

项 目 信 息 文 件

项目概念阶段

文件号：AB901

项目名称	内河航运项目五期
所属地区	东亚及太平洋地区
所属行业	港口；航道和航运(55%)；可再生能源(45%)
项目号	P085333
借款方	中华人民共和国
执行机构	湖北省交通厅
	地址：重庆湖北武汉建设大道 428 号
	邮编：430030
	电话：(86 27) 8346 0751；传真：(86 27) 8346 0754
环境类别	A
安全保障类别	S ₂
项目信息文件编制日期	2004 年 6 月 18 日
预计授权评估日期	2004 年 10 月 28 日
预计执董会批准日期	2005 年 3 月 1 日

1. 关键发展问题和世行介入项目的理论依据

在中国中南部各省，许多大城市由一些适合航运的大型河道连通。这给内陆水上交通创造了极好的条件。如今，内陆河道的货运量约占货运总吨位的 10%，但就主要航道总里程而言，27%的货运量（吨—公里）由内河航道承担。在一些河流的上游地段，较浅的水深令运力达 50 吨以上的船只无法全年安全通行。用较合理的费用加深此类航道使船只上溯到更远的上游地带是完全有可能的。同时，通过开发水电和蓄水潜力可实现良好和良性的投资回报。

2003—2005 年中国国家援助战略强调支持中国实现两方面的历史性过渡—从农村和农业社会到城市和工业化社会的过渡以及从计划经济向全球一体化的市场经济的过渡。为此，援助战略制定的主要目标是：

- 改善商业环境，协助中国加快向市场经济的过渡；
- 解决贫困和弱势人口以及贫困和欠发达地区的需求问题（地区主要指中西部省份）；以及
- 加快环境可持续发展进程。

本建议崔家营航运和电力枢纽建设项目位于湖北省襄樊市下游 17 公里的汉江上。中

西部省份的经济发展将依靠其交通业的发展，而发展交通是为了降低煤炭、矿矿石以及工业产品和消费品的运输成本。有两条大河流经湖北省，一条是长江，另一条是汉江。襄樊工业区所需的煤炭和矿石开采于汉江上游的陕西省。包括崔家营枢纽在内的汉江综合防洪、航运、水资源和水电规划于 1956 年首次制定，后经几次修改。该规划有望在 2020 年完成实施，这将给地处汉江地区的湖北和陕西两省提供一条内陆水运交通要道。本项目旨在改善水路交通、提供可持续水电以及提供增量水资源。

中国政府已将该项目纳入了世界银行贷款计划，因为它在以农村为主但城市化进程较快的地区对国家援助战略的目标起着示范性作用。世行资助的四个类似内陆航运项目横跨六省，它们或已竣工，或正在实施。这些项目的成功经验为世行采取迅速而有效的回应措施奠定了良好的基础：目前，还没有其它国际金融组织向中国提供内陆航运项目贷款。

从以往项目吸取的经验和教训包括以下方面：

- 起初人们对市场是否会利用增加的航运能力的疑虑已被证明没有根据。正如原先所希望的一样，大型船只已进入航道，船只平均载量在五年之内提高了一倍。过去，几乎所有航船均配有各自的动力系统，而现在越来越多的“拖船”（推进装置）带着一串非动力驳船前行，这种方式大大提高了大型货物运输效率。
- 以往项目表明，同一流域内主管防洪、灌溉、发电和航运等部门间的协调和良好的信息交流非常重要而且具有很大的价值。在今后几年，当调峰电价启用后这一协调将显得尤为重要。

2. 项目建议目标

本项目包括两个发展目标：

- 汉江沿线的航道用户将从低成本、可测报以及增加的运力中获益；
- 为襄樊市区和唐东灌区提供可持续的水电和水资源。

项目将取得以下成果：

- 航运 — 建议船闸和 33 公里长的水库将可供运力为 1000 吨的船只通行。目前，该江段能容 100—150 吨级船只通行。
- 电力 — 每年将向襄樊市供电 4.15 亿千瓦时。（通过优化电力生产，每年可增加约 4.6 亿千瓦时，边际成本将有所增加，但单位成本将有所下降。）
- 水资源 — 将满足襄樊地区的生活、工业和农业用水（灌溉 177 万亩农田）。

3. 项目初步描述

汉江是长江最大的同时也可能是最重要的支流。它发源于陕西省，在湖北省武汉市与长江交汇，总长约为 1567 公里，最后约 1313 公里长的江段可供航运，其中陕西境内为 455 公里，湖北境内为 858 公里。

汉江 2020 年长期综合开发规划要求对航道进行改造，以使湖北省丹江口枢纽上游至陕西省安康水库江段允许 500 吨级（三级）船只通行、丹江口枢纽下游至长江段允许 1000 吨级（四级）船只通行。建议崔家营枢纽位于丹江口枢纽下游 142 公里处。为实现这一目标，沿江需要兴建共 16 个航运枢纽（水坝、船闸和发电厂），其中，九个枢纽位于湖北境内。本建议枢纽将是汉江上兴建的第五个、湖北省兴建的第三个航运枢纽。汉江综合规划工作始于 1956 年，于九十年代完成，为规划大坝的建设安排了合理的顺序。

在短期内，从建议项目的完成（2010 年左右）到 2020 年，崔家营枢纽上游至丹江口枢纽江段和该枢纽下游至长江江段只允许 500 吨级以下的船只通行。随着相邻项目在 2020 年的竣工，届时将实现汉江允许 1000 吨级船只通行的最大通行能力。

汉江的长期开发包括在沿江各港口新建货站头等内容。到 2010 年底，将完成六个 500 吨级（集装箱、散装材料和木材）码头的新建。

目前，中国 90% 的内河运输货物为干性散装材料。内河运输是诸如干性散装材料等价值较低货物的理想运输方式。在襄樊地区，通过水路运输的干性散装材料包括煤炭、矿石、砂、石头、砖等。由于需求量大于运输能力，因此现有航道拥挤不堪。项目区 2003 年各种运输方式所占比例分别是内河水路为 9%、公路为 75%、铁路为 16%。所建水库将会提高可预测性，允许更大型船只通行，同时降低单位运输成本。这将有望增加运输量，并可能使较低价值干性散装材料的运输由公路转向水路。

本项目的主要效益将是向襄樊地区供电。该地区 2004 年的电力短缺预计为 10 亿千瓦时。到 2009 年，本项目预计供电 4.13 亿千瓦时。襄樊市政府于 2004 年 3 月 23 日以书面形式临时承诺将购买全部项目电力。

本项目的主要内容为建设崔家营航运和电力枢纽。本枢纽包括以下环节：

- 船闸
- 水电厂
- 闸门
- 土坝
- 水库
- 堤防工程
- 进场道路和跨江大桥
- 管理设施
- 解决相关影响的环境和移民子项目

本项目也包括以下方面的技术援助：

- 汉江长期开发规划 — 包括对其余 11 座水电枢纽的规划；
- 航运市场加强 — 包括多种运输方式服务和船队现代化；
- 电价和管理 — 包括在电力市场竞争的环境下对独立发电部门的管理建议。

4. 可能适用的安全保障政策

- 环境评价 — 环境评价适用的主要原因是水库将淹没土地。借款方正在编制环境影响评价和环境管理计划，并将于项目预评估之前提交世行。迄今为止，在受项目影响地区内或在其周围还没有发现重要的动植物栖息地，同时，这些也没有自然保护区。
- 非自愿移民 — 项目将需要进行崔家营枢纽和水库的移民、征地和建筑物和基础设施的动迁。针对非自愿移民问题的移民行动计划正在编制之中。
- 大坝安全 — 由于大坝高度达到 18 米，超过了 10 米的上限，因此将适用大坝安全保障政策。借款方已被告知需要组建大坝安全专家组，实施施工监理和质量保证计划、实施计划、运行与维护计划以及应急计划，并在项目完成后对大坝进行定期安全检查。
- 文化遗产 — 鉴于本地区悠久而丰富的历史，本项目有可能对文物尤其是地下文物产生影响。借款方将请湖北省文物考古研究所进行影响评价和制定保护和恢复措施。这些措施将被纳入项目的环境评价报告。

5. 暂定项目投资

来源	单位：百万美元
借款方：	123
国际复兴开发银行：	100
总计：	223

6. 联系人

格雷姆·史密斯（Graham Smith）
职衔：项目经理
电话：（86 10）5861 7600
传真：（86 10）5861 7800
电子邮件：Grsmith@worldbank.org
工作地点：中国北京