

头豹行业研读 | 2021/04



# 2021年 宁波港和上港核心竞争力对比报告

2021 Comparision of Core Competitiveness  
Between Port of NINGBO and SHANGHAI  
International Port Overview  
寧波港と上海港の核心競争力対比報告

报告作者：张子健

报告标签：港口、物流、合作共赢

报告提供的任何内容（包括但不限于数据、文字、图表、图像等）均系头豹研究院独有的高度机密性文件（在报告中另行标明出处者除外）。未经头豹研究院事先书面许可，任何人不得以任何方式擅自复制、再造、传播、出版、引用、改编、汇编本报告内容，若有违反上述约定的行为发生，头豹研究院保留采取法律措施、追究相关人员责任的权利。头豹研究院开展的所有商业活动均使用“头豹研究院”或“头豹”的商号、商标，头豹研究院无任何前述名称之外的其他分支机构，也未授权或聘用其他任何第三方代表头豹研究院开展商业活动。

头豹研究院

## 概览摘要

头豹研究院谨此发布中国港口系列报告之《2021年中国宁波港上港集团核心竞争力概览》

本报告旨在以合作竞争的角度分析宁波港与上港集团未来发展路径，经分析上港及宁波港集团运输现状、股权分析、战略布局、货运吞吐量等，从而对两港未来合作路径进行探究

### ■ 股权结构分析

两港股权结构均以国资背景股东和港口运营商为主，股权结构体现国资背景股东的雄厚实力，又凸显港口航运经营的专业性

### ■ 战略布局

两港应采用竞争与合作的战略，在竞争的同时积极开展合作，港口为了保持自己的相对优势，在竞争中会朝合理的分工方向发展，积极寻求合作

### ■ 主营业务

两港业务发展目标是向世界级综合性大港发展，存在竞争，但双方高层就建立了“合作共赢”4大机制，避免恶性竞争

### ■ 两港未来发展路径

两港继续共同筹建融资渠道或者相互投资，解决各自资金短缺问题，并通过共同投资降低经营风险以及盲目投资和重复建设，从而节省有限的资源

## 目录

◆ 名词解释	-----	06
◆ 股权结构剖析		
• 上港集团股权结构剖析	-----	09
• 宁波港股权结构剖析	-----	10
• 两港股权对比	-----	11
◆ 企业板块布局概览		
• 上港集团主营板块布局	-----	13
• 宁波港主营板块布局	-----	15
• 宁波港和上海港主营板块对比	-----	17
◆ 运输现状对比		
• 宁波港运输现状	-----	19
• 上海港运输现状	-----	21
• 两港运输现状对比	-----	21
◆ 两港战略布局对比	-----	23
◆ 寡头竞争模型对比	-----	26
◆ 两港未来合作发展路径解析	-----	29
◆ 方法论	-----	34
◆ 法律声明	-----	35

## Contents

◆ Definitions	-----	06
◆ Analysis of Shareholding Structure		
• SHANGHAI INTERNATIONAL PORT	-----	09
• PORT OF NINGBO	-----	10
• Shareholding Comparision	-----	11
◆ Analysis of The Main Business of Company		
• Main Business of SHANGHAI INTERNATIONAL PORT	-----	13
• Main Business of PORT OF NINGBO	-----	15
• Main Business Comparision	-----	17
◆ Comparison of Transportation Status		
• Transportation Status of PORT OF NINGBO	-----	19
• Transportation Status of SHANGHAI INTERNATIONAL PORT	-----	21
• Transportation Status Comparision	-----	21
◆ Comparison of strategic Distribution between the two ports	-----	23
◆ Comparison of oligopoly competition models	-----	26
◆ Analysis of the future cooperation	-----	29
◆ Methodology	-----	34
◆ Legal Statement	-----	35

## 图表目录 List of Figures and Tables

图表1: 上港集团股权情况, 2020年	-----	09
图表2: 上港集团发展历程	-----	09
图表3: 宁波港股权情况, 2020年	-----	10
图表4: 上港集团主营业务板块	-----	13
图表5: 上海港营业收入占比, 2020年	-----	14
图表6: 上海港营业毛利收入占比, 2020年	-----	14
图表7: 上海港营业收入变化情况, 2018-2020年	-----	14
图表8: 集装箱业务流程	-----	14
图表9: 宁波港主营业务板块	-----	15
图表10: 宁波港营业收入占比, 2020年	-----	16
图表11: 宁波港毛利收入占比, 2020年	-----	16
图表12: 宁波港营业收入变化情况, 2018-2020年	-----	16
图表13: 上海洋山深水港国际中转量占比, 2010-2020年	-----	17
图表14: 宁波港和上海港货运吞吐量对比, 2017-2020年	-----	19
图表15: 宁波港和上海港集装箱吞吐量对比, 2017-2020年	-----	19
图表16: 宁波—舟山港航线网络布局	-----	20
图表17: 洋山港基础设施建设情况	-----	21
图表18: 洋山港区年集装箱吞吐量, 2010-2020年	-----	21
图表19: 洋山港区集装箱吞吐量占比, 2017-2020年	-----	21
图表20: 宁波港“一体两翼”战略布局	-----	23
图表21: 上海港长江战略布局	-----	23
图表22: 寡头垄断模型	-----	26
图表23: 宁波港和上海港合作模式	-----	29
图表24: 宁波港和上海港对比研究课题	-----	33

## 名词解释

- ◆ **TEU:** Twenty-feet Equivalent Unit, 是以长度为20英尺的集装箱为国际计量单位, 也称国际标准箱单位。通常用来表示船舶装载集装箱的能力, 也是集装箱和港口吞吐量的重要统计、换算单位。
- ◆ **古诺均衡点:** 指在寡头垄断中, 寡头间无勾结行为而达到的市场均衡的状态。

头豹行业研读 | 2021/04

# 两港股权结构剖析

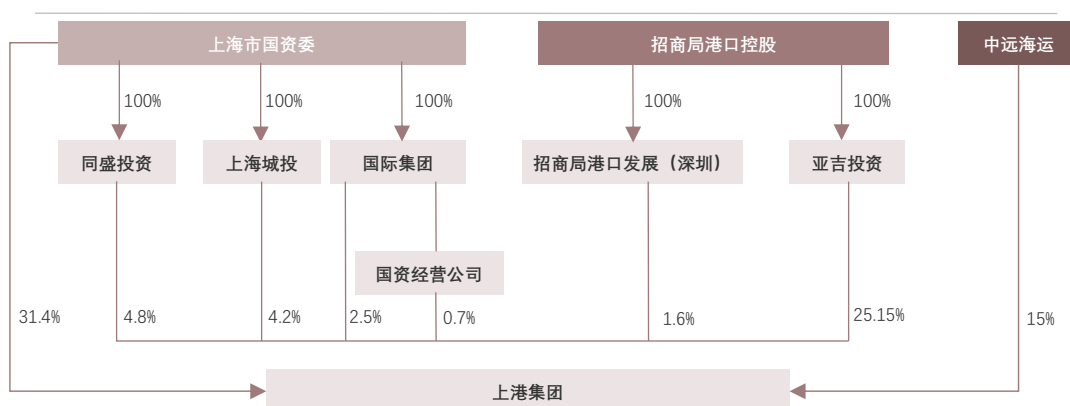
股权结构、发展历程、两港合作路径



## 股权结构——分析宁波港上港合作逻辑

两港股权结构以国资背景股东和港口运营商为主，其股权结构体现国资背景股东的雄厚实力，又凸显港口航运经营的专业性

上港集团股权情况，2020年



### 上港集团发展历程

- 2003年 上港集团经上海港务局改制，由上海公共码头的运营商改为大型专业化集团企业
- 2005年 2005年12月，洋山港深水湾第一期工程正式竣工并开港投入使用
- 2006年 2006年10月，上港集团在上交所上市
- 2010年 2010年，上海港集装箱吞吐量达2,906万标准箱，母港上海港吞吐量跃居世界第一
- 2016年 上港集团股东同盛集团及中远海运签订转让协议，中远海运获得同盛集团15%股份，成为第三大股东
- 2017年 2017年，12月，全球最大单体全自动化码头洋山深水港第四期正式开港

来源：头豹研究院编辑整理

### 上港集团股权结构

上海港位于中国大陆东海岸中部、长江“黄金水道”入海口，内接长江流域及江、浙、皖内河、太湖流域，中承中国南、北沿海运输通道，外接世界各大洋。上海港周围公路、铁路网络四通八达，集疏运渠道畅通。依托苏南、浙北，辐射影响长三角地区，腹地经济发达，除少数专业码头（货主码头）由私人货主运营外，上海港的散杂货公共码头和全部集装箱码头都由上港集团运营。

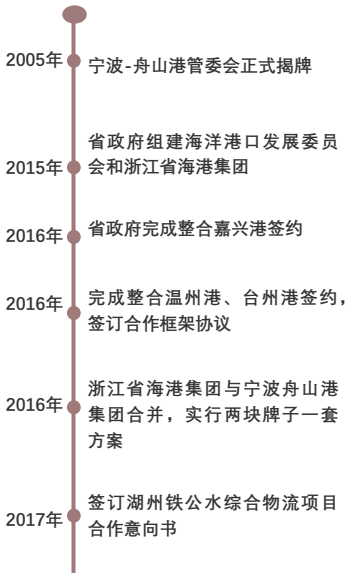
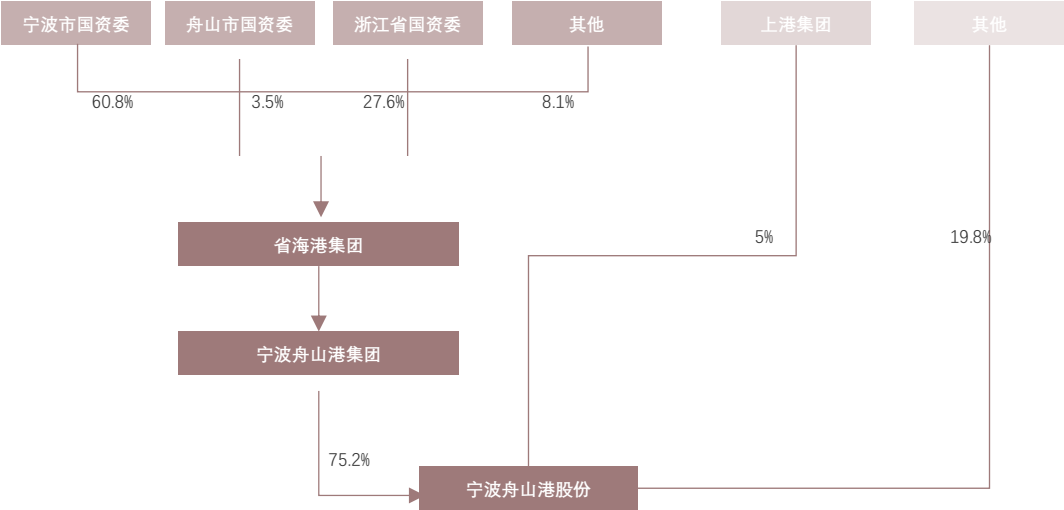
上海国际港务（集团）股份有限公司是上海港公共码头运营商，由原上海港务局于2003年改制成立。2006年10月26日，上港集团在上交所上市，成为中国首家整体上市的港口股份制企业。上港集团在上海地区下辖分公司12家及内设机构3家，二级（全资及控股）子公司31家、参股企业13家，上港集团是中国最大港口类上市公司，全球最大港口公司之一。

截止2021年4月，上港集团控股股东和实际控制人为上海市国资委，其直接持有上港集团31.4%的股份。前十大股东中，同盛集团、上海城投、国际集团、国资经营公司的实际控制人均为上海市国资委，上海市国资委直接及间接持有上港集团43.7%的股权，是上港集团第一大股东。招商局港口控股有限公司通过其下属全资子公司亚吉投资有限公司、招商局港口发展（深圳）有限公司合计持有上港集团26.8%的股份。中国远洋海运集团有限公司持有上港集团15%的股份。

上港集团的股权结构，以国资背景股东和港口运营商为主，其股权结构体现国资背景股东的雄厚实力，又凸显港口航运经营的专业性。



宁波港股权情况，2020年



来源：头豹研究院编辑整理

■ 宁波港股权结构

宁波舟山港股份有限公司（原宁波港股份有限公司）由宁波港集团联合招商局码头（宁波）、中信港投、宁波宁兴、宁波交投、宁波开头、宁波城投和舟山港务等7家发起人于2008年3月正式发起成立，并于2010年9月在上交所挂牌上市（证券名称：宁波港，证券代码：6001018.SH），以每股3.7元发行20亿股，占股本的15.63%。2016年8月，公司向控股股东宁波舟山港集团增发3.7亿股收购了舟山港务有限公司（原舟山港股份有限公司），并更名为宁波舟山港股份有限公司。浙江省海港投资运营集团有限公司（简称“省海港集团”）为股份公司的最终母公司。

宁波-舟山港位于中国东南沿海，处于东部交通枢纽中心位路，海陆运输发达，是中国东部海上运输的枢纽港口。港口位于长三角经济圈中，周边城市经济发达，对外贸易频繁，为港口运输提供了强有力的经济支持。宁波港拥有中国最多的深水泊位，其股东宁波舟山港集团除宁波港外，还在长江和东海沿岸其他港口拥有泊位，形成了以宁波港为中心的港口网络管理体系，在管理资源上拥有很大优势。但在股权整合之前，宁波和舟山两港航路相似，航道、锚地共用，业务竞争激烈，重复建设现象严重，资源使用效率低下。自从宁波-舟山港的一体化完成后，港口的转运能力得到有效提升，港口吞吐量的上限也有较大提高。舟山港的自然资源得到充分开发，补充了宁波港在岸线资源上的缺乏。两港的统筹管理也能优化杭州湾沿岸岸线资源开发。

产业结构升级后的宁波-舟山港发展更加集约化，充分发挥港口的自身优势，提高资源综合利用能力，实现宁波港与舟山港的双赢。合并之后，宁波-舟山港货物吞吐量超过上海港，成为中国第一大港。

#### ■ 宁波港和上海港股权对比：合作竞争，实现双赢

宁波港和上海港股权成分多是由国企及专业海运集团构成，在港口运营上都拥有雄厚的资金支持以及专业的运营体系，随着洋山港区的建设使上海港的集装箱运输硬件设施水平得以提高的同时，上海港运输成本也随之提高，且面临周边港口的竞争，特别是宁波-舟山港的竞争，为避免两港之间的无序竞争，上海港同宁波港正秉持全新的合作竞争理念。合作竞争并不意味着消灭两港在集装箱运输中的竞争，而是从双方自身发展的角度和社会资源优化配置的角度出发，促使双方的关系进行新的调整，以求得共同发展并促进整个长三角地区港口的发展。

宁波港在2020年向控股股东宁波舟山港集团、上港集团进行非公开发行股份（合计不超过26.35亿股）增持计划，锁定期36个月，募集资金112.15亿元，即上港集团成为宁波港第2大股东，占股5%。宁波舟山港股份公司作为宁波舟山港域公共码头的经营主体，针对本次“百亿级”定增的目的为加强长三角区域经营实力，巩固公司市场领先地位；引入上港集团是以资本为纽带进一步优化股权结构，实现长三角区域港口资源的战略重组，推动长三角港口协同发展。

早在2010年3月，上港和宁波港就各出资50%共同组建上海港航股权投资有限公司，在交通、港航、能源领域及相关项目开展投资。2012年1月，宁波港股份有限公司入股由温州港集团和上港集团所属的上港集箱（澳门）有限公司共同投资建设的温州金洋集装箱码头有限公司。

从最初的非核心领域携手投资，到主营港口业务的深度合作，再到引入上港集团作为宁波舟山港股份有限公司战略投资者，可知双方的合作在步步加深，并推动长三角一体化，从最初的相互竞争的局面发展到合作竞争，实现双赢的局面。

来源：新华网、头豹研究院编辑整理



www.leadleo.com  
© 2021 LeadLeo

头豹行业研读 | 2021/04

# 两港企业板块 布局概览

两港主营业务、发展潜力、核  
心网络布局



## 企业板块布局概览：宁波港和上海港

集装箱装卸业务为两港主要营收组成部分，但宁波港起步较晚，在体量上与上海港相差较大，两港都将中转业务作为集团未来战略发力点

上港集团港口主营板块业务

业务类型	业务介绍	分布地区	业务地位	未来发展方向
集装箱	在集装箱货运船和港口泊位之间进行集装箱装卸服务，提供仓储设施用于集装箱的存放和集装箱货物拆装等配套服务	吴淞港（内贸箱源） 外高桥港（外贸腹地箱源） 洋山港（外贸中转箱源）	核心业务	继续保持集装箱吞吐量全球第一，成为全球卓越的码头运营商
港口物流	以上海港为枢纽形成物流服务网络，服务范围涵盖国际货运代理、船舶代理、仓储堆存、公路运输、国内多式联运、重大件货运接运、集装箱洗修、物流管理软件开发等全方位的物流业务	长江经济带、长三角经济腹地和沿江沿海近洋运输航线等以上海港为枢纽节点的物流运输辐射区域	核心辅助业务	联系江海，聚焦长江，发展港、航、货纵向一体的港口物流产业，形成全国布局、跨国经营的格局
港口服务	包括引航服务、拖轮服务、修船服务、理货服务、港口物流信息化、港务工程建设等。	上港集团下辖港口	辅助业务	—
散杂货	散货和件杂货（如黄沙、化肥、粮食、重大件等）的装卸、储存、中转、配送业务	罗泾、吴淞、龙吴、外高桥港区和北外滩地区	辅助业务	逐渐收缩

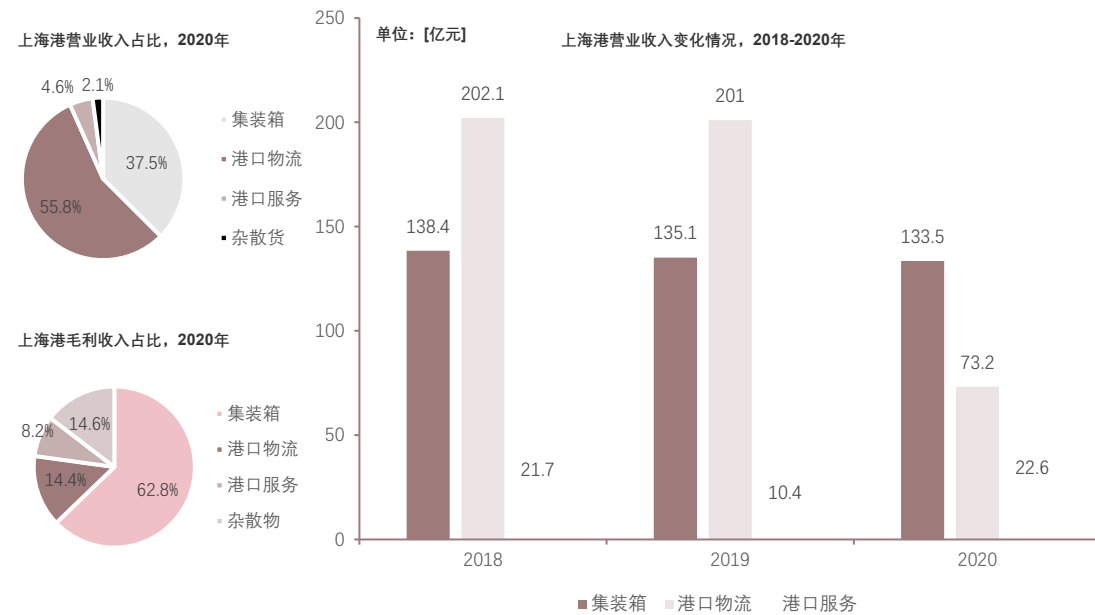
### ■ 上海港业务布局概览

上港集团的主营业务分为四大板块：集装箱（装卸）板块、散杂货（装卸）板块、港口物流板块和港口服务板块，其经营模式主要为客户提供港口及相关服务，收取港口作业包干费、堆存保管费和港口其他费用。作为整个长江流域的出海口，上海港依托长江沿线腹地的经济增长带动，每年集装箱吞吐量占中国沿海港口集装箱总量的20%。自2010年来，上海港集装箱吞吐量始终位于全球第一，货物吞吐量仅次于宁波-舟山港，上海港已与全球**214个**国家和地区的**500多个**港口建立了**集装箱货物贸易往来，拥有国际航线80多条**。

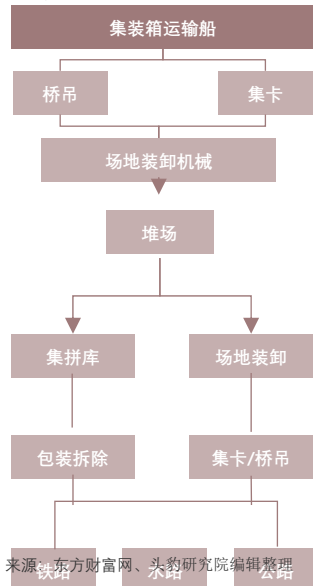
上港集团的集装箱码头分工明确，主要分布在**吴淞、外高桥和洋山港**三大港区，由8个分公司负责运营。吴淞港区主要经营内贸集装箱业务。外高桥港区以外贸腹地箱源为主，日韩、澳洲等近洋航线以及极少数内贸航线被安排在外高桥港区作业。洋山港区为深水港，以外贸中转业务为主，船型较大、吃水较深的欧美远洋航线被集中安排在洋山港区停泊作业。

**洋山深水港区是上海国际航运中心的核心工程**，岸桥及岸桥中转平台可实现对集装箱锁钮的全自动拆装。130台自动导引运输车（AGV车）在计算机的监控下，24小时按程序设定的导引路径自动行驶，完成集装箱的水平运输。轨道吊在与AGV小车、集卡的交互中完成堆场作业，其投入使用和产能释放，直接推动上海港成为世界第一大集装箱港口。2020年洋山港区全年集装箱吞吐量突破**2,000万标准箱**，约为2010年的两倍。

来源：头豹研究院编辑整理



#### 集装箱业务流程：



#### ■ 核心业务概览

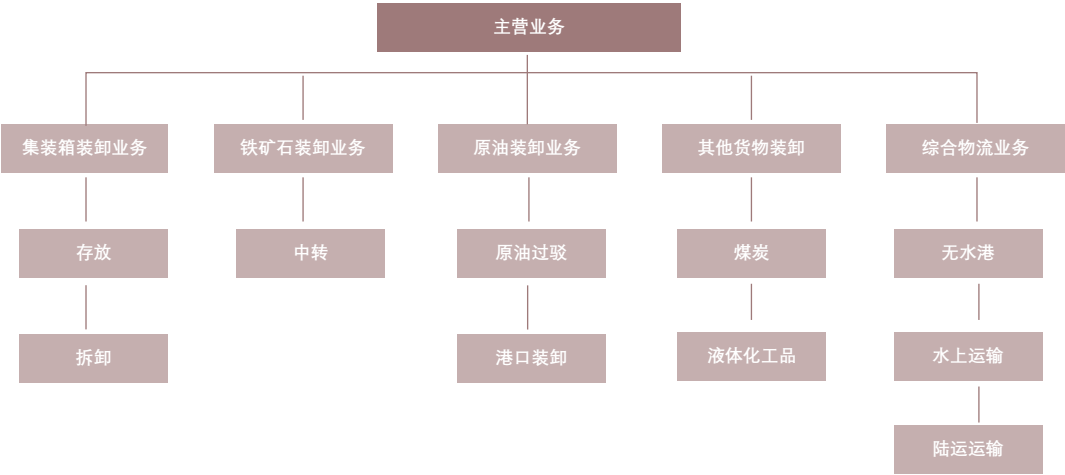
四大港口主营业务板块中，集装箱业务为上港集团核心业务。2006年至2019年，集装箱业务毛利率一直保持在50%以上。2019年集装箱业务的毛利占比超过60%。港口物流作为核心辅助业务，毛利率稳定在7%-8%，贡献了最大的营收占比。预计未来随着洋山港四期港口的产能释放，集装箱业务也将持续发力。港口服务板块日趋稳定。杂散货板块的毛利率及营收占比都处于较低位置，上港集团正根据整体规划和发展需要，逐步对散杂货货源结构进行调整。

#### ■ 上港集团中转业务潜力巨大

上海港2010年就已成为全球第一大集装箱港口，但是箱源结构主要以腹地出口箱为主，中转箱尤其是国际中转箱占比较少，缺乏与其地位相匹配的国际影响力，存在巨大提升空间。2019年，洋山港区的水水中转箱占比为51.43%，国际中转箱占比为**14.83%**，整个上海港的国际中转箱占比在6%-8%之间，而几大国际港口新加坡、迪拜、香港，其国际中转箱占比都在70%以上，**未来中转业务潜力巨大**。

头豹认为，国际中转业务的提升将**提高上海港对亚太乃至全球经济的辐射能力和影响力，吸引更多的船舶和货源在此中转**，以贸易流量为入口，带来相关的金融服务需求和航运服务需求，打通贸易和金融，推动上海国际金融中心和上海国际航运中心的建设。从远期来看，将促进上海成为伦敦一样的国际航运和港口标准的制定者，带来巨大的正外部性，增厚上港集团的财务业绩。

宁波港主营业务板块



■ 宁波港主营板块布局

**集装箱：**宁波舟山港是全球重要的集装箱远洋干线港，拥有世界一流的集装箱码头设施，可满足全球最大集装箱船作业要求，拥有北二集司、北仑国际（NBCT）、港吉公司、远东公司、梅山公司、大树招商、甬舟公司七个专业集装箱码头，以及镇司、北二司、舟山综保等多用途码头。现有大型深水专业集装箱生产泊位28座，泊位总长达9,500米，桥吊112台，年吞吐能力超过2,300万标准箱，可全天候靠泊

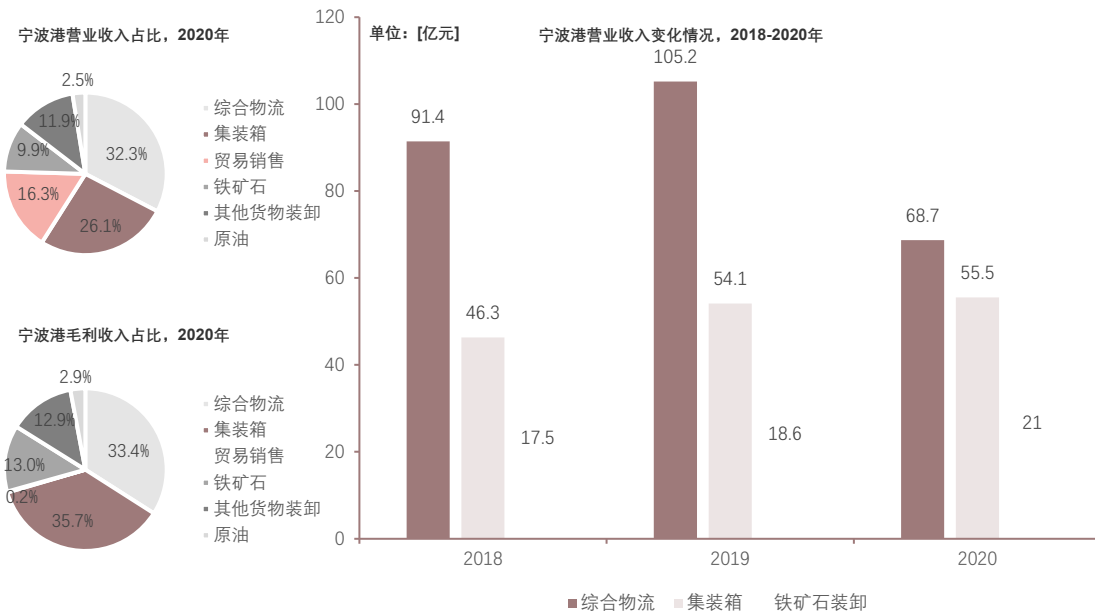
**矿石：**宁波舟山港是长江以南最大的铁矿石中转港，拥有可挂靠全球最大40万吨矿船泊位2座，在建1座，是中国拥有该类泊位最多的港口。其中北仑港区拥有15万吨级卸船泊位1座，20万吨级（兼靠30万吨）卸船泊位1座；穿山港区拥有20万吨级卸船泊位1座，10万吨级卸船泊位1座；老塘山五期码头拥有12万吨级（水工结构为15万吨级）卸船泊位1座。逐步形成以北仑为中心，穿山中宅、光明码头、老塘山为辅，鼠浪湖矿石码头为支撑的综合铁矿石中转运输体系。

**煤炭：**宁波舟山港是华东地区主要的煤炭中转、储存基地。宁波港域煤炭中转集中在镇海、北仑、穿山三个港区。其中镇海港区拥有5万吨级泊位1座，2万吨级泊位3座，3,000吨级泊位2座；北仑港区拥有10万吨级泊位1座，5万吨级泊位1座，2万吨级泊位2座。港口依托有利的区位优势，公路运输覆盖浙东地区、绍兴萧山地区；水水中转辐射长江沿线钢厂、电厂，水铁中转煤炭主要到浙西、江西铁路沿线内陆腹地。

**原油：**宁波舟山港是中国大陆沿海油品码头和储罐群最为集中的区域，是中国沿海重要的油品进口和中转港口，拥有中国最大的45万吨原油码头，是全国最大的海上原油中转港。主要中转方式为管线输送和二程水路运输，中石化配套长输管线可以从大树实华原油码头和舟山实华原油码头一直通往中石化甬沪宁各家企业及沿江各炼厂。另外在锚地还可以开展海上锚地过驳作业。

在宁波舟山港完成实质性一体化的基础上，浙江省加速嘉兴港、温州港、台州港、义乌港以及全省内河港口的协同整合，2016年至今方案推进迅速，以宁波舟山港为主体和枢纽、以浙东南沿海港口和浙北环杭州湾港口为两翼、联动发展义乌港及其他内河港口的“一体两翼多联”港口发展格局初步形成，省内港口握指成拳，聚力发展。

来源：头豹研究院编辑整理



#### ■ 宁波港核心业务概览

宁波港主营业务板块中，综合物流业务为宁波港核心业务。2018年至2020年，综合物流业务毛利率一直保持在30%以上；2020年综合物流业务的毛利占比33.4%。集装箱业务作为核心辅助业务，毛利率稳定在30%左右，贡献了第二大的营收占比。预计未来随着宁波港战略布局的深入，使其港岛产能得到释放，综合物流业务也将持续发力。贸易销售毛利率及营收占比与上港集团比较处于较低位置，宁波港正根据整体规划和发展需要，逐步对货源结构进行调整，将持续缩减贸易销售占比，并加大对集装箱和综合物流的发展力度。

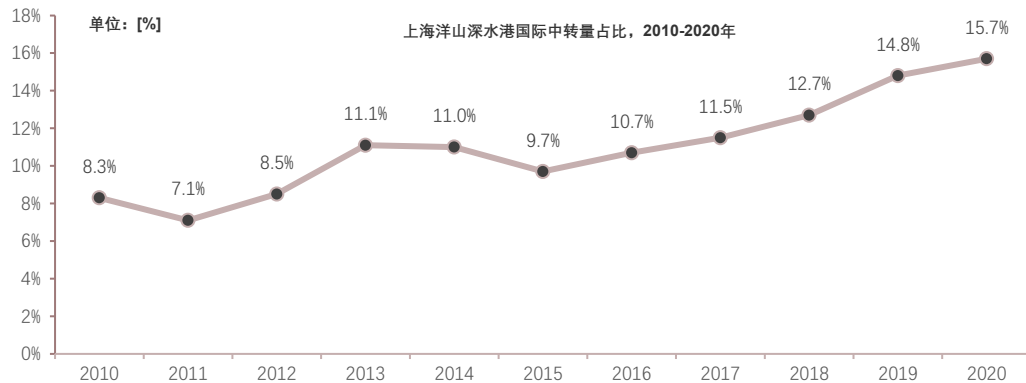
#### ■ 宁波港核心网络布局

宁波港通过集装箱、大宗散货、油品中转基地建设、发展多式联运结构，使**中转业务量成为新的生产增长点**。宁波港已经在温州、台州、南京、嘉兴、太仓等港口建有合营、联营码头，初步形成了江浙地区的综合网络体系，主要是通过系统互动、针对性市场开发的策略，利用组合港、无水港等资源集聚优势，加快构筑支线运输网络，既利用业务平台进行整合，也通过船代、货代、运输等业务对业务进行整合，从点-线-面的立体方式建立网络布局。宁波港作为浙江省海洋经济发展示范区中的一个核心区主要运营方，将在大宗商品交易平台、海陆联动集疏运网络、金融和信息支撑系统“三位一体”的港航物流服务体系中发挥重要的平台作用。

宁波港全资子公司“宁波联合集装箱海运公司”提供乍浦-宁波、青岛、福州、厦门-宁波、台州、温州-宁波以及长江-宁波等各类短驳线及支线服务，在宁波周边建立起了强大的水路服务网络体系，大幅提升公司辅港和主港之间的水水中转，2020年前三季实现吞吐量3,580万TEU，水水中转达856万TEU，较去年16.5%提升至19%，绝对量增速近30%。

来源：东方财富网、头豹研究院编辑整理





#### ■ 宁波港和上海港主营业务对比

从主营业务来看, 集装箱装卸业务都为两港主要营收组成部分, 但相较于上海港, 宁波港起步较晚, 于1991年才正式拥有集装箱码头进行装卸作业, 在体量上与上海港还有较大差距, 但宁波港凭借优越的深水良港条件和实行开放航线政策, 吸引大批中外公司开辟宁波集装箱班轮航线, 并不断完善集装箱铁路中转站、海运大桥等, 使宁波港集装箱吞吐量不断提升, 2019年集装箱吞吐量已达2,957万箱, 随着未来宁波港以航促港, 港间联动的策略不断实现, 有望缩短与上海港之间的差距, 但较难撼动其地位。上海港则已形成以上海为中心, 以沿海支线运输、延长江流域内河运输为主体的T型水运输网络, 以及铁路、公路多种联动模式的综合运输网络, 在集装箱运输上一直保持中国领先地位, 2019年集装箱吞吐量为4,330万箱, 远高于宁波港, 并随着洋山港的不断发展, 未来集装箱业务有望持续发力, **其集装箱运输地位在未来3-5年预计可继续保持全国第一。**

从战略布局上看, 两港都将中转业务作为集团的核心发力点, 发展中转箱的意义是因为中转箱是集装箱港口吞吐量的重要来源。在经济腹地出口增长趋于稳定的情况下, 区域外中转箱源的开拓将成为港口集团重要的边际增量, 并随着船舶大型化趋势的推进, 大型中心港口(母港)在水文条件、作业效率、基础设施、航线辐射等方面的优势将会进一步凸显, 周边小港口则成为喂给港, 使母港中转箱量增加, 从而促使主营业务的增加。相较于上海港, 宁波港积极发挥码头、船队、“无水港”、运输车队的整体优势, 采用多种方式加强港-港、港-航、港-铁协作, 初步完成海、沿江、沿河、沿铁路线的战略布局, **奠定集港、航、路综合优势的港口货物运输网络基础, 更好地为长江沿岸及辐射地区提供服务, 在中转业务上取得领先优势, 而上港集团也正依托深水港优越的地理位置逐步发展中转业务, 洋山深水港国际中转量逐年上升, 从2010年的8.3%上升到2020年的15.7%。**未来随着洋山深水港的不断发展, 中转业务有望持续上升。

#### ■ 合作共赢, 良性竞争

由于两港区位紧邻、规模相当, 竞争自然无可避免, 但双方高层达成共识, 两港须保持竞合关系, 避免恶性竞争导致的两败俱伤。早在2007年, 双方高层就建立了“合作共赢”4大机制: 高层联系机制、信息互通机制、技术合作机制、业务联动机制, 同时每年进行1-2次双方高层恳谈会; 双方不以价格竞争为手段, 而是依托于国家经济的发展带动出口, 提升港口业务; 在谋求自身又好又快发展的同时, 不断加强两港的合作交流。**良好的默契使两港集团之间的战略合作年年都有新进展, 成为长三角地区乃至国内港口和谐共赢的典范。**

来源: 上港集团、头豹研究院编辑整理



头豹行业研读 | 2021/04

# 两港运输现状对比

货运吞吐量对比、港口吞吐量对比



## 运输现状：港口吞吐量对比

两港未来发展最终目标是向世界级综合性大港发展，由于两港基础设施建设存在较大的重复性，未来预计会产生对诸如散货主干港、集装箱枢纽港等地位的争夺

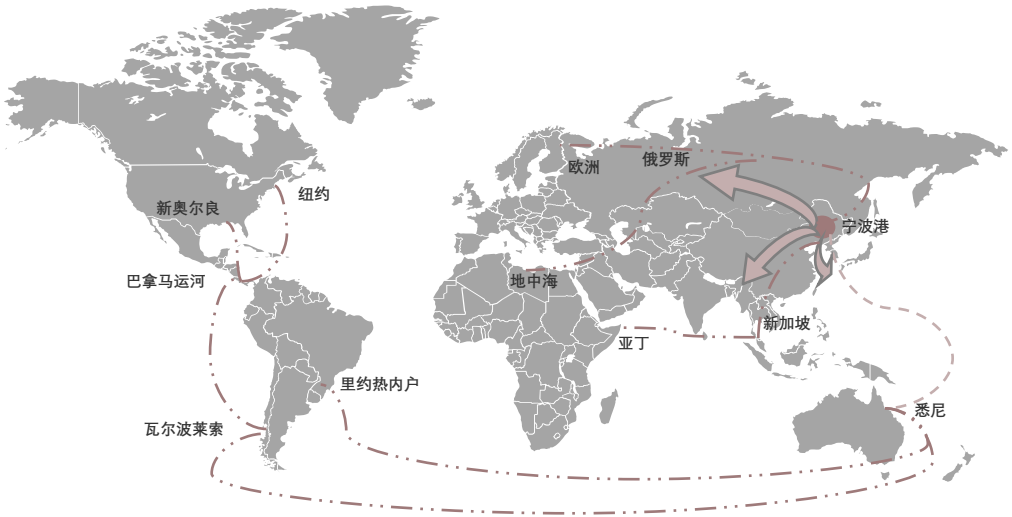


### 两港竞争的必然性

宁波一舟山港从2006年开始一体化运作和大规模建设，力争用三年左右的时间建成全国最大的深水港口，把宁波一舟山港建设成为具备国际集装箱转运功能的港口，以及为长三角及沿江地区和浙江省服务的矿石、煤炭、原油、粮食等的水水中转港口，成为国际性能源集疏枢纽港。而上海港则在中国最大的集装箱枢纽港和综合性港口的基础上，致力于打造上海国际航运中心和国际物流中心，成为国际集装箱枢纽港。为此两港都在加快港口项目建设，然而两港的基础设施建设存在较大的重复性。港口项目的大规模建设虽可满足未来长三角地区对货物大进大出的运输要求，但另一方面也会分流货源，加剧两港间的竞争。上海港是以建设上海国际航运中心及国际物流中心的综合性港口为发展方向；宁波一舟山港是在建设国际集装箱中转港口的同时，成为矿石、煤炭、原油、粮食等的水水中转港口，其最终目标也是向世界级综合性大港发展。届时，两港必定会产生对诸如散货主干港、集装箱枢纽港等地位的争夺。

来源：汇通财经、头豹研究院编辑整理

宁波—舟山港航线网络布局



■ 两港运输现状对比：货运吞吐量

2017年，宁波舟山港完成货物吞吐量10.1亿吨，成为全球首个货物吞吐量突破10亿吨的超级大港，连续第八年位居货物吞吐量世界第一大港，并稳步上升，在2020年达到吞吐量11.7亿吨。宁波舟山港是重点开发的国际深水枢纽港之一，相较于上海港，宁波港在**区位、航道水深、岸线资源、陆域依托、发展潜力**等方面均具有较大的优势。宁波舟山港位于大陆海岸线中部，地处南北和长江航道T型交汇点，海向、路向腹地广阔、集疏运体系发达。

港域水深流顺风浪小，常年不冻，全年可作业天数达350天以上；航道最小深度22.1米，能航行、停泊和装卸目前世界上各种类型的超大型船舶，包括1.8万TEU/1.9万TEU的集装箱大船；随着鼠浪湖码头逐步达到设计能力，港区可停靠全球最大的40万吨级矿砂船。由于紧临全球最繁忙的国际主航道，区位优势突出，内外辐射便捷，是中国沿海向各大洲港口运输的理想集散地。截至2019年12月底，宁波舟山港以自身为中心辐射世界各地，已与132个国家和地区的764个港口架起贸易通道，开辟航线274条，其中远洋干线194条，勾勒出港通各国的航线网络。

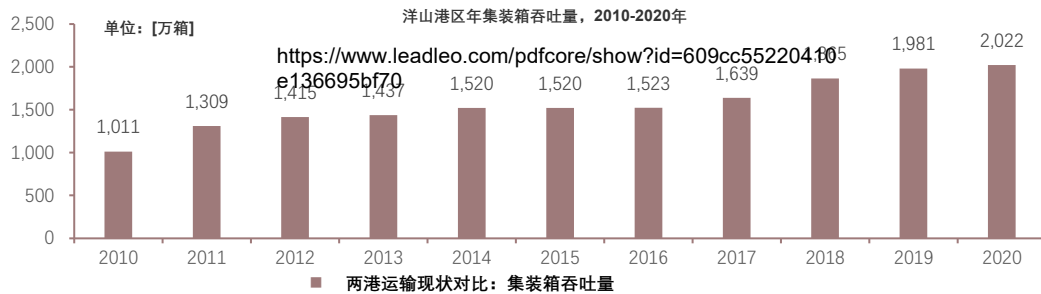
由生产条件看，宁波舟山港由北仑、洋山、六横、衢山、穿山、金塘、大榭、岑港、梅山、嵎泗、岱山、镇海、白泉、马岙、定海、石浦、象山、甬江、沈家门等19个港区组成，拥有万吨级以上大型深水泊位150多座，5万吨级以上的大型、特大型深水泊位93座，是中国大陆大型和特大型深水泊位最多的港口。

而上海作为长江入海口冲击形成的平原，并不适合建设特大吨位货轮的深水港，这点直接影响到上海港的**货物吞吐量及承载能力**，因此上海港将目光留在上海以南属于浙江嵎泗县管辖的洋山岛，并发展建立洋山港，以此用于适应大货轮停靠，从而增加自身港口的货运吞吐量，但**建设成本较高，并与母港距离较远，因此发展受限**，货运吞吐量从2016-2020年无较大提升，均保持在7亿吨左右。

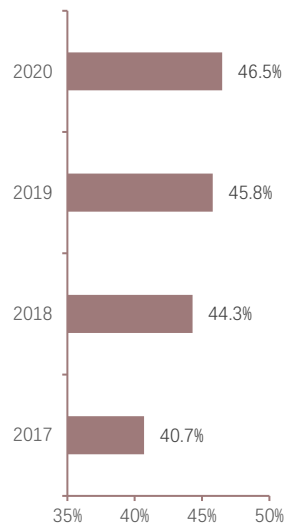
来源：头豹研究院编辑整理

### 洋山港基础设施建设情况

洋山港基础设施	东海大桥	一期港区	二期港区	三期港区	四期港区
投资规模 (亿元)	71.1	72	57	170	139.7
竣工/开港时间	2005年5月	2005年12月	2006年12月	2008年12月	2017年12月
年设计吞吐量 (万标准箱)	-	220	210	500	630 (远期)



### 洋山港区集装箱吞吐量占比，2017-2020年



2020年，面对全球疫情蔓延，航运市场经受严重冲击、港口经营中长期显著承压的情况，上海港实现主生产逆势“翻红”，全年集装箱吞吐量创下4,350万TEU新高，连续第11年领跑全球。2020年上海港集装箱吞吐量总体形势呈现前低后高，下半年屡创新高。其中，国际中转完成超530万TEU，同比增长超14%，水水中转比达到51.6%，同比增长约3%。

深水资源是港口发展的决定性因素。上海港注重深水资源的争夺，洋山港区建设及跨区域经营都是对其对外拓展深水资源的措施。洋山港区行政上隶属于浙江省，税收归该省，但国务院批准其港政、航政和口岸管理权划归上海行使，这对宁波-舟山港造成较大竞争压力，并巩固了上海港作为全球最大集装箱港的地位。

2010年，洋山港一二期实际吞吐量达1,010多万标箱，超过930万标箱的设计吞吐量，2020年则达到2,022.2万标准箱。2017年底，全球最大的单体自动化码头洋山四期开港，助力上海港集装箱吞吐量连续4年达到4,000万标箱。2020年，洋山四期吞吐量突破初期400标箱的设计吞吐量。码头岸线从1.6公里到8公里，桥吊从15台到88台，集装箱泊位从5个到23个，洋山港全港吞吐量从2010年的14.4%提升到2020年的46.5%，码头种类从单纯的集装箱码头拓展到了包含成品油码头、天然气码头的综合性码头。因此洋山港的建立使上海港集装箱吞吐量远超宁波-舟山港，并保持全球最大集装箱港的地位。

上海港在集疏运网络方面较完善，为集装箱货源的组织提供了便利条件。上海港的港口信息化水平较高、设备先进，可与世界先进港口相媲美，在通关效率、航班密度等方面都比宁波-舟山港优越。上海港已形成了多元化的投融资渠道，在招商引资方面的经验、能力和自身实力都优于宁波-舟山港。

来源：上港公司年报、Wind、头豹研究院编辑整理

头豹行业研读 | 2021/04

# 两港战略布局对比

两港战略布局剖析、战略布局对比、核心网络布局





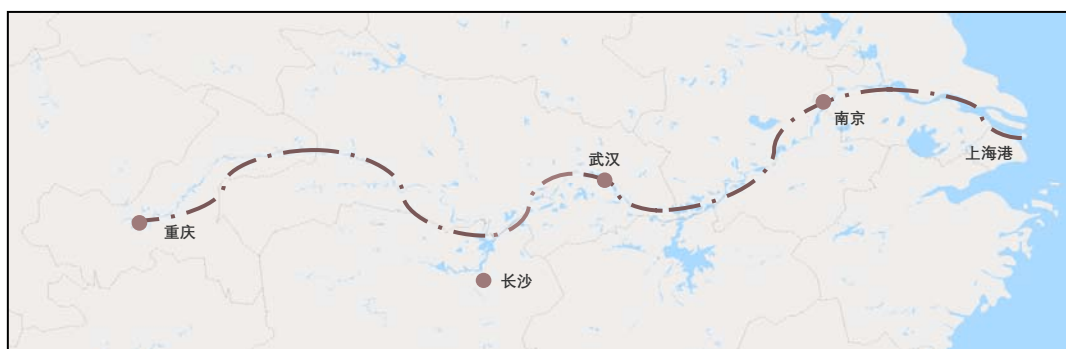
## 战略布局对比：宁波港和上海港

宁波港联动发展义乌国际陆港，形成“一体两翼多联”的发展格局，而上海港通过资本管理和技术输出，以港口码头为基础，以内支线运输为纽带，形成辐射长江流域的物流网络

宁波港‘一体两翼’战略布局



上海港长江战略布局



### ■ 两港战略布局剖析：宁波港

**无水港经营模式：**宁波港在鹰潭、上饶、衢州、慈溪、金华、绍兴等地区设立集装箱“无水港”，通过多层次、网络化的内陆无水港布局，既能固公司传统腹地市场-浙江钱塘江以南地区，又可延伸公司在内陆腹地的服务，发展长江中上游区域的货源以及江西-宁波港海铁联运的货量。宁波联合目前除提供上述内贸、短驳服务外，亦能提供宁波去往日本、东南亚等区域的近洋航线服务，一定程度上促进了宁波港外贸货量的增长。提供乍浦-宁波、青岛、福州、厦门-宁波、台州、温州-宁波以及长江宁波等各类短驳线及支线服务，在宁波周边建立起了强大的水路服务网络体系，大幅提升公司辅港和主港之间的水水中转。以宁波舟山港为主体，以浙东南沿海港口和浙北环杭州湾港口为两翼，联动发展义乌国际陆港，形成“一体两翼多联”的发展格局。

来源：头豹研究院编辑整理

### ■ 两港战略布局剖析：上海港

长江战略：上港集团于2001年提出长江战略方案，通过资本、管理和技术输出，以港口码头（点）为基础，以内支线（线）运输为纽带，最终形成以上海港为终端，辐射长江流域的物流网络（面），通过“点、线、面”的配合提升港口服务能级，发挥上海国际航运中心功能，更好服务长三角地区。从2003年开始，上港集团先后与南京港、九江港、长沙新港、武汉港、重庆港进行了资本或技术方面的合作，至2009年形成了“5+2”港口投资体系（南京、江阴、长沙、重庆、宜宾集装箱码头，武汉、九江港口集团）和“3+1”航运投资体系（即上海集海、江苏集海、重庆集海，参股民生轮船）。2010年上港集团全资子公司长江港口物流有限公司（简称“长江公司”）挂牌成立。长江公司整合长江流域船队、港口码头、物流园区等资源，充分依托上海母港资源，以航运为主线，物流为支撑，码头为依托，构建长江流域快速物流通道。2014年上港集团和太仓港务集团达成协议，共同合作经营太仓港正和集装箱码头有限公司，上港集团占正和集装箱码头45%的股权。至此，上港长江战略的大格局彻底形成。公司的主要集装箱主要来自于长江经济带区域。2019年，长江三角洲及长江沿线地区七省二市8,100万TEU外贸集装箱生成量中，由长江三角洲地区港口承运量约6,780万TEU，其余约920万TEU生成量主要经珠三角港口运输、少量通过山东沿海港口运输。

### ■ 两港战略布局对比

充足的货源是港口发展的基本前提，上海港对长三角地区货源的控制一直较强，通过实施长江战略，已基本将长江中下游的核心港口纳入了势力范围，目标是确保洋山港区的货源供给，保证其集装箱吞吐量的稳定发展和核心地位。宁波一舟山港直接货源地域相对狭小，而宁波地区经济的外向度已达70%以上，需加快拓展腹地以维持港口的高增长。为此宁波一舟山港出台了一系列“强身”政策，如建设大型集装箱码头和完善港口集疏运网络，提高港口的辐射能力；通过无水港建设，增加浙江省内的货源等。

### ■ 头豹洞察

两港分属于不同的行政区划，但地域相近，加上腹地交叉因素，为两港带来了共同利益，导致两港之间竞争较大，以内耗来加大竞争力，不利于长三角地区的经济发展，头豹认为无论宁波一舟山港或上海港在发展集装箱运输上不能单纯地采取竞争的方式，而应采用竞争与合作的战略，在竞争的同时积极开展合作，港口为了保持自己的相对优势，在竞争中会朝合理的分工方向发展，以“双赢”或“多边联袂”的理念，积极寻求合作，以求共同发展，尤其是随着长三角经济的迅猛发展，上海将建成上海国际航运中心，各港都想在这一新的发展机遇中获得更大的竞争优势，包括上海港在内的各港口转而寻求与周边港口的合作，从而使长三角港口间明显的竞争态势逐渐被弱化，为宁波一舟山港与上海港的发展提供了合作的现实基础。

来源：头豹研究院编辑整理

头豹行业研读 | 2021/04

# 寡头竞争模型 剖析

两港竞争格局解析、宁波港地位策略分析



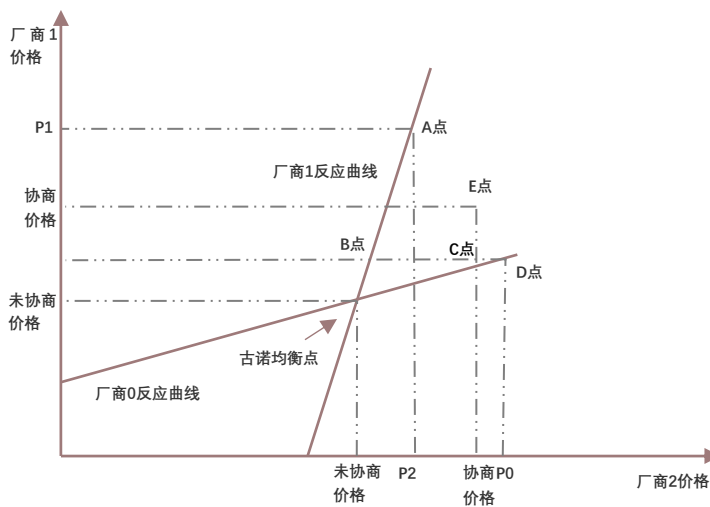
www.leadleo.com





## 寡头竞争模型剖析：上海港和宁波港

上海港和宁波港占据长江三角洲地区90%的货源，因而两港之间争夺集装箱货源的竞争呈现出寡头竞争态势



■ 寡头竞争模型：上海港和宁波港

假定上海港在寡头垄断竞争中占有先行优势，在港口价格中具有一定定价权，并根据其自身情况调整价格，为上图中的厂商1，宁波港则为厂商0，处于追随者，在上海港选择了适当的价格策略后，跟随其作出相应调整。假设上海港把价格定得较高，为P1，并且宁波港可接受上海港的调整定价，把其价格定为P2， $P1 > P2$ ，或定在P0，此时 $P0 = P1$ 。由于上海港占有一定先行优势，若宁波港把价格定和上海港一样高，即在P0处，它将失去一定市场份额，因此，宁波港会将价格定位小于P0，以增大自身竞争优势。因此，宁波港会在反应曲线C点和D点之间决定其价格。若上海港选择降价，宁波港也可以选择反应曲线B点和C点之间的价格跟随上海港降价，从而保障自身市场份额甚至扩大其市场份额，因为在B点和C点之间，宁波港的降价幅度比上海港大。

因此，由上述模型中推断，在上海港处于集装箱吞吐量第一的市场格局中，宁波港要提高其集装箱吞吐量，可采取适当降低价格的策略，或提高服务质量并举的策略。通过价格优势吸引客户，揽取货源，从而提高其港口集装箱吞吐量。

若宁波港提高服务质量，其他影响因素如经营成本保持不变，则宁波港应拓宽服务渠道，通过增加服务种类吸引更多客户。按量大从优的原则，给予数量上有优势的客户以一定的价格折扣，从而增加其市场份额，并在一定程度上弥补价格降低带来的损失。

若降低价格使宁波港经营成本上升，或达到其港口容量上限，则其应该采取价格适当上调和提高服务质量的双策略，从而使利润上升。而提高服务质量所需的支出，可以由价格提高来弥补。

### ■ 寡头竞争模型假设：斯塔克博格

此模型用来解释行业领袖和追随者厂商相互影响的关系。

**假设：**（1）长三角港口中仅存在两个港口，且其成本均为零，市场需求呈线性；（2）其中一港口处于行业龙头地位，该港口对产量的选择将导致市场价格的变化，从而导致追随者改变自身产量。同样，处于龙头地位的港口集装箱的吞吐量发生变化，也将导致市场价格（港口货物、集装箱装卸、航运价格、泊位费用等费用）相应发生改变，而市场价格的变化又促使其他港口优化自身的产量结构，以保持利润最大化。

**结果：**（1）双方已知对方产量，且相互协商价格，则串通均衡点为E点，即利润最大化点；（2）双方并未提前协商价格，则达到的均衡为古诺均衡点。

上海港和宁波港占据长江三角洲地区90%的货源，因而两港之间争夺集装箱货源的竞争呈现出寡头竞争态势。

来源：宁波大学、头豹研究院编辑整理

### ■ 宁波港提高寡头竞争地位的策略

**加强集疏网络建立：**宁波腹地不够宽裕，其经济腹地与上海重叠，主要范围是浙南和宁波本地。宁波港口集疏运网络体系规模小，等级低，港口腹地交通不畅，限制了宁波港口的进一步发展壮大。头豹认为，宁波港应继续打造便捷集疏运网络，建立起一个以港口为中心能连通各方，辐射范围广泛，海陆空配套的立体化的港口集疏运和城市对外交通的网络体系，包括在杭州湾大桥、对集装箱车辆进入宁波市道路范围在收费上实行优惠、开拓新的集装箱航线、拓展腹地、和当地协调开发无水港，从而拓宽宁波的港口集装箱货源。

此外，宁波－舟山港要加快建设高密度、大容量的高速公路，解决公路车辆拥堵问题。宁波港处于大陆，而舟山港处于群岛之中，要尽快解决陆岛通道问题，提高宁波－舟山港一体化程度。宁波－舟山港的集运输网络远不及上海港，需优化宁波－舟山港集疏运网络结构，解决港口集疏运网络衔接问题，这也是取得更多货源的途径之一；加快建设与内陆港、无水港连通的集装箱集疏运网络，延伸宁波－舟山港集装箱运输链，增强宁波－舟山港的辐射力。

**加强现代化管理手段：**宁波－舟山港虽然有EDI电子通关系系统，但其普遍率不如上海港。宁波－舟山港应加快港口信息平台建设，必须进一步加快宁波－舟山港物流信息港的建设进程，使广泛的信息技术运用到港口信息化建设中，构建覆盖港区生产流通和仓储运输的网络平台，将港口、海关、商检、货主、代理等连接为有机的整体，提高港航管理水平、提升港航监管能力，实现“传统港”向“智能港”的转变。

**提高服务水平：**港口服务质量的好坏影响到港口的信誉度和知名度，对港口来说，提高服务质量，提高经营效率，从而降低港口费率，才能提高港口自身的竞争力，吸引船舶和货主。宁波港的服务质量较上海港相比，差距较大，港口费率相较上海港，高出较多，致使宁波港的集装箱货源在一定时间内无法快速增加。因此，提高港口服务水平，降低费率就成为增强宁波港竞争力的首要任务之一。

来源：宁波大学、头豹研究院编辑整理

头豹行业研读 | 2021/04

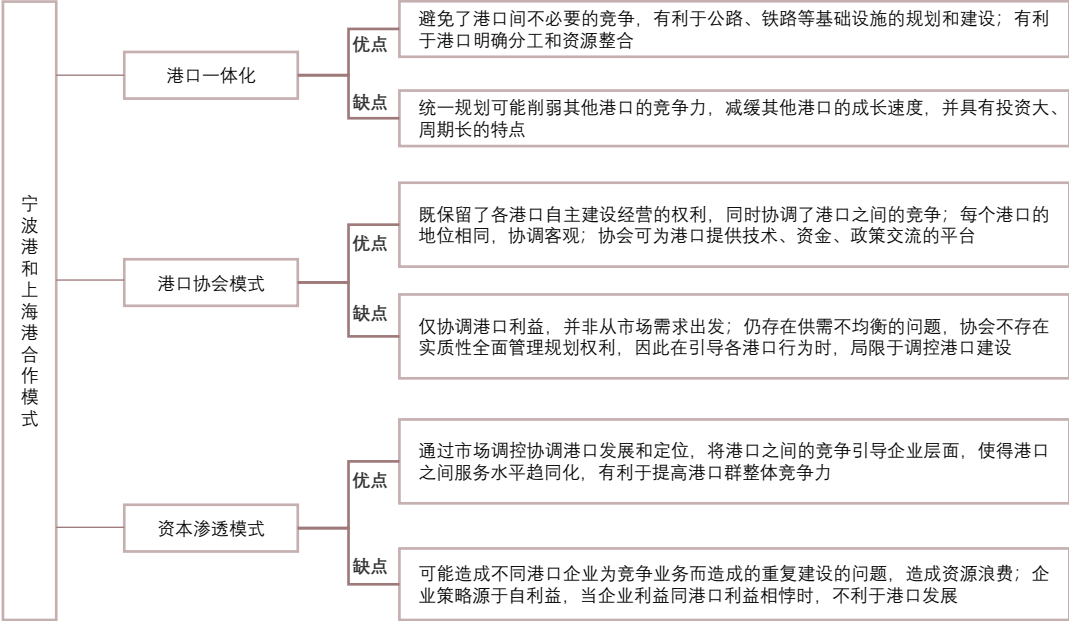
# 两港合作路径剖析

两港合作的必要性、两港合作的可能性、两港合作路径探析



## 上海港和宁波港竞争合作发展路径解析

宁波一舟山港上海港应发挥自身优势，协同发展，应当实践竞争与合作的战略，在竞争的同时积极开展合作



### ■ 两港合作的必要性

宁波一舟山港与上海港同属于长三角港口群。长三角各港口都在加快港口建设，面对当前局势，应当充分发挥宁波一舟山港天然深水优势以及上海港的规模优势，协同发展，才有利于继续保持两港在长三角港口群中的优势地位，促进上海国际航运中心的建设，且两港良好的合作发展态势还有助于提高长三角港口群的整体竞争实力，促进整个长三角港口群的持续发展。与此同时，从经济技术实力和地理位置上看，上海应建成为上海国际航运中心。但上海港的水域条件较差，难以满足枢纽港水深要求。宁波一舟山港有极好的水域条件，与上海港在开发条件上有极好的互补性。上海港与宁波一舟山港若能组合发展，可促进上海国际航运中心的形成。

宁波一舟山港和上海港不仅面临来自国内港口的竞争，还面临来自亚太主要港口，尤其是韩国釜山港的竞争。随着长三角地区经济迅速发展，腹地货源量及集装箱生成量增长迅速。日韩两国港口开始把目光集中到长三角巨大的货源市场，加大港口建设力度，准备新一轮的争夺。2016-2019年，釜山港全港国际中转箱占比一直保持在50%左右，对中国环渤海地区、长三角地区和日本地区海运集装箱源有极大的吸引力，是东北亚重要的转口贸易和国际贸易枢纽中心。

来源：头豹研究院编辑整理

## ■ 两港合作的可能性



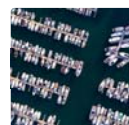
### 产业发展互补

宁波一舟山港主要承接长三角地区以及发达国家的重化工产业，以建立港口物流、钢铁、石化等制造产业为主导，形成进口矿石、原油仓储物流中心和煤炭中转枢纽，上海港则致力于大型综合性港口的建设，重点发展的是高附加值的电子信息、生物技术、新能源等产业，发展以集装箱运输为主的国际物流、国际贸易等现代服务业。因而两港产业发展方向各有侧重，具有较强的互补性，给两港的合作带来了巨大的可能性。



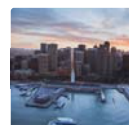
### 港口自然条件的互补

上海洋山港只能接纳第五、第六代集装箱船，而拥有深水航道的宁波一舟山港能接纳第六代以上集装箱船和30万吨级散货船舶的靠泊和接卸，并具有适应未来船舶大型化要求的后备码头资源，两港自然条件互补性极大。因而，宁波一舟山港可坚持走大型化发展之路，与上海港错位发展，实现优势互补。若将宁波一舟山港建设成为大型中转、集疏枢纽港，可以弥补上海港自然条件的缺陷，也可以为其节省大量航道治理成本。可见两港自然条件的互补性也为其将来的合作奠定了基础。另外，大小洋山港由于是台风的长年登陆口，因此，洋山港如因遭遇台风等特殊气候，码头无法作业时，宁波港是首选的备用港，可以弥补洋山港的不足。



### 港口功能定位的互补

港口功能的定位决定港口的未来发展方向。上海国际航运中心的核心就在于集装箱深水枢纽港的建设，因而上海投资于洋山集装箱港区的建设。洋山港的目标定位是承接境外的国际集装箱中转业务，即其重要功能在于“水水转运”，这其中的资源与宁波不同。宁波一舟山港与上海港近几年的吞吐量实现了同步的增长就充分说明了这一点，说明两港是为两种资源服务的。两港合作的可能性凸现。



## ■ 两港合作未来合作路径

合作竞争策略是解决港口群效应的有效途径。宁波一舟山港与上海港所在的长三角港口群效应明显，竞争激烈；同时两港又有着共同的利益，即扩大两港吞吐总量的同时完善以上海港为核心的长三角港口群体体系。为增强本地区的港口整体竞争力，宁波一舟山港与上海港在港口发展上不能单纯地采取竞争或合作方式，而应当实践竞争与合作的战略，在竞争的同时积极开展合作。

**继续加强融资合作：**宁波一舟山港与上海港在内的沿海主要港口航道不能适应大型船舶的要求。因而两港今后应重点加强大型专业化港口的建设，使两港向专业化、大型化、集约化运输方向发展。首先要做的就是完善后方集疏运系统，积极构建长三角地区的区域性交通体系，促进基础设施一体化的建设。然而由于港口是资金密集型产业，单靠两港各自码头营业收入来提供相差较远，而且两港在投资领域内又面临激烈的竞争。因而，两港可以继续共同筹建融资渠道或者相互投资。这一方面可以解决各自资金短缺问题，并通过共同投资降低经营风险；另一方面可减少盲目投资和重复建设，从而节省有限的资源。

来源：头豹研究院编辑整理

**明确港口定位，错位发展：**上海港作为长三角的枢纽港，以建成上海国际航运中心为目标，而国际航运中心是以集装箱运输为主的。所以上海港的发展定位应该是利用较丰富的软环境资源，不断创新，为用户提供高附加值服务，进一步提升其在综合服务方面的比较优势；重点加快建设上海洋山港大型集装箱码头以及港区内的物流系统。此外，由于矿石、原油、煤炭原料远洋运输均是以大型船舶竞争取胜的市场。上海港的水深条件不够，应当正确认识自身条件的劣势，将矿石、原油、煤炭等项目的发展交由宁波一舟山港承接。宁波一舟山港是兴建以海外资源为中心的临海型原材料工业基地的优良港址，其航道水深条件，能满足矿石原料物资和原油、煤炭能源物资远洋运输主力船型一程运输对吃水20米左右的要求，是承接矿石、原油、煤炭等大宗散货项目建设的理想场所。因此20—30万吨的大型散货船可先直达宁波一舟山港接卸，以其为中转港，再通过二程运输，把货物发送到各口岸，为整个腹地服务，以加速长三角地区铁矿石、煤炭、原油运输系统建设和完善。两港错位发展既能规避恶性竞争，又有利于上海港专注于集装箱枢纽港的建设，加速上海国际航运中心和国际物流中心的打造，也有利于宁波一舟山港形成以石油、铁矿石、煤炭为主的专业性大港。

**借鉴港口发展新路，构建组合港：**组合港模式是港口竞争与合作的一种具体实现形式，是许多港口都在采用的一种港口竞合模式。因此可建立以宁波一舟山港与上海港为核心的长三角组合港，避免重复建设及恶性竞争，降低成本和经营风险，提高服务水平和经济效益，增强港口的竞争力。由于两港的码头自然条件、历史条件不同，在优势互补的基础上可以建立组合港。两港应明确业务分工，上海港优先发展集装箱运输业，宁波一舟山港在已有的集装箱运输业基础上，承接上海港的部分大型散货业务，成为中国最大的能源中转港；以上海港集装箱运输为重点，加强相互之间的合作，形成错位发展，功能互补，避免恶性竞争，促进两港的发展，逐步推进长三角组合港的合作与建设，全面提升组合港的竞争力。

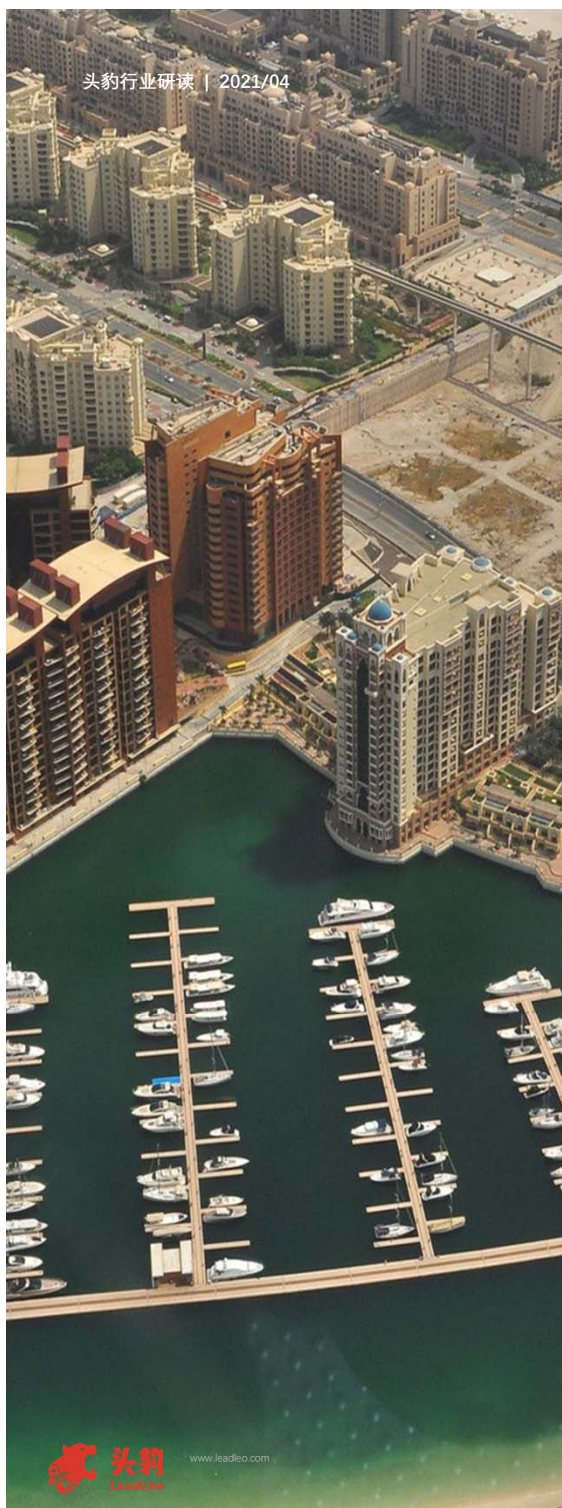
**加快信息化建设，带动港口物流业发展：**由于港口作为全球综合运输网络的物流节点功能日益彰显，港口对物流网络的投资和管理成港口发展的主流。两港均把港口物流业作为发展经济，提升港口综合竞争力的战略支撑点之一，因而两港要建立统一的物流平台，以信息化带动两港物流业的发展。两港同处一个水域，为更大效率发挥两地港口的合作优势，达到共同建设与分享信息的功能，可建立适应两港运作特点的信息传输和信息交换系统，并逐步发展为两地港口物流信息系统。其中的重点是发展和完善航运信息系统和航运交易系统，形成两港的公共管理平台，拓展两港的信息网络，加速两港EDI平台和物流信息技术平台的联网运作，使其成为长三角物流的调控中心，为货物运输提供优质的中介服务和信息服务。此外，鉴于两港存在共同的物流建设目标，建议成立两港物流信息化协调工作小组，并定时召开联席工作会议，两港共同开展技术合作，以推动两港所在区域物流体系的完善。

来源：头豹研究院编辑整理



头豹行业研读 | 2021/04

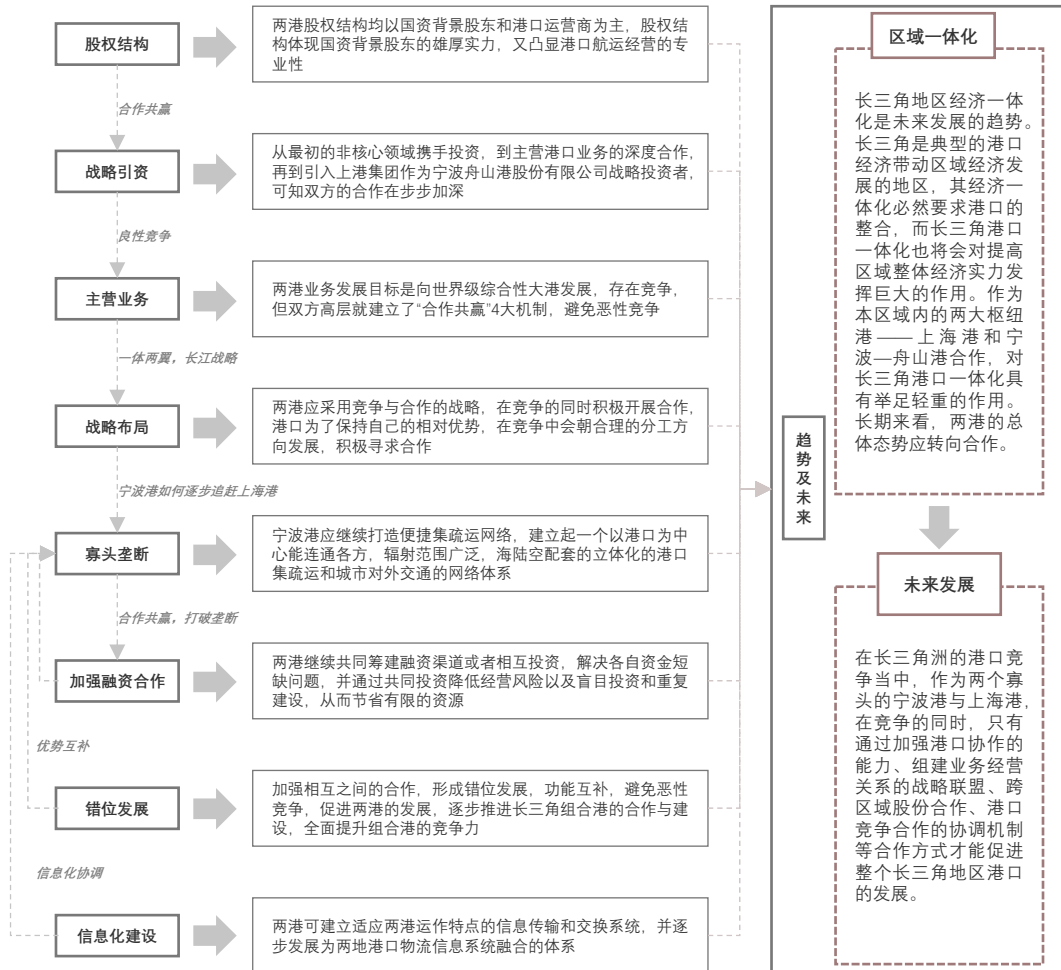
# 总结



## 宁波港和上海港对比研究课题总结

宁波—舟山港与上海港通过合作竞争的关系，可增强自身的实力以及共同促进长三角经济的发展

### 宁波港和上海港对比研究课题



来源：头豹研究院编辑整理



## 方法论

- ◆ 头豹研究院布局中国市场，深入研究10大行业，54个垂直行业的市场变化，已经积累了近50万行业研究样本，完成近10,000多个独立的研究咨询项目。
- ◆ 研究院依托中国活跃的经济环境，从港口、物流、信息化等领域着手，研究内容覆盖整个行业的发展周期，伴随着行业中企业的创立，发展，扩张，到企业走向上市及上市后的成熟期，研究院的各行业研究员探索和评估行业中多变的产业模式，企业的商业模式和运营模式，以专业的视野解读行业的沿革。
- ◆ 研究院融合传统与新型的研究方法，采用自主研发的算法，结合行业交叉的大数据，以多元化的调研方法，挖掘定量数据背后的逻辑，分析定性内容背后的观点，客观和真实地阐述行业的现状，前瞻性地预测行业未来的发展趋势，在研究院的每一份研究报告中，完整地呈现行业的过去，现在和未来。
- ◆ 研究院密切关注行业发展最新动向，报告内容及数据会随着行业发展、技术革新、竞争格局变化、政策法规颁布、市场调研深入，保持不断更新与优化。
- ◆ 研究院秉承匠心研究，砥砺前行的宗旨，从战略的角度分析行业，从执行的层面阅读行业，为每一个行业的报告阅读者提供值得品鉴的研究报告。

## 法律声明

- ◆ 本报告著作权归头豹所有，未经书面许可，任何机构或个人不得以任何形式翻版、复刻、发表或引用。若征得头豹同意进行引用、刊发的，需在允许的范围内使用，并注明出处为“头豹研究院”，且不得对本报告进行任何有悖原意的引用、删节或修改。
- ◆ 本报告分析师具有专业研究能力，保证报告数据均来自合法合规渠道，观点产出及数据分析基于分析师对行业的客观理解，本报告不受任何第三方授意或影响。
- ◆ 本报告所涉及的观点或信息仅供参考，不构成任何投资建议。本报告仅在相关法律许可的情况下发放，并仅为提供信息而发放，概不构成任何广告。在法律许可的情况下，头豹可能会为报告中提及的企业提供或争取提供投融资或咨询等相关服务。本报告所指的公司或投资标的的价值、价格及投资收入可升可跌。
- ◆ 本报告的部分信息来源于公开资料，头豹对该等信息的准确性、完整性或可靠性不做任何保证。本文所载的资料、意见及推测仅反映头豹于发布本报告当日的判断，过往报告中的描述不应作为日后的表现依据。在不同时期，头豹可发出与本文所载资料、意见及推测不一致的报告和文章。头豹不保证本报告所含信息保持在最新状态。同时，头豹对本报告所含信息可在不发出通知的情形下做出修改，读者应当自行关注相应的更新或修改。任何机构或个人应对其利用本报告的数据、分析、研究、部分或者全部内容所进行的一切活动负责并承担该等活动所导致的任何损失或伤害。