



是长江流域通向世界的门户

曹孟陔

（舟山市政府经济建设咨询委员会 舟山）

摘 要 舟山港在历史上曾是我国东南沿海对外交往的重要口岸,具有优越的区位优势和得天独厚的建设深水港口条件,本文认为目前港口应更好地为以浦东开发为龙头的长江流域大宗货物外贸进出口和国际中转贸易服务。

关键词 长江流域 港口开发 区域经济合作

1 舟山港历来是长江流域对外交往的重要口岸

舟山港口开发和海上贸易有着悠久的历史,始于秦汉,曾是我国东南沿海和长江流域对外往来的重要口岸和商埠之一。

1.1 盛唐时中日通航的主要港口

舟山与日本,一衣带水,海上通航源远流长。在唐代以前,利用每年5月以后的西南季风,舟山开通了东海航路(亦称“南岛路”),顺风时3~5天就能到达日本九州等岛屿。这条航线不仅缩短了航行时间,也比较安全。到了盛唐,在“新罗道”、“大洋路”和“南岛路”三条中日航线中,日本商船贡舶弃北道而走南路,往来更为频繁。据明朝《一统志》记载“往时高丽、日本、新罗诸国,皆由此道以俟风信”。

1.2 双屿港互市贸易被誉为“16世纪的上海”

唐朝安史之乱后,失掉了河西之地,陆上“丝绸之路”渐次冷落,而沿海贸易日趋兴旺。16世纪中叶,西欧殖民主义势力东侵,一些葡萄牙商人经印度洋进入我国东南沿海一带;此时,日本群臣争着由“南岛路”来华朝贡贸易,一年来往船舶多达十余艘,与我国东南沿海的商人汇洽,海上贸易逐渐盛行。明朝嘉靖年间(公元1524~1548年),在舟山群岛南部的双屿港(即现今的六横岛、佛渡岛)出现

了亚洲最大的国际互市贸易,事实上类似自由港,一度生意兴隆,成了亚、欧、非各国商人麇集的东西方物资交换集散港口,与世界公认最早的意大利的莱尔自由港(公元1547年)相比,还要早几年。当时我国内陆出口的有丝绸、缎子、棉布、经卷、佛像、书籍、纸张、粮食、药材、陶瓷、雨伞、草席等特产和手工艺品;运进来的有金锭、白银、象牙、胡椒、檀香、肉蔻、夏布、木棉、皮货、生漆及高级香料等。贸易兴旺时,葡萄牙商人从墨西哥、秘鲁搜刮大量黄金、白银运到中国来换取物品,每年的贸易总额超过300万克鲁查多(葡萄牙货币)。这条通往舟山的海上“丝绸之路”持续长达20余年,被日本学者藤田丰八誉为“16世纪的上海”。直到嘉靖二十七年,朝廷为了外患内扰,实行海禁,封锁捣毁了双屿港。

1.3 近代曾是西方殖民者垂涎之地

清朝康熙年间,在定海分设浙海关署,被列为最早的通商口岸之一,对外贸易随之活跃,“西欧商船,鸛趋定海”,定海城外设立“红毛馆”,负责对外商务和海关事务,据《鄞县县志》记载,“设红毛馆于定海,增税银万两。”

舟山的区位优势和优越的港口,早被西方殖民者看中,1700年英国东印度公司就派遣商务监督驻居定海,负责管理英商来浙贸易事务。1793年英国政府又派遣特使马戛尔尼勋爵来华,向乾隆皇帝提出“租赁舟山岛或

与舟山相邻岛屿,为英帝国商品停歇地,以便收存货物”的要求。1840年鸦片战争爆发后,英军把舟山作为首要目标。英外交大臣巴奏尊致海军部的密令中明确提到,“舟山群岛良港众多,靠近也许是世上最富裕的地区”,“舟山群岛的中心位置,在广州与北京的中段,接近几条通航的大河河口,从许多方面来看,能给远征军设司令部提供一个合适的地点”,所以率先武装攻占舟山。1842年《中英南京条约》规定开放广州,以割让香港替代舟山。尽管如此英军仍占据舟山迟迟不撤,直到道光二十七年(公元1847年)才签订《退还舟山条约》,规定“英国退还舟山,大清大皇帝永不以舟山等岛让给他国;舟山等岛若受他国侵伐,大英王上应为之保护无虞。”此后,全部英军才撤出,归还舟山。

鸦片战争以后,世界各国来舟山港的船只增多,对外贸易再度兴起。

2 建设江海联运枢纽港的优越条件

世界各国在争取开发海洋的主动权上,都非常重视建设自己的港口、船队和各种附属设施,增强海上实力。尤其是建港条件的优劣,开发建设速度的快慢,港口经营服务的好坏,直接关系到一个城市、一个区域乃至一个国家的兴衰。而舟山具有建设深水良港的优越条件,可与世界著名港口相媲美。

2.1 从孙中山倡议东方大港谈起

我国民主革命先行者孙中山先生,早在本世纪20年代,在他所著《建国方略》的“实业计划”中,明确提出要在我国中部、北部、南部各建一个大港,分别称为东方大港、北方大港和南方大港,并制定了三大实业计划,宏伟蓝图都以大港为中心,并以交通建设和工业建设等相配套。孙中山先生还亲临浙东考察,同上海港作了具体比较后,把东方大港的港址选在“位于乍浦岬与澉浦岬之间”。然而,在战火连绵的旧中国,这一宏图大略,只能是一种美好的憧憬。
[↑]

2.2 如何实现东方大港的宏伟设想

改革开放以来,长江口和杭州湾两侧掀起了大规模港口建设的热潮,其建港规模已远远超过孙中山先生原来的规划设想。但是,现今长江口附近哪一个港口都还难以摘取这顶梦寐以求的“东方大港”的桂冠。

孙中山先生推荐选址的乍浦港,现已建起万吨级的客货码头,成了海河联运港。而这一带回淤严重,近岸水深变浅,难以成为国际大港。上海港年吞吐量已上亿吨,雄居我国大港之首,进入世界著名大港行列。但因受长江口航道水深所限制,与国际海运船舶大型化趋势和长江三角洲外向型经济发展极不相称。宁波北仑港这条难得的深水岸线,已全面规划开发,主要用于水陆中转和滨海工业发展的需要。舟山拥有丰富的深水良港的资源优势,但起步较晚,刚展露新姿。

乍浦港、上海港、北仑港和舟山港,都属同一海域;进出北仑港的大型船舶,都必须经过舟山港域航道。因而,许多国内专家一再呼吁:淡化行政区划,采取组合港模式,在统一规划、相互协作、合理分工、优势互补的基础上,形成新的“东方大港”,求得共同发展。

2.3 建设舟山深水港的条件和优势

浙江省科协曾两次组织省内外有关专家和领导到舟山进行实地考察,拟写了“关于开发东方大港的汇报提纲”;以国家计委牵头组成的“长江三角洲地区产业结构和布局”课题组在研究成果报告中指出:“杭州湾东南侧的宁波—舟山港域具有深水岸线长、避风锚泊面积广等有利条件,并且航道和码头前沿水深可以满足大型远洋船舶通航、停泊的要求。”浙江省科委、交通厅把宁波、舟山深水港域开发研究列为省“七五”重点科研项目,组织科研院所和大专院校等单位历时2年多,对舟山港进行全面勘测,作出了很高评价。

首先,舟山港的区域位置十分优越。它所处的长江口是南北海运的要冲,江海联运的枢纽。地处以浦东为龙头的长江三角洲的最前沿,距上海浦东仅有70海里,与宁波北仑隔海相望,是我国最富庶发达的长江流域对

外开放的海上门户。从更大范围来讲，舟山位于当今世界经济活力最强的亚太地区中部，处于我国对外开放的前沿部位，具有较强的地缘优势，通过大型船舶可与世界各主要港口通航，是长江流域通向世界的重要门户。

其次，舟山港具有丰富的深水港湾资源。一是拥有众多可建设深水泊位的岸线。据海岛资源调查，全市主要深水岸段 38 处，岸线总长 185km，10m 水深岸线 164km，其中 15m 水深岸线 103km。二是港域广阔，少淤不冻，避风条件好。据勘测，港域面积达 1 000km²，与世界第一大港鹿特丹的港域面积相当。其中可供锚泊或海上作业的面积约 120km²，为香港维多利亚港的 2.5 倍。港内水深流顺，处于冲淤相对动态平衡状态，岸滩稳定，港内以群岛为天然屏障，风小浪微，全年平均允许作业天数 330 天左右。三是港池口门众多，有利于不同船型多方位自由通航。舟山港可出入万吨以上船舶的航门有 10 处，主航道虾峙门水深 17.9m，高潮时小潮水深 21.32m，大潮水深 22.3m，15 万吨货船进出自由，20 万吨船舶可乘潮进港，而香港航道的水深只有 10.97m。四是岸线后缘陆域腹地宽阔。全市岛屿陆域面积 1 371km²，其中舟山本岛 502km²。深水岸线大多有海积平原分布，约有 100km²，大大优越于香港、新加坡。

再次，舟山港的建港条件优越。整个港池处于天然封闭海域，避风条件好，无需兴建防浪堤；深水区贴近岸线，码头栈桥较短，岸边又多为岩基，基础处理费用低。中外合资的舟山兴中石油转运有限公司在嵛山岛兴建的 20 万吨级原油码头，水工投资 2 500 万元，包括管线、设备总投资 4 000 多万元，其规模和设备与青岛的黄岛原油码头类似，而投资约节省 2/3。舟山的深水岸线比较集中，有利于集中建港、集中管理，与港口配套的水、电、通讯等公共设施也便于统一解决。港内导航、通讯设施完善，可以适应通航要求。

3 舟山港开发建设跨入历史新起点

1987 年 4 月 1 日，舟山港正式对外开

放，允许外轮进出舟山港域。到 1993 年底，舟山港拥有 500 吨级以上泊位 83 个，其中 3 000吨级泊位 9 个，万吨级以上泊位 6 个；运输船舶 1 030 艘，净载重量 34.8 万吨，载客量 2.9 万客位，功率 21.4 万 kW。舟山港年货物吞吐量 402 万吨，比上年增长 50.4％，其中外贸吞吐量占全国港口第 7 位。

3.1 开发建设舟山港得到国家和各方关注

1991 年 10 月，江泽民同志来舟山考察时，欣然挥笔书写了“开发海洋，振兴舟山”的重要题词。李瑞怀、乔石、朱镕基等领导同志也先后考察了舟山，对深水良港的开发建设都十分关心和支持。港澳地区全国人大代表视察后，代团长、港事顾问吴康民在香港《明报》上发表了“把舟山造成香港”的文章；全国政协委员和京外常委多次前来舟山视察，并提出建议“统一规划开发建设舟山港，充分利用舟山港口资源优势，未来舟山港必将步入与香港、新加坡并驾齐驱的西太平洋国际枢纽港的行列”。日本野村财团为上海市经济发展作咨询时认为，上海是一个世界大港，但不能进出大型船舶，长此以往是不适应经济需要的，必须要有一个深水港域配套，这个深水港域最理想的地点是在舟山本岛和岱山岛的周围。香港《文汇报》以整版篇幅登载该报记者刘士听的“舟山开发，再造香港的理想之地”的文章和照片。他将舟山港与香港维多利亚港的深水岸线、航道水深、巨轮锚泊面积作了详情对比后认为，舟山海港条件，比维多利亚港还要优越。还用大量的材料说明舟山港开发，将是浙江、上海乃至长江流域在本世纪末、下世纪初经济腾飞潜在的巨大经济实力。美国《商业周刊》1994 年 4 月刊登舟山港有近 160 多 km 的海岸线，水深达 110m，滨海地区近 1000km²，大约相当于荷兰鹿特丹的面积。目前扩建工程正在进行，未来，舟山将成为中国最大的石油基地。

3.2 新建老塘山港区

在舟山本岛西北的老塘山港区，一期工程投资1 780万元，建起了 1.5 万吨级杂货码

头1座,于1988年竣工使用,迎来了日本、美国、巴拿马等十多个国家或地区的远洋货轮。据舟山海关统计:1993年进出境船舶1 252艘次,平均日进出船舶3.4艘次,外贸进出口为103万吨,比上年增长2.7倍。浙江省重点建设工程老塘山港区二期,主要是兴建2.5万吨级煤炭专用码头及相应配套设施,总投资6 932万元,占地20万m²,可一次性堆煤25万吨,年吞吐能力475万吨,是浙江省地方港口中设备最齐、规模最大的煤炭中转码头。

3.3 我国最大的原油中转储存基地

随着对外开放的扩大和国民经济的发展,舟山港适宜发展大进大出的石油储运业。中国化工进出口总公司多次论证,选择了离舟山城区8km的岙山岛南侧。1990年由中化国际仓储运输有限公司、香港立丰实业有限公司等合资成立了舟山兴中石油转运有限公司,投资3 000万美元,新建20万吨级原油装卸码头和30万m³储油罐,成为我国第一个商用石油转运储存基地。1993年第一艘来自英国的31.8万吨级超级油轮“兰姆帕斯号”,装载18.96万吨原油顺利靠泊卸油。此后该公司又扩建了5万吨级泊位1个、储油罐20万m³,年中转原油550万吨。待二期工程竣工后,将达到年中转能力1 000万吨。

3.4 为上海浦东开放开发配套

早在70年代,上海港就在舟山市嵊泗县的绿华岛附近海域,设置减载锚地,取得了明显的经济效益,并缓解了大型船舶不能进上海港的困难。近年来,舟山进一步敞开大门,愿意为浦东开发开放提供配套服务;先后邀请上海市领导同志和部门、企业负责人来舟山考察、洽谈;舟山市、县党政领导进行了回访,本着“积极配合、主动服务、互利互补、共同发展”的原则,取得了实质性的进展。率先前来舟山的是上海金山石化总厂与法国埃尔夫石油集团公司合资建立的浦东炼油实业有限公司,为新建600万吨炼油厂配套的原油中转基地选址,经多次实地考察,拟定在册子

岛兴建20万吨级原油装卸泊位和60万m³储油罐,敷设90km海底管道直接输往金山。接踵而来的是上海宝山钢铁厂,为扩建三期工程的需要,拟定在嵊泗县马迹山岛建造25万吨级矿石中转泊位及配套设施。

3.5 谋求成为长江经济带进出口的通道

舟山港口开发建设可以更好地为长江沿江地区大宗货物外贸进出口和国际中转贸易服务。根据舟山港口现状和国家计委综合交通规划研究所的《舟山市以港口为中心的综合交通规划研究》提供的分析及预测,主要有这样几个方面:一是大型油品中转储存基地。目前,我国东部石油开采跟不上石化工业的发展,亟需进口部分原油弥补国内供应之不足。同时,进口原油运距远,装卸效率高,采用大吨位油轮运输,可以降低运输成本,但是长江沿岸石化企业不能接纳大型油轮靠岸装卸,需要中转。舟山已建成的、签订协议的和正在洽谈的油码头和储油罐项目,年中转能力3 100万吨,将成为我国最大的石油中转和储存基地。二是铁矿石中转基地。我国钢铁工业跃居世界第4位,下个世纪仍将持续发展。首钢、宝钢和长江沿岸的武钢、马钢等钢铁企业都需要进口澳大利亚、巴西等国的铁矿石,拟在舟山新建大型铁矿石接卸码头和海上过驳作业。三是煤炭中转储备基地。为了适应我国北煤南运和国外进口煤炭的需要,华东地区亟需增强接煤能力。而舟山邻近长江三角洲主要耗煤地区,兴建10万吨级煤炭专用泊位和相应堆场,年转运量约2 400万吨,可作为国家在华东的煤炭储运中转基地,兼营煤炭市场。四是木材中转加工基地。近年来,舟山港年进口各类木材10万m³以上,今后计划兴建木材专用泊位和堆场,逐步形成夹板加工和木制品家具出口基地。五是新建大型船坞,建立造船、修船、拆解废船和洗舱基地,为港口建设搞好配套服务。六是与上海浦东开放开发接轨,建设成为上海港深水外港并为东海油田开发提供后勤服务基地。七是为长江流域乃至内陆各省市服务,成

为他们对外贸易的进出口基地。八是建设国际集装箱泊位。计划兴建半岛工程,通过架桥使舟山本岛与大陆相连,拟在野鸭山岸段建设第三、第四代集装箱泊位。

3.6 在舟山创建自由港区

为了进一步扩大对外开放,充分发挥港口优势,初步拟定以舟山本岛的野鸭山和老塘山港区为主,包括邻近岛屿为舟山自由港区,采取“统一规划、分步实施,抓住重点,滚动发展”的方针,尽快与世界通行的自由港区政策接轨,带动舟山经济、社会全面发展。

舟山将“以港兴市”,把整个群岛建设成

为综合性、外向型、现代化的港口城市,长江流域的水运和进出口中转基地,跻身于西太平洋国际枢纽港行列。

参考文献

1 舟山市志·浙江人民出版社,1992

2 施存龙等·中国东方深水大港——宁波港·海洋出版社,1987

3 叶银灿等·宁波—舟山深水港域自然环境与建港条件·海洋出版社,1991

4 长江三角洲地区产业结构和布局·中国计划出版社,1991

ZHOUSHAN PROT IS A GATEWAY
OF THE YANGTZE RIVER VALLEY TO THE WORLD

Cao Menggai

*(The Economic Construction Consultative Committee of
Zhoushan Municipal People'sGovernment)*

ABSTRACT

Zhoushan port used to be an important port in the southeast coast of China to the outside world in the history. With excellent geological superiority and unique conditions for the construction of deepwater port, it should better serve the importation and exportation of bulk commodities and international entrepot trade in the Yangtze River by the opening up of Pudong area.