



# 2023 年港口行业分析

联合资信 公用评级四部



**联合资信评估股份有限公司**  
China Lianhe Credit Rating Co., Ltd.



## 一、行业概况

港口是重要的交通基础设施，中国港口主要为腹地型港口，包括内河港口和沿海港口，腹地经济运行情况及产业结构对腹地港口经营货种及吞吐量影响很大。港口作为货运运输和贸易流通的枢纽口岸，主要经营货种包括集装箱、散杂货以及油品等能源产品，其中散杂货以及油品等能源产品形成的货物吞吐量与钢铁、电力、煤炭、石油炼化等行业紧密相关，是国民经济发展的晴雨表；集装箱以外贸箱为主，其吞吐量受全球经济影响较大。同时，港口具有一定的公共产品属性，国家政策对港口的布局规划、功能定位、收费体制等方面影响较大。

## 二、行业政策

近年来，与港口行业相关的政策在规划建设、环境保护、收费管理等方面尤为凸显，引导港口向智慧、绿色、安全、高效方面发展，并逐步完善市场化、规范化的港口收费体系，以提升港口综合服务和竞争能力。

规划建设方面，2021年2月，中共中央、国务院印发了《国家综合立体交通网规划纲要》，提出建设全国主要港口合计63个，其中沿海主要港口27个、内河主要港口36个；要发挥上海港、大连港、天津港、青岛港、连云港港、宁波舟山港、厦门港、深圳港、广州港、北部湾港、洋浦港等国际枢纽海港作用，加快建设辐射全球的航运枢纽。2021年9月，交通运输部印发了《交通运输领域新型基础设施建设行动方案（2021—2025年）》，要求推进厦门港、宁波舟山港、大连港等既有集装箱码头的智能升级，建设天津港、苏州港、北部湾港等新一代自动化码头，并建设港口智慧物流服务平台。2021年12月，国务院办公厅印发《推进多式联运发展优化调整运输结构工作方案（2021-2025年）》，要求提升基础设施联通水平，促进运输组织模式创新，推动技术装备升级，加快构建安全、便捷、高效、绿色、经济的现代化综合交通体系，形成大宗货物及集装箱中长距离运输以铁路和水路为主的发展格局。2022年1月，国务院印发了《“十四五”现代综合交通运输体系发展规划》，提出建设京津冀、长三角、粤港澳大湾区世界级港口群，支持山东打造世界一流海洋港口，推进东北地区沿海港口一体化发展，优化港口功能布局，提升港口码头专业化、现代化水平，建设内河高等级航道网络，加快推动铁路进港口重点港区。2023年3月，交通运输部、自然资源部、海关总署、国家铁路局、中国国家铁路集团有限公司联合印发《推进铁水联运高质量发展行动方案（2023—2025年）》，提出加快构建现代综合交通运输体系，至2025年长江干线主要港口铁路进港全覆盖，沿海主

要港口铁路进港率达到 90%左右。

环境保护方面，2018 年交通运输部推动“公转铁”“公转水”政策实施，以铁路运能提升、水运系统升级、公路货运治理、多式联运提速、信息资源整合和城市绿色配送六大行动作为主要措施，着力推进运输结构调整。《关于建设世界一流港口的指导意见》也提出要着力加快绿色港口建设。

收费管理方面，自 2015 年以来，交通运输部与国家发展和改革委员会不断修订《港口收费计费办法》，逐步对港口设施保安费、港口作业包干费、堆存保管费、库场使用费等费用执行市场调节价，赋予港口经营企业更多的自主权，港口收费水平将主要取决于市场竞争。同时，通过精简收费项目和降低政府定价收费标准，使得港口企业减轻进出口和航运企业负担，进一步降低企业物流成本和优化口岸营商环境，市场化、规范化的港口收费体系逐步完善。

### 三、行业竞争

**港口行业整体准入壁垒较高，港口竞争格局基本稳定；在产能过剩、激烈竞争的背景下，省内港口企业整合有望持续推进。**

港口建设需要自然条件良好的岸线资源，具有一定的地域垄断性和资产稀缺性，并且港口与腹地经济的发展相辅相成，其辐射区域相对稳定，从而呈现出较为明显的区域垄断性特征，整体准入壁垒较高。经多年投资发展，中国沿海已建立五大港口群，分别为环渤海、长江三角洲、东南沿海、珠江三角洲和西南沿海港口群，港口竞争格局基本稳定。

从 2012 年开始，中国港口货物吞吐量增速明显放缓，行业从快速成长期步入成熟期；部分港口企业经营开始恶化，债务压力凸显，区域港口之间竞争的矛盾愈加突出。为解决传统“一港一企”模式带来的地方保护主义、港口重复建设和经营效率低下等问题，2015 年浙江省人民政府国有资产监督管理委员会组建了浙江省海港投资运营集团有限公司，并相继完成了省内沿海五港和内河港口的全面整合，并取得显著成效。2017 年 8 月，交通运输部发文要求全国学习浙江港口整合经验，开启了省级港口整合的大幕，此后江苏、辽宁、山东、福建、广东等区域先后开启了全省港口资源的整合进程。

港口整合有助于岸线资源合理分配、港区之间合理分工、避免重复建设和消除恶性竞争，而区域一体化背景下的港口整合还将通过加强江海联运和铁水联运等方式强化交通物流体系整体的网络效应。港口整合符合行业发展和区域一体化发展的政策方向，是行业发展的阶段性要求，在供给侧改革和国企改革的大背景下，整合

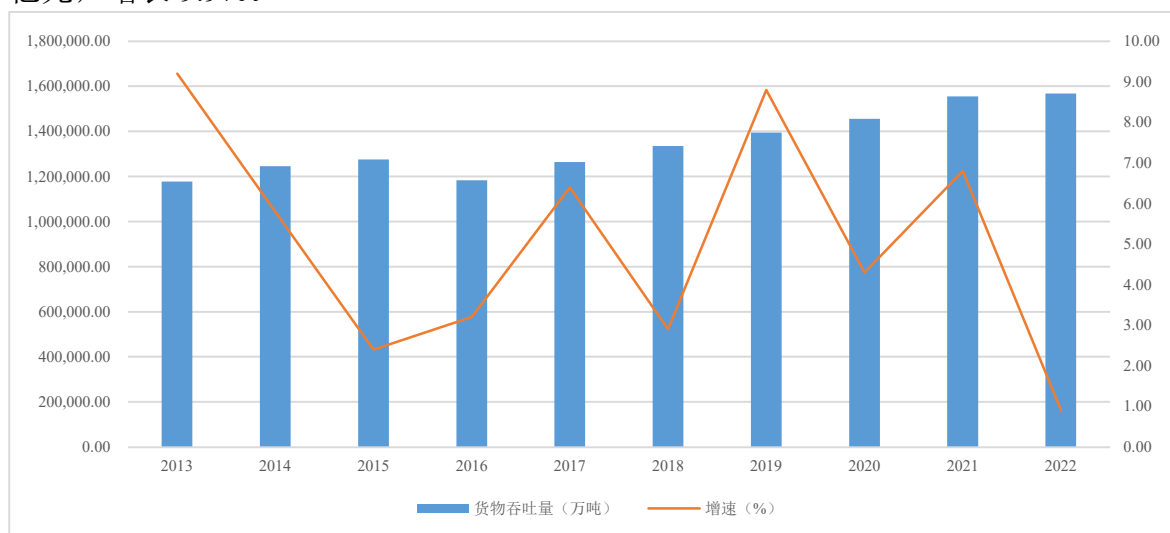
有望持续深化。

## 四、行业运行

中国港口泊位向大型化、专业化发展趋势明显；近三年交通基础设施投资力度有所加大，水路交通固定资产投资增速维持在两位数水平。2022年，中国主要港口货物和集装箱吞吐量增速有所下滑。

根据《交通运输行业发展统计公报》，截至2022年底，中国港口拥有生产用码头泊位21323个，比上年末增加456个。其中万吨级及以上泊位2751个，比上年末增加92个。年末全国万吨级及以上泊位中，专业化泊位1468个，比上年末增加41个；通用散货泊位637个，增加41个；通用件杂货泊位434个，增加13个。

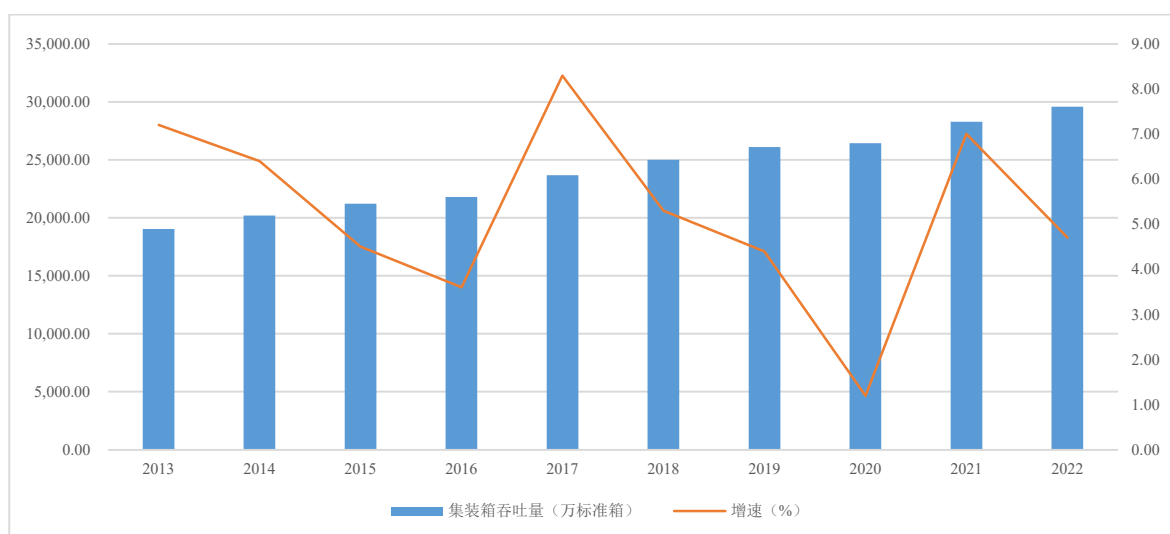
港口投资方面，近三年中国交通基础设施投资力度有所加大，水路交通固定资产投资增速维持在两位数水平，2022年完成水路固定资产投资1679亿元，比上年同期增长10.9%。其中，内河建设完成8.67亿元，增长16.7%；沿海建设完成794亿元，增长9.9%。



资料来源：联合资信根据 wind 资料整理

图1 中国主要港口货物吞吐量及增速情况

货物吞吐量方面，近年来中国主要港口货物吞吐量保持增长趋势，但增速波动下降。2022年，全国港口完成货物吞吐量156.85亿吨，同比增长0.9%。其中，内河港口完成55.54亿吨，同比下降0.3%；沿海港口完成101.31亿吨，增长1.6%。



资料来源：联合资信根据 wind 资料整理

图 2 中国主要港口集装箱吞吐量及增速情况

集装箱吞吐量方面，近年来多式联运的推广带动“散改集”需求旺盛，全国主要港口集装箱吞吐量持续增长，但增速波动下降。2022 年，全国港口完成集装箱吞吐量 2.96 亿标准箱，同比增长 4.7%。其中，集装箱铁水联运量完成 875 万标准箱，增长 16.0%。

表 1 2022 年中国主要港口货物及集装箱吞吐量情况

港口名称	货物吞吐量		集装箱吞吐量	
	数量 (万吨)	增速 (%)	数量 (万标准箱)	增速 (%)
宁波-舟山港	126134	3.0	3335	7.3
唐山港	76887	6.4	334	1.5
上海港	66832	-4.3	4730	0.6
青岛港	65754	4.3	2567	8.3
广州港	62906	0.9	2460	1.7
苏州港	57276	1.2	908	11.9
日照港	57057	5.4	580	12.2
天津港	54902	3.7	2102	3.7
烟台港	46257	9.3	412	12.8
广西北部湾港	37134	3.7	702	16.8
深圳港	27243	-2.1	3004	4.4
厦门港	21940	-3.6	1243	3.2

资料来源：联合资信根据交通运输部公开数据整理

## 五、未来发展

2023 年，全球经济增长或将进一步放缓导致外需持续回落，中国经济增长将更多依赖内需；未来，随着中国经济的持续发展以及港口资源整合的持续推进，港口



行业长期发展前景良好。

地缘政治局势动荡不安，俄乌冲突推升粮食和能源等重要原材料价格，进而加剧了全球通胀压力，2023 年在美欧等主要经济体货币紧缩的作用下，全球经济增长或将进一步放缓，全球产业链供应链重塑将持续，港口行业将不可避免地受到影响；在外需回落的背景下，中国将继续实施积极的财政政策和稳健的货币政策，加大宏观政策调控力度，未来经济增长将更多依赖内需。

考虑到港口行业与宏观经济运行情况以及对外贸易发展状况关系密切，未来港口行业发展速度亦将逐步放缓；但随着港口资源整合的持续推进，整合的经济效益或将逐步显现，港口行业长期发展前景良好。

## 免责声明

本研究报告著作权为联合资信评估股份有限公司(以下简称“联合资信”)所有,未经书面许可,任何机构和个人不得以任何形式翻版、复制和发布。如引用须注明出处为“联合资信评估股份有限公司”,且不得对本报告进行有悖原意的引用、删节和修改。未经授权刊载或者转发本研究报告的,联合资信将保留追究其法律责任的权利。

本研究报告中的信息均来源于公开资料,联合资信对这些信息的准确性、完整性或可靠性不作任何保证。本研究报告所载的资料、意见及推测仅反映联合资信于发布本研究报告当期的判断,仅供参考之用,不构成出售或购买证券或其他投资标的的要约或邀请。

在任何情况下,本研究报告中的信息和意见均不构成对任何个人的投资建议。联合资信对使用本研究报告及其内容而造成的一切后果不承担任何法律责任。