

施存龙 王泰栋 编著
毛德传 李思捷

中国东方深水大港

—— 宁波港

海 洋 出 版 社

F552
3

中国东方深水大港

—— 宁 波 港

施存龙 王泰栋 编著
毛德传 李思捷

海洋出版社

1987年·北京



B

462565

内 容 简 介

“东方大港”的建设，是我国近十多年来人们关心的议题，作者经过多年的调查考察，编写了我国第一部全面论述“东方大港”建设的书。

本书从“东方大港”的渊源，“东方大港”的各种选址方案的优缺点，到宁波港的兴衰史，宁波港所具有的地理、气象、水文等优越条件，以及建成“东方大港”后的经济效益等等，作了全面、客观的述评，并对宁波港向舟山群岛圈扩展，进行可行性分析，提出了新的见解和建议。书中还涉及了“七五”期间宁波市建设项目，展望了滨海工业区的前景，介绍了宁波港在历史上的社会、经济和文化影响，以及港口主要名胜古迹。

本书知识面广，内容丰富，资料新鲜，数据准确，可供国内外一切关心我国港口建设的广大读者阅读，更适合海港、海运、外贸、海洋工程、港城建设等有关部门和个人阅读参考。

责任编辑 范红英
中国东方深水大港
——宁波港

施存龙 王泰栋 毛德传 李思捷 编著

海洋出版社出版 (北京市复兴门外大街1号)
新华书店北京发行所发行 冶金工业出版社印刷厂印刷

开本：787×1092 1/32印张：33/8字数：176千字 插页：2

1987年8月第一版

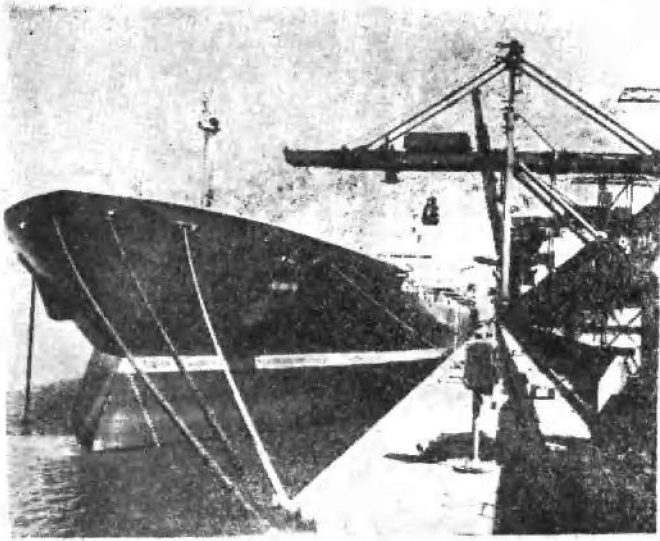
1987年8月第一次印刷

印数：1800

统一书号：17193·0914 定价：2.10元



宁波港北仑矿石中转码头全景



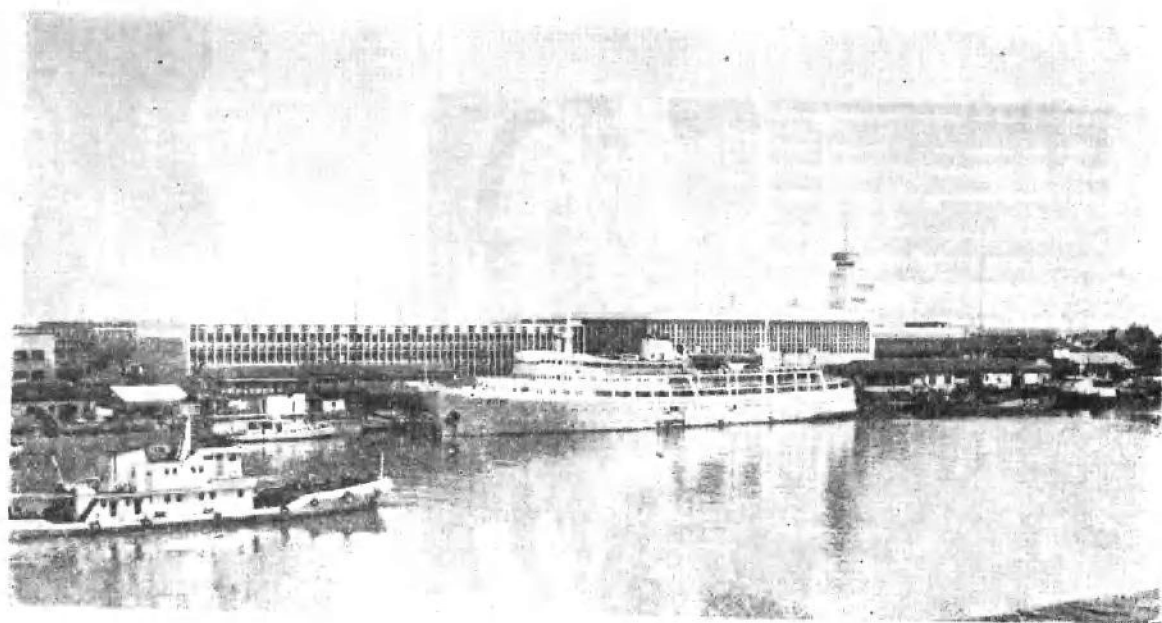
北仑10万吨级矿石卸船泊位一角



宁波港镇海区煤码头在卸船和落驳



宁波港镇海港区煤炭堆场斗轮堆取料



宁波港新建客运大楼



宁波市江夏近貌



舟山岛定海港客货轮码头



舟山岛沈家门港商用码头

序 言

本世纪二十年代，中国革命先行者孙中山先生曾经提出在浙东沿海建设一个“东方大港”的宏伟设想。然而，在半殖民地、半封建的旧中国，这一希望促使中国经济腾飞的宏图大略，只能是一种美好的憧憬，可望而不可达。

六十多个春秋过去，弹指一挥间。如今，社会主义中国正以雄健的步伐，迈进在四个现代化建设的大道上。1984年党中央、国务院提出我国实行进一步对外开放的政策后，国家的经济有了新的发展，沿海十四个城市更是如虎添翼。宁波这个古老的港城，正以她得天独厚的优越条件，重新焕发出熠熠的光辉。现在，建设“东方大港”的蓝图已经展开，先人梦寐以求的理想正在付诸于现实之中。

目前的宁波港，是由北仑港区、镇海港区和宁波老港区三部分组成，其中北仑港及附近海域是建设我国东方深水大港的最理想地点。首先，突出的优势是天然水深。深水岸线长而顺直。可建一大批一万吨级至十几万吨级的深水码头。已经开通的航道13万吨级的海轮可畅通无阻，15万至20万吨级的海轮可候潮进出。再则，北仑的港池航道不冻也不易淤积，水深流顺风浪小，整个港区以城市的滨海区和穿山半岛为依托，由包括金塘岛在内的舟山群岛诸岛为天然屏障，形成一个能遮风御浪的海域。还有，港域的地理位置适中。北仑港位于我国沿海南北航线与长江内河干线的交汇处，背靠长江三角洲，紧邻上海港，不但与经济比较发达的沿海及长

江沿岸十几个省市已有密切联系，而且和日本、朝鲜、东南亚诸国大港形成等距离的海运网络，成为对内对外两个辐射扇面的中心点。优越的地理位置是世界大港发展的重要条件，远东的新加坡、西欧的鹿特丹皆为此例。目前，宁波港口的吞吐能力已超过三千万吨，预测到2000年，年吞吐能力可达一亿吨左右。另外，北仑港区的后方陆域宽广，滨海地区的陆地达400平方公里，其中可供近期开发的岸段陆地就有130平方公里。这里完全有条件发展钢铁、石化、电力、建材、船舶修造等大型工业和外贸加工工业。今后，随着港口的开发建设，一个新型的滨海工业城市将在此形成。城市依托港口而日益繁荣，港口借助城市工业发展而迅速扩大，两者相得益彰、互相促进，发展前景十分广阔。

宁波港口的优越条件，引起了国内外的关注，到过北仑港的中外专家、学者纷纷称赞这里是中国的良港，评价很高。他们还感慨地断言：“真正的东方大港就在这里”。按照全国六届人大四次会议精神和党中央、国务院关于加快宁波开发建设的要求，从我市的实际出发，我们要加快深水良港的开发和交通集疏运网络的建设，以港口促工业、促内外贸易，带动经济和社会的协调发展。

《中国东方深水大港——宁波港》一书，是我国第一部全面论述“东方大港”建设问题，详尽地介绍宁波港的专著。本书在认真调查研究全国对外港口情况的基础上，进一步研究了东方深水大港的布局问题；以大量的材料论证了宁波港发展成为中国东方深水大港的有利条件及其建成后对社会、经济发展的重要作用。全书内容丰富、资料新鲜，议论的问题有一定的深度和独特见解。可供海港、海运、外贸、投资、旅游、海洋工程、港城建设、海岸带开发等部门的工

作者和一切关心港口建设的读者阅读参考。

我们真诚地希望国内外人士来共同关心和建设现代化的东方深水大港。我们相信，宁波港的开发建设不仅对浙江和华东地区的经济繁荣具有重大的促进作用，而且对整个国家的经济发展也将产生深远的影响。一个雄伟的国际性东方深水大港必将崛起在太平洋的西岸，宁波将为振兴中华，为人类的幸福进步作出新贡献！

宁波市市长 耿典华

1986年10月

自序

(一)

我国是一个大陆国家，同时又是一个海洋国家。自古以来，有从海上沟通国内沿海各地客货和与海外各国相互往来的传统。海港是海上交通运输的枢纽。它在我国四化建设中起着重要作用。

世界上除了许多国家和地区以工业或农业为本，甚至以旅游业作经济支柱以外，还有以靠港口为本的。新加坡国家总理李光耀毫不含糊地向全世界宣称：他的国家就是以港立国。

港口条件的优劣和得失，决定着一个海港城市或一个滨海地区，乃至一个国家的经济兴衰。在我国，上海港口优势在明代的重新获得和近代的发展，使它得以崛起为中国第一大港和第一大城市。中世纪时，我国在世界上赫赫有名的刺桐港（泉州港），因为元末失去港口条件而变得六百多年来默默无闻。本世纪初仅是一个叫“青泥洼”的渔村，因为建港而地位大为提高，成为我国沿海大城市之一的大连市，使原是东北第一港，但港口条件差的营口港降到较为次要的地位。早在明代就开始经营外贸的澳门，由于港口条件不佳，其地位被同在珠江口的迟至清代后期才开始经营的香港所取替。在世界，洼地泽国——荷兰仗着它的鹿特丹港口的优势发了起来，等等。各海洋国家有鉴于此，都不遗余力地发展海港。法国和比利时大力建设马赛和安特卫普港，西德力挽汉堡

港，而战后日本，不惜将35亿美元的巨资投到海中，填起人工岛，变原为一般港口的神户，为世界第三大港。

我国国内城乡的物资交流，有相当一部分要通过大大小小的海港来完成。

我国目前的国际贸易运量，有90%以上是由海洋运输完成的。这些都有赖外贸港口吞吐。

我国要想实现“四化”，要想摆脱本国资金、资源、技术、市场以及信息的局限，要想把本国优势物产投放到最获利的国际市场，以换回尽可能多、尽可能好的国内急需的物资，要想吸引国际船舶乐意来华，国际资本乐意投资，没有良好而足够的港口条件是办不到的。从这个意义上说，拥有良好的港口条件，是牵住沿海经济发展的“牛鼻子”。

(二)

旧中国由于积弱百年，外侮不断，加上从北洋军阀起到大陆解放为止的战火连绵，港口非常落后。中华人民共和国建立时，上海、大连、秦皇岛、天津、青岛、广州(当时含黄埔)等较大港口一共只有119个码头泊位，最大泊位是一万吨级。连云港、宁波、福州、厦门、汕头为中等港口。其余则是设备极为简陋，甚至没有设备的小港口，就连湛江港在当时也还是个可怜的小港。总之，旧中国留给我们的海港基础是很薄弱的，我们是在很低的起点起步的。

经过建国三十多年以来的发展(东北港口则经过时间更长，解放迟的海南岛稍不足)，有的由原来的中小港跃居为大港，如连云港和湛江港；有的原属荒僻的“处女地”开发成为港口，如宁波的北仑，大连的鲇鱼湾等等。

据我们统计, 1983年全国沿海港口货物吞吐量在10万吨以上的有104个, 还有10万吨以下, 几万吨以上的44个(吞吐量很小的港未计在内), 共148个。其中9000万吨以上1个(上海), 3000~4000万吨3个(除大连、秦皇岛港外, 我们也将南京算在内, 理由是它已在接纳万吨海轮), 2000~3000万吨的1个(青岛), 1000万吨~1600万吨的3个(天津、黄埔、湛江), 500~1000万吨5个。

我国现已有50多个港口开办外贸运输。其中对外开放港口(对外籍商船开放), 迄1985年4月共有30个, 即大连、营口、秦皇岛、天津、烟台、龙口、威海、青岛、连云港、上海、宁波、温州、福州、泉州、厦门、汕头、广州、黄埔、赤湾、蛇口、九洲、湛江、海口、八所、三亚、北海、防城、南通、张家港、黑河。除黑河港是在黑龙江中游外, 其余29个都是沿海对外开放港口。我国1983年具有1万吨级以上码头泊位的港口共有16个, 其中有15个包括在这份名单内(另一个是南京港)。

我国具有万吨级码头的16个港口, 1983年共有161个1万吨级以上码头泊位, 其中具有最深的深水泊位10万吨级的港口只有2个(大连、宁波)。我国港口无论在个数上和等级上都还不足。

“六五”期间, 预定建成深水泊位目标是54个。1984年, 各港有40个泊位施工, 当年完成煤炭等6个深水泊位(5万吨级2个, 万吨级4个)已验收, 增加吞吐能力2195万吨, 杂货等9个深水泊位已交用(其中包括厦门港东渡3个万吨级杂货及1个兼集装箱泊位), 新增能力300万吨。

经过最后一年的努力, “六五”建港计划实现后, 我国主要港口的煤炭、石油、木材、矿石、集装箱及杂货泊位,

在数量上有了增加，技术水平上有了提高。港口在地理上的布局也获得一定的改善。货物吞吐能力将提高1亿多吨，客运能力也将得到增长。

全国大小海港，1983年为国民经济约共完成货物吞吐量3亿吨。其中，全国各主要海港1983年完成货物吞吐量24 952万吨；1984年为27 556万吨，其中外贸货物吞吐量完成11 228.7万吨（进口为6207.5万吨），而这些主要港口在第一个五年计划期初的1952年和期末的1957年货物吞吐量才分别为1440万吨和3727万吨，1965年完成7181万吨，1978年完成19 834万吨。从个别港口来说，1984年，第一大港上海完成10 068.2万吨，第二大港大连完成4016.7万吨。足见我国海港有了很大进步。但是，我国海港增长的能力，除抵偿现有“欠账”以外，在内外贸货物吞吐任务增长面前，仍然严重不足。因此，在有关今后建港规划和设想中，拟再添一批泊位，预计近期内被动局面会有较大程度的改变。不过，要取得大的突破，还需采取积极有力的对策。

（三）

我国通过沿海外贸港口运进的大宗货物，目前每年约粮食1000万吨上下，化肥、钢材各约700万吨，木材500多万米³，矿砂400多万吨，水泥近300万吨。出口的大宗货物有石油、煤炭等等。我国运输船舶到外国港口，远到欧洲、大洋洲乃至美洲。采用大吨位的运输船最为经济。我国前几年尚无10万吨级以上的运输船（不包括台湾），但外国有这样的大船要来中国承运货物，出于这种形势所逼，我国也已建造起个别特深水码头。现在我国也开始有了10万吨级的巨舶，对于

大的深水码头的需求也显得更加紧迫了。与此同时，我国原有的大区域的枢纽港如上海港等，容量处于饱和，在综合通过能力上和通航靠泊能力上都难以继续胜任，必须打开新的出路。

对此，我国自中央到地方都在思考我国沿海港口如何改变面貌。改变港口面貌要从多方面入手，除了上层建筑的经济体制改革、提高劳动积极性、加强内外协作等以外，最重要的是全国港口合理布局，改造老港，开辟新港，增加现代化设施等。

就全国港口合理布局而言，如何大中小港口搭配，如何选择最适合国情、世界之情的新港址，都是极为重要的问题。

在今后沿海大中小港口布局问题上，根据上述国际远洋运输已呈现的特点，在我们这样大的海洋国家，有那么多物资需要长距离大吨位的船舶运输，是需要有几个大深水港的（但不宜太多）。笔者结合对我国2000年水运发展战略的研究，于1983年—1984年间，根据我国海岸线绵长而基本走向南北向的特点，以地理位置好、水深大、避风好、水域陆域容量大、社会经济优越、远景物流方向符合等为条件，构思了一组新概念“三方大港”。于1983年夏秋间，向全国海岸带资源综合利用研究成果交流会，印发了《论宁波、上海两港的利用和发展，东方大港的选址》一文，强调在我国东部沿海应充分发挥已开始复兴的宁波港潜在能力，并提议把“东方大港”落在宁波北仑港区。1984年5月，又在向中国交通运输发展战略讨论会的襄阳会议上发表的《中国2000年水运发展战略探讨》一文中，除了继续提出“东方大港”应在宁波港起步外，还提出今后应把黄埔港、收回后的

香港、新开发的邻近深水港（含意指大鹏湾）联成一气，成为新概念的“南方大港”。1984年7月，应邀参加浙江省科协组织“东方大港考察队”时，在“东方大港考察论证大会”发言中，申述了“三方大港”的主张和对浙东发展东方深水大港的想法。1984年11月初向一个全国性的学术会议——中国海岸带开发与管理研究委员会成立大会发表了《海运大势和三方大港构思》。《综合运输》期刊1985年第3期也以《建设我国沿海三方大港的构思》为题，简要发表了新概念“北方大港”、“南方大港”及“东方大港”等的主张。

设想在沿海布署北、东、南三方大港的渊源是孙中山先生（正文有专章详述）。他当时选渤海西岸的青河与滦河之间为“北方大港”，选东海杭州湾北岸的乍浦一带为“东方大港”，选广州珠江下游的黄埔一带为“南方大港”。现在我们应当依据今天的国情和世界海运的情势，站在时代生产力的高度、国民经济长远发展的高度，重新优选最佳的港湾。

新构思的三处大港，北方拟选址于辽东的大窑湾包括原大连港，南方如上所述拟选大鹏湾加黄埔加香港，“东方大港”即选以北仑为中心的宁波港，并将舟山群岛作发展后备。

本书主张的东方深水大港与当今其它“东方大港”主张的重要区别之一，是把它作为全国三方大港中的一个大港，而有人主张的“东方大港”是作为全国唯一最大的大港或者世界东方的大港。在范围和功能上有别。

本书专论我国东方大港问题，并不准备讨论北方和南方大港。只是由于它们与本书主题有点关联，在这里提一笔，有关展开性的讨论将在另书中去专述。

本书的港口部分是笔者调查研究“东方大港”初步成果的普及性表现，这里同时又是前人工作成果（诸如港址普查、

水文、气象观测、历史考证、城市国土规划、港口建设规划等等)的运用。为了及时介绍和论述国内外这一注目的议题,不嫌浅薄,将调研所得成书。书中为了说明问题,明确观点,对各种东方大港的主张不可回避地有所评述,未必中肯,希望广大读者批评指正。

1984年以来,有的地方和单位的文件、报道及某些个人文章,为避免矛盾和概念易混,开始回避“东方大港”称呼,改了宁波深水港。本书是超脱地方间关系之作,又考虑到名称的渊源和对象的特点,称之为“中国东方深水大港”,一以与世界东方大港的概念区别,又不脱“东方”两字;二以突出宁波港这个深水特点。

本书除论述宁波、定海等港口本身外,还介绍了港口城市情况、港口历史掌故、港口在历史上的社会、经济和文化影响;涉及了“七五”期间宁波市建设项目,并展望了滨海工业区的前景;最后还介绍了宁波港口的主要名胜古迹招宝山和舟山海域的普陀山。

本书自序、第一至第六章及第十章的第一节为施存龙著述。第七至第九章为王泰栋、毛德传、李思捷编著。其中普陀山一节的普陀山概况及主要旅游点介绍系摘录普陀山管理局《普陀名胜》一书,以飨读者。

插图第1、2、3、4、5及全部附录由施存龙编绘或搜集,图1采取1930年版《建国方略》;第6图由王泰栋等提供。