

记者
笔
下
的

京唐港

《京唐港报》编辑部

代 序

拼搏奉献 创新自强

再铸京唐港辉煌

——在京唐港吞吐量突破 1000 万吨暨通航 9 周年

庆祝大会上的汇报发言

京唐港务局局长 刘卫民

(2001 年 12 月 8 日)

各位领导、各位来宾、同志们、朋友们：

今天，是我们京唐港的一个值得纪念的大喜日子，各位领导和来宾与我们济济一堂，共同庆祝京唐港吞吐量突破 1000 万吨暨通航 9 周年，我的心情非常激动。首先，我代表京唐港全体员工向国家计委、交通部、铁道部、北京市委市政府、河北省委省政府、唐山市委市政府以及今天亲临大会的各位领导、各位来宾、各位朋友表示热烈的欢迎和衷心的感谢！

京唐港是中国民主革命先驱孙中山先生，在 1919 年所著《建国方略》中规划建设“北方大港”所在地。今天，孙中山先生这一伟大设想伴随着新唐山建设变成了活生生的现实，京唐港 1989 年开工建设，1992 年国内通航，同年 10 月被国务院批准为国家一类开放口岸。经过短短 12 年建设，9 年运营，现已拥有散杂、件杂、煤炭、散

装水泥、集装箱、液化石油气等 1.5~3.5 万吨级深水泊位 14 个,年吞吐量以平均百万吨的速度增长。2001 年 11 月 25 日,京唐港吞吐量突破 1000 万吨,进入国家千万吨大港行列。

京唐港能够取得今天建设运营的成就,首先是因为各级领导的关心和支持。唐山市历届领导坚持把京唐港建设作为发展唐山经济的战略之举,始终不渝抓好“龙头工程”,特别是 1993 年组建唐山海港开发区后,市政府领导亲自坐阵现场指挥港口建设。市委市政府主要领导经常听取港口工作汇报,及时帮助解决困难和问题。河北省把京唐港列为“八五”、“九五”、“十五”全省重点建设项目,省委省政唐领导每年都亲临港口考察指导工作。省市两级政府在财力非常紧张的情况下,确保省市财政投资及时到位。国家计委、交通部等国家部委领导多次到京唐港了解情况、审查项目、指导工作。党中央、国务院、全国人大、全国政协的领导多次亲临京唐港视察。可以说京唐港建设和发展包含着各级领导的智慧和心血。

京唐港能有今天的建设规模,得益于北京市的鼎力相助、各大全业的投资支持。港口建设需要巨额投资,如果按照计划经济模式,仅靠唐山地方财政投资不可能有

现在这样的规模。我们在市委、市政府的领导下,解放思想、开拓创新,积极贯彻多元化筹措资金的思路,向市场争取生产要素和资源配置,走出了一条多渠道联合建港的新路子,1993年北京市投资1.5亿元参与港口建设,使京唐港成为全国沿海港口中第一家跨省市联建联营港口。开滦矿务局、中煤信托投资公司、河北省煤炭工业公司、中晨能源仓储公司,先后在港口投资建设业主码头;大清河盐场、冀东水泥集团公司、唐钢焦化厂、冀东物贸集团、北京铁路局、香港恒励集团在京唐港建设港口陆域储运设施,为港口的建设发展奠定了坚实的基础,使京唐港在较短时间内迅建发展成为一个基础设施完备、功能基本齐全的重要港口,为唐山、河北以及区域经济发展发挥了重要作用。

京唐港吞吐量从1992年运营初期的7.9万吨发展到今天的1000多万吨,从最初单一的内贸干散货发展到今天的散杂货、集装箱、液体化工、重型设备等10多大类,散十个货种,通达国内90多个港口、国外15个国家30多个港口,陆域腹地辐射至北京、山西、陕西、内蒙、宁夏。这些成绩的取得离不开货主、船运公司的信任和口岸联检单位的支持。今后我们要更好地为客户创造价值,把优

质服务的品牌打得更响！

京唐港能够取得今天的成就，广大建设者功劳卓著。在京唐港的建设中，建港专家、科研人员、设计单位、施工单位和包括业主泊位在内的京唐港全港员工一起艰苦奋斗，顽强拼搏，团结进取，勇于奉献，保质保量完成建港任务，为搞好和扩大运营生产做出了贡献。京唐港建设先后荣获交通部水运工程质量奖、河北省重点建设先进单位荣誉称号。

京唐港跨入国家千万吨大港，在京唐港的发展史上是一个重要的里程碑，京唐港的每一位员工都感到无比的自豪。然而，我们也要清醒地认识到京唐港目前只是在吞吐量上跨入国家千万吨大港行列，与先进港口相比，在专业化水平、管理水平、科技创新方面还有很大差距。中国加入 WTO，为港口带来了新的发展机遇。我们要在市委、市政府的领导下，继续发扬京唐港人拼搏、奉献、创新、自强的企业精神，按照江总书记七一讲话精神、十五届六中全会要求，努力实践三个代表，务实创新，与时俱进，以 1000 万吨为新的起点，加强港口功能调整，尽早启动曹妃甸港区建设，努力把京唐港建设运营推向一个更高的目标，向给予我们一贯支持的各级领导、给予我们充

分信任的广大客户、向全市 700 万人民交上一份满意的答卷！我们将按照交通部和省委书记王旭东和省政府、市委市政府在贺电、贺信中对我们提出的要求，提好观念创新、机制创新、管理创新，坚持改革开放，坚持持续发展，坚持面向市场，不断提高竞争力，创造京唐港更美好的明天！

谢谢大家！

原载《中国港口》2001 年 12 期

唐山市图书馆

装船作业

唐山
图书馆
藏书





团结务实的局领导班子



东唐港日出



繁忙的 京唐港码头





港口职工
生活小区



演出到码头现场



目 录

用“蓝色思路”改写“煤都历史”

..... ——《唐山晚报》丁建国 (1)

京唐港运营增量居全国之首

..... ——《河北日报》陈根才 钱宝琦 韩玉波 (7)

高昂的“龙头”

..... ——《唐山劳动日报》高秀英 沈孝达 (9)

发挥京唐港龙头作用 加快唐山跨世纪发展

..... ——中共唐山市委 唐山市人民政府 (16)

京唐港提前 55 天完成全年运营任务

..... ——《唐山劳动日报》沈孝达 李杰 王小胜 (20)

京唐港去年实现吞吐量 651 万吨

省政府发来贺信表示热烈祝贺

..... ——《唐山劳动日报》刘树奎 李杰 韩进勇 (22)

京唐港九号十号两个三点五万吨级泊位通航

..... ——《唐山劳动日报》李杰 段卫民 王小胜 (24)

撤销京唐港管委会

发起设立京唐港埠股份有限公司

..... ——《唐山劳动日报》新明 (27)

我们有一个什么样的京唐港

..... ——《唐山劳动日报》王西连 果爱民 (30)

面对 WTO 的京唐港

..... ——《唐山劳动日报》刘卫民 (34)

托起蓝色的希望

..... ——《河北交通》齐燕 伊弘 苑迎选 沈孝达 (41)

京唐港：圆“北方大港”之梦

..... ——《燕赵晚报》杨三追 陈纲 (49)

京唐港吞吐量突破 800 万吨

..... ——《河北日报》郭猛 (51)

京唐港去年货物吞吐量突破九百万吨

..... ——《唐山劳动日报》沈孝达 李杰 段卫民 (53)

京唐港：为承德经济发展助一臂之力

..... ——《承德晚报》王德光 王立志 (56)

京唐港龙头带动作用日益明显

..... ——《河北经济日报》龙全忠 沈孝达 李杰 (60)

京唐港半年运量首次突破 500 万吨

..... ——《河北日报》李杰 马志刚 (63)

共持彩笔点“龙睛”

..... ——《唐山劳动日报》唐雨青 马志刚 李杰 沙王斗 (64)

京唐港治污不遗余力

..... ——《河北日报》李巍 (69)

京唐港将扩建 3.5 万吨级航道

..... ——《唐山劳动日报》树滋 (71)

京唐港外贸煤炭运量突破百万吨

..... ——《河北日报》刘树叁 石磊 (72)

京唐港之路

..... ——《中国海洋报》张向冰 沈孝达 李杰 段卫民 (73)

京唐港跨入沿海大港行列

..... ——《人民日报》沈孝达 武卫政 (80)

京唐港跨入我国重要港口行列

..... ——《河北日报》钱宝琦 王晓东 (82)

京唐港的春天

..... ——《唐山劳动日报》李焱 (85)

“四轮驱动”使京唐港迅速崛起

..... ——《河北日报》王双秋 李焱 (89)

京唐港务局以人为本上台阶

..... ——《唐山劳动日报》国忠 树滋 志远 (91)

省委书记王旭东视察京唐港

..... ——《唐山劳动日报》世伟 (94)

首钢领导来唐考察

..... ——《唐山劳动日报》角致纬 (96)

京唐港和港务局长刘卫民

..... ——《报告文学》曾平 (98)

阔步进入大港行列

..... ——《唐山劳动日报》王琳 (126)

后记 (131)

用“蓝色思路”改写“煤都历史”

——京唐港建港十周年之际访港务局局长刘卫民

□丁建国

今年，是京唐港建港十周年，在全港上下广泛开展“抓十年大庆，促港口发展”之际，记者到港口采访了港务局局长刘卫民同志。采访伊始，刘局长就说：“十年磨一剑，辛苦不寻常。在本世纪最后一年，我们港口要抓的头等大事就是抓住建港十年大庆之机，总结经验、查找不足，从调整业务思路起步，调整港口的宏观发展思路，给港口定位，给发展定位，以求对历史作个交待，并开启港口发展的新时代。”

采访遂围绕“调整思路”展开——

为什么要调整思路？刘卫民说，我自从去年5月份主持港务局工作以来，一年中思考最多的就是业务工作思路调整问题，就是港口未来发展中的定位问题。市里白书记、张市长也多次和我谈到这个问题。客观地讲，这是全市人民赋予我们的一个承前启后的历史使命。这是因为：一则，虽然我们唐山缺乏建港经验，但毕竟已有10

年积累与摸索,10年中有争论,有不同说法,但无论如何,唐山作为一个沿海但相对封闭的城市终于建起了自己的大港,今天,应该给一个历史性的说法了。二则,今天的历史条件较之10年前发生了很大变化,港口的发展,是“老思路”不适应“新情况”了。可以说,通过调整给港口确立新的发展思路,借此给港口重新定位的历史时机已经成熟,只有抓住这个机遇,充分发挥我们的主观能动性,才能让新思路“浮出海面”,促进港口乃至唐山的跨世纪发展。

首先,调整业务思路是更好地发挥港口拉动地方经济发展作用的要求。10年来,省市政府对港口及其配套工程已投入数十亿元资金,其目的主要是让港口能够促进腹地内经济的发展,更好地发挥对地方经济发展的带动作用。而我们所说的“拉动”或“带动”作用,绝不仅仅是让唐山多挣几个钱,多完成一点经济指标,而是要通过港口的建设与发展,促进唐山这个城市、唐山这个中观区域实现脱胎换骨的历史性跨越式发展。而我们唐山呢?百年老城的历史积淀加震后20年的发展建设,“内陆模式”十分明显,由“内倾”走向“开放”,脱胎换骨很难。那么,作为一个沿海但相对封闭、开放度相对不高的城市的

港口,其拉动作用主要是在发展思路上反哺本土。在定位上,我们不是要把也绝不能把港口建成“小唐山”,而是要把唐山建成“大港口”,让人一提到唐山就想到现代港口的唐蓝与开放,而不是历史上的“煤钢建”。用“蓝色思路”改写“煤都历史”,才是唐山建港的主旨所在。目前,港口在定位上与这一发展需求之间还有很大差距。其功能在某些方面还有“搬运站”的痕迹。今年4月份的泊位运量,本港完成32万吨,二公司完成27万吨,集装箱4月份完成1046TEU,都创造了新纪录。但二公司这个月装的完全是煤炭,一公司大部分是钢材。市里投巨资建港,只是搞煤炭,完成的指标再高,也是“夕阳无限好”,投有多大前途。起不到明显的拉动作用。唐山工业基础雄厚,国民生产总值达800多亿元,从现在起,应在杂货和集装箱上多做文章。我们知道,体现港口功能的是杂货和集装箱。杂,不是简单的“有运无类”,而是要杂中有主,既兼容并蓄,又有主干项目,作为中等港口,还是要在特色上多做些文章。集装箱是趋势,现代港口都搞集装箱。不搞,就没有希望。

其次,调整思路是京唐港自身发展的需要。具体讲,一是虽然我们唐山产煤,但煤炭运输并不是我们的优势。