

# 全球港口发展季度分析报告

——疫情与冲突双重挑战，港口贸易渐入低谷

## ◇ 全球各地区主要港口货物吞吐量增幅



- **全球港口陷入低速增长区间。**2022 年一季度，在奥密克戎毒株扩散及“俄乌冲突”等突发事件影响下，全球海运贸易增速大幅放缓，加之高通胀导致欧美国家加速收紧货币政策，抑制消费需求增长；而美国港口拥堵和全球供应链韧性不足，使全球港口增速进一步放缓。
- **全球码头运营商增速普遍回落。**2022 年一季度，五大全球码头运营商集装箱码头业绩均保持正增长，但增速普遍趋缓，由于全球经济复苏不确定性因素犹存，码头运营商码头扩张动作较少，侧重现有码头布局完善和基础设施升级。

## 专题导读 ▶▶▶

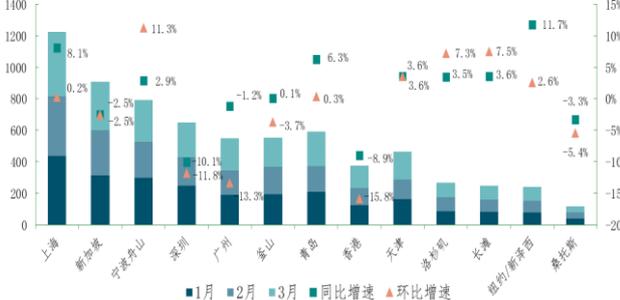
- 专题一：逐渐边缘化的日本集装箱港口
- 专题二：中国“一带一路”沿线港口投资趋势

## 全球港口发展走势 ▶▶▶

全球经贸形势与集装箱港口吞吐量增速



全球主要集装箱港口吞吐量和增长率



## 其他成果 ▶▶▶

- 全球投资与规模增速最快集装箱港口
- 基于大数据的全球 20 个主要集装箱港口综合服务效率评价

## 港口发展研究所 ▶▶▶

赵楠 谢文卿 吴文娟 吴佳璋

电话：021-65853850 转 8033

邮箱：rockyzhao1986@163.com

传真：021-65373125

# 目 录

---

## 市场分析

---

第 1 章 全球港口生产形势评述 .....	1
1.1 全球港口货物吞吐量分析 .....	1
1.2 全球港口集装箱吞吐量分析 .....	6
1.3 全球港口干散货吞吐量分析 .....	10
1.4 全球港口液体散货吞吐量分析 .....	12
第 2 章 全球码头运营商生产运营情况评述 .....	14
2.1 中远海运港口保持良好增长 .....	14
2.2 招商局港口运营相对稳定 .....	15
2.3 迪拜环球增速进一步放缓 .....	15
2.4 菲律宾国际延续增长态势 .....	16
2.5 AP 穆勒码头增速回落 .....	17

## 专题研究

---

专题一：逐渐边缘化的日本集装箱港口 .....	18
专题二：中国“一带一路”沿线港口投资趋势 .....	22

## 其他

---

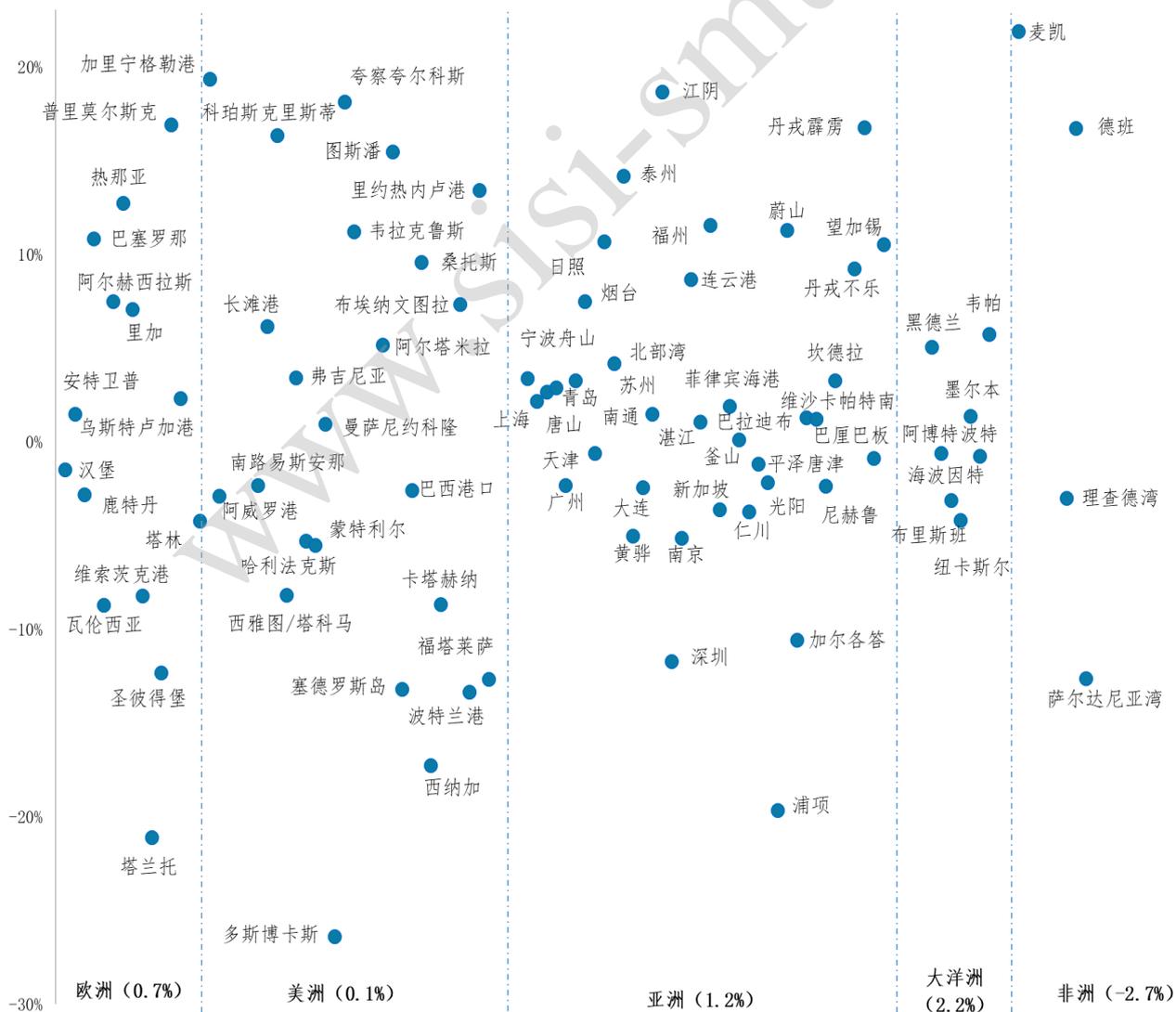
附表 .....	26
主要数据来源及参考文献 .....	33
《全球港口发展报告》编制委员会 .....	34

# 第 1 章 全球港口生产形势评述

## 1.1 全球港口货物吞吐量分析

2022 年一季度，随着欧美地区国家债务和通胀水平的上升，财税刺激政策逐渐退出市场，货币政策也逐步收紧，市场消费需求与进口贸易规模出现回落，据统计美国、加拿大、德国、英国等经济体市场销售指数同比下跌，中国、美国、日本、新加坡等经济体一季度工业生产指数也纷纷下滑。随着 3 月“俄乌冲突”爆发以及奥密克戎毒株在亚洲扩散，使国际海运与港口贸易“复苏艰难”，尤其对发展中经济体的影响更加严重。据国际货币基金组织 4 月发布的《世界经济展望》预测，2022 年全球经济增长速率将放缓至 3.6%，较上年度下降约 2.5 个百分点。其中，“俄乌冲突”下粮食和能源价格飙升，以及相应贸易制裁措施，都将限制全球贸易的平稳增长。虽然，一季度全球港口仍维持小幅增长格局，但突发性事件与全球经贸环境的不景气，将对二季度及下半年港口发展带来冲击。

图 1-1 2022 年一季度全球各大洲部分港口货物吞吐量增速

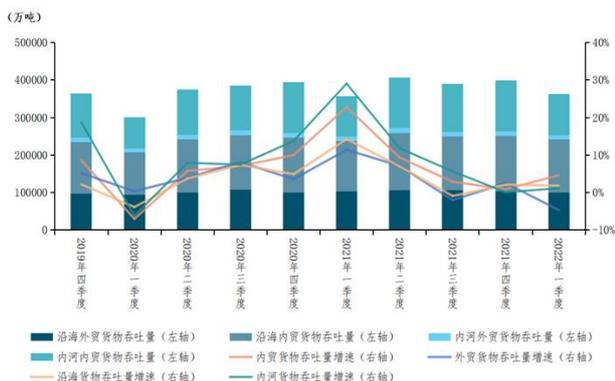


### 1.1.1 亚洲港口吞吐量分析

一季度，亚洲港口处于“弱增长”态势，一方面由于上年度同期大涨带来高基数影响，另一方面煤炭、矿石及天然气等大宗商品价格激增，尤其3月份“俄乌冲突”爆发后推高国际粮食和能源价格，大幅抑制国际海运贸易需求；而中国大陆疫情扩散、日本大规模地震等突发事件也带来消极影响；同时，欧美财税刺激政策退出，使亚洲地区工厂订单萎缩，家电、鞋帽等商品运输需求显著回落。

#### 东亚港口生产形势大幅放缓

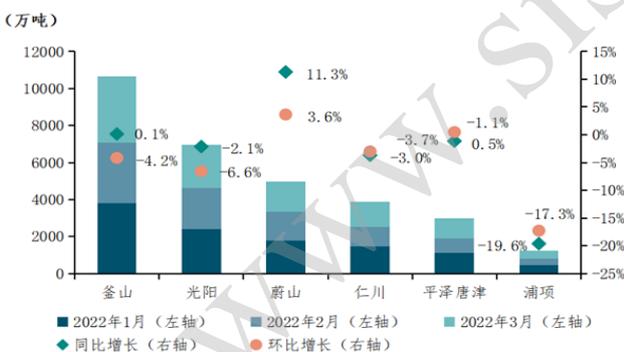
图 1-2 中国大陆港口货物吞吐量季度增速



数据来源：中国交通运输部、SISI 整理。

中国大陆港口增速大幅放缓。一季度，前两个月中国经济表现良好，国内生产总值增长超 4.8%，大规模减税政策为宏观经济稳定起到了有效支撑，但随着 3 月疫情扩散使工厂制造与进出口贸易活跃度大幅下降。受此影响，中国大陆港口货物吞吐量同比仅增 1.6%，远低于上年同期 18.8% 的增速；外贸货物吞吐量更是同比下跌 4.7%。其中，机电产品和劳动密集型产品出口均保持较快增长，而农产品、建筑材料、电子设备的进口需求较大。

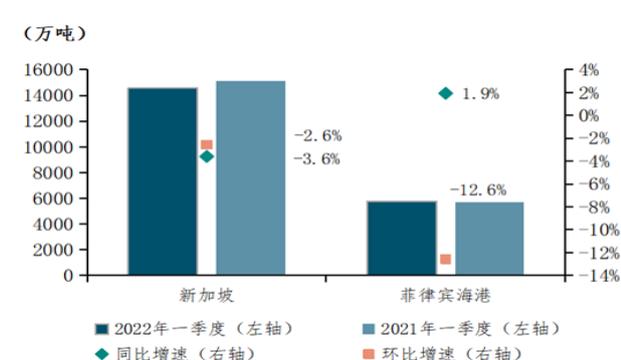
图 1-3 韩国主要港口货物吞吐量及增速



数据来源：韩国港航物流信息系统，SISI 整理。

韩国港口生产陷入停滞。一季度，韩国半导体、通信设备、钢铁、石化和石油等产品出口维持较好增长，但由于亚洲多地受疫情影响，贸易需求减弱；同时，“俄乌冲突”下与俄罗斯贸易中断，家用电器和汽车出口贸易承压，而铝、石脑油、原油等原材料与能源进口受阻，使韩国贸易陷入停滞。总体看，韩国港口一季度完成货物吞吐量 3.9 亿吨，同比仅微增 0.6%。

图 1-4 东南亚部分港口货物吞吐量及增速

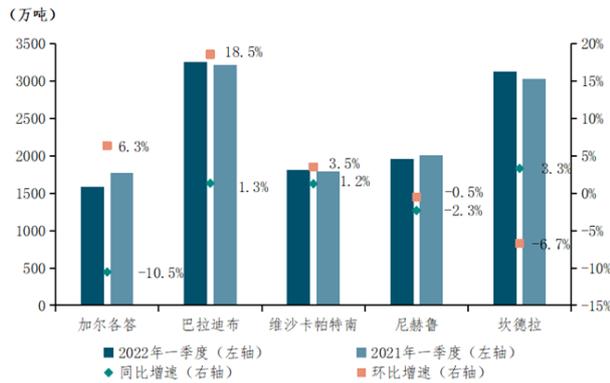


数据来源：各港务局网站，SISI 整理。

#### 东南亚港口吞吐量承压下跌

一季度，东南亚地区仍受疫情管控措施影响，导致制造业从上年度高基数回落，尽管部分产业转移利好东南亚区域经济发展，但建筑业和服务业依然受劳动力短缺困扰，仅电子产品和精密仪器出口继续保持强劲增长。其中，国际转运港新加坡因疫情期间边境管控致使港口吞吐量同比下跌 3.6%，延续下跌态势。

图 1-5 印度部分港口货物吞吐量及增速



数据来源：各港务局网站，SISI 整理。

### 南亚港口短期增长受挫

一季度，在国际能源价格持续走高环境下，为支持国内产业发展，印度依然加大电子产品、化学制品、汽车零部件和油品的国际采购力度，同时也积极向中国出口铁矿石的原材料，使大部分港口维持小幅增长。但印度等南亚国家依然面临较大的供应链断裂和通胀压力，为此积极推行机械化改革、放宽投资准入条件以提升港口作业效率，还通过关税激励和沿海航线扩张等措施鼓励转运。

### 1.1.2 欧洲港口吞吐量分析

一季度，“俄乌冲突”与创纪录高通胀严重地打击了欧洲消费者的购买力，能源危机、粮食危机困扰欧洲各国经济增长。相较之下，南欧地区由于年初政策延续财税政策刺激消费，加之贸易航线优势使其一季度贸易维持增长趋势，而东欧地区由于对俄贸易制裁，导致吞吐量增速略有回落。

**西欧港口增长显露疲态。**1-2 月，欧洲三大传统港口与英国港口在有色金属、煤炭等货物大规模进行下表现良好，但随着 3 月多家班轮公司停止与俄罗斯业务往来，不仅导致部分中转货源流失，更因“俄乌冲突”爆发后国际商品价格激增，严重影响矿物油、铁矿石、油品等原材料进口。虽然，安特卫普与泽布吕赫港通过整合，使煤炭、谷物贸易量有所增加，但后续影响仍将持续。

**南欧港口维持增长态势。**一季度，南欧瓦伦西亚等港虽多次受暴风影响迫使港口停产，但及时引进多台起重机等港口机械增加产能，并通过闸口识别技术和司机预约系统，大幅提升疫情期间港口处理能力；加之政府及时提供 160 亿欧元的直接援助和贷款，使南欧地区贸易始终保持平稳增长。

**东欧港口运营遭遇停摆。**以圣彼得堡为代表的东欧港口，因“俄乌冲突”带来的贸易制裁，直接失去约 50% 以上的运输市场，石油、天然气、小麦等多种商品出口受阻，乌克兰也由于炸药袭击导致亚速海-黑海地区等相关航线中断，东欧港口供应链几近中断。

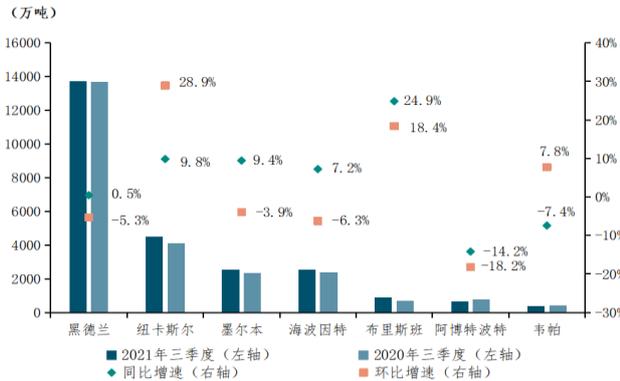
图 1-6 欧洲部分港口货物吞吐量及增速



数据来源：各港务局网站，SISI 整理。

### 1.1.3 澳洲港口吞吐量分析

图 1-7 澳洲部分港口货物吞吐量及增速



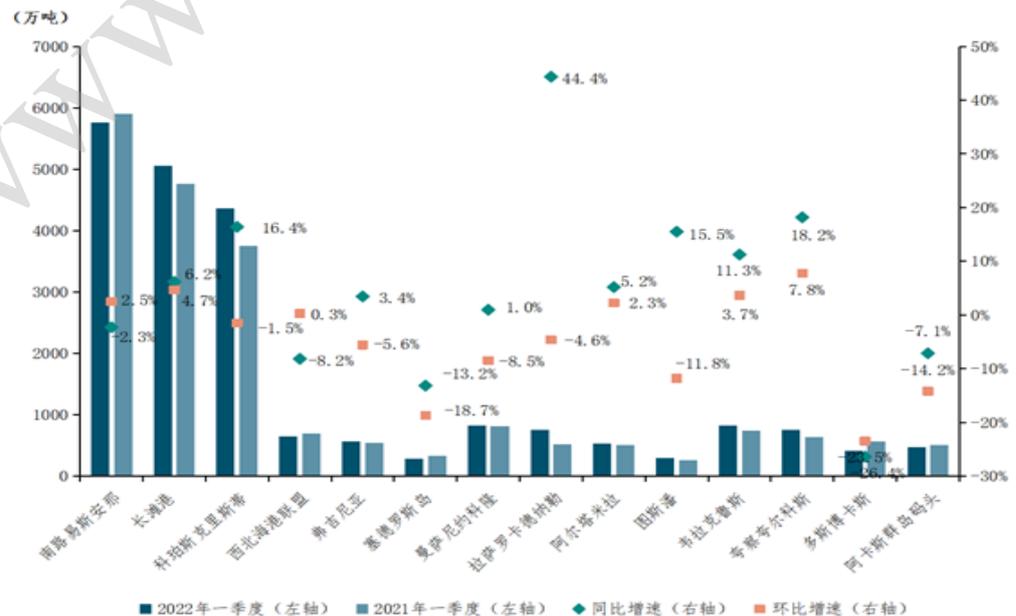
数据来源：各港务局网站，SISI 整理。

一季度，澳洲港口总体表现略显不佳，除黑德兰与韦帕港外，大部分港口均处于负增长区间。年初大范围降雨及澳大利亚东海岸洪水等自然灾害，以及疫情下劳动力短缺都制约了澳洲港口的产能释放。同时，中国在能源安全计划与“净零”碳排放目标承诺下，削减澳大利亚煤炭采购量，导致澳大利亚纽卡斯尔、海因波特等港口运输需求降低，而黑德兰港主要得益于新加坡贸易需求增长，维持小幅增长格局。

### 1.1.4 美洲港口吞吐量分析

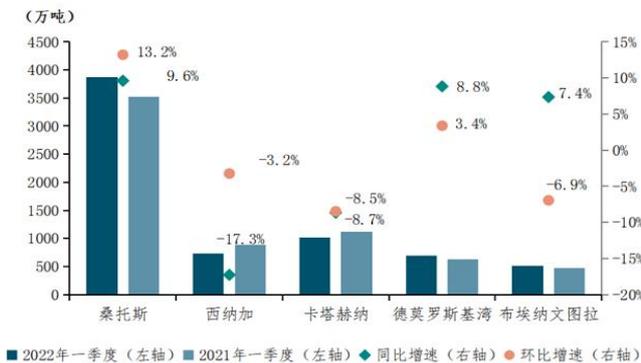
北美港口维持小幅增长。进入 2022 年，美国制造业和消费市场恢复需求日益增加，国际贸易逆差再次扩大；尽管高通胀下政府加快收紧货币政策，以及“俄乌冲突”下停止与俄贸易往来，但食品、汽车、工业产品补库存需求依然旺盛，同时也加大对欧洲油品、天然气等能源出口力度。值得一提的是，为避免美西港口劳工谈判带来的不确定性风险，许多托运人和班轮公司都选择美东港口和墨西哥沿海港口进行挂靠，因此休斯顿、弗吉尼亚、曼萨尼约科隆等港口货运量均有所上升。此外，南路易斯安那港作为美国主要粮食贸易口岸，近期进一步扩大粮食和石化产品作业能力，在国际粮价上涨中保持了 2.3% 的平稳增长。

图 1-8 北美部分港口货物吞吐量及增速



数据来源：各港务局网站，SISI 整理。

图 1-9 南美部分港口货物吞吐量及增速

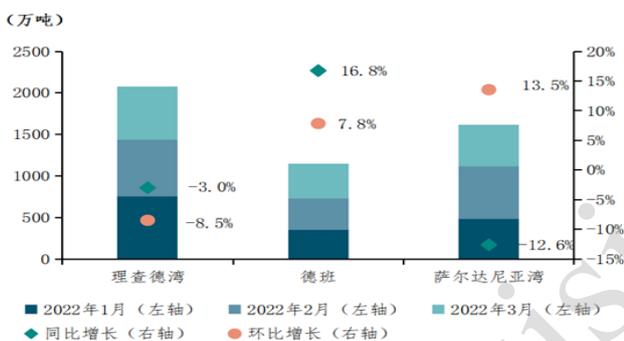


数据来源：各港务局网站，SISI 整理。

南美港口涨跌互现。一季度，南美主要港口总体处于下跌区间，由于强降雨等极端天气导致巴西谷物运输前必须进行干燥处理，带来运输延误；以及米纳斯吉拉斯州的恶劣天气迫使淡水河谷的采矿计划和铁路线中断，铁矿石产量同比下降 6%，桑托斯和里约热内卢等东南部地区港口吞吐量出现回落。哥伦比亚政府虽拨款 1500 万美元用于港口设施维护，但物价上涨与消费者信心指数大幅下跌，使一季度消费型贸易表现疲软。

### 1.1.5 非洲港口吞吐量分析

图 1-10 非洲部分港口货物吞吐量及增速



数据来源：南非港务局网站，SISI 整理。

一季度，非洲港口总体表现不佳，虽然“俄乌冲突”下国际能源紧张，促进欧洲国家对南非煤炭需求的增长；同时，海洋经济投资计划也极大促进理查德湾、德班等港口基础设施建设，但由于通往港口的主干铁路线损坏，导致港口集疏运能力下降，使运往欧洲的石化燃料、木材、农产品等货物受限，对港口生产造成一定影响，吞吐量总体处于负增长。

### 1.1.6 全球前 20 港口排名

表 1-1 2022 年一季度全球前 20 港口货物吞吐量及增速

排名	港口名称	2022 年一季度 (万吨)	同比增长	排名	港口名称	2022 年一季度 (万吨)	同比增长
1	宁波舟山	30325	3.4%	11	鹿特丹	11356	-1.5%
2	上海	18227	2.2%	12	烟台	11329	10.7%
3	唐山	17887	2.7%	13	釜山	10648	0.1%
4	青岛	15826	2.9%	14	泰州	8971	14.2%
5	新加坡	14574	-3.6%	15	北部湾	8615	4.2%
6	广州	14474	-2.3%	16	江阴	8026	18.7%
7	日照	13959	7.5%	17	大连	7508	-2.4%
8	苏州	13701	3.3%	18	黄骅	7462	-5.0%
9	黑德兰	13443	5.1%	19	光阳	6966	-2.1%
10	天津	12755	-0.6%	20	连云港	6963	8.7%

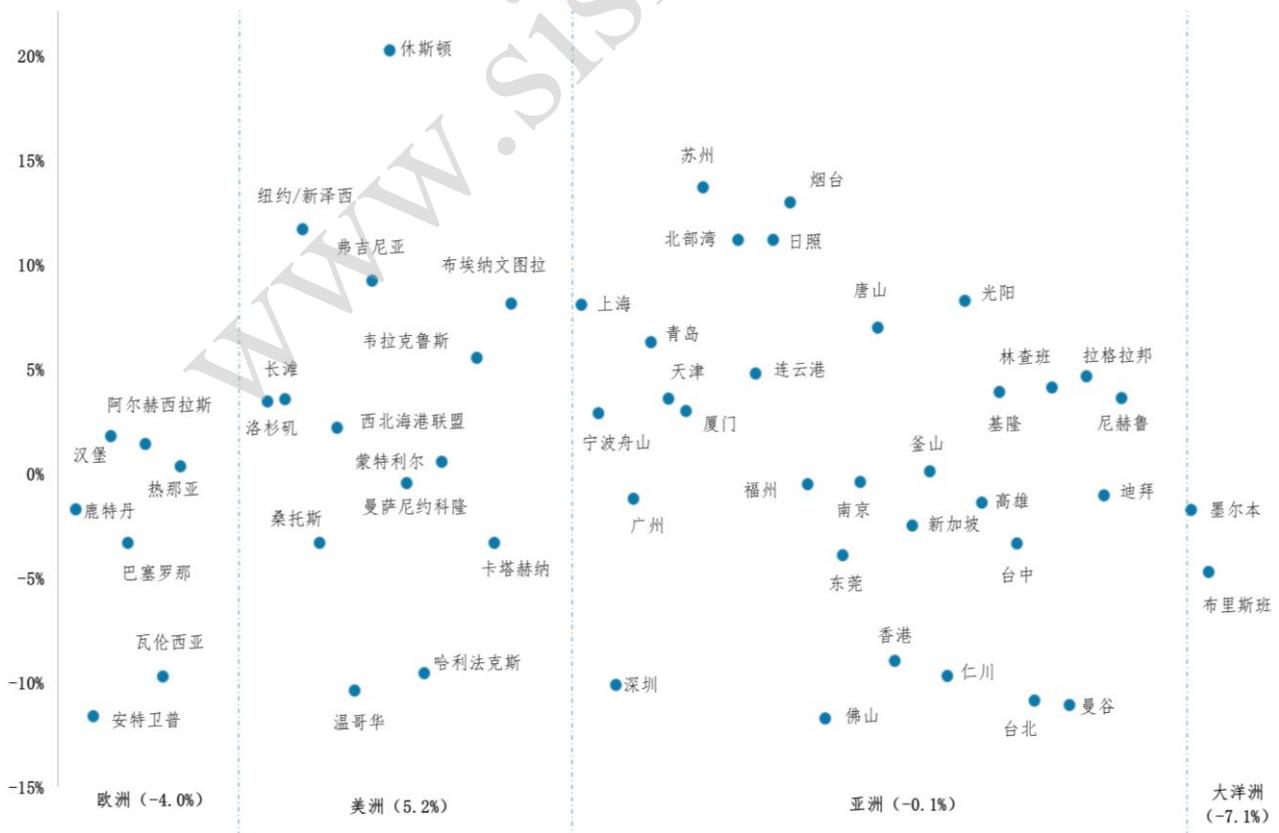
数据来源：各大港口官方网站。注：前 20 大港口中南路易斯安纳港数据尚未公布。

一季度，全球主要港口吞吐量增速大幅回落，但前 20 大港口仍能保持 2.8%左右的平稳增速，且排名前 10 港口除了受疫情影响小幅下跌外，大部分港口增长稳定；后 10 位港口中仍有 3 个增幅达到两位数的港口。中国港口不仅依靠进出口业务保持增长，在“双循环”国家战略下内河及沿海港口也表现出强劲走势；此外，珠三角、长三角等地港口虽受疫情影响导致货源减少与运输速度减缓，但在相关应急预案及政策支持下，依然维持稳定涨势。澳大利亚黑德兰港虽因恶劣天气等不利因素冲击，导致矿石开采与运输过程不畅，但在政府资助与基建投资下吞吐量依然逆势上涨 5.1%。韩国港口虽因对华出口动力减弱，导致吞吐量增长停滞，但在各项国际贸易协定生效后依然有望继续保持增长。

## 1.2 全球港口集装箱吞吐量分析

一季度，全球集装箱海运市场受供应链韧性不足以及“俄乌冲突”等突发性事件影响，增长动力大幅减弱，除美洲地区外大部分地区港口集装箱吞吐量陷入负增长。除了地缘政治冲突与防疫措施影响外，上年度同期集装箱海运市场供不应求的爆发式增长，带来高基数效应也在一定程度上降低了港口集装箱增速。据世界贸易组织《货物贸易晴雨表》显示，一季度全球货物贸易景气指数为 98.7 点，低于基线值 100，并有再次触底的迹象，出口订单和集装箱航运分类指数也分别降至 99.9 点和 97.2 点。同时，据上海航运交易所统计数据显示，3 月份全球各大港口准班率仍然较低，其中，中国香港和青岛大幅下跌了 17.3%和 12.8%，洛杉矶和鹿特丹准班率也仅为 20.9%和 19.6%，船舶平均在港时间分别到达 6.1 天和 2.7 天。在此环境下，全球各地港口集装箱吞吐量普遍下滑。

图 1-11 2022 年一季度全球各大洲部分港口集装箱吞吐量增速



数据来源：各港务局网站，SISI 整理。

### 1.2.1 亚洲港口集装箱吞吐量分析

#### 东亚港口大幅降速

图 1-12 中国大陆港口集装箱吞吐量及增速



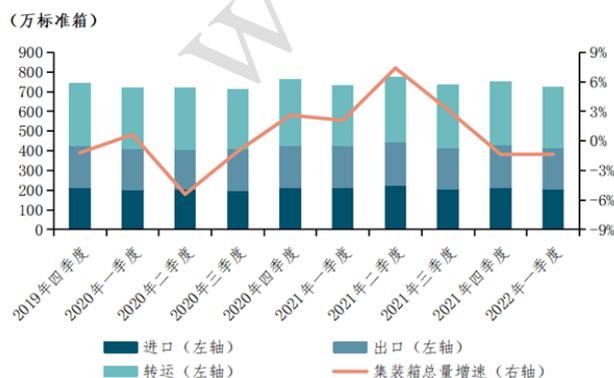
数据来源：中国交通运输部，SISI 整理。

图 1-13 香港与台湾主要港口集装箱吞吐量及增速



数据来源：香港海事处，台湾港务股份有限公司。

图 1-14 韩国港口集装箱吞吐量及增速



数据来源：韩国航运和港口物流信息系统，SISI 整理。

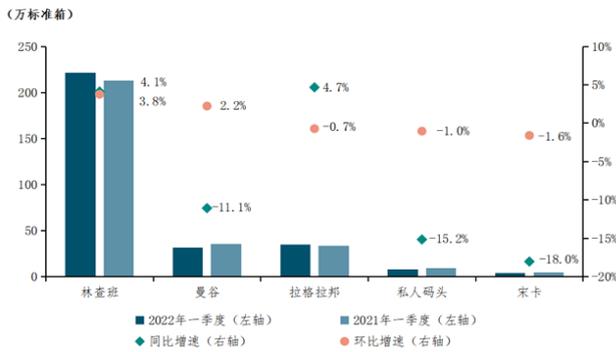
中国大陆港口增速回落。一季度，随着《区域全面经济伙伴关系协定》正式生效，促进集装箱货源增长；同时，政府陆续出台“稳增长”政策、一批重大工程启动，国内投资和内贸集装箱海运市场稳步发展。但由于突发疫情，广州、深圳、上海等多地港口和集疏运受到影响，使华南和长三角制造业贸易受阻，尽管“绿色通道”等方案有效缓解了物流压力，但依然限制了箱量增长。

中国香港港口跌幅扩大。一季度，中国香港与台湾地区均爆发严重疫情，当地许多货运司机处于隔离状态，生鲜食品等贸易商品物流受限。1 月香港集装箱量大跌超 20%，而台湾地区由于与中国大陆政治关系趋紧，逐渐加大对美贸易合作，大陆与台湾地区之间贸易贡献率略有下滑，而台湾积极向美国出口汽车、集成电路、智能设备和半导体等商品，同时也增加了原材料进口，双重贸易驱动使台湾高雄等港口跌幅有限。

韩国港口吞吐量小幅下跌。一季度，韩国石化、钢铁、半导体、生物科技等行业维持稳定出口；但汽车、船舶、通用机械等货种出口大幅下滑，跌幅达 8.6%。中国疫情、日本地震、俄罗斯制裁对韩国出口市场均带来一定冲击，尤其 2 月份仁川港码头事故一度造成集装箱码头停运。3 月随着澳大利亚和中国台湾地区疫情需求提升，以及下游建筑行业回暖，带动韩国出口订单增长，但总体上一季度韩国港口仍延续 2021 年末的下跌态势，集装箱量跌幅为 1.3%。

**东南亚港口表现平平**

**图 1-15 泰国部分港口集装箱吞吐量及增速**



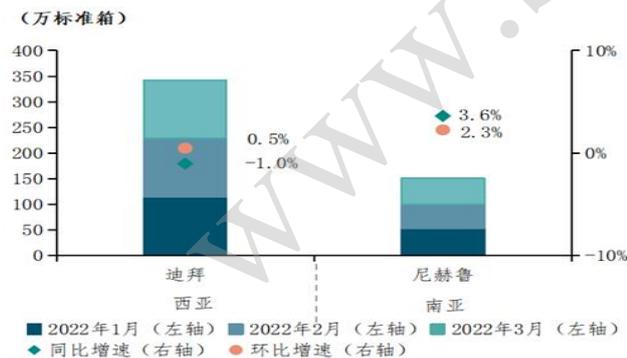
数据来源：泰国港务局网站，SISI 整理。

**图 1-16 新加坡港集装箱吞吐量及增速**



数据来源：新加坡港务局网站，SISI 整理。

**图 1-17 西亚和南亚部分港口集装箱吞吐量及增速**



数据来源：DP World、各港务局网站，SISI 整理。

**泰国港口缓慢增长。**泰国大力促进制造业扩张，积极扶持水果贸易发展，并为应对集装箱短缺问题，主动加强与私营部门合作，增加新仓库、设立空箱堆场，以增强供应链韧性；但因亚洲地区疫情扩散导致国际需求不足，使泰国港口增长趋缓。其中，仅林查班港与拉个拉邦港维持 4% 左右平稳增长，其余港口面临较大幅度下跌。

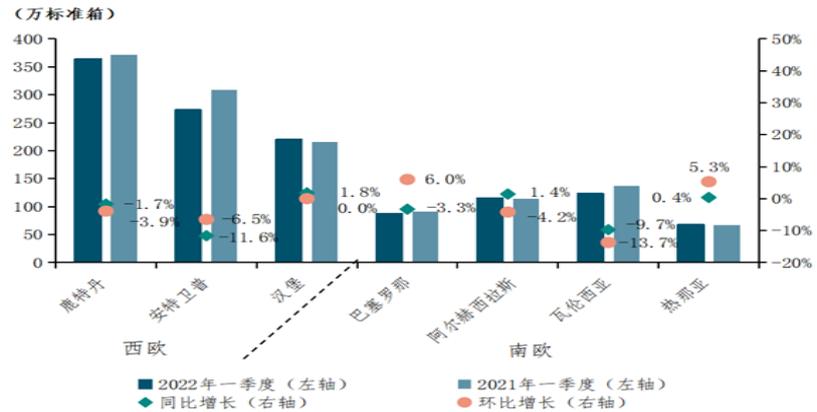
**新加坡港口箱量持续下跌。**自 2021 年四季度欧洲通胀高企、市场消费动力不足，带来欧亚贸易增长趋缓，新加坡集装箱中转业务便开始承压；同时，随着疫情升级使新加坡港提前启用大士港区 2 个新建泊位，提升港口周转效率。但欧洲经济疲软和市场消费能力下降，以及亚洲地区加强防疫措施，对生产制造与港口物流造成限制，对海运贸易造成巨大影响。在此环境下，一季度新加坡港集装箱吞吐量持续下跌 2.5%。

**南亚港口吞吐量增幅收窄。**西亚迪拜港积极扩大区域集装箱贸易，但由于侧重亚太与欧美市场的高附加值、高利润额货物贸易，使部分低附加值的集装箱货物流失，港口增长动力略显不足。而南亚印度则积极推进国际贸易合作，与阿联酋签订贸易协议，对两国之间约 90% 的货物实施免税政策，还与土耳其签署了 13 项合作协议，并与以色列、印度尼西亚、哥伦比亚等港口进行贸易，促进港口箱量增长。

**1.2.2 欧洲港口集装箱吞吐量分析**

一季度，欧洲大部分港口均处于负增长区间，刺激消费政策退出、供应链不畅、港口拥堵、集装箱班轮延误，以及“俄乌冲突”中贸易制裁的反伤，都冲击着脆弱的欧洲经济。欧洲港口中，安特卫普港因疫情下物流仓储和集疏运通道不畅，无法满足延期抵港船舶的集中装卸需求，导致吞吐量跌幅超过两位数；而鹿特丹港虽仅小幅下跌 1.7%，但其中存在大量空箱，扣除空箱因素转运量跌幅达 21.5%。

图 1-18 欧洲部分港口集装箱吞吐量及增速



数据来源：各港务局网站，SISI 整理。

### 1.2.3 美洲港口集装箱吞吐量分析

一季度，美洲港口在全球范围内保持了领先的涨幅，随着因通胀和财政赤字问题使得美国进口贸易需求有所下降，但美国港口却并未有丝毫停歇，一方面中国因疫情封锁而减少出口但对于美国正好处理在港滞留的船舶与货物；另一方面进口商为避免美西港口工人关于即将到期劳动合同谈判可能引发的罢工风险而选择提前补库存。同时，班轮公司正有计划地将部分集装箱向美东港口转移，释放更多港口处理能力，使 2 月份美国港口箱量增幅达 7.3%。受此影响，美东纽约/新泽西和弗吉尼亚等港口进口箱量大幅增长，但由于堆场与码头设施不足，以及劳动力短缺，也逐渐陷入拥堵。此外，巴西政府鉴于不景气的贸易形势，正积极降低港口运营成本，并考虑削减航运税收，使桑托斯等港口因此受益。

图 1-19 美洲部分港口集装箱吞吐量及增速



数据来源：各港务局网站，SISI 整理。

### 1.2.4 全球前 20 集装箱港口排名

一季度，在全球主要集装箱港口增长停滞的环境下，全球前 20 集装箱港口总体涨幅也仅为 0.4%，近半数港口处于负增长区间，深圳港、安特卫普港和巴生港跌幅超过 10%。由于欧美市场需求减弱，以及亚洲疫情扩散影响，使得亚洲大部分港口表现萎靡，其中釜山港、香港港、高雄港、巴生港均表现不佳。仅上海港虽在 3 月受疫情扩散影响，但随着港口产能释放、集装箱充足、航线增多，使得港口在封闭运营中依然维持较好增幅。安特卫普、鹿特丹等港则因需求不足及“俄乌冲突”影响导致贸易需求减少；纽约新泽西等美东港口则得益于美西航线转移，使集装箱吞吐量维持大幅增长格局。

表 1-2 2022 年一季度全球前 20 港口集装箱吞吐量排名

排名	港口名称	2022 年一季度 (万 TEU)	同比增长	排名	港口名称	2022 年一季度 (万 TEU)	同比增长
1	上海	1226	8.1%	11	迪拜	342	-1.0%
2	新加坡	908	-2.5%	12	丹戎帕拉帕斯*	301	8.2%
3	宁波舟山	791	2.9%	13	厦门	288	3.0%
4	深圳	649	-10.1%	14	安特卫普	273	-11.6%
5	青岛	590	6.3%	15	洛杉矶	268	3.5%
6	釜山	553	0.1%	16	长滩	246	3.6%
7	广州	548	-1.2%	17	高雄	240	-1.4%
8	天津	463	3.6%	18	巴生*	239	-10.2%
9	香港	375	-8.9%	19	纽约/新泽西	239	11.7%
10	鹿特丹	365	-1.7%	20	林查班	222	4.1%

数据来源：各大港口官网，SISI 整理。注：\*表示预测数据。

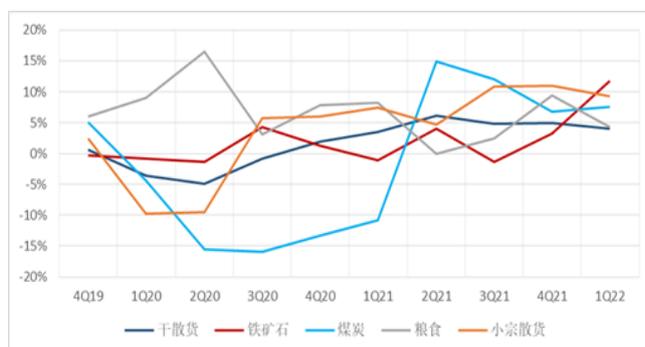
### 1.3 全球港口干散货吞吐量分析

一季度，由于“俄乌冲突”导致全球大宗商品贸易格局发生变化，欧洲国家向更远的中东、南美、澳大利亚采购大宗商品与能源物资，使得全球散货船运力“供不应求”，3 月份 BDI 指数反弹至 2718 点，高于往年同期。而全球干散货海运贸易量则继续维持 4%左右的持续增长，完成海运量约 10.8 亿吨，其中铁矿石海运量大幅提升 11.8%，煤炭海运量增长 7.6%，而粮食海运量增速由 2021 年四季度的 9.4%下降至 4.3%，小商品海运量增速维持 10%左右。



数据来源：波罗的海航运交易所，Clarksons。

图 1-20 波罗的海干散货 BDI 走势



数据来源：德鲁里。

图 1-21 全球干散货及主要货类海运贸易量增速

#### 1.3.1 亚洲港口干散货吞吐量分析

2022 年一季度，亚洲主要干散货港口完成干散货吞吐量同比增长 6.3%。中国唐山等铁矿石产区因疫情封锁以及产业结构转型导致粗钢减产，降低了矿石海运贸易量。同时，“俄乌冲突”大幅推高国际能源与粮食采购价格，使亚洲国家进一步降低了采购需求，中国钢铁、煤炭、大豆、铁矿石等进口需求大幅下跌；受对俄罗斯制裁和印尼煤炭出口限制影响，高度依赖俄罗斯大宗商品进口的韩国造船、汽车、电动车等制造业都处于供应紧张状态。“俄乌冲突”后，埃及转而增加对印度小麦的进口。

表 1-3 2022 年一季度亚洲主要港口干散货吞吐量及增速（单位：万吨）

国家	港口	干散货		主要货类吞吐量			
				铁矿石		煤炭	
		吞吐量	增速	吞吐量	增速	吞吐量	增速
中国	唐山	15489	6.9%	4923	-15.0%	8561	16.1%
中国	宁波舟山	15347	7.2%	7082	-0.3%	2222	-8.6%
中国	苏州	8303	6.6%	2642	-6.5%	3004	1.6%
中国	黄骅	7061	-5.2%	1155	-2.6%	5357	-7.4%
中国	日照	7976	13.1%	5199	13.2%	1711	23.7%
中国	泰州	7873	16.6%	1554	3.0%	2029	-4.8%
中国	江阴	6896	20.9%	2917	14.1%	2696	-1.2%
中国	烟台	6274	10.9%	835	11.9%	1102	6.8%
韩国	光阳	1889	-11.2%	819	-15.3%	612	-10.9%
韩国	浦项	907	-21.2%	491	-23.5%	255	-32.5%
韩国	平津唐泽	977	2.7%	485	-4.0%	209	9.1%
印度	印度主要港口	6440	-7.4%	1390	-32.2%	3911	-1.5%
亚洲主要港口合计		85431	6.3%				

### 1.3.2 欧洲港口干散货吞吐量分析

2022 年一季度，“俄乌冲突”导致大宗商品价格高企，一定程度上影响了欧洲需求与港口干散货吞吐量，但欧洲经济发展对国际原材料的进口需求依然旺盛，且出于战略安全考虑进口业务更加积极，因此一季度欧洲多个港口干散货吞吐量增幅达到两位数。其中，包括煤炭等传统石化能源的补库存需求激增，使得西班牙港口、荷兰鹿特丹港、比利时安特卫普港和意大利拉韦纳港煤炭吞吐量大幅增长。同时，由于能源危机导致炼钢等大能耗产业成本上升，德国等欧洲制造大国钢铁产量骤降，而进一步使铁矿石进口需求收缩，因此一季度鹿特丹港铁矿石大跌 19.5%。

### 1.3.3 美洲港口干散货吞吐量分析

2022 年一季度，美洲港口干散货生产形势有所回落，除墨西哥、巴西桑托斯、美国长滩与科珀斯克里斯蒂港外，其余大部分港口干散货吞吐量均处于下跌区间，一方面由于“俄乌冲突”导致美国停止从俄罗斯与乌克兰进口铁矿石；另一方面也使美国成为欧洲市场粮食和煤炭的重要供应商，但短期内稳固的贸易链尚未构建完善，因此吞吐量表现差强人意。巴西虽然即将成为美国进口铁矿石的替代国，但年初由于强降雨天气使得淡水河谷中断了东南部铁矿石运输业务，图巴朗等港口的铁矿石库存处于多年来最低水平。此外，哥伦比亚出口欧洲的煤炭、农产品持续增加。

### 1.3.4 澳洲港口干散货吞吐量分析

2022 年一季度，港口干散货形势不同乐观，多个港口陷入负增长区间。澳洲主要铁矿石所在地西澳大利亚州年初新冠疫情病例上升，导致该州关闭边境，劳动力短缺与 3 月莫兰巴矿场发生地下事故大幅降低铁矿石产量。同时，中国等铁矿石主要进口国在疫情下基建投资力度放缓，减少了贸易需求。目

前，澳大利亚正逐渐扩大其他销售市场，并有望成为欧洲煤炭市场的主要供应商，但产量受新南威尔士州和昆士兰州爆发的洪水影响，出口量难以实现大幅增长。

表 1-4 2022 年一季度全球主要港口干散货吞吐量及增速

地区	国家	港口	吞吐量 (万吨)	增速	地区	国家	港口	吞吐量 (万吨)	增速
欧洲	西班牙	西班牙主要港口	2241	14.1%	美洲	美国	南路易斯安纳	3422	-10.4%
	荷兰	鹿特丹	1791	-2.6%		美国	长滩港	202	16.9%
	比利时	北海港	940	11.6%		美国	科珀斯克里斯蒂	201	20.9%
	意大利	拉韦纳	561	16.9%		加拿大	蒙特利尔	136	-27.8%
	拉脱维亚	里加	354	16.9%		墨西哥	墨西哥主要港口	2681	6.5%
	比利时	安特卫普	377	11.1%		哥伦比亚	哥伦比亚主要港口	1890	-5.5%
欧洲主要港口合计			6264	8.6%		巴西	巴西主要港口	15517	-2.5%
澳洲	澳大利亚	黑德兰	13529	6.2%		巴西	——马德拉	3628	-12.3%
	澳大利亚	丹皮尔	3146	-3.4%		巴西	——桑托斯	1955	17.0%
	澳大利亚	纽卡斯尔	3607	-6.0%		巴西	——伊塔瓜伊	901	-19.5%
	澳大利亚	格莱斯顿	2191	-7.2%	美洲主要港口合计		24048	-3.0%	
	澳洲主要港口合计			22474	1.2%				

### 1.4 全球港口液体散货吞吐量分析

2022 年一季度，全球液体燃料消费量持续高于产量，使国际燃料油和液化天然气价格持续攀升，尤其随着“俄乌冲突”爆发后，欧美国家实施对俄贸易制裁，停止购买俄罗斯石油，使得国际能源危机意识扩散，逐渐引起贸易热潮。由于俄罗斯生产原油约占全球 12%，且主要供应亚洲和欧洲市场，因此约占全球船用燃料 50%的亚洲市场已较为吃紧，而油价居高不下，再次抑制了全球石油需求。

图 1-22 全球液体燃料产量、消耗量



数据来源：国际能源署（IEA）。

表 1-5 2022 年一季度全球港口液体散货吞吐量及增速

地区	国家	港口	吞吐量 (万吨)	增速
亚洲	中国	宁波舟山	5932	3.2%
	中国	青岛	2996	-8.5%
	中国	大连	2290	-18.0%
	中国	日照	2002	-14.3%
	中国	天津	1964	-0.7%
	中国	烟台	1331	-10.3%
	中国	惠州	1374	4.5%
	韩国	光阳	3161	0.4%
	韩国	蔚山	3493	15.5%
	韩国	大山	1792	2.5%
	韩国	仁川	1484	4.3%
	新加坡	新加坡	4719	-2.7%
	印度	印度主要港口	6386	2.9%
	亚洲主要港口合计			43623
欧洲	西班牙	西班牙主要港口	4431	11.4%
	荷兰	鹿特丹	5154	-1.0%
	比利时	安特卫普	1887	15.3%
	瑞典	哥德堡	530	6.0%
	欧洲主要港口合计			12003
美洲	美国	科珀斯克里斯蒂	4064	18.8%
	美国	南路易斯安纳	1262	12.3%
	美国	长滩港	835	18.3%
	加拿大	蒙特利尔	286	2.2%
	墨西哥	墨西哥主要港口	2731	1.9%
	哥伦比亚	哥伦比亚主要港口	1184	9.6%
	巴西	巴西主要港口	7307	-6.5%
	巴西	桑托斯	446	2.9%
美洲主要港口合计			18116	3.3%

数据来源：各港务局网站，SISI 整理。

### 1.4.1 亚洲港口液体散货吞吐量分析

2022 年一季度，亚洲油品需求保持稳定增长。其中，中国原油进口商由于国际油价激增，降低采购需求；同时，政府加大对小型炼油厂进口配额管理，液体散货吞吐量难以显著增长。而韩国除了采购俄罗斯油品外，还继续增加对美国和中东地区的原油采购量。因此，韩国港口液体散货吞吐量总体保持增长态势。印度港口同样保持增长，则是因经济发展需要，并未在美国施压下对俄罗斯石油贸易进行制裁，反而加大低价采购力度，3 月印度从俄罗斯进口的原油是上年同期的四倍。

### 1.4.2 欧洲港口液体散货吞吐量分析

2022 年一季度，欧盟宣布限制俄罗斯石油和液化天然气的进口，并公布摆脱俄罗斯化石燃料计划，欧洲逐渐转向美国、哥伦比亚等地区寻找替代商品，但短期内贸易增长仍受一定影响。其中，德国和波兰两国对俄石油依赖度较高，短期内制造业受打击。鹿特丹港虽停止转运俄罗斯业务，但原油、液化天然气和植物油等液体散货吞吐量仍然保持较好涨势。

### 1.4.3 美洲港口液体散货吞吐量分析

2022 年一季度，美洲港口液体散货吞吐量表现较好，一方面美国正逐渐成为欧洲的油品、天然气供应商，出口贸易增长良好；另一方面美国要求巴西增加原油产量，以应对俄罗斯能源中断影响。随后，多个国家都转向巴西进口原油，其中印度有意与巴西签订长期购油合同。

## 第 2 章 全球码头运营商生产运营情况评述

2022 年一季度，全球经济在总体上虽仍呈现复苏主基调，但增速趋缓，另外新冠疫情、俄乌冲突等对全球经济的复苏依旧带来不确定性。港口方面，虽航运市场逐步恢复常态，但集装箱短缺和港口拥堵的情况尚未解决，码头运作效率依旧处于低位，叠加基数效应减弱，大部分码头运营商运营水平较去年同期没有明显增加，经营策略上侧重现有码头布局的完善优化和基础设施的升级。

### 2.1 中远海运港口保持良好增长

2022 年一季度，集装箱运输的市场环境总体较好，加上天津港集装箱码头项目完成交割的箱量贡献，中远海运港口集装箱权益吞吐量实现较大增长，同比上升 6.1%，集装箱总吞吐量较去年同期无明显变化，同比上升 0.3%。

大中华地区的 3 个板块权益吞吐量取得双位数的高增长。其中，西南沿海地区受惠于新兴市场逐步恢复活力，中国与东南亚地区贸易增加，集装箱权益吞吐量同比增加 12.2%；环渤海地区，因增加对天津港集装箱码头的控股权益，集装箱权益吞吐量同比上升 22.3%。海外地区，由于西北欧主要港口持续拥堵情况的延续，CSP 泽布吕赫码头成为该区域重要的缓冲港，因而临时挂靠量增加，加上新航线开辟，泽布吕赫码头集装箱总吞吐量随之同比高涨 24.4%。

图 2-1 中远海运港口权益吞吐量及增长率



**全球经济复苏放缓背景下巩固现有码头布局网络。**一季度，中远海运港口与泽布吕赫港务局签约，将中远海运港口在泽布吕赫码头的特许经营权延长 15 年。鉴于新冠肺炎疫情形势依旧严峻，全球经济复苏充满不确定性，中远海运港口未来仍将持续深化其精益运营的战略，在码头运营管理中注重提质增效和成本控制，保证充足的现金流，同时精准投资，目标项目的股权内部回报率最少达到低双位数，未来中远海运港口的收购项目将主要在东南亚、中东、非洲及南美洲等新兴市场地区。

## 2.2 招商局港口运营相对稳定

一季度，全球经济增速放缓，招商局港口充分发挥全球化的港口网络布局优势，实现了公司业务平稳发展，整体上集装箱总吞吐量和权益吞吐量与去年同期基本持平。

中国长三角地区大幅增长，东南沿海和珠江三角洲地区出现较大程度下滑。长三角地区在一季度受疫情影响较小，区域经济虽增速回落，但随着疫情防控工作的深化，复工复产进程稳步推进，进出口贸易势头强劲，带动了集装箱吞吐量强势增长。而珠江三角洲地区，疫情的多点散发对供应链造成极大的阻碍，加之东南亚等新兴市场产能不断恢复，广东承担的外贸订单外流，区域集装箱吞吐量降幅明显。

图 2-2 招商局港口权益吞吐量增长情况



海外地区重点港口稳步增长。一季度，全球

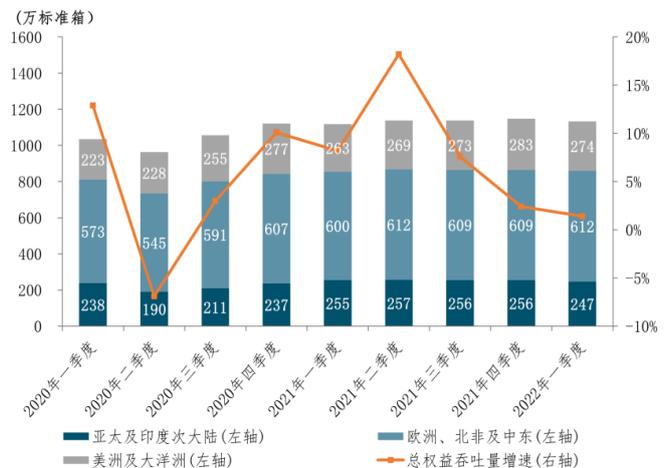
经济恢复势头较为良好，各国贸易需求稳定，招商局港口大部分海外港口的集装箱吞吐量均有不同程度的增加，但非洲地区码头表现相对较差，尤其吉布提港，受埃塞俄比亚持续内战冲突的影响，海运需求大幅降低，招商局在吉布提港的码头集装箱总吞吐量同比下跌 10.4%。

## 2.3 迪拜环球增速进一步放缓

2022 年一季度，迪拜环球港务集团码头经营总体稳定，除亚太及印度次大陆板块出现小幅下滑外，其他板块均实现一定程度的增长。但总体上增速明显放缓，一季度迪拜环球港务集团集装箱权益吞吐量同比仅增长 1.4%。

各区域增速均有所下降。在疫情反复、俄乌冲突带来的供应链瓶颈以及全球融资环境收紧的不利影响下，亚太地区经济复苏转弱，集装箱海运需求量萎缩。同时，随着 2020 年港口生产水平的低基数效应逐渐减弱，各地区增长态势也趋于温和。

图 2-3 迪拜环球港务集团权益吞吐量及增速



持续拓展物流服务网络，开发综合数字化管理平台。继去年 3 月获得非洲安哥拉最大港口罗安达港集

装箱码头（MPT）20 年特许经营权后，2022 年一季度，迪拜环球与安哥拉政府深化合作，将在港口码头、物流、跨境贸易、金融等多领域为安哥拉提供服务，以推动该国物流业发展，谋求更多经济红利。此外，迪拜环球还在莱茵河地区和鹿特丹港之间推出新的铁路服务，将进一步提升欧洲内陆物流网络的支撑能力。在数据管理方面，迪拜环球开发了海关单一窗口数字化解决方案 Cargoes Customs，平台融入了智能风控管理系统和智能估值系统，将助力海关组织安全便捷地实现数字化转型。

## 2.4 菲律宾国际延续增长态势

菲律宾国际总权益吞吐量保持稳定增长。2022 年一季度，尽管全球经济增速放缓影响，货运需求稍有减少，菲律宾国际旗下集装箱码头整体表现依旧较好。在与航运公司签订新合同以及尼日利亚等地区新码头投产运营的利好因素下，菲律宾国际总权益吞吐量同比增加 4.5%。

美洲板块有所下滑，亚洲板块以及欧洲、中东和非洲板块权益吞吐量保持正向增长。美洲板块受贸易失衡加剧、通胀加剧和供应链中断的影响，一季度经济大范围萎缩，叠加往年低基数效应的减弱，集装箱业务量同比出现下降。亚洲板块增幅最大，同比增幅达 12.4%，主要由于集团加强对菲律宾棉兰老岛集装箱码头（MCT）、马尼拉国际集装箱码头（MICT）等基础设施的投资，港口生产水平提升。

加强投资基础设施，提升现有码头服务水平。2022 年一季度，菲律宾国际并未收购新的码头资产。其在基础设施方面的投资主要集中在马尼拉集装箱码头升级工程，以及棉兰老岛集装箱码头轮胎式集装箱门式起重机（RTG）的引进。

图 2-4 菲律宾国际集团权益吞吐量及增速

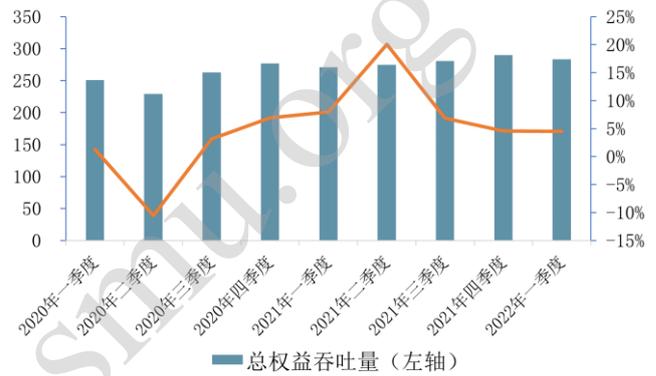
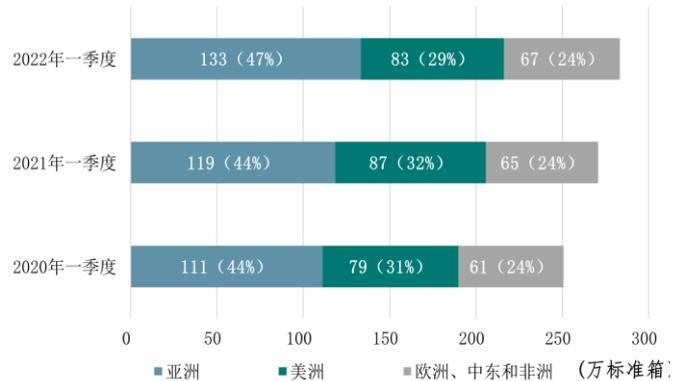


图 2-5 菲律宾国际集团分区域权益吞吐量及占比



## 2.5 AP 穆勒码头增速回落

2022 年一季度，在全球供应链的物流服务需求放缓的大背景下，AP 穆勒码头的全球集装箱业务增速也随之下滑，旗下码头集装箱总处理量同比仅微涨 1.4%，除北美板块与亚洲板块实现正增长，其余板块码头集装箱处理量均出现不同程度下滑。

**北美地区保持强劲增长。**一季度，尽管北美地区国际贸易增长放缓，但商品消费需求依旧维持在较高水平，海运需求继续增加，此外，大量滞港集装箱在航运淡季逐步被消化，使得整个地区合并报表吞吐量同比增加 15.4%。

**欧洲、俄罗斯和波罗的海地区明显下滑。**由于西班牙瓦伦西亚港推进码头操作系统升级，港口产能暂时下降，叠加“俄乌冲突”爆发后，诸多船公司对俄罗斯采取多重限制措施，俄罗斯海运贸易严重受挫，导致 AP 穆勒码头在该地区合并报吞吐量同比下降 6.2%。

**港口拥堵持续，单箱收益达近五年最高水平。**一季度，美洲地区多个港口拥堵持续，堆场堆存收入依旧处在高位，叠加所有地区关税提高，AP 穆勒码头集装箱每自然箱收入继续攀高。同时，全球通货膨胀高企，劳动力成本上升，特许权使用费上涨，也促使单箱装卸成本进一步走高。

**基础设施投资加强，数字化改革持续深化。**2021 年一季度，AP 穆勒码头决定投资 1.15 亿美元用于孟买地区码头的基础设施建设，包括 6 台船对岸（STS）起重机和 3 台轨道式龙门（RMG）起重机，以适应船舶大型化趋势。数字化改造方面，AP 穆勒码头于 2 月在瓦伦西亚成功上线 Navis N4 系统，码头操作效率也将进一步获得提升。

图 2-6 AP 穆勒码头合并报表业务量（百万自然箱）

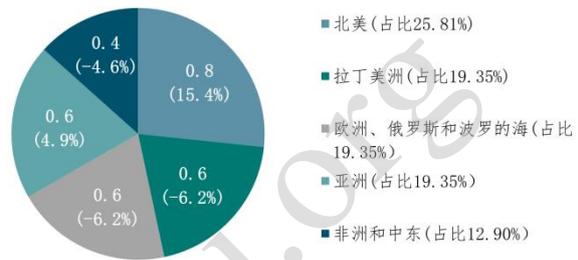


图 2-7 AP 穆勒码头每自然箱收入和每自然箱本



## 专题一：逐渐边缘化的日本集装箱港口

近些年来，随着中国以及其他东亚、东南亚地区港口的迅速崛起，日本集装箱港口在亚洲乃至全球港航网络中的竞争力与国际地位逐渐降低以及边缘化，但根据世界银行和 IHS Markit 联合发布的集装箱港口绩效指数（CPPI），日本港口却具有较好的评分表现。为研究此中疑惑，以下将对日本港口的发展现状以及未来相关规划进行分析研究。

### 一、日本集中资源发展国际枢纽/战略港口，但港口吞吐量表现不佳

日本是典型的岛国国家，进出口货物中超过 99%均需依靠海上运输完成，但自 20 世纪 90 年代开始，随着中国上海港、韩国釜山港等亚洲港口的迅速崛起，日本港口的国际地位与竞争力开始下降，日本主要集装箱港口东京港、横滨港的集装箱吞吐量全球排名从 1995 年顶峰的第 12 位、第 8 位开始逐步下降。在此背景下，日本先后于 2004 年发布“超级枢纽港”规划、2010 年发布了“国际集装箱战略港口”、“国际大宗战略港口”规划，通过选择若干国际战略港湾给予更多资源与政策倾斜（税收、预算等）以及港口私营化管理改革，从而提升日本港口的国际竞争力与应对船舶大型化的挑战。截至 2021 年 4 月数据显示，日本共有 993 个港口，其中含国际战略港口 5 个、国际枢纽港口 18 个、重要港湾 102 个。

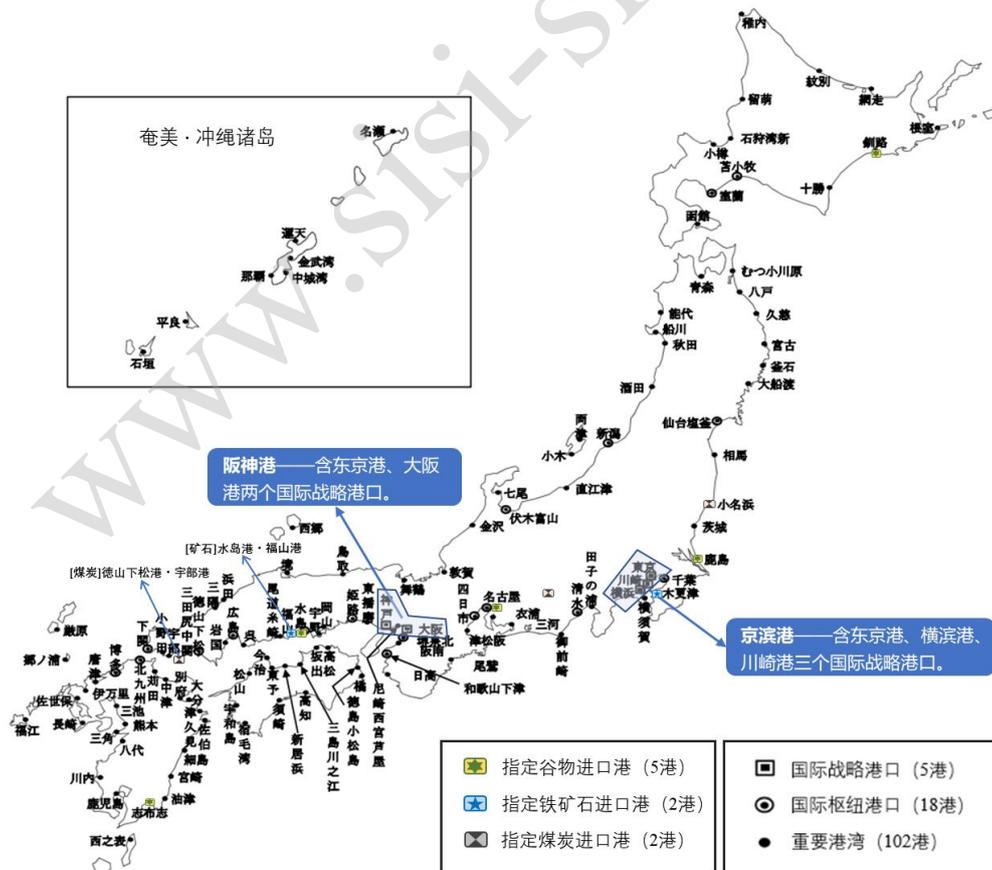


图 1 日本港口主要港口布局及功能定位

但是，这两次港口发展规划期间港口生产表现较为一般。从港口吞吐量走势来看，日本

全球主要港口合计吞吐量走势未有明显上升走势，主要枢纽、战略港口在 2011-2021 年期间的吞吐量增长表现也较为一般，东京港、横滨港的集装箱吞吐量全球排名至 2021 年已分别降至第 40 位与第 73 位。此外，原先挂靠日本港口的国际班轮也逐渐转向中国等亚洲其它国家的港口，根据联合国贸发会的班轮航运连通性指数（LSCI）显示，2006 年日本有横滨、神户、名古屋以及东京共四港位列前 20，但至 2022 年一季度，排名最高的横滨港也仅排名第 29 位，而其余港口均排名在 45 位以后。综上，可见日本主要集装箱港口无论是吞吐量规模，还是在全球港航网络中的竞争力与国际地位，均有显著的下滑，与周边的中国沿海港口、韩国釜山港相比，已逐渐出现被边缘化的情况。



图 2 2005-2021 年日本主要港口货物/集装箱吞吐量走势

表 1 2021 年日本货物/集装箱吞吐量排名前 10 港口及近十年增幅

排名	港口	货物吞吐量 /万吨		十年增幅	排名	港口	集装箱吞吐量 /万 TEU		十年增幅
		2021年	2011年				2021年	2011年	
1 (1)	名古屋	17762	18603	-4.5%	1 (1)	东京	486	464	4.8%
2 (2)	千叶	13455	14966	-10.1%	2 (2)	横滨	286	308	-7.3%
3 (5)	苫小牧	10477	9646	8.6%	3 (3)	神户	282	263	7.5%
4 (3)	横滨	10479	12133	-13.6%	4 (4)	名古屋	273	262	3.9%
5 (4)	北九州	9641	10004	-3.6%	5 (5)	大阪	243	245	-0.9%
6 (6)	大阪	8465	8760	-3.4%	6 (6)	博多	96	91	5.6%
7 (8)	神户	9027	8702	3.7%	7 (11)	那霸	59	21	177.2%
8 (10)	东京	8472	8321	1.8%	8 (8)	清水	56	50	12.4%
9 (7)	川崎	7188	8668	-17.1%	9 (7)	北九州	50	51	-2.5%
10 (9)	水島	7267	8926	-18.6%	10 (9)	苫小牧	32	33	-3.3%

## 二、日本集装箱港口效率水平何以位列前茅？

2021 年 5 月，世界银行和 IHS Markit 联合发布集装箱港口绩效指数（CPPI），其中横滨港、名古屋、神户以及东京港分别位列第 1、16、19、35 位，与日本港口相对滞缓的港口吞吐量增长表现形成鲜明对比，尤其横滨港在 CPPI 中无论按统计方法还是行政方法计算均以较大评分优势排名第一，但其近十年集装箱吞吐量增幅为-7.3%。本文暂不从 CPPI 的计算方法入手研究横滨港何以位列榜首，而是从横滨港近年在提升港口效率方面的举措入手，分析横滨港效率水平评价较高的原因以及归纳可借鉴经验。

横滨港开港于 1859 年，是一个进口货类以石油、天然气、金属等能源类为主，出口汽车、发动机等汽车零部件等产成品为主的综合性港口，共约有 100 个泊位，其中包括南本牧、本

牧、大黑三个大型集装箱码头，以及正在建设的新本牧码头（将作为横滨港定位国际集装箱战略港湾的重要一环，由大水深、高规格集装箱码头和具有高度流通加工功能的物流设施组成的新物流基地）。



图 3 横滨港主要集装箱码头及泊位分布

从港口硬件条件水平来看，横滨港作为“超级枢纽港”以及“国际集装箱战略港口”，在港口建设资金上获得资源与政策倾斜，且东京都港务局制定了《京滨港、国际集装箱战略港口的地区振兴计划》提供低息贷款（政府提供 5 年 0.7% 的年利率补贴），促进近年南本牧码头 MC-3/MC-4、本牧码头 D-4 的陆续建成投营以及新本牧码头建设稳步推进，使横滨港具备靠泊当前业内最大规模集装箱船舶的能力（南本牧 MC-3/MC-4 以及新本牧具有-18~水深的优越条件）。但是，横滨港暂时还没有自动化码头，包括建设中的新本牧码头也暂未有自动化码头的相关规划。

从港口管理机制上来看，2010 年的“国际集装箱战略港口”战略确定了日本将通过公共私有化管理的方式优化管理水平，并修订《港口法》以及颁布针对特定外贸码头的管理运营法，在法律层面予以支持。最终，2016 年成立横滨川崎国际港湾公司（YKIP），由横滨市政府、川崎市政府和三井住友银行共同持股，通过政府投资加强公司的财务基础并促进横滨港的建设与设备投资，并积极引入 APM Termianl（南本牧 MC-1~4 的一体化运营）、达飞海运以及万海航运等船公司与全球码头运营商参与港口运营，借助其港口管理经验与航线资源提升码头运营管理水平。

从港口效率提升措施方面，近年横滨港注重港口的数字化转型，自 2016 年 12 月成立“应

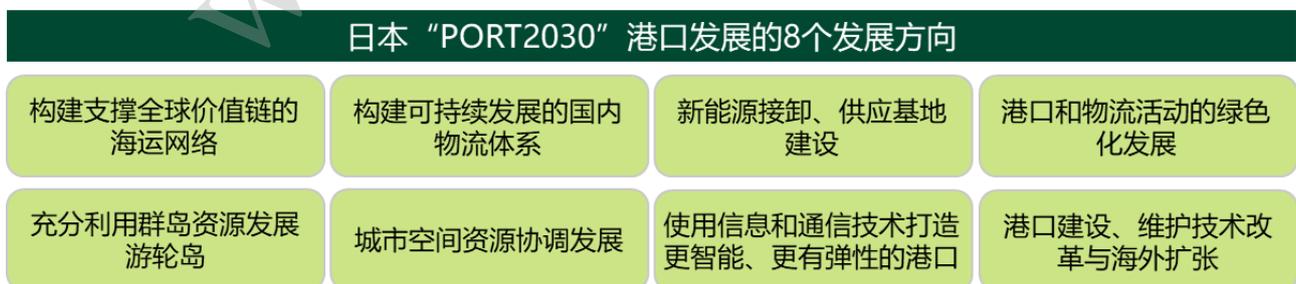
用 ICT 提升横滨港集装箱运输效率研究小组”，经多次测试于 2021 年 3 月在南本牧码头日本全国率先应用闸口与集卡管理系统“CONPAS”，将通过集卡预约、PS 卡（含 IC 芯片）通行、集卡抵港预报以及堆场提前搬运等方式，提高闸口作业效率以及实现集装箱运输实时信息的共享与利用。此外，横滨港通过东京湾区间港口的整体合作，进一步提升港口的对外竞争力，除了依托于现有的铁路、公路等陆上基础设施，还通过驳船和内航船强化东京湾区间港口的协同调度。

但是，从上述横滨港建设国际集装箱战略港口的主要措施来看，中国港口并不逊色而有过之，真正使横滨港在 CCPI 中效率排名位列榜首的原因，可能主要由于横滨港泊位利用率较低缘故。横滨港现有集装箱码头年通过能力大概在 400 万 TEU 左右，但近几年集装箱吞吐量均在 300 万 TEU 以下，码头能力相对富余，使得抵港集装箱船直靠率高、侯泊时间短，且堆场中集装箱较低的堆叠层数也提高了堆场的作业效率，因而港口对船舶的总体服务水平较高。相较之下，中国的上海港、宁波舟山港等主要沿海枢纽港口的集装箱码头综合利用率长期在 90%以上，抵港船舶往往需要锚泊排队等待靠港，堆场较高的堆叠层数也增加了翻箱率。

### 三、日本港口仍希望通过新一轮规划“PORT2030”参与国际竞争

2018 年 7 月，日本国土交通省（MLIT）公布新一轮的中长期港口发展规划“2030 港口（PORT2030）”，从“构建支撑全球价值链的海运网络”等 8 个方向提出了短、中、长期的发展任务，目标是到 2030 年创建一个结合人工智能、物联网和自动化技术的“人工智能码头”，达到世界最高水平的生产力和良好的工作环境。相较于以往的港口中长期发展规划，PORT2030 规划更加注重港口智能化与信息化技术的应用，将人工智能和大数据应用结合到港口整合战略中，并规划了打造“人工智能码头”、实现港口信息交互完全电子化的环境以及提升港口自动化水平等一系列措施，以期提升港口效率与竞争力。但是，日本港口由于货源腹地较小等原因，港口功能更多以服务于日本的产业与资源进出口需求，而在国际远洋航线布局方面可能很难再有作为。

图 4 日本“PORT2030”中长期发展规划内容



## 专题二：中国“一带一路”沿线港口投资趋势

自 2013 年国家主席习近平访问中亚和东南亚提出了“一带一路”倡议以来，中国先后已与 149 个国家、32 个国际组织签署了超过 200 份共建“一带一路”合作文件。其中，除了东盟、南亚、西亚等国外，地中海的希腊、西班牙、摩洛哥等欧洲国家，以及 53 个与中国建交的非洲国家基本实现“全覆盖”，2022 年阿根廷等南美国家也相继参与“一带一路”合作，使中国“一带一路”倡议的辐射面大幅扩张。同时，随着 2022 年 RCEP 贸易协定的生效，中国与“一带一路”沿线国家之间的经贸往来与基础设施投资也将越发紧密，“中国制造”、“中国运营”的港口设施或将不断增多。

### 一、中国与“一带一路”国家双边贸易增长显著

2021 年，中国与沿线国家货物贸易额达到 11.6 万亿元人民币，占中国外贸总额的比重达 29.7%；对沿线国家直接投资 1384.5 亿元人民币，同比增长 7.9%，占对外投资总额的比重 14.8%。2022 年，随着 RCEP 等国际贸易协定生效，中国与沿线国家贸易再创新记录。据中国海关总署统计，2022 年 1-3 月中国与 63 个沿线国家的贸易总规模达到 4599.87 亿美元，同比增长 19.5%；其中，中国对沿线国家出口 2570.01 亿美元，同比增长 18.5%；中国从沿线国家进口 2029.8 亿美元，同比增长 20.8%。“一带一路”贸易在对外贸易中的占比继续扩大，占同期中国对外贸易份额提升至 31.1%。“一带一路”沿线国家快速增长的贸易需求，不仅为中国的产能释放和商品出口提供市场，也为中国海外港口投资奠定扎实基础。

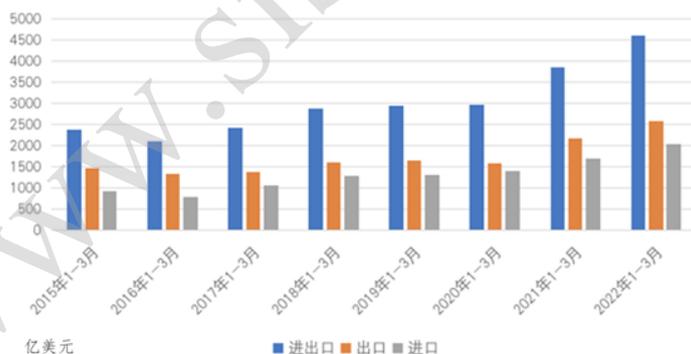


图 1 2015-2022 年一季度中国与沿线国家贸易规模

### 二、中国长期维持对沿线国家投资与合作

2022 年 3 月，中国贸促会发布《中国企业对外投资现状及意向调查报告》显示，“一带一路”沿线国家已成为中国企业对外投资首选地。其中，79.5%的企业优先选择“一带一路”沿线国家。主要原因在于，绝大多数“一带一路”沿线国家和中国的产业结构互补性非常强。中国现在处于工业化中后期，正在从劳动密集型产业逐渐向资本、技术密集型产业过渡，而大部分沿线国家正处于工业化初期或是中期阶段，使得中国企业在这些国家投资时具备一定程度的资金、技术、经验优势。根据中国商务部统计，2013-2021 年间中国企业对沿线国家非金融类直接投资达到 1430 亿美元。

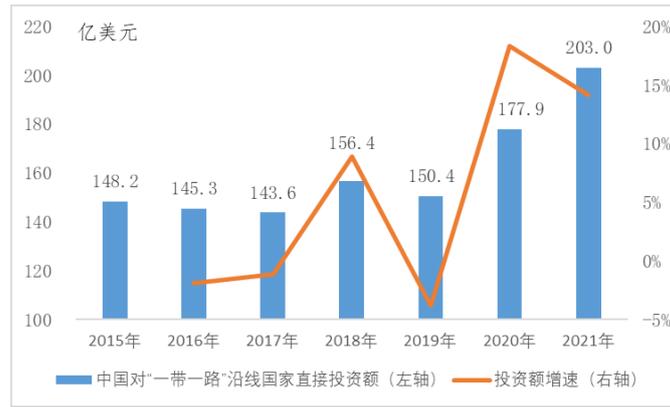


图 2 2015-2021 年中国对“一带一路”沿线国家非金融类直接投资情况

除直接投资外，中国还大量承接沿线国家的建设项目，其中便包含很多港口建设项目。虽然受“新冠”肺炎疫情的影响，2021 年中国企业在“一带一路”沿线的 60 个国家新签对外承包工程新签合同额仅 1340.4 亿美元，同比下降 5.2%，但从长期看沿线国家项目仍占中国同期对外承包工程的 50%以上，且每年新签对外承包工程合同金额都稳定在 1300 亿美元以上。

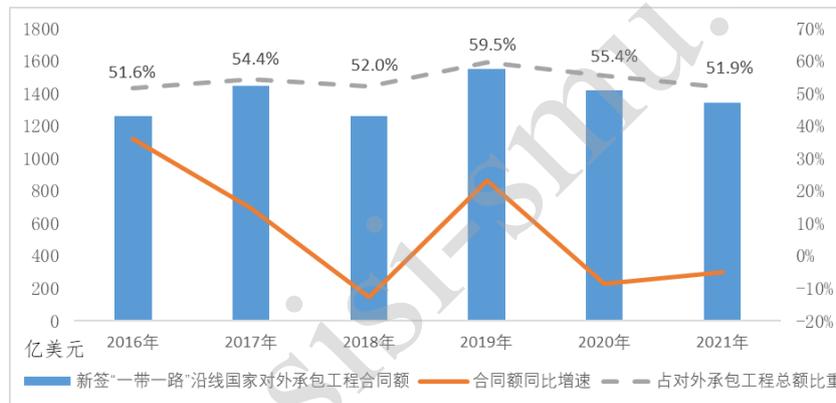


图 3 2016-2021 年中国企业在“一带一路”沿线 60 国新签对外承包工程合同额及占比

### 三、沿线国家是中国海外港口投资集中区

据公开数据统计，2000-2021 年，中国共投资或者承建了 109 个海外港口项目，其中纯建设项目 63 个（含承建 57 个与援建 6 个），纯经营项目 5 个（租赁港口），以及投资运营项目 42 个（含投资建设 27 个与收购项目 15 个）。从结构上看，虽然更具控制权的投资建设型港口数量仅占总投资规模的 24.8%，但投资金额占总投资金额的 56.8%；而收购型港口中大多以参股投资为主，因此成本相对较低。此外，中国承建的海外港口数量占比也达到了 52.3%，但总体金额也相对不高，占比仅 23.5%，其中还包含 5 个港口疏浚项目。

表 1 2000-2021 年中国海外投资港口类型、数量及金额

港口分类	参与类型	数量 (座)	金额 (亿美元)
纯建设项目	承建港口	57	217.3
	援建港口	5	24.0
投资运营项目	投资建设	27	525.7
	收购港口	15	52.3
纯经营项目	租赁港口	5	106.6
合计		109	925.9

注：收购港口包括参股或收购部分股权的项目。

从投资区域分布看，中国在外海投资港口最集中的是亚洲与非洲地区，投资港口数量和金额几乎相差无几，两大洲投资港口占中国海外投资港口总量的 69.7%，而投资金额占比也高达 82.2%。随着非洲地区 53 个国家于 2021 年底前全部参与中国“一带一路”合作协议，使中国在“一带一路”沿线国家港口投资数量达到 82 个，占全部海外投资港口数量的 75.2%；而投资金额约 756.7 亿美元，占比达到 81.7%。如果扣除非洲国家港口，则投资额仅 375.2 亿元，占比降至 40.5%。

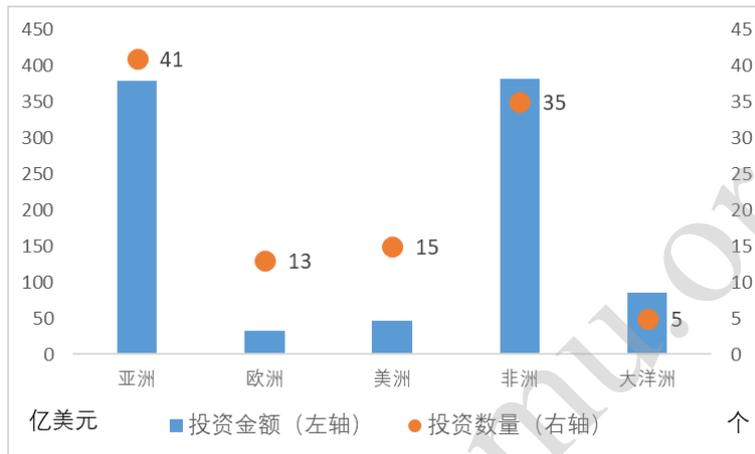
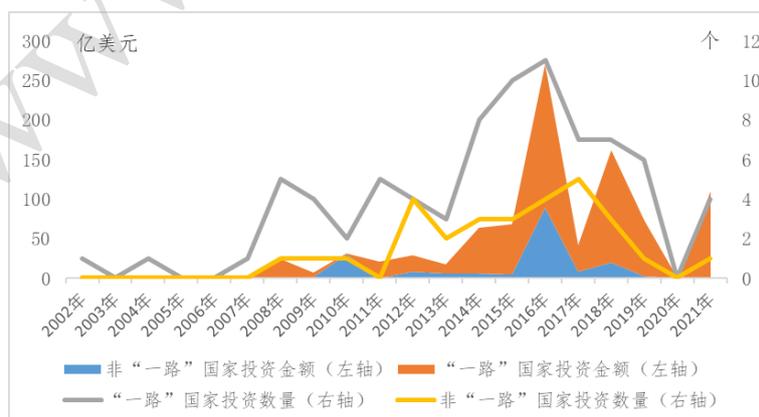


图 4 2000-2021 年中国海外投资港口分布

#### 四、“一带一路”倡议提出后投资大幅增加

从时间序列看，中国海外港口投资力度最大的时期是 2013 年提出“一带一路”倡议后，在 2013-2019 年期间中国布局海外“一带一路”沿线港口约 52 个、非沿线港口 19 个，合计达 71 个；而投资金额也分别达到 570.3 亿和 129 亿美元，占海外总投资的 75.5%。然而，2020 年随着“新冠”肺炎疫情的爆发，使得中国海外港口投资项目逐渐搁置，仅 2021 年对非洲阿尔及利亚舍尔沙勒港 60 亿美元和巴基斯坦卡拉奇港 35 亿美元的投资值得关注。



数据来源：基于李祜梅等《中国在海外建设的港口项目数据分析》整理。

图 5 2000-2021 年中国“一带一路”沿线港口投资数量与金额

自“一带一路”倡议提出后，中国大幅增加沿线港口投资，不仅畅通与沿线国家之间贸易，同时也加强与相关国家的金融合作，为港口建设提供了有效制度保障。8 年来，在共商共建共享原则下，中国着力打造共建合作的融资平台，2014 年中国政府宣布成立丝路基金；

同时，2016 年由中国发起的亚洲基础设施投资银行开业，在国际多边开发体系中发挥越来越重要的作用。2017 年，中国建立“一带一路”PPP（私营企业、民营资本和政府进行合作，参与公共基础设施建设）工作机制，与联合国欧洲经济委员会签署合作谅解备忘录，共同推动 PPP 模式更好运用于“一带一路”建设合作项目。

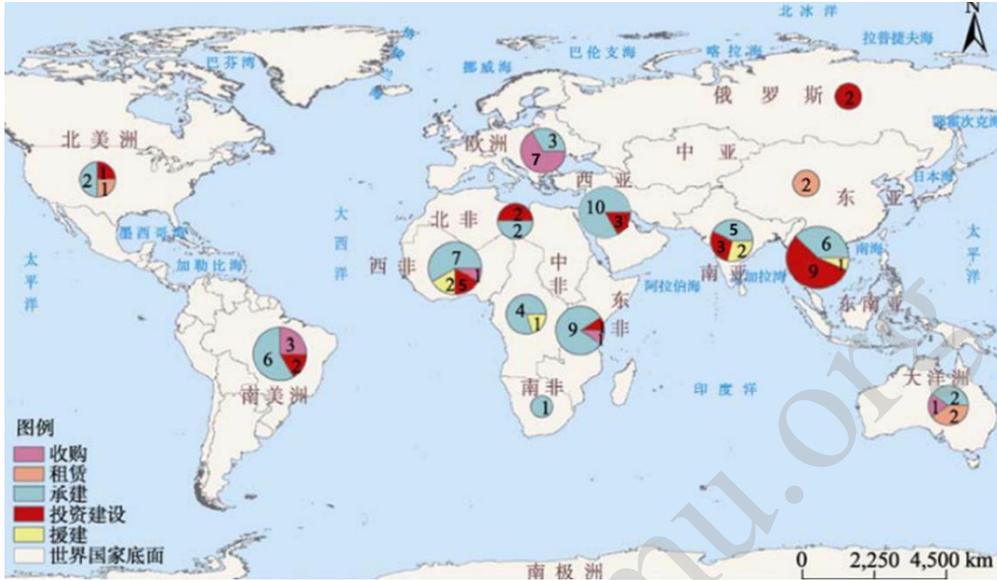


图 6 中国在海外建设的国际港口分布图

### 五、沿线国家港口投资力度或将放缓

虽然疫情导致 2020-2021 年中国海外港口投资规模大幅缩减，但从总体投资力度与区域经贸增长情况看，以东南亚、南亚、西亚，以及非洲等地区为主的沿线国家，随着过去 5 年投资港口的产能相继释放，其国际海运与物流能力已得到显著提升，尤其为应对 2022 年生效的 RCEP 贸易协定可能带来的贸易需求增长，大部分东南亚和南亚港口建设进程都安排在 2021 年投产运营，因此未来短期内“一带一路”沿线国家新增港口的需求将有所降低；同时，虽然具有建设经验、成本和技术等优势，但沿线国家也不愿意将本国港口设施与海运通道全部交由其他国家的码头运营商运营，所以可以预见中短期内中国在沿线国家的港口设施投资建设规模将有所放缓，更多将转向南亚、中东、地中海，以及南美等地区。

# 附表

附表 1 2022 年第一季度全球主要港口货物吞吐量统计

区域	港口名称	2022 年一季度 (万吨)	2021 年一季度 (万吨)	同比增长
	中国大陆规模以上港口	363090	357372	1.6%
	宁波舟山	30325	29328	3.4%
	上海	18227	17835	2.2%
	唐山	17887	17417	2.7%
	青岛	15826	15380	2.9%
	广州	14474	14815	-2.3%
	苏州	13701	13263	3.3%
	日照	13959	12985	7.5%
	天津	12755	12832	-0.6%
	烟台	11329	10234	10.7%
	北部湾	8615	8268	4.2%
	泰州	8971	7856	14.2%
	黄骅	7462	7855	-5.0%
	大连	7508	7693	-2.4%
	南通	6923	6821	1.5%
	江阴	8026	6762	18.7%
	深圳	5968	6759	-11.7%
	南京	6380	6723	-5.1%
	连云港	6963	6406	8.7%
	湛江	6414	6344	1.1%
	福州	6717	6019	11.6%
	厦门	5389	5242	2.8%
	秦皇岛	4881	5340	-8.6%
	营口	5392	5823	-7.4%
	新加坡	14574	15117	-3.6%
	菲律宾海港	5783	5673	1.9%
	釜山	10648	10634	0.1%
	仁川	3875	4024	-3.7%
	平泽唐津	2978	3013	-1.1%
	光阳	6966	7119	-2.1%

	浦项	1219	1517	-19.6%
	蔚山	4979	4473	11.3%
	加尔各答	1584	1771	-10.5%
	巴拉迪布	3253	3211	1.3%
	维沙卡帕特南	1812	1790	1.2%
	尼赫鲁	1961	2007	-2.3%
	坎德拉	3127	3027	3.3%
	勿拉湾	79	74	6.8%
	丹戎不乐	655	599	9.3%
	丹戎霹雳	315	269	16.8%
	巴厘巴板	472	476	-0.8%
	望加锡	250	226	10.5%
欧洲	鹿特丹	11356	11524	-1.5%
	安特卫普	5830	5744	1.5%
	汉堡	3120	3210	-2.8%
	巴塞罗那	1756	1584	10.9%
	瓦伦西亚	1748	1914	-8.7%
	阿尔赫西拉斯	2693	2505	7.5%
	热那亚	1657	1470	12.8%
	里加	578	539	7.1%
	塔林	484	528	-8.2%
	塔兰托	360	456	-21.1%
	圣彼得堡	1267	1444	-12.3%
	普里莫尔斯克	1477	1262	17.0%
	乌斯特卢加港	2607	2548	2.3%
	维堡港	23	13	76.3%
	维索茨克港	396	413	-4.2%
	加里宁格勒港	278	233	19.4%
阿威罗港	139	144	-2.9%	
北美洲	南路易斯安那	5764	5899	-2.3%
	长滩港	5058	4764	6.2%
	科珀斯克里斯蒂	4364	3749	16.4%
	西雅图—塔科马	642	699	-8.2%
	弗吉尼亚	562	543	3.4%
	蒙特利尔	783	827	-5.2%
	哈利法克斯	103	109	-5.5%

	波特兰港	251	289	-13.3%
	曼萨尼约科隆	823	815	1.0%
	多斯博卡斯	415	564	-26.4%
	夸察夸尔科斯	751	636	18.2%
	韦拉克鲁斯	820	737	11.3%
	拉萨罗卡德纳勒	755	523	44.4%
	阿卡斯群岛码头	472	508	-7.1%
	阿尔塔米拉	531	505	5.2%
	图斯潘	300	259	15.5%
	塞德罗斯岛	284	327	-13.2%
南美洲	巴西港口	27656	28383	-2.6%
	桑托斯	3868	3528	9.6%
	里约热内卢港	238	210	13.4%
	马德拉	3628	4136	-12.3%
	福塔莱萨	108	124	-12.7%
	尼泰莱港	4	2	81.8%
	西纳加	730	883	-17.3%
	卡塔赫纳	1017	1113	-8.7%
	德莫罗斯基湾	687	631	8.8%
布埃纳文图拉	508	474	7.4%	
大洋洲	黑德兰	13443	12795	5.1%
	海波因特	2331	2345	-0.6%
	布里斯班	723	746	-3.1%
	纽卡斯尔	3758	3922	-4.2%
	墨尔本	2607	2572	1.4%
	阿博特波特	691	696	-0.8%
	韦帕	433	409	5.8%
	阿尔玛	2	3	-27.2%
	班达伯格	12	7	69.5%
	麦凯	90	74	21.9%
	理查德湾	2078	2142	-3.0%
非洲	德班	1151	986	16.8%
	萨尔达尼亚湾	1620	1854	-12.6%

数据来源：各港务局网站，SISI 整理。

附表 2 2022 年第一季度全球主要港口集装箱吞吐量统计

区域	港口名称	2022 年一季度（万标箱）	2021 年一季度（万标箱）	同比增长
	中国大陆规模以上港口	6738	6580	2.4%
	上海	1226	1134	8.1%
	宁波舟山	791	769	2.9%
	深圳	649	722	-10.1%
	广州	548	555	-1.2%
	青岛	590	555	6.3%
	天津	463	447	3.6%
	厦门	288	280	3.0%
	苏州	205	180	13.7%
	营口	103	128	-19.6%
	北部湾	141	127	11.2%
	连云港	126	120	4.8%
	日照	130	117	11.2%
	烟台	97	86	13.0%
	福州	83	83	-0.5%
	佛山	71	80	-11.7%
	大连	93	79	18.1%
	东莞	70	73	-3.9%
	南京	73	73	-0.4%
	武汉	49	65	-24.2%
	唐山	62	58	7.0%
	香港	375	411	-8.9%
	新加坡	908	931	-2.5%
	釜山	553	552	0.1%
	仁川	75	83	-9.7%
	光阳	54	50	8.3%
	高雄	240	244	-1.4%
	基隆	39	37	3.9%
	台中	46	48	-3.3%
	台北	43	48	-10.8%
	林查班	222	213	4.1%
	曼谷	32	36	-11.1%
	拉格拉邦	35	33	4.7%

	迪拜	342	346	-1.0%
	尼赫鲁	151	145	3.6%
	巴生*	239	347	-31.1%
	丹戎帕拉帕斯*			
美洲	洛杉矶	268	259	3.5%
	长滩	246	238	3.6%
	纽约/新泽西	239	214	11.7%
	桑托斯	116	120	-3.3%
	里约热内卢	15	10	48.3%
	西北海港联盟	90	88	2.2%
	温哥华	84	93	-10.4%
	弗吉尼亚	87	80	9.3%
	休斯顿	90	75	20.3%
	蒙特利尔	41	41	-0.4%
	哈利法克斯	13	14	-9.5%
	曼萨尼约科隆	83	83	0.6%
	拉萨罗	50	30	67.5%
	韦拉克鲁斯	28	26	5.5%
	卡特赫纳	73	76	-3.3%
	布埃纳文图拉	31	28	8.2%
	波士顿	3	6	-51.7%
	波特兰	4	2	82.1%
	欧洲	鹿特丹	365	371
安特卫普		273	309	-11.6%
汉堡		220	216	1.8%
巴塞罗那		88	91	-3.3%
阿尔赫西拉斯		116	114	1.4%
瓦伦西亚		123	137	-9.7%
热那亚		68	68	0.4%
大洋洲	墨尔本	82	83	-1.7%
	布里斯班	35	37	-4.7%
	纳皮尔港		6	

数据来源：各港务局网站，SISI 整理。注：\*为预测数据。

附表 3 2019 第四季度-2022 第一季度中远海运港口权益吞吐量及其增速

(单位: 万标准箱)

	2019 第四季度	2020 第一季度	2020 第二季度	2020 第三季度	2020 第四季度
吞吐量	997.9	867.1	940.6	1027.4	1010.6
同比增幅	5.1%	-6.6%	-6.5%	-0.7%	1.3%
	2021 第一季度	2021 第二季度	2021 第三季度	2021 第四季度	2022 第一季度
吞吐量	929.3	1020.0	1032.0	1008.9	985.9
同比增幅	7.2%	8.2%	0.4%	-0.2%	6.1%

数据来源: 中远海运港口网站。

附表 4 2019 第四季度-2022 第一季度招商局港口权益吞吐量及其增速

(单位: 万标准箱)

	2019 第四季度	2020 第一季度	2020 第二季度	2020 第三季度	2020 第四季度
吞吐量	1040.4	944.7	1149.9	1263.7	1297.1
同比增幅	1.8%	-4.8%	8.2%	17.7%	24.7%
	2021 第一季度	2021 第二季度	2021 第三季度	2021 第四季度	2022 第一季度
吞吐量	1227.4	1354.7	1314.90	1256.3	1236.5
同比增幅	29.9%	17.8%	4.1%	-3.2%	0.7%

数据来源: 招商局港口网站。

附表 5 2019 第四季度-2022 第一季度迪拜环球权益吞吐量及其增速

(单位: 万标准箱)

	2019 第四季度	2020 第一季度	2020 第二季度	2020 第三季度	2020 第四季度
吞吐量	1017.9	1034.2	962.8	1056.9	1120.9
同比增幅	12.1%	12.9%	-6.9%	3.0%	10.1%
	2021 第一季度	2021 第二季度	2021 第三季度	2021 第四季度	2022 第一季度
吞吐量	1118.6	1138.0	1138.0	1148.1	1133.9
同比增幅	8.2%	18.2%	7.6%	2.4%	1.4%

数据来源: 迪拜环球港务集团网站。

附表 6 2019 第四季度-2022 第一季度菲律宾国际权益吞吐量及其增速

(单位: 万标准箱)

	2019 第四季度	2020 第一季度	2020 第二季度	2020 第三季度	2020 第四季度
吞吐量	258.8	250.8	229.0	262.7	276.7
同比增幅	0.2%	1.2%	-10.7%	3.1%	6.9%
	2021 第一季度	2021 第二季度	2021 第三季度	2021 第四季度	2022 第一季度
吞吐量	270.8	275.2	280.7	289.7	283.3
同比增幅	8.0%	20.2%	6.9%	4.7%	4.5%

数据来源: 菲律宾国际网站。

附表 7 2019 第四季度-2022 第一季度 AP 穆勒码头合并报表业务量数据

（单位：百万自然箱）

	2019 第四季度	2020 第一季度	2020 第二季度	2020 第三季度	2020 第四季度
合并报表 吞吐量	3.0	2.8	2.6	3.0	3.1
	2021 第一季度	2021 第二季度	2021 第三季度	2021 第四季度	2022 第一季度
合并报表 吞吐量	3.1	3.2	3.2	3.3	3.1

数据来源：马士基集团网站。

WWW.SISI-SMU.ORG

## 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（2022年一季度）
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（2022年一季度）
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：张婕姝（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）

赵楠（上海国际航运研究中心副秘书长、港口发展研究所所长）

真虹（上海国际航运研究中心学术委员会主任、上海海事大学教授）

谢文卿（上海国际航运研究中心港口发展研究所所长助理）

### 《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：吴佳璋 吴文娟

周梓悦 沈莉 钟发春

上海国际航运研究中心 Shanghai International Shipping Institute

港口发展研究所 Port Development Institute

上海市虹口区霍山路150号 200082

咨询电话：021-65853850-8005 联系人：费老师

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。文中所引图片、数据等信息如有侵权，请联系删除。

港口研究所联系人：赵楠 电话：021-65853850-8033 Email: [rockyzhao1986@163.com](mailto: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
中国国内集装箱运输市场分析报告		
中国航运景气报告	021-65853850*8033	赵楠
全球港口发展报告		
全球现代航运服务业发展报告	021-65853850*8015	金嘉晨
航运评论	021-65853850*8032	刘征宇
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

2022 年第一季度

相关报告▶▶▶

《中国航运景气报告》（2022 年第一季度）

《国际航运市场分析报告》（2022 年第一季度）

《中国沿海主要干散货市场分析报告》（2022 年第一季度）