

粤港澳大湾区三大城市港航产业发展现状与功能定位

上海国际航运研究中心
真虹

(课题组成员：赵楠、张永锋等)

2019.7.12

主要内容

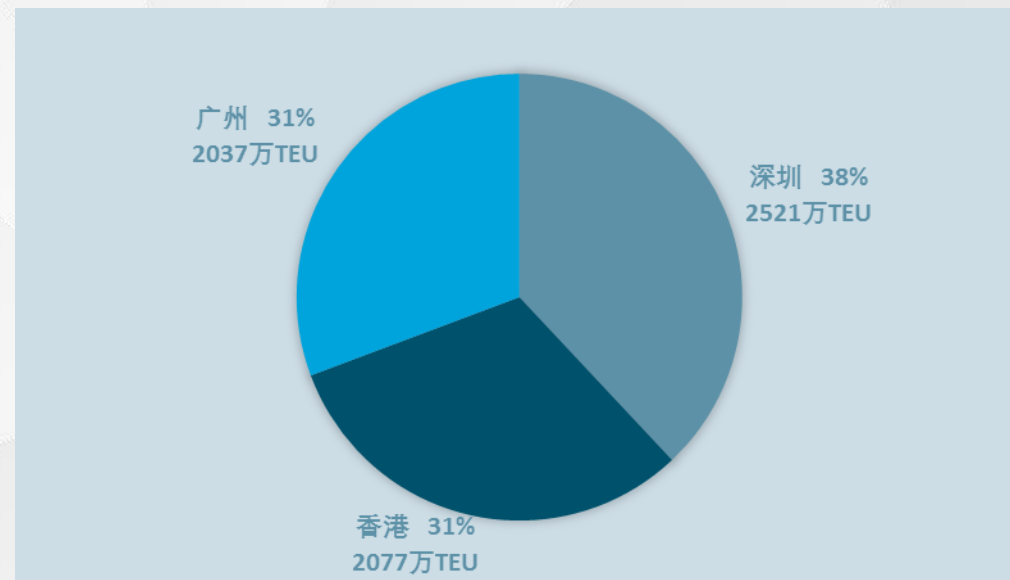
- (一) 粤港澳大湾区三大城市港航产业总体布局现状分析
- (二) 粤港澳大湾区三大城市港航产业发展功能定位

(一) 粤港澳大湾区三大城市港航产业总体布局现状分析

1、港口服务相关产业布局

三港集装箱产业分布均匀，2017年深圳港、香港港、广州港分别完成集装箱吞吐量2521万TEU、2077万TEU、2037万TEU。

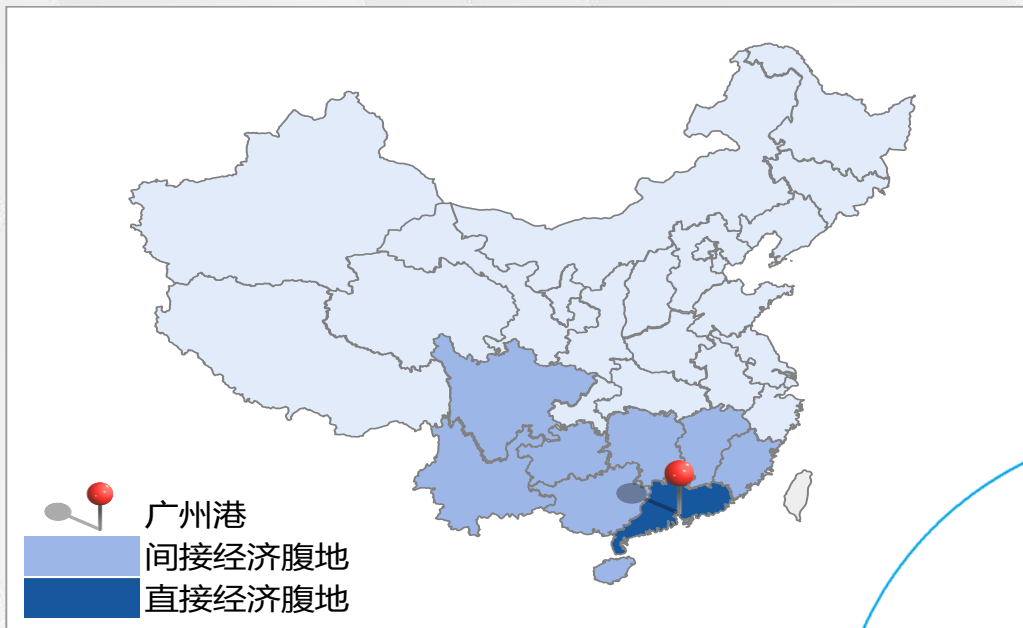
三港集装箱业务差异化发展，香港港集装箱业务主要是国际中转箱；深圳港主要为外贸箱量为主，比例高达90%以上；广州港集装箱主要以内贸、东南亚和非洲航线为主，内贸占比62.6%



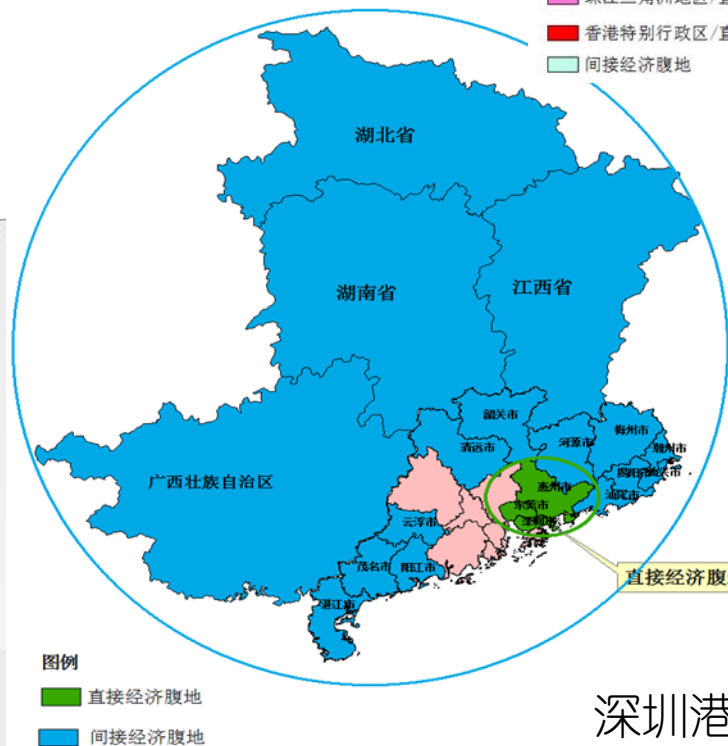
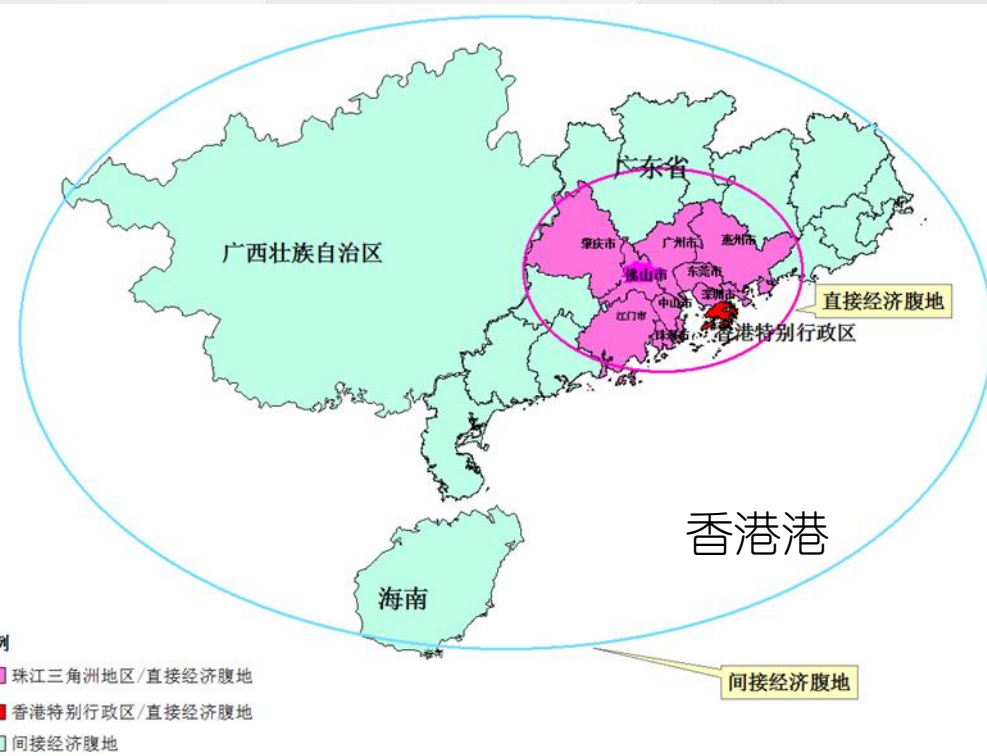
港口	集装箱结构
广州港	2017年1-11月完成外贸箱689.5万TEU，内贸箱1154.16万TEU，外贸占比37.4%。
深圳港	2017年1-11月完成外贸箱2164.3万TEU，内贸箱151.2万TEU，外贸占比93.5%。
香港港	2017年转运1263.9万货柜，直运511.4万货柜，转运占比71.2%。



2、货源腹地及服务范围对比



广州的直接经济腹地包括广州市在内的广东省地区，间接经济腹地可延伸至福建、江西、湖南、广东、广西、海南、四川、贵州、云南等泛珠三角地区。



深圳港80%的货物来自于珠江三角洲地区和泛珠三角地区（主要是深圳市、惠阳市和东莞市），间接腹地范围包括京广和京九铁路沿线的湖北、湖南、江西、粤北、粤东、粤西和广西的西江两岸等地区，另有约15%来自于国际中转。

香港作为全球著名的**转运港**，其71%的货物为转运货物。2017年香港38.1%的集装箱吞吐量来自于中国大陆，珠三角地区占到全港总吞吐量的27.8%；东盟国家货物占19.6%，美国、日本和欧盟分别占到9.3%，6%和5.8%。在中国对外贸易中20%的货物贸易途径香港。

3、航运服务业相关产业布局

航运教育产业发展各有差异

船舶工程产业主要集聚在广州

广州船企占全省的约三分之二，是广东船舶行业的核心地区。香港和深圳少有。

海事仲裁主要分布在香港

2016年香港国际仲裁中心共受理460起案件。中国海仲委海事仲裁业务主要集中在上海和北京，华南分会接受案件数目较少。

船舶注册产业以香港为首，位列全球第四

截至到2018年2月，在香港注册的船舶有2553艘，总吨位达到1.15亿吨。在大湾区遥遥领先。

广州拥有航海学院，2016年5月，交通运输部同意建设广州船员适任评估示范中心工程；深圳依靠与香港进行人才交流、人才合作；香港拥有海事训练学院，在香港理工大学等设有相关专业。

1

2

3

4

5

6

7

深圳、广州航运经纪业务起步较晚，目前还不太成熟。

香港航运经纪产业发达，广州航运经纪已有突破

广州拥有广州海事法院，2017年，共受理各类案件2527件，结案标的额59.45亿元。并在深圳设有海事法庭。

广州海事法律业务稳步推进

截至到2017年11月，广州航运交易所累计完成船舶交易2535艘，交易额达89.47亿元。

广州船舶交易产业规模较大

4、邮轮产业布局



香港邮轮产业更具竞争优势

2016年度常规邮轮访港总数**191船次**，同比增长**34.5%**，乘客总流量**67.7万人次**。2017年旅客吞吐量达**170万人次**。



广州邮轮产业发展迅速

2017年，广州南沙邮轮母港全年共完成船舶进出**122艘次**、旅客吞吐达到**40万人次**，稳居全国**第三大邮轮母港**的位置。



深圳邮轮产业稳定发展

2017年共靠泊国际邮轮**109艘次**，接待进出港邮轮旅客**18.9万人次**，邮轮旅客接待量跃居**全国前四名**，仅次于广州。

5、航运金融与保险产业布局

1) 香港、深圳航运金融业务领先

香港在全球金融中心中**排名第四**；深圳航运金融产业全球**排名靠前**；广州不断加大航运金融的发展，近些年**有较大突破**。

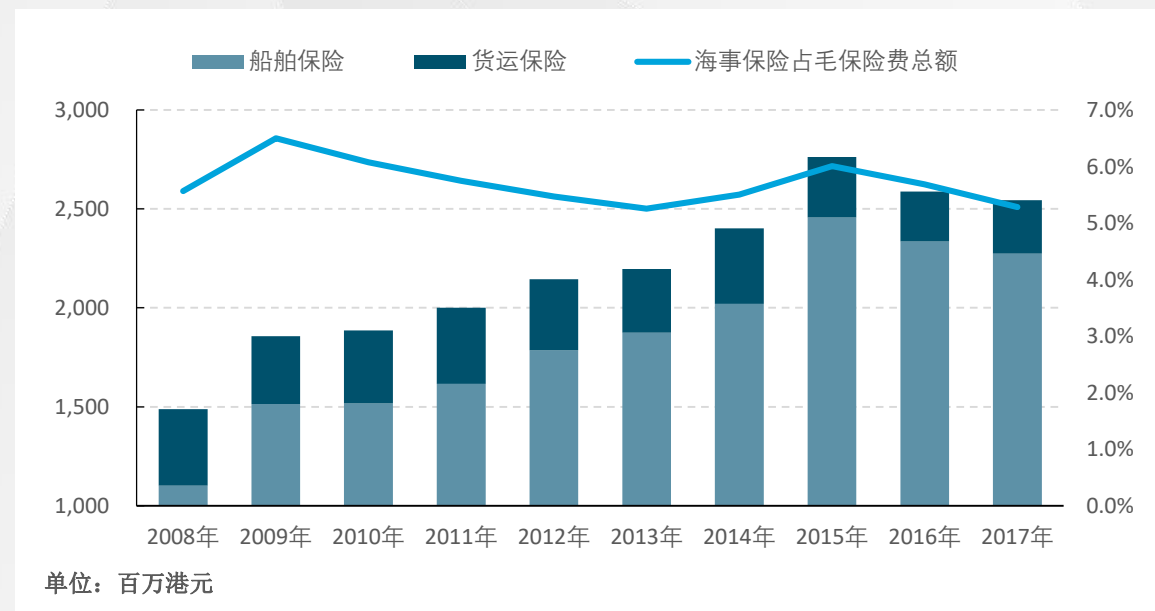
2) 航运保险业务集聚香港

2017年香港船舶保险毛保险费收入**22.75亿港元**，货运保险毛保险费收入**2.69亿港元**；香港拥有众多海事保险公司，涉及**保险金额数目庞大**，广州在航运保险中所涉及的船舶保险费、货运保险费不及香港，但**船舶险保费收入要高于深圳**。

广州南沙航运金融发展现状

	2016年	2017年	同比
保险相关机构数量 (家)	35	42	20%
融资租赁企业数量 (家)	1	2	100%
融资金额 (亿元)	0.52	6.8	12倍
金融创新业务 (项)	3	1	-66.67%

香港海事保险费用



(二) 粤港澳大湾区三大城市港航产业发展功能定位

1、三大航运中心城市的港口功能定位

香港港立足于通往中国大陆的大门，放眼于国际航运市场，依托自由贸易港红利，已成功地实现由腹地型航运中心向国际中转型航运中心转型，70%的集装箱吞吐量均来源于国际（境外）中转。因此香港是以国际集装箱**中转业务为特征**的集装箱枢纽港。

深圳港作为中国改革开放的窗口和前沿地带，制约深圳港口发展的重要因素是岸线资源稀缺，目前泊位吞吐能力已接近饱和，未来可拓展潜力较低。深圳港发展定位，未来深圳港依托科技创新技术，提高岸线资源利用率和航运服务效率，打造**以外贸为主要特征**的国际集装箱枢纽港。

广州港依托丰富的岸线资源、多元的专业码头（集装箱、石油化工、煤炭、粮食、汽车滚装轮等专业码头）和广泛的腹地经济，巩固内贸水水中转，积极推进外贸运输、海铁联运和内陆无水港建设，未来广州港集装箱港口吞吐量在超过香港之后将超过深圳，最终定位于**全球综合枢纽港、内外贸并重的集装箱枢纽港和粤港澳大湾区港口群龙头**。



粤港澳大湾区内三大航运中心城市的港口功能定位

2、三大**航运城市**的功能定位

1) 香港—全球性的国际航运中心

香港是世界著名的航运中心和自由贸易港，其港口软硬件设施完善，管理运营经验丰富，金融、航运贸易、法律服务、人才等要素完备，港口综合竞争优势明显。但由于土地和建设成本高企，香港港口的运输结构将逐步转型，重点发展集装箱运输的高端业务，使得大陆腹地集装箱业务越来越多地向广州等其他港口转移。未来香港依托自由港制度和税收优势，将成为**国际航运服务中心**，着重处理航运金融、航运交易结算等业务。以自由港的优势成为连接“一带一路”沿线国家和地区的重要枢纽和全球中高端航运资源配置中心。

2) 深圳—航运科技创新中心

未来深圳将发展成航运的新技术开发区，侧重于在无人船、云计算、大数据、区块链等新一轮**技术革命**在航运业中的应用，使我国航运领域技术创新走在世界前列。

3) 广州—南方国际航运中心

未来广州港应增强对内陆腹地辐射能力，提高国际业务和国内中转能力，实现对“一带一路”沿线及新兴市场区域深度覆盖，打造以广州港为龙头的国际航运枢纽。建设国际邮轮母港，发展航运总部经济和航运服务集聚区，引领区域经济产业发展。把广州港建设成为港城融合（特别是在南沙）、要素集聚、智慧高效、绿色安全、集疏运体系发达的腹地型国际航运中心。

谢谢!

真虹

联系方式: shzhenhong@gmail.com

13901822450

2019.7.12