

关于我国沿海港口发展与交通运输网络规划及管理问题

Problems on the Development of China's Harbors and Planning and Management of the Transportation Net

朱晓宁

(北方交通大学运输管理工程系 北京 100044)

1994 年以来,世界经济进入持续增长阶段,1996 年世界经济总体增长速度约达到 4.2%,经济的增长促进了整个世界贸易的增长,并出现了世界经济发展一体化以及贸易高价值的发展趋势。国际海运是国际贸易运输的主要形式,为了能够在 21 世纪的世界航运中占有一席之地,各国都在进行港口的建设,并采取高科技发展战略,使港口发展出现了新的发展趋势。

世界港口发展趋势

1. 集装箱化发展趋势

据有关咨询公司预测,90 年代外贸海运集装箱的平均增长速度为 4.1~5.6%,到 2000 年世界港口集装箱吞吐量将达到 12 280~14 169 万 t,2010 年将达到 21 644 万 t。世界 5 大集装箱港口吞吐量如表 1 所示。

表 1 世界五大集装箱港口吞吐量

港口名称	1995 年集装箱吞吐量(万 t)	年增长率(%)
香港	1 256.3	13.69
新加坡	1 185.0	13.90
高雄	505.3	3.10
鹿特丹	478.9	5.50
釜山	450.0	17.60

为适应海运集装箱化的发展,上述世界 5 大集装箱港口及其它集装箱港口都在以不同的规模和方式通过投资进行集装箱码头的建造和对传统件杂货码头的集装箱化改造,扩充堆场面积,购置装卸桥及其它装卸设备(如重型牵引车、堆场起重机、轮胎式龙门吊等),来提高港口的吞吐能力。集装箱吞吐能力已经成为各国港口之间竞争最为重要的组成部分。而集装箱化发展趋势又提出了空重集装箱中转站及箱场的布局及建设规模的问题。

2. 集装箱运输船舶大型化与中转枢纽港间直

达集装箱班轮高密度发展趋势

国际海运中,散装杂货船大都在 15~20 万 t;最大的油船已达 350 万 t;集装箱班轮则已向第五、第六代发展,载重量在 5~6 万 t 以上;也增加了集装箱在港的停留时间。集装箱班轮的大型化发展,使其可停靠的港口越来越少,直达班轮数量增多,为减少船在港停留时间,提出了对中转枢纽港集装箱的集结和疏散问题,这就要求加强对枢纽港与中小港及陆路集装箱中转站/箱场的集装箱集疏的组织与管理,形成由若干个卫星港围绕一个中心枢纽港的格局。

3. 港口航道和泊位深水化发展趋势

为适应运输船舶大型化发展的趋势,港口航道和泊位深水化发展,4 000TED 集装箱班轮要求泊位水深 12 米,6 000TED 集装箱船要求水深 13.5 米以上。因此,13.5 米以上的深水泊位和深水航道成为国际集装箱班轮未来主要船型对港口的要求。亚洲主要港口建设规划如表 2 所示。

表 2 亚洲主要港口建设规划

港 口	水深(米)	泊位数(个)	竣工期(年)
香港	15	4	1998
新加坡	15	8	1999
韩国釜山	15	4	1997
韩国光阳	15	4	2001
日本神户	15	5	1998
日本横浜	15	2	1999
日本东京	15	3	1996

4. 港口功能多样化与信息化发展趋势

现代化的港口已经形成具有装卸运输、工业、商业、物流和信息等功能;在信息传输上,世界主要港口均已采用网络化的信息系统,应用 EDI 系统进行信息的传递。我国沿海港口的发展也必将遵循上述发展趋势。

我国沿海周边港口格局及发展变化

我国沿海周边港口格局及发展变化对我国港口的发展产生很大的影响。

1995 年世界集装箱贸易量中,亚洲占 43.7%, 预计 2000 年将占 50%以上,2010 年将占 60%, 主要原因是由于亚洲经济的高速发展,没有经济的发展是不会产生这种结果的。世界 5 大集装箱港口有 4 个在我国沿海周边地区,在 4 个港口之间相互竞争的同时,又分别面临其它港口发展的竞争。我国沿海周边主要港口如表 3 所示。

表 3 我国沿海周边主要港口

港口名称	所属国家	港口名称	所属国家
香港港	中国	勒喜班港	泰国
新加坡港	新加坡	头顿港	越南
高雄港	中国	马尼拉港	菲律宾
釜山港	韩国	科伦坡港	斯里兰卡
上海港	中国	东京港	日本
光阳港	韩国	横滨港	日本
巴生港	马来西亚	大阪港	日本
丹戎不禄港	印度尼西亚	神户港	日本

(1)香港主要以我国华南和西南地区为经济腹地,盐田港、蛇口港和珠海港的建设,将削弱香港在华南贸易的地位;如果海峡两岸建立直接贸易关系,香港将面临高雄港的激烈竞争。

(2)巴生、丹戎不禄、勒喜班、头顿、马尼拉、科伦坡的发展,直接威胁新加坡在东南亚的转运贸易地位。

(3)东京、横滨、大阪、名古屋、神户形成日本集装箱港口群,其发展威胁釜山、新加坡、香港的世界集装箱贸易运量。

(4)上海港主要以长江中下游为经济腹地,一直是国家重点发展的港口,其发展不仅会吸引国内对外贸易运量,还会吸引世界中转贸易运量,对我国沿海周边港口的发展格局产生深远的影响。

我国港口基本现状及集疏能力

1. 我国港口基本现状

国家确定的 14 个沿海开放港口比较均匀地分布在我国的海岸线上。经过多年的建设,初步形成“三大门”格局,即“北大门”以秦皇岛港为中心,包括大连、天津的港口群;“东大门”以上海为中心,包括长江到杭州湾的港口群;“南大门”以广州为中心,包括深圳、港澳在内的港口群。

我国沿海港口适应世界港口的发展趋势而发

展。“九五”期间,全国港口国际集装箱吞吐量年增长速度超过 25%,高于世界其它港口的发展速度。1996 年达到 803 万 t,比 1995 年增长 21%。前 10 名集装箱港口排序如表 4 所示。

表 4 1996 年我国港口集装箱吞吐量排序(单位:万 t)

序号	港口	吞吐量	比上年增长(%)
1	上海	197	29
2	天津	82	17
3	青岛	81	34
4	深圳	58	105
5	广州	55.7	8
6	大连	42	12
7	厦门	40	29
8	珠海	27	-1.4
9	宁波	20.2	26
10	福州	17.7	17

2. 主要港口集疏能力

每一港口都需要通过内陆交通运输网络进行货物的集疏,交通运输网络的运输能力影响着港口的吞吐量,以上海、天津、深圳为例:

(1)与上海港相衔接的有沪宁和沪杭铁路、沪宁和沪杭高速公路、其它高等级国道,以及长江内河,集疏网络比较发达。

(2)天津地区公路发达,有 5 条国道干线和 30 多条市级公路,并有京津塘高速公路,以及京山、津浦铁路,通过这些公路及铁路进入全国的交通运输网。

(3)深圳港包括盐田、蛇口、赤湾、妈湾、东角头 5 个港区,通过京九、京广、广深、广梅汕铁路与全国铁路网相衔接,通过深广珠高速公路、深圳至惠州专用汽车公路、深圳至汕头一级公路、107 国道等进入全国公路网。

发达的交通运输网络是这些港口发展的基础和保证。

关于我国沿海港口发展的问题

1. 港口发展的基础

决定港口发展的因素有很多,综合分析,主要有以下几方面:

(1)港口所处的航运地理位置、港湾和航运条件是保证港口正常营运、促进港口综合功能发展的前提。处于世界航运的中心位置,优良的港口自然环境,为港口的发展提供了先决条件和发展可能,但这条件不是唯一的,港口的发展还取决于其它一些重要因素。

(下转第 47 页)

4. 在一个地名下,同一单位的论文未集中在一处。比如,1990年SCI年刊,山西大学出现在“山西”名称下的两个较远的地方,中间插入许多其它单位。

5. 出国进修人员发表论文,有时只署国外单位,不署国内单位,这也影响统计的准确性和一致性,造成单位间的不平衡。

此外,也有可能出现机检数多于一个单位人员实际发文数的情况。这是因为身在不同分支机构兼职的人员,发文时注明了各分支机构的名称,在SCI中论文则分别在各分支机构名称下出现,而对其上属单位来说论文数就会增加。

上列诸多问题都会给统计的准确性带来影响,所以必须对SCI的编制情况进行研究,并在统计中采用相应措施,以保证统计的准确性。要知道,统计是否准确关系到各校的排名次序,对具体单位来说是至关重要的。

科技论文的统计与分析是一项有意义的工作,为了进一步作好这项工作,我们提出上述几点看

法,希望能引起有关管理部门和实施机构的重视,也希望有更多的人参加讨论,使这项评价工作具有更好的导向性。

参考文献

- [1]1989~1993年中国科技论文统计与分析(年度报告),中国科学技术信息研究所
 - [2]世界高校论文产出排名榜,国家教委计划建设司、中国科技信息研究所,1993年5月
 - [3]我国综合大学1988~1993年科技论文排名,宋振峰,科技导报,1996年(3)
 - [4]SCI及其对科学研究成果的评价功能,胡小元等,科技导报,1997(3)
 - [5]科技文献检索,赖茂生、徐克敏编著,北京大学出版社,1994年5月
 - [6]1992年外文期刊目录,上海市020-060邮政信箱
 - [7]正确评价基础研究成果,王业宁等,光明日报,1996年1月13日
 - [8]1992年中国科技论文统计与分析(年度报告),中国科技信息研究所,北京:科学技术文献出版社,1993年12月
- (责任编辑 王宏章)

(上接第61页)

(2)港口所依托的城市以及该城市的经济发展条件和发展水平是决定港口规模和功能水平的基础,同时港口的发展也会促进城市的多元化发展,两者是相互促进的关系。

(3)港口经济腹地的资源量与开发、产业结构、经济发展水平是港口发展的潜力。航运的发展最终取决于货物的产生与消散地点、结构及数量,这与经济腹地的发展紧密结合。

(4)港口与经济腹地交通运输网络的衔接及其建设是港口货物集疏的保证。港口依赖于交通运输网络进行货物的集结和疏散,交通运输网络通畅,会提高港口货流的吸引数量,扩展港口吸引经济腹地的范围,没有完善的交通运输网络作保证,将影响港口的稳步发展。

2. 对港口发展的建议

港口及内陆交通运输网络是交通运输系统的组成部分,从整个交通运输系统的发展来看,应加强国家宏观调控在港口与交通运输网络发展规划中的作用。

(1)港口的建设应与交通运输网络建设统一

港口的建设规划应充分考虑交通运输网络的规划,将两者统一于交通运输系统建设规划中来,同步规划与实施,从而保证港口货物集疏的畅通。

(2)港口与铁路、公路、水运管理的规范应统一

港口与铁路、公路、水运共同承担外贸货物运输服务,四方面的联合可能贯穿于货物运输服务的全过程,需要加强彼此之间的协作,但如果没有一

个统一的管理规范和服务标准,则不利于部门的联合,也不利于满足货主的需求。因此,打破部门界限,建立统一的管理规范和服务标准是交通运输系统管理的重要内容。

(3)通过国家政策引导,确定中心枢纽港口与辅助卫星港口的格局

应依据总的格局,进行沿海港口的综合、大型化发展,需要改建、扩建每个港口的基础设施,并建立完善的综合服务组织机构和服务体系,开行直达班轮并增加开行密度。

一定时期内货运量是有限的,由此决定了每一港口所能吸引的最大货运量,并导致全部港口吞吐能力大于货运总量、港口设置闲置、综合服务机构萎缩、直达班轮不能开行等问题。这样,不但不能形成港口规模效益,达到整体港运的最大利益,反而降低了港口在国际航运中的地位。因此,如何以我国内陆经济发展为后盾,确定中心枢纽港与辅助卫星港的关系,形成由若干卫星港围绕中心枢纽港的格局,提高中心枢纽港口在国际航运中的竞争力,是国家港口规划研究的重要内容。根据我国经济发展的现状,交通运输网络发展状况,以及初步形成的“三大门”港口发展格局,确定北部以秦皇岛港为中心枢纽港,东南部以上海港为中心枢纽港,西南、华南以香港为中心枢纽港,围绕中心枢纽港建立卫星辅助港的发展规划,是符合已形成的港口发展格局及交通运输网络实际,符合国家总体交通运输发展规划的要求的。

(责任编辑 王宏章)