



全面建设现代化国际强港

——广州港务局学习实践科学发展观调研论文集



广州港务局

二〇〇九年九月

全面建设现代化国际强港

——广州港务局学习实践科学发展观调研论文集

广州港务局

二〇〇九年九月

前 言

广州港是中国综合运输体系的重要枢纽、华南地区对外贸易的重要口岸、广东能源原材料转运中心,是连接国际国内市场、推动区域经济社会发展和全面参与国际竞争与合作的重要门户,在珠三角乃至华南地区改革发展大局中具有重要的战略地位。2008年,广州港货物吞吐量达3.47亿吨,居中国第四、世界第六位;集装箱吞吐量达1100万标准箱,位居中国第三、世界第七,成为华南地区最大的综合性主枢纽港和国际集装箱干线港。

为了认真贯彻落实党的十七大精神、国务院《珠江三角洲地区改革发展规划纲要》和《物流业调整和振兴规划》精神,推动广州“首善之区”建设和广州港航科学发展,去年以来,广州港务局深入开展了“以解放思想为先导、以科学发展为主题、以改革创新为动力、以争当实践科学发展观排头兵为目标”的专题调研。

广州港务局紧紧围绕建设亚洲现代物流中心、区域性国际航运中心和现代化国际强港,组织全局干部职工开展了一系列深入的调查研究,形成了一批既有理论思考、又有实践考查,既有经验归纳、又有问题剖析,既有情况判断、又有对策研究的调研成果,在全面分析问题的同时,提出了科学发展的新思路、新对策和新举措,其中许多建议 and 对策有很强的针对性、可行性和创新性。如在关于做强海港、加快现代港口物流业和服务业发展的调研中,通过对广州



港区位功能、比较优势、存在问题和机遇等方面问题进行分析,确立了坚持现代港口、现代产业、中心城市联动发展,创新港口发展模式,大力发展港口经济,为广州建设国家中心城市、综合性门户城市和国际大都市提供重要保障的指导思想,提出了建设现代化国际强港的总体目标,为广州市委、市政府出台《关于加快广州港发展的意见》提供了参考。

科学发展永无止境,探索创新永不停步。调研成效初显,关键在于落实。此次将广州港务局调研组、机关处室、各分局和直属单位的专题调研成果编印成书,既是对前一阶段工作的总结,也是对广州港航 60 年发展的深入探讨,希望广大干部职工认真学习思考,继续解放思想,增强“首善”意识,坚持求真务实,充分发扬民主,全面贯彻落实《珠江三角洲地区改革发展规划纲要》和广州市政府《关于加快广州港发展的意见》,进一步推动广州港航科学发展,为逐步把广州建设成为国际航运中心而奋斗。

广州港务局党委书记、局长:



目 录

1. 关于加快广州港发展的调研报告	第一调研组 (1)
2. 做强海港,加快广州现代物流业发展	第二调研组 (16)
3. 推动内港功能结构调整,促进港航科学发展	第三调研组 (29)
4. 国内先进港口发展对广州港的启示	第四调研组 (38)
5. 加快现代航运服务业发展,促进国际航运中心建设	第五调研组 (56)
6. 港口危险货物管理存在问题及其控制对策	第六调研组 (67)
7. 欧州港口现代物流发展对广州现代港口物流发展的启示 ...	第七调研组 (80)
8. 构建港口规划体系,促进港口和谐发展	第八调研组 (93)
9. 关于做强广州航运业的思考	第九调研组 (105)
10. 广州港南沙港区集装箱竞争力研究	港务处 (115)
11. 南沙作业区公共管理模式探讨	海港分局 (129)
12. 广州海港能源运输对区域经济与民生的保障作用 ...	海港分局 (137)
13. 提升广州港口公共应急事件救援能力的思考	海港分局 (145)
14. 加快出海航道建设 促进广州港做强做大	航道处 (154)
15. 广州港出海航道投融资问题研究	财务处 (161)
16. 广州港信息化应用现状及发展思路	科技处 (173)
17. 广州港应用电子签封 E-SEAL 的立项分析	黄埔分局 (185)
18. 浅谈内贸危险货物水路运输瞒报的原因及对策	黄埔分局 (198)



19. 打造内港港区安全监管新模式 内港分局 (206)
20. 建设实时监控系统,加强运泥船安全监管 内港分局 (215)
21. 加快广州东部港航事业发展的思考 新塘分局 (224)
22. 有效推动南沙港区与东江口码头的转关合作 新塘分局 (236)
23. 探析广州水上砂石临时装卸点的规范管理 番禺分局 (241)
24. 番禺中小航运企业发展对策探究 番禺分局 (249)
25. 番禺内河岸线使用与管理对策探讨 番禺分局 (258)
26. 五和辖区港航安全与环保管理探析 五和分局 (265)
27. 打造先进调度平台,提供优质公共服务 调度中心 (273)
28. 进一步提高引航服务质量的思考 引航站 (281)
29. 港口推行农民工就业准入制度的思考 教培中心 (286)
30. 推进水运工程质量科学监管的思考 质监站 (290)
31. 华东船舶交易市场发展对广州船舶交易市场的启示 船交所 (301)
32. 以思想大解放推动广州港务局法制工作新发展 法规处 (316)
33. 加强行政效能建设,提升广州港务局公众服务水平 办公室 (322)
34. 广州港务局宣传工作的现状与思考 政治处 (333)



关于加快广州港发展的调研报告

第一调研组

摘要 广州港是华南地区最大的综合性枢纽港,是珠三角世界制造业基地的重要门户。其比较优势主要表现在二程运输成本低、江海联运发达、南北资源互补,但也存在发展定位不明确、港口生产能力不足、码头泊位结构不合理、一港两关多口岸、港口投融资渠道单一、港口物流增值服务水平低等问题。解决的思路主要在于树立“港口优先”理念,增强港口发展后劲,推动港口竞争合作,谋求港口共赢发展,引入多元投资经营主体,拓展港口功能、发展现代海港物流业,提高港口综合竞争能力。

关键词 港口 发展 竞争

海港、空港、信息港是构筑广州区域比较优势的三大战略资源。广州港是我国综合交通运输体系的重要枢纽,是华南地区参与经济全球化和全球资源配置的重要通道,是广东省经济发展和对外开放的重要依托,也是广州市建设现代化国际区域中心城市的重要支撑。

为了进一步加快广州港的发展,提升港口服务于先进制造业和现代服务业的能力,打造亚洲现代物流中心,推动广州建设全省“首善之区”,广州港务局就加快广州港发展进行充分调研,对港口的发

●牵头领导:常敏局长、党委书记

●主要参与部门:规建处、港务处、政治处、办公室



展定位和中远期发展战略进行深入的研究,为广州市政府正式颁布《关于加快广州港发展的意见》提供有益参考。

一、国内外港口发展特点

(一)世界港口功能将从“服务于世界工厂”向“服务于世界市场”转型。

全球港口呈现以下发展趋势:一是港口将发生根本性转变,由运输作业中心向集临港工业、商贸、物流、信息、综合服务功能于一体的现代服务中心转变。国际间的贸易竞争日趋激烈,已逐步从生产、销售环节拓展到包括运输环节在内的整个供应链。作为全球供应链网络的重要环节,港口不仅要提供充足完善的设施以满足日益增长的运输需求,而且要将提高服务质量和效率放在更加突出的位置,为用户提供更加高效、便捷和专业化的增值服务。二是港口科技水平不断提高,要求环保、节能、安全、高效、便捷和智能化。

(二)我国港口大型化、专业化发展步伐加快。

根据我国国民经济发展、对外开放及综合运输体系发展形势分析,今后 20 年,我国沿海港口吞吐量总体上仍将保持增长势头,预测到 2010、2015 年全国沿海港口吞吐量将分别超过 60 亿吨和 80 亿吨,原油、铁矿石、煤炭和粮食等大宗散货以及国际集装箱的吞吐量都将继续增长。港口系统将重点提升大型化、专业化和信息化水平,提高投资经营的市场化水平;港口将由传统产业向现代服务业转型,现代港口企业制度愈加完善,港口间竞争合作将进一步加强。

(三)珠三角港口竞争合作态势逐步形成。

珠三角港口群,特别是香港、广州、深圳、珠海港四港,其经济腹地基本相同,均涵盖泛珠三角地区。虽然珠三角不同地区经济发展水平差异较大,但各具优势、互补性强,合作空间广阔,互为替代性



竞争仍然十分激烈。根据《珠江三角洲地区改革发展规划纲要》，未来广东省将深化产业经济结构调整，要求珠三角港口群有效整合港口资源，完善广州、深圳、珠海港的现代化功能，推进建设广州港、深圳港的枢纽型现代物流园区，与香港港形成分工明确、优势互补、共同发展的港口群体，在产业布局和产业结构升级调整中发挥先导作用。

二、广州港发展现状分析

(一) 广州港概况

广州港历史悠久，地处珠江入海口和珠江三角洲中心地带，濒临南海，毗邻港澳，是我国沿海主要港口和集装箱干线港之一，是华南地区最大的综合性主枢纽港，与世界 80 多个国家和地区的 350 多个港口直接通航。

1999 年，广州港货物吞吐量首次突破 1 亿吨，并于 2004 年、2006 年分别突破 2 亿吨和 3 亿吨大关。2008 年，广州港完成货物吞吐量 3.47 亿吨，集装箱吞吐量 1100 万标准箱，两项主要指标都位居全球十大港口的行列。

根据《广州港总体规划》，广州港由内港、黄埔、新沙、南沙等 4 大港区和珠江口水域锚地组成，跨越广州、东莞、深圳、珠海和中山 5 市，规划港口岸线 108 公里。广州港出海航道全长约 115 公里，目前南沙港区至珠江口通航水深-15.5 米，10 万吨级船舶可乘潮进出港。截至 2008 年，广州港拥有各类生产用泊位 621 个，其中万吨级以上泊位 59 个；拥有锚地 88 个，最大锚泊能力 30 万吨；综合通过能力 1.53 亿吨，集装箱吞吐能力 565 万标箱。“十一五”期间，广州港计划总投资 200 多亿元，计划建设 39 个深水泊位，新增吞吐能力



6924 万吨和 604 万标箱。

(二)广州港的区位功能

1、广州港是华南地区最大的综合性枢纽港。广州港集经济区域优势、城市群依托优势、货物市场中心优势、集疏运条件优势等于一身,凭借着现代化的设施、设备和几十年的经营管理经验及特殊的地理优势,成为我国综合运输的主枢纽港口。广州港是珠江三角洲地区油品、煤炭、粮食等重点物资的集散中心,是华南地区内贸集装箱枢纽港口,长期以来为广东省和广大腹地的经济发展发挥了基础性、先导性与服务性的作用。

2、广州港是广东能源物资和原材料的重要中转港。目前,广东省海运煤炭接卸量的 60%、油品接卸量的 40%、粮食接卸量的 30% 由广州港完成,全省 80%的内贸集装箱货物经广州港进出。作为广东省大宗散货、能源物资的重要中转港,煤炭、矿建材料、石油、钢铁、粮食等大宗散货占广州港货物吞吐量的 53%。广州港能源物资的转运量,与广东省 GDP 相关系数高达 0.985,呈高度正相关性。

3、广州港是推动区域经济发展的重要力量。根据相关分析,广州港货物吞吐量每增加 4 万吨,广州市 GDP 相应增加 1 亿元。广东省每增加 1 亿元 GDP,广州海港将增加 2310 吨能源物资的通过量。广州港口通过强大的集聚能力,有力地推动海运、装卸、仓储等港口产业,以及钢铁、汽车、造船等依存产业。此外,金融、贸易、旅游、服务等派生产业也依托港口而形成。目前,广州港是珠三角地区油品、煤炭、粮食等重点物资的集散中心,已形成了“广州石油产品交易中心”、“广州煤炭交易中心”、“广州粮食交易中心”和“广州金属材料交易平台”。



4、广州港是珠三角世界制造业基地的重要门户。2008年,广东GDP达35696亿元,占全国的12.4%,超过新加坡、香港和台湾;完成全国外贸进出口总额的29.2%。珠江三角洲作为我国对外开放最早,总体发展水平最高的地区,GDP和外贸进出口额分别占广东省的80%和95%,已成为世界级制造业基地,大量的生产要素在此集中,原材料与产成品需要通过广州港水路大进大出。未来,珠三角地区将大力发展修造船、装备制造、汽车制造、粮食加工、石油化工、钢铁冶炼等先进临港制造业,广州港作为临港产业的重要门户,将成为本地区生产性服务业的重要增长点。

5、广州港是扩大内需的重要通道。当前,在国际金融危机的影响下,扩大内需已成为我国保持经济平稳发展的重要方针。珠三角地区的能源、矿产相对缺乏,工业制造所需的原料和燃料大部分由我国北方或国外输入。作为华南地区最大的综合性港口,今后广州港将成为珠三角制造业基地的重要物流通道,承担能源、原材料输入,并逐步扩大面向国内市场的产品输出,实现我国南北资源互补。同时,珠三角地区经济发达、消费力强,是国内制造业的重要市场之一,港航水路运输将与公路运输、铁路运输、航空运输相互补充,通过多式联运为国内不同经济区域间的市场供给与市场需求提供运输保障。

(三)广州港的比较优势

1、依托制造业中心的优势。广州港地处珠三角几何中心,与珠江口沿岸各城市工业产业区的距离都在100公里以内,区位优势明显。作为广州港的直接经济腹地,珠三角制造业中心为港口发展提供了充足的货源。未来,随着广州南部先进制造业基地逐步形成,广州港所依托的腹地优势将进一步凸显。



2、二程运输成本低的优势。广州港位于珠江出海口,依托珠江水系河道网络和广州地区发达的公路、铁路、航空枢纽,可紧密联系珠三角各大城市以及华南、西南地区的广阔内陆。由我国北方和国外进口的油品、煤炭、粮食、化工品等物资,可经广州港储运中转,通过内河、公路或铁路方式快速疏运至泛珠三角各地,有效减少物资转运环节,二程运输成本较周边港口相对较低。

表 2.1 短途运输费用对比表 (单位:公里、海里、人民币元)

地区	运输方式	香 港			蛇口/盐田			广州南沙		
		距离	收 费		距离	收 费		距离	收 费	
			20′	40′		20′	40′		20′	40′
东莞	陆运	142	3000	3700	102	1500	2250	60	1100	1530
	水运	47	2100	3360	30	600		7	400	600
中山	陆运	280	5700	6200	280	2300	3960	63	1270	1470
	水运	54	2510	3270	37	700		36	500	1050

表 2.2 海运费用对比表 (单位:美元)

目的地 \ 起运地	南 沙		蛇口/盐田		香 港	
	20′	40′	20′	40′	20′	40′
日本横滨、名古屋	450	750	550	850	450	720
马来西亚帕西古当	450	800	450	820	450	820
新加坡	260	400	260	400	250	420
泰国曼谷	220	370	210	380	210	370
悉尼、墨尔本	900	1800	850	1700	850	1700

3、江海联运的优势。广州港属于河口港,是珠三角内河网络与珠江口深水海港的重要连结点,深水岸线与浅水岸线丰富,具备大力发展江海联运的自然资源优势。根据港口规划,南沙作业区规划深水岸线 35 公里,规划驳船岸线 17 公里,配套建设港口物流园区,



江海联运条件优越。“十一五”至“十二五”期间,广州港将在南沙作业区重点建设一批 5~20 万吨级的集装箱、粮食、煤矿、石化等专业化泊位,配套建设大型储运设施和 500~3000 吨级驳船泊位,为拓展港口江海联运功能打下坚实基础。

4、南北资源互补的优势。我国南北差异大,资源分布及产业布局的互补性较强。北方地区气候寒冷,资源丰富,重工业发达,大量矿产、原材料、燃料、粮食和工业产品南下珠三角地区;南方地区温暖湿润,资源相对缺乏,轻工业及加工工业发达,大量服装、家电、农副产品需北上销售。广州港作为华南地区最大的综合性港口,是珠三角地区南北物资疏运的重要门户,是“北煤南运”的重要接卸口岸。随着泛珠三角地区内源型经济稳步发展,以及广州市与西南地区间铁路、高速公路联系的加强,未来广州港将可进一步依托南北资源互补优势。

(四)广州港存在的主要问题

1、发展定位不明确,不利于港口长远发展。长久以来,广州港主要为广东省乃至华南、西南地区服务,区域性交通枢纽作用显著。目前,《全国沿海港口布局规划》和《广东省沿海港口布局规划》将广州港定位为沿海主要港口和集装箱干线港,是华南地区能源、原材料、粮食、商品汽车、粮食、化工的中转储运港,但原有的矿石、原油中转功能外移至其他港口,区域性枢纽港地位有所弱化,港口发展直面香港港、深圳港、珠海港和湛江港的竞争。因此,广州港应以全球眼光认真审视自身定位,根据区域经济的产业结构调整趋势和自身的港口资源条件,进一步优化港口的发展目标和发展方向,制定港口发展战略,明确科学合理的港口发展愿景。

2、港口生产能力不足,码头泊位结构不合理。近 5 年来,广州



港每年新增吞吐量约 3000 万吨，而同期每年只新增通过能力 1134 万吨，港口能力明显不足。

表 2.3 广州港与全国沿海各大港口产量 / 产能

港口名称	上海(海港)	宁波 - 舟山	广州	天津	青岛	秦皇岛	大连	深圳
港口通过能力 (亿吨)	4.4	3.64	1.56	2.8	1.5	2.3	2	1.59
货物吞吐量 (亿吨)	4.92	3.45	3.7	3.09	2.65	2.46	2.23	2.0
产能 \ 产量比值	1:1.1	1:1.0	1:2.5	1:1.1	1:1.8	1:1.0	1:1:1	1:1:2

从表中可看出广州港的产量/产能比高达 2.5；其次是青岛港 1.8；而上海港、天津港、大连港、宁波港和深圳港的产量 / 产能比都在 1.0 左右。广州港与全国沿海各大港口产量 / 产能横向对比结果说明：目前广州港总体生产能力不足，码头超能力运行情况严重。因此，不加快港口建设，广州港的发展将面临吞吐能力不足的瓶颈。

同时，广州港的港口结构不尽合理，依然难以适应船舶大型化需要。老码头数量多、能力小、专业化水平较低；虎门以内的内港、黄埔、新沙港区距国际航路远、航行条件差，大型船舶进出航行困难，不利于港口竞争力的提升。

目前，广州港万吨级以上泊位 59 个，只占泊位总数的 11.9%；5 万吨级以上泊位只有 16 个，占泊位总数的 2.6%。与此同时，全球船舶大型化步伐不断加快：1995 年，全球超巴拿马型集装箱船（5 万吨级）只有 32 艘，至 2006 年已达 783 艘，占全球集装箱总运力的 48.6%。目前，世界最大的 20 家集装箱船公司中，大型船舶（3500TEU 以上）所占比重已达 50% 以上。2008 年 1~8 月抵港船舶中，5 万吨级以上船舶为 1463 艘次，占总数（计 3000 吨级以上船舶）的 17.3%。显然，面对全球船舶大型化的发展趋势，广州港大型专业





化泊位比例偏低,跟不上船舶大型化发展的步伐。

3、一港两关多口岸,影响通关效率。广州港跨越珠江口沿岸五市,一二类港口口岸较多,港口货物通关涉及广州海关和黄埔海关,在传统的通关模式下跨关区作业存在程序重复、环节重复等问题,直接影响了港口通关效率。目前,南沙港区的公用配套设施依然不足,船公司、船代、货代及拖车运输公司等物流企业的进驻运营成本较高,港区整体通关环境有待改善。因此,进一步缩短通关时间、降低通关成本、减轻货主负担、提高进出口货物通关效率等措施是促进港口物流发展的重要因素。

4、集疏运体系未能满足发展需要。广州港集疏运体系完整,公路、铁路网络密集,内河航道纵横交错,已基本形成海陆空全方位发展的综合立体交通网络。南沙港区位于珠江三角洲几何中心,随着广州市“南拓”发展和运输船舶大型化,该港区的专业化深水泊位已成为广州港的发展重心,集装箱运输增长尤为迅速。近年来,受集疏运条件影响,南沙港区的集装箱运输以水水中转为主,港区内驳船泊位数量不足,江海联运发展缓慢;疏港道路单一,缺乏西向通道,难以有效吸引珠三角西部的货源;疏港铁路建设滞后,对“泛珠三角地区”的辐射力较弱,难以吸引内地集装箱货源,未能适应港口发展的中远期需求。

5、港口投资、融资渠道单一。港口体制改革后,广州港实行政企分开,港口重点项目主要由广州港集团负责实施。近年来,广州港集团大力推进港口设施建设,积极配合城市产业布局调整和临港工业开发,对港城建设起到重要作用。由于港口项目资金投入大、回收周期长,建设规模长期受企业运营资本不足和投资、融资渠道单一的影响,建设发展相对较慢,港口配套设施滞后,对南沙港区的开发



力度不足。

6、港口物流增值服务水平低,对本地经济拉动力不足。目前广州港的货物运输仍以中转、配送为主,港口商贸、仓储功能拓展不够,港口功能仍然比较单一;港口物流发展水平不高,集装箱运输的高附加值服务少,对本地的现代服务业带动作用有限,港口物流园区处于起步状态,物流园区相关设施设备发展较慢;港口、物流、保税没有形成一体发展,与港口互为依托的国际金融、贸易和信息等高端服务业的发展长期滞后于港口业务的发展。

根据测算,广州港口对广州市 GDP 的贡献率为 5%,相关从业人数 32 万人,占全市就业人数的 4.8%。即广州港口每万吨吞吐量创造 GDP 的贡献约为 100 万元,对就业的贡献为 9 人。同时港口产业带动其他经济产业部门经济贡献为 1:1.75,提供就业比值为 1:2.5。港口业已成为广州市具有持续、稳定贡献的重要行业。但是,近年来天津港对天津市 GDP 的贡献已达 7.4%,深圳港口行业对深圳市 GDP 的贡献约为 10%,比较而言,广州港对城市经济的带动力还不足,与城市产业体系的联系还不紧密。因此,“大而不强”是对广州港发展现状十分形象的评价。

三、加快广州港发展的主要思路

(一)解放思想,创新港口发展模式

在新一轮思想解放大潮的时期,广州港应摆脱思想束缚,适应新形势,跳出广州港看广州港,自觉地把港口的发展放在经济全球化的背景下去认识,放在世界港口竞争格局中去思考,放在广州市发展蓝图去谋划。抓住广州市做强海港经济,发展现代物流业的战略,探索能够加快港口建设和发展的新思路、新举措。珠江三角洲作为改革开放前沿阵地的先发优势已不明显,长江三角洲后来居上,



这在两地港口的发展势头和综合实力上已得到充分体现。特别是在民营经济发达的浙江省,先发展再评说的超前思维,促进了宁波、舟山等港口的大发展。相比之下,广州港的发展就显滞后。珠江三角洲的港口各自发展,互为竞争对手,单兵作战,抱团发展的意识比较淡薄,制约了港口的发展壮大。因此,发展广州港需进一步解放思想,创新发展模式,寻求更大的发展空间。

(二)确立港口战略基础设施地位,树立“港口优先”理念

港口体制改革后,各级政府进一步重视港口发展,把港口看作是国家战略的基础设施。因此,许多港口的发展思路已发生重大转变,即从过去单一的追求港口吞吐量和企业效益最大化,转向以实现港口长期价值最大化为主要目标,港口创造的经济增加值以及就业机会成为衡量港口对国民经济贡献大小的重要指标,政府则通过法律、行政和经济手段对港口发展、经营管理进行积极扶持。因此,地方政府应在土地利用、港口园区建设、集疏运网络完善、信息化平台建设、公共性基础设施和配套设施投入等方面,对港口给予政策上和资金上的积极支持。

近年来,地方政府纷纷加强对港口发展的政策支持,地方港口政策成为引导、鼓励港口发展的重要措施,并促使我国的港口发展迎来了新一轮增长周期。其中,天津市于2004年出台了《关于进一步加快天津港发展的若干意见》,大连市于2004年出台了《关于加快大连东北亚重要国际航运中心建设的实施意见》,深圳市于2007年出台了《深圳市人民政府关于进一步促进深圳港发展的若干意见》,对加快地方港口发展起到了积极作用。

(三)明确港口规划定位,确保港口科学发展

定位问题是港口发展的方向性问题,是港口发展战略决策的依

