

福建省港口岸线资源开发利用分析及建议^{*}

赵东波, 涂振顺

(福建海洋研究所 厦门 361013)

摘 要: 福建省具有丰富的港口岸线资源和众多优良的深水港湾, 大陆总岸线长达 3 752 km, 规划可建港岸线长达 344.44 km, 占大陆岸线的 9.18%; 其中深水岸线长 277.6 km; 且位于我国南北海运的要冲, 区位条件优越。在加快海峡西岸经济区发展政策支持的背景下, 福建省港口岸线资源优势将日益彰显。因此, 如何发挥好港口岸线资源的优势, 对促进海峡西岸经济区发展具有深远的意义。文章在对福建省港口岸线资源开发利用现状分析的基础上, 总结存在的问题, 并提出相应的发展建议。

关 键 词: 港口岸线资源; 现状分析; 开发利用建议

港口岸线资源是具有自然和人工双重属性的不可再生资源, 是国土资源的一部分, 对促进区域对外贸易和保障经济发展具有重要的战略意义。优良的港航资源是港口建设的必要支撑, 资源的优劣决定着港口功能的性质^[1]。近年来, 在我国沿海地区经济快速发展的背景下, 港航资源的稀缺性和重要性日益突出。以港口和物流业为代表的港航资源开发利用模式对岸线资源的数量和质量均提出更大的需求和更高的要求, 这将迫使主管部门不得不从总体发展战略的角度考虑岸线资源的规划利用和合理分配, 使其发挥更加积极的作用。

然而, 由于港口岸线资源位于海陆交界这一特殊的空间地理位置, 在管理上具有跨部门性和综合性的特点, 长期以来其开发多以行业部门为主进行单项开发, 缺乏总体规划和宏观调控与协调, 导致资源开发利用过剩或效率低等问题。福建省位于太平洋亚太经济圈西岸的中部, 背靠大陆、东临台湾海峡、南接珠三角、北接长三角, 是我国南北海运的要冲。随着海峡西岸经济区的不断发展, 福建省港口资源的区位优势更加凸显。如何发挥福建省丰富港口岸线资源优势, 对促进海西经济发展具有重要的意义。

1 港口岸线资源开发利用现状

1.1 港口岸线开发利用及规划状况

福建省位于台湾海峡西岸, 总岸线长达 3 752 km, 全国位列第二, 共有大小海湾 125 个, 港口岸线资源丰富^[2]。根据现有的各沿海港口总体规划和控制性详细规划^[3-13], 福建省规划港口作业区约有 79 个, 若将厦门港口以港区为单位统计, 福建省有 74 个作业区、港区, 主要分布于沙埕港、三沙湾、罗源湾、闽江口、兴化湾、湄洲湾、泉州湾、深沪湾、厦门湾、旧镇湾、东山湾和诏安湾等海湾内; 规划岸线总长约为 344.44 km, 约占福建省大陆海岸线的 9.18%, 其中深水岸线长约 277.63 km, 占总规划岸线的 80.60%。

截至 2007 年, 福建全省已开发利用的港口岸线长约 49.02 km, 开发利用率约 14.23%; 深水港口岸线已开发 37.04 km, 开发利用率约 13.34%。从各港口岸线规划与开发利用状况来看, 规划可利用岸线最长的为福州港, 约 74.63 km; 漳州港最短, 约 20.79 km, 这主要是由于厦门港整合, 将位于厦门湾的漳州岸段并入厦门港, 而使漳州可建港口岸线缩短。深水港口岸线最长的是福州港, 约 69.84 km; 最

^{*} 基金项目: 我国近海海洋综合调查与评价(“908”专项)——福建省“908”专项: 沿岸和港湾资源及其承载力综合评价之福建省港口航运资源的保护和利用评价(FJ908-02-01-01)。

短的同时是漳州港，约 13.09 km。截至 2007 年的开发利用率最低^[3-13]，总岸线开发利用率约 1.55%，深水岸线开发利用率约 0.44%。这与深水岸线开发利用率为 36.47%；宁德港区岸线区域经济发展水平的差异密切相关（表 1）。

表 1 2007 年岸线利用现状统计

区域	规划作业区/个	规划可利用岸线长度/km	其中：规划深水岸线长度/km	已开发利用岸线长度/km	其中：已开发利用深水岸线长度/km	规划岸线开发利用率/%	规划深水岸线开发利用率/%
宁德港	14	53.00	45.51	0.82	0.20	1.55	0.44
福州港	22	74.63	69.84	12.05	11.44	16.14	16.39
莆田港	10	70.05	48.56	2.20	0.82	3.15	1.68
泉州港	15	74.29	53.57	13.53	6.59	18.21	12.31
厦门港	7（港区）	51.68	47.06	18.79	17.16	36.35	36.47
漳州港	6	20.79	13.09	1.63	0.82	7.85	6.27
全省	74	344.44	277.63	49.02	37.04	14.23	13.34

可见，虽然福建省岸线资源丰富，深水岸线所占比例高，但无论是总体的规划港口岸线，还是规划深水岸线的开发利用率都相对较低。各地市港口由于区域经济发展水平的差异，其港口岸线开发利用程度也存在一定的差异；除厦门市外，其他地市岸线开发利用率均较低。

1.2 码头泊位建设现状

根据《中国海洋统计年鉴》和《福建省港口航道统计年鉴》^[14-15]，截至 2007 年，福建省沿海港口生产性泊位共有 469 个（表 2），其中万吨级码头 89 个，形成码头长度 46.945 km。泊位设计通过能力：货物通过能力 17 360 万 t，其中集装箱 801 万 TEU。实际完成吞吐量：总货物为 23 602.9 万 t，集装箱为 686.07 万

TEU；码头泊位利用率约 136.0%，集装箱泊位利用率 85.7%。由于经济发展水平差异等原因，与浙江和广东邻接省份相比，福建省港口建设相对滞后，尤其是万吨级码头泊位较少；已建泊位设计通过能力分别只有浙江省的 1/3 和广东省的 1/5。

从各港口看，福州拥有泊位数最多，为 149 个，设计通过能力 5 215 万 t（其中集装箱为 138 万 TEU）；其次是厦门港，拥有泊位个数为 132 个，设计通过能力为 7 152 万 t（其中集装箱 555 万 TEU）；漳州拥有泊位码头最少，个数为 19 个，设计通过能力为 375 万 t（其中集装箱 2 万 TEU）。厦门港拥有万吨级码头最多，为 42 个；其设计客运量也最多，达 1 138 万人次。

表 2 2007 年沿海港口泊位情况

港口	泊位个数		码头长 度/m	泊位设计通过能力				实际完成吞吐量	
	总数/个	万吨级		货物		客运/万人次	汽车/万辆	总货物	
				通过能力/万 t	集装箱/万 TEU			总货物/万 t	总集装箱/万 TEU
宁德港	80	2	4 225	937	2	194	0	691.13	0.29
福州港	149	31	14 072	5 215	138	323	5	6 433.32	120.20
莆田港	25	2	1 916	374	3	111	0	1 612.74	0.93
泉州港	64	12	8 275	3 307	101	10	0	6 215.32	101.94
厦门港	132	42	17 104	7 152	555	1 138	70	8 117.20	462.71
漳州港	19	0	1 353	375	2	22	0	533.19	0
全省	469	89	46 945	17 360	801	1 798	75	23 602.90	686.07
浙江	1 008	115	80 626	57 439					
广东	1 095	207	115 286	80 282					

2 港航资源开发利用效率

2.1 货物吞吐量分析

根据《福建省港口航道统计年鉴》^[15]，2003—2008 年福建省港口货物吞吐量提高了 1 倍多，平均年增长率为 23.3%。随福建省各地经济不断地发展，各港口货物吞吐量都呈上升趋势；其中，漳州港货物吞吐量平均年增长率

最大，这是由于 2006 年厦门港整合，将漳州港部分作业区整合到厦门港，因此，其货物吞吐量平均年增长率计算时间为 2006—2008 年，平均年增长率全省最高，为 141.8%；其次为宁德港，平均增长率约 122.1%；第三是莆田港，为 40.1%；福州港货物吞吐量增长速度相对最慢，平均年增长率约 8.2%（表 3）。

表 3 2003—2008 年福建沿海港口货物吞吐量统计

港口	各年份吞吐量/万 t						年增长率/%
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	
全省	12 495.48	15 834.76	19 605.25	23 687.61	23 602.90	27 070.06	23.3
宁德港	141.78	184.17	213.54	447.00	691.13	1 007.26	122.1
福州港	4 753.07	5 938.63	7 443.45	8 847.82	6 433.32	6 702.59	8.2
莆田港	600.16	836.04	1 050.03	1 301.11	1 612.74	1 802.26	40.1
泉州港	2 511.53	3 093.82	4 046.16	5 134.93	6 215.32	7 224.30	37.5
厦门港	3 403.88	4 261.37	4 770.76	7 792.07	8 117.20	9701.96	37.0
漳州港	1 085.06	1 520.73	2 081.31	164.68	533.19	631.69	141.8

在福建省航运分货类统计中，其他和矿建材料所占比例较高，分别达到了 35.60% 和 27.11%，煤及制品货物吞吐量所占比例也相当大，达到了 14.43%。其中，矿建材料中砂的货物总量占比例较高，且其贸易类型多以内贸为主，诸如吹填海、采砂等活动产生的；煤及制品的运输量大，主要是如火电厂等货主码头所产生。

2.2 泊位利用情况

从表 4 可知，就总货物吞吐量和现有泊位设计通过能力比较，2007 年，已有泊位利用率从高到低排列是：莆田港、泉州港、漳州港、福州港、厦门港、宁德港。集装箱码头利用率高低排列则是：泉州港、福州港、厦门港、莆田港、宁德港、漳州港。

表 4 2007 年货物吞吐量与泊位设计通过能力对比

港口	规划吞吐能力		实际吞吐量		利用率	
	通过能力/万 t	集装箱/万 TEU	总货物/万 t	总集装箱/万 TEU	货物吞吐能力利用率/%	集装箱吞吐能力利用率/%
宁德港	937	2	691.13	0.29	73.8	14.5
福州港	5 215	138	6 433.32	120.20	123.4	87.1
莆田港	374	3	1 612.74	0.93	431.2	31.0
泉州港	3 307	101	6 215.32	101.94	187.9	100.9
厦门港	7 152	555	8 117.20	462.71	113.5	83.4
漳州港	375	2	533.19	0	142.2	0.0
全省	17 360	801	23 602.90	686.07	136.0	85.7

2007 年，各市总货物吞吐量与现有码头泊位设计通过能力比值均较大，总体泊位利用率

都较高，全省利用率约 136%；而集装箱码头泊位利用率多小于 100%，全省利用率约 85.7%；

其货物多以内贸为主，尤其是矿建货物，如海砂等运输量较大。

2.3 港口规划与需求预测符合性分析

各港预测（2020 年）的货物吞吐量^[16]和港口

规划的通过能力对比见表 5。各港口规划通过能力都超过预测吞吐量，莆田港超过最多，之后是福州港、宁德港、漳州港、厦门港、泉州港。从全省看，规划通过能力与预测吞吐量比约为 4.85。

表 5 港口预测吞吐量与规划通过能力对比

项目	全省	福州港	厦门港	泉州港	宁德港	莆田港	漳州港
2010 年预测吞吐量/万 t	33 000	10 000.00	12 000.00	10 900.00	2 310.00	3 000.00	3 898.00
2020 年预测吞吐量/万 t	63 000	17 100.00	21 000.00	21 300.00	9 130.00	6 000.00	8 656.00
规划通过能力/万 t	305 225	79 257	41 200	25 630	37 560	93 395	28 183
规划与 2020 年预测比值	4.85	4.63	1.96	1.20	4.11	15.57	3.26

3 存在的问题及发展建议

3.1 存在的问题

福建省可建港口岸线长，中大型港口岸线资源丰富。近年来，港口建设已成为投资热点领域，加强港口岸线资源保护和合理利用，维护港口业有序发展，已成为当务之急。2006 年福建省人民政府发出关于加强港口岸线资源保护的通知（闽政〔2006〕16 号），强调港口岸线的利用必须坚持统一规划、综合开发和合理使用原则，必须与城市规划、土地利用总体规划和海洋功能区划等相关规划相互衔接，并制定了港口岸线使用申请办法等。2007 年福建省人大通过的《福建省港口条例》中规定，将于 2008 年 3 月 1 日起实施港口岸线资源有偿使用制度，取得港口岸线使用许可的单位和个人，预期 1 年未按规定投资建设的，批准部门将依法注销其港口岸线使用许可。然而，目前港口规划多以行政区为界，即根据各地市管辖岸线各自规划港口，因此从整个区域的港口规划看，无法合理分析港口建设的总体需求，港口经济腹地对港口货运的需求存在交叉和重复计算等问题，所以总体的港口岸线开发利用规划不免会存在不合理的情况。

据给定分析，福建省港口岸线资源开发利用主要特征可总结如下。

3.1.1 岸线资源开发利用效率较低

根据岸线开发利用现状分析，福建省港口岸线开发仍处于起步发展阶段，岸线开发利用

率较低。深水岸线开发利用不足，万吨级以上大型港口码头数量少。与浙江省和广东省存在不小的差距，尤其是深水码头泊位相对较少。

3.1.2 货物吞吐量增长快，码头利用率高

2003—2007 年，从货物吞吐量看，福建省港口货物吞吐量增长迅速；货物种类主要是矿建材料和煤及其制品，多以内贸为主。从港口货物吞吐量和已有码头设计通过能力的比较，全省各港口的码头利用率均超过 100%，但集装箱码头利用率却不高。

3.1.3 港口规划吞吐量存在严重过剩现象

虽然福建省港口货物增长，货物吞吐量增加迅速，但各港口规划吞吐量远远超过了吞吐量预测值（图 1）。如按照现有的港口规划进行港口岸线开发，将出现过剩的问题。

3.2 建议

根据福建省港口岸线资源开发状况和存在的问题，并考虑海峡西岸经济区建设的需要，就合理开发利用港口岸线资源，提出以下几点建议。

3.2.1 根据海西大港口的战略发展港口

按照《福建省贯彻落实〈国务院关于支持福建省加快建设海峡西岸经济区的若干意见〉的实施意见》，福建将围绕发展大港口、大通道、大物流，积极整合港湾资源，加快建设海峡西岸北部、中部和南部三大港口群。北部以福州港为主体，推动成为集装箱和大宗散杂货运输相协调的国际航运枢纽港。中部以湄洲湾港为主体，发展成为大宗散货和集装箱运输相

协调的主枢纽港。南部以厦门港为主体,加快形成以集装箱运输为主、散杂货为辅的国际航运枢纽港。积极吸引中西部企业到沿海建设“飞地港”,鼓励本省企业在内陆地市和中西部省份建立“无水港”,着力推进河海联运、海陆联运和多式联运,拓展纵深腹地,加快建成福州港、湄洲湾港和厦门港3个亿吨以上大港,形成面向世界、服务中西部发展的现代化、规模化和集约化港口群。

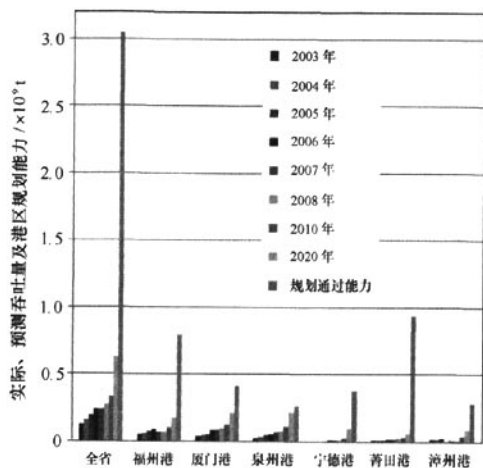


图1 港口实际货物吞吐量及预测与规划通过能力

目前福建省各地市港口部门为了开发各自的港口资源已经制定了各自港口的发展规划,而过去港口开发存在着各自开发、遍地开花、没有发展重点的现象,造成了港口的重复建设和资源的浪费。沿海各港口应围绕海西发展大港口的战略,根据自己在其中的定位合理的开发,避免短期内过度开发,造成码头泊位利用效率低,甚至出现“晒太阳”现象。

3.2.2 “集散”港口发展有所侧重,提高集装箱码头利用效率

根据福建省港口运输货类的特点,有针对性地开发建设公用集装箱或干散货码头,以符合货物运输的真正需要,避免重复建设,影响利用效率,积极拓展经济腹地,提高集装箱码头的利用效率。

3.2.3 保护港口岸线资源,合理开发深水岸线资源,提高利用效率

深水岸线作为港口岸线稀缺而宝贵的资源,

其开发利用决定着整个港口区域的发展。目前,福建省深水岸线开发利用还不足,因此,根据经济发展需要合理规划和开发利用深水岸线,应是全省港口发展的重点;严格按照岸线资源实际条件出发,真正做到“深水深用”;多开发公用化码头,提高深水岸线开发利用率。

3.2.4 完善港口岸线资源有偿使用制度,促进港口岸线资源优化使用

港口岸线资源是不可再生的战略性资源,为能够有效地配置其资源,防止恶意侵占和占用港口岸线,实行岸线资源有偿使用制度是必要的。港口岸线资源是陆域和水域的自然综合体,其价格的确定应充分考虑水陆资源状况以及社会经济等因素。但目前港口有偿使用费征收中,岸线资源价格则以长度计征,难以体现其真正价值^[17-18]。

因此,应改进岸线资源价格的计算方法,对岸线使用费给予必要的修正^[18],使其科学合理体现岸线资源的价值,完善港口岸线资源有偿使用制度,促进港口岸线资源优化使用。

3.2.5 合理规划,指导有序开发

港口规划是港口资源和港口业发展的基本依据,其合理性决定港口业的健康发展和港口资源的合理利用与保护。合理地评估经济腹地对港口运输的需求是港口规划的基本依据,其准确性关系港口资源开发利用的合理性。因此,各港口规划制定应在总体规划指导下进行,合理地确定各港口经济腹地范围,准确评估港口航运需求量,以制定合理的港口岸线资源开发与保护方案。

进一步完善港口布局发展规划,形成大中小港口相结合、大中小泊位相配套的港口体系,建设规模化、大型化、集装箱化和信息化程度高的港口群。

参考文献

- [1] 蒋军. 港口岸线资源等级评价及有偿使用研究[D]. 武汉: 武汉理工大学, 2009.
- [2] 杨顺良, 罗美雪. 福建省海湾围填海规划环境影响预测性评价[M]. 北京: 中国科学出版社, 2008.
- [3] 交通部规划研究院. 厦门港口总体规划[Z]. 2005.
- [4] 泉州市港口管理局, 福建省路港交通咨询中心. 泉

- 州港总体规划[Z]. 2008.
- [5] 福州市港务局. 福州港总体规划[Z]. 2004.
- [6] 交通部规划研究院. 莆田港口总体规划[Z]. 2008.
- [7] 福建省交通规划设计院. 漳州港总体规划[Z]. 2005.
- [8] 宁德港务局,交通部水运科学研究院. 宁德港总体规划[Z]. 2008.
- [9] 福州市港务局,福建省路港交通咨询中心. 福州港罗源湾港区控制性详细规划[Z]. 2008.
- [10] 福建省交通规划设计院,福建省路港交通咨询中心. 湄洲湾(南、北岸)港区控制性详细规划[Z]. 2009.
- [11] 福州市港务局,福建省路港交通咨询中心. 福州港江阴港区控制性详细规划[Z]. 2009.
- [12] 厦门港口管理局,福建省路港交通咨询中心,中交第一航务工程勘察设计院有限公司,等. 厦门港(海沧、招银、后石、石马港区)控制性详细规划[Z]. 2009.
- [13] 漳州市港口管理局,福建漳州古雷港经济开发区管委会,中交第三航务工程勘察设计院有限公司. 福建省漳州港古雷港区古雷作业区控制性详细规划[Z]. 2009.
- [14] 国家海洋局. 中国海洋统计年鉴[Z]. 北京:海洋出版社, 2008.
- [15] 福建省港航管理局,福建省航道管理局,福建省地方海事局. 福建省港口航道统计年鉴[Z]. 2003—2008.
- [16] 福建省发展和改革委员会,福建省交通厅. 福建省沿海港口布局规划(2008—2020年)[Z]. 2008.
- [17] 雷宏. 优化岸线资源利用促进港口科学发展[J]. 中国港口, 2009(6): 41—43.
- [18] 宋鋈超. 对我国现行港口岸线使用收费制度初探[J]. 中国港口, 2007(5): 44—45.