

跨海通道建设对环渤海区域发展助推探讨

马慧强^{1,2}, 韩增林¹, 单良²

(1. 辽宁师范大学海洋经济研究中心 大连 116029; 2. 辽宁师范大学城市与环境科学学院 大连 116029)

摘 要: 跨海通道的建设势必会大大促进东部地区尤其是环渤海地区协调快速发展。文章在对环渤海地区进行综合分析的基础上, 结合环渤海地区的发展情况, 从交通物流、区域经济、城市体系、军事和旅游等 7 个方面论证跨海通道对环渤海地区发展的助推效应, 以供相关学者或有关部门参考。

关键词: 渤海海峡跨海通道; 环渤海地区; 区域发展; 助推

区域科学之父 W. 艾萨德在其《区位与空间经济》中指出: “在经济生活的一切革新与创造中, 运输在促进经济活动和改变产业布局上具有最普遍的影响力”。区域联系一般通过物流、人流、信息流和资金流的形式实现。并且这 4 种流的流向、流量有很高的相关性。虽然现在信息流、资金流作用日益提升, 但在很大程度上它们也都会转化为人流、物流通过实体交通运输来实现, 所以交通运输成为影响区域密切联系和区域发展的极重要的因子。

《中共中央关于制定“十一五”规划的建议》提出要继续发挥长江三角洲和珠江三角洲, 环渤海沿海地区对内地经济发展的带动和辐射作用, 加强区内城市的分工协作和优势互补, 增强城市群的整体竞争力。但与长江三角洲和珠江三角洲相比, 环渤海圈的经济情况, 仍处于初级阶段, 构不成实际意义上的环渤海经济圈。尽管环渤海地区存在良好的发展背景和前景, 但由于其也存在着严重弊端, 在长江三角洲和珠江三角洲都找到了各自的发展模式和合作路径, 开始了合力基础上的整体提升的时期后, 环渤海地区的经济一体化进程却是步履蹒跚、举步维艰。究其原因, 笔者认为, 由于环渤海区域内无法克服的自然地理空间因素导致交通运输的不畅通, 物流, 人流, 信息流不畅通, 以及由此地理因素导致的地缘政治行政区划和地方保护主义思想的产生, 使环渤海地区形成了各自为政、自成体系的经济格局, 导致区域内部竞合关系失调, 更使得其经

济一体化进程面临着一系列的障碍。所以, 笔者认为要使环渤海地区形成环渤海经济圈就必须克服自然地理因素造成的不利影响, 建设跨海通道推进环渤海经济文化交流促进区域融合和发展, 构建真正意义上的环渤海经济圈。

1 渤海海峡跨海通道概述

由于受地理条件限制, 我国环渤海地区、东北地区、华东地区的大量客货交流, 只能绕道京山、津浦和胶济等铁路长距离运输, 比跨海通道绕行距离多出了 1 000 km, 这既增加了运输费用, 延长了运输时间, 又加剧了进出山海关运输紧张的局面, 所以我们亟须打通东部陆海铁路大通道。

东部交通大通道北起哈尔滨、南至上海、贯通东北、环渤海经济区和长江三角洲三大经济区, 穿越黑、吉、辽、鲁、苏、浙、沪 7 个经济发达省市。跨海通道项目是东部陆海铁路大通道的重大组成部分。这条铁路线上的哈大铁路电气化、蓝烟铁路复线、胶新铁路、新长铁路已经建成, 这使得渤海成为阻隔整个陆海铁路通道形成运输能力的最后环节。如渤海跨海通道(图 1)建成的话, 向北连接东北铁路网, 南部与沿海铁路直接衔接, 成为一条连通东北、环渤海、长江三角洲三大经济圈的重要交通命脉。这条新的入关通道建成, 将会开辟东北地区至山东省及东部沿海地区的最短路径, 东北与华东之间的物资交流不经过京山、京沪线即可完成, 比绕山海关缩短 600~1 800 km, 不但降低了运输费用, 还节省近

20 h。



图1 渤海海峡跨海通道

早在1992年鲁东大学的柳新华等诸位学者就提出了该课题,受到国务院的高度重视。2001年以来,原国务院研究室主任魏礼群、国务院西部开发办公室人才法规组组长戴桂英、鲁东大学副校长柳新华等一批专家学者继续开展深层次研究,使该课题的研究参与者越来越多,研究的层次越来越深,研究的成果日趋成熟。课题组于2003年出版了《渤海海峡跨海通道研究》^[1],2005年出版了《世界跨海通道比较研究》^[2],2007年出版了《渤海海峡跨海通道若干重大问题研究》^[3]。其研究成果“烟大轮渡”也于2006年投入运营,产生了显著的社会效应和经济效应。17年来,我国各个学界对渤海海峡跨海通道研究投入大量精力,进行了诸多研究,取得一些阶段性成果,已经出版了《天堑化宏图》《渤海海峡跨海通道研究》《世界跨海通道比较研究》《渤海海峡跨海通道若干重大问题研究》和《渤海海峡跨海通道对环渤海经济发展及东北老工业基地的影响研究》5部研究专著。其中陆大道、柳新华、蔡德林和刘良忠等教授对跨海通道进行了全面综合分析;武士国、刘子建、李丽丽和毛爱华等对跨海通道与东北老工业基地振兴,环渤海发展进行了讨论;李坪、董国贤、方明山和高瑞华等从工程技术方向做了细致探讨;魏一和吴爱华等从国内外经验和融资角度对其进行了分析。本研究从跨海通道对环渤海区域发展助推角度探讨建设跨海通道的意义。

2 环渤海地区经济发展现状及存在的问题

2.1 环渤海地区经济发展现状及优势

本研究的环渤海地区是指三省两市。2009年环渤海地区土地面积5 218.77万 hm^2 ,占全国陆地面积的5.4%,人口2.8亿占全国人口的17.8%,国民生产总值80 000亿元,占全国的31%,外商投资378亿元,占我国的51%,原油钢铁产量约占我国的40%,有157个不同的城市,其中超过百万人口的城市有13个,海岸线上分布着大小港口30多个,其中吞吐量过亿吨的有7个。环渤海经济圈是保证我国政治和经济稳定的核心地区,是三北地区发展的引擎,是东北亚地区国际经济合作的前沿。

自20世纪70年代以来,该地区及时利用国内和国际的有利条件,逐步成为中国沿海的第三大经济增长极,逐步在机械、电子、石化、汽车和建筑等产业产生程度较高的集群。同时,新兴产业如电子信息、生物制药和新材料等也正在形成集群优势。环渤海地区与全国其他经济区相比,具有三大比较优势:一是地理区位十分优越。环渤海地区处于东北亚经济圈的中心地带,向南,它联系着长江三角洲和珠江三角洲;向东,它沟通韩国和日本;向北,它联结着东北老工业基地和俄罗斯远东地区。这种独特的地缘优势,为环渤海区域经济的发展、开展国内外多领域的经济合作,提供了有利的环境和条件,成为海内外客商新的投资热点地区。二是自然资源非常丰富。环渤海地区拥有丰富的海洋资源、矿产资源、油气资源、煤炭资源和旅游资源,也是中国重要的农业基地,耕地面积达2 656.5万 hm^2 ,占全国耕地总面积的1/4之多,粮食产量约占全国的26%。三是工业基础和科技实力雄厚。环渤海地区是中国最大的工业密集区,是中国的重工业和化学工业基地,有资源和市场的比较优势。环渤海地区科技力量最强大,仅京津两大直辖市的科研院所、高等院校的科技人员就占全国的1/4。科技人才优势与资源优势必将对国际资本产生强大的吸引力。

2.2 环渤海地区经济发展存在的主要问题

环渤海经济圈目前只是一种“地图意义上”

的被“三分天下”的经济圈，区域内部存在着发展不平衡，一定程度的市场分割，内部竞争过度，产业结构趋同，人力资源流动受制与体制机制等问题。

2.2.1 区域合作和联系较少，区域内产业结构趋于雷同

区域内交通条件的限制、各地地理空间条件的相似，导致该区域内产业结构趋于雷同，区域内的内在产业链联系不够紧密，没有形成合理的产业分工。除了大部分省市都有钢铁、煤炭、化工、建材、电力、重型机械和汽车等传统行业外，目前又在竞相发展电子信息、生物制药和新材料等高新技术产业，甚至都要求有自己的出海口。这一方面导致了资源的极大浪费，同时造成了地区利益之间的冲突，进而加剧了产业行业间的盲目竞争和恶性竞争，也使各地区的保护主义盛行。区域内国有经济比重大，体制改革滞后，开放度不高，开放意识不强，缺乏协同发展的整体规划和明确可行的战略部署，未能形成优势互补、团结一致、共同发展的合力。

2.2.2 核心城市没有起到龙头带动作用，内部存在着发展不平

由于空间上的疏离，区域内各城市间互流量度较差，城市化水平不高，彼此的连带效应不明显。虽然环渤海地区的中心是北京，但在经济上它同区域内的其他地方并没有形成像上海与长江三角洲、广州、深圳与珠江三角洲那样的紧密联系，对周围城市的辐射和带动作用也极有限，没有起到应有的“龙头”作用。同时内部其他城市经济发展较缓慢，不能与北京、大连、青岛等地形成真正意义上的经济互动。

2.2.3 交通不畅达，圈内空间可达性差

由于渤海海峡的阻隔，环渤海地区三省两市分别依托京—津—唐城市群，济—青—烟城市群，和沈—大为核心的辽中南城市群分成了“三大板块”，三大城市群之间的可达性不好，直接导致它们直接缺少紧密的社会经济联系。

铁路运输方面，环渤海是我国铁路网分布较密集的区域，但运输能力仍与该地区的国民经济发展需求相差悬殊：2005年其核心的京、津两市税收占全国总收入的11.6%；京沪铁路沿线居住着全国1/4以上的人口，只占全国铁

路营运线的2%，却承担了全国铁路客运量和货物周转量的10.2%和7.2%，运输密度是全国铁路平均运输密度的4倍，客运常年超员70%~100%，货运满足率不到50%，尤其是晋煤运输、进出关运输、沿海港口技术运输受到严重制约。进出山东的大量客货绕渤海湾“C”型运输，进一步加剧了进出关运输紧张局面，形成日益严重的恶性循环。山海关已成为我国铁路运输最突出的“瓶颈”，尽管年运量已超过6000万t（全国之最），但满足率只有30%~40%。据测算，现在南方进入东北将近60%的货物进不了关。北重南轻的路网结构，使山海关成为难以逾越的天险。

水路运输方面，近几年尽管环渤海地区港口投资巨大，建设较快，但这主要是针对长距离运输而言的。轮船运输在海峡短途运输中周期长、装卸损耗大、运输费用高，很不经济；同时危险性也比较大，不能实现全天候的作业。

航空运输是实现客货位移的最快速的运输方式，在物流方面，却由于成本巨大，仅仅是担负大城市间和国际快递客运。环渤海地区日益增长的客货运输需求，使得从总体上看，空运所能发挥的作用只能是“杯水车薪”。

公路运输方面，环渤海地区公路网密集发达，拥有多条全国最好的高等级公路。然而，由于铁路运输的制约，大量长途客货物资压向公路运输，山东与东北、华东、华北之间公路承受能力基本饱和，汽车运距大大超过最佳的经济运距（250 km），每年有数十亿元的运输成本转嫁到了企业和消费者的身上，更不用说现代物流所要求的时效性、安全性等问题了。交通的限制因素激化了区域内各地方经济发展水平差距的不断扩大，从而导致地方之间的利益摩擦进一步加深。

3 渤海跨海通道的建设对环渤海经济圈形成和发展的区域效应分析

3.1 改善环渤海地区的交通状况，促进该地区物流业的发展

渤海海峡跨海通道的兴建将会缓解进出关运输、南北运输和沿海港口运输等三大矛盾，

对优化地区间运输结构、提高路网运输能力和服务水平具有重要意义。目前,东北地区承担过境交通的高速公路主要有京沈、京沪、京港和唐津等高速公路,而京沈高速公路是唯一的高速公路通道,2007年日平均交通量为39 362辆;渤海湾北部地区铁路运能高达上亿吨,但进出关运输仍然不堪重负,2006年烟大火车轮渡开通,但由于其运力有限、受制于自然条件等难以克服的弱点,也无法从根本上解决运输需求和运能短缺之间的矛盾;虽然水上运输港口较多,但是仍然要求陆路运输能力大幅度提高;航空运输受其运输能力小的制约,无法发挥在综合运输体系中的决定作用。由此可见,在综合运输体系中,发挥主导作用的依然是公路和铁路。目前的运输格局是环渤海超过1 800 km“C型”运输,如果打通渤海海峡跨海通道,增加“I型”运输通道,高速公路运输里程方面,大连至烟台可缩短1 200 km,沈阳及其以北的城市至上海可缩短400 km,由目前的单通道改善成双通道的“O型”运输格局,形成地区间布局合理的运输结构,对多种运输方式协调发展、优势互补、缓解通道运输压力和服务水平将发挥巨大的推动作用。它可大大缓解环渤海地区的铁路“瓶颈”约束,大量分流京沈、京沪、京广干线的运输压力。辽东半岛与胶东半岛之间,可实现“门对门”直达运输,会极大地改善环渤海地区的交通状况,促进该地区物流业的发展。

3.2 促进环渤海地区经济的协调快速发展

首先,渤海海峡跨海通道预计投资近2 000亿元,是我国三峡工程之后的又一项重大工程,这项基础设施的建设将直接大大带动工业、建筑业和服务业的发展,将提供大量的就业岗位,这在很大程度上刺激我国经济增长,缓解就业压力。李凤霞等^[4]应用乘数理论和投入产出方法对渤海海峡跨海通道的建设对区域经济的影响做了分析。分析结果表明,渤海海峡跨海通道建设投资的产出乘数为2.578 5,投资乘数为1.279 1,就业乘数为750,影响力系数1.146 8。其次,渤海海峡跨海通道可产生巨大的捷径直达效益,是全面提高沿海地区经济运行水平的重要的基础条件。根

据梯度推移论、中心—外围论和点轴理论,该通道建成必将产生积聚扩散效应,中心城市的发展必将带动周围不发达地区加快发展。然而扩散效应的前提条件是交通条件的优化,没有良好的交通、资金、物资和人才等将无法快捷流通。环渤海经济圈是我国的政治、经济和文化中心,是重工业、石油、原材料和粮食基地,是中国北方省市进入太平洋的咽喉。渤海海峡跨海通道的建成形成一个环形的区域缓解通道,是解决运输紧张状况的最有效途径。运距的缩短,将节约大量的运输时间、运输能力、运输能源和运输费用,必将促使各地区的交流进一步加强,将极大地促进地区间乃至全国经济快速协调发展。

3.3 渤海海峡跨海通道会极大优化环渤海地区城市的城市区位

交通对于城市的发展起着非常重要的作用,在我国有一些因交通便利而发展迅速的城市如石家庄、郑州、九江、株洲和郴州等。现今大连、烟台和青岛等都是陆路与海运的转运点,如果渤海海峡跨海通道建设完成后,他们不再是陆路的端点,而是陆路中间的一个节点。渤海海峡跨海通道建成以后增强了辽东半岛和山东半岛许多城市在区域中的重要性,会极大地优化和改善城市之间路网结构和通达指数,使大连、烟台等城市不再只是东北和山东半岛的区域中心城市,大连的影响范围也会扩展到山东半岛,烟台的影响范围也扩展到了辽东半岛。这赋予了大连、烟台等城市更强的区位优势。同时,渤海海峡跨海通道的建设将隔渤海海峡的辽中南城市群和山东半岛城市群,以及在华北平原的京、津、冀的三大城市群连在一起,极大地加强它们的城市群区位优势,便捷的交通有利于三大城市群的升级和发展。

3.4 兴建渤海海峡跨海跨海通道可以促进环渤海圈文化的交流,更加合理配置资源

经济与文化在本质上是一种共生互动的关系,发达区域经济客观上需要拥有与之适应先进的地域文化;同时先进的文化也必然会造就人们在观念、意识等方面的高素质,有力推进区域经济健康持续发展,两者形成良性互动。环渤海地区拥有全国60%以上的高校和科研机

构,拥有大量人才;同时东北和山东有着历史上的文化渊源。跨海通道的建设会使该地区人口流动更加便捷,更好地实现人力资本的配置,更好地在文化技术上互通有无,促进地方经济和文化的全面发展。

3.5 有利于提高渤海海峡水上运输的安全性

烟大滚装轮渡受气候影响较大,运力也有限,在恶劣气候环境中存在难以预料的重大事故隐患^[5]。要确保这条繁忙的海上“黄金水道”交通安全,须尽早实施渤海海峡跨海通道这一工程^[6]。渤海海峡烟大轮渡开通后业务繁忙,目前仍以较快速度增长。据不完全统计,近10年来渤海水域发生较大的海损事故就达180多起。因此,尽早实施渤海海峡跨海通道是提高渤海海峡水上运输安全性的迫切需要^[7]。

3.6 海峡通道建设将显著增强国防实力,具有重要的政治军事意义

海洋国土越来越显示出重要性,渤海海峡跨海通道本身有着极为重要的国防价值,可以很好地巩固渤海海防。渤海是我国重要的军事战略要地,是京、津之门户。首先渤海海峡的建成就有一种政治军事威慑力;其次渤海海峡跨海通道的兴建,能够从整体上加强环渤海国防体系,大大提高沈阳、济南、北京和南京等四大军区总体作战和机动作战能力,形成具有弹性攻防和战略纵深的防御区,改善攻守态势,加强后勤保障和战略威慑力量,实现平战结合、富国强兵的双重价值。同时,沿海港口及海中的诸多岛屿也将共同构建成为立体、机动防守的格局,从而为形成新的战略防护体系奠定可靠的交通基础和联动保障^[8]。

3.7 渤海跨海通道对旅游业的影响

渤海跨海通道的兴建对构筑沿海旅游大格局、开发海洋旅游资源具有重要意义^[9]。它把发达的辽东、胶东两大半岛连为一体,将构成独具特色的环渤海“珍珠项链型”的旅游热线,环型的路网新格局构筑环渤海湾旅游大格局,对开发旅游资源、发展旅游经济将发挥重要作用^[10]。首先,渤海海峡跨海通道的建成本身就是一个非常具有吸引力的旅游产品,它将以世

界之最著称于世,将会吸引众多国内外游客观光。其次,跨海通道将两岸的蓬莱仙境、大连、旅顺、烟台串为一线。在500 km半径内还有沈阳和抚顺的“一宫三陵”世界文化遗产、本溪的五女山世界文化遗产,水洞风洞、青岛崂山、曲阜、泰山和威海等众多胜境,旅游价值不可估量,可大大带动区域旅游的联动发展。

4 结论

本研究对渤海海峡跨海通道项目建设的意义进行了初步分析论证,对前期工作具有一定的指导意义,可以借鉴和推广。由于项目的影响力太大,其必要性论证非常复杂,今后应深入研究。同时项目的自然条件十分复杂恶劣,需要跨越深海施工,根据国内外跨海工程的经验,跨海工程采用不同的跨越方案对投资的影响十分巨大,这方面也有待进一步论证。

参考文献

- [1] 渤海海峡跨海通道研究课题组. 渤海海峡跨海通道研究[M]. 北京:中国计划出版社,2003.
- [2] 魏礼群,柳新华. 世界跨海通道比较研究[M]. 北京:社会科学文献出版社,2005.
- [3] 魏礼群,柳新华,刘良忠. 渤海海峡跨海通道若干重大问题研究[M]. 北京:经济科学出版社,2007.
- [4] 李凤霞,吴爱华,柳新华. 渤海海峡跨海通道建设投资的经济贡献分析[J]. 公路,2007(6):118-121.
- [5] 常红伟,韩增林. 浅析渤海海峡跨海通道对环渤海地区经济发展的影响[J]. 国土与自然资源研究,2007(2):15-16.
- [6] 杨吾杨,张国伍. 交通运输地理学[M]. 北京:商务印书馆,1986:28-29.
- [7] 郭荣朝,顾朝林. 宁西铁路沿线经济带构建研究[J]. 地理科学,2004,24(4):413-418.
- [8] 韩增林,杨荫凯,张文尝,等. 交通经济带的基础理论及其生命周期模式研究[J]. 地理科学,2000,20(4):295-300.
- [9] 李振泉,石庆武. 东北经济区经济地理总论[M]. 长春:东北师范大学出版社,1988.
- [10] 宋克志,王梦恕. 修建渤海海峡跨海隧道可行性初探[J]. 鲁东大学学报:自然科学版,2006,22(3):253-26.