

深圳港口的发展与潜力 (代序)

邹国华

一、深圳港口发展的回顾

深圳港是我国发展最快的港口，建立深圳经济特区 19 年来，港口凭借得天独厚的自然条件和特区优惠政策迅速发展起来，从 1980 年建成历史上第一个 5000 吨级海港码头到 1998 年底跻身于全球第 17 大集装箱港，19 年间先后经历了初步具备工业港功能、远洋运输港功能和正在形成的华南地区集装箱枢纽港三个阶段。

经过 19 年的建设和发展，深圳先后投资 150 亿元建成蛇口、赤湾、妈湾、东角头、盐田、福永、下洞、沙鱼涌、内河 9 个港区。1991 年底进入我国内地沿海 10 大港口行列，1992 年被国家正式列为我国综合运输网中的主枢纽港。据统计，至 1998 年底，深圳港口水域面积 106 平方公里，陆域面积 16 平方公里。海港码头泊位 119 个，其中经营性泊位 65 个，万吨级以上深水泊位 33 个，集装箱专用泊位 7 个。港口设计年通过能力已达 4700 万吨，其中集装箱年通过能力 210 万标准箱。码头岸线总长 16281 米，最大靠泊能力 7.5 万吨级。1998 年，深圳港完成货物吞吐量 3444.1 万吨，比 1997 年增长 2.6%，其中

外贸货物吞吐量 1796.8 万吨，比 1997 年下降 1.2% 集装箱吞吐量 195.2 万标准箱，比 1997 年增长 70.1% 旅客吞吐量 301.7 万人次，比 1997 年下降 5.2%。货物吞吐量和集装箱吞吐量分别名列我国内地沿海港口第 8 位和第 2 位。至 1998 年底，共有 21 家国内外著名船公司在深圳港开辟了 27 条国际集装箱班轮航线，全年干线班轮靠泊达 1310 艘次，平均每月班轮靠泊 109 艘次。

深圳港的高速发展，已逐渐成为深圳市经济发展的一个新的增长点，据初步统计，1998 年港口业从业人员约 1 万人，港口企业、港口配套服务业及主要港口相关企业等的产值约为 118 亿元，其中港口企业营业收入约 70.7 亿元，利润约 10.8 亿元，税收约 2.2 亿元；而依赖于港口生存、发展的相关产业，包括港口陆路（公路、铁路）集疏运业、临港工业、港口保税业、港口工程建筑业、海运业等的产值约为 264 亿元。由港口产生的直接经济效益和间接经济效益约为 382 亿元，对深圳市的经济发展作出了重大贡献。

根据深圳港总体布局规划，结合深圳港近 5 年的发展实际预测，2000 年、2005 年、2010 年三个水平年的货物吞吐量分别为 4500 万吨、7000 万吨、1 亿吨，其中集装箱吞吐量分别为 350 万标准箱、650 万标准箱、1000 万标准箱。

二、深圳港口发展的优势和潜力

深圳港作为我国第一个由企业筹资、建设、经营的港口，经过十多年的发展，形成了颇具特色的自身优势。进入 90 年代以来，深圳经济特区开始步入第二次创业时

期，深圳港口的发展又迎来了新的机遇，面临着新的挑战，同时也蕴藏着巨大的潜力。

（一）特殊的地理位置和优越的自然条件

深圳港位于广东省珠江三角洲南部，珠江入海口东岸，珠江三角洲经济区的中心地区，毗邻香港。

深圳港具有良好的港湾资源深圳市 260 公里的海岸线被香港九龙半岛分割为东西两部分，深圳港的东西两大港区分别位于东西两段海岸线上。西部港区位于珠江口伶仃洋的矾石水道东岸，水深港阔，具有天然的深水航道并可建深水码头，是我国少有的深水河口港湾，经珠江水系可与珠江三角洲其它内河港口相联，经暗士顿水道出海可到达国内沿海及世界各地港口。东部港区位于大鹏湾内，湾内水深 12—14 米，港区少淤，掩护条件好，是天然的深水良港，其得天独厚的区位优势，成为华南地区大宗物资中转的理想港址。

深圳港具有便捷的交通运输网络。京广——广深铁路、京九铁路在深圳相汇；107 国道以及广深、深汕、盐惠高速公路连接广东省大部分地区；密布的珠江水网为深圳港创造了独特的内河驳运条件；深圳港紧邻国际航道，可以便捷地到达国内沿海和世界各地，是我国交通条件最好的港口之一。

（二）迅速发展的地区经济和广阔的经济腹地

在改革开放方针政策的指引下，广东省沿海及其珠江三角洲地区经济特别是外向型经济得到迅速发展，且该地区高科技产品及外资企业比例高，成为我国外向型经济最活跃的地区之一。1994 年至 1998 年，广东省

国内生产总值年平均增长 11.6%；1998 年，广东省国内生产总值达 7937 亿元，增长 10.1%，工业总产值达 11885 亿元，增长 13.6% 外贸进出口总额 1300 亿美元，其中出口总额 757 亿美元，增长 1.6%。1994 年至 1998 年，深圳市国内生产总值年平均增长 17.4%；1998 年，深圳市国内生产总值达 1289.28 亿元，居全国大中城市第 6 位，增长 14.5%，工业总产值达 1848.38 亿元，居全国大中城市第 5 位，增长 18.5% 外贸进出口总额 452.76 亿美元，增长 0.6%，其中出口总额 264.24 亿美元，增长 3.6% 出口总额连续 6 年居全国大中城市之首，占全国出口总额的 14.4%。由于深圳港口的发展有华南地区特别是珠江三角洲等辽阔的经济腹地作依托，使港口具有比较充足的货源尤其是集装箱箱源，统计分析，深圳港 1998 年完成的集装箱吞吐量中，箱源构成为：广东省（以珠江三角洲地区为主）占 46%，深圳市占 34%，省外占 10% 国际中转占 10%。

（三）灵活的政策和有效的运作机制

深圳港口发展的成功经验最根本的一条是率先在全国实行社会主义市场经济体制和运作机制。第一，深圳港口的发展一开始就走上一条由企业投资、建设、经营港口业的新路子。企业按照自筹资金、自我建设、自主经营、自负盈亏的滚动发展模式，建设和经营港口码头。为调动企业投资港口业的积极性，深圳市政府出台了一系列优惠政策，包括：减免企业的有关税费，减免或挂帐港口发展所需的土地和岸线资源费，为企业提供各项优惠的金融服务（包括股票上市），允许企业与外商合资建

设经营港口设施，鼓励企业发展以港口为纽带的临港工业和多种经营等。第二，实行政企分开的港口管理体制。深圳市港务管理局作为全国第一个政企分开的行政机构进入深圳市政府序列，并依照有关法规、规章从规划、安全及港政管理等方面对港口实施宏观调控，统一管理，不干预港口企业的生产经营活动。第三，深圳市作为我国口岸管理体制改革的试点，在国务院的直接领导下，已取得阶段性成果。口岸单位查验手续进一步简化，商检、卫检、动植检已撤离口岸查验第一线并实行三检合一，边检也已实行职业化，边检管人，海关管物将真正得到落实。作为口岸管理体制改革的组成部分的港口管理体制的改革，在已经完成港务港监管理体制的改革、引航管理体制的改革、适度放开外轮理货服务市场改革之后，将进一步深入实施在港埠企业中建立现代企业制度的改革，使政府部门的管理和港口企业的运作逐步向国际惯例靠拢。

深圳港口发展的灵活政策和运作机制，既增强了政府对市场的调控能力和对企业的服务能力，又增强了企业适应市场经济环境的能力，使港口的发展始终保持活力。

（四）港口法规的逐步实施将使管理有法可依

1992年7月，全国人大常委会决定授权深圳市人大和市政府分别制定法规、规章在深圳经济特区实施。6年多来，深圳市人大常委会、市政府相继颁布实施了不少法规和规章。1998年2月，深圳市人大常委会颁布了《深圳经济特区港口管理条例》（以下简称《条例》），于5月1日起施行。这是深圳市第一个关于港口管理的法律

文件，它标志着深圳市港口业的社会主义市场经济法规体制迈出了关键性的一步。《条例》规范了政府部门对港口的管理，同时也规范了港口企业的经营运作。今后还将陆续制定与《条例》相配套的若干管理规章，使港口业的法规体系更加完善，为实现依法治港奠定良好基础。

《深圳港总体布局规划》（以下简称《规划》）已于1998年7月经交通部和广东省人民政府联合批复实施。这个规划是严格按照集约化的要求编制的，确保了深圳港今后的有序发展，并将逐步解决集约化经营、水域和岸线管理中存在的问题。《规划》批复后，深圳市政府将逐一审查和批准盐田、蛇口、赤湾、妈湾港区以及宝安、龙岗港区的规划。届时，深圳市将形成比较完整的港口规划体系，通过按规划组织港口码头以及水域的开发和建设，使港口发展跃上一个新台阶。

（五）基础设施的日臻完善促进港口可持续发展

深圳港口的基础设施已初具规模，为港口的可持续发展准备了必要的硬件条件。目前，东部盐田港区二期工程正在紧张施工，西部港区深水出海航道——铜鼓航道工程项目已获国家计委批准立项，预计近期将开工建设。按照深圳城市规划和港口总体布局规划，深圳港口基础设施和配套设施，包括陆域集疏运通道的建设，港口后方物流中心的建设，出海航道及共用锚地的开发建设，港口消防、港口航行安全监管等支持保障系统的建设，港口EDI系统的建设都将逐步展开。这些项目配套完善后，深圳港口的硬件环境将更加良好。1996年，国家又批准设立盐田港保税区。盐田港保税区的基本功能是为

盐田港区的集装箱业务提供保税仓储、中转拆拼箱及必要的出口加工服务港口保税区的启动，将使盐田港区具备加工出口、转口贸易、保税仓储三大功能，加快深圳港的集装箱运作机制向国际惯例靠拢。

（六）深港两地港口优势互补并联动发展

深圳港最大的区位优势是毗邻著名的国际航运中心香港。香港港口与深圳东西部港区形成“品”字型布局，呈互为依托之势。香港港口近五年来的集装箱年吞吐量均超过 1000 万标准箱，是世界最大的集装箱港之一，而深圳港由于与香港港口共处同一水域，实际上已逐步形成互为补充，互相促进的关系在整个 80 年代，深圳港口充分利用经济特区的各项优势（包括优惠政策措施），积极吸引香港资金参予港口的建设和经营。深圳港的大型综合港区如蛇口、赤湾、妈湾等，大部分都是利用港资合作建设、经营发展起来的；而到了 80 年代末 90 年代初，深圳港更是利用港资大规模建设蛇口、赤湾、盐田等大型集装箱专用码头泊位。据统计，建立深圳经济特区以来，香港企业界共投资约 100 亿港元在深圳建设港口及其配套设施，约占全市港口投资的三分之二。正是由于香港港航界积极投资参与深圳港口的建设，深圳港口才能在短短的十多年内，从无到有，从小到大，货物吞吐量跃居为全国内地沿海港口第 8 位，集装箱吞吐量跃居全国内地沿海港口第 2 位，创造了中国港口发展史上的“深圳速度”。香港企业界参与深圳港口的建设和经营，一方面解决了建港资金不足问题，另一方面引进了国外先进的管理观念、管理经验、管理方式、管理人才和国际

货运网络，缩短了深圳港口建设和管理与国际先进水平的差距。

由于深圳港口和香港港口处于同一水域，利于优势互补，联动发展，因此，随着中国对外开放的不断深化，外贸集装箱运输量的快速增加，深圳港口对香港港口的补充作用将会越来越明显，深圳港口近期将作为香港国际航运中心的补充，远期有条件与香港港口联手发展国际航运中心。

三、发挥港口优势，加快以港口运输业为主的物流业发展

当今世界经济的热点在亚太地区，而我国在亚太地区乃至世界上倍受瞩目。改革开放 10 多年来，我国的经济一直保持着持续、快速、健康的发展势头，国际经济地位包括国际航运地位显著提高。我国东部沿海地区之所以成为经济比较发达的地区，与港航业的蓬勃发展息息相关。尤其是我国沿海港口的集装箱运输量，更是连续多年以两位数速度发展，充分体现了强劲的发展势头。

最近，深圳市委、市政府提出发展以港口运输业为主的物流业，把深圳市建设成为区域性的物流中心，这就给深圳港口发展创造了一个良好的机遇。实践证明，港口作为物流业的服务中心和服务平台，是发展物流业的枢纽环节。一方面，港口可以通过提供优良的软硬件条件，为发展物流业吸引大量的投资资金，使专业的物流公司和世界各大跨国公司在港口及港区附近设立配送中心；另一方面，物流业的发展也会大大促进港口的发展，同时带动相关产业如经贸、金融、保险、信息、服务业的发展；

此外，物流业的发展还大规模增加就业机会，并带来先进的管理经验，培养大批的现代化管理人才。因此，发展以港口运输业为主的物流业，对深圳市经贸、金融和服务业的综合发展有着长远的促进和带动作用，是提高深圳市经济规模和经济素质的有效途径，也是深圳市经济发展的支柱产业和新的经济增长点。

在物流业的发展进程中，由于港口具有便于大宗货物装卸运输和跨国运输以及费用较低等特点，不少国家和地区的港口成为物流服务的枢纽。荷兰的鹿特丹港作为整个欧洲大陆进出口物资的集散地，不仅是该地区的交通运输多式联运中心，而且还是商品加工和贸易、金融、通讯信息等产业的中心；香港则利用港口的优势发展物流业，吸引跨国公司在港设立专业物流机构，不仅有利于巩固香港国际航运中心的地位，同时还在引进资金，刺激香港经济发展，提供新的就业机会等方面发挥了显著作用。

目前，深圳港口的发展对深圳市乃至广东省的社会经济、外贸发展和商品流通所起的作用，越来越被人们所认识，港口已成为深圳未来发展物流业的基础。首先，10多年来，深圳城市建设所需建筑材料的80~90%、大宗散杂货如煤炭的100%、石油的95%、粮食的70%的装卸运输均系以港口为平台完成。其次，深圳港1998年外贸货物吞吐量达1797万吨，占进出深圳口岸货物4390万吨的41%；集装箱吞吐量达195万标准箱，占进出深圳口岸集装箱量930万标准箱的21%。第三，深圳港不仅集装箱吞吐量增长速度快，而且还是我国内地沿海港

口直航率最高的港口，1998年深圳港集装箱吞吐量195.1万标准箱中，远近洋航线完成113.27万标准箱（其中国际中转18.52万标准箱，约占总量的10%），香港航线完成65.23万标准箱，国内支线完成16.68万标准箱，分别占总量的58%、33.4%、8.6%。深圳港已基本形成了以欧洲、美洲航线为核心，以我国沿海及东南亚地区航线为基础的航线网络。第四，深圳港1998年集装箱码头的营业收入约为15亿元，利润约为3亿元，税收约为3千万元，按集装箱的直接经济效益与由此而带来的间接经济效益的比例为1:8计，则间接经济效益约为120亿元。第五，深圳港国际集装箱吞吐量的发展对广东省和深圳市的社会经济效益明显。以深圳港1998年完成的113.3万标准箱的远近洋集装箱运输量计算，每年为全省外贸出口降低成本达44亿元港币。据分析预测，到2005年，深圳港集装箱吞吐量为650万标准箱，将产生直接经济效益60亿元，而由此产生的间接经济效益约500亿元。今后，随着港口的发展，港口运输业在发展物流业中的地位和作用将进一步提高。

根据国务院和广东省人民政府的港口规划布局，深圳港的发展目标是华南地区国际集装箱枢纽港，全国综合运输网中的主枢纽港。为实现这一目标，深圳港将继续发挥现有的各项优势，充分发掘和利用各种潜力，高速度、高标准地加速港口建设，依法加强港口管理，学习借鉴中外港口和香港港口的先进管理经验，采用国际港口管理新工艺、新技术，努力改善服务，提高效率，争取用15—20年的时间，将深圳港建设成为以国际集装箱运输

为主体的多功能、综合性、国际性大港。

一九九九年四月

编者注：此文荣获由中国港口杂志社 1999 年举办的
“中国港口 50 年征文”一等奖

关于加快以港口为核心的 物流业发展的调研报告

深圳市政府物流发展调研组

九十年代以来，随着深圳经济增长方式的转变，高新技术产业、金融业和物流业正在成为深圳迈入现代化国际性城市的支柱产业。以港口为核心和突破口，大力发展现代物流业，加快物流中心城市建设，已成为深圳实现跨世纪经济发展目标的战略选择。

一、加快发展以港口为核心的物流业具有深远的战略意义

（一）高新技术产业、金融业和物流业是深圳跨世纪发展的支柱产业

深圳经济特区成立以来，以传统加工工业为代表的制造业快速形成和发展，带动了与之相关的商贸运输、房地产及金融信息等服务行业。到九十年代初，深圳基本完成了以快速扩张为主要特征的超高速发展阶段，初步形成了相对完整的城市经济体系。九十年代中期以来，随着金融和物流等新型服务业比重不断上升，特别是以高新技术产业为重点的创新型产业迅速发展为标志，深圳经济已到了经济功能转型、产业结构提升的转折点，经

经济增长模式开始从外延性数量增长转向内涵性质量增长。随着深圳高新技术产业快速发展，加上以金融业为主的区域金融中心和以现代物流业为主的物流中心逐步建立，目前深圳正在逐渐形成以金融业、高新技术产业和现代物流业为支柱的新型经济格局，三大产业正在逐渐成为推动深圳经济跨世纪发展的支柱产业。

（二）现代物流业在国民经济中的地位日益突出

现代物流业由物流设施、物流企业和物流管理机构组成，为社会提供物资采购、运输、分类、配送、仓储、包装、流通加工、搬运等服务，承担区域内及全国性乃至国际化的物资中转、储存和发送等功能。

经济全球化是当代世界经济发展的基本趋势，现代物流业的发展能够为经济全球化提供强有力的支持。物流业已成为发达国家经济的重要组成部分，也是全球信息化速度最快的产业部门之一。1995年美国、加拿大两国物流业产值达到7100亿美元，预计2000年将增加到9000亿美元。其中仅美国的物流成本就占全国GDP的10%以上，占公司总销售额的10-35%。现代物流活动高度集中于少数大城市，是城市经济作为国民经济中枢的集中表现。以日本为例，东京、大阪-神户及京都三大经济圈的物流总量占日本全国的比重长期保持在44%以上，不仅对日本经济发挥了重要的支持作用，也使日本能够充当东亚经济的生产组织中枢。

发达国家的经验表明，现代物流业在国民经济中具有十分重要的地位和作用。第一，物流业是社会生产过程顺畅进行的前提条件，是实现商品价值和使用价值的

30 - 50 %

流业每增长 2.6 个百分点，其经济总量会增长 1 点。

在现代物流业的发展过程中，港口以其规模化的集散能力和在物流网络中的重要节点作用，成为现代物流业的主体和重点，在一定时期内成为主要发达国家物流中心建设的突破口和物流业的核心。目前，香港港航业及相关产业产值占 GDP 比重达到 20 %

就业人香港 20 % 流

GDP 40 % 32 %
GDP

12 %

1998

9

1315

但是至今为止，却未能形成国际航运中心，这使我国在参与国际经济竞争中处于被动地位，在一定程度上制约了中国国际竞争力的进一步提高。因此，在经济发展快、港口条件好、辐射范围广的地区建设国际航运中心，已成为我国跨世纪发展的战略性举措。

深圳地处世界三大航线中的亚洲—北美、亚洲—欧洲—地中海航线的交汇点，是九十年代以来全球集装箱运输量增长最快的亚洲—欧洲—地中海航线的重要结点，同时处于经济增长速度和集装箱运输增长最快的亚太地区的中心位置，并与长期位居国际航运中心地位的香港紧密相联，具有成长为华南地区集装箱枢纽港的有利条件。

据测算，2010年深圳港集装箱的吞吐量可望达到1000万标准箱，是1999年的三倍；深圳与香港两地港口集装箱吞吐量合计将达到3000万标准箱，占全球二十大集装箱港口吞吐量的比重，将由目前的1/5提高到1/4；两地港口集装箱吞吐量的结构比，会由目前的1:8上升为1:2。届时，深圳将与香港一起成为全球最具影响力的国际航运中心。

到2010年，深圳以港口为核心的物流业对全市经济总量的贡献将显著提高，占GDP的比重将由目前的8—10%提高为15—20%左右。以港口为核心的物流业将形成超过1500亿元的投资总量，不但直接推动深圳基本建成物流中心城市，而且还拉动深圳经济增长，使城市功能进一步完善。届时，以高新技术产业、金融业和现代物流业为经济支柱的现代化国际性城市的战略目标可基本

实现。

二、发展现状、有利条件及制约因素

(一) 发展现状

经过 19 年的建设和发展，深圳物流业的基础设施逐步完善，港口及集疏运系统管理日渐规范，经营运作良好，港口集装箱运输进入了超常规的跳跃式的发展阶段，深圳港初步成为华南地区集装箱枢纽港。

1. 基础设施建设投资多，港口吞吐能力增长快。

到 1998 年末，深圳累计投资 150 亿元建成了蛇口、赤湾、妈湾、东角头、盐田、福永、下洞、沙鱼涌、内河共 9 个港区，建成 500 吨级以上泊位 119 个，码头岸线总长 16 公里。其中万吨级以上泊位 33 个，5 万吨级集装箱专用泊位 7 个。形成货物吞吐能力 4700 万吨，其中集装箱吞吐能力 210 万标准箱，客运吞吐能力 450 万人次。

2. 港口运输初具规模。

1998 年完成货物吞吐量 3444 万吨，在国内沿海港口中排第 8 位。完成集装箱吞吐量 195 万标准箱，连续两年位居全国第 2，在世界 20 大集装箱港口中列第 17 位。21 家中外船公司在深圳港开通了 33 条国际集装箱班轮航线，每月挂靠深圳港的定期班轮超过 100 艘次，基本形成了以欧洲、美洲等远洋班轮航线为核心，以国内沿海和东南亚航线为基础，遍布全球 12 大航区的班轮网络，成为国内沿海港口中远洋班轮最多的港口。

3. 港口运输业综合经济效益高，对国民经济的贡献大。

1998 年港口从业人员已达 1 万人，由港口产生的直

接经济效益和间接经济效益约 383 亿元其中，集装箱码头的营业收入约为 15 亿元，利润约为 3 亿元，税收约为 3 千万元，按集装箱的直接经济效益与间接经济效益 1:8 计，则间接经济效益约为 120 亿元。以港口为核心的物流业对全市 GDP 的贡献接近 10%。以深圳港 1998 年完成的 113.3 万标准箱的远洋集装箱运输量计算，每年为全省外贸出口降低成本达 44 亿港元。

（二）有利条件

1. 毗邻香港的特殊地理位置。

深圳和香港两地港口处于同一水域，利于优势互补，联动发展。随着中国对外开放的不断深化，外贸集装箱运输量的快速增加，对香港港口的补充和支持作用会越来越明显，并有条件与香港港口共同发展成为全球最大的国际航运中心。

2. 港口自然条件优越。

深圳东部的盐田港区为我国深水良港之一，是国际上为数不多的发展大型集装箱运输的良港。妈湾、蛇口、赤湾等构成的西部港区，是我国少有的深水河口港湾，水深港阔，有天然的深水航道并可建深水码头，易形成规模优势。东、西港区分列于市区两端，港口发展空间广阔。

3. 强有力的经济支持和腹地依托。

深圳较高的经济发展水平，比较现代化的经贸、金融、信息、高科技产业，以及具有国际竞争力的外向型经济部门，对港口的发展形成了强有力的支持。深圳地处全球经济发展最快、执我国外向型经济和国际贸易与投资牛耳的珠江三角洲，背靠华南地区，集装箱箱源增长