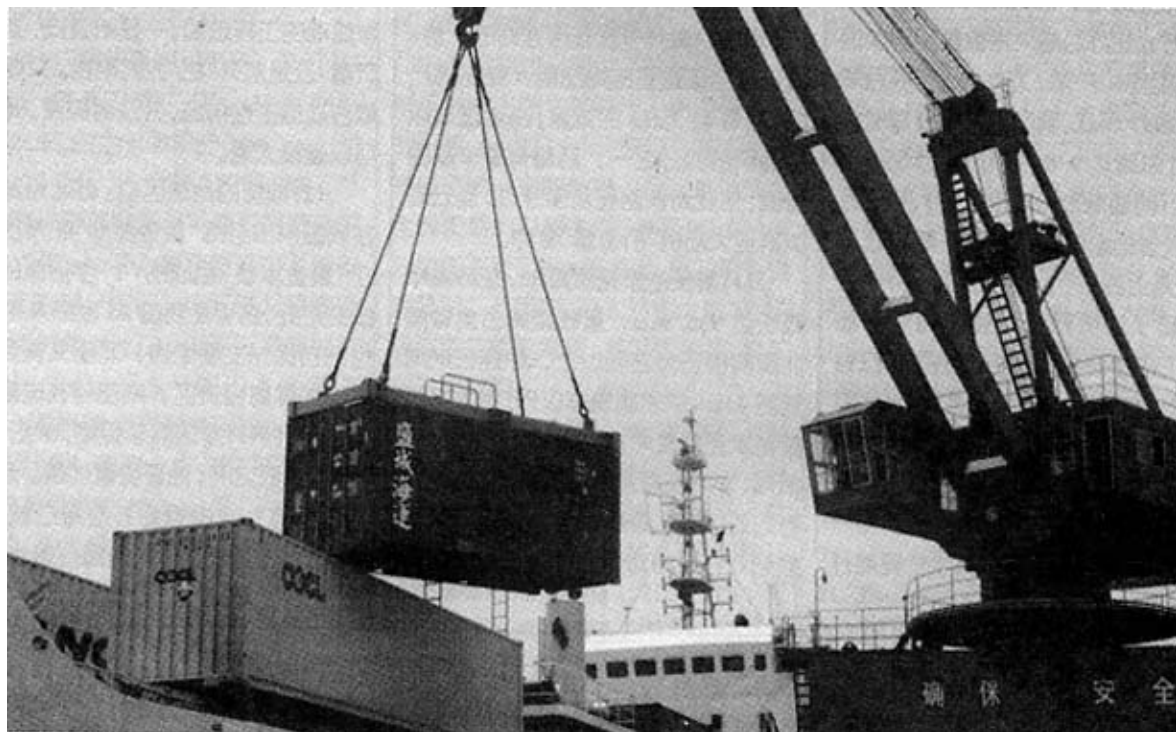




苏北沿海港口开发 与 可持续发展研究

撰文/陈洪全

江苏省拥有 953.8km 的海岸线, 其中, 大陆海岸线近 900km, 占全国大陆海岸线 5%, 北起赣榆县锈针河口, 南抵长江口北岸启东市连兴港, 全部地处苏北。目前, 江苏沿海仅有连云港一座大型海港, 1996 年实现吞吐量 1583 万 t。江苏沿海大港数量和规模远不及山东、广东、河北、辽宁等沿海省区, 1997 年底, 我国沿海主要海港货物吞吐总量达 9.05 亿 t, 江苏仅占全国 2% (南通港为河海港除外), 与江苏经济大省的地位很不相称。随着江苏“建设海上苏东”战略的实施, 苏北沿海掀起了加快建设和建设海港的热潮, 正在建设和拟建的中小型港口有射阳港、陈家港、燕尾港、大丰港、滨海港、中山港、烂沙洋、吕泗港等等。“港口兴, 经济兴”已成为沿海地区人们的共识, 甚至有些地方把兴建海港作为振兴经济的捷径。因此, 科学合理地开展

苏北沿海港口, 走可持续发展之路, 意义重大。

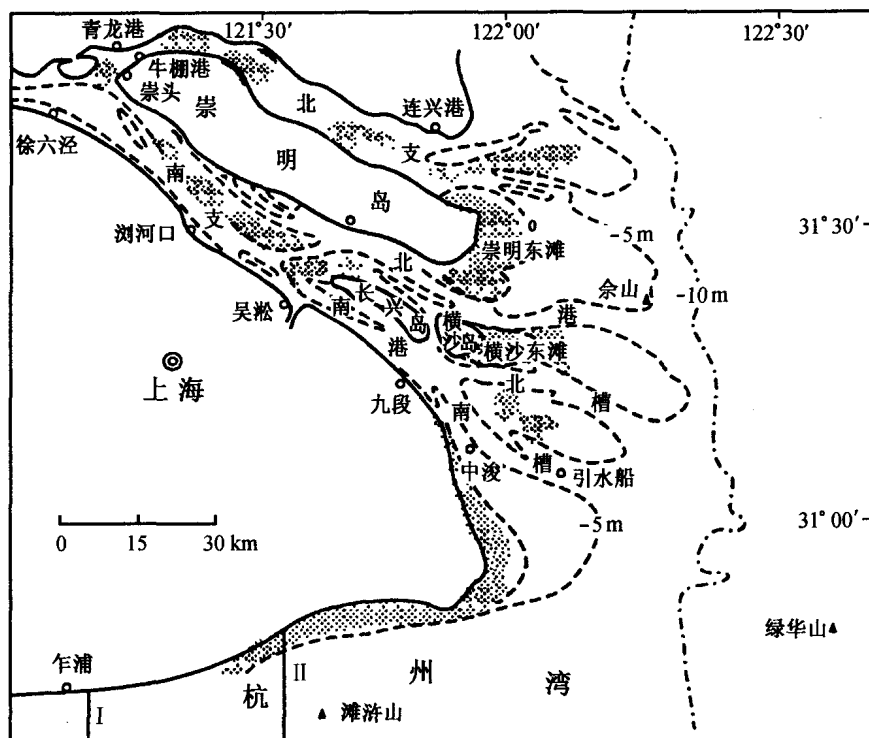
1. 苏北沿海背景条件分析

苏北沿海地处我国沿海的中部, 行政上包括连云港、盐城、南通三市, 计 13 个县 (市、区), 其中, 连云港、南通两市属于我国十四个沿海开放城市。苏北沿海介于长江与淮河的下游, 这里是全国重要的商品粮、商品棉产区, 沿海 47 万 ha 的滩涂, 占全国滩涂总面积的四分之一, 沿海有着丰富的资源, 东陇海铁路在北部穿过, 连云港以欧亚大陆桥“桥头堡”著称。

(1) 漫长的淤泥质海岸。江苏海岸线长达 935.8km, 直线距离占全省南北距离的五分之四以上, 除连云港附近约 44km 的岩质海岸以外, 绝大多数都是淤泥质海岸, 是由历史上的长江、黄河、淮河及海流共同冲积而成, 现在射阳河口以北海岸受侵蚀, 逐年后退, 射阳河口以南海岸受淤长, 每年向海

延伸。通常情况下, 岩质海岸利于天然良港的形成, 因而, 连云港建港条件优越, 发展潜力巨大。但纵观我国天津港、上海港及正在建设的黄骅港, 以及世界上的伦敦港、鹿特丹港等, 淤泥质海岸同样可以建好大港。目前, 困扰苏北射阳港、大丰港、烂沙洋等淤泥质海岸建港的工程难题, 一是航道浅, 淤积严重; 二是港外“拦门沙”阻挡。只要采取合理的工程措施, 并及时疏浚, 完全可以建设大港。

(2) 独特的地理区位。苏北沿海处在我国东部沿海“黄金海岸”和南部沿江“黄金水道”组成的“T”字形态的轴线交汇处, 这里是我国 20 世纪末和 21 世纪初优先发展地带, 北部又有我国最长的陇海经济区, 南部与我国最大的上海经济开发区隔江相望, 兼沿海、沿江、沿线之利, 地理位置优越。连云港和南通为我国沿海开放港口城市, 居苏北沿海南北两首, 沿海有淮河、淮



江苏沿海港口略图

河、废黄河、射阳河、新洋港、通扬运河、长江等众多江河汇入,通榆运河把沿海南北连成一线。本区西距京杭运河 100 多千米,正在建设之中的新长铁路,从新沂—淮阴—盐城—东台—海安—南通—江阴—长兴,几乎贯穿苏北整个沿海,将成为我国沿海岸线最长的铁路。

(3) 广阔的腹地和市场。连云港、盐城、南通沿海三市,共有面积 30332km²,占全省面积的 30%,人口有 2004.32 万人,占全省人口的 28%,苏北沿海也是苏中及里下河地区最近的海上通道,并可上溯至淮河中上游安徽、河南部分地区,连云港又是欧亚大陆桥的海上出口,仅连云港腹地范围就达 360km²,占全国国土面积的 1/3。走射阳港运送物资到盐城及苏中里下河地区,比经上海、南京等港口中转,距离可缩短 200km。现在从安徽大别山区通向苏北沿海的公路江苏段盐(盐城)金(金湖)一级公路已开通,皖北和皖中地区货物从苏北射阳港、大丰港进出,比经长江走上海港进出,距离将大大缩短。如果在射阳河、灌河与京杭运河之间开挖新的航道,射阳港、陈家港的经济腹地将进一步扩大,延伸到整个苏北地区。

(4) 丰富的物产和资源。江苏是全国经济大省,国内生产总值及财政收入长期位居全国前列。沿海连云港、盐城、南通三市,1996 年完成国内生产总值 1121.8 亿元,占全省的 12.97%,1996 年粮、棉产量分别为 1104.9 万 t 和 35.2 万 t,分别占全省的 31.8% 和 65.6%,这里是全国重要的商品粮、商品棉产区。北部的淮北盐场是全国著名的四大盐场之一,1996 年原盐产量达 359.3 万 t。江苏沿海共有 47 万 ha 滩涂,占全国总面积四分之一,盛产鱼、虾、蟹、贝类等水产品,这里是全国最大的鳗苗生产和出口基地,全国重要的对虾及贝类生产基地,1996 年海

水产品产量达 79.5 万 t,仅贝类产量 23.8 万 t,沿海矿产资源丰富,目前已勘测出东台、如东外面的南黄海有 2.7 亿 t 石油,前景十分广阔,还有连云港的磷矿,东海的水晶矿等。

2. 苏北沿海港口现状及存在问题

苏北沿海地理位置优越,海岸漫长,资源丰富,经济腹地广,为沿海港口的开发和建设提供了很好的条件。早年孙中山先生就提出了建设连云港的设想,经过几十年的努力,苏北沿海港口已有一定的规模,连云港已成为全国重要的沿海大港,射阳港也成为全国二类口岸。陈家港、吕四港等也有雏形。但目前,苏北沿海大港少,中小型港口重复建设,港口效益低,存在着三大问题。

(1) “江重海轻”,“黄金海岸”浪费严重。由于自然及历史原因,江苏的沿江及苏南地区一直是全省的经济枢纽,1996 年连云港、盐城、南通沿海三市完成国内生产总值 1121.8 亿元,而苏州、无锡、常州沿江三市完成国内生

产总值 2303.3 亿元,为沿海三市的二倍多。人均国内生产总值,连、盐、通三市为 5597 元,苏、锡、常三市的 17158 元,为沿海三市的三倍多。1996 年连、盐、通三市合计完成固定资产投资 263.2 亿元,而苏、锡、常三市合计 702.2 亿元,为沿海三市近三倍。由此可见,江苏“江重海轻”“南重北轻”的局面十分突出。1995 年江苏海洋经济产值为 120 亿元,只占全省国内生产总值的 2.3%,而同年广东省海洋经济产值达 650 亿元,山东省达 500 多亿元。目前,我省的海洋经济仍以海洋水产业为主,海洋运输薄弱,全省 900km 的海岸线上只有连云港一个大港,而山东海岸达到 30km 一个港口。江苏现有年吞吐量 900 万 t 以上的港口 5 座,除连云港属于沿海港口以外,其余 4 座:南京、镇江、南通、张家港都位于长江沿岸。1996 年连云港港货物吞吐量为 1583 万 t,占五港总吞吐量 11.2%。江苏沿海大港之少,在全国沿海省区中少见,江苏沿海成为全国“黄



金海岸”的“低谷”。

江苏主要港口货物吞吐能力

港口	港口	南通	镇江	连云港	张家港
吞吐量 (万t)	5182	1711	1708	1583	900

资料来源:《江苏统计年鉴 1997》中国统计出版社

(2)大港少、小港多,缺乏规划。连云港处在江苏沿海的北端,从连云港至长江口过去一直没有海港,八十年代中期,为了加快苏北沿海经济的发展,国家和省、市决定建设射阳港,经过十几年的建设,射阳港已初具规模,建成二座海上过驳平台,可停靠 2000 吨级货船。1996 年港口吞吐量达 200 万 t,成为江苏沿海的第二大港。最近几年,沿海各市、县认识到要“致富先修港”,加快了建港步伐。正在建设之中的陈家港、滨海港、大丰港,拟建的还有燕尾港、中山港、琼港、烂沙洋、吕泗港等。每一个沿海县(市)都有建港计划,港口建设成了当地促进经济发展的热点。由于求富心切,沿海港口建设布点过多,一哄而上,缺乏整体规划,导致资金不集中,大港少,小港多,重复建设,资金浪费严重。一方面,国家二级口岸射阳港由于资金投入不足,拦门沙整治受阻,规模上不去,效益不高;另一方面,又动辄几百万、上千万元的开发新港。小港的盲目建设,还破坏了沿海的整体环境,给可持续发展带来影响。

(3)港口功能单一,港城脱节,缺乏效益。江苏资源不足,特别是能源匮乏,因而,运煤成了沿海港口的主要任务。连云港建有专用煤码头,为陇海沿海、特别是华北地区煤炭外运服务。射阳港的首要任务就是为盐城地区从山西转运煤炭。陈家港、滨海港等都是为了当地运煤而建。为了就近消化煤炭,建有射阳港电厂、陈家港电厂、滨海港

电厂等统一模式。随着华东电网的不断完善,以及连云港核电站的建设,苏北沿海能源紧张的矛盾将有根本好转,届时,这些功能单一的煤港将失去意义。另外,苏北沿海港城脱节,连云港离市区 20 多 km,射阳港离县城近 20km,大丰港、陈家港、滨海港离县城都有 30km,这种一港一城的布局,阻碍了港口的开发和进一步发展,也不利于带动城市经济的发展。从某种意义上说,江苏缺乏临海港城。

3. 苏北沿海港口可持续发展对策
针对江苏沿海运力不足,缺少大港以及重复建设中小港口经济效益不高的现状,为了全面贯彻省委、省政府建设“海上苏东”的战略,充分发挥“黄金海岸”的作用,保证沿海社会、经济、资源和环境的协调发展,对苏北沿海港口开发和可持续发展提出如下对策:

(1)加大力度,实现全省战略东移。江苏海岸辽阔,海洋资源丰富,为全省的经济可持续发展提供了重要基础。沿海 51 万 ha 的滩涂为人多地少的江苏提供了一块重要的土地后备资源,为发展农田和水产养殖,以及小城镇的开发提供了条件;900km 的海岸线,为发展海洋运输提供了广阔的空间;新近发现的南黄海石油资源,将会带动全省石化工业及沿海经济的飞跃;还有沿海独特的自然风光,为滨海旅游业的发展提供优势。为了更好地开发海洋资源,促进苏北沿海地区及全省经济的发展,省委、省政府提出了建设“海上苏东”的战略。为此,首先要加大宣传,明确建设“海上苏东”就是发展海洋经济,这是全省当前经济发展和可持续发展的需要。20 世纪 90 年代初,山东省提出“建设海上山东”的战略,已尝到甜头,1995 年实现海洋经济产值 500 多亿元,是江苏的 2 倍多。因而,建设“海上苏东”刻不容缓。其次,合理开发利用海洋资源,保证海

洋水产、航运、海洋矿产、海洋药业、海洋旅游等产业的发展,防止以港口建设代替一切海洋经济。第三,加强海洋管理,避免各自为政,盲目开发和低效、重复建设,控制海洋污染,保护海洋生态环境。第四,增加发展海洋经济的投入,在沿海确立一批国家、省建设重点项目,缓解地方财力的不足。沿江与沿海对口支持,并扩大招商引资的范围,合资建港。只有这样,才能保证“海上苏东”战略的顺利实施。

(2)科学规划,明确海港建设重点
江苏沿海不同地段,港口建设的条件各有利弊,但就自然条件而言,除了连云港附近以外,都不是港址的最佳选择。这片淤泥质海岸水浅、滩多、泥沙回淤量大,岸外还有巨大的辐射沙洲。目前,建设的射阳港,由于地处射阳河口,腹地范围广,海床平稳,而且,开发时间长,已有较大的生产能力,年吞吐量已达 200 万 t 以上,属于国家二级口岸,且配套设施已基本建成。主要问题:一是港外拦门沙的阻碍;二是射阳河闸的阻碍。通过对拦门沙的整治及开挖新的引航河道,港口的规模和生产能力将有极大的提高。陈家港地处灌河入海口,由于灌河水深无闸,流经范围广,有苏北的“黄浦江”之称,但是,陈家港离连云港太近,海上距离不足 50km,新建中的连云港墟沟新港区的 6 个万吨级深水泊位,削弱了陈家港的扩建作用。滨海港位于扁担港至中山河口海岸,这里海岸年年蚀退,港口具有深水贴岸,锚地广阔,吞吐能力大等特点,刚刚开挖的淮河入海水道在此入海,海、河联运条件便捷。但这里防洪防潮压力大,海岸后蚀严重,护岸固堤任务重,不利于大港的建设。大丰港,又称王港,处在大丰市中部沿海,港区海域有“西洋深水槽”,水深稳定,5 万吨级船舶可全天候进出,港东侧的小阴沙又是天然屏障,可为港区避风防浪,加之大丰港临近苏中地

区,经济腹地较广,发展前景广阔。但这里缺乏疏港内河及公路,工程前期投资大。烂沙洋港(暂定名)在如东县拼茶运河下游,这里靠近长江口,水位深,沙滩少,建港条件好,特别是附近南黄海勘测出大量的石油资源,有助于加快此港的开发。由此可见,近期内苏北沿海港口的建设应以连云港的扩建、射阳港的整治、大丰港的新建为重点,统筹规划,打破地域界限,把有限的资金投入到这些辐射能力大的国家主枢纽港或地区枢纽港中去。

(3) 海陆结合,提高运输效益。目前,苏北沿海各港,除连云港以外,位置偏僻,进入条件差,陆上都缺少好的疏港通道。与射阳港相通的射阳河,河口有河闸,中上游是“九曲回肠”;与大丰港相通的王港,河道窄而浅,标准低;与滨海港和中山港相通的中山河,河道短而水量不稳。这些沿海河流,主要是淮河的下泄入海通道,航运价值不明显。另外港区与县、市间的公路,路况较差,行车速度慢,也严重影响了港区物资的集散。因此,必须尽快改善

港口与外界的陆上交通,实现海陆结合,提高吞吐能力。首先要疏浚疏港河道,提高航道标准,及早挖通新通榆运河,使沿海水运联网;二是打通各港区与204国道的通道,达到一级公路的标准;三是提前规划各港区与新长铁路的支线,实现铁港联运,从根本上保证港口物资的周转。

(4) 以港兴市,带动区域经济。苏北沿海经济欠发达,开发港口不仅仅是为了打通海上交通,扩大对外交流,更重要的是以此带动地方经济的全面发展。这就要求,首先港口功能综合化,运输、仓储、集散、保税等集一体,并扩大运输物资的种类,实现双向运输,避免建设单一的煤码头及港口电站。二是发展加工产业。沿海有丰富的海盐及水产品和农产品,大丰港、滨海港、射阳港都在建石油、煤炭码头,为化学工业和食品工业提供了很好的条件,通过对原料的深加工,实行成品运输,可以极大地提高产品的附加值,带动其他产业的发展。三是加快沿海城镇的发展,为港口建设提供后劲。目

前,滨海港所在地二亓乡人口4600人,耕地61ha;射阳港所在地射阳港乡人口5100人,耕地1233ha;大丰港所在地王港乡人口4500人,耕地864ha,这些乡镇规模都很小,劳力相对缺乏。可采取小乡镇相对合并及人口东迁的办法,尽快培育一批沿海较大的集镇,并可在港区所在地建设市、县开发区,以吸引劳力,保证港口建设的需要。

为了重点建设射阳港,并以此带动沿海的开发,可以新建以射阳为中心的新的区域中心,范围包括滨海、响水等县,作为全省第一个完全沿海市。这三个县同属黄河三角洲,共有面积6038km²,人口263.6万。这样可以统一规划,充分发挥射阳港的辐射作用,尽快使射阳港成为国家一级口岸,年吞吐量达到800万t,成为江苏沿海的第二个大港,黄海沿海的新兴城市。

(工作单位:江苏盐城教育学院地理系)

