

振兴东北

下

重大课题研究成果汇编

国务院振兴东北地区等

老工业基地领导小组办公室综合组

编著



中国财政经济出版社

振 兴 东 北

重大课题研究成果汇编

国务院振兴东北地区等老工业基地领导小组办公室综合组 编著

下 册

中国财政经济出版社

图书在版编目(CIP)数据

振兴东北重大课题研究成果汇编/国务院振兴东北地区等老工业基地领导小组办公室综合组编著.
—北京:中国财政经济出版社,2006.9

ISBN 7-5005-9338-4

I. 振… II. 国… III. 工业经济-经济政策-研究报告-东北地区 IV. F427.3

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2006)第 103703 号

中国财政经济出版社出版

URL: <http://www.cfeph.cn>

E-mail: cfeph@cfeph.cn

(版权所有 翻印必究)

社址:北京市海淀区阜成路甲 28 号 邮政编码:100036

发行处电话:88190406 财经书店电话:64033436

北京牛山世兴印刷厂印刷 各地新华书店经销

787×1092 毫米 16 开 112.5 印张 2 697 000 字

2006 年 10 月第 1 版 2006 年 10 月北京第 1 次印刷

印数:1—1000 定价:150.00 元(上、中、下)

ISBN 7-5005-9338-4/F·8109

(图书出现印装问题,本社负责调换)

总 目 录

上 册

第一篇	东北老工业基地非公有制经济发展研究报告	(1)
第二篇	提升东北老工业基地产业创新能力研究	(51)
第三篇	东北地区一体化研究报告	(99)
第四篇	东北老工业基地装备制造业重组战略研究	(269)
第五篇	东北地区农业组织结构创新与发展现代农业研究	(347)
第六篇	东北老工业基地金融坏账处置问题研究	(507)

中 册

第七篇	大力发展东北地区农产品精深加工的政策建议	(635)
第八篇	资源开发补偿机制与衰退产业援助机制研究	(747)
第九篇	中部老工业基地政策支持研究课题总报告	(833)
第十篇	地方国有企业改革相关问题研究	(889)
第十一篇	老工业基地建设项目实时监控系統研究	(929)
第十二篇	东北地区沿海经济带产业发展研究	(987)
第十三篇	辽宁老工业基地产业结构调整和技术升级中的金融信贷问题 研究	(1117)
第十四篇	抚顺市棚户区改造问题研究	(1167)

下 册

第十五篇	大连东北亚国际航运中心建设对策及重点项目布局研究	(1231)
第十六篇	大连市电子信息及软件产业发展研究	(1267)
第十七篇	大连与上海工业经济发展比较研究	(1405)
第十八篇	吉林省汽车产业基地建设规划研究	(1453)
第十九篇	吉林省农产品加工基地建设规划研究	(1483)
第二十篇	黑龙江能源矿产资源开发和利用战略研究	(1525)
第二十一篇	黑龙江垦区农业产业化经营与龙头企业发展研究	(1609)
第二十二篇	黑龙江对俄经贸科技合作战略升级研究	(1667)
第二十三篇	哈大齐工业走廊研究报告	(1695)
第二十四篇	大庆 伊春资源型城市转型研究	(1725)

目 录

第十五篇	大连东北亚国际航运中心建设对策及重点项目布局研究	(1231)
第十六篇	大连市电子信息及软件产业发展研究	(1267)
第一章	全球电子信息产业发展态势分析	(1271)
第二章	我国电子信息产业发展态势分析	(1284)
第三章	大连电子信息产业现状和问题、战略思路和目标	(1300)
第四章	大连市电子信息重点领域发展战略	(1315)
第五章	大连市电子信息及软件业主导产业集群研究	(1356)
第六章	大连市电子信息及软件产业空间布局研究	(1375)
第七章	发展措施与政策建议	(1385)
第十七篇	大连与上海工业经济发展比较研究	(1405)
第十八篇	吉林省汽车产业基地建设规划研究	(1453)
第十九篇	吉林省农产品加工基地建设规划研究	(1483)
第二十篇	黑龙江能源矿产资源开发和利用战略研究	(1525)
总 报 告		(1527)
分报告一	黑龙江煤炭	(1546)
分报告二	黑龙江石油	(1556)
分报告三	黑龙江电力	(1566)
分报告四	新能源与可再生能源	(1580)
分报告五	对俄能源合作	(1590)
分报告六	能源节约与综合利用	(1601)
第二十一篇	黑龙江垦区农业产业化经营与龙头企业发展研究	(1609)
第一章	绪论	(1611)
第二章	农业产业化研究文献综述	(1618)
第三章	黑龙江垦区农业产业化发展现状分析	(1627)

第四章 黑龙江垦区农业产业化发展评价	(1644)
第五章 黑龙江垦区农业产业化发展的趋势展望	(1649)
第六章 黑龙江垦区农业产业化发展对策措施	(1656)
第七章 政策建议和结论	(1660)
第二十二篇 黑龙江省对俄经贸科技合作战略升级研究	(1667)
第一章 对俄经贸科技合作战略升级的现实基础和优势条件	(1669)
第二章 对俄经贸科技合作战略升级的基本思路	(1678)
第三章 对俄经贸科技合作战略升级的主要任务	(1682)
第四章 推进对俄经贸科技合作战略升级的对策建议	(1688)
第二十三篇 哈大齐工业走廊研究报告	(1695)
哈大齐工业走廊研究报告	(1697)
第二十四篇 大庆 伊春资源型城市转型研究	(1725)
第一章 大庆资源型城市可持续发展研究	(1727)
第二章 伊春资源型城市经济转型研究	(1752)

第十五篇

大连东北亚国际航运中心建设 对策及重点项目布局研究

一、国际航运中心类型、要素及发展趋势

(一) 国际航运中心类型

国际航运中心是指在某一国际区域内,集聚航运相关各种资源要素,拥有航线稠密的集装箱枢纽港、深水航道、集疏运网络等硬件设施和为航运业服务的金融、贸易、信息等软件功能等明显优势,对国际区域经济、社会产生较大影响,取得公认的国际航运中心地位,并以国际航运为核心纽带,带动所在和相关区域经济协同发展,促进相关产业合理布局,实现相关资源最佳配置的港口城市。

世界国际航运中心按物流服务方式,可分为国际中转型、腹地直达型和功能服务型三类;按物流服务空间,可分为全球性和区域性两类。本研究以物流服务空间分类法为主,物流服务方式分类法为辅归纳航运中心主要有以下三种类型:

1. 全球性国际航运中心。全球性国际航运中心,是指以全球范围作为其功能辐射空间,以世界性物流服务为己任,牵动全球经济活动和资源配置的国际航运枢纽。全球性国际航运中心是国际航运中心的最高层次,一般处于或逼近全球性主干航线和区域性国际航线的交汇点,其功能基本上是中转型国际航运中心。目前,全球性国际航运中心仅有香港、新加坡和鹿特丹等少数几个港口城市。

2. 区域性国际航运中心。区域性国际航运中心是以某一国际区域为其国际物流服务辐射空间的国际航运中心。它以处理某一个国际区域内的国际物流服务为己任,是对该区域国际经贸活动和资源配置有重大影响的国际航运枢纽。具体而言,区域性国际航运中心又可分为中转型、腹地型以及复合型区域性国际航运中心。

中转型区域性国际航运中心,是主要从事区域性国际中转运输的国际航运中心,以海外腹地作为其主要的经济腹地,将其他国家或地区的国际贸易货物作为其服务的主要对象,区域内的直接外贸运量并不太多。如釜山、高雄、东京和神户等。中转型区域性国际航运中心在区域性国际航运中心格局中处于第一层次,由于其以吸引和争取区域的其他国家和地区的国际物流为主,因此区域内各国际航运中心之间的竞争最为激烈。

腹地型区域性国际航运中心,是指以为本国腹地外贸直达运输服务为主的国际航运中心,这是国际航运中心格局中的第三层次。一般来说,此种区域性国际航运中心所在国家的国土辽阔,资源丰富,市场广大,进出本国的外贸直达运输量很大,并在所在国际区域运输中占有重要地位。其港口一般也是本国外贸运输的“门户大港”。如目前的上海已属于这种层次的区域性国际航运中心。

复合型区域性国际航运中心,是指从事区域性国际中转运输和本国腹地外贸直达运输兼而有之的国际航运中心,这是区域性国际航运中心格局中介于中转型和腹地型之间的第二层次,也是从腹地型向中转型区域性国际航运中心发展过程阶段中的必经阶段。

3. 服务型国际航运中心。这类国际航运中心可以没有现代意义上的条件优越的港口、航道和规模庞大的远洋船队,但它必须是与航运相关的金融、保险、贸易、咨询、信息、人才等资源配置与集聚的组织者,政策法规、海事仲裁、技术标准等的规划者,其主要功能是为开展国际航运活动提供各类服务。服务型国际航运中心应该是国际航运活动相关的各类资

源要素运作的主导力量。因此,服务型国际航运中心应该是为全球航运市场提供服务的港口城市。但时下区域性国际航运中心的建设也越来越离不开服务功能的提升与拓展。因此,从某种意义上说,全球性抑或区域性国际航运中心都应具备为航运活动提供软服务功能。

(二) 国际航运中心形成要素

从国际航运中心发展和演进过程看,其形成因素主要有:

自然条件。包括港口的水文条件、气候条件以及地理位置,自然条件对形成国际航运中心的作用的特点是:第一,自然条件优劣标准是随历史推进而变化;第二,自然条件是可以改变的;第三,天然良港及位于国际主干航线上固然重要,但自然条件对形成国际航运中心的作用,要同宏观上运输网络体系的状况、内陆腹地与海外腹地的状况以及其他条件一起综合考虑。科技发展已使集散传输手段愈益摆脱地域障碍,区位优势趋于下降。

集散传输条件。形成国际航运中心的集散传输条件随科技进步不断发展,从目前来看,国际航运中心的集散传输条件包括发达的海陆空内河集疏运条件、邮电通讯、卫星通讯、全球互交网络、区域性或行业性互交网络。

技术条件。指支持高效率运作的技术条件。在第三代国际航运中心中,技术条件还包括支持把技术作为一项商品有效转移、配置的技术。如将海上运输及相关理论成果转化实用技术,将高技术含量生产工艺分拆改造成适用技术,将创新管理技巧一般化并转移扩散等。

经济条件。国际航运中心的形成无一不依托腹地经济的快速发展和对外贸易剧增。历史上国际航运中心“领头羊”的更替同世界经济重心转化的路径相吻合,也证明了经济条件对形成国际航运中心的重要作用。而且国际航运中心的功能和主要特征也是由国际经济和贸易发展所决定的。

体制及政策条件。国际航运中心的集散调配功能的辐射面至少是一个区域性的国际市场,因此其市场体系、法律制度环境、政策状况体现出国际化、自由化和稳定性。国际化是指在形成完整市场体系的基础上,市场组织、运作规范同国际接轨,能在体现本地本国特色的基础上从容处理国际性事物。自由化是国际航运中心共同和重要的条件,是保证航运中心追求集散效率的关键因素。稳定性也是国际航运中心的必要标志和号召力所在,包括政治经济体制的稳定、法律规范的稳定、政策的稳定以及经济运行状况的稳定。

人文历史条件。良好的人文传统、人文特征和人文形象、文化习惯的多元化、多元文化的亲和力等也是国际航运中心形成的一个重要因素。伦敦悠久的贸易和航海传统和文化、众多优秀的海事人才等成为国际航运中心形成重要的人文历史条件,这也是伦敦虽然在今天从港口看已无全球级的功能和条件但仍以其交易市场、保险服务、航运信息服务、海事服务、海事研究与交流、海事监管等功能保持着全球级国际航运中心的主要原因。

因此可以总结出构成国际航运中心的基本要素主要有:

1. 优越的航运地理位置。具有全球航运优越地理位置的城市是迅速发展和快速走向国际化的重要条件。作为国际航运中心,其区位优势能具有独到优越性和战略性,主要体现在与世界经济和本国经济发展重心的区域整合。世界国际航运中心都具有优越的航运地理位置,位于或逼近于全球三大主干航线,或者本身就是国际主干航线的始终点。

2. 良好的港口条件和完善的港口设施。当代航运中心所在的港口,一般都有一定数量深浅配套、功能齐全的泊位,特别是有 15 米或 15 米以上的深水港区 and 深水航道,可供第五代、第六代主流型集装箱船舶以及巴拿马型的大型散货船舶全天候靠泊与通航。伴随集装

箱船舶的大型化,港口还必须有现代化、高效率的装卸设施,更多、更大、更快的起重设备。同时,要有现代化的导航系统及通信设施,有相当规模的修造船场所以及充裕的娱乐设施和完善的后勤补给基地等。

3. 广阔而发达的陆向腹地。国际航运中心意味着在一定区域内的涉外性经济活动中具有很强的集聚性与辐射性。而这种集聚性与辐射性的取得,与该区域经济腹地的支持是密不可分的。一方面,国际航运中心所在城市的总体经济实力、交通集疏网络、资源配置格局和政策法规体系等因素,可以影响其经济腹地的空间范围;另一方面,经济腹地的发展水平、产业结构和运输体系等因素,也影响国际航运中心的形成与发展。国际航运中心必须依靠其经济腹地雄厚的产业基础,良好的外向型产业结构,以及由此产生的大量货源(主要是适箱货源)。

4. 通畅的集疏运体系。国际航运中心一般是位于各种运输方式的交汇点上,是国际物流平台和基地。有以密集的主航线为基础的集疏运体系,海运与陆运、空运以及内河运输等运输方式密切配合,实现各种运输方式的实时转换和物流的无缝连接。便捷顺畅的立体集疏运体系,对国内外跨营运的制造商、销售商、供应商具有强烈的吸引力。

5. 良好的金融、保险、法律等航运服务环境。由于港航业资金密集、投资大,回收期长,平均收益低,因此国际航运中心的形成,需要金融服务业发挥其在融资、交割、结算等方面的作用。同时,国际航运中心各类生产活动本身也产生巨额资金流转,要求金融、保险为其频繁的国际航运活动提供高效率的金融结算、保险、理赔等服务。

同样,国际航运中心与贸易中心的关系也是密不可分的。国际航运中心的主要服务对象就是国际贸易,国际航运中心也必然是国际贸易中心。因此,只有依靠金融中心与贸易中心

的支持,国际航运中心才能得以形成并迅速地发展。

建立起一套与国际航运中心匹配的国际航运政策体系,为参与国际航运交易活动的各方主体提供符合世界贸易组织(WTO)的基本原则及其《服务贸易总协定》(GATS)相应规定,符合相关的国际海事公约和各类双边或多边国际海运协定,符合公开、公正和公平竞争的市场经济机制,符合国际惯例,按市场经济规律运作,在法制的轨道上正常有序地进行的开放和完善的政策法律环境,也是国际航运中心建设的重要方面。

国际航运中心政策法律环境和同国家内其他港口城市相比,必须具有更大的开放性和灵活性。因此,它一般都设有不同面积的自由港区(如自由贸易区、自由加工区、保税区等),以便给人、货、船以及各类资金和服务的进出提供最大方便,从而使世界上各类国际航运资源要素纷纷向之聚集,进行快速有效的配置和交易。

6. 完善的信息化网络系统。在一定程度上信息系统是国际航运中心的指挥与控制中心。利用信息技术可以强化港航企业内部管理,提高内部信息沟通效率、共享程度以及决策水平,减少货物的中间环节,保证物流链的连续性。目前,国际航运中心现代化与信息化程度都相当高,普遍采用电子数据交换系统(EDI)、全球定位系统(GPS)、条形码和计算机网络技术,建立了各类信息交换平台,保障信息畅通无阻。

7. 重要的集装箱运输干线和充沛的物流。国际集装箱运量是判定国际航运中心的重要标志。因此,拥有更多的集装箱干线,可以实现集装箱物流量的大量增长。全球性和洲际性国际航运中心,均是拥有众多重要集装箱干线,处理巨大的国际集装箱物流的大型深水枢纽港。青岛港正是抓住了阪神地震的时机,开辟集装箱干线,集装箱运量很

快超过大连、天津,成为国内集装箱运量第三大港。

(三) 世界国际航运中心发展状况及发展趋势

1. 国际航运中心的演进与发展。世界国际航运中心的发展有着清晰轨迹,并随着世界经济与技术的发展变化,其功能也在相应地调整与变化。国际航运中心出现在19世纪初的欧洲,以后伴随世界经济发展重心的转移,形成了由“西欧板块”向“北美板块”,再向“东亚板块”递进的趋势。

西欧板块。以伦敦、鹿特丹为代表。15世纪后,威尼斯是当时地中海地区最繁忙的港口之一。随着哥伦布发现新大陆,国际贸易中心转向大西洋,使葡萄牙的里斯本发展成重要港口。随之的安特卫普、阿姆斯特丹则是由于欧洲贸易中心向西北欧英吉利海峡转移而发展成重要大港的。进入19世纪,伦敦崛起成为国际经济中心城市,由于国力迅速增强以及优越的地理位置和港口条件,使之成为第一大港。17世纪以后,伦敦建立了为世界航运业服务的波罗的海航运交易所和劳埃德保险中心,便成为欧洲乃至全球最大的国际航运中心,而且它的影响扩散到美国东北部地区。

北美板块。由于19世纪世界经济增长的重心向大西洋西岸转移而形成。纽约首先依仗特殊的地理位置成为与英国联系的重要港口城市,曾一度承担了全美外贸海运量的40%,纽约的航运交易所与伦敦的波罗的海航运交易所并称世界两大航运市场。随着加洲地区经济的高速增长及工业发展,洛杉矶、长滩港吞吐量超过纽约成为北美最大的商港。

东亚板块。20世纪70年代,亚太经济以大大高于世界平均水平的速度快速增长,世界经济增长重心从大西洋地区转移到太平洋地区,尤其是东亚经济发展及美国经济增长重心转移,在太平洋沿岸占据优越地理位置的港口发展成为重要的大港,形成了“东亚板块”。

其中典型代表为新加坡和中国香港。新加坡受惠于世界经济增长西移影响,优越的地理位置和港口条件使它向国际航运中心发展,并成为国际中转大港。而中国香港凭借其自身外向型出口加工业发展,内地大陆经济转口贸易的需要和优惠的自由港政策,而成为中转型国际航运中心。

2. 国际航运中心发展阶段及发展趋势。伴随着“三大板块”的形成、转移、交错,国际航运中心在其功能上也发生了较为深刻的变化。从19世纪至今,国际航运中心发展已经过了三个阶段。

第一代国际航运中心:航运中转型。19世纪初,第一代国际航运中心出现。其主要功能是货物集散,被动地提供货物集散服务。当时,自然条件对于航运中心的形成影响较大。伦敦、鹿特丹是第一代国际航运中心的先行者。二战前夕,纽约、汉堡等一批新兴港口城市也跻身于其中。

第二代国际航运中心:加工增值型。战后50年代至80年代,国际航运中心向第二代转型。第二代国际航运中心主动地集散调配产品,通过引进自由港、自由贸易区等经济性特区或特殊政策,实现就近进行工业加工、组合、分类、包装以及商业营销,以使产品更符合目标市场的需求,符合更经济转运的要求。东京、中国香港、新加坡成为第二代国际航运中心的创新者,纽约、鹿特丹、伦敦等也完成了功能转型并继续发挥国际航运中心功能。

第三代国际航运中心:综合资源配置型。20世纪80年代,世界生产一体化、资本一体化、技术一体化、信息一体化、市场一体化的趋势和信息革命导致第三代国际航运中心出现。与第一、二代国际航运中心作用不同,第三代国际航运中心在继续保持有形商品强大集散功能并进一步提高有形商品的集散效率(伦敦除外)之外,集有形商品、资本、信息、技术集散于一身,集中各种要素组合成全

新产品或服务输向目标市场,并集散、主动参与生产要素在国际间配置。国际航运中心城市,同时是经济中心、金融中心和贸易中心。东京、伦敦、纽约、鹿特丹、中国香港、新加坡在向第三代国际航运中心的转型中走在前列,但它们还未能体现第三代国际航运中心的全部功能。

从上述国际航运中心发展历程来看,它的形成与世界经济发展有密切关系。国际经济中心的形成,会呼唤和造就一代国际航运中心;同样,国际航运中心的形成也会对国际经济中心的各类相关中心发展产生重大的集聚效应,吸引其他经济中心功能集聚复合。这种国际航运中心与其他国际经济中心共存共荣、协调发展的态势,在第三代国际航运中心发展阶段表现的更为明显,其集聚复合功能已涉及资金、商品、生产、贸易、技术、信息等多种功能要

素。同时,国际航运中心有一个鲜明的发展趋势,那就是由依靠自然条件到依靠体制的推进。第一代国际航运中心的形成有赖于自然条件及内陆腹地的经济发展水平。进入第二代国际航运中心时代以后,体制构建、政策推动的成分开始上升,一些硬条件上的缺陷往往通过借助体制与政策的推动加以弥补。从中国香港、新加坡这两个航运中心来看,完善的市场体系、自由港政策等强调软环境构建的措施有效地弥补了其内部市场狭小等硬条件不足。当前,国际航运中心地位的确立对国民经济、地区经济的重大推动作用已得到充分认识,有关第三代国际航运中心的竞争必将更趋激烈。显然,这场竞争将是全方位的,政策和体制的因素将成为第三代国际航运中心竞争的关键,尤其是机制保障和稳定性更将倍受关注。

表 15-1

1998~2004 年世界集装箱运量前 10 位港口

(单位:万 TEU)

名次	1998		1999		2000		2001		2002		2003		2004	
	港口	吞吐量	港口	吞吐量	港口	吞吐量	港口	吞吐量	港口	吞吐量	港口	吞吐量	港口	吞吐量
1	新加坡	1510	中国香港	1610	中国香港	1810	中国香港	1800	中国香港	1860	中国香港	2010	中国香港	2198.4
2	中国香港	1458	新加坡	1590	新加坡	1704	新加坡	1552	新加坡	1680	新加坡	1810	新加坡	2060
3	高雄	643.8	高雄	698.5	釜山	754	釜山	790.7	釜山	944	上海	1128	上海	1455.7
4	鹿特丹	601	釜山	643.9	高雄	743	高雄	754	上海	861	深圳	1061	深圳	1365
5	釜山	575.3	鹿特丹	640	鹿特丹	630	上海	633	高雄	849	釜山	1036.7	釜山	1143
6	长滩	409.8	长滩	440.8	上海	561	鹿特丹	594.5	深圳	761	高雄	884	高雄	971
7	汉堡	354.7	上海	421.6	洛杉矶	488	洛杉矶	518.4	鹿特丹	652	洛杉矶	718	鹿特丹	828.1
8	洛杉矶	337.8	洛杉矶	382.9	长滩	460	深圳	507	洛杉矶	611	鹿特丹	710	迪拜	742.9
9	安特卫普	326.6	汉堡	375	汉堡	425	汉堡	468.9	汉堡	537	汉堡	613.8	洛杉矶	732.1
10	上海	306.6	安特卫普	—	安特卫普	408	长滩	446.3	安特卫普	478	安特卫普	544.5	汉堡	700.3

3. 东北亚及我国主要港口发展状况。

(1) 东北亚港口状况。随着亚洲经济的崛起,跨国贸易迅速发展,东亚各港口之间争做国际航运中心的竞争也日趋激烈。韩国釜山、光阳,日本横滨、神户港都在争取发展成

为国际航运中心。

釜山港是韩国最大海港,位于东北亚到北美港口的主航线上,地理条件非常优越,加上收费低廉,目前已在我国东北部港口,日本地方港口和俄罗斯远东相关航线上建立了较为稳

固的基础,是世界第三大集装箱处理港。据预测,到2020年釜山港集装箱吞吐量将达到2200多万TEU。为了应对更加激烈的竞争以及集装箱大型化趋势,韩国将投资近8万亿韩元建设釜山新港,增加集装箱泊位,建设自由贸易区。2000年,在韩国与朝鲜峰会上,双方达成了重新连接京义铁路协定。这条铁路开通,釜山港将会与跨西伯利亚铁路相连,成为东北亚地区海陆联运节点的主要港口。如果釜山港成为跨太平洋航线的始发港,就可能成为东北亚地区的转运中心,因而极具发展潜力。为此,韩国正在扩大港口的自由贸易功能,把釜山港建设成为东北亚航运中心、商业中心、金融中心和信息中心。

光阳港位于釜山西15公里,拥有充足的开发用地,是不需人工防波堤的良港。与釜山港相比,通往亚欧各主要港口的海上航行距离和航行时间有优势,港口收费相对也低。光阳港挂港的船公司已达30家,2003年吞吐量达到了108万TEU。2011年光阳港将建成29个泊位的集装箱码头,步入国际大港的竞争行列。

东京港位于日本本州岛南部东京湾西北岸,是日本最大的集装箱港口。拥有3000万人的东京圈及周边关东北部等广大土地。1998年以来东京港的集装箱吞吐量一直居日本第一位,2003年达到328万TEU,排世界第17位。

横滨港位于东京西南30公里,是日本三大集装箱港口之一。横滨港有着世界上最高密度的航线网,各类班轮航线与普通航线共160多条,通达世界150多个国家和地区。近年来由于受日本经济不景气影响,集装箱吞吐量上升缓慢,但仍达200万TEU。

神户港位于日本本州岛的西南部,濒临大阪湾,是日本主要的集装箱港口。阪神地震后神户港集装箱吞吐量徘徊不前,但是未来发展实力不减。地震修复完工后,声称以建设“21世纪的亚洲母舰”为己任,将竞争目标展向整个东北亚地区,甚至企图以打造江海两用

船的方式,将我国长江流域纳入其支线范围。

(2) 我国主要港口状况。随着我国国民经济的快速增长和内外贸易的发展,海运量不断增长,港口迅速发展。目前,在我国珠三角地区深圳港的地位已经确立;长三角地区上海港枢纽港作用突出;北方没有形成真正意义上枢纽港地位的港口,大连、天津、青岛三港都在努力将自己建设成东北亚航运中心。

上海国际航运中心。1995年中央明确提出建设上海国际航运中心,1996年组建了上海组合港管委会,成立了上海国际航运中心办公室;1997年上海航运交易所正式运作,并投巨资进行长江口深水航道整治;2002年大小洋山深水港建设工程正式启动,2005年10月开航,成为上海国际航运中心的核心基础设施;长江三角洲内河航道整治、上海新机场及磁悬浮列车的开通、杭州湾大桥的动工建设和京沪高速铁路的酝酿筹备等,为上海航运中心打造了一个更完整、高效的集疏运体系。上海国际航运中心软件政策也有了重大突破——洋山的保税港政策已经国务院批准,将实行“一线管理、二线放开、区内自由”,有“准自由港”的内涵。经过十年的运作,上海港的吞吐量节节攀升,2004年达到3.8亿吨,集装箱吞吐量由世界10名以外迅速成长为世界第3,达到1456万TEU,以长江流域为直接腹地、以腹地直达运输为主要特征的国际航运中心已经初具规模。按照规划,2020年基本建成上海国际航运中心。

天津港具有广阔的腹地资源,集装箱码头水深已达15米,第六代集装箱船可直航。拥有各类泊位76个,其中万吨级以上深水泊位53个(10万吨以上3个),干线24条。2004年吞吐量2.2亿吨,集装箱运量380万TEU。目前天津港正加紧建设,将投资300多亿元重点实施包括建设30万吨级原油码头、保税港工程、国际贸易与航运服务交易大厦、南疆散货物流中心、北疆集装箱物流中心等“十大

表 15-2

1997~2004 年我国沿海港口吞吐量前十名

(单位:万吨)

名次	1997		1998		1999		2000		2001		2002		2003		2004	
	港口名	吞吐量	港口名	吞吐量	港口名	吞吐量	港口名	吞吐量	港口名	吞吐量	港口名	吞吐量	港口名	吞吐量	港口名	吞吐量
1	上海	16257	上海	16387	上海	18640	上海	22102	上海	26384	上海	20440	上海	31621	上海	37896
2	宁波	8218	宁波	8707	广州	10154	宁波	12658	宁波	15398	宁波	11547	宁波	18543	宁波	22586
3	秦皇岛	7861	广州	7863	宁波	9660	广州	12646	广州	15324	广州	11127	广州	17187	广州	21520
4	广州	7502	秦皇岛	7792	大连	8505	天津	11370	天津	12906	秦皇岛	9743	天津	16182	天津	20619
5	大连	7041	大连	7515	秦皇岛	8261	秦皇岛	10987	青岛	12213	天津	9567	青岛	12213	青岛	16265
6	青岛	6916	青岛	7019	天津	7298	青岛	10398	秦皇岛	11168	大连	9084	大连	12602	秦皇岛	15037
7	天津	6795	天津	6818	青岛	7256	大连	10047	大连	10851	青岛	8636	秦皇岛	12562	大连	14516
8	深圳	3357	深圳	3444	深圳	4651	深圳	6602	深圳	8766	深圳	5685	日照	4503	营口	5978
9	湛江	1917	湛江	1843	舟山	2082	—	—	舟山	4068	舟山	3189	营口	4009	日照	9518
10	厦门	1700	营口	1710	连云港	2017	—	—	福州	3910	连云港	2708	连云港	3752	连云港	4352

工程”建设,到2010年总吞吐量达到12亿吨,集装箱吞吐能力达到1175万标准箱。在未来的6年内天津市将采取措施,力促天津港在2010年建设成为设施先进、功能完善、管理科学、运行高效、文明环保的现代化国际港口,环渤海地区规模最大的综合性港口,中国北方最大的散货主干港、国际物流和资源配置的枢纽港,东北亚地区国际集装箱枢纽港。

青岛港位于胶东半岛东端,与天津港相比,具有进入世界主干航线航程较短优势,腹地经济相对较为发达。现有各类泊位73个,其中万吨以上深水泊位32个(10万吨以上6个,30万吨以上2个),有干线10条。2005年青岛港货物吞吐量1.8亿吨,集装箱吞吐量630.7万TEU,是东北三个港口中发展速度最快的港口。目前,青岛港正在加紧建设,力争建设成为中国北方国际航运中心、东北亚集装

箱枢纽港,并试图成为亚洲集装箱枢纽港。

表 15-3 1999~2004 年大连、青岛、天津港集装箱吞吐量

(单位:万 TEU)

年份	1999	2000	2001	2002	2003	2004
大连	73.6	100.1	122	135	167	221.8
青岛	154	211	264	341	424	514
天津	130	170	201	241	302	380

表 15-4 大连、青岛、天津港港口主要情况

	大连	青岛	天津
主要腹地	东北及环渤海地区	鲁、豫及环渤海地区	京、津、冀及环渤海地区
集装箱泊位(个)	5	8	8
水深(米)	18	14.5	15
干线	9	24	10

二、大连东北亚重要国际航运中心建设的比较优势及制约因素

(一) 大连建设东北亚国际航运中心的现实基础及比较优势

1. 历史基础及国家战略。大连港的发展先于大连城市,1912年,大连港超过营口港

成为东北第一大港。在百年发展历程中,大连始终走的是以港立市道路,始终把发展目标位在东北地区国际航运中心。上个世纪80年代,大连成为我国货物吞吐量第二大港和外贸吞吐量第一大港。1996年,《大连市国民经济

和社会发展“九五”和2010年远景目标纲要》中提出,“加快国际交通枢纽建设,初步形成北方国际航运中心和国际集装箱中转港”。1999年,大连市第八次党代会会上进一步确定了外向牵动等四大战略,为建设北方国际航运中心提供了强劲的战略支撑。在2001年召开的第九次党代会上,又将建设区域性国际航运中心作为事关经济全局而必须取得突破的重要工作任务之一。同年,在《大连市国民经济和社会发展第十个五年计划纲要》中更明确提出,“十五”期间经济发展的总体目标是“基本确定区域性国际航运中心、商贸中心、金融中心、旅游中心、信息中心的地位”。2001、2002年政府工作都将建设区域性国际航运中心作为主要任务之一。2002年市委九届五次全会通过的《建设大连规划纲要》中确定,城市首要功能是区域性国际航运中心。2003年10月,中共中央、国务院在《关于实施东北地区等老工业基地振兴战略的若干意见》中明确提出,“充分利用东北地区现有港口条件和优势,把大连建成东北亚重要的国际航运中心”,这是继上海之后国家正式提出建设的第二个国际航运中心,是对大连作为重要港口枢纽城市在振兴东北和参与东北亚经济圈竞争所处地位和应发挥作用的科学定位,是优化我国经济布局,使大连更好地为东北老工业基地服务,加快东北老工业基地振兴的重大举措。2004年11月,辽宁省委、省政府做出了《中共辽宁省委辽宁省人民政府关于加快建设大连东北亚国际航运中心的决定》,对国际航运中心建设的主要任务进行部署。《决定》要求集聚辽宁港口群优势,以腹地型与中转型相结合的复合型国际航运中心为发展目标,形成大连为中心,营口、锦州、丹东为两翼,葫芦岛、盘锦等省内其他港口为补充的港口格局。大连的城市功能要同建设国际航运中心相适应,向国际贸易、物流、金融、信息和产业承接转移中心迈进,成为东北亚区域中心

城市。2004年国务院批准大连保税区与大窑湾集装箱码头岸线腹地的大连国际物流园实行“区港联动”,面积为1.5平方公里。大连市也围绕大连东北亚国际航运中心建设,进行了多方面工作。2004年港口货物吞吐量达到了1.45亿吨,集装箱吞吐量达到221.8万TEU。

2. 得天独厚的区位与口岸优势。大连得天独厚的自然区位条件,它是建设东北亚国际航运中心的基础优势。大连处于东北地区最南端,西太平洋的中枢、东北亚经济圈的中心,背靠黑、吉、辽及内蒙东部,面向胶东半岛及渤海沿岸经济快速发展的城市群,隔海与亚洲经济强国日本、韩国相望。它是东北地区最重要的出海口,我国黄渤海地区和辽东半岛沿岸港城通往国外的最近点,也是东北亚区域进入太平洋最便捷的海上门户。在北方港口城市中,大连具有其他城市所不具备的远洋区位优势。

大连具有东北地区最好的岸线资源,岸线总长度1900多公里,其中适宜建海岸线870公里,平均-18米的深水岸线近400公里,东北地区80%以上的深水岸线集中在大连境内。有大窑湾、大连湾、双岛湾等难得的天然深水良港。港湾三面被陆地环绕,港阔水深,不淤不冻,自然水深大部分在10~33米之间,泊位深达-14米、-18米,能满足第五、六代集装箱船的全天候进出与挂靠,以及适应8000TEU以上新一代大型集装箱船的运营。

大连港口基础设施齐全,共有泊位223个,数量居全国前茅,已经形成了以大连港务集团为主体,包括北良港、大连湾港等在内,公共码头与货主码头共同发展的码头群,初步形成了以30万吨原油码头、30万吨矿石码头以及大窑湾集装箱码头在内的专业化大型深水泊位群。目前,大连港口北移西扩格局初具雏形,以大窑湾为中心,包括大连湾周边码头在内的港口群正在形成。同时,拥有相当部分码头现代化设施,30万吨矿石码头的现代化装