

粤港澳大湾区港口群的定位格局实证分析

陈朝萌

(深圳职业技术学院管理学院,广东 深圳 518055)

摘要:粤港澳大湾区港口众多,目前存在港口功能重叠,缺乏科学定位;相互竞争激烈,缺乏协调机制等问题,需要科学合理地重新确定湾区港口的层次定位和功能定位。结合国家“一带一路”的发展要求,粤港澳将建设成为世界一流的湾区,粤港澳的港口将构建层次明晰、功能合理的港口格局,形成“一心、一体、两翼”,即以深圳港为港口群的核心,深圳、香港、广州三个枢纽港口为主体,地区性重要港口为东西两翼的港口群发展形态。同时,湾区港口群的发展也需要在深圳经济管理职能的提升、行政区划的扩大、建立国家层面的协调机制等方面进行观念的突破和体制的创新。

关键词:“一带一路”;海上丝绸之路;粤港澳大湾区;港口群

中图分类号:F 540

文献标识码:A

文章编号:1000-260X(2016)04-0032-04

亚洲贸易多年来迅猛发展^[1]，“一带一路”正在成为发展中国家扩大内部需求、维持经济增长、实现亚洲经济一体化的战略机制，打造粤港澳大湾区是“一带一路”的重要组成部分。

粤港澳大湾区分为核心层、协同层和辐射层三个层次。“核心层”指临近珠江口岸线的滨海地带；“协同层”指粤港澳临海各行政区划的总和，包括广东省的沿海地市及香港、澳门两个特别行政区；“辐射层”指泛珠三角区域。本文研究的范畴为“协同层”的粤港澳大湾区。

粤港澳大湾区的主要港口有香港、深圳、广州等枢纽港口及珠海、虎门、惠州、汕头、湛江等地方港口，其地理位置临近“21世纪海上丝绸之路”的核心区域东南亚和南亚，经济上具有改革开放的先发优势和政策优势。粤港澳大湾区港口群如何科学定位，实现差异化发展，对于提升港口群国际竞争力，促进湾区经济发展和参与国家“一带一路”战略，具有重要的意义。

一、粤港澳大湾区港口群的现状与问题

(一)粤港澳大湾区港口群的现状

粤港澳大湾区的港口除香港外，其他众多港口自2010年来货物吞吐量持续增长。2014年广东省的沿海港口货物吞吐量排在全国第一，达到16.55亿吨，其中达到亿吨以上的港口有5个，分别是深圳港、广州港、珠海港、湛江港和虎门港，深圳港连续两年集装箱吞吐量居世界第三位。2014年广州港的货物吞吐量居世界第五位，集装箱吞吐量居世界第八位。

2014年广东省的中小港口集装箱吞吐量增长较快，其中惠州、潮州、虎门、珠海、江门、湛江等港口的增速均超过10%。如虎门港集装箱吞吐量2014年比上年增长51.30%，珠海港增长33.43%。但香港港口集装箱吞吐量自2012年来持续下滑，从世界排名第三已降至第四位。湾区主要港口2006-2014年的集装箱吞吐量见表1^[2]，主要港口2014年的生产情况见表2。

收稿日期:2016-04-30

基金项目:广东省哲学社会科学“十二五”规划项目“基于现代海上丝绸之路的广东省港口群定位研究”(GD13XGL02)

作者简介:陈朝萌,深圳职业技术学院副教授,主要从事物流管理研究。

表 1 2006—2014 年粤港澳大湾区主要港口的集装箱吞吐量
单位：万 TEU

年份	香港	深圳	广州	珠海	湛江	惠州	汕头	虎门
2006	2353.00	1847.03	663.63	52.79	20.36	21.32	44.33	24.90
2007	2399.00	2110.38	925.89	63.08	21.20	14.56	59.38	22.10
2008	2449.00	2141.64	1100.14	65.50	28.41	22.93	71.93	19.50
2009	2092.00	1825.01	1119.99	56.39	23.16	14.11	82.06	36.67
2010	2369.00	2250.96	1270.26	70.27	32.02	26.89	93.50	49.99
2011	2440.00	2257.08	1442.11	81.49	38.07	39.52	110.08	58.04
2012	2309.00	2294.13	1474.36	81.28	41.21	36.33	125.02	145.36
2013	2228.80	2327.85	1550.45	88.11	45.18	16.43	128.80	198.03
2014	2223.00	2403.73	1662.62	117.57	58.08	22.12	130.30	289.23

数据来源：《中国港口年鉴》(2007—2015)。

表 2 2014 年粤港澳大湾区主要港口的生产情况

	集装箱吞吐量 (万 TEU)	货物吞吐量 (万吨)	煤炭及制品 (万吨)	液体散货 (万吨)	金属矿石 (万吨)
香港	2228.3	29770.0			
深圳	2403.7	22323.7	405.8	1293.9	22.3
广州	1403.5	36949.4	6788.8	1132.9	1601.6
珠海	117.6	10703.1	3175.2	1088.7	972.4
湛江	50.1	20238.2	1690.1	2419.9	3118.5
惠州	22.1	6485.6	723.7	3493.6	
汕头	130.3	5160.9	1443.7	101.4	
虎门	289.2	12899.6	4522.0	1279.4	

说明：1.货物吞吐量由煤炭及制品、石油天然气制品、金属矿石等合计，因篇幅限制未全列；2.广州栏的数据为广州港集团有限公司的数据，不是广州港全港的数据，在液体散货栏填写的是石油天然气制品的数字；3.数据来源于《中国港口年鉴》(2015)。

(二)粤港澳大湾区港口群存在的问题

1.港口功能重叠，缺乏科学定位

从表 2 中可以看出，湾区港口群中，前三位的深圳、香港、广州港口的吞吐量远远超过其他港口。深圳与香港的集装箱吞吐量接近，运输的货物类型相似。深圳的集装箱吞吐量远远超过广州，但广州的货物吞吐量远远超过深圳。

香港为自由港，本港的制造业体量小，港口货物吞吐以贸易为主。2014 年深圳港的 22323.7 万吨的货物吞吐量中，外贸的吞吐量为 18396.7 万吨，占比为 82%。2014 年广州港全港的 50007.9 万吨的货物吞吐量中，外贸的吞吐量为 12100.1 万吨，仅占 24%。

从上面的数据可以看出，湾区的港口间并没有差异化的定位。香港与深圳的港口功能重叠明显，货物吞吐中外贸占比高，存在明显的竞争关系。广州外

贸吞吐量虽然占比仅为 24%，但是外贸吞吐绝对量大，并且依托省会城市的地位，在南沙港区发展集装箱运输业务，加剧了与其他港口在外贸上的竞争^[3]。

2.港口间竞争激烈，缺乏协调机制

湾区内港口间距离较近，港口间存在激烈的竞争。一是深港两地基本上都是由相同的几家港口运营公司在经营，港口运营商之间存在激烈竞争；二是广州作为传统的内贸中心，其建设南沙深水港，发展集装箱泊位，发展远洋集装箱航线，将与香港和深圳形成激烈竞争；三是湾区各港口有着相同或者重叠的经济腹地^[4]，为争夺货源，港口之间也存在激烈竞争。港口竞争激烈的核心原因是湾区内的港口间缺乏有效的协调机制，各地方港口各自为政，所以港口群无法发挥最大的竞争力和社会经济效益。

二、粤港澳大湾区港口群的定位分析

本文运用聚类分析法和层次分析法分别构建分析模型，以研究湾区港口群的层次定位和功能定位问题。

运用聚类分析法，以港口的集装箱吞吐量为指标，计算港口间的归类指数，得出聚类图，划分港口的层次定位^[5]，包括航运中心、主枢纽港口、地区性重要港口和中小港口。

运用层次分析法，分析影响港口发展的因素排序，确定影响港口定位的关键指标，然后对照湾区主要港口的条件、现状和“一带一路”发展要求，确定各港口的功能定位。功能定位可分为复合型港口、中转型港口和腹地型港口等。

(一)湾区港口层次定位的计算及结果

采用 SPSS 软件，将表 1 中湾区主要港口 2006—2014 年的集装箱吞吐量数据输入 SPSS，计算两两港口的相似系数。经过归类后的分类结果可用聚类图表示(见表 3 和图 1)：

表 3 集群成员表

案例	3 群集	案例	3 群集
1 香港	1	5 湛江	3
2 深圳	1	6 惠州	3
3 广州	2	7 汕头	3
4 珠海	3	8 虎门	3

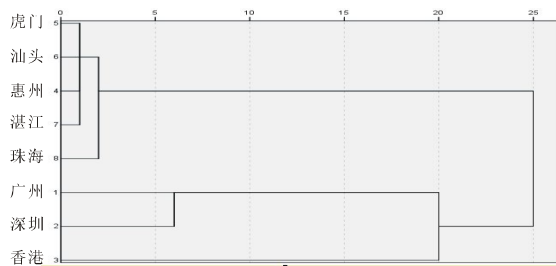


图1 港口群集装箱吞吐量单一链接的树状分析图

通过最短距离法计算,由表3和图1结合港口的具体情况,可以将湾区的港口分为三类:第一类是香港和深圳;第二类是广州;第三类是珠海、湛江、惠州、汕头和虎门。

(二)湾区港口功能定位的计算及结果

1. 确定影响港口功能定位的指标体系

经过研究,影响港口功能定位的因素可以分为三类指标,具体见表4。

表4 影响港口功能定位的指标体系

分类	影响因素	符号
宏观因素 ^[6]	“一带一路”背景下的城市发展定位	F1
	港口所在城市的经济特点	F2
	港口的经济腹地	F3
	配套的集疏运体系	F4
现有基础 ^[7]	年集装箱吞吐量	F5
	年货物吞吐量	F6
	外贸占比	F7
能力指标	港口拥有的泊位数	F8
	港口泊位年通过能力	F9

2. 构造判断矩阵

对功能定位指标体系中的影响因素,利用成对比较法和1~9比较尺度,构造两两判断矩阵:

$$A = \{a_{ij}\} = \begin{bmatrix} a_{11} & a_{12} & \cdots & a_{19} \\ a_{21} & a_{22} & \cdots & a_{29} \\ \vdots & \vdots & \ddots & \vdots \\ a_{91} & a_{92} & \cdots & a_{99} \end{bmatrix}$$

其中 a_{ij} 表示第 i 个因素对第 j 个因素的影响程度,即表示一个因素变化对另一个因素产生的影响,其取值方法为: a_{ij} 的取值范围为1~9, F_i 与 F_j 相比同样重要,则 a_{ij} 取1; F_i 比 F_j 稍微重要则 a_{ij} 取2;随着重要性的增加,直至 F_i 与 F_j 相比极端重要,则 a_{ij} 取9。

我们组织课题组成员及相关专家学者对 a_{ij} 取值,形成如下矩阵:

$$A = \begin{bmatrix} 1 & 7.55 & 3.52 & 7.71 & 7 & 13 & 13 & 1 & 3.55 & 1 & 51 & 3 & 11 & 1 & 21 & 14 & 41 & 51 & 11 & 11 & 11 & 1 & 23 & 31 & 3 & 12 & 11 & 5 & 15 & 51 & 51 & 3 & 11 & 1 & 51 & 1 & 33 & 31 & 1 \end{bmatrix}$$

$$2312131771/71/51/41/31/51/31/7111/71/51/41/31/51/31/711$$

3. 计算影响因素的权重

利用几何平均法,对判断矩阵 A 的特征向量的每一个元素 $W_i (i=1, 2, \dots, 9)$ 进行计算, $W_i = \sqrt[n]{\prod_{j=1}^n a_{ij}}$ ($i=1, 2, \dots, 9$),可计算出 W_i 如下:

W_1	W_2	W_3	W_4	W_5	W_6	W_7	W_8	W_9
3.99	1.30	0.93	0.99	1.63	0.70	1.97	0.30	0.30

然后,计算 $W_i (i=1, 2, \dots, 9)$ 的权重,用 W_i' 表示,即 $W_i' = W_i / \sum_{i=1}^9 W_i$,可计算出 W_i' 如下:

W_1'	W_2'	W_3'	W_4'	W_5'	W_6'	W_7'	W_8'	W_9'
0.33	0.11	0.08	0.08	0.13	0.06	0.16	0.03	0.03

因此,影响港口功能定位的因素的权重如下:

符号	F1	F2	F3	F4	F5	F6	F7	F8	F9
权重	0.33	0.11	0.08	0.08	0.13	0.06	0.16	0.03	0.03

从计算出来的结果可以看出,影响港口群功能定位的首要因素为 F1“‘一带一路’背景下的城市发展定位”,权重为 0.33;其次的影响因素为 F7“外贸占比”、F5“年集装箱吞吐量”和 F2“港口城市的经济特点”,合计权重为 0.4。

4. “一带一路”背景下港口所在城市的发展定位

在国家“一带一路”规划中,明确提出了粤港澳合作。打造粤港澳大湾区,发展成为推进海上丝绸之路战略的重要平台^[8],其主要港口城市的定位是:深圳要成为战略支撑;广州定位为核心枢纽;珠海定位为广东省的桥头堡、重要平台和战略支点;湛江定位为重要节点和重要平台;惠州定位为桥头堡;汕头定位为“门户城市”;东莞(虎门)定位为“先行市”。

三、粤港澳大湾区港口群的定位格局

(一)打造世界一流湾区的发展目标

广东是“21 世纪海上丝绸之路”建设的排头兵和主力军,港口则是“21 世纪海上丝绸之路”重要的战略节点。可以说,粤港澳大湾区是我国生产力发展水平最高的区域之一,区域内的优势产业处于高梯度区域,具有向内地及东南亚、南亚等低梯度区域转移的动力。

粤港澳具有参与“一带一路”战略的区位优势、政策优势和经济优势,将在中国—东盟自贸区升级版中发挥引领作用^[9]。将粤港澳大湾区发展成世界一流的湾区是粤港澳大湾区的发展目标,湾区的港口群发展成为世界吞吐量最大的港口群,湾区为经

济发展提供先进的港口物流、金融、贸易等服务,是我国实施“一带一路”战略的宏观要求。

(二)形成“一心、一体、两翼”的湾区港口群发展形态

根据前面的分析结果,结合港口的发展趋势、港口条件和自身特征,我们可以将湾区的港口分为四个层次:第一个层次为深圳和香港,是世界航运中心;第二个层次是广州,为航运枢纽;第三个层次是珠海、湛江、惠州、汕头和虎门等,为地区性重要港口;第四个层次是其他未列入本文研究的中小港口,为一般中小港口。

湾区的港口群将发展成为“一心、一体、两翼”的港口群形态,即以深圳港为核心,以深圳、香港、广州为主体,以惠州、汕头为东翼,以珠海、湛江为西翼。具体是:深圳的功能定位为复合型港口,成为粤港澳大湾区港口群的核心港口,以出口为主;香港的功能定位为中转型港口;广州的功能定位为复合型港口,以内贸为主;珠海、湛江、惠州、汕头和东莞的功能定位为腹地性港口,服务粤东或粤西地区。

(三)湾区港口群发展需要观念突破与体制创新

在粤港澳大湾区港口群的差异化定位和协同发展中,需要大的观念突破与制度创新。

1. 深圳和香港的平等交流

从2013年开始,深圳港的集装箱吞吐量超过了香港,且深圳港的吞吐量持续增加,而香港则不断下滑。2015年深圳本市生产总值超过17500亿元人民币,2016年将可能超过香港。深圳要成为粤港澳大湾区的战略枢纽城市^[10],之前是深圳服务香港,之后香港的定位是否可以调整为服务大陆。香港是特别行政区,随着深圳实力的不断增强,如何提升深圳的地位让两区之间能自由平等交流,成为一个需要突破的瓶颈。

2. 深圳和广州的差异化定位

广州是广东省的省会,是否可探索在发展定位中突出行政中心的职能。深圳要建成全国经济中心城市^[11],应进一步突出在粤港澳大湾区中经济中心的定位,进一步增强国际物流枢纽城市功能。因此,需要进一步提升深圳在经济方面自我管理的行政职能,拓展协同发展的行政区划。

3. 粤港澳大湾区的体制与机制创新

粤港澳大湾区已具有一定的基础,但是要发展成为世界一流的湾区,需要在体制和机制上大胆创新

^[11]。要建立国家层面的湾区发展协调机构,深圳成为协调机构经济政策制定的主导者。以深圳为湾区的经济中心,构建创新能力卓越、产业层级高端、交通网络发达、辐射功能强大^[12]的世界一流的粤港澳大湾区。

港口方面,在国家层面的湾区发展协调机构中,应建立粤港澳大湾区港口发展的协调机制,在适度竞争的基础上进行港口差异化定位,构建大中小港口规模合理,中转、外贸、内贸港口功能统筹,空间布局科学的港口群,提升投资效应和运营效益。以深圳这个国际航运中心为核心,加强湾区辐射全国的公路、铁路等交通网络建设,构建以深圳为起点,联系东南亚和南亚的大陆桥运输^[12],增加空运的国际航线,将深圳打造成为全球的物流枢纽城市。

总之,通过对粤港澳大湾区众多港口的科学定位,将实现湾区港口群能力和效益的最大化,构建国家层面的湾区发展协调机制,将是建设世界一流湾区的突破口,也是发挥粤港澳地区优势参与共建国家“一带一路”战略的重要策略。

参考文献:

- [1] 亚洲开发银行研究院.亚洲基础设施建设[M].北京:社会科学文献出版社,2012.
- [2] 中国港口年鉴编辑部.中国港口年鉴[M].上海:中国港口杂志社,2007-2015.
- [3] 万征.通过主成分分析研究比较港口物流发展趋势——以广州港为例[J].水运工程,2007,(8).
- [4] 卢长利.我国港口间的比较优势分析及竞争合作策略研究[J].企业经济,2007,(12).
- [5] 罗芳.长江三角洲主要港口的功能定位分析[J].工业技术经济,2012,(4).
- [6] 国家发展改革委,外交部,商务部.推动共建丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路的愿景与行动[Z].2015.
- [7] 刘荣煜.国内外港口物流的借鉴与比较[J].对外经济实务,2010,(12).
- [8] 张玉阁.推进海上丝绸之路战略下的深港合作[J].开放导报,2015,(5).
- [9] 左晓安.粤港澳合作转型与中国东盟自由贸易区演进方向协同发展[J].广东社会科学,2015,(4).
- [10] 深圳市政府.深圳市国民经济和社会发展第十三个五年规划纲要[Z].2016.
- [11] 刘志彪.长三角区域经济一体化[M].北京:中国人民大学出版社,2010.
- [12] 陈朝萌.海上丝路的深圳机遇与作为[J].开放导报,2015,(3).

【责任编辑:林莎】

【下转第41页】