

江苏：用15年打造第一内河水运

◆作为我国水网发达地区，江苏近年来内河水运发展令人瞩目：“十二五”期间，累计完成内河投资635亿元，新增高等级航道776公里，至2015年底，高等级航道里程达2877公里，京杭运河主航道均实现二级航道三线船闸，2015年内河货运量5.3亿吨。

◆江苏内河航运也曾饱受等级航道偏低、长期内河建设投入不足、法律法规不完善等因素制约。从“十一五”开始，江苏借助国家大力发展内河水运的东风，谋规划破难题，举全省之力将内河水运打造成全国之首。

走出山东

看交通

■编者按

交通基础设施在经济社会发展中发挥着重要的基础性、先导性、服务性作用，是发展的“先行官”。改革开放以来，山东省公路、民航、铁路、海港、内河等交通基础设施建设取得了巨大成就，有的走在了全国前列，有的正处于迅猛发展阶段。在我省交通大步前进之时，国内兄弟省市也是高歌猛进，尤其是近些年来更是亮点频现。

他山之石可以攻玉，为了学习借鉴外省市交通发展的一些先进经验和理念，拓展我省交通发展的思路和方式，本报记者远赴贵州、重庆、安徽、江苏等省市，从高速公路、民航、高铁、内河等专题入手，访交通管理机构、企业，问群众、官员和学者，看他们如何支持交通、发展交通，如何处理交通发展中遇到的热点难题，采写了“走出山东看交通”组稿，期望对山东交通发展能有所裨益。

□ 本报记者 陈明 吴荣欣

内河水运昔日曾拖后腿

入秋的苏北万寨港异常繁忙，作为苏北煤南运的起点，这里承担着整个长三角地区的电煤供应。仅2015年，从万寨港下水运往长三角地区电厂的煤炭近亿吨，长三角地区发电用煤保证依靠的是高等级苏北航道及三线船闸等基础设施。

然而，“十五”期间江苏内河航运还处于拖后腿的状态。

“十多年以前，我从万寨装煤去扬州要走六七天，碰上堵船时间就更长了，那时候船闸少航道也窄，堵船经常出现。”正在装煤炭的船民李富安回忆说。

据了解，“十五”期间江苏全省内河航道整治累计投资38.9亿元，仅完成同期规划投资额的40%，由于投资不足，导致航道设施严重失养失修，航道设施不断恶化，作为全国内河航道建设样板的苏南运河，曾多处出现护岸坍塌；苏北运河作为电煤运输主通道，因为船闸超负荷运行，通航压力大，仅2003年-2004年间堵航情况就出现了84次，给沿岸企业和区域经济带来了巨大影响。

“当时可以说船民怨声载道，过闸要等两三天，淮阴、淮安因为航道窄，通行无秩序，常常堵得走不动。货物运输不及时，连企业也受影响。”李富安说。

对此，江苏省委、省政府高度重视，于2005年8月正式出台《江苏省干线航道网规划》并上报交通部。“规划依据江苏的沿江临海，水网密布，水资源丰富素有舟楫之利优势，针对江苏省经济发展原材料和产成品‘两头在外’，能源缺乏、矿产资源分布不均，大批适合于水运的煤炭、建筑材料及原材料等大宗物资需跨区域运输的特点，明确将内河航运作为江苏省综合交通运输体系建设的重中之重来对待，规划用三个‘五年计划’打造长三角地区高等级航道网。”江苏省交通运输厅航道局政工科副主任万江波说。

多渠道筹措建设资金

2006年，江苏省人大审议并通过了《江苏省航道管理条例》，明确了航道的公益性基础设施性质，资金来源以财



政拨款方式为主；明确了县级以上人民政府应将航道建设纳入本行政区域国民经济和社会发展规划，并保障航道建设养护资金的投入，支持与鼓励航道的开发与利用，发展航运事业；航道受法律保护，任何单位和个人不得破坏和非法占用。因此江苏省航道的建设发展保护有了法律地位，得到了法律支持。值得关注的是《江苏省航道管理条例》首次明确了航道设施（包含航标、标志、标牌、过船建筑物、整治建筑物等）也属于航道，该做法得到了交通运输部的肯定和支持。

2007年8月，江苏省政府出台《关于加快水运发展的意见》，规定了从2007年开始，在省财政预算中建立航道建设专项资金，并明确每年不少于5亿元。“2007年当年江苏航道部门就拿到了5.5亿元专项资金。”万江波说，“随后，江苏省的13个地级市也出台了相对应的意见，明确了市级水运资金配套额度最低不少于1000万元。”2011年，国务院出台关于加快长江等内河水运发展意见后，江苏省政府出台对应的实施意见，将航道建设专项资金的额度提高到每年不少于12亿元，地市、县各级人民政府也出台相应政策，明确扶助资金额度，航道建设养护资金实现了国家、省市县全覆盖。

基础设施建设投资额大，而江苏又明确了航道等内河水运基础设施建设是公益性质，仅靠财政拨款岂非杯水车薪？“江苏发展内河水运基础设施其实依靠的是‘四个一点’，即交通部拨一点，航道部门自筹一点，银行贷一点，财政补一点。”万江波说，“航道基础设施建设只要在交通部列上项目都可以拿到交通部以奖代补的资金，由于江苏2005年就出台了高等级航道规划，并且一直是交通部内河发展的重点地区，因

□ 陈明 吴荣欣

在本次采访前，曾找过部分业内人士探讨江苏内河发展之道，得到的结论大多是“江苏有钱”。然而通过江苏内河水运发展建设经验我们看到的除了巨额投资，还有发展内河水运的决心、恒心和具有针对性的保障措施。

江苏水网发达，通江达海，素有舟楫之利。但15年前江苏运河航道年久失修、船闸设施等级低下，堵航更是家常便饭。江苏发展内河的决心随着《江苏

此补助资金无忧；而航道部门自筹资金的主要来源是管理的49座交通船闸，将过闸费和省航道补偿标准规定的损害赔偿收好也解决了部分费用。”

另外，在“十一五”和“十二五”期，江苏省航道部门利用国家开发银行的低息贷款解决了不少资金问题，在建设高峰期，江苏省航道部门外债60多亿元，而江苏省财政每年拨给航道部门的项目需要到国家发改委立项，其他航道、船闸项目，由于利用的都是原有河道及船闸的闸区土地，不属于耕地，因此大都在省发改委立项。以淮阴船闸为例，过去淮阴船闸为两线船闸，通过量不足，经常发生堵船，电煤运输受到影响，引起了江苏省发改委的高度关注。”

内河航运释放江苏活力

作为江苏经济最具活力的地区，苏南运河沿岸乡镇企业星罗棋布，涉及钢铁、电力、建材、机械等众多行业，这些企业依河而建，在享受内河水运带来的低物流成本的同时，抱团发展，打造产业集群，形成了沿河经济带。运河为企业提供了门到门运输之便，成为企业发展生命通道。京杭运河江苏段沿线8市面积占全省的56.6%、人口占60.6%，地区生产总值、实际利用外资、进出口总额已分别占到江苏全省的66.3%、66.3%和83.3%。目前，沿河经济和内河航运已进入互为依存、相互促进的良性循环阶段。

决心恒心绘就蓝图

省干线航道网规划》出台而显露，计划2020年之前建成“两纵四横”3455公里的高等级航道组成的干线航道网。要知道，当时江苏省四级及以上航道里程仅为1781公里，在当时国家尚未将内河航运作为发展重点时提出上述目标，显示了他们的眼光和决心。

规划有了，就坚定不移执行。江苏用5年时间将京杭运河苏北段全面升级为二级航道和三线船闸建设，实现由水运大省向水运强省的跨越。相比有些地区一个基础设施项目立项跑8年，建设10年仍未完成的“慢节奏”，江苏内河水运

“十一五”期间，凭借着提前做好的项目前期工作，江苏省完成了京杭运河苏北航道的全面升级为二级航道和三线船闸建设。特别是淮安、淮阴段的整治，通过码头迁移合并，航道拓宽美化、水上服务区建设，通航秩序得到有效维护。“十二五”期，通过大规模船闸建设和扩容改造，船闸通过能力进一步增强，待闸时间大为缩短、船闸通行能力大幅提升。

“江苏省内河航运体系建设几乎占据了半壁江山。仅2015年，江苏内河货运量达5.3亿吨，占据江苏省货运总量的四分之一，货物周转量1590亿吨/公里，占据江苏全省货物周转总量的三分之二。”万江波说。

内河航运的快速提升，加快了地区之间资源、技术、资金等要素的有效利用和优势互补，有力支撑了流域经济带的持续快速发展和产业结构布局的优化升级，成为推进江苏省乃至长三角地区经济社会发展、发挥整体优势并率先实现现代化的重要引擎。内河航道不仅承担起江苏外贸经济大进大出的重担，还成为支撑流域产业布局、促进流域产业带形成的战略性资源，成为推进江苏省乃至长三角经济发展的重要支撑。其中，干线航道在支撑江苏产业带形成和发展流域经济上发挥了重要作用。长江黄金水道适宜发展大运输量、大进大出产业，这是江苏沿江产业带得以形成并取得巨大成功的基础之一。

到“十三五”末，江苏将建成5条通海航道，打通10条水运出省通道，全面改善13条入江口门航道，基本形成标准统一、网络畅通、运转高效的通江达海干线航道网，覆盖所有省辖市和80%以上的县（市），沟通所有重点港口、资源产地和消耗地，内河航运将使江苏经济释放出更大活力。

建设速度令人惊叹。

通过立法的方式明确内河航道公益属性，明确县级以上人民政府发展内河水运的责权利，明确县级以上政府都有对应的水运建设发展资金预算，使得内河水运发展在法律法规和资金上有了强有力的保障。相对于一些地区基础设施建设规划提出早，但执行时却没思路、没措施，观望情绪浓厚，等靠拖延问题突出，江苏在政策倾斜内河航运发展的时候不等不靠，千方百计用好政策用足政策才造就了今天的内河第一。

我省普通国省道

安全生命防护工程进展顺利

□记者 高翔 报道
本报济南讯 11月10日，记者从省交通运输厅召开的新闻发布会上获悉，自2015年公路安全生命防护工程实施以来，截至今年10月底，全省公路安全生命防护工程累计完成投资344亿元，其中：普通国省道299亿元，农村公路45亿元。目前，我省普通国省道安全生命防护工程进展顺利，工程主要以安全整治提升、危桥改造、穿城路与瓶颈路段改造、改善行车条件的老油路路面维修为主。

据介绍，2015年我省共完成普通国省道安全整治提升工程4090公里，完成投资16亿元。2016年共安排普通国省道安全整治提升工程77项2135公里，下达穿城与瓶颈路段改造及路面维修项目177项4689公里，危桥及涉航桥梁29座；截至今年10月31日，分别已完工56项1626公里，79项2086公里，改造桥梁13座，其余项目正在加快建设。

齐鲁交通发展集团

成立院士工作站

□记者 高翔 通讯员 钟霞 报道
本报济南讯 11月13日，齐鲁交通发展集团院士工作站揭牌仪式暨周绪红、聂建国、王复明院士签约仪式在济南举行，齐鲁交通发展集团院士工作站正式成立。

据悉，该院士工作站成立之后，齐鲁交通发展集团将着力将其打造成集重大科技项目研发、高端科技人才培养、科技合作交流和成果转化于一体的高端创新平台，积极开展工程建设、公路养护等领域关键技术研究。同时，将继续推进博士后工作站、工程技术研究中心、重点实验室等高水平研发机构建设，逐步形成以院士工作站为龙头，以博士后工作站、工程技术研发中心等为支撑的科技创新体系。通过“院士+高校+企业”强强联合模式，打造一支高水平的科研队伍，取得一批具有自主知识产权的核心技术，在科技创新上实现跨越式发展。

省交通运输部门多措并举

强化中韩客货班轮航线安全管理

□记者 高翔 通讯员 郝雪莹 报道
本报济南讯 近日，记者从省交通运输厅获悉，针对目前在我国注册的中韩客货班轮企业共有10家，其中7家在山东，全国开通中韩客货班轮航线16条，其中9条在山东的情况，交通运输部门将多措并举，着力解决长期以来存在的船舶老旧、载客量大、航距长、航运企业多为单船公司且安全管理水平和抗风险能力不足等问题，确保中韩航线运行安全。

一是明确航线安全生产责任，全面梳理和确定航运企业、港口企业、船舶管理企业、船舶代理企业在航线运营生产安全方面应担负的责任和各级交通港航部门、引航机构的行业管理职责，推动企业主体责任落实。二是扎实开展专项整治，切实解决航运企业依靠安全管理体系委托（船舶管理公司）管理、主要管理人员配备不齐等问题。三是引导运力更新，严格执行省政府促进海运业健康发展实施意见，严禁二手客（滚）船、客箱船、旅游船和船龄超过5年的货滚船进入我省海运市场。严格市场准入，引导企业加快运力更新改造，未来五年内，将基本完成山东至韩国客货班轮航线船舶运力更新。

新万福河复航二期工可

通过专家审查

□记者 高翔 通讯员 魏然 报道
本报菏泽讯 近日，记者从菏泽市交通运输局获悉，新万福河复航二期工程可行性研究报告通过专家审查，工可编制单位按照专家组审查意见进行修改完善后，报发改委审批。

据介绍，专家组原则同意《工可报告》推荐的航道设计方案，航道起点位于定陶连接线，终点位于关桥闸下与一期工程相接。工程的建设规模为新建航道35.3km，新建、改建Ⅲ级船闸各1座，设计年单向通过能力2004万吨，新建通航节制闸1座，改建桥梁16座，配套建设相关的水利排水涵闸提水泵站、支流节制闸、航标等设施。

新万福河航道以关桥闸分为两期工程进行开发建设，一期工程已经全面开工建设。新万福河二期工程的建设，将进一步加快菏泽综合交通运输枢纽建设，优化菏泽市运输结构，进一步服务菏泽矿区的开发。

《东营港总体规划（修订）》

通过省交通运输厅审查

□记者 高翔 通讯员 郝雪莹 报道
本报济南讯 近日，省交通运输厅在济南组织召开《东营港总体规划（修订）》审查会议，省国土资源厅、省交通运输厅港航局、交通运输部规划研究院等16家单位的30余名代表和特邀专家参加会议，会议原则同意通过评审。

此次修订主要体现在三个方面：一是调整了规划水平年，根据《规划》，2030年东营港货物总吞吐量将达到1.5亿吨，2040年东营港货物总吞吐量将达到1.9亿吨。二是进一步提高了码头等级，近期将先行建设10万吨级航道。三是调整了港口总体布局规划方案和港口性质，按照《规划》，东营港将逐步港区以东营港区为核心，以广利港区为重要组成部分，以广北港区和广饶港区为辅助的港口格局。

日照岚山集中整治

道路运输企业安全生产

□尹珊 陈伟报道
本报日照讯 近日，日照市岚山区交通运输局开展道路运输企业安全生产专项整治，确保冬季道路运输安全有序。

该项行动重点检查客货运输、危险化学品运输企业安全管理工作台账，车辆、驾驶人档案，培训、宣传教育档案；排查运输企业是否存在挂靠经营模式，查看车辆GPS日常运行管理情况，检查24小时动态监控措施，长途客运车辆凌晨2时至5时停止运行或实行接驳运输等落实情况。一旦发现問題及时提出整改措施意见，并限期抓好整改落实，确保全区道路运输安全。

□ 责任编辑 杨 辉