

开挖通榆运河 发展苏东经济

蒋炳兴

(江苏省盐城教育学院)

本文分析了苏东成为我国沿海经济凹陷的原因,指出为发展苏东经济必须开挖通榆运河,进而论证了开挖通榆运河的经济意义。

一、苏东经济现状分析

(一) 苏东经济现状

苏东指江苏省的东部沿海地域。其位置南抵长江,北至苏鲁边界,东临黄海,西与徐州、淮阴、扬州市接壤。苏东范围包括连云港市、盐城市、南通市和淮阴市的灌南县及涟水县一帆河以东地方,共有18个县、3个市区,面积达30900km²,占江苏省总面积的30.1%;人口1927.82万人(1989年末),占江苏省总人口的29.5%。

苏东,历史上自然灾害频繁,长期处于封闭贫穷状态。建国以来,工农业生产虽有发展,但至今在我国沿海地区仍属经济凹陷,在江苏省内经济相对落后,与先进的苏州市、无锡市、常州市相比,差距就更大。以1989年而言:苏东人均工农业总产值2949元、为江苏全省人均数的61.6%,仅为苏、锡、常三市的30.0%;苏东人均国民生产总值1324元,为江苏全省人均数的70.4%,仅为苏、锡、常三市的41.8%;苏东人均国民收入1209元,为江苏全省人均数的74.8%,只有苏、锡、常三市的46.7%;苏东人均财政收入112元,为江苏全省人均数的58.9%,只有苏、锡、常三市的26.3%¹⁾。表1给出苏东1989年经济状况²⁾。

(6) 制订河口综合开发总体规划。河口综合开发是一项复杂的系统工程,涉及到许多方面,彼此间有联系也有矛盾,为了使河口资源合理开发利用,每个河口都必须制订一个总体规划来进行协调。

(7) 制订有利于河口开发的经济政策。现在河口开发不充分在很大程度上与现行的经济政策有关。河口开发除依靠国家投资外,可引进外资,可由地方政府、部门和群众集资,也可和外省市搞联合横向开发。

(8) 建立先进的、现代化的河口综合观测站网,建立数据库和信息中心。

(9) 河口开发应建立统一的管理协调机构,以保证上述各项工作的顺利进行。

1).2) 根据江苏省统计局1990年编的由中国统计出版社出版的《江苏统计年鉴》、《江苏省市县经济》计算而得。

表 1

项 目	单位	全省	苏 东		苏、锡、常三市	
				占全省 (%)		占全省 (%)
工农业总产值	亿元	3 029.67	569.60	18.8	1 207.00	41.8
人均工农业总产值	元	4 788	2 949		9 825	
国民生产总值	亿元	1 228.49	255.37	20.7	408.57	33.3
人均国民生产总值	元	1 879	1 324		3 165	
国民收入	亿元	1 055.52	233.12	22.0	368.21	35.8
人均国民收入	元	1 615	1 209		2 583	
财政收入	亿元	124.01	21.70	17.5	54.29	43.8
人均财政收入	元	190	112		425	

特别是中部的灌南、响水、滨海和阜宁4个县更为贫困。其面积共5 738km², 人口321.01万人(1989年末), 1989年的人均工农业总产值只有1421元, 还不到苏东人均数的一半; 人均财政收入仅仅40元, 约为苏东人均数的1/3¹⁾, 有的温饱都达不到, 是沿海地区经济收入最低的地方。

(二) 经济发展的制约因素

造成现在苏东经济相对落后的原因, 既有自然因素, 也有历史因素。经过建国40多年来的艰苦努力, 面貌较前有所改变。但由于各方面的基础设施仍比较薄弱, 投资环境比较差, 制约了这里的经济发展。其主要原因:

1 淡水资源不足 苏东虽处于长江和淮河水系的下游, 年平均降水量800~1100mm。但由于: ①对长江水引得不多, 利用得很少。②淮河水系的过境水量的年际年内变化与当地降水基本是同步的, 丰水年月上源来水亦丰, 形成大水压境; 枯水年月上源来水亦枯, 灌溉用水难以保证。③降水所形成的径流年平均只有200~300mm¹⁾, 且降水集中在夏季, 年际变化又大, 水源不稳定。④因地处沿海, 大都为海相堆积地层, 浅层地下水含盐量高, 绝大部分矿化度大于

5g/l, 不能用于灌溉; 深层地下水一般埋深150~300m, 补给困难。⑤大面积农田等需水量过大, 所以深感淡水资源之不足, 尤其是中部和海涂垦区缺水最为严重。因此, 淡水已成为制约苏东农业发展和经济开发的严重问题。

因淡水不足而造成: ①沿海大片盐碱荒滩地, 无法淋盐洗碱、改良土壤, 至今尚有553km²盐碱地未治理开发, 即使已初步治理的盐碱地也由于缺水极易返盐抛荒。②旱改水的作物布局难以稳定, 以盐城市的滨海县、阜宁县、盐城市郊区和东台市为例, 水稻面积曾达22.67万公顷, 由于缺水等原因, 1989年减少到20万公顷²⁾。③约占农田的70%的中、低产田得不到很好地改造, 产量低而不稳。④沿海滩涂的开发利用受到水源不足的限制, 进展不快。⑤沿海各排涝河道的入海挡潮闸下淤积严重, 缺水冲淤。⑥部分地方人畜饮水困难, 至今苏东约有270万人亟待解决水源。这个淡水问题如不引起重视, 不去很好解决, 随着工农业的发展, 供需矛盾将越来越尖锐。所以, 从农业稳产高产, 加速海涂开发, 保障人民身体健康和发展经济的要求出发, 均需增加淡水资源。

2. 交通比较闭塞 苏东尽管地理位置

1) 根据江苏省统计局1990年编的由中国统计出版社出版的《江苏统计年鉴》、《江苏省市县经济》计算而得。

2) 根据盐城市统计局提供的资料。

优越，外围的江、海、河、路运输条件较好，然而其内部及与外围的水、陆交通还没有很好沟通。特别是在中部和北部，从京杭大运河至海边的130公里的范围内缺少一条南北贯通的水利、水运动脉，交通更为闭塞。苏东货运以内河航运为主，其货运量占总货运量的一半以上，盐城市则高达86.9%（1989年），但内河航道标准低。苏北灌溉总渠至灌河之间可以通航的只有张家河连坎响河，由于河浅水小、淤塞严重，每逢航运繁忙季节，经常断水断航。如1989年春节前，响水县就有360条运输船只阻塞在坎响河内达20余天。由于苏东缺乏贯通南北的水运干线，市、县之间的物资调运多为陆上公路运输，成本高、能耗大，对发展商品生产极为不利。在港口方面，南通港和连云港已初具规模，但是缺少疏港内河，潜在优势得不到充分发挥；夹于它们中间的灌河港、射阳港、吕四港虽有较好的建港条件，然现在尚未很好开发利用。因受港口内部航道物资疏运能力的限制，盐城市的煤炭、建材等大宗物资的运进，被迫经上海、南京两个港中转，绕道200余公里，大大增加了运输成本。陆上运输方面，苏东现有公路6 278km，但三级标准以上的不足20%，线路弯曲，路况较差，行车速度缓慢；铁路，只有陇海铁路穿过北端的连云港市，长仅41km，且主要是负担连云港港口向我国西北内地的物资集散任务，而与江苏省内各市、县的经济联系很少。所以，比较闭塞的交通，成为制约苏东经济发展的又一重大问题。随着工农业生产的发展，这个问题将越来越严重。因此，交通亟待改善。

3. 能源紧缺 苏东地处华东和华北两大电网的末梢，盐城市缺少主力电厂，电力得不到保证，人均用电量很少。如1988年江苏全省人均用电量为522度，而盐城市仅231度，响水县只有137度。由于电力紧张而造成：一些工厂开工不足，开3天停4天，等电生

产；农村用电，只得采取轮流限额供电，影响农业生产，不少农村出现“摸黑上床，半夜见光，煤油要备，电费照把”的不正常现象。计划想在灌河港和射阳港建港口电站，又因煤炭运输和淡水困难而迟迟不得上马。苏东本地不产煤，从外地运来的煤炭，不仅价格高，而且数量也有限，根本满足不了工农业生产和民用的需要。此地为低平原，所有河流落差极小，没有条件建水力发电站。东台凹陷和邻近的南黄海大陆架的石油、天然气尚未开发利用。广大农村以秸秆为燃料，使秸秆不能作为有机肥料还田，以致土壤肥力下降，影响农作物产量。由于能源紧缺，又严重地制约了苏东经济的发展。所以，能源问题也迫切需要解决。

二、开挖通榆运河势在必行

发展苏东经济，必须解决好水利、交通和能源。开挖一条南起南通、北至赣榆纵贯沿海的通榆运河，是一项加强水利、交通、能源的基础设施建设，是加快发展苏东、振兴沿海区域经济的重要战略措施。

早在1958年，通榆运河工程已部分开挖——海安至阜宁段，长157.7km，共挖土方18 000万 m^3 。其中有3段（海安至泰东河口、白驹至大团、沟墩至阜城）形成半边河，共长68.8km，河底宽20~30m，河底高程-2.0~-2.5m；其余河段88.9km，仅形成雏形，一般底宽10~15m，底高0~1.5m。他们开挖标准低、工程差，又互不连通，根本不能发挥效益，成为“半拉子”工程。而其它更长的地段就没有动工。

30多年来经济发展缓慢的深刻教训，说明50年代提出开挖通榆运河是正确的。开挖通榆运河，不仅是苏东本身的大事，而且也是江苏的大事。江苏人多地少，人口以 10×10^{-3} 的速度在递增，每年净增60多万人；而耕地却以 3×10^{-3} 的速度在递减，每

表2 苏东高、中、低产田划分表

类型	有机质 (%)	平整程度	土壤结构	水利条件	粮食单产 (kg/hm ²)	皮棉单产 (kg/hm ²)
高产田	>1.5	平整	保水保肥, 耕性好	排、灌、降好	6 000及以上	900及以上
中产田	1.0~1.5	较平整	能保水保肥, 耕性较好	排、灌、降一般	高于4500低于6000	高于600低于900
低产田	<1.0	不平整	保水保肥差, 耕性不好	排、灌、降差	低于4 500	低于600

顷则可收水稻为22.88万吨。

有水, 将中产田改造为高产田后, 据典型调查, 水稻每公顷增产750公斤、三麦每公顷增产450公斤、秋杂粮每公顷增产375公斤, 按它们现有的种植面积计算, 共可增产粮食31万吨左右。

有水, 将低产田改造为中产田后, 据典型调查, 水稻每公顷增产1125公斤、三麦每公顷增产750公斤、秋杂粮每公顷增产375公斤, 按它们现有的种植面积计算, 共可增产粮食44万吨左右。

2. 可增产皮棉约5.5万吨 有水, 将中产田改造为高产田后, 据典型调查, 每公顷棉田增产112.5公斤皮棉, 按现有的种植面积计算, 可增产皮棉1.65万吨。

有水, 将低产田改造为中产田后, 据典型调查, 每公顷棉田增产225公斤皮棉, 按现有的种植面积计算, 可增产皮棉3.85万吨。

3. 可增产油料约2.8万吨 有水, 将中产田改造为高产田后, 一般每公顷增产油料375公斤, 按现有的种植面积计算, 可增产油料1.3万吨。

有水, 将低产田改造为中产田后, 一般每公顷增产油料375公斤, 按现有的种植面积计算, 可增产油料1.5万吨。

4. 可积极发展多种经营 淡水资源丰富后, 可充分利用河塘水面、滩地, 积极发展以鱼为主的水产业, 以鸭、鹅为主的水禽业, 荷藕、茨菇等水生经济作物, 池柳、水杉等耐湿林木, 以提高自然环境的利用率, 增加更多的物质财富和经济收入。

(二) 可为开发利用海涂创造良好条件

苏东共有海涂面积6 520.6km², 约占全国海涂总面积的1/3, 居全国之首, 相当于江苏省现有耕地面积的1/7强, 其中潮上带面积2 596.7km², 潮间带面积2 655.5km² (表3), 辐射沙洲面积1 268.4km²。

表3 苏东的海涂面积表*(单位: km²)

市名称	合计	潮上带	潮间带
连云港市	733.7	539.0	194.7
盐城市	3 291.1	1 677.0	1 614.1
南通市	1 227.4	380.7	846.1

*根据江苏省沿海滩涂管理局1987年12月提供的资料; 此表总面积不包括辐射沙洲。

但是, 迄今潮上带已围的滩地中仍有17.6%尚未利用, 有29.3%近期可围而未围滩造田。即使已利用的项目, 总的来说产量较低、效益不高、综合经营较差。究其原因, 主要是投资环境差, 淡水资源不足。

根据江苏省沿海滩涂管理局的规划, “八五”期间开垦海涂面积种粮1.662万公顷、植棉1.08万公顷、淡水养殖0.2953万公顷。分年开支, 产量逐年增加, 到通榆运河主体工程完成后的第9年全部达到预期产量: 增产粮食7.48万吨、皮棉1万吨、淡水鱼0.2215万吨。

(三) 可改善航运

通榆运河开挖后, 可缩短航运里程, 加快航速, 减少运输时间而节省货值利息, 降

低能耗。就以通榆运河中段海安至响水而言,航运里程可缩短30km,到工程发挥效益时预测年货运量将达2 277万吨,如果按内河水运平均每公里吨以0.035元计算,则年节省运费2 391万元。航速将加快一倍,减少货物在途时间而节省的货值利息,如果按1987年实际货运量的综合价667元/吨,年利率15%,仍按预测的年货运量计算,则每年可达481万元。

因航程缩短、航速加快、航时减少而节约油耗,如果以现在每千吨公里平均耗油3kg,缩短30km,仍按2 277万吨计算,则可年节约油量2 049.3吨。再以每吨计划油价850元计,每年可节省钱174.2万元。

(四) 可结合填筑204公路

根据2000年国家大通道发展规划,上海至烟台的204国道纵贯苏东,远期为一、二级公路,近期按二级标准实施。按通榆运河近期规划先开挖中段海安至北六塘河245km,其中海安至响水县城长214.1km可结合填筑204公路路基,一土两用、一地两用,既节省投资,又减少挖压土地。填筑路基共可节省一次性投资达2171.5万元。假设使用期为40年,则年平均可节省54.29万元。

(五) 可调度排涝

通榆运河开挖后,将成为江苏省内长江以北、京杭大运河以东河网的“总调度室”,对这一区域,尤其对地势低洼的地下河腹部地区,有调度排涝作用。在日雨量200mm的雨型下,可使射阳河闸的泄水量增加260万 m^3 (折合流量30 m^3/s),可调度到黄沙港闸的水量240万 m^3 (折合流量28 m^3/s),从而使入海总水量增加500万 m^3 (折合流量58 m^3/s)。其中可增排里下河腹部地区水量约330~410万 m^3 ,与现状相比,可提高外排能力38.2~47.5 m^3/s ,使腹部地区及降雨区的内涝水位降低,以减免损失。

(六) 可冲淤保港

苏东除灌河外,其它所有入海河道于入海口都建了挡潮闸,防止海水倒灌。由于每年排涝开闸时间短,关闸时间长,河口及闸下引河普遍淤积严重。通榆运河开挖后,可引水增加入海水量来冲刷河口及闸下的淤积。这样,不但能增加闸口的排涝量,充分发挥挡潮闸的作用,而且还有利于射阳港等港口建设(建设射阳港已列入盐城市和江苏省的计划)。现仅计射阳港处的射阳河闸、新洋河闸下所能减少的淤积量,估算在通榆运河工程使用期内可达4 538万 m^3 。如以机械挖泥费用替代计,可节省费用1.82亿元。

(七) 可为港口和港口电站建设创造条件

苏东拥有953.88km的大陆海岸线,在如此漫长的海岸线上,既有连云港和南通港2个大型港口,也有夹于其间的灌河港、射阳港和吕四港等中、小型港口,具备港口群体优势。要想发挥这种优势,加以开发利用,必须解决淡水资源和内河疏港。连云港和南通港发展前景广阔,但前者深感淡水不足,两者都缺少内河疏港分流,目前通连云港的盐河、通南通港的通扬运河均远远不能满足发展的需要。要想开发利用灌河港、射阳港和吕四港,同样需要淡水资源作保证。待通榆运河的近期和远期规划都实施后,以上遇到的问题,均可随之解决。

盐城市和江苏省意向在灌河港和射阳港建造港口火力发电站,其有利条件是:港口拟在兴建;用煤走海上运输,运价低;煤渣可堆放在空旷的海涂,而不占良田;环保要求等级低;单位千瓦的造价仅为沿江电站的一半左右。通榆运河建成后,可为电站提供充足的淡水。

(八) 可为工业提供用水

工业离不开淡水。据调查,每万元的工

海南特区港口开发战略构想

郑 锋

(中科院广州地理研究所)

海南岛以其优越的地理位置,被誉为东方航线上的明珠,是我国与东南亚各国进行海上经济贸易和文化交流的门户。海南岛又是我国最年轻,也是最大的经济特区省份。由于本岛四面环海,区域经济结构是依赖海洋的海岛型经济,这就决定了港口开发在特区经济建设中的首要战略地位。

一、对港口资源和区位条件的认识

1. 港口资源丰富,建港条件得天独厚

海南岛海岸线蜿蜒曲折,全长1528公里,海岸带蕴藏着丰富的港口资源,环岛共有68处不同成因的大小港湾。根据现代动力作用和地理特点,本岛海岸可分为山地丘陵式、台地溺谷式、沙坝泻湖式、三角洲平原前缘式、珊瑚礁式和红树林式等6种。万宁大花角一崖县梅村山地丘陵式岸段和临高角一洋浦湾台地溺谷式岸段,是本岛港湾最集中岸段,亦为本岛建港自然条件最优岸段。从总体来看,环岛皆有可供建设深水港的备择港湾资源,但是,适宜兴建大型深水港口的

港湾资源却寥若晨星。洋浦港、临高金牌港等少数港湾(多位于西北部),被认为是本岛上乘的港湾资源。如洋浦港,海岸线全长8公里,锚地4平方公里,水深11~23米,万吨级以上巨轮可以自由进入本港,具有发展成深水大港的优越自然条件。

本岛大部分港口均存在泥沙回淤问题,尤其是东南沿岸各港口的情形更甚。南渡江每年平均入海沙量46.1万吨,最多年达103万吨,对海口港的威胁很大,海口港年维护疏浚量约40万 m^3 。据资料分析,沿岸绝大部分泥沙均源自本岛陆域。这点应该引起人们的足够重视。防止水土流失,对本岛的港口开发很有实际意义。

2. 区位条件优越性相当突出

海南位于西太平洋通往印度洋的主航道的西侧,北邻香港,南通新加坡港(1990年吞吐量3.24亿吨,跃居世界第一大港),战略位置非常重要。本岛毗邻港澳台,系我国与东南亚诸国距离最近的省份,水上交通运输相当便利,可以发展成为我国南海的重要枢纽港。本岛四面环海,控南方海疆,扼

业产值平均用水定额为400~600 m^3 。可见,供水效益是相当可观的。因具体计算各种工业用水效益与通榆运河的关系比较困难,现按海涂开发农业增产供水效益替代计算,预测苏东到2000年增供工业用水7亿 m^3 /年,则年效益可达1.78亿元。

公顷,加上泰州引江河、泰东河等骨干引水河道按流量比例分摊的挖压耕地,共约5433公顷。这部分耕地的粮食产量,按河道沿线的每公顷平均产量6900kg/y计算,则每年要少收粮食3.749万吨。它与通榆运河带来的农业大增产相比,损失是小的。

(九) 经济损失

通榆运河主体工程约需挖压耕地4000

参考文献

- [1] 金靖中等,滋润苏东大地的母亲河,新华日报,1990.12.6.