

提案工作研究参考

2023年第11期(总第41期)

9月19日



本期主题

关于加强内河游轮产业基础设施建设的提案

内容导读

◆ 我国水运基础设施规模世界第一

近年来，我国港口规模和内河航运能力实现了跨越式双提升，水运基础设施规模位居世界第一。截止2022年底，我国内河航道通航里程12.8万公里，其中，高等级航道超过1.6万公里。

◆ 长江：黄金水道撑起黄金经济

◆ 广东水上旅游资源条件优越

广东形成了以西江干线和珠江三角洲“三纵三横三线”高等级航道网为核心，沟通粤北、粤东的北江干流、东江干流、韩江（含汀江）等地区重要航道为依托，干支相连、河海互通的航道网络，使水上旅游能深入各地市。

◆ 十年跨越式发展，珠江水运实现“五个倍增”

◆ 广东旅游特色航道开发存在问题

由于航道建设侧重于高等级货运航道，很多具备水上旅游价值但等级较低的航道长期处于原始状态，存在横流、急流等不良流态和碍航滩险，难以为旅游客运服务。

广东省政协提案委员会
广东省政协提案工作研究会

主办

目 录

【政策】

◆中央相关政策文件	2
◆广东相关政策文件	5
◆全国主要省份的相关政策文件	8

【现状】

◆我国水运基础设施规模世界第一	10
◆长江：黄金水道撑起黄金经济	11
◆游船带来长三角旅游业新增长点	13
◆广东内河高等级航道超 1400 公里	13
◆广东水上旅游资源条件优越	13
◆十年跨越式发展，珠江水运实现“五个倍增”	15
◆北江：粤北千吨级船直达大湾区	16
◆西江通航能力升至 3000 吨级	17
◆专家观点	17

【问题】

◆政协委员反映广东内河游轮产业发展中存在的问题	19
◆水上旅游交通建设发展存在的问题	20
◆内河游轮产业发展过程中遇到的问题	21
◆内河智慧航道尚有短板待补齐	22
◆广东旅游特色航道开发存在问题	23

【经验】

◆推动加强内河游轮产业基础设施建设的国内经验	25
◆推动加强内河游轮产业基础设施建设的国外经验	32

【线索选登】

一、推动广东林业高质量发展	35
二、擦亮夜间文旅消费品牌	36

【工作动态】

◆惠州市政协提案委召开助力“百千万工程”动员座谈会	38
◆清远市政协开展碧道建设民主监督视察工作	38

内河航运是综合运输体系和水资源综合利用的重要组成部分，在促进流域经济发展、优化产业布局、服务对外开放等方面发挥了重要作用。党的十八大以来，在党中央、国务院领导下，我国内河航运以加快建设交通强国为统领，出台了一系列重大方针政策，推出一系列重大举措，解决了一系列难题，建成了世界上具有重要影响力的水运大国。

在人民群众对水上旅游多样化、个性化、品质化需求不断增强的背景下，依靠航道和水上旅游资源优势，让内河航道变身一条条活力动脉，通过内河游轮带动沿线成为旅游业经济新增长点，推进旅游产业高质量发展迈上更高台阶。本期《参考》围绕“内河游轮产业基础设施建设”工作，汇编了有关政策文件，内河游轮产业基础设施建设现状以及相关经验做法，以供参考。

【政策】

◆ 中央相关政策文件

（1）国务院关于印发《“十四五”旅游业发展规划》的通知（国发〔2021〕32号）

发布时间： 2022 年 1 月 20 日

简介：《规划》提出完善邮轮游艇旅游、低空旅游等发展政策，推进海洋旅游、山地旅游、温泉旅游、避暑旅游、内河游轮旅游等业态产品发展。有序推进邮轮旅游基础设施建设，推进上海、天津、深圳、青岛、大连、厦门、福州等地邮轮旅游发展，推动三亚建设国

际邮轮母港。推动内河旅游航道建设，支持在长江流域等有条件的江河湖泊发展内河游轮旅游，完善配套设施。推动游艇消费大众化发展，支持大连、青岛、威海、珠海、厦门、三亚等滨海城市创新游艇业发展，建设一批适合大众消费的游艇示范项目。选择一批符合条件的旅游景区、城镇开展多种形式的低空旅游，强化安全监管，推动通用航空旅游示范工程和航空飞行营地建设。

（2）交通运输部 发展改革委 财政部 自然资源部 生态环境部 应急部 海关总署 市场监管总局 国家铁路集团关于《建设世界一流港口的指导意见》（交水发〔2019〕141号）

发布时间：2019年11月13日

简介：《意见》明确，到2025年，世界一流港口建设取得重要进展，主要港口绿色、智慧、安全发展实现重大突破，地区性重要港口和一般港口专业化、规模化水平明显提升。到2035年，全国港口发展水平整体跃升，主要港口总体达到世界一流水平，若干个枢纽港口建成世界一流港口，引领全球港口绿色发展、智慧发展。到2050年，全面建成世界一流港口，形成若干个世界级港口群，发展水平位居世界前列。按照市场主导、政府引导，目标导向、改革创新，整体推进、重点突破，因港制宜、分类指导的原则，聚焦关键领域和薄弱环节，加快补齐短板，整治突出问题，着力提高发展质量，提出了六个方面的19项重点任务。

（3）工业和信息化部 发展改革委 财政部 生态环境部 交通运输部联合发布《关于加快内河船舶绿色智能发展的实施意见》（工信部联重装〔2022〕131号）

发布时间：2022年9月27日

简介：《意见》围绕“到2025年，液化天然气（LNG）、电池、甲醇、氢燃料等绿色动力关键技术取得突破，船舶装备智能技术水平明显提升，内河船舶绿色智能标准规范体系基本形成。培育一批有影响力的绿色智能内河船舶设计、建造、配套和运营企业，打造一

批满足不同场景需求的标准化、系列化船型，实现在长江、西江、京杭运河以及闽江等有代表性地区的示范应用，形成可复制、可推广的经验，初步构建良性可持续发展的产业生态。内河船舶绿色化、智能化、标准化发展取得显著成效，建立较为完善的产业链供应链”的发展目标，分别提出了四方面的重点任务和措施。

（4）交通运输部关于印发《珠江水运发展规划纲要》的通知

发布时间：2017 年 5 月 16 日

简介：《纲要》重点分析分析国家战略对珠江内河水运发展的新要求，体现规划纲要的战略性和前瞻性和时代特点。提出了“到 2025 年，基本建成畅通、安全、绿色、高效的珠江黄金水道，全面对接粤港澳大湾区，珠江水运在综合交通运输体系中的比较优势得到较好发挥，总体服务能力满足经济社会发展的需要”的总体目标，明确了内河航道、内河港口、内河船舶、绿色安全和航运服务 5 个方面的近期目标，包括六大主要任务，实施七大重点工程。

（5）交通运输部关于印发《内河航运发展纲要》的通知（交规划发〔2020〕54 号）

发布时间：2020 年 5 月 29 日

简介：《纲要》指出到 2035 年，基本建成人民满意、保障有力、世界前列的现代化内河航运体系，到 2050 年，全面建成人民满意、保障有力、世界前列的现代化内河航运体系，实现东西向跨区域水运大通道高效畅通，南北向跨水系联通，以一流港航基础设施、一流航运技术装备、高品质航运服务、智能化安全监管，全面实现治理体系和治理能力现代化，服务社会主义现代化强国的宏伟目标。明确了推进内河高质量发展的八项主要任务。

（6）交通运输部制定发布《珠江航运“十四五”发展规划》

发布时间：2022 年 1 月 29 日

简介：《规划》提出七个方面 27 项重点任务以及 6 项重点工程。明确到 2025 年，安全、便捷、高效、绿色、经济的珠江航运

体系初步形成，航道功能、装备水平、服务品质、保障能力、管理效能显著提升，总体服务能力满足交通强国建设和经济社会发展的需要。

（7）交通运输部办公厅 广东省人民政府办公厅 广西壮族自治区人民政府办公厅 贵州省人民政府办公厅 云南省人民政府办公厅 联合印发《关于珠江水运助力粤港澳大湾区建设的实施意见》

发布时间：2020 年 6 月 29 日

简介：《意见》提出以深化供给侧结构性改革为主线，按照统筹协调、优势互补、创新驱动的要求，在水运基础设施建设、服务品质提升、对外开放、技术创新、绿色发展、安全保障、体制机制完善等方面精准发力，全面推进，旨在进一步发挥珠江水运在服务粤港澳大湾区经济社会发展中的作用，当好先行。包括推动邮轮和游艇产业健康发展等 7 个方面的 18 项政策措施。

◆ 广东相关政策文件

（1）广东省人民政府办公厅关于印发《广东省提升内河航运能力和推动内河航运绿色发展总体分工方案》《广东省内河航运能力提升实施方案》《广东省内河航运绿色发展示范工程实施方案》的通知（粤府办〔2021〕25 号）

发布时间：2021 年 8 月 19 日

简介：《方案》提出到 2025 年，形成干支衔接、江海联通的内河航道网络，构建集约高效、功能协同的内河港口体系，解决内河重要港区通达干线公路“最后一公里”问题，建设一批绿色水上服务区，提高航道服务水平。

（2）广东省人民政府办公厅关于印发《广东省“十四五”旅游发展规划实施方案》的通知（粤府办〔2022〕41 号）

发布时间：2023 年 1 月 17 日

简介：《方案》明确，到 2025 年，旅游强省建设取得重大进展，旅游业发展水平不断提升，现代旅游业体系更加健全，旅游业

主要指标持续走在全国前列。

（3）广东省交通运输厅关于印发《广东省航道发展规划（2020—2035 年）》的通知（粤交规〔2020〕786 号）

发布时间：2020 年 12 月 8 日

简介：《规划》要求，到 2035 年全省将建立布局合理、江海联通、绿色智慧的高等级航道网络，打造 20 条以上的沿海港口 10 万至 40 万吨级进港航道，通过提高内河主通道和河口航道等级，与沿海航道共同形成千吨级航道通达 21 个地市的高等级航道网络。将充分发挥广东沿海深水良港和内河港口资源优势，打造全省沿海深水航道和内河高等级航道网，高效发挥水铁联运、江海联运功能，推进运输结构调整，构建覆盖全省、辐射泛珠的大运量、绿色、经济、安全的水运体系，服务重大战略实施和广东经济社会发展。

（4）广东省交通运输厅印发《广东省推进内河航运高质量发展实施方案》

发布时间：2021 年 1 月

简介：《方案》明确了内河航运发展相关规划、内河航运基础设施建设、港航资源整合和结构优化、航运营商环境、智慧水运建设、绿色水运发展等六方面的重点工作任务。

表 1：广东部分地市的相关政策文件

地区	时间	文件	主要内容
广州	2021 年 9 月 28 日	广州市文化广电旅游局关于印发《广州市文化和旅游发展“十四五”规划》的通知	《规划》提出将“珠江游”文化旅游融合发展带打造成世界级内河游览精品，以南沙邮轮母港为基地、黄埔国际邮轮城为始发港，推动邮轮游线与内河游线有机对接，建设中国邮轮旅游发展示范区（实验区）。
佛山	2023 年 4 月 10 日	佛山市人民政府办公室印发《2023 年佛山市江河两	《方案》提出全面摸清全市河湖生态资源家底和安全边际，鼓励支持打造绿色低碳的水经济新业态，推动绿色水经济成为佛山

地区	时间	文件	主要内容
		岸环境整治及景观提升实施方案》（佛府办函〔2023〕41号）	发展新动能。开展“水经济”试点，推动水上运动、内河游艇游轮、水文旅文创、水生态修复、节水治污等产业蓬勃发展，积极探索水生态产品价值转换机制，培育绿色水经济新业态。
韶关	2022年1月20日	韶关市人民政府办公室关于印发《韶关市文化广电体育事业及文旅产业发展“十四五”规划》的通知（韶府办〔2022〕4号）	《规划》提出依托市区“山水交融”自然生态景观和历史人文资源，加强“三江六岸”风貌管控和景观提升，大力发展市区水上旅游观光项目和北江航道内河旅游，着力把中心城区打造成为“山水融城、四季有景”的北江明珠。
梅州	2023年8月16日	梅州市人民政府办公室关于印发《梅州市“十四五”旅游业发展规划实施方案》的通知（梅市府办〔2023〕6号）	《方案》提出发展内河水上游，推动宁江河、白宫河、石窟河（长潭段）、五华河、琴江河等万里碧道和九龙湖风景区建设，重点推进梅江西阳、丙村、松口古镇、青溪旅游特色航道等建设，打造内河观光滨水廊道，完善水上旅游配套设施。
东莞	2020年11月9日	东莞市人民政府关于印发《东莞港总体规划（2020-2035）》的通知（东府〔2020〕72号）	《规划》提出，加强东莞港对外客运旅游休闲功能，规划在沙田港区、沙角港区等建设客船游艇码头。东莞内河港区也规划建设5个游船游艇码头及2个游船码头（停泊点）。
肇庆	2022年1月15日	肇庆市人民政府办公室关于印发《肇庆市内河航运绿色发展示范	《方案》明确了内河航运绿色发展示范工程的总体要求、工作原则、主要任务、工作职责和保障措施。要求共同做好内河LNG动力改造工作，力争到2025年，形成比较

地区	时间	文件	主要内容
		工程实施方案》的通知（肇府办〔2022〕1号）	完善的西江（肇庆段）内河 LNG 动力船舶运输网络，推动内河航运绿色发展。
茂名	2023 年 3 月 10 日	茂名市人民政府办公室关于印发《茂名市“十四五”旅游业发展规划实施方案》的通知（茂府办〔2023〕13号）	《方案》提出，发展内河水上的旅游。加快建设鉴江万里碧道滨江旅游廊道，推进水上运动基地等基础设施建设，丰富“碧道+文旅”产品供给，积极发展滨水度假旅游。

◆ 全国主要省份的相关政策文件

表 2：全国主要省份的相关政策文件

地区	时间	文件	主要内容
重庆 四川	2022 年 5 月 11 日	文化和旅游部 国家发展改革委 重庆市人民政府 四川省人民政府 关于印发《巴蜀文化旅游走廊建设规划》的通知（文旅资源发〔2022〕54号）	《规划》提出，优化水陆联营联运等特色旅游交通组织方式，重点发展内河游轮等，助力长江国际黄金旅游带建设。加强水上旅游线路建设，增加游轮旅游航线，完善水上旅游客运码头等公共服务设施。优化长江三峡游轮产品体系，推动水上旅游与陆地观光产品有机结合。完善沿江地区内河游轮港口建设和码头服务功能，因地制宜扩大游轮、游船、游艇经营规模，改进水上旅游配套设施，提升服务品质。加快建设长江游轮母港（寸滩），提升沿江地区内河游轮客运码头设施水平和服务功能。

地区	时间	文件	主要内容
浙江	2021 年 5 月 20 日	省发展改革委 省文化和旅游厅 关于印发《浙江省旅游业发展“十四五”规划》的通知	《规划》提出目标到 2025 年，率先基本建成现代化旅游经济强省，各项主要指标位居全国前列，努力成为长三角休闲度假胜地、中国最佳旅游目的地、国际知名旅游目的地和未来旅游先行地。开发大运河、钱塘江等水上旅游，打造水上旅游休闲特色品牌。积极探索内河游轮旅游。加强水陆联动，丰富线路产品，形成新增长点。
	2023 年 3 月 26 日	省交通强省建设 领导小组关于印发《浙江省建设现代化内河航运体系示范省实施方案》的通知（浙交强省发〔2023〕1 号）	《方案》旨在加快构建安全、便捷、高效、绿色、经济的现代化内河航运体系，更好地服务新发展格局。明确到 2027 年，基本建成基础设施强、运输服务强、创新动能强、治理能力强、支撑带动强的现代化内河航运体系，创建成为中国现代化内河航运体系示范省。提出培育研发新型内河特色游轮。改造提升内河水上服务区 27 个、标准化船员驿站 22 个，打造 5 个全国一流水上服务区。
江苏	2022 年 8 月 13 日	省政府办公厅关于印发江苏省“十四五”文化和旅游发展规划的通知（苏政办发〔2021〕88 号）	《规划》提出进一步推动文化和旅游高水平融合、高质量发展，扩大优质旅游产品供给，激发旅游消费活力，优化现代旅游产业体系，打响“水韵江苏”文旅品牌，提升旅游治理能力现代化水平，建设一批富有文化底蕴的世界级旅游景区和度假区。有序推进长江、运河、湖泊沿岸游轮游艇基础设施建设，开通一批地区间、城市内的水上旅游线路。

地区	时间	文件	主要内容
	2022 年 9 月 27 日	江苏省交通运输厅 江苏省发展改革委 江苏省自然资源厅 江苏省生态环境厅 江苏省林业局 《关于加强沿海和内河港口航道规划建设进一步规范和强化资源要素保障的通知的实施方案》(苏交计〔2022〕102号)	《方案》聚焦水运项目前期工作关键环节，强化用地、用海等资源要素保障，加快沿海和内河港口航道规划建设，为江苏高质量发展走在全国前列和交通运输现代化示范区建设提供重要支撑。

【现状】

◆ 我国水运基础设施规模世界第一

近年来，我国港口规模和内河航运能力实现了跨越式双提升，水运基础设施规模位居世界第一。长江黄金水道，干线航道系统化治理重大项目加快实施。南京以下 12.5 米深水航道、荆江航道一期工程、武汉至安庆段 6 米水深航道整治工程等相继建成。长三角高等级航道网建设全面加快，长三角航道网达标率超过 70%。长江主要支流岷江、嘉陵江、乌江、湘江、汉江、赣江，以及淮河干流、沙颍河等高等级航道整治工程全面推进。在我国“四纵四横两网”国家高等级航道的

另一条重要干线西江航运干线，航道扩能升级取得重要进展，广西贵港以下及广东段 3000 吨级航道已经建成；珠三角高等级航道网基本建成；柳江、黔江等航道条件大幅改善；百色水利枢纽通航设施建设加快推进。截止 2022 年底，我国内河航道通航里程 12.8 万公里，其中，高等级航道超过 1.6 万公里。

（来源：央视网）

◆ 长江：黄金水道撑起黄金经济

长江是连接我国西南、华中、华东三大经济区的交通运输大动脉。已成为全球内河运输最繁忙、运量最大的“黄金水道”，不断推动长江经济带高质量发展，成为中国经济高质量发展的重要支撑。

聚集世界最大内河港口群。长江干线拥有亿吨大港 15 个，占全国亿吨大港的 1/3。万吨级及以上泊位从 2012 年 360 个增加到 2022 年约 450 个。港口是发挥长江黄金水道潜能的主骨架，航运中心是建设现代航运体系的助推器。随着上海、武汉、重庆三大航运中心基本建成，形成彼此协调呼应、互为支撑，实现了“龙头牵引”“龙腰支撑”“龙尾摆动”的协同、融合发展格局。以三大航运中心和 24 个一类水运开放口岸为依托的开放市场体系。

消费复苏拉动长江邮轮市场快速增长。在长江沿岸，“长江夜游”近乎一票难求。2023 年上半年，长江航运集团接待游客 96.6 万人次，呈现井喷之势。其中，长江系列三峡邮轮接待游客 3.04 万人次，重庆、武汉、上海等地区城市滨江游船接待游客 93.6 万余人次，游客

接待量均好于 2019 年同期。

过去十年，交通部门先后改善航道 2600 多公里，高等级、标准化航道建设取得显著成效。截至 2022 年底，长江水系内河高等级航道达到 1.11 万公里，与 2012 年相比增长 75.5%，基本形成以长江干线为主轴，以京杭运河、长江三角洲高等级航道网和岷江、嘉陵江、乌江、沅水、湘江、汉江、江汉运河、赣江、信江、合裕线等支流及运河高等级航道为主脉，干支衔接、局部成网的总体格局。

长江干线南京以下 12.5 米深水航道、武汉至安庆 6 米水深航道贯通运行，实现 5 万吨级海轮直达南京、万吨级船舶直达武汉，武汉以下航道区段标准基本统一。

畅通“大动脉”与疏通“毛细血管”同步推进，大中小港口有机衔接，拓展长江“宽度”。据统计，长江水系通航里程约 7 万公里，占全国内河通航里程的 70%，形成了世界最大的天然水运网络体系。

“黄金水道”让长江航运发生了巨大改变，更串起了世界最大内河经济走廊。2016 年发布的《长江经济带发展规划纲要》，明确长江经济带“一轴、两翼、三极、多点”的发展新格局。7 年多来，以长江黄金水道为依托，长江三角洲城市群、长江中游城市群、成渝地区双城经济圈正在形成长江经济带重要增长极，推动区域经济协调发展。2016 年至 2022 年，中上游地区与下游地区生产总值之比从 89.6%提高到 92.8%。

（来源：《瞭望》2023 年第 31 期）

◆ 游船带来长三角旅游业新增长点

长江游轮产业是漂浮在黄金水道上的黄金产业，除了游轮船票收入，景区、酒店、车队、餐厅等其他上下游产业的收入也相当可观，能有效带动沿江景区、港口、游轮配套等相关产业人员就业。

2023 年端午期间，长江三峡游轮发船 57 艘次，其中，江苏、浙江和上海分别占据了客源地的第二、三、四名。相较于传统的陆上交通，无论是内河游轮还是海上邮轮，都是更为新鲜的旅游产品，游客在获得别致体验的同时，这种游览方式正在成为长三角旅游业新的增长点，带来“游船经济”和“邮轮经济”的长期效益。

（来源：解放日报）

◆ 广东内河高等级航道超 1400 公里

广东河网密布，航道资源丰富，据省政协民主监督调研组的调研报告显示，我省内河航道通航里程 12266 公里，养护里程 9989 公里，千吨级及以上的内河高等级航道达到 1402 公里，珠江三角洲航道已初步建成纵横交错、四通八达的千吨级骨干航道网。

（来源：南方日报）

◆ 广东水上旅游资源条件优越

（一）航道资源优势

航道总里程及各种等级航道里程较长，可以发展长、中、短不同距离不同路线的水上旅游，以满足不同吨级邮轮、游船和游艇的不同

航行需求。已形成以西江干线和珠江三角洲“三纵三横三线”高等级航道网为核心，沟通粤北、粤东的北江干流、东江干流、韩江（含汀江）等地区重要航道为依托，干支相连、河海互通的航道网络，极大地扩展了广东省水上旅游的范围，使水上旅游能深入各地市。骨干航道（如西江、北江和东江）下游具备开展大型客船旅游的条件，其他中上游河段和支流河段可发展中小型船舶观光及皮艇漂流，构成因地制宜、层次丰富、优势互补的水上旅游体系。众多的沿海航道为开展海岸、海岛观光旅游提供了便利。

（二）水上旅游资源优势

（1）自然风光秀丽。广东省河流沿岸山水生态旅游资源丰富，山水风光秀丽，生态环境良好。

（2）名胜古迹众多。河流沿岸具有丰富的名胜古迹，有北江飞来寺、飞霞古洞、西江端砚、龙母祖庙、宋城、阅江楼，以及韩江两岸著名的潮州外八景等。

（3）水上文化独特。水上文化类型包括西江文化、珠三角水网的疍家文化、粤东地区的潮汕文化和客家文化等。另外，珠江流域经过几千年的文明沉淀，形成了一大批历史悠久、发展良好的城镇，具有良好的文化底蕴。

（4）工业旅游资源丰富。航道沿线有著名的水利设施如北江飞来峡大坝、新丰江大坝及沿线船闸，还有著名的桥梁（如港珠澳大桥、湛江和汕头海湾大桥等），这些都是丰富的工业旅游资源。

（5）科普教育资源多样。珠江流域具有丰富的森林、地质、地貌资源，有独特的河流峡谷地貌、喀斯特地形和丹霞地貌。沿江有众

多的古人类、古文化遗址，不仅是科学考察和科普教育的宝贵资源，也是吸引游客的重要因素。

（来源：《水运管理》2020 年 5 期）

◆ 十年跨越式发展，珠江水运实现“五个倍增”

珠江水系二级及以上航道里程增长了 3.4 倍，从 2012 年的 290.5 公里增长到 2022 年的 1271.4 公里；货船平均吨位增长了 1.3 倍，从 2012 年的 848 吨提升至 2022 年的 1974 吨；干线船闸数量增长了 1 倍，西江航运干线、北江干流等梯级枢纽基本实现复线船闸全覆盖，船闸通过能力从 2012 年的 1.3 亿吨提升至 4.2 亿吨；长洲水利枢纽船闸货物通过量增长了 1.9 倍，从 2012 年的 5377 万吨提升至 2022 年的 1.55 亿吨；珠江水系内河亿吨级港口数量增长了 1 倍，实现从无到有、从有到增的跃升，港口年综合通过能力超过 6.3 亿吨。

以西江航运干线贵港至肇庆 3000 吨级航道、西伶通道 3000 吨级航道，红水河—黔江来宾至桂平 2000 吨级航道，右江航道整治工程为代表的一批高等级航道先后建成；长洲三线四线船闸、西津水利枢纽二线船闸、大藤峡枢纽船闸、柳州红花水利枢纽二线船闸先后建成投入使用，长洲水利枢纽船闸设计单向通过能力居世界第一；西部陆海新通道（平陆）运河、百色水利枢纽通航设施、左江山秀船闸扩能工程开工建设，为加快“四纵四横两网”国家高等级航道提供了坚强支撑。

部省联合发布《推进珠江水运绿色发展行动方案（2018—2020

年)》,“美丽珠江”建设深入开展,全国第一艘 2000 吨级纯电动内河船在珠江投入营运,国内规模最大的绿色航运示范工程在珠江启动,广东内河港口岸电建设在国内率先实现全覆盖。深化“平安珠江”建设,行业安全生产形势持续稳定。以信息化带动珠江水运管理现代化,华南最大内河智慧港口江门高新港投入运营,梯级船闸联合调度的“珠江经验”全面推广,西江流域 12 个梯级 19 座船闸、北江(含连江) 15 个梯级 21 座船闸均实现智能联合调度,规模全国第一。

(来源:人民日报)

◆ 北江:粤北千吨级船直达大湾区

北江是珠江流域第二大河流,位于广东省北部。北江航道是粤北连接粤港澳大湾区的唯一水运通道。为适应航运发展要求,2015 年广东省启动了北江 252 公里千吨级航道扩能升级建设,目前航道已基本建成,推动了广东省水运大发展,也带动了北江流域各地市的经济发展。千吨级船舶可从韶关孟洲坝直通佛山三水河口,连续航行 20 小时可到达。

北江航道扩能升级工程整治河段全长 252 公里,按内河Ⅲ级、通航 1000 吨级船舶标准建设,通航保证率 98%,主要工程有在孟洲坝、濠湓、白石窑、飞来峡、清远等 5 处水利枢纽新建二、三线千吨级船闸 7 座,新建特大桥 1 座、大桥 6 座,桥梁通航孔防撞加固 14 座,以及航标、锚地、交叉工程等配套工程。

(来源:中国水运报)

◆ 西江通航能力升至 3000 吨级

据了解，西江是珠江水系最长河流，航运量居全国第二，仅次于长江，是广东省建设“21 世纪海上丝绸之路”向内陆延伸的水运主通道。在《国务院关于珠江—西江经济带发展规划的批复》中，明确将“珠江—西江经济带发展”上升为国家战略。据统计，经过近 10 年的发展，西江航运干线广东段水运量增长了 5 倍，已大大超过航道原有设计通航标准，所以建设航道扩能升级工程具有重要战略意义。西江（界首至肇庆）航道扩能升级工程将航道通航能力提升至 3000 吨级，有效满足水运增长需求。

（来源：西江日报）

◆ 专家观点

加强沿海和内河港口航道规划建设，优化提升全国水运设施网络，有利于进一步服务构建新发展格局、畅通经济循环，有利于国家重大战略、区域协调发展战略的落地实施，也能为国际贸易运输提供可靠保障，保障国家经济安全。

（陈正勇，交通运输部规划研究院教授级高工、首席研究员）

对于我国内河水运目前存在的一些发展障碍和难点，提出了五点建议：第一，要从政策上加大对内河水运基础设施建设的投入力度，加快形成航道成网、干支衔接、港口较大、航道较好的现代化内河水运体系；第二，要充分发挥好政府和市场“两只手”的作用，实现内河水运高质量发展的基础环境；第三，加大内河水运的创新投入，以

新技术和新模式，将内河水运打造成内需流通的核心；第四，通过多种方式，做强做大做优内河水运统一服务品牌，打造规模大、服务好的运营主体；第五，要坚持“共抓大保护”的原则，既要实现经济效益，也要实现社会效益。

（徐祖远，交通运输部原副部长）

今后一段时期我国内河航运基础设施建设创新方向将呈现以安全、绿色、智能、便捷高效为核心的内河航运基础设施建设技术创新：基础设施建养绿色化、低碳化，基础设施运行自动化、智慧化，设施运维监测数字化、网联化，设施保障应急快速化、便捷化的趋势。

（张华勤，交通运输部天津水运工程科学研究院院长）

应创新模式，实现港产城一体化发展；整合资源，打造复合特色旅游线路；区域联动，推动上中下游协同发展；规范管理，促进内河游轮有序经营。

（龚箭，中国旅游研究院武汉分院常务副院长、博士）

总体来说，以往内河游轮游船上活动的丰富程度和海上邮轮是有较大差距的。海上邮轮本身可以作为独立的旅游目的地，但是内河游轮往往不能，需要和岸上的旅游资源整合。国外的内河游轮游，除了一般的大船游览，还有很多满足不同需求的特色小船游览产品。目前内河游轮游集中在长江航线，但珠江航线等也都具备内河游轮游的条件，潜力值得进一步挖掘。

（黄璜，中国旅游研究院博士）

【问题】

◆ 政协委员反映广东内河游轮产业发展中存在的问题

一、缺少内河游轮的专项规划。珠江内河游轮产业处于初始阶段，目前尚未有针对游轮港口的布局规划。西江、北江中下游城市港口功能主要以货运码头为主，暂未建设内河游轮母港。建设游轮母港需要高额的基础设施投入，只有依托港口城市的特色资源，带动周边的现代服务业才能实现正常盈利。香港、广州、深圳、惠州、海南等地争相建造国际邮轮母港，然而客源规模不够、疏导体系不完备、城市综合服务能力不足等，未达到邮轮母港的标准，“邮轮经济”演变成“过路经济”。

二、缺少内河游轮的专业码头。出于航线设计以及游轮自身运营特点，游轮运营产生的污水、垃圾等需要在 2—3 天内排放，这要求靠泊港口具备垃圾、污水回收处理等配套功能，同时补给旅客所需的食物、饮料等物资。以“深圳湾—黄埔古港—沙面白鹅潭—思贤滘—封开下典口”为例，航程约 3 天 2 夜晚，因此中途至少需要一个码头以补给与排放。肇庆、佛山只有作为日常交通的摆渡码头或城市观光的游船码头，泊位较少、岸线不够长，实际运营过程中可能需借靠货运码头，广州、深圳建设有国际邮轮母港，但暂未对内河游轮开放。此外，配套功能严重缺失，比如：旅客实名安检设备、上岸游玩所需快速交通系统，码头 30 分钟车程范围内文旅资源等。

三、缺少高品位的内河游船。长江游轮经济已经发展的得十分成

熟，大型游轮普遍在万吨级、船身达 100—150 米，如同五星酒店，能提供高品质的住宿和餐饮，众多的娱乐设施以及欣赏自然景观。由于上游的西江（最大吨位 3000t）、北江（最大吨位 1000t）通航能力限制，内河游轮大小将受限制，必须走多样化、精致化、精品化的方向，追求自然风光与城市特色之间深度融合。目前，珠江口周边有很多的游艇俱乐部，船身普遍为 35—50 尺（约 11—16 米），载客量明显不足。城市的夜游船只，主要由传统客运船只改造，船型设计比较老旧，与专业游轮的舒适性相距甚远。

◆ 水上旅游交通建设发展存在的问题

一、水上旅游交通发展水平相对滞后，供给能力不足

我国水上旅游交通发展历史较短，规模总量较小，服务水平难以匹配市场需求。水上旅游资源开发不均衡，除长江上游内河游轮、个别城市短途城市水上游、湖区观景游发展较好外，沿海及其它内河市场发展迟缓；水上旅游产品开发较为初级，主要停留在亲子、海岛、蜜月等几类，同质化现象较为突出，对于水上自驾游、乡村民俗游、景区游船游、游艇环岛游、邮轮特色游等缺少创意、体验和定制产品，难以满足游客更加丰富多样、舒心放心、快进慢游的旅游新需求；水上旅游服务业态与信息技术、文化内涵、绿色含量的结合不足，导致水上旅游总体服务水平较低，无法满足高品质、智能化、现代化的不同层次旅游需求。

二、水上旅游交通建设缺乏系统规划，支撑水平有限

我国水上旅游交通发展缺乏专项政策、规划、标准支持，难以为

水上旅游和交通事业融合发展提供必要支撑。旅游航道等级偏低、资源利用不足,已实现通航的旅游航道仅占内河通航航道总里程的 8.5%,旅游航道建设、管理相关标准规范缺乏,景观航道、生态航道的建、管、养水平相对滞后,经济效益没有充分发挥;旅游码头总体配置简陋、陈旧,缺少专用旅游码头且等级较低、泊位紧张,难以有效协调港航及岸线资源利用;旅游船舶尚未标准化,船队运力结构欠佳、技术水平参差不齐,无法为旅游客运提供精细、特色、差异化的运载装备;旅游客运站场、集疏运配套设施不完善,较难满足高峰期旅客集散需要,且陆岛、陆路交通接驳体系不顺畅,与腹地旅游产业体系衔接欠佳。

三、水上旅游交通管理机制存在短板,开发合力不够

我国水上旅游交通行业尚处于培育发展期,旅游客运综合管理有待进一步完善。行业内部规制不健全,涉及旅游交通、规划、港航、运管、海事等方面的联动发展不足,人员队伍建设、设施设备与资金投入不足,安全管理、风险防范措施相对薄弱,在疫情防控期间尤为突显。行业外部机制环境复杂,作为一项跨行业、跨部门、跨区域的综合性工作,包括发改、国土、环保、水利、旅游、交通等多方管理部门,由于利益纽带复杂,难以达成共识,建管养等主体责任部门不明确,各方尚未建立有效联络及合作机制。

(来源:《中国水运》2020 年 9 期)

◆ 内河游轮产业发展过程中遇到的问题

我国游轮产业链的相关配套设施还是不够完善。目前我国在内河

游轮产业配套方面的水域规划、航行区域划分、港口建设、码头建设等设施建设存在着严重不足，并且当有紧急情况发生时的预警和紧急情况的应对措施方面没有合理的保障且存在着一定的安全隐患。而且，我国对豪华游轮的制造业的发展比较缓慢，并且基本都是选择与国外公司进行中外合资建厂，没有掌握核心技术，并且也没有知名的自主品牌，这样就使得我国造船行业的核心技术和设备受制于西方发达国家，有比较大的瓶颈和障碍，关于游轮制造方面的相关企业，和技术研究所没有形成完整的产业链，并且对内河游轮的相关认证也没有合理且标准的法律体系，这就使得我国内河游轮业的营运成本与国外内河游轮业的运营成本相比比较高。

（来源：《长江丛刊》2021 年 5 期）

◆ 内河智慧航道尚有短板待补齐

近年来，我国长江、西江、京杭运河等干线航道，积极开展数字航道应用探索，建设了近 14000 公里电子航道图，航标和水位自动化监测、航道养护主动巡检、电子航道图应用、过闸信息服务等在部分航段应用成效明显，推动了航道运行监测、航道维护管理、航道应急调度、航道信息服务、船闸智能调度等业务发展。总的来说，内河智慧航道处于数字化初级阶段，网络化、智能化应用还比较薄弱，与推进航道高质量发展的要求相比，尚存一些问题。

一、顶层设计不完善。目前，数字航道、智慧航道的探索大多以航段为单位独立开展，系统“多、小、散”，基于典型应用场景、运营模式的统一标准规范及运营机制研究滞后，港航数据交换共享生态

还不完善。由于缺乏基于智能航运产业生态、航运要素协同运行需求的智慧航道体制、机制、模式、架构、技术、标准等顶层设计，行业内对于智慧航道的功能定位和发展方向尚未达成广泛共识。

二、干支发展不平衡。智慧航道建设主要集中在干线航道，支流航道数字化、网络化程度相对较低，智慧航道应用在干支之间尚未联成网、融成面，水网整体智能效应不明显，航道协同运行、一体服务能力较弱。而且，我国智慧航道“点”上创新多，“面”上融合协同应用不足，与“全面感知、广泛互联、智慧应用”需求相距较远。

三、航道服务获得感不强。现有的智慧航道相关应用大多服务于航道维护管理，社会关注度不高、资源投入不多、技术供给不够，支撑船岸协同发展、服务港航企业及航运船舶业务运行的应用场景和功能还不多，智慧航道服务的获得感不强。智慧航道建设大多以政府投资为主，增值服务的市场化程度较低，尚未出现有影响力的航运“图商”，与新型航运“电商”合作尚存在政策、技术上诸多堵点。

（来源：中国水运报）

◆ 广东旅游特色航道开发存在问题

一、旅游航运基础设施、公共服务配套设施不足

由于航道建设侧重于高等级货运航道，很多具备水上旅游价值但等级较低的航道长期处于原始状态，存在横流、急流等不良流态和碍航滩险，难以为旅游客运服务。目前，现有水上旅游景区各类型码头泊位建设不完善，缺乏陆上交通等配套设施，旅游码头及相关设施建设衔接不畅，水岸的公共服务无法满足游客游览休闲的需要，景点配

套设施不完善，餐饮及购物等关联产业较少，文化、体育等服务设施缺乏。

二、缺乏发展水上旅游业的统筹规划、联动开发

水上旅游的开发涉及到全省各地市和若干个行业，需要统筹流域产业布局和旅游开发，在避免重复建设的同时彰显各自特色。目前，航道沿线各地大多只关注本地局部航道的水上旅游发展，难以形成以航道为纽带的特色水上旅游带。如何将流域的旅游资源综合利用、合理配置、有机结合、联动开发，并将不同特色旅游资源融入不同区域的旅游景点，将旅游基础设施建设与交通运输的发展协调配套，需要编制一个总体开发规划。

三、产品单一，吸引力不强

广东省水上旅游业务仍以城市观光为主，现有旅游特色航道通常以单纯为游船服务为主，没有与商场、游乐场、文化艺术表演、水上娱乐活动等物质和精神消费点相结合，水上旅游产品单一，缺乏多样性，导致吸引力不强，盈利能力弱，项目可持续性差。

四、管理机制不完善

水上旅游的游客既可以在船上的观光、住宿、娱乐，又可以上岸观光、购物等。游船往往可以满载游客游览，横跨多个区域，是典型的跨地区、跨部门的经营活动，涉及旅游、安全、船舶、运输、治安等方面的管理，但目前旅游特色航道的管理职责分散，协调难度大。

（来源：《水运管理》2020年第5期）

【经验】

◆ 推动加强内河游轮产业基础设施建设的国内经验

➤ 内河港口航道投融资情况、经验

一、全国内河港口航道投融资现状及趋势

（一）内河港口投资规模呈上升趋势

2013 年随着大规模港口建设基本完成，水路投资增速持续负增长，由 2013 年的 1528 亿降至 2019 年的 1137 亿，港口由大规模建设转向个别单体改造、并购等项目。2020 年为应对新冠疫情对宏观经济的影响，交通基础设施投资力度有所加大，2020 年完成水路固定资产投资 1330 亿，同比增长 17.0%；2021 年完成水路固定资产投资 1513 亿元，同比增长 13.76%。近年来我国内河固定资产投资增速较为平稳，2018 年起固定资产投资额首次超过沿海港口，2021 年投资额与沿海港口基本持平为 723 亿元。

	2010 年	2011 年	2012 年	2013 年	2014 年	2015 年	2016 年	2017 年	2018 年	2019 年	2020 年	2021 年
水路固定资产投资	1171	1405	1493	1528	1460	1457	1417	1239	1191	1137	1330	1513
内河固定资产投资	334	398	489	546	508	547	552	570	628	614	704	743
沿海资产投资	837	1007	1004	982	952	910	865	669	563	524	626	723
水路投资同比增长率		19.98%	6.26%	2.34%	-4.45%	-0.21%	-2.75%	-12.56%	-3.87%	-4.53%	16.97%	13.76%
内河投资同比增长率		19.16%	22.86%	11.66%	-6.96%	7.68%	0.91%	3.26%	10.18%	-2.23%	14.66%	5.54%
沿海投资同比增长率		20.31%	-0.30%	-2.19%	-3.05%	-4.41%	-4.95%	-22.66%	-15.84%	-6.93%	19.47%	15.50%

表 2010 年—2021 年水路固定投资（亿元）及同比增长率一览表

（二）内河港口航道项目投资特点

1. 投资体量大，涉及内容庞杂

内河港口航道项目一般为港口新建、航道新建、复航或航道升级改造工程，主要根据航道河道条件、设计代表船型、营运组织方案及航道规划，按航道规划技术等级标准来建设。工程主要建设内容包括航道疏浚工程；港口及船闸桥梁、航运枢纽建设等。受河流流域特征影响，项目区位一般跨越多个县甚至市，影响范围广；往往涉及老桥等存量资产的处理，有的还涉及铁路迁改问题，内容十分庞杂。建设投资资金投入非常大，投资资金主要来源于中央车购税补助和地方政府直接投资。

2. 社会公益性强，国家投资倾斜明显

根据财建〔2021〕50号、财建〔2022〕186号最新车购税补贴重要内河水运支出，西江航运干线和国境、国际通航河流航道按核定投资的100%给予补助，内河高等级航道及公共基础设施按东、中、西部分别为工程费用的80%、85%、90%给予补助，符合国家战略方向的内河水运其他航道及公共基础设施按东、中、西部分别为工程费用的55%、65%、75%给予补助。除上述纳入补助范围的可获得相应的车购税补贴外，其他的内河港口航道项目的建设资金主要依靠地方政府通过预算安排，地方政府可通过成立专门的港航平台公司专项负责，亦可通过PPP等创新投融资模式吸引社会资本投资建设。

二、西江水运项目投融资的经验

1. 积极引导社会资金投入

一是要努力改善投资环境，建立以市场为导向的水运资源管理模式，营造资金洼地，增强对区内外各种投资资金的吸引力，积极引导各种社会资本参与西江水运资源建设与运营。同时，鼓励港航企业兼并重组，做大做强航运企业。二是要改善经营环境，增强经营性项目的盈利能力。对于一些具有收费机制但短时期内难以做到投资收益平衡的基础设施项目，政府可以通过适当的补贴政策，使之能从建设一开始就成为较高收益的项目，再通过后期稳定的收益实现项目的收支平衡，从而收回以前的政府补贴，并鼓励社会资金规范、有序地投入。三是制定相应的财政税收优惠政策，加大项目法人的经营自主权，保证项目收益。

2. 切实增强融资平台内源融资能力

西江集团作为广西境内负责西江水运资源综合开发的投融资主体，积极开拓港口、物流、航运等经营领域，整合航电资产和寻求政策支持，并投资沿江市县的港口、码头、物流园区、产业园区，做强水上运输及物流，拓展修造船业、水上加油业，参与沿江土地开发、城镇建设以及综合物流信息系统的开发，大幅提高集团公司综合实力，以优质存量资产吸引更多的增量投资，提高投融资主体的自主性，有效降低融资成本，减小融资风险。

3. 加大企业债券发行额度

在西江集团发行两期企业债券经验的基础上，加大与信托投资公司、证券公司等非银行金融机构的合作力度，提高企业债券发行额度，

逐步扩大发行范围，由定向增发向面向社会公开发行过渡，稳步提高募集资金的规模。

4. 推广使用 PPP 模式融资

PPP 即公共部门与私人企业合作模式，是指政府、营利性企业 and 非营利性企业以某个项目为基础而形成的相互合作关系的模式。通过这种形式，合作各方可以达到与预算单独行动相比更为有利的结果。该模式的优势在于，政府投资的比例可以调节。同时，政府和私人企业在初始阶段就共同参与论证，有利于同时保持政府的控制力度和私人资本的高效率，避免双方由于缺乏协调可能造成的各种问题。该融资模式具有较强的灵活性，可广泛应用于西江水运经营性基础设施开发工作中。

（来源：《内河港口航道投融资模式浅析》）

➤ 钱塘江旅游迎来水上交旅融合新时代

钱塘江是浙江省最大的水系，由钱塘江主干流、浦阳江、新安江、金华江等十二条支流组成，流经衢州、金华、丽水、杭州和绍兴。近几年，浙江省委省政府大力推进“五水共治”、“三改一拆”、“四边三化”等转型升级工作，全省生态环境全面提升，旅游业进入黄金发展期，水上旅游客运也越来越受到人们的青睐，钱塘江旅游迎来水上交旅融合新时代，水路客运呈现扩大化、多元化、品质化的特征。

（一）政府旅游投入增加，交旅融合有序推进

2017 年浙江省发布《加快推进交通运输与旅游融合发展的实施意见》，提出多元化投融资体制，各地旅游集团等国有大型企业纷纷

参与交旅融合领域的建设开发。建德新安江水上游乐公司及富春江国家森林公园旅游公司被建德市新安旅游投资有限公司收购，浙江外事钱塘江游轮发展有限公司被浙江外事旅游股份有限公司收购，浙江千岛湖旅游股份有限公司主要持股人变为淳安千岛湖旅游集团。目前，钱塘江沿线已基本形成“政府主导、企业主体、市场运作”的水上旅游经营模式。

（二）地方主动对接谋划，钱塘江融合发展起步

2019 年衢州港正式开港，钱塘江中上游航道实现全线通航，之后衢州、金华、杭州三地主动对接，深入研究和策划游轮项目，推进钱塘江全线旅游相关产品开发。2020 年 5 月，兰溪、建德两地共同开发的“游钱塘诗路、寻富春山居”——兰江水上游正式启航。同月，衢州、杭州、金华共同开发的“杭衢钱塘江诗路之旅”也完成了首航，实现钱塘江全线融合发展。

（三）水上旅游重视度提升，客运体系逐步完善

浙江省“十三五”国民经济和社会发展规划纲要中提出要进一步优化旅游产业布局，健全旅游产业链，全面提升旅游行业品质。杭州、金华、衢州均将重点发展水上休闲旅游，以钱塘江为纽带，整合周边旅游资源。根据 2020—2035 年规划，杭州重点发展水上旅游休闲和水上运动功能，规划“二十个旅游集散中心、八个游艇基地”及 20 个以上重要旅游码头。金华目标成为“客货并举”的现代化港区，规划 22 个客运码头，其中兰江、衢江、金华江分别有 5 个、3 个、10 个。衢州目标成为浙闽赣皖四省边际的旅游集散中心，规划 29 个客运码头，其中，衢江港区 13 个、龙游港区 12 个。

（四）市场培育逐步显效，游客辐射范围扩大

参与钱塘江水上旅游的人数也逐年增加，客源地由以往的江浙沪为主发散至中东部地区，团队接待量大幅提升，建德、淳安、桐庐团队游数量占比均达到 60%以上，其中以中老年人居多。

（五）服务内容不断优化，高端定制项目增多

随着游客消费水平提升，水路客运企业积极结合社会热点和本地文化优势，开发高端定制水上旅游项目，市场反应良好。杭州市水上公共观光巴士有限公司推出“盛世钱塘江”夜游线、塘栖古镇游、“桥西廉线”研学体验游等多条旅游专线。桐庐三江水上旅游开发有限公司推出“富春山居实景游”日游线。千岛湖旅游股份有限公司推出千岛湖夜游，可享受餐饮、茶水及本地特色农产品服务。新安江水上游乐有限公司开发月亮岛实景演艺项目，突破传统经营路线。

（来源：《中国水运》2020 年 11 期）

➤ 浙江：提升内河水上游服务区、水路客运站、三堡船闸服务

内河水上游服务区提升工作已全面铺开，正朝着“便民、绿色、安全”的目标扎实迈进。杭州、嘉兴、湖州等地的提升方案内容详细全面，提升动作快、工作实。在举措上，一是坚持强化组织领导，完善工作机制，建立了工作专班和定期督查调研、成果晾晒、擂台竞争等良性机制；二是坚持因地制宜、“一区一策”，制定了每一个服务区的具体提升方案，依据方案抓好具体落实；三是加快提升改造，凸现区域特色和亮点，各服务区基本功能日益完善，拓展的功能明显提升。

水路客运站服务提升工作已全面展开。44 个客运站提升工作进展顺利。在工作举措上，一是聚焦场站优化、旅客出行体验、智能化建设，运输保障能力全面升级，志愿服务、便民服务、特殊人群服务等服务供给日益完善，人脸识别、“互联网+”、无人便民服务等智能服务建设深入推进；二是“一站一品”，凸显特色，舟山、温州等地植入佛教、武侠、诗歌等文化特色；三是打造“六化”工程，舟山、台州、宁波等地开启老旧站点全面改建工程。

杭州三堡船闸通行效率提升以精细化管理再升级、强化低水位管理、实行分级联动管控、提前完成二线船闸大修为主要举措。于 2020 年 9 月 25 日实现钱塘江、杭甬运河沿线船闸全部上线运行。

（来源：浙江港航）

➤ 广西：保护漓江、桂林山水方面新举措

一是全力统筹推进漓江流域水体治理保护。加强干支流、河道、水塘、河岸带等全域水体清淤和截污治理，强化城区湖塘水体保护修复及整治，加快漓江游船、游览排筏清洁低碳发展，确保各类污染源得到有效管控。

二是开展漓江流域山水林田湖草沙系统治理。念好“山水经”，以人为本、尊重自然，化“人为”为“天造”，保护好桂林山水的原真性整体性，加快实施广西桂林漓江流域山水林田湖草沙一体化保护和修复工程项目，提升生态系统质量和稳定性。

三是全面加强漓江两岸景观保护提升。严格控制漓江两岸建筑高度和风貌，落实漓江风景名胜区核心区新建项目全线退距 300 米。推

动漓江沿岸绿道系统综合改造，合理利用岸线资源，对沿岸亲水平台、园林雕塑等生态景观进行修复开发和串联，在好山好水中展现城市，在人民城市、现代城市里辉映山水风光。

四是健全完善漓江流域管理体制机制。坚持漓江流域及沿岸乡镇、村屯的发展与漓江生态环境保护一体规划、一体推进；进一步发挥公安系统生态环境保护机制作用，建立健全最严格的漓江保护机制，完善漓江生态监控预警机制，严厉打击破坏生态环境行为；创新保护和发展机制，加快推进生态产品价值实现，推动桂林绿水青山持续转化成金山银山。

（来源：澎湃新闻）

◆ 推动加强内河游轮产业基础设施建设的国外经验

➤ 欧美：完善的政策保障、良好的产业协同发展能力

美国密西西比河和欧洲莱茵河—多瑙河流域在世界内河游轮业发展中占据了领先地位，其成功经验如下：

一、国家完善的管理制度是基础保障

首先是在立法方面，美国为了促进内河游轮业的发展，先后制定了多部专门性法律实现对游轮业的规范调整，形成了拥有健全的立法框架来规范游轮产业的发展，在内容上包括了规制船舶设计、游轮安全、民事和刑事责任、劳动保护和海洋污染生态保护等内容；在形式上主要包括海商海事立法和专门的游轮立法等，同时美国自身也积极践行《国际邮轮旅客权利法案》等国际条约和 IMO 组织相关诸多文件

的要求，来有效调整游轮在故障或紧急状态下对游客知情权等权利的保障和损失的赔偿；而欧洲莱茵河流经较多国家，所以在立法上以欧盟范围内的法律为主且注重域内法律的协调适用，这些规定在体系上较为完整且对于各方主体间的权利义务规定的也较为详尽，在效力上对于欧盟成员国内游轮业都具有普遍适用性。

其次是政府管理方面，注重对内河流域的一体化管理，欧洲内河区域的“流域一体化管理”规划制度为多国政府共同参与河流的跨国治理提供了支撑，而且这种机制本身也能够实现对不同水域内河游轮管理工作的有效协调，美国也建立了以海岸警卫队为主，海事海商法律委员会和国家运输安全委员会为辅的游轮业行政监管管理机构。

二、供给端智能化游轮科技是中坚力量

面对着亚洲等新兴市场不断提升在游轮行业的市场份额占有率，欧美逐步转向高技术游轮的建造和运营来维持在游轮业的话语权。一是智能工业战略促进游轮业升级，牢牢把握住在游轮设计、标准制定和核心技术等产业链上游的优势地位，通过智能船舶工业复兴为游轮提供坚实的技术支撑。二是注重提升游轮港口等基础设施的承载能力，在地理位置较为优异的城市和区域，选择腹地旅游资源和经济条件好的城市作为游轮母港，大力开发周边旅游资源来实现对游客旅游价值内在因素的提升，而且特别注重人性化服务理念在服务范围和形式层面的融入，特别是其游轮服务中的信息化设施、标准化管理以及高品质生活品供给都给游客留下深刻印象。

（来源：三峡大学学报 2020 年 4 期）

➤ 德国：水运发达的经验

一、政策重倾斜

德国是欧洲各国中内河航道最稠密的，境内内河航道总长达 7367 公里。沿线建有 350 余座过船设施，均采用欧洲统一的通航标准。内河航道和公共港口基础设施建设以国家负责投资为主，实行国家投资、地方集资、以电养航和发行债券多元化投、融资政策。

德国政府制定了一系列促进内河发展的政策措施：

一是增加水运基础设施投资，加强航道整治，提高通航能力。德国政府每年拨出大量资金，持续对内河航道进行整治和维护，建成完善的现代化内河航道网。同时逐步增加莱茵河等航道水深，扩大船舶载重量，降低水运成本。

二是鼓励老旧船改造，促进船舶大型化。筹备资金，鼓励老旧船改造，对进行老旧船更新的给予旧船价值 40% 的补助，促进船舶大型化，使内河水运更具竞争力。

三是加强信息系统建设。德国政府在主要内河航段均建设交管系统，利用现代化手段保证航道通航秩序的畅通。利用互联网开发航运电子信息网站，实现航道动态、船舶定位等的信息交流和对危险货物运输的管理，提高了船舶的平均载货量和经济效益。

二、船型系列化

随着航道条件的改善，内河船舶逐渐大型化。德国 330 万吨内河船舶平均吨位达到 1670 吨/艘，近 10 年平均吨位每年增长 1%。最大集装箱运输船船长 135 米，船宽 17 米，最大可承载 400TEU。

莱茵河集装箱船型标准化和系列化，大大提高了船队的使用效率及管理和维护水平，降低了造价和营运成本。

（来源：航运交易公报）

【线索选登】

一、推动广东林业高质量发展

事由：

截至 2022 年年底，广东林地面积达 1.62 亿亩，森林面积达 1.43 亿亩，森林覆盖率为 53.03%，林业产业约占全国的十分之一，连续 13 年位居全国第一。在广东省天然林中，省级以上公益林面积 235 万公顷，占 89.7%。2021 年广东在全国率先设立双总林长，分别由省委书记、省长兼任；设立省市县镇村五级林长体系。福建持续推进集体林权制度改革和林业“八大工程”，森林覆盖率持续保持全国第一（2022 年森林覆盖率达 65.12%、连续 44 年保持全国首位），2022 年国家林草局下发通报，福建省在国家公园建设、集体林权制度改革和林长制等 6 个方面工作得到国家林草局表扬，数量全国最多。2022 年浙江省森林覆盖率已提升至 61.24%，位居全国前列，全省林业行业总产值 6064 亿元，以全国 2% 的林地面积创造了全国 8% 的林业产值，林业对农民增收贡献率达到 19%，部分重点山区县农民收入的 50% 以上来自林业。浙江的国土绿化美化、森林资源和生物多样性保护、国家公园试点、富民产业发展、林业改革创新等诸多工作走在全国前列。

广东超过一半的村庄位于山地丘陵地区，2021 年《广东省统计年鉴》的数据显示，以山地为依托的林业产值只占农业总产值的 5.49%。在广袤山区，种植业发展缺乏耕地资源依托，林业又长期处于“蛰伏”状态，由此导致山村的凋敝相当普遍。广东很多村镇的山地资源、林业资源其实相当丰富，但是缺乏合格的治理主体、经营主体，基本不能形成规模经济，更难形成有影响的林业产品品牌，由此导致林业经济总体发展偏弱。

问题点：

- 1.区域性发展平衡；
- 2.科学高效现代服务体系；
- 3.林业科技支撑及技术创新能力；
- 4.林地治理、经营上的制度障碍、产权障碍。

二、擦亮夜间文旅消费品牌

事由：

中国旅游研究院发布的《消夏避暑夜游报告 2023》显示，广州、深圳位列夜间消费最高的前五大城市。广州、深圳、佛山、东莞等市最近还上榜抖音发布《2023 年中国城市夜间经济发展报告》第一梯队。据文化和旅游部春节假期文化和旅游市场情况相关监测数据，243 个国家级夜间文化和旅游消费集聚区客流量为 5212.2 万人次，平均每个集聚区每夜为 3.06 万人次，成为具有较强感召力的网红打卡地和时尚目的地。

广东省文化和旅游厅发布的《2023 年上半年广东省夜间文旅消费高质量发展报告》显示，广东发展夜经济得天独厚、禀赋优越，具有区位、人文、经济和技术优势。广东拥有 18 家国家级和省级夜间文旅消费集聚区。2023 年春节假日期间，广东省夜间文旅消费集聚区累计客流量占全国客流量的比例超过 20%。广东各地夜间文化和旅游经济发展势头良好，涌现出广州的“Young 城 Yeah 市”、佛山的“夜佛山”等一批具有浓郁地方特色、在省内乃至全国叫得响的品牌项目。报告显示，2023 年上半年我省夜间文旅消费支出占全天文旅消费支出的比重为 61.62%，夜间文旅消费活力已超过白天。从消费端看，“夜宴”“夜娱”分别占人均夜间文旅消费支出的 28.46%、18.94%，占比排名前两位。从夜间文旅消费时段看，20 点至 22 点是广东夜间文旅消费者的“黄金时段”，81.97%的夜间文旅消费者选择在此时段出游消费。夜间消费者对广东夜间文旅消费环境总体评价较高。

问题点：

- 1.加强地域品牌和服务整合，推动夜间文化和旅游消费业态、产品升级；
- 2.形成更多高品质的文化和旅游消费功能空间；
- 3.完善配套文化和旅游交通基础设施、公共服务。

【工作动态】

◆ 惠州市政协提案委召开助力“百千万工程”动员座谈会

2023年8月30日，惠州市政协党组成员、副主席陈东照组织提案委全体委员召开助力“百县千镇万村高质量发展工程”动员座谈会。铁涌镇、平海镇、港口度假区管委会有关负责同志参加座谈。

陈东照同志向提案委全体发出动员，从“百千万工程”是什么、干什么、怎么干三个维度向委员诠释实施“百千万工程”的重要意义和实施路径。强调政协作为社会主义协商民主的重要渠道和专门协商机构，在实施“百千万工程”中，要充分发挥同心同向的政治优势、凝心聚力的团结优势、人才荟萃的智力优势、协调关系的功能优势、联系广泛的界别优势，形成社会各界共同推进乡村振兴的强大合力，坚持党委有部署、政协有行动、委员有作为，为我市推进“百千万工程”贡献政协力量。

会上，委员代表及乡镇领导均作了表态发言，表示将以为国履职、为民尽责的情怀，积极投入“百千万工程”，深入基层一线，当好百千万工程“排头兵”“智囊团”，切实在县域经济发展、和美乡村建设、基层社会治理等方面为基层谋实事，解决实际困难。会后，乡镇领导和对应联系的委员小组分别进行了见面交流。

◆ 清远市政协开展碧道建设民主监督视察工作

8月31日至9月1日，清远市政协副主席陈丽霞率市政协第四

视察团来到清城区和佛冈县，围绕清远碧道建设情况开展专题协商式民主监督视察。

清远市北江南岸公园碧道项目全长 8.1 公里，以生态性、标识性、文化性为设计理念，将文化、文人、名人等多元素精神融入到园林景观中，辅以草地露营、绿地游步道、江滨沙滩区等满足市民郊野游乐的景点。该项目列入了省和市碧道建设总体规划。

当天天气晴好，不少市民在江边运动、遛娃，特别是在江滨沙滩区，多个小朋友和家长一起挖沙子玩乐。视察团一行边走边看，详细了解碧道相关情况，希望有关部门既要保护好原生态，也要做好安全保障，可保留原有沙滩，做好河床提升工程，建设儿童休闲游乐设施，给儿童提供一个干净卫生安全的玩水玩沙场所，提升市民游玩舒适度。

清城区笔架河碧道工程突出水生态恢复和修复，重点打造成“水乡特色文化旅游、生态河流湿地景观”的城镇型运动+生态+植物景观+水文化主题展示碧道。通过听取汇报和实地视察，视察团建议笔架河碧道工程要补齐公共设施短板，根据实际设置市民休息场所、增加盲道设施，以满足不同人群的需求；结合绿道附近企业和文化特色，在绿道周边增加宣传展板，加大宣传力度。

佛冈县濠江碧道（水头莲瑶至新联段）为乡野型碧道，位于水头镇，沿濠江进行建设，全长 4.2 公里，沿线建有公园、驿站、观景平台等，是深受市民游客喜爱的网红打卡点。视察团认为，碧道自然环境好、基础设施完善，希望继续关注基层需求，做好生态保护文章，打造市民运动休闲、亲近自然好去处。

清远市政协人口和资源环境委员会主任曾建平，市水利局副局长岳文杰；佛冈县政协副主席范桂宁等参加活动。

近年来，清远市深入贯彻习近平生态文明思想，立足粤北重要生态屏障的区位特点，以水为载体高质量推进万里碧道建设，积极打造“碧道+”，努力建设造福人民的幸福河，做好、做活“水文章”，把河湖优质生态产品价值转化成“水经济”，有力助推经济社会高质量发展。

2020 年至 2022 年，清远市共计建成碧道项目 37 宗，其中乡野型碧道项目 20 宗、自然生态型碧道项目 5 宗、城镇型碧道项目 10 宗、都市型碧道项目 2 宗，建设总长度 152.8 公里，完成投资约 4.87 亿元。2023 年，省下达我市碧道建设任务为 35 公里，我市力争完成 41 公里，共 13 宗项目，涵盖除清城区外的 7 个县（市、区）。