

21世纪海上丝绸之路 港口发展报告

Report on Port Development of
21st-Century Maritime Silk Road

曾庆成 编著

清华大学出版社



21 世纪海上丝绸之路 港口发展报告

Report on Port Development of
21st-Century Maritime Silk Road

曾庆成 编著

大连海事大学出版社

©曾庆成 2015

图书在版编目(CIP)数据

21 世纪海上丝绸之路港口发展报告 = Report on Port Development of 21st-Century Maritime Silk Road / 曾庆成编著. —大连: 大连海事大学出版社, 2015. 11
ISBN 978-7-5632-3250-5

I. ①2… II. ①曾… III. ①港口经济—经济发展—研究报告—中国—21 世纪 IV. ①F552.3

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2015)第 276613 号

出 版 人: 徐华东
策 划: 徐华东
责任编辑: 张 华
封面设计: 王 艳
版式设计: 解瑶瑶
责任校对: 刘长影

出 版 者: 大连海事大学出版社

地址: 大连市凌海路 1 号

邮编: 116026

电话: 0411-84728394

传真: 0411-84727996

网址: www.dmupress.com

邮箱: cbs@dmupress.com

印 刷 者: 大连住友彩色印刷有限公司

发 行 者: 大连海事大学出版社

幅面尺寸: 155 mm × 235 mm

印 张: 11

字 数: 166 千

印 数: 1 ~ 1500 册

出版时间: 2015 年 11 月第 1 版

印刷时间: 2015 年 11 月第 1 次印刷

书 号: ISBN 978-7-5632-3250-5

定 价: 36.00 元

序 言

构建高效的海运物流网络是实现互联互通、推进海上丝绸之路建设的重要途径。21 世纪海上丝绸之路建设,为海运物流发展提供了新的发展机遇,同时也将为未来国际海运运输网络的结构形态和运作模式带来一场深刻的革命。海上丝绸之路海运系统面向区域经济一体化,兼具公益性和市场性,对便捷性、经济性、可靠性、稳定性要求高,当前海运系统不能满足海上丝绸之路建设需要。海运物流系统创新发展是实现海运强国战略、推进海上丝绸之路建设的必由之路。

港口是国际物流网络的重要节点,是实现海上丝绸之路互联互通的重要基础。21 世纪海上丝绸之路战略提出后,我国对外港口投资快速发展,国内对海上丝绸之路沿线港口关注度不断升温。在此背景下,本书编撰小组经过一年的工作,完成了《21 世纪海上丝绸之路港口发展报告》(即本书)。本书分析了海上丝绸之路背景下海运物流系统的特征,阐述了海上丝绸之路港口发展现状与存在的问题,提出了海上丝绸之路港口物流系统的发展趋势与发展思路,旨在为港航、物流业管理者提供决策参考,引发业界对海上丝绸之路背景下海运物流系统发展的思考。

为发挥在海上丝绸之路建设中的决策咨询和智库支撑作用,大连海事大学组建成立了“海上丝绸之路通航保障协同创新中心”。中心以海上丝绸之路经济贸易和海上运输为着力点,设立海上丝绸之路港航联通海法保障研究、海上丝绸之路港航物流与综合运输系统研究、海上通道及运输安全保障研究、海洋历史与文化研究等四个研究平台。本书是“海上丝

绸之路港航物流与综合运输系统研究”在港口物流领域研究的阶段性成果。

本书共分为7章,各章的主要内容如下:

第1章阐述了海上丝绸之路背景下海运物流系统的特征,分析了海上丝绸之路沿线国家经济与贸易的发展现状,介绍了海上丝绸之路沿线重要的航运中心与航运市场。

第2章分区域阐述了海上丝绸之路港口基础设施的发展现状,分析了航线网络的特征和发展状况,分析了海上丝绸之路主要运输通道以及潜在新通道建设的影响,提出了海上丝绸之路港口基础设施存在的问题和发展对策。

第3章阐述了海上丝绸之路港口生产状况,包括分货种、区域与国家的港口吞吐量发展现状,分析了海上丝绸之路港口竞争现状与发展趋势。

第4章分析了海上丝绸之路港口投资建设与运营状况,包括:全球主要码头运营商在海上丝绸之路沿线投资状况;我国企业对海上丝绸之路国家港口投资发展现状、存在的问题与对策;港口物流合作现状与趋势。

第5章分析了海上丝绸之路沿线国家港口管理与投融资模式,对典型国家港口管理模式进行了对比。

第6章分析了海上丝绸之路港口物流发展机遇、挑战,从基础设施、港口运营新技术、港口功能拓展、港航联盟等角度分析了港口物流的发展趋势。

第7章提出了海上丝绸之路港口物流系统的构建思路,从运营模式创新、口岸物流系统建设、港口物流合作、发展政策等角度提出了建议。

本书可以作为港航、物流及相关行业从业人员的参考用书,也可以作为高等院校交通运输、物流管理、国际贸易等专业本科生、研究生的参考用书。

本书的主要思想和内容构架由曾庆成提出。曾庆成参与了所有章节的撰写工作,并审订了全书的内容。陈超教授参与了第7章的撰写工作,吴凯参与了第1章、第5章的撰写工作,滕藤参与了第2章的撰写工作,田静

参与了第3章的撰写工作,孙赫迎参与了第4章的撰写工作。

本书的出版由作者曾庆成主持的大连市杰出青年科技人才项目(2014J11JH128)、辽宁省“百千万人才工程”人选项目(项目编号:2013921075)的部分资助。同时,大连海事大学航运发展研究院、大连海事大学出版社、交通规划研究所在本书的前期研究和后期成书过程中给予了大力支持,在此一并致谢。

限于作者水平,书中疏漏之处在所难免,恳请读者批评指正。

曾庆成

2015年9月

目 录

第1章 海上丝绸之路港口发展环境分析	1
1.1 海上丝绸之路的背景分析	1
1.2 海上丝绸之路国家经济与贸易发展状况	5
1.3 海上丝绸之路主要航运中心与航运市场	24
第2章 海上丝绸之路港口基础设施	33
2.1 海上丝绸之路港口基础设施发展分析	33
2.2 海上丝绸之路航线网络	52
2.3 海上丝绸之路运输通道分析	59
2.4 海上丝绸之路航运基础设施问题与发展对策	64
第3章 海上丝绸之路港口生产	68
3.1 海上丝绸之路港口生产状况概述	68
3.2 各区域港口生产状况	73
3.3 海上丝绸之路港口竞争与港口物流发展	93
第4章 海上丝绸之路港口投资建设与运营	99
4.1 全球码头运营商与海上丝绸之路港口运营	99
4.2 我国对外港口投资发展现状	110
4.3 我国港口对外投资面临的挑战与发展思路	116
4.4 海上丝绸之路港口物流合作	122
第5章 海上丝绸之路港口管理及投融资模式	126
5.1 港口管理与投融资模式概述	126
5.2 海上丝绸之路沿线地区港口管理及投融资模式	128

第 6 章 海上丝绸之路港口物流发展趋势	138
6.1 港口物流发展面临的机遇	138
6.2 港口物流发展面临的挑战	145
6.3 海上丝绸之路港口发展主要趋势	150
第 7 章 海上丝绸之路港口物流系统构建	156
7.1 海上丝绸之路港口物流系统构成	156
7.2 海上丝绸之路港口物流系统构建思路	159
参考文献	164

第 1 章

海上丝绸之路

港口发展环境分析

1.1 海上丝绸之路的背景分析

1.1.1 21 世纪海上丝绸之路的提出

21 世纪海上丝绸之路建设是我国应对国际政治、贸易新形势,推进新一轮开放发展的重要举措,是我国现阶段重要的国家战略。2013 年 10 月,习近平主席在印度尼西亚国会发表演讲时提出,中国愿同东盟国家加强海上合作,共同建设“21 世纪海上丝绸之路”。2013 年 11 月公布的《中共中央关于全面深化改革若干重大问题的决定》进一步明确提出:“加快与周边国家和区域基础设施互联互通建设,推进丝绸之路经济带、海上丝绸之路建设”,海上丝绸之路上升为国家战略。2015 年 3 月 28 日,国家发布《推动共建丝绸之路经济带和 21 世纪海上丝绸之路的愿景与行动》,明确了 21 世纪海上丝绸之路建设的原则、框架思路、合作重点、合作机制以及各地区的行动重点。

21 世纪海上丝绸之路连接东南亚、南亚、中东、北非、欧洲等经济区域,有助于形成涵盖数十亿人口的大市场,对我国推进新一轮开放战略、

提升在国际贸易中的地位具有重要的作用,是我国构建全新对外开放体系的重要内容。

2008 年金融危机后,世界格局正发生复杂深刻的变化,全球经济复苏面临诸多困难,国际贸易格局和投资规则酝酿深刻调整。建设 21 世纪海上丝绸之路是促进区域经济贸易一体化发展,打造我国对外开放的升级版,实现沿线各国可持续发展的重要途径。

1.1.2 海上丝绸之路与港航物流系统构建

海上丝绸之路由“丝绸(贸易对象)”和“路(运输通道)”构成,构建高效的海运物流网络是推进海上丝绸之路建设、实现国家战略目标的重要途径。我国提出 21 世纪海上丝绸之路,是在新的国际、国内形势下,本着“和平、友谊、合作、发展”的思想,通过促进与沿线国家互联互通,促进经济贸易和区域一体化发展,实现和谐相处、互利共赢和共同发展。建设连接丝绸之路沿线国家的高效海上运输通道,是促进海上丝绸之路“贸易”的需要,也是促进区域经济一体化发展的需要。

《推动共建丝绸之路经济带和 21 世纪海上丝绸之路的愿景与行动》中提出了要构建全方位、多层次、复合型的互联互通网络,实现沿线各国可持续发展,这无疑为中国海运业提供了新的发展机遇,为海运强国建设注入了新动力,也对海运物流网络提出了更高的要求。海上丝绸之路建设为我国港口拓展发展空间提供了新机遇。同时,海上丝绸之路建设为我国港航企业创新运作模式、延伸服务网络提供了机遇。参与海上丝绸之路基础设施建设,有助于航运企业延伸服务网络,开拓新的服务领域。

近年来,我国海运业快速发展,2011—2013 年,我国海运行业总产值分别为 481 亿元、530 亿元、657 亿元。据预测,我国 2015—2017 年海运行业总产值将分别达到 900 亿元、1 000 亿元和 1 200 亿元。海运业的快速发展对维护国家海洋权益和经济安全、推动对外贸易发展具有重要意义,也是海上丝绸之路建设的重要保障条件。21 世纪海上丝绸之路建设,作为一种全新的海运发展方向,将为未来国际海上货物运输网络的结构形态和运作模式带来一场深刻的革命。

海上丝绸之路海运系统面向区域经济一体化,兼具公益性和市场性,

对便捷性、经济性、可靠性、稳定性要求高,当前海运系统不能满足海上丝绸之路建设需要,表现在以下方面。

首先,从海上丝绸之路贸易发展要求上看,海上货物运输从“线”向“路”发展是必然趋势。而目前班轮联盟快速发展,对海上货运网络形成控制,班轮联盟对市场的控制影响海上丝绸之路运输系统的可靠性与经济性,无法实现由“线”向“路”的转变。随着全球化的不断发展,全球生产和贸易网络逐步形成,全球贸易快速发展,形成了全球物流与运输网络,尤其是国际集装箱运输网络。目前,集装箱班轮市场供需变化剧烈,市场参与者面临巨大风险,系统不稳定性高,少数全球班轮公司垄断了大部分市场份额,在集装箱运输网络中处于主导地位。如四大班轮联盟(CKYHE、G6、O3、2M)运力占有率达到79%,其中2M(马士基、地中海航运)运力占有率达到28.9%。这给港口带来了巨大压力。与此同时,目前班轮公司普遍采用自主运营模式,即班轮公司提供船舶和集装箱,并负责市场开发,不仅增加了运营风险,而且无法发挥货代、港口、场站等主体的积极性。可靠性、稳定性是海上丝绸之路建设对海运系统的基本要求,而现有的海运系统运作模式无法满足此需要。因此,设计适应海上丝绸之路建设的海运网络结构和系统运作模式是亟待解决的问题。

其次,海、陆丝绸之路的建设将极大改变我国沿海运输系统格局,我国综合运输系统面临一次深刻变革。一方面,作为海上丝绸之路建设的阶段性成果,中国—东盟《泛北部湾经济合作路线图》的实施,促进了我国与东盟间的海上运输量的增长,中国—东盟航线在我国外贸运输中的地位也将显著提高,这将改变东南亚地区海上集装箱支线系统的结构,影响已形成的港口竞争格局。另一方面,伴随着丝绸之路经济带的建设,一条连接我国和欧洲的便捷陆运通道逐渐形成。该通道的开辟将改变我国中西部地区外贸集装箱货物主要依赖海运的局面,陆上运输和海上运输的竞争关系将正式确立,传统的基于海陆合作关系形成的集装箱洲际干线运输体系将面临重构。在此背景下,我国沿海综合运输系统应如何调整才能有效应对市场格局的变化,实现海陆运输系统的优势互补、协调发展,有效支撑海陆丝绸之路战略的实施,成为当前运输领域亟待解决的问题。

第三,船舶大型化成为海上运输的发展趋势,对进出市场的风险性和

可靠性产生影响。目前,6 000 TEU 以上船舶比例从 2002 年的 10% 到 2007 年增长到 18%,至 2010 年增长到 31.4%。截至 2014 年 4 月 1 日,12 000 TEU 及以上船舶占班轮市场现有运力比例为 12.7%。新船订单上,未来 5 年,全球交付 10 000 ~ 12 000 TEU 型船占现有该型船队运力比例为 70.83%,12 000 TEU 及以上型船占现有该型船队运力比例为 74.18%。船舶大型化对港口在海上货物运输网络构建和运作中的地位形成了极大的威胁,影响海上丝绸之路港口物流合作的发展。

第四,海上丝绸之路战略提出后,地方政府积极响应,先后制订并参与了海上丝绸之路建设的计划,争取资金和政策支持,突出表现在对始发港和自由贸易试验区的竞争。在此背景下,需要对始发港与海上航线进行系统规划与布局,对各种促进政策(如始发港选择、自由贸易试验区政策、投资政策等)的效果进行综合评价。为此,需要建立面向海上丝绸之路的海运网络规划方法,综合解决海上航线网络优化、始发港布局、内陆港选址等问题,实现对促进政策的仿真分析与综合评价。

1.1.3 海上丝绸之路与港口发展

港口物流合作是实现海上丝绸之路互联互通的重要基础,我国港口对外投资是港口物流合作的有效途径。目前,我国从港口建设与运营技术、港航企业资本实力等方面都具备了港口对外投资的条件。通过港口基础设施建设、港口物流合作,可以加强内陆港及连接港口的内陆通道建设,可以强化海上丝绸之路的互联互通和跨境货物的无缝运输。我国对海上丝绸之路沿线国家港口的投资不但可以拓展我国沿海港口发展空间,而且对加强海上丝绸之路国家间海运物流合作、提高海运物流系统的可靠性具有重要意义。目前,我国沿海港口竞争激烈,港口建设投资迅速增加,港口能力过剩现象不断发展,一些港口企业资本实力雄厚,为我国港口对外投资提供了基础和条件。

港口物流合作包括政府的政策合作、港口间投资与运营合作、港口与内陆运输的合作、港口与水运企业的合作等,研究涉及博弈分析、政策设计、企业治理、竞争战略等方面。港口对外投资是实现港口物流合作的有效手段,其中,投资方式、投资管理政策、港口投资区位选择、投资风险分

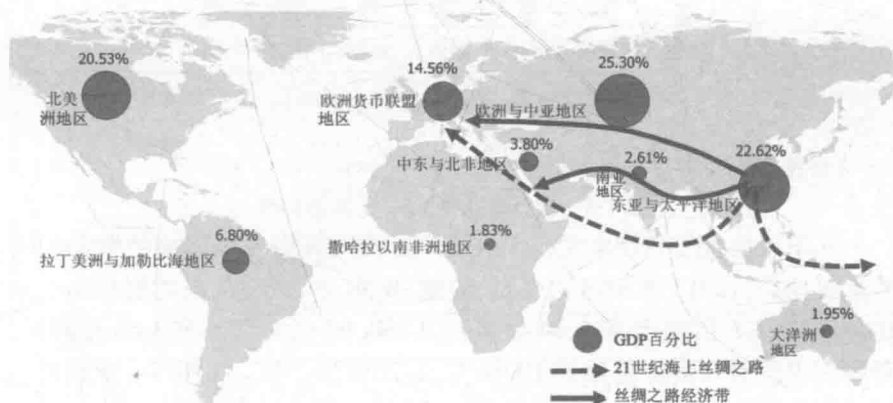
析等有待深入研究。

1.2 海上丝绸之路国家经济与贸易发展状况

1.2.1 海上丝绸之路经济贸易总体状况

海上丝绸之路贯穿亚非欧大陆,一端是活跃的东亚经济圈,一端是发达的欧洲经济区,由此来带动东南亚、南亚、中东与北非地区的发展,中间广大腹地国家经济发展潜力巨大。“21 世纪海上丝绸之路”重点方向有两条,一是从中国沿海港口过南海到印度洋,延伸至欧洲;二是从中国沿海港口经南海到南太平洋,两条线路构成海上丝绸之路建设发展的主要框架。

21 世纪海上丝绸之路沿线涉及 60 多个国家和地区,人口众多,经济总量大,发展潜力大。2013 年,海上丝绸之路沿线国家和地区人口 44 亿,占世界总人口的 63%,国民生产总值约 32 万亿美元,占全世界生产总值的 43.59%。



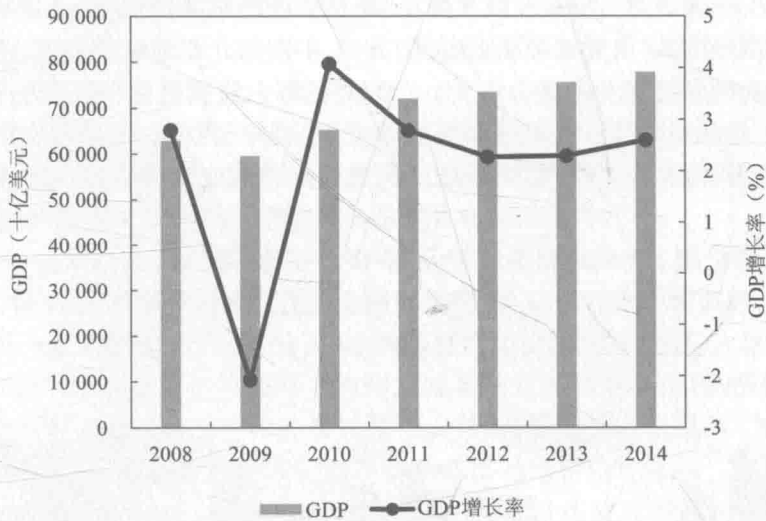
(数据来源:世界银行)

图 1-1 2013 年世界各地 GDP 分布

海上丝绸之路包括东亚与太平洋、南亚、中东与北非以及欧洲货币联

盟地区的沿海国家,虽然沿线各国存在着国情和制度差异,但是从生产总值来看(见图 1-2 到图 1-4),2008 年国际金融危机爆发以来,除了欧洲货币联盟地区的经济增速慢些,海上丝绸之路其他三个区域的经济都实现了快速增长,且明显快于海上丝绸之路以外的其他地区以及世界经济的平均增长率,尤其是南亚地区经济的增速,几乎始终领先于其他地区经济的发展。

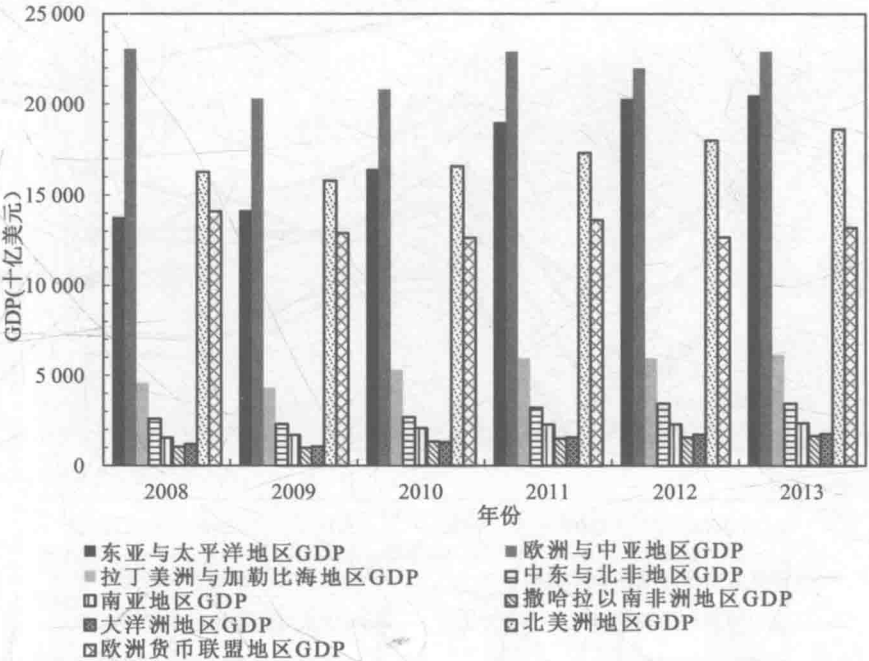
由此可见,“21 世纪海上丝绸之路”逐渐成为世界经济增长的重要区域,对世界经济的恢复发展做出了巨大贡献。



(数据来源:世界银行)

图 1-2 世界近几年 GDP 及其增长率

从与中国贸易角度来看,“海上丝绸之路”各国在中国对外贸易中占有重要地位。2013 年中国对东盟、南亚、中东与北非、欧盟的贸易额分别达到 4 436. 11 亿美元、936. 44 亿美元、2 290. 90 亿美元、5 590. 63 亿美元,分别占中国对外贸易总额的 10. 66%、2. 25%、5. 5%、13. 44%,合计共占 31. 85%,成为中国对外贸易的重要组成部分(见表 1-1)。



(数据来源:世界银行)

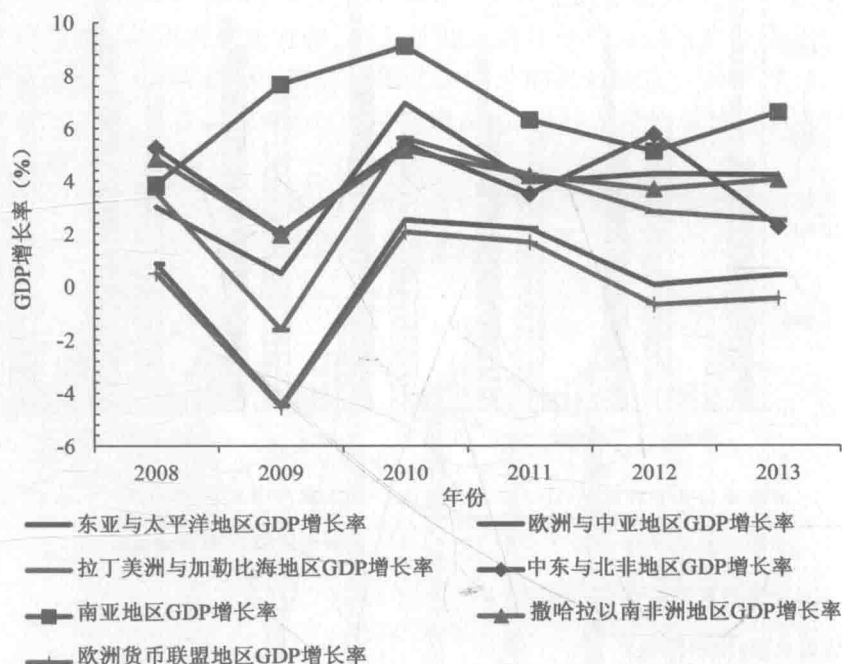
图 1-3 世界各地区近几年 GDP

表 1-1 2013 年中国对外部分贸易对象及其贸易额 (单位:亿美元)

贸易对象	进出口总额	出口总额	进口总额	中国贸易差额
东盟十国	4 436.11	2 440.70	1 995.41	445.29
南亚五国	936.44	726.91	209.53	517.38
中东与北非	2 290.90	1 319.85	1 671.05	-351.20
欧盟	5 590.63	3 390.08	2 200.55	1 189.53
中国对外贸易总额	41 603.31	22 100.42	19 502.89	2 597.53

(数据来源:《中国统计年鉴 2014》、《中国港口年鉴 2014》)

从货物进出口额来看,海上丝绸之路沿线地区涉及欧洲、亚洲等重要进出口贸易区域,是全球进出口贸易活跃区域,2013 年该区域进出口贸易额已达到全球进出口贸易总额的 50.64% (见图 1-5)。2013 年,海上丝绸



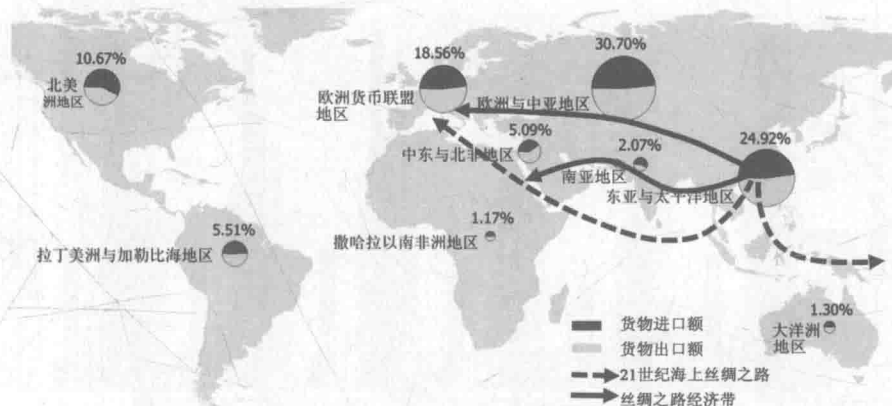
(数据来源:世界银行)

图 1-4 世界各地近几年 GDP 增长率

之路沿线地区除南亚地区以外,其他三个地区都处于出口额略大于进口额的情况,说明海上丝绸之路沿线地区货物进出口总体上处于贸易顺差地位(见图 1-5)。

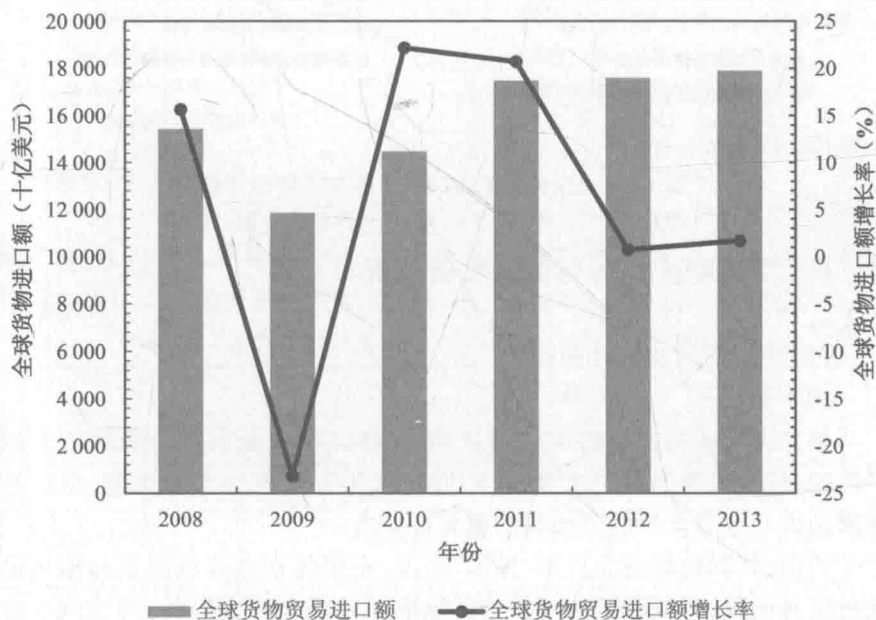
根据 2012 年到 2013 年的各地区进出口贸易额增长率,海上丝绸之路的南亚地区货物进口额增长率虽然有下降趋势,但远大于其他地区以及世界的平均增长率,同时欧元区的增长率明显上升,由负变正;这两年海上丝绸之路的中东与北非地区的货物出口额增长率虽然有所下降,由正变负,但是南亚地区、欧元区的增长率明显上升,由负变正,且 2013 年的增长率明显领先于其他区域以及世界的平均增长率(见图 1-6 到图 1-10)。由此说明,海上丝绸之路沿线地区的货物贸易进出口在世界货物贸易进

出口中占有重要的地位。



(数据来源:世界银行)

图 1-5 2013 年全球各地区货物进出口额分布



(数据来源:世界银行)

图 1-6 全球货物进口额(或出口额)及增长率