

关于海州湾连云港的开发

施 存 龙

(交通部水运科学研究所)

连云港是旧中国处在帝国主义垄断我国航海权的情况下,表现自强精神,自行开发和自行对外开放的少数海港之一。经过半个多世纪的曲折发展过程,升居为当今全国八大海港之一,并列作“六·五”计划期间全国70项重点建设工程之一。港口城市与港口唇齿相依,依托港口起飞经济,打开通向海外的窗口。1984年连云港市已被中央确定为进一步开放的14个港口城市之一。该港在我国经济发展中的地位日益重要。

通过对连云港开发的研究,借以加深认识某些港湾的自然规律和社会经济作用,对于当今我国海洋开发事业是很有意义的。

一、连云港的开发环境和开发历史

1. 优越的地理位置、较好的自然条件是开发利用的基础

海州湾在南黄海西侧,位于江苏、山东两省接壤部。因在东魏至明代,这里常设为“海州”而得名。湾口向东敞开,介于山东省岚山头 and 连云港的旗台嘴之间,宽约22.5海里,纵深约10海里,湾似月牙形。湾口水深9—12米。湾口东方有车牛山、达山、平岛等小岛。

连云港就居于这个海湾的南端。对于我国沿海来说,又居于脐部;对于大港分布来说,则处在青岛港与上海港之间,北距青岛港107海里,南距上海港383海里。是我国陆上东西大动脉陇海铁路的东端终点,亦即我国西北地区、中原地区对外贸易运输里程最短的出海口。

连云港为一海峡港口,背依大陆的云台山,隔水与东西连岛相望,连岛即成为港域屏障。海峡长约3.3海里,宽约1.3海里。海峡东口的航门称为鹰游门,是进出该港的主要口门。

该港的水文、气象条件比较好,如潮汐为正规半日潮,潮升较大;台风影响较小,雾日不多,气候温和,港水不冻,四季可航。

该港有一定回淤,但回淤量不太大。该港沿岸有基岩依托,这对江苏省广布宽阔沙岸的海岸线来说是唯一的一处岩岸(即天然港湾海岸),但地形上的缺点是山岭逼近,陆域平地不足。

上述连云港的地理位置和较好的自然条件是开发利用这一带海域和海岸作为港口的基础。

2. 前半个世纪的开发成败与兴衰的回顾

秦汉时,连云港一带是一片汪洋,连云港所依托的云台山是孤悬海中的岛屿。直到南宋时,黄河决口夺了淮河河道,黄河之水注入黄海。历数百年,黄河泥沙使附近海岸线向东推进50—70公里,至清康熙年间,云台山渐次由海上岛屿变成陆上群山。沧海变陆,为后世

的连云港建设提供了大陆岸线和基岩依托。

本世纪初，清廷掌管交通事务的“邮传部”开始结合将汴洛铁路发展成为陇海铁路的问题，提出在海州湾，即今连云港处建港口。但这一开发方案，在内忧外患频繁的清末民初，只是清议。我国民主革命先行者孙中山先生在其所著《建国方略·实业计划》中主张在此建一可容大船的二等港。

1926年，陇海铁路的出海港口，最初建于临洪河口的大浦，建港不过4—5年，淤浅数尺，3000吨级海轮无法畅通。由于对自然规律认识不足，第一次港口选址宣告失败，不得不废弃大浦码头，另觅新址（即今址）。

今址原名“老窑”。建港时因地处连岛与云台山之间，乃取两地名首，合成“连云港”新名。1933年动工筑港，1936年5月竣工。建成煤炭和杂货码头各一座，仓库、堆场各一处，配有翻车机、起重机等装卸机械。筑防波堤千米。航道浚至5米，可通航和靠泊3000吨级海轮。当时号称“东方第二大港”。1937年上半年吞吐量为40万吨，大部分是输出中兴煤矿（今枣庄煤矿）的煤炭。煤炭输出是建设连云港的经济目标之一。

1937年日本帝国主义发动全面侵华战争。兴盛一时的，在旧中国历史环境中难得由中国人主持开发的连云港，顿遭破坏，遂告瘫痪。日军侵占后，为运送其侵华军火、兵员及掠夺我国的资源运往日本，又修复并扩建了连云港。

1945年，国民党政府接管港口，对港口无所建树，反于撤退时炸毁了栈桥。解放前夕，港口残破，一片凄凉。

二、当代空前规模的开发及其对国民经济的作用

1. 从恢复到大规模扩建

1949年8月，人民政府组织恢复港口生产，吞吐量逐年增加起来，1950年完成11.13万吨，1952年完成46.22万吨。在第一个五年计划期间，新建了124米油码头（现已不存在）和一座浮码头，增加了拖轮和装卸机械。到“一·五”计划末期的1957年，吞吐量已达到105万吨，超过解放前历史最高水平。

“二·五”计划以后，连云港逐年有小规模的开发，对国民经济的作用也随之逐步加强，我们在这里仅以货物吞吐量为例。“二·五”计划期间改建第一码头225米，在海滨新建仓库4000平方米，铁路专用线800米，增加各种装卸机械51台。1963年完成货物吞吐量达225.6万吨。迄1972年，该港可同时靠泊5000吨级和3000吨级海轮各两艘，年货物吞吐量274万吨。1968年开始新建机械化煤码头，并于1974年投产。

1973年，根据已故周恩来总理提出的“三年改变港口面貌”的指示，开始了空前的大规模扩建。到1979年，先后扩建的码头泊位有：在原一码头北端扩建153米的万吨级泊位和该码头南端的5000吨级泊位各一个；在原二码头西侧扩建378米的万吨级泊位两个，东侧扩建了万吨级和5000吨级泊位各一个，共计长322米。泊位前沿水深浚至9米和7米，航道水深加深到7米，底宽70米。至此，连云港的泊位等级和航道等级已大为提高，由原来最大的5000吨级水平提高到1.5万吨级，2万吨级也可乘潮进港。为了充分利用宝贵的海岸线，加宽了码头突堤。生产配套设施如仓库、机械、导航、通讯、港作船舶，集疏运设施都有大幅度增加。最终使港口综合通过能力有了前所未有的提高。1982年为国民经济完成货物吞吐量806万吨，比1973年的244万吨增长2.3倍。出口以煤炭、淮盐为大宗，进

口以粮食、化肥、木材、钢铁较多。

经过这一时期的开发，该港升居为我国八大港口之一，而五十年代时，它还只是上海港北侧的一个卫星港，港口管理机构也是上海港务管理局的一个办事处。连云港的货物装卸都实现了机械化。不但码头前方装卸船如此，就是后方煤场卸火车、转垛也如此。

由于港口开发，带动了连云港沿岸的各项建设。昔日荒僻寂寞的海岸，今天成了繁华世界。笔者1960年曾随船工作到过该港，1980年旧地重游时，除江山依然外，港口和城镇已今非昔比，旧貌变新颜了。依托港口而设的外事机构诸如海关、国际海员俱乐部等，外贸运输单位诸如远洋运输公司等，以及工厂、学校、宾馆、医院、友谊商店、职工住宅，自连云港镇向西，沿着公路两旁的海滨山麓，形成成片的新建筑群，犹如雨后春笋，绵延几公里，与陶庵村、墟沟镇连成一条带状海滨建筑景观。

2. 一个开发新高潮的出现

凡事很难一帆风顺，对于连云港是否作为重点进行建设，在七十年代至八十年代初曾有过几次反复。我国五届人大开会时，曾提出全国重点建设五大港，除了有秦皇岛、天津、上海、黄埔，连云港也在其内。但会后，连云港被调整为一般建设港口，有的工程停了下来。在其后讨论重点建设石臼所港还是连云港的问题时，连云港又被否定了。但是，事实上，即使建成石臼所港也并不能代替客观上对连云港的需要，因为二者各有其不同的吸引腹地。近年，能源和交通成为国民经济发展战略重点后，由于我国迫切需要解决煤炭运输问题，这样，连云港才重新获得国家重点投资开发的良机。

过去对连云港较有争议的问题是淤积趋向问题。有人强调该港不淤，这不符合事实，还是有一些淤的，问题是从资料来看，淤积并不如想像的那么严重。历史上输沙来源基本告终。1855年黄河在铜瓦厢决口，改道在渤海入海，不再在邻近连云港的黄海旧黄河口入海，至今已有130年，废黄河口移来连云港的泥沙不会多了。至于临洪河口沙泥源对连云港的影响，据有关专家判断，亦不足忧。只要定期稍加疏浚，港口水深是可以维持的。但是应该认识，根据水深条件，连云港不可能建造特深泊位。它以建设供3万吨级的海轮泊位为度。此外，上面已经提及该港天然地形缺点是平整的海滨陆域不足，靠劈山填海造平地较费投资。经过反复论证，权衡利弊得失，结果认为连云港有进一步开发的价值，故重新列为“六·五”计划期间我国港口重点发展对象。

除了老港池内继续筑第三突堤以建造2个2.5万吨级泊位和2个一万吨级泊位以外，又新开辟庙岭港区。

庙岭新址与现在码头所在地仅有一座低岗——庙岭相隔，相距约3公里。连云港原有的港域受海峡限制，范围不大，庙岭新区的开辟，跳出了老港域的狭窄限制。在这里，在本世纪内将建设一系列码头泊位。目前第一期工程煤码头已于1982年3月正式动工，设计年吞吐能力为1000万吨，含3.5万吨级和1.6万吨级的煤炭码头泊位各一个，1985年内建成后，可使该港煤炭吞吐能力比现在增加2倍。第二期开发工程也在研究规划。在“六·五”计划期间安排开工的有：3.5万吨级散粮泊位一个，2.5万吨级木材泊位2个，集装箱泊位2个，这些可望在“七·五”计划期间投产，形成新增能力400万吨。

当今我国对连云港的大规模开发建设，不但远远超出当年积极主张在此建港的孙中山先生的设想，而且大大超出三十年代我国一些有抱负的实业家的擘画。未来连云港的宏图已经

见实地展示在我们面前，它将对我国能源（煤炭）运输做出贡献，无愧于我国四大煤炭输出港之一的称号，还将对国家实施发展西北地区的战略部署，加速西北边远地区经济开发做出贡献。

三、向深度和广度继续开发的探讨

一个港口的存在与发展以及可能的发展规模，取决于自然、工程、经济三大因素，而经济因素决定着港口的存在和发展，是进行开发的根本因素。如上所述，连云港的地理位置优越，经该港运输我国徐淮地区、中原地区、西北地区的物资，费用省，时间短，节约国民经济流通费用，宏观经济效益和微观经济效益都较好。

连云港通过陇海铁路连接苏北、皖北、鲁南、河南、晋东南、陕西、川北、甘肃、宁夏、青海、新疆等地，从黄海之滨直达遥远的乌鲁木齐和格尔木，腹地可谓深远。东陇海铁路复线正在建设中；在规划中还有向西南延伸的宁连线，向西北延伸的充连线，若能实施就能使连云港有三个方向的放射形铁路。公路现有连云—徐州线（223公里）、连云—南京线（322公里）和连云—南通线、连云—青岛线等。内河目前无直通到海港口的，通到连云港市区（新浦）的现有两条：一是盐河通到京杭大运河淮阴杨庄（长171公里），另一条是淮沔新河通到洪泽湖二河闸（长167公里），规划要拓宽。远期规划还要开挖一些运河，吸引腹地因而还可扩大。

腹地要经该港吞吐的煤炭有山东枣庄、新汶，山西晋城和白杨墅，河南焦作、鹤壁、密县，以及江苏本省的徐州、淮北等矿。淮北的海盐也由连云港运往华东、华南各港和国外，腹地内有许多土特产，有一部分经港口输出作为海外贸易商品。腹地内苏、皖、青几乎不产木材，粮食也不能自足，所以木材和粮食也需由海运输入。根据有关经济调查和远景货运量预测，社会经济的发展还需要连云港继续扩大吞吐能力。

从开发的可行性来初步考虑，在完成“七·五”计划的建设项目后，还是有开发文章可做的。例如有关方面设想在该港海峡的西口建设一条西大堤，在大堤上布设一系列新的泊位，同时可阻止西来的泥沙侵入港池。关于这一设想，还要做深入的研究工作。

连云港的开发虽以港口为主。但其经济意义并不仅此，还有水产、旅游、新城市等方面的开发作用。以发展沿海旅游事业而言就很有前途。

连云港地区历史悠久，地处山海形胜，名胜古迹很多，这里与历史上许多名人有过联系，从秦始皇、李斯到汉代的“两疏”、肖望、匡衡、三国的糜竺，从唐太宗到北宋的苏东坡、石曼卿都留有文物史迹。中国几部古典文学名著如元代关汉卿写的《窦娥冤》、明代吴承恩写的《西游记》等也与连云港市史地有关，为该港增趣添色。

最令人神往的当是深藏于云台山的“花果山”风景区，这就是我国古典神话小说《西游记》中“孙悟空”的“老家”，这里是“烟霞散彩，日月摇光”，“四季好花常开，八节鲜果不绝”，“可供仙子游”的地方。除了这个神话世界以外，还有幽似桃源的宿城，古迹荟萃的锦屏山，国宝璀璨的孔望山，令人迷离的墟沟海滨，港口本身也是一幅美景，尤其是灿烂神奇的夜景。以上所举均可开发为旅游之地。

该港中断海上客运已经三十年了，为了充分发挥旅游资源的作用，在“七·五”计划期间应当恢复和发展客运业务，在该港建客运泊位和相应的客运站。