

黄海圈区域发展中的交通运输规划

李煜绍

(美国东西方研究中心人口研究所)

一、发展计划与交通运输投资战略 中国和韩国都已经制定了数次多年发展计划,用以指导行业和区域的投资方向。在讨论本文的主题之前,简要回顾这些计划及其对该区域内港口和海运发展的意义是非常有帮助的。

1. 中国的第七个五年计划(1986—1990) 中国第七个五年计划的重点之一是加强能源工业和交通运输的建设,继续改革开放以吸引外资,加强国际贸易,在工业中采用现代化先进技术,这些将对环渤海地区产生重要影响,因为在这一地区有几个运输上的卡脖子区段正在困扰着中国港口和外贸的发展。

“七、五”计划有许多方面与环渤海地区发展有关:首先,14个沿海开放城市中,5个位于这一地区,即大连、秦皇岛、天津、烟台和青岛。第二,“七、五”计划提出鼓励区域经济网络的发展,以促进专业化生产和区际合作。计划提到的5个合作网络中便有处于黄海圈的京津唐地区。第三,环渤海地区将规划建设具有全国意义的交通运输工程。从中国西部和中部向中国沿海和南方城市的运煤设施有待改进及扩建。两条新的输煤铁路——大秦线和侯马——石臼所线的建设;秦皇岛、青岛、烟台煤码头的扩建和新建已被列入规划,以适应山西与东部沿海之间不断增加的煤炭流量和需要。

在环渤海地区港口(大连、青岛、秦皇岛、天津、烟台),新的泊位和船坞设施也将被建设以适应沿海运输和对外开放的需要。

2. 韩国西海岸发展战略 80年代中期以来,韩国已把西海岸确定为优先投资和发展的重点地区,西海岸发展战略的主要目的是加强地区的平衡发展,增进与东北亚国家间的政治经济联系。过去韩国当局主要注重外向型加工工业和经济增长速度,因而投资和公共福利多集中在汉城都市区和东南部区域等少数城市和地区,而西部与西南部地区由于位置边远,与汉城、釜山的交通运输联系不便,经济发展较慢。西海岸发展战略的目的之一就是促进了不发达的西部和西南部的经济发展,改善区域发展的不平衡状况。同时,韩国政府也注意到了环太平洋地区未来经济发展将加快,并成为世界的重要经济发展地区,因而韩国应当“扩大并加强与亚洲国家的合作关系”。

韩国政府非常关注中国的开放政策,尤其是与其毗邻的沿海地区,并有意愿建立和扩大与中国的贸易、投资关系。此外,也在积极寻求与东北亚地区的联系,以解决未来贸易、海运等方面合作中可能出现的消极影响。

二、影响黄海圈交通运输规划的主要因素 这里主要预测环黄海地区未来目标,国内的客货需求,集中探讨国际运输能力,尤其是港口;同时分析国内铁路、公路运输网络,因为它们与国际运输系统的运营效率有关。中国的集装箱运输、综合运输、港口管理和酝酿中的大陆桥运输将对黄海圈水运系统的运营和效率产生深远影响。因此,了解这些因素怎样影响运输设施投资的规模和种类及国家和地区的目标,对搞好黄海圈的交通运输需求规划是必要的。

1. 集装箱运输 韩国在很短的时间内实现了工业化,但其港口却不能适应海运变化的需要,因为港口的发展和运营受国内各种因素影响,而海运船舶工业的发展决定于全球形

势。全球集装箱运输的发展促使韩国的港口建设从满足地区需要向满足全国需要的大型港口发展。目前, 90%的集装箱运输集中在釜山, 虽然对其集装箱泊位进行了扩建改造, 但仍不能满足未来需要, 因此, 当局决定在光阳建设一个新的集装箱港口。

中国也在积极发展集装箱运输, 近十年来集装箱运输已从零增加到100万标箱。虽然中国的集装箱运量周转量仅占总周转量的1.5% (1987年), 但大连、上海、天津港已从日本购置了集装箱起重设备, 将来有可能承担更多的集装箱运输。

在环黄海地区, 重要的是潜在的集装箱运输增长与港口设施的匹配问题。当然我们应注意到多数港口利用普通装卸设备及海上倒装等可以进行集装箱运输。表1是环黄海地区集装箱港口及运量。

表1 主要港口的集装箱运输

| 国别 | 港口 | 集装箱泊位 | 年装卸能力 | 集装箱运量(标箱) | 年份 |
|----|----|-------|---------|-----------|------|
| 中国 | 天津 | 4 | 400000 | 无 | 1987 |
| | | | | 213984 | 1988 |
| | 青岛 | 无 | 无 | 86295 | 1988 |
| | | 无 | 无 | 74945 | 1988 |
| | | 无 | 无 | 1460 | 1988 |
| 韩国 | 釜山 | 4 | 360000 | 786656 | 1982 |
| | | 4 | 1260000 | 1825133 | 1987 |
| | | 4 | 1260000 | 2065462 | 1988 |
| | | 4 | 1260000 | 2158828 | 1989 |
| | 仁川 | 2 | 150000 | 61249 | 1982 |
| | | 2 | 150000 | 108325 | 1987 |
| | | 2 | 150000 | 150344 | 1988 |
| | | 2 | 150000 | 115674 | 1989 |

2. 综合运输 (联合运输) 在中国, 仅从投资和扩能方面加强港口的集装箱运输, 并不一定能促进集装箱运输的发展和港口效益的提高, 部分原因是铁路和公路运输能力的不足, 不能将大量货物运往港口, 近年来已扩建了的港口设施未能得到充分利用。铁路和公路是集装箱门到门运输并真正体现集装箱运输效果的必要组成部分。中国铁路集装箱运输尤为薄弱, 到了1987年还没有专门承担运国际标准集装箱的火车车辆。另一方面, 公路网的建设 and 养护归属地方, 因而考虑地方运输需要多, 而忽视大吨位长大的集装箱汽车运输的要求。在一个区域, 要有效地利用海运集装箱, 就必须有与之适应的铁路和公路系统, 符合国际集装箱运输标准。

有些外国集装箱运输客户在中国遇到了许多在港口内和港口外的问题, 主要是不相适应的联合运输方式造成的, 如集装箱离开港口后却在其它方式运输上遇到困难, 有关环节衔接不上, 甚至于有些集装箱丢失。

中国港口的现代化似乎发展了, 船舶的在港时间减小了, 但却没有形成综合协调的运输系统。随着港口的发展, 中国交通运输行业面临的主要问题是铁、公、水运输之间的合理协调问题, 及如何保证货物快速可靠地离开或进入港口, 消除不同方式间的运输限制。

韩国综合运输的性质有别于中国, 解决的方式也不同。规划者们也认识到了在港口与内地货物发源地或终到地之间如何充分利用铁路和公路的问题。主要解决办法是建议成立综合运输信息管理系统, 促进综合运输系统的发展。韩国规划者对综合交通运输的理解主要是运输和信息, 即技术上的而不是机构上的, 他们认为由港口、运输公司、国外用户、内陆运输系统、海关、铁路、陆上集装箱用户组成的系统可以最大限度地利用运输设施。这种战略, 将对韩国港口的运营效率有所贡献。

3. 港口管理 由于80年代中期的权力下放, 中国港口对某些问题的反应能力明显提高。1986年, 原来由交通部直属的港口如大连、青岛、烟台、连云港等下放由地方管理, 使得港口经营者在贸易、经营等方面有很大的自主权, 财政上也较灵活, 收入中有很大比例留成。可以单独处理船舶发运、滞留等方面的协议。这些措施促进了港口的发展, 船舶滞留时间长等现象明显得以改善。

权力下放和货物发送、船舶滞留状况的改善并不完全意味着港口运营效率的提高。由于港口的垄断,管理部门事无具细,使得港口低效率运营,导致港口拥挤,拥挤导致船主为泊位奔忙并支出费用。低效率实际上是港口缺乏系统管理的结果。一个解决办法就是转换港口管理部门的职能,在港口内部设立独立的具有一定泊位的企业,而管理部门仅作为政府的监督机构。

韩国政府对港口的管理实际上也有些类似中国,政府是港口唯一的发展机构。由于支出的限制和港口建设的低优惠条件,导致了港口发展落后于港口吞吐量迅速发展的需求。韩国海运研究院的专家们建议,政府在保持对港口建设的主动权的同时,加强如运输公司私有者的参与,吸引私有资本建设港口,并允许租用泊位。因此在中国和韩国,港口管理有打破政府控制而转向独立经营者经营的趋势。

4. 大陆桥运输 作为欧亚大陆桥的西伯利亚铁路,每年承担欧洲与远东之间的集装箱运输估计有10万标箱(TEU),其中90%的货物与日本有关。与海运相比其优势在于运距短、费用低、环节少。但由于冬季严寒,削弱了这些优势,并且冬季费用多,货损率大。

中国有些学者正在酝酿规划新的欧亚大陆桥——东起连云港,利用陇海、兰新和北疆铁路在阿拉山口入前苏联境内,最后到达欧洲。建成后可承运日本、韩国、台湾的集装箱货物,对黄海圈的规划有重要影响,它与前一条大陆桥比较具有两个明显优势:费用低和全年服务。

三、运输需求预测 本节拟从三个方面来预测黄海圈运输需求:①中国、韩国客货历史时期的构成和增长速度;②两国对外贸易的构成、增长及在本国货物运输中的作用。③该区域内两国主要港口的现状和规划期能力。

表2 中国、韩国国际贸易发展

| 年份 | 中国进出口额(亿美元) | 韩国进出口额(亿美元) | 两国间进出口额(万美元) | 两国间贸易占中国贸易的% | 两国间贸易占韩国贸易的% |
|------|-------------|-------------|--------------|--------------|--------------|
| 1979 | 293.4 | 354.0 | 1880 | 0.06 | 0.05 |
| 1980 | 378.2 | 398.0 | 18790 | 0.50 | 0.47 |
| 1981 | 403.7 | 473.0 | 5270 | 0.13 | 0.11 |
| 1982 | 393.0 | 461.0 | 12880 | 0.33 | 0.28 |
| 1983 | 407.3 | 506.4 | 13390 | 0.33 | 0.26 |
| 1984 | 497.8 | 598.7 | 46170 | 0.93 | 0.77 |
| 1985 | 602.5 | 614.2 | 129180 | 2.14 | 2.10 |
| 1986 | 600.9 | 662.9 | 135540 | 2.32 | 2.10 |
| 1987 | 681.1 | 883.0 | 148660 | 2.18 | 1.68 |
| 1988 | 804.9 | 1125.1 | 308700 | 3.84 | 2.74 |

资料来源:《中国对外贸易统计年鉴—1989》和《韩国统计年鉴—1989》

1. 客货运输构成及增长 在中国,铁路是全国范围客运的主导方式,而货运中铁路与水运并重。1988年,铁路承担客运周转量的52.5%和货物周转量的41.5%,水运承担货物周转量的42.3%。自1986年以来,中国的水运实际上已成为货物运输较主要的方式,有关专家预测到2000年其完成的货物周转量将占51.8%。因此必须给港口发展以足够的重视,而这些港口有些位于黄海圈,并在区域发展战略实施中起重要作用。

在韩国,公路是客运的主要方式,完成客运周转量69.6%(1988),水运在1988年成为货运的主要承担者,完成42.5%的周转量。由于持续的外贸发展,自70年代以来,韩国水运的比重不断提高。综上分析,80年代末中国和水运都在各自的货运中占有较大的比重。

2. 外贸增长 中国水运的相当比例是运往国外的港口, 1988年占到69.2%, 而韩国则占47.6%。

国际贸易是中国国际运输设施如港口、船舶发展的重要依据。同样, 不断增长的国际贸易也将促进韩国的国际运输发展。分析两国国际贸易的增长对黄海圈未来国际运输的预测是非常重要的。1979年到1988年, 中国进出口贸易从293.4亿美元增加到804.9亿美元, 同期, 韩国从354.0亿美元增加到1125.1亿美元(表2.)。

从增长率来看, 两国的波动性都较大, 且两国间的贸易波动性更大。但总趋势表明, 中国、韩国间贸易的增长还是惊人的, 主要是通过第三国或地区如香港等转口的间接贸易, 但海上却有许多挂第三国国旗的船只来往于两国港口之间, 1987年从中国到韩国的船只346艘, 运输货物684.2万吨。两国间的贸易品种主要为纺织品、化工产品、农副产品、食品、饮料、非金属矿(中国出口韩国); 化纤产品、纸、电器、钢铁、非金属、塑料、通讯设备(韩国出口中国)。虽然两国间贸易增长惊人, 但双边贸易在本国对外贸易中占的比例还是较低的, 1988年仅占3.84%(中国)和2.74%(韩国)。

然而, 两国间双边贸易将继续增长, 在本世纪末将成为主要的贸易伙伴。因此, 黄海圈客货运输的发展是很快的, 必须在规划中充分考虑国际和国内的有关客货运输增长。

3. 主要港口发展 中国与韩国沿黄海圈主要港口的泊位情况见表3。80年代初中国煤炭输出港主要是秦皇岛、连云港, 石油输出集中在大连、秦皇岛和青岛, 前面港口主要是大庆油田通过管道输送到港口的原油。

表3 黄海圈主要港口的泊位能力

| 国别 | 年份 港口 | 码头长度 (M) | | | | 泊位个数 (个) | | | | 万吨级泊位 个数 (个) | | | |
|--------|----------|----------|-------|-------|-------|----------|----|----|----|-----------------|----|----|----|
| | | 1986 | 1987 | 1988 | 1989 | 1986 | 87 | 88 | 89 | 86 | 87 | 88 | 89 |
| 中 国 | 大 连 | 15033 | 13304 | 11131 | 14192 | 100 | 69 | 73 | 75 | 25 | 25 | 25 | 28 |
| | 营 口 | 1013 | 1173 | 1172 | 1577 | 13 | 14 | 14 | 17 | 1 | 1 | 1 | 3 |
| | 秦 皇 岛 | 4063 | 4452 | 4452 | 5904 | 22 | 23 | 23 | 29 | 14 | 16 | 16 | 22 |
| | 天 津 | 7119 | 8590 | 8590 | 8716 | 40 | 52 | 52 | 53 | 24 | 24 | 26 | 26 |
| | 烟 台 | 2052 | 2052 | 1926 | 2088 | 17 | 17 | 17 | 18 | 3 | 3 | 3 | 3 |
| | 青 岛 | 8328 | 7190 | 7190 | 7500 | 44 | 36 | 36 | 40 | 16 | 16 | 16 | 16 |
| | 石臼所 | 1141 | 1141 | 1594 | 1594 | 5 | 5 | 11 | 11 | 3 | 3 | 3 | 3 |
| | 连云港 | 1416 | 3140 | 3148 | 3373 | 11 | 20 | 20 | 21 | 5 | 11 | 11 | 12 |
| 韩 国 | 釜 山 | 8747 | 11191 | 11221 | 11221 | 56 | 74 | 75 | 76 | 16 | 18 | 19 | 19 |
| | 仁 川 | 6818 | 7560 | 7800 | 7986 | 36 | 46 | 47 | 48 | 19 | 21 | 25 | 25 |
| | 蔚 山 | 1808 | 4699 | 5196 | 5134 | 16 | 46 | 52 | 53 | 6 | 21 | 22 | 23 |
| | 浦 项 | 7689 | 8161 | 8491 | 8491 | 36 | 38 | 38 | 38 | 21 | 22 | 22 | 23 |

港口设施的短缺是制约中国海运和国际贸易发展的主要因素。50年代和60年代, 由于进出口贸易增长缓慢且总额小, 使得中国对港口建设的投资非常有限。70年代开始, 随着与西方国家关系的正常化, 进出口贸易增长迅速, 港口能力不是非常严重, 因为90%的贸易通过海运。70年代末至80年代初, 中国加快了港口现代化和扩能建设, 目的是提高能力和效率, 减少船舶停泊时间。外贸吞吐量方面, 各港口增长也较快, 尤其是营口、秦皇岛、石臼

所等,增长速度在10%以上,其它港口也多在5.0%以上。黄海圈主要港口的货物吞吐量见表4。除了煤炭和原油以外,中国黄海圈主要港口的货运大部分或者相当部分运往国外,秦皇岛吞吐量的85%为出口货物,大连出口货物占79.4%。

另外,发展深水泊位也是中国港口建设现代化的主要措施。80年代天津、秦皇岛、大连等都建设了一定数量的深水泊位。例如,天津将新增11个泊位,大连大窑湾将新增两个3.0万吨级集装箱码头和两个2.5万吨级通用泊位,秦皇岛1985年开始新建1个2.0万吨和3个5.0万吨级现代化煤码头。同时中国还在努力提高和改善专业化装卸水平和效率,尤其是用于液体货物、大宗散货和集装箱装卸的机械化水平。

海运在韩国经济发展战略中起着重要作用,因为其目标是限制国内资源的开发利用,并发展外向型经济。出口额从1961年的2.5亿美元增加到1985年的300亿美元,平均增长率为28%。进口额从1966年的7.2亿美元增加到1988年的310亿美元,主要进口产品为原材料如铁矿石、煤和石油等,出口主要为制成品。韩国政府不断努力扩大国家海运能力来适应对外贸易的高速发展,造船业始于1975年,目前已成为世界上最大的造船国家之一,仅次于日本。吨位上1975年仅为250万吨,而到1985年超过700万吨,居世界第十三位。

1991年各港口总装卸能力如果达到2.5亿吨,可以保证90年代出口1000亿美元目标的实现。现有港口中,最大的问题是缺少能以较低成本增加港口吞吐能力的海岸线。因此,政府规划通过开发西海岸和西南海岸来解决这一问题,利用低廉的土地来建设新的港口,一方面增加运输能力,另一方面可以通过国际贸易对地区经济的带动,削弱地区经济发展的不平衡性。建港的区位有三个:群山、木浦和牙山湾。

韩国当局准备扩大同中国的贸易关系,其中包括西海岸的发展规划,重点向全罗省投资,以便成为与中国进行贸易的基地。这些投资,设想在牙山湾、群山港和大阜建立三个工业团地。建设505公里长的仁川至顺天段快速公路,为该地域内沿海城市提供便捷的联系。

群山港距青岛和烟台约15小时的海上距离,将在中韩贸易中起重要作用。位于西海岸的其它港口如仁川、牙山和木浦,也将升级。

三、未来展望 韩国有关专家在1988年指出港口的吞吐能力已不适应高速增长的海运需要。估计贸易若以现在的速度增长,到1996年港口能力短缺达1.41亿吨,到2001年达2.26亿吨。这为西海岸和西南开发和港口建设提供了有力依据。

如果90年代客货增长速度与80年代的速度相近,而投资仍保持目前的水平,那么中国运输设施短缺将进一步加剧。实际上,中国有些权威专家对未来客货运输的增长速度的预测,低于1979—1988年的增长速度。例如,铁路、公路和水运货物的增长率低于80年代的速度,客运也是如此。如果按此种速度预测,目前交通运输的投资水平也必须增加,以避免短缺状况的加剧,因为国家用于交通运输建设的投资在1979年—1986年间仅占总投资的13.8%,而

表4 黄海圈港口吞吐量 (万吨)

| 国别 | 年份 港口 | 1980 | 1985 | 1986 | 1987 | 1988 | 1989 |
|--------|------------|------|------|------------|------------|-------------|-------------|
| | | | | | | | |
| 中 国 | 大 连 | 3263 | 4381 | 4429 | 4610 | 4853 | 5092 |
| | 营 口 | 24 | 98 | 113 | 116 | 181 | 200 |
| | 秦 皇 岛 | 2641 | 4419 | 4873 | 5379 | 5812 | 6565 |
| | 天 津 | 1192 | 1856 | 1818 | 1775 | 2109 | 2437 |
| | 烟 台 | 506 | 689 | 691 | 696 | 780 | 703 |
| | 青 岛 | 1708 | 2611 | 2801 | 3028 | 3109 | 3112 |
| | 石臼所 连云港 | 739 | 929 | 263 849 | 425 894 | 710 1111 | 840 1126 |
| 韩 国 | 釜 山 | 2172 | 3151 | 3877 | 4653 | 5173 | 5128 |
| | 仁 川 | 1729 | 2084 | 2386 | 2827 | 3121 | 3178 |
| | 蔚 山 | 1727 | 2223 | 2863 | 3132 | 3167 | 3312 |
| | 浦 项 | 1666 | 2654 | 2635 | 2661 | 2653 | 2571 |

韩国区域发展的空间布局及西海岸 开发：背景、影响及内涵

【韩】李廷植 尹阳洙

(国土开发研究院)

一、导言 1962年韩国开始了旨在摆脱贫困的第一个五年经济发展计划。从此，韩国经历了产出高增长率及相对于国民生产总值的投资率、储蓄率和进口、出口率的上升。在1970—89年间，实际国民生产总值增长了4倍多，以1985年不变价计算，年均增长8.2%；1989年人均国民生产总值达到4968美元，是10年前的3倍多。此外，出口值从1970年的8.35亿美元增加到1989年的623.77亿美元，年均增长22.7%（以现价计算），占国民生产总值的29.7%。经济的如此迅速增长是出口扩大及政府强大投入集聚增长的结果。

然而，旨在使国家或区域发展效率最高的中央政府政策已使国内区域不平衡加剧。由于公共投资集中在汉城和釜山大都市区等少数几个区位条件优越的地区和城市中心，从而使极化趋势加剧。从更为均衡的区域发展的角度看，人口和经济活动（尤其是制造业）的过分集中已成为决策者、规划者经常和必然要关心的问题之一。因此，60年代中期起，韩国的空间发展政策几乎一直与人口和工业分散政策同义。尽管政府已尽了全力，但是韩国居民点的空间结构并未成功地如愿重塑。

另一方面，近20年来，太平洋区域国家的经济增长已在很大的程度上增加了它们在世界经济中的重要性及其与世界其它地区、国家的相互依赖性，中国的对外开放政策已进一步促进了该区域经济活动。不难预料，在不久的将来太平洋地区可能会成为一个一体化的经济区域。为迎接太平洋时代的到来并在该区域能够发挥积极、重要的作用，韩国必须寻求新形式的国际合作，与其它国家形成更为开放的经济系统；尤为重要的是，韩国与中国关系的改善，与东南亚国家联系的加强。

近来中国沿海地区开放政策及韩国的区域发展政策会促进两国经济关系的发展，这似乎是历史的必然，因为两国在地理上是近邻，相互的贸易和工业合作会使双方受益。韩国的西海岸发展计划和中国强调沿海地区在国家发展中的重要性的作法意味着该区域将来会加速发展。位于黄海圈的沿海地区的发展不仅会对国际经济关系，而且会对该区域内各国内部的经济和空间发展产生重大影响。

1952—1980年为14.4%。有关专家认为，交通运输的投资比例在1990年代应达20%。

中国与韩国间的贸易，进行港口间的直达运输是没有问题的，距离都比较近，直达运输可以节省两国家运输支出，减低运费。同时，直接的民航联系，还可以促进两国间旅游业的发展和东亚地区间的往来交流。

× × × × × ×

综上所述，黄海圈交通运输系统的建设发展应注意下列问题：

- (1) 处理如交通运输系统与国家或地区经济发展的相互适应关系。
- (2) 面临投资（预算）的限制和不固定的运输需求增长，如何处理运输系统中的运费与效率的问题。
- (3) 怎样考虑偶然效果如环境（政治环境等）变化对运输系统的影响等。（金凤君译）