

湘鄂赣三省长江干支航运发展现状解析*

姚育胜

(交通运输部长江航务管理局,湖北 武汉 430014)

摘要:在实地考察、广泛交流、借鉴国内外经验、分析研究的基础上,述评湘鄂赣三省长江干支航运现状及航运业发展要求,析论其当前发展面临的主要问题,并提出工作建议。问题和建议主要涉及《长江水系航运规划》修编、长江水系航道等级的长远规划、汉江和赣江的梯级开发、黄沙采运、航道维护费、水库联合调度和船舶过闸联合调度等方面。

关键词:长江干支流航运;长江水系航运规划;长江航道;汉江与赣江梯级开发;水库联合调度;船舶过闸

DOI: 10.3969/j.issn.1672-9846.2015.01.002

中图分类号: F552

文献标志码: A

文章编号: 1672-9846(2015)01-0007-07

2005年11月,在交通部和长江沿江七省二市联合召开的“合力建设黄金水道,促进长江经济发展”座谈会上,明确了“干支联动工程”是长江黄金水道的建设重点。2007年7月,交通部发布《全国内河航道与港口布局规划》,确定了长江干线及其主要支流航道、港口发展目标。2013年7月,习近平总书记调研武汉新港,提出“长江流域要加强合作,发挥内河航运作用,把全流域打造成黄金水道”。2014年6月,国务院召开常务会议,部署建设综合立体交通走廊,打造长江经济带。2014年9月,国务院发布《关于依托黄金水道推动长江经济带发展的指导意见》,指出要“改善支流通航条件。积极推进航道整治和梯级渠化,提高支流航道等级,形成与长江干线有机衔接的支线网络。加快信江、赣江、江汉运河、汉江、沅水、湘江等高等级航道建设”。当前,长江沿江省市都在大力推进长江经济带建设。

10年来,长江干线及其主要支流在“干支连通,共同发展”方面步伐加快、成效明显。鉴于干支流水电开发、南水北调、引江济汉、生态保护、桥梁建设、采砂、规划修编等新情况,“干支连通”

发展前景还不够清晰,系统成熟的“长江干支连通规划”尚未形成。在当前长江沿江省市都在大力推进长江经济带建设的重要时期,这些问题需要抓紧研究。

2014年9月,笔者参加了湘鄂赣三省长江干支航运发展调研,赴武汉、荆州、潜江、襄樊、丹江口、长沙、岳阳、常德、永州、南昌、泰和和九江等地,调研了湘鄂赣三省(以下简称“三省”)及汉江、江汉运河、湘江、沅水和赣江(以下简称“五河”)的航运现状,并就“依托黄金水道建设长江经济带”为主题,与三省航运界人士进行了广泛交流和研讨,基本了解了三省长江干支航运现状、航运诉求、基本认识、主要问题。

一、三省长江干支航运现状

(一)湖北省

1. 湖北省航运现状

湖北省有通航河流 229 条,2013 年通航里程 8464 公里,居全国第六位。湖北省境内有长江、汉江和江汉运河。长江在湖北省境内里程为 1038 公里,占长江干线航道的 36%,居沿江各省第一位。2013 年,湖北省高等级航道(1000 吨级

*收稿日期:2014-12-10

作者简介:姚育胜(1948-),男,湖北武汉人,交通运输部长江航务管理局专家委员会副秘书长,高级工程师,主要从事航运管理、航道工程和管理、水利枢纽通航技术研究。

及以上)达到 1738.4 公里,居沿江各省第一位。

全省有港口 38 个。国家规划的长江 16 个内河主要港口中,湖北省有武汉、宜昌、荆州和黄石等 4 个主要港口。2013 年,全省港口年通过能力 2.88 亿吨,集装箱年通过能力 163 万标箱,其中武汉 115 万标箱、宜昌 20 万标箱、荆州 22 万标箱、黄石 6 万标箱。2013 年完成港口吞吐量 2.62 亿吨,同比增长 11.1%,居中西部省市第二,其中集装箱 107 万标箱,同比增长 10.7%,居中西部省市第一;滚装车 55 万辆,同比增长 8.4%。

2013 年,全省有船舶 4794 艘,船舶运力为 761 万载重吨,全省货船平均吨位 1587 载重吨。2013 年湖北航运企业 476 家,其中,万吨以上运力的企业 105 家,10 万吨以上运力的企业 7 家,50 万吨以上运力的企业 1 家。

“十二五”前 3 年,全省内河航运建设完成投资 253 亿元,全国排第二。

2013 年全省水路完成货运量 2.44 亿吨,占公路、铁路、水路、航空货运总量的 17.5%。货物周转量 1791 亿吨公里,占全社会总量 36.7%,平均运距 734 公里。

2013 年,湖北省航运业运力供需失衡,水运货源形势严峻。大多数航运企业亏损,少数盈利。

2. 汉江航运现状

汉江是长江在湖北省境内最大的支流,全长 1567 公里。丹江口以上 918 公里为上游,丹江口至钟祥 270 公里为中游,钟祥以下 379 公里为下游。汉江在湖北省境内河段长 920 公里。

目前,汉江Ⅲ级航道里程已达 483.4 公里。其中,汉江河口至兴隆库区 323.4 公里,崔家营库区 33 公里,丹江口库区大坝至郧县 127 公里。这三段Ⅲ级航道并不连贯。湖北省准备将汉江蔡甸以下 33 公里河口航道由Ⅲ级提升为Ⅱ级。

汉江湖北省境内河段规划建设 8 级枢纽。已经建成的有丹江口、王甫洲、崔家营和兴隆枢纽。丹江口枢纽设有 300 吨级单线升船机。王甫洲枢纽设有 300 吨级单线船闸,崔家营枢纽和兴隆枢纽均设有 1000 吨级单线船闸。尚未开工的有孤山、新集、雅口和碾盘山枢纽。

汉江水运的主要货种有非金属矿石、煤炭、化工原料及制品(以盐化工产品出口为主)、水泥、化肥、粮食、燃油等。2010 年,汉江完成水运量 1889.3 万吨,平均运距 126 公里。预测汉江

2020 年货运量为 3762 万吨,2030 年运量为 4990 万吨。

2013 年汉江干流港口完成货物吞吐量 2169 万吨。

当前,汉江下游船舶稍多,中游船舶较少。兴隆枢纽船闸 2013 年 4 月 10 日开始通航,到 2014 年 8 月底,过船 7840 艘,日均过闸船舶 14 艘。襄阳市下游 17 公里处的崔家营枢纽船闸,从 2009 年 3 月 6 日开始通航至 2014 年 9 月 6 日,日均过闸船舶 13 艘,每艘船平均实载货物 181 吨。丹江口新建的升船机从 2013 年 9 月 3 日正式移交,具备运行条件,到 2014 年 9 月 3 日,已有 1 年。因丹江口水库坝前水位低于设计最低通航水位,升船机从未运行。

3. 江汉运河现状

江汉运河即引江济汉通航工程。江汉运河进口位于长江中游的荆州市龙洲垸,出口位于汉江下游的潜江市高石碑,全长 67.22 公里。江汉运河航道水深 3.2 米,底宽 45 米,弯曲半径 480 米。进口段龙洲垸和出口段高石碑各设船闸 1 座。江汉运河已于 2014 年 9 月 26 日正式通航。至此,湖北省新增江汉运河 67 公里Ⅲ级航道,并与长江、汉江形成 810 公里高等级航道圈。引江济汉一期工程每年由长江调水 31 亿立方米到汉江。

(二) 湖南省

1. 湖南省航运现状

湖南省有通航河流 373 条,2013 年通航里程 11968 公里,居全国第三位。全省有等级航道 4215 公里,占全省航道里程的 35.2%。其中有高等级航道 700 公里。长江在湖南省境内里程为 161 公里,为Ⅱ级航道。

全省有港口 63 个。其中靠泊能力 1000 吨级及以上泊位 98 个,500 吨级泊位 182 个,最大靠泊能力 5000 吨。长沙港和岳阳港为全国内河主要港口,岳阳港城陵矶港区为国家一类开放口岸。此外,有 15 个地区重要港口。2013 年全省完成港口吞吐量 2.31 亿吨,同比增长 5.8%;集装箱 29.33 万箱,与上年基本持平。港口吞吐货物中,沙石有 1.54 亿吨,占 66.7%。

2013 年,全省有船舶 8067 艘,船舶运力为 303 万载重吨。其中内河船舶 8032 艘,沿海船舶 34 艘,远洋船舶 1 艘。机动货船平均吨位 432 总吨。2013 年全省有航运企业 180 家,其中省际运

输企业 151 家,万吨以上运力的企业 20 家,水路运输辅助业企业 108 家。

“十二五”前 3 年半时间,全省完成内河航运建设投资 95.85 亿元,其中 2013 年为 33 亿元,为上一年度的 107.5%。

2013 年全省水路完成货运量 2.07 亿吨,货物周转量 589.7 亿吨公里,平均运距 285 公里。

2. 湘江航运现状

湘江是湖南省航道体系的主骨架。湘江水系的航道里程为 2826 公里。湘江干流湖南省境内从斗牛岭至城陵矶,全长 773 公里。目前,衡阳至城陵矶 439 公里航道基本达到Ⅲ级航道标准。2015 年后,株洲至城陵矶 281 公里将全线提升为Ⅱ级航道(航道尺度 2.8x90x720m)。

湘江干流衡阳以下已建成的枢纽有大源渡枢纽、株洲航电枢纽和长沙综合枢纽。其中大源渡船闸和株洲船闸均为 1000 吨级单线船闸,长沙船闸为 2000 吨级双线船闸。长沙船闸过闸船舶需求旺盛,待闸船舶较多。

2013 年湘江干流港口完成货物吞吐量 1.82 亿吨。

3. 沅水航运现状

沅水为湖南省第二大河流,是湘西及黔东南地区沟通长江干线的重要水运通道。沅水水系的航道里程为 2891 公里。沅水干流湖南省境内金紫至鲇鱼口航道全长 745 公里。目前,金紫至浦市为Ⅵ级及以下航道标准;浦市至常德 282 公里为Ⅳ级航道;常德至鲇鱼口 192 公里为Ⅲ级航道,于鲇鱼口进入洞庭湖湖区航线。货运量主要集中在常德以下。

沅水浦市以下已建成的枢纽有五强溪枢纽和凌津滩枢纽。五强溪枢纽建有 500 吨级单线三级船闸,凌津滩枢纽建有 500 吨级单线一级船闸。在建的有桃源枢纽,建有 1000 吨级单线单级船闸,船闸已通航。

(三)江西省

1. 江西省航运现状

江西省有通航河流或航线 101 条,航道通航里程 5716 公里,占全国内河航道里程的 4.6%,居全国第八位。2013 年,全省有Ⅰ级航道 156 公里(即江西省境内长江干线航道),Ⅱ级航道 175 公里,Ⅲ级航道 206 公里,Ⅳ级航道 87 公里,Ⅴ级航道 238 公里。

全省有南昌和九江两个全国内河主要港口。全省有生产性泊位 1721 个,其中千吨级以上泊位 121 个,集装箱码头泊位 5 个。2013 年,全省完成港口吞吐量 2.62 亿吨,集装箱吞吐量 28.6 万标箱。

2013 年,全省有船舶 3940 艘,其中机动船 3924 艘、驳船 16 艘。船舶运力为 228 万载重吨。

2013 年,全省水路完成货运量 8659 万吨,货物周转量 192 亿吨公里,平均运距 222 公里。

由于航运市场供需失衡,水路运输生产成本不断上涨,运价持续走低,导致江西省绝大多数省际内河航运企业亏损,部分企业只能维持生存,仅少数企业略有盈利。

2. 赣江航运现状

赣江水系航道里程 2477 公里,主要航道包括赣江干流及禾水河、袁河、锦河等 32 条支流。赣江干流全长 991 公里,万安以上为上游、万安至新干为中游,新干以下为下游。赣江赣州至湖口航道全长 606 公里。航道现状为:赣州至万安枢纽 95 公里为库区航道,其中 60 公里为Ⅲ级航道,上游 35 公里为变动回水区航道;万安枢纽至吉安 112 公里,其中石虎塘库区 38 公里为Ⅲ级航道,其余 74 公里为Ⅵ级航道;吉安至樟树 149 公里为Ⅴ级航道;樟树至南昌 75 公里为Ⅲ级航道;南昌至湖口 175 公里为Ⅱ级航道(航道尺度 2.8x75x550m)。江西省计划到 2020 年,赣江赣州至湖口航道全面建成高等级航道。

赣江赣州以下规划建设万安、井冈山、石虎塘、峡江、新干和龙头山等 6 个枢纽。其中,万安、石虎塘枢纽已经建成,峡江枢纽在建,其余 3 个枢纽正在开展前期工作。万安枢纽船闸为 500 吨级,石虎塘枢纽船闸为 1000 吨级。

2013 年赣江干流港口完成货物吞吐量 1.76 亿吨。

二、三省长江干支航运诉求

(一)湖北省

一是加大长江中游航道建设投入,打通中游航道瓶颈。力争武汉军山大桥以下航道维护水深早日达到 6 米,宜昌至武汉军山大桥段航道维护水深达到 4.5 米。

二是在构建港口综合交通枢纽方面先试先行,将五大港口综合交通枢纽的港口、客货运枢纽、铁路、公路及支持保障系统的项目建设进行一

体化建设试点。

三是加强武汉航运交易所行业管理和业务指导。支持武汉航运交易所拓展船舶交易服务功能,明确武汉航运交易所发布长江流域以武汉新港为启运港特定航线、特定货种的航运指数和相关信息。

(二)湖南省

1. 将长江干线 6 米水深航道向上延伸至城陵矶。争取安庆至城陵矶 6 米水深航道整治工程纳入国家“十三五”规划。

2. 加大内河港口建设投资。在内河港口发展的起始阶段,因地制宜,加大投资内河公益性港口建设。

3. 支持洞庭湖岳阳综合枢纽建设。在前期工作上予以重点支持,将该项目列入“十三五”期间建设规划。

(三)江西省

1. 力求长江武汉至安庆段航道水深 2020 年提高到 4.5m,2030 年提高到 6.0m。

2. 加大长江主要支流公共基础设施统筹建设力度,扩大项目补助比例。

3. 加大对赣江、信江航道建设扶持力度,将赣江井冈山枢纽、赣江龙头山枢纽、赣江万安电站二线船闸、信江双港枢纽、信江八字嘴枢纽,信江湖区航道整治等项目,列为交通部“十三五”规划支持项目,有序推动“通支流”工作。

三、基本认识

(一)三省长江干支航运快速发展

自 2005 年以来,湘鄂赣三省大力推进长江干支航运发展,在战略目标制定、地方法规建设、重大政策出台、航运规划编制、专项资金扶持、基础设施建设等方面都进展顺利,成效显著。以 2005 年和 2013 年的港口吞吐量为例,湖北省由 1.40 亿吨增长到 2.62 亿吨,湖南省由 0.53 亿吨增长到 2.31 亿吨,江西省由 1.41 亿吨增长到 2.62 亿吨。八年巨变,成绩斐然。

(二)三省航运发展居中等水平但发展潜力巨大

综合比较三省长江干支航运基础设施建设、船舶运力、水路客运量、水路货运量、水路旅客周转量、水路货物周转量、港口吞吐量、港口集装箱吞吐量等指标,可以看出,湖北省航运发展水平第一,湖南省第二,江西省第三。单纯比较三省支流航运发展指标,湖南省航运发展水平第一,江西省

第二,湖北省第三。三省的航运发展水平在长江经济带 9 省 2 市中处于中等。低于长江下游省市,高于长江上游云贵川三省。由于三省位居长江经济带的中部地区,具有承接东西的重要作用,加之自身航运资源丰富,从推动长江经济带发展的总趋势以及自身发展的需求看,航运发展潜力巨大。

(三)三省的航道等级不高是航运发展缓慢的主要原因

湘鄂赣三省航运与长江干线和发达通航支流比较,差距较大。航道、港口、船舶、航运支持保障系统、航运企业和航运市场等方面都有差距,但最大、最重要的差距是航道。汉江、湘江、沅水、赣江(以下简称“四河”)的航道等级总体不高、高等级航道里程较短且不连贯,是阻碍航运发展的主要原因。航道等级不高,导致港口、船舶、航运支持保障系统、航运企业发展缓慢,也导致沿河产业不足、经济发展不快、适合水运的货源不多。反过来,适合水运的货源不多,又影响了航道进一步建设的积极性。如此互为因果,恶性循环。

(四)三省航运发展规划宏伟但实施难度较大

湖北省正在抓紧编制《湖北省内河航运发展规划(2011~2030)》,规划成果几经修改,接近完成。该规划计划总投资 1000 余亿元,到 2030 年实现湖北省由水运大省向水运强省的跨越。

湖南省已经编制《湖南省内河水运发展规划》。2011 年 11 月,湖南省政府批准了该规划。该规划计划总投资 1700 亿元,到 2030 年建成湖南省现代化内河水运体系。

江西省已于 2006 年 4 月编制完成《江西省内河航运发展规划》。该规划计划投资 110 亿元,到 2020 年,基本实现江西省内河航运现代化。

总体上看,湘鄂赣三省的航运发展规划目标较高,建设规模较大,建设资金较多,实现规划目标都有一定难度,各省都面临挑战。

四、主要问题

(一)关于《长江水系航运规划》修编问题

1984 年至 1986 年和 1990 年至 1993 年,长江水系航运规划办公室曾经分别编制过《长江水系航运规划》,这两个航运规划经交通部批准后,作为长江水系航运规划建设的指导性文件,对当时的长江水系航运建设起到了重要的指导作用。2002 年至 2005 年,又组织过新一轮《长江水系航

运规划》的修编工作。但其成果未获交通部正式批准。

1993 年至今已逾 21 年,长江水系航运环境发生了重大变化。三峡工程、向家坝水电站、溪洛渡水电站、南水北调工程、引江济汉工程改变了长江的来水来沙、水量分配和水流条件。100 多座已建和在建的长江大桥和为数更多的长江重要通航支流桥梁改变了长江水系的通航条件。长江干支河道的梯级开发、河道整治、航道整治、采砂活动改变了航道条件。长江航道、通航建筑物、港口、船舶、货源、客源、航运支持保障系统、航运企业、运输组织和运输方式都发生了重大变化。

20 多年来,沿江各省市数度编制各自新的内河航运规划。但这些规划或多或少存在着规划目标过高、规划投资过大、建设难度估计过低、建设周期估计过短的问题,也或多或少地存在着地域局限性和与毗邻省份的航运协调发展问题。以长江中游一个省为例,该省 2010 年Ⅲ级(含Ⅲ级以上)、Ⅳ级、Ⅴ级、Ⅵ级、Ⅶ级航道分别有 1162.3、620.9、1064.5、1810.9、1290.9 公里,计划 2030 年分别达到 3257.2、1244.7、1156.1、1036.2、771.6 公里。为此,该省要新建水利枢纽 10 座、建设航道整治工程 124 个、建设数字航道工程 3 个、新建单线船闸 41 座、在既有船闸旁新建第二线船闸 9 座、新建第三线船闸 1 座、改造和新建升船机各 1 座、改造闸站 24 座、新建和改造碍航桥梁 137 座、建设翻坝公路 7 条。该省新的航运规划中,航道等级变化巨大、建设项目宏大、资金需求庞大、建设难度很大,但全面实现建设目标的可能性不大。沿江省市的航运规划需要新的长江水系航运规划解决顶层设计问题。

长江流域经济社会的发展对长江航运的旺盛需求、长江航运外部环境的巨大变化、长江航运自身的高速发展,沿江省市新航运规划的局限性,都要求编制新的长江水系航运规划。

近期,国务院发布了《国务院关于依托黄金水道推动长江经济带发展的指导意见》和《长江经济带综合立体交通走廊规划》,为编制新的长江水系航运规划提供了指导。编制新的长江水系航运规划十分重要、十分紧迫。

(二)关于长江水系航道等级的长远规划问题

航运三要素中,航道是基础和前提,在航运中起决定性作用。一个河流水系航道等级的确定,

决定了这个河流水系航运的发展方向、水平和规模。

航道等级的确定,应该考虑规划的长远性和执行的稳定性。否则,港口、船舶、通航建筑物和通航桥梁的规模和尺度难以确定,无所适从。上述涉航设施具有项目多、投资大、建设周期长、使用年限长、难以改建和拆除的特点。航道等级一旦确定,涉航工程依此建设以后,难以改造;一旦改造,代价巨大。因此,航道等级的确定和“航道升级”的决策尤应慎重。

密西西比河干流现行的分段航道尺度是 20 世纪 40 年代确定的。60 多年来,航道尺度没有变化。可以看出,密西西比河干流现行分段航道尺度实际上是一个较为长远的航道规划。莱茵河和伏尔加河的航道等级和航道尺度在 20 世纪 70 年代基本定型,40 年来没有变化,可以看作是较为长远的航道规划。

在 1986 年版和 1993 年版的《长江水系航运规划》中,长江主要通航支流的中下游段,规划的航道等级基本上是Ⅲ级或Ⅳ级航道。1998 年 10 月,《交通部、水利部、国家经贸委关于内河航道技术等级的批复》中,对长江主要通航支流的中下游段,规划的航道技术等级基本上是Ⅲ级或Ⅳ级航道。在 2006 年《全国内河航道与港口布局规划》确定的长江 10 条主要通航支流中,规划的航道等级为Ⅲ级及以上、Ⅲ级和Ⅳ级等 3 个档次。但上述规划都不是航道等级的长远规划。

当前,长江沿线各省市主要通航支流已建、在建和规划建设的航道,很多都已突破原有规划,但多数面临实施困难和投资过大的困境,如嘉陵江、乌江、汉江、湘江、沅水和赣江等。湖北省按新的规划,2020 年前,汉江航道要分江段实现Ⅱ级和Ⅲ级规划目标,就要新建 4 座枢纽,新建 4 个既有枢纽的第二线船闸(2000 吨级船闸),改建汉江中下游所有碍航桥梁,加上其他工程,将耗资巨大。

长江水系的航道规划客观上存在航道等级的长远规划和近期规划问题,二者要有机衔接,还要做出相关规定。

(三)关于汉江和赣江的梯级开发问题

密西西比河的中下游没有大坝,上游通航河段建大坝 29 级,共建 36 座船闸,历时 15 年。莱茵河的中下游没有大坝,上游通航河段建大坝 10

级,共建 20 座船闸,历时 25 年。伏尔加河通航河段建大坝 8 级,共建 15 座船闸,历时 23 年。3 条河流的梯级开发有一个共同特点:河流开发注重航运,河道整段梯级开发,建设时间较短,航运见效较快。国外航运发达河流的梯级开发经验值得借鉴。

汉江湖北段规划建设 8 个梯级,已建 4 个。赣江赣州至湖口段规划建设 6 个梯级,已建 2 个,在建 1 个。由于建设年代、建设业主、开发目标、建设资金、工程效益等原因,汉江和赣江没有实现整体开发。汉江和赣江梯级的间断、跳跃和长时间开发,是影响航运发展的重要原因。长江其他重要支流也有类似问题。

(四)关于黄沙采运问题

2013 年,湖北省、湖南省和江西省的矿建材料运输量分别为 4840 万吨、12228 万吨和 5268 万吨,分别占当年本省货物运输量的 20%、59% 和 61%。更有甚者,2013 年四川省的矿建材料运输量为 6201 万吨,占本省货物运输量的 86%。长江沿江各省中,部分省市的黄沙运输总量大、占比大。

洞庭湖口和鄱阳湖口运沙船多而密集,是中国少见的航运奇观。鄱阳湖口的运沙船转运基地号称“亚洲第一”。湖南省湘江干流 5 个省辖市有采砂船 495 艘、运沙船 1697 艘、淘金船 28 艘。

黄沙采运促进了建筑业和航运业的发展,带来了大量的财源和货源(黄沙水运货源),但滥采滥挖也对河道和航道造成了破坏和影响。据湖南省水运管理局统计,每年湘江干流因采砂船丢弃在航道中的尾堆有 30 余万立方米,每年航道部门用于清除尾堆的费用为 600 余万元,航道部门每年需要 1000 余万元用于改善因无序和过度采砂引起的航道条件恶化状况。这次调研,湘鄂赣三省都高度关注这一问题,积极呼吁这一问题的解决,进一步加强采砂管理。

砂石开采和运输的增长趋势是不可能持续的。对此,应该统一认识,加大管理力度,控制发展。

(五)关于航道维护费问题

现行的航道建设规划和计划中,都没有列支因航道等级提高或航道条件改善需要新增的航道维护费(包括航道整治建筑物维护费)。新的航道建设项目竣工验收后,新增的航道维护费不落实,

给航道维护管理单位带来困难。这一问题,各省都有,反应强烈,请求解决。

湖北省反映,汉江航道整治工程完成后,由于没有航道整治建筑物维护资金,每年自筹资金 150 万元用于维护,资金压力难以承受。

航道的“建管用养修”是一个整体,缺一不可。否则,就会影响航运的健康发展,这方面的经验和教训都有。长江兰叙段航道整治一期工程就是一例。

(六)关于水库联合调度和船舶过闸联合调度问题

2014 年 1 月 10 日,长江水利委员会召开新闻发布会,公布长江流域第一次全国水利普查成果。成果表明:长江流域内共有水库 51643 座,总库容 3600 多亿立方米;水电站 19426 座,总装机容量 1.9 亿多千瓦,相当于 8 个半三峡水利枢纽工程。

当前,长江上游、洞庭湖水系、汉江水系、鄱阳湖水系等水库群都没有建立水库联合调度机制。从 2011 年起,才开始逐年编制当年的《长江洪水调度方案》。

现行的《中华人民共和国水法》《中华人民共和国防洪法》《中华人民共和国航道管理条例》《中华人民共和国防汛条例》和《国务院关于实行最严格水资源管理制度的意见》等法律法规,对水利枢纽运行和水库调度都有原则要求,但有关航运的事项很少涉及,缺少配套的行政法规和规章。

长江黄金水道建设和长江水电开发目前均处于快速发展期,尽快建立长江水库群联合调度体制机制,深化合作,协调发展,才能充分发挥包括航运效益在内的水资源综合效益。

在汉江、湘江、沅水和赣江,相邻梯级较近的船闸,未能实现船舶过闸联合调度,导致船舶待闸时间较长。

五、工作建议

第一,交通运输部尽快组织开展新一轮长江水系航运规划编制工作。

第二,交通运输部尽快组织开展长江水系航道等级的长远规划工作。航道等级的长远规划一旦确定,不要轻易修改。港口、船舶、通航建筑物和通航桥梁的有关尺度和吨级要兼顾近期和长远。航道等级长远规划不宜出现“Ⅲ级及以上”等模糊目标。(下转第 34 页)

的动力,二是对他们辅助教学工作加以督促。

(三)实施条件

1. 学校支持

第一,选出本专业20—30人形成一个独立班级进行教学,教学程序将会变得比较复杂,同时增加教学成本。这需要学校提供相应政策支持和资金支持。

第二,教师需要用英语教学,增加备课内容和备课时间,需要学校在教学软硬条件上和学时上予以优待。

2. 企业支持^[3]

学校要努力与企业建立合作关系,一方面与企业签订保密协议,对企业客户资料和重要信息进行屏蔽,这样企业才能放心地将一手资料交给挂职锻炼的教师,并愿意安排教师参与企业外贸各个环节操作。同时,教师才能从企业锻炼中深入了解外贸实践的具体操作、实施方法和注意事项,从而使理论教学与实践操作有机结合。

另一方面鼓励企业专家到学校授课,学生到企业实习,为企业和学校搭建良好的互动平台。

同时寻求企业支持,建立高职国际贸易校外实训基地,保证实训基地良好运行。

三、高职商务英语专业教学改革展望

选择优秀学生形成独立班级,在一定程度上会增加教学成本和教学难度,短期内实施有一定困难,但是这种改革可以推动整个专业学习优良氛围的形成,他们是学习榜样、教学助手、专业品牌的塑造者、未来就业的带动者。在优秀学生榜样作用上、课程设置优化上、教学方法改进上、企业与学校互动上进行教学改革,有的放矢地对学生进行外贸专业知识和英语语言知识的双重教学,“外贸、英语、实践”有机结合的高职商务英语专业培养模式将会有效展开。

参考文献:

- [1]周进.复合型商务英语人才培养的路径思考[J].经济研究导刊,2013,(26):121—122.
- [2]郑海涛.高职商务英语专业技能型人才培养研究[J].中国外资,2013,(20):359—360.
- [3]温耀峰,郭瑞卿.高职商务英语专业学生就业的主要问题及对策[J].教育探索,2013,(9):141—142.

(上接第12页)

第三,交通运输部和国务院其他有关部门,分别和湖北省、江西省抓紧研究汉江和赣江梯级的整体开发问题,明确建设主体,协调各方关系,筹措建设资金,早日实现航运梯级的全面完工,早日实现航运规划目标。如果由于生态环境因素,确实不能梯级渠化的河段,尽早改变建设方式,采用航道整治与梯级开发相结合的方式,早日实现支流航运畅通。

第四,交通运输部、水利部和长江沿线有关省市应进一步严管河道采砂管理,保护好河道和航道,促进长江航运健康发展。

第五,交通运输部和有关省市共同研究新的航道建设项目竣工后,新增航道维护费(包括航道整治建筑物维护费)的解决方案。

第六,联合调度方面重点开展以下三项工作:(1)以《中华人民共和国水法》为上位法,制定长江流域水库群联合调度的行政法规或行政规章,尽快完善现行法规体系;(2)建立长江流域水库群联合调度协调领导小组,尽快完善水库群联合调度的体制机制;(3)在长江主要通航支流,水电、航电梯级密集河段,尽快建立船舶通过多级船闸联合调度体制机制,由航运管理部门联合调度。