

# Research on the Exploitation and Utilization of Wuhan Port Coastline of Exploitation That Begin with Intensive Management

Hao Xiang<sup>1</sup>, Lu Zhou<sup>2</sup>

<sup>1</sup>Wuhan Port and Waterway Administration, Wuhan Local Maritime Bureau, Wuhan Hubei

<sup>2</sup>Hubei United Transportation Investment Company, Wuhan Hubei

Email: [526086986@qq.com](mailto:526086986@qq.com), [407009658@qq.com](mailto:407009658@qq.com)

Received: May 26<sup>th</sup>, 2015; accepted: Jun. 14<sup>th</sup>, 2015; published: Jun. 18<sup>th</sup>, 2015

Copyright © 2015 by authors and Hans Publishers Inc.

This work is licensed under the Creative Commons Attribution International License (CC BY).

<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>



Open Access

---

## Abstract

This article first discusses the importance of intensive utilization of the resources along port coast line and then discusses the current situation of that utilization. This article analyzes the problems in that intensive utilization. This article also puts forward corresponding countermeasures for reasonable development and utilization. The countermeasures include strengthening policy guidance, strengthening the management of the source, increasing the service efficiency of wharf, accelerating the construction of port facilities, and so on.

## Keywords

Port Coastline, Intensive, The Development and Utilization, Advice

---

# 从集约化管理着手推进武汉市港口岸线开发利用的研究

向浩<sup>1</sup>, 周路<sup>2</sup>

<sup>1</sup>武汉市港航管理局、武汉市地方海事局, 湖北 武汉

<sup>2</sup>湖北联合交通投资开发有限公司, 湖北 武汉

Email: [526086986@qq.com](mailto:526086986@qq.com), [407009658@qq.com](mailto:407009658@qq.com)

收稿日期：2015年5月26日；录用日期：2015年6月14日；发布日期：2015年6月18日

## 摘要

本文从港口岸线资源集约化利用的重要性入手，阐述武汉港口岸线资源利用现状，分析武汉港口岸线资源集约化利用中存在的问题，提出武汉港口岸线资源合理开发利用的相关对策：加强政策引导，强化源头管理，提高码头使用效率，加快港口配套设施建设，等等。

## 关键词

港口岸线，集约化，开发利用，建议

## 1. 港口岸线的概念

港口岸线是岸线资源之一，是指可以用于港航设施建设的一定范围的海域与陆域。港口岸线是港口建设和发展所必须的基础要素，是稀缺且不可再生的宝贵战略资源。港口岸线资源是武汉市重要的战略性优势资源。如何有效地优化配置岸线资源，最大限度地提高岸线资源的利用效率，提升集约化水平，真正做到物尽其用，是助力我市沿江经济带建设、加快打造长江中游航运中心和建设中部地区国际交通枢纽的必然要求，是落实科学发展观、实现可持续发展战略的客观需要。

## 2. 港口岸线资源集约化利用的重要性

一是武汉港口优势突出，丰富的港口岸线资源是我市最重要的战略性优势资源，也是我市加快打造长江中游航运中心，融入长江经济带建设的客观需要和优势载体。武汉因港而兴，我市30多年的改革开放建设历程，丰富优质的港口岸线资源为我市大力发展交通运输、对外贸易和临港工业提供了得天独厚的条件，带动了现代物流业、贸易服务业的发展，大大提升了武汉城市的综合实力和国际竞争力。二是经过多年开发，我市中心城区由于滨江商务区和江滩建设，已无港口岸线可供开发，远城区不同程度存在岸线资源利用率不高、多占少用、优线劣用等粗放利用现象，港口岸线供需矛盾日益突出，逐步成为制约港口经济发展的瓶颈。只有科学、合理地探寻港口岸线资源集约化利用之路，不断挖掘提升岸线资源的集约化利用水平，统筹保障与开发的关系，才能保障未来港口经济得以可持续发展。

## 3. 港口岸线资源集约化利用现状

### 3.1. 港口岸线利用情况

根据《武汉新港总体规划》，武汉港辖区内自然岸线总长325.4 km（长江岸线227.4 km，汉江岸线98 km）。宜港岸线149.138 km（长江岸线121.638 km，汉江岸线27.5 km），占自然岸线总长的45.83%。

长江已使用宜港岸线70.897 km，岸线利用率58.29%。其中港口设施使用55.993 km（占使用岸线的78.98%），非港口设施使用14.904 km（占使用岸线的21.02%）。

汉江已使用宜港岸线9.874 km，岸线利用率35.91%。其中港口设施使用8.415 km（占使用岸线的85.22%），非港口设施使用1.459 km（占使用岸线的14.78%）。

长江未开发利用的宜港岸线50.741 km，主要分布在纱帽港区(25.128 km)、军山港区(5.750 km)、金口港区(15.195 km)、白浒山港区(4.668 km)。

汉江未开发利用的宜港岸线17.626 km，主要分布在青锋港区(9.369 km)、蔡甸港区(8.257 km)。

## 3.2. 港口岸线资源综合评价

### 3.2.1. 总体河势基本稳定，为港口开发创造了良好的前提条件

武汉港长江段位于长江中游，属簰洲湾至团风河段，主要为宽窄相间的藕节状分叉河道，沿江两岸节点众多，经过多年的河道治理工程和航道整治工程的实施，总体河势趋于稳定，洲滩演变的剧烈程度明显小于其上游的荆州河段。沿江两岸地势平坦，岸线比较顺直，前沿水深优越，具备良好的建港条件。汉江段位于汉川至汉口之间，目前河势基本稳定，三级航道整治工程已经完工，是汉江航道通航条件最好的一段，也是汉江建港条件最优良的一段[1]。

### 3.2.2. 宜港岸线资源比较丰富，但适宜大规模成片开发的岸线资源有限

通过对岸线水域、陆域条件进行分析，武汉港的宜港岸线总长 149.138 km，占岸线总长的 45.83%，资源总量比较丰富。但目前水、陆域条件好，后方集疏运体系完善，城镇依托良好，运输需求比较强烈，适于近期成片开发的深水岸线十分有限。目前武汉城区白沙洲长江大桥至天兴洲长江大桥之间的宜港岸线已基本开发完毕，而沌口、阳逻、林四房、金口等可成片开发的港区岸线已所剩无几，而其他港区收外部条件和运输需求等方面的制约，近期成片开发的难度相对较大。

### 3.2.3. 岸线开发利用总体不足，不同区域开发程度差异较大

部分岸线利用比较粗放，集约化程度低。武汉港目前已开发利用岸线 80.737 km，利用率 54.14%，总体利用不足。武汉市主城区段岸线开发利用程度高，已基本没有发展空间，武汉市远城区岸线利用率较低。已开发岸线利用比较粗放，取水口、过江运输通道、过江管线等非港口设施布局分散，利用岸线 16.363 km，占已利用岸线的 21%；已利用的港口岸线中，集约化程度低，影响岸线使用效率。

### 3.2.4. 宜港岸线需求旺盛，科学合理开发岸线资源满足发展需要

未来一段时期，随着武汉港腹地经济持续、快速发展，沿江产业的进一步聚集，对宜港岸线的需求仍然旺盛，根据预测，2015 年、2020 和 2030 年武汉港的吞吐量将分别达到 1.205 亿吨、1.6 亿吨和 2.41 亿吨。虽然武汉港的宜港岸线还比较丰富，但适宜近期大规模成片开发的岸线资源仍然有限，特别是阳逻、林四房、金口、化工新城等地的岸线资源十分宝贵，粗放的开发模式将不能适应区域经济和港口可持续发展的需求，只有科学合理地利用好有限的资源才能满足未来发展的需要。

## 4. 港口岸线集约化利用中存在的主要问题

### 4.1. 港口功能布局散乱，岸线使用结构不合理

已利用的港口岸线中，规模化港区占用岸线少，零散分布的建议码头占用岸线多。除沌口、杨泗、阳逻、武钢、武石化等少数规模化港区外，其他区域目前还主要以零散分布的简易码头为主，利用效率低，不仅造成了岸线资源的浪费，而且在一定程度上制约了港口通过能力和整体效益的发挥。一是现有港口泊位分布于港口规划布局不符。老港区普遍存在布局不合理，集约化程度低，码头分散等不足，与新编制的港口总体规划有差异，如《武汉新港总体规划》中，林四房港区规划为煤炭港区，现有煤炭码头主要分布在杨泗、沌口、舵落口港区。船舶工业规划集中在金口赤矶山，现有造船厂则分散在青山、鲇鱼套、武湖等多个地点。二是岸线利用率较低，再次整合成本高。由于历史原因，港口建设未能完全贯彻“深水深用、浅水浅用”的原则，较多低等级码头非对称性占用深水岸线，泊位等级低，岸线利用率不高，比如白浒山港区规划以石油及化工品、集装箱、件杂货为主，但有一些早期存在的矿建材料零散小码头占据着优良的深水岸线资源，造成深水岸线利用率低下，生产效率不高。如果整合这些已占岸线，面临码头拆迁、资产评估等众多棘手问题，整合难度大、涉及面广、成本高。

## 4.2. 岸线使用合法性的问题较为突出

2004年《港口法》实施前,岸线资源的使用审批情况复杂。2012年,武汉港共有码头泊位783个,一是由港口行政管理部门审批的泊位有296个(占泊位总数的37.8%),其中持有专用码头证的有31个,都未换证;持有岸线临时使用许可证的有194个,都已到期;新建泊位71个,手续齐全。二是由其它管理部门审批的泊位有38个(占泊位总数的4.86%)。三是无证使用的泊位有449个(占泊位总数的57.34%)。

## 4.3. 城市公用设施占用大量岸线

一是桥梁的保护距离问题。《内河通航标准》(GB50139-2004)和《河港工程总体设计规范河港工程总体设计规范》(JTJ212-2006)规定,码头位于桥梁的上游时,与桥梁的安全距离不应小于4倍设计船长;码头位于桥梁的下游时,与桥梁的安全距离不应小于2倍设计船长。但海事部门从自身角度出发,人为地把桥梁的上下游保护距离定得很大(长江武汉海事局将其界定为上游1600m、下游800m),这本身既不符合规定,也阻碍了港口的发展,比如军山长江大桥上下游都是优良的深水岸线,但是受到海事部门规定的制约不能建设码头。今后武汉的跨江大桥越来越多,会造成更多岸线资源极大的浪费。二是饮用水水源保护区问题。环保部发布的《饮用水水源保护区划分技术规范》(HJ/T338-2007)规定,河流型饮用水水源地一级保护区水域长度为取水口上游不小于1000m,下游不小于100m,禁止在一级保护区内新建、改建、扩建与供水设施和保护水源无关的建设项目。此外,还设定了二级保护区和准保护区,对保护区内的建设项目进行了限制。取水口布置分散、数量多,占用了大量的港口岸线,不利于码头连片、连续布置,不利于岸线的综合利用。武汉港岸线范围内分布有各类饮用水源取水口24个,过江运输通道19个,过江管线21个,共占用岸线65.6公里,比港口码头占用岸线还多,不仅造成了岸线本身的浪费,而且也不利于管理,饮用水源和船舶航行安全隐患较大。

## 4.4. 深水岸线标准偏低和非港口岸线的管理

一是交通部2004年第5号公告规定的内河港口深水岸线是指适宜建设千吨级及以上泊位的内河港口岸线。这一标准制定于1996年,依据的是当时的码头建设条件和主流运输船舶的载重吨级。十几年来,随着运输船舶和港口码头大型化的发展,这一标准已经不再适应现实发展的需要。新建港口绝大多数为千吨级以上,岸线审批都需上报交通部。这样一来,一方面增加了交通部的审批工作量,另一方面也制约了港口的发展。二是《港口法》针对的是港口管理,《武汉新港总体规划》规定的是港口岸线,在非港口岸线的管理方面是空白。现实中,部分码头业主使用非港口岸线修建港口设施,经营港口业务。这对于使用港口岸线修建港口码头的业主来说是不公平竞争的行为。作为行业管理部门应当为业主提供公平的竞争环境,却苦于没有管理法规可依。

## 4.5. 港区综合配套能力不足

近些年,随着林四房港区、金口港区等港区的大规模开发建设的启动,新增了一大批规模以上的专业泊位,与之相比,武汉港域的锚地、航道建设步伐明显滞后,受此影响,新建项目报国家和部、省审批时难度较大。如林四房煤炭码头作业区规划建设万吨级泊位,但阳逻、林四房港区锚地配套设施建设不足,直接影响了港区的建设发展。

港城规划未能较好的相互衔接,制约了港口进一步发展的空间。如,阳逻、白浒山港区的港口和城市是同步发展的,港口和城市在空间上几乎融为一体,使得港口发展客观上要求配套的堆场、集疏运基础设施难以“落地”,影响了港区整体效益的发挥。阳逻港区集装箱集疏运通道不畅的问题尤为突出。

港口综合通过能力不足,内陆集疏网络虽已初步形成,但还主要以公路为主,缺少铁路专线。内河

与铁路作用发挥不够，尚未采取配套的疏运措施，而且多数港区与干线公路之间没有专用疏港通道相衔接，运行难以通畅，尚未发挥出集疏运网络应有的作用，一定程度上制约港口未来的发展。

## 5. 推进港口岸线集约化开发利用的建议

随着湖北及武汉经济的蓬勃发展和武汉新港、长江中游航运中心、长江经济带的建设，城市对岸线资源的需求越来越迫切，而由于岸线资源的稀缺和不可再生性，在开发利用港口岸线资源时要充分考虑港口功能、发展需要和湖北、武汉沿江开发的总体目标，统筹规划，集约化开发利用，做到利用与保护相结合，促进港口的良性发展。

### 5.1. 抓好政策引导

一是加大《港口法》、《港口岸线使用审批管理办法》、《武汉新港总体规划》等文件的宣贯力度，形成对推动岸线资源集约化利用的统一认识。二是出台我省岸线资源开发利用管理办法，梳理、细化港口岸线资源使用、整合的具体措施，促进港口功能结构的调整和岸线资源的合理使用。三是完善老旧码头升级改造规程。制定完善老旧码头升级改造规程，简化审批手续，以解决目前老旧码头升级改造程序不明确，按照新建程序审批导致审批时间过长、审批程序过于繁琐，改造难度大等问题。四是研究探索出台相关扶持政策的必要性，引导码头进行功能调整、公开经营，协调码头与码头之间、码头与工业项目之间的战略合作等[2]。

### 5.2. 加强源头管理

#### 5.2.1. 进一步完善港口规划体系

抓紧开展《武汉港总体规划(修编)》的报批工作，依据总规做好各港区、各作业区规划以及港口岸线利用等专项规划的编制实施工作，建立以港口总体规划为龙头、各港区和专项规划相配套的系统科学的港口规划体系。对武汉港域 24 个港区的岸线资源进行新一轮的全面调查摸底，从合理开发和提高利用效率的原则出发，进一步细化港口岸线资源的具体规划，合理配置岸线资源在注重近期发展规划的同时，还应做好港区陆域纵深及岸线储备规划工作，为今后的发展留有余地，保证岸线可持续发展[3] [4]。

#### 5.2.2. 深化岸线使用方案的评估

新的港区、作业区开发，必须坚持集约化开发原则，实行专业化、功能单一化的连片式开发。积极推广一次规划、逐步推进、分阶段实施的开发模式。对港口项目岸线使用方案开展评估审查，以此为前提开展项目前期工作，体现我市岸线管理制度的严肃性和权威性。同时加大政府参与投资力度，积极探索地主港开发模式，实现港口循环滚动开发，防止企业借项目名义变相占用港口岸线和土地资源[5]。

#### 5.2.3. 做好港口项目准入管理

坚持依据规划，统筹全局利益和地方利益，正确引导港口项目的合理布局，会同发展改革、水利等部门，建立完善港口项目准入制度，制定准入标准。鼓励港区内新建港口公共泊位，确需利用岸线建设专用泊位的，要服从港区统一规划和布局要求，预留货物集散公用通道；专用泊位达不到设计能力要求的，要与社会公用泊位相衔接；鼓励同类项目共建共用泊位，提高港口岸线使用效率和综合效益[3]。

### 5.3. 推进岸线资源整合

按照“整体规划、分步实施、先易后难、积极推进”的原则，针对港口项目实际情况，推进实施岸线资源整合，优化港口功能布局。对原批准且仍符合规划要求的项目，积极支持，鼓励其通过改建、扩建，提高岸线利用效能；对虽经批准但已不符合规划要求，特别是存在严重环境污染，重大安全隐患的

项目,要严格限制其改建、扩建,综合运用法律、经济和行政手段,采取异地搬迁、资产重组、有偿转让等多种方式,合理调整其岸线配置其岸线资源配置;对经批准2年内未能进行建设,应按照有关法规要求予以收回;对未经批准或未按批准用途使用的岸线项目,要依法进行清理,限期收回其所占岸线[4]。

#### 5.4. 提高码头使用效率

推进有条件的企业自备码头充分发挥企业资源优势,加强码头合作与开放经营,最大限度地提高运作效率。如在煤炭运输方面,今后新建耗能大企业以及大型工业园区应以自建煤炭公用码头为主;现有的阳逻电厂、武钢工业港等码头除满足自身企业发展需要以外,应逐步实现公用化,兼顾周边其它企业用煤需求。

在符合港口规划功能定位的前提下,通过对码头结构的升级改造来进一步提高码头的通过能力是一项非常有效的举措,将大大提高港口岸线资源的使用效率。

#### 5.5. 加快港口配套设施建设

支持港口企业通过扩建、整合等措施提升港区堆场、储罐能力。积极开发武汉长江中游航运中心公用航道、锚地建设,加快推进长江中游航道建设,大力实施“645”长江深水航道整治工程,改善武汉港域航道、锚地条件。积极推进汉江航道整治工程,大力发展铁水联运,完善水路和陆路集疏运条件,通过港口配套设施的完善来提升港口能力,实现岸线资源的更大化利用。

#### 5.6. 推进港口岸线信息化管理

港口岸线的规划、审批、使用、维护、退出、转让、注销等是一个动态的管理系统。通过数据收集,借助计算机辅助管理和卫星遥感测绘技术以及现有的城市测绘资料,建立以港口岸线平面图和数据库为主的港口岸线信息系统,全面掌控港口岸线分布和使用的基本情况。同时,充分利用新技术、新材料、新工艺,提高港口装备科技含量,优化港口布局、生产工艺与物流运作流程,实现码头、物流与口岸运作服务的一体化、智能化和自动化,整体提高港口作业效率[5]。

#### 5.7. 探索港口岸线资源有偿使用

研究实行港口岸线有偿使用制度,使用岸线要根据岸线等级、长度支付使用费,多用多付、少用少付,将岸线使用费专项用于岸线使用保护等工作中,专款专用,促进港口岸线的良性使用。

### 参考文献 (References)

- [1] 高原,朱鲁存,等(2012) 武汉港总体规划(修编). 交通运输部规划研究院,北京.
- [2] 徐祺荣 (2009) 港口岸线监管的思考. 中国港口杂志社,上海.
- [3] 张慧君,马玉铭 (2011) 长江下游岸线资源利用中的政府角色定位分析. 统计与决策杂志社,武汉.
- [4] 陈广杰 (2012) 提升内河港口岸线集约化管理水平探讨. 现代交通技术杂志社,南京.
- [5] 李赛峰,陈祎 (2012) 温州港口岸线资源利用. 上海海事大学出版社,上海.