

## 改变沿海经济地理格局的

# 三大工程

费希杰

### 一、崇明岛的连岛并陆与建设“江北上海”

苏北的经济发展为什么远远落后于苏南？从地理条件来看，尽管苏北与苏南存在不少差异，但有一点却是共同的，即濒江、临海，位于江海交汇处（注：上海之地原属江苏，是苏南的一部分）。在当今世界上，凡是重要通航河流的入海口附近都有大海港、大中心城市乃至大工业区出现。而作为世界最佳通航河流之一的万里长江自江苏入海，这就使江苏成为我国生产力布局两条主轴线的T字形结合部，这是该省最重要的优势，而这一优势为苏南、苏北所共有。既然如此，为什么苏北和苏南的经济发展会出现这样大的差距？笔者认为，其主要原因在于是否拥有强大的增长极：在长江口南侧有我国最大的中心城市，而在长江以北却没有一个较大的城市。如果我国最大的中心城市不在长江口南侧而是在长江口的北侧，今日江苏省内的区域发展格局很可能就不是北贫南富，至少南北差距不会像我们现在所见到的这样大。笔者认为，今后苏北要想在经济上赶超苏南，关键不在于建多少长江大桥，而在于必须建设一个“江北上海”。因为无论在长江上建多少大桥，都不会改变这一事实：上海对江苏各地的辐射强度由南向北依次递减。所以，苏北要想在经济上赶超苏南，就不能仅靠上海的辐射，而必须在长江以北也有一个强大的龙头城市作为增长极和辐射源。那么，这个龙头城市应建在何处？

有不少人主张把南通建成“江北上海”。然而，南通究竟能否像深圳和上海浦东那样，在短期内迅速崛起成为拥有数百万人口的超大城市？其实，深圳和浦东之所以能取得超常规的发展，在很大程度上是因为它们紧靠香港和

浦西，实际上是依托老城建新城，所依托者乃是我国经济实力最强、自我发展能力也最强的超级龙头城市。而南通与上海的距离相当于北京至天津的距离。这样远的距离，使两者无法实现空间上的对接，不可能形成跨江发展的组合城市。而只有在跨江组合城市的框架内，南通才能依托上海取得超常规的发展。

在长江以南，无论是沿江的江阴、张家港、常熟、太仓，还是杭州湾沿岸的乍浦、独山、金山嘴，都拥有较好的建港条件，都有可能发展成为重要的港口城市。但为什么是上海而不是这些地方成了江南的龙头城市和龙头大港？这显然是对区位条件精选的结果。在长江以北，南通的位置就相当于江南的常熟、太仓，吕四、洋口则相当于江南的乍浦、独山，而与上海相对应的位置是在长江口北侧的启东境内。因此，按理说“江北上海”应选址启东。但是，鉴于长江口北支因淤积严重而逐渐萎缩，趋于消亡。笔者认为“江北上海”应建于崇明岛而不能建在启东。目前，北支入口处的流路与上游主槽几乎成直角相交。因流路不顺，严重妨碍了上游径流进入北支，致使北支不仅不能分泄长江径流，反而成为海潮上溯并倒灌南支的通道。由于海潮挟带大量泥沙自口外涌入北支，而落潮的潮量和输沙量均小于涨潮的潮量和输沙量，这样一方面导致大量泥沙在北支河床淤积，使北支逐渐萎缩、趋于消亡，崇明岛终将并入长江北岸；另一方面，又有大量咸水挟带泥沙自北支上口倒灌南支，恶化了南支的水质，还加剧了南支某些浅滩段的淤积。

既然长江口北支的萎缩、消亡已不可逆转，那就干脆因势利导，筑坝封堵北支上口。这样一方面可通过促淤来加速北支的萎缩、消

亡,使崇明岛尽早北向并岸;另一方面则可杜绝北支咸水和泥沙对南支的倒灌,从而改善南支的水质和航道状况。北支全部淤积成陆后还可增加 13.3 余万  $\text{hm}^2$  宝贵的土地。更重要的是,由于崇明岛将随着北支的消亡而并入长江北岸,因此,如果在该岛建设“江北上海”,它与苏北腹地的联系便可完全经由陆路交通而不需要建设桥、隧等跨江通道。由于崇明岛南岸拥有约 34 km 深水岸线,在此建港既可出海远航又可溯江而上,非常适合开展江海联运与中转。而当年上海港的崛起就是凭借江海联运与中转的优势。

在崇明岛建设“江北上海”,这对江苏意味着“借腹怀胎”,即借用上海的地盘来培育苏北的龙头城市。由于崇明岛为上海辖县,因此,对该岛的开发可纳入上海城建,作为上海建设国际大都市的一个组成部分。而当该岛并入长江北岸之后,建在这里的“江北上海”因其规模和实力远远超过苏北各市,便成为带动整个苏北发展的龙头城市。如果说过去上海通过产业和技术的扩散带动了苏南的发展,那么今后上海应通过衍生、克隆出“江北上海”来带动苏中和苏北的发展。这个“江北上海”不仅本身有强大的辐射力,而且它的崛起还使苏中、苏北的区位条件和投资环境得到根本性的改善。

在崇明岛建新城,意味着上海由江南城市变成跨江城市,这是继浦东开发之后上海城市发展的又一个重大飞跃。从地理位置和自然条件来看,浦东有两个缺点:①与长三角腹地的往来须穿越交通繁忙的浦西市区,很不方便;②在浦东,可供建港的深水岸线仅剩外高桥一处,其发展潜力有限,难以满足未来的需要。

目前,上海城市发展重心有南移的迹象,如建设松江新城、上海工业综合开发区、漕泾石化工业区、洋山港和芦洋海港城等。南向发展的优势在于土地空间较为广阔,又不存在跨江交通的难题。但是,鉴于上海港的腹地主要是长江流域,而长江位于市区的北面,因此,上海城市空间向北扩展的理由更为充足。何况我国东部地形的特点是,长江以北较为平坦,易于拓展腹地;长江以南崎岖多山,平原面积狭小,腹地拓展受到限制。为了面向更广大的

腹地,上海理应向北发展,跨过长江,开发崇明岛。笔者认为,崇明岛因具备下列有利条件而堪称上海城市空间下一步扩展的最优选择。

(1) 崇明岛与长江北岸最近处相距仅 1 km。如筑坝封堵长江口北支,可促使崇明岛尽早并入长江北岸,与苏北腹地连成一片。

(2) 崇明岛南岸有约 34 km 深水岸线可供建港。在长江口拦门沙经整治形成 12.5 m 航道之后,崇明岛岸线的开发价值便可凸显。而目前上海可供开发的大陆深水岸线(罗泾、外高桥、金山嘴)仅有约 5 km。因此,上海港未来的希望在于崇明岛。

(3) 崇明岛的面积略大于香港特区,是新加坡或浦东新区的两倍。该岛东部和北部仍在不断地淤长,可供围垦的沙洲和滩涂很多。如果搞人工促淤,新生成的土地还将成倍增加。

(4) 由于崇明岛与上海市区之间被长江隔开,形成了一个相对独立的城市发展空间,在这里建新城不会与老市区连成一片。

目前,对崇明岛发展的目标定位是“上海的生态旅游和绿色食品基地”。但是,这一定位显然与周边省区许多地方要充当上海后花园的规划相重合。其实,崇明岛真正宝贵且不可替代的资源优势并不在于生态环境或农业资源,而是其得天独厚的区位条件,因为这里可以说是真正意义上的“江海交汇处”,是我国生产力布局两条主轴线的结合部。按照市场经济下的资源配置原理,这样的黄金宝地地理应成为各种生产要素的高密度聚集地。笔者认为,为了充分利用崇明岛的区位优势,这里的土地应优先用于建设城区、港区和工业园区,对其实施大规模、高强度的开发。目前,上海的经济总量不及香港的 1/3,仅为纽约、伦敦的 1/6 或东京的 1/20。因此,要想建成国际大都会,上海的总体规模和综合实力还必须再上几个大的台阶。浦东开发就是为实现此目标所迈出的第一步,堪称建设大上海的一期工程;而开发崇明岛则是建设大上海的二期工程。

目前,上海实施跨江发展、开发崇明岛的时机已渐趋成熟。做出这一判断主要是基于如下几方面原因。

(1) 影响苏北发展的主要问题,一是缺乏

强大的增长极；二是铁路和公路建设滞后。在缺乏辐射通道的情况下，即使有了增长极也难以发挥应有的作用。所以近年来，苏北首先展开了大规模的交通建设，有多条高速公路相继建成通车，新长铁路即将建成，宁启铁路正在加紧建设。既然辐射通道已经有了，现在就应该来着手解决增长极的问题了。

(2) 通过对拦门沙的整治，预计到2007年可将长江口航道浚深至-12.5m。届时，第3代、第4代集装箱船便可全天候进出长江口，第5代、第6代集装箱船以及10万吨级散货船和油轮也可乘潮进出，这样便使崇明岛南岸深水岸线的开发价值凸显出来。

(3) 今后，上海对黄浦江岸线的利用将从交通运输、仓储码头、工厂企业为主逐步转变为金融、贸易、旅游、文化休闲和居住。因此，黄浦江内的许多泊位必须外迁。如在崇明岛建设新港区，便可接纳这些迁出的泊位。

(4) 宁西线和宁启线建成后，西连陇海线（西安以西）、兰新线、北疆铁路以及中亚和俄罗斯的铁路，形成又一条亚欧大陆桥。如果建设“江北上海”作为其桥头堡，便可利用上海这个巨大的物流中心，为大陆桥提供集中而稳定的货流。

(5) 沪崇越江通道即将动工兴建，这是为崇明岛大开发奠定基础的一个关键工程。

(6) 目前上海的商务成本（包括地价、工资和各种管理费用）已明显高于周边地区，也高于国内其他大城市，这对于吸引国内外投资极为不利。而通过开发崇明岛可以增加土地等生产要素的供给，从而抑制商务成本的上升，保持上海的竞争力。

## 二、沧海变桑田的“杭州湾终结者”工程

就建港的自然条件来说，宁波、舟山远比上海优越。前者是理想的深水港址，拥有极为丰富的深水岸线资源；后者则受制于长江口拦门沙。之所以是上海而不是宁波成了长三角的龙头大港，就是因为杭州湾的存在，把宁波与长三角的主体部分（苏南、浙北）隔开，致使宁波的腹地仅限于浙东一隅。因此，宁波港要实现腾飞，就必须跨越杭州湾，打通与苏南、浙北的联系——这正是建设杭州湾大桥的主要决策动机。该桥建成后苏州至宁波、洋山两地

的车程几乎相等，这样便使宁波港有可能吸引太湖流域的货源，从而与上海港分食长三角这块大蛋糕。

如果说宁波建设杭州湾大桥是为了分食长三角这块大蛋糕，那么上海建设洋山港又何尝不是为了保住自己的蛋糕份额？既然双方为分蛋糕而暗中较劲，为何不考虑把蛋糕做大？如果建造一条北起芦潮港、南至甬江口的锁海大坝（长约100km），把杭州湾与外海隔开，然后把湾内的海水抽出排入外海，整个杭州湾（面积6000km<sup>2</sup>，平均水深8m~10m）便可全部围垦成陆。以这种方式造陆要比通常的“填海造陆”简便易行得多，并具有成本低、见效快的突出优点，其成陆面积之大更是填海造陆所望尘莫及的。如果说建大桥是为了跨越天堑杭州湾，那么筑坝围垦则使整个天堑完全消失。这个沧海变桑田的宏伟工程堪称“杭州湾的终结者”。

为了保护围垦地免遭海潮的侵袭，锁海大坝的高度应不低于10m（包括水下部分可达20m左右）。在大坝上须建造泄水闸（兼做船闸），以便为钱塘江等河流提供出海口。在坝顶可建铁路和高速公路，还可铺设通信和输电电缆，安装油、气管道。大坝建成后，可将杭州湾全部或大部围垦成陆，也可留下一部分水面，通过排咸蓄淡将其改造为淡水湖，用来发展养殖业、渔业和旅游业，并作为抗旱排涝的水库。而围垦的土地既可辟为工业用地和城市建设用地，也可用来发展高度集约化的创汇农业和城郊农业。由于长江三角洲人多地少，土地资源匮乏。随着城市化进程的加速和交通建设的大规模展开，尤其是众多开发区的设置和外资企业的蜂拥而入，致使土地供需矛盾愈加突出，这势必导致地价攀升，投资环境趋于恶化。而围垦杭州湾将新增大量土地资源，从而平抑地价上涨，使长江三角洲在今后能保持良好的投资环境。

由于杭州湾的存在，对区域经济发展至少产生了两个方面的消极影响：使上海的辐射范围难以扩展到杭州湾以南；使宁波深水港的腹地范围难以扩展到杭州湾以北。虽然建造跨海大桥可以使这“两难”变得容易一些，但一座大桥的通过能力毕竟有限，很可能建成后不久

就会饱和。因此,要想从根本上解决问题,就应把杭州湾全部围垦成陆。

作为长江三角洲主体的太湖平原是一个碟形洼地,四周高,中间低。如果汹涌澎湃的钱塘海潮冲垮海岸堤防,其损失将远远超过黄河决堤,而且因高盐度的海水渗入整个太湖水系,将使长三角的水质和土壤趋于咸化、盐碱化。通过筑坝围垦杭州湾将彻底消除这一威胁。然后对钱塘江进行疏浚、渠化,便可大大提高其航运价值。届时,由太湖流域可经大运河入钱塘江,再顺流而下抵达宁波、舟山,从而为这个深水大港提供了又一条重要的集疏运通道。

杭州湾被围垦之后,由于钱塘江的流程大大延长(其入海口由杭州湾顶部东移至杭州湾口),其下游河段将成为宁绍平原的主要水源,从而解决长期以来一直困扰浙东地区的缺水问题。

围垦杭州湾的代价主要是:①杭州湾北岸的港口资源将完全废弃;②作为旅游景观的钱塘海潮将消失。但是,问题的关键并不在于要不要付出代价,而在于付出这些代价是否值得,因为任何决策过程都是对利弊的权衡。杭州湾北岸虽然有乍浦、独山、金山嘴等港址,但都无法满足建设-15m以上深水港的要求,而且普遍存在淤积严重、风浪大、潮差大的缺点。其实,无论是洋山港还是宁波港均可替代杭州湾北岸诸港的功能。而在寸土寸金的长江三角洲,以牺牲钱塘海潮来换取6000km<sup>2</sup>的土地资源,这样既可解决宁波港的腹地问题,又可打通杭州的出海航道,还形成了雄伟壮观的锁海大坝人造景观,可谓一举多得。俗话说,舍不得金弹子就打不下金凤凰。如果说钱塘海潮是金弹子,难道6000km<sup>2</sup>沃土还比不上金凤凰吗?

杭州湾的围垦成陆,不仅为长江三角洲增加了6000km<sup>2</sup>土地,而且使宁绍平原与杭嘉湖平原以及苏南、上海连成一片,这就为宁波港提供了广阔、富饶的腹地。但由于宁波的岸线开发程度较高,进一步发展受到岸线资源的制约。而舟山的深水岸线资源极为丰富,且与宁波港位于同一海域,两者共用进港航道和锚地。因此,今后应大力开发舟山岸线并使宁、

舟两港乃至两市实现一体化。开发舟山的关键一是陆、岛交通,二是淡水供应。解决的办法是实施舟山连岛工程和引钱(塘江)济舟。虽然在大陆上距舟山最近的河流是甬江,但其水量较小,又要向宁波供水,无法兼顾舟山。而钱塘江的入海水量相当于黄河的3/4,供舟山用水绰绰有余。在杭州湾被围垦之后,钱塘江将横穿整个新围垦地,经锁海大坝上的水闸注入东海。因此,应事先规划好钱塘江下游的河道走向,使其出海口接近锁海大坝的南端,以便向舟山输水。

只要解决了淡水供应和陆、岛交通这两大难题,未来的舟山就会前途无量,像香港、新加坡那样由蕞尔小岛发展成为世界超级大港,并与宁波一起构成规模巨大的陆-岛双联体组合城市,进而使长江三角洲由上海单中心逐渐演变为沪-甬双中心(类似华北的京-津双中心和华南的穗-港双中心)。两者的分工是:宁波-舟山应利用港口优势从海外输入矿物原料,发展大运量、大耗水的重化工业;上海的工业则向高技术、高加工度、高附加价值化发展,并充当长三角工业区的研发中心、技术服务中心、投融资中心、管理中心和营销中心。至于第三产业,宁波-舟山应成为一个巨大的物流中心,在远洋航运和进出口贸易、批发商业等领域分担上海的部分职能;上海则集中力量发展各种现代服务业,建设国际金融中心、国际商务中心、科教文化中心和面向全国的第三产业综合服务中心,以汇聚国内外的人流、资金流和信息流。

### 三、莱州湾的围海成湖与“渤海门户组合港”的建设

从香港、上海崛起的过程可以看出,一个港口城市要想成为具有强大辐射能力的经济、贸易和金融中心,它首先必须是一个重要的航运中心。而在当代,作为一个航运中心的基本内容和主要标志就是集装箱枢纽港。因此,要想确定哪个城市最有可能成为带动我国北方经济发展的龙头城市,关键是看在哪里最适合建设北方集装箱枢纽港。天津、青岛、大连是目前我国北方集装箱吞吐量最多的三个港口。在这三者中,究竟应选择哪一个作为枢纽港?

集装箱枢纽港的选址主要应考虑四个因

素:①腹地范围;②区位条件;③集疏运条件;④港口的自然条件。

在我国北方各港中,天津的腹地范围最大。但由于是建在平原泥质海岸上的人工港,淤积严重。尽管每年花巨资疏浚,目前航道水深也只维持在9m~10m,与国际集装箱枢纽港14m~15m的要求相差甚远。由于天津地处渤海西岸,远离国际海运主干航线,集装箱班轮深入内海将加大运输成本,减少货主和船东的利润,因而对班轮公司缺乏吸引力。

青岛濒临港阔水深的胶州湾,是著名的天然良港,但其腹地仅限于山东本省以及邻近山东的冀南、豫东北、晋东南。青岛至内地的集疏运通道除公路之外就只有胶济铁路。但胶济线早已超饱和,与之衔接的京沪线也同样超饱和。如果在这两条繁忙干线上再大量增加集装箱运量,将使其更加不堪负荷。而公路的经济运距基本上不超出本省。由于我国北方的大多数港口在渤海沿岸,如果以地处南黄海沿岸的青岛作为北方集装箱枢纽港,必然增加支线运输的时间和运费。

大连港是目前我国北方最大的深水港,且仍有较大的扩建潜力。因其位于渤海的出口处,大连既不像天津那样远离国际海运主干航线,又不像青岛那样疏远渤海内的喂给港。但是,大连与华北、西北的陆路运距较远,所以它的腹地范围局限于东北。如果以大连作为北方集装箱枢纽港,将难以辐射和带动华北、西北的发展。

之所以要建设北方集装箱枢纽港,当然是为了促进我国北方(东北、华北、西北)的经济发展和对外开放。但是,没有一个港口的腹地范围能够涵盖“三北”。因此,无论选择哪个港口作为北方集装箱枢纽港,都不可能像上海带动整个长江流域那样辐射和带动整个“三北”的发展。而如果由大连、烟台、威海联手共建“渤海门户组合港”作为北方集装箱枢纽港,其腹地范围便可囊括“三北”。因为大连的腹地是整个东北,建设德烟威铁路(德州—烟台—威海)和太中铁路(太原—宁夏中卫)可将烟台、威海的腹地伸展到华北和西北,建设胶辽跨海通道又可使大连与烟台、威海实现腹地共享。今后,上述三港应统一实施港口建

设、管理和货运调度,通过合理分工与密切协作,形成三位一体的组合港。

大连、烟台、威海共扼渤海的出口,控制着环渤海地区乃至整个“三北”地区对外贸易的咽喉要道。因此,在这里建设集装箱枢纽港,而以渤海内诸港作为喂给港,这是最为经济、合理的一种安排,可以在我国北方海域形成一个成本最低的集装箱支线运输网。而作为环渤海地区对外交往的最前沿,这里也比北方其他港口更加靠近国际海运主干航线。

我国的海岸类型,在长江口以北,以泥、砂质海岸居多,其建港条件普遍较差;而适宜建港的基岩海岸仅在两处占优势:一是胶东半岛,二是辽东半岛的南端。这两个岸段拥有我国北方最多、最好的港口资源:仅威海市就有深水港址17个,其中有7处可建10万~20万吨级泊位;烟台市可建10万~20万吨级泊位的港址有5处;大连是目前我国北方最大的深水港,其大窑湾新港区是我国重点建设的四大深水中转港之一(其余三个都在南方)。

综上所述,由大连、烟台、威海共建组合港作为我国北方的集装箱枢纽港,这无论从腹地范围、区位条件,还是从建港的自然条件来看,都堪称最佳选择。但是,从集疏运条件来看,由烟台和威海通往内地的铁路目前只有胶济、兰烟线,但胶济线也是青岛港的集疏运通道。同样是走胶济线,从内地到青岛要比到烟台近120km,致使烟、威二港的腹地大多被青岛蚕夺。为了给烟台、威海开辟通往内地的另一条集疏运通道,拟新建德烟威铁路,与石德、石太、太中(拟建)、中武线连通,形成我国北方的又一条东西向铁路干线(威海—烟台—德州—石家庄—太原—中卫—武威……),从而把华北和西北纳入烟台、威海的腹地范围。但由于这些地区是烟台、威海与其他港口的共享腹地,因此,为了与其他港口争夺腹地的货源,就必须尽可能缩短由烟、威二港通往华北和西北的运输距离——运距愈短,运费愈低,对腹地货物转运的吸引力就愈大,相对于其他港口的竞争力就愈强。但是,由于莱州湾深深地凹入山东半岛,致使德烟威铁路的德州—烟台段(简称德烟线)长达500km,相当于胶济线与京沪线(德州—济南段)的长

度之和。因此,从华北和西北各省经德烟线前往烟台并不比经胶济线前往青岛更近。何况德烟线在莱州湾以南与胶济线相距很近,只要在两者之间建很短的联络线,沿德烟线东运出海的货物即可由此南下转胶济线至青岛,这比去烟台更近。因此,虽然建设德烟威铁路和太中铁路可将烟台、威海的腹地范围伸展到华北和西北,但这些新拓展的腹地很容易被青岛蚕食。如果不解决这个问题,烟、威二港的振兴就无从谈起。其解决的办法只有一个:在建设德烟线之前,首先在莱州湾口建造锁海大坝(东起龙口、西至老黄河口),坝建在海中长100km,该大坝将把莱州湾与渤海其余部分隔开,即封闭整个莱州湾。然后,德烟线便可沿着大坝径直穿过莱州湾口而不经莱州湾南岸。经过这样的裁弯取直,德烟线的长度大大缩短,致使华北、西北各省到烟台的运距小于去青岛的运距,从而为烟台、威海的振兴奠定了基础。

当然,对于华北和西北大部分地区来说,距离最近的出海口应该是天津或河北省的港口,但这些港口因深居内海、远离国际海运主干航线而不宜作为集装箱枢纽港。如果华北和西北各省的集装箱运往津、冀诸港装船,虽然陆上运距较短,但还必须经海路运往枢纽港二程中转。相比之下,烟台、威海的前沿位置更适合作为集装箱枢纽港。只要建成相应的集疏运通道,华北和西北的集装箱便可直接运往烟、威枢纽港。这虽然比运往津、冀诸港要远一些,但因免去了支线运输与二程中转的环节,不仅节省时间,而且总的运输成本也相对较低。

建设德烟威铁路和太中铁路不仅在我国北方形成了又一条东西向交通大动脉,而且还可继续向东延伸,开通中韩火车轮渡(烟台—威海—仁川),东连京仁、京釜铁路(仁川—汉城—釜山)和拟建的日韩海底隧道(釜山—对马岛—壹岐岛—九州),西接兰新线以及中亚各国和俄罗斯境内的铁路,便可实现由日本至欧洲的全线火车直通。这是横贯欧亚大陆长度最短、耗时最少的一条快速通道,是东亚各国通往欧洲的捷径,因此今后很可能成为新亚欧大陆桥的主干道。利用大陆桥开行国际集装箱

运输专列,吸引欧洲与东亚之间的集装箱货流“弃水走陆”,由海运改为大陆桥运输。

由于集装箱所运货物的批量分散、货主众多,对运输的时效性和灵活性要求高,其集疏运方式应以高速公路、门到门运输为主。因此,烟台、威海要想成为集装箱枢纽港,就必须建设直通京津唐地区(我国北方最大的集装箱货源地)的高速公路,而且这条公路在鲁北沿海的走向必须是弓弦路(沿着锁海大坝径直穿过莱州湾口)而不能走弓背路(经过莱州湾南岸)。如果走弓背路,烟台至京津唐地区的运距将超过公路运输的经济、合理范围(600km以内);而如果走弓弦路,从烟台至天津便不超过450km,至北京、唐山也不超过570km。

在烟、威二港与京津唐之间,不仅要建高速公路,而且还应沿着海岸建设直通铁路,由此可接通两个大陆桥:一是经蒙古进入俄罗斯,接西伯利亚大陆桥(烟台—天津—北京—乌兰巴托—乌兰乌德……);二是沿着京包、包兰线至内蒙古临河市,然后新建穿越内蒙古西部阿拉善盟直至新疆哈密(烟台—天津—北京—临河—额济纳旗—哈密),连接新亚欧大陆桥。

建造莱州湾锁海大坝也有助于解决北方的缺水问题。在我国北方经济最发达、缺水最严重的几个地区中,京津唐可指望南水北调,辽宁中部可指望“引松济辽”,惟有胶东半岛和辽宁南部的问题最难解决,因为从南水北调干渠向胶东引水的路线长、成本高,辽南也因距离远而很难“引松”。而建造锁海大坝可以封闭整个莱州湾,然后通过排咸蓄淡将其改造为我国最大的淡水湖,面积达6500km<sup>2</sup>余。从这里往南面的胶济沿线、东面的胶东半岛、西面的黄河三角洲(含胜利油田)输水,便可基本解决山东的缺水问题。还可把输水范围扩大到河北平原(借助于南水北调的过黄设施)和辽宁南部(借助于胶辽跨海通道)。因此,莱州湾(湖)可作为南水北调的中转站和调蓄水库。在湖区可发展养殖业、渔业和旅游业,使之成为北方最大的淡水鱼产地和著名旅游胜地。此外,建造锁海大坝也使莱州湾沿岸的海水入侵问题迎刃而解。

总之,“渤海门户组合港”的建设主要包括两大部分:一是为烟台和威海拓展腹地、开辟集疏运通道的工程,这部分已如上述;二是兴建胶辽跨海通道,以便使大连港与烟台、威海港实现腹地共享。关于这部分工程,目前主要有三个方案,即“南桥、北隧”方案、全隧道方案和胶辽海堤方案。笔者认为前两者都可以考虑,尤其是全隧道方案较为可取,其次是“南桥、北隧”方案。而修建胶辽海堤将对渤海沿岸诸港造成致命打击,显然得不偿失。为了使胶辽跨海通道成为以客、货运输为主并兼有水、电、油、气等输送功能的多用途跨海通道,除了桥、隧本身的建设之外,还应修建输水渡槽(与大桥结合)或涵洞(与隧道结合)、铺设通信和输电电缆、安装各类管道。

胶辽跨海通道建成后,大连、烟台、威海便可共享腹地,共建组合港;若利用跨海通道铺设高速通勤铁路、运行磁悬浮列车,三市还可实现相互通勤,形成跨海峡联体组合城市。如果以北京-天津双联市作为中国北方的中心城市,那么,可与之匹配的中国北方门户城市

就是大连-烟台-威海三门市。今后,在我国北方有必要建设两个国际大都市:一是京津中心城市,二是渤海口门户城市。这两大龙头城市将成为联手带动我国北方经济发展的黄金搭档,从而构成双星式城市的最佳组合。渤海口三门市也将与上海、香港并列为中国沿海的三大门户城市,分别充当我国的北大门、东大门和南大门。

胶辽跨海通道建成后,由于哈大线与胶济、兰烟线接通,辽中南和济青烟这两个巨大的城市带便串在一起、合二为一,从而形成由沈阳至济南绵延不断的“鲁辽城市带”,其总体规模与综合实力将仅次于沪宁杭甬而不亚于京津唐秦、穗港澳。这样看来,今后我国沿海可望形成四个世界级的都市圈,即长三角、珠三角、首都圈、鲁辽带。

#### 参考文献(略)

(作者单位 北京师范大学地理科学学院)

(上接 66 页)赛艇、冲浪,体会海上搏击的惊险与刺激;可以滑翔、拖曳,领略翱翔蓝天的惬意;也可以开展沙滩排球、水球、沙雕等文体活动,达到锻炼体魄、陶冶情操的目的。

(3)发展海洋节庆活动:海洋节庆活动已经成为沿海城市发展海洋旅游的重要内容之一。举办海洋节庆活动、承办全国规模以及区域规模的海洋运动赛事,譬如沙滩排球、游泳、帆船、赛艇等,客观上可以起到宣传促销的作用,从而提高营口市海洋游憩地的知名度,改善旅游项目结构单一、淡旺季明显的不足。

#### 2. 制定正确发展规划

营口市旅游局的资料显示:月牙湾海水浴场预测最大日容量为 3 万人;白沙湾海水浴场预测最大日容量为 2.5 万人;仙人岛海水浴场预测最大日容量为 10 万人;北海浴场预测最大日容量为 4 万人;金沙滩海水浴场最大容量 1.5 万人,上述数据与利用公式计算所得数据有很大差距(见图 1)。

由图 1 分析可知,除白沙湾浴场有很大发

展空间,月牙湾浴场资源容量稍大外,其余三个海水浴场计算资源容量均很低,与实际所称最大日容量相差甚远,这就需要有关部门在制订海水浴场发展规划、保护浴场生态环境方面注重协调,避免发生环境超载、破坏生态平衡的现象。在确定发展目标时,要立足当前,着眼未来,既要考虑当前经济和社会承载能力,又要放眼未来,适度超前。

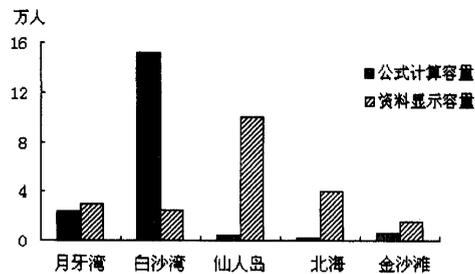


图 1 公式计算与资料显示预测容量对比

#### 参考文献(略)

(作者单位 吉林省白城师范学院)