# 发展临海产业 实现辽宁海陆一体化建设

吴维新 （辽宁师范大学地理系）

辽宁省是全国重要的沿海省区之一，具备发展海洋经济的优越条件，经过多年开发，海洋水产业、海上运输业、海盐业、滨海旅游业和海洋油气开采业等海洋产业部门都已形成一定规模。但这些并不是海洋开发的全部，而仅仅是建设“海上辽宁”的一部分。为了更充分合理地开发利用海洋资源和空间，必须通过临海产业的发展，发挥辽宁省海陆综合优势，实现海陆经济一体化建设。

## 一、临海产业的划分、特点、作用

### 1 临海产业及其划分依据

临海产业一词是适应客观反映海洋开发状况的需要提出来的。就行业划分而言，它是介于海洋产业与其他产业之间，需要依托海洋空间和间接利用海洋资源而发展起来的部门；就区域而言，一般系指在海岸开发基础上发展起来的某些特别适于海岸带空间作为发展基地的产业。其主要部门及划分依据是：

(1)利用海运原料和产品的工业　这类工业企业主要是利用靠近海港的地理位置优势发展起来的，如大连石油七厂、大连化学工业公司、五二三厂等，厂内都有自己的专用码头，借以进口原料（原油、原盐、硫铁矿等）和出口产品（成品油、纯碱、氯化氨等）。沿海经济技术开发区和出口加工区的一些外向型加工业、特别是三来一补企业，原料和产品都需要借助海运进出口。这类企业虽然也可脱离开海岸而建在内陆，但在内陆势必要增加原料和产品的装卸环节，不仅增加运输成本，造成某些运输损失；而且也必将增加企业运营的机会成本。

(2)利用海域的企业　主要包括大连造船厂、渤海造船厂等造船企业；大连渔轮厂等修造渔船企业和海上石油平台制造业，筑港工程等。这类产业必须布局在水深条件比较好的沿海；同时也为发展海上运输、海洋水产及海上石油开发等产业部门服务。脱离海岸带基本上就没有条件发展。

(3)用海水做冷却水的产业部门　主要包括各类沿海电厂、滨海核电站及重化工业部门，一方面可以利用海运原料和产品；同时又可以利用海水替代淡水做冷却水。这类工业部门尽管也可以布局在内陆，但布局在沿海具有更明显的优势，不仅可以节约用水成本，同时也缓解了北方地区淡水供需矛盾。

### 2 辽宁临海产业的特点

(1)临海产业发展历史较短　辽宁沿海条件较好，海洋水产及海上运输业等传统海洋产业发展历史悠久。但临海产业的发展历史较短，是在现代港口的基础上发展起来的，本世纪30年代，日本侵略者为了掠夺我国东北的资源，利用大连、营口和葫芦岛港等海运条件发展了一批建材、重化工业，把粗原料源源不断地运回日本；当时也在大连建了部分利用海水做冷却水的工业部门，临海产业的大规模发展，是解放以来随着辽宁港口的建设，适应地区经济发展而逐步实现的。

(2)利用海运原料和产品的临海产业发展迅速　在辽宁沿海各港口附近都发展了一批利用海运原料和产品的企业，比较有代表性的是营口造纸厂、大连石油七厂等。适应外向型经济发展而大办的大连经济技术开发区和营口出口加工区则是利用海运原料和产品企业

的集中分布区。很显然，在沿海港口城市建出口加工区等是比较适宜的。

(3)利用海水做冷却水的企业主要集中在大连　现代经济发展中，水资源对产业区位的制约作用越来越明显。特别是北方地区水资源问题最为突出，在海岸带地区发展以海水做冷却水替代淡水的企业就显示出较大优势。大连三面环海，海水水温低，全年有7个月平均温度低于15℃，利用海水做冷却水有得天独厚条件。早在30年代就开始在电力、造船、化工等部门尝试用海水做工业冷却水。目前全市有石油七厂、第三发电厂等28个企业使用海水，日海水用量达200万吨以上，约相当工业用水1/3。

### 3　临海产业对地区经济发展的影响

临海产业是辽宁省海洋开发的重要组成部分，在沿海地区经济发展中起着重要作用，主要体现在以下几方面。

(1)拓宽了海洋资源的开发范围　由于临海产业的发展，拓宽了海洋资源开发范围。首先，临海产业中的造船业、渔轮修造业及海底石油和矿产设备的制造业发展水平和规模，都直接制约着相应的海上运输业，海洋水产业及海底油气和矿产业的规模、技术水平和效益。近些年来，辽宁省沿海运输船舶的高速化、大型化；海洋水产捕捞向远海区域的扩展等都是以临海产业的发展为基础的。其次由于临海利用海水做冷却水工业的发展，使得无尽的海水再不仅仅是海盐业的原料和航运的载体，已经成为取不尽的水源地。

(2)节省运输成本，扩大地区开放度　根据运费构成分析，由国内原料生产产品出口或是国外原料进口生产过程中，当货物由水路运输转为其他运输方式时，一方面要增加货物装卸费，另一方面要损失运行递减率。这样就造成转运点支付的费用急剧增加，如果企业选在港口布局将减少装卸费等，使运输成本明显降低。另外，临海海运原料和产品的工业也是发挥港口对外经济联系桥梁作用的载体。港口是一个国家或地区对外引进技术、资金、资源，向腹地转移资金和技术的窗口和桥梁，而港口城市这种技术和资金的转移作用主要是通过发展临海产业实现的。因此，在沿海港口城市发展外向型企业将增强其竞争能力。

(3)扩大了海岸带地区经济容量　沿海地区气候温暖湿润，适宜人类生产活动；沿海多平原和河口三角洲分布，地形条件较好；同时沿海地区靠近国际市场，区位优势明显，是各类产业较理想的区位。我国沿海地区及世界各沿海国家或地区经济发展水平较高，是上述各种优势的综合体现。然而，沿海地区的容量是有限的，其经济发展受空间、水源等方面条件制约。

在海岸带地区发展临海产业，在某种程度上扩大了海岸带的经济容量。一方面，沿海地区适应发展需要，可适当地通过填海造地方式增加“黄金地岸”空间，大连星海湾工程已填海造地达85万平方米，力争在21世纪初建成建筑面积300多万平方米，集金融、商贸、文化娱乐为一体的现代化商务中心，另一方面，通过以海水代替淡水做冷却水，减轻地区经济受淡水资源限制。仅大连市每年海水用量达8亿立方米，相当于节约淡水(按90%的重复利用率计算)8000万立方米以上，即每年增加了约70亿元的工业增加值的经济容量，同时也降低了用水部门的用水成本数亿元。随着海水淡化达到规模生产工艺的实现，沿海地区经济容量会更大。

## 二、辽东半岛发展临海产业的条件优越

发展临海产业除了要以海洋资源和空间为基本条件外，还必须以陆域较发达的相应产业部门为基础。与全国沿海地区相比，特别是与环渤海经济圈的山东半岛及京津冀相比，辽东半岛的海陆综合优势比较明显，发展临海产业的基础和条件较好。

在海洋开发方面，辽宁沿海的海岸带类型复杂多样，浅海水域和滩涂资源广阔，岛屿星罗棋布，为各类海洋产业的发展提供了条件。

(1)水产业生产规模约为年水产品产量151万吨，在全国居第6位；海水养殖面积达12.56万公顷，特别是黄海北部的海参、鲍鱼养殖在全国占有重要地位。(2) 海盐生产条件较好，有一定生产潜力，已经形成金州、旅顺、复州湾、营口等几个大中型盐场，年出产能力200万～300万吨之间，居全国第3位。(3) 辽宁沿海的旅游及辽东湾海上石油开发前景可观。(4) 海上运输发达，大连港不仅吞吐能力超过6000万吨，而且外贸进出口货物比重大，对地区经济发展有举足轻重作用。这就决定大连在东北经济区中居于金融、商贸中心的位置，是建成“北方香港”的重要资本。

辽东半岛腹地优势也是显而易见的。(1) 腹地广阔，辽宁沿海各港口以整个东北经济区为腹地，幅员辽阔，资源丰富，特别是木材、煤、铁、石油等资源丰富，是良好的货源发生地。(2) 东北区经济发达，已基本形成了以东北丰富的煤、铁、石油资源为基础的钢铁、机械、石油、化工等工业为主体，门类齐全的工业体系。进口原料、资金、技术有广阔的消化地，出口有丰富的资源。(3) 综合交通运输体系完善。本区是全国铁路和公路网密度最高的地区，也是现有管道运输网最密地区，基本形成了以哈大和滨州—滨绥“T”字型铁路为骨架的铁路网；以大庆—铁岭较油线为主轴的管道运输网、及四通八达的公路运输网络；以沿海大连、丹东、锦州、营口等四大港口为出海口的三线四港交通体系在逐步形成，加速了沿海与内陆的联系与交流。(4) 地理位置优越。无论从西北太平洋经济区域，还是从东北亚经济区域合作的角度分析，辽东半岛都处于日本、韩国、朝鲜、俄罗斯等国家或地区的中心位置，它们之间的交流与合作都需要借助哈尔滨至大连这条南北向的通道。而沈大高速公路的建设，更把以大连为龙头，丹东、锦州、营口、葫芦岛、盘锦为两翼的辽宁沿海城市群与辽宁中部的一些城市群紧密联系在一起，形成更强的吸引力和辐射力。综上分析，辽东半岛的海陆综合优势十分明显。

## 三、加强辽东半岛海陆一体化建设

利用辽东半岛明显的海陆综合优势发展临海产业，将具有如下两个功能。一方面通过临海产业这个载体，把海洋的利用及海洋优势的发挥由海域向陆域转移和扩展；另一方面，促使陆域资源的开发利用及内陆的经济技术力量向沿海地区集中。这两种功能的结果是把海洋资源的开发与陆域资源的开发、海洋产业的发展与其他产业的发展有机地联系起来，促进海陆一体化的建设。

海洋产业产值仅占国民经济的一小部分，即使海洋开发再进一步深入，也不会占国民经济很大的比重。因此，仅仅依靠海洋产业发展海洋经济，是违背建设“海上辽宁”这一战略目标主旨的。因为建设“海上辽宁”绝非是把人口、生产力和其他经济要素由陆域向海域转移；也不是把海洋产业规模发展到超过陆域其他产业规模的程度。而主要针对辽宁省海岸线漫长，海域辽阔，岛屿众多的实际。充分开发海洋资源，合理利用海洋空间，发挥沿海区位优势，形成经济技术由沿海向全省的扩展。

在辽宁省未来的海洋开发、管理和规划过程中，必须跳出就海论海的狭窄圈子，把海洋开发与陆域开发有机结合起来。在实践海陆一体化过程中，可采取点轴结合的模式。所谓点主要是指大连、丹东、营口、锦州、葫芦岛等几个沿海城市，伴随这几个城市临海产业的发展，扩展海洋经济对陆域经济的影响。所谓轴主要有四个，一个是以鸭绿江口至绥中高岭的1800多公里海岸带地区；一个是由大连港延伸至沈阳的交通线；另两条轴分别是丹东—沈阳·锦州至沈阳交通线。后三条轴就如同三条触角一样把海洋的影响顺着交通线传递到陆域内部，具体的海陆一体化布局包括。

(1)以临海产业促进地区外向型经济发展

目前，辽宁沿海以海运原料和产品的加工工业主要集中在大连港区周围及鲅鱼圈港区。随着沿海港口和城市体系健全，有必要增加以海

运原料和产品工业布局的生长点，带动全省外向型经济地带的发展。在辽东半岛东侧，可结合大东港的建设及浪头沿江开发带发展，布局一些出口加工业；大连岸段除继续发展市区临海工业外，适应大窑湾港区建设，把临海产业重心逐步由大连湾向大窑湾沿岸转移，特别是结合开发区建设发展临海产业；营口岸段应继续以鲅鱼圈新经济区为生长点，发展港口电站及矿产品深加工；锦州沿岸可利用大笔架山港的条件，在高桥、王家窝堡等发展部分加工业。

(2)发展以港口电站为主的利用海水临海产业　我省是全国重工业生产基地，也是东北区主要的电力负荷中心，电力不足已严重地影响国民经济的进一步发展。从资源条件看，我省煤炭和水力资源并不丰富，电力工业的发展主要依靠建设燃烧关内煤的火力发电厂解决。在内陆负荷中心建电厂，将增加本已经很紧张铁路运输的压力。据有关资料，每千瓦装机容量年耗煤3吨，一个60万千瓦装机容量的电厂年耗煤达180万吨(240万千瓦耗煤720万吨)；同时需要大量的水源做冷却水。而在沿海港口建电厂，即可以通过海运燃料，降低运输成本，和减轻陆路运输的压力；又可以海水做冷却水，降低用水成本和摆脱水源的限制。在我省沿海有条件建港口电站的主要有：丹东市大东港。位于大连湾湾顶红土堆子的第四发电厂、鲅鱼圈港区的营口电厂、庄河市黑岛电厂、绥中高岭电厂等。另外，规划在瓦房店市西海岸许家屯附近建滨海核电站，也主要是利用海域条件和以海水替代淡水做冷却水。

(3)适应需要发展利用海洋空间的产业　目前利用海洋空间的临海产业部门主要还集中在造船行业，今后造船行业也不会布局太多工业点。主要是适应海洋水产业发展的需要，在盘锦二界沟、绥中县止锚湾、大小长山岛、獐子岛等发展渔轮修造业。另外，大连市工业基础雄厚，海洋科技力量集中，海岸水深条件较好，可发展成海洋工程设备制造业中心。

(4)统一规划，协调发展　临海产业的三个部分并非截然分开，有些临海产业即属于靠海运原料和产品的企业，同时也需要海水做冷却水，这类企业应优先发展。临海产业的发展必将增强海洋经济与陆域经济的联系，本身也往往是港口城市发展的重要组成部分，因此必须通过临海产业这个中间纽带和桥梁的合理规划，把海洋规划与陆域开发规划有机地结合起来。从而以陆域的经济基础、技术力量和技术装备武装海洋产业，拓宽海洋资源的开发广度和深度；而以海洋产业部门和临海产业部门发展缓解陆域交通紧张、能源不足和水资源短缺等矛盾，最终实现辽宁省海陆经济一体化建设。□

## 致有志于海洋事业的同学们

同学们：

您们经过几年大学生活的学习，大大丰富了科学技术知识，培养和造就成为国家的有用人才。在您们即将迈入社会之际，本刊代表海洋战线的全体同仁，向您们道一声：欢迎您们投身于祖国的海洋事业，共同为海洋科学技术和海洋经济的发展做出贡献。

为此，本刊增辟“海洋人才网”栏目，既为海洋方面的院校毕业生推荐就业途径，又为海洋系统的管理、科研、开发部门提供人才信息。同时，将适时刊登海洋系统的用人信息，供同学们选择。希望有志于海洋建功立业的同学们涌跃入网。

凡入网者须由本人提出申请，并将本人姓名、性别、出生年月、就读学校、专业，以及就业意向(100字文字材料和像片一张)，加盖所在学校或系公章后，寄给本刊即可，本刊将按先后顺序每期刊发10～30名人才档案。入网者每人交纳费用30元。特此敬启。

《海洋开发与管理》编辑部

1997年4月

联系人：本刊编辑部　朱　莹