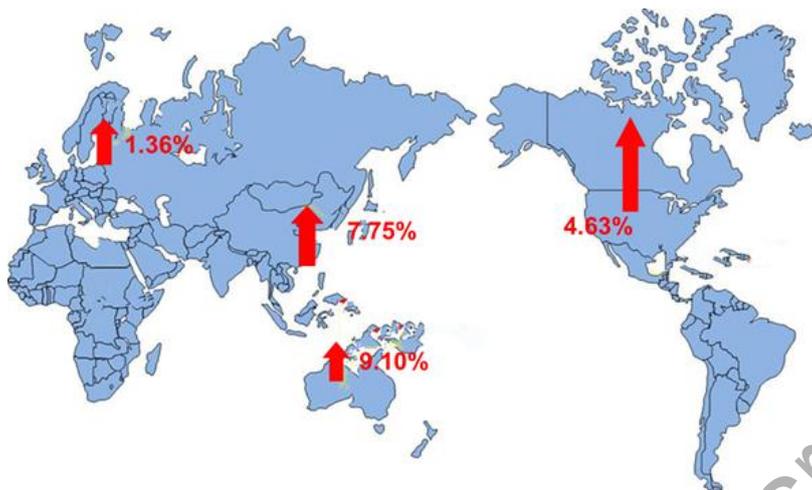


全球港口发展季度分析报告

——全球经贸形势稳定，港口生产增速持续增长

◇ 全球各地区主要港口货物吞吐量增幅



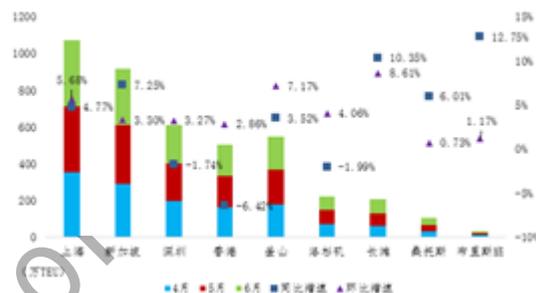
- **全球主要港口生产形势持续向好。**二季度，全球经贸形势延续去年良好增长格局，持续复苏。全球港口货物吞吐量保持稳定增长，主要港口完成货物吞吐量 30.22 亿吨，同比增长 7.23%。其中，全球主要集装箱港口吞吐量增速为 3.5%，增速相比去年同期有所回调。
- **全球码头运营商权益吞吐量平稳增长。**二季度，世界经济复苏放缓，全球贸易形势多变，但全球码头运营商整体运营仍然维稳向好。其中，中国本土的码头运营商表现较为良好，招商局港口权益吞吐量单季度突破千万，排名登顶；国外码头运营商继续保持正增长态势，但增速有所放缓。

专题导读 ▶▶▶

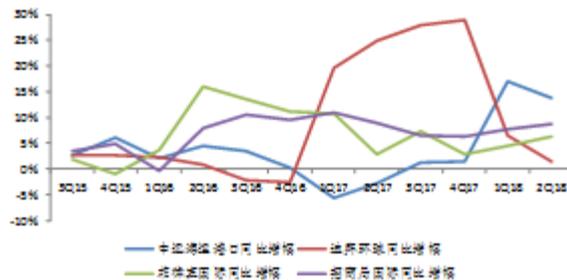
- 专题一：全球集装箱港口发展的“中年危机”
- 专题二：防治港口污染 建设绿色港口

全球港口发展走势▶▶▶

全球主要集装箱港口吞吐量和增长率



全球主要码头运营商权益吞吐量增速



其他成果▶▶▶

- 全球最具潜力港口排名
- 中国沿海港口集装箱服务效率指数

港口发展研究室 ▶▶▶

赵楠 谢文卿 陈伟杰 张静
电话: 021-65853850 转 8033
邮箱: rockyzhao1986@163.com
传真: 021-65373125



全球港口发展季报

2018 年第二季度

WWW.SISI-SMO.COM

上海国际航运研究中心

2018 年 8 月

上海高校知识服务平台建设项目资助（编号：ZF1209）

目 录

第 1 章 全球港口第二季度生产状况评述	1
1.1 全球港口运行总体情况分析	1
1.2 全球港口集装箱吞吐量分析	7
1.3 全球港口干散货吞吐量分析	13
1.4 全球港口液体散货吞吐量分析	16
第 2 章 全球码头运营商第二季度运营状况评述	20
2.1 全球码头运营商总体发展情况分析	20
2.2 中远海运港口有限公司吞吐量分析	21
2.3 招商局港口吞吐量分析	22
2.4 迪拜环球港务集团吞吐量分析	25
2.5 菲律宾国际集装箱吞吐量分析	26
2.6 AP 穆勒码头集装箱吞吐量分析	27
专题一：全球集装箱港口发展的“中年危机”	29
专题二：防治港口污染 建设绿色港口	36
附 表	42
大事记	44
主要数据来源及参考文献	47

第1章 全球港口第二季度生产状况评述

1.1 全球港口运行总体情况分析

继 2017 年世界经济回暖升温，2018 年上半年全球经济继续保持稳定增长。国际货币基金组织（IMF）、世界贸易组织（WTO）等主要国际机构纷纷上调 2018 年世界经济和贸易增长预期，预计 2018 年全球经济增速为 3.9%，商品贸易量增速为 4.4%，与前些年相比整体处于高位。在此背景下，全球港口生产形势持续良好涨势，2018 年二季度全球主要港口完成货物吞吐量 30.22 亿吨，同比增长 7.23%。

下半年，全球经济不确定因素增多，尤其是中美贸易战愈演愈烈，对全球经济发展及货物运输需求产生了一定的负面影响。此外，受船用燃料油价上涨、英国脱欧等不利因素影响，全球港口生产将面临较大下行压力。



注：左侧坐标表示港口货物季度增速和全球 GDP 增速，右侧坐标表示全球 PMI 指数

数据来源：中国交通运输部网站、摩根大通网站、中国银行。

图 1-1 2015. Q3-2018. Q2 全球经济及港口吞吐量增速

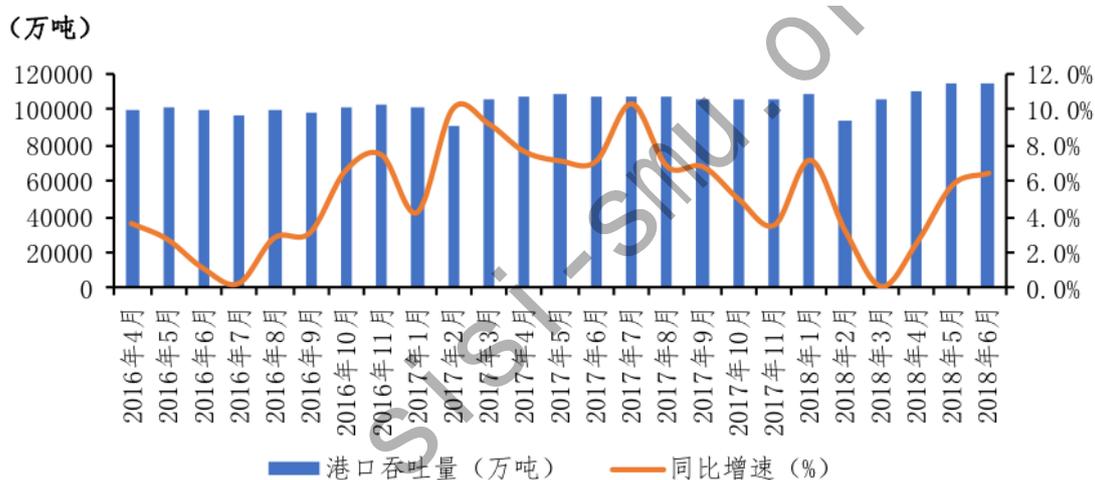
1.1.1 亚洲港口稳定增长

2018 年二季度，亚洲经济持续向好，中日韩等亚洲主要国家经济呈现稳定增长态势，东盟国家新兴经济体发展迅速，为亚洲经济带来新的增长极。受益于经济的稳定增长，亚洲主要港口完成货物吞吐量 25.11 亿吨，同比上涨 7.75%，与去年 7% 的增速相比，增速保持稳定增长。

● 中国港口货物吞吐量增速呈现 V 型波动

二季度，中国国民经济运行继续保持稳中有进、稳中向好的发展态势，国内生产总值同比增长 6.7%，社会消费品零售总额同比增长 9.5%，内贸需求总体增长。受经济贸易平稳发展的利好影响，中国港口生产形势整体稳中有升，中国规模以上港口完成货物吞吐量 34.5 亿吨，同比增长 5.8%。

从月度数据来看，上半年港口生产吞吐量增速呈现前降后升、V 型波动态势。2018 年 1-3 月，中国规模以上港口货物吞吐量增速持续下跌至 0.1%，为近三年来的最低值，但二季度以来，随着中国港口产能的不断释放及中国经济内生增长动力不断增强，港口生产开始升温，4 月至 6 月港口吞吐量增速大幅回升至 5.8%。但总体来看，2018 年上半中国规模以上港口货物吞吐量增速收窄。



数据来源：中国交通运输部、SISI 整理。

图 1-2 2016 年 4 月-2018 年 6 月中国规模以上港口月度货物吞吐量

从主要港口发展来看，烟台港以 54.2% 的增速领跑中国大陆主要港口货物吞吐量增长，其在铝矾土、原油、商品车、集装箱、客滚等骨干货源均实现大幅增长。2018 年上半年完成铝矾土吞吐量 5500 万吨，在中国沿海港口继续保持领跑。宁波-舟山港不断开拓航线，重点内支线业务增长显著，开发长江线进出口业务，吞吐量不断稳步增长，2018 年二季度完成货物吞吐量 29158 万吨，同比增长 7.53%，上半年累计吞吐量 54787 万吨，稳居全球货物吞吐量第一大港的位置。广州港不断拓展外贸航线，外贸集装箱业务增速强劲，受益于此货物吞吐量也保持强劲增长，本季度分别完成货物吞吐量 16151 万吨，同比分别增长了 10.90%。

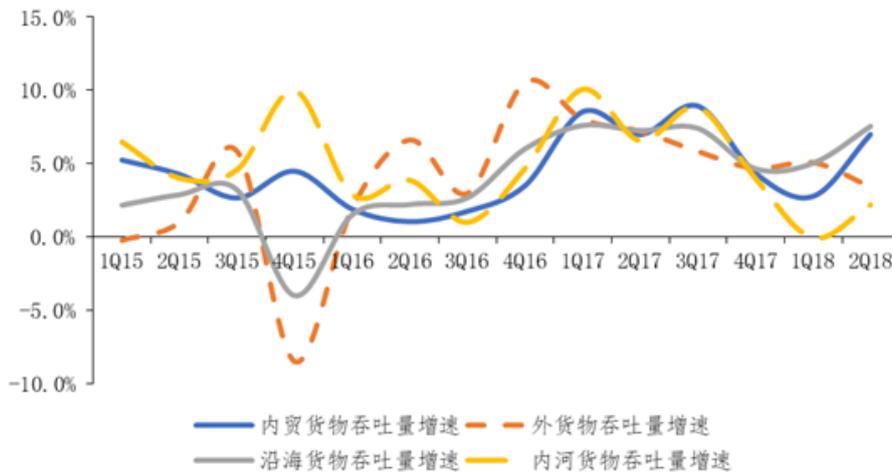
表 1-1 2018 年上半年中国大陆主要港口货物吞吐量排名

港口排名		港口名称	货物吞吐量（万吨）		同比增速（%）
2018年1-6月	2017年1-6月		2018年1-6月	2017年1-6月	
➡ 1	1	宁波舟山港	54787	51412	6.6%
➡ 2	2	上海港	36024	37013	-2.7%
⬆️ 3	4	唐山港	30159	28195	7.0%
⬆️ 4	5	广州港	29886	26982	10.8%
⬇️ 5	3	苏州港（内河）	26233	31013	-15.4%
➡ 6	6	青岛港	26042	25480	2.2%
➡ 7	7	天津港	24083	25303	-4.8%
➡ 8	8	大连港	23581	23023	2.4%
⬆️ 9	10	日照港	22279	18267	22.0%
⬆️ 10	12	烟台港	21968	14247	54.2%
⬇️ 11	9	营口港	19513	19301	1.1%
⬇️ 12	11	湛江港	16350	15476	5.6%
➡ 13	13	黄骅港	14030	13313	5.4%
⬆️ 14	15	南京港（内河）	12408	12024	3.2%
⬆️ 15	18	南通港（内河）	12277	11304	8.6%
⬇️ 16	14	秦皇岛港	12241	12105	1.1%
➡ 17	17	深圳港	12071	11312	6.7%
⬆️ 18	20	北部湾港	11855	10162	16.7%
⬇️ 19	16	连云港港	11742	11598	1.2%
⬆️ 20	22	泰州（内河）	11417	9300	22.8%
合计			428946	406830	5.4%

数据来源：中国交通运输部、SISI 整理。

从内外贸货物吞吐量来看，中国大陆内贸货物吞吐量增速有所回升，外贸货物吞吐量增速有一定回落。二季度，中国规模以上港口完成内贸货物吞吐量 23.8 亿吨，同比增长 6.97%；完成外贸货物吞吐量 10.68 亿吨，同比增长 3.38%。二季度，中国社会消费品零售总额同比增长 9.5%，内贸需求总体增长。此外，受美国贸易战与金融市场动荡影响，中国外贸形势面临挑战，外贸吞吐量增速回落。

内河港口货物吞吐量增长乏力，沿海港口货物吞吐量表现良好。随着内河水运转型发展的推进，内河港口生产运输结构发生调整，部分中小型散杂内河码头被取缔。在此背景下，内河港口货物吞吐量一改去年高涨态势，总体增长乏力。2018 年上半年，中国规模以上内河港口完成货物吞吐量 19.6 亿吨，吞吐量增速在一季度触底负增长后，二季度回升至 2.2%。但中国沿海港口仍表现较好，上半年中国规模以上沿海港口完成货物吞吐量 45.8 亿吨，同比增长 4.3%。



数据来源：中国交通运输部网站。

图 1-3 2015. Q1-2018. Q2 中国港口货物吞吐量增速

● 韩国港口吞吐量增势趋缓

2018 年上半年韩国经济在出口强劲拉动下维持了增长态势。上半年韩国累计出口额同比增长 6.6%，达到创纪录的 2975 亿美元，受益于强劲的出口贸易，港口货物吞吐量一改上季度的颓势，完成港口货物吞吐量为 4.09 亿吨，同比小幅增长 1.88%，环比上涨 8.05%。2018 年二季度货物吞吐量中，进口量和出口量分别同比增加 7.11%和 4.63%，但中转货物吞吐量却同比下跌-18.57%。随着中韩关系回暖、半岛局势逐渐明朗，预计下半年韩国港口仍处于增长态势。

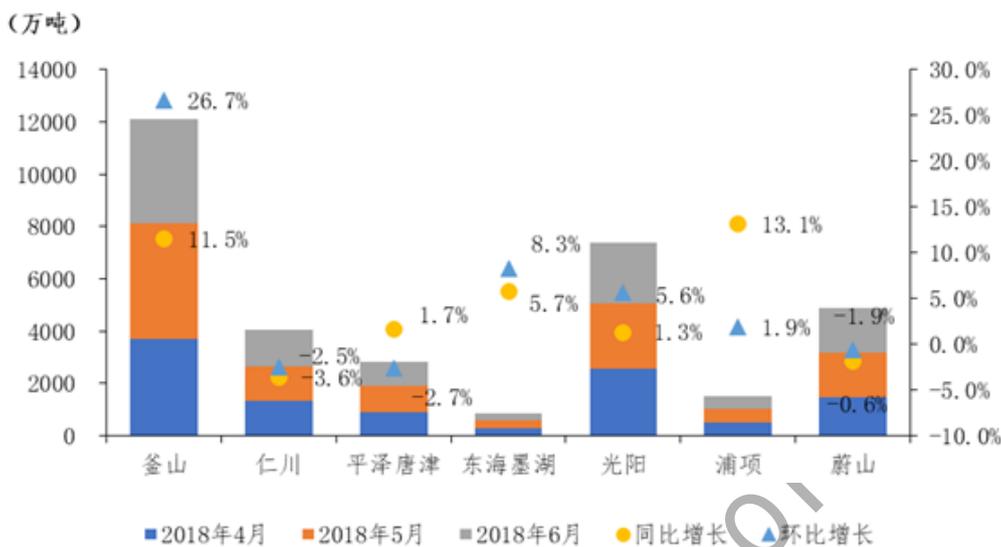


数据来源：各港务局网站，SISI 整理。

图 1-4 2015. Q4-2018. Q2 韩国港口货物吞吐量及增速

韩国主要港口货物吞吐量增速普遍上升。受益于韩国出口贸易强劲，釜山港货物吞吐量大涨，完成货物吞吐量 1.21 亿吨，同比增长 11.5%，环比增长 26.7%；

同时，浦项港货物吞吐量增速表现强劲，同比增长 13.1%，环比增长 1.9%；平泽唐津、东海墨湖和光阳港货物吞吐量均小幅增长，而仁川和蔚山港则出现了小幅下跌，增速分别为 3.6%和 1.9%。



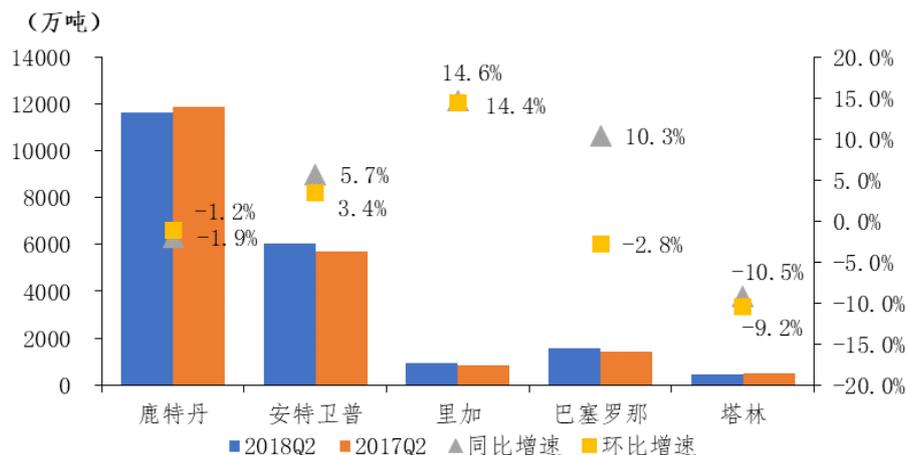
数据来源：各港务局网站，SISI 整理

图 1-5 2018. Q2 韩国主要港口货物吞吐量及增速

1.1.2 欧洲港口增速放缓

二季度，欧元区经济持续回暖，欧元区实际 GDP 增长环比折年率 2.3%，较上季度提升了 0.8 个百分点。但受欧洲区域环保政策收紧影响，以鹿特丹为首的欧洲港口逐步发展绿色港口，例如上半年鹿特丹港关闭燃煤电厂，煤炭吞吐量大幅下跌。因此，二季度欧洲主要港口货物吞吐量增速继续放缓，同比增长 1.6%至 2.06 亿吨，增速较去年同期下跌了 2.8 个百分点。

分港口来看，鹿特丹港口吞吐量出现了小幅下滑，吞吐量比去年同期减少了 1.9%，鹿特丹港口原油（-7.6%）和煤炭（-11.9%）的下跌是货物吞吐量负增长的主要原因。巴塞罗那受益于南欧物流中心和数字化港口的建设，从 2017 年一季度开始吞吐量便保持了 10%以上的同比增速，本季度货物吞吐量同比增长 10.3%至 1576 万吨。此外，安特卫普和里加货物吞吐量增速表现相对强劲，分别同比增长 5.7%和 14.6%。



数据来源：各港务局网站，SISI 整理。

图 1-6 2018. Q2 欧洲主要港口货物吞吐量

1.1.3 澳洲港口增速回升

二季度，澳大利亚经济继续稳定增长，中国银行国际预测澳大利亚本季度 GDP 增长环比折年率 2.7%。并且得益于本季度黑德兰铁矿石和海因波特煤炭的强势表现，二季度澳洲主要港口货物吞吐量同比增长 8.72%，达 1.74 亿吨。其中海因波特港完成吞吐量 2848 万吨，受 2017 年二季度海因波特煤炭吞吐量大幅下跌造成的低基数影响，同比增长 41.2%；黑德兰吞吐量继续稳步增长，二季度完成货物吞吐量 13772.8 万吨，同比增长 4.51%。布里斯班完成货物吞吐量 863.3 万吨，同比减少 4.14%。



注：左半圆为 2017 年吞吐量，右半圆为 2018 年吞吐量。

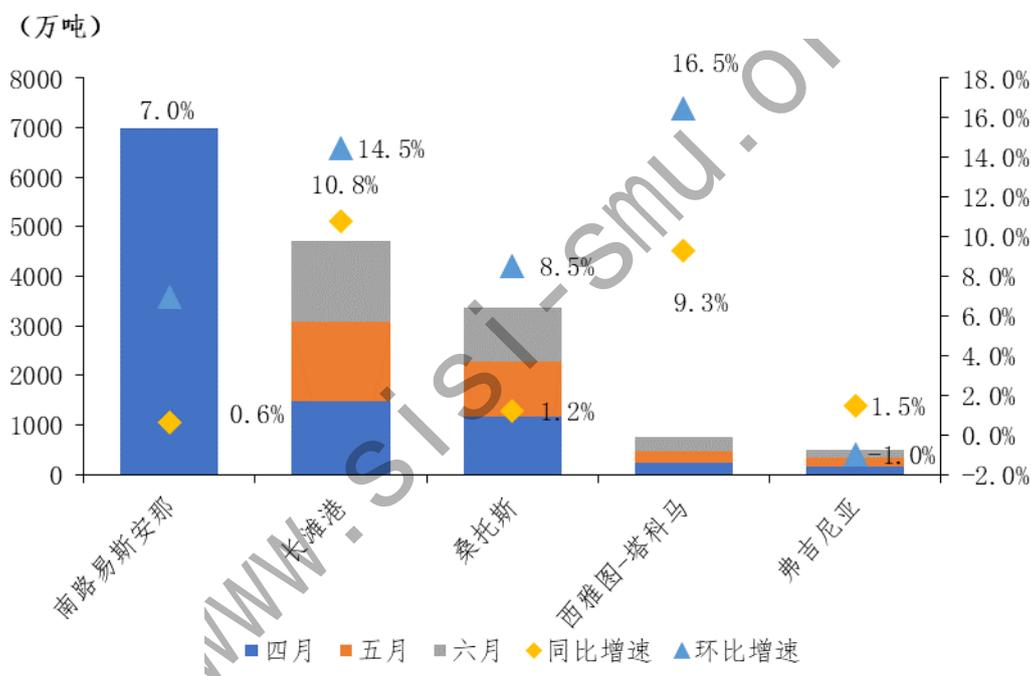
数据来源：各港务局网站，SISI 整理。

图 1-7 2017. Q2 与 2018. Q2 澳大利亚部分港口货物吞吐量

1.1.4 美洲港口吞吐量上涨

二季度，美国经济增长提速，2018 年 5 月美国失业率降至 3.8%，为次贷危

机以来的最低位，新增就业人口稳定增长，薪资水平和物价指数有所回升，带动美国居民消费支出增长。预计二季度美国 GDP 环比增长折年率达到 3.3%。受益于此，美国主要港口吞吐量普遍上涨，共完成货物吞吐量 1.64 亿吨，同比增长 4.23%。南路易斯安那、长滩港、西雅图-塔科马和弗吉尼亚均有不同程度的上涨，分别同比增长 0.6%、10.8%、9.3%和 1.5%。美国货物吞吐量大涨主要原因是由于中美贸易摩擦升级，货主为规避高关税而采取提前进口及出口，从而使美国进出口货物吞吐量得到了提高。据统计，美国主要港口约有 15%的货物将会受到中美贸易摩擦的影响，中美贸易摩擦对美国港口吞吐量的深度影响将在下半年逐渐显现。除此之外，巴西桑托斯港则受益于巴西经济的复苏势头，本季度完成货物吞吐量 3355 万吨，同比增长 1.2%。



注：图中南路易斯安那港吞吐量为第一季度数据。

数据来源：各港务局网站，SISI 整理。

图 1-8 2018. Q2 美洲部分港口货物吞吐量及增速

1.2 全球港口集装箱吞吐量分析

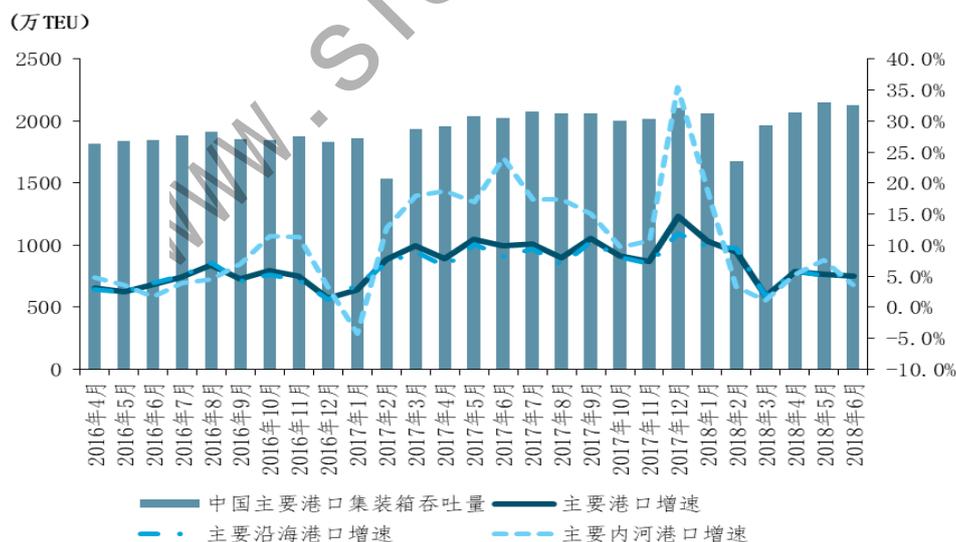
2018 年二季度，全球主要港口集装箱吞吐量 8269 万 TEU，同比增长 3.52%，环比增长 7.15%，涨势良好。

1.2.1 亚洲地区集装箱吞吐量增长放缓

二季度，全球贸易摩擦不断升级的紧张局势给各经济体的经济增长和复苏都带来了不同程度的威胁，这尤其反映在近几个月来货币明显走弱的新兴市场国家，新兴市场正面临市场震荡和资本外流风险，经济发展承压，受此影响，集装箱吞吐量增长放缓。亚洲主要港口集装箱吞吐量保持同比增长 3.14%，增速较上季度下滑了 3.2 个百分点。

● 中国大陆港口集装箱吞吐量稳步增长

受中美贸易摩擦及不确定性因素影响，国际贸易流向稍有变化，中国出口增速有所下滑，二季度我国贸易顺差收窄幅度扩大，固定资产投资和社会消费品零售总额增速回落，国内外需求全面走低使得经济增速小幅下行，二季度相比一季度小幅回落了 0.1 个百分点。在此背景下，2018 年二季度中国港口生产表现整体平稳，但港口生产形势不及上季度。中国大陆规模以上港口二季度完成集装箱吞吐量 6350.7 万 TEU，同比增长 5.4%，增速较上季度放缓 1.5 个百分点。其中，沿海港口完成货物吞吐量 5620.51 万 TEU，同比增长 5.4%；内河港口完成货物吞吐量 730.2 万 TEU，同比增长 5.5%。



数据来源：中国交通运输部，SISI 整理。

图 1-9 2016 年 4 月-2018 年 6 月中国主要港口集装箱吞吐量及增速

二季度，中国各区域港口集装箱吞吐量整体依然保持明显的增长态势，但相比上季度，增长速度有所放缓。分区域来看，长三角地区港口活力旺盛，集装箱

吞吐量依然是重要增长点，呈现高基数高增幅的态势。

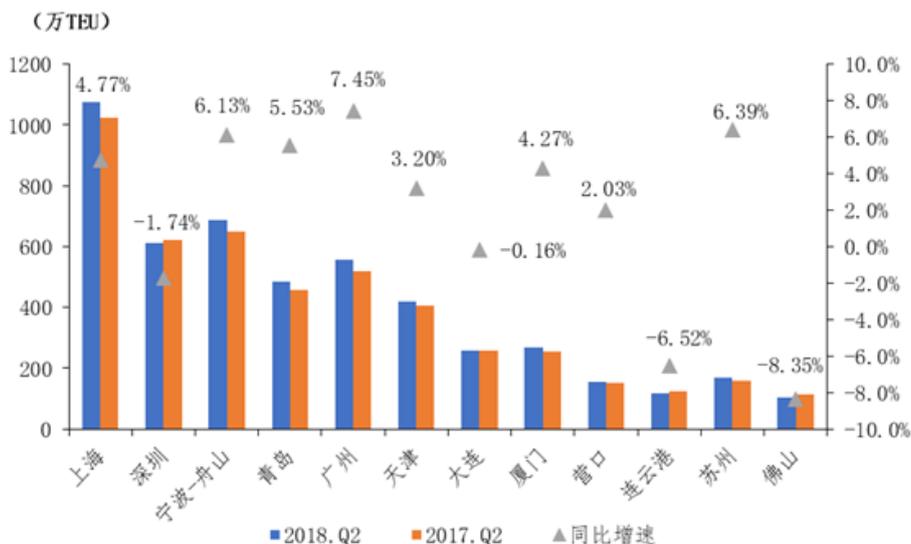
表 1-2 2018 年上半年中国各区域港口集装箱吞吐量生产情况

（单位：万 TEU）

区域	港口	2018 年 1-6 月	2017 年 1-6 月	2018 年上半 年区域总计	2017 年上半 年区域总计	增速
长三角	上海港	2050	1960	3381	3197	5.8%
	宁波—舟山港	1331	1237			
珠三角	深圳	1213	1187	2259	2150	5.1%
	广州	1046	963			
环渤海湾	天津	517	479	1311	1266	3.6%
	大连	482	480			
	营口港	312	307			

数据来源：中国交通运输部，SISI 整理。

上海港以超过 1000 万 TEU 的绝对优势继续领跑全国，增速为 4.77%。宁波舟山港紧随其后，受益于宁波舟山港加强与各大航运联盟的业务互动，全面推广“散改集”业务促进内支线、内贸线业务量增长，并不断提高海铁联运效率，宁波舟山港同比增速达到 6.13%。环渤海地区整体集装箱吞吐实现小幅增长，但其中河北、山东港口表现不俗，青岛港和天津港的集装箱吞吐量增速分别达 5.53% 和 3.2%，但由于辽宁港口整合仍在推进过程中，港口动能尚未完全释放，同处东北的大连港、营口港则受经济腹地增长疲弱及港口整合的影响，集装箱吞吐量增幅微弱。珠三角港口集装箱吞吐量的差异化较大。其中，广州港通过完善航线网络布局，保持着内贸集装箱第一大港的地位，并成为非洲、地中海航线核心枢纽港，港口生产延续了上季度较高的增长态势，集装箱吞吐量增速达 7.45%，而深圳港增速相对较慢，同比回落 1.74 个百分点。

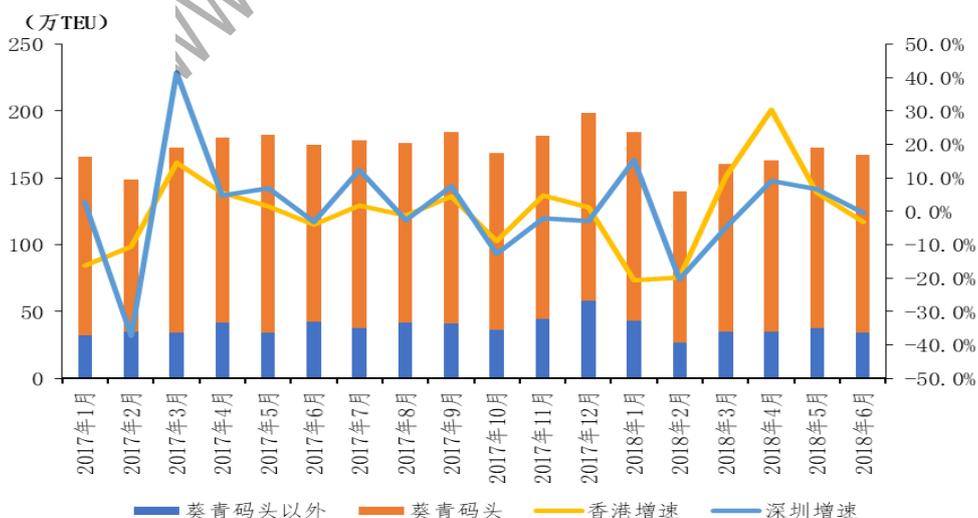


数据来源：中国交通运输部，SISI 整理。

图 1-10 2018.Q2 中国大陆主要港口集装箱吞吐量及增速

● 香港集装箱吞吐量增长后继乏力

二季度，香港出口增长步伐减慢，出口商对未来预期日益悲观。由于服装生产基地正在向生产成本较低的东南亚国家迁移，内地服装在美国进口服装市场占比减少，香港服装出口持续萎缩。加之邻居深圳港和广州港的竞争，香港的港口布局和码头分散性使得它很难处理大型船舶，且香港政府对保护环境的立法十分严峻，促使一些航班转移到其他港口。受多方面的影响，香港集装箱吞吐量艰难上行，6 月份又出现微跌态势，季度同比下降 6.4%，其中主要的葵青码头集装箱吞吐量 395.8 万 TEU，同比下降 5.3%，除葵青码头外同比下降 10.3%。

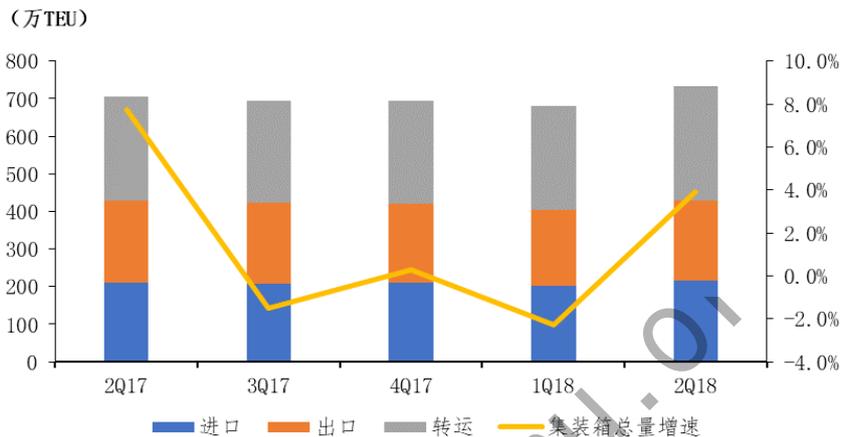


数据来源：中国交通运输部，香港港口发展局。

图 1-11 2017 年 1 月-2018 年 6 月香港和深圳港口集装箱吞吐量及增速

● 韩国港口集装箱吞吐量止跌微涨

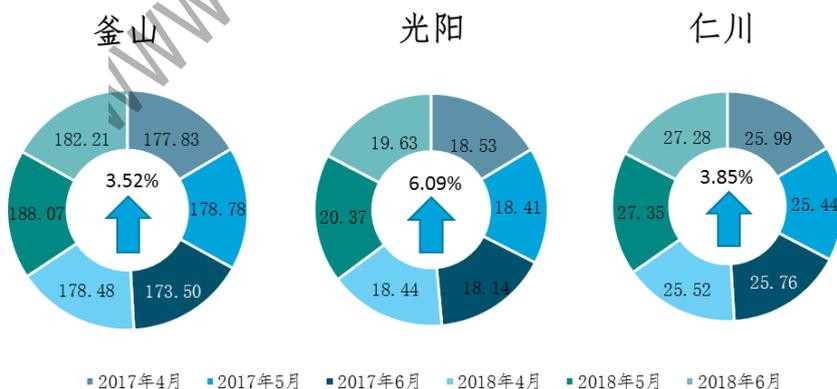
二季度，受益于全球经济持续扩张、半导体需求旺盛等外部因素，韩国进出口保持稳健，韩国港口集装箱吞吐量同比增长 3.93%至 731.6 万 TEU。其中，集装箱转运吞吐量增长明显，达 302.3 万 TEU，同比增长 9.5%；进出口集装箱箱量与去年同期基本持平，与上季度相比，均呈现止跌微涨态势。



数据来源：韩国港务局网站，SISI 整理。

图 1-12 2017. Q2-2018. Q2 韩国集装箱吞吐量及增速

二季度，韩国主要港口生产表现较为出色，集装箱吞吐量增速均有所上扬，光阳港集装箱吞吐量同比上涨 6.09%至 58.4 万 TEU；釜山港和仁川港集装箱吞吐量同比增速相当，釜山港集装箱吞吐量同比增长 3.52%，达 548.8 万 TEU；仁川港同比增长 3.85%，达 80.2 万 TEU。



注：左半圆为 2018 年吞吐量，右半圆为 2017 年吞吐量。

数据来源：韩国港务局网站，SISI 整理。

图 1-13 2018. Q2 韩国主要港口集装箱吞吐量

1.2.2 欧洲集装箱港口吞吐量增速上涨

二季度，欧洲主要港口集装箱量同比上涨 7.11%，比去年同期回落 0.53 个百分点，环比增长 2.94%。主要港口中，鹿特丹延续了上个季度的增长态势，二季度完成集装箱量 358 万 TEU，同比增长 5.5%，鹿特丹港口数字化体系的建成有效缩短了船舶在港时间；安特卫普港集装箱转运量的攀升推动吞吐量持续增长，尽管存在地缘政治紧张局势，但在有利的经济环境下，消费品，车辆和化学品的增长强劲，主要得益于与欧洲和北美的贸易分别增长了 14.2% 和 10.3%，2018 年二季度集装箱吞吐量同比增长 6.07% 至 282 万 TEU；巴塞罗那港受益于外贸集装箱和转运集装箱的增长，箱量同比增长 18.78% 至 84 万 TEU。

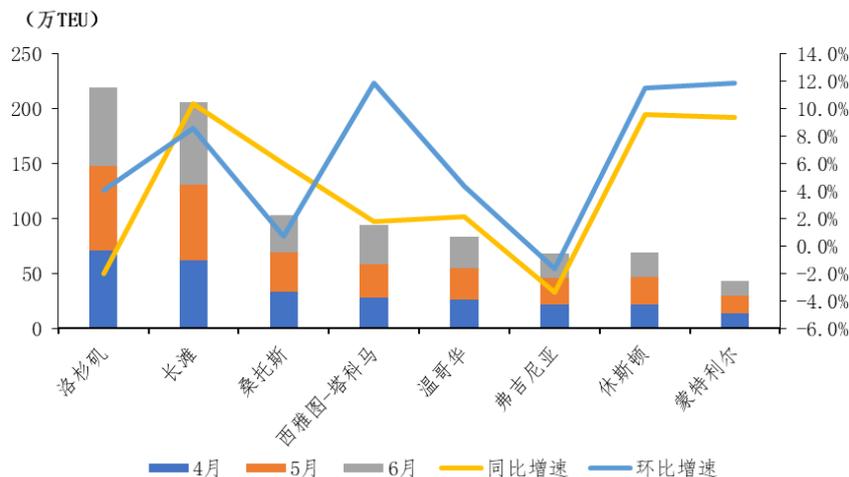


图 1-14 2018. Q2 欧洲主要港口集装箱吞吐量

1.2.3 美洲集装箱港口吞吐量出现波动

二季度，美国减税增支政策效益进一步显现，经济短期前景强劲，但随着与其他国家贸易争端不断升温，贸易市场的不确定性将对美国出口造成影响。在贸易抢跑心理的影响下，美洲主要港口集装箱吞吐量同比增长 3.2%。各个港口中，美国长滩港集装箱吞吐量延续上季度高位增长态势，保持两位数的增长，增速为 10.35%；而洛杉矶港由于受到圣佩德罗湾的联盟服务持续改组，以及关税政策的潜在影响，贸易不确定性增加，集装箱吞吐量同比小幅下滑 1.99%。加拿大因天气状况好转促使季末汽车和零售商品支出增加，推动经济持续向好，但与此同时，加拿大正在针对美国可能对进口汽车加征关税酝酿反击措施，受市场情绪波动影响，温哥华、弗吉尼亚港和蒙特利尔港吞吐量增速也出现较大波动，同比增速分

别为 2.16%、-3.38%和 9.34%。



数据来源：各港务局网站，SISI 整理。

图 1-15 2018. Q2 美洲主要港口集装箱吞吐量及增速

1.3 全球港口干散货吞吐量分析

二季度，国际干散货运输市场在本季度经历震荡盘后回暖，截至 6 月底 BDI 已突破 1400 点并呈持续上涨趋势，东盟等新兴经济体涨势良好，需求持续改善。澳洲大宗干散货出口量增长显著，煤炭出口更是依托中东等新增长极，表现出良好涨势。中国则由于国内煤炭出现供给短缺，本季度煤炭进口量答复增长，但铁矿石受“去产能”政策影响出现小幅下跌，全球主要港口干散货吞吐量总体呈上行趋势。

表 1-3 2018 第二季度世界主要港口干散货吞吐量统计

港口名称	2Q2018 (万吨)	2Q2017 (万吨)	同比增长	1Q2018 (万吨)	环比增长
秦皇岛	5745	2283.07	151.64%	5626	2.12%
黑德兰	13487	12945	4.19%	12164	10.88%
桑托斯	1686	1553	8.54%	1462	15.30%
安特卫普	306	297	3.10%	338	-9.35%
鹿特丹	1822	1963	-7.20%	1880	-3.09%
海因波特	2848	2017	41.23%	3032	-6.07%

数据来源：各大港口网站，SISI 整理

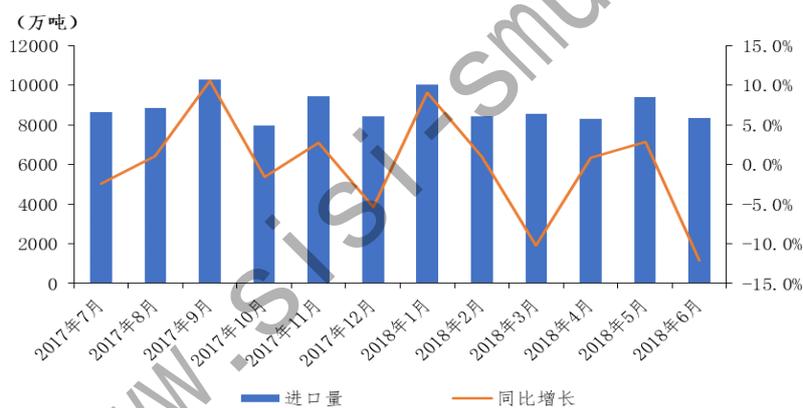
1.3.1 全球港口铁矿石吞吐量回升

得益于国际经济形势继续回暖，大宗商品尤其是高品质铁矿石价格经历 3

月的短暂下跌之后便持续上涨，且多国基础建设投资增加使得铁矿石需求走高，带动全球铁矿石吞吐量回升。

● 中国铁矿石进口量小幅下跌

基建需求回落，加之港口库存高企，导致二季度中国铁矿石进口量同比出现小幅下跌，二季度中国铁矿石进口量 2.60 亿吨，同比下跌 3.03%，环比下跌 3.72%。出现这种情况主要原因有两点：第一，截至 6 月底中国港口铁矿石库存为 1.56 亿吨，距离 6 月初创纪录高位的 1.62 亿吨不远，较五年均值的 1.13 亿吨高出近 40%，港口铁矿石的库存高企降低了中国铁矿石的进口需求；第二，包括河北省在内 10 省市长达一个月的环保督查遏制了 6 月铁矿石的补库需求。6 月单月的铁矿石进口量 8327.3 万吨，同比下跌 12.1%，并且唐山港和天津港在本季度铁矿石吞吐量分别同比下跌了 12.4%和 32.6%。预计未来几个月，环保措施将进一步打压铁矿石需求。

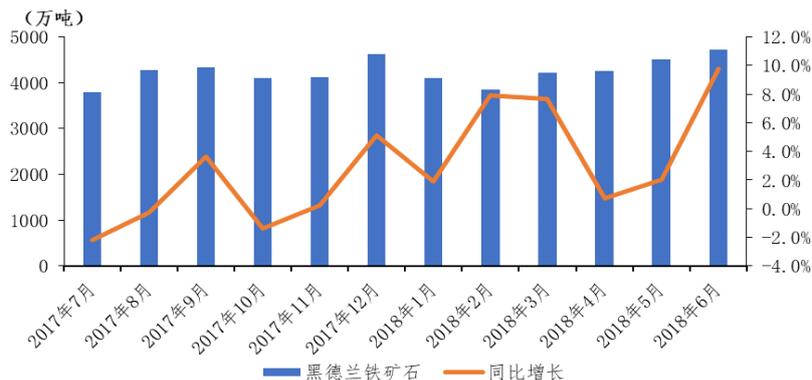


数据来源：中国海关，SISI 整理。

图1-16 2017年7月-2018年6月中国铁矿石进口量及增速

● 黑德兰港铁矿石吞吐量稳定增长

二季度，受益于国际经济回暖和多国基础设施建设需求以及 3 月以来国际铁矿石价格不断走高，且澳大利亚铁矿石行业正进入新一轮调整期，主要表现在：今年将成为自上一轮矿业繁荣以来规模最大、最频繁的并购年，并且各大矿业企业正在加大生产投入。本季度，黑德兰港铁矿石进口量同比增长 4.19%至 1.35 亿吨。中国目前仍是澳大利亚第一大铁矿石出口国，但由于中国钢产量的减少并且处于新能源转型期，预计未来几年，澳大利亚的铁矿石出口量将出现一定下跌。



数据来源：黑德兰港务局网站。

图1-17 2017年7月-2018年6月黑德兰港铁矿石吞吐量及增速

1.3.2 全球港口煤炭吞吐量出现下行

随着节能减排日益受到重视，燃煤发电在全球范围逐渐遭到冷落，中国、美国及亚太地区国家等主要煤炭进口国都在逐渐减少煤炭进口量，但从去年开始中东及附近地区煤炭需求开始上涨。二季度煤炭整体运输市场整体出现下行趋势。

● 中国煤炭进口量小幅回升

二季度，国内煤炭市场供给侧改革政策的不断推行，国内煤炭持续去产能，新能源转型，加上国家部分口岸禁止进口煤船舶靠泊政策影响，国内煤炭供应量趋紧，使得煤价上不断上涨，为控制煤价适当放开进口煤。二季度，中国完成煤炭进口量 6998 万吨，同比上涨 2.06%。主要的增长来自印尼的低硫煤进口。虽然国家为了平稳物价暂时放松了对进口煤的限制，但在政策上并未松动，因此未来在部分煤矿复产的情况下，我国对进口煤炭的依赖性可能出现一定的下滑。

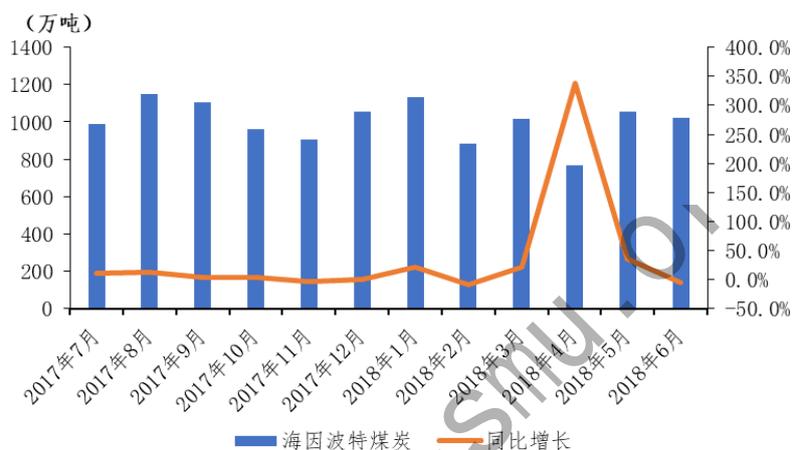


数据来源：中国海关，SISI 整理。

图 1-18 2017 年 7 月-2018 年 6 月中国煤炭进口量及增速

● 海因波特煤炭吞吐量大幅增长

二季度，澳大利亚经济增长好于预期，受此影响本季中澳大利亚干散货吞吐量也呈上行趋势，海因波特煤炭码头同比增长 41.23%至 2847 万吨，本季海因波特煤炭吞吐量大涨的主因在于去年恶劣天气影响海因波特煤炭生产，煤炭吞吐量锐减，基于较低的基数，增速表现明显；此外煤炭进口国的煤炭进口虽呈下行趋势，但以中国为首的进口国进口体量较大，煤炭进口量削减较慢且中东等传统的石油发电国家煤炭进口量上升，带来了新的增长极。



数据来源：海因波特港务局网站。

图 1-19 2016 年 7 月-2018 年 6 月海因波特港煤炭吞吐量及增速

1.4 全球港口液体散货吞吐量分析

2018 年以来，在 OPEC 联合减产、全球需求增长以及中东地缘政治风险不断上升等诸多因素推动下，国际油价总体呈上涨态势，并一度在 5 月下旬达到 2014 年底以来的最高水平。

虽然在深海钻井技术及页岩油开采技术不断发展的情况下，非 OPEC 国家原油产量持续增长，很大程度上弱化了 OPEC 的影响力，但占世界原油产量三分之一的 OPEC 在当今原油供应市场上仍具有一定的影响力，在 OPEC 非市场手段干预下，目前全球原油市场已摆脱 2014 年下半年以来的供给严重过剩，全球原油库存大幅下降，市场逐渐走向再平衡。受此影响二季度全球原油供需两旺，全球主要的液体散货码头油类吞吐量大部分都出现较高增长，尤其是韩国诸港，光阳、大山、仁川港均取得了 20% 以上的同比增速。

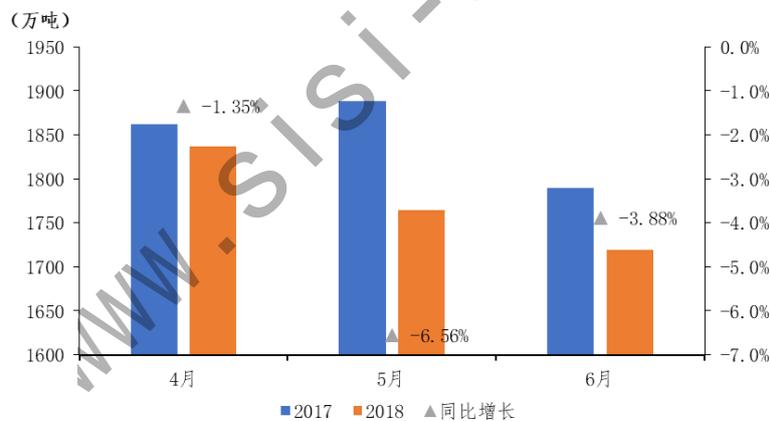
表 1-4 2018Q2 世界主要港口液体散货吞吐量统计

港口名称	2018. Q2 (万吨)	2017. Q2 (万吨)	同比增长 (%)	2018. Q1 (万吨)	环比增长 (%)
鹿特丹	5113	5620	-9.02%	5590	-8.54%
新加坡	5321	5527	-3.73%	5555	-4.22%
蔚山	3218	2957	8.83%	2996	7.42%
光阳	3360	2744	22.47%	2863	17.37%
大山	1689	1370	23.24%	1512	11.70%
仁川	1284	996	28.89%	1312	-2.17%
安特卫普	1974	1842	7.19%	1855	6.44%
桑托斯	433	397	9.19%	399	8.64%
巴塞罗那	376	314	19.78%	409	-8.07%

数据来源：各港务局网站，SISI 整理。

● 新加坡港油品吞吐量下滑

二季度，新加坡油品市场仍未改变颓势，加之船用燃油出现季节性下滑，国际原油贸易市场也趋近饱和，二季度新加坡油类散货吞吐量继续下降，同比负增长 3.73%至 5320 万吨，环比也有 5%的下跌。



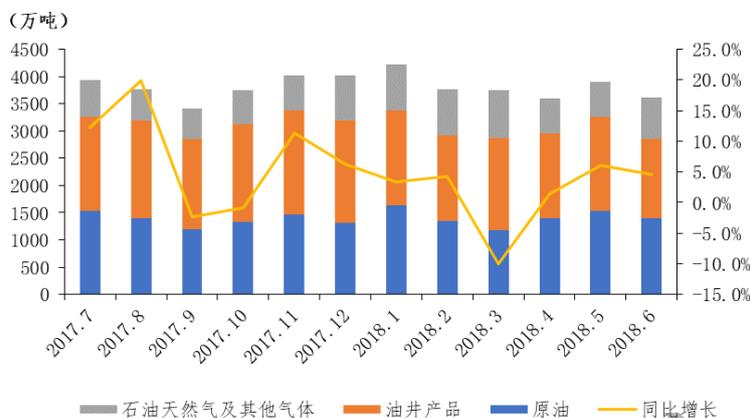
数据来源：新加坡港务集团。

图 1-20 2018. Q2 新加坡港油类散货吞吐量及增速

● 韩国油类货物吞吐量同比增速稳定增长

二季度，韩国经济形势向好，韩国累计出口额创下了历史记录，韩国港口液体散货吞吐量与上年同期相比稳定增长 4.04%，共完成液体散货吞吐量 1.1 亿吨，其中原油吞吐量同比大涨 14.76 个百分点至 4331 万吨；天然气吞吐量同比大涨 17.04%，同比增速比去年同期提升了 7.6 个百分点，增幅扩大近一倍；油井产品

则下滑 8.19%，共完成 4737 万吨。港口方面，韩国主要的几个液货港液体散货吞吐量均有不同程度的增长，光阳、大山、仁川同比增速均在 20% 以上，分别同比增长 22.47%，23.24% 和 28.89%，蔚山同比增长 8.83%，完成液体散货吞吐量 3218 万吨。

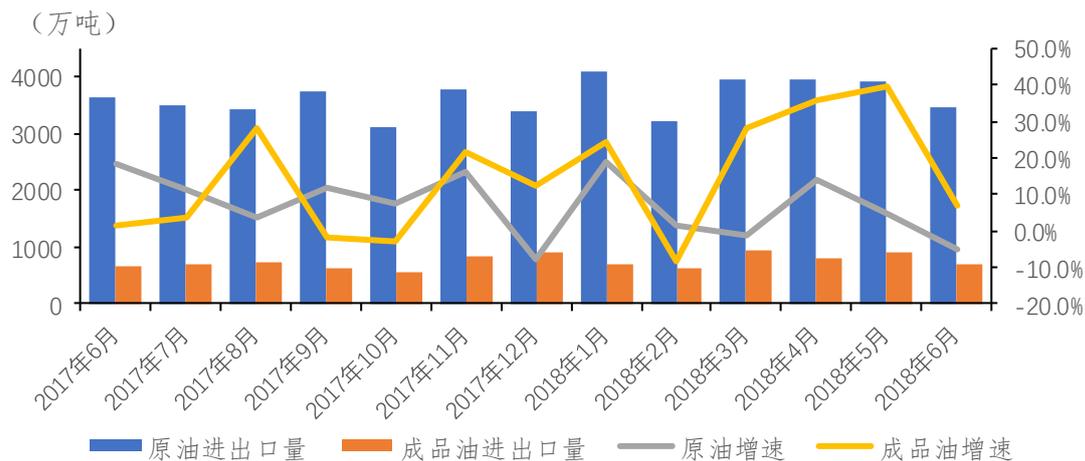


数据来源：韩国港务局。

图 1-21 2017.7-2018.6 韩国分货类油品吞吐量及增速

● 中国油品吞吐量持续增长

二季度，受益于国际油价走低，中国地炼原油进口权和使用权政策的影响还在继续，中国炼厂产能扩张，受益于此，中国原油和成品油进出口量增长强劲，二季度完成原油和成品油进出口量总计 1.38 亿吨，增速为 9%。4 月份更是触及了中国原油进口的历史最高位，达 960 万桶/日。值得一提的是，自 2018 年年初以来，由于中国能源结构转型升级，尤其是“煤改气”政策出台后，中国天然气进口量节节攀升，二季度，中国完成天然气进口量 2153 万吨，同比增长 33.89%，其中 5 月份天然气进口量达到 741 万吨，创下历史新高。

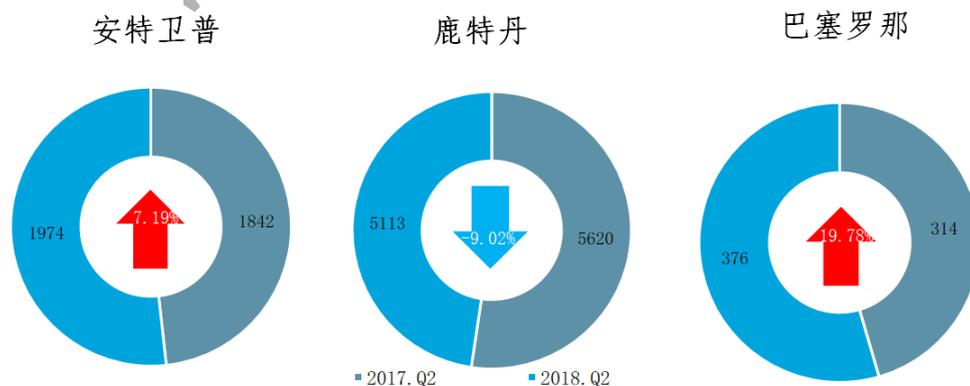


数据来源：中国海关总署

图 1-22 中国油品吞吐量进出口量及增速

● 欧洲港口液体散货吞吐量两极分化

二季度，欧洲港口液体散货吞吐量整体小幅下滑，欧洲主要的液体散货港口液体散货吞吐量 7463 万吨，同比下跌 4.01%。其中，鹿特丹港在港口绿色转型计划的影响下关停了部分炼油厂，液体散货吞吐量增长乏力，本季度同比下跌 9.02%至 5113 万吨，虽然原油的吞吐量大幅下滑，但液化天然气吞吐量比去年同期增长了一倍以上；安特卫普港和巴塞罗那港则维持了 2017 年以来的良好涨势，由于上半年比利时与其他欧盟国家的贸易增长，液体化学品吞吐量同比增长了 8.2%，其中石油衍生品同比增长 6.4%，受益于此安特卫普二季度液体散货吞吐量 1974 万吨，同比增长 7.19%；巴塞罗那液体散货吞吐量则在本季同比大涨 19.78%至 376 万吨。



单位：万吨

数据来源：各港务局网站。

图 1-23 2018. Q2 欧洲主要港口液体散货吞吐量

第2章 全球码头运营商第二季度运营状况评述

2.1 全球码头运营商总体发展情况分析

2018 年二季度，全球码头运营商市场整体运营形势维稳向好，全球主要码头运营商权益吞吐量均呈现正增长态势，但增幅变化表现各异。由于国外主要码头运营商投资策略转变，新增资产减少，增量效应减弱，二季度国外主要码头运营商权益吞吐量增长劲头整体不及中国主要码头运营商。

在全球经济回暖步伐趋缓的背景下，全球码头运营商为分散风险、增量降本，已不再局限于码头资产的投资，而是多举措并行，一方面不断完善码头设施设备，持续发力拓展内陆物流服务，另一方面加强与航运公司的合作，促进联动发展。从本季度观望全年，各大码头运营商的多元化发展效益将逐步显现，由此预计下半年全球码头运营商的权益吞吐量将继续保持温和增长。

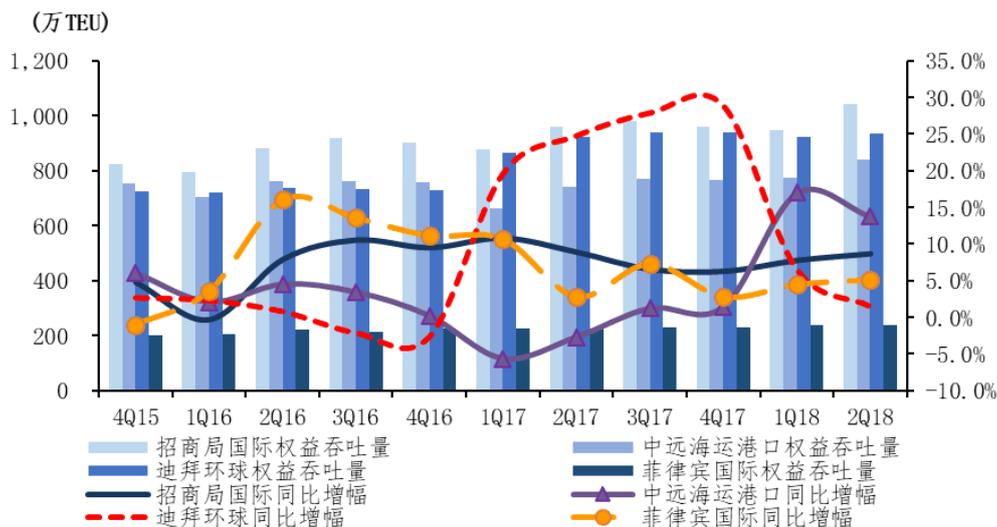
表 2-1 2018. Q2 全球码头运营商吞吐量排名

排名	运营商	2018. Q2权益 吞吐量/万 TEU	同比增幅 /%	2017. Q2度权益 吞吐量/万 TEU	同比增幅 /%
1	招商国际	1042.70	8.70	959.20	8.94
2	AP 穆勒码头	1031.10	5.21	980.00	4.26
3	迪拜环球	935.00	1.51	921.10	24.79
4	中远海运港口	841.50	13.77	739.60	-2.71
5	菲律宾国际	238.90	5.10	227.30	2.79

数据来源：各码头运营商网站。

注：未统计排名前五位的新加坡国际及和记黄埔数据。

本季度，从权益吞吐量来看，各码头运营商吞吐量延续上季度的良好发展势头，经营稳健。其中，中远海运港口受益于海洋联盟挂靠量增加以及集团新增码头资产，权益吞吐量高速增长，增速达 13.77%；招商局港口继续扩大海外港口布局，实现了六大洲全覆盖，单季度权益吞吐量突破 1000 万 TEU；AP 穆勒码头继续加强与航运公司的协同合作以及内陆物流投资，权益吞吐量同比上升 5.21%；菲律宾国际持续投资码头设施与技术升级，同时积极拓展海外市场，权益吞吐量同比增长 5.10%；但迪拜环球受 2017 年增持釜山港股份所带来的增量效应消失以及发展战略转变等因素的影响，同比增速大幅下跌至 1.51%。



数据来源：各码头运营商网站。

图 2-1 2015. Q4-2018. Q2 主要全球码头运营商权益吞吐量及增速

2.2 中远海运港口有限公司吞吐量分析

2018 年二季度，中远海运港口完成集装箱吞吐量 2467.01 万 TEU，同比增长 12.00%，完成权益吞吐量 841.54 万 TEU，同比增长 13.77%。中远海运港口吞吐量的高速增长主要受益于公司不断推进全球化码头布局，逐渐将发展战略从传统内生式增长向创新外延式增长转变、从侧重控制码头资源向综合配置港口资源转变。中远海运港口与普洛斯中国控股有限公司及深圳一海通全球供应链管理有限公司组成战略联盟并签署战略合作框架协议，积极拓展港口延伸服务、打造港口供应链平台，发力全程供应链以提高综合服务水平。



数据来源：中远海运港口网站，SISI 整理。

图 2-2 2015. Q2-2018. Q2 中远海运港口权益吞吐量及增速

分区域来看，中远海运港口在中国内地集装箱权益吞吐量占企业总体的 67.69%，同比增长 1.69%。其中环渤海地区受大连大港中海集装箱码头和营口码

头发展颓势影响，完成集装箱权益吞吐量 123.6 万 TEU，同比下降 1.38%；长三角地区则由于 4 月份连续受雾天影响，不少集装箱积压在码头，导致港口拥堵，整体完成权益吞吐量 146.2 万 TEU，同比增速降低了 0.35 个百分点；东南沿海地区，厦门远海集装箱码头受益于海洋联盟挂靠增加，吞吐量增幅高达 38.9%，拉动了整个区域权益吞吐量同比上涨 19.90%。海外地区则由于 2017 年中远海运集团积极提升以控股模式投资码头的比例，陆续收购了 NPH 集团 51% 的股权、增持了泽布吕赫码头 76% 的股权等，使得公司海外地区集装箱权益吞吐量达 271.9 万 TEU，总体增速高达 51.48%，成为中远海运港口权益吞吐量的主要增长点。

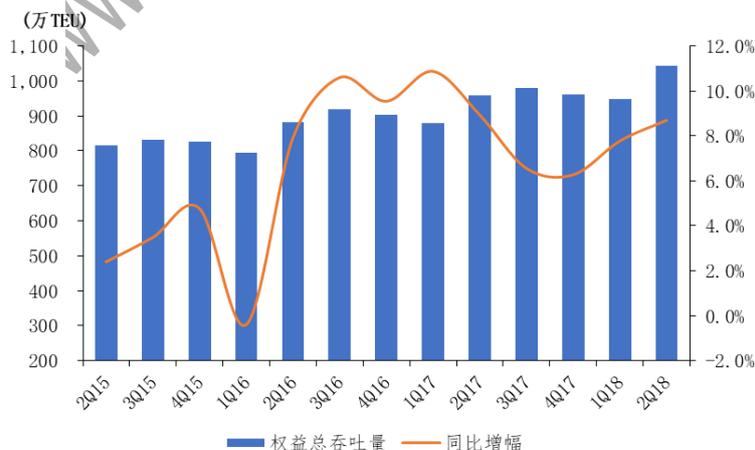
表 2-2 2018. Q2 中远海运港口各区域集装箱权益吞吐量

地区	中国					合计	海外
	环渤海	长三角	东南沿海	西南沿海	珠三角		
权益吞吐量/万 TEU	123.61	146.17	87.73	14.72	197.38	569.61	271.93
同比增幅/%	-1.38	-0.35	19.90	9.34	-2.03	1.69	51.48

数据来源：中远海运港口网站。

2.3 招商局港口吞吐量分析

二季度，招商局港口累计完成集装箱吞吐量 2818.20 万 TEU，同比增长 9.41%，累计完成权益吞吐量 1042.70 万 TEU，同比上涨 8.70 个百分点。从增速变化来看，其权益吞吐量增速自去年四季度跌落后持续缓慢回升，稳中有进。二季度，招商局港口宣布将继续立足香港，推动“前港-中区-后城”发展模式，不断提升码头运作效率，预计未来公司业绩有望稳步提升。



数据来源：招商局港口网站。

图 2-3 2015. Q2-2018. Q2 招商局港口权益吞吐量及增速

分区域来看，二季度，招商局港口在海外地区继续推进码头收购活动，为公

司带来长远效益。2018 年 6 月，公司正式完成了对澳大利亚东岸最大港口纽卡斯尔港 50% 股权的收购，该项收购使得公司港口布局实现了六大洲全覆盖，并将与招商局港口现有港口组合所覆盖的港口网络形成互补，进一步产生协同效应。

从国内情况来看，招商局港口立足于“区域整合、提升协同”的发展理念，二季度同比增速走势良好。在珠三角地区，6 月深赤湾 A 拟收购招商局港口 38.72% 的股份，此举解决了招商局港口与深赤湾 A 的同业竞争问题，优化了招商局港口的资产结构，促进其实现降本增效，二季度该区域权益吞吐量同比增长了 7.25%，增幅较上季度增加 6.68 个百分点；环渤海地区，得益于集团与辽宁省政府合作建立辽宁港口统一经营平台，主导辽宁省港口资源整合，提质增效，使得二季度公司权益吞吐量增速达 8.30%；东南沿海地区，则由于 2017 年下半年收购汕头港务集团 60% 股权的效益继续显现，带来了吞吐量同比增长 2.62%；西南沿海地区，受湛江港新增“湛江-日照-唐山-锦州”班轮航线和货源“散改集”等举措影响，该区域权益吞吐量同比大幅增长，增幅较上季度上涨 11.18 个百分点；但长三角地区由于 4 月份持续受雾天影响，积压的集装箱导致港口严重拥堵，该区域权益吞吐量增速继续放缓为 4.08%。



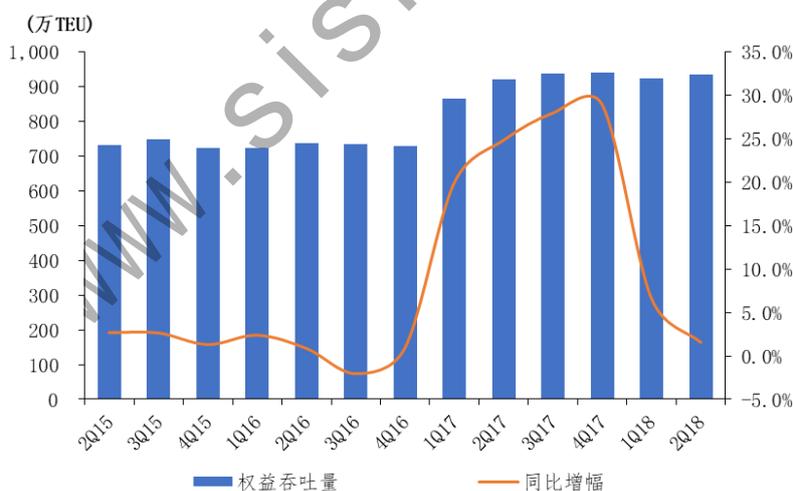
图 2-4 2016. Q2-2018. Q2 招商局港口分区域权益吞吐量及增速

表 2-3 2018. Q2 中国本土码头运营商各投资区域及下属公司总吞吐量状况
(单位: 千 TEU)

投资区域及下属公司	中远海运港口		投资区域及下属公司	招商局港口	
	二季度	同比增长 (%)		二季度	同比增长 (%)
环渤海	4,980.20	22.10%	环渤海	5,424.00	5.34%
青岛前湾集装箱码头有限责任公司	—		天津港	689.00	-2.68%
大连集装箱码头有限公司	2537.40	49.40%	青岛港	1,759.00	10.91%
大连大港中海集装箱码头有限公司	4.50	-20.40%	大连港	2,976.00	4.24%
天津港欧亚国际集装箱码头有限公司	709.10	7.00%			
天津五洲国际集装箱码头有限公司	707.20	-0.10%			
营口码头	662.50	-8.70%			
锦州新时代集装箱码头有限公司	196.90	32.70%			
秦皇岛港新港湾集装箱码头有限公司	162.60	25.50%			
长江三角洲	5022.90	-0.90%	长江三角洲	11,628.00	4.62%
上海浦东国际集装箱码头有限公司	673.40	-0.40%	上海港	10,764.00	5.37%
上海明东集装箱码头有限公司	1643.30	-3.40%	宁波大榭	864.00	-3.89%
宁波远东码头经营有限公司	774.80	0.00%			
连云港新东方国际货柜码头有限公司	728.80	0.60%			
张家港永嘉集装箱码头有限公司	195.00	3.00%			
扬州远扬国际码头有限公司	125.10	-5.80%			
南京港龙潭集装箱有限公司	726.50	-0.30%			
太仓国际集装箱码头有限公司	156.00	11.20%			
西南沿海	368.00	9.50%	西南沿海	257.00	14.73%
广西钦州国际集装箱码头有限公司	368.00	9.50%	湛江	257.00	14.73%
东南沿海及其他	1457.70	15.50%	东南沿海及其他	953.00	13.45%
厦门远海集装箱码头有限公司	500.80	38.90%	台湾高雄	415.00	-0.72%
泉州太平洋集装箱码头有限公司	428.70	22.40%	漳州	107.00	4.90%
晋江太平洋港口发展有限公司	113.40	-15.40%	汕头	431.00	—
高明货柜码头股份有限公司	414.80	-0.70%			
珠江三角洲	6553.40	-2.20%	珠三角	5,374.00	12.86%
盐田国际集装箱码头有限公司	2950.20	-4.10%	深圳西	2,737.00	-4.23%
广州码头	2783.90	1.40%	珠江内河货运码头	743.00	100.81%
香港码头	819.30	-7.20%	香港	1,539.00	1.99%
			顺德码头	355.00	—
海外	6288.00	37.50%	海外	5,037.00	9.41%
Piraeus Container Terminal S.A	1074.10	16.80%	科伦坡	658.00	14.24%
Suez Canal Container Terminal	649.90	5.00%	拉各斯	130.00	20.37%
Kumport Liman Hizmetleri ve L	341.10	42.00%	吉布提	219.00	-12.40%
Antwerp Gateway NV	593.30	4.90%	Terminal Link	3,435.00	11.24%
APM Terminals Zeebrugge N.V	86.20	5.50%	Togo- Lome	254.00	26.37%
中远 - 新港码头有限公司	804.70	59.90%	Turkey-Kumport	341.00	42.08%
Busan Port Terminal Co. Ltd	951.00	5.90%			
SSA Terminals (Seattle), LLC	50.30	6.50%			
Euromax Terminal Rotterdam E	785.70	14.90%			
Reefer Terminal S.P.A.	18.80	36.90%			
Noatum Port Holdings	932.90	n.a.			
总吞吐量	24670.10	12.00%	总吞吐量	28182.00	7.55%
权益吞吐量	8415.36	13.77%	权益吞吐量	1042.70	8.70%

2.4 迪拜环球港务集团吞吐量分析

2018 年二季度，迪拜环球港务集团旗下码头共完成集装箱吞吐量 1802.9 万 TEU，同比增长 2.46%，累计完成集装箱权益吞吐量 935 万 TEU，同比增长 1.51%，整体增速在一季度断崖式下跌后继续下滑。二季度，迪拜环球继续将投资重心放在向内陆物流 services 上，迪拜环球一方面与维珍超级高铁一号公司 (Virgin Hyperloop One) 合作，将在全球范围内建造超高速货运系统；一方面与埃及政府、苏伊士运河管理局合作，将在开罗附近吉萨省开发新的内陆集装箱码头；此外，公司还成功完成对秘鲁综合物流提供商 Cosmos Agencia Maritima SAC (CAM) 的 100% 收购。同时，为了应对日益激烈的全球码头运营商市场竞争，迪拜环球港务集团加强全球布局，扩大了新的投资领域和终端项目。二季度，迪拜环球港务集团公布了在加拿大第二港口 Prince Rupert Fairview 集装箱码头的扩张计划，以扩展集团在美洲地区的业务量。未来，随着中国的两大码头运营商不断拓展海外码头，其他码头运营商持续加强与航运企业的合作，不断调整航线网络，迪拜环球的全球化码头经营将面临更大挑战。



数据来源：迪拜环球港务集团网站。

图 2-5 2015. Q2-2018. Q2 迪拜环球港务集团权益吞吐量及增速

分区域看，美洲和大洋洲整个地区业绩表现突出，同比增长 16.88%，其增长动力一方面源自加拿大鲁珀特王子港扩建工程的建成投产以及集团在 2017 年完成对巴西桑托斯 Embraport 码头的全资控股所带来的效益，另一方面源自二季度迪拜环球港务集团（澳大利亚）与达飞签署长期合作关系延展协议，进一步稳

定了澳大利亚市场。但由于 2018 年上半年全球经济遇到的风险和困难逐步增多，主要经济体增长放缓、通胀上升，紧缩货币政策周期开启，与此同时，欧洲经济复苏动能减弱，欧洲、北非和中东板块集装箱权益吞吐量同比增速出现 0.46% 的负增长。此外，亚太及印度次大陆地区由于去年韩国釜山港码头资源整合带来的增量效应消失，再加上中国市场日趋饱和，二季度该区域权益吞吐量的同比增速仅为 0.72%，增速较去年同期大幅下跌 94.49 个百分点。



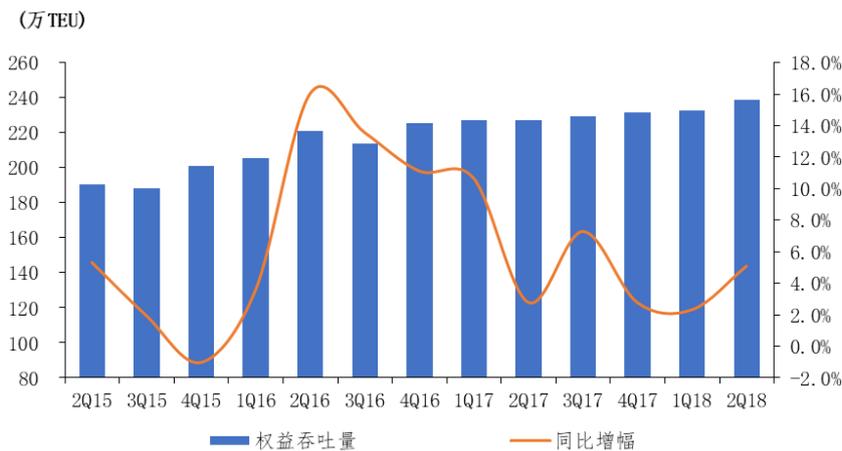
数据来源：迪拜环球港务集团网站。

图 2-6 2016. Q2-2018. Q2 迪拜环球港务集团分区域权益吞吐量及增速

2.5 菲律宾国际集装箱吞吐量分析

2018 年第二季度，菲律宾国际旗下码头累计完成集装箱权益吞吐量 238.87 万 TEU，同比增长 5.10%，较上季度上升 2.77 个百分点。

菲律宾国际良好的发展态势主要得益于其在持续推进码头扩建升级战略的同时不断寻找新的发展机遇，继续扩大海外码头布局。目前，菲律宾国际斥巨资 8000 万，着力于完善菲律宾马尼拉港的基础设施和技术，提升港口周转效率和服务水平，使之适应船舶大型化发展趋势。此外，菲律宾国际下属子公司菲律宾国际南太平洋（ICTSI South Pacific）获得了莫尔兹比港 MOTUKEA 码头 25 年的特许经营权，并于 5 月份正式运营，此举不仅为总业务量的增长注入新动力，还将帮助集团实现长期稳定发展。

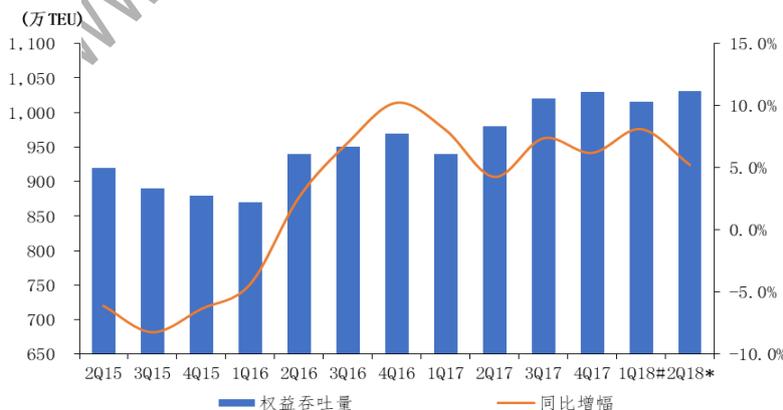


数据来源：菲律宾国际网站。

图 2-7 2015. Q2-2018. Q2 菲律宾国际集团权益吞吐量及增速

2.6 AP 穆勒码头集装箱吞吐量分析

2018 年二季度，AP 穆勒码头公司累计完成集装箱权益吞吐量 1031.14 万 TEU，同比增长 5.21%，受当前世界经济复苏劲头减弱以及国际贸易格局不断变化影响，权益吞吐量增速有所趋缓。二季度，AP 穆勒码头加强与马士基码头和汉堡南美的合作，完成拉丁美洲地区的网络调整，进一步带动了码头权益吞吐量的增加。同时，公司继上季度在印度新建冷藏集装箱站后不断优化印度进出口物流方案，并获得了印度海关认证（AEO），通关便利程度将极大提高。此外，公司也继续在码头设施和技术升级方面发力，改善了印度皮帕瓦沃港的集卡进港电子操作系统，在美国伊丽莎白港的码头设施也获得升级，多项举措并行不仅提高码头的运营效率、降低操作成本，还带来了良好的增量效益。



数据来源：AP 穆勒码头网站。

注：2018 年一季度开始 AP 穆勒码头采用自然箱（moves）为统计单位，#为换算值（原数据如表 2-4 所示），*为预测值。

图 2-8 2015. Q2-2018. Q2 AP 穆勒码头权益吞吐量及增速

表2-4 2017. Q1和2018. Q1AP 穆勒码头业务量数据（百万自然箱）

地区	1Q2018	1Q2017	同比增长
美洲	1.0	0.9	15.4%
欧洲、俄罗斯和波罗的海	0.8	0.7	11.9%
亚洲	1.7	1.7	2.8%
非洲和中东	0.5	0.4	18%
总计	4.0	3.7	9.3%

数据来源：AP 穆勒码头网站。

WWW.SISI-SMU.COM

专题一：全球集装箱港口发展的“中年危机”

众所周知，港口产业作为国际经贸发展的“老码头”，一直享受高收益、稳增长的发展优势，也作为很多国际沿海城市发展的支柱型产业，尤其对于贸易快速增长的发展中国家和消费市场活跃的发达国家，拥有港口不仅拥有城市发展的基础，港口运营本身便是一种高产出的经济业态。

目前，全球集装箱港口虽仍保持较为健康的盈利状态，但随着行业进入成熟期，风险正在逐渐上升，收益也在持续下降，运营商们或将面临行业发展的“中年危机”。

一、全球港口业发展的“内忧外患”

未来几年内，全球港口产业或将面临经营收益大幅下滑的挑战。从产业发展看，主要有以下几大因素正不断加速集装箱港口业步入发展成熟期。其一，缓慢增长的国际贸易规模，自十年前金融危机爆发以来，全球经济始终保持温和增长，集装箱贸易总体呈现出略好于经济的“低速增长”，逐渐呈现增长曲线“弧顶”，市场供需难以支撑港口产业的蓬勃发展；其二，码头产能逐渐过剩，市场竞争不断加大，为刺激经济发展世界各国加大港口等基础设施投资，港口产能率先被扩大，曾经的地区垄断难以在区域港口群中发挥优势；其三，船舶大型化、物流集中化大幅增加港口运营成本，单船作业效率的提升恰恰是以码头单机设备使用率的降低为代价；其四，航运企业联盟对港口带来的商业风险正显著增加，随着国际班轮公司联盟演进，航线网络不断调整，港口企业为适应联盟航线转变，将承担更大的不确定性；其五，即使受航运联盟青睐的港口，也将面临船公司低价策略的压力，随着航运企业话语权的增强，港口成本中心的地位将被不断放大。因此，可以预见未来 3 至 5 年全球港口发展的经营效益将同当前不甚景气的吞吐量一样进入“低速”阶段。

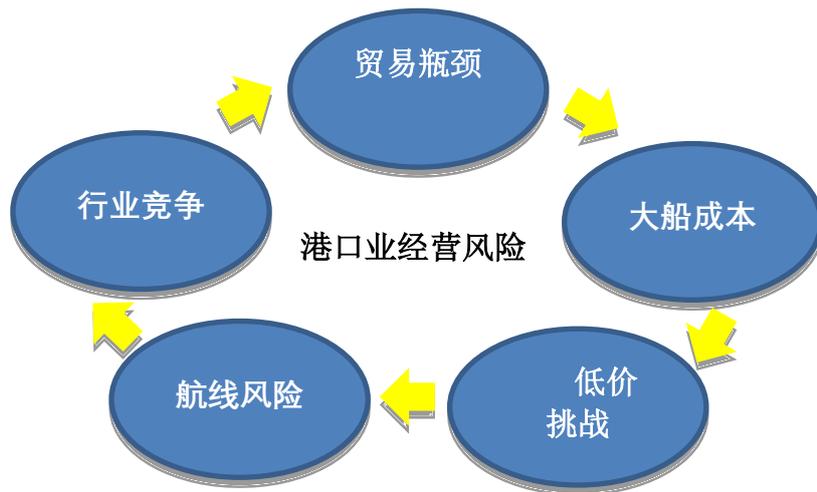
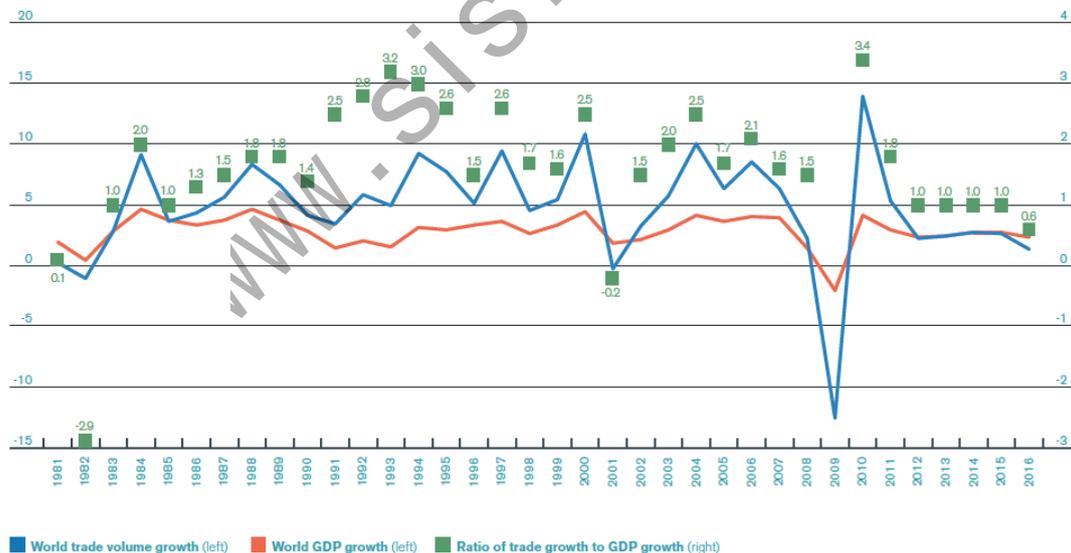


图 1 港口业经营风险及因素

(1) 全球贸易陷入增长慢通道

从国际贸易增长趋势看，自 2012 年后全球贸易便已进入增速低于 5% 的低速增长期，增速较全球 GDP 之间的差距也有明显缩小，经济增长动能出现结构性转换。加之，美国采取贸易霸凌主义阻碍全球贸易进程、退欧及难民问题对欧盟贸易影响持续发酵，各国经济博弈与贸易保护之风渐盛，全球贸易或将呈现“弧顶”态势。未来依靠贸易大规模增长带来港口发展已不可为继。

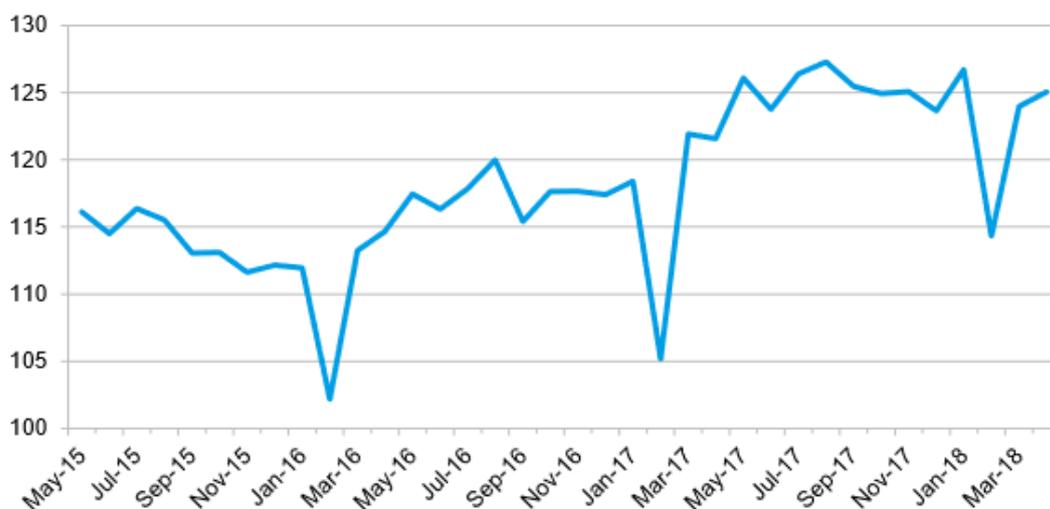


数据来源：国际贸易组织。

图 2 全球国际贸易和 GDP 增长趋势

另一方面，对比德鲁里港口指数，2012 年至 2017 年间全球集装箱港口贸易规模仅增长 25% 左右，且由于航线网络转变，大量轴复式中转航线也间接增加港

口吞吐量，因此全球集装箱港口的实际贸易增速已较弱。



注：2012年1月吞吐量规模为100；数据来源：德鲁里。

图3 全球集装箱吞吐量指数

(2) 港口集装箱市场发展入“红海”

随着本世纪初全球贸易的蓬勃发展，各国纷纷加大港口基础设施投资、扩张产能，港口市场也逐渐从快速成长期转向成熟期，市场竞争趋于激烈。同时，伴随区域内新港口的崛起，原本处于地区垄断地位的港口逐渐失去专属优势，更多面临周边港口争抢货源的压力。

另一方面，全球集装箱码头发展进入成熟期，还表现在行业供需不平衡。据测算，当前2018年全球集装箱港口吞吐量仅75330万TEU，而全球集装箱港口通过能力则达到113270万TEU，港口实际利用率仅66.5%。产能过剩所导致的投资沉没成本激增，将直接促使区域内港口价格战的爆发。

表1 全球集装箱港口吞吐量与通过能力预测

	2016	2017	2018	2019
吞吐量（百万TEU）	699.1	727.5	753.3	784.4
通过能力（百万TEU）	1053.2	1089.3	1132.7	1159.8
利用率	66.4%	66.8%	66.5%	67.6%

数据来源：德鲁里。

(3) 船舶大型化加剧港口经营挑战

船公司以大船实现运输规模效益，由此降低单位运输成本，但大型船舶对物流上下游产业链的其他企业无疑带来挑战。作为运输节点的港口，带来的挑战尤其明显。首先，港口需要新建一批满足大型船舶靠泊所需水深的泊位，同时要进

进一步加强航道疏浚等工作，或在泊位水深条件满足大船需求的前提下，将 2 个原本供 8000TEU 靠泊的中型泊位，组合成一个大泊位，供大船靠泊使用，既打乱了港口原有运作流程，将两个泊位提供给一艘船舶使用，也间接降低码头泊位使用率。例如，原本 2 个每小时可作业 100 个自然箱的泊位和桥吊，现在只能供一艘船装卸作业，因船舶作业舱口有限，即使 2 个泊位的机械设备，也只能达到原作业效率的 150%左右。

另外，港区后方物流园区、集疏运体系等设施设备都要制定适合大船作业的运营方案，港区内集卡的使用和预留台数均要增加，以缓解大船带来的货物集中到港压力。但无论如何船舶大型化可以视为船公司的成本转移，而港口被迫将承担更高的成本和费用。

（4）航线网络调整带来的经营风险

船公司的联盟与整合将加剧行业内航线网络的变化频率。原本多家航运企业在同一航线上选择各自计划运营的航线，整个航线网络较为稳定，即使数家船公司航线发生调整，对港口网络影响有限，而各码头运营商依然保持自身市场份额。但随着船公司之间开展联盟，会选择部分港口作为联盟航线挂靠的基本港或枢纽港，而批量航线的改变，无疑将给港口带来无法预估的经营风险，为避免被航运联盟边缘化，各港口间的竞争尤其针对枢纽港的竞争不断加剧。

以东南亚枢纽港竞争为例，在航运联盟的多次重组中，东南亚枢纽航线和新加坡、巴生、丹戎帕拉帕斯等港口地位也发生了多次地震式的变化。2015 年，航线从新加坡港大面积转移至巴生港，使新加坡港口市场份额发生大幅变动，而 2017 年在新航运联盟影响下，航线再次重返新加坡港，对巴生港造成不小冲击。



图 4 东南亚三大枢纽港市场份额变化情况

(5) 行业话语权削弱下的利润下滑

在联盟化趋势下，班轮公司的行业话语权越发强大，使得港口的成本中心地位更加凸显。加之航运企业参与港口投资，在航线网络中优先选用自己投资的港口码头，加剧区域内其他码头运营商降价竞争，以更低的协议价格及优先靠泊、保障进出港等服务吸引船公司的目光，导致港口业的利润不断下滑。

2017 年，新加坡国际港务集团（PSA）权益吞吐量大增 9.5% 至 5740 万 TEU，码头业务收入增长 7.8% 至 39.68 亿美元，但实际收益较去年同期下跌 3.4% 至 12.25 亿美元。而中远海运港口集团虽在整合与并购中收益保持良好增长，但其控股码头利润同样下跌 1.7% 至 2.42 亿美元。相较之下，马士基集团旗下的 AP 穆勒码头公司经营压力更大，2017 年营收下降 0.9% 至 41.38 亿美元，而经营收益则大幅下跌 7.7% 至 7.05 亿美元。港口产业经营收益总体呈现缓慢下降趋势，将不再是以往高收益型垄断行业。

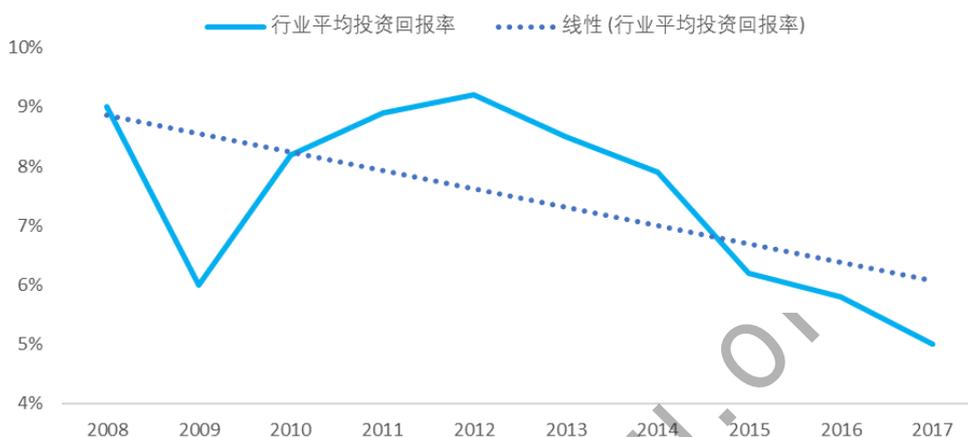
表 2 2016 年全球码头运营商经营绩效

运营商	收入/百万美元	增幅 (%)	收益/百万美元	增幅 (%)	2016 年	
					单箱收入/美元	单箱收益/美元
欧门集团	685	1.8	164	-3.0	46.9	11.2
和记黄埔	4149	-5.8	1501	-2.9	52.4	19.0
新加坡国际	2577	2.0	1248	-1.8	38.1	18.5
AP 穆勒码头	4176	-1.5	764	-10.6	55.5	10.1
中远海运港口	556	1.1	185	-16.8	35.4	11.8

数据来源：德鲁里，全球码头运营商报告（2016）。

二、步入风险与回报的反向增长通道

通常，经营收益与经营风险成同向增长，风险越大则投资回报越高，而港口业经过贸易繁荣期的发展，目前随着产能过剩和上下游航运物流企业的扩张，其经营风险正逐渐增长，但港口行业经营收益却未实现同步提升。相反，随着行业竞争的加剧，港口运营商的收益或将呈现逐年下降的趋势。



数据来源：Bloomberg, companies

图5 港口行业平均投资回报率变化曲线

通过对全球主要集装箱港口企业的投资回报率（ROIC）变化趋势分析，当前港口行业的平均投资回报率已低于金融危机爆发后影响最深的 2009 年，基本呈现趋势性下滑态势。当前全球集装箱港口行业的投资回报率已开启 5% 的低效益时代。

三、港航博弈下的政策“稻草”

港口除了与区域内的港口竞争外，还同时面临上下游航运物流企业的博弈。从全物流链而言，只有不断压低各环节收费才能实现高效低价物流，降低物流成本是货主和政府的共同期望，但就物流链而言，究竟是压船公司、港口企业还是物流企业，亦或是代理等中间服务商要依据市场实际。

逐一来看，物流和代理服务商大多是中小企业，数量庞大但也消耗大量人力物力，在无法形成规模化的情况下，属于多投入多消耗的行业类型，难以挤压利润。而航运企业因个体理智带来群体不理智地过度造船、增加运力，对市场带来冲击，增加航运企业成本，一时也能以成为挖掘潜力的对象。因此，相对稳定的港口行业成为减费的主要目标，“政策”也成为压在港口企业身上的另一根“稻草”。

草”。

以中国港口为例，2017-2018 年间从上海、宁波、天津，到大连、广州、深圳等港口均接受国家反垄断调查，要求降低有关港口费收。其中，大连港的 20 尺重箱装卸费用从公示的 642 元/箱降低至 510 元/箱，下浮 20.6%；广州从 668 元/箱下降至 490 元，下浮 26.7%；深圳港集装箱作业费则从 1400 元/箱下降至 980 元/箱，降幅 30%。而国际其他港口多为地主港模式，也受当地政府或特许经营机构限制，在装卸费用及附加服务费等方面被要求有所限制。

足见，当前全球集装箱港口经营企业的高利润、高收益的黄金时代已一去难返，港口产业受内因外扰，正逐渐步入平稳发展的成熟期，也即将或已经面临行业发展的“中年危机”。

表 3 2017 年中国部分集装箱港口企业经营绩效

码头企业	箱量(万 TEU)	净利润(万元)	单箱净利润(元/TEU)
营口集装箱码头有限公司	149.6	4380.3	29.3
大连港股份有限公司(集装箱部分)	1075.1	44113.5	41.0
天津港集装箱码头有限公司	241.1	6896.2	28.6
青岛前湾集装箱码头有限公司	1830.0	249056.6	136.1
连云港东方国际货柜码头有限公司	287.3	6790.7	23.6
宁波港集团北仑第三集装箱有限公司	1000.4	47326.6	47.3
上海盛东集装箱码头有限公司	890.0	135635.3	152.4
厦门远海集装箱码头有限公司	150.1	2696.1	17.9
盐田国际集装箱码头有限公司(一、二期)	309.7	83084.2	268.3

数据来源：港口圈。

专题二：防治港口污染 建设绿色港口

作为连接海洋的交通运输水陆枢纽和门户，港口在经济和社会发展中发挥日益重要的作用。由于在历史发展过程中，港口过度追求经济效益而忽视了对环境的有效保护，港口环境污染问题日益严重，港口污染已成为阻碍社会经济健康可持续发展的重要因素。因此，如何防止港口污染，建设节约型生态文明绿色港口，促进高效节能、低碳环保、可持续发展的新型港口是未来港口发展的必然趋势。

作为发展中国家，中国面临着环境恶化以及来自国际的减排压力。交通运输是国家节能减排的重点行业，港口作为交通行业中的重要组成部门，加强船舶港口污染防治，构建绿色交通运输体系，加快绿色循环低碳港口建设对于优化港口产业结构、保障港口可持续发展具有非常重要的现实意义。

一、港口大气污染防治

从目前情况来看，大气污染和水污染是港口环境污染最主要的两个方面，其中大气污染主要来自于靠港船舶在港口排放的二氧化硫、氮氧化物、颗粒物等污染物。

表 1 船舶港口大气污染物排放因子

	CO	HC	NOx	PM ₁₀	PM _{2.5}	SO ₂
柴油	23.80	6.19	47.60	3.81	3.65	0.35
燃料油	7.40	2.70	79.30	6.20	5.60	27

表 2 世界主要国家船舶硫化物和氮氧化物排放在大气污染排放总量中占比

	丹麦	荷兰	瑞典	挪威	英国	法国	意大利	芬兰	德国
硫化物	39%	31%	25%	25%	18%	18%	15%	12%	10%
氮氧化物	28%	21%	23%	18%	20%	15%	15%	17%	10%

根据环境保护部统计显示，2017 年中国船舶排放二氧化硫 85.3 万吨、碳氢化合物 7.9 万吨、氮氧化物 134.6 万吨、颗粒物 13.1 万吨。其中，船舶是二氧化硫的主要排放源，氮氧化物等污染物排放约占中国机动车总排放量的 12%。船舶港口排放已经成为沿江、沿海地区大气污染的重要来源。

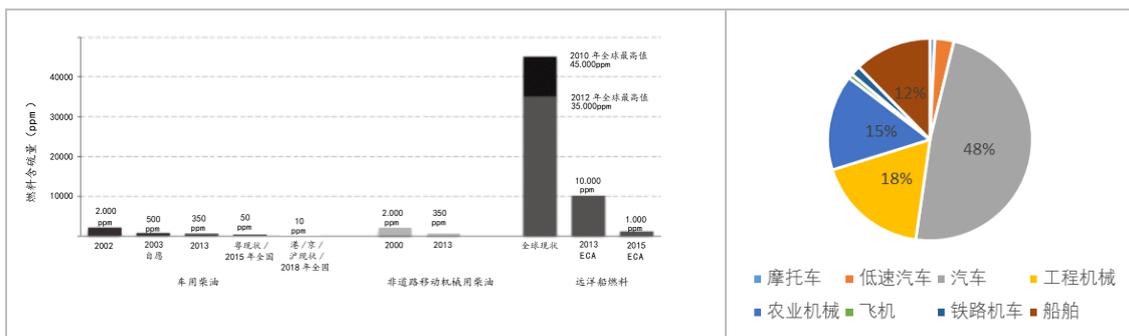


图 1 燃油含硫量标准及氮氧化物排放量对比

为了控制港口船舶大气污染物排放，国际海事组织、欧盟、美国及中国等国家及地区制定出台了一系列防治的政策和措施：

1、设立船舶排放控制区

船舶排放控制区的设立能有效改善区域港口城市的环境空气质量，同时推动国际航线船舶大气污染防治，是减少海洋运输所带来的硫氧化物及氮氧化物的有效手段之一。

目前，国外已设立 6 个排放控制区，其中波罗的海海域、北海海域、北美海域和美国加勒比海域排放控制区由国际海事组织（IMO）批准设立，欧洲海域排放控制区和美国加利福尼亚排放控制区分别由欧盟和美国自行设立。中国也设立了 3 个排放控制区，但是由于设立准则不同，排放控制设置仍有差距。其中，国际排放控制区自 2015 年开始燃油硫含量水平已达 0.15%，中国排放控制区燃油硫含量水平为 0.5%，且到 2019 年才全面实施；国际排放控制区一般为海基线外 200 海里的封闭区域，而中国的排放控制区仅覆盖珠三角、长三角、环渤海三大重点水域海基线外 12 海里。

表 2 世界主要排放控制区的排放控制标准

排放标准	
IMO 设立的排放控制区	根据国际防止船舶造成污染公约（MARPOL73/78）附则 VI，自 2010 年 7 月 1 日起，行驶至该区域的船舶应使用硫含量不大于 1.00% m/m 的燃油，2015 年 1 月 1 日起，应使用硫含量不大于 0.10% m/m 的燃油。此外，如果船舶使用与低硫燃油同等效果的废气清洗系统，可免除低硫燃油使用要求。
美国加利福尼亚排放控制区	根据美国加利福尼亚空气资源委员会法规（California Code of Regulation Titles 13 and 17），自 2012 年 8 月 1 日起，行驶至该区域内的船舶应使用硫含量不大于 1.00% m/m 的船用轻柴油或硫含量不大于 0.50% m/m 的船用柴油，2014 年 1 月 1 日起，使用硫含量不大于 0.10% m/m 的船用轻柴油或船用柴油。该区域内不接受采用废气清洗系统作为低硫燃

	<p>油的等效处理方法。</p> <p>关于氮氧化物，自 2009 年 1 月 1 日起，美国管辖水域内的船舶应执行 MARPOL 公约附则 VI 第 13 款中阶段 3 规定的氮氧化物排放限值要求，2014 年 1 月 1 日起，商业柴油发动机应执行阶段 4 规定的氮氧化物排放限值要求。</p>
欧洲海域排放控制区	<p>根据欧盟法令（EU Low Sulphur Directive 2005/33/EC、82/714/EEC 等），自 2010 年 1 月 1 日起，成员国应保证在欧盟港口停泊（包括系泊和锚泊）时间超过 2 小时的船舶使用硫含量不大于 0.10% m/m 的燃油（不适用于靠泊期间使用岸电的船舶）。</p> <p>关于氮氧化物，欧盟各国管辖水域范围（包括沿海及内河）的船舶应分别于 2014 年 1 月和 2019 年 1 月执行欧盟阶段 4 和阶段 5 规定的氮氧化物排放限值要求。</p>
中国排放控制区	<p>（1）自 2016 年 1 月 1 日起，船舶应严格执行现行国际公约和国内法律法规关于硫氧化物、颗粒物和氮氧化物的排放控制要求，排放控制区内有条件的港口可以实施船舶靠岸停泊期间使用硫含量$\leq 0.5\%$ m/m 的燃油等高于现行排放控制要求的措施。</p> <p>（2）自 2017 年 1 月 1 日起，船舶在排放控制区内的核心港口区域靠岸停泊期间（靠港后的一小时和离港前的一小时除外，下同）应使用硫含量$\leq 0.5\%$ m/m 的燃油。</p> <p>（3）自 2018 年 1 月 1 日起，船舶在排放控制区内所有港口靠岸停泊期间应使用硫含量$\leq 0.5\%$ m/m 的燃油。</p> <p>（4）自 2019 年 1 月 1 日起，船舶进入排放控制区应使用硫含量$\leq 0.5\%$ m/m 的燃油。</p>

2、编制船舶港口排放清单

全球一些大型港口通过编制港口排放清单，详细了解污染物排放总量及分担率，并以此为基础通过减排措施的费用效益分析，为制定政策及科学评估环境影响提供数据支持。

北美港口的排放清单编制走在世界前列，其编制不仅包括大多数污染物（二氧化硫、氮氧化物、二氧化碳、颗粒物等），也包括所有移动源：远洋船舶、港口船舶、港口机械、铁路和重型车等。此外，欧盟通过 2013 年船舶温室气体排放提案，对排放交易、碳税、补偿基金、强制减排等做出了规定。

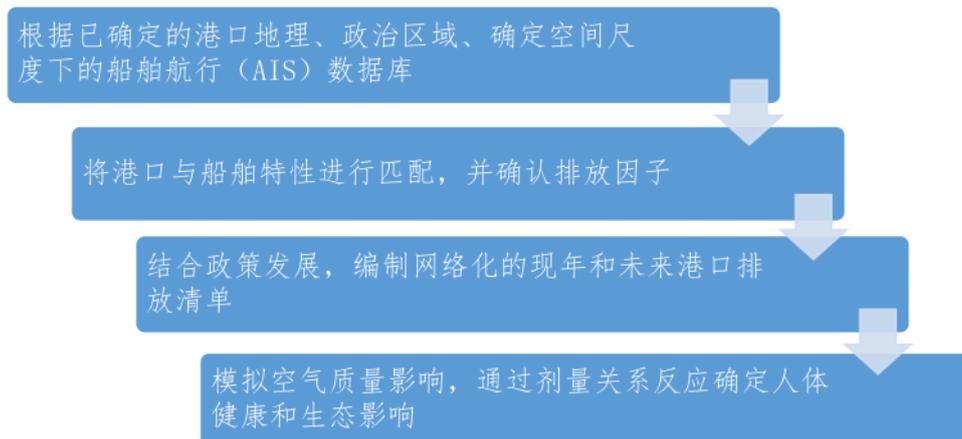


图 2 一般的船舶港口排放清单流程

3、岸电基础设施建设

目前，世界绿色港口建设主要以让靠港或停放在干船坞中的船关闭辅助发动机使用岸边电力来为船上供电以保证照明、通风、通信、货船泵和其他关键设备的运行，从而实现大幅的港口减排。

美国加州的港口在岸电使用方面值得借鉴。《加州靠港船舶规则》要求不断加大关闭引擎、使用岸电的比例：各船公司挂靠每一个加州港口的船舶使用岸线的挂靠次数占其在该港口总挂靠次数的比例，2014-2016 年期间，达到 50%；2017-2019 年期间，达到 70%；2020 年之后，达到 80%。

4、采取经济激励政策

由于港口的绿色建设与节能减排与船东的经济利益挂钩，部分港口采用环保船舶指数（ESI）减免费用、收取排放税、给予补贴等多项经济激励而政策促进靠港船舶采用低硫燃料和清洁技术，以减少硫化物和温室气体等的排放。美国加利福尼亚港口采取岸电补贴政策，对使用岸电的港口客户给予停靠补助。此外，国际港口和港湾协会发布的环保船舶指数（ESI）也被部分港口作为奖励标准，港口将对超过该标准的港口给予港口使费减免等优惠。

二、港口水污染防治

除了大气污染外，港口的水污染主要和靠港船舶废水的处理、港口疏浚、石油泄漏等因素有关。其中靠港船舶压载水、生活污水和废油排放是港口水污染的主要污染源。

目前，国际控制船舶污染排放的主要规则为国际海事组织（IMO）制定的《国际防止船舶造成污染公约》（MARPOL 公约）。该公约共有 20 条，另附有两个议定

书和六个附则。其附则 V-2016 年修正案于 2018 年 3 月 1 日正式实施。

表 3 MARPOL 公约六个附则的生效时间及加入国家数量

附则	生效时间	加入国家数量
附则 I: 防止油污规则	1983. 10. 2	150
附则 II: 防止散装有毒液体物质污染规则	1987. 4. 6	150
附则 III: 防止海运包装有害物质污染规则	1992. 7. 1	127
附则 IV: 防止船舶生活污水污染规则	2003. 9. 27	124
附则 V: 防止船舶垃圾污染规则	1988. 12. 31	139
附则 VI: 防止船舶造成大气污染规则	2005. 5. 19	57

为了进一步控制船舶水污染物排放，在《国际防止船舶造成污染公约》附则 V-2016 年修正案的基础上，2018 年 7 月 1 日，中国《船舶水污染物排放控制标准》（GB 3552-2018）开始实施。

从国际化及严格程度来看，《船舶水污染物排放控制标准》（GB 3552-2018）与《国际防止船舶造成污染公约》接轨，严格程度在国际上属领先水平。对于在沿海海域航行的船舶，新标准规定的油污水、生活污水和船舶垃圾等船舶污染物的排放控制要求，与 MARPOL 公约规定一致，但对于 400 总吨以下船舶的机器处所油污水，新标准规定了比 MARPOL 公约更为严格的排放控制要求，不能达到 15ppm 排放限值时，要求收集并排入接收设施。对于航行于内河的船舶，各国的要求不尽相同，美国对内河通航水域和沿海的要求一致，加拿大、欧盟和俄罗斯则在内河水域采取了更为严格的含油污水排放控制要求。新标准要求自 2021 年 1 月 1 日起，船舶含油污水在内河水域禁止排放，这一要求高于美国、加拿大等发达国家。新标准内河水域船舶生活污水污染物控制指标数量多于欧美发达国家，并率先提出了氮磷污染物排放控制要求，而且污染物排放限值较其他国家更为严格。新标准的实施有助于中国港口对于船舶水污染物的排放控制，同时对于中国港口建立完善的污染控制体系提供了法律支撑。

三、港口污染防治建议

总体来看，目前中国港口的污染防治力度不断增强，绿色港口建设已初见成效。中国交通运输部也不断加大对于国内港口使用低硫燃油、岸电、LNG 清洁能源及尾气后处理装置、污水排放装置等的监管力度。2018 年 4 月，交通运输部公布了《深入推进绿色港口建设行动方案（2018-2022 年）》（征求意见稿），要求将绿色发展贯穿到港口规划、建设和运营的全过程，构建资源节约、环境友好

的港口绿色发展体系。

但目前，中国的港口污染防治还面临着需要问题，如现有的船舶排放控制区范围尚未覆盖部分重点港口，控制措施未涉及氮氧化物及温室气体排放，水污染排放监管能力也有待提升等。因此，中国在建设绿色低碳港口的过程中，应积极借鉴国际经验，以更加严格的标准建设绿色港口体系：

1、加快推进国际船舶排放控制区的实施。中国应在实施《珠三角、长三角、环渤海（京津冀）水域船舶排放控制区实施方案》的同时，研究设立国际排放控制区的可行性，尽快实现与国际接轨。同时，加严燃油硫含量的限制要求和氮氧化物及温室气体的排放要求。

2、编制国家和地方船舶港口排放清单。中国应尽快编制国家和地方层面的船舶港口排放清单，通过测定船舶排放因子，统计船舶保有量、活动水平、技术状况等，准确评估船舶港口污染现状，为船舶港口污染物控制提供支撑。

3、政策法规与激励政策相结合。政府部门应通过各种手段对港口和船舶的减排进行鼓励和管理，如对船舶使用低硫燃油、岸电等实施资金补贴、港口费减免、便利运输等优惠措施。

4、开展国内外交流与合作。中国应结合长江经济带、粤港澳大湾区建设等，通过统一制定排放标准、统一开展监测评估、统一开展联合执法等方式，建立中国一体化的排放控制区。同时，应积极组织国内外主要港口、政府管理部门、科研机构结合“一带一路”绿色发展国际联盟和绿色“一带一路”生态环保大数据服务平台建设开展国际交流与合作。

附 表

附表 1 2018. Q2 全球主要港口货物吞吐量统计

区域	港口名称	2Q2018	2Q2017	同比增长	1Q2018	环比增长
		(万吨)	(万吨)	(%)	(万吨)	(%)
亚洲	宁波-舟山	29158	27115	7.53%	25629	13.77%
	上海	17675	18304	-3.44%	16143	9.49%
	新加坡	15684	15784	-0.63%	15564	0.77%
	天津	12575	11651	7.93%	11508	9.27%
	青岛	13256	12794	3.61%	12786	3.68%
	唐山	16151	14564	10.90%	14008	15.30%
	广州	15910	14404	10.46%	13956	14.00%
	大连	12117	11654	3.97%	11464	5.70%
	营口	9848	9681	1.73%	9665	1.89%
	釜山	12119	10872	11.48%	9524	27.25%
	日照	11374	9240	23.10%	10905	4.30%
	光阳	7380	7284	1.31%	6375	15.76%
	秦皇岛	6195	5908	4.86%	6046	2.46%
	湛江	7121	6664	6.86%	9229	-22.84%
	烟台	11818	7019	68.37%	10150	16.43%
	深圳	6398	6136	4.27%	5673	12.78%
	厦门	5629	5472	2.87%	4899	14.90%
	蔚山	4877	4969	-1.85%	4904	-0.54%
	连云港	5150	5217	-1.28%	5476	-5.95%
	北部湾港	6280	5445	15.34%	5575	12.65%
仁川	4044	4195	-3.59%	4100	-1.36%	
黄骅	7232	6926	4.42%	6798	6.38%	
福州	4572	3444	32.75%	4179	9.40%	
平泽/唐津	2821	2774	1.69%	2884	-2.20%	
泉州	3358	3390	-0.94%	2934	14.45%	
浦项	1519	1343	13.11%	1443	5.23%	
东海/墨湖	850	804	5.72%	716	18.77%	
欧洲	鹿特丹	11499	11871	-3.13%	11780	-2.39%
	安特卫普	6032	5706	5.71%	5833	3.41%
	里加	941	821	14.63%	822	14.44%
	巴塞罗那	1676	1428	17.34%	1621	3.38%
	塔林	449	495	-9.19%	502	-10.49%
美洲	南路易斯安那	6990	6948	0.60%	6535	6.96%
	长滩港	4724	4263	10.81%	4126	14.47%

	西雅图-塔科马	751	688	9.28%	645	16.49%
	弗吉尼亚	500	492	1.49%	504	-0.96%
大洋洲	黑德兰	13773	13179	4.51%	12414	10.95%
	海因波特	2848	2017	41.20%	3032	-6.07%
	布里斯班	863	829	4.14%	850	1.56%

附表 2 2018. Q2 全球主要港口集装箱吞吐量统计

区域	港口名称	2Q2018	2Q2017	同比增长	1Q2018	环比增长
		(万 TEU)	(万 TEU)	(%)	(万 TEU)	(%)
亚洲	上海	1074	1025	4.77%	970	10.72%
	新加坡*	916	854	7.25%	886	3.30%
	深圳	612	623	-1.74%	603	1.47%
	宁波-舟山	688	648	6.13%	649	5.95%
	釜山	530	521	1.65%	502	5.67%
	青岛	484	458	5.53%	455	6.38%
	香港	503	531	-5.31%	485	3.65%
	广州	558	519	7.45%	484	15.12%
	天津	420	407	3.20%	360	16.84%
	大连	259	260	-0.16%	221	17.28%
	厦门	267	256	4.27%	249	7.12%
	营口	156	153	2.03%	156	0.45%
	连云港	116	124	-6.52%	114	1.75%
	光阳	55	54	1.55%	53	3.65%
	仁川	77	76	1.20%	69	11.35%
美洲	洛杉矶	220	224	-1.99%	211	4.06%
	长滩	206	187	10.35%	189	8.61%
	西雅图-塔科马	94	93	1.36%	84	11.89%
	温哥华	84	82	2.16%	80	4.37%
	弗吉尼亚	68	70	-3.38%	69	-1.66%
	休斯顿	69	63	9.58%	39	77.35%
	蒙特利尔	43	39	9.34%	38	11.86%
	哈利法克斯	14	14	-1.19%	13	5.36%
欧洲	鹿特丹	358	339	5.50%	350	2.21%
	安特卫普	282	266	6.07%	274	2.90%
	巴塞罗那	84	70	18.78%	79	6.31%
大洋洲	布里斯班	34	30	12.75%	33	1.17%

大事记

4 月 3 日 阿联酋第二大港口运营商 Gulftainer 有限公司宣布其子公司 GT USA 与美国特拉华州达成协议，GT USA 将拥有运营和开发威尔明顿港 50 年的独家权利。

4 月 7 日 印度的港口开发商阿达尼港口和经济特区（APSEZ）开启了达姆拉港（Dhamra）的二期扩建项目，完成后将使该港口的货物处理能力超过每年 1 亿吨。

4 月 12 日 法国班轮公司达飞轮船（CMA CGM）延长了与港口运营商 DP World Australia 的长期合作关系，布里斯班、悉尼、墨尔本和弗里曼特尔的码头将继续为达飞轮船的集装箱班轮船舶提供服务。

4 月 13 日 海南得到中国政府支持，计划建设自由贸易试验区和中国特色自由贸易港，成为全面深化改革开放的新标杆。

4 月 15 日 宁波舟山港所有集装箱码头正式上线集装箱进口设备交接单无纸化业务，实现了集装箱进口提重全程无纸化，费用结算实时电子支付。

4 月 16 日 达飞集团与尼日利亚的 Lekki Port LFTZ Enterprise (LPLE) 签署协议备忘录，以运营莱基港（Lekki Port）日后建成的集装箱码头。

4 月 20 日 中国出入境检验检疫管理职责和队伍划入海关总署，实现海关原有管理职责和检验检疫管理职责的深度融合。

4 月 22 日 印度的加尔各答港口信托（KPT）同意孟加拉的货主使用其港口进行货物进出口，避免频繁使用拥堵的吉大港。

4 月 24 日 码头运营商 Abu Dhabi Ports 将从穆巴达拉投资公司（Mubadala Investment Company）收购阿布扎比码头（ADT）50% 股权，帮助哈利法港巩固在阿布扎比港口系统中的核心地位。

4 月 25 日 新加坡海事局（MPA）与来自日本、韩国、荷兰的三家公司组成的财团签署了大士码头的第二阶段建设协议，协议涉及金额达 110 亿美元，计划使港口总吞吐能力在 2027 年再增加 2100 万标准箱。

4 月 25 日 浙江省政府与中国远洋海运集团在杭州签署战略合作协议，合力推进浙江海洋强省、国际强港建设，打造世界级港口集群

5 月 8 日 地中海航运（MSC）与阿布扎比港务局签署了 30 年的特许经营权

协议，将在阿布扎比的哈里发港建造一个新的集装箱码头，预计在 5 年内使哈里发港的集装箱吞吐量能力提升至 850 万 TEU。

5 月 10 日 埃塞俄比亚官员与苏丹就苏丹港的共同投资达成协议，帮助内陆国家埃塞俄比亚实现海上贸易的多样化，避免对吉布提港的过度依赖。

5 月 15 日 韩国航运企业现代商船（HMM）与新加坡码头运营商 PSA 达成协议，增加 HMM 在釜山码头的股份份额，交易完成后双方各拥有 50% 的股份。

5 月 23 日 英国政府发布 2018 年清洁空气战略，要求英格兰所有主要港口在 2019 年之前制定空气质量计划。

5 月 31 日 为降低物流成本，提高出口竞争力，印度尼西亚再对外开放 8 个港口，使该国的国际港口增至 149 个。

6 月 1 日 广州港发布公告，拟斥资 16.65 亿元投建广州南沙国际物流中心（北区）项目，提高南沙港区的综合物流服务水平，项目预计 2018 年 11 月开工建设，2020 年 6 月竣工交付使用。

6 月 1 日 中国远洋运输控股有限公司将首期投资 5 亿美元、4 期累计投资 20 亿美元在秘鲁太平洋沿岸建设和经营昌凯港（Chancay）。

6 月 5 日 达飞集团旗下的 Ze Box 与新加坡港务集团旗下的 PSA unboxed 签署了谅解备忘录，双方拟推动航运和供应链生态系统的数字化和创新。

6 月 6 日 广州港集团有限公司与华为公司签署战略合作框架协议，未来双方将在规划咨询、产业合作、科技创新发展等方面展开合作，携手打造标杆性具备科技生态的国际大港。

6 月 7 日 四川宜宾至广西钦州的集装箱铁路班列从宜宾首发，标志着四川南向出海便捷通道——“川—桂—港（马）”铁路班列正式启动。

6 月 8 日 迪拜码头运营商 DP World 加入世界海洋理事会（WOC），成为港航业内中第一家加入该组织的公司，将于 WOC 共同努力促进海洋保护和可持续发展。

6 月 20 日 深赤湾 A 发布公告，公司拟斥资 246.5 亿元收购招商局港口 38.72% 股权，解决此前延续多年的同业竞争问题，进一步提高公司的核心竞争力和股东价值。

6 月 21 日 汉堡船舶协调中心（HVCC）和鹿特丹港务局数据方面展开合作，

将通过数字接口交换相关数据，帮助航运公司与码头改善运营流程，并提高对船舶延误的反应能力。

6月25日 东莞港务集团与和记港口信托在香港签署合作协议，双方将以粤港澳大湾区建设为重要契机，在港口、物流、仓储等领域展开更深层次交流与合作。

6月28日 连云港港正式开启“日中欧”国际运输海铁联运新路径，这将进一步助推连云港亚欧陆海联运通道的建设。

6月28日 宁波港口岸穿山北港区的4个新码头正式通过验收，将成为煤炭、矿石、液化天然气等大宗物资在宁波口岸的重要通道。

6月29日 中远海控与上海国际港务股份有限公司联合要约收购东方海外股权通过中国的反垄断审查，意味着要约的各项先决条件已全部达成，中远海运集运将取代法国达飞轮船全球班轮运力排名第三。

WWW.SISI-SMU.COM

主要数据来源及参考文献

1. 国际货币基金组织（IMF）
2. World Economic Outlook Database
3. Freight Shipper Insight. Drewry
4. 中国银行金融报告（2018年二季度）
5. 中国交通运输部网站及相关资料
6. 香港海事处 港口及海事统计资料 <http://www.mardep.gov.hk/>
7. 新加坡国际港务集团网站 <http://www.globalpsa.com/>
8. AP穆勒码头季度财务报告（2018年第二季度）
9. 迪拜环球港务集团季度财报 <http://web.dpworld.com/>
10. 中国港口网站 <http://www.port.org.cn/>
11. 中国航贸网 <http://www.snet.com.cn/>
12. 国际海事信息网 <http://www.simic.net.cn/>
13. 航运观察网站 <http://shippingwatch.com/>
14. G-Port <http://www.globalports.com/globalports/>
15. Port Strategy Website <http://www.portstrategy.com/>
16. Port Management Website <http://www.portmanagers.net/>
17. Container Management Magazine
18. 其它港口港务局、港口企业网站

《全球港口发展报告》编制委员会

主任：真虹（上海国际航运研究中心秘书长、上海海事大学教授）

委员：殷明（上海国际航运研究中心副秘书长、上海海事大学教授）

李钢（上海国际航运研究中心副秘书长、上海海事大学副教授）

张婕姝（上海国际航运研究中心副秘书长、上海海事大学教授）

赵楠（上海国际航运研究中心港口发展研究室主任）

谢文卿（上海国际航运研究中心港口发展研究室主任助理）

《全球港口发展报告》编制工作组

组长：赵楠

副组长：谢文卿

成员：陈伟杰 张静 吴佳璋

周鑫 吴文娟 徐仲晨 林晓

上海国际航运研究中心

Shanghai International Shipping Institute

上海国际航运研究中心港口研究室

Shanghai International Shipping Institute Port Development Department

上海市虹口区霍山路150号 200082

联系人：费老师

咨询电话：021-65853850-8005

传真：021-65373125

www.sisi-smu.org

免责声明：本报告所提供的资料 and 观点仅供参考，对于任何因为依赖本报告所产生的影响，上海国际航运研究中心不担负任何责任。

港口发展研究室联系人：赵楠 电话：021-65853850-8033 Email: rockyzhao1986@163.com

上海国际航运研究中心		
业务咨询（021-65853850）		
国际航运市场分析报告	021-65853850*8025	张永峰
国际集装箱班轮运输市场		
国际干散货运输市场		
中国沿海主要干散货运输市场	021-65853850*8039	周德全
中国航运景气报告		
全球港口发展报告	021-65853850*8033	赵楠
全球现代航运服务业发展报告	021-65853850*8015	金嘉晨
中国邮轮发展报告		程爵浩
中国航运金融市场报告		甘爱平
航运评论	021-65853850*8032	刘征宇
海运情报		
CHINA SHIPPING AND PORTS(E-JOURN)		
中国海运信息网		
中国航运数据库	021-65853850*8006	徐凯
港口信息化发展报告		



上海国际航运研究中心
全球港口发展报告
2018年第二季度

相关报告▶▶▶

《中国航运景气报告》(2018. 2Q)

《国际航运市场分析报告》(2018. 2Q)

《中国沿海主要干散货市场分析报告》(2018. 2Q)