

大连经济发展对大连港口经济发展的拉动效应分析*

隋丽丽 王泽宇

摘要 文章以大连市及其港口为例,系统分析了大连市及其港口经济发展的历史现状及其特点,并采用相关分析和回归分析的方法,针对大连经济发展对大连港口经济发展的拉动效应作以分析,旨在为城市经济与港口经济如何协调发展提供依据。

关键词 拉动效应;相关分析;回归分析;大连市

“港城关系”一直是学术界研究的热点之一。“城以港兴,港为城用”,港口对城市经济发展具有巨大的拉动作用这一观点早就为大多数专家学者所接受。然而,城市经济的发展对于港口经济发展是否具有拉动作用,其拉动作用体现在哪些方面,目前的研究成果还较少。就港口城市而言,港口作为所依托城市的物流子系统的进出口岸,其发展很大程度上取决于城市经济尤其是外向型经济发展引至的交通运输需求,在某种程度上说是城市培育了港口。本文以大连市及大连港口的经济发展为例,从定性和定量两个方面论述城市经济发展对港口经济发展的拉动效应。

一、大连经济发展历史现状及特点

大连市始建于1899年,1945年获得解放。经过五十余年的经济恢复和建设,城市发生了历史性的变化。其经济发展主要有以下几个时期:1945—1957年为大连恢复生产,重建家园的艰苦创业期;1958—1977年为大连港口恢复建设,经济处于低潮不稳定期;1978—1989年是大连以经济建设为中心,坚持改革开放协调稳定发展期;1983年,国务院批准大连成为继上海、天津之后的第三个扩权市;1984年被批准为全国14

个沿海开放城市之一,同时国务院决定在大连进行城市经济体制综合改革试点;1985年大连被批准为可以直接进行对外出口贸易,并实行单列,从而使大连成为辽宁乃至整个东北及内蒙古东部地区对外开放的窗口;1990年以来是大连建设现代化国际性城市的飞速发展期。

大连的经济发展以第二产业和第一产业为主,三次产业所占比例如图1所示。其中,第一产业主要以农业和渔业为主,第二产业主要以工业、制造业为主,第三产业主要以交通运输仓储业和批发零售贸易业为主。

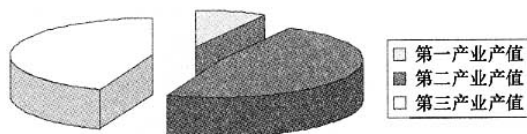


图1 大连市三次产业比例

十六大、十六届三中全会做出调整改造振兴东北老工业基地的决定,为大连的发展提供了良好机遇。大连市政府为此制定《大连市老工业基地振兴规划纲要》。以发展装备制造业作为振兴老工业基地的龙头,重点发展基础机械、重型装

*辽宁省高等学校人文社科研究项目(编号:J05076)。

备、发动机、船舶、机车、石化通用机械六大产业，把大连建设成为国家重要装备制造业基地。并初步纵向形成了产业链，横向形成了产业集群。

截至 2003 年大连市工业园区布局如图 2 所示。

用，利用公路、铁路交通运输大动脉，把大连建设成为我国内外贸易的主要枢纽，欧亚大陆桥运输的东桥头堡，油品、粮食、矿石等集散和中转枢纽，客货滚装运输枢纽，最终建成枢纽港地位突出、口岸环境优越、航运生产要素集聚、航运市场规范有序、国际航运中心信息流通畅，多功

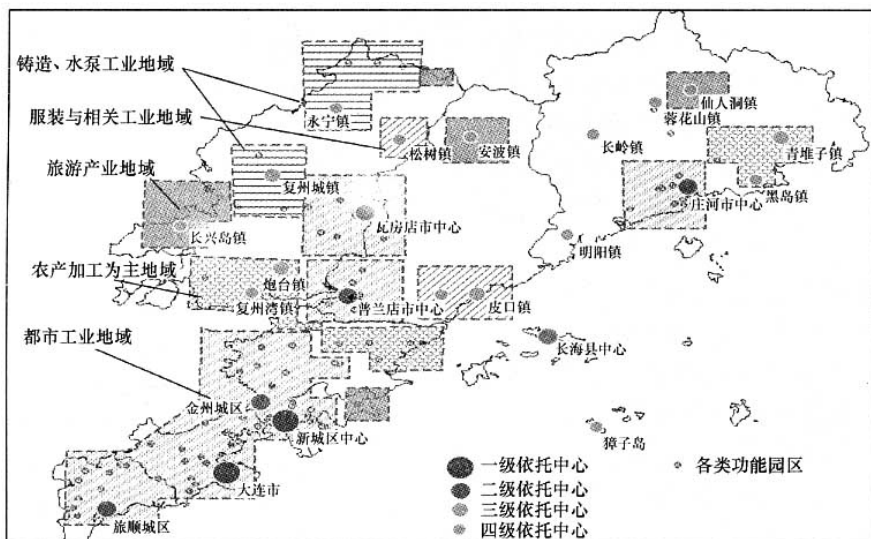


图 2 大连市工业园区的地域类型示意图

未来的大连市的经济发展方向和产业结构定位如下。

1. 支柱产业

第一阶段（2003—2010 年）：以石化、电子信息、装备制造业等传统产业为支柱产业，全力打造石化产业基地、电子信息产业和软件基地、北方造船基地、先进装备制造业基地。

第二阶段（2011—2015 年）：以生物、海洋、数字信息等为代表的高新技术产业成为支柱产业，以金州区、金港区的高新技术产业园区为基础。

第三阶段（2016 年—）：以信息技术为支撑的现代服务业为支柱产业，以城市为依托，加快发展以金融、物流业为重点，商贸流通业、旅游会展业、信息咨询服务为补充的现代服务业。

2. 基础产业

即航运业。充分发挥海港河空港的核心作

能、国际化、自由化、智能化的东北亚国际航运中心。

二、大连港口经济发展历史现状

大连港始建于 1899 年。1905 年日俄战争后日本人完成了俄国人未完成的建筑工程，先后修建了大港区、甘井子、寺儿沟、香炉礁等处的码头，并整修了黑嘴子码头。大连港的发展与大连经济的发展同步，主要经历了以下几个时期：1951 年 1 月 1 日，大连港由苏联红军移交给我我国管理；1976 年在大连湾口外的鲇鱼湾建成了大型原油出口专用码头，开辟了石油运输专用港区；1985 年在香炉礁建成了 4 个中型杂货泊位，开辟了大连湾港区；1992 年在大连湾内建成了 4 个大型集装箱和通用泊位，标志着大连港的发展进入新的历史阶段；2001 年大连港全港吞吐量突破了 1 亿 t。



自 1960 年 10 月大连港批准正式对外籍船舶开放,目前已与 140 余个国家和地区有贸易运输往来。大连港主要港区分布在黄海沿岸大连湾和大窑湾内,陆上交通由长大铁路、哈大公路、沈大高速公路等与东北各地相连。

截至 2000 年底,大连地区(不含旅顺)共有不同单位所属的各类生产性泊位 110 个,其中万吨级以上泊位 52 个,货运通过能力 9 439 万 t,滚装车辆通过能力 85.5 万辆。作为全港从事社会公共运输服务的主体,大连港集团所属的 8 个生产作业区,各类生产性泊位 65 个,其中万吨级以上泊位 38 个,货运通过能力 6 447 万 t,滚装车辆通过能力 49.5 万辆。

目前,大连市一批适应国际航运发展趋势的专业化深水泊位,如大窑湾二期工程深水集装箱泊位、30 万吨级矿石和原油码头、大连湾深水杂货泊位、大窑湾汽车码头将于 2005 年 5 月至 2007 年相继竣工。这些工程投产以后,大连港将新增能力 5 000 万 t 余。按照建设国际航运中心的功能需求,还必须同时全面启动大窑湾北岸集装箱码头建设工程、国际邮轮码头、港口公用基础设施建设以及双岛湾石化产业园区油品码头、北良码头、货主码头、庄河、皮口、长海、旅顺码头建设,巩固集装箱、油品、粮食、滚装四大优势货种,开辟新货种,进一步完善港口功能。以形成适应国际航运中心现代化港口发展要求的,功能齐全、布局合理、层次明晰的港口码头体系。

以港口为核心,依托港口完善的铁路、公路集疏运体系,通过海铁公路联运、铁路班列等方式,建设内陆干港,将港口功能延伸到东北腹地。目前大连港已开通集装箱班列 5 条,建成 5 个内陆集装箱干港。2003 年完成海铁联运量 19.7 万标箱,增长 141.1%。

三、大连经济发展对大连港口经济发展及布局的拉动效应分析

1. 经济发展促进港口生产能力的发展

首先,大连港生产能力的发展表现在港口吞

吐量的增长上。自 2000 年大连港全港货物吞吐量突破 1 亿 t 以来,一直保持较高的增长速度,2002 年较 2001 年以 6.35% 速度递增,2003 年较 2002 年以 12.6% 的速度递增。

其次,大连港生产能力的发展还突出表现在国际标准集装箱运输业务的快速增长。2000 年,大连港集装箱运输突破 100 万标箱之后,保持高速增长。到目前为止,以平均每年 18.32% 的速度递增,其中 2003 年较 2002 年以 23.5% 的速度递增。

总的来看,目前尤其是 2003 年大连港的生产能力(总吞吐量、集装箱吞吐量)均表现出持续迅猛发展的势头,集装箱吞吐量的增长势头比总吞吐量更是凶猛,表现出一定的集装箱化趋势。

不仅如此,通过对大连市的经济指标和大连港的经济发展指标作相关分析和回归分析,我们规定国内生产总值为 X_1 ,第二产业产值为 X_2 ,工业产值为 X_3 ,第三产业产值为 X_4 ,批发零售餐饮业产值为 X_5 ,建筑业产值为 X_6 ,全港货物吞吐量为 Y_1 ,全港集装箱吞吐量为 Y_2 ,我们得到表 1 中的结果。

表 1 大连市产业发展对大连港吞吐量发展的影响模型

回归模型	参数值
$Y_1=3\ 562.93X_1-28\ 510\ 931.3$	$R=0.941\ 6, r=0.922\ 2$
$Y_1=1\ 430.14X_2-372\ 667.562$	$R=0.972\ 4, r=0.963\ 3$
$Y_1=45\ 638X_3-372\ 667.562$	$R=0.833\ 7, r=0.778\ 3$
$Y_1=1\ 193.837X_4-8\ 109\ 885$	$R=0.975\ 4, r=0.967\ 3$
$Y_1=1\ 904.54X_5-16\ 699\ 162.2$	$R=0.908\ 1, r=0.877\ 5$
$Y_1=481.63X_6-397\ 696.41$	$R=0.919\ 1, r=0.89$
$Y_2=236.304\ 4X_1-2\ 160\ 578.56$	$R=0.951\ 6, r=0.935\ 5$

以上分析,充分说明了大连经济发展尤其是产业发展对大连港经济发展尤其是大连港生产能力的拉动效应。

2. 经济发展促进港口建设

为提高城市吸引力和知名度,打出城市品牌,大连在美化环境建设和基础设施建设方面给予了很大的投资,并成功地取得了预期效果。2000 年大连荣获全球环境 500 佳称号,成为我

国第一个获此殊荣的城市。随着大连城市经济的发展,大连市在基础设施建设方面的投资与日俱增,尤其是交通运输、港口等的基础设施建设投资。

3. 经济发展为大连建设成为东北亚国际航运中心奠定基础

大连港的经济发展目标是建设东北亚重要的国际航运中心。这是一项港口与城市互动发展的系统工程。航运中心的建设不仅要求港口具有国际一流的港口基础设施、航道条件和快速通达的集疏运体系,而且要成为核心竞争力突出、航运交易市场发达、远洋干线众多的大型国际集装箱干线枢纽港,并且航运中心的基础是商业中心、贸易中心、金融中心、信息中心。而这些又依赖于大连经济的发展,尤其是临港工业及完善的金融、贸易、物流、信息等现代服务业以及良好的口岸通关环境、法律环境和政务管理环境。为给东北亚国际航运中心的形成奠定一个强大的基础,大连市加速了以下产业的发展。

(1) 物流与港口发展相结合

规划建设“一岛三湾”综合运输核心港区。“一岛三湾”核心港区包括大窑湾、鲇鱼湾、大连湾及大孤山半岛。规划建设国际集装箱物流园区、油品国际物流园区、散矿国际物流园区、粮食国际物流园区、汽车国际物流园区和散杂物流园区,以保税区为依托,引进保税政策,建成以国际物流为主要特征的保税国际物流港,使之成为国际航运中心的主要载体,为整个东北地区各类物资转运和对外贸易服务。

(2) 临港工业与港口发展结合

规划建设长兴岛临港工业港区。规划将在大连市主城区、瓦房店地区、普兰店-庄河地区、旅顺口地区,依托港口建设大连湾南岸、长兴岛、双岛湾等大型临港工业产业基地。规划岸线长 89 km,陆域面积 264 km²。自北向南依次规划为:临海石化工业基地(长兴岛),临海加工、装备和制造业基地(长兴岛),大型公共商业港区(西中岛),预留发展港区(交流岛)四大部分。

(3) 商务与港口结合

规划形成国际航运商务服务中心。规划后的大窑湾港区和大港港区分别借助于活跃的航运贸易活动和良好的城市依托环境,将成为港口的航运商务服务中心。

(4) 信息与港口结合

形成口岸信息服务中心。统一、便捷的航运资讯服务体系是国际航运中心建设的必要保证。加大大连信息产业的进一步发展,对现有的口岸信息系统、海关及检验检疫信息系统、保税区信息系统等各种口岸信息资源进行统一整合;加大与各国航运中心的信息沟通,吸引国外著名航运信息咨询企业入驻大连,使大连成为国际航运信息集聚地,建成集航运信息、金融信息、商贸信息为一体的公共数字资讯港。

4. 经济发展直接影响港区的布局及开发次序

在振兴东北老工业基地和建设“大大连”的背景下,大连的工业发展布局将实现“北拓西进”即图 3 所示,并逐步形成石化、造船、冶金、电子信息等为支柱产业。

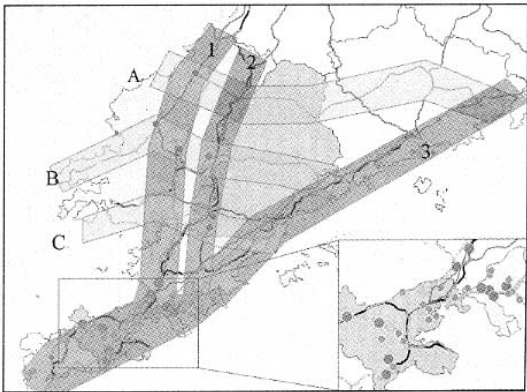


图 3 大连市经济开发区及工业园区规划空间布局

在这种情况下,随着大连城市经济的发展,大连港口也将面临新的形势并随之具有新的规划方向。为满足大连经济的发展,在现有港口扩能增势的同时,大连市口岸部门在制定新的港口规划时,加强了港口功能与物流、工业、集疏运,

以及城市规划的结合,尤其是工业园区布局的结合。为改变大连市港口主要集中在黄海沿岸、在环渤海经济圈的港口竞争中处于不利位置的状况,现已在水深条件更好、离腹地更近的渤海沿岸规划了长兴岛工业港区,使大连形成“一市担两海,一海有一区”的均衡布局,同时规划建设皮口、庄河海洋经济带,与环黄海一岛三湾和环渤海一岛一湾及旅顺羊头洼港等,形成犄角状临港工业带。

从规划上来讲,它把大连市港口划分成两区一带港口的格局,第一港区就是现在重点发展的“一岛三湾”的核心港区,这个港区以综合物流和中转为主,长兴岛工业港区和一岛三湾的核心港区将在功能上形成互补、互动发展的态势,总体上提高大连市港口的整体竞争能力,也为未来大连建成东北亚国际航运中心奠定基础。

大连港划分为三大区域。一是核心港区,从大连半岛南端沿大窑湾、鲇鱼湾、大连湾一直到大连港客运码头,依次形成集装箱、汽车、油品、散货、粮食、件杂货、滚装、修船、造船、客运等十大港口功能,并在岸线中注意留出足够的生活岸线,使自然与人工景观相协调,并在核心港区内布局临港产业园区。

二是在长兴岛,预留作为大连港发展港区,重点发展新型货种及杂货。如 LNC 清洁能源货种、散装水泥等。

三是在旅顺羊头洼、双岛湾、长海、庄河、皮口等其他中等港口,作为大连港补充港区,发展石化、修造船、陆岛运输、客运滚装等(图4)。

四、结论

由此可见,大连经济发展对于港口经济发展有巨大的拉动效应。大连的经济发展充分利用并围绕港口这一优势资源,积极发展临港产业,取得了经济建设的飞速发展;而大连港口的发展也与大连的经济发展同步进行、并积极配合,为大连的经济发展起到很好的辅助作用。也为其他港口城市的经济发展起到了典范作用。

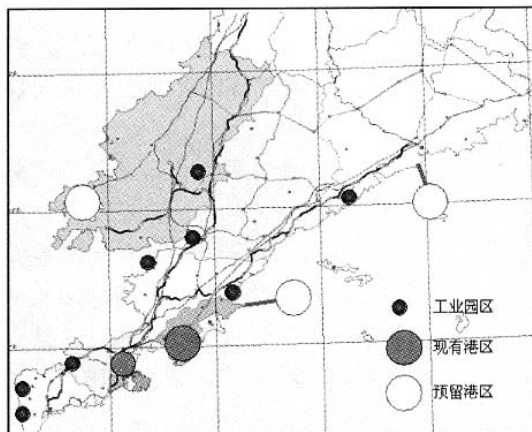


图4 大连未来港区布局示意图

参考文献

- 1 陈再齐,曹小璐,阎小培.广州港经济发展及其与城市经济的互动关系研究[J].经济地理,2005(3):373~378
- 2 戴丽华,张春权.对大连港集装箱运输的思考[J].水运工程,2001(3):3~5
- 3 洪峙.浅议老港区再开发——兼议大连港大港区再开发[J].港工技术,2001(3):14~17
- 4 李振福.港口城市交通文化与大连国际航运中心建设[J].2004(2):24~26
- 5 马洪.发挥港口再经济社会协调发展中的作用[J].港口经济,2004(1):5~6
- 6 孙光晰,梁小杰.“数字物流港”促进港城互动发展[J].中国水运,2004(2):20~21
- 7 李亚.临港经济[J].嘉兴学院学报,2003(4):22~26
- 8 陈柳钦.现代港口的发展趋势及对我国港口建设的建议[J].现代物流,2003(7):41~43
- 9 罗松婷.谈港口向现代物流中心的转化[J].港口装卸.2001(1):38~39
- 10 大连市统计局.大连统计年鉴(1999—2004)[Z].大连:大连统计出版社,2004

(作者单位 辽宁师范大学海洋经济与可持续发展研究中心)