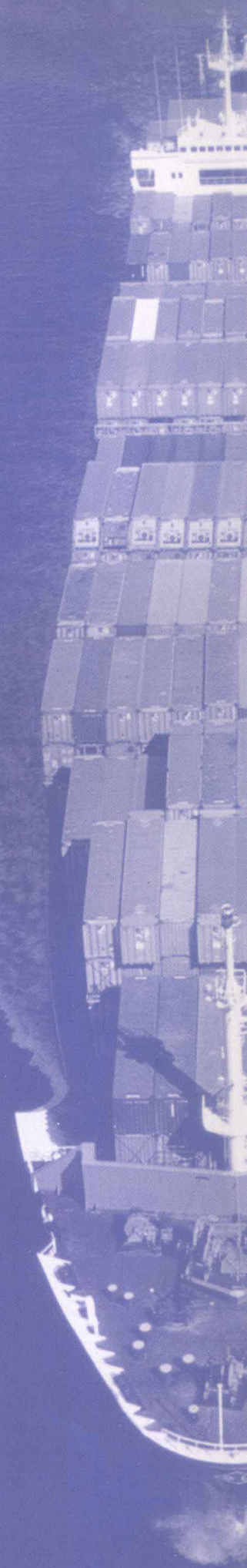


辽宁港航业发展 高层论坛论文集

主 编 商向东

大连海事大学出版社



辽宁港航业发展

高层论坛

论文集

主
编
商
向
东



大连海事大学出版社

© 商向东 2005

图书在版编目 (CIP) 数据

辽宁港航业发展高层论坛论文集 / 商向东主编. — 大连: 大连海事大学出版社, 2005.3

ISBN 7-5632-1839-4

I. 辽… II. 商… III. 东北亚—国际运输: 水路运输—交通运输中心—经济建设—辽宁省—大连市—论文集 IV. F552.731.3-53

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2005) 第 015242 号

大连海事大学出版社出版

地址: 大连市凌海路 1 号 邮编: 116026 电话: 0411-84728394 传真: 0411-84727996

<http://www.dmupress.com> E-mail: cbs@dmupress.com

大连海事大学印刷厂印装

大连海事大学出版社发行

2005 年 3 月第 1 版

2005 年 3 月第 1 次印刷

幅面尺寸: 210 mm×297 mm

印张: 19.125

字数: 619 千字

印数: 1~700 册

责任编辑: 姜建军

版式设计: 晓 江

封面设计: 王 艳

责任校对: 王 磊

定价: 30.00 元

《辽宁港航业发展高层论坛论文集》

编辑委员会

主任委员：商向东

副主任委员：（依姓氏笔画为序）

于明才 王佩军 王祖温 尹承恕 孙宏 金太元

孟庆林 裴松

委员：苏德勤 陆儒德 吕靖 王志新 孙丹 朱玉宏

武元凯 姜建军 孙光圻 潘卫东

主编：商向东

副主编：王祖温 孟庆林 王佩军

编辑：苏德勤 吕靖 陆儒德 姜建军

编务：伊霞 单葆成 姜岳祥 李淑慧 王立光

主办单位：辽宁省科学技术协会

协办单位：辽宁省航海学会

大连海事大学

前 言

在全国人民喜庆“两会”召开之际，在坚持科学发展观与构建社会主义和谐社会的新形势下，经中共辽宁省委常委会研究决定，由辽宁省科学技术协会主办，辽宁省航海学会和大连海事大学协办的“辽宁港航业发展高层论坛”于2005年3月24日在沈阳召开。

本次论坛是辽宁省为了进一步落实党中央关于振兴东北老工业基地的战略决策和建设东北亚重要国际航运中心的部署，也是为落实辽宁省委、省政府《关于加快建设大连东北亚国际航运中心的决定》而举办的，旨在做大、做强辽宁港航业，为老工业基地振兴服务。针对目前我省港航业发展的重点、难点和热点问题进行了研讨，切实研究解决一些发展中的现实问题。

辽宁是我国的航运大省之一，在港航业方面有着明显的比较优势，发挥好我省港航业的优势，为辽宁的振兴和建设东北亚重要国际航运中心服务，是我们广大科技工作者和港航业义不容辞的责任。

《辽宁港航业发展高层论坛论文集》就是省科协在此次论坛征文建言献策的基础上选编而成的。本次论坛共收到各界专家学者和港航从业人员及大专院校师生的征文近百篇，这些征文从不同角度、不同层面对辽宁港航业的发展和大连东北亚重要国际航运中心的建设阐明了各自的观点和看法，并提出了很好的建议和意见，在此，向为本次论坛提交论文的作者表示衷心的感谢。由于文集的篇幅所限，我们只收录了60篇文章集册出版，请作者能给予理解。

在文集的编辑过程中，省科协、省航海学会秘书处和大连海事大学出版社以及大连市物流协会、大连海运协会和大连慧通现代物流研究所等单位做了大量的工作并给予了极大的支持。在此，谨向对本文集编辑出版做出努力和支持的单位和个人表示由衷的谢意。

由于时间较紧，稿件较多，在编辑出版过程中肯定会出现一些疏漏和不尽人意之处，望各位领导、专家和广大读者见谅并提出宝贵意见。

《辽宁港航业发展高层论坛论文集》编委会

2005年3月

目 录

百年风雨洗礼 北方明珠争辉——大连东北亚重要国际航运中心发展战略概述	王祖温(1)
抢建中国最大全球油运船队 为辽宁及我国持续振兴服务	孟庆林(9)
大连口岸软环境的现状、问题及对策思考	仲伟忱(14)
按照第三代港口功能模式 营造大连国际航运中心发展环境	刁成宝(18)
以航带港 面海而兴 重振“共和国长子”雄风	孟庆林, 苏德勤(23)
完善政策和法制环境 促进辽宁港航业发展	司玉琢, 蒋跃川(31)
建设东北亚国际航运中心离不开软环境建设	杜 辉, 窦宝华(38)
东北经济区物流市场容量预测研究	韩增林, 王 利, 高 源(42)
加大政策扶持力度 促进大连现代物流业快速发展	大连市物流协会(49)
加速辽宁海事新发展 助推大连东北亚重要国际航运中心建设	王金付(53)
中国船级社在大连建设东北亚国际航运中心中的作用及自身发展	刘福生(57)
以大连市建成东北亚重要国际航运中心为契机全面建设与之相适应的 国内一流水上客运企业	黄万江(63)
借振兴优化环境 以环境促进发展 加快建设大连东北亚重要国际航运中心	裴 松(68)

加快港口与口岸发展 推动大连国际航运中心建设.....	惠 凯(73)
对大连建设东北亚国际航运中心及大连港集团历史地位与作用的认识.....	孙 宏(79)
促进航运业繁荣 提高航运中心的国际竞争力	门洪升(84)
加快营口港发展 服务老工业基地振兴.....	高宝玉(89)
齐心协力推进大连东北亚重要国际航运中心建设	王 来(94)
丹东港口及其临港产业在服务东北老工业基地振兴中的地位和展望	李 辉(98)
完善港口服务功能 重视对外形象努力做大做强海上供油供水业务.....	秦共鸣(104)
发挥渔业优势 挖掘渔港 潜力打造大连国际渔业物流中心.....	陈旭昌(107)
开创渔港监督工作新局面 为东北亚国际航运中心建设服务	苏德利(112)
港口竞争力铸就辽宁老工业基地振兴	刘 斌, 崔素杰, 王亚宁(118)
加速大连东北亚重要国际航运中心建设	王家骅(122)
现代港口发展趋势与“第四代港口”新概念.....	孙光圻, 刘 洋(126)
全球大调整呼唤航运中心建设增强构筑世界市场战略决策和协调快速反应能力	苏德勤(130)
大连东北亚国际航运中心建设与文化支撑.....	王志新, 陆儒德(139)
大连国际航运中心的交通文化环境建设	李振福(145)
东北经济振兴与大连国际航运中心之地位作用.....	吕 靖, 王艳丽, 刘 薇, 傅明明(150)

试论大连在东北亚航运中心的投资主体地位	刘 斌, 崔素杰, 洪 林(154)
抢建大连现代易货平台 为东北振兴和航运中心营造便捷的融资环境	苏德勤, 张永欣, 刘 斌(159)
大连东北亚重要国际航运中心经济环境与发展空间分析	肖 青(164)
东北亚重要国际航运中心与经济腹地的空间可达性模型分析	赵大伟(169)
大连东北亚国际航运中心集疏运通道研究	孙家庆(172)
以港口为节点的物流链优化策略浅析	陈 臻(179)
大连东北亚国际航运中心框架下的区域物流分析度量研究	李亚军, 肖 青(183)
大连建立东北亚重要国际航运中心法制环境建设的若干问题	韩立新, 司玉琢(189)
完善大连建设东北亚重要国际航运中心相应立法的思考	郭 萍, 初北平(196)
营造良好的法律政策环境 为大连国际航运中心建设提供有力保障	杨 敏(202)
国际大型航商及国际干线在大连的集结情况分析对策	赵晓梅(206)
促进辽宁港航企业与跨国公司关联的研究	黄庆波, 冯晓玲(213)
大连口岸与国内其他口岸国际海运辅助业的比较研究	孙家庆(218)
基于邮轮经济下的大连邮轮母港建设	闵德权(222)
大连建设东北亚国际航运中心人力资源研究	王 杰, 郭 慧(226)
规范船员劳动力市场 为航运中心提供必要的人力资源	王秀芬(229)

物流银行——物流业经营运作的新模式	田 征, 徐 萍(233)
建设东北亚重要国际航运中心发展战略的组合港模式	李向文, 王 莉(238)
加速建设大连东北亚国际航运中心的几点思考	冯茹梅, 王 莉(244)
北方诸港角逐东北亚国际航运中心	吴汉波, 邵 琳(248)
推进大连东北亚国际航运中心建设的几点建议	杜长顺(252)
发展港航数字化物流 推进大连东北亚国际航运中心建设	杨华龙, 谢文捷, 张 斌(254)
口岸公共信息平台建设中的关键问题分析	陈 佳, 刘振峰(258)
新形势下的港口企业信息化建设	徐 斌, 何剑彤(262)
第三方物流信息系统框架体系研究	曹 妍, 陈 佳(267)
区域物流信息一体化发展设想	赵 媛(273)
第三方物流企业成本核算问题的研究	蹇令香, 鲁志鸿(277)
论大连港的对外投资	李 晶, 李 波(282)
绿色物流理论在东北亚国际航运中心建设中的发展路径	郭庆祝, 宋采乐(285)
积极营造高效的通航环境 推进大连东北亚国际航运中心建设	李毓纯(289)
计算机网络技术在港务集团合并会计报表中的应用	苏 洁(293)



百年风雨洗礼 北方明珠争辉

——大连东北亚重要国际航运中心发展战略概述

王祖温*

0 引言

中共中央 2003 年 11 号文件明确指出,要“充分利用东北地区现有港口条件和优势,把大连建设成为东北亚重要的国际航运中心。”大连这座 1898 年开港的北方港城正面临着重大的历史机遇。我们大连海事大学同样负有推进大连国际航运中心建设的历史使命,并积极参与了大连东北亚重要国际航运中心的规划。在此,仅就大连国际航运中心发展战略做一分析概述,请各位指正。

1 大连东北亚重要国际航运中心发展的基础环境

1.1 广阔富饶的东北暨东北亚腹地是大连国际航运中心的经济基础

东北亚地区包括日本、朝鲜半岛、蒙古东部、俄罗斯远东和西伯利亚以及我国东北地区,面积 1728.2 万平方公里,占世界的 12.7%,自然资源丰富,人口约 3 亿。近年来,东北亚区域内经济增长迅速,各国差距逐渐缩小,各国间经济合作不断增强,国际加工中心正逐渐向该区转移,发展潜力巨大。

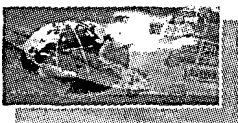
东北地区包括辽宁、吉林、黑龙江 3 省和内蒙古自治区东 4 盟,整个地区土地面积 124 万平方公里,占全国土地面积的 12.9%,总人口 1.07 亿。该地区是我国传统的重工业基地、重要的原材料产区和商品粮基地,是我国面向东北亚地区开放的前沿,近年来经济总量持续增长。但经济总体水平相对落后,所有制结构单一,产业结构重型化现象严重,外贸货种以原材料为主。

随着国家振兴东北老工业基地政策的出台,东北地区将利用现有资源和产业基础,大力发展装备制造业、深加工农业和服务业,承接国际装备制造业的转移,发展前景广阔。

表 1 2004 年东北三省主要经济指标

地 区	辽 宁	吉 林	黑 龙 江
GDP (亿元)	6 872.7	2 958.2	5 303
人均 GDP (元)	1 6297	1 0912	13 904
固定资产投资额 (亿元)	2 980.5	11 71.64	15 15.3

* 大连海事大学校长,教授,博士生导师,中国航海学会副理事长,辽宁省航海学会副理事长。



1.2 天然优良的大连港口为大连国际航运中心提供了设施条件

大连市东临黄海,西临渤海,岸线总长度1 906公里,宜港岸线约870公里,深水岸线近400公里,已使用岸线37公里。目前拥有码头泊位209个。其中5万吨级以上深水泊位9个,10万吨级以上深水泊位1个。年通过能力10 765万吨,集装箱吞吐能力190万标准箱。

港区公路通过沈大高速、鹤大公路、黑大公路与东北路网连通,通过黄海大道可连通东部地区直达丹东;大连市铁路枢纽由大连北站、南关岭站、甘井子货运编组站、金州编组站组成,大窑湾港区铁路经金桥站接入金州编组站,其他港区铁路线就近接入大连铁路站场,大连湾南岸各港区铁路专用线接入大连北站,车辆编组后接入哈大线。

1.3 运输方式齐全发达的集疏运体系是大连国际航运中心的独特优势

东北地区拥有最完善的铁路运网、比较发达的公路运网、较为健全的航空运输体系和贯通南北的管道运输系统,初步形成了以港口为门户,铁路为动脉,公路为骨架,民用航空、管道运输、海上运输相配套的布局较为合理、运输方式齐全的一体化综合立体交叉运输网络,并与区外和国外有效连通;以大连为前沿的较为完整的集疏运体系已辐射至东北腹地及东北亚地区,为国际航运中心的发展提供了有力保障。

大连港口拥有连接大连、营口等8个市区以及大连港、大窑湾港、旅顺港等5个港口铁路运输网络,并与全国路网相连。线路总长1 384公里,年发送货物约2 400万吨。大连至东北腹地4条集装箱班列的开通和3个内陆干港的建立,形成了东北经济区域集装箱物流网络;烟大火车轮渡的开工兴建,使大连即将成为跨海连接华东铁路的枢纽城市。公路有4 560公里,其中高速公路和一级公路429公里,二级公路1 476公里。初步形成了以沈大和大庄高速公路贯穿南北,以国省干线公路为主骨架,布局合理的公路网和以市区为中心的2小时直达各区市的经济活动圈。年公路运输货运量1.55亿吨,周转量34.8亿吨公里。大连国际航空港开辟航线80多条,其中国际和地区航线12条,居全国第4位。年旅客吞吐量300多万人次、货邮吞吐量8万多吨,国内外城市通航数量和客货吞吐量均居东北地区首位。

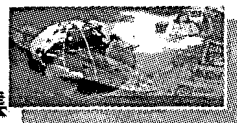
1.4 门类齐全的产业群为大连国际航运中心提供了必要支撑

(1) 大连拥有众多航运及其辅助企业

目前大连已经形成了一支货种齐全、内外贸运输兼顾的规模化船队。拥有包括国内著名大型航运企业大远、中海、中外运集团和国际著名船公司马士基、东方海外等在内的航运企业110余家,从事集装箱国际运输航线40余条。同时已形成配套齐全的航运服务体系,拥有各类海运辅助企业1 154家。

(2) 大连临港产业较为发达

大连是中国重要的工业基地,工业门类齐全,综合配套能力强,已形成机械、电子、石油化工、轻纺服装、冶金建材、食品医药等行业为主的工业体系。远洋船舶、内燃机车、冷冻装置、精密轴承和石化电子已经成为中国工业骨干产品;修造船、石油、化工、渔业等临港产业的发展促进了大连港的发展。2003年全市工业总产值1 542.4亿元,农业总产值247.2亿元,在东北地区均位列第一。



1.5 口岸服务环境是大连国际航运中心的必备条件

目前,大连已形成一个集通关服务、航运交易服务、区域金融服务和海事服务于一体的综合口岸服务系统。从通关环境来看,大连海关功能涵盖东北地区现有主要港口,为大连国际航运中心建设提供了体制上的支持。

从航运交易服务环境来看,以大连商品交易所为代表的大宗粮食等商品交易,为大连国际航运中心的大宗散货运输提供了附加增值服务;以辽宁海事局和中国船级社大连分社为主构建的海事配套服务体系较为健全等。特别是2002年大连口岸全面实施“大通关”工程,口岸的通关环境得到较大改善,进出口货物通关时间明显缩短,服务质量有了较大的提高。

1.6 大连国际航运中心基础环境综合评价

大连国际航运中心的建设既存在着难得的机遇与光明的前景,又面临着严峻的形势与强劲的挑战。

首先,大连港口发展面临着周边港口的激烈竞争。一是东北亚地区日、韩诸港对大连形成一定的威胁,釜山港2004年集装箱吞吐量超过1100万标准箱,是世界第五大集装箱港口,光阳港是韩国重点开发的集装箱中转港。东京港是日本最大的集装箱港口,2004年货物吞吐量稳步上升,神户港规划发展成为21世纪的国际集装箱母港,大连国际航运中心必将与上述诸港形成此消彼长竞争之势。

二是华北两港对大连形成巨大的压力,天津港2004年集装箱运量达360万标准箱,青岛港2004年集装箱运量突破500万标准箱,未来3港公平竞争、优势互补的空间广阔。

三是东北区内海港与大连存在竞争合作关系,营口港2004年货物吞吐量超过5000万吨,定位为内贸集装箱枢纽港和国际集装箱支线港,锦州港2004年货物吞吐量突破2400万吨,各港应协调发展,对内保持合理竞争,对外形成竞争合力。

第二,目前大连港集装箱生成量和运输量发展缓慢,与之相关的现代物流系统尚不完备;港口基础设施建设存在一定滞后,深水岸线没能充分挖掘,内陆集疏运能力尚显不足;口岸环境尚欠顺畅,给大连国际航运中心的建设带来了一定的困难。

当然,东北老工业基地的振兴为大连国际航运中心的建设提供了难得的历史机遇;东北亚经济圈潜力巨大;大连市城市产业蓬勃发展;大连港港口条件优越,这些都为大连建设东北亚重要的国际航运中心提供了优越的条件和难得的机遇。

2 大连国际航运中心主要特征与功能结构定位

2.1 散货与集装箱并存、陆海双向并重、由东北向东北亚拓展的组合港模式是大连国际航运中心的主要特征

国际航运中心需要有发达的国际航运市场,强大的腹地经济,充沛的集装箱物流,国家或区域性进出口贸易的航运枢纽,良好的港口条件和一流的港口设施,适应现代船舶大型化趋势的深水航道,完善的后方集疏运系统,完善的服务与管理系统,积极扶植的政策和良好的法律环境等。

与国际上其他航运中心相比,大连国际航运中心在空间分布、货种选择、腹地拓展、运作体系等



多方面,均具有其独特的特征。

(1) 空间上由东北向东北亚逐步拓展的区域性特征

这里的区域是指整个东北亚地区。目前大连积聚和吸纳区域经济的能力尚不足以支撑大连国际航运中心辐射整个东北亚地区,因此直接腹地是东北地区,随着国际航运中心的建设和发展,未来大连东北亚国际航运中心将把整个东北亚地区作为其潜在腹地。

(2) 货种上散货与集装箱长期并存的综合性特征

目前大连港四大支柱性产品为油品、滚装、干散货(铁矿石、粮食)和集装箱,即在国际航运中心的建设前期货种是散货、滚装和集装箱货物并重。但在今后随着原材料深加工、下游产业链产业结构的升级,集装箱量逐渐增长,至远期则以集装箱运输为主。

(3) 运输方式上的直达运输特征

大连的外贸运输主要以远洋直达运输为主,近洋的内贸运输主要由其组合港承担。目前大连港承担了东北地区 70% 以上的海运货物和 90% 以上的外贸海运货。30 万吨的原油码头的建成将使大连有可能成为东北亚液体散货的集散地。30 万吨矿石码头及粮食码头的建设将使大连成为东北亚干散货转运中心。

(4) 布局上的组合港特征

建设大连国际航运中心,应形成资源共享、功能互补、特色鲜明、产业联动的港口群。以大连市港口群为核心港区,以渤海区域的“一岛一湾”(长兴岛、双岛湾)为支持以黄海区域内的“一岛三湾”(大孤山半岛、大窑湾、大连湾、鲇鱼湾)港口海陆岛港口群为辅助,共同形成布局合理、功能齐全、核心竞争力强的国际航运中心。

(5) 腹地上的陆海双向特征

大连国际航运中心的陆向腹地是拥有雄厚工业基础的我国东北地区,拥有一大批重工业领域的大型骨干企业和崛起中的新兴产业,已出现以大连、沈阳、哈尔滨和长春 4 大城市为中心而崛起的辽中 5 市和哈大工业带等经济发达区域。目前大连口岸已成为东北地区的外贸物资进出口的中心和货物转运枢纽港。

由于目前大连港干线开辟较少,很少有国际集装箱在大连港口中转。而大连东北亚国际航运中心建成后必将形成密集型干线航线,同时吸引货源和远洋船公司通过大连港中转,形成大连国际航运中心的海向腹地。

(6) 运作上的系统性特征

一个功能完善、结构合理的国际航运中心,必然具有系统性特征:一要从系统的角度考察港区、港城、港腹、港路、港群和港航关系;二要抓住大连不仅是航运中心,同时也是贸易中心,是物流、商流、资金流与信息流一体化的大型系统;三要在考虑大连国际航运中心的功能定位时,必须系统地考虑经济全球化、信息化的时代大背景。

2.2 大连东北亚重要国际航运中心定位——复合型现代化国际航运中心

大连国际航运中心的总体定位是腹地型与中转型相结合的复合型现代化国际航运中心。具体到功能定位,大连国际航运中心应以国际运输与物流服务为主,具备国际商品贸易服务功能、国际商品贸



易服务功能、国际生产与加工服务功能、国际海事咨询服务功能、国际信息交换服务功能、国际金融与财务服务功能和旅游功能等多项功能。

(1) 国际运输与物流功能

大连国际航运中心最基础的功能定位。主要涉及大连口岸的物流通过和处理能力,城市及其与经济腹地的海、陆、空综合立体交通体系结构,物流仓储、配送、分拨及供应链一体化管理的系统以及港口、车站、机场的建设态势以及航运业和口岸的通过能力与服务系统。

(2) 国际商品贸易功能

国际航运中心最直接的功能支撑。主要涉及大连市的国际商品贸易市场、批发、零售系统以及其相关的生活服务系统的发展,特别是保税区和自由港的建设。

(3) 国际生产与加工功能

大连国际航运中心最关键的功能保证。主要涉及大连市的产业结构、资源配置、临港工业布局以及保税港区、经济开发区等与国际生产与加工相关的营运区域与服务系统的调整与完善。

(4) 国际海事咨询服务功能

大连国际航运中心的重要功能定位。应围绕使大连具备航运交易、保险服务、航运信息服务、海事服务和海事研究及交流、海事监管等功能为主要目标来展开。

(5) 国际金融与财务服务功能

大连国际航运中心功能定位中最本质的功能要素。主要涉及位于大连市的国内外各类银行、保险、证券、会计事务所与财务结算中心等金融服务机构。

(6) 国际信息交换功能

大连区域性国际航运中心不可或缺的功能定位,主要涉及软件设计与开发、计算机网络、条形码技术、电子数据交换、全球卫星导航定位系统等高科技,涉及大连市的软件园,双D港、高新园区以及政府、企事业单位和各行各业的“大而全”、“小而全”的信息交换中心与网站的互通互连建设。

(7) 国际人才交流与服务功能

大连国际航运中心重要的功能定位。主要涉及大连海事大学、大连理工大学、东北财经大学和大连外国语学院等众多的高等院校,以及各种国际性的人才交易市场和各类人才的招聘机构。

(8) 旅游功能

大连国际航运中心的特色功能定位。主要涉及旅游开发、接待及现有码头中心转移和旅游码头的建设等。

3 大连国际航运中心发展规划目标

3.1 大连国际航运中心发展规划预测

大连国际航运中心的货流结构是由其腹地东北地区的产业结构特征决定的,即油品、粮食、铁矿石等初级产品所占比重大,并缺乏高附加值、质量好、品种齐全的大宗商品。



表2 东北及内蒙东部地区海运物流量分货类一览表/万吨

合计	原油	成品油	粮食	钢铁	矿石	煤炭	非矿	矿建	化肥	木材	水泥	其他
12 700	2 400	1 800	2 100	600	330	420	350	200	80	150	100	4170

目前大连口岸适箱货比重为 25.7%，非适箱货的比重高达 74.3%。而同期大连港口对适箱货的集化率已达 85.1%，处于较高水准，这充分说明东北经济腹地产业结构所导致的货源结构不合理，已成为大连口岸集装箱运输难以健康发展的主要瓶颈。

通过对基础数据的历史状况，现实情况以及相关的数据的收集整理，采用时间序列外推、多元回归、经验系数法等多种数学方法，对大连东北亚国际航运中心进行货流预测，得出如下结果：预计到 2010 年，大连港货物吞吐量 2.5 亿吨，铁路货运量 0.8 亿吨，公路货运量 1.9 亿吨，航空货邮吞吐量 22 万吨；集装箱吞吐量 730 万标准箱，滚装货运量 5 890 万吨，原油吞吐量 4 800 万吨，成品油吞吐量 2 800 万吨，矿石进口量 600 万吨，粮食吞吐量 2 000 万吨。到 2020 年，大连港货物吞吐量 3.7 亿吨，铁路货运量 1.3 亿吨，公路货运量 2.5 亿吨，航空货邮吞吐量 56 万吨；集装箱吞吐量 1 500 万标准箱，滚装货吞吐量万吨，原油吞吐量 7 580 万吨，成品油吞吐量 4 310 万吨，钢铁吞吐量万吨，矿石进口量 2 060 万吨，粮食吞吐量 2 760 万吨。

3.2 大连国际航运中心规划目标

根据上述预测，遵循跟随型战略、跨越式发展、分阶段实施等多项规划原则，大连国际航运中心的战略目标应是：以振兴东北老工业基地和跻身于东北亚以及国际一流航运中心为目标，全面提升以海、空港为核心，以口岸集疏运网络为主体，以航运、物流、金融、信息服务为支撑的航运中心功能。

2010 年初步建成大连国际航运中心，口岸各种运输方式承担的货物运输总量达到 9 亿吨，其中港口吞吐量达到 2.5 亿吨，集装箱吞吐量达到 1 000 万标准箱，实现液体散货（原油、成品油）吞吐量 7 700 万吨，粮食总吞吐量达到 2 200 万吨以上，矿石吞吐量 1 200 万吨以上，滚装货物吞吐量 6 000 万吨，汽车专运 100 万辆以上，鲜活农产品及其他商品 1 000 万吨以上，使大连港成为环黄渤海地区的重要干线港和中转港；空港旅客吞吐量达 800 万人次，货邮吞吐量达 23 万吨。

2020 年建成东北亚重要的国际航运中心，港口吞吐量达 3.7 亿吨，集装箱吞吐量达 1 500 万标准箱，原油和成品油的吞吐量超过 1 亿吨，散货吞吐量超过 1 亿吨，使大连港成为东北亚的重要枢纽港；空港旅客吞吐量达 1500 万人次，货邮吞吐量达 56 万吨。

4 大连国际航运中心发展战略重点

大连国际航运中心的建设，应该明确“一个目标”，抓住“两个市场”，化解“三个压力”，着眼于“四个要点”。

明确“一个目标”，是指立意要高，从全面实施国家战略，振兴东北老工业基地，跻身于东北亚以及全球一流的战略思维来确定航运中心的各项发展任务。抓住“两个市场”，是要快速拓展集装箱市场，稳步扩展散货等其他市场，抓质保量，协调发展。化解“三个压力”，是指正确处理好国外东北亚港口、国内环黄渤海港口和省内港口竞争对大连国际航运中心建设的压力，抢占先机，跨越式发展。



着眼于“四个要点”，要求抓住大连国际航运中心与东北老工业基地振兴的结合点，立足大连作为环黄渤海、东北和东北亚3个经济圈的核心点，培育与国际航运中心关联密切的临港产业与东北老工业基地新兴产业的增长点，把握大连国际航运中心建设中的市场与政府合力、机制与体制创新的着力点。

4.1 加快港口规划和港口基础设施建设

港口是国际航运中心的基础和核心，这里的港口是广义上的港口，包括海港、空港和信息港。应在货流预测基础上，根据前期以散货为主，中期散货和集装箱并重，后期以集装箱为主的货流结构，规划港口布局和港口泊位，加强基础设施建设，发展以大型专业化码头、深水航道以及物流枢纽中心为代表的现代化港口，完善航空物流系统，建设发达的航运物流信息平台，推进口岸管理体制和经营机制的创新。这是建设大连国际航运中心的主要任务。

4.2 构筑以口岸为核心的综合集疏运体系

不断完善大连口岸的立体化、现代化集疏运体系。加强对交通运输资源的系统整合，大力发展多式综合联运，提高综合交通运输网络体系整体效能，推进港、城及腹地经济联动发展。高度重视内陆集疏运条件的改善，扩大铁路运输，降低陆域运输成本。充分利用5种运输方式齐全的优势，广泛推进多式联运，搞好运输方式之间的配合与协作，坚持以大通道为主轴，发挥海运、铁路和公路的各自优势，在东北及东北亚区域大系统中实现运输资源的优化配置和集聚效应。

4.3 构造密集发达的航线体系

要将大连建设成为东北亚国际航运中心，就必须开发属于自己的航线。应加强同腹地、环渤海、环黄海区域内的政府部门、货主企业和有关方面的合作，制定优惠政策、创造良好环境，吸引大型航运企业投资建港，开辟航线。大力培育地方航运企业，组建大型航运企业集团。通过与航运企业的密切合作，以拓展远洋航线和增加近洋航班密度为重点，增强跨区、跨洋运输能力，扩大远洋运输辐射半径和覆盖区域，逐渐形成远近结合、覆盖全球的国际航运链网。

4.4 大力发展临港产业

临港产业是港口经济发展的主要依托。大连市临港产业的发展将带动城市港口经济的发展，从而对东北老工业基地的经济地位和经济发展水平产生带动影响，进而促进整个东北亚经济的发展。现代物流业、临港加工业、商贸业、金融保险业、信息服务业以及旅游和会展业等口岸经济，与东北地区的装备制造、汽车、石化、冶金、建材、粮食与木材加工等产业联动发展，将有力推动东北老工业基地振兴，为大连国际航运中心提供市场与产业支撑。

4.5 健全完善口岸综合服务系统

航运中心的竞争也是口岸环境的竞争，加快改革开放和制度创新，健全和完善为海、空港和整个集疏运体系提供高效、便捷、有序、服务功能完善的口岸综合服务系统，是航运中心建设的重要内容。要进一步改善软环境，提高口岸管理的规范化、标准化和国际化水平，为港口用户提供船期、班列、集港、仓储、装卸、中转等港口公共信息和订舱、购票、交易、结算、通关和通检等口岸商务信息服



务。营造具有高效、快捷、顺畅的通关环境和良好的海事服务环境，增强航运交易与金融服务功能。

4.6 大力推进自由贸易区建设

加快港区一体化进程，加快国际资本、技术、信息等要素向东北腹地的延伸和辐射，降低东北外向型经济的物流成本，进一步促进东北地区企业生产链、供应链和销售链的优化和高效运转，搭建东北地区企业“走出去”和“引进来”的重要平台。大连保税区向自由贸易区转型后，将直接推动大连东北亚国际航运中心的建设步伐，并促进东北老工业基地的国际化进程。

4.7 完善政策法规等环境支持系统

根据国家有关法律法规，结合大连实际，完善航运法律体系，在立法、司法和执法之间形成一个协调相互的机制，理顺航运管理部门、港口管理部门、航运企业以及相关企业之间的关系，营造有利于加快大连东北亚重要国际航运中心建设的良好法制环境。在市场准入上，要规范内外资本在大连建立商业存在和开展经营活动的市场准入条件与准入程序；在国民待遇上，要建立无歧视性国民待遇；在资源配置上，要从建设国际航运中心的总体规划出发，对资源进行分类管理和调控。 