目 录

我国煤炭码头通过能力与需求分析

…… 1

2014 年汽车滚装行业回顾

……10

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

我国煤炭码头通过能力与需求分析

一、我国煤炭市场情况

2014 年，我国煤炭消费量约 35.1 亿吨，连续两年下降，同比下降 2.5%，见表 1。煤炭产量完成 38.7 亿吨，同比增长 5.16%。全年累计进口煤炭（包括褐煤）2.91 亿吨，同比下降 10.9%，金额同比下降 24.4%；出口煤炭（包括褐煤）574 万吨，同比下降 23.5%，金额同比下降 35.5%；全年净进口煤炭近 2.85 亿吨，同比下降 10.9%。2014 年有关煤炭的数据大多以下降为主，这也反应出市场的冷淡行情。

表 1 2009～2014 年我国煤炭生产、消费量和进出口情况　　单位：亿吨

年份	2009	2010	2011	2012	2013	2014
煤炭生产量	29.73	32.4	35.2	36.5	36.8	38.7
煤炭消费量	29.58	31.8	35.7	36.6	36.1	35.1
煤炭进口量	1.26	1.65	1.82	2.89	3.27	2.91
煤炭出口量	0.22	0.19	0.15	0.09	0.07	0.06

2014 年全国煤炭市场整体呈现大幅下跌后弱势持稳再起暖回升的态势。国内外的经济环境对煤炭市场都不利，我国经济结构不断调整，电力、钢铁、水泥等能源原材料需求显著降温，煤炭消费总体受到较大影响。由于煤炭消费增长基本停滞，煤炭库存长期处于高位，销售难度不断加大，价格不断被压低，上半年部分煤矿特别是部分中小煤矿进一步停产、减产，煤炭产量较快增长势头基本得到抑制。下半年，在有关部门加强对违法违规和不安全煤矿生产监管的情况下，煤炭产量进一步得到遏制。从内蒙古、山西、陕西等三大

煤炭主产区来看，煤炭产量总体同比出现一定幅度下降。虽然国内原煤产量增长已经得到初步遏制，煤炭进口量也出现一定程度回落，但是，由于煤炭需求增长乏力，国内各环节煤炭库存不仅没有出现明显回落，反而出现不同程度增加。

2014 年，我国铁路煤炭发运量为 22.9 亿吨，同比下降 1.3%。其中，大秦线完成煤炭发运量 4.5 亿吨，同比增长 1.1%；侯月线完成煤炭发运量 1.9 亿吨，同比增长 0.8%。

二、港口煤炭发运量与吞吐量

2014 年，我国港口完成内贸煤炭发运量约 6.75 亿吨，同比增长 2.12%；完成外贸煤炭发运量约 592 万吨，同比下降 21.43%。具体港口完成煤炭发运量情况如表 2 所示：

表 2　2014 年我国主要港口煤炭发运量　单位：万吨

序号	港口	内贸	增幅（%）	外贸	增幅（%）
1	秦皇岛港	23646	0.49	60	72.91
2	天津港	7575	22.81	262	-17.45
3	唐山港	15579	-1.50	119	-45.66
4	黄骅港	13728	4.17	18	-59.00
5	青岛港	1107	60.04	62	-23.46
6	日照港	884	-20.04	47	1.08
7	连云港港	417	-5.44	6	114.29
8	营口港	535	70.17	-	-
9	锦州港	1457	-27.70	-	-
10	烟台港	32	-78.92	-	-
11	防城港	204	-48.24	18	125.00
12	宜昌港	179	105.28	-	-
13	芜湖港	518	-18.19	-	-
14	南京港	354	2.08	-	-
15	徐州港	1303	7.39	-	-

2014 年内贸煤炭发运量超过 1 亿吨的港口仍然为秦皇岛

港、唐山港和黄骅港，三港合计所占比例为78.51%，比上一年度略有下降。外贸煤炭发运量以沿海北方七港为主，其中天津港和唐山港所占比例最高，两港合计所占比例为64.26%，比上一年度下降约7个百分点。由此可见,港口煤炭发运量还具有较高的集中度。沿海北方七港完成发运量合计6.29亿吨，占总发运量的93.19%，集中度比上一年度略有增加。

2014年，我国港口完成煤炭及制品吞吐量21.89亿吨（表3），增幅低于一次发运量的增幅，这种情况较为少见，但极有可能成为未来港口煤炭运输的主流趋势。

表3　2009～2014年我国港口煤炭总吞吐量情况　　单位：万吨

年份	2009	2010	2011	2012	2013	2014
总吞吐量	132300	164600	194300	199600	217300	218900
增幅（%）	17.08	24.41	18.1	2.73	8.87	0.7
一次发运量	46458	55600	66000	61937	66840	67517
增幅（%）	-9.04	19.68	18.7	-6.16	7.92	2.2

根据2014年我国主要港口煤炭吞吐量统计，32个港口完成吞吐量15.7亿吨,详见表4。2014年我国主要港口煤炭吞吐量中，超过1亿吨的港口共有5个，比去年减少1个。其中，环渤海港口有3个，长三角港口有2个，上海港主要由于业务结构调整造成吞吐量未过亿吨，未来可能会继续如此。长江流域是煤炭的重要需求区域，区内港口主要作为煤炭中转港和煤炭进口港，二程甚至三程船运输较多，在表2中并无这些港口的发运量的统计，运输经济性和换装便利性是重要因素。

表 4　2013～2014 年我国主要港口煤炭吞吐量统计　　单位：万吨

序号	港口	**2014 年**	**2013 年**	**增幅（%）**
1	秦皇岛港	23812	23690	0.51
2	天津港	7947	6635	19.77
3	唐山港	17805	18646	-4.51
4	黄骅港	14056	13693	2.65
5	青岛港	1944	2074	-6.27
6	日照港	2386	3147	-24.18
7	大连港	1372	1566	-12.39
8	营口港	2025	2741	-26.12
9	锦州港	1500	1958	-23.39
10	烟台港	1567	1928	-18.72
11	防城港	4489	4636	-3.17
12	钦州港	1500	1311	14.42
13	宜昌港	208	150	38.67
14	芜湖港	1817	1700	6.88
15	南京港	5852	5476	6.87
16	徐州港	2410	2321	3.83
17	连云港港	2151	2186	-1.60
18	上海港	9846	12142	-18.91
19	宁波-舟山港	10597	11139	-4.87
20	苏州港	12240	10441	17.23
21	广州港	8528	7603	12.17
22	南通港	5248	5242	0.11
23	镇江港	4117	3937	4.57
24	厦门港	2533	2390	5.98
25	福州港	3095	3124	-0.93
26	泉州港	1454	1413	2.90
27	珠海港	3214	2477	29.75
28	湛江港	1690	1729	-2.26
29	重庆港	484	548	-11.68
30	武汉港	461	463	-0.43
31	深圳港	406	398	2.01
32	中山港	231	236	-2.12

资料来源：根据各港口资料整理

2014年我国主要港口煤炭吞吐量占总煤炭吞吐量的比例为71.72%，比上一年度略有下降。在32个港口中有一半的煤炭吞吐量同比下降，同比下降的港口在逐年增多，这也将成为一种新的趋势，同时，传统老牌具有煤炭运输优势的港口

呈现的下降趋势较为严重，中转型港口较为平稳。吞吐量下降最多的为营口港，下降幅度与上一年度下降幅度最大的港口差不多；吞吐量上涨最多的为宜昌港，增幅明显小于上一年度上涨幅度最大的港口。

三、我国港口煤炭码头建设与发展现状

2014 年，建成投产的项目为黄骅港（煤炭港区）四期工程，共有 1 个 10 万吨级和 2 个 7 万吨级、1 个 3.5 万吨级煤炭装船泊位（水工结构均按靠泊 10 万吨级散货船舶设计和建设），泊位长 1072.5 米；平行北港池东护岸建设 1 个 5 万吨级煤炭装船泊位，泊位长 310 米，以及相应配套设施；设计年通过能力为 5460 万吨。建成试投产的项目有：唐山港京唐港区 36#37#煤炭码头工程接卸泊位，2 个 15 万吨级煤炭卸船泊位，码头主体结构按照同时靠泊 2 艘 20 万吨级散货船设计；温州港华润电厂煤炭接卸码头工程为 3.5 万吨级煤炭接卸码头泊位 1 个（水工结构按靠泊 5 万吨级散货船舶建设）及相应配套设施，年设计通过能力 223 万吨；华能苏州港太仓港区煤炭中转基地码头工程包括 6 个泊位，其中 10 万吨级和 5 万吨级煤炭接卸泊位（水工结构均按靠泊 15 万吨级船舶设计）各 1 个，5000 吨级煤炭装船泊位 4 个，吞吐能力 1500 万吨；海丰电厂煤炭码头工程包括一个 5 万吨级（水工结构按照靠泊 10 万吨级散货船舶设计）煤码头泊位和一个 3000 吨级重件泊位，以及防波堤、航道、港池等配套设施，设计年煤炭通过能力 637 万

吨；珠海港北顺岸煤炭码头工程包括1个10万吨级煤炭接卸泊位（码头水工结构按靠泊15万吨级散货船设计）、3个3千吨级和1个2千吨级装船泊位（码头水工结构按靠泊7万吨级散货船设计），设计年通过能力为2000万吨；汕头港海门港区煤炭中转基地2#泊位和广州港珠江电厂煤炭码头扩建工程等，合计建成煤炭接卸泊位11个、能力7140万吨，新增二次装船泊位19个、能力2720万吨。此外，宁波港镇海港区1#-3#煤炭接卸码头完成功能调整改造工程，减少接卸泊位2个、减能450万吨，减少二次装船泊位1个，减能70万吨。沿海新建和改造合计净增煤炭接卸泊位9个、能力6690万吨，净增二次装船泊位18个、能力2650万吨，具体如表5所示。

表5　我国10万吨级及以上煤炭泊位情况

港口	泊位名称	主要用途	泊位长度（米）	靠泊能力（万吨级）	通过能力（万吨）	建成日期
秦皇岛	煤四期706#	装船泊位	341	10	1000	1997
	煤五期902#	装船泊位	343	15	5000	2006
	煤五期903#	装船泊位	282	10	（五期）	2006
黄骅港	203#泊位	装船泊位	840	10	3000	2004
	煤四期	装船泊位	1072.5（五期）	10	5000（五期）	2014
唐山港京唐港区	四号港池32#-34#	装船泊位	770	10	3000	2008
	36#	接卸泊位	428	15	1400	2014
	37#	接卸泊位	428	15	1400	2014
唐山港曹妃甸港区	挖入式西侧	装船泊位	1514（一期）	10	5000	2008
	挖入式西侧	装船泊位		10	（一期）	2008
	国投	装船泊位	1179（续建）	15	5000	2012
	国投	装船泊位		15	（续建）	2012
	国投	装船泊位		10		2012
	秦港股份	装船泊位	1435（二期）	10	5000	2012
	秦港股份	装船泊位		10	（二期）	2012
天津港	南九	装船泊位	1110（南7-10）	20	4300	2002

	南十	装船泊位		20		2002
	神华	装船泊位	890	15	4500（一期）	2006
青岛港	前湾港区	装船泊位	566	10	1500	1995
		装船泊位		10		1995
	前湾港区	装船泊位	420	20	2300	1999
日照港	煤 1#	装船泊位	844	15	4500	1985
	煤 2#	装船泊位		15		1985
苏州港	太仓港区	中转泊位	300	10	1200	2014
宁波-舟山港	穿山港区	接卸泊位	520	15	900	2012
	六横煤炭码头	中转泊位	400	15	1000	2009
福州港	罗源湾可门 10#	中转泊位	450	15	1200	2009
	国电煤炭码头	接卸泊位	285	10	680	2013
泉州港	鸿山热电厂	接卸泊位	310	10	513	2010
珠海港	神华	接卸泊位	590	10	2000	2012
	神华	接卸泊位		10		2012
	北顺岸	接卸泊位	349	10	1500（整体）	2014
湛江港	300#	中转泊位	349	15	800	2010
钦州港	广西天盛	中转码头	352	10	900	2010
防城港	20#	接卸泊位	630	15	3000	2012
	21#	接卸泊位		15		2012
	22#	接卸泊位		15		2012

2014年在建的煤炭码头情况为：锦州港煤炭码头一期工程、唐山港京唐港区 36#-40# 泊位工程装船泊位和曹妃甸港区秦港煤炭码头二期工程、华电煤炭码头工程等项目取得不同程度进展，预计2015年可以建成投产。盐城港滨海港区煤炭中转储运基地码头工程、镇江港高资港区神华煤炭码头工程、嘉兴港独山港区煤炭中转码头工程、国投湄洲湾煤炭储运基地码头工程等取得不同程度进展。

四、我国港口煤炭码头通过能力与需求分析

按照新建煤炭码头隔年释放通过能力的规律计算，2013年我国港口煤炭码头泊位总数没有变化，变相减能611万吨，而2014年煤炭吞吐量比上一年度增加1600万吨，结合煤炭市场低迷状况，对我国港口煤炭码头通过能力与需求的平衡度是件好事，然而2014年新增的码头通过能力很有可能会对新一年度的供需平衡带来巨大影响，值得关注。为对主要港口的煤炭码头通过能力与需求进行更加细致的分析，在此选取超过10万吨级码头泊位与相应的吞吐量量数据进行客观对照，详见表6。

表6　2014年大码头煤炭吞吐量与通过能力情况　单位：万吨

序号	港口	吞吐量	设计通过能力	能力缺口
1	秦皇岛港	23812	6000	-17812
2	唐山港	17805	18000	195
3	天津港	7947	8800	853
4	黄骅港	14056	3000	-11056
5	青岛港	1944	3800	1856
6	日照港	2386	4500	2114
7	宁波-舟山港	10597	1900	-8697
8	福州港	3095	1880	-1215
9	泉州港	1454	513	-941
10	珠海港	3214	2000	-1214
11	湛江港	1690	800	-890
12	钦州港	1500	900	-600
13	防城港	4489	3000	-1489
	合计	93989	55093	-38896

注：能力缺口数据负数表示能力缺口，正数表示能力富余

在13个拥有10万吨级及以上泊位的港口（苏州港大码头泊位计入下一年度统计）中，有9个港口存在着能力缺口，比上一年度减少一个港口；从合计数来看，总能力缺口为3.89亿吨，与上一年度相差不大。具体来看煤炭吞吐量超过

亿吨的港口情况：秦皇岛港因为历史因素，一直靠小码头泊位进行操作，理论上的能力缺口一直巨大，这已成为惯性，2014 年能力缺口数据略有增加；唐山港由于吞吐量的下降，使得能力略有富余，平衡度较高；黄骅港作为新生港口，在发挥煤炭转运港作用不断增强的情况下，专业泊位能力在逐渐提高，虽然 2014 年的能力缺口显示还相当大，但新增能力在下一年度将全面释放，能力缺口将大幅下降；宁波-舟山港作为典型的中转港，大船进小船出的情况较为突出，虽然仅有一个 15 万吨级的大码头泊位，并不妨碍其小泊位的转运能力，从经济效益来说，通过小泊位可以提高泊位利用率，更为实用，对于这种能力缺口的差异不用过于担忧。与能力有缺口的港口相比，能力富余的港口无论从数量还是从规模上来看都较小，然而有个突出的问题是，因为设计通过能力统计的是大码头泊位的，而吞吐量是整个港口的，在实际运作过程中，小码头泊位承担了很大的吞吐量，有能力缺口不能代表实际有那么大的缺口，而有能力富余的就一定确定这个港口存在着能力富余，这一点是需要重点对待的，少量的富余是合理的，过多的富余要考虑是否可以进行产能转移及变更，以免造成过度浪费。

2014 年汽车滚装行业回顾

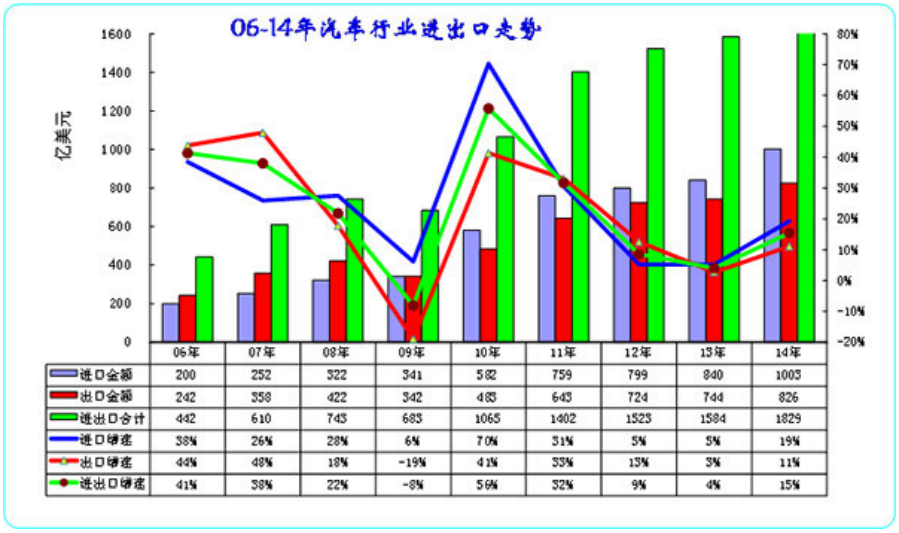
一、国内汽车市场概况

2014 年 1-12 月汽车总计销量 2408 万台，累计增速 8.27%，增速逐步放缓,；从年度走势看，09 年以来的汽车增速似乎是一路大幅快速下滑。09 年和 10 年高增速，11 年和 12 年超低增速，由此带来 13 年的 14%高增长。受到国内经济下行压力加大，同时受各大城市的限牌与环保要求的制约，直接导致了 2014 年国内汽车市场增速放缓。过去 10 年国内汽车市场爆发式增长模式将难以为继，汽车市场发展将逐步迈向成熟。

2014 年国内汽车市场从表现形式上呈现出四种格局：市场规模呈现“高基数、低增长”的新常态；市场发展焦点由一线城市向二线城市转移；购车方式由新购向置换模式转变；购车人群逐步年轻化。

二、国内汽车进出口市场

根据海关总署公布的 2014 年 1-12 月国内汽车外贸进出口市场的数据：



	06年	07年	08年	09年	10年	11年	12年	13年	14年
进口金额	200	252	322	341	582	759	799	840	1003
出口金额	242	358	422	342	483	643	724	744	826
进出口合计	442	610	743	683	1065	1402	1523	1584	1829
进口增速	38%	26%	28%	6%	70%	31%	5%	5%	19%
出口增速	44%	48%	18%	-19%	41%	33%	13%	3%	11%
进出口增速	41%	38%	22%	-8%	56%	32%	9%	4%	15%

图 1 2014 年国内汽车外贸进出口情况

2014 年 1-12 月全年全国汽车整车及零部件进出口贸易总额累计 1829 亿美元，同比累计增长 15%。

汽车行业进出口历经几个阶段，进出口的增速特征也体现的较充分。02 年-07 年中国靠出口高增长而经济增速较快，在此背景下的汽车行业出口增速高于进口增速。但自 08 年-10 年的汽车进口增速超越出口增速，加之进口促进战略的实施，中国成为拉动世界经济和高端消费的主要市场。11-14 年以来的进出口都进行调整，而进口近期恢复较快。

2014 年 1-12 月进口增速 19%，相对于国内乘用车车市较快增长。2014 年国家适时出台了支持外贸稳定增长的一系列措施，出口企业的信心不断增强。出口拉动行业增长的效果也有改善，14 年出口增速 11%。

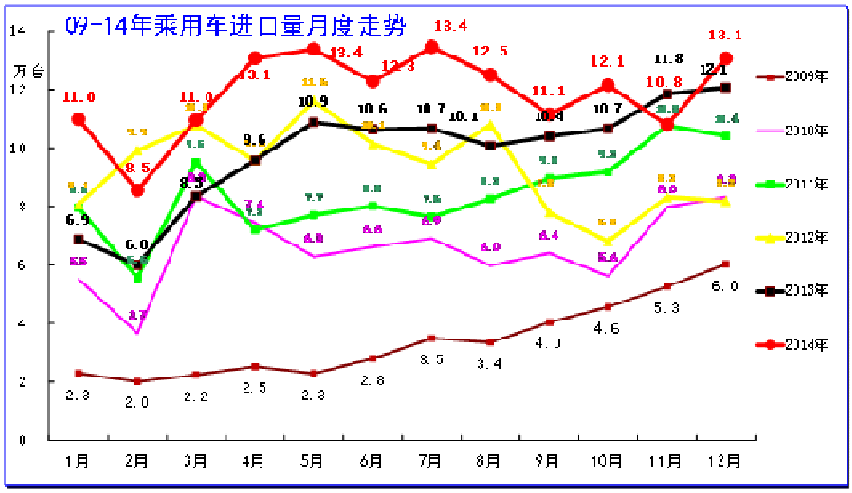


图 2 2009-2014 年乘用车进口量月度走势

从整车进口商品市场表现看，近几年汽车进口增长动力减弱，增速从 10 年的 93%下降到 11 年的 28%和 12 年 9%，13 年全年进一步下滑到 6%，14 年 1-12 月恢复到 19%。12-13 年

狭义乘用车进口增长在 7%左右，低于国产车市的总体增速. 但今年进口狭义乘用车的刚性需求较强，狭义乘用车 21%的增速高于国产车的增速，这是进口车滞后于国产车的结构性回暖体现，狭义乘用车进口消费需求仍好于投资类产品，尤其是卡车类进口低迷。

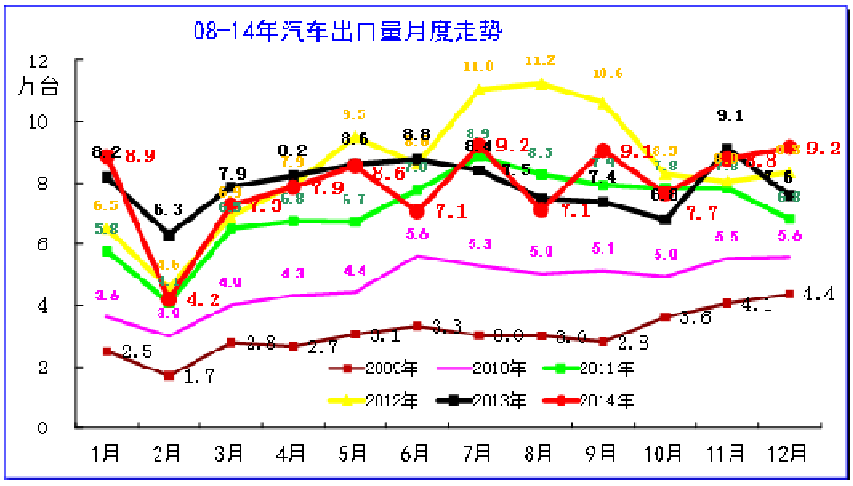


图 3 2008-2014 年汽车出口量月度走势

中国汽车出口出现持续的增速下滑局面，06 年时的增速在 100%左右，随后到 11 年下滑到 50%左右，13 年已经是负增长局面，14 年 1-6 月仍延续负增长局面，但 13 下半年负增长，导致 14 年增长的基数偏低。14 年的出口持续在低迷中，1 季度负增长 9%，2 季度负增长 8%，而 13 年 3 季度负增长 30%的情况下，14 年 3 季度增长一些。目前局面与 09 年局面类似，持续的大幅下滑，这也是新兴经济体分化衰退的结果。

从月度走势看，近两年的出口仍呈现季节性特征，呈现夏季走高过山车的见顶回落走势特征。12 年 8 月的汽车出口达到 11.2 万的峰值，随后就是

一路下行。14 年的 1 季度出口量低迷，3-5 月的出口有明显恢复的态势，但 6 月和 8 月的出口又是回归低迷。9 月的出口数量增长是异常的，12 月的出口也是异常较强。

三、汽车滚装航运市场

1.市场整体走势



图 4 2009-2014 年全国滚装码头总吞吐量情况

2014 年汽车滚装航运市场增速呈现微增长态势，行业全年装卸总量 471 万辆，实现 3.52%的增长，其中外贸业务增速放缓、内贸业务走强，行业发展出现业务结构性调整。

2014 外贸进口滚装化率 IRR 为 82%，较上年下降 5 个百分点，主要受近年来平行进口模式的影响，外贸进口滚装占有率的下滑受到了冲击；而外贸出口市场由于进口国市场乏力加之国外出口政策门槛调整，同时 CKD 出口模式比例增加，导致了外贸滚装出口总量大幅下滑 27.11%。另外目前内贸市场滚装化率仅为 7%，而随着整车厂商西进战略的布局，内贸滚装市场未来增长空间较大；同时受国家长江黄金水道战略的影响，未来内贸滚装市场将迎来利好，内贸市场开发潜力极为可观。

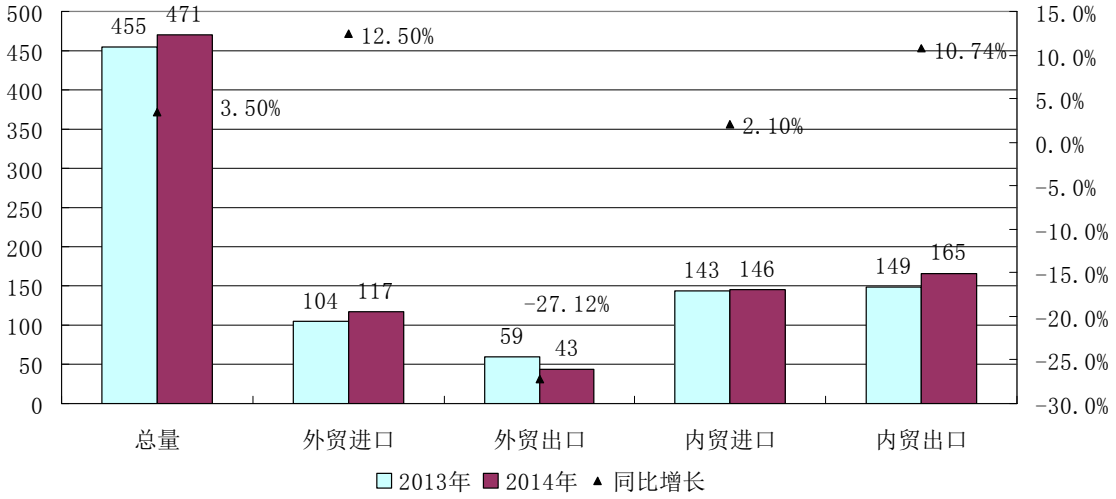


图 5 2014 年外贸滚装进出口变化情况

2014 年外贸进口市场虽增速达 11.43%，但受国内各进口商库存压力加剧，未来走势将逐步滑落萎缩；外贸出口市场更是出现了大幅下滑，出口市场的不振究其原因主要是：首先出口中东、非洲、南美受地缘政治与战争的影响，需求量大幅下降，其次受进口国贸易壁垒的制约，国内厂商改变原本整车出口模式向 KD 件出口模式转变。

内贸市场成为 2014 年行业发展的亮点，随着国内各家整车厂商西部战略，长江滚装航运市场迎来了发展良机，2014 年长江沿岸新建口岸产能的逐步释放，也一定助推了内贸航运市场的加速发展。未来内贸市场将是国内滚装航运市场的主要增长点。

2.行业格局

行业目前在各方努力下，国内岸线布局现状基本能够支撑中国滚装行业未来 10 年的发展。随着长江战略兴起，国内滚装航运产能将进一步得到优化配置，逐步形成以背靠华北汽车产业群、华东汽车产业群、华南汽车产业群与华中汽

车产业群的滚装航运市场格局。

2014年国内各大码头滚装业务量完成情况：

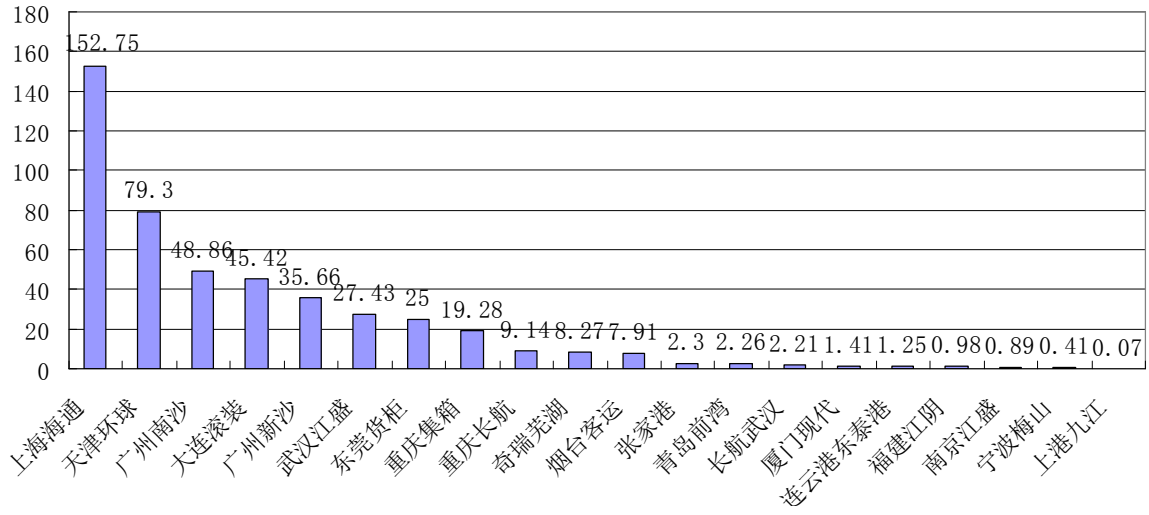


图 6 2014 年国内各大码头滚装业务量情况

可以看出目前整个行业依旧是以上海、天津、广州、大连、武汉等口岸为主导的格局，而各家新批口岸进口业务已经起步，产能正逐步释放，未来行业竞争进一步加剧；

从各口岸外贸进出口情况看，上海、天津都不同程度出现了下滑，广州与大连出现了明显增幅。但整体上行业格局依旧未发生变化。

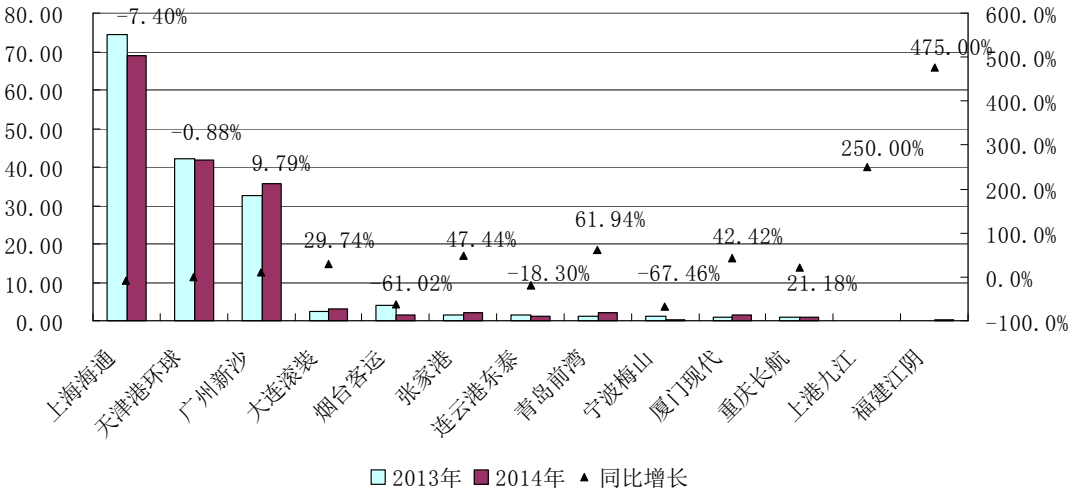


图 7 2014 年各口岸外贸滚装进出口变化情况

从各口岸内贸进出口情况来看 2014 年行业内贸业务增幅明显加快；可见经过多年市场耕耘，整车水运比例已得到较快发展；随着长江战略提上日程，未来内贸业务增长是推动市场发展主要力量。

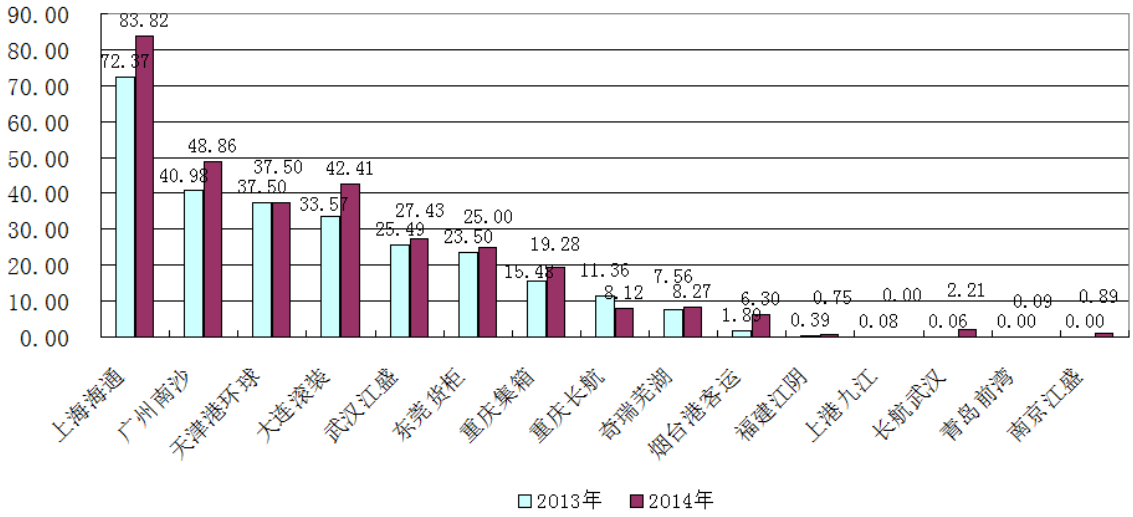


图 8　2014 年各口岸内贸滚装进出口变化情况

四、行业发展展望

1. 挑战

✓　国内汽车消费市场进入“高基数、低增长”的新常态，外贸进口市场受其影响，发展阻力加大，增速放缓势头回落，导致行业整体盈利情况下滑；

✓　外贸出口市场面临技术能力不足与关税保护双重压力；

✓　平行进口政策落地对现有汽车进口渠道带来冲击；

✓　行业管理模式较为粗放与客户精细化管理需求不匹配，市场逐步向专业码头倾斜；

✓　岸线资源紧张，行业资源利用效率的提升改善迫在眉睫；

✓　新能源汽车市场发展，对行业提出服务能力提出新要求。

2. 机遇

✓ 国内汽车消费市场增速放缓，行业利润下滑，各主机厂逐步关注整车物流成本；

✓ 二三线成为汽车市场“主战场”,内陆市场潜力仍待进一步开发；

✓ 汽车内贸水运占全国汽车市场份额较低,发展潜力大；

✓ 随着内贸水运的兴起,加速推进了沿海与内陆港口的合作，并进一步优化滚装水运网络的配置；

✓ 国家长江战略将对汽车内贸水运发展起到极大的促进作用；

✓ 国家“一带一路”战略，汽车外贸出口市场有望回暖。

当前中国经济正处于此轮经济周期的底部调整期，整体经济环境较为不景气，2014 年经济增速 7.4%，下行压力逐步加大，受此影响行业未来发展势必将受到前所未有的压力。在行业形势竞争压力加剧的情况下，原有粗放型的增长模式的弊端正逐步暴露，行业投资建设不合理、缺乏系统性规划导致各口岸忙闲不均，产能过剩、资源浪费的现象，严重制约了行业的健康发展。同时过去 10 年行业高速发展的态势也掩盖了行业业务环节多、等待时间长等固有顽疾，影响了行业服务质量与汽车物流市场中的占有率。

伴随这轮中国经济的调整，对行业既是挑战又是机遇，行业必须改变固有的发展思路，行业必须从传统滚装业务模式向上下游物流服务端延伸，将创新思维不断融入传统产业，催生出新的商业模式和服务业态，逐步向专业化口岸物流平台转型；同时必须提升自身管

理技术水平，加大行业服务软实力建设投入，为用户提供更多样化的综合物流服务，方能在市场低谷期立于不败之地。

(作者：孙超 单位:中国港口协会汽车滚装码头分会)