

珠三角集装箱运输竞争谋略

作者:邓国生 来源:中国水运杂志 日期:2008年08月04日 点击:

广州港被交通部列为内贸集装箱主枢纽港,与深圳港等一起被定为集装箱干线港,这是随着广州港南沙港区的大规模建设以及国际班轮的逐步开通和良好运作,交通部对广州港集装箱发展的重新定位。在这个新的起点上,南沙港区需要重新审视自己,更加明晰自身在华南地区的竞争环境,以适应未来集装箱发展的需要。

集装箱运输现状

南沙港区地处广州最南端,珠江西岸,位于华南地区的地理几何中心,水陆交通便利,自然条件优越,珠江三角洲是其主要的经济腹地,该地区的经济发展与集装箱运输状况决定着南沙港区的未来。

珠江三角洲是广东省外向型经济最发达的地区,是广东省集装箱运输最活跃、生成量最大的地区。2005年珠江三角洲地区生产总值和外贸进出口额分别达到1.8万亿元和4100亿美元,分别占全省的85%和95%,该地区各港口的集装箱吞吐量为2165万TEU,占广东全省的97.3%,预计到2010年和2015年珠江三角洲地区外贸集装箱吞吐量将分别达到3880万TEU和5100万TEU。从总体上看,广东省特别是珠江三角洲地区仍将是我国外贸集装箱运输需求规模最大的地区之一。

珠江三角洲在不同地区集装箱运输方式构成存在差异,东部地区集装箱公路运输明显高于水路运输,特别是深圳、东莞、惠州等地,其公路运输占85%左右,主要通过深圳港及香港港口进出;西部地区与东部完全相反,水路占主导地位,明显高于公路,占70%以上,特别是顺德、中山及江门,甚至达到80%以上,绝大部分集装箱到香港、深圳港口中转。

竞争优势

广州港南沙港区将规划建设50多个大型深水泊位,可满足广州港未来30—50年的发展需要。起步阶段的4个10万吨级多功能泊位在2004年9月份建成投产后,2005年已经突破100万TEU,预计在2006年将完成216万TEU,其中外贸集装箱吞吐量将达到100万TEU。这将进一步提升广州港的区域地位,使广州真正成为华南地区的航运中心之一。相对于周边其他大型集装箱深水码头来说,南沙港区具有以下几点优势:

1. 开发南沙港区是广州市南拓战略的重要组成部分

南沙开发是广州市建设国际性区域中心城市和提高城市综合竞争力的需要,是广州市市委、市政府为实现广州城市空间南拓而确定的重要战略部署,其中南沙港区的建设是该部署的重要组成部分,南沙港区的建设使广州港的发展重心向外迁移,完善了广州港的港口布局,提升了广州港的竞争优势,对促进广州市、珠三角地区乃至广东省的经济发展起着至关重要的作用。

2. 促进地区集装箱码头布局更趋合理

从珠三角地区港口布局上看,广州、深圳、珠海港是沿海主枢纽港,主要为本地地区的海运运输服务。目前集装箱深水码头主要集中在珠三角东部地区,珠三角西部地区没有集装箱深水码头,而南沙

港区的开发建设将彻底改变这一状况，使珠三角西部地区拥有集装箱深水码头，促进珠三角地区港口布局更趋合理。

3. 港区具有成规模开发的良好条件 发展潜力巨大

南沙港区所处的南沙开发区土地开发潜力巨大，水资源丰富，环境承载力较大，具备进行规模开发和布置发展大型交通、物流和工业基地的条件和潜力。建港条件好，建设成本相对较低，有条件采取成本优势的竞争策略。南沙港区靠近广州港出海主航道，岸线丰富，顺岸可利用岸线达7-8公里，挖入式可利用岸线增加15公里，总共可容纳50个左右大型泊位。另外，黄阁有21公里的岸线资源，南沙也有部分岸线资源，可配合广州港南沙港区建设进行综合开发。通过围垦，龙穴岛地区可拥有65平方公里的陆域资源，将规划建设广州港南沙港区及与港口相配套的仓储运输业，并结合发展临港工业和出口工业。

4. 靠近经济腹地集疏运条件便利

南沙港区地处广州市域最南端——珠江出海口虎门水道西岸，东与东莞虎门隔海相望，西连中山市，靠近珠江三角洲中、西部经济腹地。南沙港处于珠三角的几何中心位置，陆上距广州市区以及深圳、珠海、澳门、东莞、中山等14个大中城市距离都在60公里以内，集疏运条件十分便利，目前南沙港区采取了减免路桥费等多项优惠措施，鼓励多种集疏运方式疏港，陆路集装箱运输费用低，在地理区位及运输经济性方面占有优势。

5. 码头建设抢占先机有利于尽早形成规模

南沙港区一期4个10万吨级泊位已于2004年9月投入使用，并在2005年完成了108万TEU的集装箱吞吐量，二期工程的6个集装箱泊位将在2006年底及2007年陆续投入使用。而周边港口大型深水集装箱码头将在“十一五”陆续投产，建设进度均慢于南沙一期工程。因此，南沙港区在码头建设上占了先机，从而在占领集装箱货源市场方面具有时间优势，世界最大的全集装箱船可直接靠泊港区，竞争规模正逐步形成。中海、中远两大航运巨头已经分别入股南沙港区一期、二期的经营与开发，也将为南沙港的腾飞提供强大的动力。

经营发展策略与建议

为使南沙港区能够顺利经营，完善广州港的配制功能，尽快促使广州成为真正的华南航运中心，在南沙港区的发展中，建议采取以下政策措施：

1. 加大航线班轮密度

目前已经开辟16条内外贸班轮航线，包括红海线、欧洲线、北美线、美西线、澳洲线、中东线、东南亚线、日韩线和沿海内贸航线等，但开辟这些航线的班轮公司，基本上都是中海、中远两大班轮公司及其联盟成员，联盟外的班轮公司鲜有加入。南沙港区要加大市场宣传和推广，重点向货主、货代和船公司推介码头的优势与规模，采取包括转让股份等手段积极吸引国际班轮公司的加盟，扩大战略伙伴的构成，才能进一步增强其竞争优势。

2. 实施通关便利措施

近年来，为进出口货物和国际集装箱运输提供快速的通关服务被越来越重视，实现口岸“大通关”，已不仅仅是简单的“一关三检”问题，必须建立和健全统一、透明和规范化的监管运营新机制，建立和完善关贸协作，创新通关模式，建立真正方便客户和港口码头的通关监管机制，才能满足港口发展需要。

3. 完善集疏运条件

南沙港区集疏运方式将主要依赖公路运输，水路驳运为辅。南沙在初期的基础设施阶段，应当把眼光尽量放长远一些，争取政府加大支持，使基础设施超前发展，打造完善的集疏运条件。加速疏港路网的建设和改造，加快向番禺、广州、佛山、中山等地货物的疏运速度。减少路桥收费站密度，取消不合理收费，减少货主和运输公司的负担。通过蒲州大桥、龙穴大道、黄埔大桥的建设，缩短东莞西部地区到南沙港区的运输距离，把经济技术开发区和南沙港区更为紧密地联系起来，增强对上述地区货源的吸引力。另外，远期随着南沙港区腹地进一步扩大，应考虑铁路进港的可行性。

4. 重视信息平台建设

南沙港区要在实施成本领先的竞争策略基础上，更加重视信息平台的建设。利用先进的科学技

术, 提高管理的现代化水平, 提供优质服务, 打造港口的核心竞争力。应用IT、GPS等现代信息技术, 通过建设具有世界先进水平的集装箱操作管理信息系统、EDI系统、电子闸口系统、码头堆场闭路电视系统、电视大屏幕资讯系统和X射线检测系统等, 使港口不仅与海运、公路、铁路等各种运输方式紧密联系, 成为集装箱运输枢纽, 而且与生产、贸易、金融、口岸等部门联网, 使港口成为货物流、信息流、资金流等网络的综合节点。

5. 加强资源整合 优化港口功能

本着箱源集中、整体优化的原则, 重新对广州范围内的集装箱码头进行功能定位, 形成分工合理、层次分明的港口经营体系。协调好与香港、深圳港之间的关系。相互之间已经形成一个互联互通, 相互竞争的组合港关系。相信南沙港也会在未来几年得到长足的发展, 与香港、深圳港形成新的大珠三角经济圈中的组合港群, 在竞争中优势互补, 共同繁荣, 这也将成为南沙港区在珠三角港口竞争中的发展方向。

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

上一篇: [解放思想 推动长江航道科学发展](#)

下一篇: [高油价催热黄金水道](#)

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

- | | |
|----------------------|-------|
| 继续推进航运业平稳较快发展 | 06-15 |
| 走向世界的中国海运 | 06-15 |
| 提升软实力 打造航运强国 | 06-12 |
| 尽快完善交通运输突发事件新闻宣传应急机制 | 03-02 |
| 加快交通运输信息化建设 促进行业管理与服 | 03-02 |
| 推进综合交通发展若干思考 | 03-02 |
| 深化交通行政管理体制改革 促进政府行政职 | 01-08 |
| 推进综合交通发展的若干思考 | 01-08 |
| 面向未来的邮政 | 11-19 |
| 继续深化改革 发展现代邮政 | 11-19 |

