内部资料

港口视点与研究

（第九期）

中國港口協會
CHINA PORTS & HARBOURS ASSOCIATION

2014年12月

目 录

我国综合交通运输体系发展趋势

——国家发改委综合运输研究所副所长、研究员汪鸣…… 1

“十三五”期我国沿海港口发展预测

——交通运输部规划研究院总工程师张小文…… 4

中国航运业所面临的形势

——中远集装箱运输有限公司董事总经理万敏…… 6

未来我国沿海港口发展五大重点

——交通运输部规划研究院水运所徐杏…… 12

港口后方铁路通道的现状与规划建设

——铁道规划研究院研究员车探来…… 18

本期发送范围：

中国港口协会会长、常务副会长、副会长、常务理事、秘书处各部室

送：交通运输部水运局

我国综合交通运输体系发展趋势

国家发改委综合运输研究所副所长、研究员 汪鸣

我国综合交通运输体系面临全新的发展形势，即在交通基础设施总体布局达到较高水平后，如何在运输服务水平和运输服务产业的发展方面取得突破，是综合交通运输体系建设和发展的基本要求，为此，未来总体趋势是围绕运输枢纽的建设和服务的完善，推进基础设施系统的建设和运输服务系统的建设，培育具有国际竞争力的运输产业。

对于港口而言,需要解决三大问题：港口之间分工合作基础上的港口群、港口多式联运系统、港口物流服务系统，以综合运输和现代物流服务的双重理念，推进我国港口的现代化。

一、综合交通运输体系发展重点及趋势

1、我国综合交通运输体系发展重点

（1）综合运输体系建设发展重点

综合运输体系，不是五种运输方式各自发展简单的叠加，是一个有明确目标、市场推动、政府引导下构建形成的有机组合整体，有着深刻的整体、协调发展和系统管理内涵，具体主要体现在以下五个方面：发挥比较优势、优化组合、合理利用资源、引导运输需求；各种运输方式之间、基础设施与使用系统之间协调发展和有机配合；连续、无缝衔接和一体化运输服务；现代先进技术的应用，信息化、智能化；提高人们生活质量与统筹协调、可持续发展的平衡。

（2）需要重点解决的发展问题

交通运输体系建设需要重点解决的发展问题包括：交通运输发展的价值观；交通运输发展战略；各种运输方式网络布局与衔接；一体化综合运输服务系统的构建；管理体制和协调机制。

2、综合交通运输体系发展趋势

综合交通运输体系将沿着以下趋势发展：重视运输安全、低碳环保、资源节约；努力提高运输系统的服务能力；积极发展多式联运；推进信息技术的应用；市场竞争环境与方式发生变化；政府管理与政策发生变化。

二、综合运输与物流背景下的港口发展

1、战略要求

按照国家长江经济带、丝绸之路“一带一路”建设战略要求，依托国家和区域骨干物流通道系统和物流枢纽系统的建设与布局，面向国际、国内和东西双向辐射系统建设的需要，建设大能力、强辐射、网络化、高效率现代港口和港口物流服务体系，使港口服务、港口物流服务体系成为港口发展的重要特征和功能提升、规模扩张的重要支撑，培育现代港口服务产业。

要依托国家确立的上海、天津、大连、武汉、重庆、南京等航运中心，打造战略型港口服务产业，引领港口资源整合和发展。

2、战略重点

为适应港口及港口物流发展战略要求，港口及港口物流体系建设的战略重点：加快推进港口前沿物流服务平台建设、积极完善内陆物流设施系统、努力提升区域物流服务，实现物流产业的集聚发展——前沿集聚带后方物流通道、枢纽节点的物流网络化体系建设，实现港口物流的专业化、综合化、

国际化、高端化、联动式、创新性发展。

3、港口服务系统建设重点

物流网络体系：设施网络及功能布局、物流集疏运支撑系统、内陆港网络服务系统；

运营网络体系：运营组织体系结构、运营网络体系构建；

重点物流系统：大宗货物物流系统，集装箱物流系统；

港口物流信息平台建设：物流服务运行系统、资源整合系统。

未来，我国港口物流产业发展的基本形态是产业组织平台，是港口群、港口多式联运和港口物流系统建设基础上的资源整合和产业化发展，为此，政策环境的建设应围绕这一核心工作进行改革和推进。

“十三五”期我国沿海港口发展预测

交通运输部规划研究院总工程师 张小文

新世纪以来，我国沿海港口货物吞吐量持续大幅增长，2000-2012 年：我国沿海港口货物吞吐量由 14.2 亿吨，增长到 86.6 亿吨，增长了 5 倍。十五期以来，受基数影响，港口货物吞吐量增速有所放缓，但增幅持续扩大。由十五期的年均增长 3.9 亿吨，提高到十三五期的年均增长 7.2 亿吨。五大区域港口货物吞吐量持续快速增长，2000-2013 年：环渤海、长三角、东南沿海、珠三角、西南沿海港口货物吞吐量分别增长了 5.8 倍、4.7 倍、5.8 倍、3.7 倍和 7.6 倍。从 2000 年-2013 年我国五大区域港口吞吐量占比来看，环渤海地区港口吞吐量占比提升 5 个百分点，长三角、珠三角占比分别下降 3 个和 4 个百分点。从我国沿海港口分货类吞吐量来看，我国四大运输货类吞吐量总体持续快速增长，2000-2013 年：煤炭、原油、铁矿石和集装箱吞吐量分别增长了 4.4 倍、1.5 倍、9.4 倍和 9.7 倍。集装箱、铁矿石占比提升 13 个和 8 个百分点；煤炭和原占比分别下降 9 个和 12 个百分点。

我们对未来十三五沿海港口的发展做了一个预测，“十三五”期我国沿海港口货物吞吐量持续增长的态势不会改变，但吞吐量增速会有所回落。煤炭、原油、铁矿石和集装箱等四大货类吞吐量仍将继续增长但增速与“十二五”期相比会出现不同程度的回落。LNG、邮轮客运、滚装汽车等新兴货类将保持较快增长，成为沿海港口吞吐量新的增长点。

我国沿海港口货物吞吐量仍保持平稳较快增长；“十

三五”期间，预计沿海港口货物吞吐量年均净增 4.3 亿吨，年均增长 4.5%。

分货类预测，受金融危机影响，国内经济增速放缓，加之经济结构调整等因素影响，“十三五”期煤炭吞吐量增速将明显放缓。2020 年我国沿海港口煤炭吞吐量将达到 24.6 亿吨左右；年均增长 3.5%，年均净增量在 7500 万吨左右。

受汽车消费等下游行业油品需求持续增长的带动，加之原油产量增长有限，我国原油外贸进港量持续较快增长。我国沿海港口原油外贸进口量由 2000 年的 0.6 亿吨，增长到 2013 年的 2.7 亿吨；年均增长 11.7%，年均净增 1567 万吨，保持较快增长。

结合未来我国汽车等下游行业油品需求增长趋势，预计“十三五”沿海港口外贸原油进口量仍保持平稳较快增长。2020 年我国沿海港口原油进口量将达到 3.8 亿吨左右；年均增长 5.0%，年均净增量在 1500 万吨左右。

受基本建设投资等下游行业钢材需求高速增长的带动，我国铁矿石外贸进港量保持高速增长。我国沿海港口铁矿石外贸进口量由 2000 年的 0.7 亿吨，增长到 2013 年的 8.9 亿吨；年均增长 21.6%，年均净增 6281 万吨，保持高速增长势头。

全球经济和国内需求放缓，预计“十三五”沿海港口外贸铁矿石进口量增速有所放缓、但仍将保持持续增长态势。2020 年我国沿海港口铁矿石进口量将达到 12 亿吨左右；年均净增量 4000 万吨左右。

结合对未来外贸发展趋势的预测，“十三五”期我国沿海港口集装箱吞吐量仍能保持平稳较快增长势头。2020 年我国沿海港口集装箱吞吐量将达到 2.5 亿 TEU；年均增速约 5%，年均净增 1000 万 TEU 左右。

中国航运业所面临的形势

中远集装箱运输有限公司董事总经理 万敏

一、2015 年形势展望

1、宏观经贸形势展望

当前，世界经济进入低速增长的“新常态”，需求缓慢增长，结构深度调整。2015 年世界经济将延续温和增长格局，各国分化明显。WTO 预测 2015 年全球贸易增长 4.0%，低于前次预估的 5.3%，远低于过去 20 年平均增速 5.2%。

中国经济面临潜在增长水平下降的“新常态”。中国经济当前及未来 3-5 年都将处于“三期叠加”阶段，预计 2015 年中国经济增速大约为 7%。2015 年拉动我国经济增长的“三驾马车”亦有分化：投资增长将呈放缓（基建增长、制造业趋缓、房地产大幅减速）；消费增长基本稳定；进出口增速平稳。

全球货币政策分化、美元走强预期将使大宗商品价格加剧：2015 年各国采取不同货币政策；全球资本、汇率、大宗商品价格大幅波动，预计大宗商品价格将接近 5 年低点；国际资本将部分回流美国。

2、航运市场形势展望

首先，“新常态”经济形势下，全球大宗商品和集装箱货超级周期转入平稳增长新阶段。未来 3-5 年全球海运市场需求难觅强劲增长动力，高速增长转为平稳增长。其次，航运市场需求弱势增长，运力持续过剩。若新订单持续增加，低位盘整期或再度延长。航运市场只能温和恢复，运力仍超需求。另外，市场存在复苏隐忧。当前，减速航行吸纳了部分运

力，若市场要再度红火，需先去除藏在减速航行背后随时涌现的“隐形”运力。

“十三五”期间，中国航运市场发展面临政策机遇，政府通过顶层设计，促进多式联运发展。“一带一路”战略将有力促进中国国际集装箱、干散货、油轮等航运市场，以及国际多式联运的发展。另外，《国务院关于促进海运业健康发展的若干意见》、《物流业发展中长期规划（2014-2020 年）》等为中国航运市场发展提供了有力的政策支持。

（1）集装箱运输市场形势分析

2015 年集装箱货运需求将保持平缓增长，预计增速 5-6%；2015 年集装箱船队运力年增速 8%，超 2014 年的 5.8%；预计 2016 年运力增速将回落至 4-5%。

运力结构失衡将成为造成供需矛盾的主要原因。2015 年新交付运力将达到历史高位，约 180 万 TEU，同比增长 8%。超 8000TEU 大船交付量占高达 86%，将为航线运营，尤其是欧美主干航线经营带来较大运力压力。

（2）干散货运输市场形势分析

目前，干散货市场前高后低，旺季不旺，利好利淡因素交错，主要受利淡因素影响。2015 年干散货市场将小幅恢复，但幅度有限。利好因素：中国干散货海运仍有增长，大宗商品价格回落带旺进口需求。负面影响：煤炭贸易存在较大不确定性，运力增长小幅回升。

（3）油运市场预测

全球原油海运量预计恢复到增速 1.2%，成品油海运量保持 3.6%的高速增长态势；全球油品贸易海运量增幅可达 2.1%，高于全球油轮

运力 1.8%的增幅，近四年来首度反超，预示全球石油运输市场将稳步回暖；2015 年市场将继续回暖，主要生产经营指标有所改善，中东至远东代表航线 TD3 平均水平在 WS50-WS55。

二、我国海运业发展所面临的形势分析

1、行业发展存在的主要问题

关联产业协调关系有待进一步理顺。海运业的产业链较长，关联产业较多。而我国船队规模、国际竞争力、服务水平均有待进一步提升。

政策环境有待进一步提升。海运业具有高度国际化、高度开放、高竞争性、高投入、高风险、低回报的特征。随着中国对外贸易快速发展，海运业全面开放，越来越多的国际航运企业进驻中国。相比之下，国际航企经济技术、管理实力雄厚，又有所属国一系列政策扶持，我国本土海运企业的优惠待遇逐步取消或力度减弱，因此导致我国海运企业缺乏竞争力、移籍境外采用方便旗船以降低税负，严重影响了我国远洋运输船队国旗规模，甚至波及船舶保险、检验、融资、咨询等现代航运服务业发展。

航运软实力不足，国际影响力较弱。西方发达国家几乎垄断海运领域话语权，在国际竞争中占据技术和标准等制高点。中国在国际航运话语影响力较弱无奈地扮演跟随者角色，如环保、节能减排公约、规范逐渐增多，大多反映欧盟利益及诉求，为欧洲航运业创造新的竞争优势，损害了我国及其他发展中国家的利益。可见，我国海运“软实力”建设仅处于起步阶段，表现为：行业监管手段有待进一步提升；

行业协会作用有待进一步凸显；协调从业者规范运营行为任务艰巨；行业之间、关联产业之间需更加紧密协同。

企业自身能力和抗风险能力有待进一步加强。我国大型海运企业基于计划经济体制下形成、发展企业能力建设、风险管理水平与国际一流老牌海运企业存在一定差距。具体表现为：对航运市场预估不足带来巨大经营风险；竞争力不强，经营业绩波幅较大。归根结底我国航运企业没有实现根本性转变，应从粗放型发展向集约型发展，从周期性发展向可持续发展。

2、我国海运业发展面临的竞争形势分析

海运业是国际经贸形势的“晴雨表”。2008 年全球金融危机以来，全球经济低迷，各国航运企业都面临前所未有的竞争和挑战。海运企业未来的竞争环境主要体现为 4 个方面：

（1）海运需求的周期性波动更强、更频繁。随着经济全球化的发展，国际经济环境越来越复杂、多变，中国经济处于艰难转型期。当今企业面临经济环境的 3 个特征：变化更加频繁；周期性更强；波动性更剧烈。

（2）市场低位运行的“常态化”。航运市场面临需求不振以及造船产能大幅增长的双重不利因素。今后航运市场供大于求长期持续；市场低位运行有可能常态化；周期性体现为在低位的反复波动。

（3）航运业面临多个行业的挤压，大贸易商、大货主对市场操控程度越来越大。当前，很多货主发展自建船队，拥有自己船队，统计显示货主目前所持订单占到全球订单总数的 30%，极大加剧了运力过剩的局面。另

一方面，贸易商也积极通过打造船队巩固贸易地位、控制运输链。贸易商在现货市场上一手控货，一手控船，影响市场运价，两头操作获利，造成干散货市场旺季不旺，人为操控改变了市场供需关系规律。这些都造成航运市场、造船市场的秩序严重混乱。

（4）世界范围内物流航运业竞争模式向重视规模和效率方向转变的趋势明显。2012 年全球运输物流领域总并购 193 笔、805 亿美元，交易额比上年增加 35%。全球物流企业的兼并收购不断体现了规模化、集中化趋势。船公司方面也不断通过兼并重组、大手笔订造新船等方式实现快速扩张，打造领先优势。

大型化、联盟化是集装箱班轮公司成本和效率竞争的主线。大型船已经成为船公司进入并占据某些关键市场的重要筹码；“联盟”是一种互利又保持公司独立性的合作形式，普受欢迎。联盟化与大型化，相伴共生；面对行业低速增长长期化，联盟合作是大势所趋；班轮市场将走向联盟对抗的竞争格局。只有形成相对竞争对手的规模和效率优势，进而形成具有压倒性的成本优势。

（5）中国面临重要机遇。当前，世界经济增长重心加速向亚太地区转移的趋势没有变；中国仍处在可以大有作为的战略机遇期没有变；海运业作为我国战略性产业的地位没有变。中国面临的机遇包括：全球先进产业转移为我国海运业发展提供了多元发展机遇；服务外包转移为我国海运业发展提供了市场拓展机遇资金技术转移为我国海运业发展提供了国际投资和技术创新机遇。同时，全球海运业进入转型调整期，也必将为我国

海运业发展提供许多新的发展契机。

另外，我国“海运强国”战略开始实施，也带来重大战略机遇。首先，我国经济进入发展“新常态”以来，更加注重和支持我国企业“走出去”，为我国海运企业支持和伴随我国企业“走出去”提供了重要战略机遇；其次，党的十八大提出“海洋强国”战略，党的十八届三中全会开始全面推进国企深化改革，《国务院关于促进海运业健康发展的若干意见》提出“海运强国”战略，习近平总书记提出海上和陆上“两个丝绸之路”战略等，为我国航运企业提供了良好的政策机遇。我们应当从全局和战略的高度，充分认识我国海运业发展的重大意义，牢牢把握这些机遇加快实现科学发展。

未来我国沿海港口发展五大重点

交通运输部规划研究院水运所 徐杏

重点一：紧随国家构建与完善对外开放新格局战略，以建设港口强国为根本，着力提升国际航运中心发展水平

沿海港口作为对外开放的重要窗口和物流枢纽，不仅承担我国 90%以上的外贸进出口能源、物资运输，以港口为龙头的沿海城市更是成为我国对外开放的重点区域。以国际航运中心建设为代表，因其融合了港航设施、对外开放城市、外向型产业以及资金、物流等综合要素，及其对航运贸易规则的影响，因而成为国际竞争力的具体体现，也是沿海港口城市对外开放的重要载体。

现阶段，除香港国际航运中心具有较强竞争力外，受制于体制机制和自由贸易政策的制约，上海、天津、大连、厦门等国际航运中心建设仍处于起步阶段，无论是国际中转、转口贸易等业务还是航运金融等业务，均缺乏相应的规模和实力，在国际航运贸易规则中的话语权不足，尚不足以支撑对外开放的深入开展。

另一方面，进入后金融危机时代，全球经济贸易格局震荡调整，新兴经济体强势复苏，欧美发达国家则加快推进 TTP 和 TTIP 协议，意图重构全球经济贸易格局。为顺应全球经贸发展新趋势，我国相继提出了中国（上海）自由贸易试验区建设以及一带一路开放战略，以实行更加积极主动的开放战略，提升我国在区域经济中的影响力。而国际航运中心

建设将成为重要的支撑平台。

因此，以建设港口强国为根本，应从国家对外开放战略高度，全方位规划我国航运中心发展格局以及发展重点，明确与周边国家竞争着力点，提升航运中心服务能力和水平。此外，必须借鉴伦敦、香港经验，加快自贸区、保税港区等方面的政策创新，有效接轨国际航运贸易规则，从而吸引国际中转、国际配送、国际采购和国际转口贸易等业务，引导船舶注册、船舶金融、航运保险、航运咨询等现代航运要素在航运中心的集聚发展；通过不断介入国际航运贸易活动，增强我国在国际航运贸易中的地位及综合竞争力。

重点二：紧随国家区域经济协调发展战略的实施，以统筹区域协调发展为目标，加快区域港口群一体化发展

区域经济一体化发展向来是我国推进区域经济发展的重大战略，而2014年京津冀协同发展战略的提出，成为我国新时期深入推进区域经济协调发展的重要标志。自此，国家级区域发展规划或战略已达18个之多，呈现由东向西、由南向北深入蔓延格局，不断推动区域经济一体化进程向纵深发展。

从区域协调发展战略出发，站在港口群角度进行区域乃至全国沿海港口的规划与布局成为必然要求。通过梳理不同港口群的内在逻辑关系（根据服务腹地、服务对象、服务通道等因素的关联性以及港口发展阶段的识别，判断各港口群内部的竞争关系），并配合区域产业布局的统筹协调，形成各区域港口群的发展定位与规划重点。在此基础上，通过统筹港口群内部的运输组织网

络，明确不同港口的层次定位和功能布局。

此外，随着国家区域经济发展战略及产业向内陆腹地的转移，为拓展服务腹地，沿海港口必须加强与内陆港口或内河支线港口的合作。因此，港口群视角还应包括沿海港口与内陆港、内河支线港的合作，即在沿海港口布局规划中，应以合理的运输组织为前提，统筹各沿海港口与对应内陆港、内河支线港的合作与布局，以避免无序竞争或重复建设；同时，依托上述运输组织通道规划建设高等级的物流通道，重点加强各节点之间的沟通联系，显著提升沿海港口集疏运效率。

资源整合成为港口群一体化发展的重要手段。港口资源整合应遵循市场化机制，以港口企业的合资合作为主，辅之以一关三检、港航管理、引航、海事等口岸管理系统的互联互通，以及运输市场和行业管理的一体化运作，核心在于发挥港口群的整体资源优势，重点在于统筹港口群内部的运输组织网络，以显著提高资源利用效率和综合服务能力。

重点三：立足于服务经济社会的转型发展，以功能拓展为重点，深入推进港口转型升级

随着经济社会的转型升级以及沿海港口吞吐能力的适度超前，意味着港口设施建设不再成为当前的主要矛盾，转型升级、提质增效将成为主要矛盾。

我国沿海港口转型升级主要体现在港口功能的拓展上，目前，部分沿海港口已开展相应的工作，如天津港在做大做强、做优做精港口装卸业同时，大力发展国际物流业、港口地产业及综合服务业。据统计，2012 年，天津港装卸收入占全港营业

收入的比重由前几年的 70%下降为 28%左右；沿海 47 个港口中,有 15 个港口的装卸、仓储业务占主营业务收入的比重已不到 50%。

沿海港口的功能拓展主要表现在以下两个方面：一是立足于港口基础的装卸、仓储和中转、配送等物流服务功能，通过提升服务质量和水平，创新服务手段和服务方案，提高投入产出比；二是以基础服务为支撑，以产业链为纽带，大力拓展高附加值的服务功能。如大力发展中转配送、流通加工服务，开展冷链、汽车、化工等专业物流业务；更重要的是依托物流枢纽和政策优势，拓展港口物流地产、金融保险、商贸交割、信息会展、旅游文化等服务功能，实现全方位、多层次物流、信息、资金等要素服务的创新融合发展。

重点四：立足于创新驱动战略，以综合运输体系建设为导向，推动港口物流服务的创新发展

根据交通运输部《关于科技创新推动交通运输转型升级的指导意见》，信息化智能化、标准化将成为推动行业转型升级的重要科技手段。目前，各沿海港口纷纷加快智慧港口、物联网、云平台的建设，并借助电子商务平台拓展港口服务对象和服务功能。互联网成为港口物流智能化发展的重要手段，以马云“中国智能物流骨干网”为首的电子商务物流将重塑物流业，以零库存、JIT、一站式服务等为特点的物流服务新特征必将对港口物流产生深远的影响。

港口物流服务创新关键在于信息化、智能化以及互联网等手段的创新应用。无论是多式联运还是综合运输，应研究开发一体化的供应链服务和管理系统，该系

统以港口标准化服务为依托，以综合信息服务平台为支撑，通过整合港口、航运、货主、代理、口岸等单位的数据和信息资源，统一提供电子订舱、网上报关、报检、许可证申请、结算、缴税与退税、虚拟银行等网上服务，一则减少现有船代、货代、报关行等业务环节降低物流成本；二则提高物流效率；三则依托该平台可以催生大量的保税仓储、国际贸易、通关结算和金融服务等高端商贸服务。此外，还应大力推进物联网、云计算、大数据等新一代信息技术在港口的推广应用。

重点五：充分发挥市场在资源配置中的决定性作用，以体制机制改革为手段，完善港口市场化进程

港口应该是交通运输领域市场化程度最高的行业，同时又因其对地方经济和国家安全的重要作用成为区域垄断、行政垄断的重要对象，港口市场仍缺乏应有的活力。如港口装卸仍实行政府指导价与市场调节价双重机制；港口岸线开发的地区保护主义明显；各级政府对港口企业的投资经营活动频繁干预；部分地区岸线资源的获取不符合市场配置规律造成岸线资源浪费等。

因此，“十三五”期，应进一步开放港口市场，通过体制机制创新发挥市场在资源配置中的决定性作用：一是继续推进港口管理体制改革，充分发挥各级政府积极性，逐步向基层下方管理权限，实现行业管理与基层执行的有机统一；二是建立权力清单制度，逐步减少下放行政审批项目，简化审批程序，规范审批流程，实现服务性政府的转变；三是真正实现“政企分开”，减少政府干预，实现港口集团的自主经营决策，自担风险；四是

进一步规范港口岸线的市场化配置机制，鼓励跨区域投资港口，促进区域市场的一体化发展；五是逐步推进港口收费的市场化改革，逐步完善价格形成机制，合理调整收费结构和标准，放开竞争性环节收费，规范港口企业价格行为。

港口后方铁路通道的现状与规划建设

铁道规划研究院研究员　车探来

沿海港口后方的通道是中国铁路网重要的组成部分，根据沿海港口的布局和后方铁路的分布情况，分为辽宁沿海、津冀与山东沿海，长三角地区，东南沿海珠三角地区。

辽宁沿海港口后方铁路主要是大连、营口、丹东等地方铁路线；津冀与山东沿海港口后方铁路主要是大秦、京山、丰沙大等铁路线；长江三角洲港口后方铁路主要是沪宁、浙赣等铁路线；东南沿海港口后方铁路主要是向莆、外福等铁路线；珠三角港口后方铁路主要是京广、三茂等铁路线；西南沿海港口后方铁路主要是湘规、焦柳、南坤、黎湛等铁路线。

港口后方铁路存在诸多问题

首先，港口后方铁路与港口之间发展不协调、相互不适应。一直以来我国缺乏强有力的综合交通运输规划和管理体制，港口发展规划和铁路发展规划分别由不同部门指定，从而导致港口发展和后方铁路集疏运通道发展衔接不够紧密，而运营商也是各自为政。这个主要是体制上的原因。

第二是部分港口后方铁路能力紧张，不适应港口集疏运的需要。从北方的港口看，哈大线、京山线部分区段长期饱和，丰沙大线全线饱和，陇海线部分区段能力饱和，津浦线能力一直处于紧张状态。从长江以南港口看，浙赣线部分区段能力紧

张，鹰厦线能力利用率处于饱和状态，京广线南段能力刚刚得到释放。黎湛、湘桂、南坤等线基本饱和。由于各种原因造成的港口空车缺乏的问题长期存在。

三是技术设施不配套。铁路干、支线设施不配套，干线设施技术相对先进，但港口支线存在牵引方式、到发线长度不匹配；港前站设施不配套，综合能力得不到最大发挥；后方车站接卸能力不匹配，一些重要车站不具备装卸 20 或 40 英尺集装箱的能力，另外，港口后方铁路通道目前普遍不具备开行双层集装箱列车的条件；安全设施不到位，港前系统平交道口多，容易引发事故，同时也影响作业效果。

港口后方铁路如何强化和完善

针对上述问题，即将进入“十三五”期，港口后方铁路怎样强化和完善呢？

如何强化和完善首要是确定总体思路，按照我国经济结构调整和加快转变经济方式的要求，适应中西部地区承接沿海产业转移的需要。以大力发展铁水联运为方向，既要通道的改造和新铁道的建设，以港前系统的完善建立起布局合理、衔接高效的港口后方铁路体系，以适应经济社会发展的需要。

原则一，实行客货分开。一条高速铁路，负责客运；一条货运铁路，负责运货。原则二，坚持港铁直接衔接，将铁路直接修建到码头前沿，使港铁之间沟通更加便捷。原则三，海铁联运需要先进技术支持，以集装箱运输为主的港口，后方铁路需要建设运行速度比较快，能够保证双层集装箱列车能够开行。对于煤炭铁矿石为主的港口，后方铁路要提高铁路的重载能力，强化基础，

确保五千吨、1 万吨甚至 2 万吨列车的开行。原则四，加强现代物流功能建设，建设港口后方铁路通道就要在这方面下功夫，包括在建设集装箱中心站的时候要考虑到无水港要求，把海关、检疫检验等部门完善起来，如此一来港口的货物很容易到达内地，内地的货物也很容易到达港口。原则五，与其他交通运输方式密切配合，将公路、铁路进行合理分工，发挥不同方式各自的优势，把他们有机衔接起来。这样才适应中国港口后方通道的发展。

六大片区港口后方通道主要任务

如何加强和完善就需要清楚六大片区港口后方通道今后将修哪些铁路？

六大片区港口后方通道主要有三方面的任务：第一，后方大通道建设，把大通道畅通拉通，保证港口和内陆腹地衔接起来建设一个大能力的后方通道。第二，集装箱运输网络建设，包括港口后方的双层集装箱通道和集装箱中心站的建设。第三，港前系统码头建设等。

辽宁沿海港口后方通道四方面的任务：第一，强化改造客货分线以后的哈大铁路，完善大连、营口港通往东北腹地的主要通道。第二，尽快建成东北东部铁路，形成丹东、大连港后方的新通道。第三，改造锦州、葫芦岛港后方的锦赤、大郑铁路。第四，配合蒙古资源煤炭等货物出海要求。

在港区铁路设施上主要抓住锦州、葫芦岛、盘锦、丹东等港口支线和港区铁路的建设改造，在后方铁路通道的主要节点哈尔滨、长春、沈阳、满洲里等地依托铁路集装箱场站建立无水港，创造开行集装箱班列条件。

津冀与山东沿海港口后

方通道三方面任务：一是建设张唐等铁路，强化秦皇岛、唐山、天津等港口后方通道。二是建设德、大、龙、烟铁路。第三通过建设山西中西部铁路，增强日照港东家口这些港口后方，增加铁路的运输经路。

港口群后方集装箱运输通道以天津、青岛两大集装箱干线港后方铁路为主，连接津沪、胶济、陇海等重要干线，加快建设天津集装箱中心站，满足集装箱货物快速增长的需要。后方通道主要节点在北京、呼和浩特、包头、石家庄、太原、郑州、西安、兰州、乌鲁木齐等地，建设以铁路集装箱场站为依托的无水港，实现港铁之间的无缝衔接。

长三角地区的港口群后方通道四方面任务：一是建设沪通铁路，形成苏北方向通道。二是通过客货分线强化京沪方向通道。三是通过宁启铁路复线电化。四是建设宁波通化等电线改造等任务。

由于港口群集装箱吞吐量大，上海、宁波以及南京以下沿江主要港口后方线路沪宁线、沪杭线、津浦线、浙赣线建设为双层集装箱运输通道，并加快建设宁波集装箱中心站，同时针对港区铁路设施相对薄弱的特点，加强港区铁路建设。

东南沿海港口后方通道在强化即有通道的同时，建设新的大能力后方通道，最终形成北、中、南三条后方通道。

珠三角港口后方铁路通道在武广客货分线基础上强化提升即有线的能力，同时加快贵广、广珠等铁路建设，最终形成以京广铁路为中坚，京九、贵广铁路为左右两翼的后方通道。针对该港口集装箱运距延长的趋势，京广通到广州至韶关、赣州

等段铁路。

西南沿海港口后方通道主要是强化即有通道，改造沿海铁路，开辟新的后方通道，最终形成以湛江、柳州、贵阳和防城港、昆明为主通道，洛湛铁路和焦柳铁路为次要通道的港口后方铁路格局。港口群还需建设完善湛江及广西南海港口等港区铁路。建立以铁路集装箱站为基地的内陆无水港。