

从辽宁“五点一线”战略看丹东发展*

徐 丹

(辽宁师范大学海洋经济与可持续发展研究中心 大连 116029)

摘 要 在辽宁省“五点一线”战略的大背景下,分析了“五点”之一的丹东发展的优势及不足,提出了未来丹东发展的重点方向,指出随着“五点一线”战略的提出及实施,未来的丹东必将实现巨大的跨越式发展。

关键词 五点一线;丹东;发展

从国内外沿海地区发展的成功经验看,沿海地带已经成为经济发达和社会进步的主流地区,极具发展潜力。在加快发展、振兴东北老工业基地的关键时期,辽宁省紧抓国家重点开发环渤海地区的战略机遇,充分发挥辽宁作为东北地区唯一沿海省份的特有优势,推出了“五点一线”开发的重大战略决策。

一、“五点一线”的内涵及丹东“点”地位

“五点一线”,是指开发建设大连长兴岛临港工业区、辽宁(营口)沿海产业基地、辽西锦州湾沿海经济区、辽宁丹东产业园区、大连花园口工业园区五个重点区域和建设一条贯通沿海地区的滨海公路。丹东作为沿海经济带中的一环,是辽宁对外开放的重要窗口,也是未来东北亚经济圈中的重要支点。在这里,三大经济圈交汇,其区位优势明显,作为区域性物流中心的地位稳固,对国内外资本的吸引力强。东北东部地区的铁路工程将把丹东推到东北东部新的出海口的位置上,丹东成为东北地区走向世界的“大通

道”。在“五点一线”中,辽宁省其他几个港口城市的位置距离较近,竞争激烈,而丹东是东北东部地区最近的人海口,“专享”这一区域资源。作为东北东部地区的出海通道,独特的区位优势,在实施振兴东北老工业基地战略过程中,丹东作用关键。

二、丹东发展的优劣势分析

(一) 优势

1. 区位

“临江临海临朝鲜,新港新区新商道”,丹东位于整个东北亚发展极中衔接俄罗斯、日本、韩国的新商贸通路,临港产业园区处于东北亚经济圈、环渤海经济圈、环黄海经济圈的交汇点(图1)。2005年,国务院办公厅36号文件明确提出“支持东北地区构筑同周边国家开展国际贸易、投资、科技、旅游等合作平台,促进丹东等边境地区具有物流贸易集散、进出口加工和国际商贸旅游功能”。以及“尽快建设东北东部铁路通道进程,促进对朝路、港、区一体化建设”。随着政

* 基金项目:教育部人文社科重点研究基地基金(06JJD790041)资助。

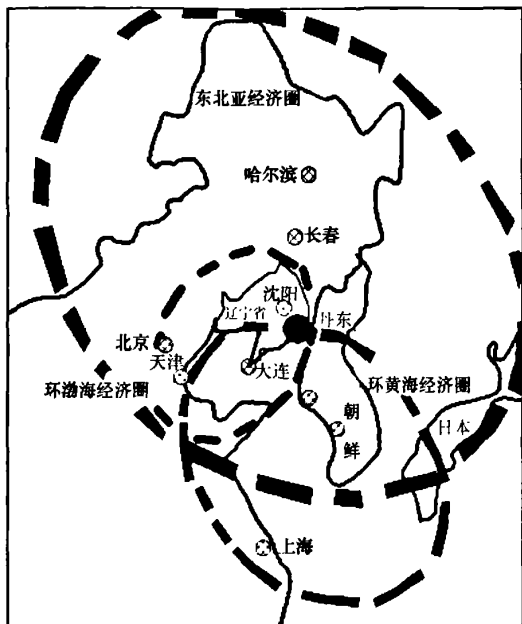


图 1 区域经济分析图

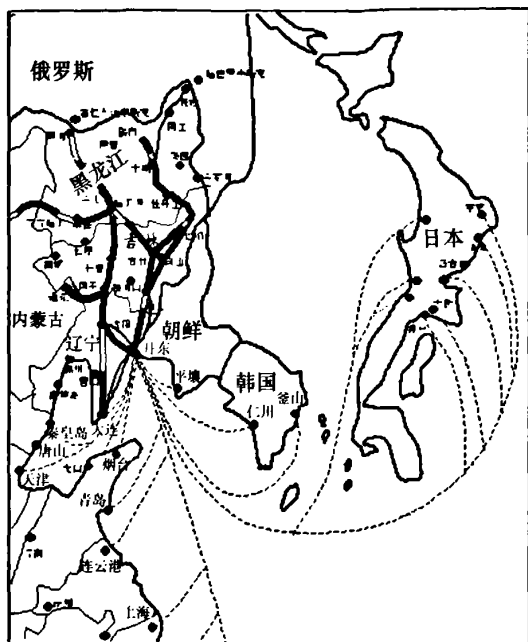


图 2 丹东在东北亚区位(交通)图

策的稳步落实, 丹东的独特区位优势将更加明显, 在东北亚经济圈的地位和作用日益凸显。

2. 腹地与交通

丹东北部背靠东北东部城市群, 随着东北东部铁路的贯通和丹东至通化高速公路的建成, 东北东部 13 个城市的 2 700 万人口、28 万 km² 的土地将成为丹东发展的广阔腹地。丹东东部面对朝鲜半岛, 朝鲜丰富的矿产与劳动力资源, 韩国先进的技术资源将为丹东未来发展增添无限潜力。丹东港与 30 多个国家和地区的 70 多个港口开辟了散杂货、集装箱和客运航线; 丹东机场已开通至上海、三亚、深圳、北京以及韩国首尔等国内、国际航线; 北京至朝鲜平壤、莫斯科至朝鲜平壤的国际联运也经丹东出入境。备受亚、欧国家关注的由联合国计划开发的泛亚铁路网北部线路(朝鲜半岛—中国—蒙古—哈萨克斯坦—俄罗斯)中连接朝鲜半岛与中国的国际通道也将选在丹东(图 2)。

3. 产业与资源

以汽车及零部件为主导装备制造、电子信

息、纺织服装、化工医药、食品饮料、造纸及纸制品、矿产资源深加工、电力等八大产业是丹东的重点产业, 目前丹东有省级名牌产品 33 个, 形成了汽车零部件、大中型客车、射线仪器、服装加工、造纸设备、硼化工产品等一批优势产业集群。支持产业发展的资源丰富而充足: 水电、火电、风电齐全, 除矿藏资源、林木资源、农副产品和水产品资源等自然资源外, 人才和劳动力资源雄厚, 劳动者文化素质和生产技能较高。丹东还是中国优秀的旅游城市, 境内江、河、湖、海、山、泉、林、岛等自然景观齐全、各具特色, 有国家级风景名胜区分三处, 国家级自然保护区两处, 国家级森林公园两处, 国家 AAAA 级景区六处。

(二) 制约因素

1. 经济发展速度较慢, 规模总量小

丹东规模以上工业企业销售收入排在全省第 11 位, 工业对 GDP 贡献率不足 35%。其中骨干企业发展存在问题: 企业在数量上增长较快, 但规模偏小, 2005 年制造业销售收入超过 10 亿

元的仅辽宁曙光汽车集团股份有限公司一户企业;个别传统产业依然处于下滑局面,以造纸行业为例,2000年文化用纸实际产量为18.9万t,到2005年只有1.6万t;企业数量多,但企业之间产品关联度低,难以形成产业链,如,较大的汽车底盘类零部件和发动机零部件生产企业都是各自为战,生产的产品大多为外埠市场配套,没有在本地形成集聚效应。

2. 支柱产业和骨干产业的竞争力不强

缺少自主知识产权和核心技术产品,企业的总体规模小,产业集群尚未在国内外市场形成较大的影响力;集群企业虽然数量多,但企业之间产品关联度低,难以形成产业链;高新技术产品少、精深加工产品少,在10个产业集群中,70%以上都属于技术含量较低的加工业;企业规模小,技术水平低,难以同国外企业抗衡;行业自律能力较差,多数产业没有建立起自己的行业协会,企业之间缺乏合作。

3. 工业投入不足

丹东的工业投入2004年仅占全省的1.5%,2005年约占3%,尤其是缺少对丹东工业经济有较大牵动力的大项目,发展后劲不足。

4. 工业园区建设存在问题

管理不到位。除合作区的江湾工业区、金泉工业区、东港开发区、前阳开发区等少数几个园区外,其他大多数园区基本上没有相对独立的管理机构,不能实施对园区科学有效的管理,制度不健全,不透明,随意性大;规划滞后,缺乏产业特色,园区建设缺乏统一协调、指导。市、县、区的工业园区建设均缺乏统一的规划,大部分的园区是企业自然的聚集,园区内产业关联度不高,不能形成优势产业集群;园区企业入驻的扶持政策不规范,不透明。由于大多数工业园区不是按全市的统一规划、规范程序成立的,因此大多数园区的企业入驻的扶持政策不规范、不透明,一事一议情况较多。

5. “边缘劣势”

随着朝鲜半岛局势变化,作为与之毗邻的边境城市的丹东也受到影响,这也是多年来丹东经济发展节奏不稳的一个重要原因。历来已久的朝核问题导致的半岛局势一再成为全球舆论焦点,朝鲜地区的和平与稳定在某种程度上决定了丹东经济与贸易的发展,尤其是在外资吸引时则显得更加审慎。同时,朝鲜经济近年发展不乐观,商品经济不发达,边贸尚难展开。虽然在“五点一线”中丹东临港产业园区建设正向前迈进,但其投资大都还属于资源开发型,其被看好的仍然是腹地沿线的丰富资源。而真正能让丹东经济走出阴影的,可能还是朝鲜半岛局势的彻底改善,倘若朝鲜最终走向市场经济,朝鲜半岛和中国东北地区就会成为东北亚最后的投资洼地,丹东的沿边地位亦将凸现。

三、丹东抓住“五点一线”战略机遇,加快发展

辽宁省致力于打造“五点一线”沿海经济带,就是要充分利用区域内具有开发潜力的海岸线资源,依托临港经济带动腹地经济,实现沿海经济和腹地经济互动双赢的区域经济发展新格局。为此,丹东作为其中一点,同样要按照该方向进行合理的发展规划。

(一) 精心打造临港经济带,形成丹东特色产业集群

临港经济带要以发展大型工业项目为重点,根据丹东市工业经济“十一五”规划,经济带的工业用地要达到40%以上;重点发展石化、电力、木材加工、纺织服装、钢铁深加工等产业;建设一批专业化的工业园区,如,前阳纺织工业园区、临港石化工业园、临港木材加工及造纸制浆工业园区等一批投资大,产出高的大型工业项目,规划到2010年临港工业投入要达到120亿元以上,实施9个大型工业项目。要使临港经济带成为丹东工业未来发展的增长极,成为在辽宁

甚至在全国具有一定影响力的工业区。到 2010 年,临港经济带规模以上工业企业的销售收入达到 200 亿元以上。除了临港经济带以外,还要加快建设一批产业、产品特色明显的专业化工业园区,以此推动优势产业集群的发展。

精确的定位于合理的规划是园区发展的前提与方向,丹东临港工业园区(图 3)根据自身的特点定位为“以丹东及东港两座城市为依托,以大东港为龙头,以辽宁沿海大通道、丹沈和丹大高速公路、东北东部铁路和对朝等交通干线为支撑,以临港型产业为重点,形成建设工业强市的主要产业基地,形成以港口为龙头辐射东北东部的区域性物流中心,成为全市对外开放的先导区和体制创新的示范区,成为牵动全市经济跨越式发展新的增长极”。

(二) 建设东北东部区域性物流中心

丹东构建商贸物流中心是建立在独特的区位优势之上。丹东地处东北亚的中心地带,是环渤海经济圈和环黄海经济圈的重要交会点,是东北东部乃至俄罗斯远东地区的出海通道和连通朝鲜、韩国、日本等国家和地区的中心连接点。作为国家实施振兴东北地区等老工业基地战略重要一项的“贯通纵贯东北东部地区铁路工程,形成东北新的出海通道”,一个难得的发展机遇摆在了丹东的面前。区位优势显现和交通运输体

系不断完善,为现代物流业发展提供了有力保障,构建区域性物流中心已经成为丹东肩负的历史使命。

(1)推进物流体系建设。着重抓好“两个物流园区(东港物流园区、鸭绿江口岸国际物流园区)、六大物流基地(代化集装箱、矿产品、汽车和汽车零配件、粮食等)、十处专业物流中心(在全地区兴建钢材、蔬菜、果品、汽车及零配件、建材、家具等 10 个专业物流中心)、一个配套”的建设。

(2)推进交通运输基础设施建设。国家实施振兴东北老工业基地的战略中明确提出“建设纵贯东北东部地区的铁路工程,形成东北新的出海通道”。这条大通道北起黑龙江省的牡丹江,南到辽宁的丹东和大连,辐射东北东部 13 个城市,而丹东的大东港恰恰就是东北东部最近、最直接、最便捷的出海通道。在最近国务院发布的《东北地区振兴规划》中,大东港被列入港口建设的重点项目之一,这有利于丹东港口和临港物流业的发展。

(3)推进物流信息网络体系建设。要加快建立丹东物流企业信息化服务平台,大力推进物流企业的信息化建设,扶持信息服务企业的发展。

(4)推进物流供给和需求基地的建设。丹东临港产业园区是辽宁省实施“五点一线”开放战略的重要一点,是未来一个时期省重点支持发展



图 3 丹东市工业园区规划示意图

的地区。园区规划中已划出一定面积的土地用于物流园区建设,从而在土地使用上有了保障。临港产业园区道路、供水、供气、通信等基础设施实行统一规划和集中建设,为加快临港物流园区和口岸物流园区建设提供了基础条件。

(5)推进现代物流企业发展。国家将发展现代服务业放在优先的位置,已经在产业政策、土地、信贷和投资等方面给予倾斜。丹东粮食物流基地、辽东集装箱等一批建设项目也已列入辽宁省规划中,有的项目正在争取国家投资。这些项目起点、资金密集度和技术密集度都比较高,必将促进科技、人才、智力、信息、资金等向物流业集中,从而推动现代物流业高起点发展。同时要加快推进传统物流企业向现代物流企业转型,引进跨国物流集团提升丹东物流业发展水平。

(三)借边境特色旅游,发展现代服务基地

丹东市位于辽东半岛经济开放区东南部鸭绿江与黄海的汇合处,在东北亚经济圈的中心地带,丹东是一座以商贸、旅游、港口和轻型工业为主体的边境城市,在全国有“三最”之称:最大的边境城市,万里长城最东的起点,祖国万里海疆的最北海角。丹东旅游资源十分丰富:有国家级风景区八处,省级风景区六处,市级风景区多处,总占地 1 500 km²。这里有理想的自然气候,边境的民族风情,丰富的地方特产,良好的接待条件,先进的电信设施,方便的交通条件,这些都在吸引着众多的中外游客纷至沓来。丹东产业园区的旅游发展是在丹东市原有的旅游设施基础上打造海角旅游品牌,有效整合旅游资源,其价值取向是建设海岛旅游度假区、鸭绿江口湿地观鸟园、海防路精品渔业观光带。依托沿海和沿边特色旅游资源,建设“海陆一体、岛岛相连、东西互应”的新型旅游线路,加快融入辽东旅游网络,积极争取将辽东地区的旅游线路延伸到东

港,进一步打造具有鲜明边境滨海特色的现代旅游业,努力造就世界知名的鸭绿江边境山水旅游名城,使其成为东北东部地区乃至整个东北腹地的旅游、度假和现代服务基地和全国赴朝旅游的最佳集散地和顺畅通道。

四、结论

“五点一线”战略为丹东的发展提供了重要的战略支撑,港口和临港产业园区建设等方面取得了明显成效。虽然丹东在“五点一线”沿海经济带中起步较晚,但其区位优势明显,发展潜力巨大,投资环境优良,丹东要努力抓住这一机遇,在“五点一线”关节点的基础上为振兴东北老工业基地作出贡献。

参考文献

- [1] 丹东市经委. 丹东市工业经济十一个五规划汇编, 2007.
- [2] 李克强. 辽宁: 开发“五点一线”打造沿海经济[N]. 辽宁日报, 2006-09-26.
- [3] 张颖. 丹东发展临港经济的构想和对策[J]. 理论界, 2007(3).
- [4] 何俊. 浅析辽宁省“五点一线”战略的作用和前景[J]. 海洋开发与管理, 2007(3).
- [5] 董晓飞. 辽宁海洋经济对东北老工业基地振兴的拉动效应分析[J]. 海洋开发与管理, 2007(2).
- [6] 王金萍. 丹东物流业发展的定位研究[J]. 物流科技, 2003(7).
- [7] 吴与勇. 发挥区位优势 建设现代物流中心——丹东在东北老工业基地振兴中的定位及发展战略[J]. 商品储运与养护, 2007(2).
- [8] 高新力. 中朝边境小额贸易与丹东城市经济发展[J]. 辽东学院学报, 2007(8).
- [9] 王燕祥, 张丽君. 西部边境城市发展模式研究[M]. 大连: 东北财经大学出版社, 2002.