

论营口港在 东北亚经济圈的 地位和作用

杨友伦 孙承永 朱岩 王晶 孙寿祥

(营口市经济社会发展研究中心)

一、东北亚经济圈的状况及发展态势

关于东北亚地区的地域范围,目前说法不一。我们认为,从地理位置看,东北亚地区应包括东经 110° 以东,北纬 34° 以北的日本,朝鲜,蒙古人民共和国,中国的山东、河北、内蒙古、山西、辽宁、吉林和黑龙江等7省,苏联的亚洲东部地区的东西伯利亚和远东地区。这一地区人口为5.36亿,占世界总人口10.5%。地域面积1070万平方公里,为全球陆域总面积的7.1%。

从经济发展地域变化趋势看,世界经济中心已由大西洋经济圈逐渐东移,转到了太平洋经济圈,这已成为公认的事实。

当前世界经济发展的一个显著特点就是由缓和代替对抗,区域性集团化的倾向日益明显。除欧洲将在1992年建立欧洲大市场之外,美国加拿大集团、亚洲太平洋经济贸易圈、拉丁美洲一体化等区域性的经济贸易集团在酝酿和发展之中。世界经济形势的发展要求并迫使东北亚各国能形成一个整体,扬长避短,使整个地区共同繁荣。而经济迅速起飞的东北亚地区各国,其内在的活力也使他们加快制定战略,寻找振兴的捷径,这就使他们不谋而合。日本目前正在寻找市场,以输出自己过剩资本,南朝鲜也正在为过剩的工业生产能力寻觅转移的理想场所,而具有丰富资源的苏联远东和西伯利亚地区正亟待开发。苏联计划2000年在远东地区

投资2000亿卢布,准备在苏、中、朝交界的哈桑创建“综合商业中心”,包括出口加工区和出口贸易区。中国辽东半岛作为中国经济较发达的地区,不仅有丰富的资源,而且形成了以冶金、机械、化工、石油等为主体的,具有一定规模的工业体系,具备一定技术水平的生产加工能力。同时,中国又是一个劳动力资源丰富的国家,11亿人口的市场潜力巨大。这样,根据东北亚各国的特点,如果能将苏联远东地区丰富的自然资源,日本和南朝鲜的经济实力,先进的技术装备与中国充足的有一定素质的劳动力以及潜在的巨大市场结合起来,必将呈现出巨大的经济优势并各得其所。

二、营口港的历史地位

营口港位于辽东半岛西部、渤海湾东北岸,背靠辽宁、吉林、黑龙江三省及内蒙古四盟广大地区;东与贯穿东北地区的长大铁路,哈大公路以及新建的沈大一级公路相接;西出渤海可与我国沿海港口及世界五大洲港口通航。营口老港位于辽河入海口处,由于舟楫之便,早在1861年就辟为对外通商口岸,距今已有129年的历史。是东北地区最早的对外开放门户,曾以东方贸易良港而闻名中外。历史上营口依靠港口有过畸形繁荣,并随着港口的兴衰而变迁。

港口的兴起使营口成为东北对国内外大宗商品的集散地和贸易中心。据史料记载,当时每年营口港停泊的外轮有四五百艘之多,辽河航运的船只七八千艘。辽河两岸十里码头,船舶云集,商贾影从。1877年有八个国家在营口设立领事馆,有大批外国商人来此投资设厂、办商号、银行。20世纪初,达到鼎盛时期。最高年吞吐量达246万吨,年贸易额2亿两白银。港口的开通,促进了商业、工业和城市的发展,使营口由昔日的渔村发展成为拥有8万余人口的商业城市。围绕着大豆交易的发展,榨油等民族工业迅速兴起。与此同时,外资企业也有很大

的发展,主要有烟草、柴油、纺织、造纸、火柴、制铁、制盐等 17 个行业,从而使中外企业达到 360 多家,为营口经济的发展奠定了基础。后因大连港的开发和日本人的掣肘营口港才逐渐衰落。新中国成立后,主要是“六五”期间,国家对营口老港进行了一系列的改造,才逐步得以恢复,并于 1984 年经过国务院批准,对外籍船舶开放。目前老港改造进展较快,已建成顺岸式码头 8 个,岸线长 805 米,可同时停靠 3000 至 3500 吨级货轮 5 艘和千吨级以下货轮 3 艘。港内设施比较完备,港区陆域面积 24 万平方米,仓库 9 座,面积 2.3 万平方米,港内有 5 条铁路专用线,总长 3.62 公里,有各种装卸机械百余台,装卸作业基本实现机械化,昼夜最大装卸能力达 6000 吨以上。港区水域有锚地 2 处,其中盖洲滩锚地水域面积 2 平方公里,可锚泊 5000 吨船舶 6 艘和万吨级船舶 4 艘,可接待大型船舶经过海外驳载进港装卸货物。目前,营口老港区已同日本、美国、意大利、南朝鲜、香港、澳门等世界 30 多个国家和地区发生贸易运输往来。每年有 200 多艘次外轮进出港,1988 年吞吐量达到 120 万吨,其中外贸占 65%。

距老港 70 公里的鲅鱼圈新港区,是国家第六个五年计划的重点建设项目之一。该港依山傍海,水深海阔,是天然不冻良港。一期工程于 1984 年 6 月 20 日正式动工,到 1986 年 10 月已经建成一座 3 万吨级的机械化程度较高的煤炭专用码头,设计年通过能力为 500 万吨。国务院总理李鹏同志亲自为这座码头的工程投产剪了彩。为了进一步挖掘这座码头的生产潜力,从 1987 年 8 月起又进行了局部改造,在不影响原设计功能的前提下,又增加了 25 万吨杂货的通过能力,可以停靠 3 万吨级杂货船只作业。该码头已从 1987 年 11 月 25 日起开始接待中外货轮。目前,鲅鱼圈港已有散货码头 8 个泊位,1、2 号泊位 1989 年交付使用,3、6 号散装货泊位和 4、5 号多用途简易泊位 1989

年末投产。陆上化肥库和 1.5 万平方米堆货场以及其它配套工程也相继投产使用。

营口港腹地比较广阔,经济实力雄厚。近有以沈阳为中心的包括鞍山、本溪、辽阳、铁岭、抚顺在内的辽宁中部工业城市群体,远至吉林、黑龙江及内蒙古东四盟广大地区。这一地区资源较为丰富,工业基础和技术力量雄厚,农牧业也较为发达,山货、野生动植物资源丰富,中外闻名的东北三宝:人参、貂皮、鹿茸角及鸡、鸭、鹅、兔等副业生产有很大发展,为外贸出口提供了充足的货源。特别是重工业基础较为雄厚,重工业产值居全国首位,钢铁、石油、化工、有色金属、机床、汽车等工业在全国占举足轻重的地位。这一地区,交通运输发达,铁路、公路、民航、水运条件都很好。仅三省铁路通车里程即为 1.4 万公里,公路 10 万多公里,民航机场 10 多个,可航运的河流 11 条,通航里程 5000 多公里。近年来,三省先后建立了大连、营口、绥化、丹东、吉林五个出口商品生产综合基地。东北三省在全国属经济比较发达地区,群众生活水平较高,是一个潜力很大的市场。

历史形成的格局确立了营口港的客观地位。广大腹地的发展促进了营口港的开发,而营口港的发展又促进了腹地经济的繁荣。

三、营口港的前景及作用

为了适应国内外经济贸易发展的需要,充分发挥其战略特点的作用,营口港的规模必须有个很大发展。总的设想是:要把营口港建设成为具有大连港现有规模的港口。即在 1988 年两港区形成吞吐能力 628 万吨的基础上翻 3 番,达到 5000 万吨左右。其中,老港区 1995 年计划达到 148 万吨,2000 年要超过历史最高水平,达到 250 万吨,远景可望达到 1000 万吨左右;鲅鱼圈新港区“七五”期间,,建成 10 个万吨级泊位,1990 年达到 749 万吨,“八五”期间建深水泊位 5 个,中级泊位 2 个,可增加吞吐能力 185 万吨,“九五”期间,建深水泊位 7

个, 中级泊位 2 个, 到 2000 年拥有 22 个万吨级泊位, 吞吐能力达到 2500 万吨, 远景规划 6 个突堤式码头, 开建 40 多个万吨级泊位, 吞吐能力达 4000 万吨左右。

1995 年新老港吞吐能力可达 1300 万吨, 进入全国十大港口行列。同时, 完善港区的配套设施, 加强科学管理, 使营口港最终建成多功能综合性的港口。

随着东北亚经济圈的形成和发展, 营口港的地位与作用将会更加重要。

首先, 营口港将成为东北亚地区重要的贸易集散地。从国内市场来看, 营口港不仅是东北三省和内蒙古东部地区最近的进出口岸, 而且是联系关内外的海上运输枢纽。营口港和大连港一样, 其经济腹地极为广阔, 而且前者较后者则缩短陆路 200 公里, 更加接近和深入腹地。腹地土地面积 169 万平方公里, 人口近 1.2 亿, 工农业总产值 2000 亿元, 外贸出口收购额达 150 亿元。这一地区是我国重工业基地、农牧林基地, 大中工业城市密布, 其产品面向全国, 运输量很大。目前辽宁口岸吞吐能力仅为 5000 万吨左右, 与运量之间有较大差距。到 2000 年工农业翻两番时, 该地区大约有 1.4 亿吨的货物需要从港口进出, 因而要求港口必须有一个大发展。从国外市场来说, 随着国际间经济合作与分工的大发展, 区域性经济集团的形成, 特别是东北亚各国的对外贸易发展速度的加快, 都迫切需要找到和扩大自己的市场, 而作为发展前景的自由贸易港可能性很大的营口港, 则是理想的地区之一。

其次, 营口港将成为外引内联的窗口和带动腹地对外发展的龙头。对外开放必须有开放的窗口和龙头, 营口市和营口港的对外开放, 为广大腹地开辟了第二个、也是最方便的窗口和龙头。腹地各城市可利用优惠政策在这里单独或联合建立自己的对外开放的试验地、中转站和对外开发基地, 组建各种运输集团、仓储集团、“三资企业”、旅游公司、金融机构等, 他们可以搞“借地开放”,

把自己的产品通过这个“龙头”打入国际市场, 引进先进的科学技术、资金、人才和管理方法等, 带动本地“龙身”。这里总的条件看不如大连, 但也有它的独到之处, 这里有较多的土地面积可供开发利用, 土地价格相对要便宜得多; 出口加工区三通一平基本完成, “软”、“硬”环境有了很大改善; 国家与省给了较多的优惠政策, 有很大吸引力; 营口市工业基础较好, 出口比重较大, 有较多的专厂、基地, 有消化、吸收、扩散国外先进技术的能力; 加之几年来对外开放的实践, 初步积累了一些经验, 因而有可能把窗口办得更好, 为广大腹地进一步开放创造更为有利的条件, 以充分发挥窗口和龙头作用。

再次, 营口港将成为国际航运和国际贸易的转口港。随着国际经济贸易的迅速扩大、世界集装箱运输的飞跃发展, 营口所处的国际地位日趋重要。因为决定港口地位的将不再是货物吞吐量, 而是集装箱吞吐箱数。从发展趋势看它将成为“欧亚联运大陆桥”国际集装箱运输的中转港。苏联从 1971 年就正式开辟了“西伯利亚大陆桥”, 连接欧亚两洲 35 个国家和地区的海陆联运线, 采用集装箱把东北亚、东南亚、南亚等国运往欧洲和中东有关国家的货物先运到苏联的纳霍德卡或海参崴港, 再经由铁路转运到苏欧地区。这条集装箱联运线全长 1.3 万公里, 但比经苏伊士运河—地中海航距缩短 $1/3$; 比绕非洲好望角航距缩短 $1/2$ 。运价比全程海运低 20—25%, 运输时间缩短 35 天。如从鲅鱼圈港上岸经满洲里再接西伯利亚铁路去西欧等地, 这样运费更省, 而且可以长年运输, 优势更大。现在国际航运客商更希望从中国东北的港口转运。

国内外港口发展的实践证明, 港口如利用得当, 所引发的经济、社会效益大于自身效益的几倍至几十倍, 尤其是大型港口所发挥的间接作用更加巨大。营口港的发展规模和东北亚经济圈的地位和作用, 为我们利用港口展示了光明前景。

关于海平面变化趋势及其对策

许启望 张玉淑 吕春花

(国家海洋局海洋情报研究中心)

近年来,关于全球气候变暖及由此可能造成的海平面上升问题,已经引起全世界越来越大的关注。最近,联合国环境计划署和美国环保局的一份联合调查报告指出,如果在本世纪末不能扭转全球变暖的趋势,逐渐上升的海平面可能淹没马尔代夫、塞舌尔和其他沿海低洼地区。孟加拉国将有六分之一地区被淹没,它的九千万人口中将有四分之一被迫背井离乡;埃及尼罗河三角洲的耕地中,也将有五分之一被水淹没,严重影响农业生产……,由此引起的“生态难民”大量外流,还可能造成政治上的混乱。这个报告并非危言耸听。实际上,自从70年代以来,

一些国际组织和科学家曾不止一次地对此发出警告和呼吁,不过现在是越来越紧迫罢了。今年我国国家气象局发表了《气温蓝皮书》,也涉及到这个问题,但它的重点是研究气候问题。在这里,专门就海平面变化问题,谈几点意见。

一、关于海平面变化趋势

在海洋学上,所谓海平面是指平均海平面而言。某个验潮站的平均海平面,是根据该站在特定年限内每小时潮位读数的平均推算出来的。这种平均海平面高程一经确认,便可以作为大地测量的高程基准面。例如,

首先,利用港口优势发展运输业。对外运输业是营口未来发展潜力很大的一个产业。营口经济地理位置优越,特别是海、河两港相互配套,加之铁路、公路、内河诸种运输配套,主客观条件较好。另外,大连港及中长铁路南段负担过重,以及对苏联、蒙古、南朝鲜技术经济关系的发展,都给运输业展示了光明的前景。如果能借助东北腹地城市和辽宁中部城市联合起来的力量,或与国外合作组建运输集团,开通国内外航线,不仅给港口带来繁荣,也可以带动其他产业的发展。

其次,利用港口优势,发展加工制造业。我们要充分利用鲅鱼圈新港的有利条件,发展港口机械、集装箱制造业、包装业和修造船业等港口工业和其他加工业制造业。

第三,利用港口优势发展商业和金融。随着港口和运输业的发展,商业和外贸必然有一个大发展,会涌现出一批各种国际性的商号、公司、银行及各种联合体和跨国集团等,这是港口兴旺的标志和发展的必然结果。

第四,利用港口优势,加速鲅鱼圈出口加工区的建设。目前鲅鱼圈出口加工区基础建设已具雏形,具备了一定的投资环境。要继续创造条件,吸引客商,使他们感到在这里投资安全、有利可图。对国外,要利用我们的劳动力优势,采取各种形式进行真诚的合作;对腹地,积极与各市联合开发,要把通过港口输出的物资和产品进行深加工后打入国际市场,要利用港口的优势,把鲅鱼圈加工厂区办成外引内联发展出口加工业的示范区和外向型经济的“小特区”。