分变成滩涂陆地时，韩江东溪出海洪水，大部分将流向南澳海峡这片海区，把该海区的海水冲淡，一是使这一带的盐业生产受影响，而原来这片海区是粤东地区良好的海盐生产基地；二是改变了这一带海区的生态环境，打破了保持已久的生态平衡。饶平的进洲、海山、南澳的海水养殖，均会受到一些不良的影响。而海水养殖原来是这一带人民谋生的主要产业。

4 长（山湾）—夙（屿）—湾（头）建桥利弊分析

我们提出，南澳通大陆的过海大桥，选址在南澳的长山湾经夙屿至澄湾头镇建桥，它的过海长度和长莱桥相近，因为没有暗礁群，可筑堤的地段要短些，桥要长些，总工程费那个大，则要经勘测计算。从宏观上讲，其利弊和长莱桥相反，它可以克服长莱桥的弊端：①把东溪出海口隔于桥南，让它注入宽阔的南海，不会影响东溪的排洪。②保护了南澳岛西北大片海区及海峡深槽不受泥沙淤积，保护了后备海港资源。③保护了这片海区生态环境的平衡，不会影响饶平、南澳的水产养殖和盐业生产。④加速南澳西北面海区变成内海，保持较稳定的深度，为在南澳岛北面沿海开发更多的码头泊位创造条件。⑤把东溪出海口至莱芜半岛这片大约30km^{2}的海区造就成为一个新的海湾，使东溪出海的洪水径流所挟带的泥沙集中在这片海区淤积。东溪入海泥沙（不包括北溪）经论证计算，大约经过100年时间，由于定向引洪落淤沉积，可加速莱芜湾（暂这样叫）淤积，使莱芜半岛与南澳长山尾的陆岛连接起来。加速没有海港价值的海区淤积，是有利于滩涂的开发利用。

但它也有不利的方面：如过海大桥跨过后江水道，由于没有暗礁群作基础，建桥的费用可能要提高等。

总之，从全面和长远的观点来看，后一个桥址走向是利大于弊，笔者趋向这个方案。

5 论证需深入

在长达8km的海面建桥筑堤，不单是交通行业内部的问题，它还涉及到水利、农业、水产以及海港布局的问题，涉及到多学科。必须从多角度、大视野来加以论证，必须扩大到有关方面及其相关行业进行深入论证。

跨海大桥工程巨大，其重要作用的发挥有赖于各种条件的配套，其潜在问题的暴露甚至要等百年或数百年之后，它可能改变沿海岸线的格局和粤东地区的海港布局，对地区经济的影响不单在汕头市，还涉及到潮州市甚至整个粤东地区，因此必须深入研究，慎重决策。

工程浩大、工期长的重大工程，且在海上实施，与自然界关系密切，影响很大。科学无国界，工程无专利，设法通过各种渠道、各种办法学习和借鉴世界上相类似的经验教训是非常必要和有益的。

岚山港总体发展战略研究

费洪平

（南京大学经济地理博士后站）

摘　要　本文通过对岚山港口本身条件及其区域经济背景的分析，从宏观总体战略角度提出了该港的未来发展方向及对策措施。

关键词　岚山港　港口　经济腹地

岚山港是鲁东南沿海新兴的港口，因其独特的地理条件，1989年经国务院批准实行一类口岸开放，目前已成为山东省最大的地方商业港口。在我国社会主义市场经济体制下和加快外向型经济发展的需求，岚山港呈现出良好的开发条件和巨大的发展潜力，日益将成为有巨大吸引力的投资兴业之地，前景十分引人注目。因此，研究制定岚山港战略，不仅是港口通向市场谋求生存发展的先决条件，而且对促进和带动鲁东南地区经济发展具有重大意义。

1 得天独厚的地理条件

1.1 优越的地理位置

优越的港口地理位置将赋予港口发展以强大的生命力，它是决定港口及港城发展的首要因素。岚山港位于我国沿海脐部，地处鲁东南海洲湾北角，是鲁东南与苏北交接边界上的唯一港口，隔海与日本、韩国相望。从宏观上看，它处于京津唐和长江三角洲两个发达区之间的"经济低谷"地带，北邻日照港24海里，南邻连云港24海里，地理位置具有比较突出的优越性。一方面可缓解或分流邻近大港的货物任务；另一方面随着新亚欧大陆桥的建成和亚太经济圈的崛起，以及鲁南地区的振兴和对外贸易的加强，经由岚山港进出口货物将会大幅度增长，这对鲁东南和苏北交界地带的经济发展具有重要作用，并将成为这一地区的"增长中心"。

1.2 良好的港口自然条件

港口自然条件为港口本身发展提供了基础。从岚山港口自然条件来看，首先，港阔水深，水域开阔，宜建深水泊位，而沿岸又为基岩岬角海蚀海岸，岸线曲折漫长，深水离岸较近，有利于近岸布置深水泊位，具有建设5～10万吨级深水泊位的良好条件。其次，航道条件优越，航道短、直、宽、深，大吨位船舶可自由进出，而且整个海域无大型输沙河流，航道开挖量少。第三，气候条件较好，港口不冻少雾且潮汐运动稳定，可常年通航，维护费用少。第四，港口后方陆域开阔，工程地质条件好。这些良好的自然条件为该港规模扩大提供了基础。

1.3 港口建设已有一定基础

岚山港在有关领导的积极创新推动下，经过十几年的建设与发展，目前已有了一定的基础，拥有5个泊位，年设计通过能力达250万吨。自1980年投入运营以来，港口吞吐量持续上升，由1980年的10.2万吨上升到1991年的81万吨。目前吞吐量仅占设计能力的30%，开发潜力巨大。"八五"期间将新建通用杂货泊位（5万吨）、液体化工码头（3.5万吨）、散杂泊位2个（5000吨）和杂货泊位3个（1～2万吨），共新增泊位6个，新增通过能力540万吨。另一方面，港口各项配套服务设施已有一定基础，拥有装卸设备、水电配套、通讯导航、维修厂、仓储等设备，机械化作业程度较高。目前该港的各种配套设施至少每年可以承载几百万吨的货物吞吐量。按目前吞吐量估算，尚有60%的潜力可挖。

1.4 港口腹地广阔，发展潜力大

港口腹地是港口输出货物的源地与输入货物的消费地，是港口赖以生存与发展的基础。分析港口的腹地，需要评价腹地的大小、经济发展水平、资源与交通运输等特征。

1.4.1 港口腹地范围大小：在其他条件类似的情况下，一般说来，腹地范围愈大，港口规模也愈大。从本港的货物流量流向与最短运输距离分析，本港的腹地可包括以下三个层次：（1）以日照、临沂与苏北部分地区为近地腹地，目前这一腹地的货物仅占港口吞吐量的30%，而且本区又是经济落后地区，开发潜力大。（2）以新石线所贯通的部分地区，包括枣庄、济宁、菏泽和泰安等地，是华东地区的重要能源基地，其中部分属于混合腹地，这些地区从本港出口可缩短运输距离。（3）以西北、鲁中等地区为潜在腹地。随着该港后方集疏运条件的改善和新石线西延而形成的"第二条陇海线"，以及山东沿海高等级公路和"胶州—石臼—岚山"铁路的建成，将会使原来不合理的货流改变其流向而转向本港，从而会使其腹地进一步扩大，并将成为这些地区的最便利出海口之一。

1.4.2 港口与其腹地交通运输联系方便：

港口兴衰除腹地大小外，还与港口连接腹地的集疏运条件有关，港口腹地大小及吞吐量的大小，又同港与腹地间的交通运输状况密切相关。因此，在某种意义上讲，港口同其腹地交通联系线路愈多，能力愈大，港口吸引地区范围愈大，港口规模往往也愈大。该港的后方集疏运主要依靠铁路和公路承担．陆上岚（山）坪（上）铁路支线与新石干线相接，形成四通八达的铁路交通网；海上直通我国各主要港口，并与世界 20 多个国家和地区通航；公路四通八达，兖（州）岚（山）和岚（山）日（照）青（岛）等主要公路干线可通往山东、江苏等省的各主要城市，多种交通运输方式的紧密衔接，对加强本港的区际联系和发展外向型经济具有重要的作用。

1.4.3 腹地工业化水平低，产业结构低层次，资源开发潜力大：港口规模性质除受上述因素影响外，港口腹地的工业化水平和结构类型也影响港口规模与性质。这种影响主要表现为：一是港口腹地的工业化水平愈高，港口规模愈大，反之则愈小；二是港口腹地的经济结构既关系到港口的规模，也涉及到港口性质。本港腹地的经济特征主要表现为：(1) 矿产资源、农副产品资源丰富，种类多，开发潜力大。随着腹地矿产资源和农副产品的大量开发，港口货运量将会有大幅度增加。(2) 目前工业化水平低，对区内丰富自然资源尚不能进行多层次深加工利用，历来仅是向胶济沿线和长江三角洲两大发达区提供初级产品，没有形成完整的产业体系。随着本区的工业化水平提高，岚山港作为鲁南地区外贸口岸的职能将会得到充分发挥。

1.4.4 港口所依托的城镇初具规模：一般说来，港口与城市是互为依存的，要发展一个规模较大的港口必须有一定规模的城市作为依托；港口所依托的城镇（市）规模愈大，港口规模会不断增大。本港所依托的日照市，随着对外开放和经济的高速发展，各种基础设施得到了很大改善，并日益将成为本港的有力依托。

岚山港虽有这样的优越条件，但长期一直未得到充分的开发利用。主要原因在于：(1) 港口的直接腹地经济基础较差，各种资源优势尚未得到充分的发挥和很好的利用；(2) 港口和后方集疏运通道及通迅干线未能得到同步建设，使后方经济腹地难以成为港口的经济后盾；(3) 港口开发与腹地经济缺乏有机联系，始终没有充分发挥港口优势来发展腹地经济；(4) 由于历史原因，市区又与岚山港分离，港口缺乏城市依托；(5) 由于邻近港口之间缺乏合理分工而使岚山港受到邻近大港的牵制，其货源腹地受到限制，并有时出现货源不稳定的状况。

2 港口发展的战略方向

对于岚山港口发展的战略方向，不仅要考虑港口本身条件，而且要从全国总体角度充分考虑与相邻港口（日照港和连云港）间的分工协作关系，要求邻近港口之间最大限度地相互适应。一方面要从整体上以多层次腹地区域发展战略作为指导，明确其发展方向、战略要求，充分发挥港口在城市和腹地区域经济发展中的作用；另一方面，港口发展模式又要有自己的特色，必须结合港口本身的自然和社会经济条件，尽可能使其发展方向充分反映出港口本身的特点。据此，岚山港发展的战略方向应是：充分发挥港口优越条件和对外开放口岸的优势，以转口贸易为基础，应优先发展港口配套工业、建材工业和海产品加工业，相应设立港口加工业区，对外贸易开发区和仓储区等服务功能，力争在本世纪末实现从地方商业港口向多功能综合性中等规模具有区际意义的港口转变。具体说可分为以下几个方面：

2.1 港口规模

岚山港应建成大、中、小泊位兼备的中等规模港口，以促进日照、临沂和鲁西南经济发展为宗旨。

从本港条件和腹地经济发展来看，本港具有建成大、中、小泊位兼备的港口基础。因此，既要建设深水泊位，也要建设中小泊位；既要建设专业化泊位，也要建设多用途的通用泊位。随着“八五”期间新建泊位的建成投产，到本世纪末，岚山港将拥有 11 个大、中、小泊位，年吞吐能力可达 900 万吨中等规模的港口。

2.2 港口性质

应突破行业和地区界限，将岚山港发展为内外贸易相结合，以建材、非金属矿产、农副产品及其加工品为主的散杂货并重的综合性港口。

随着腹地的经济开发和外向型经济发展，其外贸量还将会持续上升。因而首先要积极开展横向联合，使其形成多种经营的经济联合体；其次，在经营方式上，要逐步使港口由单一的运输装御型转变为运、产、销相结合的运输生产经营、服务型综合性港口。

2.3 港口发展方向

岚山港应与邻近大港（日照港和连云港）进行合理分工与协作。

港口的现有管理体制和缺乏合理分工，导致了港口之间争腹地，腹地之间争港口的问题。岚山港地处南北大港的"夹击"之中，其发展受到邻近大港的严重牵制。因此，岚山港除为自身直接服务和为相邻枢纽港分流一部分货物之外，更重要的是要充分利用自己特有的优势，向某种相应的并同中心枢纽港各有侧重的方面发展，设立邻近大港所缺少的泊位和功能，加强开发新货源。

2.4 港口功能

努力由单一功能的地方性商业港口向多功能的开放型港口发展。

岚山港南北邻近一系列大港，这一特定的地理区位，在很大程度上把该港局限于单一的运输装卸功能。随着我国社会主义市场经济体制建立和沿海经济发展战略以及亚太地区产业结构转化升级的新要求，若只维持现有的单一运输功能，那么该港就难以充分发挥它在鲁东南地区经济发展所起的作用，也很难实现开发腹地的可能性。因此，必须不失时机地扩大经营范围，开发新货源，从只为当地经济服务这个小圈子里挣脱出来，形成新的功能，实现其他港口所不能替代的具有港口自身特点的加工功能、工业功能、集装箱运输功能、仓储功能和商业服务功能等，使其向多功能综合型方向转变。

2.5 积极创造条件，开辟或试建保税区或自由港

目前我国的1个自由港和7个保税区均主要分布在沿海南北两段，目前沿海中段尚无港口保税区或自由港。从全国合理布局来看，岚山港位于我国沿海中段且位于山东省最南端，同时该港又具有国际利用价值的地理区位和通畅便捷的国际通道，加之港口自然条件优越等，岚山港已初步具备了设立保税区的条件，是我国理想的中小型港口设立保税区的"试验基地"，建议在该港设立保税区或自由港。

3 战略措施

从实际出发，充分考虑该港所处的内外部环境条件和矛盾特殊性，为确保港口发展战略方向的实现，需要采取以下战略措施。

3.1 加强散杂货运输的大、中、小泊位配套建设

进行散杂货运输是岚山港自然优势与腹地经济特征的体现，也是该港口的基本性质。该港现有泊位，仍使许多大型船舶不能停靠，造成该港与很多大型港口难以建立有效的运输联系，致使国内外许多大型船舶不得不改转其他港口，使其运输成本上升。因此，要根据港口条件、腹地特征及与邻近港口的合理分工，以发挥各自的优势。在泊位建设上，为避免重复建设和由此造成的资金浪费，本港适宜承担日照、临沂地区和鲁西南地区的建材、非金属矿产、农副产品以及进出口货物中批量较大的品种，应继续扩建和新建液体化工、集装箱及货主专用泊位和散杂货泊位，并注意大、中、小泊位配套建设，使其与国内外大、中、小港均能建立联系。

3.2 改善投资环境

外引内联，充分发挥港口、腹地和交通位置等战略优势来发展港口工业，尤其要充分利用港口大、中、小不同类型泊位设立出口加工区。

从本港腹地特征来看，应主要发展利用腹地原材料和初级产品，进行深加工后出口产品。目前该港附近建材、农副产品和劳力资源均丰富，协作条件良好，具有发展港口工业的条件。近期应首先进行基础设施等"硬环境"的建设，重点发展交通通迅

干线及轻加工劳动密集型工业；远期要加强"软环境"的建设，重点发展高精尖技术知识密集型工业。

3.3 积极开发多元化、多层次的港口经济腹地

由于本港后方集疏运输能力的限制、港口之间的竞争及自然、社会经济、历史的原因，长期以来，本港只是转运本地资源的港口，甚至只作为日照港的分流港口，使其广阔腹地的丰富资源得不到应有的开发利用，港口发展与腹地经济缺乏有机联系，未能充分利用港口优势来发展腹地经济。在新的体制下，随着我国沿海铁路、公路运输系统建立及效率与速度的提高，应全方位开发多元化、多层次的经济腹地，以强化该港的凝聚力与辐射力。首先，在经济腹地有重叠和竞争的状况下，巩固该港的直接腹地，以提供长期、稳定的货源；其次，应以国际市场为导向，以国内市场为依托，加强港口与其间接腹地或潜在腹地的联系，利用间接腹地的资源，发展加工工业；进一步深入开发内陆远程腹地，增强港口辐射功能，并逐步扩大海外市场，开展国际转口贸易，从而使岚山港由地方商业型港口向多功能的开放型综合性港口转换。

3.4 争取给予特殊优惠政策

争取国家或山东省给予优惠政策，实行全方位对外开放，引进国外先进技术和资金，以优惠和特殊的政策吸引外商投资。

几年来，岚山港发展规模及其引进外资数量未达到预期结果，究其原因主要与投资环境状况及缺乏灵活适宜的优惠政策有关。因此，今后随着岚山港的大、中、小泊位的开发，国家应给予特殊优惠的政策。首先，要改变现有铁路的经营方式，使其由地方经营转变为国营，并降低铁路现行运价，以吸引更多的货物。其次，国家或山东省对该港后方集疏运输与通讯系统的改善给予扶持，尽快建成"胶（州）—石（臼）—岚（山）—连云港铁路干线和沿海高等级公路。第三，要积极加强横向联合对外开放和乡谊及侨务，吸引更多的外商和国内企业家来岚山办实业，并培养技术和管理人才，建立一个为港口决策提供科学理论与实践依据的智囊机构。然而在引进"三来一补"的同时，要注意外资投向和引导。近期应根据本港的实际情况，着重引进以下项目：1）投资小、见效快、效益好的项目，以尽快积累资金，为进一步发展创造条件；2）开发性产业，包括建材、化工、农副产品加工和海洋资源加工业，以开发利用本地资源优势；3）外资重点应放在引进先进技术，对现有企业进行技术改造，促进产品更新换代，发展新产品。中远期可积极引进投入大、见效慢的大型项目，为港口稳定发展提供基础。

本文在撰写过程中，国家计委经济研究中心副主任徐振研究员及江苏省交通厅厅长丁子纲先生提出宝贵建议，谨此感谢。

对沿海滩涂开发面临问题的探讨

陆　政

射阳县滩涂开发公司

江苏省沿海滩涂面积大，资源丰富，开发前景很好。但目前开发中面临问题不少。一是某些岸段侵蚀严重，使很多良田减少，促淤保滩任务在不断增强；二是滩地严重盐碱化、沙化，水土流失严重，土地得不到充分利用；三是缺乏统筹兼顾，不注重整体效益，以致造成资源破坏和浪费；四是开发项目规划上的多变性，造成利用不稳定，等等。如不正视这些问题，必将影响整个海岸带开发事业的发展。本文就此问题谈一些粗浅看法，有不当之处，请专家、学者批评指正。

1　淤积减少　侵蚀严重

江苏省滩涂主要由长江三角洲的不断延伸和古