直接提取钾、溴、碘的工作已有一定基础。如：天津制盐研究所采用沸石交换叠加吸附法，从海水中直接提取氯化钾，已取得小型试验的突破，并初步进行了中间试验。山东海洋学院研制成功JA-2号吸着剂，富集海水中的碘达2万倍以上，而且可同时高性能吸着溴，每生产一吨碘，可得到60—100吨溴。有的单位还研究了用树脂法吸着溴素等方法，也取得一些进展。今后拟重点研究和改进从海水中提取钾、溴、镁、铀、碘的方法，扩大试验规模，改进工艺流程，力争九十年代见诸于工业化提取是可能的。

水陆交通联腹地

——宁波港集疏能力正在不断扩大

无论什么港口，都必须考虑与腹地的联系，水陆交通的衔接，物资集散的能力，即吞进的货物能及时“消化”。宁波港的集散能力怎么样呢？宁波联运指挥部同志热情地向记者提供了这方面的情况。

——铁路。港区与萧甬铁路连接的铁路支线，全长30余公里，日夜运行使用。另外，宁波至北仑的铁路38公里已完成全部土建工程，年内可以建成通车。这样，宁波老港、镇海新港和北仑港三个港区都有铁路相通，可以通过浙赣线、沪杭线与全国铁路网连成片，直接沟通华东各省腹地。据统计，目前每月通过铁路进出宁波的货物约在35万吨到38万吨之间。最近，铁路宁波北站正在严家堰建造新站，扩建15个货位，年底以前完成，可增加40%的运输能力。如能进一步改造萧甬铁路，则宁波的铁路集散能力还可大大增强。

——公路。与港区相连的公路干线，贯通全省，与全国公路网相通。目前全市通车里程达2760多公里，拥有车辆约4000辆，其中专业运输货车有700余辆，4100多车吨，公路运输是相当发达的。

——内河运输。宁波地处江南水乡，除了拥有甬江、姚江、奉、江、鄞江等众多航线，直通附近各县外，还有一条与铁路平行的杭甬运河，能与省内及上海经济区内其他城市相联。杭甬运河40吨级航道已基本开通，目前20吨级的船只已通行无阻；第二期打算拓宽到100吨级，待京杭大运河与钱江沟通工程完成后，宁波发船可以沿运河直达京津地区。全市现有运输船只1650多艘（不包括社队船只），17 700船吨。

从宁波联合运输指挥部出来，记者又顺路采访了宁波市经委交通科。科里的同志满怀信心地告诉记者，宁波作为一个沿海港口城市，目前已具备相当好的货物集散条件，经宁波港中转的物资吞得进，咽得下，集得快，疏散得也快，去年专业运输量已达2300多万吨。随着宁波的进一步开放，与港口相联的铁路、公路、内河航运建设还要进一步加强，宁波港的中转集散范围和能力正在不断扩大。

（摘自《世界经济导报》）