

## 武汉港口集装箱产业竞争力跃迁研究

作者:周尧章 来源:中国水运杂志 日期:2008年11月10日 点击:

**摘要:** 基于产业经济的角度研究了武汉港口集装箱产业, 结合钻石体系分析了武汉港口集装箱产业的竞争力状况, 并提出其发展目标的市场定位, 最后利用产业的空间整合提出武汉港口集装箱产业竞争力跃迁的路径, 为该物流服务业在武汉地区的发展提供一条新思路。

**关键词:** 港口 集装箱 竞争力 空间整合

国外及我国沿海经济比较发达地区的实践证明, 港口集装箱物流业凭借其规模成本、运输的便利性、以及其他的综合服务功能优势, 正成为现代物流服务业中心; 从沿海到内陆的扩展, 港口作为多式联运的转运点, 实现了物流空间转移的流通效率。武汉港处于长江干支线水运体系中枢纽位置, 区位优势明显, 拥有丰富的资源, 集装箱企业规模较大, 数量比较多。加快武汉港口集装箱产业的建设, 不仅有利于扩大外部市场, 加快武汉地区物资的周转, 同时也带动了相关产业的聚集和发展, 增强了跨地域的合作。武汉港口长期依赖大量散装市场, 忽略了其集装箱业。随着内陆重庆港, 长沙港, 南京港的集装箱业正迅猛的发展, 港口集装箱产业带来的巨大经济效益已经引起了高度重视。

在此背景下, 研究武汉港口集装箱物流产业, 通过分析武汉港口集装箱现状, 运用波特钻石理论研究该产业的竞争存在的优势、劣势与机遇, 由此提出武汉港口集装箱目标市场定位, 最后通过三类空间整合模式, 研究武汉港口集装箱产业竞争力提升的策略。

### 武汉港口集装箱产业的发展现状

截至2005年底, 武汉港共有各类港区31个, 包括分布在长江上的杨泗、阳逻、武石化、北湖、白浒山、武钢工业、沌口、青山外贸等23个港区和分布在汉江的舵落口、陈家墩、韩家墩、蔡甸等8个港区。其中杨泗港、阳逻港为大型集装箱港区, 现有集装箱泊位3个, 靠泊能力为3000-5000吨级。全港共有生产性泊位367个, 最大靠泊能力5000吨, 年货物通过能力4819万吨, 集装箱通过能力26万TEU, 商品汽车通过能力5万辆。港区现有水域面积132万平方米, 陆域面积525万平方米, 仓库面积23万平方米, 堆场面积270万平方米。

从2005年水运货运量、货物周转量、货物吞吐量三项主要指标完成情况看, 全市水运货运量高于重庆的2149万吨, 低于南京的9106万吨、上海的30148万吨; 货物周转量高于重庆的199亿吨公里、南京的133亿吨公里, 低于上海的9899亿吨公里的; 货物吞吐量高于重庆的3213万吨、南京的3189万吨, 低于上海的37896万吨, 在长江干线四大枢纽中位居中等水平, 这说明了武汉的港口建设及运营在长江干线港口中已处于落后状态。

### 武汉港口集装箱产业竞争力分析

波特 (Michael E. Porter) 提出钻石体系的四大要素用来分析国家竞争优势, 即生产要素、需求条件、相关产业和支持产业、企业战略、结构和同业竞争对手, 对于一个地区或者是产业集群来说波特的钻石理论仍然有很重要的指导意义。

#### 1. 生产要素

生产要素的聚集是产业形成的重要原因之一，而港口集装箱产业是一个劳动密集型和技术资金密集型产业，在集装箱运输项目投产初期和发展扩建阶段需要投入大量的资源，包括本地区区位优势带来的一系列低成本的土地和人力，银行资金的借贷，交通运输的便利性等。

武汉阳逻地区港口投资成本比珠三角地区投资成本更省。该土地成本不到珠三角地区工业用地挂牌价格的三分之一；阳逻地区大工业用电价格0.52元/度，普通工业用电价格0.70元/度；而珠三角地区实行峰谷电价，平均电价为0.98元/度；阳逻地区生活用水价格1.40元/吨，约比珠三角地区低35%；根据用水大户的需要还可供应工业用水，其水价比生活用水约低40%。阳逻地区普工工资平均为1300元/月，最低工资标准为600元，而珠三角地区普工平均工资为1600元/月左右。阳逻地区标准厂房建安成本为900元/m<sup>2</sup>，但珠三角地区为1500元/m<sup>2</sup>；阳逻地区普通工业为1.82元/m<sup>3</sup>，大工业为1.35元/m<sup>3</sup>，珠三角地区为4.50元/m<sup>3</sup>。阳逻电厂可向用户供热，高质量的蒸汽价格为130元/吨左右。

## 2. 需求条件

市场需求是产业发展的动力，它会刺激整个集群地区内的企业不断改革和创新。武汉港的主要经济腹地是武汉市、湖北省及长江上、中游各省市，还承担晋、陕、豫等省大宗煤炭中转和进口矿石装卸任务。武汉港作为通海港口，对发展外向型经济，沟通沿海与内地、东部与西部、发达地区与不发达地区，促进腹地经济的繁荣，具有重要意义。武汉港也已构成“中间开花”的经济腹地新格局，具有遍及长江水系和东北、华中、华南、西南、华北等19个省市自治区的货源结构。

武汉港口经济腹地的大宗货源有：豫、陕、晋每年经汉中转华东等地的煤炭400余万吨；长江沿线各钢铁基地每年经汉中转及调进调出钢铁约200万吨；经华东及南京调进的石油加工再销往湖北各地；云南、贵州及湖北荆、襄在汉中转的磷矿；从湖北各地进口的矿建材料，以及武钢等钢铁集团需要的从澳大利亚、朝鲜及海南、湖北大冶等地调进的金属矿。进出武汉还有木材、水泥、化肥；两湖、江西的粮食；湖北及各邻省的土特产。

近十年来，随着公路运输的迅速发展，长江航运业优势逐年减弱，内河港绝大多数企业出现亏损局面。武汉港煤炭等大宗散货货源越来越少，主要收入降低，但伴随的却是武汉集装箱业的兴起。以武汉为中心并形成辐射的广大内陆腹地新兴的高新技术开发区、经济开发区、出口加工区林立，聚集了全国主要的汽车、光纤、机电等生产大型企业，以及来自上海和南京集货运输的工业品，为武汉港口集装箱内陆运输提供了机会。

## 3. 企业战略结构和同业竞争者

随着大宗散货货源越来越少，武汉港口集装箱业的发展已经引起的重视，2008年7月武汉市委筹备成立了武汉新港规划项目，对综合交通体系，保税区，口岸建设，信息技术，物流园区等方面进行规划，将建设现代综合性服务的港口物流。也就是说武汉港口集装箱企业的管理应以信息技术为核心，由被动堆存、存取货物的仓库变成一个能够加工、包装、配送的综合物流中心。

同业竞争者主要包括了其他地域产业和国际企业。就港口群来说，武汉集装箱产业主要竞争者是我国长江流域的港口群。2007年，长江中下游省市港口集装箱吞吐量幅度猛增，其中安徽达38%，江西达23%，江苏达40%，而湖北武汉不到12%。重庆港与武汉港实力相当，江苏太仓港和南京港已突破100万标箱。就连与武汉毗邻的九江港，30万标箱能力的集装箱码头，也即将建成投产。就港口集装箱企业来说，其竞争者主要是来自长江中上游企业，长江下游企业以及沿海集装箱企业其实力已经远远超过了武汉。

## 4. 机遇和政府的角色

2002年湖北省政府首次规划的武汉“1+8”城市共同圈，将日益加强武汉经济与周边八个城市经济的区域一体，扩大了武汉物流的需求，物流渠道的整合加速了集装箱物流在这些内陆城镇之间的流通。于2009年即将建成的长江三峡水利枢纽，将使三峡库区的商机将成倍涌现，外国投资集团将长江中游（包括武汉）一带称为中国第三个三角洲经济带。根据正在制定的《武汉航运中心发展规划》，预测“十一五”期间，全市港口建设将投资35亿元，重点建设杨泗、阳逻、北湖、武钢工业港区，初步建立港口EDI系统，新建35个泊位，包括14个5000吨级泊位，改扩建、迁建30个泊位，包括9个5000吨级泊位。

总之，武汉港口有大量的铁路线与铁路干线联线，又有公路运输网相衔接，是铁路、公路、水路立体交通中比较适宜的物资集散地，是综合运输业服务的理想港湾，其定位应该是：“不仅是水路运输服务的一个支线港口，更应该加强成为港口集装箱的陆路运输一个转运站，同时成为提供多式联运、

## 武汉港口集装箱产业竞争力跃迁的空间整合

### 1. 本地整合

本地整合是指利用各种措施，不断促进在产业内部的分工，从产业链的纵向和横向衍生出更多的不同企业，对产业的环节进行“加宽”和“加长”，比如说通过对垄断国有企业进行拆分出多个竞争的企业，或是对其进行改组分解出多个不同但相关的企业。本地化整合也可以是对集群内企业具有相似性的部分进行整合，共享资源，比如说根据产品的相似性共享生产设备、共享原材料采购渠道、共享销售渠道等等。

### 2. 区域整合

将集群产业内部具有优势的环节延伸到其他相关产业集群的区域间整合，或者产业利用自己的影响力来吸引其它园区相关的企业进驻和加盟，强化本地集群式供应链环节，这就是产业集群的区域化整合。确切地说，与沿海地区集装箱港口群相比，武汉港口利用它在内陆运输的优势，吸引其他地区集装箱运输企业的加盟，整合集装箱运输设备，减少通关环节等。这种跨地区具有相关或相似性产业整合使得各个集群之间物流运作平台具有通用性。

### 3. 全球化整合

与国际港口集装箱企业相比，武汉港口集装箱业无论是整体实力，还是企业各环节的实力都比较薄弱，核心企业不具有竞争优势，无法将其优势业务链延伸到跨国领域，因此只有利用整个产业集群优势吸引全球价值链的核心企业进驻和加盟，承接全球集装箱的流通加工、转运等物流服务环节，通过产业集群与全球集装箱运输企业的合作，掌握产业的最新信息，有助于将市场推向国际，有助于产业竞争的升级。

## 结束语

总之，发展武汉港口集装箱产业需要明确该产业的市场定位和发展目标，利用区位优势 and 资源优势、以及武汉不断扩大的需求市场，吸引外部区域强势企业的加盟和资金的引入，提高武汉港口集装箱基础设施的建设，通过与本地区相关企业的合作弥补集装箱运输的不足，同时加强武汉港口内部集装箱企业的整合，共享资源，充分发挥集装箱的规模效益。另一方面，需要扩大港口服务业务范围，在以传统散装业务优势的基础上，发展集装箱运输、储存，流通加工等综合性服务业务。同时加强地方政府的对综合性港口物流园区建设，为港口集装箱业务提供便利性服务。

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

上一篇：[上海港：冲刺国际航运中心](#)

下一篇：[战略成本管理在港口企业中的应用分析](#)

## 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	
城以港兴——舟山与镇江港口经济发展比较	06-09
突出科学发展 发挥港口物流的带动效应	06-18
多方合力 化解曹妃甸港区锚地困境	06-18
港口之春：宏观经济走到“十字街头”	04-27
上海宁波两港“竞合”之路有多远	03-23
沿海开发背景下的南通内河发展取向	03-20
走健康发展之路 促舟山港口经济腾飞	01-08
舟山港域建设现状与可持续发展研究	01-12
提升温州港集装箱运输的有效途径	01-12
战略成本管理在港口企业中的应用分析	11-10

[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

