

Study on the
Competitiveness of
Chinese Container Port

CDI城市产业研究丛书

中国集装箱港口
竞争力研究

武良成 郑宇劼 等 著



中国经济出版社
CHINA ECONOMIC PUBLISHING HOUSE

Study on the Competitiveness of Chinese Container Port

CDI城市产业研究丛书

中国集装箱港口 竞争力研究

武良成 郑宇劼 等 著

 中国经济出版社
CHINA ECONOMIC PUBLISHING HOUSE

北京

图书在版编目 (CIP) 数据

中国集装箱港口竞争力研究/武良成、郑宇劼等著. - 北京: 中国经济出版社, 2009. 8

ISBN 978 - 7 - 5017 - 9371 - 6

I. 中… II. ①武… ②郑… III. 集装箱码头—市场竞争—研究—中国
IV. F552.6

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2009) 第 118060 号

出版发行: 中国经济出版社 (100037·北京市西城区百万庄北街3号)

网 址: www.economyph.com

责任编辑: 吴航斌 郭国玺 (投稿邮箱: wmbook@126.com)

责任印制: 石星岳

封面设计: 华子图文设计公司

经 销: 各地新华书店

承 印: 北京市昌平新兴胶印厂

开 本: 710mm × 1000mm 1/16

印张: 20.5 字数: 330千字

版 次: 2009年8月第1版

印次: 2009年8月第1次印刷

书 号: ISBN 978 - 7 - 5017 - 9371 - 6/F · 8270

定价: 48.00元

本书如有缺页、倒页、脱页等质量问题, 由我社发行部门负责调换, 电话: 68330607

版权所有 盗版必究

举报电话: 68359418 68319282

国家版权局反盗版举报中心电话: 12390

服务热线: 68344225 68341878

前 言

改革开放 30 年来,随着经济的持续高速增长,我国的城市化进程也在不断加快,近几年我国的城市化水平正以年平均 1.5 个百分点的速度在增长,2008 年我国的城市化率已从 1978 年 18% 的上升到 45.7%。未来十年,我国将进入城市化峰速(40 - 60%)发展阶段,对应的经济和社会发展的目标取向与模式选择将会更加科学,随之而来的是中国新一轮的产业结构和区域经济发展规划的调整,在此基础上,资源与环境的约束对产业发展模式及其竞争力的影响将变得越来越明显。

2007 年 11 月 28 日,在我国集装箱港口发展史上注定是一个具有特别纪念意义的日子:我国集装箱港口吞吐量突破 1 亿标箱。从 1000 万标箱到 1 亿标箱,大约用了十年的时间,中国成为名符其实的世界集装箱“大港”之国。接下来的问题是,在下一个十年,从 1 亿标箱到 2 亿标箱,甚至于更多,中国的集装箱港口该如何发展呢? 具体到一个港口,如何进一步提升其竞争力呢?

国际经验表明,集装箱港口投资大,沉没成本高;资源占用专属性强、产业链长;关联的领域广阔,与区域经济、社会发展和国家战略的关系非常紧密。因此,集装箱港口的发展一定要有超前的眼光和视野,必须充分预计到发展的未来需要,提前谋划,科学发展,才能在激烈的国际竞争中胜出。为了在新的历史发展阶段下准确把握集装箱港口的全球竞争格局和竞争位势,借鉴国际经验,明晰集装箱港口的提高综合竞争力的因素,探索我国集

集装箱港口新的发展模式和发展路径,2007年底,我们开始“中国集装箱港口(国际)竞争力研究”,从框架设计、基础调研、资料收集、数据分析和文案写作,经过一年多的努力,提出了若干专题研究报告。此后,在全球经济环境大变局的背景下,又通过相关基础数据补充后的校验,并对研究报告的主要观点进行修改和完善,纳入到一个系统的架构,形成本书。

需要说明的是,如果站在国家层面来讨论产业竞争力,一般来说应该进行广泛的国际比较,即所谓的产业国际竞争力研究,我们初期的选题名称就是“中国集装箱港口国际竞争力研究”。经过研究发现:一方面,从吞吐量的角度来看,中国大陆港口占据了世界集装箱港口十强的五席,事实上,新加坡、香港、釜山和高雄等亚洲大港在相当程度上依靠中国大陆的转运业务,显然,中国大陆已经成为无可置疑的全球货源中心地。另一方面,具有需求刚性的集装箱港口产业的发展模式不同于传统制造业和其它属性的生产性服务业,从而其竞争力的内涵不能直接沿用传统的定义。因此,本书的题目变成“中国集装箱港口竞争力研究”。

我们知道:从2008年到2020年的未来十二年,是“十七大”提出进一步落实科学发展观、转变经济发展模式的重要时期,也是我国集装箱港口从1亿标箱向2亿标箱跨越的非常时期。这个时期的一个显著特点,就是与我国经济发展实现“又好又快”相对应的是,集装箱港口发展要“又强又大”,实现由建设集装箱“大港”之国向建设集装箱“强港”之国迈进。在这个过程中,我们必须正视资源短缺这一基本国情,树立新的发展观,转变集装箱港口发展模式和发展路径,提升综合的国际竞争能力,实现我国集装箱港口的持续和谐发展。

吞吐量和速度是衡量港口规模和实力的重要指标,但不是唯一指标,片面追求集装箱港口的发展规模,难于全面体现港口的综合竞争力和区域经济服务能力,效率目标和效益目标应该成为集装箱港口关注的重点,港口发展质量和可持续发展潜力更为重要。此外,集装箱港口竞争力的区域属性特征明显,不同区域的港口之间由于不能构成直接的竞争关系,其竞争力的可比性就只能局限于理论上,没有实际的指导意义。

因此,我们认为,集装箱强港的界定,其一要具备世界大港规模,其二要具备国际领先效率,其三要具备行业突出效益,三者缺一不可。我国集装箱

港口发展要“又强又大”，一是从追求规模效应向追求社会综合效应转变，二是从提高规模竞争力向提升综合竞争能力转变，三是从粗放型发展路径向集约型发展路径转变。而实现“三个转变”的路径是，第一，进一步完善集装箱港口功能，通过保税港区的建设拓展港口的国际采购、国际配送、国际中转、仓储物流、转口贸易、商品展示、临港出口加工等多种功能；第二，进一步完善集装箱港口布局结构和运输结构，扩大干线港的辐射范围，特别抓住全国铁路规划建设高速发展的机遇，完善海铁联运和支线港口网络，将港口腹地向中西部地区、甚至周边国家延伸；第三，积极建设资源节约与环境友好型港口，使港口集装箱运输向安全、绿色、智能型方向发展。进一步降低港口能源消耗、污染排放和岸线占用水平，资源利用效率水平将成为港口竞争的主要动力。

在此基础上，我们提出：集装箱港口（国际）竞争力的提升，应该从三个层面着手：首先是国家战略布局的优化，即必须站在国家战略布局的高度，秉承可持续发展的基本理念，科学合理地调整和落实港口发展规划，对现有资源及投入基础有效利用，注重集装箱港口能力与需求的均衡发展；其次是区域内集疏运体系得完善，即充分发挥区域内地方政府的作用，出台相关政策从而改善要素资源的配置、降低生产要素成本，实现港口发展与其他产业乃至城市社会发展的和谐统一；其三是企业成本效率的改进，即将港口企业作为一个市场化主体，通过现代企业管理理念和先进技术的引入、资源的合理配置以及与区域内其它集装箱港口建立互利互惠的竞合关系，实现最佳的规模效应。正是基于以上的认识，才形成本书的基本架构和主要观点。

本书共分三篇，第一篇是在国际集装箱港口重心“位移”亚太地区的背景下，针对资源短缺的现实，从国家战略层面和可持续性考虑，通过对中国集装箱港口的发展现状及未来趋势的分析研判，提出了未来集装箱“强港”之国的發展模式和相关政策建议。第二篇从竞争力的理论背景和内涵界定入手，力图给出集装箱港口竞争力的新定义，同时对影响集装箱港口竞争力的相关因素进行综合分析，提出了集装箱港口竞争力的评价体系，在归纳总结出集装箱港口的几种典型竞争模式基础上，为中国集装箱港口的发展和竞争力提升提供理论支撑。第三篇以珠三角区域内的深圳集装箱港口为典型案例，首先对其发展中面对的新竞争格局和存在的问题进行剖析，其次从

港口供应链的角度,对“盐田国际”(深圳集装箱港口东部港区)的成本与效率进行了深入的研究和系统分析,最后提出深圳集装箱港口未来发展的战略目标、竞争策略及相关政策准备。

我们以这本书求教于关注中国集装箱港口发展和竞争力研究的专家学者,也希望以此书引发对此问题更深入的研究,以期对中国集装箱港口竞争力的提升和中国经济社会的可持续发展尽一份力。

中国

集装箱港口竞争力研究

/ 目 录 /

前言	1
----------	---

第一篇 中国集装箱港口发展现状及未来趋势研判	1
-------------------------------------	----------

第一章 中国集装箱港口的发展历程与运行现状	3
一、中国集装箱港口发展的历史沿革	4
二、中国集装箱港口发展特点与格局	9
三、2008 年中国集装箱港口运行状况	18
第二章 中国集装箱港口发展的目标导向	32
一、中国集装箱港口发展存在的主要问题	32
二、中国集装箱港口发展的相关因素	34
三、中国集装箱港口发展的新诉求	43
第三章 中国集装箱港口发展趋势研判及相关策略	54
一、全球视野：国际集装箱港口重心“位移”亚太地区	54
二、资源短缺：我国集装箱港必须转变发展模式，实现持续 和谐发展	61
三、行业竞争：形成差异化、分工有序的垄断竞争模式	66
四、综合竞争力：我国集装箱港口参与国际竞争的优势	72
五、未来我国港口发展的几个关注点	77
六、我国集装箱港口发展的战略性考量	81

第二篇 中国集装箱港口竞争力指标体系的理论分析 85

第四章 集装箱港口竞争力研究的相关理论准备	87
一、研究背景	87
二、基本判断	96
三、研究内容及方法	99
四、竞争力内涵	100
第五章 集装箱港口竞争力评价指标体系及方法	114
一、概念	114
二、标杆法	126
三、集装箱港口基本面评价指标标杆	127
四、供应链竞争能力评价指标标杆	136
五、评价方法改进	144
六、集装箱港口竞争力的提升	148
第六章 港口竞争力体现的典型模式比较	151
一、以港口为核心的供应链竞争模式	151
二、基于多式联运的港口竞争模式	158
三、基于区域经济竞合关系的集装箱港口竞争模式	164

第三篇 中国集装箱港口竞争力研究的案例分析 171

第七章 深圳集装箱港口的发展现状及面临的问题	173
一、深圳港发展概况	173
二、港口设施状况	177
三、港口生产运营状况	179
四、资源短缺的矛盾更加突出	181
五、“腹地”位移可能带来冲击	182
六、从“大港”变“强港”的主要障碍因素	183
七、深圳集装箱港口面临的竞争环境及其主要特征	184
八、2008年深圳港运行情况与特点	187

第八章 基于港口供应链的竞争力研究案例	
——“盐田国际”成本与效率分析	192
一、港口供应链类型与结构特征	193
二、盐田国际集装箱港口供应链结构与特征	199
三、盐田国际集装箱港口供应链成本与运行周期解析	209
四、盐田港口成本与效率竞争力评价	218
五、盐田港口供应链成本与效率竞争力的关键影响因素分析	225
六、盐田港供应链发展趋势与对策建议	226
第九章 深圳集装箱港口发展趋势研判与竞争力提升	229
一、深圳集装箱港口主要政策瓶颈与制约	229
二、政策制订应该明确的认识前提	233
三、新竞争格局下深圳集装箱港口发展的制度与政策框架	235
四、战略目标:将深圳港建成“有竞争力的和谐港口”	238
五、竞争策略:建立区域内竞合关系,加快与香港共建国际 航运中心	239
六、政策策略:改进服务,降低港口供应链综合成本、提升效率	245
附件一:“新时期中国集装箱港口竞争力提升”研讨会 纪要(2008年6月)	
	249
附件二:国际主要集装箱港口现状背景资料	
	261
香港港	263
香港港现状分析	263
香港港的竞争优势	265
香港港的发展阻力	269
新加坡港	271
新加坡港发展概况	271
新加坡港的竞争优势	273
新加坡港的发展阻力	276

上海港	277
上海港现状分析	277
上海港的竞争优势	279
上海港发展国际航运中心的劣势	283
广州港	285
广州港发展概况	285
广州港竞争优势	287
广州港未来发展面临的挑战	293
天津港	297
天津港发展概况	297
天津港竞争优势	300
天津港的发展阻力	304
釜山港	306
釜山港发展概况	306
釜山港的竞争优势	307
釜山港的发展阻力	311

中国

集装箱港口竞争力研究

第一篇 中国集装箱港口发展现状及
未来趋势研判



第一章 中国集装箱港口的发展历程与运行现状

在全球经济一体化浪潮的驱动下,集装箱作为一种标准化运输的方式得到了迅猛发展。全球港口集装箱吞吐量在1998-2008年的十年间增长了近200%,而中国大陆,作为世界上增速最快的经济体,其港口集装箱吞吐量由1973年起步到100万标箱用了16年时间,由100万标箱到1000万标箱用了9年时间,由1000万标箱到5000万标箱用了6年时间,由5000万标箱到1亿标箱则仅用了3年时间,2008年全国港口集装箱吞吐量已达1.28亿标箱,占全球集装箱港口吞吐量近60%,30年来港口集装箱运输以世界少有的年均35%的增幅,实现了连续6年雄踞世界第一的跨越式发展。

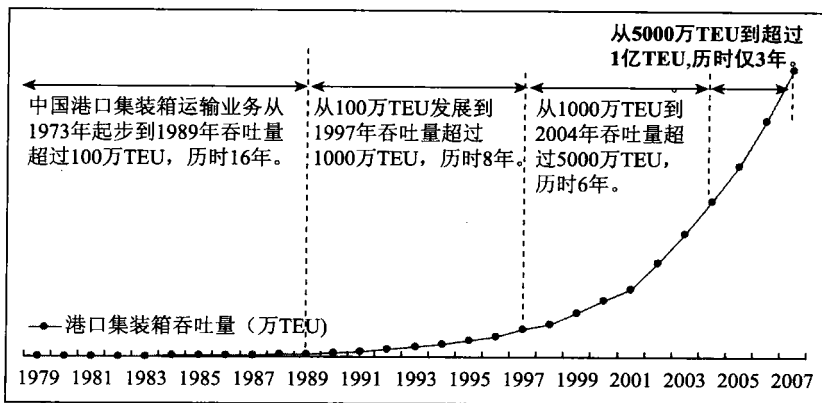


图 1-1 我国集装箱港口吞吐量增长趋势图(1978-2007年)

资料来源:中国港口年鉴 2008 版

在全球二十大集装箱港口中,中国港口占据九席,其中上海、香港和深圳分居第二、第三和第四名,中国集装箱港口在业务规模方面已经居于世界

前列,主要集装箱港口的设施和设备、港口集装箱化率达到世界先进水平,码头通关环境和信息化水平也有很大的改善,使我国集装箱码头专业化水平、操作效率有了很大的提升,同时以港口为核心的集装箱多式联运体系和现代保税物流园区的建设也开始起步。港口集装箱运输已成为我国开放水平最高、融入国际市场最好的领域之一。

一、中国集装箱港口发展的历史沿革

我国集装箱港口的发展经历了四个阶段:“萌芽时期”、“发育时期”、“初步成型时期”、“规模发展时期”。每个时期都有其发展特点和标志性的事件。

1. 萌芽时期(1973 - 1980)

中国的集装箱运输起步于 20 世纪 70 年代,这个阶段的标志性事件是 1980 年中国大陆第一座国际集装箱专用码头——天津港三港池 21 段集装箱泊位试投产。

(1) 集装箱航线的开辟

中国国际集装箱运输从 20 世纪 70 年代起步。1973 年“渤海一号”轮由日本神户装载小型集装箱驶抵天津港,天津港和上海港开始接卸国际集装箱,标志着我国从此进入海上国际集装箱运输时代。1973—1975 年中日两国双方的集装箱运输共运 89 航次,2449 箱、7503 吨货物。在此基础上,1977 年天津港开辟了两条从日本转口的国际集装箱航线:一条到澳大利亚,一条到北美。1978 年天津港又开通了天津到澳大利亚航线;上海港开通了中-日航线、中-澳航线。1979 年又开辟了天津至北美西岸西雅图港的航线。到 80 年代我国已形成了 10 多条通往北美、澳大利亚、日本的国际集装箱航线,但是从总体来讲海上集装箱运输仍处于起步阶段,集装箱航线的运量规模仍十分有限。

(2) 集装箱港口的建设

70 年代初,中国国际集装箱航线开航时,中国还没有专业化的集装箱港口,集装箱港口建设是在集装箱航线已经开辟几年以后才开始进行建设的。70 年代末我国利用世界银行首批贷款在天津港、上海港和广州港开始建设

第一批可接卸第二、三代集装箱船的专业化全集装箱码头。上海港将第十作业区改进为半集装箱泊位,1980年港第十作业区的4、5号集装箱泊位由杂货码头改建投产。随着集装箱港口的建设,港口集装箱吞吐量增长迅猛,在1978—1980年间,我国集装箱吞吐量的年平均增长率高达60%。但是由于整个集装箱运输仍处于起步阶段,同时,专业化的集装箱港口尚未建成,所以集装箱吞吐总量仍极为有限,1980年我国集装箱吞吐量仅6.43万TEU,港口集装箱化比重仅为3.2%,全国仅拥有岸边集装箱装卸桥2台。

(3) 集装箱船舶公司的发展

中国的集装箱船舶公司的发展始于20世纪70年代后期。1961年新中国第一家国际海运企业中国远洋运输总公司成立,1978年中远从日本购入中国第一艘滚装船“南口”轮,而到了1978年,中国远洋运输公司开辟了第一条中国—澳大利亚航线,它是中国第一条集装箱班轮航线。同年,中远柳林海轮驶抵美国西雅图港,成为中美建交后第一艘抵达美国的中国商船。从总体来讲,在一定阶段,从事集装箱运输的船舶仅有中远等少数几家公司,而且这些公司的集装箱运输仅仅处于起步阶段,所以集装箱船舶的数量较少、船型较小。

在80年代以前,中国集装箱运输取得了显著进展,但是从集装箱运输的规模、海铁联运、集装箱专业码头基础设施建设、国际集装箱航线开辟及相应的政策管理来看,中国的集装箱运输都处于萌芽阶段。

2. 发育时期(1981—1989)

1989年中国大陆集装箱吞吐量超过100万标箱,这个阶段的主要特点,是“三个开始”:一是开始认识到集装箱港口的重要性,二是开始规划、布局和建设沿海的集装箱港口,三是开始收获集装箱数量的增长,实现了百万标箱的突破。

其中,以上海为龙头,以天津、广州、青岛、大连为主要据点的中国集装箱港口布局已经形成,上海与环渤海港口群基本上瓜分了中国的集装箱业务(占总量85%以上),珠三角港口群的发展远远滞后于以上两大区域。

3. 初步成型时期(1990—1997)

1997年中国大陆集装箱吞吐量超过1000万标箱,从100万标箱增长到1000万标箱,用了8年时间。这个阶段的主要特点,是“三个快速”:一是我

国集装箱港口投资快速增长,二是以吞吐量为代表的集装箱港口运营规模快速增长,三是与城市发展联动效应快速显现。

此外,1995年深圳港第一次进入国内集装箱吞吐量前10强,此后的快速增长使得珠三角港口群的发展为世界所瞩目,至1997年初步形成以上海为龙头长三角区域,以深圳、广州为主体的珠三角区域和以天津、青岛、大连为主体的环渤海区域的三足鼎立的中国集装箱港口格局已经形成,从一个侧面反映在此期间珠三角已逐渐成为中国乃至世界制造业的发展 centers 之一。

4. 规模成长时期(1998 - 2008)

当前,我国港口建设和我国经济增长一样,处于一个快速发展时期。我们可以从一个具有典型代表的数字看出中国港口发展的速度——2007年11月28日,我国集装箱港口吞吐量突破1亿TEU(标准箱)。从1000万TEU到1亿TEU,大约用了十年的时间,中国成为名符其实的世界集装箱“大港”之国。

当前,我国依然处于建设港口的高潮,这一轮高潮的特点是:面广,几乎所有的大中型港口都有宏伟的发展计划;投资大,港口建设的投资,动辄以百亿计;目标高,每个港口都提出了相当高的发展目标,不少港口提出了建设亿吨港口的目标;开发新的港址,从北面的营口港选址仙人岛作为第二港区,到南面的深圳港开发大铲湾,个个港口都跳出了原有港区,积极开发新的港区。这一轮建港高潮是在我国经济高速发展推动下出现的,也为我国经济进一步持续高速发展提供了运输保证。

从宏观层面,国家政策为港口建设起到了促动作用。2006年,《全国沿海港口布局规划》出台,这是中国沿海港口空间分布规划,也是最高层面的港口规划。规划确定了中国沿海将形成五大区域港口群,并在主要货类运输上形成八大运输系统。

地方政府的港口建设冲动力度更大。各大港口也在快马加鞭,加大投资力度,攻城略地。各主要干线港在不同程度上都提出了建立不同层次的航运中心的口号。

上海提出以东北亚国际集装箱枢纽港建设为重点,全面推进上海国际航运中心的建设。上海港洋山一期二期设计吞吐量共计550万TEU左右,