

东北地区港口集装箱发展分析

作者:施玉清 来源:中国水运杂志 日期:2008年11月17日 点击:

摘要:从腹地条件、基础设施及箱量等方面对东北地区的4个主要港口进行发展比较分析,得出大连港仍然是目前东北地区最重要的港口。但是东北地区各港口总体实力与全国其他地区的港口相比差距较大,必须高度重视集装箱运输的发展,开拓更多的货源,提高竞争力。

关键词:港口 集装箱 分析

港口现状

东北地区海港全部集中在辽宁沿海,构成以大连为中心,丹东、庄河和营口、锦州、葫芦岛为东西两翼的港口群格局。在全国港口规划中,大连被定位为国际深水中枢枢纽港,营口被定为区域性主枢纽港。2007年东北主要港口货物与集装箱吞吐量见表1。

大连港。大连港位居西北太平洋的中枢,是正在兴起的东北亚经济圈的中心,是转运远东、南亚、北美、欧洲货物最有条件的港口之一。通过建立和完善海运网络,大连港已与世界上160多个国家和地区、300多个港口建立了经济航运往来关系。大连港大窑湾新港区是国家重点开发建设的四大国际深水中转港之一,远期规划建设80至90个泊位,将成为具有集装箱、散矿物和油品转运功能的深水专业化码头群的现代化新港区。

营口港。为一市两港,老营口港区位于浑河、太子河、辽河入海处,鲅鱼圈港区位于渤海辽东湾内。营口港与沈大高速公路、哈公路、长大铁路相连,鲅鱼圈港区距离沈大高速公路4.2公里、长大铁路9公里,与整个东北地区紧密相连,具有较强的货物集疏运能力。目前计划加快深水港区仙人岛新港区开发建设。

锦州港。位于中国渤海西北部的锦州湾内,是渤海西北部400公里海岸线唯一对外开放的国际商港,是辽宁省重点发展的北方区域性枢纽港。有5条高速公路(锦州港—北京、沈阳、潮阳、盘锦、营口),2条国家级公路(102国道、3052国道)。

丹东港。是东北地区东部最便捷的出海口,拥有生产泊位9个(万吨级以上泊位5个)。2007年货物吞吐量2611.6万吨,集装箱吞吐量18.2万TEU。

发展比较分析

腹地比较分析。大连港与营口、锦州两港的腹地重叠,特别是相对营口港大连港由于距离腹地相对较远,使得陆上运距造成的运输成本差异较大,加上辽宁中部七城市合作协议形成的“大沈阳经济圈”,都将加剧东北地区货物向营口港分流的趋势,导致大连港内贸份额下降加大,从2001年51.2%下降到2006年28.5%,2007年则为25.7%。与之相反,营口港内贸集装箱量与日俱增,2004年完成内贸52.9万TEU,同比增长47.8%,到2006年则达88.9万TEU,2007年突破100万TEU关口,达123.9万TEU,近几年增速均高达40%,占四港总和比重高于60%,目前营口港将自己定位为内贸枢纽港及国际支线港。锦州港内贸增幅也较大,2004年完成内贸箱量9.8万TEU,2005年为19.9万TEU,2006年锦州港内贸集装箱量突飞猛进,达30万TEU,2007年为42.7万TEU,增速高达42%,今后还将高速增长。以上两港对大连港箱量形成较大的分流压力。

基础设施比较分析。大连港口拥有大连市统一规划的信息平台和成熟的EDI系统，因此，相对于营口、锦州港有明显的优势。大连港在泊位拥有的数量，尤其在深水泊位方面，都在省内港口中占有绝对优势。但目前营口、锦州两港在硬件设施方面的发展速度也非常迅猛，近几年，营口和锦州港都致力于码头能力提升，港口设施也越来越趋于现代化、智能化，以适应集装箱大型化，并且都在增加集装箱的专用泊位，为争取到更多的东北地区货物运输打下基础。诚然大连港口具有先天的资源优势和先发优势，但营口、锦州两港的发展潜力不可小视。

箱量比较分析。从箱量上看，营口、锦州两港与大连港相比有很大的差距，但由于他们与大连相比基数较小，因此在增幅上远远超过了大连港，基本情况见表2。

从表中可以看出，营口、锦州两港的内贸集装箱量占很大的比重，并且可以看出营口已经超过了大连港的内贸集装箱吞吐量，因此大连港为了避免由于运输成本上的劣势而失去很多的货源，一方面应该设计合理的运输方式和集疏运场站的配置，另一方面可以在合适的地方与铁路合作开通港铁联运，把保税区功能延伸到内地设置内陆干港，可以很好的扭转这种劣势。

目前在东北地区，虽然营口港发展势头迅猛，但大连港仍然是最重要的战略性港口。总体而言，东北地区与其他地区集装箱运输的发展差距在加大，就货物吞吐量而言，东北地区港口占全国沿海港口的比重为10%左右，集装箱吞吐量所占比例仅为5%，东北地区集装箱运输发展任重道远。在政策上，国家振兴东北老工业基地政策措施的出台，在经济上，各地政府高度重视发展，东北地区经济总量持续快速增长，这都给与了东北地区各港口一个发展的契机。但是最重要的是集装箱运输的发展必须有充足的货源，东北地区的港口尤其是大连港必须开拓更多的货源，作为大连港核心腹地的东北三省与青岛港、天津港的腹地经济总量差距很大，更远落后于依托长江三角洲的上海港，腹地经济发展的滞后已成为阻碍东北各港进一步发展的主要原因。因此应该扩大港口辐射服务半径，大力拓展国内外货源市场，扩大与日本、韩国、俄罗斯及东南亚的贸易往来，拓展适箱货源，扩大国际中转运输业务。

[发表评论](#) [告诉好友](#) [打印此文](#) [收藏此文](#) [关闭窗口](#)

上一篇：[改革开放三十年看马鞍山内河水运](#)

下一篇：[舟山港域腹地拓展与集疏运系统建设](#)

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

- 中心开花战略为宜宾港插上腾飞之翼 06-10
- 发展涉港服务业 助推港口经济腾飞 05-06

基于GIS的舟山港口岸线管理信息系统	03-19
南通市沿海岸线建港条件分析	02-10
加快水上康庄工程码头设施建设	01-12
舟山港域腹地拓展与集疏运系统建设	01-12
改革开放三十年看马鞍山内河水运	10-21
重庆港口集装箱运输发展思考	08-26
发展现代大港口 服务温州经济	08-22
海西三大港口综合竞争力差异分析	07-29

[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](#)

