



培育大港口，为黄河三角洲经济发展引航；编制大规划，绘就港区百年发展蓝图；建设大园区，搭建石化产业积聚发展平台；引进大项目，推动优势产业循环发展。用创造去成就美好未来。

■ 陈安军 著



创造成就未来

Create achievements in the future

——东营港为黄河三角洲发展引航

知识产权出版社



■ 陈安军 著

创造成就未来

Create achievements in the future

——东营港为黄河三角洲发展引航

知识产权出版社

责任编辑:纪萍萍

图书在版编目(CIP)数据

创造成就未来:东营港为黄河三角洲发展引航/陈安军著. —北京:
知识产权出版社,2009.7

ISBN 978-7-80247-214-9

I. 东… II. 陈… III. 港口建设—成就—东营市 IV.
F552.752.3

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2008)第 189522 号

创造成就未来——东营港为黄河三角洲发展引航

Chuangzao chengjiu weilai Dongyinggang wei

Huanghesan jiaozhou Fazhanyinhang

陈安军 著

出版发行: 知识产权出版社

社 址: 北京市海淀区马甸南村 1 号

邮 编: 100088

网 址: <http://www.ipph.cn>

邮 箱: bjb@cnipr.com

发行电话: 010-82000893 82000860 转 8101

传 真: 010-82000860—8325

责编电话: 010-82000860-8130

责编邮箱: jpp99@126.com

印 刷: 知识产权出版社电子印制中心

经 销: 新华书店及相关销售网点

开 本: 787mm×1092mm 1/16

印 张: 13.75

版 次: 2009 年 7 月第 1 版

印 次: 2009 年 7 月第 1 次印刷

字 数: 165 千字

定 价: 36.00 元

ISBN 978-7-80247-241-9/ · 216(2278)

版权所有 侵权必究

如有印装质量问题,本社负责调换。

得港口者得市场，得港口者得天下。

随着全球经济一体化进程的不断加快，人们对港口的认识越来越深刻，对港口的期待越来越高。面对世界海运业蓬勃发展和世界多数经济强市因港而生、因港而兴的趋势，似乎把港口的位置提得再高也不为过。

中国30年改革开放让我们真正领略了“港口经济”的威力，“珠三角”和“长三角”的迅速崛起让我们真正认识到港口在经济社会发展中的关键作用。港口，让多少城市崛起，并走向世界。随着新的建港理论的产生与建港科技的不断进步，很多曾被视为建港禁区的地区已建成良港，许多曾被建设者视为畏途的千古难题迎刃而解，一大批现代化港口和港城出现在世人面前。

由于自然原因，位于渤海湾顶端的黄河入海口一带，曾长期遭遇建设海港的困扰。但人们并没有被困难所吓倒，从80多年前孙中山先生在其《建国方略》中提出“当整治黄河工程完成之日，此河口将得为航洋汽船所经由，自然有一港口萌芽于是”的畅想开始，到新中国成立后对黄河的根治，到“M₂无潮区”的最终确认，到离岸式码头与近岸式码头建设在这一区域的反复试验，人们在这片土地上进行着不懈的求索，并取得了可喜的进展。

随着中国第二大油田胜利油田的开发建设、黄河三角洲中心城市东营市的建立，尤其是随着山东省政府确定以东营为主战场加快推进“黄河三角洲高效生态经济区”的建设，东营港及东营港城的建设迎来了前所未有的历史机遇。一方沉睡了一个半世纪的土地，将要在新世纪的曙光里完成脱胎换骨的嬗变，这里将成为黄河三角

序 Preface

洲乃至整个沿黄经济带连通世界的突破口。正如本书作者安军先生所预言：“东营港将成为黄河三角洲经济腾飞的引爆点。”

作者陈安军先生作为东营港的建设者和管理者之一，在身肩建设管理重任的同时，始终坚持对科学建港的思考和探索。近年来，他通过对东营港港区的陆地、海洋、河流等资料进行认真地比对和核实，对东营港不同建港理念的分析和比较，对港口对区域经济影响的探讨，积累了大量的第一手材料。在此基础上，他还对港口、港区、港城的发展定位做了深入细致的研究，并提出了许多富有启发的观点和见解。其中，对东营港打造以油码头为特色的专业化港口的定位选择，对“地主港”模式的深入研究，对建设专业化工园区的探讨，对港城发展方向的思考，都有其独到之处。

我们不难从字里行间看出，作为东营人和东营港建设者的安军先生是带着深厚的感情，来研究和建设东营港的。从本书的结束语中，我们可以感受到他以及东营180万人民对东营港的热切期盼。可以期待，有安军先生这样的一群东营人和东营港建设者，东营港必将很快成为环渤海地区的一颗璀璨的明珠，而有了东营港，则作为我国最后一个待开发的大河三角洲的黄河三角洲，必将在新世纪完成其历史性跨越！

李佐军

著名经济学家 国务院发展研究中心研究员

2009年3月于北京

目 录 CONTENTS

第一章 绪论	1
第一节 港口推动长三角、珠三角腾飞	2
一、长三角、珠三角的区域概念	3
二、长三角、珠三角经济的腾飞	3
三、港口在长三角、珠三角经济腾飞中的作用	5
第二节 黄河三角洲经济腾飞的引爆点——东营港	10
一、黄河三角洲的地域概念	10
二、东营港——黄河三角洲经济腾飞的引爆点	12
第二章 M_2 无潮区——建港天然良址	22
第一节 良好的气候条件	22
一、气温	22
二、降水	23
三、雾	24
四、风	24
五、寒潮大风与风暴潮	25
六、海冰	26
第二节 M_2 无潮区——泥质海岸的理想港址	27
一、无潮区的形成	27
二、无潮区是东营港的最佳港址选择	29
三、地质土层分布稳定,适宜港口基础设施建设	31
第三节 黄河入海泥沙沉积、扩散不影响海港区域	32

一、黄河入海口基本稳定	32
二、黄河入海泥沙量持续减少	32
三、入海口近期不会发生重大变化	32
四、泥沙不会对港区产生严重影响	33
第四节 建设发展空间大陆上疏运条件好	34
一、环境开发容量巨大	34
二、陆上疏运条件优越	34
第三章 东营港建港实践与探索	37
第一节 东营港的历史沿革与现状	38
一、东营港的历史沿革	38
二、东营港的现状	43
第二节 不同建港理论的实践	47
一、胜利油田以离岸式建设黄河海港	48
二、胜利油田和东营市以挖入式建设南北内港	49
三、东营市扩建东营港	50
四、两种航道建设方式的启示	54
第四章 打通黄河三角洲海上通道	57
第一节 国内外港口发展趋势	57
一、港口的发展方向	58
二、港口竞争日趋激烈	59
三、地主港模式成为港口发展潮流	60
第二节 东营港战略定位研究	60
一、基于港口与腹地关系的战略定位	60
二、基于港口竞争与分工的战略定位	63
第三节 建设专业性港口的必要性	65
一、腹地油品及液体化工品需求预测	65
二、建设专业油码头的必要性	72
第四节 东营港建港方式的探讨	75

一、建设专业油码头的可行性	75
二、建设原油码头的集疏运条件	77
三、建设完善多功能码头	77
四、发展步骤探讨	79
第五章 引进优势企业 打造地主港	82
第一节 地主港模式:港口公共设施 融资良方	83
一、地主港模式——港口发展的新潮流	83
二、港口基础设施建设的困境与出路	84
三、地主港管理模式的两种形式	85
四、国外典型地主港模式运行简介	87
五、地主港模式在中国的实践	87
第二节 东营港可以建成地主港	90
一、东营港建设实施地主港模式的重要性	90
二、东营港实行地主港模式建设运营的优势	94
三、东营港实行地主港模式面临的机遇	95
第三节 地主港模式的实现形式	95
一、实行地主港模式的途径	95
二、政策建议	97
第六章 港口经济——黄河三角洲开发的突破口	100
第一节 区域经济发展的增长极	100
一、港口经济的概念	100
二、港口经济的全局效应	101
第二节 东营港经济开发区发展总体构想	106
一、东营港发展港口经济的环境条件	107
二、东营港经济开发区发展的指导思想与目标	113
三、东营港经济开发区的功能定位	116
第三节 东营港经济开发区的主导产业	118
一、以现代物流为主的港口直接产业	118

二、依赖港口和水运的产业	121
三、港口现代服务业	123
第七章 以大石化战略抢占产业制高点	128
第一节 做大石化经济	129
一、石化产业及其特点	129
二、国际国内石化产业发展趋势	131
三、黄河三角洲新的经济增长极	133
第二节 港区发展石化产业的构想	137
一、东营市石化产业现状	137
二、港区石化产业发展的指导思想与原则	141
三、港区石化产业发展的模式选择	142
第三节 建设石化园区培育石化产业集群	145
一、产业定位及主要产业链	145
二、功能区划及平面布局	148
三、加快石化园区发展的对策措施	151
第八章 以游兴港 培育生态旅游胜地	154
第一节 东营港旅游资源分析与评价	155
一、旅游资源构成分析	155
二、旅游资源评价	158
第二节 东营港旅游业发展的 SWOT 分析	161
第三节 东营港旅游发展战略探讨	162
一、旅游发展定位	162
二、旅游发展战略	163
三、旅游地空间布局总体构想	164
第四节 东营港旅游产品战略规划	165
一、旅游产品规划原则	165
二、旅游产品规划	166
三、产品开发的阶段性安排	169



四、旅游产品的线路组合	172
第九章 建设滨海新港城	173
第一节 港口与城市发展的关系	173
一、港口对城市发展的作用	173
二、港口城市是港口经济发展的载体	177
三、港城互动,港兴城兴	178
第二节 东营港城建设的战略构想	180
一、东营港城建设的理念和思路	181
二、东营港城建设的功能与定位	182
三、东营港城建设的原则	184
四、东营港城建设的目标与规模	185
五、东营港城建设的规划布局	186
第三节 和谐东营港城建设	193
一、追求和谐的自然环境	194
二、营造和谐的社会环境	197
结束语	201
参考文献	203
后记	206



第一章 绪 论

蔚蓝的大海孕育了现代文明,衍生了临港经济,而临港经济又给一座座城市注入了活力,带来了繁荣。因海而生,因港而兴,围绕港口发展经济,是世界众多沿海城市的成功经验。当前全球财富的 50%集中在沿海港口城市。而全球 35 个国际化的城市中,有 31 个是依托港口发展起来的,其中列居前 10 名的城市几乎都是港口城市。随着全球经济一体化步伐的不断加快,港口对于区域经济发展的拉动作用将会越来越明显。

就城市和区域经济长远发展而言,港口不仅仅是一种基础设施,它更是一种重要资源。港口的优势,一方面在于它是水域与陆域的结合点,是水陆运输的枢纽,是货物通过水路进出的连接通道和运输方式的转换点;另一方面在于港口具有强大的资源集聚、配置和整合功能,它能吸引国内外大型企业在港区后方陆域配置资源,形成国际性、区域性加工基地和物流配送中心,吸引腹地优良资源在港区后方沉积,形成新的连接腹地的经济增长点,吸引城市优势资源向临港地带集中,通过枢纽的辐射和网络布局,推动港口所在城市产业资源向腹地配置,并形成更加科学合理的自然整合。资源配置、整合的结果是大大提升城市的经济集聚和产业派生能力,使港口所在城市生产力布局从被动型转变为主动型,从单纯依赖腹地资源转变为综合利用海内外资源,打造新的经济增长点和产业链。无论任何国家和地区,港口对于城市及区域经济的发展都起着非常重要的作用。

从我国经济发展情况看,2007 年长江三角洲地区 16 个城市实现地区生产总值(GDP)46672.07 亿元,是全国国内生产总值 249529.90 亿元

的 18.7%。之所以形成这种局面,正是因为有强大的上海港、宁波港等港口群的强力支撑。同年,珠三角地区(广东省)GDP 达到 30673.71 亿元,占全国国内生产总值的 12.3%,也是因为广州港、深圳港等形成的港口群在做支撑。而在环渤海地区,2007 年 GDP 总量达到 64797 亿元,超过长三角,占全国国内比重的 26%,也在很大程度上是因为有大连、秦皇岛、天津、烟台、青岛这样的港口,支撑起环渤海经济圈的发展。港口,在国家、区域及城市经济发展中,都起着举足轻重的作用。加速港口发展已经成为越来越多的沿海城市的共识。

第一节 港口推动长三角、珠三角腾飞

人类文明的发祥地,往往都在大江大河之畔。纵观世界历史,几乎所有的文明古国都是从大河流域发展起来的。我国的黄河、长江,埃及的尼罗河,巴比伦的幼发拉底河、底格里斯河等,都曾经是孕育人类文明的摇篮。而随着海洋经济时代的开启,位置独特的大江大河三角洲又渐次成为了促进区域经济社会发展的“火车头”。

全球大江大河三角洲的发展规律是:随着开发深度和广度的加大,这些三角洲地带必然会崛起一个或几个较大的中心城市,形成增长极点,发挥带动作用。美国的密西西比河、德国的易北河、荷兰的莱茵河、英国的泰晤士河、中国的珠江、长江三角洲经济的发展,都是基于这些三角洲有拥江河靠大海的区位优势。这种天然的开放格局造就了诸如新奥尔良、汉堡、鹿特丹、伦敦、曼谷、广州、上海等现代化工业港口城市。据统计,世界大江大河三角洲的面积仅占地球总面积的 3.5%,但在这些地区,却集中了世界 2/3 的大城市和 80% 左右的人口。

改革开放,为我国大江大河三角洲的发展带来了机遇。20 世纪 80 年代,珠三角地区率先腾飞;90 年代,长江三角洲地区迅速崛起。目前,长江三角洲和珠江三角洲已经成为中国最具活力的经济区和发展最快的地区。这里土地面积不足全国的 2%,人口不足全国总人口的 1/10,却创



造了全国 30.99% 的国内生产总值。

一、长三角、珠三角的区域概念

长江三角洲是指长江入海而形成的冲积平原,包括上海市、江苏省和浙江省的 16 个地级以上城市组成的复合型区域,具体包括上海市、江苏省的南京、苏州、无锡、常州、镇江、南通、扬州和泰州,以及浙江省的杭州、宁波、嘉兴、湖州、绍兴、舟山和台州市,其土地面积为 10.96 万平方公里,人口总数为 8559 万人。以上海为龙头的长江三角洲城市带,已被公认为世界六大城市带之一。

珠江三角洲是指珠江千百年来冲刷出来的一块平原,北起广州,呈扇形向东南和西南放射,东面有经济特区城市深圳和与之相邻的东莞市,西面由北至南有:佛山、江门、中山以及与澳门接壤的经济特区城市珠海市。具体包括 14 个市县:广州、深圳、珠海、佛山、江门、东莞、中山 7 市,惠州市的市区和惠阳、惠东、博罗三县,肇庆市的市区和高要、四会两市,其土地面积为 4.17 万平方公里,人口总数为 4367 万人。

二、长三角、珠三角经济的腾飞

改革开放以来,珠三角、长三角充分发挥自身优势和潜力,捷足先登成为我国经济的两大增长极。无论是经济总量、对外贸易、利用外资、人均收入的提高,还是产业结构的优化升级,两地均走在了全国前列。同时,长三角、珠三角经济的腾飞,也为国内其他地区的发展提供了可资借鉴的经验。

1. 经济总量稳步提高

改革开放以来,特别是邓小平同志南巡讲话后,两地区经济得到较快发展,经济实力显著增强。1995 年,两地 GDP 总量达到 13076.5 亿元,其中长江三角洲为 9216.0 亿元,珠江三角洲为 3860.5 亿元。1995 年长三角人均 GDP 为 11665 元,珠三角为 18058 元。到 2007 年,长三角地区和珠三角地区 GDP 总量达到 77345.78 亿元。其中,长三角地区生产总

值突破 4 万亿元大关,达到 46672.07 亿元,继 2005 年突破 3 万亿元后,再次迈上新的台阶;珠三角地区生产总值 30673.71 亿元。12 年间,两个三角洲生产总值占全国 GDP 都在 26%以上,GDP 增长速度平均保持在两位数以上,均高出全国经济增长速度,显示出经济快速发展的良好态势。

2. 对外贸易迈上新台阶

2007 年,长三角实现贸易总额 6327 亿美元,比上年增长 25.2%;珠三角实现贸易总额 5107 亿美元,增长 20.2%。对外贸易均迈上新台阶。双三角贸易总额达 11434 亿美元,占全国的 64.2%。其中出口额占全国的 66%,进口额占全国的 62.1%。

3. 实际利用外资进一步增加

2007 年,长三角、珠三角外商直接投资额为 421 亿美元,占全国的 59.3%,比上年提高 5.7 个百分点。其中长三角占全国的 41.4%,比上年提高 3.5 个百分点;珠三角占全国的 17.9%,比上年提高 2.1 个百分点。长三角、珠三角地区一直是我国吸引外资最多的地区。世界 500 强企业中已经有 400 多家在此投资落户。

4. 居民收入增长、生活水平提高

长江三角洲城市居民收入稳定增长,2002 年人均可支配收入就突破了 1 万元大关,达到 10499 元,是全国平均水平的 1.4 倍。而同期珠江三角洲地区城市居民人均可支配收入达到 14239 元,是全国平均水平的 1.8 倍。到 2007 年,长三角、珠三角城乡居民收入继续稳定增长,生活水平进一步提高,生活质量进一步改善。其中长三角地区城镇居民家庭人均可支配收入为 18104 元,比全国高出 48.7%;农村居民人均纯收入为 8327 元,是全国的 2.2 倍。珠三角地区城镇居民家庭人均可支配收入为 20273 元,比全国高出 66.6%;农村居民人均纯收入为 7344 元,是全国的 1.9 倍。

5. 财政收入再创新高

2007 年长三角、珠三角财政收入总额为 7104 亿元,比上年增长

31%。占全国的比重为 13.9%，比上年提高 1.2 个百分点。其中长三角财政收入为 5489 亿元，比上年增长 31.5%；珠三角为 1615 亿元，比上年增长 29.4%。

6. 产业结构高度优化，高新技术产业长足发展

从 1978 年到 2007 年，这两个地区的产业结构都发生了很大变化：第一产业占 GDP 的比重大幅下降，第三产业占的比重大幅上升，第二产业基本持平。珠江三角洲第一产业下降幅度最大，从 22.4% 下降到 4.9%，下降了 17.5 个百分点。长江三角洲第三产业上升幅度最大，从 18.4% 上升到 41.9%，上升了 23.5 个百分点。

在保证第一产业稳定增长的同时，长三角、珠三角地区进一步优化产业结构，大力推进二、三产业的发展，尤其是高新技术产业持续大幅增长。2007 年，上海高新技术产业完成工业总产值 7184 亿元，比上年增长 22%，占全市工业总产值的比重达 29%，比上年提高 0.4 个百分点。江苏高新技术产业产值占规模以上工业的比重达 24.3%，比上年提高 0.53 个百分点。浙江规模以上高技术产业增加值 564 亿元，比上年增长 21.1%。其中，集成电路、光通信设备、微波通信设备、移动电话机和计算机等产品产量分别比上年增长 8.4%、16.2%、46.7%、29.9% 和 17.3%。广东高技术制造业完成工业增加值 292 亿元，比上年增长 20.6%。电子信息、电气机械及专用设备、石油及化学三大新兴支柱产业完成增加值 5756 亿元，增长 19%。森工造纸、医药、汽车三大潜力产业增加值 1007 亿元，增长 25.5%。

三、港口在长三角、珠三角经济腾飞中的作用

港口是推动区域经济发展的永恒动力，世界大河流域经济的发展，无不以港口为龙头。中国沿海地区经济的迅速繁荣，与港口的促进作用更是密不可分。作为中国经济最发达的地区，长三角和珠三角经济腾飞的过程，从某种意义上说就是港口和港口经济发展的过程。

（一）港口在长三角、珠三角腾飞中的作用

1. 区域经济发展和对外贸易的有力支撑

改革开放以来,港口成为了长三角、珠三角地区对外开放、发展外向型经济的重要基础设施。两个三角洲地区充分利用港口优势,比内地获得了更大的发展空间、凝聚了更大的发展合力。

珠江三角洲经济发展具有三个明显的特点:一是工业发展所需的能源、原材料匮乏,必须大量外进;二是工业特别是加工制造业发展迅速,已逐步成为世界性加工基地,其产成品需要大量外出;三是该地区国民消费能力旺盛,吸引国内外各类消费品进入,逐步成为国际性大市场。以深圳、广州为代表的珠江三角洲区域港口群,对这种大进大出产生的旺盛的运输需求起到了强劲的支撑作用。“十五”期间,广东省共吸收利用境外直接投资(FDI)832.46 亿美元,其中珠三角引进了 773.94 亿美元,占全省的 93%、全国的 28%。广东经济的发展,是典型的外资(主要是港资)拉动型,境外直接投资(FDI)的 75.4%投入第二产业,其中制造业就占了 70.6%,从而形成强劲的“两头在外”的加工贸易。“十五”期间,珠三角完成出口贸易额 9859 亿美元,占全省的 95%、全国的 32%;进口贸易额 8406.6 亿美元,占全省的 96.5%、全国的 30%;进出口贸易总额 14050 亿美元,占全省的 96%、全国的 31%。珠三角的外资、外贸在全省、全国外资、外贸体系中占有极其重要的地位。

“十五”期间,长江三角洲沿海港口吞吐量增速为 19.3%,2007 年达 19.42 亿吨;外贸吞吐量增速为 19.9%,2005 年达 4.58 亿吨。港口的快速发展,有力地支持了长三角地区国民经济与对外贸易的发展,GDP 和外贸进出口年均递增 12.6%和 32.4%。2007 年,长三角地区利用外资占到全国的 48%,其中长三角地区港口为此作出了巨大贡献。

2. 产业布局优化和产业升级的强大引擎

港口在区域工业和开发区的布局及发展中体现了先导性、基础性作用。同时,依托流通优势,改善了投资环境,提升了区域综合竞争力,促进了本地区的产业升级。

珠三角的广州、深圳等港口重点发展临港工业,形成了多个加工区和



临港工业开发区。临港产业区内初步形成了港口物流、汽车、造船、石化等八大支柱产业。广州、深圳等港区内已经建成了较有影响力的石油产品、煤炭、粮食、金属材料交易中心。珠江三角洲地区已经开始从传统的运输中心向“运输枢纽+工业基地”转变,朝着综合服务和经济发展核心基地这一新的目标迈进。目前珠江三角洲的电子、医药、建材产值居全国之首,纺织业居全国第二,彩电产量占全国 1/2,家用电冰箱产量占全国 1/3,家用洗衣机产量占全国 1/7,原油和天然气产量约占全国 1/10。在传统产业的基础上、在市场发育的过程中,形成了珠江东岸以发展电子信息业为主,西岸以发展机械类的家用电器为主,以及新生的汽车、装备制造、钢铁等主导产业。沿海东、西部突出发展以炼油、乙烯为龙头的石化及其中下游项目。珠江三角洲经济区 GDP 占广东全省的比重,由 20 世纪 80 年代前的约 70%,提高到 21 世纪初的近 90%。

长三角沿江、沿海地区是电力、冶金、石化集中布局的地区,沿江钢铁产量占全国的三分之一,石化产量占全国的 27%,汽车产量占全国的 47%,火电装机容量占全国的 16%。但长三角资源匮乏,原材料大量依靠国内外资源和市场,沿江钢铁企业生产所需 80% 的铁矿石、72% 的原油、83% 的电煤需要依靠长江水运来保障。2007 年,长三角港口接卸海运煤炭 1.8 亿吨,占北方煤炭下水量的 39.3%;外贸进口铁矿石 12385 万吨,占全国的 34%;外贸进口原油 6936 万吨,占全国的 44%。上海、宁波、舟山等港口及沿海、沿江电厂建设的煤炭专用码头,宁波、舟山大型原油、铁矿石码头,在大宗原材料运输中发挥了重大作用。

3. 上海国际航运中心建设促进了长三角及长江沿线地区的开发开放

“十五”期间,长三角地区外贸集装箱生成量增速为 26%,2007 年达 2314 万 TEU,而长三角沿海港口集装箱吞吐量增速达 29.1%,2007 年达 3471 万 TEU。

自中央提出建设上海国际航运中心以来,上海港、宁波港,加快了集装箱码头建设和市场运作。目前,长三角地区基本形成了以上海港、宁波