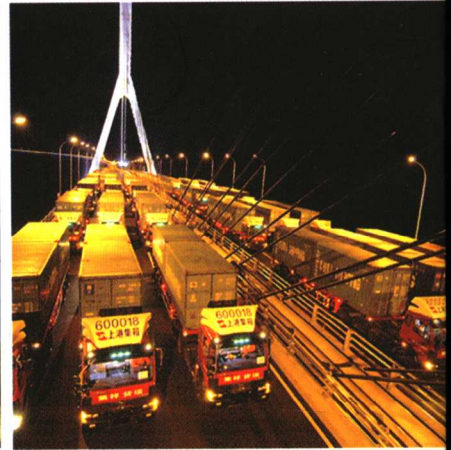
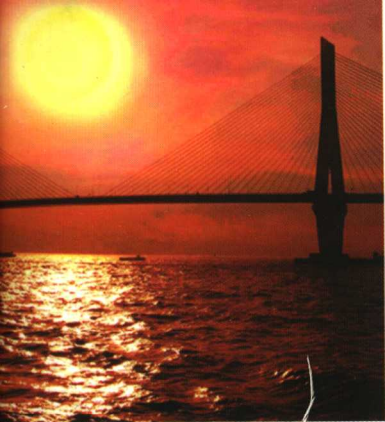




让黄金水道流金溢彩

洋山开港之际献给万里长江的思考

洋山开港，一座世界级的枢纽大港横空出世，崛起于东北亚万千航线的中心，屹立于全球大港之林。

洋山港，江海交汇，连接腹地，长江黄金水道的滚滚物流有了通向五大洲、四大洋的出海口，长江经济带有了参与国际竞争、接轨蔚蓝色文明的桥梁。

可以自豪地说，洋山港极大提升了黄金水道在国际航运竞争中的能级，由于水浅而造成的“半船港”历史宣告结束。满载集装箱的巨轮从这里扬帆出海，让黄金水道流金溢彩！

上 海 周

鸣江海

一条黄金水道 承接蔚蓝海洋

◎主编 吴谷平 何建华 茅廉涛

文匯出版社

云周 生周 鸣江 海

一条黄金水道承接蔚蓝海洋

◎主编 吴谷平 何建华 茅廉涛

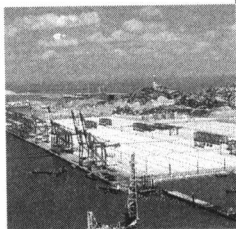
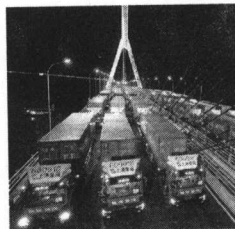
图书在版编目(CIP)数据

钱塘江海:一条黄金水道承接蔚蓝色海洋/吴谷平
何建华 茅廉涛编著. —上海:文汇出版社,
2006.3

ISBN 7-80676-983-8

I. 钱... II. ①吴...②何...③茅...
III. 新闻报道-作品集-中国-当代 IV. 1253

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2006)第 008024 号



钱塘江海

——一条黄金水道承接蔚蓝色海洋

主 编/吴谷平 何建华 茅廉涛

编 委/吴谷平 何建华 茅廉涛

陈启伟 陈 梁 马 申

强 荧 徐雪飞 李 翔

王 蔚 吴朝阳

责任编辑/雍启昌

特约编辑/王瑞祥

设计制作/点睛堂工作室

出版发行/文匯出版社

上海市威海路 755 号

(邮政编码 200041)

经 销/全国新华书店

印刷装订/上海长阳印刷厂

版 次/2006 年 3 月第 1 版

印 次/2006 年 3 月第 1 次印刷

开 本/787×1092 1/16

字 数/250 千

印 数/1—3000

印 张/13(彩色插页 4 面)

ISBN 7-80676-983-8/D·096

定 价/28.00 元

上海 周鸣海



目录

MULLU

洋山开港篇

- 3 上海国际航运中心洋山深水港工程简介
- 5 洋山崛起“东方大港”
- 14 中国经济发展呼唤枢纽大港
- 17 吹响国家海洋战略东进序曲
- 20 以软实力打造国际航运中心
- 22 洋山港建设大事记(10个节点)
- 23 东海大桥建设大事记(15个节点)
- 27 科技托起百年桥
——写在东海大桥贯通之际
- 30 国家战略的“精品”
——东海大桥工程建设侧记
- 33 东方大港横空出世
——洋山港一期工程踏访记



- 36 上海,就在这里“上海”
——走向蓝色海洋的洋山深水港区
- 42 东海大桥:灵感之桥创新之桥
- 44 伟哉洋山人!
- 49 建设者群英谱
- 56 横空出世 洋山深水港昨开港
- 59 横空出世洋山港
- 64 在洋山港向世界敞开胸怀的时候
——洋山深水港区开港侧记
- 67 伟大事业孕育伟大精神
——祝贺洋山深水港正式开港
- 70 洋山港建设与城市精神
- 73 三级安保确保洋山港安全无忧
- 74 为洋山港“度身定做”
新型“平底船组”实现江海无缝转运
- 75 今敞开胸怀迎接三艘集装箱船靠泊
- 76 “彩虹石”洋山港卸下第一箱
- 77 东海大桥——颗珠山斜拉桥
万事俱备待开港
- 78 小洋山,光缆布放岩石上
- 80 国务院批准设立的国家第一个保税港区
洋山保税港区通过验收
- 81 洋山港建设中举行过 120 次专家重大技术论证会
小洋山有最宽最高双连拱隧道
- 83 港区综合信息服务网试运行
上海移动全力支持港区通信建设
洋山港:试运行 10 天关税超千万
- 85 “100 年”设计基准期内保证钢筋不生锈或钢结构表面不锈蚀
东海大桥不必年年油漆
- 86 洋山深水港区港政航政实施一体化管理
- 87 临港新城轮廓初现

黄金水道篇

- 91 黄菊在长江沿江省市与交通部举行的座谈会上强调
合力建设黄金水道 促进长江经济发展
- 93 同饮一江水 共谋发展路
- 94 长江这条龙肯定能舞起来
- 97 一江“黄金水道”，两城千里牵手
- 102 万州：长江带来新机遇
- 105 30分钟就可翻越三峡大坝，让“黄金水道”的交通更顺畅
长江三峡将建“升船机”
- 106 明年6月：炸三峡大坝三期围堰
- 108 三峡大坝现在是“闸等船”
- 111 武汉：锻造长江“金腰身”
- 114 上海港联姻武汉港推进“长江战略”
资本纽带牵起江海大港
- 117 江西省副省长、九江市委书记赵智勇谈“黄金水道”——
江海相连共创“黄金效益”
- 118 黄金水道叩开赣北大门
- 122 晴雨表上看崛起
- 125 “南昌制造”，英雄城的新名片
- 129 马鞍山市委书记丁海中接受联合报道组专访时表示
马鞍山要成为安徽东向发展战略的先锋
- 131 芜湖市副市长程晓苏接受联合报道组采访时表示——
“皖之中坚”迈向“长江时代”
- 133 再造南京港
- 138 南京龙潭港“无缝对接”洋山港
- 139 “绿杨城郭”崛起“长江产业走廊”
——扬州市委书记季建业谈沿江深度开发

- 140 打造综合型港口和物流集散中心
扬州港做好准备“喂给”洋山
- 141 南通:组合港北翼将更有力
- 144 张家港市委书记曹福龙接受联合报道组采访
以港市融入上海经济圈
- 145 浙江省委常委、宁波市委书记巴音朝鲁接受联合报道组采访
两港资源互补 共荣共进共赢
- 147 优势互补互相依存共同发展
洋山港、宁波港合作共推长三角经济快速发展
- 149 绍兴市委书记王永昌接受联合报道组采访
绍兴:借黄金水道扬帆出海
- 151 绍兴“乌篷船”摇进黄金水道
- 152 温州市委书记王建满接受联合报道组采访
温州:大港带动蓝色产业带
- 154 温州:临港产业托起水运强市
- 157 台州市委书记蔡奇接受联合报道组采访
台州:借洋山之力圆大港之梦
- 159 “海上台州”崛起东海之滨
- 160 黄金水道蓄势待发 江海联动共创未来
- 162 实施长江战略 谋求共赢发展
到 2010 年,上海港集装箱年吞吐量将突破 3 000 万标准箱
- 164 长江联合发展集团瞄准“黄金物流”
- 166 上港集箱与温州港和江阴港结盟
三大港将联动共赢发展
- 167 编者的话
- 168 江海联动牵人心
- 169 共谋“黄金水道”发展新路
- 171 谱写长江“黄金水道”合作共赢新篇章
- 174 让“黄金水道”产生黄金效益
——河海大学薛鸿超教授展望崭新航运格局

- 176 区域联动共享“黄金效益”
——华东师范大学沈玉芳教授强调沿江地区要重视制度创新
- 178 上海城市化发展研究中心主任接受记者采访时表示——
上海将助“黄金水道”发挥“潜能”
- 179 民革上海市委建议以“黄金水道”开发利用为契机——
强化上海“三个服务”的实施
- 180 长江流域经济带共享“洋山机遇”
上海市政协委员张兆安博士建议上海港应追求“放大效应”
- 181 重振“黄金水道”恰逢其时
- 184 让黄金水道流金溢彩
——洋山开港之际献给万里长江的思考
- 188 后 记

洋山开港篇

上海国际航运中心洋山深水港工程简介

洋山深水港区

大小洋山位于杭州湾长江口外嵊泗县的崎岖列岛,具有建设深水港的良好条件,平均水深可稳定保持在 15 米以上,港区距国际航线近。上海国际航运中心拟选的洋山港区远期规划码头岸线 18 公里,可建成 50 多个超巴拿马型集装箱泊位,集装箱通过能力可达 2 000 多万 TEU。

港区一期工程计划建设 5 个集装箱泊位,岸线长 1 600 米。码头通过能力 220 万 TEU,计划 4 年时间即可建成。

芦洋跨海大桥

规划的芦洋跨海大桥长 27.5 公里,可通航 5 000 吨级船舶。一期工程先布置 4 车道,年设计通过能力 400 多万 TEU,远期规划根据发展需要确定。

芦潮港海港新城

芦潮港海港新城位于南汇县芦潮港,规划海港新城面积 44.5 平方公里,为洋山港区的后方基地和货物集散中心,具有集疏运仓储、临海加工业、航运市场、物流中心、居住、金融商业服务、娱乐旅游等综合性功能。

洋山港建设决策时间表

党的十四大提出把上海建成“一个龙头、三个中心”的重大战略。决策后,中央领导多次提出要加快上海国际航运中心建设。

1995 年 8 月、9 月 上海市委、市政府主要领导多次就国际航运中心深水枢纽港港址进行调研和实地考察。

1996 年 9 月 根据国务院要求,上海委托 10 多家中央在沪及上海市的科研、设计、勘察单位,对港址进行论证,开始了艰苦的前期工作。

1997 年底 上海已开展了上百个专题的研究论证,基本解决了在洋山建设深水港的重大技术、经济问题。

1998 年底 编制完成了洋山深水港区总体布局规划和一期工程预可行性研究报告

告及相应的专题报告会。

1999年3月、5月 中国国际工程咨询公司两次在京组织召开深水港港址论证会。会上,上海市向中央有关部门正式提出建设洋山深水港。

1999年8月 上海向国家计委编报了洋山深水港区一期工程项目建议书。

1999年10月 国家计委组织国内权威专家分宏观经济和技术经济两个方面对洋山深水港项目进行了审查。

2000年1月 国家计委又开展了国际咨询,从国际竞争的大环境确认洋山深水港建设的必要性、紧迫性和技术方案的可行性。

2000年11月 江泽民同志对建设上海国际航运中心洋山深水港区作出重要批示,为尽快将上海建成太平洋西岸国际经济、贸易、金融和航运中心城市之一指明了方向。

2001年1月 时任国务院副总理的吴邦国率有关部委领导,视察了大小洋山港址现场,对加快洋山深水港区建设作了具体部署。

2001年10月 上海最终正式向国家计委递交了累计200万字以上的洋山深水港区一期工程可行性研究报告,报告已12易其稿。

2002年3月 国家正式批准了洋山深水港区建设的工程可行性报告。

2002年6月26日 深水港一期工程在东海大桥打下第一根桩。

洋山崛起“东方大港”

■文/文汇报记者 强荧 王蔚

公元2003年7月，中国一万八千公里海岸线的中央，炸响阵阵惊雷。中国最大的港口建设工程——上海国际航运中心洋山深水港区一期工程走过一年艰辛历程。茫茫东海之上，连接上海芦潮港与浙江小洋山岛的东海大桥，已如昂首欲飞的蛟龙，渐渐跃出海面。

上海与浙江联建洋山深水港，吸引了全球的目光。静谧的嵊泗洋山岛，拉开一场巨变；构筑崭新的国际航运中心——中国“巨龙”的世纪梦想，已在这里起航！

当今世界，国际航运中心成为全球干线网络的重要节点，国内市场和国际市场的接轨点，国内经济与世界经济的交汇点。

建设洋山深水港，是党中央、国务院作出的重大决策，是国家战略；

建设洋山深水港，是科学规划、科学决策的结晶；

建设洋山深水港，是全国大团结、大联合、大协作的产物。

世纪工程，异样精彩。仅洋山深水港区工程一期起步工程投资就达143.1亿元，将构筑5个集装箱泊位，可停靠第五、第六代集装箱船，设计年吞吐能力为220万标准箱；与此同时，长达31公里的东海大桥，将把上海和浙江更加紧密地联系在一起。与洋山岛相望的芦潮港将崛起一座人气旺盛的海港新城。

远景规划气势更为磅礴：洋山港区将容纳50多个大型集装箱泊位，深水岸线长达20公里，形成集装箱年吞吐能力2500万标准箱以上。

洋山建成深水港，全盘皆活。希望的曙光跃出地平线，照亮了上海国际航运中心的灿烂前程。

重大的国家战略

站在全局和战略的高度，审视国际形势的深刻变化，党中央作出建设上海国际航运中心——洋山深水港区的重大决策。作为国家战略，洋山港的建设已不仅关乎一座城市基础设施的改善，更关乎中国这条“巨龙”的世纪腾飞。

“城以港兴、港为城用”，早在上世纪80年代，江泽民同志在上海工作时就曾对上海港的发展高瞻远瞩。历届上海市委、市政府领导对上海深水港建设注入许多心血。党的十四大作出“以上海浦东开发为龙头，进一步开放长江沿岸城市，尽快把上海建成国际经济、金融、贸易中心之一，带动长江三角洲和整个长江流域地区经济的飞跃”的

重大决策后,党中央、国务院又提出了建设上海国际航运中心的宏伟目标。1996年,时任国务院总理的李鹏到上海考察时就说,如果没有国际航运中心,上海建设“一个龙头,三个中心”将是难以想象的。

国际航运中心的发展历史印证了这样一个道理:航运中心、金融中心与贸易中心历来是三位一体、互为依存、共同发展的。国际航运中心是国际经济中心城市的重要支撑,如果没有承担庞大物资或商品运输的现代化航运作支撑,国际贸易中心的目标将难以实现,缺少了国际航运和国际贸易的服务基础,国际金融中心的发展也将受到制约。而国际航运中心的核心就是集装箱深水枢纽港。

在我国这样一个市场巨大、腹地辽阔的国家,特别是长江三角洲地区,如果没有一个国际航运中心,没有深水枢纽港,在国际分工与竞争中就会处于被动地位,动员资源的能力就会受到制约,经济发展的动力就会被削弱。建设深水枢纽港,关乎中国未来100年的可持续发展。

挑战逼到家门口

放眼世界,形势逼人,时不我待。有专家预言,在今后5到10年,东北亚经过角逐必将诞生一个新的国际航运中心。

对于这种国际形势紧迫感,体会最深的莫过于上海国际航运中心建设的一线指挥者。深水港工程建设指挥部一位领导曾说过一个颇令上海人尴尬的细节——东北亚国际航运中心竞争对手韩国光阳市副市长来访上海,大船在长江口外候潮,足足等了6个小时,上岸后,这位副市长意味深长地说道:“上海挺好,但是进来很难”。

由于经济全球化趋势加速,世界航运业格局发生重大演变,国际航运市场船舶日趋大型化、经营联盟化、运输干线网络化,在亚洲/欧洲、亚洲/北美、欧洲/北美三大东西向航运主干线上,5000标准箱以上、吃水13至15米的超巴拿马型集装箱船已成为主流船型,8000标准箱以上的集装箱船也非凤毛麟角。当前世界航运是船公司选择枢纽港,某个港口如不能满足15米水深等要求,就只能沦为支线港。为顺应国际航运发展新潮流,世界主要港口无一例外地大规模建设深水码头和深水航道,以满足大型集装箱船运营的要求,加紧打造全球干线网络中数量极少的重要节点——战略性枢纽港。

挑战已经逼到家门口。就在党中央、国务院决定建设上海国际航运战略的同时,与上海毗邻的周边国家和地区纷纷加紧夺取东北亚航运中心的进程。韩国釜山提出建设“21世纪环太平洋中心城市港”的目标,高雄提出要建设“亚太营运中心”。

统计显示,目前东北亚地区已建和在建的集装箱深泊位已有40多个,其中最为突出的是韩国釜山、光阳港。釜山港计划在2011年之前建成33个集装箱专用泊位,形成1500万标准箱的吞吐能力。相距釜山不足100公里的光阳港,计划以每年建成4个泊位的速度,在2011年之前建成33个水深为16至20米的集装箱泊位。

东北亚各港对我国丰富的箱源更是跃跃欲试。计划以低费率和优良服务吸引船公司,把我国青岛、大连港作为其支线的喂给港,包括新疆在内的辽阔中国内地成为釜山、光阳港的经济腹地。

从国际航运中心的形成规律来看,在某区域范围内,集装箱枢纽港的地位是唯一的,一旦枢纽港的地位确立,就可依托其航线航班的优势形成积聚效应和规模效应,将其余的东亚中心枢纽港击垮,沦为其喂给港和支线港,这就是所谓的“马太效应”。

如果到2005年,中国上海再不建成15米水深的深水港,将受到东北亚新增深水泊位的严峻挑战,上海港将有约95万标准箱需到釜山、神户等港中转至欧美地区,仅此将增加产品品种运输费27亿元,大大降低了我国的国际竞争力,即使长江三角洲和长江流域提供充沛货源,吞吐量大幅度上升,也始终摆脱不了支线港、喂给港的命运。建设具有15米以上水深的深水航道和泊位,迅速提高集装箱吞吐能力已迫在眉睫。

寻求自我超越

翻开上海的历史,这座大都市曾一度享有国际航运中心的美誉。一部上海近代史,与港口、航运业的迅速发展紧密相连。

经历海陆变迁,上海从黄浦江边的小渔村走来,南宋末年逐步成为新兴的贸易港口。“江海通津,东南都会”,1840年上海开埠后,上海港内舟楫鳞次栉比,航运贸易迅猛发展,19世纪后期,航线已辐射沿海、长江以及东南亚各国。到了20世纪30年代,上海港货物吞吐量达到1400万吨,列世界第七大港,跃居远东最大的航运、经济、贸易和金融中心。然而,之后由于种种原因,上海作为国际航运中心的地位和作用日益下降。

当新世纪的太阳冉冉升起,位于太平洋西海岸中心、地处全球东西三大主航线要冲的上海,再度成为世界东方熠熠闪耀的明珠。改革开放的上海,能否超越历史的辉煌,续写气贯长虹的新史诗?

上海,有信心超越。1991年至2001年的10年间,上海港集装箱吞吐量年增长率达到24%,2002年国际集装箱吞吐量达到861万标准箱,位列世界四强。今年上半年,上海港累计完成集装箱吞吐量超过500万标准箱,并把全年目标瞄准1000万标准箱。上海港的航线已超过150条,覆盖全球100多个港口,全球50多家著名船公司全部入驻。

超越,必须寻求突破口。从上海港自身发展看,必须突破长期以来困扰上海的两大“瓶颈”。一是量,上海港现有集装箱泊位16个,年设计吞吐能力330万标准箱,加上2005年前建成的外高桥港区三、四期共6个集装箱专用泊位,到时仍会有几百万标准箱吞吐能力的缺口;二是质,上海港航道和泊位水深严重不足,大于1400标准箱的集装箱船需候潮进港,第二、第三代的集装箱船实载率仅为50%至60%,严重制约了上海港的通航能力。如果说,量的缺口可以通过建设一批喂给港、支线港来补充,那么,质的问题必须要通过建立深水干线枢纽港来彻底解决。

艰难的选址

深水港建在哪里?这是一个牵动无数神经的课题。而对于答案的苦苦寻求,可以追溯到上世纪90年代。

根据双赢思路,上海组织专家先后北上罗泾、东进外高桥、南下金山嘴等地,对深水港方案进行论证。结果发现,罗泾只具备作为煤码头的条件,外高桥港区可以停靠第三、第四代集装箱,但不能承受特大型集装箱船,随后到金山嘴进行试验,疏浚出了400米宽、800米长的航道,然而一年后,深水航道又基本被泥沙回淤填平了。航道水深不够、岸线不足等种种原因,为深水港选址问题蒙上重重阴影。

1995年,中共上海市委为贯彻落实中央、国务院的重大战略决策,将深水港选址列为十大调研课题之首。决策层进一步开拓思路,在现有航道、港口均不符合要求的情况下,提出必须跳出黄浦江,跳出长江口,在杭州湾的外海建设深水港区。

从黄浦江、长江口,到东海,寻寻觅觅,终于在距南汇县芦潮港约30公里的大、小

洋山,找到了离上海最近的具备15米水深的天然港址。这个由两座山岛围成的天然港池,海域海床稳定,处于基本冲淤平衡状态;峡岛效应明显,大小洋山岛链的天然屏障有利于船舶的靠离泊;岛屿众多、滩地发育好,港口发展余地大;工程地质构造稳定,地震活动很弱。

1995年8月,一个风和日丽的日子,静谧的嵊泗洋山岛水域里,一支由时任中共上海市委书记黄菊率领的规划设计考察团,正在对这一水域悉心踏勘,为上海建设国际航运中心寻找一个开创性的突破口。经过细致考察,上海的决策层提出了在洋山建港的宏伟构想,并在同年9月14日的市委常委会上形成共识。

专家的研究也表明,在洋山建设深水港在技术上完全可行。港区内可形成深水岸线约18公里,布置第五、第六代集装箱泊位50多个,除满足2020年规划集装箱吞吐能力外,还能为今后进一步发展留有充分余地。从区域条件看,洋山离上海相对较近,通过跨海大桥与上海交通运输网络连接,可充分发挥上海港经济腹地广阔、箱源充足的优势。

同时,洋山深水港区将对周边产生辐射力。与长江三角洲地区及附近的港口构成相互促进、结构合理、共同发展的水上运输系统,使长江三角洲地区的港口群形成合理分工格局。作为上海国际航运中心的组成部分的宁波北仑港,可以充分发挥其深水良港的优势,与洋山港在服务区域上进行互补,各自发挥优势促进港口资源的优化组合,带动长江三角洲地区、长江流域乃至西部地区的经济腾飞。

专家还特别考虑到了环保问题。研究结果显示,洋山港区建设对附近环境产生的影响相当有限。由于洋山渔场不是舟山渔场的中心生产区,捕捞生产和海水养殖规模也比较小,因此洋山港区建设基本不会影响舟山渔场的渔业生产,而且洋山深水港处于江海交汇的杭州湾口,水域具有强大的扩散、自净能力,其造成的环境影响要比港区建在城市外围引起的环境影响小得多。

来自国际市场的反应,更确定了上海选址洋山港的信心。据东方海外货柜航运有限公司对14家船公司抽样调查表明,有11家船公司明确选择了洋山深水港区,一些船公司还表示愿意将本公司的国际集装箱中转量移至洋山深水港区中转。世界看好上海,船公司看好洋山港区,许多国内外著名港航企业,包括丹麦马士基公司、香港和记黄埔公司、美国总统轮船公司、荷兰铁行渣华船务公司、中远集团、新加坡港务集团