

中国对外开放港口

交通部水运司 编

人民交通出版社

《中国对外开放港口》编委会

顾 问:洪善祥

编委会主任:胡汉湘

编委会副主任(按姓氏笔画为序):

王恩德 孙子健 张忠晔 陆海祜 邵占维 邹国华 张 超
袁福秀 聂振一 常德传 黄国胜 屠德铭 彭翠红 傅祝华

编委会委员(按姓氏笔画为序):

王梅芳 王国光 方贤平 车金河 叶时湘 白纯波 刘道林 刘子明
刘富才 刘卫民 孙新华 朱 毅 沙建业 严 正 吴正信 时 红
周文雄 陈健生 陈荣芳 张钧雷 张伟忠 张炳汉 杨 林 邹小弟
赵 舟 施伯香 徐成刚 谈 征 黄小牛 黄恩元 商来图 曾英国
温锡通 颜阳生

主 编:张钧雷

副 主 编:李浩涛

撰 稿 人 员:

丹东港: 李云峰

营口港: 张士革

秦皇岛港:王庆普 王景玉

天津港: 刘卯忠 李增军

东营港: 李文涛

蓬莱港: 刘世英

威海港: 高同祥

龙眼港: 张哲生

日照港: 周爱胜 姚 辉

连云港: 徐永久

乍浦港: 黄银水 张龙福 姚水良

张 翼 朱劲松

宁波港: 吴初根 陈 运 张厚伟

林统南 吴 琳

舟山港: 庄佩君

秀屿港: 林仙辉 吴庆荣

漳州港: 李新民

南澳港: 黄纪民

汕尾港: 曾广文

惠州港: 杨伟斌

珠海港: 梁国明

茂名港: 陈 尧

大连港:刘连岗 宋红兵

锦州港:齐广文

京唐港:张彩平 张 毅 李光青

莱州港:滕再田

龙口港:徐明熙

烟台港:吴向民 刘文君

石岛港:洪加跃

青岛港:韩宝林 吕明善

岚山港:庄光安

上海港:涂德麟 赵培明 郭晓兰

台州港:罗琳丽

福州港:徐廷光

厦门港:陈 苹

汕头港:徐海城

潮阳港:黄不通

温州港:俞卿华 金海峰

泉州港:许德法 陈天进

揭阳港:陈湖铭

深圳港:李 川

广州港:卿前保

阳江港:谢彦举 刘瑞海

湛江港:陈立新

北海港： 庞华琪
防城港： 黄绍通
八所港： 竺达明 邢福南
三亚港： 陈棣梁
重庆港： 尹先杰
武汉港： 陈 军
九江港： 王凌云
铜陵港： 黄学海
马鞍山港：程立友
镇江港： 陆崇俭
泰州港： 蔡志国
江阴港： 茅国良
常熟港： 张永根
南通港： 陈光敏
梧州港： 交通局
黑河港： 姜衍利
饶河港： 张洪清 郭 炜
同江港： 刘 派
富锦港： 张洪清 郭 炜
责任编辑：刘继辉

佳木斯港：赵玉阜 王宝华
钦州港：李盛乐 裴 云 黄永标
海口港：陶启权
洋浦港：郭明镜
清澜港：苏文君 韩健元
城陵矶港：侯冬初
黄石港：李自勤 曹国强
安庆港：杨长久
芜湖港：欧业群 孙凤山
南京港：卞书龙
扬州港：郭 扬
张家港港：苏万象 南文化
贵港港：黎柱贤 邹 英
中山港：郑放明 伍宏业
逊克港：李仲林
名山港：张洪清 郭 炜
抚远港：刑济胜
哈尔滨港：刘延生

中国对外开放港口

中华人民共和国交通部水运司 编

版式设计:周 园 责任校对:张 捷 责任印制:

人民交通出版社出版发行

(100013 北京和平里东街 10 号 010 64216602)

各地新华书店经销

印刷厂印刷

开本:880×1230 $\frac{1}{16}$ 印张: 字数: 千

年 月 第 1 版

年 月 第 版 第 次印刷 总第 次印刷

印数:0000~4000 册 定价:精装 188.00 元、平装 168.00 元

ISBN 7-114- -

出版说明

《中国对外开放港口》一书从 1996 年 10 月开始酝酿,至今已历经了 4 个春秋。分分耕耘,颗颗收获,今天终于付梓与读者见面了。

对外开放港口是国家重要的水运口岸,承担着我国对外贸易货物 80% 以上进出口的繁重任务。开放港口作为国家的门户和交通枢纽,在国民经济、人民生活、对外贸易和对外交流中起着广泛而又不可或缺的作用。新中国诞生以来,特别是改革开放以来,我国港口的面貌发生了翻天覆地的变化。港口的对外开放,不仅扩大了范围,而且数量上显著增加。为了让人们了解我国开放港口的情况,本社曾先后三次出版专题书籍向社会介绍,具体有:《中国海港概况》(1974 年)、《中国对外开放港口》(1985 年)、《中国主要外贸港口》(1990 年)。可以看出,这些书籍最近的亦时隔 10 年了,其间的变化已非同日而语。随着我国国民经济和对外贸易的持续高速增长,为了满足商贸界、航运界,包括船公司、船舶和货物运输代理企业,以及广大船员、科研院校的业务需要,让广大读者及时了解对外开放港口的新情况,特出版这本《中国对外开放港口》。

本书介绍了我国 80 多个港口对外开放的基本情况,内容包括港口地理位置及海运地位,交通和腹地,经济环境和发展展望,港域情况和港口营运,船舶进出港指南和相关部门等,并附有每个港口的港域、鸟瞰图,以及彩色照片。书末还辑录了部分与港口运作有关联的法律、法规,以方便读者参考使用。

本书集中反映了大陆开放港口的情况,香港、澳门和台湾港口的资料暂时未包括在内,谨此说明。

目 录

1. 丹东港	(1)
2. 大连港	(7)
3. 营口港	(17)
4. 锦州港	(27)
5. 秦皇岛港	(35)
6. 京唐港	(47)
7. 天津港	(55)
8. 莱州港	(71)
9. 东营港	(78)
10. 龙口港	(83)
11. 蓬莱港	(92)
12. 烟台港	(98)
13. 威海港	(108)
14. 石岛港	(113)
15. 龙眼港	(119)
16. 青岛港	(123)
17. 日照港	(132)
18. 岚山港	(139)
19. 连云港港	(145)
20. 上海港	(155)
21. 乍浦港	(167)
22. 宁波港	(177)
23. 舟山港	(189)
24. 台州港	(196)
25. 温州港	(204)
26. 福州港	(215)
27. 秀屿港	(224)
28. 泉州港	(229)
29. 厦门港	(233)
30. 漳州港	(246)
31. 南澳港	(253)

32. 汕头港	(255)
33. 揭阳港	(265)
34. 潮阳港	(269)
35. 汕尾港	(273)
36. 惠州港	(280)
37. 深圳港	(287)
38. 中山港	(306)
39. 广州港	(311)
40. 珠海港	(327)
41. 阳江港	(340)
42. 茂名港	(346)
43. 湛江港	(351)
44. 北海港	(363)
45. 钦州港	(373)
46. 防城港	(381)
47. 海口港	(394)
48. 八所港	(399)
49. 洋浦港	(406)
50. 三亚港	(413)
51. 清澜港	(417)
52. 重庆港	(422)
53. 城陵矶港	(428)
54. 武汉港	(432)
55. 黄石港	(438)
56. 九江港	(442)
57. 安庆港	(451)
58. 铜陵港	(455)
59. 芜湖港	(460)
60. 马鞍山港	(467)
61. 南京港	(472)
62. 泰州港	(482)
63. 镇江港	(486)
64. 扬州港	(494)
65. 江阴港	(501)
66. 张家港港	(508)

67. 常熟港	(517)
68. 太仓港	(522)
69. 南通港	(526)
70. 贵港港	(535)
71. 梧州港	(540)
72. 黑河港	(545)
73. 逊克港	(548)
74. 饶河港	(551)
75. 名山港	(553)
76. 同江港	(555)
77. 抚远港	(560)
78. 大安港	(563)
79. 富锦港	(566)
80. 哈尔滨港	(569)
81. 佳木斯港	(574)
附录 1: 中国大陆十大港口 1990 ~ 1999 年货物吞吐量	(579)
附录 2: 中国大陆十大外贸港口 1990 ~ 1999 年吞吐量	(580)
附录 3: 中国大陆十大集装箱港口 1990 ~ 1999 年吞吐量	(581)
附录 4: 中华人民共和国海商法	(582)
附录 5: 中华人民共和国海上交通安全法	(606)
附录 6: 中华人民共和国对外国籍船舶管理规则	(610)
附录 7: 国际航行船舶进出中华人民共和国口岸检查办法	(614)
附录 8: 中华人民共和国海关法	(616)
附录 9: 中华人民共和国进出口商品检验法	(622)
附录 10: 中华人民共和国进出境动植物检疫法	(625)
附录 11: 中华人民共和国国境卫生检疫法	(630)
附录 12: 中华人民共和国海洋环境保护法	(633)
附录 13: 中华人民共和国防止船舶污染海域管理条例	(637)
附录 14: 关于中外合资建设港口码头优惠待遇的暂行规定	(643)

绪 言

港口的地位和作用,历来为人们所关注和重视。这是因为:作为生产力的要素,港口在国民经济的资源配置中,是重要的物质基础;作为交通运输的枢纽,港口在庞大复杂的物流体系中起着“泵站”转运作用;作为国家门户,港口在对外交流和对外贸易中,又是重要的“主通道”。所以,一个国家的港口,其环境和形象的状况,设施和素质的状况,可以在一个特定的视角上,反映和折射出这个国家的现代化水平和精神文明水准。

一、中国是历史悠久的文明古国,水上运输自古以来就是人们最重要和最熟悉的交通方式之一,且一直与经济、生活、文化和军事息息相关,紧密相连。产生这种状况,是与我国具有大陆和海洋双重特征的地缘条件分不开。翻开中国地图,纵横交错的河流和绵延漫长的海岸线就会十分醒目地进入眼帘。在这片广袤的土地上,拥有河流 5 万多条,湖泊九百多个,航道长度超过 10 万多千米,大陆海岸线 18000 多千米,岛屿海岸线 14000 万多千米,在这些修长河流和曲折海岸线上,为数众多的港口镶嵌其间,熠熠生辉。我们的祖先,生于斯,长于斯,依靠自己的智慧、勤劳和不懈努力,创造了灿烂辉煌的港航业绩,谱写了源远流长的令人自豪的水运历史。港口是水路运输的重要组成部分,又是每一次运输航程的起点或终点。通过港口与外部沟通交往,古而有之。追溯我国港口的历史轨迹,同样可以发现其流光溢彩的篇章和曲折起伏的履痕。从考古发现,早在 7000 多年之前,我国便开始利用木桨,行舟楫排筏之便,依水傍岸即成天然码头。据文字记载,远在 2700 多年之前的春秋战国,我国港口就有所发展,渤海湾西部的碣石港(今秦皇岛港)已成为我国古代北方的重要通海门户,不仅与山东、辽宁有密切的往来,而且与高丽、日本亦有海路往来,所以毛泽东主席发出“东临碣石有遗篇”的赞叹。在汉代,广州、徐闻和合浦诸港则成为我国古代南方的重要通海门户,对内对外均有着频繁的海上通商活动。与海上运输并存的内河航运,同样占有重要地位,不仅长江、海河、珠江等天然航道上驾舟载物被人们广泛利用,而且始于春秋,成于隋元,人工开凿的大运河,亦成为沟通和连接华北与华东间的漕运主通道。大运河上一连串的港口,在粮食、生活用品、食盐的转运中起着不可忽视的作用。至今,大运河在中外水运工程史上仍然是重彩浓墨的一笔,并为世人公认。盛唐的航运,特别是海运的迅速发展与港口的发展关系密切。其中扬州港就很典型,鉴真 6 次东渡扶桑,多由扬州始发。当时扬州港已成为国际贸易港口,各国航商侨居者达数千之众,“天下三分明月夜,二分无赖在扬州”即为古城和古港经济繁荣,航运兴旺,人文荟萃之写照。而且唐代在一些重要港口就设置了市舶司,专司航务港务,将港口的管理纳入了政府的行政事务,并在建制上予以保障。宋明两代,是我国古代航运史上最为辉煌的时期。港口作为海上丝绸之路的起始点和到达点,在对外的商贸和交流中,发挥着十分重要的作用。泉州、广州、杭州、明州(今宁波)四大港口齐名并列,已是蜚声中外的国际性港口。江苏太仓的浏河港不仅有完备的港口设施,而且已是重要的造船基地和后勤基地,为我国古代伟大的航海家郑和率领 200 多艘船舶,组成 2 万多人的庞大远洋船队,七下西洋(东南亚、阿拉伯和东非各国)提供了支持。对于我国古代港口的发展水平,元代曾游历我国的摩洛哥旅行家伊本·拔图塔对当时的泉州港发出了这样的赞叹:“为世界最大港之一,实则可云唯一的最大港”。自永乐之后,明清两代因倭患频擲,施行闭关锁国的“禁海”政策,时间跨度几百年,使我国港口陷入了停滞萎缩的困境,导致原本位于世界前列的中国港航事业日渐衰退、落伍,乃至差距越拉越大,令人感叹扼腕。特别是 18 世纪初叶开始,西方列强以铁舰利炮入侵、瓜分掠夺我国,强迫清政府签订一系列丧权辱国的不平等条约,逼迫腐败无能的清朝廷割地、赔款,致使我国的海关权、航运权和引航权逐步丧失,国门洞开,港口变成了侵略者破门入侵和恣意掠夺中国的跳板和通道。铁的事实告诫人们,落后就要挨打被欺。辛亥革命的胜利,几千年的封建王朝覆灭了,但中国仍未摆脱半殖民地半封建社会的屈辱地位,加之战火连年,中国的港口始终处于风雨飘零,凋敝破败的状态。直到新中国诞生的前夕,全国港口吞吐量仅 900 多万吨,除沿海长江少数港口仅有 200 余台机械,60 个万吨级泊位和为数不多的生产性泊位外,全国港

口基本处于简陋、萧条的自然状态,装卸作业基本依靠肩挑背扛的繁重体力劳动,其显露的困境,可见一斑。年轻的共和国就是在这样落后贫穷的基础上,开始了披荆斩棘、发展自己港口事业的历程。

二、公元 1949 年 10 月 1 日,天安门城楼的隆隆礼炮宣告了中华人民共和国的诞生。从此,饱经屈辱,历尽苦难的中国人民站立了起来,挺直了腰杆,并意气风发地投入到恢复建设祖国的热潮之中。中国的港口事业也伴随着新中国的成长壮大,在发展之路上揭开了划时代的帷幕。春秋寒暑五十度,岁月流金半世纪。在几代港口人励精图治,坚持不懈的共同努力之下,中国港口获得了长足的发展。特别是党的十一届三中全会之后,举国进行了以经济建设为中心的战略转移,开始了由计划经济向社会主义市场经济过渡的伟大征程。坚持改革、扩大开放,这是一条适合中国国情、强国富民的康庄大道。在适应国民经济发展和对外贸易增长的过程中,经过改革大潮的洗礼,中国港口一步一个台阶,“积跬步以至千里”,取得了辉煌的成绩和硕果。现在,全国年吞吐量超过万吨的港口有 1200 多个,码头泊位 3.3 万个,其中万吨级以上深水泊位 730 多个。在这些港口中,年吞吐量超过 100 万吨的港口 114 个(海港 46 个,河港 68 个),年吞吐量超过 300 万吨的港口 75 个(海港 36 个,河港 39 个),年吞吐量超过 500 万吨的港口 49 个(海港 30 个,河港 19 个),年吞吐量超过 1000 万吨的港口 25 个(海港 18 个,河港 7 个),年吞吐量超过 5000 万吨的港口 8 个(海港 7 个,河港 1 个)。综览全局,中国港口无论是数量和规模上,还是专业化程度和管理水平上,都迈上了新的台阶,形成了自己的特点和风格,具体表现在:

1. 按照中国自身的条件和环境,在全国建成了功能齐全、配套合理、层次分明、海河兼顾、内外开放的港口体系,形成了环渤海湾、长江三角洲和珠江三角洲三个骨干港口群体。全国性主枢纽港、地区枢纽港和一般性港口在不同层面上发挥着各自的作用,点和面的结合,使得水路运输在综合运输体系中,特别是对外贸易运输体系中,占有不可忽视的地位。

2. 按照经济发展的客观规律,针对各地的具体情况,从南到北,从海到河,科学规划,循序渐进,因地制宜地兴建了一批起点高、规模大的现代化深水港口和深水港区。其中,新兴的深水港口有日照、黄骅、乍浦、深圳、珠海、湛江、防城、洋浦、张家港等等,新兴的深水港区有大连的大窑湾、寺儿沟、香炉礁、鲅鱼湾和甘井子、营口的鲅鱼圈、连云港的庙岭、上海的张家浜、军工路、宝山和外高桥、宁波的北仑和镇海、镇江的大港、南京的新生圩等等,这些新兴的深水港口和深水港区在横“T”字形水路运输大格局中,不仅充分发挥了水路运输连接、中转、沟通的重要作用,而且对于适应船舶大型化、拓展港口功能、缓解水运紧张局面,为内外两个扇面的经济贸易服务方面也发挥了重要作用。

3. 根据我国物流的内在规律,构架了全国港口的煤炭、粮食、国际集装箱和旅客滚装四大接卸系统,形成了中国特色的水运格局。

众所周知,我国是世界煤炭资源最丰富的国家之一,煤炭又是国内一次性最重要的固体能源。西煤东调、北煤南运,多年来一直是全社会关注的热点,港口的“瓶颈”矛盾一直是水上交通要解决的重点。经过科学规划和重点建设,现在,北方港口的装船和南方港口的卸船,在能力匹配上基本满足了煤炭运输的需求,形成了以秦皇岛、青岛、连云港、日照四港为主的北方沿海煤炭装船港,枝城、汉口、裕溪口和浦口即“一技三口”的长江煤炭装船港,徐州、邳州两港的大运河装船港,上述三地港口的煤炭专用泊位装船总能力超过几亿吨。其中海港装船效率高达每小时 1000~3000 吨,河港也高达 400~600 吨。1999 年,由北方煤港装船外运的煤炭达 1.41 亿吨,能力尚有较大储备。与之呼应,在华东华南地区的上海、南通、宁波、海门、温州、福州、广州等港,同步建成了适应地区经济的接卸网络。这些煤炭装港和卸港组成了世界上最庞大的现代化煤炭水上运输系统。

我国是一个粮食进口国,由于人口与耕地分布的偏析,粮食的调运和中转是港口建设的一个重要课题。经过几十年的分序列建设,我国大连、天津、烟台、青岛、连云港、上海、宁波、厦门、深圳、广州等海港,张家港和南通等河港建设了一批粮食装卸专用码头,总能力超过几千万吨,不仅保证了国内粮食的转运,而且为接卸进口粮食提供了保障,这对国家建设的稳定和人民生活的安定甚为重要。

从 20 世纪 80 年代开始,我国的国际集装箱运输进入高速增长时期,在世界海上国际集装箱运输日趋完善和成熟的情况下,高起点建设我国港口的集装箱专用码头,采用先进的装卸工艺和科学的管理组织,发挥“后发效应”是我们追求的目标。经过努力,现在,从鸭绿江到北仑河,从珠江到扬子江,我国从事国际集装箱业务的港口有 70 多个,与世界各地开辟了 140 多条国际班轮航线,每月发出 2900 多个航

班。国际集装箱吞吐量,全国年平均增长幅度连续 20 年超过 20%。现在,全国已有现代化的集装箱专用码头泊位逾 70 个,配套设置了 130 多台大型装卸桥、260 多台场地专用龙门吊,年处理能力突破千万 TEU 大关。1997 年大陆港口完成了国际集装箱吞吐量 1076 万 TEU,1998 年达 1312 万 TEU,1999 年达 1800 多万 TEU,2000 年将突破 2000 万 TEU,每年迈上一个新的台阶。这些码头高投入、高标准、高效率,不仅可以接纳第三、四代集装箱船舶,而且可以接纳第五代以上的集装箱船舶。到 1997 年底,我国集装箱吞吐量 10 万 TEU 以上的港口有 15 个,50 万 TEU 以上的港口有 7 个,100 万 TEU 以上的港口有 4 个,在华北、华东和华南分别形成了三个集装箱港口群,整体水平不断提高。早在 1995 年,我国的上海港就跻身于世界国际集装箱大港前 20 名之列。1997 年,紧接着我国的深圳、青岛、天津、广州也进入了世界国际集装箱港口前 50 名之列,而且此种前进的锐势依然不减。

我国东部沿海地区是人口稠密、经济相对发达的地区,也是对外开放前沿地区。促进半岛与半岛、岛屿与大陆、岛屿与岛屿间的水上旅客滚装运输的发展,提高运输质量、改善交通环境始终得到了各方面的重视。近 20 年来,各地致力于旅客滚装运输的基础设施建设和适用船型的发展,使旅客滚装运输不断上档次上水平。目前,辽东半岛与山东半岛之间、海南与广东广西之间、长江口、珠江口、杭州湾以及沿海其它岛屿和岛陆之间相继建成了一批不同等级的客运滚装码头,极大地方便了旅客和车辆的流通,也改善了地区的经济运作环境,产生了直接的和良好的社会效益。

三、对外开放的港口是国家重要的水路口岸,也是国家重要的通商门户。在港口开放方面,我国历史上,特别是近代历史上经历过太多的风风雨雨、坎坎坷坷,至今仍令人难以忘怀、心情难以平静。即使新中国诞生以来,也出现过曲折和波澜。自从改革开放的春风吹遍神州大地,我国港口也从沿海向内河逐步加快了开放的步伐。1978 年,全国仅有 18 个港口对外开放。现在,全国开放港口(站、点)增加到 128 个,开放范围遍及沿海辽宁、河北、天津、山东、江苏、上海、浙江、福建、广东、广西和海南全部 11 个省市,扩大至内河黑龙江、内蒙古、吉林、安徽、江西、湖南、湖北、重庆、云南 9 个省市(见附表:《中国对外开放水路口岸一览表》)。这些开放港口,在国民经济的发展,促进对外贸易和人员交流方面,发挥了积极而又重要的作用,我们可以从几个数字感受这一点:1999 年,经这些港口进出的外贸货物 4.26 亿吨,占全国对外贸易运输量的 80% 以上;接纳了来自世界各地近百个国家和地区的 5 万 5 千多艘船舶,总吨位高达 5.77 亿载重吨;接待了来自五大洲的旅客 436 万人次,船员 90 多万人次。港口的对外开放,直接促进了港口的自身发展,提高了我国远洋运输在国际航运市场的竞争力,同时还带来多方面的全社会的积极影响,主要体现在:

1. 由于港口多依托城市,港城关系密切,荣衰与共。港口是城市生产力配置的重要资源,港口的对外开放,为城市的对外开放创造了基本条件,为城市的发展开拓了广阔的空间。环顾沿海港口开放带,国家继深圳、珠海、汕头、厦门四个城市建立经济特区后,又在 14 个沿海开放港口的城市实行了更为优惠的对外开放政策,先后开辟了几十个经济开发区和临港工业区,促进了港口城市的持续高速发展。一些沿海和沿江的港口城市,更是在开放港口上做好文章,充分利用港口开放的优势,转运的优势和直接面向外部世界的优势,设立了诸多保税区和保税仓库,实行“境内关外”的运作模式,集仓储、加工、商贸、国际展览、物流分拨于一身,向深层次、多功能方向发展,激发了城市的活力,促进了经济向着高速、集约、高科技方向前进。

2. 对外开放港口本身就处在国际航运市场的大环境中,参与全球的经济活动,不失为一条与外部世界沟通的重要通道。开放港口的自身形象从某种意义上就代表了一个国家的形象,发挥好自身的优势,展宽多个活动空间,可以做许多有益于国家和地区的工作。面对世界,我国对外开放的港口积极走出去,主动参与国际交流,发挥自己的作用,扩大国际的影响。现在,我国已有上海、大连、天津、青岛、广州、南京、秦皇岛、宁波、厦门和深圳 10 个港口加入了国际港口协会,还有部分港口加入了世界引航协会(IMPA),利用国际舞台,在世界港口界介绍中国的改革之路,宣传取得的进步和辉煌成绩。为增进友谊,我国的开放港口还与世界十多个国家的近 50 个港口结成了友好港,范围遍及亚洲、欧洲、北美洲和大洋洲。友好港活动,不仅促进和扩大了港口之间的信息、技术、管理和商务等多方面的沟通和交流,还带动了港口城市在更广阔的领域内进行合作和交流。

3. 对外开放港口又是内陆腹地与外部沟通的“桥头堡”。港口的基本功能就是为后方的经济腹地服

务。由于对外开放,港口便处在内外两个扇面的轴心点上,这就为腹地利用“桥头堡”创造了条件。像东北的大连、营口等港口,就辐射到东北三省和内蒙的东部地区,经“大——沈——哈——满”铁路贯穿西北利亚,构成连接欧亚两洲的第一条大陆桥通道;连云港、日照港经陇海线西行,辐射沿线河南、陕西、甘肃、宁夏、新疆 5 个省份,构成了连接欧亚两洲的第二条大陆桥通道;防城、北海等港经南昆铁路,直接辐射到西南诸省,使得交通闭塞、经济发展相对滞后的云南、贵州有了自己的出海口。这些内陆省份,更是解放思想,走出大山,“借鸡下蛋”,纷纷在沿海开放港口“抢滩”,造码头,建仓库,搞开发,把内地的优势和强项,在沿海开放港口的舞台充分展现出来。这种远距离效应,不仅使港口功能在深度和广度上得到了展示,而且使内陆腹地发展外向型经济在深度和广度上也得到了发掘。通过港口这个联结点,使得沿海和内地能优势互补,相得益彰。

4. 港口的对外开放,为引进外资,搞活经营创造了条件,提供了环境。对此,国家有针对性地制定了一系列中外合资(合作)建设和经营港口码头的优惠政策,据不完全统计,自改革开放以来,已累计使用国际金融组织和政府间贷款 17 亿美元,配套国内资金,建成了 80 多个深水泊位,增加港口吞吐能力近亿吨。由于外资以多种形式参与港口码头建设和经营,使我国的港埠企业呈现出多种经济成分并存的新格局,也提高了港口的竞争力。

这次编写和介绍的 81 个对外开放港口,其中海港 51 个,河港 30 个,就全局而言,可以反映我国港口的整体水平和素质。在不到 50 年的时间里,我们在设施落后、破败和简陋的条件下,克服种种困难,自力更生地发展本国的港口事业,并实现了量和质的飞跃。而今,当我们驻足面对现实,客观地评判衡量港口的现状时,可以平静而又自豪地看到,无论是纵向上与自己的过去相比,还是横向上与世界各国相比,我国已经成为名副其实的港口大国。但是,我们更要清醒地看到,发展是硬道理,中国目前还是一个发展中的国家,在加快经济建设,促进对外贸易,提高人民生活水平,增强综合国力诸方面,还有十分繁重的任务。同样,港口也面临着持续发展的艰巨任务,特别是要进一步建成海河匹配、功能完善、结构优化和运作高效的现代化港口体系,更是任重而道远。

在告别 20 世纪、迎接 21 世纪的时候,挑战和机遇同时摆到中国港口的面前。时代要求我们坚持改革开放的基本国策,从以下几个方面继续肩负起发展中国港口的历史任务:一是在三个不同层次上,即在主枢纽港口、重要港口和一般港口的层次上,按照突出重点,兼顾一般的原则进行建设。对主枢纽港口,由于其辐射面宽、影响面大,国家将优先给予关注和支持,以形成核心地位,并通过其发挥主导作用。为与我国的海运大国和港口大国的地位相适应,还将重点建设上海国际航运中心,这是一项系统工程,它以上海为中心,江苏、浙江为两翼,背靠长江沿岸 10 省市,面向世界五大洲。可以预见,它的崛起将会在国际航运舞台上发挥积极作用。二是继续抓好深水泊位和大型专用泊位建设,再经过二三十年的不懈努力,我们将在沿海建设码头泊位 2000 个左右,其中万吨级泊位可望超过 1000 个,内河泊位也将同步增长,这时我国港口的整体水平和综合能力会踏上一个更新的台阶。三是在进一步发展和完善煤炭、粮食、国际集装箱和旅客滚装运输的港口接运网络的基础上,同时发展和完善石油、木材、液化气和金属矿石的港口接运网络,从而形成全国八大接运网络和配套支持系统,使水运主通道从根本上适应国民经济发展和对外贸易增长的需要。四是继续鼓励多渠道多形式筹措资金,包括积极吸引国外的资金用于建设港口基础设施。在港口营销方面,将鼓励和加强与国外的交流与合作,以适应全球经济一体化的大趋势,把中国港口融于世界港口运作的大环境中,打好“中华牌”和“世界牌”。

沧海横流,方显出英雄本色。

今天,中国港口在建设有中国特色的社会主义道路上,满怀信心地迎接 21 世纪。

明天,中国港口将坚定不移地走在现代化的道路上,满怀豪情地再展宏图。

中国对外开放水运口岸一览表

序号	省(直辖市)	数量	海 运 口 岸	河 运 口 岸
1	天津	2	天津、渤中	
2	河北	2	秦皇岛、京唐	
3	内蒙古	2		黑山头、室韦
4	辽宁	4	大连、营口、丹东、锦州	
5	吉林	1		大安
6	黑龙江	16		哈尔滨、富锦、佳木斯、桦川、绥滨、同江、黑河、漠河、呼玛、逊克、抚远、虎林、孙吴、萝北、嘉荫、饶河
7	上海	1	上海	
8	江苏	10	连云港	张家港、南通、南京、镇江、江阴、扬州、高港、常熟、太仓
9	浙江	10	温州、宁波、舟山、海门、绿华岛、黄兴岛、大陈岛、洞头、乍浦	红光
10	安徽	4		芜湖、铜陵、安庆、马鞍山
11	福建	8	福州、厦门、泉州、东山、城澳、松下、肖厝、秀屿	
12	江西	1		九江
13	山东	10	青岛、烟台、威海、龙口、日照、石岛、岚山、东营、蓬莱、莱州	
14	湖北	2		武汉、黄石
15	湖南	1		城陵矶

续上表

序号	省(直辖市)	数量	海 运 口 岸	河 运 口 岸
16	广东	37	广州、湛江、汕头、汕尾、九洲、广海、莲花山、惠州、东角头、蛇口、赤湾、妈湾、盐田、水东、阳江、南澳、珠海、潮州、万山、南沙、大亚湾、潮阳、虎门、湾仔、梅沙、西冲	三埠、江门、肇庆、南海、斗门、鹤山、中山、容奇、新会、高明、新塘
17	海南	5	海口、三亚、八所、洋浦、清澜	
18	广西	9	防城、北海、钦州、江山、企沙、石头埠	梧州、柳州、贵港
19	重庆	1		重庆
20	云南	2		思茅、景洪
	合计	128	74	54

丹 东 港

丹东港码头

一、港口概况

1. 港口的海运位置及港口地理位置

丹东港位于辽东半岛东北根部,辽宁省南部,中朝界河——鸭绿江入海口西岸,南临黄海毗邻大连,东与朝鲜半岛隔江相望,是我国大陆海岸线最北端的一个水陆中转联运港口。

丹东港水上距大连港 157 海里,距韩国仁川港 245 海里,距朝鲜南浦港 119 海里,是我国距朝鲜半岛距离最近的港口,距日本神户、长崎、大阪港也在 581 ~ 866 海里之间。

丹东港现辖浪头港区和大东港区。丹东港务局位于丹东市内,地理坐标为 40 01 50 N , 124 23 08 E ;浪头港区位于鸭绿江西岸,鸭绿江大桥下游 10 千米处,所在坐标为 40 02 36 N , 124 20 19 E 大东港区位于东港市南部,鸭绿江西水道入海口西岸的江海分界线附近,所在坐标为 39 19 13 N , 124 09 25 E ,距东港市区 5 千米,丹东市 50 千米,浪头港区 28 千米。

2. 港口沿革及对外开放简况

丹东港历史悠久,1907 年 3 月 20 日开埠,距今已有 90 多年的历史。大东港属国家一类口岸,1988 年 7 月 25 日经国务院批准对外国籍船舶开放,现已同日本、朝鲜、俄罗斯、香港等 20 多个国家和地区的 70 多个港口开辟了海上航线。目前业务范围包括散杂货运输、集装箱运输、客运班轮运输等业务。

丹东港的发展为其经济腹地带来了良好的经济效益和社会效益,较好地发挥了港口的内引外联、临港工业、商贸旅游等功能,推动了丹东乃至东北区域经济的发展,在辽东半岛开放中起到了左翼先锋的作用,成为东北地区对外开放的重要窗口。

3. 港口交通情况及腹地工业经济状况

港口水陆交通畅达,港口及附近已形成较完善的铁路、公路、航空立体交通网。港区的丹大铁路连接沈丹、京沈、长大等干线,并且经鸭绿江大桥与朝鲜铁路相接,可以担负国际联运任务。公路以沈(阳)—丹(东)、鹤(岗)—大(连)、铁(岭)—长(甸)、盘(锦)—大(孤山)等线与省内外各地相通,港区的二级进港公路以 8 千米的距离与横穿东港市的鹤大线相接。丹东民航已开设定期班机直达沈阳、北京、上海、广州、温州和深圳等城市。

丹东港一直有着自己传统合理的经济腹地和吸引范围。其直接经济腹地是丹东和本溪地区。今后随着通化至灌水铁路的贯通,丹东港的直接腹地可扩大至辽、吉、黑三省东部部分地区。

丹东港所依托的丹东市是一个以轻纺、电子、贸易、旅游为主要特色的沿海开放城市,也是中国最大的边境城市。市区与朝鲜平安北道首府新义州市仅一江之隔,公路、铁路两用桥梁将市区与朝鲜半岛陆路相连。全市总面积 1.49 万平方千米,总人口 237 万,其中城市人口 68 万。

丹东市工业基础较为雄厚,工业以轻工、纺织、电子、机械为主体。现有乡以上工业企业 1670 家,生产 3000 多种产品,1996 年全市工业总产值达到 236.8 亿元。化学纤维、丝绸纺织、汽车制造、手表制造及造纸等传统工业拥有相当雄厚的基础,电子、仪器仪表制造等新兴工业也具有一定规模。丹东市于 1988 年步入沿海开放城市系列,1992 年 7 月经国务院批准设立国家级边境经济合作区。近几年来,丹东市以其沿江、沿海、沿边等诸多优势和优惠政策,吸引了众多外商来此投资办厂,外向型经济得到迅速发展。

腹地内的本溪为东北第二大钢铁基地。该地区以钢铁为主,加快了钢铁、建材等传统产业的改造步伐,同时发展深加工,调整产品结构,大力培植机械、电子、化工、医药等行业,提高了钢铁工业以外的产值比重。

间接腹地辽宁、吉林、黑龙江三省的部分地区,这些地区不仅是我国重工业基地,也是我国粮食、钢铁、石油等货物主要输出基地,由于铁路和港口能力的不足,长期以来制约着东北地区经济发展,丹东港为这些地区的经济发展创造了有利条件。

为适应辽东半岛对外开放和腹地经济的快速发展,丹东港将逐步发展成为散货与集装箱运输并举、通用与专用泊位相结合、货运与客运兼容并拥有保税区和临港工业园区的现代化大型商港,在辽宁沿海港口群中发挥重要作用的口岸。

丹东港具有良好的自然条件,发展前景灿烂。现有浪头港区和大东港区将进一步加快建设步伐,特别是大东港区将是今后发展的重点。丹东港可供开发利用的岸线近 5 千米,根据丹东市及其经济腹地发展的需要,将逐步建设各类泊位,其中可建设近 20 个深水泊位,使港口的吞吐能跃上一个新的台阶。

二、港域情况

1. 港口水文(以大东港区为代表)

(1) 潮汐

港区属正规半日潮,日潮不等现象不显著。最高潮位和最低潮位各为 7.37 米和 0.82 米,平均潮位 3.52 米。

(2) 潮流

港区海域属强潮海湾。涨潮流向北—东北偏北,落潮流向南西偏南—南,基本上顺航道的南北向呈往复流。

(3) 气温

年平均气温 8.4℃,极端最高气温 33.8℃,极端最低气温 - 28.2℃。

(4) 风况

常风东北,西北,频率均为 9%。年平均风速 3.2 米/秒,最大风速 18 米/秒。全年 6 级以上大风天数 11.8 天,台风影响甚少。

(5) 水况

年平均降雨量 815.9 毫米,年最大降雨量 1320.7 毫米,年最小降雨量 574 毫米。降雨主要集中于 6~8 月,占全年总降雨量的 62.3%。

(6)波浪

港区东和东南与朝鲜薪岛列岛隔水相对,水域掩护条件较好,在一般情况下,外海的波浪难以传入港区,0.6 米以下波浪占 97%。

(7)冰冻

丹东港属不冻港,冬季有流冰(5~15 毫米),但不影响船舶航行和靠泊作业。

2. 水域

丹东港水域港界分内河港界和海域港界。内河港界:自鸭绿江大桥以下至江海分界线水域。根据 50 年代中朝两国签定的条约,其间水域共享。海域港界:自江海分界线以南至外海-20 米等深线,东侧以领海分界线为界,西自东港市与庄河市交界处向南至-20 米等深线。

3. 锚地(大东港区)

港外锚地在外海航道进口处-10 米等深线附近,距港区约 20 千米。

港内锚地位于大东港区下游 10 千米的 4 号深槽附近,该处底标高-10~-14 米。

4. 航道

大东港区航道为鸭绿江西水道出海后的自然延伸,呈南北走向,从 3# 泊位调头区至-8 米水深处,长 18 千米,宽 1 千米左右,全程深泓平均水深 9.2 米。

浪头港区东、西航道两侧各有码头伸入江中,东码头、日龙山码头—鸭绿江口航道全长为 28 千米,航道水深一般维持在 2 米左右,最大水深 4~5 米。

5. 航标

大东港区进港航道长约 18 千米,沿航道布设浮标 9 座(均为不发光标),布设间距约 2 千米,为便于外来船舶寻找航道入口,在其入口灯浮上安装了一部雷达应答器。1988 年恢复了大鹿岛灯塔,射程约 15 海里。

浪头港区有 3 条航道,东航道为朝鲜管辖,我国船舶可航行。中、西航道由我国管理,沿航道设标 50 多座。

6. 无线电通信和信号

丹东港大东港区设海上甚高频无线电话台一座,担负海上 16 频道呼叫与遇险通信,担负港口对外开放及生产调度指挥通信。

大东港区设电话总机 400 门,现已改造成程控数字式,为港区及联检部门服务。

丹东港海岸电台设国际公众电报及国内航务电报电路,设单边带无线电话系统,为外轮提供通信业务。

7. 岸线资源

丹东的岸线资源丰富,自鸭绿江大桥—东港市与庄河市交界处、由江岸线(鸭绿江大桥—江海分界线,长约 46 千米)和海岸线(江海分界线—东港市与庄河市交界,长约 93 千米)两部分组成,总长约为 139 千米。其中,可用于建设港口的岸线长 4.8 千米。

8. 其它

丹东港大东港区北面和西面为陆地,东和东南面的朝鲜薪岛、马鞍岛等岛屿形成天然的掩护,一般情况下,风浪难以进入港区,避风条件较好。

三、港口营运情况

1. 组织及经营情况

丹东港务局作为丹东地区港口的经营管理机构,由大东港务公司、浪头港务公司、航道处、建港指挥部、外轮理货公司、轮驳公司、工贸公司等单位组成,目前,全局经营状况稳定,吞吐量持续攀升,1995~1997 年连续三年保持 10% 以上发展速度,列全国同行业前茅。