（上接B5版）

全国港口拥有万吨级以上泊位2,110个，比上年末增加109个。其中，沿海港口万吨级及以上泊位1,704个，增加97个；内河港口万吨级及以上泊位406个，增加12个。

港口码头岸位大型化、专业化程度进一步提升。全国港口万吨级及以上泊位中，1-3万吨级（不含3万吨级）泊位755个、3-5万吨级（不含5万吨级）泊位365个、5-10万吨级（不含10万吨级）泊位584个、10万吨级以上泊位504个，分别增加19个、9个、36个和45个。其中，沿海港口万吨级及以上泊位1,704个，增加97个；内河港口万吨级及以上泊位406个，增加12个。

全国万吨级及以上泊位中，专业化泊位1,114个，通用散货泊位671个，分别增加36个、10个。比上年末分别增加52个、27个和15个。专业化泊位中，集装箱泊位322个，煤炭泊位219个，金属矿石泊位64个，原油泊位72个，成品油泊位37个，液化泊位36个。

2）港口货物吞吐量增速有所分化

2014年我国主要港口货物吞吐量增速有所分化，除日照港外，其他主要沿海港口吞吐量增速均低于所在地区，以数体看，我国主要港口吞吐量增幅有所放缓，仅天津港、广州港、日照港、宁波港分别保持增速分别为、环渤海港口吞吐量增速整体高于长三角港口和珠三角港口，环渤海港口群中，青岛港、大连港和秦皇岛港吞吐量增速出现下滑；长三角港口群中，上海港和宁波-舟山港增速均出现下滑，特别是上海港吞吐量出现负增长；珠三角港群中，深圳港增速有所下滑，并出现负增长。

2012年-2014年主要沿海港口货物吞吐量情况

港口	2012年		2013年		2014年	
	吞吐量（亿吨）	同比增速（%）	吞吐量（亿吨）	同比增速（%）	吞吐量（亿吨）	同比增速（%）
宁波-舟山港	7.44	7.2	8.1	8.9	8.73	7.8
上海港	6.37	2.1	7.76	21.8	7.55	-2.7
天津港	4.77	5.3	5.01	5.0	5.4	7.8
广州港	4.34	0.7	4.55	4.8	4.99	9.7
青岛港	4.02	8.1	4.5	11.9	4.65	3.3
秦皇岛港	2.63	-8.7	2.75	3.8	2.75	0.7
大连港	3.03	13.5	3.33	9.9	3.52	5.7
日照港	2.81	11.1	3.09	10.0	3.53	14.2
营口港	3.01	15.3	3.2	6.3	3.45	7.8
黄埔港	2.28	2.2	2.6	2.3	2.5	-4.7

（中国港口协会基数筛分至2014年港口统计，其中大连港数据为支付人统计数据）

2014年全年内河及沿海港设完成投资1,459.98亿元，比上年下降4.8%。其中，内河建设完成投资508.12亿元，下降6.9%。内河港口新建及改（扩）建码头泊位253个，新增设计能力16,216万吨，其中万吨级以上泊位新增设计能力3,094万吨。全年新增及改善内河航道里程2,000公里，沿海港区完成投资951.86亿元，下降3.1%。沿海港区新建及改（扩）建码头泊位1,204个，新增设计能力736,269万吨，其中万吨级以上泊位新增设计能力33,123万吨。505个国营县完成水运建设投资24.69亿元，全部为内河建设投资，增长27.7%，占全国内河建设投资4.9%。

3.我国港口行业竞争状况

（1）港口格局

目前，港口经济已成为我国沿海经济发展最重要的内容，按照区域经济的发展去势和港口对应的腹地区域，我国已经形成了五大沿海港口群，即青岛港、大连港、天津港、宁波港、上海港五个主要港口群。其中，宁波港、上海港主要为长三角经济圈腹地港口群，以浙江省、福州港为核心的东南沿海闽江经济圈腹地港口群；以青岛港、深圳港和广州港为核心的珠江三角洲经济圈腹地港口群；以及以浙江港、防城港为核心的西南沿海港口群。

在港口经济迅速发展的背后，港口之间的竞争已经从与日本、韩国以及东南亚地区的港口竞争基础到了国内港口之间的竞争。环渤海湾青岛、大连、天津、长三角中上海、宁波、珠三角广州港、深圳、香港等国内大港口在硬件设施、价格及结构区域竞争方面正展开愈来愈烈的港口竞争。

大连对出港口腹地的依赖程度，以决定了只有扩大规模，通过实现经济成本的最小化，才能获得相应利润。为此，我国沿海港口都在在着眼角商运转的问题，各此，沿海港口都把港口的腹地定位放在首要位置上，除了在硬件建设上更上一层楼，价格改出港口竞争的重要手段。全国沿海港口新一轮价格战使港口各基任方，各大船公司纷纷要求港口降低港口费用，而且要求降低港口装卸、堆场、外轮理货费用。为了进一步吸引船舶，港口部门将会采取降低港口各项收费标准，以期通过增加港口吞吐量来实现盈利，营造港口品牌，宁波一向以港口口岸其他港口竞争，在以港口品牌，通过“集中投关”模式，大大提高了通关效率。

（2）港口竞争新焦点

港口经济的发展是现代港口功能和作用提升的结果，现代港口腹着功能和作用的提升，出现清多新的特点：港口腹地由单一陆向腹地向纵共同腹地扩展；大港作用国际化；深水港化，综合物流服务；港口点多港口多点带来竞争的新焦点。

港口生存发展的基础是腹地，从空间范围看，港口腹地即是港口空间通达范围，如果没有足够的空间腹地，港口就失去了生存的基础。港口腹地的竞争，实质上是港口间为争取腹地资源，集装箱腹地大小是衡量港口竞争力的重要指标。港口腹地的竞争，实质上是港口间为争取腹地资源，集装箱腹地大小是衡量港口竞争力的重要指标。港口腹地的竞争，实质上是港口间为争取腹地资源，集装箱腹地大小是衡量港口竞争力的重要指标。

作为对公司发展方从港口转为物流的目标，港口转移腹地工程被列入重点工程，世界发达国家港口普遍采取以下措施：扩充基础设施，加强可供选择的集散运输能力；在现有或新建村的地段快捷的新的运输服务种类；重组现有运输体系，增强其快速应变能力，以维持和提高自身的竞争力水平。

在实践中，集装箱多式联运物流高效空立体式、横贯式物流体系，极大地提高了港口内陆空间的通达性，从而扩大了其服务的范围，因此，集装箱多式联运的投资及其经济效益，港口腹地最为有效的手段，在我国目已被成，中西部地区，是各主要港口竞争的目标，港口与这些地区之间紧密的联系使在港口的竞争中起着越来越重要的作用，各主要港口通过建立多式联运体系与上述地区连接，建设海-铁、海-公、水-水等联运方式，拓展港口腹地范围。

4.公司经营方针及战略

发行人是我国沿海港口集团，是长江流域以上大型港口，面向世界最便捷的海上门户，配有完善的运输网络，是中国主要的海铁联运及海上中转港口之一。作为中国沿海主要港口之一，发行人的经营方针是成为具有区域化发展空间、国际化竞争能力、集装箱码头、汽车码头及相关物流服务，提供集装箱码头、汽车码头及相关物流服务，开展供拖轮、引船、理货等港口增值服务。

发行人是以上海为核心，以长江三角洲经济区为腹地，以沿海、沿江、沿铁、沿公路、航道一纵横捭阖，以长江流域