

粤海铁路对海南发展的影响与对策

海南省社会科学界联合会

二〇〇三年二月二十日



说 明

《粤海铁路对海南发展的影响与对策》是我会 2002 年度重大项目,也是全省社科界近期探讨的重要课题。粤海铁路的开通掀开了海南开发史上新的一页,评估粤海铁路对海南特区乃至整个华南地区的影响,并制订相应的对策,对于加快海南特区的现代化建设和发挥粤海铁路的功能和效益,具有重要的现实意义。

省委常委、宣传部部长、省社科联党组书记周文彰同志对本项目的研究做过专门批示。省社科联主席迟福林同志、专职副主席彭京宜同志直接指导本项目开展研究。张学泮、詹兴文同志具体落实本项目研究的有关工作。

本项目课题组通过招标方式产生。海南大学教授詹长智博士担任课题组组长。

海南省社会科学界联合会

二〇〇三年三月二日



* A 0 7 2 2 0 6 7 *

粤海铁路对海南发展的影响与对策

课题组成员名单

顾问：李昌邦 中国(海南)改革发展研究院 副院长
张琳 海南省计划厅 调研员

组长：詹长智 海南大学社会科学研究中心 教授

成员：李仁君 海南大学经济管理学院副院长 副教授

宋贤卓 海南大学现代中国经济研究所 研究员

夏鲁平 海南省委党校海南研究所副所长 副研究员

陈文 中国(海南)改革发展研究院 副研究员

高萍 海口市人民政府研究室 副研究员

杨哲昆 海南旅游研究所所长 研究员

封国强 海南长寿岛有限公司 董事长

孙之悟 海南海易投资开发有限公司 总经理

吴广乐 海南省农业厅市场信息处 助理调研员

梁谋 海南大学教工区管理中心 主任

刘正伟 海航集团计划财务部 职员

林尤廉 海口港集团公司计划部 职员

执行秘书：黄卫星

资料员：黄春柳

目 录

主体报告

粤海铁路对海南发展的影响与对策

- 一、粤海铁路对我国国土资源开发和海南现代化建设的战略性影响
..... (1)
- 二、粤海铁路对海南主要产业的直接影响..... (9)
- 三、粤海铁路对加强海南与内地的文化交流和增强开放意识的影响
..... (15)
- 四、粤海铁路对提高海南物流效率的影响 (17)
- 五、与铁路文明相适应的地区发展对策 (19)
- 六、适应粤海铁路通车的若干重大举措 (27)

专题研究 1

粤海铁路通道对中国海洋国土开发的战略意义..... (33)

专题研究 2

建立与粤海铁路相配套的农副产品加工体系与“冷链”运输体系.....
..... (40)

专题研究 3

粤海铁路通道与“全国人民享受海南岛计划”..... (45)

专题研究 4

粤海铁路通道对海口城市建设的影响及相关对策..... (52)

专题研究 5

粤海铁路通道对海南现有运输体系的影响及相关对策..... (60)

附录 1

粤海铁路相关经济技术指标..... (67)

附表 1-10

1、1999-2001 年海南省国民经济与社会发展主要指标 (70)

2、1997-2001 年海南省社会货物、旅客运输量和周转量 (71)

3、1999-2001 年海南省沿海港口货物吞吐量 (72)

4、2001-2002 年海南省冬季果菜销售情况统计表 (73)

5、1999-2001 年海南省旅游人数和旅游收入 (74)

6、海南岛近海四大含油气盆地基础数据表..... (75)

7、海南岛近海天然气探明地质储量与新疆等西部地区比较..... (75)

8、海南省管辖海域主要盆地油气资源储藏情况估算表..... (75)

9、琼州海峡陆岛运输市场 1993-1997 年运量完成情况 (76)

10、琼州海峡陆岛运输市场运量分流情况预测 (76)

主体报告

粤海铁路对海南发展的影响与对策

粤海铁路经过3年多时间的建设,主体部分“一线一渡”(湛江线和琼州海峡火车轮渡)2003年1月7日正式通车,全线将于2003年底全面投入运营。粤海铁路作为国内第一条跨海铁路,不仅掀开了海南开发史上新的一页,同时也开创了我国铁路建设的新纪录。粤海铁路的开通对于海南省乃至整个华南地区的影响是全面和深远的,评估这些影响并且制订相应的对策,对于加快海南的现代化建设和发挥粤海铁路的功能和效益,具有现实的意义。

铁路是工业革命的产物,同时也是工业革命的主要动力。在发达国家已经进入后工业时代,中国进入初步工业化阶段,海南新一轮开发建设刚刚起步这一特定的时代背景下,粤海铁路的建成通车对海南社会经济发展的影响程度到底有多大?在海南与内陆地区的空中交通网、陆上公路交通网和海上交通网基本形成的情况下,粤海铁路的意义和作用到底在哪里?这是本课题需要回答的主要问题。

本课题组在有关机构和人士的积极参与和大力协助下,在参考了国内外相关研究成果的基础上,就粤海铁路开通对海南发展可能产生的影响进行了初步的分析和预测,我们的初步结论是——

粤海铁路对海南的影响是战略性的,同时也是非常直接和明显的;影响的方式既有物质层面的,也有精神层面的。它可以从多方面改善海南的投资环境,引起国内外对海南的关注。粤海铁路的建成通车可以提高海南的开放水平,同时也可以提高海南的经济景气指数。

铁路是工业文明的重要标志,它是制度、规范、速度、效率的集中体现。所以,粤海铁路的开通对海南以及沿线地区社会经济管理水平提出了更高

的要求。提高铁路站点和沿线地区经济运行效率和社会管理水平,既是对地方政府和企业管理者挑战,也是促进本地区走向更高文明的重要机遇。

粤海铁路对海南的影响是长远和全面的。正因为如此,评估它的影响是一项长期的和有一定难度的工作。我们有充分的理由相信,现实的发展会比我们在目前的研究中所能预见到的情况更加丰富多彩。因此,我们建议,有关研究机构与粤海铁路的业主单位及其经营管理部门相互配合,对粤海铁路对地区开发和现代化建设的影响开展长期的跟踪研究。

一、粤海铁路对我国海洋国土开发和海南现代化建设的战略性影响

建设交通运输体系的首要目的是开发国土资源,振兴所在地区的产业和提升相关地区居民的生活质量。作为海南与内地连接的陆岛运输大动脉,粤海铁路对海南开发和我国现代化建设的战略性影响将包括以下方面:

第一,粤海铁路对于我国国土开发从陆地向海洋的扩展创造了重要条件。21世纪是中国实施海洋国土开发,建设海洋经济强国,实现中华民族伟大复兴的时代。海南是开发南中国海200万平方公里蓝色国土的前沿和重要基地,粤海铁路为此提供了具有决定意义的基础和条件。

第二,粤海铁路的建成消除了海南产业发展战略选择中的最后一个不确定因素,使海南经济体系和产业发展方向彻底明朗化,从而大大降低了经济发展路径选择中的机会成本。海南将更加坚定地走以优势资源为依托的产业发展道路,加快实现“一省两地”和建设海洋经济强省的发展战略目标。

第三,粤海铁路改善了海南与周边地区以及铁路干线沿线城市的经济联系,海南应在21世纪的初期主动地实施区域化分工战略和铁路干线沿线城市分工战略,成为华南经济区和铁路沿线城市最大的蔬菜瓜果和水产品供应基地,沿线城市居民的养老基地和第二居住区。

第四,粤海铁路促进海南实施新的对外开放战略,通过率先建立热带农产品在中国腹地市场、东欧市场的营销网络,加快与东盟国家资本与技术市场对接的速度,成为东盟地区农副产品进入中国内地市场的重要窗口以及中国企业进入东盟市场的主要管道。

第五,在公众注意力成为重要资源的信息时代,有必要配合粤海铁路的通车,推进“全国人民享受海南计划”,从而引起全中国人以及国际社会对海南优越的自然环境和不断提高的生活质量的深层关注和积极参与,使之有助于振兴海南的产业,提升海南的人气指数,改善海南居民的基础结构。

第六,粤海铁路建成给海南的发展提供了新的机遇,但是要使机遇变成现实的发展成果,需要创造一流的软环境。加快行政体制改革的步伐,加强民主与法制建设,发展科技、文化和教育,全面提高人口素质,提高社会的文明程度,是改善发展软环境的基础性举措。

(一)粤海铁路在我国 21 世纪国土开发中的战略价值

21 世纪是我国迈向现代化,实现中华民族伟大复兴的关键时期。在此过程中,国土整治和开发是关键性和基础性的任务。20 世纪 90 年代我国正式启动了西部大开发的世纪工程,21 世纪初期我国将实施蓝色国土开发计划。在国土开发中,交通运输体系的建设必须先行。粤海铁路是我国实施南海海洋国土开发计划的重要条件。

铁道部部长傅志寰在谈及粤海铁路通道的战略意义时曾说:“国家之所以投资 45 亿元建设粤海铁路通道,最主要的目的是国土开发的需要,将祖国最南端的海南与全国铁路网线连接,是国家投资战略的需要。”

我国南海海域的海洋国土面积约 200 万平方公里,占全国海域面积的三分之二。按人均面积计算,海南省是唯一享有海域管辖权的省份,人均拥有海洋国土面积 0.276 平方公里,是全国平均值的 110 倍。南海蕴藏着十分丰富的资源,特别是油气资源,潜在的储量高达 707 亿吨(我国管辖海

域内约为 200 亿吨),与波斯湾、墨西哥湾、北海齐名为世界四大海洋油气区之一;南海海底矿产资源丰富,锰结核、钴结壳等储量大;南海生物多样性指数高和渔业资源丰富,渔业生物物种数占全国总数的 67—80%,渔场面积 182 万平方公里,占全国的 65%,发展海洋渔业、海洋生物产业、海洋油气化工和海洋旅游业有着十分广阔的前景。

在我国全面建设小康社会,进而向现代化进军的过程中,能源和基础性资源的供求形势更加严峻,石油需求的快速增长与后备资源不足的矛盾更加尖锐。预计 2010 年时石油需求中对进口的依赖度可能超过 50%,2020 年我国将成为世界第一大石油进口国。南海又扼太平洋与印度洋之要冲,是海上交通的必经之地,我国每年出口贸易额的四分之三要从这里经过。因此,从战略高度考虑,以南海油气资源开采与加工为重点的海洋国土资源开发计划,将成为 21 世纪我国治国兴邦的重大战略举措。毫无疑问,粤海铁路通道对国家实施南海海洋国土开发计划具有十分重要的作用。

另一方面,在我国全面建设小康社会和迈向现代化的目标中都蕴含一个基本的理念,就是发展的均衡性。走共同富裕的道路,让所有的人享受经济与社会发展的成果,这是中国共产党的宗旨和社会主义的基本原则。

由于历史和地理的原因,我国的环北部湾地区一直处于现代化的边缘,其根本的原因是作为它的腹地的大西南地区长期处在欠发达的状态,因而未能在它的出海口孕育出可以与国际市场接轨的重量级的港口城市。然而,随着我国 21 世纪顺序展开的“西进”“南下”(开发南海)战略,北部湾作为我国西南腹地重要出海口和进军海洋的重要前沿和基地,必定要开创新的历史篇章。海南是北部湾地区唯一的特区省份,理应承担起龙头和中心的作用。粤海铁路的开通为海南立足北部湾,呼应大西南提供了基础条件。

粤海铁路的另一个重要功能是迁缓我国珠江三角洲地区逐渐形成的

人口和环境压力,引导资本、技术、人才向周边地区扩散,以形成更加合理的产业布局和国土资源更加合理的利用。经过 20 多年来的改革开放和现代化建设,珠江三角洲地区、长江三角洲地区、以京津唐为核心的环渤海地区并列成为我国三大经济高密度板块。三大核心板块在成为我国经济强劲“增长极”的同时,也带来了生产生活成本不断升高,生态环境质量不断下降的“富贵病”。欧美和日本等早期工业化国家的经验是采取有效的措施引导资本、技术和人口向周边地区扩散,保障地区间相对均衡的发展,而在此过程中,建立核心板块与周边区之间发达的交通运输体系成为必要的条件。

(二)粤海铁路增加了海南在产业发展战略和现代化路径选择上的确定性

在粤海铁路通车之后,海南与大陆市场的立体交通运输体系基本形成,它将直接推进以优势资源为依托,以特色产业为主导的经济体系在海南的形成与发展。在此过程中,热带农业的产业化、旅游业的国际化和海洋资源开发的产业化成为海南在 21 世纪初期全面建设“小康”社会进而实现基本现代化的主要途径。

经济全球化浪潮使区域和城市的分工日趋明朗。合理选择并最终形成适合自身条件和国际市场的需求,有特色的产业体系是决定海南经济发展前途的关键。十多年来,海南在产业选择和发展思路上的多次转换使我们在全球化的产业分工中贻误了宝贵的时机。出现这种结果的原因是多方面的,除了认识上偏差之外,一个更加本质的原因是海南与我国腹地市场之间缺乏便捷的交通条件,远离有强大辐射力的中心城市,结果陷入了什么都可以干,但什么都干不成的“怪圈”。

在经历了“泡沫经济”的痛苦之后,1997 年,海南省决策层以“夯实基础,稳中求进”的务实态度,提出了以“一省两地”为目标的产业经济发展战略。新的发展战略从当地真正的优势资源出发,考虑国内外市场的需求,

循序渐进走从工业化到现代化的道路。正是在这样一种特定的历史背景下,粤海铁路作为“夯实基础”的一项重要举措,1998年8月正式进入了建设阶段。

2002年4月,海南省第四次党代会在“一省两地”基础上进一步完善了产业经济发展思路,除了要把海南建设成为中国最大的热带农业基地、休闲度假旅游胜地、新兴工业基地之外,进一步提出建设海洋经济强省的目标。实践证明,海南走一条以优势资源为依托,以特色产业带动整个经济发展的新型工业化之路是现实可行的。在此过程中,粤海铁路作为产业经济的“大动脉”将发挥出不可估量的作用。历史上,西方发达国家的工业革命是从蒸汽机和火车开始的,铁路成为工业经济的大动脉,所到之处聚集人流、物流和信息流。铁路不仅促进了产业的兴盛,城市的繁荣,铁路还为沿线的农村地区带去了新的文明、新的观念、新的机遇和新的发展。粤海铁路的开通必定为海南进入成熟的产业经济时代和城乡一体化发展的新阶段带来了巨大的新机遇。

(三)粤海铁路通道对海南区域经济发展的战略性影响

海南应该借助粤海铁路为主干的交通体系,真正融入“华南经济圈”,承担部分产业的配套和转移,缓解三角洲地区高度密集的资本和人口的压力;同时积极参与沿铁路干线的城市经济体系的分工,成为其中的一个重要节点,真正成为“中华民族的世纪花园”,全国人民的“度假村”、“菜篮子”和“果盘子”。

改革开放以后,珠江三角洲地区依托香港作为远东地区最大的国际金融中心、国际商业中心和物流中心的便利条件,建立起以香港为中心的铁路、高速公路(桥梁)和空中交通网络,把握机会,率先进入国际分工体系。经过二十多年的改革开放,广东和其近邻的香港、澳门组成的“华南经济圈”已经成为我国经济最发达、交易最活跃的三大地区之一,三角洲地区更是世界上最具活力的制造业中心。

虽然海南建立经济特区已有 15 年的历史,但是由于交通运输的不便,一直无法融入近在咫尺的以粤港澳为主体的“华南经济圈”,海南与“珠三角”地区和环北部湾其它城市的经济关联度一直维持在极低的水平。其主要原因就是海南与这些地区有海峡阻隔,没有建立起与其核心的“珠三角”之间的快速通道。

但是,我们需要注意经济发展的另一个动向,这就是“珠三角”目前已经成为我国人口密度和经济密度最高的地区之一,这一地区已经出现人口与资本密集的压力,需要向周边合适的地区扩张以分散日益增长的压力。在包括广(州)梅(州)汕(头)佛(山)港、澳、珠(海)在内的“珠三角”,人均 GDP 已经接近和达到中等发达国家的水平。从广东全省的情况来看,全省人均 GDP 从 1978 年 369 元提高到 1999 年的 11728 元,居民人均消费水平也由 213 元增加到 4760 元,分别增长了 9.45 倍和 5.48 倍。它反映了广东 20 多年经济建设的成就,但同时也意味着随之而来的广东劳动力成本的大幅度攀升。以城镇职工年人均工资 1978 年仅为 615 元,而 1999 年则升至 11309 元,增长了 17.4 倍。再加上随着广东大规模的桥梁道路、能源(电力)和通讯等基础设施的建设以及房地产开发,使广东原有的低地价、低电价、低运输成本的相对优势大幅下降。粤海铁路开通之后,海南的交通运输设施出现根本的改善,就有可能分散华南地区资金和人口过于密集的压力,两地将在更大的范围内实现资源、市场和技术的共享。所以,粤海铁路对海南融入“华南经济圈”提供了基础条件。

粤海铁路通道的开通不仅将海南经济与华南经济圈联结起来,而且使海南与西南部的联系更加方便。粤海铁路经湛江往东,经三茂铁路可与京九、广梅汕铁路相连;经塘口与黎湛线相接,沿黎湛线北上可与湘桂、焦柳、京广等铁路相通;往广西方向,经湘桂线可与南昆线相接,达到西南地区;沿京广线在郑州与陇海线交汇,可直达大西北地区 and 远东地区。

我国西南地区对南方港口有很强的依赖性。据统计,云南、贵州、四

川、重庆四省市每年经湛江港进出口的物资已占全港进出口货物总额的近 50%。实施西部大开发已经成为 21 世纪我国的一项基本国策,粤海铁路通道的开通,可以为海南创造参与西部大开发的机会。海南西部有洋浦、八所、九所等天然良港,以粤海铁路为主干的陆岛交通体系建成之后,完全有可能在海南岛形成新的转口贸易基地。

粤海铁路通道给海南西部工业走廊带来了新的希望。经过几年的培育,从海口西北紧邻的澄迈老城工业开发区到洋浦经济开发区、儋州的木材与家具加工基地、东方石化工业基地、昌江铁矿开采基地,“西部工业走廊”已具雏形。海南的西部铁路与粤海铁路接通之后,为“西部工业走廊”的商品物资直接进出岛创造了条件,可以使海南的主要工业产品降低成本、提高市场竞争力。

长期以来,由于交通运输条件以及其它条件的缺乏,导致海南基本上属于“孤岛经济”,海南无法与内地主要城市形成相对固定的分工,海南的工、农业产品和服务产品在国内外市场的覆盖率很低,商品品牌知名度不高,缺乏相对稳定的营销网络,这是海南经济缺乏竞争力的一个根本原因。粤海铁路通车之后,从根本上改善了投资环境,为海南进入铁路沿线城市的分工体系创造了条件。所以,海南要充分发挥粤海铁路的作用,使海口、三亚等中心城市参与区域经济分工,成为铁路沿线城市体系中的重要节点。

(四)海南应借助粤海铁路通道成为中国与东盟合作的重要窗口

在 2002 年中、日、韩与东盟“10+3”区域合作格局在政治层面正式确定之后,中国与东盟的合作已经进入前期的准备阶段。上海和华东、华南地区的重要对外开放城市,云南、广西等与东盟陆上接壤的省、区都在积极行动起来,做好与东盟国家合作的各项准备。由于海南与东盟国家在经济上缺乏互补性,因此,许多人士认为海南在中国与东盟的合作中面临的挑战大于机遇,如果我们不能积极地采取对策,可能陷入越来越被动的局面。

因此,我们需要充分利用粤海铁路开通的条件,采取“反物正用”的策略,完全有可能开拓另一种前景。海南与东盟国家出口产品结构上的相似性,这是我们的劣势,同时也可能转化为我们的优势。海南与东盟的合作有地缘和人缘上的便利条件,如果我们能够率先建立热带农产品和旅游产品在中国内地的营销网络,率先与东盟的资本市场、技术市场实行对接,然后利用这种先发优势,成为中国内地与东盟地区合作的重要桥梁和窗口,海南就可以在中国与东盟合作的大棋盘上走出胜着。

海南已有企业正在着手开展进入新加坡资本市场的准备工作,选择合适的企业和项目在新加坡证券市场上市,然后与中国内地的项目或企业实行整合,这是一种十分有价值的工作。此外,海南还可以与东盟国家在农业种植技术和加工技术方面开展广泛的合作,或者成为东盟国家外销农产品的生产基地。

二、粤海铁路对海南主要产业的直接影响

与广阔的腹地市场对接是一个地区工业化和现代化不可或缺的条件。工业革命的初期,老牌殖民主义国家依靠远洋船队打开了远东地区和美洲大陆的市场;19-20世纪,铁路与远洋货轮的结合成为早期工业化国家的运输大动脉。进入21世纪,信息技术革命部分地改变了资本的结构和创造财富的方式,但是,人类的文明永远是在过去的基础上积累而不是彻底否定过去,物质资本和物质财富仍然是人类生存和发展不可或缺的条件,而便利的交通和运输条件依然是工业化和现代化的不二法门。

(一)粤海铁路对海南农业发展的促进作用

热带农业是海南优势最为突出的基础产业。海南拥有三大战略资源:第一,热带农业资源组合。海南所具备的丰富水热条件,成为我国发展热带农业最理想的地区。第二,优质生态环境资源。优质的生态环境为海南发展无公害农业提供了基础条件。第三,海南农垦系统所拥有丰富的人力资源、土地资源、生产组织体系和产品营销体系,储藏着巨大的潜在生产

力,是推进海南农业现代化的重要潜在力量。

长期以来,交通运输条件落后,加工能力不足,市场营销体系欠缺是制约海南农业发展的三大主要因素,而交通条件的欠缺又占有主要的位置。2001年,海南农副产品及其加工品出岛总量约497万吨,其中新鲜瓜果菜为340万吨。海南瓜果菜出岛运输百分之90%以上靠汽车运输,通过海运和空运的份额不足10%。大约40%的瓜果菜由于没有及时进入市场而被迫低价销售,或白白烂在田间地头。

另一项统计显示,2000年海南瓜果菜销售总额53亿元,而运输行业靠运瓜果菜收入17.5亿元,相当于瓜果菜收入的三分之一。运输成本居高不下,降低了海南农副产品在市场上的竞争力,同时也影响了农民的收入和农业企业的经营效益。由于缺少直接联接产销两地的便捷、廉价的运输工具,降低了海南在全国农副产品中的战略地位,反过来又限制了海南热带农业产业化水平。所以,从某种程度上说,粤海铁路开通最大受益者是海南的热带农业。目前以汽车为主要运输工具的情况下,运到北京每公斤瓜菜的成本平均1元钱左右。粤海铁路开通后,包括短途的辅助运输,每公斤的成本在0.5元左右,仅此一项就可降低成本近7亿元。这样,利用粤海铁路通道,海南丰富的热带瓜果菜将直接而又经济地运往内地,海南发展热带高效农业的前景将更为广阔。

另一方面,海南的水产业近年来出现了快速的发展。根据海洋部门的统计,2002年海南的水产品产量突破了100万吨,产值达到80亿元。在2002年12月通过的《海南省渔业产业化发展规划(2003年-2010年)》提出,今后五年内海南将重点扶持4—6个产值超10亿元的水产品加工龙头企业和水产市场龙头企业,通过实施渔业产业化战略、精品战略、可持续发展战略和科教兴渔战略,实现“三大重点目标”的转移:即海洋捕捞由近海向外海转移、水产养殖从内陆向近海发展、水产加工从简单的生产加工型向综合加工利用与物流中心并举的方向发展。促进全省海洋和渔业经济

从数量型向质量型、效益型转变,提高海洋与渔业产业的素质和国际竞争力。至2010年,全省水产品总量达230万吨,实现海洋渔业全系统总产值280亿元,真正把海南建设成为海洋经济强省。

粤海铁路对海南热带农业和海洋渔业的影响集中在以下五个方面:

1、降低运输成本 根据正在执行的各种交通运输工具的服务价格,再加上各个中间环节的费用负担,以集装箱为主的火车运输代替目前的汽车运输的成本比较:运距500公里以内要节省20%左右,运距500—1000公里要节省25%左右,运距1000公里以上要节省30%左右。若加上沿途各种关卡带来的隐性成本,利用粤海铁路的运输成本比目前的水平平均降低50%左右。

2、降低运输过程中的货物损耗 目前通过汽车运输的蔬菜、瓜果主要采用藤条箩筐和泡沫塑料箱作为容器的大包装,运输过程中的碰撞损耗和变质腐烂的情况较为严重,即使及时运到了目的地,也难以保障商品的品质。以集装箱为主的火车运输,尤其是通过建立“门到门”(Door-to-Door)的“冷链运输体系”(Cool-Chain Transport System)和物流配送体系,加上保鲜和小包装处理,可以极大地降低运输损耗,提高商品品质。

3、形成以铁路沿线城市为节点的配送网络,建立稳定的供应链 长期以来,海南农副产品在国内外市场所占份额不高的一个重要原因是未能进入大型连锁超市系统,与它们建立稳定的供货关系。汽车运输虽然有方便灵活的特点,但是,这种打“游击战”的方法不能提高海南产品在市场上的稳定占有率,造成海南农副产品在价格、供应量和供应地点等方面经常性的波动,影响了整个产业的健康发展。

4、促进农副(水)产品加工业和现代服务业的发展,提高海南农业的产业化水平 粤海铁路投入运营之后,围绕粤海铁路的主要站点建设一批综合性的货仓、专业市场、批发中心和加工厂,逐步形成辐射周边地区的集批发、加工、包装、仓储、中转、配送等多种功能为一体的现代物流集散地,建

成海南农副产品、工业品通向全国各地的物流中心,同时进岛的货物也由此以低成本的方式流向海南各地。充分利用粤海铁路通道这条海南发展的生命线,海南将建成一批新型工业和现代服务业的重要基地。

5、交通运输“瓶颈”的消除反过来可以促进产业的发展,提高进出海南的交通运输总量 通过粤海铁路提高海南热带农业在我国农副(水)产品市场上的战略地位,提高国内外资本向海南农业和加工业投入的积极性,加快提高海南农业、海洋渔业的产业化水平,提高农业种植(养殖)企业、加工企业的经济效益,提高出岛货物的总量。

(二)粤海铁路对海南旅游业的促进作用

粤海铁路对海南旅游业的影响同样是直接和显著的。作为中国唯一的热带海岛,优美的自然风光和宜人的气候条件使海南成为国内外游客的重要目的地之一。2001年海南旅客突破1100万人次,进岛人数340万;2002年达到1200万人次,进岛人数达到400万。目前这些人上岛的方式只有两种:飞机或者汽车(过海轮渡),由于游客对交通工具缺乏更多的选择性,出游的交通成本所占比例过大,一方面限制了海南旅游业的发展空间,同时也影响了旅游企业的经济效益。根据省旅游协会提供的资料,目前全省宾馆、餐饮、旅行社、旅游景点和旅游从业者的接待能力已经达到2000万人次以上,如果适量追加投资,进一步消除局部地区的“瓶颈”因素,旅游接待能力可再扩大一倍左右。也就是说,海南现有的旅游设施的潜在接待能力可以扩大到目前实际抵达游客的2-3倍。另一方面,在北京、上海、广州等地进行的旅游客源调查显示,75%的受访者希望到海南旅游,海南已经成为中国内地居民首选的冬季度假旅游目的地。但是由于海南远离客源相对集中的中心城市,对于希望来琼旅游的普通居民来说,乘飞机费钱,乘轮船费时,乘汽车既不舒适又不安全。在一般年景,乘飞机上岛的游客占了旅客总量的一半左右。在旅游费用中,飞机票等交通费用占旅游开支的70%至80%。如果乘坐汽车再转轮渡,需要的时间又很长,这