

指的一个港口城市对外经济交往的门户。从这个意义讲,港口应是城市的一部分地区,是一个拥有国内外经济交往综合服务机能和机构的地区 and 对外经济交往活动的集聚中心。

过去教科书上一般把港口解释为“具有一定的设备和条件,供船舶往来停靠,办理客货运输或其他专门业务的地方”。但是随着社会经济的进步,港口日益向多功能方向发展,特别是自由港的出现,港口就不仅仅限于能供船舶往来停靠和办理客货运输业务,而且还应包括在这个地区兴办的加工业、商贸业、旅游业和为以上各业服务的各种服务行业。为了促进这些行业的综合发展,统一规划建设,统一政令,统一财税和综合治安管理就需要建立一个有权威的行政管理机构。这种管理港口的行政机构,在发达国家往往称之为“港口当局”,这显然是一个权力机关,是一级政府机构,而我们目前的港务局也显然发挥不了这个作用。为了加强对港口的领导,我们认为有必要建立享有一定权限的港政府。

此外,在加强对于港口领导的同时,还应努力完善和优化港口的软环境。要努力提高港口的管理水平、服务质量和工作效率,不断开拓港口的服务内容增强港区公共文化和体育场所,使港口对外更富有吸引力,为来港的国内外船员、客商提供更良好的服务。

“城以港兴,港为城用”港口的兴旺推动了城市的繁荣,城市的繁荣又为港口的发展提供了条件,这固然为许多港口和城市的发展史所证明,但是,历史上却也有不少港口城市由兴旺繁荣走向衰败,而一些本身条件并不最优越的港城,却于近代脱颖而出一跃而成为世界大港和国际贸易的中心。这说明近代港城已经由过去自发的协调发展,为自觉的开发所取代。在这个充满变化和竞争的时代,能把握时机,因势利导,力求扬己之长,避己之短,并锲而不舍者胜,而尽管自己有较好的条件,却不能因时、因势,充分利用和发展自身的优势者,也一定是必败无疑的。仅此,愿与所有关心天津经济振兴之士共同探讨促进天津经济发展之路。

我国海岸带开发现状与展望

天津海岸带开发咨询服务公司 李 南

一、概况

我国是一个大陆国家,也是一个海洋国家。从辽宁省的鸭绿江口,到广西壮族自治区的北仑河口,是一条长 18000 多公里,蜿蜒曲折的海岸带。

海岸带是大陆和海洋的过渡地带,是人类开发海洋活动的桥头堡,是我国国土的一个重要组成部分。海岸带的宽度,一般从海

边向陆地延伸10公里左右,向海伸展到-15米等深线。据1980~1986年全国海岸带和海涂资源综合调查资料,我国海岸带总面积约35万平方公里。其间横跨温带、亚热带、热带三个气候带。穿越渤海、黄海、东海、南海四个海区。地理环境复杂,资源丰富。据有关部门估算,我国海域的渔场面积200多万平方公里。近海石油储量约200亿吨,天

然气储量1000多亿立方米。海洋能蕴藏量约7亿千瓦。滨海有滩涂面积3000多万亩,适于建设大、中型港口的岸段200多处。还有许多奇景异石、名胜古迹等旅游胜地。更有取之不尽、用之不竭的海水资源。所有这些,都是我国十分宝贵的财富。充分合理的开发利用这些资源,对于我国的经济的发展,将起到十分重要的作用。

二、开发成就

我国沿海地区,自古以来就有渔盐之利,舟楫之便。解放以后,党和政府十分重视海洋开发事业。40年来,从中央到地方各有关部门,都为海洋开发做了大量工作,1964年成立了“国家海洋局”,担负起我国海洋资源与环境的调查监测任务,取得了丰富的科学资料。1986年,国务院成立“海洋资源开发保护领导小组”,进一步加强我国海洋资源的研究、开发与保护工作。最近,国务院又明确国家海洋局是管理国家海洋事务的职能部门,实行对海洋的综合管理。在党中央、国务院的领导与关怀下,海洋开发事业蓬勃发展,取得了巨大的经济效益和社会效益。例如,在土地利用方面,已围垦滩涂1000多万亩,其中70%以上种植了农作物和水产养殖。开辟盐田500多万亩,年产海盐1300多万吨。近海渔获量达300多万吨。沿海建设大、中、小型港口170多个(其中,年吞吐能力10万吨以上的有70多个);总吞吐量约4亿吨。自60年代起,沿海石油、天然气的勘探开发方兴未艾,目前年采油量已达2000多万吨,天然气10亿立方米。在海洋能利用方面,也取得很大进展,已开始小规模开发利用。其他方面,如滨海旅游、海水利用以及滨海农牧业开发方面,都取得显著成效。

三、值得注意的几个问题

我国海岸带开发的成就是巨大的,但也

也有不少问题。

(一) 缺乏统一规划,开发不尽合理

我国海岸线虽然比较长,但相对于我国辽阔的国土和11亿人口,又显得太少了。因此,海岸带对我国来说,是十分珍贵的财富,极需在开发活动中精打细算,科学安排,充分合理地加以利用。然而,由于缺乏统一的规划和组织管理,海洋开发处于条块分割,各自为政的局面。不合理占用岸线的现象屡见不鲜。有些可以用来建设深水泊位的岸段,却被浅水码头占用。有些航运经济价值高的岸线,却被经济价值低的非航运部门占用。一些不需要岸线的单位,却占有岸线等。

从大连、秦皇岛、天津、青岛、上海、广州等16个海港城市的资料来看,都有岸线占用不合理的状况。在已使用的岸线中,大连市不合理占用的为13%,秦皇岛为12%,青岛达25%。

在近海渔业方面,由于过度捕捞,已使水产资源遭到严重破坏,出现了渔获量和水产品质量普遍下降的趋势。

(二) 开发程度低,经济效益差

由于一些地区和部门盲目开发,缺乏科学论证,不按科学规律办事,还处在比较低级的开发阶段,经济效益很差。就拿水产业来说,有的地区水产养殖亩产只有20公斤左右,而且质量也很差。如果与日本的水产业相比,差的就更远了。日本的濑户内海与我国的渤海有些类似,但它的面积不到渤海的三分之一,而水产品总量却是渤海的三倍多。

岸线的利用也很不充分。一方面存在港口泊位不足,压船现象严重。另一方面,有许多深水港湾还未很好地利用。我国滩涂面积有3000多万亩,而目前仅开发40%左右。海水资源的利用,目前还是以海盐等初级产品为主,开发深度是很不够的。

(三) 资源和生态环境遭到破坏

近年来,由于一些地区和部门,只重开发而忽视保护,只顾眼前利益而不管长远后果,致使不少生物资源明显衰退,大片滩涂水面无法垦殖。八十年代以来,沿岸大量工农业和生活污水排入海,造成我国近岸海域不同程度的污染。对海洋生物、海水质量、海滨环境及沿海居民的身体健康,造成一定危害。据调查结果表明,我国沿海许多主要的港口、河口、海湾已受到严重污染。其中大连湾、锦州湾、胶州湾、杭州湾以及长江、珠江、辽河等河口海区,污染尤为严重。这些情况,已经对我国的海岸带开发和沿海经济建设事业,造成严重威胁。

四、开发展望

随着我国社会主义建设事业的蓬勃发展和改革开放的需要,海岸带的开发与保护已经提到重要的议事日程。从1980年开始,历时7年的全国海岸带和海涂资源综合调查工作已经结束,取得了丰硕的调查结果。现正根据这些成果,并借鉴国内外在海洋开发方面的经验与教训,针对沿海不同地区的资源与环境特点,进行开发利用的试点和功能区划,制订必要的管理法规。充分做好大规模开发利用海岸带资源的准备工作,迎接海岸带开发高潮的到来。到本世纪末,将把海岸带建成为我国的外向型经济基地,水产品基地,能源基地,陆、海、空交通一体化运输网络。工农业总产值在1980年的基础上翻两番半,达到6300亿元。使沿海居民提前达到小康生活水平。

本世纪末,主要海洋产业的目标:

石油:6500万吨;

水产:680万吨;

海洋运输:货运量5亿吨,港口吞吐量9亿吨;

海洋化工:盐2800万吨,氯化镁100万

吨,氯化钾30万吨,溴素8万吨;

海水淡化:日产淡水1000万吨;

海洋能利用:总装机容量50万千瓦,年发电量达20亿度。

海岸带的开发前景十分广阔,形势是鼓舞人心的。但要实现上述的宏伟目标,必须采取重大的政策和措施,付出艰巨的努力,去奋斗,去开拓。当前,最重要的是要先做好以下几项工作:

(一) 统一规划,加强管理

由于海岸带的资源类型多,开发利用的行业也多,各方面的关系复杂,已经出现了一定程度的利害冲突和混乱状态。在制订规划时,要注意照顾各方面的利益,发挥中央和地方的两个积极性。使其互相依托,互为补充,协调发展。既要照顾眼前利益,也必须考虑长远发展。决不能“竭池而渔”,做贻害子孙的事。

制订切实可行的管理法规,实行有效的管理,是当务之急。在进行开发的同时,必须制订相应的保护措施,力求做到经济效益、社会效益和环境效益的统一。

(二) 制订扶持政策,多方筹集资金

海岸带开发是一项风险性大,周期性比较长的事业。国家应从政策上给予优惠照顾,采取鼓励措施。通过向海岸带移民,提供资助,低息贷款,减免税收等办法,促进各方面开发海岸带的积极性。

海岸带开发需要大量的资金投入,这是要解决的重要问题之一。要解决这个问题,单纯依靠国家投资和贷款是不够的,必须调动各方面的积极性,利用多种渠道筹集资金,包括吸收外资。也可考虑“建立海岸带开发补助金”等办法。

(三) 科技先行,改造传统产业,提高开发效益

我国海岸带开发的水平低、效益差,与

技术落后是分不开的。

海岸带的自然条件复杂,开发难度大。尤其是在港口开发、水产养殖、海洋化工、海水利用等方面的技术条件更为复杂,只有积极采用先进的科学技术,对传统的产业进

行技术改造。在建立新兴产业时,要高起步;尽量采用国外先进技术。力争在较短的时间内,把我国的海岸带开发技术提高到一个新的水平,使经济效益明显提高。真正做到经济效益、社会效益和环境效益的统一。

沉箱预制三十五年回顾

一航局第五工程公司 李烈枢

前言

钢筋混凝土预制沉箱随着新中国的诞生而起步。回顾三十多年来港口发展的历史,是和我们预制沉箱的历史切切相关、紧密相连的。港口建设的速度与质量,和沉箱预制有着不可分割的联系。

从1954年到现在,预制沉箱可以概括为三个不同的发展阶段。每个阶段都是由于改善了施工方法,采用了较先进的施工工艺而不断向前发展的,这三个阶段大致可这样划分:

第一阶段:1955年以前;

第二阶段:1956年到1983年;

第三阶段:1983年以后

三个阶段的划分是根据各个时期的施工工艺、施工方法来决定的。基本相同的施工工艺,相同的施工方法,形成了各个施工阶段的特点;这些特点有工艺上的,也有方法上的,因为有它的一定先进性,才从一个阶段发展到另一阶段,而且在实践中已经得到证明。下面谈谈这三个阶段的基本施工情况。

一、第一阶段

1956年前,我们曾有过两种型式的沉箱

预制。一是大连造船厂舾装码头14个圆形沉箱,一是厦门高集海堤两个长方形沉箱。这两种沉箱的施工条件大致相同:两台 0.4m^3 拌和机和为数不多的偏心式振动棒。大连甘井子预制场仅有一台起重量为 0.5T 的少先吊,设备如此简陋,施工工艺也十分落后。解放初期,钢铁生产远远不能满足生产的需要,这就决定了沉箱模板非用木制不可。不论是方、圆沉箱,都是用木材拼装,横竖方木楞以对拉螺栓组装,在适当距离开窗孔,以便下灰、振捣。较薄的墙,不能用振动棒,只好用捣铲人工捣实。运灰还是人抬、簸箕端的原始方法。在工作条件差,劳动强度大的情况下,党培养出来的第一代筑港工人,终于以惊人的毅力,不屈不挠的精神,先后完成了十四圆形沉箱的预制任务。这是在1955年以前沉箱预制的简单情况。条件不充分,工艺落后,缺乏生产预制沉箱的经验,生产效率低。这就是促进我们去认真研究设计、试验适用于我们预制沉箱的新方法。所以在1956年之后,终于大胆创新了预制沉箱的施工工艺——工具式模板。

二、第二阶段