

烟大铁路轮渡对环渤海经济一体化的助推作用探讨^{*}

王 晶, 韩增林

(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: 铁路轮渡是传统运输方式的一种延续, 将水路与陆路运输相结合, 突破原有交通运输的空间阻碍, 促进了异地间的贸易往来, 改善了区域内经济发展态势。在经济全球化的大背景下, 经济一体化成为当今经济发展的主题之一。环渤海地区作为中国经济增长第三极, 其特有的地理空间因素长期阻碍该区域内的经济发展。烟大轮渡的通行, 拓展了辽东半岛与山东半岛的经济对接面, 部分推动了该区域内的经济一体化进程。

关键词: 烟大铁路轮渡; 环渤海; 经济一体化

铁路轮渡充分利用天然水系, 克服修建铁路所无法克服的各种困难, 集中水(海)运、铁路、集装化和不间断运输等优点发挥综合优势, 促进合理化运输; 铁路轮渡运输航线一般均选取跨越江河湖海的最短径路, 运输距离大大缩短, 使货物和旅客的送达时间加快, 运输效率提高, 烟大轮渡处于独特的区位条件, 对促进环渤海经济一体化具有重要助推作用。

1 烟大铁路轮渡概况

烟大铁路轮渡纵贯渤海海峡, 是全国铁路建设规划中的沿海铁路大通道中最关键的组成部分, 是继粤海铁路轮渡工程之后, 我国又一项大规模的跨海铁路轮渡工程, 也是中国第一条、世界第35条运距超百公里的铁路轮渡。国家“十五”计划中, 规划了东北至长江三角洲地区的沿海铁路大通道, 这条通道北起哈尔滨、南至上海、贯通东北、环渤海经济圈和长江三角洲三大经济区, 穿越黑、吉、辽、鲁、苏、浙和沪7个经济发达省市。长期以来, 由于受地理条件限制, 我国东北与山东、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, 比经烟大铁路轮渡运输绕行距离约在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, 亟须打通东部陆海铁路大通道^[1]。

烟大铁路轮渡连接东北、环渤海、长江三角洲三大经济板块(图1)。这条新的铁路入关通道的形成, 开辟了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线和京沪线即可完成, 比绕山海关缩短距离600~1 800余千米, 不但降低了运输费用, 还节省运营时间近20小时。烟大铁路轮渡项目是我国铁路网规划中“八纵八横”之一的东北至长江三角洲地区陆海铁路大通道的重要组成部分。由于这条铁路线上的哈大铁

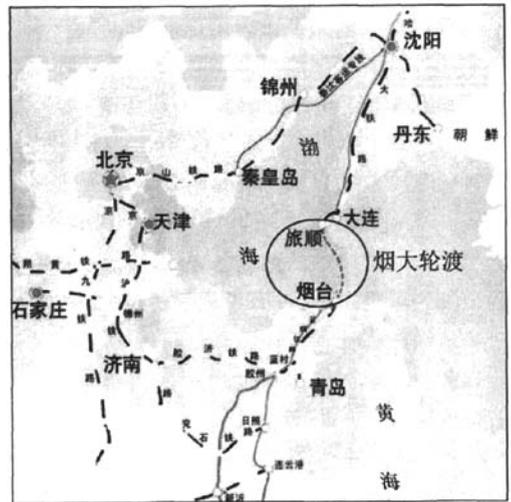


图1 烟大铁路轮渡地理位置

* 基金项目: 教育部高等学校专项研究基金(20060165001); 跨渤海海峡运输通道系统优化及其区域效应研究资助。

路电气化、蓝烟铁路复线、胶新铁路、新长铁路已建成,使得烟大铁路轮渡成为阻隔整个陆海铁路通道形成运输能力的最后环节。烟大铁路轮渡通航,向北连接东北铁路网,南部与沿海铁路直接衔接,可谓一条连通东北、环渤海和长江三角洲三大经济圈的重要交通命脉。

2 环渤海地区经济概况

环渤海经济圈包括:北京、天津、山东、辽宁和河北5省区,土地面积总计约52万平方千米,占全国陆地面积的5.4%,人口占全国的17.5%。泛环渤海经济圈包括京、津、冀、辽、鲁、晋和内蒙古的中部地区,面积约127.8万平方千米,占全国的13.3%;人口约2.59亿,占全国的21%。其腹地广阔,涵盖华北、东北、西北及山东、河南,人口约6.5亿,占全国的50%。在5800 km的海岸线上分布着大小港口30余个,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,是我国经济发展的第三大增长极,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。

随着天津滨海新区的开放开发纳入国家发展战略,环渤海地区进入了跨越式发展阶段。2006年,环渤海三省二市地区生产总值之和占全国的26.2%,进出口总额占全国的21.9%,利用外国投资的比重占到全国的38.9%,在全国利用外资增长速度下降的大背景下,环渤海各省市吸引外资的数量都有不同程度的增长,凸显了强劲的吸引力。而“后奥运经济”、滨海新区的开放开发以及冀、鲁、辽新发展格局的形成,将有力地促进环渤海地区在“十一五”乃至更长时间内的快速增长。区域经济发展呈现出一些新的特征,也面临着新的挑战。

从经济总量看,环渤海经济圈经济增量稳步提升,在全国的比重增加。2006年环渤海5省市的地区生产总值达到了54775.4亿元,占全国国内生产总值209407亿元的26.16%,接近于长三角和珠三角的总和。长三角与珠三角的地区生产总值之和为60984亿元,占全国GDP的比重为29.12%^[2]。

从经济增长速度和整体的增长趋势来看,环渤海地区在近年来保持了快速的经济增长。

2004年环渤海地区GDP增长率达到了21.8%,一举超过了长三角和珠三角地区。2005年受国家宏观调控的影响,环渤海地区的经济增长速度下降比较大,2006年在长三角和珠三角地区经济增长速度均有所回升的情况下,其增长速度仍然有所下滑。和全国平均增长速度比较,这三大经济区的发展速度均要远高于全国的平均经济增长速度。这在一定意义上表明,环渤海区域已经和长三角、珠三角地区一样成为中国经济的“增长极”,它在中国经济发展中的引领和带动作用已日益显现。

3 交通对环渤海经济一体化发展的阻碍

经济全球化和区域经济一体化已成为世界经济发展的两大趋势。随着中国市场化改革的不断深入,中国的区域经济联系越来越紧密,区域合作的范围和领域不断拓展,合作规模不断扩大,形成了像长江三角洲、珠江三角洲和环渤海地区等经济区域。然而,在长三角和珠三角都找到各自的发展模式和合作路径,开始合力基础上的整体提升的时期,环渤海地区的经济一体化进程却是步履蹒跚、举步维艰。

首先,由于区域内交通条件限制、各地地理空间、资源条件的相似,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,也使各地区的地方保护主义盛行。

其次,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,从而导致地方间利益摩擦加深,各级地方政府为了追求和保护自身利益,往往以行政区为依托,构筑贸易壁垒,实行市场封锁,在交通往来上不主动寻求沟通并创造有利条件,阻碍了生产要素的自由流动,环渤海经济圈因此存在着严重的“泾渭分明”的市场分割,市场融通性微弱。

最后,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、共同发展的合力。由于空间上的疏离,区域内各城市间互流量较差,城市化水平不高,彼此的连带效应不明显。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未形成像上海与长三角、广深与珠三角那样的紧密联系,对周围城市的辐射和带动作用有限,没有起到应有的“龙头”作用^[3]。

综上所述,交通对环渤海经济一体化的制约作用十分明显,烟大轮渡的通行在当前形势下显得十分重要。

4 烟大轮渡的利弊分析

4.1 烟大轮渡的获益

烟大轮渡的开通,拉近地区间往来,扩大了资源利用率及物流辐射面,在资源紧张背景下,烟大铁路轮渡的开通有利于地区间的资源共享,充分发挥各地区的资源禀赋及产业的比较优势,拉动本地经济增长。

第一,烟大铁路轮渡促进了东北地区与山东半岛的经济往来,一定程度上突破了空间上的交通阻碍。经济发展以交通条件为平台,烟大铁路轮渡是完善渤海湾综合运输体系的重要一步,将东北、环渤海、长三角三大经济圈实现对接,拉动三大经济圈的经济增长,是经济一体化的助推器。

首先在铁路货物运输上,形成了衔接两大半岛、辐射东部沿海、联结欧亚两洲的新通道,开辟了东北至山东及东部沿海地区铁路运输的最短路径,使烟台到大连经铁路运输比绕行山海关缩短距离1 600 km余。其次在公路运输上,北部旅顺西站通过土羊高速公路与沈大高速公路相连,从哈尔滨、沈阳南下的汽车可不绕行大连市区直达港口;南部烟台北站,直接与同江至三亚高速公路相接,西南方向通过莱潍高速、济青高速直达济南,东南方向通过烟青一级公路仅2小时就可抵达青岛,交通十分便捷。烟大铁路轮渡是我国东北至长江三角洲地区陆海铁路大通道的重要组成部分,是继粤海铁路轮渡工程之后,我国又一项大规模的跨海铁路

轮渡工程,也是中国第一条、世界第35条运距超百公里的铁路轮渡。通行以来,初期设计运能为:铁路货运上行(大连—烟台)380万吨,下行(烟台—大连)300万吨,汽车滚装运量8万辆。远期运能为:铁路货运上行670万吨,下行570万吨,汽车滚装运量18万辆。

山东省自然资源丰富、经济发展速度快,是我国沿海的经济大省;东北地区作为全国重要的重工业、商品粮和林业基地,有着较强的经济实力和丰富的自然资源,每年都有大量的原材料、粮食和重工业产品需要运往关内。长期以来,由于受地理条件限制,东北与山东、华东地区的大量客货交流只能绕道采用长距离运输,绕行距离约在600~1 000 km,既增加了运输费用,又延长了运输时间,烟大铁路轮渡的通行,打通了东部陆海铁路大通道,拉动了两地的经济发展。

其次,烟大铁路轮渡为山东、辽宁两地的经济发展提供了便捷的通道,推动渤海两岸经济往来,增进内海经济发展,注入经济活力,促进内海经济一体化。

烟大轮渡的开通,直接受益方是烟台和大连。烟大由此成为东北地区和山东半岛经济对接的“窗口”,烟台市和大连市也以此契机,签订了《大连市与烟台市战略合作框架协议》,进一步加强在产业、基础设施、科教文卫、旅游、县域经济与城区经济等领域的合作。

大连与烟台都是我国首批对外开放的沿海城市,又是我国对外、对内贸易的重要港口,两城的经济增长对外开放程度均比内地城市高,本地市场活力较足,但由于我国市场仍处于由计划经济向市场经济转型阶段,两地仍逃脱不了产业结构同构及产业链断层等现象。由于地理原因,烟大一直都处于铁路末端城市的地位,交通不够便捷的弊端导致环渤海经济圈呈现辽东半岛、京津冀版块和山东半岛各自独立发展的“三足鼎立”状况,阻碍了环渤海区域内各城市间经济的契合度和贸易往来的频繁度,同时阻滞了区域内的经济一体化的发展。烟大铁路轮渡的开通,结束了两城铁路末端的命运,拓宽了经济交往途径,改善了交通不便捷的状况,并可以此为突破口,利用各方的资源禀赋和比较优势,改善产业同构现

象,加强地区间政府沟通,促进产业结合的吻合度,使延长产业链条突破地理空间的限制,实现共赢。烟大铁路轮渡的使用,为两城产业发展提供了新的活力,有力地强化优势产业,带动弱势产业的发展。

4.2 烟大轮渡的局限性

铁路轮渡运输在世界上许多国家日益得到重视和发展,尤其是一些拥有江河湖海广阔水域、陆上运输受到自然地理条件阻隔的地区,越来越多地利用轮渡来实现铁—水(海)之间的货物和旅客的直达运输。开通烟大铁路轮渡的目的,就是发挥其便捷经济的水陆联运方式,将各方优势结合,克服空间障碍,促进经济发展。世界各国的铁路轮渡线,主要集中在欧洲波罗的海、北海、黑海、里海及地中海地区,北美的太平洋、大西洋沿岸及大湖区。这些铁路轮渡线对当地经济发展、一体化进程均起到促进作用。

然而,烟大铁路轮渡对经济一体化的促进作用仍属有限。首先,我国幅员辽阔,社会经济发展水平一般,城市化程度较低,这些客观因素都决定了实现经济一体化进程的缓慢。经济的发展虽以交通为基石,政府发展经济也以提供便利的交通条件为前提,但经济发展的增速仍以恰当的市场环境为主。烟大铁路轮渡虽然能改善区域内交通不便,运输成本高等不利因素的影响,但是迟缓的城市化进程与相应基础设施建设不到位仍然对经济一体化起着主要的阻碍作用。作为带动全国经济发展的三大经济区域之一的环渤海经济区,与长三角、珠三角经济区相比,城市化程度以及城市密集度较低,基础设施建设较弱,因而一体化程度处于劣势。

其次,由于地方保护主义及政府的官本位思想的渗透,各方制定各自的产业发展规划,刻意追求产业发展之全面,导致产业同构现象较为严重。以大连与烟台为例,烟台、大连同

为港口城市,在外向型经济为主导的形势下,纷纷定位为国际型港口,角色定位的重复也一定程度上成为经济一体化的障碍因素之一。在发展具有中国特色社会主义市场经济的情势下,政府如何充分发挥其职能显得尤其重要。经济一体化的实现是要由各方面政策及措施综合实施推广才能得以实现的,单单只是改善交通不便这一问题,仍属不足。

第三,由于大连、烟台区域交通基础设施建设的局限性,烟大轮渡这一动脉打通以来,仍受到交通网络的制约,因而环渤海地区有必要重塑交通基础设施建设,才能真正以交通一体化促进经济一体化。

5 结束语

综上所述,烟大轮渡对促进环渤海经济一体化有如下助推作用。

(1) 从根本缓解制约环渤海经济一体化的交通瓶颈,打通经济一体化的交通动脉;

(2) 促进了东北地区、华东地区的资源合理配置,促进了环渤海经济圈的真正形成,加快发展沿海经济带的步伐;

(3) 对环渤海经济圈的加快发展提供了便捷通道,对快速形成国内新的经济增长极有重要的助推作用;

(4) 大连及烟台地区应加强基础路网建设,顺畅实现与烟大轮渡交通网对接,发挥交通资源优势最大化,发挥交通资源效益最大化。

参考文献

- [1] 迟宝峰. 烟大铁路轮渡建设的创新实践[J]. 中国铁路, 2006(12): 20-21.
- [2] 周立群, 谢思全. 环渤海区域经济发展报告(2008) [M]. 北京: 社会科学文献出版社, 2008.
- [3] 何璞. 环渤海地区经济一体化的思考[J]. 中国城市经济, 2007(1): 41-43.