

天津港集装箱港内水平运输运营模式探讨

作者:孙旭 来源:本站原创 日期:2009年04月27日 点击:

天津港是中国内地最早开展国际集装箱运输业务的港口。1973年9月,天津港成功开辟了我国第一条国际集装箱航线。1980年,天津港建成中国内地第一座集装箱码头。历年来,天津港的集装箱运输不断快速发展,从1993年至2008年,集装箱吞吐量从49万TEU发展到850万TEU,15年净增800万TEU,年平均增速达到22%。经过20多年的发展,港口集装箱作业规模达到国际水平。天津港拥有25万吨级深水航道,可满足世界上最大集装箱船舶的自由进出,拥有6家集装箱作业公司,24个集装箱专业泊位,岸线7300米,可以充分保证集装箱船舶集中到达靠泊和作业。同时,天津港专业机械设备性能先进,数量充足,拥有集装箱装卸桥74台,其中外伸距65米,负荷65吨的集装箱装卸桥达到了世界最先进水平。

天津港近年来集装箱运输快速发展,各大班轮公司相继落户天津港。目前,在天津港开辟航线的中外班轮公司已达60多家,航线总数达100条以上。天津港集装箱单桥作业效率达到36自然箱/小时以上,最高船时效率300自然箱/小时以上,处于国内领先水平,基本达到国际先进港口的平均水平。2008年以来,天津港集装箱重点班轮保班率为100%,普通班轮保班率达到95%以上。尤其是接卸超大集装箱船舶的能力,已跻身世界一流水平。

天津港集装箱吞吐量的快速增长也带动了与之相配套的集装箱堆场运输业的发展,截至目前,港内已经投入使用和在建的港口集装箱物流配套堆场已达50个,总面积超过500万平方米;另据不完全统计,港区内专门从事集装箱运输的车辆已超过1200部。

一、天津港港内集装箱运输市场现状及分析

港内集装箱运输是指码头集装箱船舶装卸的配套水平搬运(以下简称航运作业)和港内周边集装箱堆场至码头之间的短途搬运(以下简称陆地运输)。

1. 天津港集装箱码头及配套拖车基本情况

天津港集装箱码头及配套拖车基本情况调查见表1。

表1 天津港集装箱码头及配套拖车基本情况调查表

码头公司	设计吞吐能力 (万 TEU)	泊位数	岸线长度 (米)	岸桥数量 (台)	生产组织 操作系统	2007年吞吐 量(万 TEU)	2008年前11月 吞吐量 (万 TEU)	拖车数 (部)	备注
二公司	25	2	367	4	与上海海运学院 共同自主开发	50	48	16	
集装箱	160	4	1223	14	比利时 Cosmos	234	220	98	码头3
东方海陆	140	4	1138	10	香港怡讯	128	140	56	
五洲国际	150	4	1202	12	比利时 Cosmos	193	178	54	箱1
联盟国际	170	4	1100	11	华东电子	75	130	44	箱1
太平洋国际	400	6	2300	23	华东电子		60	48	箱1

根据调查,与码头作业配套的拖车有316部,其中码头自有154部,约占总数的49%;箱货公司146部,约占总数的46%;社会外协16部,约占总数的5%。据2008年1-11月的数据,码头公司自有的拖车承

担了全港46.4%航运作业任务和部分的陆地运输(转栈);箱货作业任务并可在车辆空闲时参与公司整体的陆地运输;社会外协承担了6.2%的航运作业和少量的陆地运输。

调查结果表明,港内集装箱运输的航运作业有以下几方面问题需要得到改进:

①各码头公司自主配备配套拖车,造成天津港集团内部资源重复投资,运力配置过剩,同时各自购置拖车的型号不统一,不利于与供应商议价,加大了相应的设备购置和维护成本。②各码头公司对拖车实行自主管理、自主运营,内部协调工作量增加,管理精力被分散,从而影响整体船舶装卸效率的提高。③由于各集装箱码头应用的生产组织操作系统不统一,各码头只能以最大的装卸工艺配比进行拖车的配置,无法实现码头之间的运力调剂。④使用社会外协运力,集团自身的利益流失。⑤在集团内部产生内耗,形成了不必要的竞争。

2. 天津港港口集装箱配套堆场及拖车情况

天津港港内集装箱配套堆场及拖车情况调查见表2。

表2 天津港港内周边堆场及配套拖车基本情况

序号	堆场名称	面积 (万平方米)	经营业务种类	出库量 (万TEU/月)	配套拖车 数量(部)
1	箱货堆场	85	转栈、集装箱堆存、拆装箱、落重集港、废旧查验、海铁联运、货运代理、修洗箱	7	自有 85
2	国际物流堆场	20	集装箱堆存、拆装箱、拼箱、转栈	1	自有 10 外雇 50
3	振华堆场	85	进出口贸易、船代、货代、空运、进出口报关、报检、运输、进出口集运、配送、进口分拨、堆场业务、仓储、工厂物流、项目物流、保税业务及仓储、物流咨询、供应链管理及其他相关联配套服务	5	自有 300 外雇 300
4	胜狮堆场	20.4	集装箱运输、干货箱及冷箱的堆存和修理、拆装箱、挂衣箱改造、罐箱堆存、修理及阶段性试验	1.3	外雇 20
5	滨海中远	12.3	集装箱堆存及拆装箱	1.5	自有 50 外雇 40
6	海威斯特	10	空箱堆存及拆装箱	0.8	外雇 20
7	贵隆堆场	9.6	集装箱堆存、拆装箱	0.8	自有 25 外雇 20
8	津丰堆场	12	集装箱堆存、拆装箱	1	自有 55
9	立德堆场	3	集装箱堆存、拆装箱	0.3	自有 15
10	中联建通	5	空箱、拆装箱	0.6	外雇 15
11	长华国际	15	空箱、拆装箱	1	自有 25 外雇 20
12	港益堆场	2.7	拆装箱、拼箱	0.4	—
13	洲丽堆场	8.7	空箱堆存、拆装箱	0.5	外雇 20
14	华韩堆场	8	转栈、集装箱堆存及拆装箱	0.8	自有 19 外雇 15
15	港强堆场	9	拆装箱、集装箱及货物堆存、食品查验、木包装检验以及废品查验、冷藏库业务	0.8	自有 23
16	金狮堆场	19.4	进出口货物的订舱、配载、报关、报检、集装箱堆存及拆装箱、废旧查验、修洗箱、运输等相关业务	1.7	自有 25
17	博达堆场	19	进出口货物拆装箱业务、配送业务、储存业务、修箱业务	1.3	—
18	地海堆场	7	空箱堆存、修箱	2	—
19	华锡堆场	18	拆装箱、修洗箱以及租赁、运输、集装箱改造	1.2	自有 50
20	中储堆场	21.7	散杂货存储、空箱、海铁联运及拆装箱	2	自有 25
21	港狮堆场	4.6	转栈、拆装箱以及退关转船业务	0.4	外雇 20
22	中外运 (南院)	10	进口汽车检测、海关商检、海铁联运、件杂货装卸火车	1	外雇 35
23	中外运(北院)	11	集装箱堆存及拆装箱、汽车存储	0.8	外雇 30
24	津日堆场	5	拆装箱、冷箱以及修洗箱	0.6	—
25	港鑫堆场	9	海铁联运、拆装箱	0.9	外雇 68
26	克运堆场	15	空箱堆存、出口装箱、进口转栈及修箱、拼箱、运输等业务	1.2	自有 33 外雇 35

27	天海二站	2.3	空箱堆存、进出口拆装箱	0.2	外雇 15
28	大亚堆场	9.8	拆装箱、集装箱及货物堆存	1	外雇 25
29	塘沽国际运输场	6.7	散杂货堆存、汽车、集装箱堆存	0.2	自有 50
30	宏保物流	6	汽车堆存及件杂货	0	外雇 20
31	玛伦堆场	16	集装箱堆存及拆装箱	1.4	自有 15 外雇 30
32	朝华中电	11	集装箱堆存及拆装箱、件杂货、汽车	1	自有 40 外雇 20
33	国际物流二期	15	在建		
34	汽车配货中心	15	在建		
35	讯通储运	8	在建		
36	佳丰投资	8	在建		
37	五矿货运	8	在建		
38	其他	16.4	在建		
合计		532.6		39.7	自有 850 外雇 818

据调查,天津港目前在港区内分布了不同规模的集装箱堆场43个,另有7个堆场在建,总占地面积达530万平方米,总设计堆存能力超过20万TEU,其中(包括在建)天津港集团全资的堆场15个,约150万平方米,堆场数量和面积均约占总量的30%;与这些堆场相配套运输车辆超过1200部(表2中统计的外雇车辆存在着堆场间交叉使用的情况),其中天津港集团目前的配套运力约占总量的10%;这些堆场和拖车的投资主体除了天津港集团之外,还有船公司(滨海中远、华韩、外运等)、专业物流企业(振华、中储、大亚等)、民营企业(港强、金狮等),在港内集装箱堆场运输市场中呈现港口配套堆场、船公司及专业物流企业堆场与民营堆场鼎立之势。在这种局面下,市场竞争异常激烈,许多港口的传统优势业务(如海关商检查验、空箱管理等)流失,使得天津港集团所属的堆场运输企业在微利甚至亏损的困境中挣扎。因此,天津港集团目前应加快物流板块建设,成立集装箱物流发展总公司,对集团内各物流相关企业进行整合,形成资源共享的强大合力,由此使港口集装箱堆场运输企业在竞争中摆脱困境。目前港内集装箱堆场运输市场中下列现象亟待扭转和解决:

①港口的传统优势业务,如海关、检验检疫、船公司的空箱管理等不断被蚕食瓜分。②港内各集装箱堆场企业出于自身的利益考虑竞相杀价竞争,使天津港集团的定价指导形同虚设。③港内集装箱陆地运输以各堆场为中心各自为政,缺乏整体的调控指挥,集疏运秩序混乱,经常出现港内交通局部拥堵现象。④港内陆地运输中存在老旧(改装)车辆和不合格的驾驶人员,给港内交通环境带来极大的安全隐患。

二、国内主要沿海港口集装箱港内水平运输运营模式对比分析

为了开拓思路,借鉴和学习其他港口公司港内集装箱运输的运营模式,对上海、青岛、大连、广州、深圳等港口进行走访调研,现将上述港口的情况进行对比分析,见表3。

表3 2007年国内沿海港口港内集装箱运输运营模式对比表

港口	集装箱吞吐量(万TEU)	国内排名	码头配套拖车	码头生产组织操作系统	码头配套堆场	陆运拖车管理	说明
上海	2615	1	由上海港集团下属的上海物流实行专业承包	全港统一	归上海物流统一管理	归上海物流统一管理	上海港集团下属的上港物流公司所涉及的业务范围包括:码头、驳船、浮吊、港口固机维护、堆场、运输等多方面,其从事运输的营运中心是隶属上港物流的专业化运输公司,业务范围包括:港口码头作业的配套,港口所属堆场的集、疏港运输,外高桥到洋山港的中转运输,其他港口产地装箱、门到门的物流运输等,主要为港口提供专业化的配套服务
深圳	2110	2	自主经营,社会外包	部分统一	港区内无独立的配套堆场,港外有周边堆场	由周边堆场自行组织	深圳港是由多个独立的港口组成的,由于投资主体的不同所以仅在同一港区实现操作系统的统一,周边堆场独立经营,码头航运作业拖车实行自主经营或社会外包,堆场与各码头间的运输由堆场自行组织
青岛	946	3	无专门的码头配套拖车,由周边堆场组织拖车负责货物的集疏运	全港统一	港区内配套堆场分别自主经营	由配套堆场自行组织	青岛港的集装箱码头分为老港区和黄岛港区两个港区,老港区从事内贸作业,黄岛主要从事外贸作业,港区相对集中封闭,黄岛港区内有二十余家码头配套堆场,各自独立经营,一般是与船公司合作,这些堆场与码头分别实现了信息系统联网,堆场负责代码头对外进行港口费用的结算,并根据码头的指令组织车辆进行集疏运,码头不配航运作业拖车
广州	920	5	社会外包	全港统一	港区内无独立的配套堆场,港外有周边堆场	由周边堆场自行组织	广州港主要从事内贸集装箱业务,港区相对集中封闭,码头航运作业拖车实行社会外包,堆场与各码头间的运输由堆场自行组织。最近,广州港成立了拖车营运中心,对港内运输车辆统一管理,旨在拓展业务,降低外付成本
大连	381	8	自主运营	全港统一	港区内无独立的配套堆场,港外有周边堆场	由周边堆场自行组织	大连港的集装箱码头分为三个公司,岸线都连在一起,均没有专门与码头配套的港口自营堆场,港外分布了二十余家周边堆场,与港口之间没有资产和信息关联,码头航运作业的拖车由各码头公司分别配置,分别管理运营,港区内场地狭小,码头设计吞吐能力未能充分发挥

据了解,各港采用的港内集装箱堆场运输管理模式不尽相同,这与它们的自然环境、地理位置、港口投资主体、周边市场环境等因素有很大关系,在借鉴的时候绝不能生搬硬套地直接套用,而要结合天津港的实际情况客观地去分析研究,提出适合的模式方法。通过对比国内沿海港口港内集装箱水平运输运营管理模式,得到诸多启示:

(1) 上海港显然在港口物流领域走在了全国港口的前列,上港物流公司把围绕码头运营的拖车和堆场资源进行了整合,实行专业化管理,不仅保证了码头装卸作业的顺利进行,而且发挥了功能优势,促进了代理业务的长足发展,为港口不断输送货源,并创出了船货代理、大型设备运输、危险货物运输等多个盈利点,非常值得借鉴。

(2) 青岛港通过码头与周边堆场信息系统的连接,实现了对堆场资源的中央调控,有效地节省了码

头配套拖车,降低投资运营成本,并减少了码头收费系统的人员及相关管理成本支出,但由于车辆是由各堆场自行管理,使港区内道路交通安全秩序受到影响,然而其对各堆场的控制方法值得借鉴。

(3)广州港已经意识到港口物流的功能性作用,于2007年在原广州港货运有限公司的基础上成立了物流总公司,包括3个中心(即驳船中心、拖车运营中心以及查验中心),具备船代、报关、报检、海运代理以及陆地运输等功能,其中拖车运营中心对航运作业和陆地运输的集装箱拖车实行统一管理。对于周边集装箱堆场的统筹管理,广州港当前有所欠缺。

(4)深圳港由于地域的原因和投资主体的不同,造成港口布局比较分散,蛇口、招商、赤湾、妈湾、盐田等几个港口,基本互不关联,相互之间的运输主要以海上驳运为主,因而目前采用分散的运营模式应该说比较适合。

(5)大连港正处于快速发展阶段,在其相对封闭的港区范围内几乎没有港口经营的配套集装箱堆场,出口集港收箱和进口提箱作业全部都在码头前沿堆场完成,严重制约了码头船舶装卸能力的发挥。大连港一期码头的年吞吐设计能力为300万TEU,目前刚达到230万TEU其堆场能力就已经饱和,配套堆场不足严重制约了码头整体综合能力的发挥。大连港目前已成立了集装箱物流公司,专门从事集装箱配套查验和海铁联运相关业务。

调研结果显示,各港都逐渐加大了港口集装箱堆场运输业务建设力度,尽管该项业务本身的盈利水平比较低,但在港口集装箱物流环节中起着至关重要的作用,通过向外拓展该项业务,可为港口获得更加广阔的发展空间。

三、天津港集装箱港内水平运输的管理设想

针对天津港港内集装箱水平运输中的航运作业和陆地运输现状,结合对国内主要港口的调研,我们提出对港内集装箱水平运输实行集约化管理的设想:可以借鉴上海港的模式,搭建港内集装箱水平运输平台,实现港内集装箱水平运输的集约化经营,在天津港集团组建成立集装箱物流发展总公司,下设拖车管理中心,负责全港集装箱码头装卸的拖车配套以及堆场与码头之间的陆地运输。

1. 统一全港各集装箱码头生产组织管理信息系统。天津港目前6家集装箱码头公司使用了4套不同的生产组织管理信息系统,拖车在不同的码头作业需要安装不同的系统终端和软件,使各码头间进行运力调配产生一定障碍。在对沿海港口的调研和对船公司走访中了解到,各码头间操作流程不统一的问题为天津港所独有,时常会听到一些船公司因为泊位临时调整换了码头公司而改变业务办理流程所产生的抱怨,这也正是由于各码头生产组织管理信息系统不一致所引起的。为适应现状,这个问题可以暂时通过对部分拖车安装多套终端和系统软件的方法来解决。

2. 有效整合陆地运输业务。按照港内集装箱堆场的分布,要将近五十个运输节点有效地组织整合到一起是一项浩大的工程,并且由于利益的关系,会受到许多堆场的抵制。所以对陆地运输业务进行有效的整合是一个棘手的难题,要解决这个难题就必须利用港口的资源优势对部分堆场业务实行有效控制,其中包括海关商检的查验业务、进出口整箱业务和船公司空箱业务等。这种有效控制可以借鉴青岛港的方式来解决,即先将集团控制的堆场整合到集装箱物流发展公司统一管理,并与各码头实现信息系统的连接,实现快捷的信息传输,然后由系统向码头传递有效控制业务的信息,而且系统的接驳须经统一管理堆场的公司确认完成。通过这种方式,就设立了一个堆场进入港口配套堆场市场的门槛,有效地保护了集团自身利益,同时又能根据实际情况开辟周边协作堆场来弥补自身能力的不足。形成业务有效控制后,也就自然获得了陆地运输的整体调控权。然而,要实现这一管理模式,急需解决各码头公司操作系统不统一的问题,因此,统一全港各集装箱码头公司生产组织管理信息系统是首要任务。

3. 有效整合运力。如果前两个问题得到解决,运力的整合就会变得容易些,例如,对集团的资产可以通过资产调拨来实现整合;对合资码头企业资产可以通过残值购买的方式来实现整合;对民营运输企业资产则可以通过加盟、入股等方式实现整合。

4. 避免实现集约化经营后集团面临关联交易和不正当竞争的问题。所谓关联交易就是企业关联方之间的交易。推行港内集装箱水平运输集约化经营,对码头装卸的拖车航运作业实行统一管理,这就涉及到关联交易的问题,势必会有一些合资码头公司的股东方提出来,同时,在对港内陆地运输的有效控制方面,也会令周边堆场公司认为存在不正当竞争。港内集装箱水平运输实现集约化经营后运营

规模将得到扩大，资源有效利用的效应会得到显现，利润空间也会放大，因此，可以采用定期召开价格听证会的方式来测算核定各类运输价格，让各方都得到实惠，实现双赢。

港内集装箱水平运输实现集约化经营，将使港口的运营情况得以改善：①港内运输计划性得到加强，运输秩序得到改善，道路交通压力会得到有效的缓解。②运输资源配置更加科学合理，运力投入减少，运营成本降低，运营效率提高。③码头企业可以集中精力组织船舶装卸生产，提升港口吞吐能力。④使运输价格更加规范合理，避免了无序竞争。⑤统一规范的车辆和人员管理，消除了港内道路交通和港内作业等的安全隐患。⑥运营规模的扩大增强了港口物流企业整体市场竞争力和抗风险能力。⑦为扩大运输规模打下基础，使天津港与各无水港之间实现网络化班车运输成为可能。⑧整齐划一的规范运输有利于提升港口整体的对外形象。(作者单位：天津港集装箱货运有限公司)

(来源：港口经济)

[发表评论](#)

[告诉好友](#)

[打印此文](#)

[收藏此文](#)

[关闭窗口](#)

上一篇：[马士基码头作业费提价再起风波](#)

下一篇：[锦州湾港口群建设的SWOT分析](#)

文章评论

特别推荐

- [行业报告] 长三角内河船员调查报告
- [风险投资] 地主港融资策略及实现条件
- [港口研究] 港口之春：宏观经济走到“十字街头”
- [航运研究] 积极推进航运企业收费标准化
- [内河航运] 建设长江黄金水道 发展现代长江航运
- [行业视点] 金融危机对全球海运市场影响渐显
- [行业视点] 美国金融危机对航运业的影响及应对措施
- [世界航运] 马士基集装箱盈利飙升91%

友情连接

相关文章

- 暂无相关链接

[关于站点](#) - [广告服务](#) - [联系我们](#) - [版权隐私](#) - [免责声明](#) - [网站地图](#) - [意见反馈](#) - [返回顶部](#)

Copyright © 2008 Powered by ZGSYZZ.COM, 《中国水运》编辑部 All Rights Reserved.

热线电话：027-82767375 传真：027-82805539 E-mail: zgsyzz@vip.163.com

中国水运报刊社 版权所有 建议分辨率1024*768 IE6.0下浏览

[违法不良信息举报中心](#) [网络110报警服务](#) 鄂ICP备08002098号

