

The Development Thinking of Dalian Main International Shipping Center in Northeast Asia Based on the Strategy of “One Belt and One Road”

Ruyuan Zheng, Dequan Min

Dalian Maritime University, Dalian Liaoning
Email: 478076204@qq.com

Received: Jul. 24th, 2015; accepted: Aug. 6th, 2015; published: Aug. 11th, 2015

Copyright © 2015 by authors and Hans Publishers Inc.
This work is licensed under the Creative Commons Attribution International License (CC BY).
<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>



Open Access

Abstract

Dalian Main International Shipping Center in Northeast Asia encounters some construction bottlenecks, after more than a decade of development. On the occasion, the strategy of “One Belt and One Road” provides a source of new direction for Dalian Main International Shipping Center in Northeast Asia. The paper resets the construction system of Dalian Main International Shipping Center in Northeast Asia, and provides some development proposals based on “One Belt and One Road” strategy.

Keywords

One Belt and One Road, Dalian Main International Shipping Center in Northeast Asia, Assessment on the Present Situation

基于“一带一路”的大连东北亚重要国际航运中心建设思路

郑茹苑, 闵德权

大连海事大学, 辽宁 大连

Email: 478076204@qq.com

收稿日期: 2015年7月24日; 录用日期: 2015年8月6日; 发布日期: 2015年8月11日

摘要

大连东北亚重要国际航运中心, 在经过十多年的发展后, 遭遇到一定的建设瓶颈。值此之际, “一带一路”战略为大连东北亚重要航运中心的建设方向提供新的源泉。本文重构大连东北亚重要国际航运中心的建设体系, 并基于“一带一路”战略, 提出大连东北亚重要国际航运中心发展建议。

关键词

一带一路, 大连东北亚重要国际航运中心, 现状评价

1. 引言

“一带一路”是“丝绸之路经济带”与“21世纪海上丝绸之路”的简称, 所提倡的其实是一种合作、发展的理念, 它基于但不限于古代丝绸之路, 旨在推进中国与周边国家加快贸易战略, 构建区域一体化格局, 使中国更深更好地融入世界经济。“一带一路”战略指明了大连东北亚重要国际航运中心的方向和发展方式, 将大力推动辽宁东南沿海经济带的开发建设, 并大规模优化升级辽宁老工业产业; 其次, 基于“一带一路”战略的大连东北亚重要国际航运中心建设将提高东北老工业基地的对外开放水平, 并对东北地区的运输资源进行整合。

2. 大连东北亚重要国际航运中心的建设背景以及其与“一带一路”战略的关联性

2.1. 大连东北亚重要国际航运中心的建设背景

大连国际航运中心建设的提出起源于2003年国务院的11号文件。此后, 2006年3月通过的《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》则明确指出“建设上海、天津、大连等国际航运中心”[1]。2006年8月, 国务院批准的《全国沿海港口布局规划》规定: 辽宁沿海港口群以大连东北亚国际航运中心和营口港为主[2]。这都显示了中国各级政府明确建设大连东北亚重要国际航运中心的决心和目标, 但是经过这十多年的规划、建设和发展, 大连东北亚重要国际航运中心的实际建设并未取得预期的成功和辉煌。而2015年3月8日, 国家公布的《推动共建丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路的愿景与行动》中, 明确了大连等15个沿海城市定位及对外合作的重点方向[3]。本文将基于“一带一路”发展战略对大连东北亚重要国际航运中心的建设发展问题进行研究和探讨。

2.2. 大连东北亚重要国际航运中心与“一带一路”战略的关联性

1) “一带一路”与东北经济的关联性

在“一带一路”的终极版面中, 已明确圈定包括东北三省在内的18个省作为战略建设的重点省份, 并确定东北三省为向北开放的重要窗口。同时, 东北三省(辽宁省、吉林省、黑龙江)也已纷纷制定相关战略规划, 融入“一带一路”战略, 以求共享战略红利, 加快东北地区的经济增长, 走出振兴新路。

① 辽宁省, 发挥其“沿海”、“沿边”的共同优势, 打造三条物流大通道, 融入“一带一路”: 以中韩自贸区、中俄经济走廊、满欧铁路为基础, 逐步推动“一带一路”战略在东北亚(主要为韩国、日本、

俄罗斯等)、中亚乃至欧洲的建设。② 吉林省, 开发大图们江地区, 融入“一带一路”: 重点开发大图们江地区, 打造贯彻中、朝、蒙、俄的大图们江国际通道, 加强与韩国、日本、俄罗斯乃至欧洲的联结, 实现东北地区与外的完美对接。③ 黑龙江, 加快“中蒙俄经济走廊”的构建, 推动龙江陆海丝绸之路经济带的相关建设, 融入“一带一路”: 构建以连接俄远东港口为主的陆海联运战略通道, 并以此对接欧亚大陆桥, 连接陆上丝绸之路, 打造真正意义的国际贸易大通道。

2) “一带一路”与港口的关联性

“一带一路”战略的实施, 将首先推动港口城市的发展, 建立“港口经济圈”, 促进产业聚集, 并以此为基础推及整个地区(如图 1)。一方面, “一带”(丝绸之路经济带)将为港口带来大量的潜在货量; 另一方面, “一路”(21 世纪海上丝绸之路)将强化相对应港口的吞吐能力, 并提高其与国际经济的对接功能。港口建设是“一带一路”战略实施的重要组成部分。

其中大连港, 作为这 15 个首要发展的港口之一, 将凭借其地标优势, 加强水铁联运建设, 共建东北陆海丝绸之路, 如表 1。

3) “一带一路”与运输节点的关联性(如表 2)。

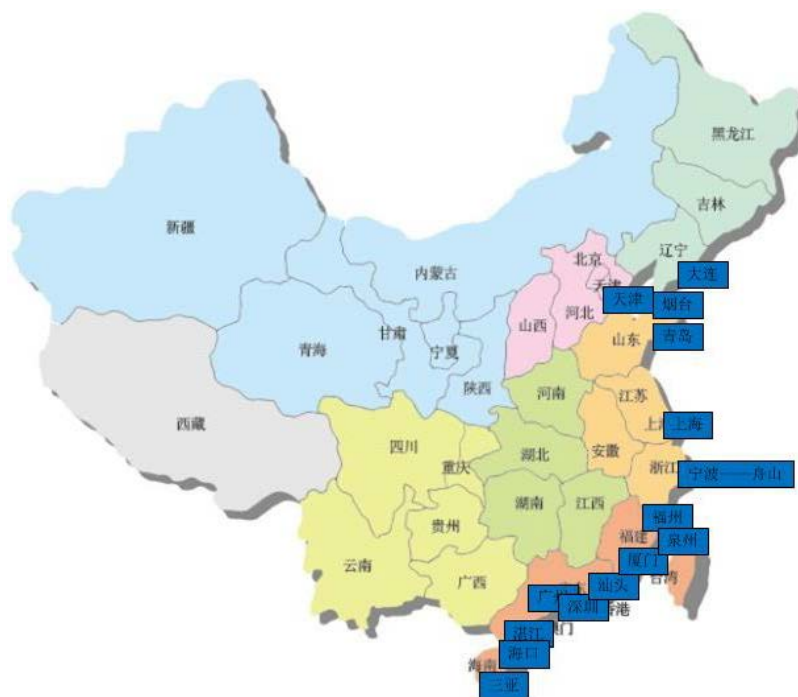


Figure 1. The 15 key ports of “One Belt and One Road”

图 1. “一带一路”中的 15 个重点港口

Table 1. The link of Dalian port and the strategy of “One Belt and One Road”

表 1. 大连港与“一带一路”战略的对接情况

大连港与“一带一路”对接	具体情况
地标优势	地处辽东半岛(靠近日、韩、俄), 是东北亚重要国际航运中心, 拥有大连金普新区, 中韩自贸区正在筹划中
当前对接情况	签订共同推进铁水联运发展战略合作框架协议(与哈尔滨), 强化物流枢纽港建设, 从而打造“东北陆海丝绸之路”
未来对接情况	打造 3 条国际运输通道(辽满欧、辽蒙欧以及北极东北航道)

Table 2. The 18 key provinces of “One Belt and One Road”
表 2. “一带一路”的 18 个重点省

地区	省份
西北地区	新疆、陕西、甘肃、宁夏、青海、内蒙古
东北地区	辽宁、吉林、黑龙江
西南地区	广西、云南、西藏
东南地区	上海、浙江、福建、广东、海南
内陆地区	重庆

3. 大连东北亚重要国际航运中心建设体系

本文在大连国际航运中心建设体系中共设立 8 个一级指标、19 个二级指标和 30 个三级指标。为确定各自权重,共取得 17 份针对大连国际航运中心指标权重的有效调查问卷(调查对象为大连海事大学的教授或副教授,以及相关航运人士)。对这 17 名打分者的资信进行评级。其中,第 i ($i=1,2,3,\dots,n, n=17$) 位专家的资信等级为 k ($k=1,2,3$), 分别代表其对该内容的熟悉程度(很熟悉、较熟悉和不太熟悉), 则第 i 位打分者的资信权重为 y_{ik} (其中 $y_{i1}=1, y_{i2}=0.8, y_{i3}=0.5$)。

以第一级指标为例,第 i ($i=1,2,3,\dots,n$) 位打分者对第 j 个指标的权重打分为 f_{ij} 。则对第 j 项指标的综合权重打分为:

$$f_j = \frac{\sum_{i=1}^n f_{ij} y_{ik}}{\sum_{i=1}^n y_{ik}} \quad \text{公式(3.1)}$$

并将所得的一级权重进行归一化,最后可得:

$$F_j = \frac{f_j}{\sum_{j=1}^m f_j}, \quad m \text{ 为该层次的指标总数} \quad \text{公式(3.2)}$$

最后得出各级指标的各自权重,如表 3。

4. 对大连东北亚重要国际航运中心的体系评价

对于大连东北亚国际航运中心当前建设情况打分的 16 份问卷调查(调查对象为大连海事大学的教授或副教授,以及相关航运人士)进行有效回收,并运用模糊评价模型对其进行数据分析。此次问卷设定评价集合 V , 共 5 个等级:

$$V = \{V_1, V_2, V_3, V_4, V_5\} = \{\text{极差, 差, 一般, 良好, 优异}\}$$

其中,相对应的评价等级分行为 $C = \{C_1, C_2, C_3, C_4, C_5\} = \{1, 2, 3, 4, 5\}$ 。根据相应的评价标准给出每个因素在 V 上的模糊集 $R = f(u_i) = (r_{i1}, r_{i2}, \dots, r_{im})$, $i=1, 2, 3, \dots, n$ 。其中, r_{ij} 是对因素 u_i 的评判等级 V_j 所占的份额, 评判因素的权重集为 $A = (a_1, a_2, \dots, a_n)$, 则可算得模糊评判结果 $B = A \circ R$ 。以“航运中心运输服务水平”下的“港口航运服务水平”的模糊关系矩阵为例,如表 4。

则“港口航运服务水平”综合评价为

Table 3. The index weight of Dalian Main International Shipping Center in Northeast Asia
表 3. 大连东北亚重要国际航运中心的指标权重

一级指标	相对权重	二级指标	相对权重	三级指标	相对权重
航运中心经济环境	0.2	腹地经济情况	0.8	港口城市经济实力	0.5326
				紧密腹地经济实力	0.2337
		区域经济一体化支撑	0.2	腹地国际贸易能力	0.2337
				距国际航线远近	0.7226
航运中心自然环境	0.16	地理位置	0.4	与大型陆上通道的远近程度	0.2773
				航道水深	0.4855
		自然情况	0.35	水文条件	0.1994
				港口年作业天数	0.3121
航运中心港口能力	0.15	港口群聚合程度	0.25	港口集装箱世界排名	0.5374
		港口运输能力	0.5	港口吞吐量世界排名	0.4626
		港口生产能力	0.5	生产性泊位数	0.5915
		铁路运输	0.25	港口通过能力	0.4085
航运中心运输能力	0.12	公路运输	0.35	机场基础设施	0.6415
		航空运输	0.4	机场货运量	0.3585
				航线通达程度	0.4550
		航运中心运输服务水平	0.12	港口航运服务水平	0.45
港口费用	0.2627				
航空服务水平	0.35			港口码头公司经营效率	0.1412
				航线数	0.4550
航运市场发达程度	0.18	其他运输方式	0.2	年起落架次	0.1411
				航空费用	0.2627
		航运中心开放度	0.25	机场民营化状况	0.1412
		法律政策规范程度	0.22	铁路、公路民营化程度	0.7769
新技术采用率	0.05	航空业发达程度	0.13	铁路、公路的线路数	0.2231
				航空业发达程度	0.1
		金融贸易自由度	0.1	间接航运交易市场发达程度	0.2523
				所在国商船队规模	0.4644
政府效率	0.02	金融贸易自由度	0.1	总部经济规模	0.5356
				金融业规模	0.6517
				特殊贸易区	0.3482

Table 4. The Fuzzy Relation Matrix of “Shipping service of port” in “Transport services in shipping center”
表 4. “航运中心运输服务水平”下的“港口航运服务水平”的模糊关系矩阵

二级指标	三级指标	相对权重	1	2	3	4	5	平均打分
港口航运服务水平	航线通达程度	0.4550	0.1250	0.5625	0.1250	0.1250	0.0625	2.4375
	船舶密度(艘/年)	0.1411	0.6250	0.6875	0.2500	0	0	2.1875
	港口费用	0.2627	0	0.0625	0.0625	0.1250	0.7500	4.5625
	港口码头公司经营效率	0.1417	0	0.0625	0.2500	0.5625	0.1250	3.7500

$$\begin{aligned}
 B_{15} &= A_{15} \circ R_{15} \\
 &= \{0.4550, 0.1411, 0.2627, 0.1417\} \times \begin{Bmatrix} 0.1250 & 0.5625 & 0.1250 & 0.1250 & 0.0625 \\ 0.0625 & 0.6875 & 0.2500 & 0 & 0 \\ 0 & 0.0625 & 0.0625 & 0.1250 & 0.7500 \\ 0 & 0.0625 & 0.2500 & 0.5625 & 0.1250 \end{Bmatrix} \\
 &= \{0.0657, 0.1133, 0.2617, 0.1641, 0.1719\}
 \end{aligned}$$

从其模糊评价向量中可看出,属于“一般”等级的隶属度最大,其值为 0.2617,故按照隶属度最大原则,“港口航运服务水平”属于“一般”等级。

以此类推,对整个大连东北亚国际航运建设体系进行评价,如表 5。

结合之前的指标各自权重,并对大连东北亚重要国际航运中心的当前建设现状进行分析,我们发现影响大连东北亚重要国际航运中心建设的主要因素如下:

1) 虽然大连国际航运中心的经济情况为一般,但因其所占的比重最大(为 0.2,对航运中心的影响巨大),必须加快辽宁甚至东北地区的经济对外开放程度,加强区域合作。

2) 虽然大连港是众所周知的优良深水港,但是其距离国际主航线距离较远,辽宁省内其他港口对其货物分流相对严重,尤其是营口港(其中 2014 年大连港货物吞吐量为 42,500 万吨,而营口港为 32,800 万吨)。

3) 大连航运市场发达程度评价为一般,但因其所占比重较大(为 0.18),对大连国际航运中心的建设有着关键性的影响,故提高大连航运中心的开放度,促进航运业、航空业发展也刻不容缓。

4) 新技术采用率(评价为差)和政府效率(评价为一般),在该再构建体系中所占比重较小,分别为 0.05 和 0.02,故不着重考虑。

5. 基于“一带一路”的大连东北亚重要国际航运中心建设体系的发展思路

1) 基于“一带一路”对大连港重新定位,提高辽宁港口群聚合程度

围绕国家“一带一路”战略的实施,大连市强化其航运、物流、贸易枢纽的建设,将大连港定位为东北地区主枢纽港,全力打造“东北陆海丝绸之路”,这必须得到大连市周围港口群的支持与协作,尤其是营口港、丹东港、锦州港和葫芦岛港。提高辽宁港口群的聚合程度,将有效提高整个辽宁省的港口竞争能力,也从侧面推动大连东北亚国际航运中心的建设。

2) 加快腹地经济发展,推动区域经济一体化

利用大连的区位优势,争取“一带一路”的政策支持,扶持大连的相关中小企业,并着手申请第三个自贸区,首先促进大连地区的经济发展,拓展带动其他地区或相关行业,推动东北地区的经济协作,从而扩大大连市的航运优势,稳固其东北亚重要国际航运中心的战略地位。

Table 5. The assessment of the present situation of Dalian Main International Shipping Center in Northeast Asia based on Fuzzy Evaluation**表 5.** 基于模糊评价法的大连东北亚重要国际航运中心现状评价

一级指标	综合评价	二级指标	综合评价
航运中心经济环境	一般	腹地经济情况	一般
		区域经济一体化支撑	差
航运中心自然环境	差	地理位置	差
		自然情况	较好
航运中心港口能力	较好	港口群聚合程度	差
		港口运输能力	一般
航运中心运输能力	一般	港口生产能力	较好
		铁路运输	较好
航运中心运输服务水平	一般	公路运输	一般
		航空运输	差
航运市场发达程度	一般	港口航运服务水平	一般
		航空服务水平	较好
新技术采用率	差	其他运输方式	一般
		航运中心开放度	一般
政府效率	一般	航运交易市场水平	差
		法律政策规范程度	一般
		航运业发达程度	较好
		航空业发达程度	较好
		金融贸易自由度	差

3) 加快集疏运体系建设

全国前列的铁路密度优势, 辽宁省相对密集的空港、海港优势, 都是大连市集疏运体系的重要组成部分, 也是其主动融入“一带一路”建设的重要支撑, 而实现“一带一路”战略的同时, 也是辽宁省乃至东北地区实现新一轮全面振兴。参与“一带一路”相关基础设施建设, 构建集疏运体系, 将充分释放铁路、公路等基础设施建设的绝对优势, 促进大连乃至辽宁省甚至是整个东北地区的水泥、钢铁等原材料的输出, 促进产业升级与调整。

4) 提高运输服务水平

“一带一路”战略的实施, 依靠大连国际航运中心的航线资源(包括海港和空港), 在国际大通道建设的支撑下, 从而完善环黄海、环渤海的中转服务体系, 并将推进大连国际航运中心国际枢纽港的建设。提升大连国际航运中心的运输服务水平, 不仅是构建大连国际航运中心的重要一环, 也是“一带一路”战略实施的重要组成部分。在辽宁省的《关于我省主动融入“一带一路”建设情况的汇报》中提到, 辽宁省将依托中蒙俄经济走廊, 建设① 大连—印尼—太平洋区域, ② 锦州—蒙古国—欧洲各地, 以及③ 营口—满洲里—俄罗斯—欧洲(主要为甩挂运输)的海陆物流通道。

5) 加快航运“软环境”建设

中国政府希望借助“一带一路”规划,推动与亚太周边国家的经贸、社会、文化合作。多年来大连与日本贸易密切,而随着中韩自贸区的即将落地、东北老工业基地的振兴新政策不断以及金普新区的落成,大连市在“一带一路”中的开放优势已经得到了进一步彰显,为发挥其关键作用,必须加快航运“软环境”的建设,推动港口、物流、贸易、金融的全面发展,从而推动东北开发与“一带一路”战略建设的深度融合。

6) 提高政府效率和新技术采用率

首先,加强大连市政府乃至辽宁省政府的宏观调控职能,避免岸线的无效的重复和不合理建设,协调好省内港口群的发展,加强大连各港区的市场监管,并在此基础上构建大连国际航运中心建设的软环境;其次,必须借鉴相关保税港区(如国内的上海洋山保税港区、中国香港自由港,以及国外的德国汉堡和荷兰鹿特丹等港区)的建设经验制定适宜大连国际航运中心建设的自由港区法规;最后,支持新技术的研发,加大航运业的建设力度,在加快科研基础建设和装备建设的基础上,突破相关关键技术,研究先进的交通运输组织形式,并鼓励研发和使用先进船型和先进技术。

参考文献 (References)

- [1] 本书编写组 (2006) 以科学发展观统领经济社会发展全局——“十一五”规划《纲要》学习辅导. 人民出版社, 北京.
- [2] 中央政府门户网站 http://www.gov.cn/gzdt/2007-07/20/content_691642.htm
- [3] 全国物流信息网 <http://www.56888.net/news/2015412/6496158331.html>