

关于渤海海峡跨海通道规划建设的一个问题

陆 大 道

(中国科学院 地理科学与资源研究所,北京 100101)

摘 要:渤海海峡跨海通道具有重大战略意义,可以改变中国的铁路运输和公路运输等现有的交通格局,对环渤海经济的发展会产生很大的推动作用,对振兴东北老工业基地至关重要。建设该通道不仅是经济问题,还是一个技术问题。是否可建,何时建,需要充分论证。

关键词:渤海海峡跨海通道;环渤海;振兴东北;东北老工业基地

中图分类号: F503 **文献标志码:** A **文章编号:** 1673 - 8039(2009)02 - 0008 - 02

一、渤海海峡跨海通道是国家级的重大工程

随着我国经济实力的增强和社会的飞速发展,有可能提出和建设一系列重大的基础设施工程。经济发展和社会发展需要一些重大基础设施工程来做支撑和保障。这些年,大家可以看到磁悬浮列车、长江大桥一个个重大项目在建,还有高速铁路,京津高速铁路也开始运行,京沪高速铁路在勘探筹划设计,这些项目一直在搞。

我长期搞区域发展以及国土资源开发,涉及到宏观布局。海峡通道这个概念已经有,而且包括很多内涵。今天我们重点讨论的是未来的通道问题。渤海海峡跨海通道毕竟在海底 100m 以下、长度 100km 以上,两边还要包括隧道的引出部分。隧道长度目前是世界第一,公铁通道需要投入两千亿元以上,因此,这个工程建成以后,可以改变中国的铁路运输路网和公路运输,改变现有的交通格局。隧道建成后山东、辽宁两大半岛的交通运输将大大加强。干线铁路的年运输能力可以达到四千万吨至五千万吨。国家在立项时肯定要考虑运输能力、客货流等多种因素,考虑隧道建成后的收益,而且隧道建成后两个半岛的铁路运输线都需要改造。因此,这个工程可不可以开工,不是哪一级部门哪一级政府说了算,而应该是由国家最高决策部门决定的。

二、兴建渤海海峡跨海通道既是个经济问题又是个技术问题

渤海海峡这个地方的地质并不复杂,海上的风浪也不是特别严重。技术问题和经济问题结合在一起就成为重大的技术经济问题,就要进行论证。目前一般来说,开隧道、架桥梁技术上都是可行的。但是,技术上可行并不一定就能够行,还要靠经济上可行。渤海海峡跨海通道可以改变中国整个运输格局,加强辽东半岛、山东半岛、关内和整个东北地区的联系,经济上的客货流变化带来的经济效益很大,能够绕开天津枢纽和北京枢纽,缓解京山铁路、京沪铁路甚至京广铁路的运输压力。这不仅是隧道问题,是整个关内关外的运输系统、运输枢纽、运输工程的一个重大调整。渤海海峡跨海通道未来的经济效益如何,经济上要付出多大代价,技术上要克服哪些困难,这些技术上的困难转变为经济问题,需要巨大投资的海底隧道工程,巨大投资的勘探、建设、维护安全,必须进行系统的研究。我希望这个研究加大自然科学和经济科学的交叉,真正论证出从经济上是合理的,技术上是可行的,那样才能说服有关决策部门,共同做这些事情。

三、渤海海峡跨海通道对振兴东北至关重要

东北包括辽宁、吉林、黑龙江三省及内蒙古东

收稿日期: 2009 - 03 - 12

作者简介:陆大道(1940—),男,安徽桐城人,中国科学院院士,中国科学院地理科学与资源研究所研究员。

本文为作者在“渤海海峡跨海通道对环渤海发展战略及振兴东北老工业基地的影响高层论坛”上的讲话,根据记录整理,作者定稿。

部,面积在 150 万平方公里以上,人口大概有 1.2 亿。东北过去的经济总量比山东高出将近一倍,只是改革开放以来经济增长速度比关内的沿海地区低一些。建国初期全国建设的“156 项工程”,东北就有四五十项,奠定了我国现代工业的基础。但是 20 世纪 80 年代开始,东北经济出现了结构性的危机,促使国家采取一系列的措施进行整改,从 1999 年到 2002 年对老工业基地进行新一轮的开发政策的实施,即振兴东北老工业基地的战略。东北的工业系统制造业基础仍然非常好,作为制造业的门类是齐全的,技术是好的。东北的原油产量、加工能力很大,化工设备制造、矿山设备制造、输变电设备制造,还有机车车辆生产都具有很大优势。

另外,东北农业基础最好。现在农业问题对于国家也非常关键。这些年全国搞低端产品的“世界工厂”,我国的 GDP 大幅度上升。低端产品的“世界工厂”在过去十几年的道路是基本正确的,但是现在已经到了尽头,必须进行调整。而东北在这方面没有有些地区那么严重,人和自然资源比较协调,资源和产业比较协调,东北的结构问题,一旦经过调整以后,发展将会很好,因此东北的发展潜力是巨大的。东北在东北亚具有核心地位,而东北亚的地缘关系对中国的发展很重要。我们跟俄罗斯的关系,东北处在一个很重要的位置,而关内的一些地区没有这么好的结合条件。

东北地区与关内的联系比较紧密。但进出关近十几年都成问题,煤等资源运不进来,把煤运到大连,在一定程度上缓解了山海关运输问题。但通道要通过天津这一枢纽,因为北京运输压力很大。所以从铁路网来看,最应解决的是通道问题。关内的交通问题主要是解决安全性,在这种情况下,北京枢纽和天津枢纽破坏了,山海关铁路通道堵塞,特别是国防,紧急情况下部队运输必须通过这个跨海通道。在经济上这一通道是未来俄罗斯与大半个中国连接的便捷而又安全的通道,在缓解交通压力时将发挥重要作用。渤海海峡跨海通道在今后的发展中将成为中国与俄罗斯联系的中间环节,未来将发挥更大作用。这几年运输方式呈现多样化,公路运输尤其是高速公路的运输发展很快,但铁路运输仍然是不可替代的。南北能源运输是渤海的港口代替过去的京广线和京沪线,东北现在的客、货流主要是东北的粮食、大豆、机器、成品油的外运。未来从东南沿海、华东南部、山东到东北的客货流不断发展,客流主要是传

统的联系,随着 GDP 的提高,人们生活水平的提高,山东半岛跟东北的联系逐渐增加,山东人非常乐意去东北从事各种经济活动、旅游,甚至进入俄罗斯,而且山东半岛与东北有渊源联系,因此,这种客货流是可以预测的,客流是不断发展的,这种经济效益是非常可观的。

运输线路的另一重要指标是机动性。例如,目前我们与新疆的联系主要就是兰新线(兰州—乌鲁木齐),尽管现在在改造,但整个西北部只有一条干线是不够的。兰州作为西部的枢纽,一旦出现问题,整个西北的发展和国防安全都会受到影响,所以国家正在从内蒙古的河套到新疆建设新干线。因此,结构性和机动性非常重要。日本的津轻海峡,是上世纪 60 年代到 80 年代建成的,尽管有些地方很深,勘探了 20 多年,但总工程量要比这项工程小。由于现在还没有正式立项,因此,不可能进行正式的勘探。因此,勘探、开发、建设什么时候搞,要视具体情况而定。英吉利海峡长 37 千米,包括隧道引出的部分共 50 千米,但是英吉利海峡理论上的准备,英法国家各方面的舆论和设计工作加在一起时间很长。我相信我们中华民族有能力把渤海海峡跨海通道工程建设好。

四、渤海海峡跨海通道兴建时机十分重要

我认为一些大工程建设关键是抓住时机,京沪高速铁路是可以延缓时间开工的。京沪铁路是三条最大的铁路之一,每年的货运量是 5000 万吨左右。现在煤炭经过秦皇岛大都经过海上运往南方、运往上海、运到长江三角洲。北京到上海的飞机航班每周是 300 左右,就像公共汽车。高速铁路建成后的特点是站点不多,发出频率高,每 5 至 10 分钟一列。现在的烟大铁路轮渡,每天是 3 班,这就需要对未来的发展进行预测。如果京沪高速铁路建成后,每隔 10 分钟不能发一列火车的话,我认为是很遗憾的。如果能够做到,现在正常的一列火车都是 16 个车厢,高速铁路一列车至少也应该 5—8 节车厢,那么需要多少旅客才能满足它,必须充分论证。

总之,这样一条通道很值得期待,但是其经济上、技术上和安全上的可行性如何还需要深入研究和论证。

(责任编辑 沂溪)