

大连港与营口港集装箱运输竞争力比较研究*

戚馨 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 在探讨集装箱运输竞争力内涵及意义的基础上,对现今辽宁省内的两大港——大连港和营口港的集装箱运输竞争力进行综合评价及比较,分析出竞争中的两港已具备的竞争优势以及存在的劣势。然后再结合评价,提出两港进一步发展的对策建议,并分析两港未来发展战略中的关系。

关键词 大连港; 营口港; 集装箱运输; 竞争力; 模糊一致矩阵理论; AHP

随着国际集装箱运输的蓬勃发展,我国港口的集装箱吞吐量一直保持着高速发展态势,我国已成为世界集装箱发展最为活跃的地区。随着振兴东北老工业基地的政策引导,辽宁沿海港口集装箱吞吐量以年均30%的增长率持续增长,迎来了绝好的发展机遇,各港纷纷树立了“以港兴市”的目标,加大投资力度,制定发展计划,因而辽宁省内港口的竞争也日亦激烈。

近年来营口港发展迅猛,目前,在东北区域内,大连港和营口港是最主要的两大港口。这两个港口由外而内排列在渤海湾北岸,真正的纵深腹地实际都是东北三省和内蒙古东北部,而营口港的地理位置和集疏运条件更为有利,有数据显示:大连港集装箱吞吐量占全省的比重由2000年的82.87%下降到了2007年的65.49%;而营口港集装箱吞吐量占全省的比重有了显著的上升,由2000年的12.87%上升到了2007年的23.55%。营口港的崛起,动摇了大连港传统的区位优势,尤其是鞍钢落户营口港

后,几乎颠覆了大连港矿石码头的中心地位,核心功能和地位大大降低。如果不及时发现大连港口的薄弱环节,调整战略,增强大连港的经营竞争力,建设大连东北亚国际航运中心就会成为一场空想,因此,研究大连港与营口港集装箱运输竞争力,对其进行分析比较,可以寻找出大连港与营口港的优势和不足,从而对大连港集装箱运输发展提出对策及建议。

1 集装箱运输竞争力的内涵及意义

1.1 集装箱运输竞争力的内涵

集装箱运输竞争力是指集装箱港口凭借其集装箱港口资源,提供自然的、经济的制度和环境,吸引各种生产要素和有利于港口集装箱运输发展的稀缺性资源,并对资源进行优化配置,在占有市场、创造价值和维持可持续发展方面相对

* 高等学校博士学科点专项科研基金(20060165001)。

于其他港口所具有的比较优势。最终表现为该集装箱港口比其他集装箱港口能更有效地利用各种资源,从而能吸引更多船公司、货主和辐射更大的市场空间^[1]。

1.2 集装箱运输竞争力的研究意义

随着港口在我国经济发展中重要性的日益凸现,以及港口集装箱化的发展趋势,研究港口集装箱运输竞争力不仅关系到城市、地区的战略发展,在一定程度上也关系到我国国计民生。体现在港口为工业化提供了原材料和产成品的便捷运输服务,吸纳工业聚集,创造就业机会以及增加附加值。当今世界较大的城市经济带以其良好的水陆运输便利的区位条件,吸引着社会对基础设施的巨额投资,对沿海区域经济的发展起着决定性的影响作用。在世界航运结构变化、港口功能不断拓展的形势下,港口集装箱运输的竞争不断加剧,同是,港口集装箱运输竞争力涉及的范围也在不断变化。在这种情况下,研究港口集装箱运输竞争力就显得尤为重要。

2 港口及集装箱运输现状

2.1 大连港

大连港实行多元化发展,目前牢牢控制了东北 94.5% 的外贸集装箱货源,2007 年,大连港继续保持稳定的增长势头。全港直接经济腹地 GDP 为 3 000 亿元人民币,间接经济腹地 GDP 为 2.2 万亿元人民币,完成货物吞吐量 2.2 亿吨,同比增长 13.9%,其中集装箱吞吐量完成 381.3 万 TEU,同比增长 18.72%^[2]。

2.2 营口港

距东北三省及内蒙东四盟经济腹地最便捷的出海口,东北经济区进出口货物最经济的优选运输链,其突出的区位优势,大型化、信息化、深水化、现代化的港口功能,使营口港与大连港一起组成东北亚国际航运中心的“双核心”。2007 年,营口港的直接经济腹地 GDP 为 500 亿元人民币,

间接经济腹地 GDP 为 2.2 万亿元人民币,完成货物吞吐量 12 207 万吨,同比增长 28.81%,其中,集装箱吞吐量完成 137 万 TEU,同比增长达 28.62%^[2],两项指数均以近 30% 的增幅提高,发展速度令人惊叹。2007 年营口港又以亿吨大港的身份成功跻身于中国港口“亿吨大港俱乐部”,成为我国沿海第十个亿吨大港(表 1)。

表 1 大连港与营口港历年来集装箱吞吐量 万 TEU

项目	历年来集装箱吞吐量							
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
全省	122	149	178	221.3	298.8	368.9	468	581.8
大连	101.1	121.7	135	155	200.3	270	321.2	381
营口	15.7	21.1	30	40	58.3	78.7	101	137

3 大连港与营口港集装箱运输竞争力评价分析

3.1 评价模型的选择

由于港口集装箱运输竞争力的综合评价是一个复杂的大系统问题,涉及因素多,众多指标存在着不同的层次和类别,常规的多指标综合评价法一般使用于确定性现象,对于不同层次及分类的集装箱运输竞争力指标,则更适用基于模糊理论的评价方法。本研究采用基于模糊一致矩阵理论的多层次决策分析法^[3],将定性指标转化为定量指标,对两港的集装箱运输竞争力进行决策优选。避免了传统的层次分析法(AHP)及模糊综合评价法中人为因素影响较大的缺点。

3.2 大连港与营口港集装箱运输竞争力评价指标值的采集与确定

本研究中各项指标值的采集,采用分类采集的方法,具体为:①对定量指标且各港相关资料齐全的,以客观的量化值为相应指标值,如至经济腹地平均距离、集装箱航线数、航道水深等;②对定性指标,设计出相应的各种等级评语,请各位专家选择相应的等级,再进行意见集中,将所得的评语作

为相应指标值,如距国际干线远近程度、腹地外贸集装箱生成能力等。经充分调研、反复查询,确定了拟进行集装箱运输竞争力综合评价的两个港口的各项指标值(表2)。

表2 大连港与营口港集装箱运输竞争力评价^[4]指标值与优度值

		指标	评价指标值		权重	优度值	
			大连	营口		大连	营口
地理区位条件及腹地货源	地理区位	至经济腹地平均距离/km	619.87	422.47	0.014 4	0.011 866	0.000 36
		距国际干线远近程度	很近	较近	0.021 5	0.011 034	0.015 352
	腹地货源	集装箱航线数/条	84	13	0.032 1	0.019 988	0.061 23
		航线密度/(班次/月)	300	40	0.032 1	0.007 341	0.052 31
		腹地经济实力/亿元	25 000	22 500	0.047 2	0.014 1	0.003 706
		腹地经济外向度/%	4.93	2.69	0.021 2	0.011 53	0.013 66
		腹地外贸集装箱生成能力	强	强	0.031 6	0.0171 87	0.030 848
	第一个分系统的综合优度值				0.093 046	0.077 65	
硬件与软件设施	自然条件	航道水深/m	17.5	17	0.022 2	0.017 225	0.021 142
		作业天数/d	292.5	312	0.014 9	0.006 669	0.014 486
		泥沙状况	较少	少	0.006 7	0.015 33	0.010 28
		波浪条件/m	2.26	2.71	0.006 7	0.007 21	0.001 82
	集疏运系统	内陆运输系统的优劣	较优	较优	0.011 8	0.011 48	0.013 113
		水陆运输系统的优劣	优	优	0.011 8	0.008 122	0.006 551
	港口设施	集装箱泊位数/个	13	8	0.018 2	0.011 77	0.015 2
		深水码头数/个	61	25	0.022 3	0.018 53	0.035 63
		集装箱装卸机具数/台	27	16	0.008 2	0.012 93	0.013 36
		集装箱堆场面积/万 m ²	308.5	80	0.008 2	0.002 638	0.013 36
	信息化程度	集装箱装卸系统信息化程度	较发达	发达	0.012 0	0.011 254	0.003 23
		港航 EDI 程度	发达	一般	0.021 8	0.013 002	0.001 019
	港口营销	港口营销策略	灵活	较灵活	0.018 6	0.009 139	0.025 102
货代、船代规模		合适	合适	0.010 2	0.006 798	0.010 119	
	第二个分系统的综合优度值				0.020 556	0.005 119	
港口开发及营运管理方式	开发方式	民间投资开发程度	一般	较高	0.036 8	0.013 98	0.043 086
		未来民间投资开发计划	高	高	0.013 5	0.008 702	0.014 358
	营运管理方式	港航合作程度	高	高	0.049 1	0.020 686	0.017 702
		海关作业对营运的负面影响	较大	大	0.025 6	0.012 803	0.014 619
		三检对营运的负面影响	小	小	0.025 6	0.027 99	0.018 12
		港口民营化程度	低	较高	0.036 4	0.047 77	0.032 208
	第三个分系统的综合优度值				0.047 54	0.103 85	
作业效率	管理效率	港务当局运行效率	高	高	0.021 5	0.008 587	0.016 12
		码头组织的效率	高	高	0.021 5	0.001 622	0.012 448
		船舶效率	高	高	0.031 5	0.012 306	0.016 862
	技术效率	集装箱装卸效率/(自然箱/小时)	294	173	0.033 6	0.041 515	0.004 44
		集装箱场站效率	1.02	1.262 5	0.013 2	0.002 76	0.012 152
		第四个分系统的综合优度值				0.061 27	0.053 147

续表

		指标	评价指标值		权重	优度值	
			大连	营口		大连	营口
港口费用	直接费用	货主直接发生费用	少	较少	0.058 1	0.093 28	0.072 29
	间接费用	港务当局发生的管理费用	少	少	0.026 5	0.052 06	0.037 39
		航商管理成本	低	低	0.039 6	0.066 7	0.045 34
		船代、货代中介费用	较少	较少	0.039 6	0.103 63	0.073 81
		第五个系统的综合优度值				0.228 82	0.315 67
整体发展	整体规划	现有战略规划状况	优	优	0.024 4	0.006 114	0.016 259
		未来战略规划状况	优	优	0.009 0	0.000 364	0.004 031
	物流业状况	国际物流链中的地位	较重要	重要	0.029 5	0.031 929	9E-05
		物流业发展状况	优	优	0.017 3	0.006 834	0.006 856
		未来物流业发展计划	合理	合理	0.010 2	0.002 333	0.005 663
	港城互动	临港产业发展状况	较优	优	0.021 8	0.026 267	0.012 535
		港口城市相关服务业水平	较优	优	0.021 8	0.020 541	0.015 48
		第六个分系统的综合优度值				0.094 382	0.060 914

3.3 大连港与营口港集装箱运输竞争力评价优度值分析结果及建议

在过去,拥有深水集装箱码头,超大型集装箱桥式起重机以及充足的集装箱场站等硬件设施,港口即掌握了竞争优势,但随着我国大陆经济的发展,各国纷纷投入大量的资金兴建港口设施,因此优良的港口硬件设施,不再是主要的竞争优势,而是必须具备的必要条件。在准则层面,地理区位条件及腹地货源、硬件与软件设施、港口开发及营运管理方式、港口费用、作业效率及整体发展都是决定港口集装箱运输竞争力的重要因素,本节围绕准则层面这六个分系统,具体分析大连港与营口港集装箱运输力的综合表现。

3.3.1 地理区位条件及腹地货源

港口优越的地理区位,尚须有密集的航线和航班配合,才能最大限度地发挥集散的功能,再加上腹地经济实力,腹地外贸集装箱生成能力等构成准则层面决定港口集装箱运输竞争力的最关键因素。综合本研究中地理区位条件及腹地货源分系统中七项指标的评价结果,得到了两个港口在这一分系统中的综合表现(第一个分系统的综合优度值,如表2)。

由于受航线数、航班密度两个因素的影响,营口第一个准则层的综合优度值略逊于大连。目前营口港已开辟了日本、韩国、香港航线及内贸黄埔、泉州航线,每月进出口航班已达40班,与40多个国家和地区的140多个港口建立了运输业务联系,且正在努力地开拓国内外的集装箱航线,提高航班密度,相信未来会在这一分系统表现出更为强大的竞争力。

3.3.2 硬件与软件设施

优越的硬件设施,已成为国际集装箱港口的必备条件,而相应的软件条件,也已成为决定港口竞争力的重要因素。综合本研究中硬件与软件设施分系统中十四项指标的评价结果,得到了两个港口在这一分系统中的综合表现(第二个分系统的综合优度值,如表2)。

可以看到,营口港在集装箱装卸机具数、集装箱堆场面积、集装箱装卸系统信息化程度及港航EDI化程度这几个方面与大连港这样的大港之间存在着不小的差距。如果营口港能在这几个方面不断地加以改善,便可以提升硬件与软件设施分系统中的综合表现,提升自己港口的竞争能力,缩小与大连港之间的差距。目前营口港鲅鱼圈港区四期工程

即将完成,届时将增加五个集装箱泊位,在集装箱装卸机具数、集装箱堆场面积都将大大提高。引进国外先进的信息流技术,建立口岸物流信息网络,加快口岸物流信息化进程。

3.3.3 港口开发及营运管理方式

港口投资开发者可为政府或民间,随着港口民营化趋势的日益深化,由民间投资兴建港口设施可提高投资意愿与效益,民间投资开发程度将影响到港口的竞争能力。而海关作业及三检手续的简化将有助于提升港口竞争力。综合该分系统中六项指标的评价结果,得到了两个港口在这一分系统中的综合表现(第三个分系统的综合优度值,如表2)。

综合来看,大连港在第三个分系统中的综合表现与营口港存在着较大的差距。营口港在民间投资开发程度、海关作业对营运的负面影响,特别是港口民营化程度上存在着明显的优势。因此,采取灵活、多元的投资融资策略,拓宽资金筹措渠道,通过对企业管理体制的改革,建立港口企业的产权清晰、责权分明的现代企业制度,提高海关通关效率,简化三检测手续是大连港迫切需要进行的工作。

3.3.4 作业效率

针对港口集装箱运输竞争力的比较研究,本研究选用港务当局运行效率、码头组织效率、船舶效率、集装箱装卸效率以及集装箱场站效率组成作业效率这一分系统。综合各项指标的评价结果,得到了两个港口在这一分系统中的综合表现(第四个分系统的综合优度值,如表2)。

由结果可以看到,大连港与营口港在港务当局运行效率、码头组织效率及船舶效率、集装箱场站效率这四个指标上不相上下,但是由于港口发展时间、规模的差异,营口港的集装箱装卸效率与大连港存在着较大的差距,因此,掌握先进的集装箱装卸工艺,引进先进的作业机械,提高集装箱装卸效率是营口港亟待解决的问题。

3.3.5 港口费用

港口费用包括直接费用和间接费用两大类,港口费用的高低直接决定了航商运输费用的成本,是

航商考虑靠泊港口的重要依据,故港口费用适度的调降将有助于吸引集装箱货源,有助于竞争力的提升。本研究选用货主直接发生费用、港务当局发生的管理费用、航商管理成本以及船代货代中介费用组成港口费用这一分系统,综合这四项指标的评价结果,得到两港口在这一分系统中的综合表现(第五个分系统的综合优度值,如表2)。

由于营口港地理上的区位优势,导致港口费用成本的降低,是营口港的一大优势。也是近年来强夺大连港货源的最佳优势。如何调整大连港港口费用,降低货主直接发生费用,来吸引更多的集装箱货源,形成规模效益,以提升港口的竞争能力成为了大连港头等大事。

3.3.6 整体发展

港口的战略规划是港口迎接蓬勃发展的海运业挑战的基础工作。港口在国际物流链中的地位,港口的物流业发展现状以及未来发展计划是决定港口集装箱运输竞争力的重要因素。而临港产业发展状况及港口城市相关服务业的水平也是港口整体发展重要的组成部分。本研究综合这七项指标的评价结果,得到了两港口在这一分系统中的综合表现(第六个分系统的综合优度值,如表2)。

由结果可以看到,大连港凭借着国际物流链中的地位、临港产业发展状况及港口城市相关服务业水平的优势,在整体发展这一分系统中综合表现明显优于营口港,因此在未来的发展中,需努力发展促进港口向综合性物流枢纽方向发展,为临港工业的发展创造条件。西欧的鹿特丹、安特卫普和日本的神户等港口借助本身优势发展成为综合性的物流枢纽,促进了地区经济的发展,其经验值得借鉴。提供各种物流的增值服务是港口发展的途径,充分利用港口交通枢纽以及货物集散地的优势,提供仓储、中转运输、配送、流通加工等服务。同时可在物流信息平台的支持下为客户提供信息和咨询服务,组织社会车辆的合理运输,减少空程。同时积极创造条件,吸引企业来港,促进沿港工业带的发展,提升港口未来的竞争力。

根据以上的分析,可以清晰地看到两港在六个

分系统中的表现,根据两港在不同方面的优越环节和薄弱环节,扬长避短对症下药,是大力发展辽宁港口群和实现建设东北亚航运中心目标的必经之途。

4 大连港与营口港未来发展中的战略关系

随着《大连东北亚国际航运中心发展规划》^[5]文件的批复,大连已经确定将在 2020 年建成东北亚国际航运中心,意味着大连不仅将是整个中国东北最重要的出海口,也将成为东北亚地区最具竞争力的海港。因此,如何处理好大连港与营口港的发展战略关系是十分重要的。

(1) 营口港是大连东北亚航运中心港口群的重要组成部分,因此要主动参与大连国际航运中心的建设,在舆论宣传上要维护大连国际航运中心建设大局。

(2) 要在社会上大力宣传和加快营口港的建设发展,是大连国际航运中心建设的客观要求,营

口港取得的发展成就也就是大连国际航运中心建设的成就。

(3) 要与大连港在建设东北亚国际航运中心大框架下实现错位发展,大连港全面发展石油、矿石、散粮、商品汽车等大宗货物中转运输。营口港以发展内贸集装箱、钢材、铁矿石运输为重点,全面发展原油、粮食、杂货运输,并支持大连港发展先进的现代航运服务业和国际集装箱业务。

(4) 营口要支持大连的金融、保险、业务代理、航海教育、信息咨询企业到营口港设立分支机构。

(5) 是要建立起良好的港务集团间的对话合作机制,加强双方在建设、经营、安全、信息等方面定期交流和沟通。为建成结构合理、层次分明、功能完备、信息畅通、优质安全、便捷高效、节能环保的现代化沿海港口群,积极推进大连成为东北亚重要的国际航运中心和物流中心而合作。

参考文献:

- [1] 高洁. 上海港集装箱运输竞争力评价 [J]. 上海海事大学学报, 2005 (4): 67-72.
- [2] 辽宁省交通厅. 2007 年度辽宁省交通经济运行分析. <http://jjyxfx.moc.gov.cn/ShowNews.asp?ID=288>.
- [3] 黄健元. 模糊一致矩阵在多层次多因素决策方案优选中的应用 [J]. 河海大学学报, 1995 (5).
- [4] 黄健元, 严以新. 港口集装箱运输竞争力综合评价指标体系的设计方案 [J]. 水运管理, 2004 (9).
- [5] 新华社. 大连东北亚国际航运中心发展规划获国家批准.
http://www.ce.cn/cyssc/jtys/haiyun/200709/18/t20070918_12946311.shtml.