

营口港发展条件及战略措施探讨*

张琳 韩增林

(辽宁师范大学海洋经济与可持续发展研究中心 大连 116029)

摘要 文章深入分析营口港发展的内部和外部环境条件,指出港口自身发展的优势和面临的问题,在此基础上提出把营口港建设成为一个多功能、区域性、国际型的现代化强港,并分析为实现此目标所应采取的战略措施。

关键词 营口港;环境分析;发展战略

港口在一个国家或地区的经济发展中具有至关重要的地位和作用。第二次世界大战后,日本经济的复苏,亚洲“四小龙”的出现以及中国沿海、珠江三角洲、长江三角洲的崛起,充分说明了港口在经济发展中的战略地位^[1]。营口港作为东北地区距海最近的出海口岸,对于辽宁中部城市群、沈阳经济区的发展以及东北老工业基地的振兴起着重要的作用。目前,营口港已跨越发展为亿吨级枢纽大港,正加速转变发展模式,从枢纽大港向现代化服务型国际枢纽强港发展。因此,在新的起点上对营口港的转型发展作出科学的战略新定位并进行新的研究,是非常及时和必要的。

1 营口港发展的内部条件分析

1.1 营口港发展现状

营口港现辖营口、鲅鱼圈和仙人岛3个港区。营口老港作为东北开埠最早的港口,在1864—

1936年近70年的时间里一直处于“东北第一大港”的位置;鲅鱼圈港区经过20年的发展,已成为营口港的主港区,建成煤炭、粮食、成品油和液体化工品、滚装商品汽车、铁矿石及集装箱6个专业化码头,多个散杂货码头以及现代化物流园区;仙人岛港区正在建设30万吨级原油码头。2007年营口港港口吞吐量全国排名第十。营口港现拥有生产性泊位61个,最大泊位为20万吨级的矿石码头;拥有400万m²集装箱堆场,300万m²设施先进、功能齐全的物流园区,并配有恒温库、钢材库、玉米期货交割场、保税库及入库即可退税的出口监管仓。

1.2 优越的区位

营口港位于辽东半岛西南端,位靠东北地区和内蒙古东部地域辽阔的腹地,在发展国际物流和国际中转通道方面处于东北亚地区的中心地带。将营口港建设成为多功能、区域性、国际型的现代化强

* 基金项目:国家发展改革委员会地区经济司国土整治事业费项目,基于辽宁“五点一线”沿海经济带与东北腹地的互动研究(项目编号2008-35-14)。

港，不仅有助于东北三省的经济发 展，而且是中国融入东北亚经济圈和在东北亚经济合作中取得更大主动权的必然选择^[2]。

1.3 有力的腹地支持

营口港的直接依托是营口市，直接腹地以沈阳经济圈为主，间接腹地主要包括辽宁省、吉林省、黑龙江省和内蒙古自治区东部三市一盟，营口港已被辽宁省确立为沈阳经济区“6+1”模式的出海港。依托东北经济区，营口港以大宗散货的运输为主，可实现的装卸货种有集装箱、金属矿石、非金属矿石、粮食（袋粮和散粮）、煤炭、钢材、木材、石油焦和滚装汽车等大宗散杂货。近年来，随着腹地经济的发展，营口港的吞吐量和集装箱量逐年增长（表1）。1995—2007 年货物吞吐量年平均增长率为 21.70%，集装箱吞吐量年增长率为 46.52%，其中以内贸集装箱量增长为主，其年增长率为 69.32%。从 2003 年开始，营口港开通旅客运营，至 2007 年年平均增长率为 26.31%。

表 1 1995—2007 年营口港货物吞吐量、集装箱量及旅客人数

年份	吞吐量 /万 t	集装箱量 /万 TEU	内贸装箱量 /万 TEU	旅客人数 /人
1995	1 156	1.4	—	—
1996	1 492	1.2	—	—
1997	1 605	4.1	0.4	—
1998	1 758	5.0	2.0	—
1999	1 945	10.1	6.9	—
2000	2 268	15.7	12.2	—
2001	2 519	21.1	17.8	—
2002	3 127	30.0	26.6	—
2003	4 009	40.3	74.2	16 907
2004	5 978	58.3	52.9	41 122
2005	7 537	78.7	70.8	39 716
2006	9 477	101.1	89.0	40 538
2007	12 207	137.1	123.9	43 044
平均增长率/（%）	21.70	46.52	69.32	26.31

数据来源：营口市鲅鱼圈港务局。

1.4 较完善的集疏运系统

营口港交通便捷，沈大高速、哈大公路沿港区而行，长大铁路直通码头前沿，现已开通营口港至长春、德惠、哈尔滨、公主岭、四平 and 松原等地的集装箱班列和经满洲里直达欧洲的国际集装箱专列。集装箱航线已经覆盖沿海主要港口，并开通了日本、韩国和东南亚等国家和地区数条国际班轮航线和多条可中转世界各地的内支线，营口港已同 50 多个国家和地区的 140 多个港口建立了航运业务关系。有各类成品油和化工产品的专用码头储存设备及专用运输设备，专用输油管道直达辽河油田和抚顺石化，可实现管道、海路、铁路、公路同时进行的立体交叉作业。

1.5 信息化的港口管理

营口港的快速发展离不开信息化的大力支持。港口信息动态性强且具有共享性，及时、准确掌握这些生产信息，不仅可以提高港口经营管理的应变能力以取得市场竞争的主动权，同时也可以为路、航、贸和口岸等单位提供咨询服务，信息化为港口迈入亿吨大港的行列作出了重要的贡献。

2 营口港发展的外部条件分析

2.1 政府政策

随着“东北大振兴”战略的不断深入和东北老工业基地的经济复苏，营口港面临着更大的发展机遇。2003 年，营口市编制“老工业基地振兴规划”，市委市政府提出倾力建设“一个平台、三大基地、五大产业”：以建设好港口为平台，建设服务东北的现代物流基地、领先辽宁的轻纺工业基地、国家镁质材料产业化基地，发展冶金、石化、装备制造、新型建材和农副产品深加工等五大产业。应充分发挥港口的聚集和辐射效应，在“以港兴市、工业强市”战略下发展营口沿海经济带，逐步完善仓储业、扩展工业区、建设商住区和旅游区，大力发展临海工业、仓储运输、旅游业、转口

贸易和出口生产加工体系，并提供优惠的用地政策支持营口港的发展。

2.2 对外贸易的发展及加入 WTO 对营口港的积极影响

改革开放以来，东北三省的进出口贸易额逐年上升，使营口港腹地的对外贸易得到了一定的发展。加入 WTO 后，随着我国进出口贸易量的增长，外贸海运量也有较大增幅，为港口业的发展带来了充足的货源及贸易机会，并促使公司进一步利用外资，加快技术进步，提高管理水平。

2.3 临港工业及现代物流业的发展

临港工业的发展为港口可持续发展提供了广阔的空间，营口市海岸线长，许多地方适合建立大型临港工业区，是承接全球重化工产业转移和东北地区发展新兴石化、冶金等基础产业的最佳区域之一^[3]。2008 年鞍钢集团营口鲅鱼圈钢铁项目正式启动，成为具有当代世界先进水平的新型沿海钢铁联合企业，产业布局从内陆走向沿海，不仅降低铁矿石直接运送码头的成本，而且将进一步增加营口港的营运量，同时有利于营口港与腹地企业建立起密切联系，成为腹地企业产业链条中的配套加工环节，推动营口港的快速发展。随着对外开放规模的扩大以及我国产业结构和产品结构的调整，鞍钢、本钢和吉粮等知名企业均在口岸设置机构开展物流业务。临港物流业的发展成为营口港发展的巨大推动力，也将成为“港区联动”的集中牵动点。

3 营口港发展中存在的问题

3.1 港口内部条件不足

在集装箱方面营口港发展还相对缓慢，2005 年营口港集装箱吞吐量为 78.7 万 TEU，而同年大连港集装箱吞吐量达 268.8 万 TEU。从运输物资来看，由于东北三省主要依托于重化工业，营口港的运输结构也以原油、汽车、木材等为主，缺少家

电、饮食和计算机等集装箱运输。此外，营口港老港区的设备比较陈旧，河道淤积严重，冬季冰封不利于通航。

3.2 直接腹地经济水平相对落后

大连港与营口港的吞吐量及集装箱量存在很大差距（图 1）。营口市与大连市分别为营口港和大连港的直接腹地，在总体经济实力方面，大连市更具相对优势。通过比较（表 2），2001—2005 年大连市 GDP 值均高于营口市 5 倍左右；在增速方面，虽然营口市经济发展快速，但由于基数较大连差距太大，这种相对劣势客观上制约了营口港的长期健康发展^[4]。

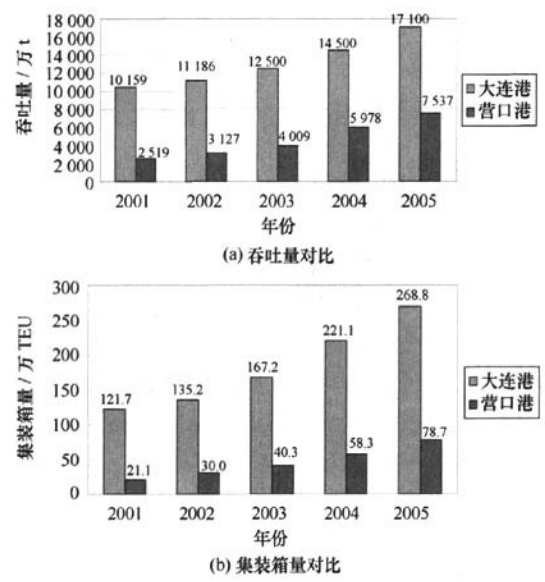


图 1 大连港与营口港吞吐量及集装箱量比较

表 2 大连市和营口市经济比较 亿元

年份	大连市（GDP）	营口市（GDP）
2001	1 235.6	192.3
2002	1 406.1	217.6
2003	1 632.6	253.5
2004	1 961.8	318.3
2005	2 152.2	380.0

数据来源：辽宁统计年鉴。

3.3 临港工业发展速度缓慢

尽管营口发展临港产业具有良好的资源条件和产业优势,但是也存在一些不容忽视的问题^[5]。首先,规划导向作用发挥不够,产业布局不够合理,影响今后的项目引进和区域产业的发展;其次,产业关联度不高,临港重化工业的大多数产业链较短,对区域内外其他工业带动性不强,未能形成较大规模的产业集群;再次,各临港产业的核心企业规模不大,现有的中小型企业规模小且数量有限,主导产业对地区工业发展的带动力有限;最后,资源和环境支撑能力较弱,对临港产业发展形成制约。

4 营口港发展的对策与建议

4.1 弥补自身不足,促进港口全方位发展

4.1.1 加强营口港基础设施建设

在港口运输方面,货船的吨位越大,运费越便宜。因此,要把营口港建设成为现代化枢纽强港,就必须加快营口港大型专业化散货码头的建设和改造,增强港口通过能力,缩短船舶货物在港停留时间^[6]。此外,还要加强包括集装箱码头数量、装卸能力、码头堆场和航道水深等在内的港口基础设施建设,为物流服务供应商提供大型现代化仓库,为客户创造“零仓储”。

4.1.2 完善港口集疏运条件

将营口港建设成为现代化枢纽强港,必须考虑其辐射地区的产业分工和运输需要。近年来,营口港的集装箱运输已步入跨越式发展的快车道,内贸航线已覆盖中国沿海所有港口,成为我国内贸集装箱运输第二大港。今后应在继续发展对日本和韩国近洋航线的同时,开辟至南亚、北美、欧洲的远洋干线,并根据国际航运企业的需求加快集装箱运输的发展,抓住建设东北老工业基地的契机,进一步完善其陆路集疏运网络。

4.1.3 加快港口信息化进程,提高港口服务效率

为了推动营口港信息化发展的进程,一方面可

以客户为主题,建立相应的数据仓库并对客户进行分类,对不同的客户采取不同的措施;另一方面,2009年可再次升级信息化并建设好各种管理系统,使营口港的高层管理更加有效。同时要依托先进的理念和资源建立港口的保税仓库或保税区,扩大货物的自由活动范围,使得货物能够在规定范围内自由运输、储存、流通、买卖以及简单加工、包装等,享受免税待遇,实现国际中转、国际配送、国际采购和国际转口贸易四大功能,吸引更多的船公司和大型企业。

4.2 合理发展临港工业

营口港临港工业的发展应按照科学发展观的要求,统筹港口与沿海、沿海与腹地、临港产业与新型工业的发展,完善产业规划、调整产业布局、优化产业结构^[7]。加快推进以港口为龙头,以辽宁沿海产业基地为重点,以营口经济技术开发区、高新技术产业区、仙人岛能源化工区及各类园区为支撑的营口沿海经济带建设,大力发展冶金、石化、装备制造、镁质材料、新型建材和纺织服装六大新型产业集群。同时,增强生产要素供给能力,营造良好的产业发展环境,合理安排临港重化工业的重点项目建设用地。

4.3 大力发展临港物流业

目前营口临港物流业的发展缺乏必要的竞争实力,应加强在流通加工、物流信息服务、库存管理和物流成本控制等物流增值服务方面,尤其在物流方案设计以及全程物流服务等更高层次的物流服务方面的投入。在物流体系方面,营口港应以港区为中心,以港口辐射的经济区域为依托,采用“临港物流园区—物流中心—配送中心”发展模式,构建分层次的区域物流节点体系。营口港可以与相关港口建立战略联盟关系(如大连港、锦州港),扶持和发展一批有经济实力、能按照国际惯例进行运作、网络结构合理的物流企业、物流园区和配送中心,加速物流网点建设。

4.4 实施港航合作战略, 提升营口港竞争力

随着经济全球化和市场一体化进程的加快, 港航合作已成为港口发展的基本战略取向之一。目前营口港与周边港口之间的竞争非常激烈, 各港都在谋求发展, 使自己的服务功能和市场地位得到有效提升。国内外一些主要的港口都在千方百计地与世界著名的跨国航运企业或集团建立战略合作伙伴关系, 以求在激烈的港口竞争中脱颖而出。

4.5 争取政府支持

营口港的建设需要营口市、辽宁省乃至国家的大力支持。完成货物在港口的作业过程不仅需要港口当局和港口企业的不懈努力, 同时还需要船舶经

营人、船舶货物代理、公路运输企业、铁路运输企业、内河运输企业以及政府有关部门(如海关、边防、商品检验和动植物检验等)的密切配合^[8]。除此之外, 各级政府在财税政策、基础设施建设及对土地动迁赔偿等方面都应给予营口港必要的支持。

5 结束语

在今后的发展中, 营口港将遵循科学发展观, 按照港口总体规划的要求, 努力建设成为集装箱仓储、中转换装、运输组织、现代物流、临港工业、通信信息、综合服务及保税、加工、商贸和旅游等多种服务功能为一体, 设施先进、功能完善、管理高效、效益显著、文明环保的现代化综合性港口。

参考文献:

- [1] 邹俊善. 现代港口经济学 [M]. 北京: 人民交通出版社, 1997.
- [2] 韩增林, 王成金. 再论环渤海港口运输体系的建设与布局 [J]. 人文地理, 2002, 17 (3): 86-89.
- [3] 王淑琴. 东北区港口货流与布局研究 [M]. 大连: 大连理工大学出版社, 1992: 124-130.
- [4] 杨荫凯, 任东明. 辽宁省沿海港口集装箱运输发展现状及其潜势分析 [J]. 地域研究与开发, 1999, 18 (1): 47-50.
- [5] 王海平. 营口港向国际枢纽强港发展的战略思考 [J]. 港口经济, 2007 (11): 8-11.
- [6] 肖青, 刘钧. 锦州港发展战略研究 [J]. 大连海事大学学报, 2007, 6 (4): 60-63.
- [7] 戴巍, 吴苏宁. 以营口鲅鱼圈港区为例谈我国临港产业的发展 [J]. 山西建筑, 2007, 33 (24): 210-211.
- [8] 刘建军. 浅议我国沿海港口的和谐发展 [J]. 中国港湾建设, 2007 (3): 72-74.