

福建港口经济发展存在

□ 吴崇伯 厦门大学南
詹小洪 中国社会科

吴崇伯：福建省拥有丰富的海岸线资源和港口资源，海岸线长度、深水码头等位列全国之首，特别是深水港口，是我最具发展潜力和竞争优势的战略资源。福建省制定的“十三五”规划、实施“中国制造2025”行动计划、加快打造产业升级版，这些都为港口转型升级、壮大临港产业、进一步加快推进海洋强省战略提供了广阔空间。

詹小洪：“十二五”以来，福建沿海港口经济进入加速发展阶段，取得明显成效，我印象比较深刻的是，福建港口的基础设施建设逐步完善，港口开发也初具规模，沿海三大港口群发展格局已然形成，厦门东南国际航运中心建设各项工作全面展开；厦门、湄洲、罗源、兴化等重要港湾建成10万~30万吨级深水航道；闽江口、湄洲湾、泉州湾、厦门湾、东山湾、环三都澳海洋经济集聚区雏形基本形成。临港产业发展也很迅速，产业集群开始显现。随着海峡西岸经济区的建设发展，央企、外企等加大对福建沿海地区的投入，大型临港工业项目纷纷崛起，以港口为依托的新兴工业集聚地逐步形成，目前福建

临港工业涉及的工业行业有15大类，占全省现有工业行业的1/3。

吴崇伯：港口物流业有较大起色，发展潜力巨大。福建多年以厦门、福州、湄洲湾三大港口为依托，加快建设厦门全国性物流节点城市、福州区域性物流节点城市和平潭综合实验区、泉州、漳州、莆田、宁德地区性物流节点城市，建设一批现代物流园区、专业物流基地和物流配送中心；加快发展以保税物流为特征的国际物流，吸引国际知名物流企业到福建沿海设立区域总部。福建港口口岸设施条件得到极大完善，服务水平明显提升。

詹小洪：另外，福建港口经济发展可圈可点的还有，对外交通体系逐步完善，与诸多国家和地区有着良好的港航合作关系。据我了解，福建沿海港口已经开通至东南亚海上航线51条，其中厦门港共48条，包括通往新加坡航线15条，通往马尼拉航线10条，通往马来西亚的航线18条，通往越南的航线5条；福建沿海港口开通与海丝沿线国家以及香港、台湾地区航线102条，完成货物吞吐量1.08亿吨，进港货物主要有煤炭及制品、金属矿产、

的主要问题与对策思考

洋研究院教授、博士生导师
学院经济研究所研究员

石油天然气及制品；出港货物主要有集装箱货物、矿建材料、机械设备电器等。

吴崇伯：尽管福建港口经济已取得巨大成就，但是与全国其他地区相比，仍存在不少差距，面临进一步发展的瓶颈。福建是海洋大省，海岸线3000多公里，长度居全国第二位，深水岸线居全国首位。然而，在这绵长的海岸线上，散布着477个码头、70多个作业区，港口码头分散，体制障碍多，码头专业化程度、港口生产效率和利用率都不高，至今没有一个具有国际影响力和竞争力的国际大港，港口功能整合势在必行。

詹小洪：谈到福建港口发展面临的瓶颈，我认为首先是沿海各省加快融入“海上丝绸之路”建设步伐，使得福建港口发展面临兄弟省市的激烈竞争。建设21世纪“海上丝绸之路”是国家的一项重要战略，将带来巨大的市场机遇和发展效益。当前沿海各省市都紧盯“海上丝绸之路”战略，都想抢占先机，依托港口把自己建成新世纪海上丝绸之路的重要节点和先行区。福建也正在抓紧融入国家“海上丝绸之路”战略，全力打造适应新世纪“海上

丝绸之路核心区”战略的现代化港口，为福建省与“海上丝绸之路”沿线国家发展经贸合作奠定基础。然而，我省周边已经环绕6个集装箱吞吐量超千万标箱的港口，即上海、香港、深圳、宁波—舟山、广州、高雄港，深圳盐田港、宁波北仑港也已成为世界大港。

吴崇伯：我很赞成你的看法。还有一个问题，那就是长期以来，福建省的港口优势并没有得到充分发挥，福建的深水港资源居全国首位，海岸线长居全国第二位。但迄今福建不仅没有一个港口进入全国沿海港口吞吐量前10名，而且全省港口的吞吐能力加起来也比不上一个宁波港。福建省港口地理区位存在薄弱环节。福州港区较为分散，港口结构不合理，不利于形成集装箱作业集中和高效的运营模式。

詹小洪：厦门港主要的问题是经济腹地不足，局限于福建省和粤东、赣南地区，港区辐射范围受到一定的掣肘。福建省港口功能目前还局限于简单的交通运输功能，以港口为依托开发临港工业并形成产业带的港湾很少，港口难以融入现代商

贸、物流增值服务等领域。福建省的港口物流功能较单一，不能像其他大型港口，如上海、天津、深圳、宁波、广州等港口综合功能健全。此外，我省港口均存在重岸线开发、轻加工业发展的倾向，港口经济产业链不长；产业集中度低，企业规模较小，市场竞争力不强等问题。周边港口竞争力均明显强于我省，福建港口发展面临兄弟省市的激烈竞争。

吴崇伯：此外，福建省内三大港口群资源难以整合，存在内耗问题。由于港口是沿海各地政府拉动经济发展的有力抓手和重要战略资源，因此，福州、厦门和泉州都提出了“以港兴市”的口号，三大港口也相继提出要在2010年前成为亿吨大港的目标，这在特定时期对福建港口发展是有好处的。但是，从区域整体而言，这种港口布局不利于港口做大做强。由于各地都想抢占港口发展的高地，片面追求港口发展的大而全，导致部分地方不按港口规划招商，随意改变规划功能要求，盲目增加大型集装箱和散货码头布局，随意增加和扩大港口作业区域等等，使港口规划失去了权威性和严肃性。

詹小洪：与此同时，为了与邻近港口相竞争，有的港口还出台了抵制邻近港口发展的歧视政策，如个别港口曾对来自省内其他具有竞争力的港口的货物收取更高的装卸费等。目前，厦门港、福州港和泉州港的关系在更大程度上处于竞争局面，合作的意向很小，而且邻近的其他小港也缺乏全省港口一盘棋的观念，尽其所能增加投入、扩大规模，而无暇顾及港口生产

能力与市场需求是否协调，这使福建港口群区域分割程度较重，争货源的现象时有发生，也使得省内三大港口群资源难以整合，存在较明显的内耗问题。

吴崇伯：的确如此，其实福建港口经济还存在产业联动性不足，临港产业建设方面落后于其他地区的问题。如福建临港工业存在产业链比较短，关联度低；集群内部企业产业链不完整，上下游企业衔接不紧密；产业布局较分散，资源集约利用度低；产业集群配套服务功能还不完善；产业升级和可持续发展能力较弱等问题。

詹小洪：最为突出的恐怕还是，福建临港产业的发展在结构上存在着主导产业不够突出，产业链不完整，产业集群程度较低，布局分散，规模大、影响力强的企业不多等问题，且许多港口产业存在着产品种类陈旧、档次低、技术性和附加值低、重复性高等缺点，缺乏具有影响力的、高层次的项目带动产业联动和集聚，影响产业整体规模的扩大。尽管石化、船舶、汽车、装备机械、浆纸及木材加工、冶金和能源七大产业得到一定的发展，但这七大产业在全国相应行业中的地位亟待提高。作为七大产业中主营业务收入最多的产业——石化产业，其占全国石化产业主营业务收入的比重也仅为1.5%；装备机械产业主营业务收入占全国同行业的比重仅有1.2%，使得临港产业建设方面落后于其他地区。

吴崇伯：我有同感，当前福建完善的港口集疏运体系尚未形成，港口的枢纽作用不明显。比如，我省已建成沿海、向

莆、龙厦等快速铁路，沿海港口铁路支线已建成7条。由于目前我国铁路货运体制改革滞后，已开通的干线快速铁路实际难以按原计划设计客货兼顾经营，开通的散货、集装箱等班列班次较少，铁路货运比例低。海铁联运发展受到通道和有关政策的制约，沿海港口服务内陆省份吞吐量增长不快。如向莆铁路虽然已经开通，但该铁路属于客运专线，货运方面受到限制。陆路交通（铁路、普通公路、高速公路）与港口的衔接不够紧密，集疏运能力不足，向福建省西部邻省腹地的拓展受到极大制约。2014年我省港口吞吐量4.92亿吨，服务江西、湖南等内陆省份吞吐量仅为3000万吨左右。因此，铁路疏运体系建设的重要性与迫切性十分突出。

詹小洪：加快港口功能整合，推进港口经济发展，有利于最大限度发挥福建省的港口优势，提高港口核心竞争力，更好服务于福建自贸区和“21世纪海上丝绸之路核心区”建设。为此，福建应该大力整合港口资源，提升港口影响力和竞争力。要做到这点，一要扩大港航合作，开辟新的航线航班，降低港口费用吸引货源，同时在口岸航运、港口物流等方面给予配套扶持；二要加强港路合作，发挥铁海联运优势，利用合福、福厦、厦深高铁开通运行有利契机，开辟港口集疏运第二通道。

吴崇伯：我认为更重要的是应该加快福建港口群整合建设，完善港口布局，三大港口要明确各自的定位。厦门港要着力发展国际集装箱干线运输，积极开拓外贸集装箱中转和内陆腹地海铁联运业务，建

成以集装箱运输为主、散杂货运输为辅、客货并举的现代化、多功能的综合性港口；福州港要进一步完善一体化管理体制，加快主要港区的专业化、规模化开发及大宗散货接卸转运中心建设，积极拓展集装箱运输业务，建成覆盖三都澳、罗源湾、福清湾、兴化湾北岸各主要港区集装箱和大宗散杂货运输相协调的综合性港口；湄洲湾港以服务临港产业发展和拓展大宗散货运输为重点，建成覆盖湄洲湾、兴化湾南岸、泉州湾等主要港区大宗散货和集装箱运输相协调的重要港口。同时，要打破我省沿海三大港口群条块分割局面，促进港口生产要素资源自由流动和最佳组合。

詹小洪：福建要发展临港经济，首先必须发展壮大临港工业，形成港口与临港产业联动发展新局面。因为临港工业的发展可为港口提供充足的货运量，而要做大做强福建省的临港工业，必须发展海洋船舶工业。要全力整合罗源湾、湄洲湾、三都澳等修造船资源，形成以沿海重要港湾为依托的船舶产业集聚区。同时着力提高高技术、高附加值船舶设计开发能力，提升船舶产业核心竞争力，重点推进马尾造船、东南船厂、厦船重工、福宁重工、白马船厂、长兴船舶及我省豪氏威马等一批龙头骨干企业快速发展。

吴崇伯：确实如此，福建要发展临港经济，还应该着力发展临海能源工业。在确保安全前提下，推进宁德、福清核电站建设，积极参与国家核电前沿技术研发和示范。以沿海深水港口为依托，合理布局

建设大型燃煤电厂、仙游、厦门等抽水蓄能电站及延伸液化天然气产业链等项目。

詹小洪：是的，实际上，临海钢铁工业、临海新材料工业以及其他高端临海产业在壮大福建港口经济中也扮演着重要而又独特的角色。福建应依托重要港湾，与大型央企和台湾钢铁企业合作，建设高端临海钢铁项目及配套产业链项目；厦门、泉州、福州发展新型光电、稀土功能、新一代轻纺化工等新材料产业；推进漳州光伏玻璃及新材料产业基地和晋江—南安建筑陶瓷、非金属矿深加工和新型利废建材等基地建设；推进沿海电子信息产业转型升级，提升沿海装备制造业发展水平，深化与国内外大型装备制造企业的合作，推动大型装备制造业加快向厦门湾、泉州湾、闽江口、环三都澳等临港区域集聚；规划建设兴化湾南岸、罗源湾南岸等装备制造业后备基地。

吴崇伯：福建还应下大力气完善集疏运体系，努力拓展港口腹地。在港口物流的竞争中最重要的是货流的竞争，而货流的竞争实质上是港口腹地的竞争。腹地大，港口强。我省要提高港口集疏运能力，就必须密切港口与各种运输方式的衔接与协调，构建以港口为枢纽的综合交通网络。重点建设福州—宁德—南平—鹰潭—上饶线；厦门—漳州—龙岩—赣州线；泉州—莆田—三明—抚州线。延伸和构建西进的集疏运通道，争取江西、湖南等周边省份的潜在腹地货流。同时解决集装箱运输道路收费、港口通关软环境建设、入闽铁路附加费收费等问题，从而加

快拓展福建省港口腹地。

詹小洪：福建已被国家列为21世纪海上丝绸之路核心区，足见中央对福建的高度重视以及寄予的厚望。福建要积极融入国家“一带一路”战略，建设“海上丝绸之路”战略枢纽，搞好港口建设是重点之一。福建应该加强与东盟国家在港口、码头建设管理、航线拓展等方面的合作，建立和完善与东盟国家市场对接的港口物流服务体系，吸引东盟国家有实力的企业来我省投资港口及临港产业，支持福建港口、物流企业到东盟国家参与港口投资和经营，把福建省建设成为东盟连接内陆的综合物流平台。

吴崇伯：我持同样观点。福建建设海上丝绸之路核心区基本的政策思路是对接台湾、深耕东盟、拓展南亚和非洲，东盟是重点。应该鼓励福建省与东盟国家航运企业互设分支机构，共同开辟新航线，构建海上丝绸之路重要战略交通节点，拓展东南亚往来海上新通道；利用罗源湾、湄洲湾两个大宗散货集散基地和湄洲湾、古雷港区两个石化基地，扩大天然气、煤炭、矿石等大宗物资进口，打造东南沿海“海上丝绸之路”能源矿产进口重要口岸，构建东盟在我省的矿产能源进口中转及加工基地；推进福建省“中国—东盟海产品产业合作暨交易平台”建设，为海产品进出口贸易提供快捷海上运输。

责任编辑/黄兴华