内部资料

港口视点与研究

（第十五期）

中國港口協會
CHINA PORTS & HARBOURS ASSOCIATION

2015年7月

我国港口集装箱发展现状及趋势

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、港口企业会员单位、秘书处各部室

送：交通运输部何建中副部长、部水运局

我国港口集装箱发展现状及趋势

一、我国港口集装箱吞吐量情况

2014 年，我国规模以上港口完成货物吞吐量 111.6 亿吨，同比增长 4.8%，其中，外贸货物吞吐量 35.2 亿吨，同比增长 5.9%。我国规模以上港口完成集装箱吞吐量 2.01 亿 TEU，同比增长 6.1%。其中，环渤海地区主要港口合计完成集装箱吞吐量 5622.04 万 TEU，同比增长 6.29%；长三角地区主要港口合计完成集装箱吞吐量6990.19万TEU，同比增长 4.10%；东南沿海地区主要港口合计完成集装箱吞吐量 1270.71 万 TEU，同比增长 8.68%；珠三角地区主要港口合计完成集装箱吞吐量 4971.05 万 TEU，同比增长 5.56%；西南沿海地区主要港口合计完成集装箱吞吐量 304.76 万 TEU，同比增长 16.18%；长江干线主要港口合计完成集装箱吞吐量 468.34 万 TEU，同比下降 5.75%，见表 1。

表 1　2014 年沿海、长江干线主要港口集装箱吞吐量情况

区域	港口	2014 年	2013 年	同比增长（%）
		集装箱吞吐量（万 TEU）	集装箱吞吐量（万 TEU）	
环渤海地区主要港口	丹东	167.24	156.00	7.21
	大连	1013.23	1001.49	1.17
	营口	561.16	530.13	5.85
	锦州	87.86	95.94	-8.42
	秦皇岛	41.40	38.78	6.76
	唐山	110.80	72.76	52.28
	天津	1406.10	1301.20	8.06
	黄骅	31.40	23.04	36.28

	烟台	235.63	215.03	9.58
	威海	67.19	100.01	-32.82
	青岛	1658.00	1552.19	6.82
	日照	242.03	202.66	19.43
	环渤海合计	**5622.04**	**5289.23**	6.29
长江三角洲地区主要港口	连云港	500.54	548.77	-8.79
	上海	3528.50	3361.70	4.96
	苏州	445.00	533.37	-16.57
	南通	71.10	60.05	18.40
	南京	276.50	263.05	5.11
	镇江	37.55	38.04	-1.29
	嘉兴	115.61	101.04	14.42
	宁波-舟山	1939.58	1735.10	11.78
	台州	15.43	16.66	-7.38
	温州	60.38	57.25	5.47
	长三角合计	**6990.19**	**6715.03**	4.10
东南沿海主要港口	福州	223.94	197.67	13.29
	莆田	1.08	0.73	47.95
	泉州	188.45	170.06	10.81
	厦门	857.24	800.80	7.05
	东南沿海合计	**1270.71**	**1169.26**	8.68
珠江三角洲地区主要港口	惠州	15.78	16.88	-6.52
	广州	1637.81	1530.92	6.98
	深圳	2403.67	2327.85	3.26
	珠海	116.44	88.16	32.08
	中山	137.03	132.10	3.73
	茂名	11.50	10.34	11.22
	佛山	288.00	275.00	4.73
	汕头	131.46	128.83	2.04
	虎门	229.36	199.00	15.26
	珠三角合计	**4971.05**	**4709.08**	5.56
西南沿海主要港口	湛江	58.08	45.18	28.55
	北部湾	112.01	100.32	11.65
	海口	134.67	116.82	15.28
	西南沿海合计	**304.76**	**262.32**	16.18
长江干线主要港口	泸州	32.01	20.13	59.02
	重庆	89.66	98.80	-9.25
	宜昌	12.33	10.31	19.59
	荆州	10.01	10.00	0.10
	武汉	100.52	85.28	17.87
	黄石	2.52	2.32	8.62

	岳阳	22.00	19.74	11.45
	九江	20.13	18.29	10.06
	安庆	4.56	3.50	30.29
	池州	1.44	1.09	32.11
	铜陵	2.26	2.15	5.12
	芜湖	40.26	28.77	39.94
	马鞍山	11.45	7.10	61.27
	扬州	47.80	51.80	-7.72
	泰州	19.14	17.28	10.76
	江阴	52.25	120.36	-56.59
	长江干线合计	**468.34**	**496.92**	**-5.75**

二、我国主要港口集装箱码头发展情况

据中国港口协会的连续跟踪统计和整理，我国从事专业化集装箱作业的港口有近60个。从企业角度来看，从事集装箱码头作业的企业超过120家，拥有码头泊位总数超过480个，泊位设计通过能力为1.5亿TEU,共占有岸线约12.29万米。2014年我国大陆主要集装箱码头生产情况见表2，合计完成集装箱吞吐量约为1.75亿TEU，约占全国总量的87.06%。

根据表2的统计数据，2014年我国大陆港口主要集装箱码头能力的适应度（港口通过能力/实际完成吞吐量）仅为0.79。而从全国集装箱港口来看，码头能力的适应度则更低，为0.74。这说明了我国港口专业集装箱泊位设计通过能力尚不能满足港口集装箱吞吐量的增长，也不符合能力适应度达到1.1的要求。

表 2　2014 年我国大陆主要集装箱码头生产情况

序号	码头公司名称	设计通过能力	2014 年吞吐量	码头长度	泊位数
		万 TEU	万 TEU	m	个
1	锦州新时代集装箱股份有限公司	60	38.05	533	2
2	锦州港股份有限公司集装箱码头公司	60	49.81	677	2
3	大连集装箱码头有限公司	230	378.78	1844	7
4	大连港湾集装箱码头有限公司	215	273.21	1754	5
5	大连国际集装箱码头有限公司	130	328.29	793	2
6	丹东港集团集装箱公司	30	167.24	406	2
7	营口集装箱码头有限公司	120	171.61	680	2
8	营口新世纪集装箱码头有限公司	100	190.51	680	2
9	营口港务股份有限公司集装箱分公司	180	148.94	2400	8
10	秦皇岛港新港湾集装箱码头有限公司	50	41.40	844	2
11	沧州渤海集运码头有限公司	40	31.40	500	2
12	天津东方海陆集装箱码头有限公司	140	145.11	1137	4
13	天津港集装箱码头有限公司	160	241.04	1223	4
14	天津五洲国际集装箱码头有限公司	150	256.96	1202	4
15	天津港太平洋国际集装箱码头有限公司	400	300.98	2300	6
16	天津港联盟国际集装箱码头有限公司	170	261.09	1100	4
17	烟台国际集装箱码头有限公司	90	25.09	730	2
18	烟台港集装箱公司	100	105.75	883	4
19	龙口港集装箱公司	50	55.07	360	2
20	日照日青集装箱码头有限公司	150	149.04	844	2
21	日照港集团有限公司客箱码头分公司	50	92.99	580	2
22	青岛前湾集装箱码头有限责任公司	730	1658.00	4073	13
23	青岛前湾联合集装箱码头有限责任公司	545		3163	9
24	威海青威集装箱码头有限公司	40	53.93	425	2
25	重庆港务物流集团有限公司	70	89.66	1097	5
26	四川泸州港务有限责任公司	100	32.01	350	3
27	荆州港盐卡集装箱有限公司	10	10.01	400	2
28	城陵矶港务有限责任公司	7.5	3.23	-	2
29	宜昌港务集团集装箱分公司	4	12.33	131	2
30	武汉港集装箱有限公司	6	60.40	620	6
31	武汉国际集装箱有限公司	40	40.25	270	2
32	长沙集星集装箱码头有限公司	10.2	11.28	320	2
33	上港集团九江港务有限公司	30	20.13	295	2
34	安徽省合肥港国际集装箱码头有限公司	7	15.87	700	3
35	芜湖港国际集装箱码头分公司	40	40.26	295	2
36	连云港新东方国际货柜码头有限公司	300	358.40	2900	9
37	国投镇江港务集团集装箱分公司	20	28.07	237	1
38	泰州港务集团有限公司	18	19.14	250	1

序号	码头公司名称	设计通过能力	2014 年吞吐量	码头长度	泊位数
		万 TEU	万 TEU	m	个
39	南京港龙潭集装箱码头有限公司	82	249.56	910	5
40	南通港口集团集装箱分公司	75	55.02	832	3
41	张家港永嘉集装箱码头有限公司	100	79.88	722	3
42	张家港保税港区港务有限公司	50	15.95	432	1
43	太仓国际集装箱码头有限公司	55	53.83	390	2
44	苏州现代货箱码头有限公司	180	123.37	1100	4
45	常熟兴华港口有限公司	12	9.89	150	1
46	扬州远扬国际码头有限公司	20	48.17	300	1
47	上港集团张华浜码头分公司	240	270.56	716	3
48	上港集团军工路码头分公司			857	4
49	上海浦东国际集装箱码头有限公司	135	237.36	900	3
50	上海港振东集装箱码头分公司	250	617.37	1566	5
51	上海沪东集装箱码头有限公司	180	345.16	1250	4
52	上海明东集装箱码头有限公司	525	516.49	2118	7
53	上海盛东集装箱码头有限公司	430	810.00	3000	9
54	上海冠东国际集装箱码头有限公司	500	710.17	2600	7
55	浙江世航/五洲乍浦港口有限公司	7.5	106.00	932	5
56	嘉兴内河国际集装箱码头有限公司	18	15.28	570	10
57	宁波大榭招商国际码头有限公司	280	250.09	1830	5
58	宁波北仑国际集装箱码头有限公司	200	202.00	900	3
59	宁波港股份北仑第二集装箱码头分公司	100	365.63	1258	4
60	宁波港吉（意宁）码头经营有限公司	270	470.04	2499	7
61	宁波远东码头经营有限公司	250	321.48	1625	5
62	宁波港股份有限公司镇海港埠分公司	20	66.40	540	2
63	宁波梅山岛国际集装箱码头有限公司	120	153.73	809	2
64	温州港龙湾港务有限公司	10	6.32	701	4
65	温州金洋集装箱码头有限公司	50	45.89	582	4
66	福州青州集装箱码头有限公司	50	62.85	519	3
67	福州新港国际集装箱码头有限公司	200	59.82	1650	5
68	福建江阴国际集装箱码头有限公司	70	40.25	667	2
69	福州马尾港务公司	30	30.99	1540	6
70	泉州太平洋集装箱码头有限公司	200	152.05	1646	7
71	晋江太平洋港口发展有限公司	80	46.76	689	2
72	泉州港务集装箱股份有限公司	16	16.48	326	2
73	漳州招商局码头有限公司	38	40.48	564	2
74	厦门国际港务股份有限公司	490	374.70	3432	13
75	厦门嵩屿集装箱码头有限公司	180	95.57	1246	3
76	厦门海沧新海达集装箱码头有限公司	130	146.08	760	2
77	厦门远海集装箱码头有限公司	260	80.62	1500	4
78	广州集装箱码头有限公司	100	111.23	810	4

序号	码头公司名称	设计通过能力	2014 年吞吐量	码头长度	泊位数
		万 TEU	万 TEU	m	个
79	广州港南沙港务有限公司	140	603.66	1400	4
80	广州南沙海港集装箱码头有限公司	400	465.07	2100	6
81	广东中外运黄埔仓码有限公司	56	67.68	550	3
82	广东中外运东江仓码有限公司	29	50.36	500	5
83	东莞虎门港国际集装箱码头有限公司	95	93.32	678	2
84	中山港货运联营有限公司	55	40.27	736	12
85	中山市港航企业集团有限公司	105	90.60	1618	23
86	汕头港务集团有限公司	118	119.85	2141	9
87	盐田国际集装箱码头有限公司	500	1167.28	6092	15
88	蛇口集装箱码头有限公司	660	506.58	4090	10
89	赤湾集装箱码头有限公司	331	476.99	3138	9
90	招商港务（深圳）有限公司	150	56.86	1339	6
91	深圳大铲湾现代港口发展有限公司	200	125.61	1830	5
92	珠海国际货柜码头（九洲）有限公司	36	24.29	700	5
93	珠海国际货柜码头（高栏）有限公司	40	46.84	400	1
94	防城港务集团有限公司集装箱公司	50	32.20	498	2
95	广西钦州国际集装箱码头有限公司	75	70.20	767	2
96	湛江港中海集装箱码头有限公司	40	57.54	396	2
97	海口港集装箱码头有限公司	70	134.67	902	3

数据来源：中国港口杂志

三、分区域的集装箱码头能力利用率情况

按照环渤海地区、长三角地区、东南沿海、珠三角地区、西南沿海和长江流域六片地区分别进行码头设计通过能力的利用率和单位码头岸线资源的利用情况的分析。2014 年，我国主要集装箱港口平均的能力利用率为 136.05%，平均每百米码头完成集装箱吞吐量为 16.64 万 TEU，均比 2013 年有所增长，见表 3。

以全国码头设计通过能力的利用率作为基准，环渤海地区、长三角地区和珠三角地区的码头设计通过能力

的利用率高于全国平均值，其余三个地区的码头设计通过能力的利用率低于全国平均值。最高地区为珠三角地区，码头设计通过能力的利用率达 150.27%;最低地区为东南区域，码头设计通过能力的利用率仅为 66.22%，两者相差 84.05 个百分点。

以全国码头单位码头岸线资源的利用情况作为基准，环渤海地区和长三角地区的单位码头岸线资源的利用情况高于全国平均值，其余四个地区的单位码头岸线资源的利用情况低于全国平均值，东南地区、西南地区和长江流域的单位码头岸线资源的利用情况低于 10 万 TEU/百米。最高地区与最低地区的单位码头岸线资源的利用情况相差 11.68 万 TEU/百米。

表 3　2014 年我国分地区、分港口主要集装箱码头能力与需求情况

港口	泊位数	泊位长度	通过能力	吞吐量	吞吐量/能力	每百米码头完成量
单位	个	米	万 TEU	万 TEU	%	万 TEU/百米
全国总量	**476**	**120689**	**14769.2**	**20093**	**136.05**	**16.64**
环渤海地区	**97**	**29520**	**4132**	**5622.04**	**136.06**	**19.04**
其中：天津	25	8062	1190	1406.10	118.16	17.44
青岛	22	7236	1275	1658.00	130.04	22.91
大连	18	5267	615	1013.23	164.75	19.24
营口	12	3760	400	561.16	140.29	14.92
长三角地区	**133**	**35833**	**4833.5**	**6990.19**	**144.62**	**19.51**
其中：上海	43	13238	2300	3528.50	153.41	26.65
宁波-舟山	30	10036	1315	1939.58	147.50	19.33
苏州	15	4026	597	445.00	74.54	11.05
东南区域	**58**	**16231**	**1919**	**1270.71**	**66.22**	**7.83**
其中：厦门	31	9194	1273	857.24	67.34	9.32
福州	16	4376	350	223.94	63.98	5.11
泉州	11	2661	296	188.45	63.67	7.08
珠三角地区	**146**	**31643**	**3308**	**4971.05**	**150.27**	**15.71**

其中：深圳	45	16489	1841	2403.67	130.56	14.58
中山	35	2354	160	137.03	85.64	5.82
广州	28	6510	805	1637.81	203.45	25.16
汕头	9	2141	118	131.46	111.41	6.14
西南区域	**12**	**3441**	**323**	**304.76**	**94.35**	**8.86**
其中：海口	3	902	70	134.67	192.38	14.64
湛江	4	396	120	58.08	48.40	14.67
防城	2	498	50	32.20	64.40	6.47
钦州	2	767	75	70.20	93.60	9.15
长江流域	**32**	**4699**	**333.7**	**468.34**	**140.34**	**9.97**
其中：武汉	8	890	46	100.52	218.52	11.29
重庆	5	1097	70	89.66	128.09	8.17
泸州	3	350	100	32.01	32.01	9.14

下面根据表 3 的数据对各区域内泊位数居前的几个港口进行分析。

（1）环渤海地区港口

2014 年，环渤海地区的四个港口的集装箱码头设计通过能力利用率全部超过100%，全部超负荷运转。其中，两个港口高于环渤海地区平均利用率，两个港口低于环渤海地区平均利用率。大连港的码头设计通过能力利用率最高，达164.75%，码头设计通过能力利用率最低的港口天津港也达 118.16%。

在单位码头岸线资源的利用情况方面，有一个港口的单位码头岸线资源的利用情况高于 20 万 TEU/百米，有二个港口的单位码头岸线资源的利用情况高于环渤海地区平均值。青岛港的单位码头岸线资源的利用情况最高，达 22.91 万 TEU/百米，营口港的单位码头岸线资源的利用情况为 14.92 万 TEU/百米，居于末尾，高低两个港口的单

位码头岸线资源的利用情况相差7.99万TEU/百米。

（2）长三角地区港口

2014年，在长三角地区三个港口中，有两个港口的码头设计通过能力利用率超过100%。上海港的码头设计通过能力利用率最高，达153.41%，码头设计通过能力利用率最低的港口是苏州港，为74.54%。

在单位码头岸线资源的利用情况方面，上海港的单位码头岸线资源的利用情况高于20万TEU/百米，也高于长三角的平均值，达26.65万TEU/百米。苏州港垫底，其单位码头岸线资源的利用情况为11.05万TEU/百米。高低两个港口的单位码头岸线资源的利用情况相差15.6万TEU/百米。

（3）东南区域港口

2014年，在东南区域三个港口中，只有一个港口的码头设计通过能力利用率高于东南区域平均值，码头设计通过能力利用率最高的港口为厦门港，仅为67.34%。码头设计通过能力利用率最低的港口为泉州港，为63.67%。

在单位码头岸线资源的利用情况方面，也只有一个港口的单位码头岸线资源的利用情况高于东南区域平均值。最高的是厦门港，单位码头岸线资源的利用情况仅为9.32万TEU/百米，最低的是福州港，单位码头岸线资源的利用情况为5.11万TEU/百米。高低两个港口的单位码头岸线资源的利用情况相差4.21万TEU/百米。

（4）珠三角地区港口

2014 年，珠三角地区的四个主要港口中，集装箱码头设计通过能力利用率超过100%的有三个港口，高于珠三角平均值的仅有一个。广州港的码头设计通过能力利用率最高，达 203.45%，码头设计通过能力利用率最低的港口是中山港，为 85.64%。高低两个港口的码头设计通过能力利用率相差 117.81 个百分点。

在单位码头岸线资源的利用情况方面，广州港的单位码头岸线资源的利用情况最高，达 25.16 万 TEU/百米，最低的是中山港，仅为 5.82 万 TEU/百米。高低两个港口的单位码头岸线资源的利用情况相差 19.34 万 TEU/百米。

（5）西南地区港口

2014 年，西南地区的四个主要港口中，集装箱码头设计通过能力利用率超过100%的仅有海口港，高于西南地区平均值的也是这一港口，码头设计通过能力利用率达 192.38%。码头设计通过能力利用率最低的港口是防城港，为 64.40%。高低两个港口的码头设计通过能力利用率相差 127.98 个百分点。

在单位码头岸线资源的利用情况方面，有两个港口的单位码头岸线资源的利用情况高于西南地区平均值。湛江港的单位码头岸线资源的利用情况最高，为 14.67 万 TEU/百米；最低的是防城港，仅为 6.47 万 TEU/百米。高低两个港口的单位码头岸线资源的利用情况相差 8.2 万 TEU/百米。

（6）长江流域港口

2013 年，长江流域的三个主要港口中，集装箱码头设计通过能力利用率超过100%的有两个港口，武汉港的码头设计通过能力利用率最高，达 218.52%，码头设计通过能力利用率最低的港口是泸州港，仅为 32.01%。高低两个港口的码头设计通过能力利用率相差186.51个百分点。

在单位码头岸线资源的利用情况方面，只有一个港口的单位码头岸线资源的利用情况均高于长江流域平均值。武汉港的单位码头岸线资源的利用情况最高，为 11.29 万 TEU/百米；最低的是重庆港，仅为 8.17 万 TEU/百米。

根据表 3 中的 21 个样本港口来看，作为区域内的主要港口，可以作为各区域的风向标。在22个样本港口中，能力利用率高于100%的有12个港口，占比为 57.14%；能力利用率超过全国平均值的港口有 7 个，占比为 33.33%，说明主要港口的利用率情况基本良好。在 21 个样本港口中，单位码头岸线资源的利用情况超过 10 万 TEU/百米的有 12 个港口，占比为 57.14%，单位码头岸线资源的利用情况超过全国平均值的港口有 6 个，占比 28.57%，这一组数据表明，主要港口的岸线利用能力相对偏弱，仍有待提高。

在集装箱码头能力缺口方面，分区域来看，六个区域中有四个地区的集装箱码头能力出现缺口，分别是环

渤海地区、长三角地区、珠三角地区和长江流域。其中长三角地区能力缺口量最大，达2156.69万TEU；东南区域的能力富余量最大，近650万TEU，并且三个主要港口集装箱码头能力均出现过剩；长江流域的上游集装箱码头的能力出现比较大的过剩，如泸州港，而中游地区的武汉港的集装箱能力却出现缺口，这种不平衡需要区域内合理引导、及时调整，实现资源的有效利用。即使能力存在缺口港口，也应合理规划、科学预测，通过码头升级改造等方式使资源的优化配置。

四、我国集装箱港口发展趋势

（1）落实“一带一路”国家发展战略

2015年3月28日，国家发展改革委、外交部、商务部联合发布了《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》。“一带一路”贯穿亚欧非大陆，一头是活跃的东亚经济圈，一头是发达的欧洲经济圈，中间广大腹地国家经济发展潜力巨大。丝绸之路经济带重点畅通中国经中亚、俄罗斯至欧洲（波罗的海）；中国经中亚、西亚至波斯湾、地中海；中国至东南亚、南亚、印度洋。21世纪海上丝绸之路重点方向是从中国沿海港口过南海到印度洋，延伸至欧洲；从中国沿海港口过南海到南太平洋。根据“一带一路”走向，陆上依托国际大通道，以沿线中心城市为支撑，以重点经贸产

业园区为合作平台，共同打造新亚欧大陆桥、中蒙俄、中国—中亚—西亚、中国—中南半岛等国际经济合作走廊；海上以重点港口为节点，共同建设通畅安全高效的运输大通道。其中就提到了要加强上海、天津、宁波—舟山、广州、深圳、湛江、汕头、青岛、烟台、大连、福州、厦门、泉州、海口、三亚等沿海城市港口建设。这些港口都是我国主要的集装箱港口，应当紧紧围绕“一带一路”发展战略，利用长三角、珠三角、海峡西岸、环渤海等经济区开放程度高、经济实力强、辐射带动作用大的优势，成为“一带一路”特别是21世纪海上丝绸之路建设的排头兵和主力军，例如，有条件的港口要“走出去”，开展境外投资和跨国经营业务，打造具有国际竞争力的全球性码头运营商。从陆上通道来讲，我国沿海及长江干线集装箱港口要积极开辟并建立沟通中欧的集装箱海铁联运通道和口岸通关协调机制，打造“中欧班列”品牌，建设沟通境内外、连接东中西的运输通道。同时，加快参与郑州、西安等内陆城市建设国际陆港，加强内陆口岸与沿海、沿边口岸通关合作，开展跨境贸易电子商务服务试点。

（2）适应我国经济发展的“新常态”

十八以来，受国民经济宏观调控及转型发展的影响，国民经济增长速度放缓，港口货物吞吐量的增长速度

也在放缓。2014 年，我国规模以上港口完成货物吞吐量 111.6 亿吨，同比增长 4.8%，低于国民经济增长速度 2.6 个百分点，规模以上港口集装箱吞吐量 20093 万 TEU，增长 6.1%，低于国民经济增长速度 1.3 个百分点。当前，世界经济正处于深度调整之中，复苏动力不足，地缘政治影响加重，不确定因素增多，推动增长、增加就业、调整结构成为国际社会共识。我国经济下行压力还在加大，发展中深层次矛盾凸显，今后面临的困难可能还要大。我国经济发展进入新常态，增长速度正从 10%左右的高速增长转向 7%左右的中高速增长，经济发展方式正从规模速度型粗放增长转向质量效率型集约增长，经济结构正从增量扩能为主转向调整存量、做优增量并存的深度调整，经济发展动力正从传统增长点转向新的增长点。在 2015 年政府工作报告中将国内生产总值预期增长目标调整为 7%左右，而国内生产总值的增长与港口货物吞吐量的增长是呈正相关的。预计 2015 年及今后一段时期，全国港口吞吐量增长速度可能会低于国民经济发展速度，但我国货物贸易大国、资源能源进出口大国的地位短期内不会发生改变。因此，我国港口在今后一段时期内总体上会处于平稳发展的阶段，即我国港口货物吞吐量和集装箱吞吐量增长将进入中速或中低速增长的“常态”。

（3）积极应对集装箱船

舶大型化、联盟化的发展

对于集装箱运输来说，船舶大型化并不仅仅意味着单位运输成本降低，更在于未来集装箱班轮公司及其联盟将依靠船舶大型化构建起全新全球航运网络，即由传统钟摆式改为轴幅式，挂靠港减少，单次航程综合成本降低。对集装箱港口来说，船舶大型化一方面意味着对港口能力的挑战，包括航道、码头水深、装卸设备、装卸时间、集疏运能力等，另一方面未来将引起集装箱港口地位格局重新调整。为保证大型船舶的货源充足，地区主枢纽港必须有足够的支线进行喂给，干线运输、支线运输和喂给运输组成的集装箱运输格局将逐渐形成，集装箱港口也由此分工成枢纽港、支线港和喂给港。因此，我国集装箱港口要积极采用合作共赢、合理分工等有关措施来应对集装箱船舶大型化、联盟化的发展。

（4）为客户提供全程物流服务

我国集装箱港口发展全程物流是将腹地范围内的货代、船代、公路运输商、铁路运输商、船公司、港口服务商等各个方面的资源进行分工合作，为货主设计全程物流方案，提供满足货主运输需求的相应服务，使得货物从发货地开始就能够实现整个运输的安全、及时，并达到低运输成本。此时的港口不在仅仅是运输中的一个环节了，而是控制全程运输的主要物流经营商，全程物流经营商要开展的业务范围

也较多，包括码头经营、货运代理、船舶代理、多式联运、集装箱拆装箱、简单加工包装等等，这些业务的开展将改变港口原来的装卸、仓储等单一功能的局面，进一步优化港口经济增长方式。港口企业只有重视掌握客户的供应链需求，为客户直接提供全程物流服务，才能更有效地营销港口企业自身。如山西怀仁某瓷业有限责任公司是目前国内规模最大的日用陶瓷生产企业，产品畅销国内外，天津港物流发展公司凭借着堆场、机械设备、报关报检、海运订舱等资源优势，为该企业提供了全程物流服务，帮助该企业解决了堆存、报检、海运订舱等方面的困扰，降低了出口货物的物流成本，从而赢得了该公司的青睐，委托天津港负责发运其装载瓷器的内外贸集装箱。天津港定制的全程物流方案成功后，山西省其他出口企业也纷纷慕名前来要求合作。据了解，目前天津港已先后成功开发了 PVC 树脂、再生资源、液体化工、集装箱配件、高岭土等多个全程物流项目。天津港全程物流服务的成功案例，正是其满足客户供应链管理需求的生动体现，将促使天津港从码头营运商实现向物流营运商的业务拓展。

（5）开展以“门到港”、“港到门”为特色的集装箱多式联运服务

以集装箱港口为枢纽的多式联运是港口开展物流服务的重要方面。而我国港口的多式联运体系还并不完

善，所以在今后一段时期内，多式联运将成为我国港口物流发展的重点，建议港口企业要充分发挥港口枢纽衔接各种运输方式的优势，以港口集装箱为重点加快推进多式联运，积极发展铁水联运、海河联运、水水中转、甩挂运输。以集装箱铁水联运为例，港口是集装箱多式联运最重要的枢纽节点，而铁路是综合运输体系中大运量、长距离地面运输的主要手段之一，随着我国港口集装箱货源地向中西部地区延伸，更应充分发挥铁路的作用，加快发展集装箱铁水联运，优化港口集疏运结构，促进我国港口物流的可持续发展。

我国港口企业重视开展为客户提供以“门到港”、“港到门”为特色的港口物流服务。如近年来，大连港与铁道部门合作，在已开通大连至沈阳、长春、哈尔滨等集装箱干线班列的基础上，推出“点对点”大列内贸集装箱循环车组，开通了五棵树、吉林西、长春东、沈阳等路局管内大列循环车组，目前的内贸集装箱班列已逾50班/周。在内贸集装箱班轮方面，大连港共开辟了至广州、上海、宁波、青岛、漳州、泉州等 9 条航线。大连港在国内沿海港口中将粮食散装船运输改为集装箱运输，其码头企业自行设计的自动化散粮装箱设备的装箱能力达到 400 TEU/天。大连港并且在沈阳东站、长春、吉林等“无水港”也建设了散改集设施，将物流服务开展到客

户家门口，为东北地区玉米、大豆、水稻等大宗散粮运输提供了高效优质的全程物流服务。大连港的物流运作实践，突破了港口企业只能在港区码头为客户提供物流服务的局限，而且把物流作业和服务做到了生产集聚地和消费地，根据客户的供应链需求，大力开展“门到港”、“港到门”的集装箱内陆段物流服务，逐步使港口码头业务、港口物流业务与客户的供应链融为一体。

（6）建设内陆无水港，拉近沿海港口与内陆腹地之间的联系

随着我国沿海产业逐步向中西部梯度转移，内陆地区的内外贸货物通过港口运输的也渐渐增多，促使沿海港口纷纷在货源集中的内陆地区建立无水港。2002 年 10 月，北京朝阳口岸与天津港口岸签署直通协议，这是口岸跨关区通关的有益尝试，在全国首开“无水港”先例。短短几年时间，从北到南已形成了若干“无水港”群，包括以大连港为龙头的东北“无水港”群、天津港牵头的东中西部16个省市区“无水港”群、以宁波港建立的金华、义乌、绍兴、余姚及衢州为主的江浙“无水港”群。由于内陆无水港引进了货代、船代、物流公司等相关企业和海关、国检等口岸单位，内陆地区的货主不用到沿海港口办理货物进出口审批手续，在无水港内就能享受“属地申报，口岸验放”，完成订舱、报关、报检等手续。随着“一带一路”

国家战略的实施，内陆无水港将成为丝绸之路经济带的重要节点，不仅有利于沿海港口加强与内陆地区的联系，扩大了港口腹地范围，而且也为广大中西部地区的客户提供了便利，降低了运输成本，促使港口与口岸单位提供的服务越来越接近外贸进出口货物的内陆目的地与发送地。