

珠三角国际集装箱港口的发展策略研究

作者:杨迎秋 来源:中国水运杂志 日期:2008年03月21日 点击:

摘要:对珠江三角洲两大港深圳和广州与香港港进行比较分析,对珠三角各港根据货源、航线、吞吐量情况进行定位分析。认为珠三角港口将来要在一体化条件下生存,必须采取竞争与合作策略。深圳和广州港两个枢纽港联合发展,协调各自的优势,枢纽港与支线(喂给)港应构筑组合运输网,建立经济共同体。珠三角集装箱各港口以全局思想统筹规划、合理分工,通过竞争的分工与合作,达到区域内各港间的双赢或多赢局面。

关键词:珠江三角洲 港口 外贸 集装箱运输 发展策略

中图分类号: U652.1 文献标识码: A 文章编号: 1006-7973(2008)01-0009-02

一、珠三角国际集装箱港口的定位

集装箱港口的定位与发展策略是密切相关。定位取决于多方面的因素:港口资源能力、腹地经济规模、配套服务环境、竞争环境、政策等。港口定位决定其发展策略,反过来发展策略的实施及其效果会加强或者改变港口的定位。如表1-1所示珠三角各港口定位:

表1-1 珠三角集装箱港口类型

港口	珠海高栏港	东莞港 中山港 江门港 佛山港 肇庆港
货源范围	以珠三角为主,如江门、肇庆。集装箱主要喂给香港	以市域为主
航线	主要是香港的喂给航线和深圳广州的支线航线	主要是香港、深圳广州的喂给航线,以及珠江水系内的集疏运航线和沿海运输航线
吞吐量	国际集装箱量偏少	国际集装箱量偏少
类型	珠海高栏港于2005年两个5万吨级集装箱码头工程开工,但目前由于量少、航线少,为国际集装箱支线港	喂给港

港口	香港港	深圳港	广州港
货源范围	主要集装箱货源来自中国内地,尤其是珠三角。出口到海外市场的货物中约2/3来自中国内地,海外市场进口到香港的货物中,约有30%运往中国内地	72%左右的集装箱货源来自珠三角,广东省其它地区占8%,两湖、广西、云南、贵州等省区占6%,国际中转约占7%,国内贸易约占7%	出口货源主要来自珠三角各地,进口货物来自沿海各地港口
	国际航运中心,目前有80家国际	世界排名前20位的大型班轮公司	广州南沙港区:目前已经开辟

航线	船公司在港设有分支机构，平均每周有450条国际班轮航线挂靠，连接世界60多个国家的170多个港口	已有19家在深圳港开通干线直达航线挂靠的港口几乎覆盖世界各地的集装箱港口，90%以上的航线同时挂靠香港	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
吞吐量	香港自1994年以来连续12年稳居世界第一货柜港口地位，估计2010年集装箱吞吐量约为2500万TEU，货运处理总量和集装箱处理量在大珠三角区域内都排第二位	深圳港（包括盐田、蛇口、大铲湾等港区）自2000年以来，发展迅猛，2006年吞吐量为1846.9万TEU。估计在2010年在大珠三角位居集装箱处理量第一位	随着2004年9月广州南沙港的建设和投产，每年增长率为42%，远高于香港和深圳，2006年吞吐量为665.5万TEU
类型	国际集装箱枢纽港	国际集装箱枢纽港 华南地区集装箱枢纽港	国际集装箱干线港 华南地区集装箱枢纽港

二、对国际港口群合作经验的借鉴

临近港口的合作。比如韩国的釜山港和光阳港，为了缓解釜山港日益繁忙的运输任务，为了建设东北港集装箱枢纽港，韩国政府实施了“双港发展策略”。

同一流域港口的合作。美国哥伦比亚河下游有7个港口，其中前3个在俄勒冈州，四个在华盛顿州。7港合作进行了哥伦比亚河的疏浚工程，共同投入基金研究疏浚的可行性，又共同负担工程费用。同一地区内的港口合作。美国华盛顿州内的港口成立了华盛顿州公共港口协会。建立会员港再记帐系统、基金投入产出租赁等方面相互咨询；邻港联合进行揽货和市场营销；相互借用、出售或租赁设备。

跨国联营的港口合作。丹麦哥本哈根港和瑞典马尔默港组建的联营港口在2001年成立。两港联营的优势不仅是资源共享，也是简化谈判程序，节约时间和精力，最大限度减少空箱运输，全面平衡货物的进出口运量，减低用户成本，也为两个国家的市场提供统一的物流。

三、珠三角国际集装箱港口群的协同发展策略

珠三角各相近港口集装箱码头互争货源，恶性的价格竞争问题已是有目共睹的不争事实。然而码头已造好，与其大家拼个鱼死网破，还不如联合起来共图繁荣为好。因此，如何避免竞争，共同提高经济效益，解决珠三角集装箱枢纽港和支线港协调发展的问题，是摆在面前的一个全新的课题。

作者认为应当协同建立区域性的枢纽港和支线港共存的组合运输网，商定共同遵守的约定，划分揽货的地域范围，采用契约的形式，实行互补互助的大生产格局，从而实现各集装箱码头经营竞争的双赢或多赢。

1. 深圳港和广州港的协同发展策略

(1) 充分共享腹地资源

深圳港以深圳经济特区为主体的珠三角东部地区为依托，广州港以特大城市、华南最大城市广州为主体的珠江三角洲西部地区为依托，划分内陆腹地范围。两港在吸引各自腹地充沛的外贸货源的基础上，充分利用土地资源丰富，地价低，劳务费低和装卸费率低的优势，分流香港国际中转部分货物。

(2) 加强信息平台建设，建立信息共享网络

两港要在实施成本领先的竞争策略基础上，要重视信息平台建设。通过建设具有世界先进水平的集装箱操作管理信息系统，使港口与海运、公路、铁路等运输系统和贸易、金融、口岸等部门联网，使港口成为物流、信息流、资金流等网络的综合节点。

(3) 口岸合作，进一步推动口岸大通关环境建设

进一步开发口岸，实现大口岸，一次报检通关。不断完善快速通关、便捷通关、联网监管等措施，简化程序，优化和改善口岸服务条件。建立“大通关”的协调联动机制，积极为港口、船舶、货主创造一个高效便捷安全的进出口通道，提高通关效率，实现快进快出，降低进出口商品的直接和间接成本，赢得市场竞争的先机。

(4) 加速人才的引进和培养

加大人才的引进和培养，充实集装箱物流类和相关管理专业人才以及后备力量。一是要与国内外高等院校建立起长期的稳定的人才培养关系；二是不定期地举办人才招聘会和人才交流活动；三是引导企业切实作好自身人才激励从业人员自觉进取，不断地提高自身知识与专业水平。

(5) 形成协调机制，开展对外竞争

为开展对外竞争，两港除加强各自的港口设施设备配套建设外，两港可以考虑建立协调机制，实现流域内的各种标准化运输，如标准船舶，标准航运规则，标准航道条件等，建立无壁垒的港航体系。利用华南门户的有利地位和面临南海国际航运要冲优越的航运地理位置以及内陆腹地集疏运方便的条件，协调一致开展对外竞争。

另外深圳和广州港应协调好与香港之间的关系，相信在未来几年，香港港、深圳港和广州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。

2. 深圳、广州枢纽港与周边支线（喂给）港的协同发展策略

枢纽港的形成有其客观的固有条件，譬如优越的自然条件、经济腹地、完备的装卸设施、先进的电子数据传输、领先的管理水平。支线港虽然不完全具有上述所需的条件，但支线港在物流环境中，离货主最近，因此为货主提供的服务更直接，提供的服务范围也就更大。

形成区域性的组合运输网，这样可以减少互相竞争，集中有限资源，扩大纵深腹地市场占有率。节约竞争费用，提高集装箱吞吐量，减低集装箱码头的经营成本，提高集装箱运输的经济效益，加强整个珠三角港口的竞争力。

(1) 集装箱枢纽港与支线港相辅相成构筑组合运输网

商定共同遵守的约定，划分揽货的地域范围，采用契约的形式，实行互补互助的大生产格局。在约定中，枢纽港以规模效益取胜，枢纽港与周边中小集装箱码头在各自划分的范围分头争取货源。枢纽港重点是承担国内外和第三国的集装箱中转任务，同时经营本地区和内陆腹地划分份额内的揽货任务以及开拓国际航线的任务。

支线港除可以开辟国内的集装箱运输航线外，也可以按照约定的内陆腹地范围承揽外贸进出口货，出口箱运达枢纽港进行中转装载大船；国外进口箱则由枢纽港按地区中转运达支线港卸船。支线港可以要求枢纽港确保中转出口箱装载最近的航班；支线港承担协议划分的内陆腹地货源开发，枢纽港划分的内陆腹地集装箱进出口中转业务由支线港承运。

(2) 集装箱枢纽港与支线港共享效益结成经济共同体

效益是检验经营结果的标准，双赢是共同合作的前提，构筑成枢纽港与支线港的组合运输网后，如何分配经济效益是组合运输网成败的关键。一是对支线港运来的集装箱免收或减收卸船费、对运往支线港的集装箱免收或减收装船费；二是把支线港的中转集装箱就近航班优先装卸船。这样做就会利弊互补，各取所需，结成经济共同体。

从零和竞争到互相满足再达到双赢。支线港有了确定区域内的集装箱货源，有了可靠的进出口船期保证，可以获得稳定增长的经济收益，何乐而不为呢？枢纽港减少了周边地区集装箱码头的分流，减轻了划分内陆腹地区域揽货的压力，增加了众多的支线港，从而向国际集装箱枢纽港快速发展，以规模效益填补给支线港让利的损失，又何损失之有？

3. 政府应创造公平的竞争环境

在珠三角集装箱港口市场的经营环境中，政府最重要的是给区域港口市场营造一个公平的市场竞争环境。政府应强化对珠三角集装箱港口及港口相关行业的市场准入标准，并保证市场准入的平等性。政府应保证对港口基础设施建设投入必要的资金，同时应确保国家资金投入在不同港口间的公平性。政府应关注对港口集疏运系统的布局规划与资金投入的公平性，包括疏港交通、临港工业及产业的开发。公平性体现在例如隧道、高速公路、大桥等收费对港口竞争力的不同影响，如何确保价格竞争在影响港口竞争力方面的公平性。

四、小结

综合上述分析，珠三角集装箱枢纽港与支线（喂给）港应该根据自己的业务范围和实际情况，构筑组合运输网，建立经济共同体，以全局思想统筹规划，合理分工。最终会形成以香港组合港为国际航运中心，广州港南沙港区、深圳港为国际集装箱枢纽港，其它港口为补充的泛珠江三角洲港口群格局。（参考文献略）

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