕66号”文件提几点建议	(36)
高度重视我区水运发展，准备迎接长江水运的第二个春天	(38)
关于彻底整治重庆水路客运市场的几点建议	(48)
我市窗口行业水路客运市场整顿应该持续和深入	(55)
关于建立和完善重庆水运管理体制的建议书	(58)
关于我市港监体制改革的几点建议	(65)
关于解决我市交通运输体制改革后存在问题的几点建议	(67)
两个港监都对船员进行年审，水运企业无所适从苦不堪言	(69)
理顺长江干线水域公安管理体制，确保三峡库区社会经济 长治久安	(71)
关于重庆水运安全工作的思考	(76)
深入剖析长寿“12·18”特大水上交通事故，切实抓好我 市水上交通安全工作	(81)
遏制水运人才的畸形争夺，实现我市水上交通安全工作长治 久安	(85)

为防止“非典”交叉感染，建议用客车取代我市长江跨市境客船.....	(89)
航道养护费征收不公，影响我市地方水运企业发展.....	(91)
关于统一规范我市水上刑事案件诉讼受理的建议.....	(94)
建议将市政府 118 号令颁布的《重庆市水域治安管理办法》纳入市人大 2006 年立法计划	(96)
关于建立三峡库区水上治安综合治理体制的建议	(100)
关于加快我市《水域治安管理条例》立法进程的建议	(102)

第二部分

三峡旅游重心东移，重庆怎么办？	(105)
保卫我市长江三峡旅游品牌，立即制止惨烈的水路旅游恶性竞争	(109)
三峡旅游落入低谷，必须尽快转危为安	(112)
巫山县禁止巫溪游艇通过县境，数百游客受阻大宁河	(118)
整合关键环节，推进集约化经营，共创长江三峡旅游美好明天	(122)
紧密结合涪陵实际，大力发展我区乡村旅游	(129)

第三部分

关于三峡工程建设威胁库区水运业生存的情况反映	(132)
应该及早做好 2002 年三峡工程明渠截流时长江断航的应变准备	(140)
水运企业是特殊移民企业，希望政府给予必要的扶持	(143)
必须尽快将长江断航期间的基本生活费发放给水运企业职工	(148)
三峡断航补偿犹如救灾款，水运企业急盼此款度难关	(150)
三峡库区推行船型标准化及船舶加装生活污水处理设备不应	

由企业“埋单”	(152)
未雨绸缪，及早做好 2005 年底三峡船闸单线通航的应变准备	(156)
希望政府扶持和高度关爱三峡库区移民水运企业	(159)
三峡船闸改造碍航补偿金应按行业损失大小分配	(166)
三峡船闸碍航严重影响长江水运，建议减免库区过闸船舶规费	(168)
抓住机遇，做好我市三峡库区搬迁企业的破产关闭工作 ...	(170)
希望市委市政府高度重视三峡库区形成后可能对我市产生的多方面影响	(175)
希望政府高度重视三峡库区就业与再就业的严峻形势	(177)
构建和谐库区，必须尽快解决三峡移民身份认定问题	(183)
关于扶持三峡库区搬迁企业发展的几点建议	(187)

第四部分

西部大开发中涪陵发展的几个战略问题思考	(191)
关于加快我市现代物流发展的几点建议	(196)
从“泛海环保公司”的困境看我市餐饮业废弃物污染治理存在的问题	(199)
抢救我市川江（包括支流）船工号子刻不容缓	(202)
保护我市文化遗产，珍惜、护养、使用好地方文化精品人才	(205)
建议政府出台相应政策推动企业亲近慈善事业	(209)
关于我市国有大型企业集团规避“大企业病”的几点建议	(212)
发展我市农村卫生事业的关键是解决好医疗人才问题	(216)
提高我市婚前检查率，降低人口出生缺陷	(219)
建议尽快抢救和保护我市第一个农民协会遗址，大力宣传李蔚如烈士的事迹	(223)

关于充分发挥我市行业协会、商会作用的建议	(225)
关于换届后继续发挥政协老委员作用的几点建议	(229)
市政协换届时，政协机关工作人员应保持相对稳定	(231)
发展循环经济，加强再生资源的回收利用	(233)
加快行业协会改革发展步伐，推进统筹城乡综合配套改革	(236)
发挥委员主体作用，提升政协反映社情民意水平	
——代跋	(240)

第一部分

振兴重庆水运 为长江经济带的发展作出新的贡献

(一九九七年十二月)

在我国经济高速稳定发展和人民生活不断提高的今天，作为先行官之一的交通运输的重要性及其与国民经济和人民生活的密切关系，已充分显露出来。经济要发展，交通必先行；凡交通发达地区，经济必然发达，这已是当今社会的共识。然而，交通的发达，应当是五种运输方式合理的协调发展，扬长避短，优势互补，以获取最好的经济效益和社会效益。这一点，往往被忽略，而水上运输则是突出的被忽略的薄弱环节。

李鹏总理在不久前发表的一篇题为《建设统一的交通运输体系》的署名文章中指出：“我国的交通运输业应该以铁路为骨干，公路为基础，充分发挥水运，包括内河、沿海和远洋运输的作用，积极发展航空运输，适当发展管道运输，建设全国统一的综合交通运输体系”。

李鹏总理的这段文字科学地、准确地阐明了现代五种运输方式的特点、作用和关系。“充分发挥水运的作用”可以理解为：水运依赖先天形成的自然条件和地理条件，不是任何地方都可以实施的；凡有水运的地方，应当优先考虑利用其得天独厚的优势，充分发挥水运的作用。

重庆市地处黄金水道长江的上游，为长江经济带的“龙尾”，无疑地具有得水独厚的优势。“城为水兴，水为城用”。重庆直辖后，新划入直辖市的涪、万、黔均是水运十分发达地区。因此，水运业应当是新重庆市的一大重要行业，在五种现代运输方式中应当占相当的地位。

但是，近两年来，重庆的水运出现了严重危机，整个行业呈下滑趋势，直接影响了我市综合交通运输网络的形成，也必然影响全市经济的发展。为了正确落实李鹏总理关于建设统一的交通运输体系的指示，全面把握未来交通运输发展的大趋势，对重庆市水运的现状、地位、存在的问题及解决办法等作认真的调查分析，使其更好地为新重庆服务是十分必要的。

一、重庆水运现状及特点

长江主干线由西向东流经本市，通往沿海，是一条天然进出我市的运输线和出海通道。另有嘉陵江、乌江等干流连结，大宁河、芙蓉江等大小支流向长江汇集。腹地内人口密集，水运历史悠久，货物吞吐量在 100 万吨以上的港口便有重庆、涪陵、万县、奉节四个，机动船舶已有 1658 艘、9 万余客座、主机马力 17 万千瓦，驳船 1646 艘、48 万余吨。

重庆市目前的主流水运为旅客运输和旅游运输，客运航线早已伸达南京，连结了长江经济带的龙头和龙尾。90 年代以来，高速客运又异军突起，成为我市水上客运的一大特色。1996 年完成了客运量 3407 万人次、旅客周转量 32.5 亿人公里。其中涪陵、万县的 8 家骨干水运企业均为客运企业，且多年经济效益很好，为长江三峡旅游的中坚，也是原四川省的明星企业。

我市出川货运也十分兴旺，出川运量 1993 年就已超过长航，不仅直达上海，且有的企业早已开展江海联运。全市 1996 年完成货运量 1248 万吨、货物周转量 72 亿吨公里。

纵观重庆水运现状，有如下四个显著特点：

1、水运航道与蜚声中外的众多风景名胜紧紧相连。大三峡、小三峡、中堡岛、白帝城、屈原祠、张飞庙、丰都、芙蓉洞等等，均是旅游热点，可谓“景点依傍江流，江流串起景点”。旅游客运因而成为我市水上客运重要的组成部分。

2、地方水运崛起迅速。从八十年代中期开始，我市几家地方轮船公司的客运发展已令全长江瞩目，他们曾开创川江客轮下水夜航记录，开创长江三峡“一线六点”特色旅游，开创地方轮船涉外旅游以及走通长江上中下游客运航线的历史，至今仍是全长江航线最长和完成客运量最多的地方水运企业。在全国水运行业性大面积亏损的形势中，我市几家水运企业虽然步履艰难，但经奋力拼搏，尚有较好效益。

3、由于旅客运输和旅游运输占很大比重，我市水运业务淡旺差异较大，季节性特点突出。每年春节前后各一个月是客运高峰，七、八、九月是旅游高峰。这两个高峰时期常常是运力不足，出现运量大于运力矛盾；而在三、五、六、十一月等淡季则运力过剩，载客率低，客轮亏本的矛盾又十分突出。

4、我市水运正面临一个特殊的历史时期，即三峡工程修建期。这一工程的建设将给我市水运业带来多方面的前所未有的影响，将给我们提出许多新的课题。

随着国家长江战略方案的实施，上海浦东新区的开发及重庆直辖后的高速发展，长江沿线经济带和三峡工程的建设，移民开发区的建立以及港口开放等等，我国东、中、西部地区经济、技术交流将更加频繁。到三峡旅游的客人增多，又会促使旅客及货物运输量大幅度增加。预测到2000年，四川和重庆通过长江进出境的货运量将达1250万吨，相当6250列火车的运量。依托长江出海，发展沿海、近海和远洋货运业务，打通重庆通往世界各地的水上通道，对发展重庆经济更具深远的战略意义。

二、重庆水运当前存在的严重问题和危机

(一) 在交通布局中重陆轻水，没有形成铁、公、水协调发展的综合交通运输网，对水运冲击严重。

近年来，在国家交通发展规划的指导下，沿长江及其通航支流先后建成了一批铁路和高等级公路，“九五”期间还将加大三峡库区和长江中、下游的沿江铁路和公路建设力度。这样，原先水路的客货源必然向陆路分流甚至大量分流。如长江中游宜昌至黄石高速公路建成后，已使区间水运基本停业，沿江港口也部分转行，整个行业急剧萎缩。其实，铁路、公路建设除资金投入外，还需占大量土地甚至是耕地，而水运不占土地，投入也少，潜力却很大。以川江为例，目前年通过能力下行为 1500 万吨，如航道稍加整治可达 3000 万吨，而现在的实际通过量仅 800 万吨。大量客货向陆上分流，造成资源的极大浪费。

(二) 水运基础建设投资少，设施落后，严重影响了水运的发展。

重庆水运基础设施十分落后，航道标准低，基本上是原始航道。地方港口仍处于无装卸码头、无堆存库场、无装卸机械设备和无地方客运站及客运码头的“五无”状况。船舶机型、船型复杂，老企业的老旧破船多，难于更新，致使水运企业经济效益低下，严重影响了水运的发展。

建国以来，国家对内河水运基础设施建设投入很少，直到九十年代初，对长江的累计投入还不及一条 800 公里襄渝铁路的一半。“六五”以前，国家对四川内河投资仅 2.13 亿元，占全省地方交通总投资的 7.8%；“七五”期间，国家虽增加了投资，但也才 1.96 亿元，仍只占全省地方交通建设总投资的 9.7%。水运主管部门向船舶征收的航道养护费主要用于养事业单位的职工，根本无力投向基础设施建设。

（三）水运管理体制不顺，条块分割，政出多门，争权夺利，以致“神仙打架，凡人遭殃”，严重制约了重庆水运的生存与发展。

我市水运管理部门存在着中央和地方两套管理体制。港监、运政、船检、航道、稽征、公安、港口管理均是两套班子，港口下放亦不彻底，客观上存在着两个“水上法院”和两个“水上政府”的状况。一项职能由两套机构行使，同一种规费要向两个管理部门重复交纳，这种混乱局面大大加重了水运企业的负担，使本已十分困难的企业雪上加霜。

由于两套管理机构分工不可能十分清楚，因此工作上出现不少交叉，相互扯皮。交通部属机构保部属，卡地方；地方机构管不了部属企业，也保不了地方企业。部属企业可以不受长江运力额度限制，可以随意增加和开设航线，而地方企业则受到严格限制，很难发展。

重庆直辖后，原有水运管理机关航运管理处由于级别低、机构小，管理力度很差。加之对重庆交通管理体制是否水陆分设尚无定论，因此航运管理处至今无法放手开展工作，导致水运的发展运筹和行业管理均出现空档，和全市其他工作比较，水运管理实在是大大滞后了。

（四）三峡工程建设碍航断航危及重庆水运生存。

三峡工程施工期间的通航设施，在设计上存在着重大缺陷，明渠和临时船闸可能在每年汛期碍航和断航。最近交通部发出的“交船检发 52 号”文已明确：明渠在汛期的通航条件将大大恶劣于当前川江急流（J 级）段，现在众多按“93 稳规”建造的船舶在今年汛期就会因不适应明渠流速及稳性要求而不能通过了。又由于升船机工程缓建，因而 2009 年三峡工程全部完工后，单靠双线五级船闸不但过坝太慢，而且一旦有一个闸门发生故障就会大大碍航。如不乘船过坝，旅客由陆路接转，三峡工程建设总公司已将大坝列为禁区，只准该公司的客车独家承担运送旅客过坝业务，收取旅游费及车费。没有该公司的通行证，人车不能过坝。

这样一来，不但加重了旅客的负担，而且大大增加了乘船等待过坝时间，使旅客、货主感到诸多不便。大量水运客、货将会弃水登陆，改走铁路、公路、空运，重庆水运必然加速萎缩，水运业的生存将受到极大威胁。

（五）水运企业经营分散，未形成合力。

重庆现有水运企业除原“省轮”外，涪陵、万县的十多家公司虽是原四川水运精华，以前经济效益较好，发展也快，但均是各自为政，缺少合作，有时甚至削价竞争，难以形成规模化和集约化的经营，难以发挥重庆水运的整体优势，也造成了运力的极大浪费。

（六）重庆水运市场混乱，严重损害了水运企业和国家的利益，也影响了重庆直辖市的形象。

由于陆路分流了大量客源货源，经重庆始发的普通旅客减少，致使旅游淡季运力过剩。建立直辖市后，地方水运管理机构未建立，管理出现空档，加之交通主管部门和旅游主管部门在主管职责的划分上出现分歧，重庆朝天门、菜园坝及滨江路一带因此出现了无数打着“旅行社”或“船票销售点”招牌的票贩子；一些“棒棒军”也改行从事了这一职业，在朝天门客运码头兜售船票，使重庆水上客运市场出现极度混乱的局面。

票贩子们违背《中华人民共和国水路运输管理条例》中关于水路服务企业代理水运业务条件的有关规定，给旅行客人或旅游客人代购船票时，向旅客敲诈“手续费”；同时又向水运企业收取高额回扣，回扣额达20%—30%，在淡季曾高达40%。水运企业为了销售船票，不得不忍痛向他们“出血”。这些“票贩子”们多是在码头、车站附近租一个门面，摆上一张桌子；有的则利用烟摊、食店的地理位置“一举两得”；有的什么也不用，完全的无本生意，只凭一张嘴去说动旅客买票。这些人不费吹灰之力一夜之间暴富，短短一年半就收入数十万或上百万。而水运企业不但要花费大量的成本，还要担负沉重的社会责任、安全责任，却

只能得到与他们的付出完全不相称的一点可怜的收入。

票贩子们的行为，不仅严重盘剥了水运企业，搞乱了重庆水运市场，而且他们欺骗外地旅客，敲诈“手续费”，给重庆抹黑，严重影响了新成立的直辖市的形象。

（七）水运企业普遍经营困难，成本上升太高已无力承受；加之规费重，摊派多，负债高，资金困难，船舶技改慢，几乎失去了生存和发展的能力。

由于大量客货改走陆路，水上运力过剩，因此我市水运载客率和载货率普遍下降，收入减少，而成本却不断上升。管理部门征收的规费按规定是收入的 20% 以上；由于两年来燃油价格上涨一倍，现水运企业燃润料支出已达收入的 40% 以上；付给票贩子们的回扣率平均在 20% 以上；港口代理费也上升近 50%；加之为适应旅客、货主的要求，船舶设施设备不断更新完善和提高档次，所用的材物料、机电产品价格却在翻番，因此船舶造价大幅度上升，折旧费和修理费也水涨船高；其他名目繁多的公开的或改头换面的摊派也越来越多，企业叫苦不迭，无力承受，致使经营大大滑坡，不少企业出现亏损。

我市水运企业多由小企业发展而来。由于水运企业固定资产投入大，所以大多数企业资产现已上亿元或近亿元，但多是靠贷款发展，负债率平均在 50% 以上，有的企业已资不抵债。由于负债高，企业无力偿还，技改贷款也筹措困难。一些老、旧、破船无法技改，不能适应市场需要，又反过来导致企业市场占有率下降，客、货源更加减少。这样恶性循环，水运企业就失去了生存和发展的能力。

三、统一认识，采取相应对策，振兴重庆水运

从现在起到下世纪的前十年，是我国实现第二步战略目标、向第三步战略目标迈进的关键时期，也是新成立的重庆直辖市发

展的关键时期。交通先行，而各种交通运输方式的协调发展是发展交通的关键。机场、高速公路、铁路均已纳入直辖市发展计划中，有的已开始实施。相形之下，市委市政府对我市水运则重视不够了。水运是最经济的运输方式，投资省（长江河道整治一公里四级标准航道，平均投资 40 万元，仅为新建一公里铁路的 2.7%—4%，新建一公里二级公路的 4%），能耗低（市内水运平均每千瓦拖 1.31 吨货，火车拖 0.78 吨，汽车拖 0.7 吨，水运和公路能耗比为 1 : 4.5。出渝船队能耗更低），不占用土地（每公里铁路占地 50 亩，公路占地 50—60 亩，高速公路占地近 100 亩），运输能力大（川江一个船队目前可拖货 3000 吨左右，相当两列列车的运量）。因此，我们应当利用市内天然的黄金水道，缓解运输难，加快我市交通发展，并利用“三峡热”发展长江旅游。而发展水上高速客运，发展江海联运、江海直达和集装箱运输，更是有着广阔前景，对我市国民经济发展必将起重要作用。

在我国经济高速发展的形势下，迫切需要水运相应发展，而当前重庆水运业的实际萎缩和滞后，将会影响我市经济发展。因此，我们迫切希望各级领导和决策部门提高对振兴我市水运重要性、必要性及紧迫性的认识，要把振兴水运提高到全市经济发展战略的高度，真正把水运建设纳入议事日程并提到工作日程上来，才不致丧失当前水运发展面临的特殊机遇。为此，特对振兴重庆水运提出如下建议：

（一）加强统筹规划，加快基础设施建设。

市政府应从长江经济带和移民开发区的沿江开发开放的战略布局出发，组织一次对我市水运的调查。在认真分析的基础上，结合一些内河航运发达国家都曾经过的“建铁路—兴公路—铁、公路热，水运出现马鞍形—拆铁路、各种运输方式协调发展，水运再兴以至相对稳定”过程的教训，按照长江在全国综合运输体系中的地位和作用，通盘考虑航空、铁路、公路、水运的协调发展，制定和完善我市“宜水则水、宜陆则陆、水陆结合”的交通