

# 中韩港口竞争合作：现状与未来

朱道立 刘建林

复旦大学 管理学院

# 目 录

摘 要 .....	135
中韩港口竞争合作：现状与未来 .....	136
一、国际航运情况分析 .....	136
1、现代港口的发展历程简介 .....	136
2、东北亚港口发展现状 .....	136
二、中韩双边贸易及集装箱运输情况分析 .....	138
1、中韩双边贸易总体情况分析 .....	138
2、中韩出口商品结构分析 .....	139
3、韩资在华投资的结构分析 .....	140
4、中韩集装箱运输现状 .....	142
5、小结 .....	144
三、环渤海地区港口群与韩国釜山港竞争合作分析 .....	145
1、总体概况 .....	145
2、环渤海地区港口发展现状 .....	145
3、三个主要集装箱港口吞吐总量与釜山港吞吐量的比较 .....	147
4、三个主要港口的发展态势分析 .....	147
5、小结 .....	150
四、长三角港口群港口与韩国港口竞争合作分析 .....	151
1、宁波港加快发展国际集装箱中转 .....	151
2、上海港有选择地介入航运业高端服务领域 .....	152
五、竞争环境下中国沿海港口面临的主要问题 .....	155
1、和周边港口比总体费率水平优势不明显 .....	155
2、中国沿海港口通过能力不足 .....	156
六、结论 .....	157
参考文献 .....	157



## 摘 要

本文在系统分析了中国环渤海港口群以及长三角港口群中最有代表性港口与韩国港口的竞争合作的基础上认为：

韩国对中国投资的特点决定了中韩集装箱运输具有明显的地域特征；环渤海区域港口天津港、青岛港与大连港以及长江三角洲的上海、宁波港与韩国釜山的联系最为密切，这五个港口所在城市和地区正是韩资在华投资的重点区域；

依托中国经济的日益繁荣以及对外贸易的迅猛发展，环渤海港口群的天津港、青岛港以及大连港的集装箱运输也得到了迅猛的发展，已经形成与韩国釜山港集装箱吞吐量的此消彼长之态势，其中环渤海港口群的三港中青岛港的集装箱吞吐量的增长速度最快。

长三角港口群的宁波港近年来集装箱国际中转箱量有较大的突破；上海港则要有选择地介入航运业高端服务领域为打造世界一流航运中心而奋斗。

# 中韩港口竞争合作：现状与未来

## 一、国际航运情况分析

### 1、现代港口的发展历程简介

现代经济的快速增长以及海运业的迅猛发展，使得港口在综合运输体系中的地位和作用日趋突出，对区域经济发展和国际贸易的促进作用也愈加明显。

随着现代运输需求的演变，尤其是国际集装箱运输的发展，在一个经济地理区域内，往往会形成以一个大港为枢纽、多个港口共同发展的格局。它们因有共同业务和利益而进行着密切的联系和合作，同时又会为各自利益和发展而进行着激烈的竞争。这种竞争与合作的关系使得现代港口呈分层发展的态势，形成全球航运主枢纽港、区域航运枢纽港、区域航运支线港和喂给港的布局格式。

在枢纽港的发展中存在着“马太效应”，即已经确立了枢纽港的地位，会因其航线覆盖面广、班次多、运输及时而吸引到更多的货载，使班轮密度越来越大，航线覆盖面越来越广，枢纽港的地位越来越稳定。而对其他的港口而言，则因航线覆盖面小、班次少而吸引不了足够的货载，无法发展成为枢纽港。

### 2、东北亚港口发展现状

在新的世纪里，世界集装箱海上运输的格局已经从欧洲、北美、东亚三足鼎立转化为东亚与欧美两分天下。

在东南亚已经形成了香港和新加坡两大国际集装箱枢纽港；而东北亚地区国际港口群所处的市场环境是一个尚未完全成熟的区域性航运市场发展阶段，各个港口群雄割据，都在为争夺国际枢纽港的地位而努力。东北亚是亚洲自然资源最为丰富同时又具备区域经济一体化良好经济基础的地区，基于东北亚经济共同体经济和集装箱运输快速增长的事实，在今后若干年后必将有一个港口脱颖而出成为一个区域性的枢纽港，而其周边的其他港口则只能充当支线港、喂给港的角色。

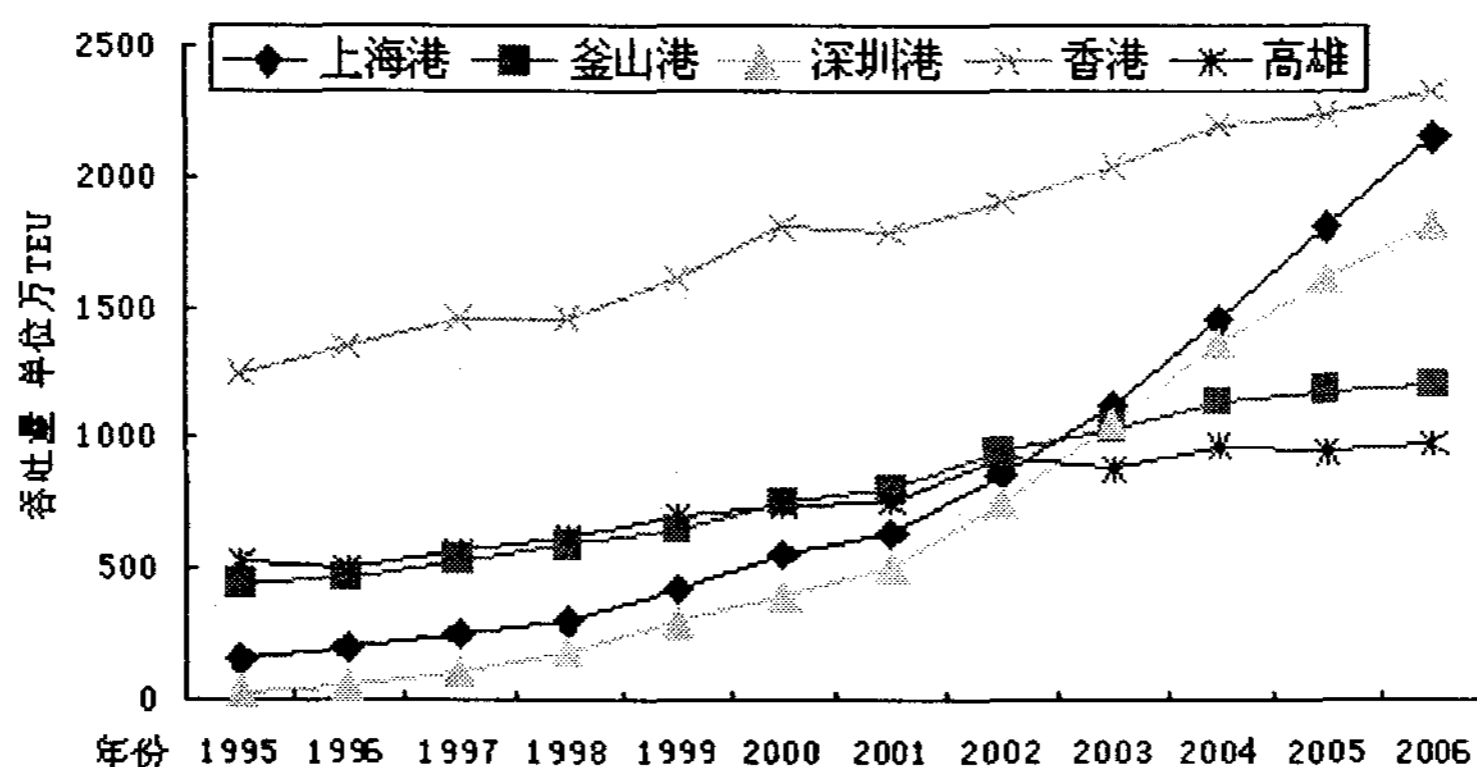
从上个世纪八十年代开始，日本依据其经济发展的对外贸易优势以及临海产业布局规划的实施为港口发展奠定了基础，取得了以东北亚地区为广泛经济腹地的区域性国际集装箱枢纽港的地位。但是 1995 年由于受到神户大地震的影响，

造成神户港国际集装箱吞吐能力急剧下降, 使得其区域性国际集装箱枢纽港地位受到了严重的影响。

与此同时, 韩国的釜山港和中国台湾地区的高雄港充分利用本地区经济产业结构调整的机会大力发展沿海港口, 分别以釜山港和高雄港为重点, 加快发展国际集装箱码头基础设施建设和港口国际集装箱中转运输, 力争替代神户港成为东北亚地区的国际集装箱枢纽港。

中国经济的高速增长是东北亚地区区域性国际港口群发展的真正动力。以釜山港为例, 统计数据显示, 釜山港 2002 年就已经开设了从釜山港到日本 45 个港口的集装箱班轮支线航班, 为吸引国际干线班轮航班奠定了稳定的集装箱箱源基础。同时, 釜山港还以同样的方式从中国沿海港口特别是环渤海港口吸引了大量的集装箱货源, 构成了对上海、青岛等中国沿海港口的巨大挑战。目前, 东北亚地区国际集装箱港口之间的激烈竞争已经成为全球国际航运市场的一个重要热点。随着上海港口集装箱吞吐量突破 2000 万 TEU 大关, 东北亚地区的国际集装箱港口的竞争局面又将进入一个新的空前白热化阶段。

下图为东北亚地区部分主要集装箱港口 1995 年~2006 年吞吐量比较。



数据来源: ISL 以及 Drewry: Container Forecaster 1Q07, Quarterly Forecasts of the Container Market

图 1 1995 年~2006 年东北亚主要港口的集装箱吞吐量变化情况

可见从 2003 年开始, 中国的上海港和深圳港的集装箱吞吐量一举超越韩国釜山港, 2005 年, 2006 年在全球 10 大集装箱运输港中位分别名列第三和第四, 釜山港则位列第五。因此单从集装箱的吞吐量来看, 上海港超越釜山港已是不争的事实, 尤其是随着雄卧东海之滨、平均水深超过 15 米的上海洋山深水港功能的日趋完善, 这种差距只会越来越大。

韩国《朝鲜日报》引用韩国专家的话说, 在洋山港正在走向世界最大物流基

地的情况下，釜山港单靠集装箱处理能力与上海展开竞争毫无意义，必须修改东北亚中心战略。韩国海洋水产开发研究院高日东博士表示，如果把釜山港的功能集中到集装箱业务上，则将被上海彻底击败。除中转货物外，必须开发以中国为对象的物流中心等高附加值的服务。

因此韩国港口及时调整发展策略，今后不再把主要精力放在数量竞争方面，而通过大力增强釜山港和光阳港的基础设施，提高服务水平，吸引中国产品在两港口进行再加工或再分流，创造高附加价值后最终运往北美及其它需求国——韩国政府期望通过这项名为“货物创出型大陆中继港湾”的战略，到 2011 年吸引中国山东、渤海、长江地区至少 605 万 TEU 的货物，创造 2.9 万亿韩元（约 24 亿美元）的附加价值。

面对东北亚枢纽港之激烈竞争的现实，我们认为很有必要认识港口发展的现状和面临的挑战，因此展开了对东北亚港口尤其是中韩港口的竞争合作态势分析研究。

下面将从分析中韩双边贸易、韩国在华投资特点、环渤海港口群以及长三角港口群与韩国港口的竞争合作等方面入手，探讨中韩港口竞争合作的现状，在系统分析各个港口的特点、优劣势的基础上展望两国未来港口的竞争合作关系。

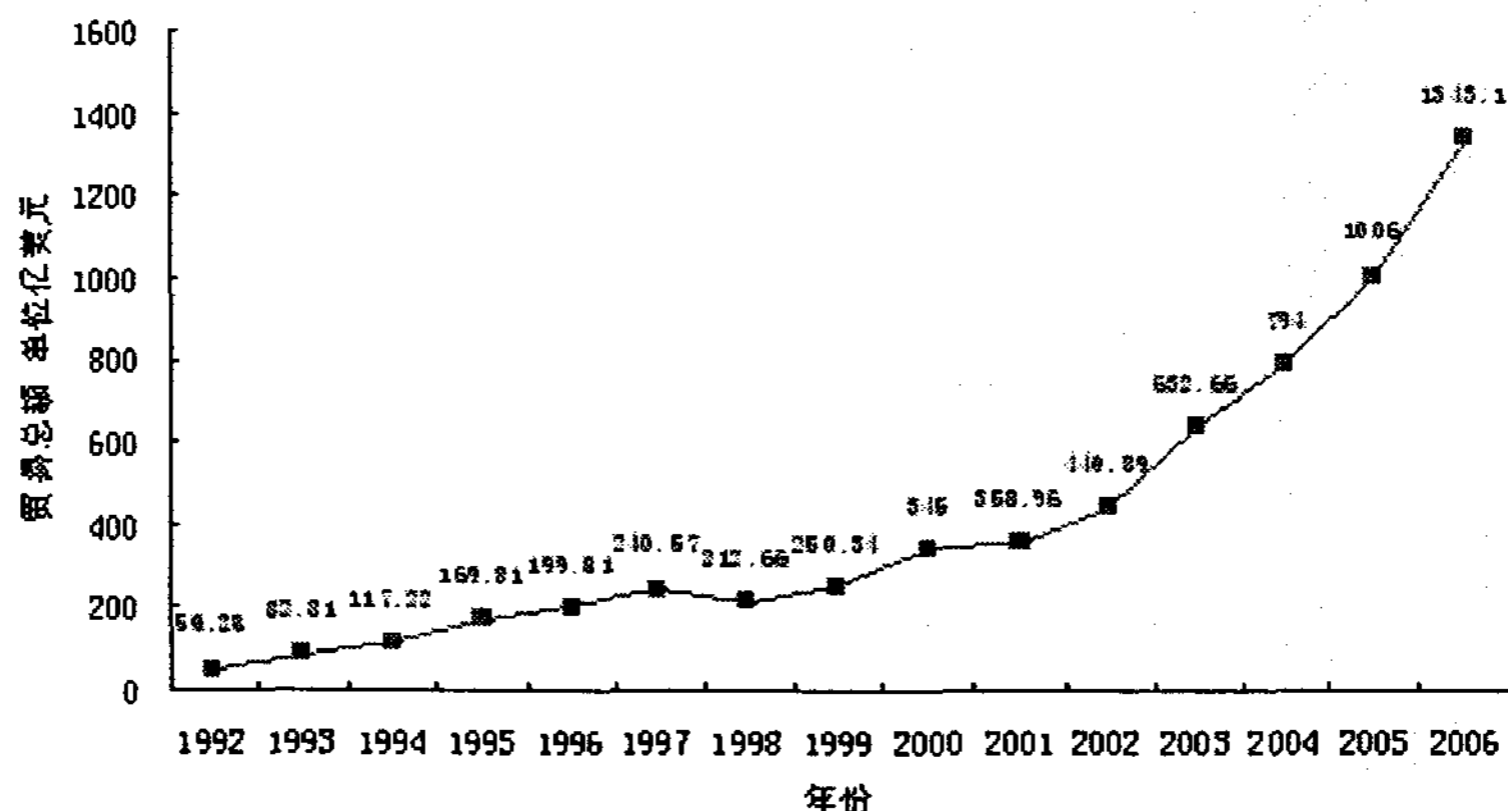
## 二、中韩双边贸易及集装箱运输情况分析

### 1、中韩双边贸易总体情况分析

总体来说，中韩两国经贸关系得到了飞速的发展，双方互为重要经贸合作伙伴得到了进一步巩固和加强，但是中国对韩贸易逆差问题依然较为突出，将会成为了制约中韩贸易进一步发展的重要问题之一。

根据韩国政府统计，两国建交时贸易额仅为 63.7 亿美元，到 2004 年为止已增至 794 亿美元，增长了 12.5 倍。中国方面的统计更惊人，同时期由 50.3 亿美元增长到 2005 年的 1006 亿美元，增长了 22 倍，2006 年中韩双边进出口贸易总额为 1343.1 亿美元，韩国是中国第六大贸易伙伴、第六大出口市场和第三大进口来源地。中国则连续保持韩国第一大贸易伙伴、第一大出口市场和第二大进口国地位。截至 2006 年底，韩国累计在中国实际投资 350 亿美元。

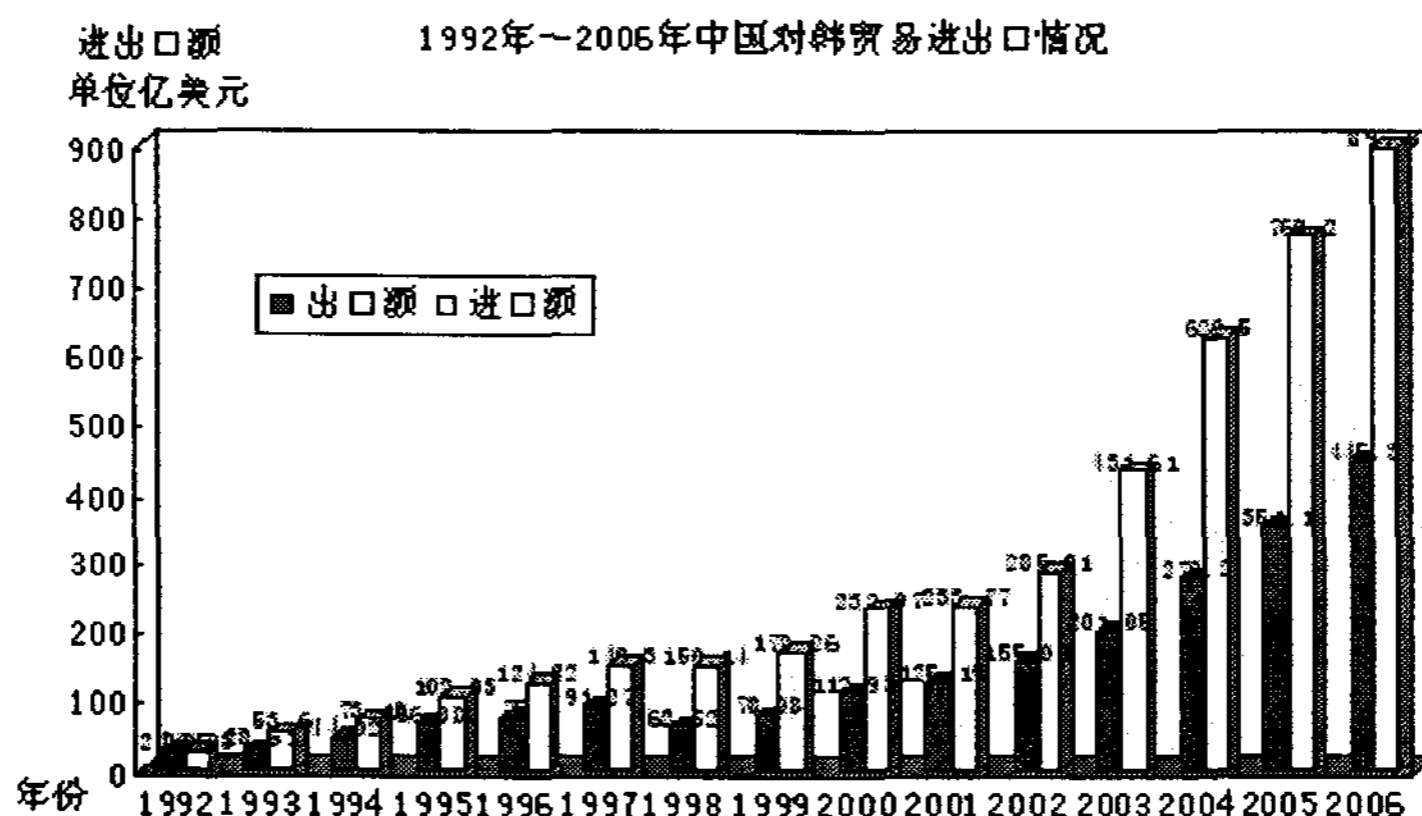
中韩双边贸易总额



数据来源：朴键一 朴光姬 主编 中韩关系与东北亚经济共同体 中国社会科学出版社 2006 年 11 月

图 2 1992 年~2006 年中韩双方贸易总额增长情况

由此可见中韩两国经贸关系飞速发展，双方互为重要经贸合作伙伴得到进一步巩固和加强。但是值得注意的是中国对韩贸易逆差问题依然较为突出。自 1992 年两国建交以来，中方持续逆差且规模不断扩大。截至 2006 年底，中方逆差累计已达 2185 亿美元。



数据来源：同图 2。

图 3 1992 年~2006 年中国对韩国进出口情况

## 2、中韩出口商品结构分析

中韩两国在资源、劳动力、产业结构、商品市场、资金、技术及企业管理等方面有很强互补性。这既是两国以往经贸合作的前提条件，也是今后长期互惠合作，达到共同繁荣的深厚基础。

随着中韩双方产业结构的调整,商品贸易额将进一步增大,产品结构也将进一步多样化。韩国对中国的出口商品在一定时期内仍将以机电产品、音像设备及其配件和化工产品为主;而中国对韩国的出口产品主要以机电产品、纺织原材料及制品为主。随着技术贸易的发展,中国对韩出口产品结构将逐步向高档次转变,如同比集成电路及微电子组件的出口增长率为 58.6%,雷达、电视接收器的发送差转设备的出口增长率为 37.4%。

2006 年中韩进出口 10 大商品一览表 (2006 年 1-11 月, 单位: 亿美元)

序号	出口产品及海关编码	出口金额	增长率	进口产品名称及海关编码	进口金额	增长率
1	雷达、电视接收器的发送、差转设备(8529)	22.92	37.40%	集成电路及微电子组件(8542)	170.61	31.20%
2	钢板(宽度在 600 毫米以上的铁或非合金钢平板,经热轧,未经涂层等)(7208)	18.6	22.50%	液晶光学设备和仪器(LCD 显示板)(9013)	95.51	4.50%
3	集成电路及微电子组件(8542)	15.32	58.60%	石油及从沥青矿物提取的油(原油除外)(2710)	46.52	71.10%
4	自动数据处理设备(8471)	14.83	-4.40%	雷达、电视接收器的其他发送、差转设备的配件(8529)	42.92	14.50%
5	未锻轧铝(7601)	12.4	56.50%	多元羧酸及其酸酐、化合物等化工品(如对苯二甲酸)(2917)	26.26	16.40%
6	煤(固体燃料煤)(2701)	10.35	-13.10%	环烃(如苯乙烯)(2902)	23.71	17.20%
7	变压器、静止交流器(8504)	7.65	34.40%	打印机、自动化处理设备零部件(8473)	23.17	37.90%
8	未锻轧的精炼铜和铜合金(7403)	7.4	303.70%	各种机动车辆零部件(8708)	14.06	-6.30%
9	石油原油及从沥青矿物提取的原油(2709)	6.07	27.70%	初级形状苯乙烯聚合物(3903)	12.77	11.10%
10	绝缘电线电缆及其他导体(8544)	5.95	41.90%	初级形状丙烯或其他烯烃聚合物(3902)	11.41	16.20%
小计	10 大商品出口总额	121.49		10 大商品进口总额	466.94	

资料来源: 中华人民共和国商务部亚洲司 经贸动态。

### 3、韩资在华投资的结构分析

从地域结构上来看,在项目数和金额上,韩国对华投资集中在东北和山东。相对而言,华南地区投资较少。这主要的原因可能是因为韩国的投资依然是偏向

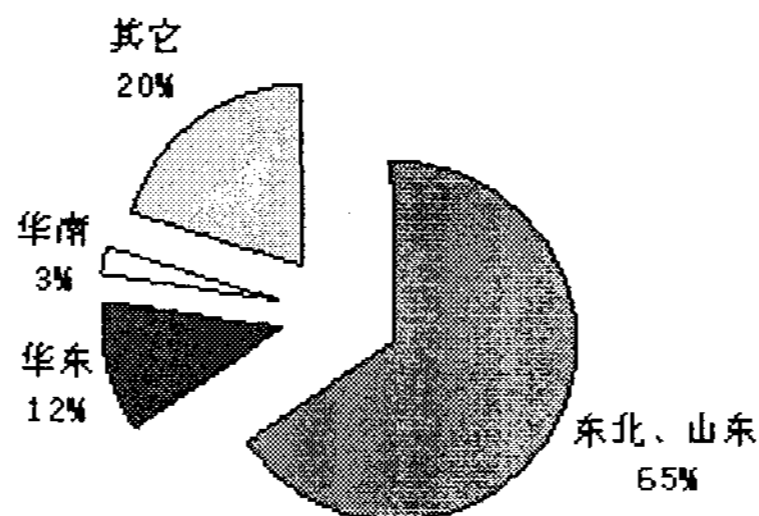


较为熟悉和接近的人文及地理环境。

表 1 韩国对中国投资的地域结构

地区	省份	外资项目数	外资金额 (千美元)
东北、山东	山东	1932	1379507
	辽宁	1072	510418
	吉林	580	168751
	黑龙江	242	147476
	小计	3829	2206152
华东	上海	232	474696
	江苏	309	595330
	浙江	137	192998
	安徽	9	3962
	小计	687	1266986
华南	广东	137	202884
	福建	14	28406
	小计	151	231290
合计		5854	5018847

资料来源：朴键一、朴光姬 主编 中韩关系与东北亚经济共同体 中国社会科学出版社 2006 年 11 月



资料来源：据表 1 笔者计算整理。

图 4 地域差异化项目数比例

从产业结构来看，韩国对中国的投资中，制造业的比重占绝对多数，其余几个产业，如批发零售、房地产和服务及采矿业等所占比重都很少，并且相差无几。这种状况一直较为稳定，并将可能持续下去。

表 2 韩国对中国投资的产业结构

	总数		制造业		批发零售		房地产和服务		采矿和其他	
	百万美元	%	百万美元	%	百万美元	%	百万美元	%	百万美元	%
1998	677.4	100	584.4	86.3	3.2	0.5	30.1	4.44	59.7	8.81
1999	348	100	278.3	80	1.4	0.4	33.2	9.54	26.1	7.5
2000	605	100	454.6	75.1	27.9	4.6	16.7	2.76	105.8	17.49

2001	541.7	100	508.9	93.9	12.9	2.4	14	2.58	5.9	1.09
2002	724.2	100	623	86	23.3	3.2	36	5.01	41.6	5.74

资料来源：朴健一、朴光姬 主编 中韩关系与东北亚经济共同体 中国社会科学出版社 2006 年 11 月

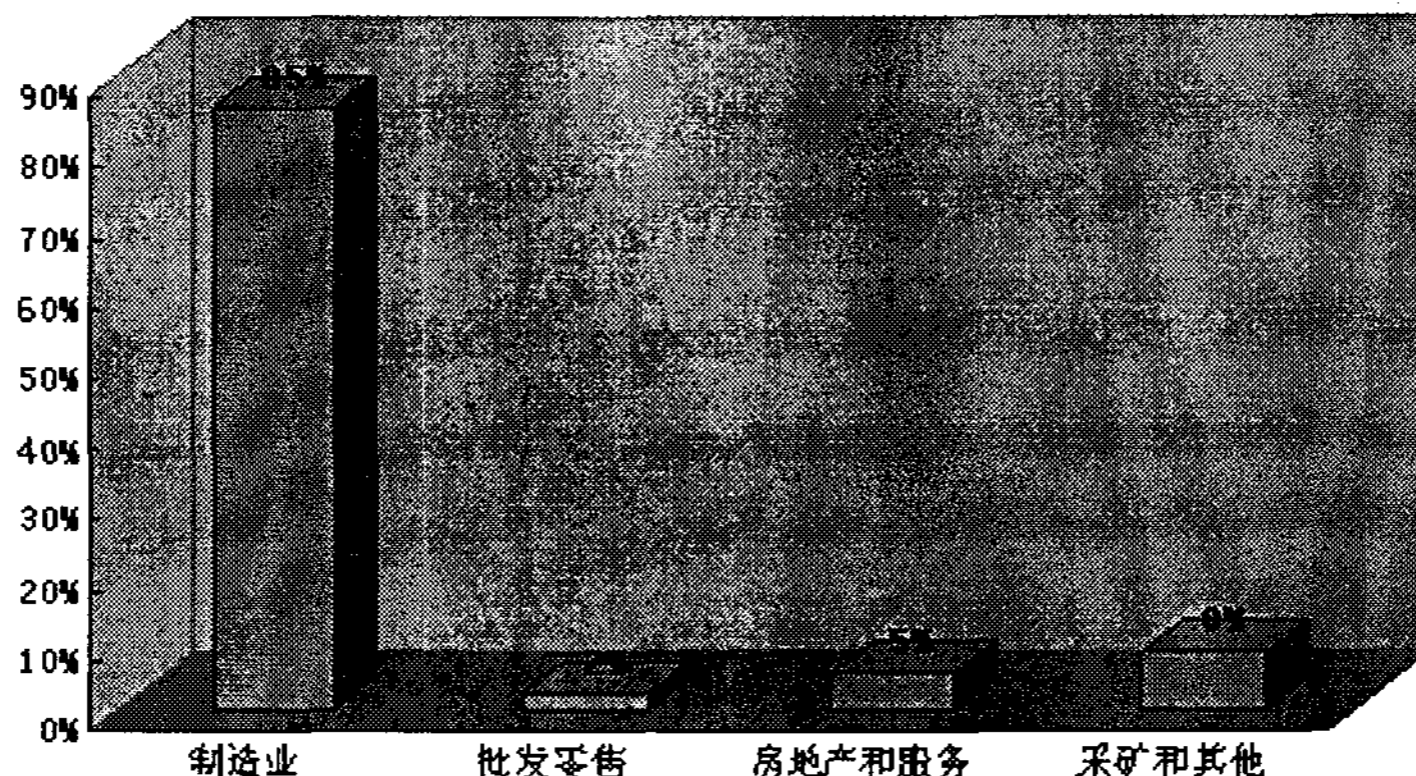


图 4 韩国对中国投资产业结构

从韩国企业在中国直接投资模式分析来看，根据国务院发展研究中心（DRC）的统计资料可以看出，韩资企业的控股比率为 75.7%，明显高于全国平均水平，说明韩资企业对华投资更多采取独资或者控股的方式，以确保韩资对企业经营的绝对控制权。

表 3 韩国企业在中国直接投资控股比率（单位：%）

出资率 (%)	整个企业	韩国 5 大企业	韩国 30 大企业	韩国 30 大企业以外
0—25	2.54	2.81	2.47	2.33
26—50	13.92	15.7	14	12.06
51—75	22.24	23.54	26.44	16.75
76—100	61.30	57.95	57.09	68.86
合计	100	100	100	100

资料来源：朴健一、朴光姬 主编 中韩关系与东北亚经济共同体 中国社会科学出版社 2006 年 11 月

#### 4、中韩集装箱运输现状

表 4 韩国到中国集装箱货物 O/D 流（包括出口及转口），单位：TEU

港口	仁川	光阳	群山	马山	平泽	釜山	蔚山	丽川丽水	其他	合计
广州	0	4	0	0	0	51	2	0	1	59
大连	13037	5818	0	0	0	52855	2856	1415	501	76482
福州	32	2551	0	0	0	2627	40	127	8	5384
连云港	24	84	0	3374	0	5348	0	13	9	8852
宁波	21	1893	0	0	0	16726	339	1780	111	20869
南京	3	144	0	0	0	7027	0	0	0	7174
南通	0	4	0	0	0	1446	0	9	0	1460
泉州	0	1	0	0	0	77	0	0	0	79

上海	3975	24483	0	0	0	150329	14167	3427	317	196700
汕头	15	740	0	0	0	1291	40	0	3	2089
深圳	1657	6088	0	144	0	10606	1217	9	32	19753
青岛	26290	5948	0	5129	483	95008	3247	1039	414	137649
太平	217	191	0	0	0	577	28	358	0	1371
天津	13981	9149	0	2204	0	60251	4341	37	40	90003
厦门	35	5179	0	0	0	9648	96	73	67	15098
营口	0	0	0	0	0	1045	0	0	0	1045
盐田	338	0	1325	0	0	6443	0	0	103	8210
湛江	0	386	0	0	0	3153	0	8	0	3547
中山	128	191	0	0	0	268	77	164	0	828
zhubai	16	12	0	0	0	199	27	36	1	291
其他	31844	7113	0	199	0	111620	6090	2796	314	159975
总计	91613	69979	1325	11139	483	536595	32567	11292	1922	756915

资料来源:Journal of Korean Navigation and port research 2003:6

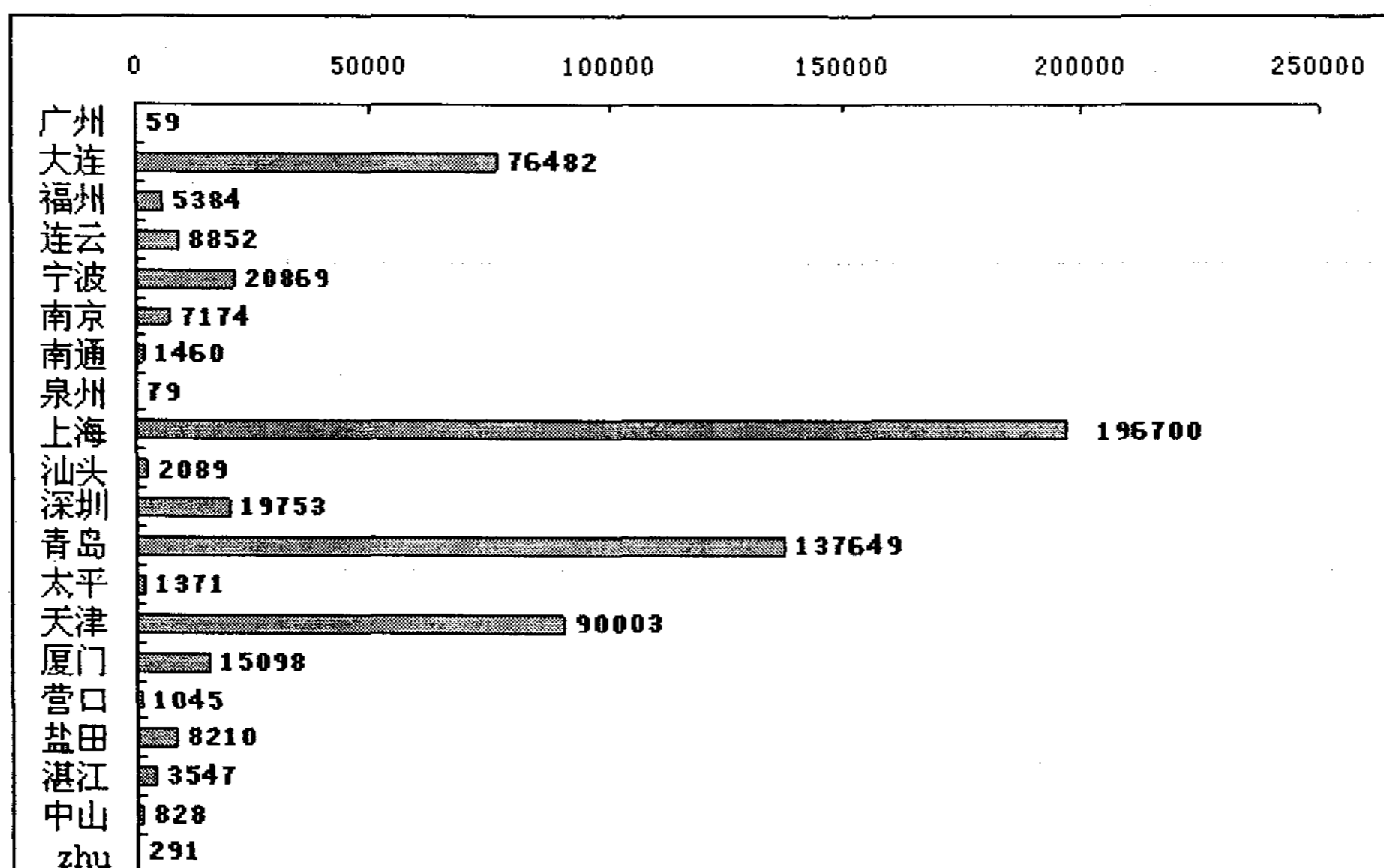


图 5 韩国到中国各个集装箱运输港口总量比较

表 5 中国到韩国集装箱货物 O/D 流 (包括出口及转口), 单位: TEU

港口	仁川	光阳	群山	马山	平泽	釜山	蔚山	合计
广州	0	0	0	0	0	82	0	82
大连	9777	1237	0	0	0	122813	378	134205
大连新港	0	0	0	0	0	7	0	7
福州	0	72	0	0	0	3676	0	3748
连云港	0	4	0	0	0	10790	0	10794
宁波	0	881	0	0	0	31416	10	32306
南京	0	54	0	0	0	7817	0	7871

南通	20	4	0	0	0	5740	0	5764
泉州	0	0	0	0	0	2	0	2
上海	4835	6624	0	0	0	202185	2118	215763
汕头	1	0	0	0	0	3053	0	3054
深圳	235	430	0	0	0	10619	21	11305
青岛	22742	4699	0	3112	70	195746	97	226466
太平	0	0	0	0	0	1	0	1
天津	11116	7073	0	1037	0	155933	1693	176852
厦门	279	705	0	0	0	15453	4	16440
营口	0	0	0	0	0	1810	0	1810
盐田	609	0	2096	0	0	7408	0	10113
湛江	0	2	0	0	0	5622	0	5624
中山	0	1	0	0	0	159	0	160
zhubai	4	0	0	0	0	165	0	169
其他	28418	153	0	0	0	138382	382	167335
总计	78035	21939	2096	4150	70	918880	4703	1029873

资料来源:Pacific Magazine 2004:8

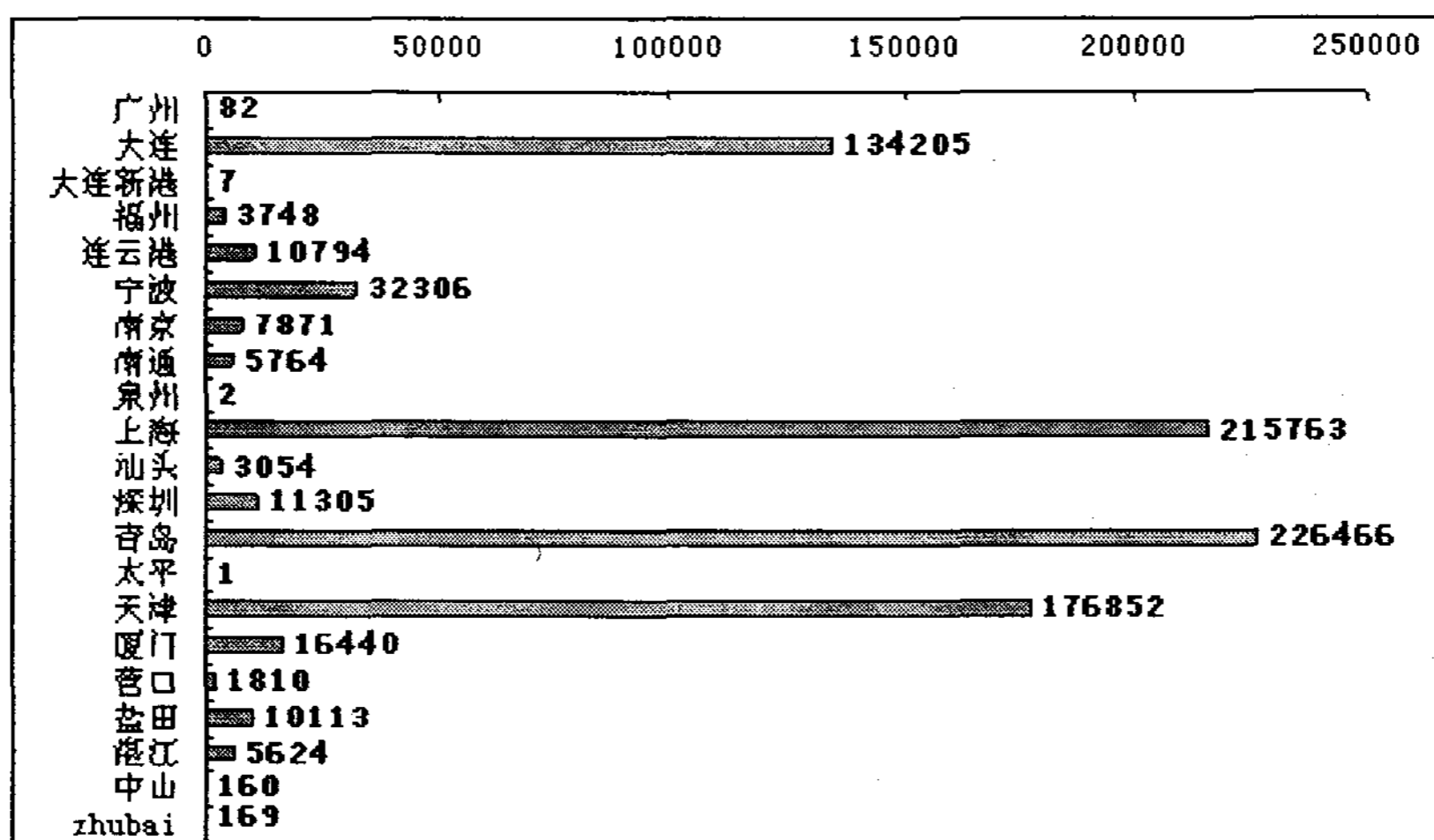


图6 中国到韩国各个集装箱运输港口总量比较

## 5、小结

中韩集装箱运输中环渤海区域港口以及长江三角洲的上海、宁波港与韩国釜山的联系最为密切，韩国到中国集装箱货物运输前五位依次为上海港、青岛港、天津港、大连港和宁波港；中国到韩国集装箱货物运输前五位依次为青岛港、上海港、天津港、大连港和宁波港。这五个港口所在城市和地区正是韩资在华投资的重点区域。因此韩国对中国投资的特点决定了中韩集装箱运输具有明显的地域特征，韩对华投资的重点区域也是中韩集装箱运输最为繁忙的区域。

### 三、环渤海地区港口群与韩国釜山港竞争合作分析

#### 1、总体概况

从全球范围来看，亚太地区作为全球三大区域性经济集团之一，是目前世界上经济最有活力、增长最快，而且潜力最好的地区。亚太地区经济增长的热点又集中在东北亚，而环渤海地区正处于东亚经济圈的核心，具备加快发展良好周边环境和外部条件。由于地缘优势，日韩与中国，尤其是环渤海地区有越来越密切的经贸往来：进出口贸易不断扩大、投资力度逐年增强，产业转移步伐加快，技术合作与交流日益频繁。因此，环渤海地区拥有融入世界经济，尤其是东北亚地区经济的良好条件与广阔前景。

作为中国区域经济发展的“三极”之一，北方最大的集装箱海运中心，也是中国货物吞吐量最大的地区，环渤海经济区的发展潜力和战略地位都是非常突出的。因此在中韩港口的竞争合作态势分析中对环渤海港口群的分析 and 探讨是有必要的。

#### 2、环渤海地区港口发展现状

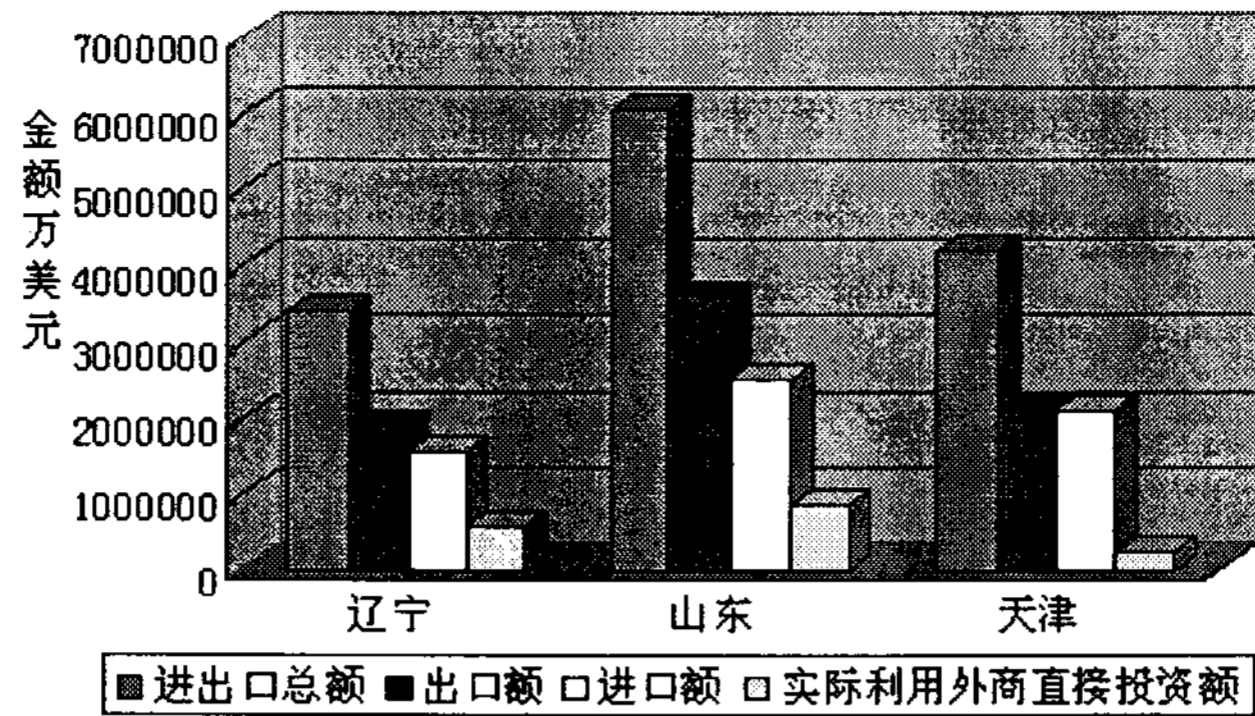
环渤海地区的港口条件优良，其港口群是该地区最重要的地理资源，在该地区与东南亚及其它国家的经贸交流中发挥着重要的作用。在欧亚大陆桥体系中，环渤海地区是欧亚大陆桥的东亚龙头，环渤海的港口群则处于“桥头堡”的重要位置。

环渤海地区处于欧亚大陆桥集装箱国际运输的两条国际交通通道——欧亚大陆桥和跨太平洋海运的连接点上，是欧亚大陆桥东部必经之地。

表 6 环渤海地区港口分布格局

环渤海 港口群	山东半岛 港口群	枢纽港：青岛港 支线港：日照港、龙口港、威海港、烟台港等。
	京津冀 港口群	枢纽港：天津港 支线港：秦皇岛港、京唐港、黄骅港。
	辽东半岛 港口群	枢纽港：大连港 支线港：葫芦岛港、锦州港、营口港、丹东港、庄河港等

资料来源：环渤海区域发展报告 2006 历史、现状与趋势 企业管理出版社 2006 年 10 月。



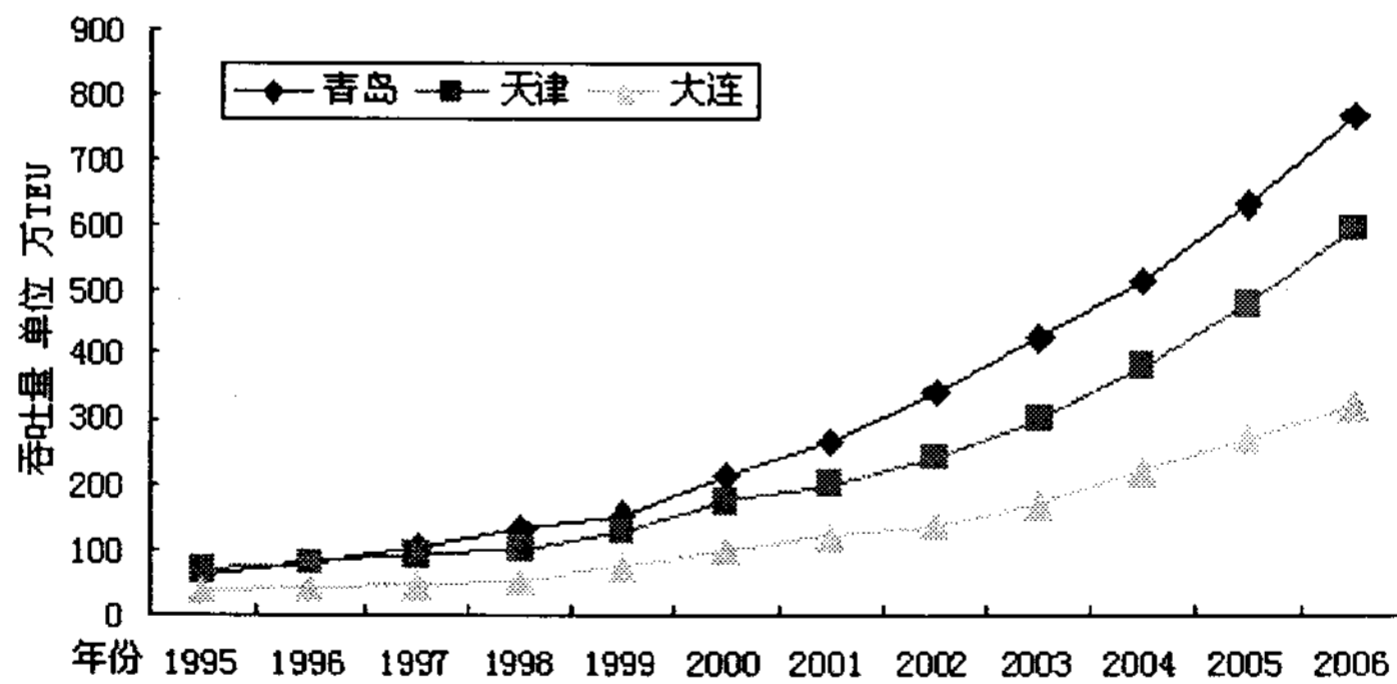
数据来源：新中国五十五年统计资料汇编 中国统计出版社 2005 年

图 7 2004 年三港直接陆向腹地对外贸易情况比较

表 7 三个主要集装箱港的航线设置情况

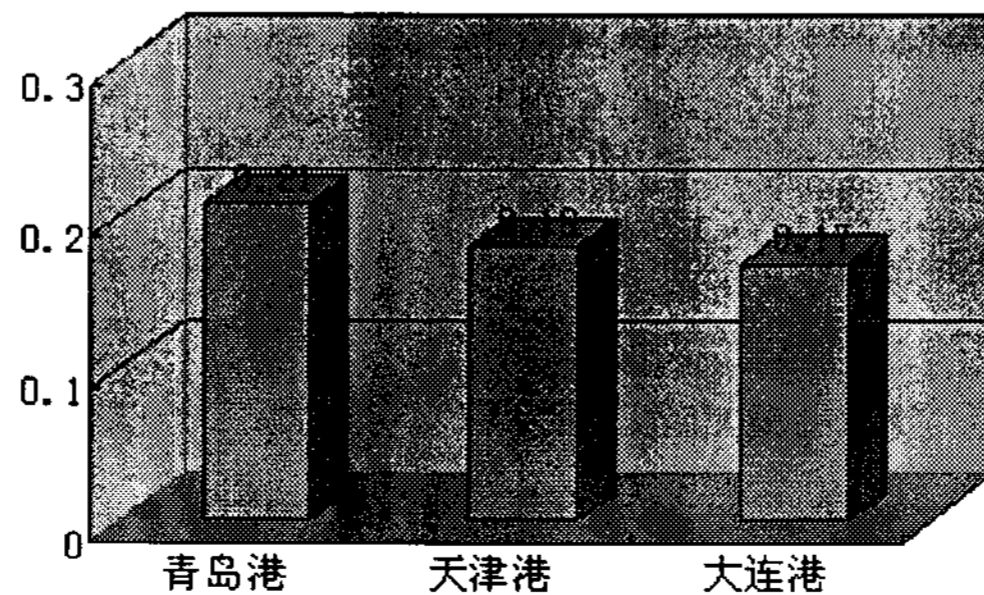
港口	集装箱班轮航线	国际远洋干线	国际近洋支线	国内支线	每月集装箱航班
大连港	67	10	49	8	300
青岛港	60	17	37	10	280
天津港	74	15	25	34	380

数据来源：据各个港口公布数据整理。



数据来源：ISL 以及 Drewry: Container Forecaster 1Q07, Quarterly Forecasts of the Container Market

图 8 1995 年~2006 年环渤海地区三个主要集装箱港口吞吐量发展情况



数据来源：根据图 7 数据笔者计算得到。



图9 三个集装箱港口吞吐量年均增长率比较

从上面可以看出，随着中国经济的发展以及对外贸易的繁荣，环渤海港口群三个主要集装箱枢纽港的吞吐量得到了较快的发展，从1996年到2006年，三个港口的集装箱吞吐量年均增长率均超过两位数，其中青岛港为21%，天津港为18%，大连港为17%。

### 3、三个主要集装箱港口吞吐总量与釜山港吞吐量的比较

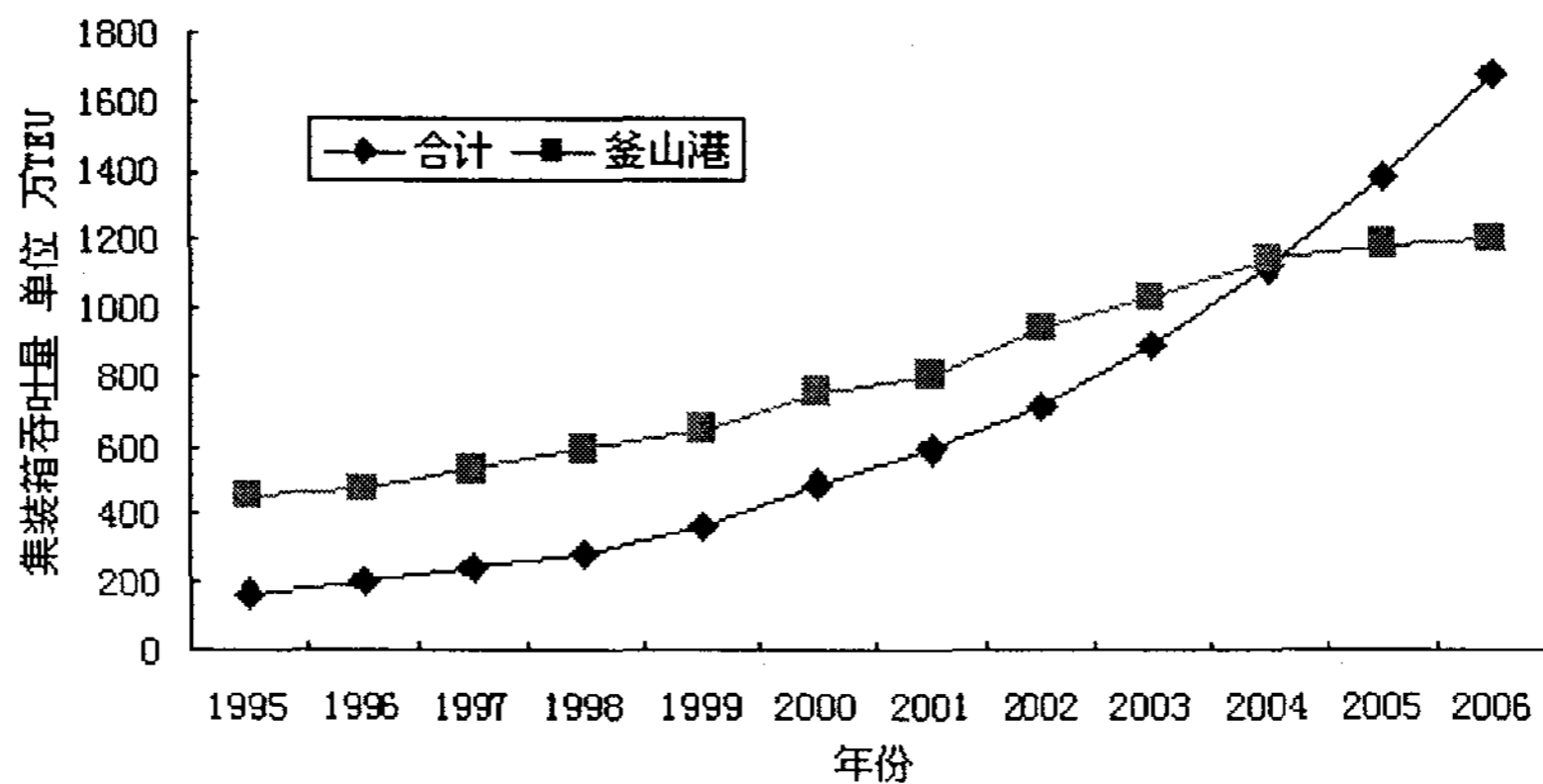


图10 环渤海港口群吞吐量与釜山吞吐量此消彼长之势

随着大连港、青岛港以及天津港集装箱运输的快速发展，三港与釜山港的吞吐量此消彼长的趋势日趋明朗，这种情形可以说明韩国釜山集装箱吞吐量的增长对环渤海港集装箱箱源具有依赖性。因此区域内三港如果分工明确、协调发展，形成合力，则环渤海港口群是具备与釜山港竞争的能力的。

但现实是虽然在区域经济一体化背景下又同属环渤海地区，但是由于缺乏协调机制，它们之间缺少明确的功能分工和定位，三大地区级别的枢纽港有一定程度的相互合作，但是实质上港口之间的竞争也是日趋激烈的。

### 4、三个主要港口的发展态势分析

天津港位于华北平原海河入海口，处于京津城市带和环渤海经济圈的交汇点上，是环渤海中与华北、西北等内陆地区距离最短的港口，是首都北京和天津市的海上门户，也是亚欧大陆桥的起点之一，背靠东北、西北和华北，面向东亚。是京津冀现代综合交通网络的重要节点和对外贸易的主要口岸，也是华北、西北

地区能源和原材料运输的主要中转港。

天津港对外贸易方向主要涉及日本、韩国、美国及欧盟，出口物流集中在资源性商品，其中矿石、煤炭、原油和成品油等货物占天津港出口货运量 5 成以上，进口物流货类较多，贸易方式也比较复杂，其中一般贸易在 50%以上。

天津港保税区享有多项国家的优惠政策，利用保税区“境内关外”的保税政策，对于形成保税仓储和货物分拨中心极为有利，为发展物流产业提供了一个比较好的政策软环境。此外天津港是中国较早实行信息化建设的港口，目前拥有一套比较完善的 EDI 系统，具有发展现代物流的信息技术基础。

阻碍天津港的集装箱发展的主要因素有：集装箱泊位装卸能力严重不足，不能满足吞吐量高速增长的需要，货物需要首先进行拆装箱，再用汽车运输进港；天津港堆场能力小，有些集装箱货用铁路运输不能直接进港，不得不在港外，等待汽车运输进港；集装箱和煤炭装卸作业均在东突堤进行，环境污染严重，但是货主和航运方对集装箱装卸的环境要求很高，而集装箱运输的特点应该是高效、集中管理、泊位分散的布置不利于集约化管理，而环境的污染使天津港在竞争中处于不利的地位。

此外天津港的铁路疏运能力不足，缺少通往西部的货运专线，这样一来增加了公路的集疏运压力，延迟了货物滞港时间。同时铁路能力的不足也使得公路承担了过大的压力，高速公路不能直接进入港区，港口后方疏港通道与城市交通混杂，也进一步加大了集疏运的难度，降低了天津港对内陆的辐射力。

总之，天津港是环渤海港口群中陆向直接经济腹地最为发达以及所依托的城市最具有竞争优势的港口，但是它的强势在于散货，它的目标之一就是成为中国北方最大的散货主干港，天津港集装箱吞吐量年均增长率为 18%。

青岛港是中国黄河流域和环太平洋西岸重要的国际贸易口岸和海上运输枢纽，是亚欧大陆和太平洋的海陆交汇地带，长江三角洲经济区与环渤海经济区的结合部，也处于中国北方海岸线中央，在第二条亚欧大陆桥东方桥头堡群处于枢纽地位，成为了中国黄河流域各省市最大的出海口，也是中亚、东南亚、东北亚诸国海上交通贸易的重要口岸之一，优越的地理位置是青岛港发展的良好基础，目前青岛港已与 130 多个国家和地区的 450 多个港口有贸易往来。

青岛港的区域腹地辐射范围较广，并且有着非常发达的集疏运系统。青岛港



的陆向经济腹地为青岛市、山东半岛及河南、河北和山西省部分地区，通过到达郑州、西安、成都、重庆、阿拉山口等地区的集装箱“五定班列”以及与港区相连胶济铁路和胶黄铁路、济青高速公路、烟青高速公路、环胶州湾高速公路等将腹地纵横连接华东、华北、中南等地区。韩国是山东第一大投资伙伴，实际外商投资集中在第二产业，第二产业的充分发展可以创造真正的“适箱产业”，而“适箱产业”是国际物流航运中心物流量的关键所在，从这种意义上讲青岛港比其他两港更有成长优势。此外，拥有 17 条国际远洋干线的青岛港也是三港中海上腹地最广泛的港口。

青岛港具有较为完善的物流服务网络，已从传统的装卸、转运功能扩展至装卸、转运、加工贸易、配送，青岛港的物流中心也已成功运营，能够为货主提供多样化的增值服务。青岛保税区对从境外进入区内的货物免征关税，保税区内企业进口自用的设备、原材料、零部件均免征关税。对于区内进口料件加工后内销的产品，只对使用的进口料件补征关税。

青岛港采取集中腹地发展战略，沿着黄河流域到西部内陆，开通铁路集装箱专列和实施海关直通式通关方法。同时积极发展集装箱中转量业务，与国外知名船公司建立伙伴合作关系。青岛海关运作效率较高，随着青岛港腹地市场的纵深发展，青岛海关配合青岛港在西安、重庆等国内 4 个城市开通了自动转关运输，在省内的济南、潍坊等城市开通了直通口岸。

总之，青岛港是环渤海港口群中最具成长潜力的天然良港，其战略发展目标就是东北亚集装箱枢纽港；在环渤海港口群的三个港口中以水深条件好、腹地货源足、离国际主航线最近等优势发展最快，因此仅从货源角度分析，青岛港与釜山港会形成此消彼长之势，青岛港集装箱吞吐量年均增长率为 21%。

大连港位于辽东半岛南端，东濒黄海，西临渤海，南隔渤海海峡与山东半岛的蓬莱遥遥相望，是东北三省和内蒙古东部地区最主要的出海口，是对外开放的门户，是腹地商品物资走向国际市场的通道和枢纽。坐落于西北太平洋的中枢，是转运远东、南亚、北美、欧洲货物最便捷的港口。

大连港属于典型的腹地型港口。从陆向腹地上来看，大连港背靠东北三省和内蒙古东部地区，与天津港和青岛港交叉腹地较少，容易在该地区占据一定的货源优势，但大连港目前最大的薄弱环节是东北三省和内蒙古东部地区的经济总量

较小，经济发展和产业结构调整都相对缓慢，集装箱特别是外贸集装箱生成量太少，因此在腹地竞争中大连处在下风，希望腹地的发展来推动大连港快速崛起并与韩国釜山港形成强有力的竞争对手并不现实。三港之中近洋航线最多的大连港作为韩国釜山港的主要支线港的地位将不会有多大的改变。

从对外贸易来看，韩国历来是大连招商引资的重点国家之一，目前，大连有韩资企业 1494 家，合同额 29 亿美元。投资的重点是以劳动密集型的制造业加工项口为主，也属于“适箱产业”，但是由于合资企业是韩资控股的特点，可能会使其产品流向韩国釜山物流基地再分拨全球，增加的是韩国釜山港的国际中转量。

此外，位于东北亚中心位置的韩国另一枢纽港光阳港针对中国企业的一系列优惠政策：港湾自由贸易区低廉的场地租金为 0.4 美元/平方米/年，租用年限最长可达 50 年；入驻企业减免多项税收；制造企业在韩国完成产品 10% 的加工 50% 的增价可以使用韩国原产地标志出口等，对中国企业以及韩国对华投资企业将产生较大的吸引力，这些特点将直接导致在东北地区为韩国港口产生了丰富的中转适箱货源，这些无疑又加重了大连港作为韩国港口支线港的砝码。

大连港作为环渤海区域的地方性枢纽港和作为韩国釜山港光阳港的支线港的地位的现状短期内不会有太大的改变，大连港集装箱吞吐量年均增长率为 17%。

## 5、小结

总之，环渤海三大港口群各自具有可以互补的明显优势，港口之间存在合作的潜力和基础，三大枢纽港应通力合作，加强信息交流，也可按区域适当分工，发挥各自的优势，实现三大港口群的协调发展。实施战术及战略层面的合作不仅是解决环渤海地区港口重复建设问题的有效途径，而且还可带动环渤海地区乃至腹地经济的发展，又会为港口群创造良好的外部发展环境，进而形成能够与釜山港等国际大港抗衡的强大的港口群竞争力。

#### 四、长三角港口群港口与韩国港口竞争合作分析

##### 1、宁波港加快发展国际集装箱中转

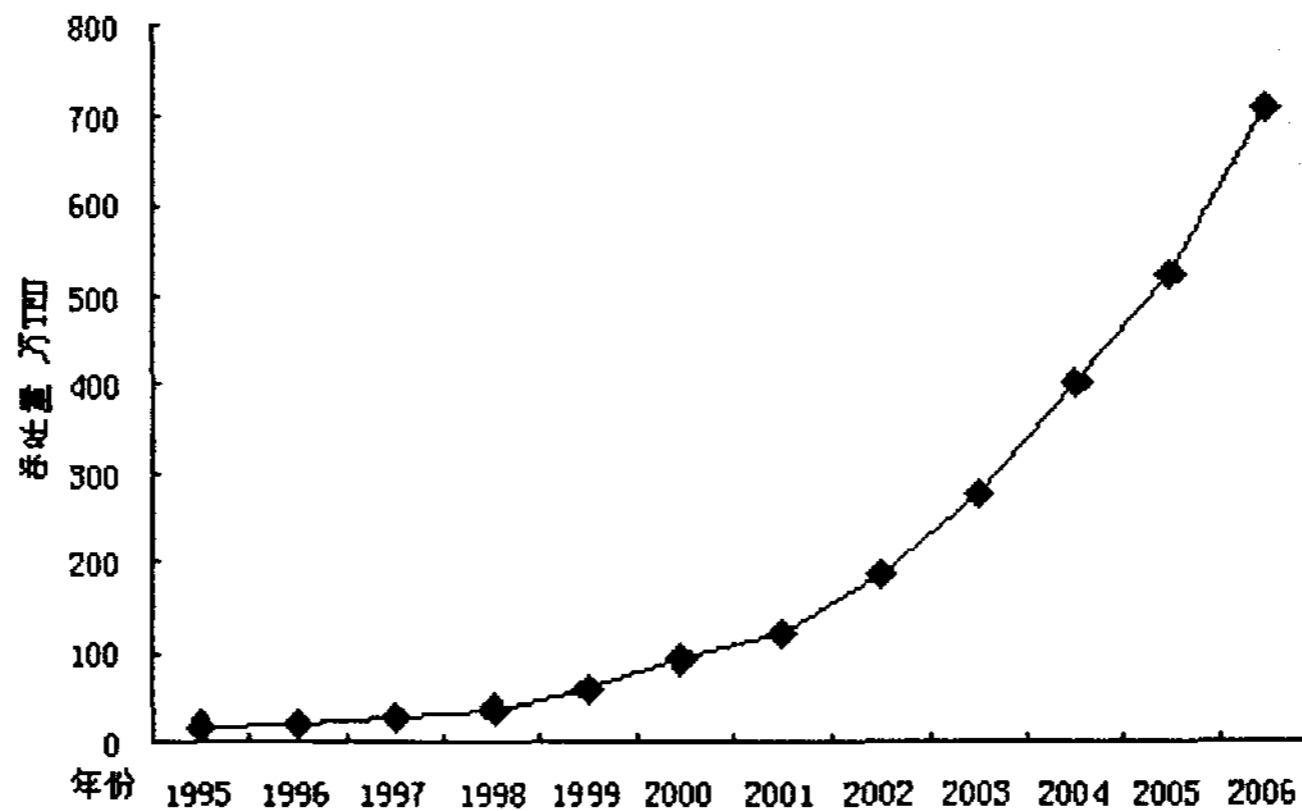
宁波港地处中国大陆海岸线中部，南北和长江“T”型结构的交汇点上。向外直接面向东亚及整个环太平洋地区。海上至香港、高雄、釜山、大阪、神户均在1000海里之内；向内不仅可连接沿海各港口，而且通过江海联运，可沟通长江、京杭大运河，直接覆盖整个华东地区及经济发达的长江流域。

宁波港的陆向直接经济腹地为宁波市和浙江省。陆向间接腹地为长江中下游的湖北、安徽、江苏、上海等省市的部分地区。经济腹地内自然条件优越，工农业生产发达，是全国最富庶的地区之一。腹地内工业门类齐全，商品经济繁荣，尤其是长江三角洲地区，城市群体密布，交通运输便捷，是全国经济发达地区之一。

目前，已有70多家集装箱航运公司落户宁波港，其中世界排名前20位的集装箱班轮公司均在宁波港开辟了航线。截至2006年底，宁波港集装箱航线总数达163条，其中远洋干线82条，干线在航线中的比重大大高于中国国内同类港口的相同指标。宁波港已基本构成以欧洲线、北美、南美、中东、澳洲、非洲线为骨干的远洋干线网络，并建立起以东南亚、日本、韩国等近洋支线为辅助，国内支线为补充的集装箱运输体系，实现航线高质量“全球通”，月均航班数已突破700班。

宁波港与宁波保税物流园区实施“区港联动”，建立区域物流平台和区域物流中心，并且积极接纳第三方物流企业进驻港区。对保税区部份入区货物实行免征关税，对外商投资实行低税收政策。

宁波海关在辖区内推行“多点报关、一次放行”的监管模式，开通具有网上报关、审批、查询等多种功能的口岸公共服务信息网，外贸企业足不出户就能办理通关手续。海运一般货物通关提发货时间进口不超过96小时，出口不超过48小时。



数据来源：同图 8。

图 11 1995 年~2006 年宁波港集装箱吞吐量发展情况

具备深水优势、箱量增幅大、码头及航线发展快、直接陆向腹地外贸经济增长强劲、海向腹地覆盖全球的长三角港口群中的宁波港，如果可以克服后方堆场建设不足，疏港方式单一、陆向腹地范围较狭小以及港口政策环境不足等制约因素的话，是有机会赢得和釜山争夺国际中转箱箱源的竞赛的，近年来宁波港集装箱国际中转箱量有较大的突破，集装箱吞吐量年均增长率为 42%。

## 2、上海港有选择地介入航运业高端服务领域

上海港集装箱吞吐量已经超越韩国釜山成为世界第三大集装箱吞吐港，货运吞吐总量 2005 年就已居世界第一位。在中国从航运大国向航运强国的转变过程中，历史赋予了上海港义不容辞的责任，精心打造一流的国际航运中心，有选择地介入航运业高端服务领域，培育具有良好国际竞争力的国际航运上游服务是上海港的必然选择。

在经济全球化和贸易自由化以及国际集装箱运输迅猛发展大环境下，国际航运中心制定的一系列标准就会成为保护自身可持续发展一种合法而有效的手段，一流的国际航运中心必须在国际航运业中有话语权，尤其是航运上游高端服务领域。

起源于 17 世纪的波罗的海航运交易所至今仍是国际上最重要的航运市场。它有 600 多家公司、2000 多名代表，共经营了世界 3/4 的干散货运输业务。定期公布的波罗的海海运费率，是世界各地的不定期船市场制定运价的依据；波罗的海国际航运中心制定的“统一杂货租船合同”，是国际租船合同的标准形式；由

伦敦和纽约船舶经纪人协会修订而成的“世界油船运价表”，是世界油船市场的标准运价。

上海要全面介入航运上游高端服务领域，是不明智的。如海事法律、航运再保险等服务已被伦敦完全控制，很难竞争。但是上海可以借助于巨大的吞吐量的有利条件，首先以船舶租赁、航运交易、航运信息咨询、海事培训等服务领域为突破口，介入航运高端服务，并且主动参与航运法规、航运标准的制定，逐步取得国际航运业的话语权。

现代航运服务上游产业是指为现代国际航运提供的融资保险、海事规范、政策咨询、技术标准等相关服务，主要包括为航运企业提供的船舶建造或购买融资、港口基础设施建设项目投资担保、船舶航行过程中的海事法律咨询与海事仲裁、国际性航运交易、航运船舶及相关设备的法定检验、海上航行技术规范制定等非航运直接经营业务的服务内容，是现代航运服务产业中最为重要的部分。

表 8 现代航运上游产业内涵

服务类型	服务内容	服务主体
航运融资	船舶设备融资、码头融资	银行、金融机构
海事法律	海事法律咨询、海事仲裁	海事法院、仲裁机构
航运保险	船舶保险、融资保险、共同海损理算、海损估价	保险公司、理算机构
航运交易	航运交易与经纪	航运交易所、经纪人
航运咨询	信息服务、航运顾问	咨询机构
公证监督	船舶、设备法定检验	船级社
行业组织	船东协会、班轮公会、互保协会、货代协会等	公会组织、协会组织
航运技术规范	研究设计院、学术团体	研究机构、学术团体
专业人才培养	航运院校、培训机构	航运院校、海事机构

表 9 世界主要集装箱港口的航运产业情况

项目	香港	新加坡	釜山	高雄	上海
航运上游产业	8.5	8.5	5	5	3.5
航运中游产业	8.5	8.5	6.5	6	5.5
航运下游产业	8	8	6.5	6	5.5

数据来源：The Future of London's Maritime Services Cluster: A Call for Action Fisher Associates August 2004

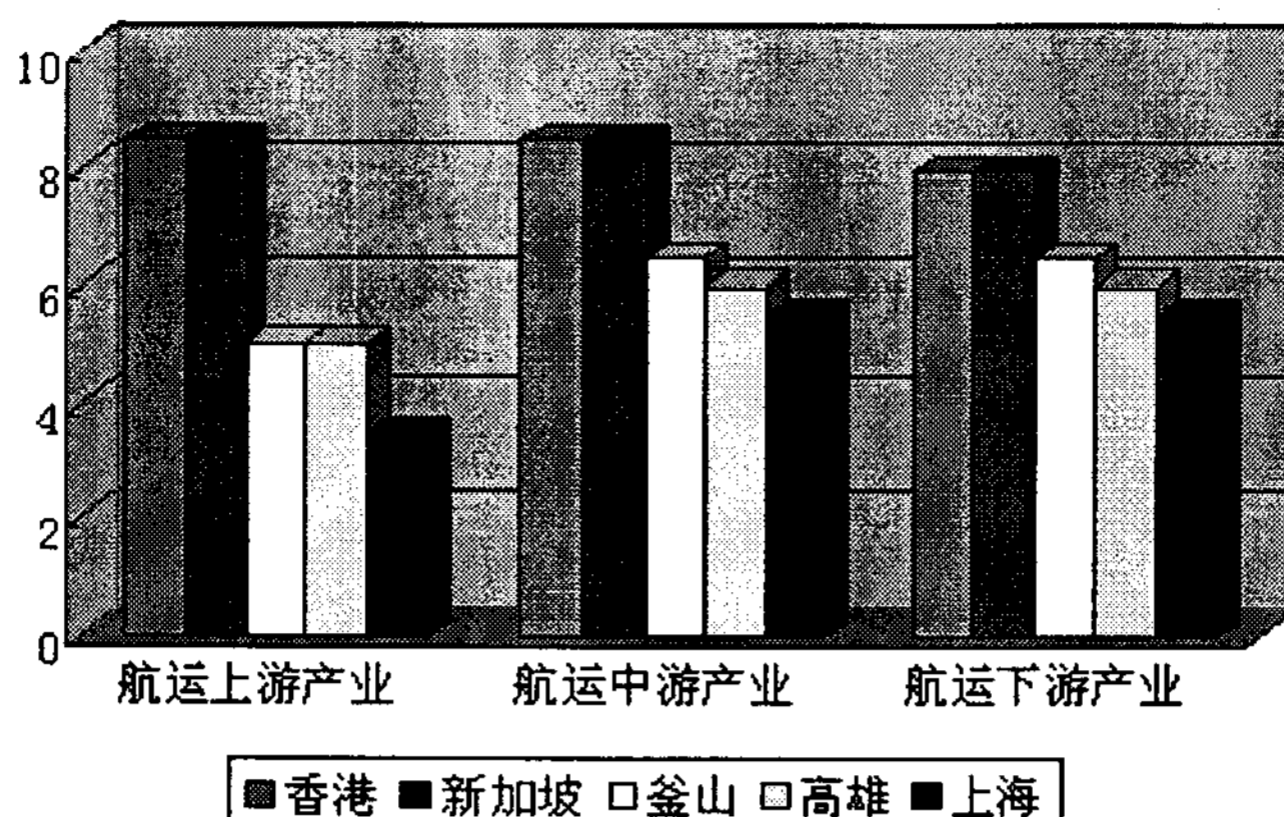


图 12 世界主要集装箱港口航运产业的对比

上海与其他国际航运中心港口相比，依然存在明显的不足。从航运上游产业来看，世界第一第二大集装箱枢纽港也是著名的国际航运中心，其评价是最高的，上海港甚至还比不上韩国釜山港和中国台湾的高雄港，航运中游和下游的情况也是一样的，我们认为其主要的原因为：

第一、上海航运业规模偏小，到目前为止，还没有境外班轮公司的总部或亚洲总部设在上海；

第二、航运业及其相关产业仍然集中在船舶运输业和港口及水上运输辅助业上，辛苦操劳于附加值最低的海运辅助业，但航运经纪和船舶融资、船舶保险、海事仲裁、航运信息咨询服务等现代航运服务业还欠发达，对现代航运服务业的上游和中游产业渗透相当不充分，国际化程度较低；

第三、上海航交所容量还太小，航运交易所已有会员单位 240 多家，入驻企业 100 多家，但与伦敦波罗的海航运交易所相比，上海航交所现有公司会员数是它的 40%，每年船舶交易价值仅为它的 17.5%；

第四、上海现代港口物流业还处于比较低的水平，不能为客户提供更多的航运增值服务；

第五、上海口岸软环境和相关政策和世界上有名的国际航运中心还有很大的差距。

因此，要打造一流的上海航运国际航运中心，就要从这几个方面着手，逐步提高上海国际航运中心的竞争力。上海港与釜山港的竞争也应该把打造一流的航运上游服务业作为战略重点。



## 五、竞争环境下中国沿海港口面临的主要问题

### 1、和周边港口比总体费率水平优势不明显

中国主要港口上市公司的业务为集装箱的装卸包干业务，就装卸收费水平来讲，中国港口的装卸费要低于国外港口，而且呈现出南高北低，内资港口的装卸费率要低于合资港口的特点。下图为东北亚地区主要集装箱码头单次装卸费用比较。

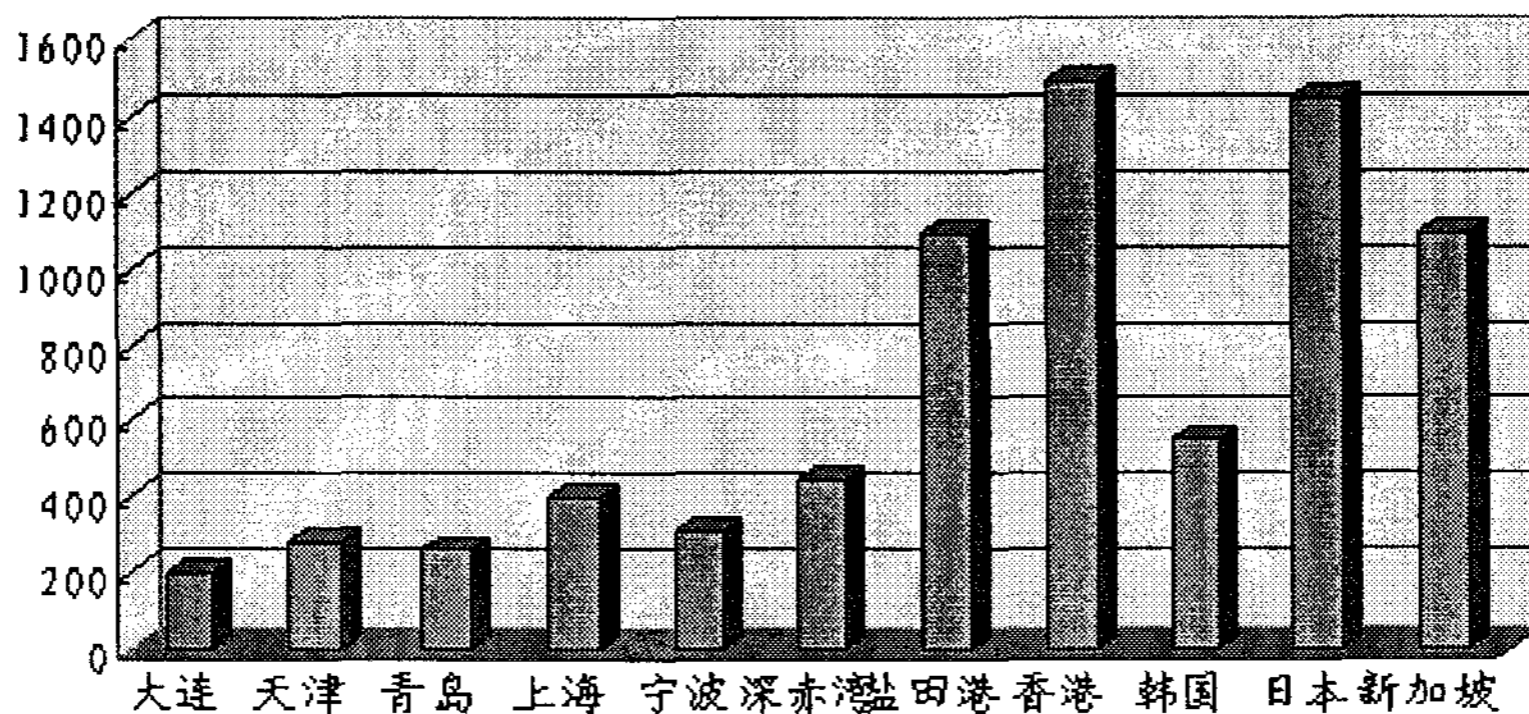


图 13 国内外港口单次集装箱装卸费用比较 (人民币元/TEU)

下面从单个 TEU 费用层面上，以青岛港欧洲线转运模式为例，欧洲以鹿特丹为基本港，北美以长滩港为基本港，货物经上海港或者釜山港以及中国台湾高雄港转运进行技术经济分析，港口使费仅指码头装卸费，以各港对外公布的标准为准计算，不考虑个别船公司享受的优惠费率。

表 10 青岛港欧洲转运模式的技术经济分析

方案	经上海洋山港中转		经韩国釜山港中转	
	青岛—上海	上海—欧洲	青岛—釜山	釜山—欧洲
船型	支线船	干线船	支线船	干线船
	500TEU 以上	第六代	500~1300TEU	第六代
在港时间 (天)	青岛港	上海港	青岛港	釜山港
	1	2	1	2
航行时间 (天)	2	25	2	27
时间总计 (天)	30		32	
船舶运费 (美元)	170	1300	170	1400
港口费用 (美元)	青岛港	上海港	青岛港	釜山港
	44.7	70	44.7	94
每 TEU 运费	1584.7		1708.7	

数据来源：徐剑华 陈良 上海港将成为东北亚转运中心 中国航海 2006 年第 3 期 77~81

结果显示青岛港欧洲转运模式中无论从货物运输的时间消耗还是单个 TEU 的

运费，上海港均优于釜山港。因此从单个 TEU 水平上看，中国港口具备了与韩国港口竞争的成本和时间优势。

但是中国港口由于体制原因，各种行政性收费较多，总体费率水平并不低，和周边港口比较，目前中国港口的费率没有优势。据相关统计，釜山港的总体费率比上海便宜约 20%，比青岛便宜约 10%，且效率较高，仅此项优势，釜山港吸引了大量的本应属于青岛和上海的中转箱箱源，每年有 200-300 万 TEU。

此外，釜山港提出了凡是在其港口进行国际中转的集装箱一律免收港口装卸费，同时减免船舶的进港费用，这在一定程度上增加了对航运企业的吸引力，为提高船舶航班密度和集装箱国际中转数量创造了条件。

## 2、中国沿海港口通过能力不足

港口通过能力与港口实际完成的吞吐量之间的比例关系可以反应港口所具有的富裕生产能力水平，体现了港口服务能力的大小。下表为 2000 年到 2005 年中国沿海港口的货物吞吐量、通过能力以及集装箱吞吐量和通过能力。

表 11 2000~2005 年中国沿海港口吞吐量与通过能力对比

年份	货物吞吐量（亿吨）		集装箱（万 TEU）	
	吞吐量	通过能力	吞吐量	通过能力
2000	14.17	18.24	2061	2399
2001	16.02	19.52	2470	2601
2002	18.57	20.44	3382	2712
2003	22.66	22.32	4588	3818
2004	28.22	25.32	5803	4254
2005	33.68	28.91	7190	5878

数据来源：交通部 2005 年沿海港口通过能力核查报告

从上面的核查数据可以看出，从 2003 年开始（集装箱码头从 2002 年开始）中国沿海港口实际货物吞吐量超过了港口的通过能力，这说明港口的装卸能力十分紧张，这种紧张的局势短期内将不会有非常明显的改观，中国的港口将主要为满足中国自身大量进出口运输需求提供服务，以无多余能力处理转口集装箱。下表数据从另外一个侧面印证了这种局势。

2010~2020 年上海港集装箱吞吐量供需分析预测 单位 万 TEU

年份	上海集装箱港口运能	预计进出口运量	预计国际集装箱转口量	预计总吞吐量	承运中转箱空间	上海港集装箱港口运能缺口
2010	2265	3161.97	64.53	3226.5	—	961.5
2015	2265	4616.78	94.22	4711	—	2446



2020	2265	6071.59	123.91	6195.5	—	3930.5
------	------	---------	--------	--------	---	--------

资料来源:张徐锡、刘宏道 由国际货柜海运发展看台湾转口货柜运输之契机 中华技术 2006年4月, No.70, 68~79。

上海港面临着巨大的运能缺口,预计到2020年,这种运能缺口将达到3930.3万TEU。2010年的上海集装箱港口运能缺口为961.5万TEU,这对韩国政府实现“货物创出型大陆中继港湾”的战略无疑是一个利好消息。

## 六、结论

通过上面的分析,我们可以得出以下结论:

中韩两国经贸关系飞速发展,双方互为重要经贸合作伙伴得到进一步巩固和加强,韩国对中国投资的特点决定了中韩集装箱运输具有明显的地域特征,但是中国对韩贸易逆差问题依然较为突出,成为制约中韩贸易进一步发展的重要问题;

中韩集装箱运输中环渤海区域港口以及长江三角洲的上海、宁波港与韩国釜山的联系最为密切,这五个港口所在城市和地区正是韩资在华投资的重点区域;

依托中国经济的日益繁荣以及对外贸易的迅猛发展,环渤海港口群的天津港、青岛港以及大连港的集装箱运输也得到了迅猛的发展,已经形成与韩国釜山港集装箱吞吐量的此消彼长之态势,其中环渤海港口群的三港中青岛港的集装箱吞吐量的增长速度最快。

长三角港口群的宁波港近年来集装箱国际中转箱量有较大的突破;上海港则要有选择地介入航运业高端服务领域为打造世界一流航运中心而奋斗。

### 参考文献

- 1、潘文卿 等主编 环渤海区域发展报告 2006 历史、现状与趋势 企业管理出版社 2006年10月
- 2、朴键一 朴光姬 主编 中韩关系与东北亚经济共同体 中国社会科学出版社 2006年11月
- 3、权衡 左学金 主编 科学发展与城市国际竞争力——上海发展前景与政策选择研究 2006年7月
- 4、纪晓岚 主编 长三角区域发展战略研究 华东理工大学出版社 2006年6月
- 5、王战 主编 提升上海国际竞争力——2004/2005 上海发展报告 上海财经大学出版社 2005年1月

- 6、The Future of London's Maritime Services Cluster: A Call for Action Fisher Associates August 2004
- 7、Container Forecaster 1Q07 Quarterly Forecasts of the Container Market Drewry Shipping Consultant Ltd.
- 8、张徐锡、刘宏道 由国际货柜海运发展看台湾转口货柜运输之契机 中华技术 2006年4月, No.70, 68~79
- 9、杨建勇 现代港口发展的理论与实践研究 上海海事大学 博士学位论文 2005年3月
- 10、上海港口统计年鉴(2004~2006) 上海港口管理局 编
- 11、包起帆 罗文斌 编著 现代集装箱码头的建设与运营技术 上海科学技术出版社 2006年5月
- 12、段志强 大连国际航运中心发展模式研究 哈尔滨工业大学 博士学位论文 2006年6月
- 13、徐剑华 陈良 上海港将成为东北亚转运中心 中国航海 2006年第3期 77~81
- 14、吴茜 天津成为环渤海港口群龙头港探讨 上海海事大学 硕士学位论文 2006年3月
- 15、新中国五十五年统计资料汇编 中国统计出版社 2005年