

港口经济与靖江长江岸线的开发利用

陈新宇

(江苏省靖江市水利局 靖江 214500)

摘要 本文简述了港口在现代经济建设中的作用和地位,着重分析了靖江发展港口经济的有利条件,从理论和技术的角度论证了靖江开发利用长江岸线的重要性、必要性和可行性,并对开发利用长江岸线的几个值得注意的问题提出了意见和建议。

关键词 港口建设 港口规划 长江岸线 靖江

开发利用

港口是社会经济发展的重要基础设施。利用地理优势,开发利用江河海岸,加强港口建设,既是发展地方经济,扩大对外开放的需要,也是现代化建设的重要内容和标志。靖江地处长江下游的“金三角”地带,境内江岸线长达 52.3km,为长江“黄金水道”的最佳地段,地理位置得天独厚。因此,开发利用长江岸线、建设港口,发展港口经济,形成以港口经济为核心的产业经济带,培育靖江经济的新的生长点,是靖江经济建设的战略大计,符合江苏和国家的经济建设格局的总方针和总体规划,是靖江今后的发展方向和希望所在,前景广阔。

1 港口在现代经济中的作用和地位

纵观全球,世界经济的发达带集中在沿江、沿海,世界的繁华城市大都分布在沿江或沿海,而这些城市的兴旺和发展都跟水有关,跟港口有关。港口是城市的门户,城市又是区域的中心,区域、城市和港口互为依托。相对来说,一些内陆国家和地区正是因为缺乏港口门户、水运闭塞、单纯依靠陆运,物资流通受着很大的制约,因而经济发展也相对缓慢。因此,当今世界的许多国家和地区都不惜重

金投资于港口建设,发展外向型经济,以达到富国强国的目的。

我国的对外开放和发展外向型经济,必须拥有与其相适应的门户——港口。建国以来,我国依靠自己的力量先后建了不少港口,有的港口如上海港的年吞吐能力达到亿吨以上,跃入了世界大型港口的行列。但是我国的港口建设和发达国家相比差距很大。我国沿海平均每 500km 的海岸线才有一个港口,而日本沿海平均不到 40km 即有一个港口。1982 年日本港口的年吞吐量是我国港口年吞吐量的 9 倍^[1]。由于我国的港口建设不能和经济建设同步发展,使得大量依靠水上运输的对外贸易受到了制约,大量物资不能及时外运。因此,发展和建设现代化的港口,不断增强港口的物资吞吐能力,使之适应我国的外向型经济发展需要,是我国现代化建设的当务之急。

2 靖江发展港口经济的优越条件

长江靖江河段处于长江黄金水道的最佳地段。该河段是长江河口的起点河段,中部八圩港上至南京 209km,下距吴淞口 157km,已经开工建设的江阴长江公路大桥和规划拟

建的新长铁路越江铁路桥都从该河段通过,地理位置及自然条件十分优越,适宜发展江海联运、水陆联运、公铁联运。因此,充分利用长江岸线,尽快发展港口建设,使之与隔江相望的江阴港、张家港形成长江下游类似武汉三镇格局的大型港口群体,成为公、铁、水配套的综合性交通枢纽和物资集散基地,是振兴靖江,开发苏北,乃至发展整个江苏经济的战略性措施。

2.1 靖江长江岸线适宜发展港口建设

开发利用长江岸线,建设港口码头,对长江河势河床、水深条件和岸线稳定性等要求极高,必须符合一定的条件和技术要求方能建港。同时,各段岸线适宜建什么类型的港口,使之科学合理,也必须进行科学论证。为此,早在1992年初靖江市委、市政府就责成靖江水利局会同有关科研单位,对长江靖江河段的河势河床稳定性进行分析,并根据分析结果拟订出开发利用长江岸线的规划报告。此后,靖江水利局与河海大学的专家教授共同合作,在对大量资料进行综合分析研究的基础上,提出了《长江靖江河段河床稳定性分析和岸线开发利用报告》(以下简称《报告》),并通过了以中科院院士严恺为首的国内水利、交通、港口等方面的专家及经济学家的评审鉴定。《报告》指出,靖江炮台圩以上单一河段内下三圩至八圩港,炮台圩以下分汊河段内万福港至安宁港,这两段河段水流平顺,且深入贴岸,一10m等深线离岸20~50m,宽度一般在2km左右,多年变化甚小,稳定性好。有充足的港区水域和锚泊地,航道毋须疏浚。根据《港口工程技术规范》第2.2.3条,适宜于开发深水泊位区。其中下三圩港至八圩港河段长4.5km,可沿岸布置万吨级泊位19个;万福港至安宁港河段长7.3km,可布置万吨级泊位32个。这样,靖江沿江52.3km岸线中有11.8km可以开发成万吨级以上的深水泊位51个,既可以建设专

业码头,也可以建设大型工业企业的货主码头,开发前景极好。以江阴长江大桥为中心,西起老十圩港,东至蟛蜞港的6.5km长河段,可以以大桥为中心景点,建成旅游开发区,建设旅游码头,并配套相应的生活服务设施,更好地为专业码头区服务。除此以外的岸线可以发展中小型码头泊位,以满足地方经济发展的需要,还可以发展拆船工业,建设修造大型江海轮船基地等。专家们在评审《报告》时指出:“长江靖江河段的中部地段具有得天独厚的建港条件,其位置和条件之优越,是长江下游不可多得的。”

2.2 江阴长江公路大桥的建设为靖江岸线开发利用创造了一个极好的契机

由国家批准立项的重点建设项目——江阴长江公路大桥已经开工,该桥的建设为靖江的经济建设创造了极好的环境和条件,也为靖江长江岸线的开发利用创造了极好的条件和契机。

任何港区的建设都必须有城市作为依托。江阴大桥建成后,原先被长江隔开的江南和江北将变成桥南和桥北,靖江和江阴、张家港原先以长江为天然屏障的界限将消失,靖江南部滨江地区将变成寸地寸金的宝地,靖江将建设滨江城市带,并与逐渐南移的靖江城相连接。这样,靖江、江阴和张家港三市就因大桥的建设而连为一体,靖江沿江港区就有了这一城市群体作为依托。这对港区的建设是极为有利的。

此外,近十几年来,张家港和江阴的长江岸线开发利用很快,已经形成一定规模的港口阵容。随着江阴腹地的无锡、常州和张家港腹地的苏州、常熟等市近几年来经济的发展,需要从江阴港和张家港进出的物资每年都在增加。例如煤炭,1988年仅江阴、宜兴、无锡、苏州等城市的工业用煤和发电用煤,就由过去的年100万t左右骤增到300万t以上,这些煤炭习惯于从江阴港中转。而江阴港这一

年仅中转了其中的 198 万 t,只完成了需要量的 61%^[2]。因此,江阴港要发展,但江阴市自己的岸线已有 87%被利用,其余的则因分布零乱难以利用。张家港港区的一些附属设施已经跨越到靖江水域,它的 4 个供货轮抛锚等待进港的系缆浮桶已建在靖江林家港外长江水域;1993 年开工并于 1994 竣工验收的一座 5000t 级的货运码头,已经由张家港港务处和靖江交通局港务处联合建成于靖江天生港以东岸线。因此,靖江可以争取与江阴、张家港联手,共同开发港口。

靖江岸线一旦建成港区,将与张家港、江阴港形成互相辐射,互相依附的跨江港口群体,这个港口群体在国内是不多见的。

此外,随着江阴大桥的开工,靖江长江岸线身价陡长,前来寻求合资开发的台商和外商纷至沓来,投资 1 亿元的台资合资项目长荣钢铁有限公司已经开工建设。靖江长江岸线的开发利用方兴未艾,形势十分看好。

2.3 振兴靖江,发展苏北,必须发展靖江港区建设

近几年来,靖江经济出现蓬勃发展的好势头,靖江的工业经济已逐步形成规模经济,外向型经济在靖江经济中所占的比重逐年上升,而工业经济和外向型经济的发展需要有与之相适应的港口相配套,以满足大宗原辅材料、产成品和进出口物资的吞吐需要。另一方面,靖江的第三产业和一、二产业相比较,显得很不适应,而港口码头是第三产业中的重头。因此,加速港口建设,形成以港口经济为主的滨江经济带,培育靖江经济新的生长点,是靖江经济建设的方针大略,是靖江的希望所在,前景十分广阔。

靖江是苏北的南大门,历来是苏北物资的重要集散地。随着江阴大桥和与大桥衔接的中国东部的干线公路——黑龙江周江至海南省三亚的公路和拟建中的新长铁路线建成,将有更多的苏北乃至中国东部的物资从

靖江集散,并通过长江水运分流到海外、东南沿海地区和内地,在经济效益前景上也是可观的。因此,加快靖江岸线的开发利用,发展港口码头十分必要。

3 需要注意的几个问题

为了进一步做好对靖江岸线的开发利用工作,建议在下列几方面加强建设和管理。

3.1 靖江岸线的开发和利用必须按照《报告》进行科学合理安排,有关部门要加强扎口管理控制。做到“深水深用,浅水浅用”,避免因不合理的开发利用造成黄金岸线的浪费。按《报告》的原则,安排开发项目,要由有关部门统一扎口控制管理。

3.2 靖江沿江开发带的规划要进行具体化的碎部规划。沿江 2km 带状范围的建设必须严格控制和管理,以使岸线开发项目一旦落实,在其背后腹地有附属设施和生活设施建设的余地,同时也可相应减少建筑物的拆迁,减少工程建设的前期支出费用,以吸引投资。

3.3 必须逐步加强沿江的交通、通讯、供电、供水等基础设施建设,“筑巢引凤”,为投资开发者提供良好的硬环境。

3.4 现阶段,长江岸线的开发利用可以先由初级开发起步,逐渐向高级开发发展。例如,可以先搞拆船,后建大中型码头泊位。但一旦大型项目落实,原先的小项目必须服从于大项目的开发。在初级开发阶段不应建永久性建筑物,以免大项目上马增加建设费用。

3.5 对长江开发地段的局部不稳定岸线要加强护岸治理,保持河段良好的河势和河岸稳定,以利开发。

参考文献

- 1 王家典等主编.港口发展与中国现代化.北京:中国经济出版社,1992.7
- 2 王家典等主编.港口发展与中国现代化.上海:上海社会科学出版社,1989.392