

厦门经济发展 若干 战略问题研究



厦门社科丛书

庄宗明 等 著

XIAMEN ECONOMIC
DEVELOPMENT STRATEGY

港口是厦门经济发展的基础和优势。

本书联系厦门的自身发展和周边地区的区域经济发展，

对“十一五”乃至今后较长期间厦门的港口经济发展问题、制造业发展问题，

提出一些发展思路和政策建议。

福建人民出版社



庄宗明 等 著

厦门经济发展 若干 战略问题研究

福建人民出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

厦门经济发展若干战略问题研究/庄宗明著. —福州:
福建人民出版社, 2007. 10
ISBN 978-7-211-05574-6

I. 厦... II. 庄... III. ①港口—运输经济—经济发展战略—研究—厦门市②制造业—经济发展战略—研究—厦门市
IV. F552.757.3 F426.4

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2007) 第 139744 号

厦门经济发展若干战略问题研究

XIAMEN JINGJI FAZHAN RUOGAN ZHANLUE WENTI YANJIU

作 者: 庄宗明等

责任编辑: 黄杰阳

出版发行: 福建人民出版社

电 话: 0591-87533169 (发行部)

网 址: <http://www.fjpph.com>

电子邮箱: 211@fjpph.com

地 址: 福州市东水路 76 号

邮政编码: 350001

印 刷: 福建省天一屏山印务有限公司

地 址: 福州市铜盘路 278 号

邮政编码: 350003

开 本: 889 毫米×1194 毫米 1/32

印 张: 10.625

字 数: 283 千字

版 次: 2007 年 9 月第 1 版

2007 年 9 月第 1 次印刷

印 数: 1—2000

书 号: ISBN 978-7-211-05574-6

定 价: 23.00 元

本书如有印装质量问题, 影响阅读, 请直接向承印厂调换

版权所有, 翻印必究

厦门社科丛书编委会

顾问：洪碧玲

主任：朱崇实

副主任：林书春 张亚梅

常务副主任：陈家传

委员：洪英士 黄 强 苏文金 陈二加 潘力方

胡福宝 陈怀群 王 琰 蔡 旗 李 桢

厦门社科丛书编辑部

总 策 划：陈家传

主 编：张亚梅

副 主 编：胡福宝 陈怀群 王 琰

执 行 主 编：蔡 旗

执行副主编：李 桢

前 言

哲学社会科学是人们认识世界、改造世界的重要工具，哲学社会科学的研究能力和研究成果是衡量一个国家综合国力的重要依据。改革开放以来，特别是近年来，厦门哲学社会科学工作坚持以马列主义、毛泽东思想、邓小平理论和“三个代表”重要思想为指导，以科学发展观为统领，在理论与实践的探索中取得了许多成果：加强以中国特色社会主义为重点的社科理论宣传，普及社会科学知识，提高市民的社会科学素养，不断巩固全市党员干部和广大人民群众团结奋斗的共同思想基础；以“关注热点，服务决策”为重点，开展课题攻关和学术研讨活动，推出了一批服务经济社会发展的重要成果。可以说，在厦门全面建设小康社会、又好又快地推进新一轮跨越式发展，不断开创经济特区建设事业新局面的伟大历史进程中，哲学社会科学发挥了不可替代的重要作用，为厦门改革开放和社会主义现代化建设提供了有力的思想保证、精神动力和智力支持。

根据市委的总体要求，为了进一步繁荣发展我市哲学社会科学，鼓励和帮助广大社科工作者多出成果，快出成果，激励和引导广大社科工作者关注研究厦门经济社会发展实际，充分发挥哲学社会科学优秀成果在提高全市干部群众的人文素质、促进人的全面发展中的重要作用，中共厦门市委宣传部决定资助编辑出版《厦门社科丛书》，由厦门市社会科学界联合会、厦门市社科研究中心组织实施评审编辑工作。《厦门社科丛书》主要出版厦门市社科工作者的社科研究学术专著，也出版外地作者研究厦门问题的专著。重点

2 \ 厦门经济发展若干战略问题研究

资助研究厦门经济特区改革开放和经济社会发展实际的专著，特别是中青年社科工作者的成果。《厦门社科丛书》每年出版六至八本，当年申报评审确定。选题侧重于围绕厦门经济、政治、社会、文化发展中的重大热点难点问题 and 市委市政府中心工作的对策研究成果，以厦门人文、历史、两岸关系为题材的优秀研究成果，以及厦门作者在全国、全省社科基础理论研究领域取得独创性的优秀成果和社科普及读物。编辑出版《厦门社科丛书》，汇集厦门社科研究成果与研究厦门的社科成果，是检验与展示我市社会科学研究成果和水平的重要平台，也是繁荣发展我市社会科学事业的重要机制。通过这样一种平台和机制，为进一步扩大社会科学在全社会的影响和普及，推动社科成果的应用转化，发挥社会科学对实际工作的指导作用，培养出更多社科优秀人才、创作出更多学术精品提供条件和机会。现在，经过编委会、评委会和编辑部、出版社的辛勤劳动，首批《厦门社科丛书》终于如期出版，与读者见面，这七本专著，大多为中青年社科工作者的作品，可喜可贺！

当前我国正处在全面建设小康社会的关键时期，我市正处在又好又快推进新一轮跨越式发展、建设现代化港口风景旅游城市和海峡西岸重要中心城市的重要时期。新的形势和新的任务迫切要求广大哲学社会科学工作者进一步研究新课题、总结新经验、探索新规律、形成新认识，努力回答干部群众普遍关心的热点难点问题，更好地为市委市政府的决策发挥作用。这既给哲学社会科学提供了广阔的发展空间，又对哲学社会科学提出了新的更高的要求。希望广大哲学社会科学工作者进一步明确职责，坚定信念，始终坚持马克思主义在哲学社会科学工作中的指导地位；着眼全局，服务改革发展稳定大局，服务广大人民群众，服务祖国统一大业，以重大理论和实际问题为科研主攻方向，不断推进理论创新；坚持更高标准，追求更高水平，弘扬理论联系实际的良好学风，潜心钻研，严谨治学，充分发挥哲学社会科学认识世界、传承文明、创新理

论、咨政育人、服务社会的作用，使哲学社会科学界真正成为党和政府的“思想库”、“智囊团”，为厦门又好又快发展做出更大的贡献。

中共厦门市委常委、宣传部长 洪碧玲

2007 年 8 月

序 言

“十五”末期，为了更科学地制定“厦门市经济社会发展‘十一五’规划”，厦门市政府有关部门组织各方面专家及在政府部门从事实际工作的干部和研究人员，就关系到厦门“十一五”期间经济社会发展的几个重大问题开展专题研究，我和厦门大学的许多教师、研究生都积极参与了这项工作。在对厦门经济社会发展的长期关注和研究中，我们有两点深刻的认识：第一，港口是厦门经济发展的最重要基础和资源优势。第二，当前制造业仍然是厦门经济发展的主要增长点。厦门办特区以来，制造业稳步发展，并有力地推动了厦门第三产业的迅速发展和 GDP 长期的高速增长。厦门的港口经济和制造业的发展已经成为并将继续成为推动厦门经济发展的动力机和三次产业优化结构的平衡器。因此，本书结集了我和我主持的课题组的同志们在 2004 年初到 2005 年 6 月所承担的两个课题研究成果，即厦门港口经济发展战略和厦门制造业发展战略两个研究报告，其意义是不言而喻的。

在近两年的时间里，课题组和厦门市政府港口管理局、经济发展局的同志们一起，对厦门市的市情和国内与厦门发展环境相近的几个城市进行了较深入的调研，并利用课题组成员长期从事世界经济和中国宏观经济研究的优势，把厦门“十一五”期间的经济社会发展放在经济全球化和中国改革开放进一步深入、经济持续快速发展的大背景下进行观察分析，联系厦门的自身发展和周边地区的区域经济发展，对“十一五”乃至今后较长时期内厦门的港口经济发展问题、制造业发展问题，提出了一些发展思路和政策建议。以今

2 \ 厦门经济发展若干战略问题研究

天的现实来看，研究报告中所提出的一些观点、思路、建议，有些已经实现了，有些可能不那么准确，本书的出版，只是希望给读者提供一点参考。限于水平，本书的错误之处在所难免，请大家批评指正。

庄宗明

2007年5月9日

目 录

	厦门港口经济发展战略研究	1
第一章	厦门港口定位选择的战略思考	3
第二章	厦门港口对城市经济贡献的实证分析	19
第三章	推进厦门港口与周边港口的资源整合	30
第四章	推进厦门港口向内陆腹地延伸拓展	44
第五章	发展厦台航运 提高厦门港口在海峡 航运体系中的地位	74
第六章	发展临港产业 促进厦门港向第三代 港口的转型	89
第七章	加强厦门港口信息化建设	115
第八章	加强厦门港口基础设施建设	137
第九章	实施区港联动 建设厦门自由贸易港区	158
	厦门制造业发展战略研究	175
第十章	厦门制造业与港口经济发展的相互关系	177
第十一章	厦门制造业发展的环境分析	211
第十二章	厦门制造业发展的战略思考	261
第十三章	厦门制造业发展的产业选择	277
第十四章	厦门制造业发展的产业布局	302
第十五章	厦门制造业发展的战略措施	318

厦门港口经济发展战略研究

厦门市是外向型的区域中心城市，是中国重要的对外贸易和国际招商口岸之一。作为中国东南沿海的主枢纽港，厦门港区是国家规划的海陆联运重要枢纽之一。但厦门夹在珠江三角洲、长江三角洲两大经济中心之间，厦门港缺乏富有实力的周边经济的支撑，又难以有效地承接这两大经济中心的辐射。在这个夹缝中，厦门算是先行发展起来的城市，特殊的经济区位，客观上要求厦门必须努力充当区域性的经济中心。福建省委、省政府也明确要求厦门要在海峡西岸建设中发挥“龙头”作用。因此，厦门港口的发展不仅面临周边港口的挑战，同时也面临重要的机遇，肩负着带动周边地区发展的重任。

第一章 厦门港口定位选择的战略思考

在当前国际航运格局大幅变动、国内外竞争激烈、港口排名不断“重新洗牌”的情形下，厦门港要保持并提升自己的地位，首先必须明确自己的定位。

对台是厦门港的特色所在。在两岸目前的局势下，福建省和厦门市政府对厦门港寄予厚望，希望其能借鉴先进港口的发展经验、在较短时间内实现跳跃式的发展。

据此，我们认为，厦门港的定位选择应表述为：以集装箱运输为主，兼顾散杂货、客运、旅游、军事等功能的海峡两岸区域性航运中心和国际集装箱中转港。

在相应的战略措施方面，首先，必须加快港口基础设施建设。具体包括：增加港口吞吐能力，扩大堆场面积和陆域纵深，改善疏港体系。其次，要吸引更多的航船公司前来开辟新航线。为此，必须进一步提高港口的现代化管理水平和服务水平，不断提高装卸速度和码头运作效率，大力做好箱源的组织和揽货工作。最后，需争取口岸部门对厦门港发展的更大支持。除尽快建设港口 EDI 系统、全面推行电子报关服务系统、提高通关效率外，还须尽量减少异地海关查验环节。

一、国际航运业发展现状

（一）中国港口在国际航运市场快速崛起

各方情况表明，全球的航运业正在经历一个新的变革，其重心正在向东亚，尤其是向中国转移。

20 多年前，亚洲很大程度上被认为只是一个出口原材料的地区，但是今天，亚洲特别是中国已经成为一个从世界各地进口庞大

4 \ 厦门经济发展若干战略问题研究

数量原材料,然后向其他地区出口成品的世界制造工厂了。目前,世界上最大的20家集装箱运输公司中有13家是亚洲公司,而这13家亚洲公司控制着全球总TEU运力的70%。换句话说,从世界上大型航运公司所在的地理位置上可以看出世界运输中心正在从西方转移到东方。

中国在这一变化中起到了决定性的作用。中国经济的高速增长和中国对外贸易的增长加速对国际海运的推动力日益彰显。中国目前拥有1430个港口、3.4万个生产泊位,占到海上贸易增长量的60%以上,成为世界海运业的关注中心。2004年,中国货物进出口总额达到1.15万亿美元,而进出口货物运输的90%以上都是通过港口和航运来实现的。当年,中国沿海主要港口进出港国际船舶数量约为35万艘次,货物吞吐量达到25.38亿吨,成为世界港口大国。其中,有8个港口更是已跻身世界亿吨大港的行列。

在集装箱运输市场上,“中国因素”所起的作用更大。世界集装箱港口的格局在19年中发生了巨变:由欧美主导转向以亚洲为中心。而在亚洲又以中国为最大的亮点。由于我国集装箱运输的飞速发展,拥有大量干线航线的集装箱港口迅速增加,使我国港口对境外集装箱港口的依赖性大大减少,境外周边港口的中转功能萎缩。因此可以认为,全球集装箱港口格局的巨变,在很大程度上是“中国因素”所起的作用。2004年,中国集装箱吞吐量达6168万TEU,居世界第一位,占到全球吞吐量的1/8。

(二) 国际航运市场中大型集装箱船及干线港占据着有利的竞争地位

目前,主要国际航线上的散杂货集装箱化比重已达到相当的高度,全集装箱船队更是迅速增长。尽管现在集装箱化比重已经很高,上升空间有限,且今后商品呈轻、薄、小的发展趋势将使运量的弹性系数降低,但随着国际贸易的发展,贸易额的增长速度将高于经济的增长速度,所以适箱货物的总量不会减少。此外,集装箱的用途正在迅速扩大。这亦将刺激集装箱运量迅速增长。

国际集装箱运输市场运力供给方面最大的特点是集装箱船的大型化,众多大型集装箱班轮公司竞相订造超巴拿马型集装箱船。据估计,目前全球在建的 8500TEU 以上的大型集装箱船已达到 100 多艘,(马士基海陆)订造的最大的集装箱船的装载量高达 10400TEU。集装箱船的大型化使船东必须尽可能减少弯靠港口以提高船舶的运转率,干线船舶只在少数几个货源稳定可靠的、拥有深水泊位的港口之间航行。与大型船舶停靠的港口越来越少的趋势相适应,主枢纽港也日益向大型化、深水化、专业化、集约化方向发展(其他港口的货源则通过支线船进行中转集疏运)。从这个角度看,没有集装箱深水泊位和集装箱干线港,就没有现代国际大港的位置。

二、厦门港发展现状

(一) 厦门港发展的现状与成就

目前,厦门港已成为国家 20 个重点货物主枢纽港之一及八大沿海集装箱运输干线港之一。

1. 吞吐量。2004 年,厦门港总吞吐量 4261 万吨;集装箱运输亦得到了较大的发展,全年集装箱吞吐量达 287.2 万 TEU,排名全球第 26 位。表 1-1 展示了近年来厦门港集装箱吞吐量快速发展的势头。

表 1-1 1998~2004 年厦门港在全球集装箱港口中的排名变化情况

年 份	排 名	全年集装箱吞吐量 (万 TEU)	比上年增减 (%)
1998	第 67 位	65.4	—
2001	第 46 位	129.5	—
2002	第 36 位	175.4	35
2003	第 29 位	233.1	33.2
2004	第 26 位	287.2	23.2

6 \ 厦门经济发展若干战略问题研究

此外,厦门港也担负着重要的客运职能。2004年,厦门港客运321万人,比去年同期增长558%。

2. 开通的航线。至2004年底,位居全球前18名的船公司均已在厦门港开辟定期航线,远洋干线31条,近洋航线36条,实现了与美洲、欧洲、地中海、澳洲以及日本、新加坡、韩国、香港、台湾等40多个国家和地区的60多个港口通航,加上厦门至大连、秦皇岛、天津、青岛、上海、宁波、福州、广州等20余条国内沿海航线,厦门港已经形成辐射全球的航运网络。

3. 基础设施建设。至2004年底,厦门港共有生产性码头泊位73个,比2000年底增加31个,其中万吨级泊位23个,总长8543米,比2000年底增加11个和4513米;非生产码头泊位5个,比2000年底增加1个和24米;共有万吨级浮筒泊位3个。到2005年年初,全港共有桥吊30台,龙门吊69台,门机21台,正面吊11台,堆高机13台,基本能够满足港口生产的需要。

4. 港口建设。“十五”期间前4年,厦门港累计完成基建投资22.5亿元,建成投产东渡5#、10#、11#泊位和东渡港区9#、13#、14#以及海沧港区10#泊位,共计7个万吨级以上泊位和4个千吨级泊位,并完成了部分深水泊位的技术改造,建设东渡航道加深和海沧航道拓宽工程、猴屿西航道工程、厦鼓航道和海沧10#泊位航道工程、厦门港十万吨级航道二期工程等一批港口公共基础设施建设,进港主航道至海沧3#泊位航道已经浚深到-14m~-14.5m,航道底宽300m,能够满足第六代集装箱船及十万吨级油轮的乘潮通航和5万吨级船舶全天候通航的要求。全港新增货物吞吐能力1554万吨,其中新增集装箱吞吐能力172万TEU。

5. 港口资源整合。2005年2月,福建省人民政府省长办公会议明确,将漳州的招银港区、后石港区、石码港区及海沧西侧岸线规划纳入《厦门港总体规划》重新修编,合并漳州港务局、后石港区、石码港区管理部门与厦门市港务局,成立新的厦门港港口管理部门。

（二）厦门港进一步发展中凸现的问题与不足

1. 面临剧烈的国内外竞争。

（1）国际竞争极为激烈。从全球航线布局上看，厦门港与韩国的釜山、仁川，日本的神户、大阪以及新加坡等都存在一定的竞争关系。

（2）国内竞争亦达白热化状态。厦门港北接长江港口群、南临珠江港口群，空间上的距离使厦门港口难以有效地承接这两大经济中心的辐射。2002年以来，厦门港的货物及集装箱吞吐量增幅不及宁波港，集装箱吞吐量在全国沿海港口的排名有所下降（目前尚未构成严重问题，厦门港在全国沿海港口中即便排名第七或第八亦属正常）。此外，厦门港同福建省内的周边港口之间亦存在一定的竞争关系。具体表现为：

在长江三角洲的港口群中，上海港和宁波港的发展都不断加速。经过几年来的努力，上海国际航运中心的建设已经取得明显成效。港口管理体制改革基本完成。洋山港区一期工程进展顺利，使港口布局和硬件基础设施状况发生了根本性的改变。上海航运交易所已基本确立了中国航运政策研究中心和国际航运信息发布中心的地位，服务功能得到进一步拓展。全球最大的20家船公司已全部在上海港挂靠，合资码头完成的集装箱吞吐量已占全上海港的一半以上。2004年，上海港货物吞吐量达3.79亿吨，成为世界第二大货运港；集装箱吞吐量达1455.4万TEU，列世界第三。

宁波港的实力也不断增强。现有生产性泊位191座，其中万吨级以上深水泊位39座。最大的有25万吨级原油码头，20万吨级（可兼靠30万吨船）的卸矿码头，第六代国际集装箱专用泊位以及5万吨级液体化工专用泊位；已与世界上100多个国家和地区的600多个港口通航。2004年，宁波港货物吞吐量超2.2亿吨，居中国内地港口第2位（仅次于上海港）；集装箱吞吐量突破400万TEU，排名全球第17位，居中国内地港口第4位，增幅连续6年居中国内地主要集装箱港口第1位。