

环渤海港口竞争激烈天津港调整策略 PDF转换可能丢失图片或格式，建议阅读原文

https://www.100test.com/kao_ti2020/38/2021_2022__E7_8E_AF_E6_B8_A4_E6_B5_B7_E6_c31_38286.htm 在环渤海地区5800公里的海岸线上，60多个大小港口星罗棋布，全国7个亿吨大港有4个集中在此，是我国北方最大的集装箱海运中心，也是我国货物吞吐量最大的地区。未来的港口竞争，将考验天津港的发展。继2001年11月天津港率先成为北方第一个亿吨大港后，大连港货物吞吐量也超过亿吨，秦皇岛港又成为第一个亿吨煤炭输出港。2002年12月20日，青岛港吞吐量突破1.2亿吨，跃升至世界集装箱大港15强。除这些传统港口名门之外，近年来曹妃甸、黄骅港等后起之秀也快速发展。天津港集团有限公司总裁于汝民认为，“大（连）青（岛）天（津）”这三大港口之间的关系是不存在合作也不存在竞争。因为这三个港口的腹地还是有所区别的，只是在交叉的结合部位可能会存在竞争，比如天津港和大连港在山海关一线有所交叉，天津和青岛在郑州以南一线有所交叉，但实际上他们所服务的地区仍有差别，而且这三个地区都有区域经济政策支持，本身对于物流就有很大需求。其次，它们都是集装箱干线港口，它们之间开展支线运输的可能性不大，所以也不存在合作的关系。对于这三大港口来说，集装箱是未来发展的方向。目前，天津港有13个集装箱泊位，吞吐量480万TEU，到2010年将增加16个，吞吐量将达到1000万~1200万TEU，大连和青岛的设计吞吐量也都将达到1000万TEU以上。“‘三北’腹地经济有良好的预期，京津冀及环渤海城市高科技的发展，对于适箱货也会有很大发展，天津港未来将以集装箱

为主要发展模式，因为大宗能源物资的出口对于国家来说都是不可持续的。”天津港（集团）有限公司新闻宣传科刘宇表示，天津港并不担忧未来集装箱货源的问题。但从目前来看，曹妃甸、黄骅港等新型港口的兴起对于大宗能源货物有较大的影响。煤炭、集装箱、石油制品以及矿石是天津港的四大支柱货源。今年1~7月，黄骅港的煤炭下水量首次超过了天津港，成为北方第二大煤炭港口；曹妃甸则分流了铁矿石的货源，虽然天津港矿石连续三到四年是50%的年递增量，但由于大客户的调整，未来增幅可能会有所降低。在这种形势下，天津港开始对货类结构的调整，而且对于吞吐量增幅预期也在减弱。相对于往年增幅最低不少于3000万的目标，今年天津港定位增长1000万，总吞吐量达到2.5亿吨。截至到7月，在环渤海的几个规模以上港口中，今年以来天津港的货物吞吐总量虽然仍然保持着第一的位置，但其增长速度最慢，为108.2%，而同期青岛港的增速为119.3%，大连港为110.4%。集装箱吞吐量方面，天津港以329.95万TEU位居“大青天”第二，青岛港则以427.58TEU位居第一。按照国务院审议通过的《长江三角洲、珠江三角洲、渤海湾三区域沿海港口建设规划（2004年~2010年）》，到2010年前，环渤海地区的港口以大连、天津、青岛港为主发展集装箱运输系统；由大连、青岛、日照港和京唐港曹妃甸港区组成的深水、专业化进口铁矿石中转运输系统；以大连、青岛、天津等港口组成的深水、专业化进口原油中转运输系统；由秦皇岛、天津、黄骅、京唐、青岛、日照港等组成的煤炭装船运输系统。

100Test 下载频道开通，各类考试题目直接下载。详细请访问 www.100test.com