

全面打造航运“升级版”——

扬中夹江整治给力镇江发展

本报记者 陈声泰

江流无言，头也不回地奔向大海，却在这里拐了个弯——镇江地图上，长江在扬中江面酷似一张弓，主航道是弓背，扬中与镇江新区、丹阳之间的航道恰似弓弦。

今天，这根“弓弦”为镇江的发展，要更加“给力”了！

——题记

不尽长江滚滚流，在我市境内的五峰山岸咀处分岔。主江绕扬中岛北面流过，支流则沿扬中南侧前行，江水在炮子洲再度交汇。从五峰山岸咀到炮子洲的长江支流长约43.9公里，名为太平洲捷水道，俗称扬中夹江。

一个消息，让许多扬中、新区、丹阳的沿江企业为之大喜：扬中夹江整治方案确定了！即将于下月开始的整治后，夹江将实现3.5米水深全线贯通，航道提标到内河一级，初步具备3000吨级船舶的通航能力。

事实上，这个利好消息，已不仅仅属于三个辖市（区），也属于镇江，更属于长江航运。惟其如此，扬中夹江整治得到了交通部、长航、镇江市委市政府的高度关注和支持。

利好之1
分流并缓解主航道压力

站在夹江岸边，从江水的颜色就能看出端倪，江水呈泥黄色，和河水没两样，每年有上百万吨的淤泥冲刷到长江，再随之流入大海。淤泥在长江下游形成万里长江第二大岛——扬中，每天不计其数的船只从这里开进镇江夹江，淤积的航道仅2.8米深，因此船只进出夹江时要非常精确地计算潮水的高度。航运专家说，把船开进夹江的困难度，对任何一位船长都是最惊险而难忘的旅程，这里堪称长江最具挑战性的港口航道。伤脑筋的还在后头——测量扬中夹江的宽度，宽400米到800米，但负责引航的专业人士称，实际的航道差远了，有些地方的航道只有200米宽左右，因为航行中的船只转弯时需要船身3到5倍的距离，为了避免发生撞击，100米长的船只需要300到500米长的宽度。船只没有汽车的刹车系统，一旦发生紧急情况根本无计可施。对他们而言，行船上溯夹江就像把刹车失灵的卡车，开过拥挤的购物商场一样恐怖，镇江在航行方面的挑战，让许多水手的生活精彩刺激，但这些难题也成了镇江的锥心之痛。

毕竟数十年来，镇江一直是长江下游最繁忙的港口之一，而长江

总有淤泥阻塞和冲刷，夹江的河道也一直这么窄，以前日子是怎么过的？

到底是哪一点改变了？

答案是，驶入镇江的船只规模不同了。

40岁的扬中市长旺投资发展有限公司副总唐兆凤从小在江边长大。“很小的时候我见过帆船，还有人拉纤，再往后是几十吨的帆船、上百吨水泥船，如今早就看不到了，现在一动就是上千吨的大铁船，这都已经算小船了。”他举了个例子：从武汉运砂石到扬中，用3000-5000吨级的大船运，每吨约14元；用1000吨级以下的小船运，每吨则要20元。成本倒逼长江航运在20年内完成了“淘汰小船”的进程。

一方面，走夹江这根“弓弦”，要比走主江近20多公里；另一方面，航道等级过低却让人望江兴叹：据了解，夹江河道宽维护水深2.8米，上世纪六七十年代曾测定过通行能力，为通航船舶200吨级（约为载重500吨级），属等外级航道。完成夹江整治后，能有效地分流主江航道，对整个长江航运来说，都是特大好消息。

利好之2
充分利用夹江岸线资源

镇江新区大路镇薛港村一带，近几年该片区积聚港和建材、中技桩业等数家有大宗物流需求的企业，年船运物质量超300万吨。扬中夹江的岸线利用，急需突破，而夹江航道的升级，更是刻不容缓。

以港和建材为例，这家拥有4条生产线，年产能达150万吨的混凝土企业，一到11月的长江枯水期，就要“靠天吃饭”——每天必须的黄沙、石子从上游运来，常常卡在外江口，要等涨潮进码头，通常一等就是10多个小时。“这真是看着钱从长江里流走啊。”港和建材总经理陈翔这样说。

“500吨级以上的船舶也并非不能进入夹江，但要等适合的水位，由海事部门护航。‘一船一议’，

既危险又麻烦。”市口港局相关负责人介绍。据统计，2011年至2012年进出扬中夹江的船舶日均流量达450艘次，大部分是200总吨（500吨级）以上船舶，其中1000-3000吨级船舶年通过量近2000艘次。

经过多年开发建设，我市主江岸线所剩不多。镇江新一轮沿江发展，必须利用好扬中夹江资源。而据初步研究，自然岸线长81.66公里的扬中夹江，可建1000吨级码头73个，3000吨级码头88个，5000吨级码头50个，10000吨级码头9个。瞄准扬中夹江的岸线潜力，近几年沿岸辖市、区也加强了夹江沿线产业布局，初步形成了一定规模的临港产业区。

利好之3
推动全市经济转型升级

近几年，夹江地区凭借独特的区位优势，逐渐受到越来越多的投资者的青睐，丹阳飞达集团3000吨级板材码头已建成投入试运营，镇江新区交投公司投资的姚桥一期公用码头10个3000吨级泊位即将开工建设，中交二航三公司预制厂码头3个1000吨级泊位已获岸线使用批复，这些项目建成后，有助于加快扬中夹江开发进程，建设规模化、集约化的夹江作业区，为夹江两岸经济发展插上腾飞的翅膀。

一条航道，牵引着多少民生？以扬中为例，正因为倚重夹江，扬中城从岛南兴起。即使在今天，全岛90%以上的自用物资，依然从夹江进出。

而对丹阳来讲，扬中夹江系唯一的沿江岸线，当地的工业巨头们早就像内地企业盼望出海口一样，期待着夹江航道整治带来的红利。从镇江新区的角度看，扬中夹江的岸线资源背后，是宽广的镇江腹地，有着深邃的发展空间，据预测，到2020年，仅镇江新区自身各类物资需求年吞吐量，就要达到680万吨。

长江横贯我国东西，通江达海，全长6300多公里，自古就是中

国重要的水上交通大动脉，有着“黄金水道”的美誉。史料记载，早在唐代，长江便已“弘舸巨舰，千舳万舫，交贸往返，未且永日”，而长江航运码头正是上海、武汉、重庆等城市形成和发展的重要动因。

长江流域产业结构以冶金、汽车、机械、电力和石油化工为主，重工业化趋势明显，蕴藏着巨大的运输需求。近年来，尽管运输方式不断扩展和运输结构不断调整，长江水运依然具有独特优势：投资少，占地少；运输安全便利，尤其是集装箱运输可直达海港，缩减了陆路运输的转运环节和费用、时间；便于大型设备和物资运输；运输成本低，仅为铁路的1/6，公路的1/28，航空的1/78；运量大，能耗低，水路的能耗仅为公路的1/8，铁路的1/2。“黄金水道”将对经济发展起到加倍放大的乘数效应。

扬中夹江整治的意义，小中可见大。它能推动全市经济的转型升级，进而为整个长江航运“舒筋活血”，小小的一条航道，却能产生极大的社会和经济效益。

站在中国最富庶的长三角地区，镇江人的目光越过长江运河的交会点，越过波翻浪涌的黄金水道，投向更加波澜壮阔的明天。



扬中夹江 资料图片

江苏华夏麒麟网络通信有限公司镇江地区
宽带无线专网工程移动通信基站建设项目
环境影响评价结论公示

(一)建设项目情况简述：

为提高专网通信能力，江苏华夏麒麟网络通信有限公司根据相关立项文件拟开展镇江地区宽带无线专网工程建设，计划在镇江地区新建McWiLL®宽带无线接入系统基站129个。基站主要技术参数见下表：

载频数(每扇区)	功率(W/阵元)	阵元数(每扇区)	天线挂高(m)	天线俯角(度)	阵元增益(dBi)	赋形增益(dB)	垂直方向半功率角(度)	水平方向半功率角(度)	扇区数
1	2	8	20-70	3.6	9	9	7	90	3

(二)建设项目对环境可能造成影响的概述

本次评价的基站对周围环境影响主要是1785MHz~1805MHz频段范围内的电磁波辐射。

经模式计算预测，基站主瓣方向水平保护距离为25m，垂直保护距离为(2.0~3.0)m。江苏华夏麒麟网络通信有限公司镇江地区宽带无线专网工

程基站选址过程中应满足水平保护距离或垂直保护距离的要求。

在基站水平保护距离或垂直保护距离之外，由基站引起的电磁辐射水平将小于0.05W/m²，而现状调查结果表明拟建基站周围电磁辐射水平最大为0.045W/m²，将其和0.05W/m²叠加后得到0.095W/m²，因此江苏华夏麒麟网络通信有限公司镇江地区宽带无

线专网工程移动通信基站建成后周围电磁辐射环境能符合《电磁辐射防护规定》(GB8702-1988)对公众照射导出限值0.4W/m²的要求。

(三)预防或者减轻不良环境影响的对策和措施的要点

建设单位在选址和建设过程中基站与周围建筑物应满足水平保护距离或垂直保护距离的要求，并优化天线高度、功率等技术参数。

(四)环境影响评价结论的要点

江苏华夏麒麟网络通信有限公司镇江地区宽带无线专网工程移动通信基站建设项目共新建基站129个，该

建设项目符合国家环境保护有关要求，项目建设可行。

(五)查阅环境影响报告简本和相关信息的方式

拟建基站地址及主要技术参数、环境影响报告书(简本)、公众问卷调查表请见江苏环保公众网(www.jsh-bgz.cn)公示中附件。

其他获取相关信息的方式：
建设单位：江苏华夏麒麟网络通信有限公司

联系人：刘阳
联系电话：0511-83996301
环评单位：江苏省辐射环境保护咨询中心

资质证书编号：国环评证乙字第1916号
联系人：韦庆
联系电话：025-87716920

(六)征求公众意见的主要事项
征求公众意见的主要事项包括您对该项目建设与否所持的态度和原因、对该项目环保方面有何种建议和要求以及对环保部门审批该项目有何建议和有关要求。

(七)征求公众意见的具体形式
根据环保部《环境影响评价公众参与暂行办法》采用公众参与问卷调查、邮件回复和电话回访等方式征求公众意见。

以电子邮件形式将您对该项目建设的意见及建议发送至以下邮箱：
weiq79@gmail.com；或来电至：025-87716920(星期一至星期五：9:00-17:00)

(八)公众提出意见的起止时间：
2013年11月18日-30日