

· 综合研究 ·

舟山建设国际枢纽港的综述与思考

何福清

(舟山市委宣传部 舟山)

随着当前各国经济协作、交流的不断增多,不少国家和地区竞相筹建深水大港、以扩大海运能力,促进经济发展。我国是一个海洋大国,为迎接亚太经济的崛起,加快对外开放步伐,择优建设国际大型枢纽港已势在必行,据调查,舟山已基本具备建设国际枢纽港的条件。

1 区位优势

舟山市是由1300多个岛屿组成的千岛之城。全市面积2.2万平方公里,其中陆域面积1371平方公里。市政府所在地舟山本岛是我国第四大岛,陆域面积502平方公里,比香港大6倍,与新加坡本岛相近。舟山历来是我国对外贸易的商埠,唐代开辟了高丽、日本、爪哇等航线。宋代王安石上书朝廷在舟山设昌国县的奏折中称“其东控日本,北接登莱,南亘瓯闽、西通吴越,实海中之巨障、足以昌壮国势也”。天然良港和舟山区位优势的极端重要性使英帝国主义垂涎三尺。1840年鸦片战争,英国人把占领舟山作为首要目标,并企图长期占领。期间舟山两次沦陷,满清政府认识到舟山的地位重要,通过签订《川鼻草约》、《南京条约》、《大清帝国与大英帝国归还舟山条约》等,才以香港换回舟山。舟山“渔、港、景”三大优势闻名遐迩,尤其是深水良港得天独厚,具有巨大的开发和发展潜力。目前,舟山已拥有码头泊位69

个(包括在建的岙山原油中转码头和老塘山二期煤码头),其中20万吨级1个、2.5万吨级1个、万吨级2个、3000吨级8个、2.5万吨级浮筒泊位3个;1991年港口货物吞吐量250万吨,旅客吞吐量583万人次。1993年老塘山二期和岙山原油中转基地建成投产后,舟山货物吞吐能力可达1000万吨。目前正在作建设前期准备的有20万吨、3万吨、2万吨原油中转泊位各1个;3万吨级木材中转泊位1个。航空港已经国务院、中央军委批准在朱家尖岛建造,现正在抓紧建设。

从长远发展看,舟山港必将成为太平洋西岸最大国际海运枢纽港。其理由是:

地理位置优越。舟山位于我国沿海中部,长江三角洲东缘,北濒上海,西与宁波仅一水道之隔,处于我国“T”型经济布局的结合部上。

深水岸线长。全国1.8万公里大陆岸线,1.4万公里海岛岸线,可建5万吨级以上泊位的深水岸线屈指可数。舟山全市水深大于10米的深水岸线长达119.5公里,其中水深大于15米的深水岸线就有95.8公里,占华东(三省一市)的80%。

全市有四大建港区域,其中尤以定普港域为优,定普港域由舟山本岛、金塘岛、册子岛、普陀山岛、朱家尖岛、登步岛、桃花岛、虾峙岛、元山岛、六横岛、佛渡岛等岛屿组成,10米以上深水岸线89公里,15米以

上深水岸线79公里。

港域宽阔，航道水深适中。定普海域港域面积650平方公里（含宁波共1 000平方公里），如此广阔的半封闭海域，实为世界罕见。海域水深10~30米。主航道虾峙门水道水深18.5~112米，潮差3.25~4.47米。15万吨散货船可自由进出，20万吨可候潮进出，如果虾峙门外18.5米深处8公里宽的马祖浅滩得到疏浚，则35万吨级船可乘潮进出。第四五代集装箱船现在的港域条件即可满足。从全国沿海港口看，北起大连、南到防城，舟山港航道水深条件全国首屈一指。

有足够陆域。该海域内属于舟山陆域的面积940平方公里，舟山本岛比香港岛大6倍，金塘岛、朱家尖岛、六横岛、桃花岛也都大于或接近香港岛面积。

（5）避风条件好，几百个中小岛屿环抱本岛，似众星拱月，形成天然半封闭海域，东部的外海涌浪、西部的杭州湾风浪均难以进入。1986年8月26~28日，50年一遇的8615号台风过境，台风中心就在舟山部长江口转向，老塘山港区、野鸭山最大波高仅为1.7~2米。每年因大风不能作业天数，册子岛20天、岙山25天。

口门众多，水流顺直，不易落淤，建港投资省。由于港池岸坡陡，深水区分近岸边，且岸边又多为石基，可节省大量软基处理费用。老塘山一期万吨级泊位（可泊2万吨以下载重货船）包括场地总投资1 717万元，岙山兴中石油转运基地20万吨级石油中转码头，其规模和设施与青岛黄岛新码头相等，但投资只有黄岛的1/3。

驰名中外的旅游胜地，为港口增光添色。舟山有“海天佛国”普陀山，南方“北戴河”嵎泗基湖和朱家尖两个国家级、一个省级风景旅游区，海内外游客年逾160万，“海岛、名山、古刹、沙滩、阳光”，绮丽的海岛风光为舟山的港口开发增添了无穷魅力。

2 近期开发目标

1.1 尽快作出开发总体规划。

随着中国在国际经济新秩序中地位的确立和长江三角洲经济的迅速发展，舟山深水港的开发是题中应有之义。认识得越早，开发得越快，对推进我国经济发展的作用就越大。1989年11月西德制造的32万吨级超级油轮“艾瓦杰”号在五奎山定海拆船厂进坞拆解，1991年10月，国内最大的岙山20万吨级原油泊位码头的建成，1992年2月韩国26万吨级超级油轮“旗帜”号进港航修清舱，舟山深水港的巨大未开发潜力在国际航运界引起较大反响。法国埃尔夫集团、香港华光集团、日本川崎集团都开始筹划在舟山建设深水专业码头和旧船拆解业务，并为中国有此良港赞叹不绝，称誉舟山是“西太平洋的明珠”。为科学合理地开发这一世界级“风水宝地”，建议由国家有关部门对舟山港进行开发可行性研究，并作出统一规划。

目前，从实际出发，有计划逐步地开发舟山港使之成为：华东煤炭中转、储存基地；石油进出口中转基地；矿砂、原材料中转储存基地；大型船舶修造、拆解基地；集装箱组装中转基地；东海石油勘探开发补给基地。

1.2 为上海港、宁波港配套，服务于国内外

舟山港近期开发首先要甘当配角，逐步作为上海深水外港，与宁波港配套，服务全国、辐射亚太。

上海是全国最大的经济中心，浦东开发以后，上海还将成为亚太地区重要的国际城市。上海第三产业发达，亿吨港城市服务功能健全。上海的地位和功能，是百余年发展的结果，是其他城市所无法替代的。但是上海港目前还无法与国际贸易大港作对等运输联系，主要原因是通海航道水深不足，主航道三个浅滩在不断疏浚漏情况下才能维持水深7米，可利用潮位2.51米，通航水深9.5米，每日只有30艘2.5万吨级的轮船候潮进入。

随着长江三峡工程和南水北调工程的完成,长江口流量继续减少,且还将导致沉积变化。开辟长江口南岸罗泾、外高桥外港区,均受长江通海航道严重制约,沙势不稳,淤积严重。据华东师范大学、杭州大学等权威部门研究,要整治长江口航道,涉及面广、工程复杂、耗资巨大,本世纪内难以解决。在上海港西南的杭州湾北岸金山、独山段建新港,投资大、风浪大、含沙量大、又缺乏后劲。上海港要与国际枢纽港作对等运输联系,就必须在邻近地区选择深水外港。而舟山优越的地理位置和丰富的深水港湾资源,完全有条件作为上海港的深水外港,以支撑和配套。舟山通过依托上海加大港口开发步伐,舟山的经济才能有一个大飞跃。舟沪携手、珠联璧合。

宁波是我国最早的通商口岸之一,与舟山处同一海域,大于15米的深水岸线13公里。发展滨海工业和水陆中转具有独特优势。随着后方铁路改造与复线建设完成,沪杭甬高速公路建成,其港口功能将辐射我国东部沿海及赣、湘、黔、滇。华东工业重镇、深水港雄姿已经展现。舟山侧重水水中转,宁波侧重水陆中转。舟甬配套、相得益彰。

以杭州湾为轴心,形成上海、宁波、舟山三个组合港群,与日本东京湾大港组合群、西欧莱茵河口大港组合群、太平洋东海岸圣弗朗西斯科湾(旧金山)大港组合群遥相呼应。上海、舟山、宁波三港雄峙东海,辐射亚太,必将有力地推进中国经济走向世界。

3 几点思考

3.1 确立海洋意识,加深对舟山港口优势的认识

21世纪是海洋世纪。江泽民同志“开发海洋,振兴舟山”的题词为舟山指明了前进方向,开发海洋不仅仅指渔业,而且包括盐业、化工、石油、港口、船舶修造、风能、

潮汐能、国土、旅游等与之相应的一系列产业。从经济发展战略出发,确立海洋观念,做好港字文章,使舟山走向世界。

在开发舟山港的问题上有这样一种模糊认识,认为“舟山是悬海岛屿,经济腹地狭小,无发展大港口的基础”。舟山是岛,但不是悬海孤岛。由于群岛怀抱,形成了众多的天然深水港湾,使舟山成为国内发展深水大港的理想之地。舟山港位于长江与我国东部沿海的交汇点,它的主要腹地不在舟山市,而在长江流域和我国东部沿海,并由此向东亚、太平洋及全世界辐射。开发舟山港应跳出舟山市,而着眼于21世纪的改革开放和经济发展。同时,舟山港口的发展必将带动舟山城市功能的完善和现代化。厦门与集美、香港与九龙、新加坡与马来西亚、日本的四国和本州通过桥隧已经连接起来,随着我国经济的发展和舟山深水大港的兴起,舟山与宁波的软联结(轮船和车渡)必将被硬连接(桥梁和隧道)所代替,“悬海”两字的改变只是一个时间问题。

3.2 加大开放步伐,要求中央给舟山自由港或自由贸易区政策

自由港和自由贸易区是国际贸易的一种独特形态,是增强国际竞争力的强大推进器。舟山已基本具备了建国际枢纽港的条件。如辟为自由港、自由贸易区,可加速港口建设,发挥自由港的流通、产业、城市和窗口功能,并与上海浦东和宁波小港开发区相配套,使之如虎添翼。

1987年国务院批准舟山市区对外开放,市区西部有金塘岛和册子岛,南有国际航道和国际锚地,腹蕴全市最佳深水岸线,无重要军事设施,是辟为自由港和自由贸易区的理想区域。

作者系中共舟山市委宣传部部长