



浙江省港口老码头改造和非公用码头充分利用的对策

撰文
阮黎明

一、我省港口老码头现状及存在的问题

根据宁波城市总体规划和宁波市港口总体规划,宁波市共有需改造调整的老码头 133 个,主要从事钢材、煤炭、木材、粮食的装卸;码头泊位结构主要分为高桩梁板式码头和浮码头两大类,靠泊能力均为 3000 吨级以下,码头设计生产能力为 1500 万吨左右。舟山港拥有码头泊位 356 个,年货物吞吐能力超过 5000 万吨,需改造调整的老码头能力为 10% 以下;其中,舟山港定海老港区已改造成为现代化的水上客运中心。嘉兴港老码头为解放前遗留的乍浦港老码头,拥有 300 吨级泊位 2 个、100 吨级泊位 4 个,年吞吐能力 10 万吨。曾为腹地的粮食、木材、水泥等生活、生产物资的中转作出不少贡献;2003 年,随着乍浦老城区的改造及码头前沿水位的变浅,嘉兴港老码头已完成其历史使命,让位于城镇的改造和发展。

宁波、舟山两市老码头大多建于上世纪六、七十年代,原有基础设施陈旧,机械化程度低,疏港条件差,港口功能落后,已不能适应港口现代化发展的需要;老码头均地处繁华地段,对城市交通干扰严重,影响城市环境;老码头岸线利用缺乏合理规划,岸线利用零乱,码头功能混杂,岸线资源浪费,难以实现规模化、集约化经营,影响了港口的竞争力。

二、我省老码头功能改造及调整的对策建议

根据宁波、舟山、嘉兴三市港口老码头现状。结合我省沿海温州、台州等港口以往在老码头改造和调整中的成功做法,本人认为,对老码头功能改造及调整拟采取以下对策。

(1) 对老码头所在区域的城市功能进行调整,逐步让位于城市商贸、旅游、娱乐、居住及绿化区,部分承担水上客运、城市配送物流仓库、小批量件杂货运输功能。

(2) 出台老码头搬迁优惠政策。所在地市政府要在码头设施评估的基础上再增加一定的经济补偿。明确规定在新码头的立项、施工手续等方面给予简化,在选址和岸线使用上给予优先,妥善解决出路问题。

(3) 由于老码头功能改造或迁移,码头经营人将不再对所在河流或前沿水域进行挖泥,将导致所在河流和航道的进一步淤积。为保证所在河流和航道的行洪畅通和航行安全,建议所在地市政府安排专项资金用于老码头所在

河流或前沿水域的疏浚。

(4) 由于老码头涉及面广、情况复杂,需对拆迁码头逐一分类研究政策落实,建议老码头所在地市政府以城建部门为主,交通、水利部门参加,成立专门的拆迁班子。

(5) 老码头搬迁后的地块建议采取拍卖或捆绑式开发的形式,所得资金一部分用于解决对原业主的补偿,一部分用于港口的开发建设,有利于进一步拓宽融资渠道。

(6) 尽快出台港口设施所有权登记的相应法规,明确港口设施产权,盘活港口资产,以利于老码头的改造与发展。

三、我省非公用码头现状及存在的主要问题

从根本上说,非公用码头即为传统意义上的货主码头。我省宁波、舟山、嘉兴三市的非公用码头完成的年吞吐量在港口总吞吐量中占有非常大的比重。宁波港非公用码头 2003 年完成货物吞吐量 5738 万吨,约占宁波港总吞吐量的 31%,基本集中在油品(液化气)、煤炭、粮食等货类的装卸上,能力利用率除个别码头外,油码头一般在 30% 左右,煤码头一般在 80% 左右,粮油码头利用率较低,最低仅为 10%;过低的码头利用率,除受码头机械设备配置不全、后方堆场与前方码头吞吐能力不匹配、粮油配额等自身原因的影响外,与宁波港目前的调度指泊、引航等职能设置和拖轮经营现状有相当大的关系。舟山港非公用码头 2003 年完成货物吞吐量 5247 万吨,约占舟山港总吞吐量的 92%,基本集中在油品、矿砂的装卸上;主要码头中,油品码头利用率为 75% 左右,而矿石码头基本已满负荷运转。嘉兴港非公用码头年设计泊位通过能力 1112 万吨,占全港通过能力的 88.68%,2003 年完成的货物吞吐量占全港的 83%,主要分属嘉兴发电有限责任公司、上海石化总厂、秦山核电公司等企业所有,从事煤炭、原油(液化气)、散杂货的作业,除嘉兴发电有限责任公司的煤炭码头泊位利用率为 40.52%,相对较低外,其他码头的泊位利用率均高于 100%;嘉兴港公用码头能力较小,如何进一步挖掘非公用码头的潜力,出台相关优惠政策,引导企业利用剩余码头能力从事社会化服务,弥补公用码头能力的不足,促进当地经济发展,是当地政府和港口行政管理部门迫切需要解决的问题。

四、充分利用非公用码头的对策建议

(下转第 59 页)



年 各地区港口停靠量的变化率

地 区	1979年的港口停靠量	2003年的港口停靠量	变化率(%)
中国海	22001	193468	779
黑海	8532	48655	463
东盟	32768	138444	322
北美五大湖	7028	23597	236
中美洲	8020	25120	213
加勒比海	15289	37836	147
东地中海	13926	33801	143
澳大拉西亚	15602	37782	142
南美-太平洋	7563	16793	122
南欧	75743	151725	114
南美-大西洋	23399	48661	108
斯堪的纳维亚半岛	84316	169932	102
阿拉伯海湾	20874	36335	81
印度次大陆	15993	28552	79
日本	8307	101876	75
南非和东非	12553	19295	54
伊比利亚	30475	44480	46
北美-太平洋	20548	28614	39
北非	27696	36860	32
西非	16512	21755	32
北欧大陆	111370	132449	19
美国海湾	20493	23740	16
美国大西洋	27724	31273	13
英国/爱尔兰	104904	108367	3
红海	11012	10752	-2
合计	797848	1559572	95.5

资料来源: 劳埃德 MIU/LSE
 (全文摘译自 Stephen Matthews, Changing Fortunes, Lloyd's Shipping Economist (2004-10))

(作者单位: 上海海事大学)

(上接 16 页) 干航道实施挂浆机船禁航措施。随着航道条件的改善, 我们将大力推进船舶大型化、标准化、环保型内河船型的使用。实现船舶大型化, 主力船型载货量要达到 1000 吨以上。积极推进船型标准化, 配备 GPS 全球卫星定位系统和无线通讯调度系统, 提升船舶设备的科技含量, 积极推广适航于京杭运河、长江三角洲干线航道, 载箱量为 90 标准箱和 60 标准箱的内河集装箱船型, 促进内河运输产业结构调整, 大力提高航运综合经济效益。

4. 加大对内河航运的科技投入, 提高信息化建设和管理水平

结合内河航运管理体制, 实行市、区(县)分级管理体制。加大对内河航道装备设施和管理手段的投入, 进一步加强内河航道水上安全监管工作。一是关口前移, 加强源头控制。加大对进入本市内河主干航道和非重要水资源区域各类危险品船舶、严重超载船舶和各类非标准化船舶的动态监控。二是建立港航信息管理系统和指挥控制中心, 在重要航段设置视频监控体系, 建立覆盖整个内河水域的安全监控体系。三是提高内河海事巡逻艇的数量和质量, 增配海事巡逻车, 扩大动态监控范围, 减少管理盲区。四是完善各类应急预案, 增加船舶危险品货物运输应急救援装备和减灾物品储备, 建立内河航道紧急事态和重大事故救助体系。

(本文作者为上海市港口管理局副局长)

(上接 20 页)

(1) 进一步理顺港口管理体制。成立宁波港港口调度服务中心, 由宁波市港口局会同海事等相关部门统一宁波港全港的生产调度; 将引航工作纳入地方港口管理部门的管理职责; 引导、鼓励、扶持有资质的单位成立第二家拖轮公司。以缓解目前宁波港助泊拖轮紧张的矛盾, 给宁波港非公用码头经营企业创造一个公开、公平、公正的港口经营秩序。

(2) 港口所在地政府和港口行政管理部门应加强与非公用码头经营企业的沟通, 建议他们在企业自用码头的规划设计时结合社会化公用码

头的要求进行设计, 提高码头设施的兼容性, 降低后期社会化经营的成本。

(3) 利用非公用码头开展社会化服务的单位, 在改造过程中, 政府应对港口陆域所需土地给予优先考虑, 以保证必要的生产条件; 非公用码头一旦社会化经营后, 建议政府对其专用的航道、锚地、灯标等设施转为公用、或给予减免养护费等相关补贴。

(4) 进一步扩大港口开放力度, 完善港口的各项功能, 满足长三角地区外向型经济迅猛发展的需要。

(作者单位: 浙江省港航管理局)