

· 综 合 ·



“十三五”期全国沿海港口发展思路

彭玉生, 丁敏, 张志霞, 刘健, 王海霞

(中交水运规划设计院有限公司, 北京 100007)

摘要: 回顾“十二五”期全国沿海港口建设、运营情况, 总结沿海港口发展的阶段性特征, 结合我国经济社会总体发展形势, 研判“十三五”期沿海港口发展方向并预测吞吐量发展规模, 并在此基础上, 提出“十三五”期沿海港口发展思路。

关键词: “十三五”期; 沿海港口; 转型升级; 结构调整

中图分类号: U 651

文献标志码: A

文章编号: 1002-4972(2016)10-0013-05

China's national coastal port development strategy during the 13th Five-year Plan

PENG Yu-sheng, DING Min, ZHANG Zhi-xia, LIU Jian, WANG Hai-xia
(CCCC Water Transportation Consultants Co., Ltd., Beijing 100007, China)

Abstract: The paper reviews the construction and operation of China coastal port during the 12th Five-year Plan and summarizes the stage characteristics of coastal port development. Considering China's economic and social development situation, the overall development direction of the coastal port during the 13th Five-year Plan is analyzed and the throughput of 2020 is predicted. On this basis, the train of thought on development of China's coastal port during the 13th Five-year Plan is proposed.

Keywords: the 13th Five-year Plan; coastal port; transformation and upgrading; structural readjustment

1 “十二五”期沿海港口建设、运营情况

1.1 港口建设情况

“十二五”期, 全国沿海港口建设投资总体高位运行, 分年度看呈“前高后低”建设态势, 分地区看“后发地区增长迅速、传统港口强省/市增速放缓或投资下降”; 期间, 新增码头泊位 800 余个, 其中深水泊位超过 550 个, 新增年通过能力约 20 亿 t, 仍保持较大建设规模。

截至 2015 年底, 全国沿海拥有各类生产性泊位约 6 800 个, 其中深水泊位约 2 200 个, 年通过能力合计约 88.5 亿 t。从主要货类运输系统看, 煤炭、原油、矿石和集装箱专业化泊位年通过能力分别为 17.0 亿、8.7 亿、10.0 亿 t 和 1.7 亿 TEU;

其中, 北方八港煤炭装船泊位年煤炭下水能力 6.5 亿 t, 20 万吨级及以上原油泊位年一程接卸能力 6.2 亿 t, 20 万吨级及以上矿石泊位年一程接卸能力 5.9 亿 t。

1.2 港口运营情况

1) 沿海港口货物吞吐总量、外贸货物吞吐量增速趋缓。“十二五”期, 受我国经济和对外贸易增速回落的影响, 沿海港口货物吞吐量增速放缓。2015 年, 全国沿海港口货物吞吐量、外贸货物吞吐量分别为 93.5 亿和 35.3 亿 t^[1], “十二五”期年均增速分别为 7.5%、7.8%, 相比“十一五”期、“十五”期均有所下降, 且呈前高后低发展态势(图 1)。

收稿日期: 2016-06-16

作者简介: 彭玉生 (1966—), 男, 硕士, 教授级高级工程师, 注册咨询工程师 (投资), 从事港口航道及海岸工程咨询与设计工作。

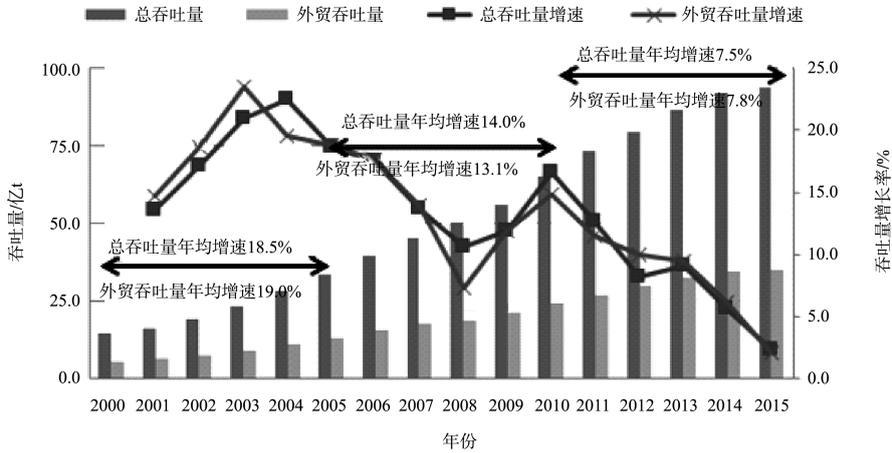


图1 2000年以来全国沿海规模以上港口吞吐量变化态势

2) 货类结构进一步优化,四大传统货种所占比重下降,新兴货种吞吐量增长强劲。随着我国逐步进入工业化后期,产业结构不断优化,四大传统货类保持稳定增长,所占比重由期初的73.0%下降至期末的68.8%,除铁矿石增速稍高外,煤炭、石油、集装箱增速均低于沿海港口平均水平。同时,依托先进制造业和新能源产业发展,LNG和商品汽车则表现出强劲增长态势,年均增长率分别为24%和10%(图2)。

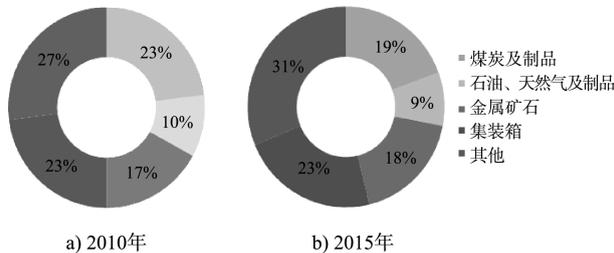


图2 “十一五”期末、“十二五”期末我国沿海港口吞吐量构成比例

3) 港口货物吞吐量主要集中在环渤海、长三角两大港口群,环渤海、东南沿海、西南沿海港口群吞吐量增速高于全国平均水平。分主要货种看,煤炭、原油、铁矿石吞吐量主要集中在环渤海、长三角港口群,分别占80%、77%、92%;集装箱吞吐量主要集中在环渤海、长三角及珠三角港口群,占91%。

1.3 港口适应性分析

总体来看,全国沿海港口总体适应当前国民经济和对外贸易发展的需要,泊位能力由存在缺

口转为基本适应,但存在货种、区域的不平衡性。

北方八港煤炭下水泊位能力基本适应煤炭下水需求,但煤炭上水接卸能力,尤其是长三角、西南沿海港口群煤炭专业化上水码头能力不足。原油专业化码头通过能力总体适应度较高,高于国家要求的1.1的保障水平,分区域的泊位通过能力也基本满足区域原油运输需求。矿石专业化泊位能力仍存在一定缺口,且具有一定的区域不平衡性,东南沿海港口群泊位能力适应度较高,东南沿海港口群没有专业化矿石泊位,矿石接卸全部在通用泊位完成。集装箱泊位年通过能力经充分挖潜后可达到1.9亿TEU,适应度基本满足需求。

2 我国沿海港口发展的阶段性特征

目前,我国沿海港口发展逐步从以总量为主的初期发展阶段,逐步向中后期发展阶段过渡,港口建设任务增量减少,港口结构优化、服务能力提升、转型升级要求迫切。

1) 港口供给能力明显增强,发展成效显著。

在经历20世纪80年代后期全面建设后,沿海港口的规模、等级、设施和作业条件等均得到改善,缓解了过去“船货压港”和能力不足的局面^[2],总体适应当前国民经济和对外贸易发展的需要,煤油矿箱及LNG等专业化码头能力和配套航道条件基本适应船舶大型化发展趋势。港口发展成效显著,综合性大型枢纽港发展势头良好。

2) 港口布局日趋均衡,功能不断完善。

沿海港口总体布局日趋合理,基本形成五大区域港口群体;老港改造与新港建设并举,区域港口群内大中小港口协调发展。同时,沿海港口功能不断完善,服务效率不断提升,基本完成第二代港口向第三代港口的转变^[3],成为外向型经济发展中贸易流通的重要枢纽。

3) 港口转型升级步伐加快,基本适应经济发展新常态。

在全球经济增速放缓导致港口需求增速下降、港口间同质化竞争严重、港口企业效益增长乏力、港口发展面临环保安全压力以及新技术、新业态涌现等背景下,为适应经济发展新趋势,沿海港口转型升级步伐加快。

4) 港口资源整合掀起新一轮热潮,促进区域港口一体化发展。

当前,国家战略逐步由单点式向区域式发展转变,“一带一路”、长江经济带、京津冀协调发展等国家战略给区域港口资源整合创造良好条件。通过港口资源整合,以资本为纽带,协同港口间发展的重点和趋向,实现区域港口的良性、共赢发展。

5) 港口建设和经营主体日益多元化,港口发展内生动力不断增强。

沿海港口投资、经营市场基本形成了以国有资产为主,带动民营资本和外资共同发展、齐头并进的多元化格局,主要港口经营性设施建设融资渠道畅通,资金约束逐渐弱化,港口发展的内生动力不断增强;同时,政企注重分工协作,职责渐趋归位。

在沿海港口发展取得阶段性成效的同时,依然存在外延式粗放型扩张不可持续、港城矛盾日益突出、在物流体系中的作用未能充分发挥、市场化体系有待完善等问题。

3 我国沿海港口发展方向

3.1 经济社会发展形势对沿海港口的影响

根据我国经济社会发展形势,“十三五”期将

是我国沿海港口“提质增效升级”的转型关键期,沿海港口发展将呈现“增速放缓、货类优化、服务升级、模式转变、整合发展”的新趋势^[4]。

1) 经济增长和产业结构调整趋势,导致港口需求形势发生变化。

经济新常态下,沿海港口将告别过去高速增长期,步入中低速发展通道,呈现吞吐量净增量、年均增速“双下降”的趋势。在产业结构升级、先进制造业和战略新兴产业加快发展、消费支出对经济拉动作用进一步提高、能源结构优化调整等背景下,沿海港口货类结构将进一步优化,大宗能源原材料吞吐量增速将进一步放缓,集装箱、LNG、商品汽车、重大件、邮轮游艇客运等将成为新的增长点,所占比重将进一步提升。此外,区域经济发展的不平衡性及产业布局的差异性,导致长三角、珠三角港口群吞吐量规模趋于稳定,西南沿海、东南沿海港口群吞吐量显著增长。

2) 全方位开放战略的实施,要求港口功能进一步提升。

在我国全方位开放背景下,自贸区战略的深入实施及“一带一路”六条国际经济合作走廊的建设,将提高我国沿海港口在全球运输网络中的资源配置能力,推动港口航运经纪、商贸展示、金融保险、港口地产、跨境电商、航运交易、船舶交易、信息咨询、海事仲裁等现代服务功能全面发展,推进沿海港口航运、物流中心的建设。

3) 区域协调发展战略的实施,要求港口加强资源整合、发挥辐射引领作用。

区域协调发展战略要求沿海港口加快资源整合、优化布局,以市场为主导、资本为纽带,最终形成错位发展、优势互补、竞争有序、合作共赢的区域港口群。同时,作为全球化物流平台和对外开放的门户,沿海港口急需扩展对陆向纵深腹地的辐射范围,提升服务中西部地区经济社会发展的能力,带动和引领内陆腹地经济发展。

4) 城镇化的快速推进,要求实现港、产、城协调发展。

城镇化发展,一方面会产生老港区搬迁的需

求,港城矛盾将进一步显现;另一方面,造成生活用地与港口工地、交通用地、产业工地和临港工业环境等的冲突。在“多规合一”背景下,为推动城镇化发展,港口在与城市、产业协调发展中的作用更加突出,要求港口在轴带经济布局下,与城市、产业一体化发展。

5) 新技术的发展,要求港口探索“互联网+港口”运营模式。

随着国际上物联网、云计算、大数据等应用技术的普及,今后港口竞争力将从硬件组成方面,转到服务港口供应链的竞争上,要求沿海港口借力“互联网+”的发展理念,打造融合创新的智慧型港口,引导企业从生产型向服务型转变,由主要依靠增加资源投入向主要依靠科技进步转变,实现港口行业的跨界融合。

3.2 沿海港口吞吐量预测

1) 全国沿海港口吞吐量预测。

根据沿海港口吞吐量历年发展趋势、港口吞吐量与国民经济发展相互关系,结合国内外经贸发展趋势,综合预测2020年全国沿海港口吞吐量将达到115.0亿t,2015—2020年年均增速为4.2%(表1)。

表1 2020年全国沿海港口总吞吐量预测 亿t

预测方法	回归分析	二次指数平滑	三次指数平滑	二次移动平均	弹性系数
预测结果	124.3	98.1	127	115.4	119.0
推荐值	115.0				

2) 港口吞吐量增速合理性分析。

作为对外开放的门户,沿海港口发展水平与国民经济密切相关。借鉴已完成工业化国家和地区沿海港口发展经验,在整个工业化过程中,港口吞吐量增长大致呈“S”型曲线,吞吐量增速呈先增后降趋势。分工业化阶段看:一般情况下,工业化初期,港口吞吐量迅速增长,运输弹性系数大于1;工业化中期,港口吞吐量增速最快,运输弹性系数大于1;工业化后期和后工业化时期,港口吞吐量进入中低速增长期,运输弹性系数总体小于1(图3)。

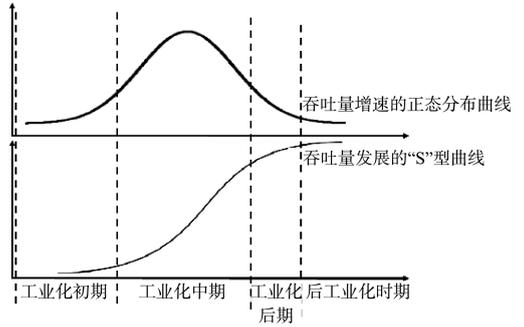


图3 工业化发展阶段及港口吞吐量变化趋势

今后较长一段时期,我国将处于全面建设小康社会的关键时期,同时向全面达到世界中等发达国家的可持续发展水平的目标奋斗,国民经济仍将保持中速增长,“十三五”期GDP增速约为6.5%。同时,由于我国处于工业化后期,产业结构将进一步向第三产业转变。

根据预测,“十三五”期全国沿海港口吞吐量将保持4.2%的中等增速,低于GDP年均增速,与国际港口吞吐量发展规律及其与工业化发展阶段特征基本一致(图4)。



图4 我国GDP增速与全国沿海港口吞吐量增速趋势

4 “十三五”期沿海港口发展思路

经济新常态下,沿海港口必须坚持贯彻“创新、协调、绿色、开放、共享”五大发展理念,破解发展难题,厚植发展优势,推动我国从“港口大国”向“港口强国”升级。

1) 坚持创新引领,增强沿海港口发展动力。

沿海港口发展融入创新理念,通过科技创新、管理创新、服务创新、制度创新和政策创新,推动港口转型升级。大力推进物联网、云计算、大数据等新技术的应用,促进智慧型港口建设;创新港口管理运营体制机制,开放市场准入,优化资源配置,创新合作开放模式,提高港口经营服

务水平;拓展港口物流服务功能,拓宽港口业务领域,发展港口金融、港口地产、港口跨境电商等新业态,推动港口多元化发展;围绕上海自贸区发展,创造“可复制、可推广”的经验,通过自贸区的制度创新和政策创新提升沿海港口国际资源配置能力。

2) 坚持协调发展,实现港口协调发展以及港产城联动发展。

完善港口布局规划,统筹港口群之间的协调发展;加快区域港口资源整合,以市场为主导、以资本为纽带,优化资源配置,统筹港口群内大、中、小港口协调发展。完善港口集疏运体系建设,统筹港口与内河、公路、铁路等运输方式的协调发展。落实“多规合一”政策,强化规划管理,树立港口、产业、城市整体协调发展理念,实施“以港口引导产业、以产业带动经济、以经济促进港口”的良性发展战略,实现港产城联动发展。

3) 遵循绿色发展,提升沿海港口发展水平。

绿色发展是港口实现可持续、健康发展的根本保障,要求港口经济更注重与资源、环境的协调发展。坚持节约集约利用岸线、土地和水域资源,提高资源利用效率;通过技术和管理创新,推广岸电、变频、绿色照明、油气回收等节能减排新技术和以LNG等清洁能源为燃料的港口接卸设备的应用,加强环境保护设施建设,加强港口环境监测、粉尘和噪声污染防治,创建绿色低碳型港口,实现经济、社会和环境效益的统一。

4) 坚持开放带动,实现共享发展。

在经济全球化背景下,开放发展是沿海港口提升国际综合竞争力的必然要求,通过“走出去、引进来、拓内陆”,打造具有国际竞争力的港口强国。沿海港口应紧抓我国全方位开放的重要机遇,积极融入“一带一路”战略,开展跨境、跨国业务,通过“走出去”,构建全球服务供应网络;利用外部优势资源,引进具有核心资源的战略合作伙伴,通过“引进来”,实现资源优化配置。同时,通过构建辐射内陆的综合运输大通道和布局内陆港,将沿海港口功能向内陆全面延伸,激发

沿海港口发展内生动力。

现代物流是新时期提升港口核心竞争力的关键。沿海港口通过提供全程供应链服务、开展全方位经营、实行全过程管理,以港口信息系统为纽带,将港口、货主、船公司、代理、内陆集疏运及口岸等政府单位有机地集成在一起,建立多方共赢互利的信息共享机制,实现运输、仓储、信息、金融、加工等业务融合发展,多方共享港口经济发展成效,提升沿海港口发展层次。

5) 调整建设节奏,发挥有效投资引领作用。

码头等基础设施方面:重点考虑提升南方煤炭专业化码头的上水能力,相应在珠三角、西南沿海港口布局建设15万~20万吨级外贸煤炭接卸泊位;在充分利用既有原油码头接卸能力的基础上,结合我国七大石化产业基地发展、原油管网布局及炼油市场主体多元化发展新形势,适当选址建设大型原油接卸码头;在西南沿海港口布局建设40万t矿石泊位;充分挖掘既有和在建集装箱码头能力,重点在干线港新建或改扩建1.8万TEU以上超大型集装箱泊位;同时,重点建设LNG、商品汽车、邮轮等新兴货种专业化码头。公共基础设施方面:以新港区航道、防波堤建设和既有港区的航道提升为重点,加强航道、防波堤、公用锚地等公共基础设施建设;加快推进铁路“最后一公里”和内河集疏运通道的建设,推进主要港区疏港高速公路的建设,构建“立体式、全方位、多元化、高效率”的港口集疏运体系;以规模化集装箱港区为重点,加快港口后方物流园区、产业园区建设。

参考文献:

- [1] 中交水运规划设计院有限公司.“十三五”期沿海港口发展建设趋势研究[R].北京:中交水运规划设计有限公司,2016.
- [2] 封云.沿海港口如何应对经济发展新常态[J].中国港口,2016(2):24-28.
- [3] 陈洪波.港城关系理论研究[M].浙江:浙江大学出版社,2011.
- [4] 中交水运规划设计院有限公司.“十三五”期沿海港口发展建设趋势研究[R].北京:中交水运规划设计有限公司,2016.

(本文编辑 郭雪珍)