

山东海岸带港口交通运输业调查报告

山东省海岸带位于黄河下游，山东半岛伸入渤海和黄海，整个岸带东濒浩瀚的西太平洋，西依中原地区广阔的内陆腹地，南与江苏省的锈针河为界，北与辽东半岛隔海相望，是我国华东、华北、西北等经济区域重要的海上进出口通道。本区域的主要港口城市青岛、烟台是联结国内省区和通向世界各地的重要海陆交通枢纽。

我省海岸带区域历史上工业基础较好、技术力量强、对外交通发达。解放三十多年来，本区域的交通运输业得到了进一步发展，并逐步形成了一个布局较为合理的海陆空综合运输网络系统，不仅推动了工农业生产的发展，也促进了国际国内的贸易往来和经济技术交流。但是，由于长期以来在经济建设工作中的指导思想存在着偏差，违背了经济建设的发展，交通运输要先行这一基本原则，加之盲目而迅速地把生产力布局重点向内地三线转移，致使交通运输业出现停滞和落后的局面，严重阻碍了海岸带区域经济优势的发挥和发展，也使内地经济缺少必要的经济、技术支持，而难以早日腾飞。

一、交通运输业现状

山东海岸带所处地理位置十分优越，交通线路纵横交错比较发达，目前形成了以铁路为主要对外干线，以沿海大中型港口为对外海陆通枢纽的综合运输网。一九八四年末，全区交通运输客运总量达5958.9万人次，占全省总客运量的38.8%；总货运量12618.1万吨，占全省总货运量的49.6%。（详见表一、表二）。

表一 1984年海岸带区域客运

项目 名称	客 运 量 (万人次)				
	合 计	铁 路	公 路	海 运	航 空
海岸带区域	5958.9	1049.6	4670	236.9	2.4
全 省	15363.7	1998.4	13125	236.9	3.4
海岸带区域 占全省的%	38.8%	52.5%	35.6%	100%	70.6%
海岸带区域 分项目占%	100%	17.6%	78.36%	4.0%	0.04%

注：上表铁路全省量是青岛分局发送旅客人数

表二 1984年海岸带区域运输结构表

项目 名称	货 运 量 (万 吨)						
	合 计	铁 路	公 路	海 运	航 空	管道油	管道油
海岸带区域	12680.1	943.6	7355.1	1454.3	0.1	2927	70431
全 省	255492	27789	18389	1454.3		2927	70431
海岸带区域 占全省%	49.6%	34.0%	40.0%	100%		100%	100%
海岸带区域 分项目占%		7.4%	58%	11.5%		23.1%	

注：上表铁路全省货运量指青岛分局货物发送量

铁路运输及布局现状

山东沿海的铁路，已有八十多年的历史。早在1904年，胶济

铁路就已建成通车，成为横跨山东半岛的第一条铁路（均为单线）。解放后，随着经济发展的需要，于1956年正式筑成纵贯胶东半岛的兰烟铁路，沟通了青岛、烟台两个港口城市，使烟台港真正成为青岛港的辅助港。1965年，为开发胜利油田而配套的张东铁路投入营运，并于1972年通达东营市，基本构成了我省海岸带区域的铁路运输线路格局。到1984年末，本区域三条干支铁路通车里程达658.7公里，占全省通车里程的42.1%。其中途经沿海市、县（区）里程为284.4公里。

我省海岸带区域的铁路运输是由青岛铁路分局统一管理。本区域物产丰富，工农业生产发达，铁路运输十分繁忙。一九八四年，沿海

物发送量为943.6万吨，占青岛铁路分局年货物发送量的34%；年客运发送量为1049.6万人次，占青岛铁路分局年客运发送量的52.5%。其中青岛市区货物发送量为551.4万吨，占海岸带货物发送量的58.4%；烟台市区货物发送量为120.4万吨，占总发送量的12.8%。

我省沿海铁路枢纽站有青岛、烟台、兰村、东营。青岛站现有列车到达线4条，出发线6条，编组线7条，牵出线2条，车辆通过能力78列，改编能力1054辆，月均接发列车309列，能力利用率为40%，改编辆数789辆，能力利用率为74.9%。由于青岛站到发线是兼编组线和存在线，因此，能力利用力已达饱和，较为紧张。烟台车站为客货混合站，仅三条股道，日均接发客车五对，接发货车十一对，能力利用率达90%。兰村火车站是胶济铁路和兰烟铁路的中转站，有十股道，一条货运线，两条牵出线。目前胶济铁路复线已接通至兰村，但因兰村西编组站下行系统缓建，上行系统兼办下行，影响能力发挥，单线通过能力利用率达96.8%，成为胶济

线卡脖子段。东营站设有四股站线，四股到发线，四股专用线，日均到发客车一对、货车两对，能力利用率为18%。

2. 公路运输及布局现状

我省海岸带区域内铁路尚少，内河通航条件差，长期以来公路运输成了本区域的主要运输方式。由于公路运输具有投资少、机动灵活、周转迅速、可以直达的特点，因此发展较快，并承担了一些干线的长途运输业务。

本区域以济青公路、张义公路、潍博公路、烟潍公路、潍石公路、青石公路、青新公路、烟青公路等十条主要干线为骨干，以潍坊市为公路交通枢纽，形成整个海岸带区域公路运输线路网。到1984年末，本区域公路通车里程为9502.4公里，占全省公路路总里程的26.7%。沥青路面3576.8公里，为全省公路沥青路面的21.8%。

表3 各市、地区公路运输情况，可见表3

地区	项目 数据	公路通车 里程(公里)	占全省公路 的百分比%	沥青路面 (公里)	占全省公路 沥青路面的 百分比%	公路密度 公里/平方 公里
全省海岸带		9502.4	26.7	3576.8	21.8	
青岛市海岸带		1533.4	16.1	464.2	13	
烟台市海岸带		5299.5	55.8	1195.8	33.4	
潍坊市海岸带		719.7	7.6	455	12.7	
东营市海岸带		1132.7	11.9	1057		
惠民地区海岸带		387.2	4.1	327.9	9.2	
日照市海岸带		429.5	4.5	101.1	2.8	
备 注						

本区域公路运输客货运十分繁忙，一九八四年，全区共完成公路客运量为3320万人次，占全省公路客运量的35.6%，占海岸带综合客运量的78.3%；完成公路货运量7355.1万吨，占全省总货运量的40%，占海岸带综合货运量的58%。我省参加运输的机动车辆数量较大，约为4.11万辆（包括胜利油田），为全省载货汽车的32%。

3.海洋运输及布局现状

我省有3024.4公里的海岸线，岸线曲折，港湾众多，建港自然条件优越，这是发展海运事业的有利条件，也是沿海地区发展经济的一个优势。近年来，我省海运业发展较快，至一九八四年末，沿海投入营运港口有二十一处，在建港口三处，生产用泊位102个，生产用码头岸线10000米，其中万吨级泊位十三个（不包括一九八五年和一九八六年分别投入使用的石臼港两个万吨以上泊位、岚山头一个万吨以上泊位和青岛港八号码头的六个万吨级泊位）。我省港口吞吐量发展较快，一九八六年年吞吐量达3956万吨，青岛、烟台、龙口、威海等港是我省沿海四大主要港口，这四个主要港口年吞吐量分别为2422万吨、674万吨、298万吨、104万吨，占全省港口吞吐量的88.4%。目前青岛港有二十三个生产泊位，码头岸线5484米，其中万吨级泊位十个；烟台港是我省第二大商港，也是青岛港的辅助港，有万吨级泊位三个，码头总岸线1541.9米；龙口港有码头泊位十一个，码头岸线923.1米，其中5000吨级泊位两个，3000吨级泊位四个；威海港有泊位五个，码头岸线418.5米，其中5000吨级泊位两个。

我省沿海运输主要由青岛海运公司、烟台海运公司和其它市县属集体海运企业。一九八四年，我省海运货运量为1454.3万吨，

客运量236.9万人次；全省海洋专业运输企业拥有轮驳船176艘，86086.7个吨位。

我省省属企业的国际远洋运输刚刚起步，一九八五年开辟了至香港、日本等地的国际~~客~~运航线，但目前省内外集运远洋~~客~~货物的绝大部分都在交通部直属的青岛远洋运输公司承担。至一九八四年，青岛远洋运输公司拥有远洋货轮46艘，176万个吨位。

4.内河运输及布局现状

我省海岸带的内河流域多为季节性，目前仅有小清河、黄河、徒骇河的部分河段，可以进行季节性航行。

(1)小清河流域航运

小清河发源于济南，流经济南、淄博、惠民、潍坊、东营五地市，于羊口东注入莱州湾，全长237公里。其中在沿海区域河流长度为43.8公里，并有东辛桥、羊口两个港口。但近年来，由于小清河缺水，航道不疏，船舶难以航行，一九八四年货运总量仅5.6万吨。小清河运输现以百吨钢驳为主，现有船舶吨位5266吨，归小清河航运管理局统一管理。

(2)黄河流域航运

黄河在东营市境内共计175.5公里，从垦利出发上行至鄄城县旧城港，下行至西河口，航运受黄河水情、冰情制约。据统计，黄河航线近年来~~年~~平均货运量在17万吨左右，大部分是油田所用矿石料。该航运由黄河管理局负责管理。

3.徒骇河流域航运

徒骇河流域有两个海河联运港口。位于徒骇河东岸的富国港，距徒骇河口58公里，由于该码头离河口较远，受风浪影响小，本码头为栈桥式顺岸码头，共计四个泊位，码头岸线长32.2米，可供

套尔河顺流而下，可达东风港后出
200吨级船舶停靠，该港水路沿徒骇河入套尔河口入渤海，可与沿海各港通航，该港上溯，由于河流经流小、河闸多而难以通航。一九八四年富国港年吞吐量为9.34万吨，其中进口货物为9.25万吨。东风港是徒骇河另一重要河口港，该港位于徒骇河与秦口河汇合处的套尔河西岸，距海口36公里，由水路上溯至富国港，下行至山东沿海各港。东风港包括东风和潮河两处码头，潮河码头主要是原盐外运，而东风码头主要为杂货。东风港现有顺岸板桩码头120.9米，能停靠500吨级船舶两艘，1984年东风港年货物吞吐量为31.5万吨，其中进口12.5万吨，出口18.9万吨，为惠民地区重要的海河联运通道。

5. 轮渡现状

(一) 胶州湾轮渡

胶州湾整个海域把青岛市分成东西两边，交通运输很不方便。目前，往来旅客大部分由青岛小港客运站经青岛—黄岛、青岛—薛家岛每天两次班轮，航距8公里和13公里。一九八四年轮渡人数分别为20.4万人次和14.4万人次。

(二) 黄河轮渡

我省东营市的垦利，利津两县分立黄河南北两岸，两县交通由轮渡沟通，现各县都有国营渡口一处，双体轮渡4艘；民间渡口六处，渡船25艘。

6. 航空运输现状

近年来，随着山东半岛对外开放的发展，海岸带区域的民航事业有所发展，到1984年末，全区有国内航线五条，设有中国民航青岛和烟台站。这五条航线是上海至青岛、青岛至大连、北京至青岛、烟台至北京、烟台至上海。其中青岛航线一九八四年客运总量为2.2

万人次，货邮量为0.1万吨；烟台航线从1984年10月开启至年末，共发送旅客1697人次，发送货物3.4吨。一九八五年，青岛市又开辟了青岛至香港、青岛至日本的两条国际航线和一条青岛至西安的国内航线。目前，我省民航基础设施正在发展建设中，青岛的流亭机场已扩建为二级机场，具有起降大型客货机的能力，烟台也正在扩建二级机场，以配合烟台市的对外开放。另外，我省第一个由企业投资建设的飞机场——胜利油田所属的二级机场已建成投入使用。

7. 管道运输现状

我省沿海管道运输，是随着胜利油田的开发需要而建设的。到1984年末，胜利油田输油管道总长达952.13公里，其中输油管道里程为539.86公里；输气管里程为224.5公里。我省东营至辛店，东营至滨州、沾化，东营至黄岛、孤岛经东营、临沂、济南至南京等四条主管道线，与华北、华东、东北等地形成输油（气）管道网，为沟通本区域油气供应和石油出口创造了方便条件。我省原油的外运，目前大部分通过管道，其中东营至黄岛输油管线，途经垦利、广饶、寿光、寒亭、潍坊、昌邑、高密、胶县、胶南等十一个市、县（区），全长248.93公里，直达黄岛油区装船出口，据统计，一九八四年末，全省年输油量达2927万吨，输气量达70431万立方米。

8. 城市客运交通现状

山东的沿海城市，是海岸带区域的经济中心，这些城市，市域范围大，市内客流量也多。一九八四年城市公共交通总客运量达49207万人次，城市公交线路总长度834.4公里，其中青岛市区公共交通量为46349万人次，平均万人拥有公交汽（电）车5.5辆，公共汽车线路32条，计631公里；烟台市区公共交通量2680万

万人次。平均万人拥有汽车3.5辆，公共汽车线路14条，共计164公里。目前，青岛、烟台两市市区公共交通比较紧张，特别是在旅游旺季和每天上下班高峰时期，市内交通更为拥挤，这既不适应两城市的对外开放，也不适应旅游业的迅速发展。

2. 运输枢纽布局现状

我省沿海交通运输枢纽可分为三种类型。即：铁路—海运—公路枢纽；海运—公路枢纽；铁路—公路枢纽。

① 铁路—海运—公路枢纽

我省海岸带区域内的青岛、烟台、日照三市，分别位于胶济铁路与青岛港、兰烟铁路与烟台港、兖石铁路与石臼港的交汇处，在整个运输网中居重要地位。这些交通枢纽的主要特点是进行大量的铁路、海运、公路货物换装作业，并办理水陆货物联运。

② 海运—公路枢纽

我省龙口、威海等中小型港口，主要由公路担负为海港集疏客货的任务，由于沿海中小港口多为地区性港口，腹地范围较小，因此这类枢纽大部分属于作业量小的地区性运输枢纽。

③ 铁路—公路枢纽

我省东营市位于胶济支线——张东铁路终点。铁路运输在枢纽中起骨干作用，公路一般担负集疏运货物，我省的铁路——公路枢纽是一种小型枢纽。

三、沿海港口布局及客货运输现状

(一) 沿海港口布局与港口类型

1. 沿海港口布局自然条件及评价

山东半岛向东凸出，海岸线曲折漫长，港湾众多，建港自然条件较为优越。

(1) 气候条件

我省沿海地处中纬度亚季风气候带，一般北部沿岸属大陆型气候，半岛南部为海洋型气候，沿海平均气温在 11.5°C — 12.5°C ，区域性变化不明显。

我省沿海风速较大，年平均风速 3.0 — 6.0 米/秒，全年大于八级风日数为 20 至 70 天，是我国三风区之一。沿海风速强弱不等。烟台、青岛、长岛为强中心区。我省沿海年平均雾日为 8 至 61.8 天，多以平流雾为主，地区差异较明显，对船舶海上航运一般影响不大。

(2) 潮汐

我省沿海潮型分布比较规则。北部由大口河口至龙口一带属于浅海型不规则半日潮，潮差在两米以下。波浪以西北—东北向属多；其余沿海为规则半日潮，潮差可达 3m ，波浪以东南向为主。

(3) 灾害

风、风暴潮、海冰是制约我省港口建设的重要因素。我省的风暴潮在半岛北部沿海，尤其是莱州湾岸段的危害较大；南部的风暴潮多由台风引起，但由于地形地貌的原因，一般危害较轻；海冰的分布主要在龙口港以西的渤海湾西岸，总冰期可达 80 天，河口地区总冰期可达 100 天，其初冰期自西向东逐渐推迟。龙口港以东沿岸一般无冰，有些岸段或港湾，即使有冰一般也不影响航行。

(4) 河流

大陆沿岸入海河流夹带泥沙量大，这是我省海岸带河流的一大特点。特别是黄河入海泥沙量巨大，并且多堆积在三角洲上和滨海区内，河口不断淤长，河流频繁改道，造陆迅速，据有关资料，现行河道自一九六四年至一九七三年的十年间，共造陆 506.9 平方公里，年

平均造陆50.7平方公里；海岸线向内陆延伸达30公里，年平均延伸1.4公里。

(5) 地形、地貌

我省沿海地区的地形、地貌，南北差异较大，分界处大致在掖县虎头崖一带。由东风港至虎头崖海岸带，属鲁北沉降平原的一部分，其中东风港至羊角沟海岸段，以河流冲积为主；羊角沟港至虎头崖，则以海相沉积为主；在由虎头崖至岚山头岸带为鲁东隆起地盾的东部地区，为基岩分布的区域岸带，一般基岩埋深较浅。我省广阔的北部沉降平原，受黄河水系的影响较大，海岸淤进，发育了粉砂泥质平原海岸，海岸低平，岸滩宽阔，水下岸坡平缓，河口拦门砂发育。目前本区域内岸线，除了黄河三角洲外，基本趋于稳定。我省沿海另一主要地貌特征是虎头崖以东的鲁东地盾长期隆起区，发育了基岩、港湾海岸、本岸段曲折多湾，岬湾相间，随岬角的海蚀后退，海蚀产物向湾内运移，港湾缩小，除胶州湾、芝罘湾、威海湾、龙口湾、灵山湾、崂山湾等几个大型港湾外，一般以开敞式浅海湾为主，而且易形成河咀拦门砂。

(6) 水资源

水资源是影响我省沿海港口发展的一个十分重要的因素。我省沿海地区浅层地下水不丰富，而且地下水多与海水有一定的水力联系，使地下水水质差，一般不宜作为供水水源，我省沿海地区较大的河流少，多为季节性河流，降雨又少，分布不均，不仅使地下水的水源受到影响，同时，对利用地表水作为供水水源也受到限制。目前我省沿海主要港口如青岛、烟台等等都面临着水供应的严重短缺。

(7) 综述

我省海岸带区域岸段建港资源丰富，但区域性差异极大。自锈针

河口至东北部虎头崖，有众多水深湾阔的海湾，具备建设大中型港口的自然条件。而北部沿海的莱州湾至黄河三角洲这一带平原海岸，水浅岸坡平缓。特别是黄河三角洲沿岸，由于黄河入海泥沙淤积，海岸线都不同程度地逐年向渤海湾内延伸，而且由于北部地区受冰封期和风暴潮等的限制，一般不具备大中型港口建设的条件。目前鲁北沿岸的港口开发要在解决河口拦门砂和港口水源的前提下，把重点放在河口港建设上，发展海河联运。

2. 沿海社会经济资源及评价

(1) 社会经济资源

我省海岸带区域资源丰富，腹地广阔。沿海区域包括六个地市的二十九个市、县（区），区域总面积为3.95万平方公里，人口为1686万人，（1984年统计数）。其直接腹地为整个山东省，间接腹地涉及地区更为广泛。本区域内青岛、烟台两城市，工业基础雄厚，经济比较发达，是带动海岸带区域发展的经济中心城市。一九八四年，全区工农业总产值为254.2亿，其中工业总产值为186.5亿元，农业总产值67.7亿元，沿海城市在本区域内工业总产值占61.95%。

我省海岸带区域主要资源有石油、天然气资源、矿产资源、原盐资源、水产资源、农副产品资源、生物资源、旅游资源和劳动力资源等。

我省海岸带工业生产的主要行业有石油化工、纺织、轻工、化工、机械、橡胶、电子、食品以及美术工艺品等。本区域的青岛、烟台两市，是我省重要的工业生产基地，对外经济贸易基础好，工业技术，人口素质较好，是我省经济技术外引内联的“消化转换器”。

(2) 资源分布特点及评价

我省海岸带区域经济发展和资源分布很不平衡。青岛市、烟台市海岸带区域，经济地理位置重要，历史上开发较早，因此工业技术基础相对较强，成为我省乃至全国的重要的沿海经济中心城市。而鲁南、鲁北的海岸带区域自然条件较差，对外交通不方便，工业基础十分薄弱，历来以发展农业生产为主。我省资源分布自北向南，其特征各异，黄河三角洲区域为全国重要的油气资源贮存库，全国第二大油田——胜利油田，就位于三角洲之上。目前胜利油田在东营、惠民、德州、潍坊等四个地市、十多个县境内发现了49个大油田。并对渤海湾内海进行了初步勘探，发现了海上油气田。到目前为止，海岸带已探明石油地质贮量为10.4亿吨，天然气贮量36.1亿立方米，年产石油近三千万吨。该区域还有大片黄河冲积的肥沃的土地资源，具有发展畜牧业的潜在优势。莱州湾沿岸主要是地下卤水资源，平均波美度在9——11℃的三级卤水储量达7.1亿立方米。沿岸遍布大小盐场。目前，国家已在寿光县羊角沟投资建设一个年产60万吨的碱厂，用以加快莱州湾沿海的卤水资源的开发。我省半岛东部和东南部的矿藏比较丰富，主要有金矿、铜矿、滑石、大理石、花岗岩等金属、非金属矿，其中烟台市的黄金产量占全国四分之一，滑石储量占全国的五分之一，铜矿也系全国重点矿区之一。

综上所述，我省海岸带区域经济特征各异，工业基本为资源型工业结构，仅有青岛市和烟台市的部分工业属外向型工业结构，因此，也就影响到沿海港口的布局和发展，使港口的发展在一定程度上与本区域的经济相一致。

3.沿海港口的类型与港口布局特点

我省沿海港口按港址的地貌形态，可分为三种类型，即：河口港、汊岸港和岛屿港。其中海岸港总共有十七个，在沿海港口中占主导地位。我省港口分布自北向南是无棣县的东风港、沾化县的富国港、寿

光县的羊角沟港、昌邑县的下营港、掖县的海庙港、黄县的龙口港、蓬莱县的蓬莱港、长岛县的长岛港、烟台市的烟台港、威海市的威海港、荣城县的石岛港和獐岛港、文登县的张家埠港、乳山县的乳山口港、海阳县的风城港、青岛市的青岛小港、青岛港、薛家岛港和黄岛港、日照市的石臼港、石臼所港和凤山港。前四个港口位于莱州湾和黄河三角洲沿岸，这里岸线平坦，不易建设海岸港口，为河口港；其余港口除长岛港系岛屿港外，皆为海岸港。

4. 我省沿海港口按吞吐能力大小，可分为大中小三种类型。大型港口有年吞吐能力为2400多万吨的青岛港、1500多万吨的石臼港、1574万吨的烟台港；中型港口两个，有年吞吐能力为298万吨的龙口港和104万吨的威海港；小型港口有张家埠、岚山头、等十七个。我省沿海港口较多，分布广，大中小港口相间，以大集小，以小疏大，已形成了山东半岛东部以烟台港和龙口港为集疏中心的港运网络以及半岛东南部以青岛港为集疏中心的港口群落。目前我省港口的海上平均距离为41.5公里，海岸线平均距离为137公里，总的布局基本与港口自然条件和依托城镇及开地的经济资源相适应，其布局特点是：北部沿海港口密度低，东部沿海密度高，但吞吐量都不大；东南部沿海港口密度高，吞吐量较大；南部沿海港口密度高，吞吐量也大，但专业化程度太高，灵活性较小。

4. 沿海港口与依托城镇的关系

港口的兴起、与城市的发展有着密切的关系，两者互为依托、相辅相成，共同发展。水运事业的兴旺发达与否直接关系到沿海工农业生产的发展快慢，关系到城镇的兴衰；城镇经济的繁荣和发展，也同样关系到港口的进一步开发。

我省沿海港口与其所依托的城镇，主要分为三种类型。第一种类型为港口与城镇经济不适应型。其主要特点是，港口所依托的城镇经

济基础差、技术力量弱，经济发展缓慢，使港口的开发处于原始的自然状态。如沾化县的富国港、无棣县东风港等小型港口。这类港口所依托的城镇经济是以本地资源特别是农副产品的加工，作为发挥本地经济的优势产业来发展，其城镇经济为农业型，不适于港口的发展。第二种类型为城镇经济与港口发展普通型。主要特点是，港口所依托城镇和腹地经济的资源型为主，港口为所在城镇和县服务，一般城镇经济为工农业混合型，没有什么突出的特色。最后一种类型是互相促进型。主要特点是城市经济是以制造、加工、贸易为主。这类港口城市本身有优越的自然条件和良好的经济地理位置，对外集疏运条件较好，使城市工业对本区域的资源和工业原料的依赖性大大减少。比如我国五大贸易口岸之一的青岛市，其本区内自然资源和工业原料较贫乏，但由于充分利用了胶州湾的有利条件和岸线资源，进口原料，然后加工出口，既有利于原有工业的发展，又促进了新兴工业的兴起。

（二）沿海客货运输现状

（1）客货运量

解放以来，我省港口吞吐量增长很快。据统计，一九五二年我省沿海港口吞吐量为214.7万吨，吞吐量在10吨以上的港口仅有青岛、烟台、龙口三个港口，分别为132万吨、26.3万吨、16.1万吨，占总吞吐量的81.5%。到一九八〇年，我省港口总吞吐量达2881.2万吨，是一九五二年的13.4倍。近几年来，我省港口吞吐量增长较快，一九八二和一九八四年全省沿海港口吞吐量分别达3518.4万吨和3994.1万吨，分别为一九八〇年的1.22倍和1.39倍。

我省沿海各港进出口物资，主要是煤炭、石油、钢铁、粮食、化肥、矿产、建材、农副产品等。青岛港是我国山西煤外运的中转出海

口，特别是我省沿海各市、县缺煤严重，工业、生活用煤需大批量调入，使煤炭在我省沿海各港进出口物资中占重要地位，一九八二年煤炭吞吐量为797.5万吨，一九八四年又上升为809.9万吨，分别占总吞吐量的22.7%和20.3%。我省港口石油出口量很大，主要是青岛港黄岛油区的外输油量。近几年，随着对外开放的进展，青岛港年石油输出量逐年增加，一九八四年达902.8万吨，是一九八二年的1.71倍。我省建材资源丰富，目前除运往胜利油田外，还运往上海、大连、天津等省外各地，主要以上海为主，且运量逐年增长。一九八二年我省建材货物吞吐量为686.2万吨，到一九八四年，我省建材货物年吞吐量达808.9万吨，比一九八二年增加了122.7万吨。钢铁也是我省重要的进出口货种，一九八二年钢铁吞吐量为50.2万吨，到一九八四年则增长到109.4万吨，其中这两年进口量分别为42.6万吨和101.6万吨。我省港口吞吐的大宗物资化肥、木材、粮食、农副产品等与前几年相比，也都有较大增长。

我省沿海外贸的吞吐量增长也很快。青岛港是我国五大外贸口岸之一，其腹地的外贸物资，基本在青岛港中转。我省对外开放的港口还有烟台、石臼、龙口、威海等四个港口，一九八四年，全省外贸吞吐量为1378万吨，比一九八二年增长了51.8%。

我省沿海港口旅客进出口量的增长也很快，一九八四年，沿海港口旅客发送量达190.5万人次，比一九八二年增长27.2%。

(2) 货运流向流量

在沿海港口的吞吐货物中，以煤炭、石油、矿建等物资为大宗，其情况是：

1 煤炭

运往上海、黄埔、南通等港的煤炭主要是通过胶济铁路和秦皇岛港流入。煤炭在省内的流向是从青岛港流向石岛、张家埠、乳山、凤城；烟台港则流向龙口、威海等港。一九八四年我省煤炭流出量为562万吨，流入量79万吨，其中省内流出量为79.9万吨，省际间流出量为青岛至黄埔为93万吨，青岛至上海238万吨，青岛至南通17.4万吨，青岛至宁波14.6万吨。省际间流入，秦皇岛至烟台为58万吨，秦皇岛至青岛10.9万吨。

2、建材

主要由我省中小港口集中，运向烟台、青岛等大港，然后外运，主要流向上海、天津、大连，一九八四年货物向上述三地的流量分别为204.7万吨、43.1万吨和33.9万吨，建材在省内的流向主要是由烟台沿海中小港口运往鲁北沿河港口，支援胜利油田的石油开发。

3、石油

我省石油出口主要是由沿海大港口外运，一九八四年运往国内港口的石油为329.6万吨，基本流向为湛江港、黄埔港、南宁、宁波，分别为219万吨、72.5万吨、12.9万吨、18.6万吨。省内运输量较小。

4、盐

我省是四大海盐产区之一，盐的集疏运，也是我省的一大货种，一般是由地方小港口或陆运向大、中港口集中，由大中型港口运往外省。一九八四年，全省货运流向是至大连、上海等地，分别为9.12万吨、15.52万吨。

3.外贸进口的运量

青岛和烟台是我省沿海大型的主要的外贸港口，在外贸物资中，