



港口年鉴

2005 版

CHINA PORTS
YEAR BOOK

2005

中国港口年鉴

**CHINA PORTS
YEAR BOOK**

2005

中国港口杂志社

中国港口年鉴

(2005 年版)

中华人民共和国交通部 主管

中国港口协会 主办

中国港口年鉴编辑部 编纂

中国港口杂志社 出版发行

(上海黄浦路 110 号 522B 室)

商务印书馆上海印刷股份有限公司印刷

开本 889 × 1194 1/16 印张 34 字数 910,000

2005 年 10 月第 1 版 2005 年 10 月第 1 次印刷

印数 1 - 1500 本

内部资料

工本费:200 元人民币

《中国港口年鉴》(2005 年版)编辑委员会

主任委员: 陆海祜 中国港口协会理事长

副主任委员: (按姓氏笔划为序)

于汝民	天津港(集团)有限公司总裁
王 栋	山东省交通厅港航局局长
邓立文	广东省交通厅港航管理局局长
朱永光	交通部体改法规司司长
朱伟桥	珠江航务管理局局长
刘怀远	中国港湾建设(集团)总公司总裁
刘晓峰	四川省交通厅副厅长
许德友	贵州省交通厅副厅长
许培星	上海市港口管理局局长
孙子健	南京港口集团公司总经理
陈洪先	广州港集团有限公司董事长
苏新刚	交通部水运管理司司长
李令红	宁波港集团有限公司总裁
李金海	湖南省航务管理局副局长
吴卫平	云南省交通厅副厅长
何跃明	武汉港口集团董事长
林云卿	中港协长江分会会长
杨连地	黑龙江省航务管理局局长
周文雄	海南省交通厅副厅长
张世玖	重庆市交通委员会副主任
张炳汉	深圳市交通局(港务管理局)巡视员
段铁树	河北省交通厅副厅长
胡大根	江西省航运管理局副局长
胡汉湘	中国海峡两岸航运交流协会会长
袁福秀	大连港务(集团)有限公司董事长
顾德裕	浙江省交通厅副厅长
聂振一	秦皇岛港务集团有限公司董事长
徐振忠	中国人民解放军海军副司令员
曹忠喜	中国港口协会常务副理事长

黄 强	长江航务管理局局长
常德传	青岛港(集团)有限公司董事局主席
葛 方	辽宁省交通厅副厅长
曾英国	厦门国际港务股份有限公司董事长
董学博	交通部综合规划司司长
蒋华年	江苏省交通厅副厅长
蒋同富	安徽省港航管理局局长
廖小波	广西壮族自治区交通厅副厅长

中国港口年鉴编辑顾问

(按姓氏笔划为序)

于泉洲	王金文	王 芬	王兆福	王勇军	王恩德	王海平	韦 宏
丛建波	叶时湘	卢建民	朱 毅	刘卫民	刘恩怀	刘 钧	刘秉涛
刘广海	朱铁山	孙立家	孙光圻	任 军	江 强	江常开	何如芳
任瑞宏	何业钢	纪少波	李宏午	李宝生	李伟雄	李选民	苏坤杰
吴正信	吴金坤	邱聪明	孟祥昱	宗蓓华	林军保	陈建华	陈荣芳
郑放明	郑日强	郑玉平	张文学	张林森	张钧雷	杨挺理	姚尚福
施伯香	赵金霞	徐炳澄	徐梓卿	徐瑞芝	钱序顺	顾强生	梁肖华
高宝玉	黄力军	黄文忠	黄长周	黄国生	黄海波	温锡通	惠 凯
韩继生	谢国良	廖国省	熊新海	薛德成			

中国港口年鉴编辑部人员名单

主	编:茅伯科
副 主	编:李名贵 施树荫 唐绍武
执 行 主	编:施树荫
编 辑 部 主	任:蔡 哲
编辑、广告、校对、发行:	李震东 张宝福 唐本礼 刘同新
	徐锡章 蔡 观 李国萍 陶 玮

编辑说明

一、《中国港口年鉴》2005年版,全面准确地记述和反映了中国大陆江、海、河港口2004年度在国家经济全面宏观调控中深化改革,扩大开放,调整整合,开拓经营,加快建设,不断创新,在两个文明建设中取得的成就和发展进程,并收录了香港特别行政区、澳门特别行政区港口发展的情况。

二、本版与2004版相比,在编排上做了较大改变。本版以每个省(自治区、直辖市)为单位,编排省内各港情况;全省加以综述,然后介绍全年中要事,再后各港单列叙述。本版增加了“中国港口油港运输年鉴”。“中国港口集装箱运输年鉴”排序其后。

三、以省为单位编排,其排序的原则仍是按中国行政区划排列,并在此基础上,按从北到南,从东到西排列。

四、本版收录的港口资料均由各省交通厅或港、航管理局、各主要港口港务管理局或港务集团提供,收录的原则是以大中型港口为主,兼顾各省中虽然规模小,但已居该省水运主要地位的港口。

五、本刊“企事业单位名录”为自愿认刊、酌收成本费,收录了我国部分重要的港口及相关企业名录,并根据认刊版面大小排列。

六、限于编辑水平和所掌握的资料,遗漏和错误在所难免,欢迎读者批评指正。

目 录

一、中国港口年鉴

1 专文

黄菊副总理在宁波视察时的讲话·····	2	水运网络·····	7
黄菊副总理在江浙沪交通发展座谈会上的讲话要点·····	3	徐祖远:继续做好煤炭运输,有力支持经济发展·····	8
张春贤:努力构建完善高效的泛珠三角公路			

2 大事记

3 政策法规选编

关于进一步明确组建各港口第二家理货公司有关问题的通知·····	20	关于黑龙江过境俄罗斯至我国东南沿海港口江海联运有关问题的批复·····	42
关于港口设施保安履约工作有关问题的通知·····	20	关于实施《港口经营管理规定》有关问题的通知·····	43
外商投资国际海运业管理规定·····	22	关于对浙江省交通厅港航管理局要求明确港口行政管理有关问题的复函·····	45
关于发布港口深水岸线标准的公告·····	24	关于对进口废旧船舶征收货物港务费问题的复函·····	46
港口深水岸线标准·····	25	关于交通行业实施规划环境影响评价有关问题的通知·····	46
关于实施《港口经营管理规定》有关问题的通知·····	25	关于印发《港口安全评价管理办法》的通知·····	48
港口经营管理规定·····	27	港口安全评价管理办法·····	49
关于发布港口设施保安演练演习指导意见的通知·····	32	关于表彰港口设施保安履约工作先进单位和先进个人的通知·····	51
港口设施保安演练演习指导意见·····	32	关于明确对外建立友好港是港口行政管理职责的通知·····	53
关于做好港口安全生产安全管理工作的通知·····	34	关于发布全国主要港口名录的公告·····	53
关于同意放宽广西壮族自治区江山港等4个边地贸口岸运输船舶吨位限制的函·····	39	全国主要港口名录·····	53
关于明确原中央直属和双重领导港口体制改革后港口建设费征收管理有关问题的通知·····	39	关于建立上海洋山保税港意见的复函·····	54
关于港口设施保安履约工作有关问题的补充通知·····	41		

4 全国港口综述

2004 年全国港口生产情况综述·····	56	2004 年公路水路交通行业发展统计公报·····	56
-----------------------	----	---------------------------	----

关于 2004 年水运经济运行情况及 2005 形势 分析的通报	61
主要港口货物及旅客吞吐量	66
主要港口货物、外贸货物、集装箱吞吐量 前 30 强排序	68
交通部调整“十五”计划 确定 2004 年交通 发展目标	69
2004 年全国沿海港口建设综述	69

2004 年内河航运建设综述	70
长江干线港口综述	71
2004 年长江干线主要港口货物分类数据	73
2004 年长江干线主要港口主要统计指标数据	74
京杭运河(杭州段)港口	74
珠江水系港口综述	75

5 分省港口

黑龙江省港口	78
综述	78
哈尔滨港	80
佳木斯港	80
黑河港	80
同江港	80
抚远港	81
肇源港	81
方正港	81
富锦港	81
萝北港	82
辽宁省港口	83
综述	83
丹东港	84
大连港	85
营口港	85
葫芦岛港	86
锦州港	87
盘锦港	87
河北省港口	88
综述	88
秦皇岛港	94
京唐港	95
曹妃甸港区	96
神华黄骅港	97
天津市港口	98
综述	98
山东省港口	101
综述	101

青岛港	104
烟台港	106
日照港	108
龙口港	109
威海港	110
济宁港	111
济宁泗河口港	111
潍坊港	111
滕州港	112
蓬莱港	112
牟平港	113
长岛港	114
山西省港口	115
综述	115
江苏省港口	116
综述	116
连云港	117
苏州港	118
太仓港区	118
常熟港区	119
张家港港区	119
苏州内河港口	119
张家港港务集团有限公司	120
南通港	121
南通港务公司	123
镇江港	123
镇江市港务联运有限责任公司	125
南京港	125
南京大件起重运输集团有限公司	125

江阴港·····	126	重庆市港口·····	155
泰州港·····	126	综述·····	155
常州港·····	126	重庆新港装卸运输有限公司·····	156
扬州港·····	127	浙江省港口·····	157
徐州港·····	127	综述·····	157
无锡港·····	127	宁波港·····	158
无锡海通物流有限公司·····	129	温州港·····	159
盐城港·····	129	舟山港·····	161
淮安港·····	129	台州港·····	163
射阳港·····	130	杭州港·····	165
武进港·····	130	嘉兴港·····	166
上海市港口·····	131	嘉兴内河港·····	168
综述·····	131	湖州港·····	168
湖北省港口·····	135	绍兴港·····	169
综述·····	135	兰溪港·····	170
武汉港·····	135	江西省港口·····	172
武钢工业港·····	137	综述·····	172
荆州港·····	138	九江港·····	173
宜昌港·····	139	九江市地方港·····	174
枝城港·····	140	南昌港·····	174
安徽省港口·····	141	赣州港·····	175
综述·····	141	吉安港·····	175
芜湖港·····	145	鄱阳港·····	175
马鞍山港·····	145	樟树港·····	175
合肥港·····	146	湖南省港口·····	176
蚌埠港·····	147	综述·····	176
巢湖港·····	147	长沙港·····	176
淮南港·····	147	岳阳港·····	177
铜陵港·····	148	黄石港·····	178
安庆港·····	148	云南省港口·····	179
池州港·····	150	综述·····	179
陕西省港口·····	151	贵州省港口·····	180
综述·····	151	综述·····	180
四川省港口·····	152	福建省港口·····	182
综述·····	152	综述·····	182
泸州港·····	153	厦门港·····	182
宜宾港·····	153	漳州港·····	183
南充港·····	153	莆田港·····	184
乐山港·····	154	宁德港·····	184

福州港	185	海安港	214
泉州港	187	韶关港	214
广东省港口	189	云浮港	215
综述	189	河源港	215
深圳港	193	清远港	216
广州港	199	英德港	216
广州内河港	201	连州港	216
湛江港	202	阳山港	216
中山港	203	广西壮族自治区港口	217
珠海港	203	综述	217
茂名港	205	北海港	217
霞海港	206	防城港	219
汕头港	206	钦州港	220
汕尾港	206	贵港港	220
惠州港	207	梧州港	221
佛山港	207	南宁港	221
佛山三山港	208	柳州港	222
佛山容奇港	208	来宾港	222
佛山北滘港	209	百色港	223
肇庆港	209	海南省港口	224
虎门港	210	综述	224
江门港	211	海口港	224
新会港	211	洋浦港	225
潮州港	212	八所港	225
阳江港	213	三亚港	226

6 香港、澳门港口

香港港口	228	澳门港口	229
------	-----	------	-----

7 协会工作

中国港口协会港口铁道分会	234	中国港口协会自动化分会	236
中国港口协会水路运输服务分会	235	中国港口协会油港分会	237
中国港口协会电气分会	235		

8 企事业名录

张家港港务集团有限公司	240	潇湘第一港 通江达四海 湖南长沙新港	
广东佛山新港码头有限公司	240	有限责任公司	241
龙口港集团有限公司	241	宜昌港务集团有限责任公司	242

烟台集团有限公司.....	242	宜兴市宜港装卸储运有限公司.....	244
日照港(集团)有限公司	243	温州港口货运船舶代理有限公司.....	245
烟台牟平港务局.....	243	深圳中外运船务代理有限公司.....	245
阳江市兴海船务货物运输代理有限公司.....	244	宁波大榭开发区集信物流有限公司.....	245
吉宝物流(佛山)有限公司	244	无锡市港务有限责任公司.....	245
中山市港航企业集团有限公司.....	244		

二、中国港口油港运输年鉴

秦皇岛油港.....	248	锦州油港.....	253
宁波港油港(镇海炼化仓储公司)	249	南京油港.....	254
湛江港油港.....	250	营口油港.....	255
大连油港.....	251	宁波港油港(轮驳有限公司)	255
天津油港.....	252		

三、中国港口集装箱运输年鉴

1 国际集装箱运输国际惯例
2 中国港口集装箱运输统计资料
3 世界港口集装箱运输统计资料
4 集装箱运输相关统计资料
5 协会工作
6 中国港口集装箱运输大事记

广告

香港现代货箱码头有限公司	汕头港务集团有限公司
德国独资 SEW 传动设备(天津)有限公司	得逻辑(上海)无线技术有限公司
芜湖港储运股份有限公司	秦皇岛港务集团有限公司
芜湖港口有限责任公司	福州青州集装箱码头有限公司
深圳港引航站	福州江阴国际集装箱码头有限公司
阳明海运股份有限公司	香港内河码头有限公司
张家港港务集团有限公司	深圳赤湾集装箱码头有限公司
天津港(集团)有限公司	

专文





黄菊副总理在宁波视察时的讲话

(2004年1月20日)

这次我和春贤、尤权、云春同志到这里来拜年了。同时,趁节日期间就交通方面作点调查研究。交通部根据国务院的要求,正在编制高速公路网的建设规划,并调查研究港口建设,包括水运、河运和海运。在规划和部署中,很重要的是珠江三角洲、长江三角洲和渤海湾,尤其是长三角,经过80年代、90年代的发展,经济发展了,交通发展了,港口也发展了,取得了很大的进展。在新的形势下,希望长三角在交通、航运方面更好地发挥地区优势、综合优势,发挥两省一市独有的区位优势和经济特长,互利互惠,共同发展,以大家的发展、协调的发展来促进整个长三角地区提前实现现代化,为国家全面建设小康社会作出更大的贡献。

我们这次来主要是研究航运,水运,港口。第一站就到北仑港,因为宁波港是天然深水良港。这几年浙江一直是快速发展,航运方面比10年前、5年前的需求更紧迫。现在不是要不要发展的问题,而是能不能发展的问题,发展得快还是发展得慢,发展得有效、协调、高水平,还是相对来说优势发挥得不够足,或者相互配合上形成合力不够。现在主要任务是促进浙江、江苏、上海在港口上都有个大发展。但是,21世纪的历史机遇就是头10年、20年,这个机遇是不会等人的,抓住了以后就能发展。要发展就得统筹协调,中央提出的“五个统筹”,对长三角来说也有个统筹的问题,经济社会发展是如此,港口发展也是如此。我们这次来就是想听听大家的意见、建议和要求,总结大家的工作和经验,作为调查研究的开始,还不是作结论的时候。打算正月初八召开两省一市交通工作座谈会,希望大家就长三角地区的交通特别是港口发展出出点子。长三角又是河网比较密的地区,重点是海域,依赖度大,开放度大,航运量也大。当然,作为交通来说还包括民航、铁路等

等,但这次来主要是公路、水运问题,如何通过统筹协调促进港口发展上一个新台阶。这就是我们来的意图。

我们来了以后,感到很高兴。宁波与上海关系很密切,这些年一直有联系。这几年浙江发展一直是高速度,浙江有浙江的特点,宁波有宁波的特点。去年,宁波GDP增长15.3%,财政收入增长25.9%,港口货物吞吐量居我国沿海港口第二位、世界港口第五位,特别是集装箱从60万、90万到超过100万标箱,去年比前年又增长近100万标箱,这样的增长速度很喜人,连续5年增幅保持全国主要港口第一。同时,对未来发展有思路、有打算,你们提出建设大港口、构筑大交通、促进大发展。我觉得,建设大港口、构筑大交通也是我们这次来的一个想法,就是长三角地区如何建设好港口、发展好交通,形成一体化的有效的高速公路网络构架,并对全国经济发展起推动和促进作用,应该说长三角地区完全有这个条件。国务院在讨论时提出长三角高速公路要加密,以便各个城市之间交通更加通畅,效益更好。大量的运输要通过公路和水运,特别是与国际交往密切的海运。所以,对于你们提出的建设大港口、构筑大交通、促进大发展,我很赞成,也很支持。具体方案还要由交通部结合“十一五”规划和2010年、2020年交通规划一起研究,希望浙江省、宁波市参加座谈会时再谈谈。你们还提出了一些建议和问题,届时一并研究。交通、港口等问题,都牵涉到政策的协调、体制的转换、结构的调整和整个长三角地区的港口围绕现代物流发展的问题。因为20世纪末21世纪初,包括珠江三角洲、长江三角洲在内的大的经济区域要形成依托港口的现代物流,其中有航运、交通,但带来更多的是现代物流业需要的各方面的服务,这就是未来长三角地区



新兴第三产业发展的基础,这些又带动着中心城市的发展,这是长三角地区所具有的优势,也是新时期发展的一个很大的特点。包括金融服务业、商贸服务业、社会服务业在内的现代物流也带来新的变化,带来城市群的发展,带来城乡一体化的逐步实现。中心城市有乘数效应,带动了周边的发展。因此,长三角地区很重要的方面就是交通网络的发展带动城市群的发展,而城市群的建设又推动经济水平和综合实力的提高。我们抓交通、抓港口,是为了促进经济社会的协调发展,为了促进城市的发展。希望大家再接再厉,在新的一年里发展得更快更好。快是速度和结构调整的进展,好是质量和效益的统一,因此能取得新的更大的成绩。

宁波港包括周边的舟山港是天然深水良港,是全国的重点,又处在长三角,要更快更好更有效地发展,充分发挥作用,推动全国经济的发展,为提前实现现代化多作贡献。我看过大连港、天津港,条件还是北仑港好,既是避风港,又有深水优势,不冻不淤,通航时间也长。包括上海港、宁波港、大小洋山在内的整个长三角港口是国际上难得的港口群,一定要把港口群与城市群规划好、建设好、管理好,特别要提高现代航运的管理水平,以适应国际集装箱航运的变化。这些值得大家一起研究,但归根到底大发展的时机一定不能错过;大发展要有新水平,在效益、能力、水平上做文章。希望大家作出新的成绩、新的贡献。

关于上海,小平同志曾提出以上海浦东开发开

放为龙头。我认为这个龙头作用体现在服务上,服务好了才能起到龙头作用。上海一定要融入长三角,融入全国之中,服务长三角、服务全国。上海地方这么小,之所以得到发展,主要依托江浙的腹地,当然现在这个腹地已延伸到安徽、江西乃至整个长江。上海大发展是在90年代,以城市面貌、基础设施和基本建设为主,现在上海是功能性发展,只有提高服务层次,为长三角特别是江浙服务,包括金融、信息、资金、管理等方面的服务。在现代物流发展中,两省一市要各自找到自己的定位,再进行互补,才能在中国的现代化建设中真正起到作用。这里,上海必须依托江苏和浙江,如果跳出来再发展也难了。全国能做的我不一定做,全国不能做的我就要做,然后为全国服务,走向全世界。就像浙江过去那样要闯出一条路来,但是21世纪还要走新路。这方面上海要好好向浙江学习。总之,上海与江浙要互利互惠互补,发扬各自之长,再形成合力,做到3个1加在一起大于3。现在势头很好,北仑港要发展,上海港、江苏港口也要发展,但必须使这些发展更协调,使经济增长更快,为全国的服务做得更好,贡献得更大。同样都花一块钱,但效果不一样。这里很大的一个问题是要调动中央和地方两个积极性,才能把事情办好。当然,省里也有省与地市两个积极性的问题。宁波作为计划单列市,有特殊的地位,也有特殊的责任。相信在省委、省政府的领导下,宁波会做得更好。

以上是有感而发,供大家一起讨论。

黄菊副总理在江浙沪交通发展 座谈会上的讲话要点

(2004年1月28日)

这次我和国务院有关部门负责同志到江浙沪,一是来看看长三角地区经济新发展的情况;二是利用春节放长假的机会,主要就长江三角洲地区交通运输问题、特别是水运问题进行调查研究,

进一步理清思路,通盘考虑和统筹协调交通发展,发挥长三角地区交通综合优势,促进长三角地区经济社会协调发展。刚才,李全林、王永明、杨雄同志分别代表江苏省、浙江省和上海市发言,谈了

各省市发展交通特别是水运的设想,也提出了一些很好的意见和建议。春贤、国宝同志也作了发言。对两省一市负责同志提出的思路和意见、建议,交通部、国家发改委和有关部门要认真研究,在交通运输规划、建设和管理工作中充分加以考虑和吸收。下面:我讲几点意见。

一、坚持科学的发展观,率先全面建成小康社会、率先基本实现现代化。这次我和国务院有关部门的负责同志在江浙沪看了一些企业和建设工地,考察了公路交通、港口和内河航运,乘车从浙江到江苏再到上海,沿途看到了长江三角洲经济发达地区农村、集镇和城市的面貌,一路听了两省一市领导同志的情况介绍,所见所闻,很受鼓舞,很受启发,很有感触。改革开放以来特别是近几年来,江苏、浙江、上海两省一市坚持以邓小平理论和“三个代表”重要思想为指导,坚定不移地贯彻党中央的路线、方针、政策,坚持深化改革,扩大开放,开拓创新,真抓实干,充分发挥比较优势,保持了较快的经济发展速度,综合实力不断增强,已经成为中国经济和文化科技最发达的地区之一。到2003年底,长江三角洲地区两省一市,以全国2.2%的国土面积、10.4%的人口,创造了全国22.1%的国内生产总值、24.5%的财政收入、28.5%的进出口总额。经济快速高效发展,不仅使江浙沪各省市经济社会面貌发生了翻天覆地的变化,使这个地区的人民生活水平得到显著提高,而且有力地带动了其他地区发展,为全国现代化建设作出了重要贡献。这些成绩的取得,是党中央、国务院正确领导的结果,也是两省一市党委和政府以邓小平理论和“三个代表”重要思想为指导,带领广大干部群众团结一致、艰苦奋斗的结果。去年以来,江浙沪两省一市认真贯彻落实党的十六大、十六届三中全会和中央经济工作会议精神,广大干部群众精神状态良好,加快发展,率先全面建成小康社会、率先基本实现现代化的积极性很高,信心很足,各方面工作都呈现出蓬勃向上的发展势头。我相信,只要把这种积极性保护好、发挥好、引导好,长江三角洲未来经济社会发展的前景一定会更加灿烂辉煌。

长江三角洲地区在我国现代化战略全局中占有十分重要的地位。中央一再强调,东部地区加快发展,有利于增强国家财力、物力和科技实力,更好地支持中西部地区的发展要继续发挥优势,有条件的地方要率先基本实现现代化。从长三角地区的实际情况看,率先实现现代化,不仅是必要的,也是可能的。在新世纪新阶段江苏、浙江和上海要按照中央的部署和要求,适应新形势,站在新起点,实现新跨越,再攀新高峰,率先全面建成小康社会、率先基本实现现代化。

对江浙沪今后的发展,我根据中央精神再提几点要求:第一,坚持“五个统筹”,牢固树立全面、协调、可持续发展的科学发展观。现在长江三角洲地区不是要不要发展的问题,而是如何发展,如何发展得结构更合理、更有效、协调、高水平的问题。江浙沪要在现有基础上,开拓创新,走出一条全面、协调、可持续发展的新路子,创造新的经验,做出新的贡献。现在江浙沪经济社会发展总的趋势是好的,但也给我们提出了更高的要求 and 深层次的思考。近年来,能源和交通对经济发展的瓶颈制约越来越明显。按照目前的经济发展速度与能耗比例关系,我们还面临着进一步调整经济结构的课题。这些课题解决好了,长江三角洲地区各省市就能真正抓住21世纪头20年难得的历史机遇:获得更大发展,成为今后我国经济社会发展的亮点。希望你们立足当前,着眼长远,坚持“五个统筹”,牢固树立科学的发展观,走新型工业化道路,以信息化带动工业化,以工业化促进信息化,调整和优化产业结构,加强交通等基础设施建设,合理利用和节约能源,保护生态环境,实现全面、协调和可持续发展。第二,发挥整体优势,实现优势互补,共同发展。江浙沪各有优势,各有特点,要充分发挥各自特长和优势,促进本地区经济社会发展。同时,一定要处理好中国特色、时代特征和本地特点的关系。长江三角洲两省一市经济上紧密联系,相互依赖,具有很强的共融性和互补性。要相互学习、相互服务、相互促进,既要突出各自特点,又要合理分工,扬长避短,形成整体优势,提高整体竞争力,实现互利互惠互补,共同发



展。第三,充分发挥对全国经济发展的带动作用,为区域协调发展作出更大贡献。从今后的发展趋势看,长江三角洲地区经济发展速度仍然会超过全国平均水平,与中西部地区经济发展的绝对差距和相对差距都会拉大。这种状况在一个时期内是难以改变的。但是,要努力做到经济发展水平相对差距扩大的幅度下降,从经济发展的前景能够看到差距缩小的可能。这就要求江浙沪不仅要自己继续加快发展,还要进一步密切与中西部地区的经济联系,加强与中西部地区的合作,充分发挥对中西部地区的带动作用,为全国区域协调发展作出新的更大贡献。这既是全局意识的具体体现,也是长三角地区长远发展的需要。

二、抓紧建设现代化交通运输体系

便捷高效的现代化交通运输体系是支撑经济运行、促进经济增长和提高发展质量必不可少的基础,是经济发展和社会进步的重要前提条件。“九五”和“十五”期间,江浙沪各省市高度重视交通运输的发展,加大了投入和建设力度,长三角地区已经初步形成了枢纽型、功能型公路。铁路、港口、内河、民航等多种方式并存的综合运输体系。但是,与长三角地区经济加速发展的需要相比,目前的交通运输条件仍然很不适应。长三角地区要率先基本实现现代化,一个重要的前提是必须率先实现交通现代化。因此,江浙沪今后要做好两篇大文章:一是做好经济发展这篇大文章,二是做好交通发展这篇大文章。

近代世界交通发展的历史进程,大体上经历了以水运为主、铁路为主、公路为主和以综合运输体系为主这样几个阶段。从长三角当前所处经济发展阶段和今后发展的需要看,必须遵循交通发展的客观规律,瞄准世界先进水平,坚持高起点、高标准,建设一个各种运输方式布局协调、衔接顺畅、优势互补,智能化、信息化的现代交通运输体系,发挥交通的综合优势。需要特别指出的是,长三角地区经济发达,城镇星罗棋布,长江黄金水道、大运河和无数河湖港汊组成了航运网,众多的港口分布在沿海及长江两岸,海运、内河航运和港口条件全国首屈一指。长三角地区除了要继续发

挥铁路、民航的作用之外,加快公路、水运的发展,具有特殊重要的意义。为此,今后一个时期,长三角地区公路交通和航运建设要重点抓好以下几个方面:

第一,大力发展航运事业。长三角地区的内河航运和海运都有得天独厚的优势。长三角海运最具优势。全国货物吞吐量最大的上海港和吞吐量占第二位的宁波港都在这个地区。去年全国4800万标箱的集装箱运输中,长三角地区差不多占了三分之一,达1500万标箱。其中,上海港和宁波港就是1400万标箱。随着经济的快速发展和外贸进出口的扩大,海运显得越来越重要。大力发展海运,为海运发展做好服务工作,是长三角地区两省一市的共同任务。长三角地区水网密布,发展水运具有天然的优势。长三角以长江、大运河为主干的内河航道网连接了区域内主要城市和80%以上的县级市,沟通了主要资源地和消耗地,内河运输担负着华东地区物资交流和港口集疏运任务,为省市间的经济交流和外贸物资运输提供了便利的条件,在服务区域经济发展中发挥了独特的作用。要加快高等级内河航道网建设,提高内河航道等级,形成江浙沪通畅衔接的航道网。做好长江口航道疏浚工作,打通长江航道的瓶颈,更好地发挥长江下游港口和航道的作用。同时,水运要与公路、铁路等干线和枢纽结合起来,强化综合运输功能满足不同货物种类的运输需求,为用户提供便利和选择,为长三角的主要港口提供便捷的集疏运条件。

第二,重点加强港口建设。长三角港口资源十分丰富。今后一个时期,要加大港口建设力度,加快建设上海国际航运中心,进一步促进长三角地区外向型经济的发展,提高上海国际航运中心的国际竞争力。上海国际航运中心以上海为中心、江浙为两翼共同组成,既包括由上海港、宁波港和长江南京以下港口组成的集装箱运输系统,也包括由宁波、舟山等港口组成的矿石、原油等大宗散货海进江中转运输系统,以及长江南京以下港口组成的江海物资转运系统。建设上海国际航运中心,当前要重点抓好以下工程和项目建设:1.

加快洋山深水港区建设,使上海尽快拥有-15米以上水深的码头,适应第五代、第六代以上大型集装箱船舶全天候作业的要求。2. 继续进行长江口深水航道建设,二期工程完成后,实施三期工程,并抓紧研究长江口深水航道继续向上延伸的实施方案,为上海国际航运中心江苏一翼港口的发展创造更好的通航条件,带动长江流域的经济发展。3. 整合宁波和舟山的港口资源,发挥北仑港和舟山的深水岸线优势,形成原油、铁矿石的海进江中转运系统。4. 加快上海港外高桥五期工程和太仓港区二期工程建设,适应集装箱运输发展的需要。

第三,加快公路等交通建设。长江三角洲大中城市相距不过几十公里,随着城市化进程的加快,城市规模的不断扩大,已经形成了大中小城市首尾相连、连绵不断的城市带。目前长三角地区的交通,在很大程度上已经带有都市交通的特征,区域高速公路网、城际快速交通体系已初具规模。随着汽车步入家庭和都市圈的不断扩大,要把建设大容量的公路通道和加大路网密度摆在更加突出的位置。要加快沪宁、沪杭高速公路扩建,新建跨省市高速公路,提高省际公路通行能力,加快建设杭州湾大桥、崇明越江通道、苏通大桥、润扬大桥等,使长江三角洲15个主要城市间形成3小时快速通道,加快物流和人员的流动速度,促进世界级特大都市圈的形成。同时,要加强长三角地区对外通道和港口集疏运通道建设,增强辐射和带动作用。

三、建设长三角现代化交通要坚持的几个原则

加快江、浙、沪的现代化交通建设,为这一地区经济社会发展提供交通运输保障,必须坚持以下几个重要原则。

第一,要坚持效率优先、协调发展。新形势下加快现代化交通运输体系建设,要坚持效率优先,协调发展,使各自的优势变成综合优势和整体优势,达到提高竞争力,互利互惠,共同发展,提高整体竞争力的目的。长三角两省一市要优化区域交通网络,整合交通资源。上海以其优越的地理位

置、雄厚的经济基础和人才与管理的优势成为长江三角洲的核心和龙头,在全国和长三角地区的经济地位举足轻重。同时,江苏和浙江的发展空间大、资源丰富、外向型经济发达。江浙两省要进一步与上海接轨,形成优势互补的局面。上海地理和经济优势的发挥,尤其是国际航运中心的培育,除了依赖于自身建设之外,也需要分工明确、运转协调的江浙腹地包括港口群的支撑。因此,上海交通的发展也只有依托长江三角洲这个腹地,立足长三角、面向长三角、服务长三角。需要着重指出的是,长三角地区港口资源丰富,特色鲜明。主次清晰。功能互补、具有实行分工协作、形成综合实力的优越条件。当前要重视统筹港口建设,突破行政区域界限,拓展发展空间,整合港口资源,扩大腹地范围,增强竞争力,把长三角地区港口群规划好、建设好、管理好。这是江浙沪两省一市共同的任务,更是共同的利益所在。各省市要从全局高度出发,从国家利益出发,心往一处想,劲往一处使,把建设长三角港口群作为一个国家战略切实实施好。

第二,要坚持点面结合、整体推进。在公路、航运基础设施建设的布局上,要按照以“上海为中心,江浙为两翼”的格局,在重点培育上海国际航运中心的同时,也要系统研究长三角集装箱运输、铁矿石和石油等重要战略物资运输的合理布局,抓好其他港口、公路和内河集疏运的建设,做到整合资源、完善功能、全面推进、协调发展。在港口建设上,既要抓紧集装箱和大型原油、铁矿石码头的建设,也要妥善解决好老港区的改造和功能调整;既要发展公用码头,也要发展企业专用码头,并且要加强港口岸线资源的合理利用和保护。在公路网的加密上,既要重点布置好快速疏港通道和对外通道,提高通行能力和可靠性,也要重视农村公路的建设,实现城乡一体化发展。在加快上海国际航运中心建设上,既要加快建设进度,也要研究有利于形成集装箱枢纽港的便利政策,包括航运政策和口岸监管方式,促进港口通过竞争,提高国际竞争力。

第三,要坚持规划、建设和管理并重。交通运