

## \* 科学家论坛 \*

# 建立上海国际航运中心 发展综合交通运输网

严 恺\*

(河海大学 南京 210024)

**关键词** 长江三角洲, 航运, 海港, 交通网, 可持续发展

长江三角洲是我国最大、实力最强的经济区。改革开放以来,特别是近两年来,该地区的经济得到更进一步的发展。但从可持续发展的观点看,也存在不少亟待解决的问题。其中如何建设能带动长江沿岸和长江流域经济发展、并成为我国进入世界市场,广泛参与国际竞争与分工的海港体系及其陆上交通运输网就是一个重要问题。

长江三角洲地处我国黄金海岸和黄金水道的交汇部,最有利于实行全方位开放,成为向中西部经济辐射,联手进入世界市场的枢纽地区,并通过海运纳入国际航线,使之与国际贸易相沟通。因此,在上海建立国际航运中心并发展与之相适应的综合交通运输网,乃是当务之急。

## 1 建立上海国际航运中心

当前,集装箱运输已是世界货运的发展趋势,并成为国际航运中心的重要标志。因此,把上海建成国际航运中心必须考虑建立国际集装箱枢纽港。这个枢纽港只能放在上海港,因为它不仅有上海这样的国际经济中心城市直接依托,具有辽阔的经济腹地和充足的货源,而且集疏运条件优越,有良好的航运服务设施,如修、造船设备,海轮作业补给基地等,是这一地区任何其它港口所不能替代的。目前唯一欠缺条件是长江口门有大片拦门沙,滩顶水深平均仅-6米左右,通过疏浚航道,水深才能达到-7米。万吨级以上海轮都要乘潮或减载后才能通过,与国际上远洋运输船舶水深的要求差距很大。近40年来有关部门对长江口治理与开发做了大量的研究工作,并于最近提出了把长江口航道水深提高到-12.5米的工程建设方案。这项工程已于今年开始实施。预计全部工程完成后,将使第三代、第四代集装箱船和5万吨级海轮全天候进出上海港,10万吨级散货船乘潮进出。在长江口以上沿江航道进行必要的整治后,5万吨级海轮可以直驶南京,10万吨级海轮可以抵达江阴,长江将成为真正的黄金水道,并为建立上海国际航运中心创造关键性的条件。

---

\* 中国科学院院士,中国工程院院士  
收稿日期:1998年9月3日

## 2 建设长江三角洲海港体系

与建立上海国际航运中心相适应,必须发展长江三角洲的港口与水陆交通运输体系。

长江三角洲发展海上运输条件十分优越。沿长江主轴和滨海南、北两翼都能布设优良海港和深水泊位,形成“T”形海港体系,这也是长江三角洲港口与航道体系和交通运输网的主框架。从上海到南京,长江干流南京长江大桥下到河口之间约 400 公里的河段,两岸有诸多的深水岸线,一般河宽 2—10 公里,水深 10—15 米,河口段还有 2 米多潮差可以利用。长江口深水航道打通后,将为发展沿江港口体系创造有利条件。长江三角洲南翼,从上海到杭州、宁波、舟山,杭州湾沿岸及舟山群岛绵连 500 公里,有多处天然深水岸线。杭州湾北岸金山深槽—10 米水深近岸有 30 公里岸线跨沪、浙边界,开辟深水航道后可建 5 万吨级泊位;南岸金塘水道和舟山环岛岸线水深达—25 米以上,已建成多个 10 万—20 万吨级以上泊位。北翼从上海到南通、盐城、连云港,南黄海沿岸近 1 000 公里岸线也有数处深水岸段。中、南部辐射沙洲潮汐通道小庙洪、黄沙洋(烂沙洋)、西洋等靠岸有 20—30 米深槽,能建 3 万—20 万吨级泊位。废黄河口—10 米线距岸 2.2 公里,—15 米线距岸 4.7 公里,能建 10 万吨级泊位。海洲湾连云港有东西连岛和西大堤掩护,深水岸线充裕,可建 5 万吨级以上泊位。

在三角洲海港体系中,上海港处于“T”形的交点,为体系的核心,也是上海国际航运中心的主体。南京港处于三角洲顶点,为三角洲同长江流域腹地联系的关键。宁波港、连云港分别处于三角洲南、北两翼端点,为三角洲同南、北沿海经济带联系的关键。太仓港深水岸线充裕,离上海近,并有苏州市依托,可以同上海港密切结合。这些港口都将成为上海国际航运中心的支撑港口,三角洲的支柱。从发展趋势看,上海必须向深水扩展,从黄浦江跨到长江口,甚至再向外延伸,围垦滩涂,连接岛屿,打开新局面。宁波港的北仑,包括舟山金塘,深水条件优越,要充分利用其深水岸线,分别建设矿石和原油深水中转码头,以大宗散货运输为主,适当发展集装箱运输,特别是在长江口深水航道完全打通以前以及接纳第五代和超大型集装箱船方面,可作为上海港的补充。

必须指出,在三角洲海港体系建设中,搞好统一规划,合理分工,协调发展,有步骤地进行建设是十分重要的。应避免和制止目前存在的竞相抢建码头泊位、乱占岸线、盲目竞争的状况。

## 3 开辟长江出海新通道

为了更好地发挥长江三角洲海港体系的对外交流功能,还需要开辟滨海南、北两翼与沿江主轴重要海港之的直接联系,利用和改造长江两岸河网中的干线,建设海—江人工运河,成为三角洲的长江出海航运的新通道。这些新通道可以使长江货运通过滨海两翼的海港分流,减轻长江口运输的负担,并可缩短航程和降低运费。新通道还将加强长江经济带同沿海经济带的联系。京杭运河江南段可联通乍浦港,经杭甬运河可通宁波港。京杭运河苏北段走盐河可通连云港。泰州高港走泰东引江河—通榆河—王港河可通大丰港。南通港走内河可通洋口港,走通吕运河可通吕四港。这些新通道将成为长江两岸河网的新干线,促进地区交通发展和经济振兴。

## 4 发展长江三角洲综合交通运输网

为适应长江三角洲对外开放和外向型经济的发展,还必须进一步发展内河航运和路上交

通,形成以海运为主体,内河、公路、铁路等密切联系的交通运输网。

水运量居全国前列的长江两岸著名内河网,其设施已不能适应运输日益发展的需要,必须及时加以改造。内河网应面向海运,加强建设三角洲重要海港的内河集疏运通道,并成为内河网的新干线,同时也要加强建设内河港群,把内河网改造成成为外向开放型的内河运输网。要尽早搞好规划,并重视同公路、铁路的交叉。尤其是对于桥梁净空高度,必须顾及航运的发展,以免成为阻碍航运发展的制约因素。

长江三角洲陆路交通首先要着眼于全国的大交通格局。目前长江流域铁路南北纵向多,东西向不畅。应及早将上海—铜陵线铁路与九江—武昌和武昌—重庆线铁路连通,形成从上海到重庆间的沿江直达铁路。与此同时,上海—南京—合肥高速公路建成后,应继续提高西行公路的等级,连通到武汉—重庆—成都,以期在 2010 年前与疏通长江航道及建设上海国际航运中心同步完成。这些沿江铁路和高等级公路,对彻底改善长江流域经济腹地的集疏运条件,形成以上海为龙头的长江经济带具有十分重要的意义。

长江三角洲地区内部的铁路、公路建设,要保证城市间的客货运输通畅和中心城市有完善的辐射通道。要加快建设浦东铁路,并增加跨越黄浦江的大桥或隧道,以满足浦东与浦西间日益增长的货运需要。应建设金山—嘉兴—湖州线铁路和上海—太仓—江阴—镇江接沪宁线的沿江铁路,并完成从苏北新沂经淮阴、无锡到浙江长兴的铁路。另外,已列入计划的京沪高速铁路,以沪宁段客运最为繁忙,宜先期开工。同时要看到,新建成的沪宁高速公路,其通行能力很快就会饱和,是否再建一条新的高速公路也应及早筹划。

\*

\*

\*

## \* 简讯 \*

### 1998 年度求是科技基金会杰出青年学者奖颁发

**本刊讯** 1998 年度求是科技基金会杰出青年学者奖颁奖典礼于 9 月 22 日在清华大学举行。20 位青年学者分获此奖。他们是:数学领域的方复全、李洪波、周向宇、唐梓洲、张继平;物理学领域的王玉鹏、金晓峰、祝世宁、彭练矛、詹文龙;化学领域的王梅祥、马大为、张希、张洪杰、邹汉法;生物医学领域的王宪、王晓良、陈竺、贺林、罗泽伟。他们的平均年龄只有 33 岁。获奖者每人每年将得到 1 万美元的奖金,为期 4 年。

求是科技基金会是香港实业家查济民先生及其家族捐资 2 000 万美元于 1994 年在香港创立的,其宗旨是为推动中国的科技研究工作,奖励在科技领域有成就的中国学者。

雷洁琼、周光召、宋健、路甬祥、张玉台、杨振宁、简悦威等出席了大会。

(木易)