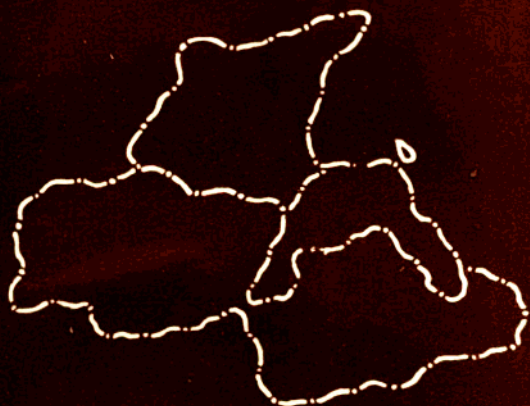


● 连云港经济建设丛书

連雲港市域發展戰略

研究



陳傳康主編

海洋出版社

前 言

第二次世界大战以后，随着殖民地体系的瓦解，世界上出现了许多发展中国家。这些国家由于种种原因，社会经济比较落后，其面临的基本任务就是实现由不发达状态向发达状态的转换。这一转换过程是以往的科学未曾研究的。如何从中找出规律，用以解释这一复杂的发展过程，用以指导社会经济文化发展政策的制定，成为当代科学研究的重要课题。60年代发展经济学和发展社会学应运而生，接着形成了综合的发展学，并产生了相应的发展地理学。发展地理学是一门应用介于自然科学和社会科学之间的地理学的理论和方法研究社会经济文化发展，特别是空间发展、区际合作与贸易的发展科学。自近年兴起以来，这门学科的理论思想和方法都取得了很大发展。目前，各国政府制定社会经济发展政策，开始重视这门学科的指导和应用。

党的十一届三中全会以后，随着我国社会经济发展战略和体制模式的转换，区域发展受到党和政府的高度重视，各级政府先后开始组织力量研究和制定区域发展战略和产业政策。这为我国发展地理学研究创造了广阔的天地。

1984年底，江苏省连云港市人民政府邀请我们就该市社会经济发展进行比较系统的研究，我们欣然应允，并于1985年1月，我和谢长青、洪小源等同志前往连云港进行了短期考察，由于该市何仁华、吴学智、高有为、毛庆年、贾栋生、张殿臣等领导，以及张传藻、杨敬生、刘洪石、余克超、顾润清、王洪金等同志和各方的大力支持和帮助，考察进

行十分顺利，使我们形成了一些为该市十分重视的思路。其后，为深入研究，我们先后于1985年4月和6至8月两次组织地理系一些青年教师和研究生，分若干专题进行调查研究。由于大家的努力，总结研究提出了一系列具有战略远景性和近期如何起步的论点。

近5年的实践证明我们的一些论点和见解是正确的，如关于促进连云港经济腹地的实体合作，发展欧亚大陆“丝绸之路”的集装箱陆桥运输“东方桥头堡”和把连云港建成东方鹿特丹等观点。

还在1984年，我也曾向新疆维吾尔自治区人民政府建议修通北疆铁路，并向西在阿拉山口与苏联土西铁路支线接通，这一建议现在已实现。但在计算这条新陆桥的距离时，目前有些报告仍忽略了一点，若苏联再接通阿克斗卡到卡拉盖雷的铁路，便可以从卡拉干达直达欧洲。只要苏联这段铁路接通和电气化，连云港便可成为西欧、苏联、东欧等进入太平洋经济圈的最有利港口，也是最短的东西铁路联线。

另有一些论点和见解的重要性有些还未获得重视，有的还未显露出来。随着时间的发展，我们更确信它们的合理性和正确性。因而认为有必要花一些时间将我们研究成果整理出版，供广大社会、学术界和政府制定有关政策时参考。

本书附印时删去所有附图。另外有些资料作了更新，部分资料仍为1984年情况。

该项研究完成和出版是与各方面的支持和协助分不开的。谨向支持协助此项研究的连云港市领导、市政府经济研究中心和市经济学会的同志表示谢意。

陈传康

1990年8月23日于北京大学中关村

目 录

第一篇 总 论

- 第一章** 战略目标及其相应对策——振兴连云港
的八项措施……………陈传康(1)
- 第二章** 连云港的全息发展战略和实施政策研
究……………陈传康(19)

第二篇 分 论

- 第三章** 连云港发展的历史地理基础
……………武弘麟 高松凡(44)
- 第四章** 连云港发展的人文地理基础……………牛亚菲(63)
- 第五章** 连云港气候资源开发评价
……………刘继韩 丛树平(87)
- 第六章** 连云港旅游资源开发研究……………陈健昌(115)
- 第七章** 连云港经济发展的问題与制约因素
……………杨开忠(145)
- 第八章** 连云港经济发展政策研究……………杨开忠(164)
- 第九章** 连云港农村产业结构研究……………李昌文(178)
- 第十章** 建设连云港—石臼所港口体系……………谢长青(198)
- 第十一章** 开辟陇海大陆桥运输的初步研究
……………杨开忠(219)

第一篇 总 论

第一章 战略目标及其相应对策 ——振兴连云港的八项措施

陈 传 康

我国国民经济和社会发展第六个五年计划中有关地区经济发展计划部分，把全国分为沿海地区、内地地区、少数民族地区（即边远地区）三部分，并要求积极利用沿海现有经济基础，充分发挥它们的特点，带动内地经济进一步发展。

我国东部沿海是经济发达区，若优先进一步发展，可以创造更快的发展速度，并进而促进内地经济发展。

实际上，我国东部发达区的内部，其经济发展也不是平衡的。据郑弘毅分析，东部的中部有两个经济发达区，一个是位于北面的以京津唐为中心的及胶济线经济发展水平高的区域；南面是以上海为中心的长江流域经济发达地区；中间夹着一个沿陇海线延伸的狭长的发展水平相对较低的区域。

而连云港不仅正处于全国这两个经济发达地区之间的经济低谷地带，也即位于我国沿海的脐部，而且作为中原和西北的出海口，具有广大的经济腹地，包括苏北、鲁南、皖北、晋东南、川北、以及河南、陕西、甘肃、青海、宁夏、新疆等涉及十一省区的广大范围，还是上海经济区联系中原和西北的出海口，总面积约360万平方公里，总人口2.2亿。若在考虑内蒙古西部也属这一腹地范围，则还要超过这些数目。连云港腹地之广在全国各港口中位于前，并且这一经济腹地具有很大的明确固定性，因此为了加强我国“东西对话”，“东西合作”，利用连云港的广大经济腹地，促进陇海沿线这一“经济低谷”，特别是东段，连同其广大的经济腹地发展，开发和发展连云港是非常有意义的。

作为连云港的后方空间资源的经济腹地可分为四个层次：（1）连云港市面对海州湾，以苏北和鲁南为近腹地，这里从我国沿海地带来看，特别是与苏南比较，是经济相对落后的地区；（2）作为我国建设重点的陇海线中西段，特别是机械工业建设重点，包括中原、陕中和甘东等地区在内的最直接出海口，这些地区从这里出口比从上海或青岛出口都可以缩短距离。连云港至郑州，比郑州至上海缩短428公里，比郑州至青岛缩短487公里；（3）作为我国东南和广大西北地区，包括青海、河西走廊、内蒙古西部、宁夏、新疆甚至西藏等地区在内的经济腹地的最有利出海口；（4）若修通北疆铁路，并使其向西经阿拉山口，接通苏联的铁路，该铁路从中亚铁路的阿克斗卡站出轨。若苏联再接通阿克斗卡到卡拉盖雷的铁路，便可从卡拉干达直达欧洲，而不需从现有的土西铁路折向东北，再在巴尔瑙尔或新西伯利亚再折向西。只要苏联这段铁路接通和电气化，连云港便可以成

为西欧、苏联东欧等国进入太平洋经济圈的最有利港口，也是最短的东西铁路联线。笔者多年来曾多次建议修通北疆铁路，并使其接通苏联。我们这一建议正在逐步实现，北疆铁路乌鲁木齐至乌苏段1985年开始铺轨，我国政府1985年决定，北疆铁路将与苏联铁路连接起来。

现代港口不只要求港湾优良，而且要求经济腹地广大，虽属淤泥湾，只要是非活动性泥沙沉积，现代挖泥浚深技术，完全可以把淤泥港改建为深水大港。例如，荷兰的鹿特丹作为淤泥沉积区的港口曾经由于出海口的河道淤积，致使港口无法通航巨轮，以后经过疏浚和开挖之后，港口可直通海口，鹿特丹港才重新发展起来。由于其港口腹地广大，鹿特丹作为“欧洲门户”，自从欧洲共同体成立之后，西欧国家的进口货物很多都由鹿特丹港转运，使它成为当今世界第一大港，年吞吐量曾达3亿多吨。据报道，每年大约有35000多艘的远洋轮船和30多万艘内河船只在鹿特丹港挂靠，这里有各种专用码头，其中包括世界最大的集装箱码头——欧洲集装箱码头。

把连云港与鹿特丹作对比，可以发现有很多相同的地方：（1）两者经济腹地都很广大，鹿特丹作为欧洲的门户，连云港则作为我国中原和西北广大地区最直接出海口。（2）两者的经济腹地都可以分为几个层次，两者的联线又是从太平洋口岸到大西洋口岸的最便捷的途径，并且正是这一联线，是历史上的真正“古丝绸之路”。（3）两者都是淤泥岸，但都具有浚深发展为深水港的条件。

连云港具有这样优越的条件但一直未获得充分的发展，主要的原因有以下几方面：（1）长期认为这里的港口因属淤泥岸，而被认为港口不能通航巨轮，对现代浚深挖泥的技

术可以在淤泥港建立深水大港的认识不足。(2)近经济腹地基础差，历史上这里受过黄河改道泛滥影响，又是历史上的多发战场，使得经济一直未得充分发展。(3)交通疏运条件主要依靠陇海线的单线铁路，缺乏港口与腹地的直接通航航道，因而一直未能发展地方中、小码头与海港码头互相配合。(4)由于历史原因，市区(新浦)又与港口(连云)分离，港口缺乏城市依托，市区也未能充分利用港口的有利交通条件，以获得充分的发展。(5)连年来由于种种原因，国家本应在这里进行投资建设的进口铁砂的钢厂和兖州煤矿出海港口都没有选在这里。

我们曾经分析过，若把宝钢、北仑港和石臼所港这三项工程集中的连云港建设，也即把北仑港和石臼所港投资集中起来，并使建港与新建钢厂结合在一起，不仅可以避免转驳铁矿石，每年可省运费将近1亿元，又可利用回程空船出口煤炭，这样可省去从石臼所港向日本出口煤炭的运费，也即通过进口铁矿石和出口煤炭，可使连云港浚深为深水港，因而可以同时建设其它货运的深水泊位。特别是解决集装箱的进出口问题，即可把连云港建设为包括矿石进口，煤炭出口，集装箱进出口，并起着分流现有上海和青岛两港其它货运的综合性海港，进而带动我国中原和广大西北的进出口贸易^①。

目前连云港已列入我国开放城市，正在进行多方面的建设，怎样进一步发展连云港，从下列三方面阐述，(1)经济腹地分为四个层次，即怎样充分利用这四个层次的空间资

^① 陈传康：海港建设与宝钢选址，《工业、城镇布局与区域研究》，第一辑，1981。

源。(2)从整体观点分近、中、远期协调各国民经济部门。(3)以自然结构为基础去进行该区的社会结构的长期规划分析,即把自然地理、经济地理和技术经济密切结合起来去进行区域国土经济的综合分析,提出下列振兴连云港的八项措施。

一、建议成立连云港经济腹地协作委员会

连云港的最有利特点是经济腹地广大,年吞吐量据过去估计1990年可达2800万吨以上,2000年可达4700万吨以上。这一估计原来并未考虑到我国的经济开放政策,主要从农、工、贸的顺序出发去进行估计,也即对经济腹地的相互开放合作、以及利用连云港开展内联外引合作所引起的吞吐增加是估计不足的,必须从贸—工—农的顺序出发重新去预测连云港的吞吐量。

加强连云港与其经济腹地的互相开放合作,一向为各界所重视,远在1934年11月陕西省各界连云港考察团受陇海铁路局的邀请,便曾专程到连云港进行经济考察和合作商谈。并出版有《陕西省各界连云港考察记》。1983年南京大学地理系郑弘毅建议在连云港设立对外经济贸易部驻连云港特派员办事处,在连云港腹地逐步推动按行业实行以连云港口岸为中心的联合经营,统一经营。1984年7月徐州市何赋硕市长与连云港建港指挥部指挥吴学智建议以徐州为中心,以连云港为窗口,联合发起新的“淮海战役”,开发淮海经济区。1984年9月由江苏省政府举行,有陇海铁路沿线各省区和国家有关部委参加的“经济合作商谈会”在连云港召开。1984年9月笔者到新疆参加有关学术讨论会,曾向新疆领导建

议，新疆要参加连云港的开发区建设，以此引进国外技术。1984年底连云港市长何仁华率连云港市赴新疆代表团于1985年1月，与新疆伊犁州和伊犁地区分别结为友好市州和市地，双方还签订了经济协作意向书。

总之，为了加强连云港与其经济腹地各省区的互相开放和合作，利用连云港的有利港口位置，带动其经济腹地加快发展，除了开展多种形式的双边合作外，还必须成立一定的协作实体，即经济腹地协作委员会，可作为外经部或计委，甚至国务院的一个直属机构，其任务是全面调查、规划和落实各项协作任务。成立这样的协作实体，一开始是互相合作，彼此促进经济发展，连云港已成立内联加工区，目的就是加强这种合作。随着连云港进行相应的措施，逐步振兴，便可以进而带动腹地发展。目前陇海沿线都考虑要从连云港直接出海，愿意与连云港加强合作。该市罗栋生副秘书长认为可先成立陇海经济协作委员会，甚至建立陇海经济区，目的也在于成立一定的协作实体机构。

二、把开发区发展为内联外引加工 区和金融自由贸易特区

连云港位置适中，其开发区除了发展和组织内联和外引加工区，以及第三产业的合作外，考虑到其具有前述四个层次的腹地，还可以准备建立金融自由贸易开发区。据朱嘉明等分析，我国必须从全球出发提出新的发展战略设想，在国内建立跨地区，跨产业，跨学科，跨所有制的经济组织，还应建立我国自己的跨国公司，在我国跨国公司应可吸收外国

股份。我们认为还应在我国建立国际金融贸易中心，使其成为国内外银行集中地，甚至发展跨国的联合银行组织，连云港若在港口内外交通全面疏通的条件下，全面发展开发区经济，具有最优越的地理条件，为此，连云港开发区必须在建设的同时，优先允许外国银行来开发区进行金融活动，也应考虑在开发区建立证券交易所，允许开发区内企业买卖公司股票，以促进开发区企业的发展。

1984年8月江苏省民建会和工商联考察团，以及省政协考察团到连云港进行考察，也建议由中国银行出面，邀调国际金融机构在连云港设立办事处，并和国外金融、贸易、跨国公司建立联系，进行交流。连云港市已经考虑在墟沟建立一个国际金融贸易中心（街），为国内外投资创造条件。

所谓金融特区，除了为发展加工区而向外国银行开放，以及开放证券交易所外，更重要的是开放资本市场，甚至开放黄金市场，特别是对外国银行实行免税、低税优惠，允许外国银行自由进出外汇，即以优惠政策吸引外国银行在连云港注册。这种金融特区一般不需要以经济实力为依托，而是在通讯和交通条件保证下，象巴哈马群岛的首府拿骚便不是经济中心，而是利用免税和低税吸引外国银行注册，成为国际金融中心之一。

必须改变人们认为证券交易是投机买卖的不全面甚至是错误的认识，证券交易首先促进企业在竞争中发展，企业的股票升值，便可使企业除了获得正常的利润外，还可以依靠股票升值，而获得附加利润；另一方面也使面临破产的企业可由有经验的企业家对其收购加以改造发展，避免破产，保证区内企业之间彼此互为稳定发展。也就是说，开放证券交易所，与让外国银行进入开发区一样，实际上是为一国内外

投资创造更有利的金融投资环境，包括为“风险”投资提供一定的出路。

三、重点恢复花果山风景区，开展多种形式旅游

连云港市具有众多的风景旅游资源，但各风景点分散，内容也比较简单，加以破坏相当严重，目前要全面恢复仍有困难，在这些风景旅游点中，以花果山内容最为丰富，并有大量与《西游记》有关的传说，旅游价值很高，因此对山内已被破坏的风景点逐步进行全面恢复，包括恢复室内塑像和装饰，尽快使其成为一个具有丰富内容的，能吸引广大游客的风景旅游区。

与此同时，其它各风景（点）以保护和小规模恢复为主，积极发展多种形式的旅游，以丰富本市旅游内容，首先可以在海州的白虎山附近，以恢复碧霞祠为中心，建立一个连云港市风景缩影游园，使成为本市众多风景点的导游指南，并可在相应各风景点建立云台山明代三十六景（或清代二十四景），海州八景，宿城八景等的碑亭或碑刻、石刻等。

同时还应开展多种形式的旅游，如历史摩崖石刻旅游（将军崖、孔望山）、文学题材旅游（花果山《西游记》、孝妇祠《窦娥冤》、东磊《镜花缘》）、瞻仰旅游（抗日山）、海上旅游（东西连岛、蔡山岛）、民俗旅游（南城、徐福村）、春季旅游（东磊、宿城等）、温泉旅游（东海温泉）、庙会旅游、高级疗养旅游（墟沟、宿城等）。

为了配合旅游建设，海州、新浦、中云开发区、墟沟、港口等地应有不同的建筑和园林风格（表1.1）。

表1.1 连云港市各城镇的建筑和园林风格

地 点	城市建筑 风格	城 市 雕 塑	步行商业街	公园、园林
海 州	古典风格	历史文物题材	古典式商业街	风景名胜缩影、 游园
新 浦	后现代主义 风格	抽象艺术题材	西方园林式商业 街	西方几何规则 式公园
中 云 (开发区)	港穗风格	假山等古典建 筑小品	古典园林式商 业街	古典园林引入 现代建筑庭院
墟 沟	青岛式别墅 风格	与海洋有关的 题材	海滨商业街	海 滨 公 园 海 洋 公 园
港口区	港城风格	与海港活动有 关的题材	现代商业街	背景山地绿化

连云港市的旅游季节长达 9 个月，若再组织会议旅游，在保证各招待所、宾馆有暖气设备条件下，可以全年进行接待，在开行北京直达连云港的旅客列车前，可在徐州设立连云港会议接待站，接待组织到连云港的会议，还应在北京与有关单位合作开设连云港商店和海味餐厅、“盐商菜”餐厅。并组织接待来连游客，以使首都各界人士对连云港有所了解。

四、争取在连云港建设钢铁基地

在沿海建设钢厂，连云港的地理条件最为有利。我国在宝钢建成之后，再建设沿海钢厂，就应优先选在连云港，这比冀东王滩拟建钢厂需要新建港口要有利得多。

连云港除了靠海可进口富铁矿外，作为煤输出港背负能源基地，且徐州有石灰石和东海有蛇纹石等冶金辅助原

料，而陇海铁路沿线作为我国新兴的工业地带（郑州、洛阳、西安、宝鸡、兰州等）是钢铁工业的消费市场。从我国东部沿海的钢铁工业布局来看，自连云港以北皆有缺水之忧，连云港以南有缺煤之弊，唯连云港具充足的水源和煤源于一处，实为我国东部沿海建设大耗能工业的理想位置。

未来的钢铁基地，可建设在前云台山东麓大岛山一带，并在此钢铁基地建设带动下，把这里连同其南部建设为一个重化工区，并使其污水在处理达到排放标准后，从善后河口排到埭子口。

建设连云港钢铁基地，在运进矿砂的同时，回程空船可绕石臼所港，利用空船出口煤炭到日本。

五、发展集装箱的亚欧联运

考虑到中苏关系的改善，特别是经济关系的逐步改善，发展集装箱的亚欧，或东亚至中东，北非的联运，特别是修通北疆铁路，并使其接驳苏联中亚铁路，则可形成亚欧最便捷陆桥，也即恢复真正的“古丝绸之路”的联运，不论从蒙古通苏联，或者接通北疆铁路，都要比目前东亚、东南亚货物在日本集中，再航运至苏联，通过西伯利亚大铁路运往欧洲，要省很多路程。

大连、秦皇岛和连云港都具有进行东西方货物运输的条件，其中秦皇岛从目前的后方交通条件来说是最有利的，可从运输距离方面来看，从大连到苏联乌兰乌德的距离为2910公里，从秦皇岛走通坨线到苏联乌兰乌德为2513公里，将来走京秦线和大秦线还可以进一步缩短。因此，《发展战略报》也认为拟建的集通线将是大连国际货运中转港的经济动

脉。而接通北疆铁路到苏联，连云港的有利条件将超过秦皇岛，东亚和东南亚货物海陆联运的距离会进一步缩短，特别是其在我国境内的距离将大大超过前两线。

瑞典ASG国际货运代理公司和日本转运商，通过西伯利亚铁路，经营所谓“欧亚陆桥”集装箱运输业务，使东南亚和日本运达欧洲货物，较之全走海路，约缩短运距 $1/3$ （绕道苏伊士运河）至 $1/2$ （绕道好望角），时间可缩短35天左右，运费可降低20~30%。1982年整个陆桥运量达22万箱。ASG公司要求就近在中国上陆，1983年我国对外贸易运输和全苏过境公司共同签订当年从满洲里过境转西伯利亚铁路西运3万标准箱的协议，年终执行结果，全国只完成8063箱。由于第三代集装箱船舶，吃水11.5~12米，连云港考虑建设集装箱码头，并发展欧亚联运是能满足这个条件的。

特别是，最近中苏会谈，已谈及建设中苏第四条连通铁路，即北疆铁路问题，因此，连云港港口建设，必须考虑这一很有前途的发展条件，预留充分的集装箱码头位置。

六、建立合理的工业结构

从我国现有情况出发，我国正处于从农业经济向工业经济全面推进的阶段，同时又受到第三次浪潮的冲击，因此经济结构必然是由不同层次的适用技术所组成的混合型结构，同步发展的经济结构是不存在的；我们只能要求总体协同发展的经济结构

连云港的工业结构存在着一个严重的缺点，即缺少能带动城市经济全面发展的主导工业部门或企业。使得在工业结构中仍以发展轻工业为主（1983年占工业总值

的61.5%)，而且以食品工业为主要部门(1983年占工业总产值的34.7%)，并且以中小企业，尤其是以小企业为主，全市还没有一定的大企业，由于重工业，特别是冶金和机械，以及电子工业不发达，技术条件和协作条件差，故技术密集和资金密集工业所占比重不大。连云港的现有工业结构，反映了是一个利用直接腹地资源的农业地区的中心城市，远不是一个利用港口有利的交通位置发展起来的综合工业港城。

连云港主导工业发展必须考虑其广大腹地和海港城市的两大优点，加强腹地和世界的联系，输入原料，引进资金和技术，扩大市场。同时在某些方面也要依靠近腹地，依靠农渔产品和矿业开发，发展多层次深加工专门产业，此外，还应围绕旅游业和贸易来发展轻纺，食品。因此，其合理工业结构，应包括下列四方面：

1.与广大经济腹地联系起来，着重发展钢铁、机械、电子等工业。前面已经提出，应当在连云港建设相应的钢铁基地，机械工业以发展高层建筑机械，港口机械，包装机械，以及多种运输机械。连云港发展技术密集型产业应以电子工业为主，起步要高一些，要能带动陇海线城市的电子工业的改造与发展。

2.利用大港优势，发展外贸及出口加工工业，大运量工业和港口工业，包括拆船工业，以促进冶金、机械工业的发展。

3.充分利用海洋化学资源及近腹地内的磷矿，石英等资源，发展海洋化工，磷化工、硅化工、精细化工等化学工业，形成系列产品。

4.以旅游业的逐步繁荣为前提，积极开展为旅游业和为

第三产业服务的轻纺和食品工业，并把其产品进一步扩大到国内外市场。

建立连云港的总体协同发展的合理工业结构可分近、中、远期来逐步实现。首先应利用开放城市的有利条件，引进国内外新技术对现有企业，尤其是骨干企业进行改造。近期主要抓见效快的轻纺、食品和建材工业，除发展现有的优质和名牌产品外，要加强为旅游服务的食品和其它产品。纺织工业需要进行全面改造，可与新疆签订长期购买长绒棉的合同，缩减粗支纱纺织产品，增加精纺细支棉布产品。国外对高质量细支纱棉布需求很大，而一般的粗支纱棉布销路都不好，要纺高质量细支纱棉，需要长绒棉。我国长绒棉的产区主要在新疆，连云港从新疆购买长绒棉是很有条件的。建材工业除发展各种中、高质量建材外，还要加速开发利用花岗岩和大理石，并扩大对外出口，花岗岩必须注意避免单纯出口原料，而要引进雕刻技术，出口各种石雕。

电子工业应先立足于引进人才，要欢迎和吸引三线军工企业搬迁此地，或在连云港设分厂，或与连云港合资经营，借此引进人才，可为进一步发展技术密集工业，以及将来发展信息工业，策略性咨询产业准备条件，这也是对目前有关企业进行技术改造的一个途径。连云港市已与航天工业部合办云天振兴公司，笔者曾向该公司副总经理丁佳鼎建议，该公司应为连云港市与有关军工企业，特别是三线企业挂钩搭桥，促进技术设备和人才改进，以及合资经营，并建议该公司把本市纺织工业细支纱化，发展花岗岩石雕列入业务项目。笔者还对该公司与连云港市在墟沟海湾头合建的云天第一园宾馆提出了一些具体设计要求与意见。

从中期来说，连云港市还必须着重发展重化工业，特别