

连云港陆桥经济发展问题研究

伍铁林

从全球发展大势来看,以连云港为东桥头堡直抵荷兰鹿特丹的新亚欧大陆桥,连接亚欧两洲,对世界物流将产生巨大影响。从全国发展大势来看,连云港在东部开放、西部开发的战略中处于特殊地位。在地理位置上,连云港是沿海和沿桥的结合部。优势和特点具体表现在:一是亚欧大陆桥呈东西双向开放,连接亚欧两大国际市场,是一条国际贸易通道;二是新亚欧大陆桥沿线交通运输网络立体化,综合运输构架形成;三是陆桥沿线面积广袤,资源丰富,发展潜力大。从全省发展大局来说,按照国家对连云港作为桥头堡的定位,将直接提高连云港对外开放的层次,使连云港在新一轮的竞争中处于政策、区位优势,并以开放强势直接带动江苏沿海地带、沿桥地带的发展,撬动整个苏北地区与沿江地区新一轮发展相呼应,形成重点突出、“四沿”(沿海、沿江、沿桥、沿路)联动、北联南就、以南促北、以北强南、以东带西的发展战略新格局,实现全省的快速发展。笔者拟从区域经济学和发展经济学的角度研究连云港陆桥经济发展,分析探讨陆桥经济发展的前提条件和新的举措,推进陆桥经济整体协调发展。

一、连云港陆桥经济发展的相关问题探讨

(一) 新亚欧大陆桥及陆桥经济涵义的界定

陆桥是指以横贯大陆的铁路为梁,以铁路两端的海港为桥头堡的运输通道。随着陆上运输网络的形成与发展,多种运输方式的相互衔接,大陆桥往往呈现出多通道、多桥头堡的格局。陆桥有时也被理解为跨越洲际大陆的综合性物流、信息流大通道。新亚欧大陆桥是继西伯利亚大陆桥之后,又一条横贯亚欧大陆的更为便捷的大通道。一般被表述为:东起太平洋

沿岸的连云港、日照等中国港口城市,经过东西向的铁路干线,西行出域穿越中亚、西亚地区,连接欧洲的铁路网,抵达荷兰的鹿特丹、比利时的安特卫普等欧洲口岸。陆桥运输是指利用大陆桥,实现国际集装箱海陆多式联运的运输方式,具有距离短、速度快、时间省、质量高的优点。随着经济全球化进程的加快,集装箱运输的迅速普及,大陆桥运输显示出广阔的发展前景。大陆桥不仅是一个国际运输通道,而且是一条区域经济发展的轴线。陆桥运输的发展,将促进沿桥地区的市场繁荣和经济发展,从而产生了陆桥经济的概念。所谓陆桥经济是指以陆桥运输体系为基础的高度现代化的新型国际经济体系,主要包括陆桥运输及其衍生的商业贸易、旅游服务、信息咨询等产业部门和以“桥”为纽带的区域合作经济及国际合作经济等内容。有时也将陆桥区域经济带或陆桥经济带简称为陆桥经济。

(二) 连云港在陆桥经济发展中的地位

连云港是陇兰经济带和淮海经济区最便捷的出海口,具有特殊的区位优势;是新亚欧大陆桥的东桥头堡,具有巨大的潜在优势;连云港在新亚欧大陆桥中具有特殊的地位,这个地位不仅得到了国内外的承认和重视,而且对连云港的未来发展作了全方位定位。中国政府 and 哈萨克斯坦政府签署了《关于利用连云港装卸和运输哈萨克斯坦过境货物的协定》;国务院在《中国 21 世纪议程》中将连云港定位为:“连接太平洋沿岸国家与中东地区的港口城市,环境优美的旅游中心、国际商贸中心与交通枢纽”;国家海洋局在全国海洋开发规划中,将连云港列为中国三大特殊开发区域之一,并与上海浦东新区开发一起列入中国四个内地“香港”建设的范畴;国家建设部把连

云港定位为青岛与上海之间促进发展的大城市，国家科委规划建设连云港—徐州中外科技带，国家计委在“新亚欧大陆桥区域（中国境内）综合运输和交通网络目标”中规划连云港“以集装箱泊位为重点，基本形成陆桥过境国际集装箱运输主枢纽港”；交通部确定“连云港是全国沿海主枢纽港之一，逐步发挥欧亚大陆桥水陆联运衔接点的作用，为亚欧大陆桥水陆联运的发展，促进洲际间的货物中转和相关地区的经济发展服务”。江苏省政府确定连云港市为一级城市，三大区域性国际贸易中心之一。这些定位为连云港陆桥经济发展指明了方向，也极大地提升了连云港的层次。

确立陆桥经济发展战略，是由东桥头堡地位的激烈竞争状况所决定的。东桥头堡地位在对外开放乃至整个经济发展的决定作用，已在沿海港口城市中形成共识，并形成了激烈的竞争态势。从本质看，东桥头堡地位的竞争，就是城市、港口在国际市场中地位的竞争，在我国对外开放战略格局中地位的竞争，在国家国土规划和布局中地位的竞争，决定一个港口、城市发展的前景、地位的竞争。如果失去了桥头堡的地位，那么我们的城市只能是一般意义上的开放城市，港口只能是一般意义上的沿海港口。市场竞争是残酷的、讲究法则的，桥头堡的地位也不是永恒不变的。2001年7月20—21日，联合国开发计划署、外贸部中国国际经济学术交流中心、科技部政策行政司、国家经贸委经济运行局、中国工业经济联合会和秦皇岛市政府就在秦皇岛联合召开了“新亚欧大陆桥东西部发展与合作国际研讨会”，并提出要解决传统的桥头堡是单纯指连云港的观念问题，将环渤海的日照、青岛、天津、秦皇岛、大连等都应纳入桥头堡，直接对连云港的桥头堡地位形成强烈冲击。日照市关于桥头堡的竞争势头一直很强劲，利用港口发展临海工业取得了明显的成效，已对连云港形成很大的挑战。因此，审时度势，确立陆桥经济发展战略不仅是连云港对外开放的必然，也到了刻不容缓的时候。这是提高连云港东桥头堡综合实力，推动陆桥经济发展的关键措施。

确立陆桥经济发展战略，是由桥与港的特

殊地位对陆桥经济的推进作用决定的。港口是桥头堡的依托和载体，没有港就没有桥头堡的地位；同样，桥头堡的地位又提升了港口的地位和功能，使港口区别于其他港口，成为国际枢纽港。连云港作为新亚欧大陆桥洲际海陆联运的节点，是东桥头堡的依托和载体，“依桥兴港”战略，一定要通过“以港兴市，港桥互动”来实施。作为大陆桥东桥头堡的港，不仅是指海港，还包括空港、陆港。港口经济从一般意义上讲，具有规模大、辐射强、产业面广的特点，实施“以港兴城”战略，以国家对东桥头堡的定位和规划为坐标，以港口为依托，必将强力推进连云港市开发型经济的快速发展。

（三）从应对经济全球化视角看港口建设对资源配置及陆桥经济发展的重要性

从经济全球化进程和我国改革开放的长期战略部署看，港口尤其是沿海港口，在我国国民经济发展与改革中的战略地位将发生很大变化。在未来的发展规划中，不能仅仅用物流周转环节、交通基础设施等传统眼光来定位港口，而要充分考虑一些重大战略因素。

透视20世纪90年代后期国民经济的运行情况，我国经济发展的增长动力已经从20年前主要领先供给扩张转变为需求拉动。其中，在扩大内需的基础上，出口将成为提供最终需求的重要源泉之一。在外向型经济的发展过程中，我国的外贸业也将完成从单纯的“进出口”职能向真正的国际贸易职能的转变。从一定意义上说，我国要完成经济增长方式的转变，实现产业结构的调整与升级，在相当程度上要依靠更广泛地参与国际分工。全球分工基础上的物流增长将对沿海港口提出前所未有的需求，包括总量和构成方面的需求。从现在起，我国应对这样一个必然趋势有充分的估计。

在经济全球化进程中，尤其值得辩明的一个论题是，不是先有资源要素向某一配置地的集中，再有港口的发展；而是先有港口的超前发展，再有资源要素向某一区域的集中。需要强调的一个认识是，新世纪在新经济的发展过程中，港口不仅是服务于区域内既有经济发展

的基础设施,而且是在全球范围内调动资源配置的枢纽。在一定意义上可以说,港口的发展程度决定着全球资源向本国或本区的集中程度,决定着区域内其他优势的发挥程度,决定着本国与本区在国际竞争中占据有利分工领域的程度。新加坡、韩国和我国的台湾省之所以在过去若干年的发展过程中较好地发挥了自身的优势并在某些新兴领域获取了相当大的世界市场份额,一个重要的原因是那里的港口提供了用现代化手段集中配置资源的基础条件。规划我国的沿海港口,要从这样的认识高度出发。如果不是仅仅从本国“进出口贸易需要”这样一种稍稍放大的封闭眼光来看待港口,而是从资源配置的枢纽地位来认识港口,那么一个明显的结论将是我国沿海的港口不是太多,而是太少;不是太大,而是太小;不是发展超前,而是发展滞后。

港口及建港的自然条件本身也是资源,而且是经济发展过程中稀缺程度最大的资源。人们不可能在没有自然禀赋条件的地区凭空开发港口,也不可能无限多地在海岸线上建港。从这一意义上说,在我国的沿海港口建设中,应当尽可能提高有限资源的利用效率。提高港口资源利用效率的根本方法,就是要集中要素投入,建大港、建好港、建现代化的港,尽可能地把资源潜力充分挖掘出来。在世界港口发展史中,只有因开工不足、不能适应资源配置要求而被荒废的港和由此带来的区域经济衰退,而从未见有因开发过度而导致资产长期闲置、区域经济难以振兴的先例。从目前连云港港口建设的实际情况来看,亦是如此。集装箱码头及其他各个泊位都是超设计能力、超大负荷运转,当然其中也有集疏运能力制约港口吞吐量的发展。

要全面提升连云港东桥头堡的综合竞争实力,必须加快连云港国际枢纽港的建设。连云港是东桥头堡的主要载体。在港口的硬件建设方面,一要争取尽快开工建设庙岭三期工程,扩大港口吞吐能力;二要加速浚深航道进程,提升泊船等级,适应国际航运船舶大型化、深水化发展的需要;在软件建设方面,一要积极和中运、中海等大公司合作,努力使连云港从

现在的支线港变为干线港,加快向枢纽港迈进的步伐;二要进一步增加航线和航班的密度;三要进一步完善服务功能,尽快开通客运航线,国内航线争取尽快恢复连云港至大连的客运航班,在此基础上增开其他沿海城市航班、国际航线。搞好连云港至韩国木浦的客运航班、在取得经验的基础上,争取开通至东南亚其他港口的航班,将港口服务进一步向全方位、多功能、高效率方向拓展。空港方面,要增加国内空中航线和航班密度,争取空港开放。陆港方面,开通和增加旅游列车。在搞好陆桥过境运输的基础上,争取开通连云港至中亚国家、俄罗斯的国际列车,使连云港海陆空港全面对外开放,向国际性立体交通枢纽迈进。

二、连云港陆桥经济发展的前提条件

(一) 发展连云港陆桥经济必须做大做强港口

集装箱运输作为新的运输方式取代传统的杂物运输方式,成为港口发展中主要增长点。因此,抓住新一轮港口发展的机遇,对于连云港港口发展意义重大。一是加快深水泊位和专用码头建设,提高港口的对外竞争力。从世界航运业发展情况看,全球航运业正在朝运输专业化、大型化、集约化方向发展;从国内情况看,目前,交通部已将大型专业化深水码头和集装箱码头、原油和铁矿石码头建设列入今后码头建设的重点。到2010年国内远洋运输集装箱直达率达到70%,采用大型泊位接卸原油的比重达到95%,采用大型泊位接卸矿石的比重达到90%;从周边港口情况看,日照港积极引进外来资金,在东港区规划建设20万吨级和30万吨级矿石泊位各1个,15万吨级液化泊位1个,5万吨级氧化铝泊位1个,大型集装箱专用泊位3个,其港口建设力度远远超过连云港;从连云港情况看,深水泊位和集装箱泊位短缺也已成为制约连云港港口发展的瓶颈。其次,加快港口功能的多样化。重点建设大型集装箱专用码头和各类专用码头。从港口发展的趋势看,集装箱吞吐量将取代一般货物吞吐量作为衡量现代港口作用与地位的主要标志,因此,大力优先发展集装箱深水码头

是现代化港口不可避免的发展趋势。要加快适应港口发展模式的转化,将扩大集装箱生成量作为主攻方向,大力发展国际集装箱深水港区,确立连云港港口的竞争优势。二是加强信息化建设,提高港口管理的现代化水平。信息化、网络化是现代港口的重要特征。一个港口发展水平高低,在很大程度上取决于信息化管理。一方面,大型船舶要求接卸港口必须具备全天候进出、快速装卸、通关、集疏储运与配送等综合能力。而所有这一切都要靠现代化的信息技术作后盾。另一方面,由于货物的快速流动,集装箱多式联运和“门到门”运输物流体系的发展,对港口信息网络建设提出了越来越高的要求。“谁拥有 EDI(现代电子数据交换系统),谁将拥有 21 世纪”已成为港口发展共识。因此,首先,加快港口 EDI 中心建设,实现港口物流过程的信息化和自动化,贸易和通关的无纸化,提高运输效率和经济效益;其次,适应集装箱运输业的快速发展,加快建立与国际接轨的更加开放高效的口岸集装箱管理系统和服务系统,为货主、船方和用户提供最快速、最便捷、最低廉的综合服务。三是加强配套设施建设,提高港口集疏运综合能力。要围绕沿东陇海线产业开发,积极争取将东陇海线列入国家电气化改造计划,尽快提高东陇海线铁路运输能力,满足临港工业发展需要;同时,积极争取省里将连云港—盐城铁路纳入沿东陇海线产业带规划建设的重点项目,参照沿江铁路建设补助标准,给予配套资金支持,尽快开工建设,打通连云港港口铁路南下疏运通道,增强港口对苏北经济发展的带动能力。

(二) 发展连云港陆桥经济必须发展临港产业

临港产业泛指布局于港口及周边区域内,依据港口资源和转动优势催生发展的产业群。其基本内涵大体可归纳为:临港产业是特色经济,是以港口为中心,以城市为载体,以腹地为依托,以产业为支撑,以运输体系为动脉,以综合服务为配套的开放型产业体系。现代港口已经从一般基础产业发展到多元功能产业,从单一向腹地向周边腹地发展,并且向社会经

济各领域进行多方面的辐射。由此衍生的临港工业、现代物流业等临港产业成为沿海地区经济发展最具活力的因素之一,成为沿海城市重要的产业支撑。

连云港发展临港产业已具备了良好的条件。一是产业初具规模,为发展临港产业奠定了良好的物质基础。目前,凭借优越的港口及基础设施条件,已经兴办和正在建设连云港碱厂、亚洲集装箱、益海粮油、田湾核电站等 4 家大型企业,总投资额达 300 亿元。二是临港产业区加快建设,为发展临港产业提供重要载体。一期规划 12km² 的临港产业区建设已经全面启动。根据连云港市总体规划和临港产业发展要求,临港产业区将扩大到 100km²,是国内不可多得的生产力布局黄金地带。三是优势明显的地理区位,为发展临港产业提供了重要条件。连云港作为东部沿海开放城市、国家公路主枢纽城市、新亚欧大陆桥东桥头堡和江苏惟一的大型海港,具有不可多得的区位、交通优势。因此,临港产业(区)在发展过程中,要密切关注国际、国内宏观经济形势发展变化。在国家产业政策导向的指引下,根据连云港实际情况,努力发挥比较优势,体现外向型、大运量、高耗能、多用水等临港产业的典型特征,重点布局一批大项目,形成一批大企业,构建临港产业框架,形成临港产业优势。首先,明确主导产业选择。临港产业的显著特点是运量大、占地广、能耗高,对地理条件、区位条件、交通条件具有很强的选择性,由于投资巨大,对宏观形势、产业政策的依赖性也很强。因此,必须根据自身实际情况,客观分析宏观形势,明确招商引资方向,确定产业发展重点。其次,选准大项目突破口。从宏观形势看,近期氧化铝、粮油加工业、异型钢材压延业和电源点建设的前景相对乐观,可作为发展重点。一是密切跟踪国际产业转移趋势,重点关注国际跨国公司的投资动态,加大项目招引力度,努力吸引国际能源、原材料、冶金产业资本投资连云港临港产业。二是加强与长三角、珠三角等经济发达地区大企业的沟通联络,据了解,目前这些地区一批实力很强的大企业集团,尤其是一些民营企业正进入新一轮

扩张周期,应及时掌握其生产经营动态和发展规划,招引来连云港投资布点。三是利用各种渠道,想方设法与国家国资委管辖的一批特大型企业加强联系,做好项目的推介工作,争取兴办一批产业链长、带动力大的项目。再次,创新招引方法。针对招商引资有形抓手不多的现状,加快招商手段创新,更有效地推动工业发展。一是利用上市公司国有股减持取得的部分资金,吸纳其他法人资本,在市担保中心的基础上,组建市工业发展公司,在增强其融资导向功能的同时,对看准的工业项目进行直接投资或控股参股,积极探索参与工业大项目前期运作的基础工作。二是借鉴上海闵行、山东泰安园区运作经验,推动各个重点工业园区成立园区发展公司,实现园区公司化运作经营,更有效地推动园区基础建设和发展壮大。三是抓紧组建一批专业招商公司,发展一批招商经纪人,通过市场化运作方式,提高招商引资的针对性和成功率。

(三)发展连云港陆桥经济必须加快城市化进程

2003年连云港市城市化率为31.9%,低于全省平均水平11.6个百分点。较低的城市化水平也赋予连云港较大的城市化发展空间。综合考虑连云港城市发展规律,当前城市化发展总体思路应该是加快发展市域中心城市,大力发展县域中心城市,择优发展重点中心镇,合理培育中心村庄,规范控制一般村镇,逐步形成以“三线”、“两片四区”为基础的城镇体系(“三线”指以市区和沿海港口为依托,以沿海、宁连、连徐一线交通大通道为主轴线的三大城镇带;“两片四区”指以东部城区、新海地区和四县县城为核心的“蝶状”城镇体系网络布局主骨架)。围绕这一思路,连云港城市化进程应突出以下三个特点。一是突出外向性和国际性。围绕沿东陇海线产业带开发,充分发挥沿海开放城市的优势和作用,调整桥头堡发展方向,加大对海外,尤其是日本、韩国等一些发达国家的开放力度,进一步提高经济的外向度和国际化水平,将连云港建设成为我国中部沿海著名的开放城市和国际性海港城市。二是突出重点和主题。城市化过程要紧紧依托

产业带开发开放,依托产业布局和工业发展,集中有限的财力、物力,加快市域中心城市、县城和中心镇的集中开发建设。三是突出“二元化”的城市化道路。即以城市地域经济和人口集聚而呈现的扩展型城市化和以农村地域乡镇企业为主体的经济与劳动力转化而呈现的集聚型城市化。为此,一方面抓好人口城镇化,促使人口和产业由乡村向城市转移;另一方面抓好乡村城镇化,促使一些条件好的乡镇就地转化和发展,成长为新的城镇,形成人口和产业的集聚优势,辐射带动区域经济社会发展。

连云港中心城区实力不强、功能偏弱,影响了中心城市在区域发展中中心作用的发挥,使得全市发展缺乏足够强大的“引擎”和“增长极”,也使得整个区域空间缺乏增长核心和创新核心。因此,加快中心城区建设,已成为连云港城市化进程中需解决的核心问题。从连云港实际出发,中心城区发展应结合临港产业开发,充分体现“一体化”发展的总体要求。一是体现港城互动的要推进港城规划的一体化。中心城市的规划、发展应重点突出港口经济与城市经济互动发展这个中心,统筹考虑港口与主城区的总体发展,制订统一的发展规划,将港口的运输功能与发展临港经济有机结合起来,将港口的建设与发展融入到城市经济发展之中,使港口成为城市发展的动力,城市成为港口发展的支撑,形成以工兴港、以港兴城、以城促港的局面。二是体现产业发展对城市的支撑作用,推进港城经济一体化。中心城区要以港口、沿海、陆桥、高速公路交通要道为依托,大力引进国际先进制造业,重点发展高新技术产业,大运量、高能耗、低污染、高附加值的临海、临港工业,旅游经济和海洋经济,加快构建以海洋、港口、医药、化工等为代表的产业群,实现中心城市与临港产业的互动、对接,推动中心城市的快速发展。三是体现城市空间发展的集聚效应,积极推进新海连发展一体化。新海地区要跨过宁连路,加快向东南方向发展,做大主城区规模,塑造现代化大都市形象;东部连云城区要结合临港产业区开发建设,以行政中心西迁为龙头,带动城区向西发展,实现连云区与开发区对接开发。

三、连云港陆桥经济发展的具体举措

(一) 逐步完善大陆桥主体运输体系

铁路建设:首先要视运输需要建设复线和电气化铁路,拟在2005年前或更长一点时间基本实现连云港至阿拉山口全线双线电气化运输。要根据国家建设高速铁路的总体规划,分别对大陆桥各区段进行论证,对运输特别繁忙的区段,如徐州至洛阳段首先进行高速铁路规划,尽快实施建设。

公路建设:首先建成陇海沿线连云港至兰州高等级公路,拟在2002—2005年实现陇海铁路沿线公路高等级化。第二步是完成兰新铁路沿线公路高等级化。在目前尚未建设高等级公路的区段拟按二级公路标准进行改建扩能。

港口建设:东桥头堡连云港加快实施建设庙岭三期工程,建设第三代、第四代集装箱泊位,并兼顾第五代集装箱的装卸,同时建设能停靠10万吨级以上轮船的泊位。并按建设深水大港的要求进行论证、规划,及早建设2~3个10万~30万吨级的深水泊位。

民航机场:加速对原有空港进行改造扩能,增加沿桥4E级机场。如连云港空港虽已进行一、二期工程,但其技术标准只达到4D级,与桥头堡地位及其欲开辟国际航线不相适应,需要适时进行三期工程改造扩能。沿桥的省会城市及人流集中的旅游城市空港均需视需要尽早列入扩建计划。

油气输送管道:拟加快沿桥东西长距离管道论证、规划的步伐,及早进入全面实施阶段,以便与沿桥西部的大油田、大气田勘探、开发和使用相适应。

(二) 发展陆桥商贸流通产业,构筑陆桥沿线“商贸走廊”

随着陆桥基础设施的不断完善和运输功能的不断增强,大陆桥必然成为能够极大促进区域商贸流通业发展的“商”桥。现阶段发展以大陆桥为载体的商贸流通业,能够形成一个跨越整个沿桥地区的内外沟通的现代区域市场,这对于促进陆桥经济带的发育,形成我国全方位对外开放的新格局将具有十分重要的意义。发展陆桥商贸流通产业,可以借鉴长江经济带构筑“商贸走廊”的做法。为充分利用

长江这一“黄金通道”沿江地区决定共同建立“长江商贸走廊”。基本思路是以长江为纽带,由若干具有雄厚经济实力的商贸集团牵头,联合长江流域地区城市和企业共同投资,建立一种跨地区、跨所有制、跨行业、多功能的长江流域综合性商贸组织。1991年,上海市有关方面会同南京、武汉、重庆及交通银行,联合沿江30余个城市政府以及356个大中型企业,公开募集法人股6.5亿元人民币,正式成立了长江经济联合发展(集团)公司(以下简称长发集团),标志着“长江商贷走廊”建设进入了实质性操作阶段。几年来,长发集团恪守“建立商贸走廊,发展内联协作经济”的宗旨,旗帜鲜明地打“长江牌”,现已发展为在国内较有影响的大型综合商社,从而有力地促进了长江流域商业和贸易的发展。大陆桥是我国中西部的“钢铁河流”,基础设施日趋完善,沿桥地区在经济发展上具有较强的互补性,并且拥有一批经济实力雄厚、辐射带动能力强的商贸中心城市,这些都为“陆桥商贸走廊”的建立奠定了良好的基础条件。建议参照长江经济带的做法,由东桥头堡城市和商贸中,自城市率先发起,联合沿桥其他地方政府和企业,采取股份制形式,组建“陆桥商贸走廊”的企业载体。只要沿桥地区共同努力,一个跨地区、高效率和国际化的“陆桥商贸走廊”就能够展现在世人面前。

(三) 东西联动、合理配置开发中西部资源,变资源优势为产业优势

新亚欧大陆桥沿桥区域,自然资源丰富,市场也有相当潜力,但经济技术相对滞后。中国的中西部地区,拥有占全国95%的煤炭储量,3/4以上的陆上油气资源,92%以上的水能资源和90%以上的有色金属储量。位于陆桥中亚地区的里海油气储量,被称为第二“波斯湾”,石油储量达800亿t余。哈萨克斯坦矿产资源十分丰富,其中钨储量居世界第一,钼和磷矿石为世界第二位,铜、铅、锌储量居亚洲第一,煤、石油、天然气储量也相当丰富,油气储量分别达130亿t和6万亿m³。土库曼斯坦石油总储量超过70亿t,天然气储量28万亿m³。乌兹别克斯坦黄金储量超过

4 000t, 人均产金量列世界第一位。吉尔吉斯斯坦已探明黄金储量达千吨, 仅黄金产值就占国内生产总值的 14%。开发和深度利用自然资源是沿桥国家的重要战略选择, 迫切需要根据各国各地区资源分布情况, 优化资源配置和开发。拟建设不同类型的资源特别开发区, 赋予优惠政策。同时多方面筹集开发建设资金, 大力吸引发达国家和地区的资金、技术、管理经验以及高科技人才参与本地区本国的资源开发, 建设在国内外市场均有发展前途的产业、产品。在产业建设和发展过程中, 不断提高对先进技术、先进管理经验的消化、吸收和应用能力。使以开发区为先导的沿桥资源开发建设产业步入“快车道”。

促进比较优势发挥, 搞好地区产业分工。新亚欧大陆桥沿线地区金属矿产资源、石油、煤炭和天然气资源丰富, 也是重要的农牧业生产基地。目前, 已形成了以交通、邮电为先导, 以石油化工、有色金属、机械电子、航空航天、轻工纺织、医药食品为支柱的产业集群, 在经济上具有较强的相互依存度和优势互补性, 蕴藏着非常广阔的互利合作前景。黄淮海经济区在机械、盐化工、农业、水产和港口方面具有比较优势, 中原经济区在机械、棉纺、冶金、食品、建材、电力等方面具有较大优势, 关中经济区的机械、电子、纺织、医药、航空业等在国内都有较强的竞争能力, 黄河干流经济区是我国重要的能源、有色金属、石油化工、机械、建材基地, 天山北坡经济区的石油开采、炼油、石油化工、轻纺、皮革等产业初具规模。因此, 要树立大观念, 东部地区要积极发挥港口优势、技术优势、人才优势和市场开拓优势, 使原有符合中西部地区比较优势的产业向西转移; 中西部地区可以利用当地的资源优势、劳动力优势、市场优势和沿边优势, 多渠道、多层次、多形式地开展与中亚、欧洲和我国东部地区的经济技术交流与合作, 积极引进技术和转移产业, 发展高质量、高效益的资源开发, 重点发展食品、轻工、纺织劳动密集型产业, 有选择地发展电子信息、生物技术等高新技术产业。

(四) 以大陆桥为载体, 开发陆桥沿线旅游资源

西部的奇山异水、浓郁的民族风情、茂密的森林及独特的宗教与文化等构成了极为丰富的旅游资源。西部是风景名胜的聚集之地, 敦煌莫高窟、九寨沟、秦始皇陵、兵马俑、黄果树瀑布、丽江古城和玉龙雪山、桂林山水都是世界级的风景名胜。西部只要加强铁路、公路建设, 让火车、汽车通行于崇山峻岭之间, 就能迅速发展旅游业。尤其是在社会主义物质文明和精神文明飞速发展的今天, 人们对大自然的向往更加强烈, 返朴归真的意识使越来越多的人从沿海到沿边、从城市到山区去旅游观光, 旅游业将成为西部省区经济发展的新的增长点和经济支柱。陆桥经济带是我国旅游资源最丰富的地带, 从涛涛黄海之滨到巍巍昆仑山脉, 囊括中国地势的三大阶梯, 汇聚高原、盆地、山地、丘陵、平原五大地形特征, 自然景观绚丽多姿; 从东到西, 文化荟萃, 有以儒家文化圣地——曲阜为核心的春秋文化旅游带, 以开封—郑州—洛阳为核心的中原文化旅游带; 以敦煌—乌鲁木齐为核心的西域文化旅游带, 整个大陆桥可以说是中华文化第一长廊, 虽然在陆桥有不少地段旅游业现在比较发达, 但对旅游资源的组合优势缺乏有系统的深层次开发。建议沿桥各省区、市地利用大陆桥贯通东西的优势, 打破旅游资源行政区划界限, 以大陆桥为载体, 推出旅游新项目、大项目, 增强对游客市场的竞争力, 实现旅游业的跨地区联合发展。首先, 要搞好陆桥地带的旅游业发展规划, 着眼于开发旅游资源的整体优势, 加强地区间的关联和协调, 共同组成旅游热线并对外促销。其次, 要积极争取国家有关部门的支持, 成立大陆桥旅行社, 争取开通从日照、连云港到我国西部乃至中亚国家的旅游快车。第三, 要积极开展以大陆桥为主题的各种专题旅游活动, 如丝绸之路文化旅游、民族风情旅游、探险揽胜旅游等, 定期或不定期地举办各种特色旅游文化节, 使大陆桥成为中外闻名的旅游热线。