

国家出版基金资助项目

# 河北省港口整合发展资源 与创新发展模式研究

雍兰利 史秉强 陈铁岗 著



河北人民出版社

# 河北省港口整合发展资源 与创新发展模式研究

雍兰利 史秉强 陈铁岗 著

河北人民出版社

### 图书在版编目 (CIP) 数据

河北省港口整合发展资源与创新发展模式研究 / 雍兰利, 史秉强, 陈铁岗著. —石家庄: 河北人民出版社, 2014. 1

ISBN 978-7-202-08503-5

I. ①河… II. ①雍… ②史 ③陈 III. ①港口经济—经济发展—研究—河北省 IV. ①F552.722

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2014) 第 007316 号

---

书 名 河北省港口整合发展资源与创新发展模式研究  
编 者 雍兰利 史秉强 陈铁岗

---

责任编辑 唐 丽 高 菲  
美术编辑 于艳红  
责任校对 付敬华

---

出版发行 河北人民出版社 (石家庄市友谊北大街 330 号)  
印 刷 河北新华第一印刷有限责任公司  
开 本 787 毫米×1092 毫米 1/16  
印 张 10.75  
字 数 185 000  
版 次 2013 年 12 月第 1 版 2013 年 12 月第 1 次印刷  
书 号 ISBN 978-7-202-08503-5/F·662  
定 价 35.00 元

---

版权所有 翻印必究

# 目 录

第一章 国内外港口整合发展的状况 .....	( 1 )
一、国内外港口整合发展的大趋势 .....	( 1 )
二、国外港口成功整合发展的案例 .....	( 2 )
三、国内港口成功整合发展的案例 .....	( 16 )
四、发展资源是港口整合的主流趋势 .....	( 33 )
第二章 河北省港口整合发展的状况 .....	( 37 )
一、河北省港口的基本状况 .....	( 37 )
二、河北省港口发展面临的问题 .....	( 50 )
三、河北省港口发展资源的梳理 .....	( 53 )
四、河北省港口整合的路径选择 .....	( 67 )
第三章 河北省港口整合发展资源的方案 .....	( 80 )
一、秦皇岛港——旅游大港 .....	( 80 )
二、黄骅港——大型煤炭进出港 .....	( 80 )
三、京唐港——集装箱中转港 .....	( 81 )
四、曹妃甸——铁矿石现货交易中心 .....	( 82 )
五、大渤海湾港口体系整合的设想 .....	( 83 )
第四章 国内外港口发展模式与创新 .....	( 84 )
一、国外港口发展模式与创新概述 .....	( 84 )
二、国内港口发展模式与创新概述 .....	( 92 )
三、国内外港口创新发展模式的归纳 .....	( 100 )
第五章 河北省港口发展模式面临的困境与路径突破 .....	( 112 )
一、河北省港口发展概况 .....	( 112 )
二、河北省港口发展模式面临的困境 .....	( 113 )
三、河北省港口发展模式的路径突破 .....	( 127 )
第六章 河北省港口创新发展模式的设计 .....	( 139 )
一、完善港口港城港区一体化发展模式 .....	( 139 )
二、构筑大通道与港口腹地共赢模式 .....	( 144 )
三、构建天津曹妃甸黄骅港群协作体系 .....	( 150 )
四、曹妃甸摆脱困境的探索与创新发展模式 .....	( 158 )

# 第一章

## 国内外港口整合发展的状况

随着经济全球化和区域一体化进程加快，港口作为交通运输枢纽、现代物流中心和供应链的核心节点，在推动城市崛起、集聚腹地工业、辐射区域经济、拉动贸易增长等方面发挥着越来越重要的作用，已成为一个国家或区域保持经济贸易竞争主导地位的重要依托。对于拉动一国经济外向型发展的港口来说，要想把握机遇、应对挑战、谋求发展，就必须适应内外部竞争环境的变化，选择正确的发展战略，而整合发展资源是其中最重要的战略举措。

### 一、国内外港口整合发展的大趋势

从世界港口业的发展来看，在经济全球化、一体化的时代，随着航运公司和货主的实力增强，港口之间的竞争也日趋激烈，港口已不再像过去那样具有较强的自然垄断力。为了应对海运业的重大变革，港口资源整合已经成为一种趋势，港口之间不是完全对立的关系，可以在一定条件下寻求共同利益与共同发展。

国外港口整合开始于上世纪 80 年代，高潮是在 90 年代中期，最早兴起于欧洲环地中海区域的德、英、法等国家，随后其他各国的港口整合也陆续开始。如今，组合港在欧美和日本已相当普遍，如纽约港和新泽西港、洛杉矶港与长滩港、阿姆斯特丹港和艾默伊登港、东京港与横滨港、大阪港与神户港等，这些港口在长期的竞争中逐步形成了以分工合作占主导地位的港口同盟关系。

随着国际航运的迅猛发展和港口吞吐量的快速膨胀，我国港口扩建热浪再度兴起。据统计，我国沿海主要港口大约有 25 个，在这些沿海港口中，环渤海区域拥有 7 个，长三角区域有 9 个，东南沿海区域拥有 2 个，珠三角



区域有 4 个，西南沿海区域有 3 个。环渤海区域和长三角区域占据着多数，与我国资源、贸易的流动方向基本一致。

随着我国经济实力的增强和航运事业的发展，整合也成为了我国港口发展的大趋势。目前，上海港与重庆港、南通港（武汉）建立的“战略联盟”；江苏将张家港、常熟港、苏州港三港合一；天津正打造以天津港为中心，以曹妃甸港和黄骅港为两翼的组团式国际港航中心；山东则形成以青岛港为中心，以威海港、日照港为两翼的国际航运中心组合港；珠三角地区的广州港、深圳港等也与香港整合发展，致力于维护香港国际航运中心的地位；包括大连、营口、锦州、丹东、葫芦岛和盘锦等 6 大港口在内的辽东半岛通过错位发展，也已形成分层次发展格局。

## 二、国外港口成功整合发展的案例

### （一）纽约——新泽西港

美国东、西海岸港口众多，自然条件相近，且服务腹地互有重叠，因此相互间竞争十分激烈。纽约——新泽西港口群位于哈德逊（Hudson）河入海口，是北美东海岸最大的港口群，每年处理货物 2500 万吨，其中集装箱 450 万 TEU，是北美重要的海运集散中心。此外，纽约——新泽西港口群位于美国东大西洋中部全球最富裕的消费市场中心，在半径 250 英里范围内有 6000 万名消费者，年消费总额达 8000 亿美元以上。



纽约港和新泽西港原本是两个独立的港口，两港位于哈德逊河入海口，使用同一航道，但在行政上则分属于纽约州和新泽西州。纽约和新泽西两个州的港口设施都分布在纽约湾沿岸，近距离的地理位置曾造成两州之间严重的经济利益冲突。因此两港早期发展并没有整体的合作规划，甚至两州政府就港口和航道边界问题曾经争论不休。进入 20 世纪后，随着货物吞吐量的急剧增加，两港分割管理模式的弊端日益凸显，尤其是“一战”爆发以后，大批物资要运往欧洲，而纽约港效率低下的驳运体系根本无力担此重任，使得等待卸货的列车堵在新泽西一侧的铁路上，绵延几百英里直到宾夕法尼亚州。面对日益紧迫的交通压力，两州政府决定打破行政区划的约束，于 1921 年 4 月 30 日联合成立纽约州港务局，对海港进行统一开发和管理，

1972年正式更名为纽约——新泽西港务局（The New York——New Jersey Port Authority）。

纽约——新泽西港务局由一个14人组成的港口委员会管理，其中7人来自纽约，7人来自新泽西，港务局的主要任务是促进和保护纽约及新泽西港口地区内的商业业务，负责监管两州的陆、海、空运输网络系统以及组合港的港口资源整合。港务局主要的管辖区域是以自由女神像为中心，半径25英里内所有港区。其直接管辖的码头有新泽西港区的Auto海运码头、Elizabeth——PA海运码头、全球海运码头、纽约港区的客运码头、Brooklyn码头，Howlan Hook海运码头、Red Hook集装箱码头等7个码头。

美国港口经营运作以地主模式最为普遍，美国有34个公共港口属于地主型港口模式，其中包括纽约——新泽西、长滩、洛杉矶、新奥尔良、迈阿密等港务局。美国的纽约——新泽西港务局是典型的地主型港口模式，这种模式最大的特点是共同建立管理机构，实现统一规划、开发和管理，比较适合在较小的区域范围内特别是港口位置非常接近、港口数量有限的情况下实行整合。在港务局管理的90多年中，其管辖的职责主要由以下几个方面：

#### 1. 港口码头建设与维护

港务局依据联邦和州的法律，负责码头的规划、融资、建设和航道疏浚等基础设施建设（包括围海造地）。码头建成后由港务局租给船公司经营，一般租期为25~30年，港务局收取码头的租赁和管理费用。船公司除了调度安排挂靠码头的班轮航线外，并不直接经营码头的装卸业务，而是委托给专门的码头公司去管理。码头公司没有直接雇佣码头工人的权力，码头上的每个就业岗位及其待遇都控制在码头工会手中，码头公司要使用多少工人及支付他们多少薪水，均需得到码头工会的同意。这种环环相扣的管理体制，充分发挥了船公司、码头公司等企业在市场竞争中的经营活力，港口在基础设施、经营设施、投资营运和管理方面都能够得到互动良性发展，同时还能保证码头工人享有良好的生活待遇。

1962年在伊丽莎白海运码头建造了世界上第一个集装箱港口，进入新世纪以来纽约——新泽西港口群斥资87亿美元用于提升港口基础设施的建设和翻新，重点项目是浚深港口航道，以接纳船型更大、吃水更深的船舶。

#### 2. 两港公共基础设施的统一建造、维护

20世纪早期港口管理局主持建设了乔治华盛顿大桥（George Washington Bridge）、巴约娜大桥（Bayonne bridge）、戈撒尔斯大桥（Goethals bridge）以及奥特大桥（Outer bridge Crossing）等四座大桥，随后还建造



了林肯隧道 (Lincoln Tunnel) 和荷兰隧道 (Holland tunnel)。这些交通设施的建设使得两港更紧密地连接在一起,] 港务局还出资建造了世界上最繁忙的公共汽车站以及先进的轨道运输系统, 为在港区内工作往来的市民提供便利。

### 3. 两港信息系统建设

1986 年启用的信息港, 成为世界上第一个高科技产业园区和通讯中心; 2001 年建成了实时货运信息系统, 为码头公司、船公司、海关、海岸警卫队提供港口货运情况的第一手资料。

### 4. 港口区域内的经济建设

港务局实行以港养港, 独立核算, 自收自支, 不向政府纳税, 也不上缴利润, 获利部分全部用于港口的进一步发展的建设模式。美国港口的建设和营运费用原则上从港口收入中支付, 但港界以外进港航道及有关设施的建设和维护一般则由联邦政府和州政府投资。

纽约——新泽西港口群建设都是由港务局通过销售债券的方式筹集建设资金, 不依赖于州政府的预算, 也不对地区纳税人增加负担。由于港务局没有股东也没有征税权, 其收入主要是债券的销售和桥梁和隧道的通行费、对机场和海港用户的收费、轻轨系统的车票费、办公楼、消费服务及零售商店的租金等。所有的收入扣除折旧、贷款、公债的本息以及其它开支后都归港务局所有, 用于港口发展或兴办公福利事业。港务局的收入也不必交纳给州政府, 具备出自主经营、自负盈亏的鲜明特点。港务局一般设有会计中心 (Accounting Center), 其任务是监督承租码头的运营商的财务运作, 包括吞吐量、收费标准、应缴税收等。方法是港务局从海关拿到承租码头运营商的进出口资料, 根据事先定好的标准, 算出应收的租金。

为了促进港口贸易, 1970 年港务局主持建造了著名的世界贸易中心, 吸引了众多私营和国营企业聚集在此发展国际贸易业务, 纽约双塔也一度成为纽约市乃至美国的地标之一。

### 5. 港口安全

1928 年成立了隶属于港务局的警察机关, 主要职责由保证四座大桥的安全扩展到保护港区内所有基础设施的安全、货物运输及公民的人身安全以及预防和处理火灾、船舶碰撞事件等。

除此之外, 美国在港口建设中十分注重环境保护以及与城市功能的协调, 政府严格限制港口产生的各种污染以及对生态环境的破坏。纽约——新泽西港务局和洛杉矶港务局为了取得社会和老百姓对港口的支持, 都主动拿出



部分岸线建设可供公众休憩的花园式港区，而且还将部分货物码头改造成可供私人游艇靠泊的休闲型码头，改变了码头的形象。

纽约新泽西港联合后，充分发挥了各港区的优势，形成统一的竞争实体，在与北大西洋海岸线其他港口的竞争中，取得了主动地位，发挥了强大的枢纽作用。

在美国，除了纽约港和新泽西港合并为纽约——新泽西港以外，美西地区的洛杉矶与长滩港也合并为组合港，建立了洛杉矶长滩港港务局。洛杉矶长滩港港务局作为市政府下属的公益性管理部门，其主要职责与纽约——新泽西港务局类似。

## （二）西雅图港和塔科马港

西雅图港和塔科马港位于美国北部华盛顿州，两港相距不远，是美国西海岸的两大重要港口。

上世纪七十年代，西雅图港曾经是美国西海岸的第二大集装箱港，仅次于奥克兰港。几年以后，洛杉矶/长滩港超越了西雅图港，到八十年代，塔科马港迅速崛起，成为西雅图港的又一有力竞争对手。与西雅图港相比，塔科马港有两个相对优势：一方面是较低的土地成本，塔科马港通过低廉的土地价格吸引了许多港口投资者，并成功地将许多著名船公司，如马士基/海陆、川崎汽船、长荣、现代商船等从西雅图港吸引到本港；另一方面塔科马港有完善的集疏运系统，发达的铁路与港区直接相连，货物的集疏效率非常高，深受船东和货主欢迎。



随着亚太地区的经济持续、快速发展，远东——美西航线的集装箱货量大幅度增长，美国西海岸的港口竞争日趋激烈。西雅图港和塔科马港两港之间既存在竞争，还要共同面对温哥华港以及奥克兰港、洛杉矶/长滩港等本土港口竞争。为了增强本地区的港口整体竞争力，两港采取了竞争与合作的战略，在竞争的同时积极开展合作，以吸引更多的船公司和货主。

两港合作主要体现在两个方面：

第一，港口基础设施合作。通过修建更多的地下通道、桥梁以及其它运输路线来缓解该地区交通压力。如两港共同投资建设了疏港铁路，促进了该地区多式联运的发展；同时港口效率的提高吸引了更多的船公司和货主，两港的吞吐量显著提高。



第二，融资方面合作。通过预测，未来几年华盛顿州公共港口的集装箱吞吐量将以4—5%速度增长，到2020年西雅图、塔科马两港的集装箱吞吐量将从1997年的260万TEU增长到600万TEU，为了适应未来的市场需求，两港的现有通过能力都需要提高，即需要扩建码头规模。面对巨额建设资金，光靠两港各自的码头营业收入是远远不够的，为此，两港超越了各自利益，在华盛顿州港口公共协会的协调下，共同从其它渠道筹集资金，解决了资金短缺问题。

塔科马港和西雅图港之间的健康竞争有助于提高该地区港口的竞争力，并利用各港的服务差异性，吸引了更多的船公司和货主。

### （三）日本东京湾港群

#### 1. 东京湾港口群简介

东京湾港口群占有极好的地理位置，地处日本本州岛南部海湾，由三浦、房总两个半岛合抱，以浦贺水道连太平洋。海湾南北长80公里，东西宽20—30公里，湾口仅8公里，为陷落海湾。大部分水深30米左右，久里滨深100米左右，沿岸深10—20米左右，是个掩护极好的袋状海湾。港口群所处的东京湾岸有京滨、京叶两大工业地带，形成了日本最大的港口工业区和城市群。湾内有东京港、千叶港、川崎港、横滨港、木更津港、横须贺港6个重要港口，其中千叶港、横滨港、川崎港都是排在世界前列的港口。整个东京湾港口群年吞吐能力逾8亿吨，在世界上首屈一指。



东京港有24个码头，121个泊位，港岸总长约20km，水深为3~12m。2004年总吞吐量为9142.6万吨，其中总输入货物量为5697.1万吨，占总吞吐量的62.3%，输出量为3445.5万吨，只占总吞吐量的37.7%。在输入货物量中，国外进口货物2757.2万吨，占总输入量的48.4%，总进口贸易额55541亿日元，居日本各港口之首，超过了居第二位的大阪港（30480亿日元）82.2%的进口额。由此来看，东京港是典型的输入型港口。东京港这种功能定位的成因主要在于其面对着东京市这样一个巨大的消费市场，并且东京市作为日本全国的尤其是大东京都市圈的物流中心，也承担了相当大的进口货物的集散功能，使得东京港的各种商品进口都在全国占到了相当大的比重。比如肉类食品进口，东京港占全国的37.7%，鱼虾类分别占到57.9%和55%，纸张类占到44%，彩电占到32.3%，因此，东京港的确已

经成为东京日常用品的物资供应基地。但是东京港也是一个重要的商品出口港，其出口的产品多是高附加值的电子机械类产品，出口量虽然只占进出口总量的40%，但其出口贸易额却占到总贸易额的44.2%。另外在东京港的总吞吐量中有49.7%是来自于国内贸易，这在一定程度上也决定东京港具有国内港口的性质。

自1859年开港以来，横滨港就一直是日本最重要的国际贸易港之一。目前港口陆域面积2700hm<sup>2</sup>，海域面积7700hm<sup>2</sup>，码头港区总共有10个，大中小泊位共245个，其中万吨级以上120个，最大水深23米，可靠20万吨级油轮，集装箱、汽车、木材、海鲜、加工企业等专用码头占全港码头总数的65%以上。横滨属于内需型港口城市，主要为国内大型制造业中心提供原材料、能源物资和产品的进出口服务。20世纪90年代以后，随着世界航运船舶大型化、航线主干线与经营联盟化，横滨港新建、扩建了可以全天候接卸第6代集装箱船舶的专用深水泊位。2001年横滨港通过在本牧码头进行突堤间的填海工程，建成了一个由2个深水泊位组成的新集装箱码头，占地37.5hm<sup>2</sup>，仓储能力1.7万TEU，平均水深16m，可以容纳10000TEU集装箱船舶作业；码头还配备了5个大型集装箱桥吊，岸臂总长63m，基本满足了横向载箱能力为22排的超大型集装箱船的作业要求。到2009年，横滨港已拥有23个集装箱码头泊位，均装备有世界上一流的装卸设备和交通运输设施，可以停靠世界上最大型的集装箱船舶，是世界著名的集装箱港口。

千叶港是东京湾内最深的港口，港口最大水深18m，可开发利用的海岸线多达76km，沿海适于工业及港口发展用地，面积广阔，这些优势，加上距离日本首都仅40km的优越位置，使得千叶港在战后迅速发展成为日本最大的工业港口。2000年日本千叶港吞吐货物1.69亿吨，从1994年起连续7年居日本第一，其中进口量占一半以上，且以原油和天然气等能源进口居多，除此外，铁矿石、木材等原料品也占较大比重。出口货物以汽车为主，还有钢铁和化工产品等，其中汽车占输出额约50%。在千叶港，企业专用码头从开港以来就具有主导地位，企业专用码头货物吞吐量占到港口总吞吐量的90%以上。

川崎港位于东京港和横滨港中间，与二港首尾相连，三者被合称为京滨港。川崎港拥有部分远洋泊位，但深水码头较少，且主要为企业专用码头。货物以进口为主，2010年，川崎港货物吞吐量为8623万吨，居日本第七位。

木更津港原是地方港口，1968年被指定为重要港口。港口有近40个泊



位，其中深水泊位 9 个，最大可停靠 20 万吨级矿石船，主要为当地的君津钢铁厂进口原料和出口钢铁产品服务。

横须贺港北面与横滨港紧密相连，第二次世界大战后为美国海军基地，1948 年定为贸易港。工业以造船、汽车工业为主，港口以内贸商品输入为主，兼营外贸工业品输出。

## 2. 东京湾港群整合

在日本港口被看作是国家 and 地区发展的核心，因此，日本政府高度重视港口的发展，一般都把港口发展项目提高到国家 and 地区的发展战略高度加以规划和实施。

早在 1951 年，日本政府就制定了《港湾法》，加强政府在港口（群）总体规划当中的权利。《港湾法》规定由中央政府（运输省）制定全国港口发展的五年计划，决定整个国家港口发展的数量、规模和政策，港口管理机构在五年计划的范围内制定港口发展的年度预算和长远规划。1967 年，日本运输省港湾局提出了《东京湾港湾计划的基本构想》的提案，建议把该地区包括东京港、千叶港、川崎港、横滨港、横须贺港、木更津港、船桥港在内的 7 个港口整合为一个分工不同的有机群体，形成一个“广域港湾”。这一构想的实施，很好的解决了东京湾内的港口竞争问题，将各港口的竞争转换成了整体合力。1995 年，千叶港、横滨港、川崎港、东京港吞吐量分别为 17620 万吨、13148 万吨、10037 万吨、7900 万吨，分别排名世界第三、第六、第十二、第二十三位，这种发展速度证明了构想的成功。

经过多年的发展，东京湾港口群已经形成了越来越鲜明的职能分工体系，各主要港口根据自身基础和特色，承担不同的职能（见表 1.1 的归纳），在分工合作、优势互补的基础上形成组合，虽然经营仍保持各自独立，但在对外竞争中形成一个整体，共同揽货，整体宣传，港口管理者与地方政府同一，整体对外竞争通过政府港口管理者的统一管理实现。经过整合，六个港口形成了一个港口群内港口竞争与合作的复合体，充分利用了资源，增强了竞争力。

表 1.1 东京湾港口群各港的产业基础与职能定位

港口	港口级别	产业基础	职能定位
东京港	特别重要港口	依托东京，是日本最大的经济中心、金融中心和交通中心；较新的港口	输入型港口；商品进出口港；内贸港口；集装箱港

横滨港	特别重要港口	依托京滨工业区，以重化工业和机械为主	国际贸易港；工业品输出港；集装箱货物集散港
千叶港	特别重要港口	依托京叶工业区，日本的重化工业基地	能源输入港；工业港
川崎港	特别重要港口	多为企业码头，深水泊位少	原料进口与成品输出港
木更津港	地方港口，1968年改为重要港口	以服务君津钢铁厂为主，旅游资源丰富	地方商港；旅游港
横须贺港	重要港口	主要为军事港口，少部分服务当地企业	军港兼贸易港

日本东京湾港口群内港口竞争与合作的主要特点是：

(1) 运输省协调港群内港口的发展，港口管理权下放给地方港口管理机构

20世纪40年代以前，日本运输行业分别由国家各部门集权管理，港口属内务省管辖。二次大战结束后，日本政府组建了运输省，并将港口管理权下放给地方政府及其港口管理机构。日本是个岛国，陡峭的山脉横贯全国，适于人类的活动地只限于海岸线。地域狭小与资源匮乏，使得日本不得不进口几乎所有的原材料，然后再将成品出口到世界各地。所以，港口的发展与运营不仅仅是港口自身或是地方政府利益，而是关乎国家经济存亡之关键。因此，港口管理机构仅拥有港口基本管理权，运输省掌握了港口群规划协调的最终权力，从而确保国家利益，避免港口之间恶性竞争。

日本《港湾法》规定了港口发展和经营管理的机构框架，确定了运输省以及地方港口管理机构各自的职责。运输省对港口的主要职能在于：制定国家港口发展政策，为港口管理和发展制定必要的法律和规章制度、就港口管理和发展向港口管理机构提出忠告、审核协调重要港口的发展规划、为港口投资项目融资、开发和维护港区外航道以及为港口规划设计和建设制定技术性标准。港口管理机构的主要职能在于：制定港口发展规划、港口设施的建设和维护、保持和改善港口的环境、保障港区安全、制定港口费率以及向港口用户收取费用等。各港口的发展计划由港口所在的地方政府向交通省港湾局提交议案，由交通省进行审查，如提案获得通过，国家负责拨款。如果是大项目，由交通省直接进行监督，小项目由交通省提供补贴，地方政府负责实施。

(2) 内联外争



东京湾港口群内港口在运输省的协调下,实施整体宣传、错位发展、共同揽货的发展策略,以提高整体知名度,同国外港口相抗衡。

为了控制日本主要大港之间在价格上的自由竞争,缓解各个港口之间的竞争压力,1985年运输省同船东协会商定后,规定在东京、川崎、横滨、名古屋、大阪、神户、门司、北九州の入港费和岸壁使用费采取统一的标准。这一政策的出台使得日本港口将对内的竞争转向对外的竞争。日本政府为了同釜山港(韩国)和高雄港(中国台湾)争夺中转货源,2004年7月决定大幅降低港口收费达四成,并大举简化繁复的商船进港手续,从而重振东京湾、阪神和伊势湾三大港口群的转运功能,并指定这三个港口群为超级枢纽港湾,集中投资建设。

### (3) 分工明确

东京湾港口群注重港口建设与定位同临港工业相联系,从而达到港口群内各个港口的错位发展,避免港口间的过渡竞争。

东京湾西岸的京滨工业带以重工业和化学工业为主,包括东京、川崎、横滨等城市海湾地带。在这条宽6公里,长约60余公里的带状地区内分布着大型企业200多家,如日产汽车、石川造船、日本钢管、日本石油和三菱重工等跨国公司,工业产值占全国40%。这些企业主要是炼油厂、钢铁厂、造船厂以及电机厂等。

京叶工业带位于东京湾东测,1955年以前这里还是自然海岸,经过20多年的填海造田已形成了人工海岸,现在已经成为一个长60多公里,宽5公里的工业带。工业带中有两座大型炼钢厂和四座大型石油化工厂以及三井造船厂,其中千叶炼油厂居全国第二位,君律钢厂是世界十大钢厂之一。

根据临港工业带的布局,港口定位和发展也有所不同。东京港拥有世界先进的外贸集装箱码头,主要负担着东京产业活动和居民生活必须的物资流通;横滨和川崎港主要进口原油、铁矿石等工业原料和粮食,出口工业制成品;千叶则以进口石油和天然气为主,以铁矿石、煤炭和木材为辅,出口货物以汽车为主,其次为钢铁和船舶等。

日本东京湾港口群之间的合理职能分工的成功,一方面是由于日本政府的合理管理,另一方面也在于各个港口的历史与现实条件的不同。两大工业带的存在决定了工业带中港口的兴盛,工业带的结构不同也就决定了工业带中港口的业务职能不同。

### (4) 三大港整合发展为一个单体超级大港

在促进东京湾内六个重要港口合作共同发展过程中,日本政府也加强了

东京港、横滨港和川崎港三大港口的联合。

2008年9月18日，东京都知事、横滨市长和川崎市市长在东京举行了会谈，深入讨论日本京滨地区东京、横滨和川崎三大港口国际竞争力的提高、港口码头使用率的提高和费用率的优化、帮助船公司和托运人等客户降低货运成本等问题。三位领导人达成共识，一致认为京滨地区的东京、横滨和川崎三大港口应该达到事实上的统一，大幅度升华为一个单体超级大港。

2008年11月10日，东京港、横滨和川崎三大港口当局、政府部门、公有和私营企业、船东协会和托运人行业组织代表以及来自日本高等海事大学专家教授等等，聚于日本东京都会政府大厦深入讨论三大港口一体化管理方案的有关细节。会议决定成立京滨区港口协会，作为东京港、川崎港和横滨港的经营管理总部，其成员由三大港口当局、政府部门和相关行业代表组成。该协会有责有权，统一协调三大港口日常运营，其目标就是进一步落实和推动三大港口无缝化协作。会议决定从2009年4月起实施京滨地区三大港口收费一体化管理系统，其中包括三大港口统一船舶进港费用。凡是进入京滨地区三个港口的任何两个港口后的同一艘集装箱船再进入京滨地区的第三个港口，一律享受免缴驳船费、泊位费等相关港口费用优惠。与此同时，凡是已经规划和正在动工的沿着东京湾西岸的上述三大港口基础设施、配套工程、港口经营管理和物流服务网络机制优化等项目必须加快实施，确保可持续同步提高京滨地区三大港口物流配送流量，提升整体效率和其在东亚乃至世界市场的竞争力。

2009年1月初，京滨区港口协会举行第一次会议，集中讨论当前日本和世界港口市场形势，深入分析京滨地区三大港口面临的金融危机等严峻挑战，起草三大港口合而为一的方案，其主要内容是：

(1) 进一步强调京滨地区三大港口无缝协调经营管理，确保落实港口为一方与承运人、集装箱班轮公司、托运人以及经纪人等用户为另一方的两者之间互利共赢和和谐共生措施。

(2) 京滨区港口协会制订三大港口机构统一细则，下设工作组，开展日常业务。同时汲取海外多港合而为一的宝贵经验和教训，为东京港、川崎港和横滨港三大港口总部当局的正式成立做好从理论到实践的充分准备。

(3) 只有进一步提高三大港口经营管理效率，最大化降低港口码头和堆场等基础设施运营成本，让港口码头用户获得实惠，才能达到广大客户近悦远来的最佳市场经济效果。

为此，京滨地区三大港口所涉及的公有或私营港口码头经营人和相关服



务供应方，只要与日本京滨区三大港口业务有紧密型和松散型联系的，必须共同探讨彻底消除京滨地区东京港、川崎港和横滨港三大港口相互之间固有的矛盾、摩擦和障碍的各种措施。京滨区港口协会将每隔 2~3 个月举行至少一次会议，如果需要，可以每个月举行一次，或者更加频繁。

#### （四）比荷海港系统

从布局上看，比荷海港系统类似于我国的长三角和珠三角地区。比荷港口群濒临英吉利海峡与北海，地跨莱茵河—马斯河—斯凯尔特河三角洲，在欧洲综合运输系统中发挥了重要的水上运输功能，是欧洲综合运输系统的中心，它拥有四个大的集装箱港：鹿特丹港、安特卫普港、泽布鲁赫港和阿姆斯特丹港，2012 年，仅鹿特丹港集装箱吞吐量就达到 1187 万标箱。可见，集装箱在海港系统中发挥了重要作用，比荷海港系统作为欧洲的门户地位也发挥了应有的重要作用。



比荷海港系统包括两个著名大港，鹿特丹和安特卫普，一系列专业港以及许多小港。这些不同规模、不同专业的港口构成一个系统，大致分为四个层次。

第一层次是鹿特丹。鹿特丹位于荷兰莱茵河、马斯河入海汇合处，由于地理区位优势以及深广腹地提供的货源，鹿特丹成为世界上货物吞吐量最大的港口之一，成为西欧的商品集散中心。鹿特丹作为商品集散中心，不仅是荷兰的国际贸易门户，而且是整个欧洲的物资流通基地。北美、远东、东南亚远洋船舶一般直接挂靠鹿特丹，美国向欧洲出口货物的 43%，日本向西欧市场出口货物的 34% 都经过鹿特丹中转，德国经过鹿特丹的进出口货物量几乎超过了其国内港口的总吞吐量。作为欧洲最大的海港，2011 年上半年鹿特丹港货物吞吐量为 2.15 亿吨，同比增长 1%，其中杂货吞吐量为 7500 万吨，同比增 12%，集装箱吞吐量 542 万 TEU，同比增 9.8%，从增长速度来看，2011 年上半年鹿特丹港集装箱吞吐量增速位于欧洲第三。鹿特丹的工业主要有炼油、造船、石油化工、钢铁、食品和机械等，拥有大型炼油厂，其炼油能力占荷兰总能力的一半以上，是世界三大炼油中心之一，所有油码头都有管道与港内的炼油厂以及阿姆斯特丹和弗拉辛恩相通，并可直达比利时的安特卫普和德国的法兰克福炼油厂。

第二层次是安特卫普。安特卫普位于比利时北部沿海，跨斯凯尔特河两



岸，有两条河底隧道通车，西距北海约 50 英里，东有阿尔伯特运河直通马斯河，是比利时最大的海港。安特卫普是比利时第二大工业中心，20 世纪 70 年代已成为综合石化基地，世界上著名的前 40 家化学公司，至少有 14 家布局在此。安特卫普还是国际钻石的重要贸易地。因潮汐限制了大型集装箱船舶的停泊，安特卫普港每年至少有 300 万吨集装箱货物经过内陆运输方式输送到鹿特丹，另外有 100 万吨集装箱货物通过内陆运输到泽布鲁赫。

第三层次的港口包括阿姆斯特丹——艾默伊登组合港和泽布鲁赫港。阿姆斯特丹位于荷兰西部沿海的北海运河上，是荷兰第二大港。艾默伊登是河口海港，也是荷兰主要港口之一，它位于荷兰西部沿海的北海运河出海口处，有海闸与北海沟通，是荷兰西部矿石和煤的进口港和荷兰的主要渔港。阿姆斯特丹和艾默伊登因地理上的临近组成复合港，货物运输以干散货为主。泽布鲁赫港位于北海东南侧，是比利时的第二大港，距荷兰边界约 10 公里，是欧洲大陆与英国联系的枢纽，因港口发展了旅游业，为避免环境破坏，影响旅游业的发展，未发展工业，是一个纯粹的商业港。泽布鲁赫港比安特卫普港距海更近，港口又不受潮汐限制，因而更便捷，已成为能够装卸散杂货、集装箱、滚装船及大型油船的综合性港口，其中又以件杂货运输为主。泽布鲁赫港运输的散货限于四种主要物品：液化天然气、矿砂、煤和海沙。

第四层次是其它中等港和一些小港，例如根特、奥斯坦德等港口。根特港位于比利时西北部斯凯尔德河与利斯河汇合处，由人工运河自根特港至荷兰的泰尔纳曾港出海，两港组合成一个复合港。根特港是比利时的第三大港，是全国最大的纺织工业中心，港口建有炼油厂，有管道直通泽布鲁赫港，货物运输也是以干散货为主。奥斯坦德港位于比利时西北沿海，临北海东南侧，有运河直通泽布鲁赫港，以滚装运输为主。

1992 年欧洲集装箱各种运输方式的市场份额，公路运输占欧洲所有集装箱运输的 75%，铁路占 19%，驳船占 6%，公路运输比重最大，使得公路交通拥挤，破坏了城市形象，污染了环境，因而欧洲海港组织倡导拥挤的公路运输形式要向保护环境和安全的铁路和水路运输方式转换。比荷海港系统是其中一个典型例子。以鹿特丹为例，1992 年公路运输占 73.9%，铁路运输占 8.7%，驳船运输占 17.4%。驳船运输高于铁路运输是因为鹿特丹位于莱茵河口，且鹿特丹与安特卫普之间的内陆运输方式以驳船运输为主。因而，从总体上看公路运输比重太大，需要增加铁路和内河运输方式的市场份额。