

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.

守两广咽喉,实为我国南大门的军事战略要地,亦为开发我国南海宝库的主要基地。

二、对港口开发起步条件的认识

1. 港口开发现状落后,吞吐能力低

目前,海南环岛建有大小港口17个,其中被列为综合性商港的有8个,总的通货能力为1100万吨。海口港、八新港、洋浦港、三亚港、清澜港等为本岛对外开放的重要港口。现有千吨级以上泊位21个,包括6个万吨级以上泊位(八所3个万吨级泊位,马村2万吨级泊位1个,洋浦二个2万吨级泊位)。1990年全省港口实际完成货物吞吐量929万吨,只为吞吐能力的84.5%,不及台湾的1/26。港口现状尚可满足本岛实际经济发展的需要。主要存在的问题是:①深水泊位匮乏,难以大幅度提高通货能力;②码头机械设备陈旧,作业技术落后,港口利用效率低;③货物分流不均衡,流向不合理。

2. 港口与城市的结合不紧密

“城以港兴,港为城用”,这是世界各国沿海港口城市社会发展的普遍规律。然而,海南远非如此。海南只有两个港口城市:海口市和三亚市,而且两市的港口又非本岛最优之港,难以成为本岛最大的货物集散中心。就海口港而言,由于泥沙淤积问题和本身自然条件的限制,码头泊位的建设不可能超过万吨级水平。事实上,海口港迄今仍不是海口市经济发展的主动力,港口并没有摆脱城市发展附属物的地位。本岛城市化水平很低(20.8%,1989年),相对而言,东岸高于西岸。但是,西岸的建港条件却比东岸优越得多,这种区域经济结构与资源结构的不对应性,给港口的开发带来种种困难。

3. 港口开发投资少,资金来源有限

海南是我国沿海地区经济相对落后的省份,经济实力列五个特区之末。1990年,本省工农业总产值仅58.8亿元,远不及台湾

的1/20,能用于港口建设的资金相当少。1988年,海南设立大特区后,国家给予扶持,建港投资有了大幅度的提高,1988和1989年的实际港口投资分别为4500万元和6980万元。海南的建港资金主要来自国家投资,本省几乎没有集资建港能力。

4. 港口开发处于激烈的竞争环境

本岛北部有台湾高雄、基隆港,香港维多利亚港,深圳赤湾、盐田港,广州黄埔港,湛江港等优良港口。本省北方经济腹地基本上被上述的港口群所垄断,本省无插足之地。位于马六甲海峡口的新加坡港,由于自由港政策灵活、优惠,已经成为世界最大的货物集散中心,广阔的海向腹地为其所夺。海南处于如此激烈的竞争环境,起步相当艰难,要想脱颖而出,还须极其艰苦地努力。

三、港口开发的战略方向

1988年,党中央国务院批准设立海南省并办大特区,给予海南比其它特区更特的优惠政策,这就为海南的港口开发铺平了道路,港口投资逐年增加,海南现正处在我国传统经济与国际市场经济的枢纽点上。特区成败的关键在于大进大出,而大进大出的实现又有赖于港口的大规模转运。港口功能的完善和吞吐能力的提高,是改善海南投资环境的主要标志。海南港口不仅是我国港口群的有机组成部分,而且更重要的置身于世界港口运输大循环的背景上。

1. 使港口成为特区经济发展的依托

世界上许多发达国家和地区,如美、荷、日及亚洲“四小龙”等,均是以优先开发港口而取得经济高速发展的实例。同为岛屿的台湾,建港条件并不见得优于海南,但是,台湾能够扬长避短,大力发展港口运输业,加强与外界的沟通和联系。台湾现有大小港口20个,其中重点国际贸易港有:基隆港、高雄港、台中港和花莲港,总的通货能力为

海南的26倍以上。台湾港口群是台湾99%的外贸货物的转运基地,为台湾经济高速发展的坚强后盾。

海南可以借鉴世界上成功的特区港口建设经验,并运用到自身的实践中去,开创海南特区港口建设的新路子。只有优先发展港口,才能使海南经济加入世界经济大循环,保证特区经济大进大出的畅通。“以港兴岛”实为上策。

2. 建立港口经济区

海南特区与大陆经济特区有本质区别。后者均为点状开发,又有发展水平较高的城市作为依托,投资环境较好,水陆路交通便利。海南则不同,经济开发模式是区域总体开发,由于本岛孤悬海中,这就确定了港口经济在本岛经济发展中的中心地位。

“港口经济区”在我国尚未取得共识,但各港口城市已在正式场合取用“港口经济区”的名称。港口经济属区域经济范畴。港口经济区是以商品经济联系的港口和沿海港陆空间统一的区域经济。港口经济区最明显的特征是有港口,这是发展外向型经济的最佳区位。中日合作的“海南岛综合开发计划”研究,已经给海南区域经济划分了五个以港口为依托的经济片:海口经济片、儋县(洋浦)经济片、三亚经济片、东方经济片、琼海经济片。这五大经济片实质上都属于港口经济区的范畴。

根据海南的资源分布结构特征和起步条件,区域开发战略宜选择非均衡开发,即选择环岛轴线开发和极核增长的形式。当前,本岛各种类型的临海开发区共20多个,其中10平方公里以上的大型开发区8个。开发区均与港口有密切联系。海南港口经济区的模式是:港口→开发区→城市→经济片,构成环岛串珠状生产力布局。极核增长是本世纪内海南空间开发的主要形式之一。增长极是利用城市的中心作用,重点投资,使之在短期内快速发展,并将其经济脉冲波传向腹

地,从而带动全区域的发展。增长极可选择海口、三亚,洋浦为一级增长极,其他为次一级增长极。

3. 港口发展战略

港口开发是一项投资大、回收慢的系统工程。海南的港口开发必须正确处理“量”和“质”的辩证关系。港口通货能力的提高,固然可以通过增加港口群的数量来达到,但更重要的,还应是凭借挖掘现有港口潜力来实现,尤其象海南这样落后的经济特区更该如此。

海南的建港计划是雄心勃勃的,“八五”期间全省计划新建深水泊位27个,中级泊位4个,新增加通过能力达2270万吨,使港口通过能力提高到3370万吨。基于资金上的困难,处于起步时期的海南在本世纪内不宜多建大型深水港,而应把投资重点放在对原有重点港口的扩建改造上。当前世界各港口正处于历史性转折阶段,多功能、综合化是国际港口发展的总趋势。国际港口大体可分为三级:①国际贸易中转港,一般是6万吨级泊位,年总吞吐量3亿吨左右;②国际直达海运港,一般是万吨级泊位,年吞吐量1亿吨左右;③近洋国际贸易港,一般是5000吨级泊位,年总吞吐量0.5亿吨左右。从规模经济学和港口经济区的区域条件考虑,本岛在本世纪内的港口开发方向宜选择②和③两类,重点扩建、改造海口港、洋浦港、八所港、三亚港、乌场港、清澜港,使港口经济区迅速崛起。

进入21世纪,海南经济已经开始起飞,开发大型深水港,即国际贸易中转港,应成为港口建设的重点。洋浦港水深条件较好,并已确定按自由港模式进行成片开发。笔者认为,海南大型国际贸易中转港,应是以洋浦港为中心的港口群,包括洋浦港、金牌港、马村港、海口港。原因是:①本岸段是全岛最优建港岸段,台风灾害最少。洋浦港、金牌港、马村港(花场港)皆可建2万吨级以上的泊位,且

后方陆域为玄武岩台地,有利于港口的陆域空间发展。②是参与国际港口竞争的需要。特区的大进大出和大量的货物转运,都要求海南拥有大型深水港。③有城市的依托。海口市是本岛的政治、经济、文化中心,洋浦又是新崛起的大型工业开发区,两个城市均可对港区形成强大的吸引力。④开发北部湾和莺歌海石油天然气的需要。⑤便于与内陆进行水陆联运。本港区与雷州半岛隔琼州海峡相望,区位优势优越。金牌港现正在兴建轮渡码头,准备与雷州半岛的流沙港进行水陆联运,开辟本岛第二条水陆联运航线。

一言以蔽之,海南特区港口开发的基本战略是:根据本省总体开放发展战略和港湾资源特点,实行以重点港口为主,大中小港口并举的开发方针,确保港口开发适度超前于外向型经济的发展;近期内,优先把重点港口开拓成多功能、综合化的国际直达海运港,构造以重点港口为中心的、高效率的港口群落,促进港口经济区的全面发展;远期以开发大型国际贸易港为总目标。

四、港口开发的战略措施

港口开发的超前意识体现在超前计划和建设上。为实现战略目标,完成港口开发中的阶段性过渡,应采取下面的基本战略措施:

(1) 深入调查研究本岛港湾资源的分布特征和演变规律,提出近远期的港口岸线合理使用布局规划方案,并予以实施。

(2) 采取各科优惠政策,广开集资渠道,为港口开发筹集必要的资金。

(3) 积极修建各科专业深水泊位码头,

大幅度提高通货能力;改装、更新各种落后的港口装卸设备,完善导航条件;提高港口的科学管理水平,使港口建设、生产和管理一体化。

(4) 强化港口的综合性开发。按照港口具备的多功能和分工特点,建立各种开发区,如港湾出口加工区、对外经济贸易区等,形成“临海工业区”,并促进港口商业服务业的兴旺,使港口向多功能、综合化转化。

(5) 高度重视港城建设。港口经济和港口城市经济是一个经济整体,港口经济是这个经济整体中具有独特功能的产业经济企业群落。两者之间的基本关系可概括为:港口是形成港口城市的先决条件;城市功能决定港口功能水平。

(6) 大力发展港口旅游业。三亚是全国唯一确定为国际海滨旅游性质的城市,三亚应成为海南港口旅游业发展的龙头。

(7) 努力沟通港口与海陆空运的联系,建立以港口为中心的,海陆空三位一体协调发展的高效对外交通系统。

(8) 由省级有关主管部门牵头,设立专门的港口开发综合管理机构,负责港口开发的各项工作,加强信息交流和统一管理。

参 考 文 献

- [1] 唐永奎:海南省经济发展与资源和环境调控,《资源开发与保护》,1990,6,4.
- [2] 郑锋:海南特区港口开发的基本思路,《海南日报》,1991,2,13.
- [3] 侯永庭:中国港口经济区的发展趋势,《海洋与海岸带开发》,1991,8,2.
- [4] 中日合作:中华人民共和国海南岛综合开发计划,《海南经济特区年鉴》,新华出版社,1989,96-99.
- [5] 肖志斌、朱翔:海南岛宏观开发战略研究,《热带地理》,1990,10,4.