

海峡西岸物流发展研究*

——对厦门港货物吸收战略的思考

□ 郑甘澍 邓力平

摘要:厦门港如何应对周边港口的激烈竞争,使整合后的该港口实现可持续发展,并充分发挥其对腹地经济的辐射带动作用?以物流特征与地区经济发展为主线展开对厦门港货物吸收战略的探讨,厦门港应设立以中小企业为中心的“货物创造型集装箱港口”的战略目标,该战略目标的实现不仅可以规避与周边港口的传统价格竞争,而且对海峡西岸港口群、港口腹地经济乃至海峡西岸的经济发展具有重大意义。

关键词:港口竞争力;物流特征;中小企业;货物吸收战略;货物创造型港口

中图分类号:F512.7 **文献标识码:**A **文章编号:**1671-8402(2009)09-0123-06

引言

在世界经济和贸易全球化以及运输现代化的推动下,港口的内涵不断扩展。现代意义上的港口,不再只是作为运输的枢纽和客货集散地,还包括聚集在港口周围的产业,如贸易、加工、造船、金融等;从功能上看,港口作为海上运输平台和贸易门户,具有多种经济功能。港口从最早一代的水陆联运的转接点,逐步发展到临港工业,其功能向工业和商业领域扩张,在传统转运业务基础上增加了货物包装、加贴标签、综合服务增值功能。而20世纪80年代以来,集装箱革命和船舶大型化的发展,使得第三代港口^①具有提供各种信息服务、全球商品存储、集散、物流配送等高附加价值服务功能。

随着港口功能的提升,港口在促进城市,尤其是腹地经济发展中,发挥着日益重要的作用。港口已成为现代综合物流链中的一个重要节点,对港口地区的产业布局和区域经济发展有着强烈的辐射作用。

一、问题的提出

(一)厦门港面临的挑战

改革开放以来,以“港兴市”战略成为沿海、沿江城市的共识,我国港口建设迅猛发展,港口行业的壑

断格局被打破,港口参与市场竞争使得港口资源的配置更趋合理。我国已经成为世界上港口吞吐量和集装箱吞吐量最大、增长最快的国家。但是,我国港口在迅速发展中也存在着一些问题,各大港口群之间以争夺货物主流量为核心的竞争十分激烈,进而在某些地区港口企业之间形成了价格无序、恶性竞争的状况,影响了整个港口行业的健康发展。

厦门港作为我国八大集装箱港口之一,是福建沿海的枢纽港。在各方的努力下,港口物流取得较快发展,实现了厦、漳港口资源的整合^②以及区港联动,港口集装箱吞吐量保持稳定增长。但是,由于厦门港位于以上海、宁波为中心的长江三角洲港口群和以香港、深圳为中心的珠江三角洲港口群之间,同时与台湾地区高雄港毗邻,一直以来,处于竞争激烈的环境中。因此,如何应对激烈的港口竞争,获取更多的货源,使整合后的厦门港实现跨越式发展,充分发挥港口对腹地经济的辐射带动作用,对整个海西港口群和厦门湾区域经济乃至海峡西岸经济区的发展,有重要的现实意义。

(二)本文分析的视角

第三代港口的核心功能是综合物流服务,是货主供应链上的关键环节。与此相应,港口的服务对象,首要的便是货主企业。港口应货运需求而诞

*本文系福建省社科规划项目(批准号:2006B033)的成果之一。

作者简介:郑甘澍,厦门大学国际经济与贸易系主任、教授;邓力平,厦门大学国际经济与贸易系教授、博士生导师。

生,并随着货运需求的增长而发展壮大,因而港口必须以货主的满意度为标准,不断调整和改善自身的服务,满足货主需要,方能够赢得稳定的货源。但应注意到,“货主”按其规模大小,可分为“大货主”和“中小货主”^[1]。实际操作中,也有港口按营业额大小把货主划分为四类:第一类500万元以上,第二类200万元以上,第三类100万元以上,第四类100万元以下(蔡欣,2004)。从长远看,“货主”中既有“现在货主”,也有将来可能成为港口服务客户的“潜在货主”。这些不同类型和等级的货主,对港口需求不同,对港口服务水平的要求更是存在较大差异。

基于以上分析,本文以港口竞争力、港口货主、物流特征为切入点,以中小企业货主与本地区经济发展关系为主线,展开对厦门港货物吸收战略的思考。

二、港口竞争力、物流特征与地区经济关系

(一)港口竞争力

无论是货源的组织还是接受集装箱货物的辐射范围,都与港口的竞争力有着直接的关系。一般认为,港口竞争包括建设和运营两方面的竞争。建设方面的竞争包括对投资的竞争和对相关政策的竞争,而运营方面的竞争则是港口间对腹地货流和中转货流的竞争,后者是其中的主要方面。一个港口竞争能力的强弱体现为“港口竞争力”。“港口竞争力”应该是一个综合性的概念,它体现了一个港口在地理位置、自然条件、基础设施、运营体系以及信息化管理等各个方面的综合实力。

随着港口在整个物流系统及国民经济中的重要地位为越来越多的人所认同,国内外学者、政府越来越重视提升本国(地区)港口竞争力。有些学者通过对影响集装箱运输的各种因素进行深入分析,建立了评价集装箱市场竞争力的指标体系。张联军、宗蓓华(2006)通过分析影响港口竞争力的主要因素,建立评价港口竞争力的指标体系,给出了包含专家权重的模糊评价方法。安部智久、高宏直(2004)从国际物流的角度对经济全球化下的港口机能、服务、竞争力进行了考察。顾亚竹(2006)根据港口硬件设施和软件建设,将港口竞争力因素分为港口硬要素、软要素以及外部环境要素。在具体的定量分析上,安洪林、李宏余(2005)运用数据包络分析(DEA)方法,从定量角度对我国大陆主要集装箱港口的相对有效性进行了评价,对各港口的有效

和无效原因做了初步的分析。而Mtohisa ABE, Hiro-suke TERADA and Yoshihiro TANAKA(2005)则通过构筑模型分析港口物流服务水平(竞争力)对所在区域企业的影响。

综合当前学界各种评价方法,结合我国当前集装箱港口的发展和竞争形势,本文认为,体现港口服务质量的指标,如装卸效率、作业费用、通关效率、集疏运条件、信息服务、便捷程度等,已经可以平起或超越既定的地理位置和天然条件,成为港口竞争力的关键影响因素。而对港口服务水平进行最直接感知和评价的,则是货主和船运公司。这里将主要讨论货主的影响。对于港口来说,能否提供货主满意的服务,决定该港口吸引货源的能力以及港口的综合竞争力。如前所述,“货主”可分为两类。“大货主”一般而言会将部分物流功能内部化,而“中小货主”则基本会将物流的业务委托给外部。正是这两种不同的特征,二者对港口^[2]的需求也不尽相同(见表1)。

表1 不同货主对集装箱港口的需求

货主类型	对集装箱港口的需求
大货主	(1) 降低成本 (2) 快速通关, 简化各种手续 (3) 对码头物流服务依赖程度不高(如: 货运、捆包、开捆等业务实行内部化)
中小货主	(1) 对港口的港湾物流服务的依赖。基本会将所有的港湾物流服务委托给港口地区的物流公司, 由港口负责其货物的运输、存贮、装卸、转载、仓储等业务环节。 (2) 对内转站(Inland Depot)物流服务的依赖。处在距港口较远的中小货主更多会选择对内转站的(准)港口物流服务, 选择出口港自由度较高。

资料来源:笔者根据调研整理。

(二)集装箱货物类型与港口竞争力

对货主进行细分,便于港口更全面把握市场需求,有利于对不同对象提供不同服务。然而不同货主的具体需求更主要的是体现在其需要运输的集装箱货物上,因此,厘清集装箱货物的不同物流特征不仅有利于港口在提高竞争力方面具有更强的可操作性,而且对制定港口货物吸收战略提供有力的依据。从某种意义上说,货主类型与集装箱货物类型(物流特征)是一枚硬币的两面,集装箱货物类型(物流特征)是货主类型的具体体现。

表2以厦门港为例,根据不同物流特征和货主发货距离对集装箱货物进行分类。

表2 集装箱货物类型

货源地 物流特征	港口腹地 (本地区)	港口远距离 地区(国内)	其他东 亚地区
服务重视型货物	1. LCL 货物 2. FCL 货物	4. LCL 货物 5. FCL 货物	7. LCL 货物 8. FCL 货物
成本重视型货物	3. FCL 货物	6. FCL 货物	9. FCL 货物

注:LCL=Less than Container Loading=拼箱;FCL=Full Container Loading=整箱。

资料来源:根据Tsumori,Takayuki(1998)“The Position of Kitakyushu Port in the Asian Inter-Port System”,Proceeding in SEAPOL Kitakyushu International Conference. 笔者整理。

服务重视型的货物指的是要求严格遵守准确的运输时间、或运货频率高、或在码头需要进行分包、包装、开捆等FCL或LCL货物。如,生鲜货物、季节性服装、生产工序管理严格的零部件、要求在库时间不能太长的电器产品等。成本重视型的货物,则指的是不需要在码头进行分包、包装、开捆、拼箱、混载的货物、对运输的时间要求不是过于苛求的FCL货物。

上述各种类型的货物各自对港口物流都有不同的需求,如果能够满足其需求便意味着该港口就基本具备了吸引该种类型货物的竞争力。不同物流特征的具体需求如下:

1、成本重视型FCL货物。成本重视型FCL货物由于对港湾物流质量的要求并不一定很高,因此吸引这一类型货物的竞争力取决于货源与港口的距离和该港口是否有货主所希望的集装箱航线,这种航线并不一定是要求直航,可以通过外国港口中转。

2、服务重视型FCL货物。服务重视型FCL货物一般对港口的航线要求较高,希望港口具有主要航线外,还希望能够提供支线航线。同时对码头的捆包、搬运等的质量也有较高的要求。因此,针对这一类货物需要从充实航线、提高码头搬运质量等方面入手提高竞争力。

3、服务重视型LCL货物。服务重视型LCL货物除了与上述2的货物有同样的需求外,对港口的混载、分箱等服务亦有较高要求。因此,吸引这一类货物除需要充实航线外,还需要提高混载、分装等服务质量。

如前所述集装箱货物类型(物流特征)是货主类型的具体体现。因此,通过表1和表2的比较我们可以得出这样的结论,即中小货主的集装箱货物的物流特征更多体现为“服务重视型”,而大货主的集

装箱货物的物流特征更多体现为“成本重视型”。如果港口能够满足“服务重视型货物”的需求就意味着该港口在吸引中小货主集装箱货物方面具有了较强的竞争力。如果能够满足“成本重视型货物”的需求就意味着该港口在吸引大货主集装箱货物方面具有了较强的竞争力。

(三)集装箱货物的类型与地区经济关系

表2的1、2、3类的货源由于地处港口腹地^[1],这些类型的货物直接与本地区的经济发展有着密切的关系。

港口的发展能否对本地区经济起到促进作用,重点在于该港口能否提供必要的服务等吸引1、2类的货物。特别是吸收1类货物对发展本地区经济将起到重要作用,因为1类货物多为本地区中小企业生产的产品。这类货物的增加意味着本地区中小企业生产活动十分活跃。而港口如能为中小企业的货物进出口提供一整套便利、优质的服务与环境(如,提供拼箱系统、提高运输频率、提供高速的运输系统和服务等),无疑对中小企业的发展产生积极效应,最终有利于促进本地区的经济发展。

至于3类货物,如果港口不能吸引这类货源的话,那么该港口将不能作为集装箱港口存在。表2的4、5类货物由于可以和1、2类的货物混载,所以对港口物流服务的发展有利。6类货物只是对物流量的增加有意义,但对港口物流服务质量和本地区产业发展起到的积极效应有限。

表2的7、8类货物基本是国际中转,属于其他东亚地区货物。而9类货物仅仅是经过港口,对本地经济发展基本不起直接作用,与6类货物一样只对物流量的增加有影响。7、8类货物由于可以与国内1、2、4、5类货物混载、拼箱,特别是国内LCL和国外LCL货物在本地港口可以进行拼箱混载,形成所谓多国籍混载(Multi Country Consolidation/MCC),这种情况为本地区中小企业的LCL货物提供了拼箱机会,因此国际中转的7、8类,特别是7类货物对本地区的经济发展和产业振兴从结果上看起到积极作用。

三、厦门港集装箱服务竞争力

上述分析得知不同货主和不同类型的集装箱货物对港口物流服务的需求不尽相同。从考察中还知道,无论是“成本重视型”还是“服务重视型”货物它们对港口服务有一个共同的需求,即,希望港口能够提供足够的主、支航线。此外,“服务重视型”货物要求港口严格遵守运输时间;对捆包、搬运、混

载、分箱都有较高的要求。由于篇幅和数据来源的限制,本节主要就厦门港航线和通关时间两个方面作为服务竞争力的两个代表性指标进行考察。

(一)厦门港集装箱服务竞争力现状

1、厦门港集装箱班轮航线比较。据统计^[6]2006年,新增集装箱运力5377TEU,新增集装箱班轮航线23条,达到137条,其中远洋干线56条,近洋航线30条,港台航线18条,内支线10条,内贸线23条,月航班数达到578班,与逾40个国家和地区的逾300个港口建立业务联系,开通至北美、南美、欧洲、地中海、大洋洲以及日本、韩国、东南亚等国家和地区主要港口的集装箱班轮航线,基本形成辐射全球的航运网络。但是根据《中国港口年鉴2007》数据显示,2006年深圳港仅国际集装箱班轮航线就已经达到168条(表3),国内沿海港口内贸班轮航线16条。上海港在2005年集装箱班轮航班线达216条。从表3可以看到厦门港无论是集装箱班轮航线还是总体的港口竞争力上,与上海、深圳相比都存在一定的差距。

表3 2006年全国规模以上港口集装箱运输服务能力指标

指标	集装箱吞吐量(万TEU)	集装箱吞吐量增长率(%)	占全国比重(%)	集装箱班轮航线数(条)	2006年港口竞争力指数
上海港	2171	20.05	23.19	216	257.9
深圳港	1847	14.02	19.73	168	166.2
青岛港	770	22.06	8.23	103	95.54
宁波港	707	36.54	7.55	163	79.60
广州港	660	40.90	7.05	17	80.27
天津港	595	23.93	6.36	88	63.46
厦门港	402	20.22	4.29	137	52.14

注:在集装箱班轮航线数一栏中上海、青岛和天津的集装箱班轮航线数为2005年的总航线条数。

资料来源:《中国港口年鉴2007年》、《2006年中国港口综合竞争力指数排行榜报告》。

2、厦门港通关时间的比较。表4给出全国规模以上的港口的通关时间和平均单机效率的比较。在港口运作效率上,厦门港体现出一定的优势,尽管厦门港口规模上不如其他大港,但是其平均进出口通关时间却比较短,几乎与第二大港深圳持平,仅比第一大港上海稍微多了2.88小时和1.2小时;其平均单机效率虽然有待提高,但是和其他港口差距也不是很大。

(二)厦门港集装箱运输服务竞争力评价

通过上文对厦门港航线和通关时间两个集装箱服务能力指标的简要比较分析,我们可以看出,在平均

进出口通关时间、平均单机效率上,厦门港具有较强的竞争力。但是在集装箱班轮航线条数上,与上海、深圳、宁波相比还有较大差距。

厦门港在2006年中国港口综合竞争力指数排行榜中,名列第七,竞争力指数为52.14(表3)。在该排行榜中上海港得分最高,鹤立鸡群被列为中国港口群的第一方阵。第二方阵为深圳港、青岛港。第三方阵共有5大港口,即广州港、宁波港、天津港、厦门港、大连港。这些港口间的差距较小,竞争力难分伯仲,在发挥优势的同时存在超越对手的可能性^[7]。总体而言,厦门港集装箱服务竞争力能力在全国规模以上的港口中,位居中等。与上海、深圳两大港口相比,无论在哪一方面都存在一定的差距。厦门港在今后的发展中,如果不在通关时间、班轮数量、捆包、分箱、搬运等质量上有较大突破,特别是如果没有一个清晰的货物吸收战略,厦门港不仅无法面对上海、深圳两大港口群的竞争。而且极有可能被第三方阵中的广州港、宁波港、天津港等其他港口所超越。为此,本文在简要考察了厦门港的服务竞争力后,以下主要就厦门港的货物吸收战略提出笔者的构想。

四、厦门港的集装箱货物吸收战略

(一)战略目标与途径

厦门港位于长三角和珠三角两大港口群之间,无论是从其地理位置,还是从其软硬件条件,都决定了厦门港不能走以价格为主要竞争手段争夺集装箱货源的战略方针。笔者认为厦门港必须寻求一条港口与本地区经济相互推动、相互发展的新道路,制订清晰的货物吸收战略,设定有效的战略目标。本文笔者提出建设以中小企业为中心的货物创造型集装箱港口的战略目标。

所谓货物创造型集装箱港口指的是不以低价

表4 2005年全国规模以上港口通关时间

港口	上海港	深圳港	天津港	宁波港	厦门港	青岛港	大连港	广州港
平均进口通关时间(小时)	21.6	24	25.4	27	24.48	24	30	26
平均出口通关时间(小时)	4	5	6.3	8.2	5.2	10	9	8.6
平均单机效率(TEU/小时)	35	35	32	36	30	37	30.3	34

资料来源:据《厦门港服务能力拓展之研究》、《中国港口年鉴2006年》以及相关资料整理。

位竞争手段,针对不同类型货主对港口服务的需求提供优质、高效、精细、便利的服务系统。通过该系统为中小企业获得流通效率和信誉,间接为企业带来收益或降低成本,促进企业发展。而中小企业的发展和本地区经济的繁荣进而为港口提供(创造)新的货源。

战略目标的建设需要有明晰的实现途径。厦门港的货物创造型集装箱港口战略目标实现途径是以中小企业为主要对象,做强、做好、做大服务重视型货物”。具体而言:

1、做强1、2类货物(表2)。即港口腹地^B的服务重视型LCL和FCL货物。

2、做好4、5类货物(表2)。即港口远距离地区的服务重视型LCL和FCL货物。

3、做大7、8类货物(表2)。即其他东亚地区的服务重视型LCL和FCL货物。

需要说明的是由于3类货物(表2)是作为一个港口所必备的,如果此类货物该港口都无法吸引,那么该港口将没有存在的意义。所以,确保3类货物(表2),即港口腹地的成本重视型的FCL货物的吸引是厦门港建设货物创造型集装箱港口的基本条件。

(二)实现战略目标的措施

1、以港口腹地中小企业为核心。如前所述1、2类货物,即服务重视型LCL和FCL货物的货主大多为中小企业。因此,要做强1、2类货物,则需要以港口腹地中小企业为核心,港口为其提供优质、高效、精细、便利的服务系统,有利于中小企业的发展。中小企业的发展反过来推动港口的1、2类货物的吸收。另一方面,中小企业的发展是腹地经济大型企业的发展不可缺少的条件。厦门港腹地经济的不少中小企业已经从早期的加工、贸易等领域,向基础设施、高新技术等领域拓展。很多中小企业向“专、能、特、新”方向发展,是创新不可忽视的力量。集聚区内关联中小企业形成配套产业群,一方面拓展延伸了产业链条,另一方面提高了技术创新能力,有利于吸引大型企业,形成以大企业为龙头,中小企业为支撑的工业经济体系。

可以说以港口腹地中小企业为核心,做强1、2类货物的吸引,是厦门港实现货物创造型集装箱港口战略目标的核心措施,同时还有利于促进本地区经济的发展,形成良性循环。

2、做好内陆省区中小企业货源的吸引。4、5类货物由于可以和1、2类的货物混载,对港口物流服务的发展有利,进而可以起到间接推动本地区产业

发展的作用。4、5类货物的货主同样多为中小货主,只是在地理位置上属于港口远距离地区。所以做好内陆省区中小企业货源的吸引不仅有利厦门港的物流发展,更重要的是通过厦门港物流的繁荣,间接推动本地区经济的发展。

强调做好内陆省区中小企业货源的吸引是厦门港实现货物创造型集装箱港口战略目标的重要措施。内陆省区通过厦门港出运主要形式为海铁联运,搞好海铁联运是该措施的重中之重。

3、开拓其他东亚地区货源。7、8类货物基本是国际中转,属于其他东亚地区货物。它们由于可以与国内1、2、4、5类货物混载、拼箱,特别是国内LCL和国外LCL货物在本地港口可以进行拼箱混载,形成所谓多国籍混载(Multi Country Consolidation/MCC),这种情况为本地区中小企业的LCL货物提供了拼箱机会,因此国际中转的7、8类,特别是7类货物对本地区的经济发展和产业振兴从结果上看起到积极作用。

根据《中国港口年鉴2007》数据显示,2006年,厦门港完成的401.30万TEU集装箱中,国际中转完成3.16万TEU,占全港集装箱吞吐量的不足1%。相比而言,同时期深圳港完成国际中转箱为251.8万吨,占全港集装箱吞吐量的13.6%,上海市港口完成国际中转箱量达78.5万TEU,占全港集装箱吞吐量的3.6%。显然,集装箱国际中转业务是厦门港持续发展的关键,开拓其他东亚地区货源,做大7、8类货物是对厦门港实现货物创造型集装箱港口战略目标各项措施的有效补充。

(三)战略目标实现的预期效果

上述分析使得我们对厦门港的集装箱货物吸收战略有了一个较为清晰的认识。需要说明的是货物创造型集装箱港口的战略其主要对象为中小企业,但并不排斥大企业。相反,该战略目标的实现更加有利于港口腹地大型企业的发展。该战略的实施所带来的可预见的效果可以概括如下。

如图1所示,厦门港通过货物创造性集装箱港口战略的实施,为企业获得流通效率和信誉,间接为企业带来收益或降低成本,促进企业特别是中小企业发展。由此将带来中小企业货主的运输货物以及港口集装箱货源的增加^{①②}。集装箱货源的增加也将进一步促进港口经济的发展和竞争力的提高^③,进而推动中小企业的发展^④。厦门港腹地中小企业的发展,不仅有利于区内关联中小企业形成配套产业群,拓展延伸了产业链,而且有利于吸

引大型企业,形成以大企业为龙头,中小企业为支撑的产业集群。中小企业的发展、大型企业的吸引、产业集群的形成相互关联,彼此推动,良性循环⑤⑥。产业集群的形成自然有助于港口集装箱货源的增加⑦,中小企业的发展同样会增大中小企业货主运输货物⑧。如此循环往复,厦门港货物创造型集装箱港口战略效果将成为一个惠及港口、企业以及港口腹地经济的良性互动发展模式。

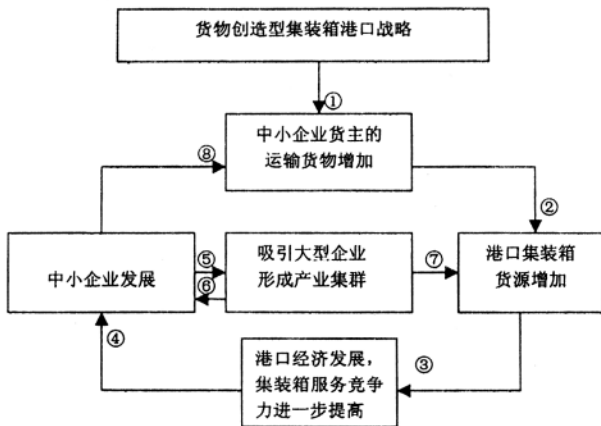


图1 厦门港货物创造型集装箱港口战略效果
资料来源:根据本文笔者整理。

五、小结

综合上文分析,厦门港作为我国东南沿海一个重要的集装箱港,虽然在自然条件以及发展规模上,与国内其他主要集装箱港口存在一定差距,且面临着周边港口群激烈的竞争。但是,随着厦门、漳州两港资源整合的完成,厦门港可以在现有基础上,进一步发挥自己的竞争优势,促进港口发展。在具体的战略实施上,笔者认为,厦门港应该规避传统的价格竞争,探索建设货物创造型集装箱港口。以便利、优质、高效的港口服务为竞争手段,吸引本地及周边地区的中小货主,开拓、创造更多的集装箱货源。使厦门港在与周边港口的良性竞争中实现可持续发展。更重要的是以中小企业为中心的货物吸收战略的实施,使企业获得流通效率和信誉,为企业提高收益。对海峡西岸港口群、厦门港口腹地经济乃至海峡西岸经济发展具有重大意义。

注释:

[1]这里的第三代港口,是由联合国贸发会议秘书处1994年创制的,即除货物装卸外,还提供其他增值服务,例如仓储、包装、物流分配等,为港口业界提供更多的就业机会和收入。

[2]厦漳港区已经于2006年1月1日正式合并,因此本文中的厦门港及厦门湾港口,指的是整合后的厦门港。

[3]根据文章分析需要,且为使政策更具有可操作性,本文将货主企业分为“大货主”和“中小货主”(亦称“中小企业货主”),其分类标准参照国家4部委2003年颁布的《中小企业标准暂行规定》中对大企业和中小企业的界定标准。

[4]由于本文着眼点为厦门港,而厦门港实际上是以集装箱运输为主体的港口,进行比较研究的其他港口也都是我国主要集装箱港口。因此,本文中所提到港口,狭义地局限在集装箱港口。而厦门港货物指的也是厦门港的集装箱货物。

[5]关于港口腹地的定义请参见脚注8。

[6]《厦门经济特区年鉴2007》

[7]中国国际海运网、大连海事大学世界经济研究所(2006),P.8。

[8]国内传统的港口腹地界定方法多从港口内陆空间通达性和经济性理论入手来确定港口市场的空间边缘,即港口腹地的范围,把港口腹地分为直接腹地和间接腹地两类。本文的厦门港的直接经济腹地主要是指厦、漳、泉,间接经济腹地有龙岩、三明等地。

参考文献:

[1]安洪林,李宏余:《我国大陆主要集装箱港口相对有效性评价》,《物流技术》2005年第10期,第129-131页。

[2]蔡欣:《港口的货源组织研究》,《中国水运》2004年第7期。

[3]顾亚竹:《论我国集装箱港口竞争力的提升》,《经济师》2006年第4期,第32-33页。

[4]卢建禄:《厦门港口服务能力拓展之研究》,《中国优秀硕博论文库》2006年版。

[5]中国国际海运网、大连海事大学世界经济研究所《2006年中国港口综合竞争力指数排行榜报告》<http://wu.shippingchina.com/?package=star06&module=zspsh>。

[6]张联军,宗蓓华:《港口综合竞争力评价指标体系研究》,《水运管理》2006年第4期。

[7]安部智久,高宏直:《グローバルロジスティクス代における港湾の能? サ+ビスのあり方に関する一考察》,国総研资料第144号,2004年3月。

[8]Mtohis ABE,Hirosuke TERADA and Yoshihiro TANAKA,A Numerical Assessment of Impacts by International Transport Service Levels, on Global Supply Chain Management by Manufacturing Firm: A Case Study Tsumori,Takayuki(1998)“The Position of Kitakyushu Port in the Asian Inter-Port System”,Proceeding in SEAPOL Kitakyushu International Conference.

(作者单位:厦门大学,福建 厦门 361005)

(责任编辑:自然)