综 述

国务院办公厅
关于促进东北老工业基地进一步扩大对外开放的实施意见

国办发[2005]36号

各省、自治区、直辖市人民政府，国务院各部委、各直属机构：

进一步扩大对外开放是实施东北地区等老工业基地振兴战略的重要组成部分，也是实现老工业基地振兴的重要途径。根据《中共中央国务院关于实施东北地区等老工业基地振兴战略的若干意见》（中发[2003]11号）精神，结合东北地区实际情况，经国务院同意，现就进一步扩大东北地区对外开放提出如下实施意见：

一、鼓励外资参与国有企业改组改造，加快体制和机制创新

（一）按照对国有经济实行战略性调整的要求，探索和拓展利用外资新方式，鼓励外资参与国有企业改组改造，促进体制和机制创新，增强老工业基地国有企业适应市场经济的能力。

（二）鼓励外国投资者以并购、参股等多种方式参与国有企业改组改造。外国投资者并购和参股改造国有企业，原国有企业历史形成、确实难以归还的历史欠税，按照规定条件经国务院批准后给予豁免。支持符合条件的外商投资股份制公司在国内外资本市场上市。

（三）积极探索盘活国有资产的有效形式。允许外商投资企业依法购买金融资产管理公司的不良债权和股权，并对其拥有的资产进行重组与处置。

（四）进一步完善促进外商投资企业发展的社会保障环境。外国投资者并购国有企业后设立的外商投资企业，在劳动关系处理、经济性减员和社会保障等方面按照国民待遇执行国家现行法律规定和制度。

（五）进一步规范和促进外国投资者并购重组国内企业的活动。建立健全东北地区产权交易机制，为外国投资者以并购、参股等方式投资提供便利和规范的环境；外国投资者并购国有企业，按照我国有关法律和政策进行资产评估，资产交易价格以经相关部门备案或核准的资产评估结果为基础确定。

二、加强政策引导，推进重点行业和企业的技术进步

（六）立足现有基础，发挥比较优势，以增强产业整体素质和核心竞争力为重点，积极吸收外资加快重点行业和重点企业的技术改造，加强对引进技术的消化、吸收，大力提

需要全本请访问 www.ertongbook.com

高自主创新能力，推进产业升级。

（七）支持外商投资重点行业和企业。积极引导外商投资国家重点发展的现代农业、装备制造业、化工业、高新技术产业和农产品加工业等行业，加快发展配套产业，形成具有较强竞争力的现代产业基地。国家在上述行业重大项目布局安排上向东北地区倾斜，重大关键技术和设备引进给予政策性信贷支持，重大项目经批准可适当降低资本金比例；外商投资已获国家批准的国债重点项目，原批准项目贷款贴息、补助和资本金补助数额不变，按规定批准后，可转增中方国有企业股权。

（八)扩大外商投资优势产业目录的执行范围。《中西部地区外商投资优势产业目录》执行省份增列辽宁省（吉林省、黑龙江省已列入），凡符合该目录的东北地区外商投资项目，可享受鼓励类外商投资项目的进口税收优惠政策。

（九）鼓励外商投资高新技术产业和研究开发中心。鼓励跨国公司在东北地区以独资或与当地企业、科研机构、高等院校合资的形式设立研究开发中心。外商投资研究开发中心除按《国务院关于调整进口设备税收政策的通知》（国发[1997]37 号）和《国务院办公厅转发外经贸部等部门关于当前进一步鼓励外商投资意见的通知》（国办发[1999]73 号）的规定享受有关优惠政策外，对经核准的外商投资企业技术中心，其进口国内不能生产的自用耗材、试剂、样机、样品等可按现有规定免征关税和进口环节增值税。

（十）鼓励外商投资接续、替代产业。国家采取在重大项目生产力布局上优先安排等措施，鼓励、引导外资投向东北地区资源枯竭型城市的精深加工和接续产业等项目，充分发挥和综合利用现有资源、人才、生产能力的优势，积极推进资源枯竭型城市转型。

三、进一步扩大开放领域，着力提升服务业的发展水平

（十一）适应对外开放新形势和老工业基地优势产业发展以及城市功能转换与进一步促进就业的需要，在积极引进外资改组提升传统服务业的同时，以发展现代服务业为重点，推进服务贸易领域对外开放。

（十二）鼓励外商投资城市公共设施建设。在城市政府建立有效监管机制并确保公共利益和安全的条件下，放宽外商投资城市燃气、热力和供排水管网建设、经营项目的股比限制，经批准，允许外方控股。

（十三）扩大金融服务业对外开放。按照我国加入世界贸易组织金融开放有关承诺，进一步扩大银行业的对外开放，加快发展证券、期货、保险等金融服务。对外资银行在东北地区设立机构和开办业务给予优先许可。鼓励外资金融机构参股地方城市商业银行，参与农村信用社改制重组。鼓励在企业年金、农业保险等方面有优势的外资保险公司进入东北地区。对外商在东北地区设立合资证券公司、证券投资基金管理公司、保险经纪公司和外资保险公司经营机构给予优先许可。

（十四）鼓励外商投资交通运输业。对铁路客运和货运、跨境和境内公路运输及定期、不定期国际海上运输业务和国际集装箱多种方式联运业务等，经批准可放宽外资股比限制。鼓励外商投资航空运输业和通用航空业。

（十五）扩大外商投资物流企业试点范围。外商投资物流企业的试点，可扩大到辽宁、吉林、黑龙江三省。

四、发挥区位优势，促进区域经济合作健康发展

（十六）依托地缘优势，通过实施“走出去”战略，进一步深化同周边国家的能源、原材料、矿产资源的开发合作。主动参与区域经济合作，积极开拓国际市场，带动商品、技术和劳务输出。继续支持东北地区构筑同周边国家开展国际贸易、投资、科技、旅游等合作的平台。

（十七）大力发展东北地区边境贸易。研究促进边境贸易发展的政策，在出口退税、

进出口商品经营管理、人员往来等方面，在加强管理的同时，简化手续。完善和推广边境贸易人民币结汇办法，促进贸易、投资便利化。研究在东北地区进行边境小额贸易出口货物以人民币结算的出口退税试点。

（十八）加强东北亚地区国际经济技术合作，推进边境地区开发和对外开放。继续扩大图们江区域国际合作开发。积极探索边境地区开发和对外开放的新模式。加快建设边境经济合作区、互市贸易区和出口加工区，并使黑河、绥芬河（东宁）、珲春、丹东等边境地区具有物流贸易集散、进出口加工和国际商贸旅游等功能。

（十九）鼓励以合资、合作、并购等多种方式进行境外开发。进一步积极研究相关政策，完善政策支持体系，加大对东北地区企业境外重点开发项目前期费用补助、国内贷款贴息的支持力度，对其产品优先组织安排进口。

（二十）鼓励具备资格的企业积极参与援外项目竞标和承担对外合作项目。对境外工程承包和境外投资能带动设备出口及劳务输出的生产加工型项目和技术合作项目，国家在现行的国内贷款贴息、优惠贷款及境外办展、广告等市场开拓费用补助等方面进一步加大支持力度。

（二十一）加快发展大连东北亚国际航运中心。加强港口设施建设，进一步提高大连口岸的开放度，增强吸收外资和聚集航运要素的能力。研究扩大大连区港联动试点的范围。对外商投资的大型港口码头、鼓励类的临港工业和物流项目给予政策支持，并予以优先审批。

五、营造良好的发展环境，为加快对外开放提供保障

（二十二）加大国外优惠贷款支持东北地区基础设施建设，以及环保、教育、公共医疗卫生等社会事业发展的力度。进一步转变政府职能，提高服务意识和服务水平，为外商投资企业经营活动提供便利条件和良好的环境。

（二十三）进一步提高现有开发区发展水平。大力推动以开放条件下的自主创新为特征的东北区域创新体系建设，提高现有开发区的自主创新能力。设在东北地区的国家级开发区，以及发展较好、产业特色明显、带动力较强的省级开发区，可在原批准规划面积已得到充分利用的情况下，依据土地利用总体规划和城市总体规划，按照土地市场治理整顿要求，履行规定程序，合理确定用地规模。支持东北地区借鉴其他地区的成功经验，以欧盟及其成员国或其他发达国家为合作伙伴，在现有开发区中选择基础条件较好的建成新型工业园区，建设现代制造业基地。

（二十四）加强基础设施建设。加大国家对东北地区港口和边境口岸、公路、铁路、桥梁及边境城市、边境农场基础设施建设资金的投入力度，尽快建设东北东部铁路通道工程，促进对俄路、港、口岸和对朝路、港、区一体化建设，推动境外合作项目的实施。国家在实施对外援助上，优先安排连接东北地区边境口岸的交通、港口、机场等基础设施建设项目。

（二十五）鼓励外国投资者投资合作建立职业教育培训机构。外国投资者按照《中华人民共和国中外合作办学条例》的规定与中国高等教育、职业教育机构合作建立培养各类职业技能人才、国际商务人才的高级职业技能教育培训机构，除国家法律法规另有规定外，可享受国内其他职业教育机构同等待遇，同时有关部门要积极研究其进口科研和教育用品享受免征进口税的税收优惠政策问题。符合中央财政支持条件的实验培训基地均可享受统一的扶持政策。

（二十六）鼓励东北地区积极引进海外人才与智力，利用留学项目为东北地区培养紧缺人才。加大对东北地区聘请外国专家和派出国（境）培训的资助额度，支持有条件的部门和单位广泛开展国际人才交流与合作。积极争取并利用世界银行贷款和其他国际合作项

目，引进优质教育资源，促进和推动东北地区中外合作办学，支持东北地区发展教育。

（二十七）建立健全中小企业引进境外投资的服务体系。鼓励外国投资者以中外合资方式注资设立担保机构，有针对性地为中小企业提供融资担保、信息咨询和法律支援等服务。

（二十八）认真抓好扩大对外开放的组织落实。扩大东北地区对外开放是一项系统工程，也是一项长期任务，必须加强领导，抓好实施。国务院各有关部门和东北三省人民政府要依据本实施意见制定具体的实施细则。振兴东北办要与国务院有关部门和东北三省建立有效的协调机制，加强协调，切实将各项政策措施落到实处。

（二十九）对港澳台企业、其他经济组织和个人参与东北老工业基地振兴，可参照上述政策执行。

中华人民共和国国务院办公厅

二〇〇五年六月二十日

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

为贯彻落实《中共中央国务院关于实施东北地区等老工业基地振兴战略的若干意见》（中发〔2003〕11号）中提出的，把大连建成东北亚重要国际航运中心的部署，加快推进大连国际航运中心建设，带动老工业基地振兴，现作出如下决定。

一、加快建设大连国际航运中心的重大意义

辽宁是我国近代开埠最早的省份之一，沿海城市多，港口密集，交通发达，建国后大连港的外贸吞吐量曾多年位居全国首位。辽宁交通物流事业的发展壮大为东北老工业基地的形成和发展，为改革开放和现代化建设，作出过历史性重大贡献。充分利用现有交通物流体系、港口条件和优势，把大连建成东北亚重要国际航运中心，是中央在新的历史条件下，统筹区域发展，着眼长远需要，作出的战略性决策。

大连地处东北亚中心位置，是国际知名贸易口岸，港口接近国际海上运输主航道，深水资源等建港条件十分优越，是环渤海和辽东半岛沿岸港口通往世界的最近点。以大连为核心建设国际航运中心，确立大连的主体地位和龙头作用，可以进一步发挥大连得天独厚的区位优势，最大限度地利用大连丰富的岸线资源。大连是我国第一批沿海开放城市，经过多年建设，城市功能日臻完善，带动和辐射作用不断强化，基本构建起社会主义市场经济的体制框架，积累了比较丰富的参与国际竞争和合作的经验。大连拥有东北地区唯一的保税区，有比较雄厚的产业基础、明显的科教优势、众多的技术人才，这些都为建设国际航运中心奠定了坚实基础。把大连建成国际航运中心得到国内外的广泛认同，时机已经成熟，条件已经具备。

国内外经验表明，国际航运中心作为资源配置的载体，具有明显的国际化、全球性特征，它有利于促进地区经济融入全球经济体系，取得国际分工优势，极大地提高对外开放的层次和水平；也有利于在更大范围实现资源的合理配置与有效整合，牵动地区产业升级和结构调整，进而成为拉动地区经济增长的引擎。要把建设大连国际航运中心作为实现辽宁老工业基地振兴“高起点快起步开局、高水平跨越式发展”的重大举措，当作辽宁老工业基地振兴的龙头，同建设现代装备制造业基地、重要原材料工业基地和发展现代农业、高新技术产业、现代服务业结合起来，统筹安排，确立辽宁老工业基地振兴“一个中心、两大基地、三大产业”的战略重点。要通过建设大连国际航运中心，进一步高举辽宁对外开放的旗帜，抓住新一轮全球生产要素优化重组和产业转移的重大机遇，促进辽宁成为全国新的外资密集、内外结合、带动力强的经济增长区域；通过建设大连国际航运中心，进一步发挥辽宁的港口优势和沿海优势，大力发展临港产业和沿海经济，形成特色鲜明、极富活力的辽宁沿海经济带。

港航兴则产业兴，沿海兴则内地兴。以开放促进调整，港口带动产业，沿海辐射内地，是新形势下对辽宁省情和优势认识的深化。要像当年广东建设深圳、上海开发浦东那样，举全省之力，把大连建成核心功能突出、港口布局合理、服务体系完善、比较优势明显、对区域经济牵动力强的东北亚重要国际航运中心。

需要全本请访问 www.ertongbook.com

二、加快建设大连国际航运中心的目标和指导思想

国际航运中心是以国际航运枢纽港为基础，以区位优势明显、综合经济实力较强的港口城市为依托，融发达的航运市场、完善的服务体系、丰沛的物流、众多的航线航班于一体，集聚各种航运要素的经济区域。建设大连国际航运中心要借鉴世界上国际航运中心的成功经验，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，经过若干年努力，把大连建成东北亚的区域性中心城市。

大连国际航运中心要完成两个阶段性目标：到 2010 年，以腹地型国际航运中心建设为重点，基本形成临港工业、商贸物流、金融保险及信息服务为主导的产业支撑系统，基本完成以大型专业化码头、深水航道、物流分拨中心和中转枢纽中心为代表的港口集疏运体系建设，基本具备符合国际惯例、与航运相关的城市社会化服务功能，成为黄渤海的干线港和主枢纽港。到 2020 年，在国际物流集散功能、产业承接转移功能、城市综合服务功能等要素条件方面，达到国际航运中心的要求，成为东北亚的国际集装箱主枢纽港，基本建成腹地型与中转型相结合的东北亚重要国际航运中心。

加快建设大连国际航运中心的指导思想是：以“三个代表”重要思想为指导，全面贯彻党的十六大精神，按照科学发展观的要求，扎实推进东北老工业基地振兴战略，着力搞好体制机制创新，坚定不移地扩大开放；以市场为导向，以资本为纽带，整合资源要素，形成枢纽港与其他港口、沿海与内地合作发展的新型关系；加快基础设施建设，全面提升海空港核心功能，提高城市功能与服务水平，营造良好的发展环境，更好地发挥航运中心的集聚、辐射效应；充分发挥区港一体化功能，大力发展临港产业，带动老工业基地全面振兴。

建设大连国际航运中心要用新思路、新体制、新机制、新方式，走出一条新路子，重点把握好以下方针和原则：

一是坚持市场导向与政府调控相结合。要充分发挥市场配置资源的基础性作用，港口和岸线资源整合、航运要素配置、技术改造、企业改组，主要靠市场决定和选择。政府要发挥规划引导和政策导向作用，提供优质服务，努力创造良好的发展环境和公平竞争的市场秩序。

二是坚持重点突破与整体推进相结合。要突出大连的主体地位，优先摆布项目，重点安排资金，集中力量建设。同时，不放松省内其他港口的建设，进一步发挥辽宁特有的港口群优势，实现大连港与其他港口的共同发展。要充分发挥以沈阳为中心的辽宁中部城市群的比较优势，增强其对港口发展的支撑作用，实现沿海城市与内地城市的共同繁荣。

三是坚持港口建设与城市功能提升相结合。国际航运中心不是单一的港口发展，要立足于城市功能的整体提升，在加大港口基础设施建设投入的同时，重点提高金融、贸易、信息、咨询等行业社会化服务水平，积极发展独立公正、运作规范的专业化市场中介服务机构。

四是坚持对外开放与对内开放相结合。要充分利用国际国内两个市场、两种资源，在着力提高利用外资质量和水平的同时，打破地区封锁和市场分割，加大对内开放力度，积极吸引国内其他地区各类生产要素和不同所有制企业参与大连国际航运中心建设。

五是坚持开发建设与可持续发展相结合。要切实贯彻资源开发与环境保护并重的方针，合理开发资源，加强资源的综合利用，建立可持续发展的长效机制，不以牺牲环境换取建设和发展速度。要坚持以人为本，注重人与自然协调发展，充分利用“山、城、海、湾、岛”等环境优势，保护好青山绿水与碧海蓝天，为子孙后代创造更好的发展空间。

三、加快建设大连国际航运中心的主要任务

1. 继续推进港口基础设施建设

要合理开发利用大窑湾、旅顺双岛湾、瓦房店长兴岛等深水岸线资源，重点建设一批大型集装箱泊位及能源、原材料、粮食、汽车、滚装等专业化深水码头。大连港老港区现有散杂货运输功能要逐步向周边港区和其他港口转移，搬迁后的老港区要突出现代航运服务功能，建设现代化的国际邮轮码头、游艇码头和现代服务设施。

要推进交通一体化建设，尽快启动东北地区东部的铁路工程和哈大客运专线工程，搞好连烟火车轮渡建设，实现东北地区腹地与华东地区的贯通和直接出海；抓紧金窑铁路复线建设、大连湾铁路扩容建设及电气化改造工程，形成以大连为枢纽、与省内外各港口联结顺畅的港口铁路运输网络。要发展国际集装箱内陆干港和集装箱、油品、粮食、矿石、汽车、钢铁等专业化铁路班列，强化海铁联运。要以疏港公路建设为重点，连通、加密省内各经济区的高速公路通道，形成现代化公路网络，实现东北三省出海入关通道全部高速化。要适应石油、天然气跨国运输需要，加强管道运输规划建设，重点开展大庆到大连输油管道运输，抓好国家石油储备基地建设。

要同海运、铁路、公路、管道运输建设并重，积极推进大连新国际机场规划建设工作，完成大连周水子国际机场改扩建工程，构筑以沈阳、大连国际枢纽机场为主体的辽宁空运体系。

2. 进一步优化港口资源配置

主要运用市场经济手段，辅以必要的行政手段，打破行政、地域、所有制对资源的垄断和限制，鼓励和支持各类生产要素向重点口岸和优势骨干港口企业集中，切实改变结构趋同、功能单一、布局过散现象，积极引导港口资源整合。要按照科学布局、合理分工、突出特色、提升层次的思路，探索建设组合港；按照深水深用、浅水浅用的原则，加强全省港口、岸线特别是深水岸线资源的有效开发和管理。大连要重点建设超大型口岸设施，发展国际集装箱、能源、原材料运输和中转业务，逐步形成以大连港为干线港，以营口、丹东、锦州、葫芦岛等港口为支线港和喂给港的现代化的辽宁集装箱海上运输网络。

吉林、黑龙江及内蒙古两省一区，多年来为大连港口的建设倾注了心血，没有他们的帮助和支持就不可能有大连港口的繁荣和发展。要特别重视东北地区的企业和资金参与大连国际航运中心建设，特别重视与东北地区的经贸往来与合作，为东北地区资源和生产要素的顺畅流动提供服务和保障。

要加紧整合各类口岸信息资源，积极采用电子报关服务等信息化手段，以大连口岸信息网为基础，做好省内口岸通关作业信息化建设工作，争取与中直各口岸部门共享网络资源，形成统一的口岸信息平台。

3. 大力发展临港工业

要按照走新型工业化道路的要求，以建设“两大基地”为目标，以装备制造业为基础、石化工业为支柱、高新技术产业为特色，构建以大连为中心的辽宁临港工业带。大连要用足用好开放先导区的政策优势，大力发展大进大出、两头在外的产业，建设一批外向型企业和出口产品基地，使出口导向型工业成为临港工业的主体。要促进港口与产业园区的功能整合，引导重点产业项目向沿海、临港地区转移，抓紧推进大连湾、大孤山半岛及大连开发区等临港地区的石化、机械、船舶、电子信息、粮食加工园区建设，对长兴岛和双岛湾港口工业区以及皮口、庄河临港经济带，继续做好前期准备工作。要着眼于现有基础和条件，促进产业集群的形成和发展，努力把大连建成我国重要的石化、船舶、现代装备、电子信息及软件基地。

4. 全面提升城市服务功能

要增强大连对航运要素的集散能力，特别是大力发展以物流业为重点的现代服务业

要围绕发展优势专业物流、第三方物流、企业物流、物流信息网、物流园区等方面，加紧建设大孤山半岛及其他各类临港物流园区，培育和引进一批物流网络完善、带动能力强的国内外知名航运公司和专业化第三方物流企业，形成集国际采购、国际配送、国际转口于一体的东北亚国际物流中心。

要构建与国际航运中心功能相适应的市场体系。要扩大大连商品交易所及汽车、粮食、木材、油品、果蔬等各类专业市场的辐射功能，完善航运中介体系，优化市场环境。当前和今后一个时期要重点抓好大连航运交易市场建设，按国际标准提高软硬件设施水平，加强与世界知名航运交易所的合作，不断提升市场的服务功能，使之逐步成为东北亚重要的航运业务交易、结算中心和航运信息交流、展示中心。

要加快发展商贸、金融、保险、信息、咨询、海上搜救、船舶服务、旅游、会展等现代服务业，建设大连中央商务区。

5．不断扩大对外开放领域和规模

要充分发挥大连对外开放的优势，不断扩大对外开放的领域和规模，适时扩大区港联运的范围，着力营造符合国际惯例的体制和政策环境。要主动与大型海运企业建立战略联盟，吸引国内外大型航运企业到大连投资建港、经营码头和开辟航线。要加紧开辟内支线，制定优惠政策提高环渤海地区各主要港口集装箱对大连港的喂给量，使大连逐渐形成远近结合、覆盖全球的国际航运网络。要吸引国外大型航运企业、第三方物流企业到大连建立地区总部、分拨中心、采购中心等，形成国际物流与航运的聚集效应。

6．加快体制创新和机制创新

实现体制创新和机制创新，消除体制性障碍，增强内在动力，是建设大连国际航运中心的关键。要进一步转变政府管理职能，着力点转到主要为各类航运中心建设主体服务和建立健全相应的政策、法规上来，构建行为规范、运转协调、公正透明、廉洁高效的行政管理体制。要深入贯彻《行政许可法》，加大行政审批制度改革、投融资体制改革及其他各项制度改革的力度，在工程立项、审批和资本进入等方面，为大连国际航运中心建设提供方便。各口岸城市特别是大连市要继续优化口岸软环境，完善口岸各项查验改革措施，简化手续，减少环节，优化业务流程，提高办事效率，在人员出入境、货物通关、商品检验、资金汇兑等方面提供快捷、优质的服务。

要继续深化企业改革。要按照现代企业制度的要求，完善法人治理结构，以实现投资主体多元化为重点，通过规范上市、中外合资、相互参股、兼并收购等多种途径进行股份制改革，调整和优化产权结构。要建立和完善港口企业国有资产管理体系，促进港口企业国有资产的合理流动，继续做好主辅分离、减轻企业债务负担、分离企业办社会职能等工作，深化企业用工、人事和分配制度改革，鼓励和引导优势骨干港口企业跨港口、跨地区进行低成本扩张，培育具有国际竞争力的辽宁港口集团。要加快大连港进入国际国内资本市场进行融资的步伐，支持大连同各港口城市及东北地区主要城市相互投资建设海空港和内陆干港；支持营口港、锦州港等已上市公司继续在行业内进行资产重组；支持丹东港等港口尽快完成股份制改造。要允许和鼓励非公有资本进入港口基础设施建设、航运业务、综合服务等领域。

四、营造加快建设大连国际航运中心的政策环境

在全力争取国家更大支持的同时，省各职能部门要制定切实可行的政策措施，为加快建设大连国际航运中心创造条件。

要努力争取国家在扩大开放、物流及港口企业发展等方面给予更大支持。一是把区港联动的范围逐步扩大到大孤山半岛，争取将大孤山半岛建成自由贸易区；二是对物流及航运企业实行补贴；三是争取海铁联运的政策扶持，降低陆路运输成本；四是提高港口建设

费（企业部分）的返还比例。

大连国际航运中心建设的重点领域省里要实行倾斜。总的原则是，用好用足已有的各项政策条件，同时在国家政策规定允许的范围内，积极开辟拓展新的政策领域和空间。要在征地、用海、征林、动迁、税收等方面确保现有政策落到实处，并根据新的需要进一步加大政策扶持力度。要在资金筹措等方面帮助大连建立航运中心建设专项补贴资金；国际航运中心建设规划范围内的港口建设项目所征用的土地，填海造地（包括老港区改造）新增建设用地，港口建设征用的海域，实行土地使用税免征和土地出让金、海域使用金按有关政策规定返还；对省内标准集装箱运输车辆的高速公路通行费予以减收。

要不断优化通航环境。要制定切实有效的管理办法，依法对港区内水域和陆域实施统一管理，依据海洋功能区划，认真解决非法捕捞养殖、占用港口锚地、阻碍进港航道、扰乱码头作业等问题，保障港口作业安全。

要大力实施人才战略。一方面要发挥大连港航、工程、财经、外语院所密集，人才实力雄厚的优势，创造条件扩大教育规模；一方面要形成广纳群贤、人尽其才、充满活力的用人机制，特别是要进一步提高企业经营管理人才的社会地位，包括推行国有及国有控股企业经营者年薪制，试行企业经营人才期权或股权激励制度，建立企业经营管理人才培训机制等。

五、进一步加强组织领导

把大连建成东北亚重要国际航运中心是中央赋予东北老工业基地的历史责任，事关辽宁振兴大局，不是一港一城的事情。全省各级党委、政府要统一思想，相互配合，为建设大连国际航运中心提供必要的组织保证与政策支持。省委决定成立推进大连国际航运中心建设领导小组，由主要领导任组长，有关部门参加，主要职责是指导和帮助制定大连国际航运中心建设规划，协调有关政策措施的制定和组织实施。

要精心编制和认真落实大连国际航运中心建设规划。建设大连国际航运中心涉及港口资源利用、土地和水域管理，与城市发展和海洋开发等许多方面息息相关，是一项复杂的系统工程。交通、建设、土地、规划、水利、海洋、环保、铁路及口岸管理等相关部门，要加强沟通协调，搞好政策衔接，杜绝相互推诿。在编制大连国际航运中心建设规划的同时，完善辽宁沿海港口布局规划。规划一经确立实施，必须维护其权威性和严肃性，相关部门要切实履行监督职能，不断完善调控手段，确保规划执行到位。

大连市处于国际航运中心建设的前沿，担负的任务重、责任大，要动员全市各界广泛参与，形成有利于国际航运中心建设的舆论导向和社会氛围，营造适应国际航运中心建设要求的最佳环境。各港口城市要解放思想，创新观念，破除地区封锁的狭隘意识，多研究促进港口资源整合的思路和办法，多出台鼓励港口资源整合的政策与措施，统筹协调好基础设施建设、产业发展等重要领域与大连国际航运中心建设的关系，提倡资源共享、优势互补、合作共赢。全省各级党委、政府要有一种使命感和责任感，牢固树立起全局意识和大局观，为加快建设大连国际航运中心而共同努力。

大连东北亚国际航运中心建设规划

为全面贯彻落实中共中央、国务院《关于实施东北地区等老工业基地振兴战略的若干意见》（中发［2003］11 号）提出的“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”的战略部署，按照国务院振兴东北亚和辽宁省的要求与指导，加速推进东北老工业基地振兴和东北亚国际航运中心建设，特编制本规划。

第一章　建设东北亚国际航运中心的意义与机遇

一、战略意义

党中央、国务院一贯重视和支持东北地区经济发展。1984年，中央将大连列入第一批沿海对外开放城市时指出，大连要成为东北对外开放的窗口；1995年，国家在“九五”计划中要求“充分发挥大连在东北对外开放中的龙头作用”；2003 年，在中央 11 号文件中又要求把大连建成东北亚重要的国际航运中心。这是对大连作为重要港口枢纽城市在振兴东北、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，振兴东北老工业基地的重大举措，具有十分重要的战略意义。

——是加快实现国家发展战略，推进东北老工业基地振兴的需要。实施东北地区老工业基地振兴战略，必须充分利用两种资源和两个市场。大连是东北地区对外开放的窗口和龙头，是东北腹地大宗货物走向东南沿海和国际市场的主要通道和重要枢纽，拥有得天独厚的区位优势和口岸优势，可成为辐射和连接两个市场、配置两种资源的重要节点。把大连建设成为东北亚重要的国际航运中心，使大连发挥类似珠江三角洲的深圳和长江二角洲的上海这样港口中心城市的辐射功能和牵动作用，为东北经济提升市场化和国际化水平提供战略依托和支撑，加快体制与机制创新，促进东北地区乃至东北亚地区资金、技术、人才和商品流动，推进东北老工业基地振兴。

——是全面提升大连中心城市功能，充分发挥大连在东北振兴中的龙头和先行区作用的需要。大连作为东北地区的中心城市，依靠区位优势、港口优势和城市功能优势，成为我国北方重要的对外贸易港口和重要城市。2003 年，大连地区生产总值占辽宁省的 27.2%，占东北的 16%；工业增加值、社会消费品零售额均占东北 10%以上；外商直接投资累计额占辽宁省的 40% 东北的 1/3。

大连的临港产业和口岸经济快速发展，在对外贸易、金融商务、期货交易、旅游会展、现代物流以及工、农业经济发展上取得显著成就，成为东北地区经济总量最大、最具活力的口岸城市，应对振兴东北发挥更大的作用。把大连建设成为东北亚重要的航运中心，推动大连金融中心、商贸中心、旅游中心、物流中心、信息中心建设，才能在更大的空间配置资源，推动港城与腹地经济联动发展，为振兴东北创造更好的市场环境。

——是参与东北亚经济合作与竞争的需要。随着中、日、韩、俄经贸日益繁荣，东北亚地区正在成长为当今世界最具增长潜力和竞争实力的经济区域之一，其生产总值已占全球的 20% 东北地区在实施振兴老工业基地战略推动下，正在发育为新的经济快速增长区。加快建设东北亚国际航运中心，将更加有利于同周边地区合作交流，有利于东北地区参与国际分工与合作，有利于东北老工业基地增强对国际资本、技术和人才的吸引力，为东北地区提供强大的物流、资金流和信息流平台，积极承接国际产业转移，提升我国特别是东北地区在东北亚经济圈中的竞争力，推动区域经济共同快速发展。

二、抓住难逢的历史机遇加快发展

把大连建设成为东北亚重要的国际航运中心，是党中央、国务院赋予大连的历史责任。大连是一个具有区位优势、口岸优势、临港产业优势、城市功能优势和全方位对外开放优势的国际性城市，具备建设国际航运中心的基础和条件。但也要清醒地认识到，由于港口基础设施、腹地经济、周边环境以及机制与体制等原因，目前与国际航运中心的目标还有很大差距，与环渤海的天津、青岛港口相比还有许多不足。东北亚地区各大港口快速发展，也使大连口岸面临着严峻的挑战与竞争。国家振兴东北老工业基地战略，为大连国际航运中心建设提供了千载难逢的历史机遇。我们必须增强紧迫感、责任感和使命感，抓住机遇，奋发努力，加快建设大连东北亚重要国际航运中心。

第二章　建设东北亚国际航运中心腹地环境与现实条件

一、自然与社会环境

东北亚地区是大连国际航运中心的直接与潜在腹地，其自然、社会、人文和经济环境是建设大连东北亚国际航运中心的重要基础。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 1 728.2 万平方公里（陆域面积 800 多万平方公里），占世界的 12.7%。东北亚地区人口约 3 亿，总体文化水平居世界上中游。该地区拥有丰富的自然资源，煤炭、天然气、石油、木材、铁等资源储量均处于世界前列。我国的黑、吉、辽三省及内蒙古东部，土地面积 124 万平方公里，占全国的 12.9%，总人口 1.07 亿。该地区位于东北亚经济区的海陆中心区域，具有丰富的自然资源、良好的基础设施，较高的科教水平，是我国重要的原材料产区和商品粮基地。大连地处东北地区的最南端，东北亚港口群的中心，背靠东北地区资源丰富的广阔腹地，面向胶东半岛及渤海沿岸经济快速发展的城市群，隔海与经济强国日本、韩国相望，地理位置十分优越。以大连为主体的沿海港口群是我国东北地区最重要的出海口。

二、腹地经济环境

1. 东北亚地区经济环境的主要特点

——区内经济增长迅速。2002 年，东北亚地区的 GDP 占全世界的 20%，进出口贸易额占 14%，呈现连年较快增长之势。

——国际加工中心向该区转移。在区内丰富的自然资源、廉价的劳动力和各国政府开放政策的吸引下，俄罗斯远东地区、中国东北地区将成为全球新一轮加工业转移的重要目的地，韩国和日本将首先成为这一地区产业转移的输出国。俄罗斯远东地区与国际资本合作进行能源开发将带动全区经济发展。朝鲜建立开放的经济区来吸引外资。蒙古利用矿产资源扩大出口，今年的经济增长有望达到 5.5%。

——区内各国间经济合作日益增强。由于各国都实行不同程度的对外开放政策，区内要素禀赋的互补性和经济差距的日益缩小给区内的合作提供了可能。中日韩三国的相互贸易额一直呈加速发展趋势。2002 年，中日贸易额达 1 018.9 亿美元，日本对华投资达 436 亿美元 中韩贸易额达 441.03 亿美元，韩国对华投资超过 400 亿美元；中俄贸易额达 119.27 亿美元；中蒙、中朝双边贸易额分别达到 3.63 亿美元和 7.38 亿美元。

2. 东北地区经济环境主要特点

——我国面向东北亚地区开放的前沿。东北地区与东北亚地区地理相连，文化相通，经济交往密切。黑龙江省与俄罗斯边界上有 10 多个边贸开放口岸。吉林省图们江地区和

需要全本请访问 www.ertongbook.com

珲春合作区也是面向东北亚的开放地区。辽宁省是日韩在中国主要的合作伙伴。

——全国的重工业基地。东北是全国重要的能源、冶金基地，原材料、装备制造、石化工业中心。以大庆、辽河和吉林油田为中心，在黑、吉、辽分别形成了石油开采和加工中心。辽宁鞍山和本溪是国家重要的钢铁冶金基地。长春一汽是全国重要的汽车生产基地。哈尔滨三大动力集团、哈飞、一重、沈飞、沈阳机床、沈阳重型、大连新船重工、大连机车、大连机床、冰山、瓦轴等大企业在国内外享有盛名。

——全国重要的商品粮、原油和木材生产基地。黑龙江、吉林粮食综合生产能力 1 000 多亿斤，商品率 60% 以上。粮食商品率、粮食出口量等连续十几年居全国首位。原油、木材生产和加工能力居全国前列。

——经济总量持续增长。2003 年辽宁省的生产总值比上年增长 11.5%，黑龙江省增长 10.3%，吉林省增长 10.2%。三省生产总值占全国的 1/10。2003 年经济总量在全国的位次，辽宁居第 8 位，吉林居第 23 位，黑龙江居第 22 位。

——产业结构重型化。东北地区的产业结构一直以重工业为主。2003 年三省三次产业和轻重工业比重与全国平均水平相比，重工业比重明显偏高。

2003 年东北三省产业结构对比

	辽宁	吉林	黑龙江	全国平均
三次产业比重	10.4：47.5：42.1	19.4：45.2：35.4	11.6：57.1：31.3	14.6：52.2：33.2
轻重工业比重	17.2：82.8	19.9：80.1	22.9：77.1	36：64

——外贸货种以原材料为主。2003年三省的进出口货种大多为粮食、煤炭、石油、钢材等。近年来，辽宁省的高新技术产品进出口增长迅速，吉林的汽车、木制品出口比重较高，黑龙江省的实木家具和纺织品出口增长较快。

——优势产业加快承接国际产业转移。凭借装备制造业的基础优势，东北地区成为这一轮吸引外资热点。如美国 GM 公司，德国西门子、大众及蒂森克虏伯，日本东芝，瑞典 SKF 等许多跨国公司与东北地区建立了广泛的合资合作关系。

——东北经济发展前景广阔。东北今后将大力发展原材料工业、装备制造业、农业深加工和服务业；利用现有资源和产业基础吸引外资，承接国际装备制造业的转移；利用国内外两个市场获取资源、资金和销售产品。东北同东北亚经济区乃至其他经济区域的相互之间的合作将进一步加强。

三、港口发展环境

建设国际航运中心，大连港口发展面临着严峻的竞争与挑战。目前釜山港重点以中国北方地区为其货源取向。大连港与青岛港和天津港各有优势与不足。营口、丹东和锦州三港已与大连港形成了短期竞争与长期合作并存的态势。东北地区港口地缘相近，共性较强，从振兴东北老工业基地和协调区域经济的角度，各港应统筹考虑，整体规划，合理利用，共享资源，加强合作，共谋发展。

1. 东北亚地区港口发展现状

东北亚地区主要有五大港口：（1）釜山港，2003年集装箱吞吐量 1 036.7 万标准箱，是世界第五大集装箱港口。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的航运中心、商业中心、金融中心和信息中心。（2）光阳港，是韩国重点开发的集装箱中

转港，2003 年集装箱吞吐量 108 万标准箱。计划在 2011 年建成 33 个集装箱深水专用码头泊位，步入国际大港行列。（3）东京港，是日本最大的集装箱港口，集装箱吞吐量排名已连续 6 年国内第一。2003 年集装箱吞吐量达到 328 万标准箱，排名世界集装箱港口第 17 位。（4）横滨港，共拥有 21 个集装箱泊位，2003 年集装箱吞吐量 246.86 万标准箱，排名世界第 28 位。（5）神户港，有码头泊位 230 多个，（其中集装箱泊位 38 个），2003 年集装箱吞吐量为 173.97 万标准箱。规划新建 8 个深水集装箱泊位。东北亚地区港口林立，航运资源极为丰富，相互之间不可避免地形成激烈的竞争。日本诸港的腹地经济最为发达，货源充沛，但由于各港口距离过近，导致货源分散，难以形成一个核心港口。韩国的腹地经济较为发达，货源充沛，尤其是釜山港，核心港口地位突出，且韩国政府给予釜山和光阳港一系列扶植政策，未来发展空间较大。国家支持大连国际航运中心的建设，将进一步提高大连等港口的国际竞争力。我国产业发展和港口运营低成本优势将显现，大连港与东北亚地区大港将会形成此消彼长之态势。

2. 我国北方港口发展现状

我国北方超过亿吨大港除大连外，还有天津、秦皇岛、青岛。其中秦皇岛为煤炭专运港。天津港拥有各类泊位 76 个，其中万吨以上深水泊位 53 个；2003 年，天津港口总吞吐量达 16 181 万吨、集装箱运量达 301 万标准箱；规划到 2010 年总吞吐量达到 2 亿吨，集装箱运量达到 1 000 万标准箱。青岛港现有各类泊位 73 个，其中万吨以上深水泊位 32 个；2003 年，青岛港总吞吐量达 14 089 万吨，集装箱运量达 423.8 万标准箱。东北地区海港全部集中于辽宁沿海，构成以大连为中心，丹东、庄河和营口、锦州、葫芦岛为东西两翼的港口群格局。营口港是东北地区重要的对外贸易口岸和第二大港口，拥有各类泊位 27 个（万吨级以上泊位 20 个）；2003 年货物吞吐量 4 009 万吨，集装箱吞吐量 40.3 万标准箱。丹东港是东北地区东部的直接出海口，拥有生产性泊位 9 个；2003 年货物吞吐量 725.7 万吨，集装箱吞吐量 6.82 万标准箱。锦州港是距东北西部和内蒙古东部陆运里程最短的港口，现有泊位 10 个；2003 年货物吞吐量 1 707 万吨，集装箱吞吐量 7.17 万标准箱。辽宁沿海港口，在集装箱运输上，大连港的干线与营口港的支线可以优势互补、协调发展；在粮食、矿石、煤炭等货种运输上，大连港与丹东港可以协调分工；在油品运输上，大连港吞吐原油的规模经济优势可以与锦州港周边的原油需求结合：最终将在统一规划与市场竞争机制下形成大连国际航运中心框架下新的分工协作。

3. 腹地集疏运发展现状

东北地区拥有良好的集疏运体系，五种运输方式齐全，已初步形成以大连为口岸，辐射范围延伸至东北腹地以及东北亚地区的较为完整的集疏运体系。东北地区现有 15 900 多公里国家铁路营业线，占国家铁路总营业里程的 26.4%，客货运量分别占国家铁路运量的 1/4 和 1/5 左右，货运量和中长途客运量呈逐年增长态势。2003 年，哈尔滨、沈阳铁路局的旅客发送量为 2.3 亿人次，货物发送量达到 3.8 亿吨，分别占国家铁路运量的 24.4% 和 19.1%。东北公路交通发达，2003 年三省公路总里程 14 万公里，完成货运量 485 亿吨公里。东北地区还有铁路和公路网与俄、朝、蒙等周边国家连通，辐射范围延伸至东北亚大部分地区。东北地区共有 16 个民航机场，已形成大连周水子、沈阳桃仙以及长春和哈尔滨机场为骨干的民航网络；海运已形成以大连为中心，丹东、营口和锦州为东西两翼的辐射环渤海和东北亚地区的港口群格局和较为完善的航运体系。管道运输，2003 年三省为 202 亿吨公里。上述运输方式都可连通境外，大庆至大连港口的原油管道可随时与俄罗斯

拟建的西伯利亚输油管道实现对接，哈大铁路可与西伯利亚铁路网和朝鲜半岛铁路网连接。

四、大连口岸基础与发展条件

1. 港口体制环境

2001年交通部将大连港移交给大连市。大连市组建了大连港口管理局，大连港实现了政企分开，2003年组建了大连港集团有限公司并按照现代企业制度建设和发展港航企业。东北沿海各港与大连港在全省统一规划指导下将形成更加合理的分工协作格局。

2. 港口及岸线资源

大连市东临黄海，西临渤海，岸线总长度为1 906公里，适宜建港岸线约870公里，深水岸线近400公里，主要集中在黄海沿岸的大窑湾至大连湾一带和渤海沿岸的双岛湾及长兴岛区域。目前，大连港口已使用岸线37公里。大连具有东北亚地区最好的港口岸线资源，东北暨辽宁省80%以上的深水岸线均集中在大连境内，港阔水深，不冻不淤。拥有码头泊位209个，其中生产性泊位175个，万吨级以上深水泊位55个，5万吨级以上深水泊位9个，10万吨级以上深水泊位3个。2003年大连港口吞吐量1.26亿吨，集装箱吞吐量167万标准箱；已形成了以大连港务集团为主体、包括北良港、大连港埠公司、大石化等在内，公共码头与货主码头共同发展的码头群；拥有30万吨原油码头和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，拥有现代化的陆上设施，如30万吨进口原油及矿石码头的现代化装卸机械、北良港的散粮筒仓等，均具有世界一流水平。

3. 港口集疏运条件

大连口岸拥有较完善的铁路运网、较发达的公路运网、较健全的航空运输体系和贯通南北的管道系统，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、运输方式齐全的综合立体交叉运输网络，并与区外和国外有效连通，为国际航运中心的发展提供了有力保障。铁路运输，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，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；烟大铁路轮渡的开工兴建，使大连将成为跨海连接华东铁路的枢纽城市。公路有4 613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。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90多条，其中国际和地区航线21条，居全国第4位。2003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。

4. 口岸服务环境

大连口岸有良好的服务环境。从通关环境来看，大连海关作为全国七大海关之一，其功能涵盖丹东港、营口港在内的东北地区现有主要港口；从航运交易服务环境来看，大连已建设航运交易市场，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。

5. 航运人力资源环境

大连已形成了一个相当规模的航运人才队伍。航运管理人员和各类航运专业技术人员占行业职工总数的比重，在国内港口城市中居于领先地位。航运业中具有大、中专毕业学

历和高、中级专业技术职务人员所占比例稳步提高。航运专业技术人员中，工程技术人员占19.5%，船舶运输技术人员占 37.6%，经济类人员占 20.3%，其他人员占 20.4%。在专业门类上，形成了包括工程、经济、会计、审计、统计、文教、卫生、翻译、船舶、政工、行政、法律等 16 个门类的航运专业人才队伍，综合优势在国内航运、港口行业中十分明显。

第三章　大连口岸与东北腹地物流量发展需求

一、物流总量发展需求

物流量是大连东北亚国际航运中心建设及其未来发展的关键因素。以大连口岸的货物运输量作为需求量的基本依据，预测到 2010 年，大连港口货运总量 2.5亿吨，铁路货运量 7 900 万吨,公路货运量 19 500万吨，航空货邮量 23 万吨。大连港口集装箱运量 1 000 万标准箱,港装货运量 5 890 万吨，原油运量 4 900 万吨，成品油运量 2 860 万吨，铁矿石运量 640万吨，粮食运量 2 060万吨。预测到 2020 年，大连港口货运增长需求量 3亿吨，铁路货运量13 300 万吨，公路货运量 25 000 万吨，航空货邮量 60万吨。大连港口集装箱量 1 500 万标准箱，滚装货运量 7 920 万吨，原油运量 7 580万吨，成品油运量 4 310 万吨，铁矿石吞吐量2 060万吨；粮食吞吐量 2 760 万吨。东北地区每 1亿元 GDP 可产生 0.59 万吨的港口运输需求量 每 1万美元外贸进出口额可产生 0.328 标准箱的集装箱需求量。

二、主要货类的发展趋势

1. 集装箱

大连港经济腹地货源结构中初级产品占有较大比重，东北经济区的重化工业结构，使得适箱货源增长缓慢造成大连港集装箱货源比较少。随着东北地区产业结构的调整和临港产业的发展，腹地货源中适箱货源将会有大幅增加，大连港集装箱吞吐量也将呈现快速增长的势头。

大连集装箱量需求预测（单位：万标准箱）

年份	2005	2010	2015	2020
集装箱量	300	1 000	1 250	1 500

大连港口 2010 年集装箱运量将近 1 000 万标准箱。东北老工业基地改造中产业结构调整，散杂货的集装箱化，环渤海作为中国集装箱货源集中的三大区域之一，年集装箱生成量已近 1 000 万标准箱。大连港率先形成了完善的环渤海内支线网络，成为环渤海地区外贸集装箱主要的中转基地。自由贸易区发展，将增强发展中转运输的国际优势，中转辐射范围将拓展到日本、朝鲜半岛以及俄罗斯远东地区。 2010 年建立中国东盟自由贸易区，东盟大量的资源性产品将以大连为中转基地，向东北和环渤海地区腹地运输。总之，随着大连国际航运中心的建设，港口的网络经济和密度经济效应将进一步显现，可以成为集装箱大港。

2. 滚装运输

主要有大连至烟台、威海、天津各线。大连口岸滚装货运量将快速增长。一是开通大

连至连云港滚装航线；二是近期烟大火车轮渡的竣工，铁路运量将增长到2012年的1 240万吨；三是随着东北及环渤海地区汽车工业的迅速发展，未来大连汽车专用滚装码头及汽车物流园配套项目，在大连将增加大批整车运量。未来大连至仁川铁路轮渡还将带来国际铁路运量。

大连口岸滚装货运量需求预测（单位：万吨）

年份	2005	2010	2015	2020
货运量	4 430	5 890	7 030	7 920

3. 原油及成品油

2010年大连港原油吞吐量将达到4 000多万吨，成品油3 000万吨；2020年大连港原油和成品油吞吐量总和将突破亿吨。随着未来俄罗斯输油管道连接大连港、大连石油战略储备库的建成，以及大连石化、抚顺石化、锦西石化、盘锦和大庆等炼油基地加工能力的大幅度提升，上述需求预测是可能实现的。

大连口岸原油及成品油运量预测（单位：万吨）

年份	2005	2010	2015	2020
原油运量	1 600	4 900	6 540	7 580
成品油运量	2 100	2 860	3 600	4 310

4. 钢铁与金属矿石

随着国家在东北布局的一批骨干钢铁企业的发展，大连港铁矿石吞吐量必将随之增长。到2005年和2010年，东北地区铁矿石需求量将分别达到1 900万吨和3 700万吨。大连港30万吨级矿石码头已开始营运，港口及海上运输的规模经济效应将大大降低海运成本，吸引中国北方进口铁矿石通过大连港中转。

大连口岸矿石及钢铁运输量需求(单位 万吨)

年份		2005	2010	2015	2020
矿石外贸进口		360	640	1 150	2 060
钢铁	总量	460	620	770	1 010
	外贸进口	90	101	114	129
	外贸出口	80	110	140	186
	内贸流入	41	54	70	92
	内贸流出	260	356	450	600

5. 粮食

东北地区是我国重要的商品粮生产基地，正常年景占全国粮食的总产量1/7左右。东北经济区的粮食商品率为40%左右，其中80%以上的贸易粮都是通过大连口岸集散转运的，由大连港外贸出口玉米超过全国玉米总量的60%。每年经大连口岸的粮食内外贸销量约2 000万～2 200万吨，其中出口的粮食主要是玉米、大豆、稻米，主要出口美国、日本、韩国、中国香港等国家和地区。大连是粮食加工、销售和消费的集散地，每年需从产地调入和国外进口粮食200万吨左右。

大连口岸粮食运量需求预测（单位：万吨）

年份	2005	2010	2015	2020
总量	1 760	2 060	2 400	2 760
外出	1 100	1 220	1 350	1 490
外进	162	245	330	430
内出	495	599	712	836

三、物流输送能力需求与发展

根据东北及大连口岸物流量需求发展，将以东北亚经济区为腹地，使大连成为以物流中心为载体，集商品、资金、信息、技术于一身的现代化、多功能的服务中心。在口岸的基础设施和集疏运体系建设上，既要充分考虑到物流的通过能力，还要考虑基础设施的合理超前量。东北腹地产业结构、产品构成等诸多因素决定了在未来一段时间内，散货（原油、成品油、矿石、粮食）和滚装货物在大连港口的总吞吐量中仍将占较大比重。集装箱量以更快的速度发展，特别是针对东北亚地区的国际中转运输将有新突破，东北地区仍为大连口岸的主要腹地，环黄渤海和东北亚地区将成为大连国际航运中心的拓展腹地。因此，在港口基础设施建设上，2010 年大连港口吞吐能力要达到 2.5 亿吨，集装箱吞吐能力要达到1 000 万标准箱，散货与滚装货运能力 1.7亿吨左右。到 2020 年，大连港口吞吐能力要达到 3 亿吨以上，集装箱吞吐能力达到 1 500 万标准箱，散货与滚装货运能力达到 2.5亿吨左右。

根据大连口岸物流总运量需求，在集疏运体系规划建设中要考虑到：第一，铁路运量增长较快。2010 年～2020 年，大连铁路货运量由 7 900 万吨增至 13 300 万吨，必须大幅度提高铁路的运输能力，哈大客运专线和东边道等项目建设需要加快实施。第二，公路运量将稳定增长。2010 年～2020 年公路货运量由 19 500 万吨增至 25 000 万吨，因此，必须抓紧已规划的高速公路建设，满足口岸的集疏运需求。第三，航空货邮量迅速发展。 2010 年以后的航空货邮能力 60 万吨左右，需要加快新机场建设。

第四章　建设国际航运中心的指导原则、功能定位与发展目标

一、指导思想与原则

以“三个代表”重要思想为指导，全面贯彻党的十六大精神，按照科学发展观的要求，扎实推进东北振兴战略，着力搞好体制机制创新，完善、扩大区港一体化，坚定不移地扩大开放；加快基础设施建设，全面提升海空港的核心功能，大力发展临港产业；以市场为导向，以资本为纽带，整合资源要素，形成枢纽港与其他港口、沿海与内地合作发展的新型关系；扩大城市经济规模，形成中心城市功能，充分发挥航运中心城市集聚与辐射、服务作用，带动老工业基地全面振兴。

要重点把握好以下原则：

一是坚持市场导向与政府调控相结合。充分发挥市场配置资源的基础性作用，港口和岸线资源整合。航运要素配置、技术改造、企业改组，主要靠市场决定和选择。政府要发挥规划引导和政策导向作用，努力创造良好的发展环境和公平竞争的市场秩序，提供优质服务。二是坚持重点突破与整体推进相结合。建设东北亚重要国际航运中心，主体是大连，关键在大连。要充分发挥大连在对外开放、产业发展和综合服务中的核心作用，通过建设内陆干港把航运中心功能向东北腹地延伸。同时要发挥其他沿海港口及内陆城市的比较优势，合理布局，互为补充，优化配置，协调发展。三是坚持港口建设与城市功能提升相结

需要全本请访问 www.ertongbook.com