

渤海海峡跨海通道对环渤海经济圈发展的影响途径与机制分析*

李凤霞

(鲁东大学,山东烟台 264039)

摘要 通达便利的交通是区域经济发展的重要基础和支撑,渤海海峡跨海通道的建设是连接环渤海经济圈“C”型交通末端的重要举措,它的建成可以通过完善交通网络、促进要素流动、促进产业协作、整合城市群、推动区域合作的途径和产业链效应、乘数效应、集聚效应的机制对环渤海经济圈发展产生积极的影响,但对生态环境会产生不利影响,也会使得相关产业和区域在短期内竞争风险加剧。通过倒逼机制可以使问题得到预防和缓解,从而促进环渤海经济圈整体实体的提升,使环渤海经济圈真正成为我国经济增长的第三极。

关键词 渤海海峡;跨海通道;经济发展;途径;机制;影响

区域经济的发展离不开基础设施的完善,尤其交通基础设施的完善程度会极大影响区域外向联系能力和区域整合能力。海峡对陆路交通的阻断会更严重妨碍地区间的经贸往来,更不利于区域合作,因此,建设跨海通道是解决海上交通阻隔的有效途径。环渤海经济圈虽被称作中国的第三大增长极,但与珠三角、长三角相比,其增长极的作用还未充分显现,还处于一盘散沙状态。尤其是渤海海峡的阻隔,使环渤海经济圈只能成为名义上的圈状经济带,“C”型交通缺口无法实现南北两岸顺畅交流,这极大阻碍了环渤海南北两岸的物流运输和经济往来,无法实现南北经济整合,限制了环渤海经济圈经济一体化的发展,甚至阻碍了环渤海经济圈与东北亚地区的深入合作。因此,建设渤海海峡跨海通道是解决环渤海交通缺口的有效措施,也是整合环渤海经济圈发展的重要途径。

从交通、要素、产业、城市群、区域等角度分析渤海海峡跨海通道对环渤海经济圈发展的影响途径及从上下游产业链、乘数效应、集聚效应等方面分析渤海海峡跨海通道对环渤海经济圈发展的影响机制,可以更加明确渤海海峡跨海通道对环渤海经济圈发

展的作用和价值。

1 环渤海经济圈经济发展状况

1.1 经济总量高,人均水平低

在环渤海、长三角、珠三角三大经济圈中,环渤海经济圈的GDP总量居三大经济圈之首,但人均GDP却居于末尾。总量高主要是由于环渤海地区地域广阔,所辖省份和直辖市较多,但同时它们也是人口大省或市,故人均水平相对低,还远不如长三角和珠三角水平。但从纵向看,环渤海区域经济总量和人均水平在不断提高,若能打破渤海海峡交通弊端的存在,加强各地区之间的经济联系与交流合作,则环渤海经济总量还会继续增长。

1.2 要素流动性差,配置效率低

生产要素在区域内的自由流动对区域内各类资源的有效配置具有重要意义。要素的自由流动有助于资源的整合与配置,有利于产业的优势互补,有利于推动经济一体化的进程。北京和天津依托经济优势和地区优势吸引了大量的人才和资金,在技术方面处于领先地位;而辽东半岛和山东半岛的人才较

收稿日期:2016-05-20

* 中国行政体制改革研究基金项目(2015CSOARJJKT016)和山东省软科学研究设计项目(2016RKB01096)资助

作者简介:李凤霞(1978—),女,讲师,主要从事区域经济研究。E-mail: fengxiali6678@163.com

少且比较分散。渤海海峡对交通的阻断,使得要素流动成本增加,生产要素得不到最优配置,这在很大程度上减缓了地区内要素市场的一体化进程,对地区经济的发展产生阻碍。

1.3 产业结构趋同,竞争激烈

在产业分布上,环渤海经济圈已经形成了京津冀、山东半岛、辽东半岛三个相互依托、相互竞争的产业带。京津冀经济带主要以电子信息产业为主,辽东半岛在原有的老工业技术基础上进行改造后仍以重工业为主,而山东半岛也已成为全国重要的家电、电子生产基地,但在产业结构上,占主要地位的都是第二产业,其次是第三产业,第一产业位居末尾,整个环渤海区域内产业结构趋同。以京津冀为例,北京的支柱产业是汽车、电子、建材,天津是机械装备、电子新技术、化工、冶金,河北也是化工(医药)、机械(汽车)、电子、冶金、建材^[1]。产业结构趋同导致环渤海经济圈中地区之间的行业关联度低,各地区之间的竞争多于合作,且原本辽东半岛、京津冀地区和山东半岛这三大板块都已发展为独立的经济区域,三大区域有各自的发展优势,对其它地区没有较强的依托。在发展过程中,不仅没有形成统一市场,而且地区之间竞争非常激烈,在吸引外资方面相继出台优惠政策,国际贸易出口中相互压价,致使出现恶性竞争,不利于产业结构的优化与升级。

1.4 增长极辐射弱,城市群分散

区域经济发展的增长极主要是区域的核心城市,其对区域经济发展及区际间合作有至关重要的作用,正是依靠核心城市的扩散效应将周边各区域、各行业、各要素凝聚成一个整体,进而促进区域间彼此联系。而环渤海经济圈中的京津冀、辽东半岛、山东半岛都有各自的核心城市,各自辐射带动能力有限,没有像上海那样的长三角核心城市,能够带动上海周边城市的发展。并且环渤海经济圈城市群发散,形成了以京—津—唐为核心、隶属于华北经济区的京津冀城市群,以济—青—烟为核心、隶属于华东经济区的山东半岛城市群,以沈—大为核心、隶属于东北经济区的辽中南城市群^[2],三大城市群在环渤海经济圈上形成三角形格局,各占一个顶点,彼此远离分散,无法互相辐射带动,协调性低,难以形成一个有机的整体,无法实现协同发展。

1.5 一体化程度低,内部不均衡

环渤海区域内,行政色彩比较浓厚,形成的辽东半岛、山东半岛和京津冀三个独立区域分别有各自

的城市群和产业体系,彼此关联少,一体化程度低,且内部发展不均衡。北京市和天津市人均GDP较高,山东省、辽宁省居中,河北省较低。北京是国家政治中心和经济中心,吸引全国各地的丰富资源,如资金、人才、技术等,经济发达。天津与北京相邻,辐射作用带动天津经济进一步发展。而河北省与北京、天津相邻,人才、资金等都流向北京和天津,从而经济发展速度较缓,人均GDP较低。

2 渤海海峡跨海通道对环渤海经济圈发展的影响途径分析

2.1 完善交通网络,提高外向性

2.1.1 形成“D”型封闭交通,节省半岛间交通成本

跨海通道的建成能够改变山东半岛和辽东半岛交通末端的局面,实现“C”型缺口到“D”型封闭交通,形成完整的交通网络,能够节约烟台和大连之间的往来时间。跨海通道建成之前,从烟台到大连需要绕行山海关,距离超过1600 km,汽车走高速大约12 h,坐火车需要20 h,轮渡最快也要6 h;跨海通道建成后,隧道全长约123 km,火车设计速度为250 km h⁻¹,实际运行速度能达到220 km h⁻¹,届时从烟台到大连只需要40 min左右^[3],大大缩短了来往时间,极大节省运输成本和时间成本。

2.1.2 衔接交通网络,实现环渤海交通一体化

环渤海经济圈已形成一定的交通网络,纵贯南北、东西的铁路干线有数条,高速公路依然如此,但是由于渤海海峡的阻断,使得辽东半岛交通网和山东半岛交通网无法衔接,半岛间对外通道少,运力有限。渤海海峡跨海通道可以将两个半岛的交通网络衔接起来,从而实现辽东半岛、山东半岛和京津冀交通网络的连接,促进环渤海圈交通网络一体化,进而可以扩大半岛间的经济腹地,实现彼此交融联系。随着交通网络体系的不断完善,环渤海经济圈可以与长三角、珠三角甚至东北亚建立密切的经贸往来,从而提高环渤海经济圈经济活动的外向性。

2.2 促进要素流动,优化资源配置

2.2.1 促进人员、物资、信息自由流动

渤海跨海通道使得山东半岛的烟台和辽东半岛的大连之间的路程大大缩短,两个城市之间出现“一小时”现象,这可以极大促进两个城市的人口流动,极有可能出现生活在烟台工作在大连,或生活在大连工作在烟台的现象。同时,北京、天津作为高

校、科研院所云集之地,其辐射作用会更好地显现出来。交通的便利会使北京、天津的高科技人才为躲避大城市病而选择到山东、辽宁工作,加速了人才的流动。由于渤海跨海通道扩大了辽东半岛、山东半岛和京津冀地区的经济发展腹地,改变了市场环境和需求状况,使得彼此之间对原材料、中间投入品、最终产品、资金、技术的需求增加,加之便利的交通条件,使得三地更及时地互通有无,将会解决“北粮南运”“出关难”的问题,实现山东瓜果快捷北上。交通的便利会带动大量的社会、经济交往活动,也必然带动地区间物品的流通和信息的流通。

2.2.2 优化资源配置,提高资源利用效率

跨海通道的建立会加速人才、资金和技术的流动,优化人力资源、资金的配置,使较少的资源能够发挥较大的作用。渤海海峡跨海通道建成后,还会大大减少石油的使用量。目前,往来于华东、东北间的铁路、公路均需远路绕行山海关,与跨海通道相比,由于增加了400~1000 km路程,若以日通过3万辆汽车、每车节约500 km路程的保守测算,一年即可节约燃油100余万吨,相当于一个中型油田一年的原油产量^[4]。不仅能够极大地节约资源,还能提高车辆的利用效率,除此之外,每年多消耗的能源对环境造成的污染、浪费的人力、物力和时间都难以计算和估量,可见渤海海峡交通末端的存在,不仅造成资源不能被最优配置,而且还会产生极大浪费。

2.3 促进产业协作,提高集聚效益

2.3.1 提升旅游业合作力度

环渤海经济圈旅游资源丰富,著名旅游城市和旅游景点较多,渤海海峡跨海通道的建成有利于打造新的环形路网络格局,不仅能够真正实现无障碍交通而且还能将环渤海经济圈的旅游资源整合,形成无障碍的环渤海旅游圈。目前,京津冀、辽东半岛、山东半岛三个区域之间的经济活动相互独立,都有各自的旅游体系,缺乏沟通和协调,形成相对独立的旅游产业体系,各地区旅游产品出现同质化现象,造成资源浪费、重复建设等问题。跨海通道建成后,各地区之间的沟通更加顺畅,推进旅游经济一体化建设,使各地区旅游发展加强合作,促进各区域旅游协调发展。

2.3.2 促进物流业进一步发展

经过多年发展,山东半岛和辽东半岛已经形成一定规模的物流体系,碍于渤海海峡的阻隔,两个区域之间的物流体系无法链接和整合,限制了两地物

流业的发展。渤海海峡跨海通道的建立,将原有的“C”型绕海湾运输体系,转为“I”型海上直达体系,可以将半岛间物流体系整合,优化运输结构,提高铁路网、公路网的运输能力。此外,以大连港为核心的辽东港口群、以天津港为核心的天津港口群和以青岛港为核心的山东港口群三大港口体系也会借助跨海通道而彼此融合,提升环渤海港口体系的整体竞争力,从而促进环渤海物流业的进一步发展。

2.3.3 整合海洋资源,促进海洋产业发展

环渤海经济圈依托海洋的地缘优势,具有丰富的海洋资源,海洋产业发展迅速。2016年,环渤海经济区主要海洋产业总产值为34232亿元,占全国海洋总产值的36.6%,远高于长江三角洲地区的28.4%和珠江三角洲地区的22.2%^[5]。渤海海峡跨海通道的建成,可以将山东半岛和辽东半岛的海洋资源进行整合,进一步提升环渤海经济圈海洋产业的集聚程度,提高海洋经济效益。

2.3.4 促进经济带与集群形成

沈阳、大连、青岛、烟台、威海均以制造业为主体,渤海海峡跨海通道建成后,可以凭借其交通大动脉将沈阳、大连与青岛、烟台、威海这些增长极城市的制造业进行合理分工与协作,形成新的制造业经济带,新的工业走廊,这也有利于东北地区产业结构调整 and 转移。而北京和天津具有金融、科技及人才的优势,且现代服务业发达,渤海海峡跨海通道建成后,形成与山东半岛和辽东半岛的地缘优势,北京和天津的现代服务业就可以通过扩散效应为制造业经济带提供服务,从而环渤海经济区因北京、天津现代服务业增长极和沈阳、大连、青岛、烟台、威海制造业经济带而紧密结合。区位优势 and 产业优势的不断提升,会为企业带来更理想的生存环境,从而加剧环渤海经济圈的集聚效益,引发新的企业不断入住,吸引资本、人才、技术等要素进入环渤海经济圈,从而促进产业集群形成,收获集群效益。

2.4 整合城市群,提升城市圈实力

2.4.1 促成烟大经济区,强化同城效应

交通方式的创新可延伸区域空间的可达性。渤海海峡跨海通道的建设,使得烟台到大连仅需40 min便可到达,大大缩短了两地之间的距离,提升了两个城市的空间可达性,促使烟台与大连之间形成烟大城市经济区,彼此之间的经济联系得到加强,不同的城市不再因距离上的差异而错失经济发展良机。交通距离的缩短,也使得同城效应将不断显现。

2.4.2 促进“三群四区一圈”融合

目前存在的京津冀城市群、山东半岛城市群和辽中南城市群,在渤海海峡跨海通道建成后将不再是各自为政、分散的三大城市群,烟大城市经济区和沈阳城市经济区、京津城市经济区、青岛城市经济区组成的“四区”^[6],可以将三大城市群进一步融合并最终形成环渤海城市圈。通过环渤海城市圈节点核心城市北京、天津、青岛、烟台、大连、沈阳的辐射带动作用,提升环渤海城市圈实力。

2.5 推动区域合作,提升区域一体化水平

2.5.1 形成利益契合点,推动政府合作

渤海海峡跨海通道的提出,得到了大连和烟台以及辽宁省和山东省政府的大力支持,致使从2009年开始,辽宁、山东两省人大代表、政协委员连续多年在全国两会上提交建设渤海海峡跨海通道的议案和提案,两省也组建了一些半官方和民间学术团队来为项目提供技术和人才支撑。可见,在建立渤海海峡跨海通道上,双方形成利益契合点,达成共识,并积极进行合作。渤海海峡跨海通道一旦建成,双方的合作还会进一步延伸,共同解决产业结构趋同、基础设施重复建设等问题。而双方的进一步合作会为环渤海经济圈其他区域合作产生引导和吸引作用,会促进环渤海地区进一步解放思想,加大开放力度,突破体制和观念上的障碍,深入合作,进而加快环渤海经济圈的区域经济一体化的进程,提升区域一体化水平。

2.5.2 提高市场活力,促进市场整合

渤海海峡跨海通道的建成,可以通过更加四通八达且完善的交通网络来促使生产要素的自由流动,进而提高资源的配置效率,促进产业的融合和协调,从而提升区域市场的活力。另外,分割的市场不利于区域经济一体化的发展和区域经济结构的优化,而渤海海峡跨海通道的建设使两地分割的市场得到统一,从而促进了区域市场的整合,而区域市场整合和市场一体化是区域一体化的基础。

2.6 影响生态环境,产业、区域短期竞争风险加剧

2.6.1 对生态环境产生不利影响

施工期间,大型钢筋混凝土等材料的存放需要占用大量土地,修理间、实验室、零部件加工车间、工程指挥管理机构、值班室等都需要占用土地;施工过程中,开凿索道、建设临时房屋等都会破坏地表植被及周围耕地;挖掘隧道等各施工环节产生的噪声等会对海洋生物及海洋的环境产生影响;施工过程中

的生活废水如果处理不当,会污染周围水域;施工过程中产生的废土等若处理不妥善,大雨情况下非常容易发生水土流失现象。

运营期间产生的噪声等若处理不当,会影响自然保护区的环境质量,从而威胁保护区内生物的栖息环境;产生的废气若不能及时排出,会严重污染隧道内的空气,若排出后不能有效处理也会严重污染周围空气,加之运输中危险品一旦泄漏,风险瞬时加大。跨海通道建成后,环渤海地区经济的发展会吸引大量人口迁入,会影响环境脆弱地区的生态环境,产生更严重的空气污染、水污染等。

2.6.2 产业和区域短期竞争风险加大

跨海通道的建成,会对航空运输、水路运输产生非常大的影响。跨海通道建成后,烟台到大连之间的时间缩短到40 min左右,与航空运输时间相差不大,但航空运输有运输限制,如不能携带水、食物等,而跨海通道是火车背负式,汽车可以直接开上去,相比更加方便。海底通道需要花费的时间与水运相比大大减少,优势非常明显。跨海通道建成后,会对空运和海运产生强烈冲击,导致航空运输和水路运输的运输量大大减少。另外,旅游业的竞争也会更加激烈,跨海通道建成后,会吸引大量游客参观,会大大冲击环渤海经济圈其它地区的旅游业。

环渤海地区海岸线长5800 km,在海岸线上有60多个大大小小的港口,全国7个亿吨大港中有4个在此。渤海海峡跨海通道建成后,大连与烟台之间的交通更加便利,山东半岛和辽东半岛形成一个整体,能够吸引大量外来投资,发展速度大大加快,会吸引更多的临港产业,对京津冀地区、青岛等港口短期内会产生很大影响。但经过跨海通道的连接,各地资源的整合,长期内会形成更为合理的资源布局和地域分工,在市场逐步放开的情况下,区域产业间合作共赢是趋势。

3 渤海海峡跨海通道对环渤海经济圈发展的影响机制分析

3.1 产业链效应机制

渤海海峡跨海通道建设时需要大量的人力、物力,对水泥、钢筋等建筑材料的需求会引起材料价格的上涨,价格的上涨吸引企业纷纷投资,最终使材料价格回到原先水平,扩大了上游产业链的规模。

跨海通道建成后,烟台与大连之间的联系更加

紧密,将带动相关地区经济的发展,容易带动旅游业、物流业、海洋产业等产业的发展,同时也会带动跨海通道大交通线沿岸产业带的发展,使得产业链短缺环节得以弥补和延长,通过产业链上下游整合,发挥产业链条上各环节的专业化分工协作,降低企业成本,提高经济效益。

3.2 乘数效应机制

渤海海峡跨海通道的建设由于投资乘数效应能够使投入的资金产生一系列连锁的反应,从而使社会的经济总量成倍地增加。渤海海峡跨海通道预计投资超 2000 亿元^[7],是我国三峡工程之后的又一项重大战略工程。

跨海通道在建设过程中,由于对劳动力、钢筋水泥、机械设备等的巨大需求,会带动相关行业的发展,并通过乘数效应使经济快速发展,国民收入增加;而国民收入的增加,又会通过加速数作用引起消费增加,消费的增加会刺激产品扩大生产,又会进一步扩大就业和收入。据测算,渤海海峡跨海通道建设投资的产出乘数为 2.5785,投资乘数为 1.2791,就业乘数为 750,即每亿元投资能够创造或者保留的工作岗位大约 750 个^[8]。这项基础设施建成之后还会直接带动海洋交通运输业、海洋服务业、海洋工程建筑业、旅游业、物流业的发展,能够提供大量的就业岗位。

3.3 集聚效应机制

跨海通道能将山东半岛与辽东半岛连成一个整体,两地的交流会更加频繁,会吸引大量人财物的进入,促进相关企业的发展和集聚,从而更有效地促进经济的发展,大大提升两地的经济实力。而且跨海通道的建成可以通过带动大连、烟台区域经济的发展,促进要素、产业空间集聚,从而加速京津冀城市群现代服务业和高新技术产业基地、辽中南城市群先进装备制造业基地、山东半岛城市群现代制造业基地和区域服务中心的打造,以及跨海通道制造业经济带的形成,这样在更广阔的空间上形成经济联系与集聚。另外,通过环渤海中天津滨海新区、青岛西海岸、大连金普国际级新区的建设及国家发展海洋经济和一带一路的战略,可以为环渤海经济圈经济发展集聚更多更优质的要素、企业,从而带来集聚效应,最终推动整个环渤海经济圈的发展。

3.4 风险倒逼机制

渤海海峡跨海通道的建设,作为一项重大的建设工程,对生态环境、产业、区域发展都会带来一定

的影响,但毋庸置疑,渤海海峡跨海通道的建成,不仅对山东半岛、辽东半岛的发展带来良好的区域经济和社会效益,产生长远的促进作用,也将对环渤海圈乃至东北及东北亚产生深远的影响。因此,该工程除了得到山东省和辽宁省的重视和促进外,也引起了全国乃至世界的关注,各界都希望跨海通道能尽快建设并发挥其作用,而风险的预判及评估和风险预防解决工作的开展是建设渤海海峡跨海通道的先行条件,这样也倒逼各方积极对渤海海峡跨海通道的施工、运营、维护中的各项风险工作进行全面科学地探讨,并建立和完善风险防范体系和应急预案,各区域之间也彼此协调,均衡利益冲突,减少对产业和区域发展的冲击。

参考文献

- [1] 陈柳钦. 环渤海经济圈产业结构分析[EB/OL]. (2009-03-25) [2017-04-05]. <https://wenku.baidu.com/view/530dbd14a21614791711283c.html>
- [2] 刘良忠,柳新华,徐清照. 环渤海区域经济一体化发展创新模式——山东和辽东半岛次区域优先发展带动战略探讨. 兰州商学院学报, 2009, 25(4): 43-50. Liu L Z, Liu X H, Xu Q Z. Innovation mode of economic integration development in the Bohai rim region—Discussion on priority development strategy of sub-regional development in Shandong and Liaodong peninsula. Journal of Lanzhou University of Commerce, 2009, 25(4): 43-50
- [3] 中华铁道网. 烟大海底隧道未建先“红”[EB/OL]. (2014-09-03) [2017-04-05]. <http://www.chnrailway.com/html/20140903/407606.shtml>
- [4] 胶东在线. 烟大海底隧道进入准备阶段,估计投入 2000 亿左右[EB/OL]. (2013-04-03) [2017-04-05]. <http://www.jiaodong.net/news/system/2013/04/03/011856816.shtml>
- [5] 李靖宇,张晨瑶. 渤海海峡跨海通道建设的区域开发战略价值. 经济研究参考, 2017(9): 60-72. Li J Y, Zhang C Y. Regional development strategic value of Trans-Bohai Strait Passageway construction. Review of Economic Research, 2017(9): 60-72
- [6] 王淑婧,李世泰. 渤海海峡跨海通道对环渤海城市群空间结构影响研究. 江苏商论, 2009(5): 134-135. Wang S J, Li S T. Research on the influence of Trans-Bohai Strait Passageway on the spatial structure of Bohai sea city group. Jiangsu Commercial Forum, 2009(5): 134-135
- [7] 21 世纪经济报道. 渤海海底隧道项目启动投资超 2000 亿元[EB/OL]. (2013-04-07) [2017-04-05]. <http://stock.hexun.com/2013-04-07/152878578.html>
- [8] 李凤霞,吴爱华,柳新华. 渤海海峡跨海通道建设投资的经济贡献分析. 公路, 2007(6): 118-121. Li F X, Wu A H, Liu X H. Economic contribution analysis of construction investment of Trans-Bohai Strait Passageway. Highway, 2007(6): 118-121

THE INFLUENCE WAY AND MECHANISM ANALYSIS OF THE DEVELOPMENT OF ROUND BOHAI ECONOMIC CIRCLE TAKED BY TRANS-BOHAI STRAIT PASSAGEWAY

Li Fengxia

(*School of Business, Ludong University, Yantai, Shandong 264039, China*)

Abstract The convenient transportation is the important foundation and support of regional economic development, the construction of Trans-Bohai Strait passageway is an important measure to connect the “C” type traffic end of Round Bohai Economic Circle. It can exert positive influence on the development of Round Bohai Economic Circle by the ways of improving the transportation network, promoting the flow of elements, promoting industrial cooperation, integrating urban agglomeration, promoting regional cooperation, and by the mechanisms of industrial chain effect, multiplier effect and agglomeration effect, but the ecological environment will have an adverse impact, and related industries and regions in the short term competition will increase risk, but through the forced mechanism can make the problem to prevent and mitigate, thus promoting the overall entity of Round Bohai Economic Circle, making Round Bohai Economic Circle truly become the third economic growth pole in our country.

Key words Bohai Strait; Trans-sea passageway; Economic development; Way; Mechanism; Influence