

大连港建设成为东北亚国际航运中心的展望

王宁 张耀光

摘要 针对目前大连港所面对的形势,从大连港建设东北亚国际航运中心所面临的机遇与挑战入手,分析如何利用其得天独厚的区位优势,扬长避短,使大连港在东北亚,乃至世界港口竞争中占据有利位置,在东北老工业基地振兴及东北亚国际航运中心建设中发挥更大作用。

关键词 东北亚国际航运中心;大连港;区位优势;机遇与挑战

大连港作为中国北方最为重要的枢纽港,其发展至今已有百年历史,尽管在市场经济的冲击下,大连港近几年在全国地位有所下降,但由于具备港区不淤、不冻、港阔、水深等优良的基础条件,更为重要的是中央 2003 年 11 号文件《关于实施东北地区等老工业基地振兴战略的若干意见》提出,充分利用东北地区现有港口条件和优势,把大连建设成为东北亚重要的国际航运中心。大连市港口建设和岸线资源开发必须着眼于整个东北地区,以此带动东北老工业基地乃至环渤海经济圈的振兴与发展。

一、大连港区位优势与发展现状

1. 区位优势

大连港位于辽东半岛最南端,黄、渤海分界点上,北接我国东北地区并辐射与我国接壤的蒙古和俄罗斯广阔的内陆腹地,南眺山东半岛,西扼渤海水道,东望韩国、日本,处于东北亚地区的中心位置。

大连后方陆域交通主动脉以“V”字形分别在黄海与渤海两侧,哈大铁路、沈大高速公路与东北地区的中心城市沈阳、长春、哈尔滨相连;另一条高速公路直通丹东,建设中的东边道铁路与东北边境的主要城市丹东、通化、延吉、牡丹江连接。在两个方向上使半岛终端与东北腹地连

接,具有良好的集疏运条件。

2. 发展现状

(1) 不同历史发展阶段

大连港作为东北地区的最重要的出海口,一直以来都承担着东北货物进出的转运任务。其传统货源腹地是我国传统的重工业基地和农业主产区,这种工农业生产布局也导致了大连港现有的海运量集中在油品、粮食、钢材、矿石几大支柱性产品上,这几大货种占总海运量 60% 以上,近年来的滚装运输发展迅速,已经成为仅次于油品的第二大支柱货种。作为腹地经济的“晴雨表”,大连港的吞吐量随着东北腹地经济形势的变化而变化,大体经历了以下三个阶段。

1985 年以前:由于国家对重工业发展的重视,有大量资源输出和物资的输入,大连港货物吞吐量排名一直位居全国沿海港口的第二,外贸货物吞吐量也曾一度排名第一。

1991 年—1998 年:由于“东北现象”等原因,以重工业为主的国有大中型企业的生产经营陷入困境,原有的大规模生产资料转运情况也开始发生变化,货源量减少。同时,在经济结构调整过程中,东北区的经济发展明显滞后于浙江、广东等其他沿海地区,1991—1998 年期间,大连全港的吞吐量仅增加 2 043.1 万 t,年平均增长率 4.7%,在沿海港口的排名,由第三位跌至第五位。

* 大连市社科联(05DSK056)与教育部人文社科基地(SCS005)项目。

1999年以来:腹地经济开始恢复,国有大中型企业也开始逐步摆脱困境,其他多种经济成分也开始逐步发展,港口进入建设与生产快速增长期。港口的货源量有了较大的增长。1999—2003年的5年间,大连港全港的吞吐量增长近5 100万t,年平均增长率达到13.6%,2004年全港的吞吐量已达到1.45亿t,集装箱吞吐量达到221万TEU。但由于全国其他港口腹地经济的进一步发展,大连港仍处于全国港口吞吐量第八的地位。

(2)大连港取得的成就

随着航运中心的建设要求,大连港建设的步伐大大加快。2005年大连沿海港口完成货物吞吐量1.71亿t,比上年增长17.7%,其中外贸吞吐量6 377万t,增长29.6%;总体呈上升趋势,集装箱吞吐量268.8万TEU,增长21.6%;港口设施建设逐步完善。大窑湾集装箱码头二期工程两个泊位投产,三期工程,大连湾通用杂货泊位、保税区汽车码头等项目进度加快。烟大火车轮渡铁路、码头主体工程竣工,30万吨级原油码头和矿石码头的建成将覆盖东北及环渤海经济圈的七大炼油厂和东北地区各大钢厂。航运中心辐射领域扩大,全年新增外贸集装箱航线15条、国际航空线11条。这些都将大大提升大连的区域辐射能力,影响力与吸引力。

二、大连港面临的机遇与挑战

1. 机遇

中央提出将大连建设成为东北亚重要的国际航运中心的意见,不但充分考虑到大连的区位优势与港口条件,更主要是为大连在未来10~20年的发展提供了很好的契机。

2. 面临的挑战

(1)与全国重要港口相比

2005年全国港口货物吞吐量超过亿吨的港口由2004年的8个升至11个,2005年集装箱吞吐量超过100万TEU的港口由2004年的8个

升为9个。

中国国际海运网和大连海事大学世界经济研究所,共同发布中国港口综合竞争力指数排行榜,大连港在其中位列第八。经过数据统计分析所产生的中国港口综合竞争力排行榜依次为:上海港、深圳港、青岛港、宁波港、广州港、天津港、厦门港、大连港、连云港港和营口港。

(2)与环渤海主要港口——青岛、天津港相比

大连港与同为环渤海经济圈中的重要港区的天津、青岛相比,发展速度滞后已十分明显(表1)。青岛与天津两港也同时提出建设国际航运中心,同时其港口货物吞吐量、港口集装箱吞吐量近年均远远多于大连港,因此,大连港在与其进行竞争中若要取得优势,除了要在港口硬件建设、环境建设方面加强外,更重要的是在短时间内把握腹地经济发展的主动权,调整与整合经济结构,形成产业集群效应。

(3)与辽宁省内港口相比

由于近来区内营口、锦州、丹东等港的发展,因此大连港在东北港口中的地位也相应的下降,其中营口港是大连港最大的竞争对手,营口港以每年30%以上的速度发展,预计2006年货物吞吐量将突破9 000万t。

(4)与东北亚主要国际港口相比

与同时期全球排名前列的集装箱大港,如香港、高雄、釜山、神户、横滨等在吞吐量上比较差距过于悬殊(表2),而这些集装箱大港是已建成或将要建成的世界或地区的航运中心,如神户提出建设“亚太母港”,高雄计划建设“亚太营运中心”,釜山提出建设“21世纪环太平洋中心港”等。

三、东北亚国际航运中心建设对大连港的要求

1. 大连港发展

(1)目标

按照把“大连建成面向东北亚中转型和腹地

表1 环渤海经济圈港口比较(2005)

分类	大连	青岛	天津
远洋航线数(条)	5	10	16
港口吞吐量(万 t)	14 516	20 619	16 265
集装箱吞吐量(万 TEU)	208	382	514

型相结合的复合型国际航运中心”的定位,以及大连市“十一五”发展规划,到2010年,基本完成以海港和口岸集疏运为主体的基础设施建设,初步形成以“一岛三湾”为核心,周边区市县为侧翼,与省内港口互为依托的组合港口群体,成为环渤海地区重要的集装箱干线港和中转港,成为东北地区原油、矿石、粮食等大宗散货集散中心,使大连港具备第三代国际航运中心的功能。到2020年,通过深度开发大连岸线资源和深水资源,大幅度提高港口承载能力和资源合理配置能力,把大连建成功能完备的东北亚重要的航运中心。“十一五”期间,根据东北地区经济发展和产业结构调整需要,实施跨越式发展战略,使港口发展由被动适应型向主动促进型转变。到2010年,大连港吞吐能力预计达到2.5亿t,集装箱通过能力1200万TEU。到2020年,大连港口吞吐能力达到3.5亿t,集装箱通过能力1500万TEU。

(2) 主要新港区的建设

在《中华人民共和国国民经济和社会发展第

十一个五年规划纲要》中国家强调“积极发展水路运输。完善沿海沿江港口布局,重点建设集装箱、煤炭、进口油气和铁矿石中转运输系统,扩大港口吞吐能力”。大连港新港区建设有如下内容。

大连市将加大“一岛三湾”(大孤山半岛、大窑湾、鲇鱼湾、大连湾)综合运输核心港区建设力度,以集约化、大型化、深水型泊位建设为重点,全面提升集装箱、油品、矿石中转、通用件杂货等专业码头能力。至规划期末,核心港区内各港区港界以内规划陆域总面积57 km²;码头岸线长36.4 km,可形成各类生产性泊位127个;大型集装箱码头通过能力可达到2000万TEU,原油、散粮、铁矿石、钢铁等大型专业化码头通过能力可达到9000万t。

规划长兴岛港口以工业港起步,逐步形成大型的临海石化、冶金、造船和装备制造产业基地,借助于临海工业的发展,逐步开发深水岸线扩大商业港功能,长兴岛临港基地在大连港总体发展中具有承上启下的关键性作用,远景将逐步成为大连港发展的新的中心。长兴岛港区规划陆域面积190 km²,港口岸线长70 km,其中临港工业公用码头区陆域面积12 km²,码头岸线长8.3 km,可供建设深水泊位约30个;商业港区陆域面积100 km²,码头岸线长33.5 km,可供建设深水泊位110余个。

各县区小港口的建设。大连市各区县利用部

表2 东北亚主要港口集装箱吞吐量

(单位:万 TEU)

年份	港口	香港	新加坡	釜山	高雄	上海	横滨	大连	
2000	吞吐量	1 810	1 704	754.0	743.0	561.0	231.7	101.1	
2001	港口	香港	新加坡	釜山	高雄	上海	横滨	深圳	大连
	吞吐量	1 780	1 552	790	754	633.0	224.6	507.9	120.89
2002	港口	香港	新加坡	釜山	上海	高雄	横滨	深圳	大连
	吞吐量	1 914.4	1 680	945.3	861.2	849.3	230.1	761.4	135.2
2003	港口	香港	新加坡	上海	深圳	釜山	横滨	高雄	大连
	吞吐量	2 045	1 810	1 137	1 065	1 036.8	246.8	844.4	167.93

分港口岸线资源开发的若干各具特色的中小港站也将成为大连港建设中的重要组成,甘井子港区、大港港区、旅顺新港、金石滩港、岛屿港站等的发展将各具特色,各司其职,以满足地方经济发展需要为主,开发建设的规模必须适度,尤其应注意岸线资源的保护。

庄河—皮口临海产业带。作为辽宁省“五点一线”中的重要一环以及大连港中小港区分布的重点区域,它的建设意义重大。充分利用大丹高速公路和东边道铁路建设在黄海海岸一侧构筑的沿海运输通道,在此开辟一个较大规模的、为临海工业服务为主的港区,逐步形成吸引和承接东北地区及日本和韩国产业转移的大型临海产业带。

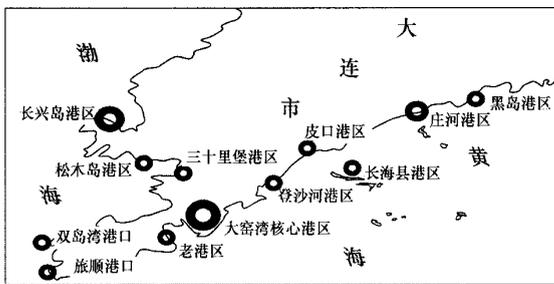


图1 大连港主要港区分布

四、措施

1. 完善港口集疏运体系,多种交通协同发展

大连港腹地的集疏运体系的完善将大大提升其在东北亚乃至全国的辐射功能。港铁联运,海运与公路运输系统的整合以及管道运输的建立与完善为大连港港区提供了一个立体的综合集疏运体系,预测2010年和2020年集疏运量分别为50000万t和76000万t,其中铁路、水运、公路、管道及其他方式也将分别在2010年占到14.6%、50%、22.6%、13%,2020年占到18.7%、50%、20.9%、10%。据此,未来的港口集疏运体系将以水运为主体,多种交通方式协同发展。

2. 协调周边港口(国内、国际)的关系

大连港要协调好与周边地区的关系,尤其是与其有着直接竞争关系的天津港、青岛港、舟山港,以及韩国的釜山港的关系。在经济全球化的今天每一个身边的对手也可能是最好的合作者,大连港与天津、青岛两港同属环渤海经济圈中,两港也在积极争取创建国际航运中心,其实力与大连港在伯仲之间,从当前形势分析,过分的竞争只会分流更多的吞吐量,三港合作建立环渤海的临港经济圈也许是更好的选择,带动港区腹地经济大发展。釜山港与大连港的关系类似于上述关系,但也有不同,最大的不同当然还是由国内竞争合作转变为国际间的竞争合作,从釜山港的发展状况看该港占韩国集装箱年吞吐量的80%以上,2003年实现港口集装箱吞吐量1036.8万TEU,稳居世界集装箱大港的前五位,尽管目前釜山港还是大连港在国际面临的最大竞争对手,但由于二者差距明显,因此在这种情形下学习、合作、完善自身将是大连港最现实的选择。

参考文献

- 1 大连市人民政府.大连市国民经济和社会发展第十一个五年规划纲要[N].大连日报,2006-05-16
- 2 张耀光,王宁,赵永宏.大连港在建设东北亚国际航运中心中的作用[J].地域开发与研究,2006,1(25):19~22
- 3 交通部规划研究院,大连理工大学土木建筑设计研究院.大连港总体规划报告[R].2004-12
- 4 大连市计划委员会.大连市“十五”规划战略研究[M].大连:东北财经大学出版社,2001
- 5 王洛林,魏后凯.东北地区经济振兴战略与政策[M].北京:社会科学文献出版社,2005
- 6 孙光圻.大连东北亚国际航运中心的基本概念和功能定位[J].大连海事大学学报(社会科学版)2004,3(1):68~71

(作者单位 辽宁师范大学海洋经济与可持续发展中心)