可持续发展理念的融合与实践

——深圳港航发展20年研究

Integration and Practice of
Sustainable Development Concept
—— A Study on the 20-year Development of
Port and Shipping Industry in Shenzhen

王 雪 著



2000—2020

湖南大学出版社
HUNAN UNIVERSITY PRESS

需要全本请访问 www.ertongbook.com

可持续发展理念的融合与实践

——深圳港航发展20年研究

Integration and Practice of
Sustainable Development Concept
—— A Study on the 20-year Development of
Port and Shipping Industry in Shenzhen

王　雪　著



湖南大学出版社·长沙
HUNAN UNIVERSITY PRESS

内 容 简 介

本书以作者历年来深度参与深圳绿色港口建设的重大委托课题为基础，深入分析了在不同历史阶段，深圳港口建设贯彻绿色发展理念所面临的不同问题，以及由此形成的有关政策建议。分析了课题的建议、最终形成的政策，以及为推动社科类课题的“成果转化”所做的主要工作和产生的影响。诠释了深圳港口建设取得快速发展的突出经验：在保持快速发展的同时，始终贯彻绿色发展理念。

图书在版编目（CIP）数据

可持续发展理念的融合与实践：深圳港航发展20年研究/王雪著. —长沙：湖南大学出版社，2021.11

ISBN 978-7-5667-2248-5

Ⅰ.①可… Ⅱ.①王… Ⅲ.①港口建设—可持续性发展—研究—深圳 Ⅳ.①F552.765.3

中国版本图书馆CIP数据核字（2021）第138460号

可持续发展理念的融合与实践——深圳港航发展20年研究

KECHIXU FAZHAN LINIAN DE RONGHE YU SHIJIAN

——SHENZHEN GANGHANG FAZHAN 20 NIAN YANJIU

著　　者：王　雪
责任编辑：尚楠欣
印　　装：湖南雅嘉彩色印刷有限公司
开　　本：787 mm×1092 mm　1/16　**印张：**12.25　**字数：**247千字
版　　次：2021年11月第1版　**印次：**2021年11月第1次印刷
书　　号：ISBN 978-7-5667-2248-5
定　　价：38.00元

出 版 人：李文邦
出版发行：湖南大学出版社
社　　址：湖南·长沙·岳麓山　　**邮　　编：**410082
电　　话：0731-88822559(营销部),88821251(编辑室),88821006(出版部)
传　　真：0731-88822264(总编室)
网　　址：http://www.hnupress.com
电子邮箱：presshujh@hnu.edu.cn

版权所有，盗版必究

图书凡有印装差错，请与营销部联系

自　序

2020 年初，新冠肺炎疫情全球肆虐，这场突如其来的疫情给全球经济带来极大的冲击：一时间，人群流动凝滞，货流道路阻隔，一向繁忙的港口也暂时静寂。5 月，国内疫情好转，国内经济也显现出快速增长趋势，这从港口吞吐量这个指标上得到了直观的体现：数据显示，2020 年，深圳港完成货物吞吐量 2.65 亿吨，同比增长 2.79%，其中集装箱吞吐量 2 654.79 万标箱，同比增长 3.02%。水水中转吞吐量 740.48 万标箱，同比增长 3.67%；海铁联运 18.1 万标箱，同比增长 13.47%。中国的经济，以及深圳的港口运输在这场疫情中体现出强劲的韧性。

原因在哪里？也许是：深圳，向海而生，潮汐般梦想永未停止。

如果说速度是深圳这个城市最明显的特质，那么超前的理念、合理的规划以及理性的判断，则是这个城市不至于被梦想冲昏头脑而走向无序发展的秘诀之一。具体到港航建设：40 年前，深圳西部的蛇口响起了开山的炮声——深圳第一个现代化港口码头泊位，也是企业投资建设的第一个港口泊位开始建设。而如今，深圳已成为全球集装箱港口排名第四的世界级大港，拥有港航企业 105 家，坐拥蛇口、赤湾、妈湾、盐田等 8 个港区，水域、陆域面积 121 平方公里，码头泊位 157 个，其中万吨级以上泊位 76 个，集装箱专用泊位 45 个。开通国际班轮航线 211 条，遍及全球，联通世界。深圳港航建设持续以“绿色可持续发展”的基本理念为指导，走出了一条速度与效益兼顾的高质量发展道路。

从发展集装箱驳船运输到发展班轮运输，到发展高端航运服务业，再到建设全球海洋中心城市概念提出，深圳将可持续发展的理念一以贯之。这是笔者作为一个观察者和参与者的审慎见解。

作为向海而生的城市，深圳的港航事业在深圳的城市建设发展中扮演着多重角色：一方面，作为深圳的重要支柱性产业，在优化城市产业结构、促进就业、提升税收、国家战略发展等方面发挥着重要作用；另

外一方面，作为一个需要占据较大土地面积和使用较多车辆运输的产业，又不可避免地与其他产业、人员抢占深圳为数不多的土地资源。保持可持续发展的理念，不仅仅是深圳港口航运产业保持长久发展的必要基石，也是保持航运与城市和谐发展的重要保障。那么，如何健康、快速地发展深圳的港航运输产业？这需要交通、财政等多个政府部门的合作以及合理的规划。政府运行机制的灵敏、开放、包容，是规划走向现实成功的重要因素。如何引导这种机制走向健全？以港航建设为切入点，笔者作了一些探索，都集中在这本书中。这本书是对 20 年来笔者承接的一些课题研究的回顾性总结。区别于其他致力于推动交通领域纯学术研究的专家，20 年来，笔者更多地把学术研究的阵地放在了喧闹的施工现场、嘈杂的各种会场等一切可能的场合；充分地利用媒体的宣传，官方或半官方的沟通会、协调会，政协委员的提案等多种方式，为深圳港航建设实质性的变革尽点微薄之力。本书是以笔者 20 年来对深圳各时期港航发展状况的研究为脉络，以 2019 年形成的加快建设全球海洋中心城市的研究为暂时的终点，通过对不同时期深圳港航发展面临的问题、机遇、挑战的分析，形成了不同时期的政策建议，这些分析和报告一起融入深圳港航发展的历史之中。

是以为序。

王　雪

2021 年 4 月于深圳留仙洞

需要全本请访问 www.ertongbook.com

目　次

1　深圳发展集装箱驳船运输的挑战与对策 …… 1

1.1　港城融合视角下的驳船运输业 …… 2

1.2　推动驳船运输对可持续发展的意义 …… 5

1.3　深圳集装箱驳船运输发展现状评估 …… 7

1.4　对比与启示 …… 13

1.5　深圳集疏运系统结构调整的 SWOT 分析 …… 19

1.6　推进港口“绿色集疏运”政策建议 …… 29

2　深圳港集装箱班轮运输的挑战与对策 …… 37

2.1　城市因素如何影响港口发展 …… 38

2.2　城市的短板与优势 …… 44

2.3　集装箱班轮公司对深圳港的满意度调查 …… 56

2.4　发挥城市综合影响力，促进集装箱班轮运输 …… 63

3　深圳发展高端航运服务业的路径与建议 …… 69

3.1　可持续：现实与发展的双重需求 …… 70

3.2　高端航运服务内涵 …… 79

3.3　国际、国内高端航运服务发展现状、模式 …… 82

3.4　深圳航运集团发展高端航运服务业的优势分析 …… 103

3.5　深圳航运集团发展高端航运服务业的具体战略构想 …… 106

3.6　深圳航运集团发展高端航运服务业的市场分析 …… 116

3.7 深圳发展高端航运服务业的配套政策建议 …… 126

4 全球海洋心城市中视野下的港航发展路径与对策 …… 129

4.1 难题与基础 …… 130

4.2 全球海洋中心城市建设的背景 …… 140

4.3 “港城融合”的重点经验借鉴 …… 152

4.4 港航促进全球海洋中心城市建设的认识与建议 …… 171

参考文献 …… 183

后 记 …… 186

1

深圳发展集装箱驳船运输的挑战与对策

回溯历史，不禁疑问，在改革开放以来的快速发展过程中，深圳港口运输取得的经验到底有哪些？为什么深圳的集装箱驳船运输能挺过新冠肺炎疫情的冲击？

改革从来都不是一帆风顺，深圳的经济探索过程中充满着暗礁与挑战。2003—2005 年，深圳集装箱吞吐量增长幅度呈持续下滑趋势，深圳港口发展面临着前所未有的挑战。在这种背景下，2006 年，受深圳市交通局委托，笔者牵头组织了深圳发展集装箱驳船运输的政策研究，综合评估了深圳集装箱驳船运输发展的现状，分析了驳船运输产业对城市发展的贡献度，深入阐释了深圳发展集装箱驳船运输的交通可持续发展的意义，综合运用了 SWOT 分析、对比分析的方法，最终提出了 11 条政策建议。虽然从课题研究的角度而言，提交研究报告并获得甲方通过可以视为研究的终点，但就推动深圳驳船运输发展来说，笔者认为这只是研究的“中点”。笔者与委托单位一起，通过政府会议、政协提案、媒体推动等诸多措施推动政策落地。现在看来，深圳港能通过改革发展的重要关口，也许跟当年的这些研究是有一定关系的。

注：本章内容是根据 2006 年的研究编制的，其中的时间节点均相对于 2006 年而言。

1.1 港城融合视角下的驳船运输业

驳船运输业作为现代航运的重要组成部分，在城市发展、提升经济方面对深圳具体意味着什么？笔者认为，有以下几个重要意义。

1.1.1 提高船舶注册吨位，巩固深圳枢纽港地位

要巩固提升深圳枢纽港地位，一个重要因素就是要拥有一个具吸引力、竞争力的船舶注册规模。船舶注册可以使相关的航运服务行业在深圳扎根，一方面可以吸引船东来深圳开拓船务生意，另一方面可为深圳相关行业带来额外的商机。

一个成功的船舶注册，不单可以从首次登记费和船舶年费获得注册性收入，从船舶检验中获得管理性收入，还可以促进深圳航运业迈向更高的层次。直接受惠的有办理船舶注册和抵押的海事法律事务公司、航运融资银行、船舶买卖和船舶管理公司。间接受惠的有船舶代理公司、船舶

保险/保赔公司、海事仲裁单位、海损理算公司、公证公估单位(船级社)、航运组织(公会和协会)等等。所以加大深圳驳船运输发展规模，吸引广大驳船公司落户深圳，在深圳注册，进而吸引国际班轮公司地区总部或操作中心落户深圳，必然为深圳带来更多的航线和货源，将大大推动深圳航运产业的聚集和形成，有助于巩固深圳华南地区枢纽港地位。

1.1.2 带动上下游产业链的发展，提升综合经济效益

驳船运输产业的进一步发展可以带动船舶融资、船舶保险、航运经纪、船舶技术、安全管理和海员管理等上游产业的发展，同时也能带动与驳船相关的下游产业(如船舶通信、船舶修建等)的发展。

深圳目前缺乏作为国际性大港应有的本土的配套服务和特色临港工业。除了友联船厂、赤湾胜宝旺工程公司、南方中集公司等为数不多的本地公司之外，船舶融资、船舶保险、船务经纪、验船、船只补给、机械、法律服务等行业几乎被其他地区的公司所垄断。

珠三角地区经济实力雄厚，深圳通过发展驳船的中转运输，无疑将拉动与驳船运输有关的方方面面的产业的发展，使整个珠三角地区的综合经济效益提高，投资环境发生重大改变，使深圳在区域交通中的地位快速提高。地位越高，则深圳参与大范围经济活动愈容易，从而更能缩短与珠三角各城市之间的经济距离，加大深圳在“泛珠三角(9+2)”区域经济体系中的影响力度。

1.1.3 改善行业管理体系，增加政府可利用资源

拥有一批深圳本地的驳船公司，作为登记主管部门——深圳海事局以及负责水路运输企业管理的部门——深圳市交通局，就能够通过监督、审批、年审年检等行政工作更加有效地规范深圳驳船运输市场，加大执法力度，加大调控范围，掌握更多交通资源。从宏观的层面上讲，可以更好地贯彻执行国家、省市有关水路运输和港口管理的方针政策、法律法规，组织实施上级主管部门制定的行业规划、年度计划及管理政策和办法，扩强船舶安全检查和防止船舶污染的监督管理工作。从微观的层面上讲，能彻底改变目前驳船运输业良莠不齐的现状，协调行业内部矛盾，提高深圳驳船运输业的服务质量和整体形象，规范公司内部管理，提高企业的市场竞争力，甚至船员素质。另外，当发生战争、自然灾害等突发事件时，航运交通主管部门进行交通运输应急指挥、交通战备的运输组织、协调管理和参与国防交通保障设施规划建设等工作时将更加从容不迫。

1.1.4 吸引干线班轮公司，带动港口吞吐量增加

对干线班轮公司来说，港口的集疏运能力是影响干线班轮公司选择挂靠港的重要因素。尤其随着干线班轮的大型化，成熟、畅通的集疏运就显得尤为重要。目前，拖车运输作为深圳港的集疏运方式之一，

已经是超负荷运行，对深圳的公路交通和环境已经造成相当大的负面影响，而铁路集疏运也因为缺乏铁路集散场地而发展缓慢。所以，大力发展内河驳船运输能快速改善深圳港口集疏运现状，提高深圳港的中转量，从而吸引更多的干线班轮公司挂靠深圳港。

当驳船的航班密度、运力水平和服务质量进一步提升之后，必然吸引更多的货主，他们将会抛弃紧张的公路或铁路运输，转而采用较为通畅、廉价的水路驳船运输。继而，随着更多的进出口货物通过驳船运输至干线港口之后，班轮公司就会加强航线的经营力度，增加航线，增派船只，增加班轮密度。当班轮公司的航班越来越密集，航线数量越来越多，又将刺激货主更多地通过驳船运输在干线港口出运货物。最终形成驳船运输、干线班轮公司和干线集装箱码头的协调发展和良性循环。

1.1.5 缓解陆路交通压力，发展深圳“绿色集疏运”

具有前瞻性的港口集疏运系统规划是港口发展的基础保障。深圳东、西部港区历次的疏港规划研究都没能高瞻远瞩，产生了陆路交通拥堵、交通噪声污染、排气污染等一系列直接问题，特别是交通拥堵使货运车辆行驶速度下降、准点率不高，导致城市货物配送成本上升，服务水平下降，从而使客户的满意度降低。与此同时，还间接产生区域楼盘销售不畅和市民生活满意度下降等制约城市发展的问题。

作为建设节约型综合运输体系的重要内容，内河驳船运输具有不占用耕地、不占用城市公路资源，并且运量大、成本低、污染小、能耗低的特点，在各种集疏运方式当中最具可持续发展的优势，是相对绿色的运输方式。随着珠江内河水路集疏运成本的进一步降低，驳船运输必将从广度上和深度上成为深圳发展港口产业、实施“珠江战略”的有力支撑。深圳目前面临土地、资源、环境、人口“四个难以为继”的制约，新修公路、铁路的难度和成本都太高，见效太慢，而大力发展驳船运输能快速解决日趋紧张的集疏运问题，符合国家节约资源、保护环境的总体要求。

需要全本请访问 www.ertongbook.com

1.2　推动驳船运输对可持续发展的意义

可持续发展理论是1992年在巴西里约热内卢召开的世界环境大会上提出的一个长期发展的概念，其目的就是在满足当前的基本需要和经济发展的同时，为了子孙后代的未来，在尽可能再生的范围内利用地球资源与环境。可持续发展是21世纪发达国家和发展中国家正确处理人口、资源、环境、经济及技术等相互关系的共同发展战略，是人类得以生存发展的唯一途径。

驳船运输是港内利用水运短途集疏运的重要手段，是降低换装成本、集疏运成本最经济方法之一。驳船运输主要有两项业务：一是完成港内货物短途集疏运；二是完成港口之间较长距离的货物运输。目前，在世界的主要港口，驳船运输仍是港口内货物运输的主要方式。从可持续发展的角度来看，大力发展驳船运输对交通的可持续发展具有非常重大的意义。主要表现在以下几个方面。

1.2.1　驳船运输资源方面

①减少耕地占用。我国人均耕地面积不足世界人均耕地面积的1/2，且分布不均，质量不高，而人口基数庞大，对耕地的需求巨大，加上工业化、城市化的加速推进对耕地的鲸吞蚕食，使人口与生存资源之间的矛盾日益尖锐。江河流域普遍存在人口多、土地少的特点，人口与资源之间的矛盾尤为突出。如何正确处理这个矛盾就显得非常重要。

资料显示，每建1公里铁路需要占用耕地30～40亩(1亩＝666.67平方米)，每公里高速公路建设需要占地50～60亩，而水运主要是利用天然河道和已开挖的人工河道，可以基本不占用或者很少占用土地，可优化地区产业布局，诱发新产业并带动相关产业发展，也有利于沿线小城镇建设，拉动区域经济发展。对这种具有优势的交通资源忽视或利用不够，会造成江河流域区位优势的丧失。

②节约能源消耗。驳船运输的单位运量燃料消耗远低于公路和铁路运输，仅为公路的1/8左右，铁路的1/2左右。

③运输成本低。一般情况下，整治航道每公里的投资仅为公路的1/10、铁路的1/7，但在运量上，一艘挂驳拖轮一次可运输1 000～2 000吨物资，相当于200辆8吨卡车的运输量。据估算，包括资本成本在内，水路运输成本是铁路的1/6，公路的1/28，航空的1/78。另外，陆路运输常常会产生国际电话联系费用、进出口税费，

入车场费用及因查货而发生的拖车过夜、逾时费等不可预见的费用，采用海运运输，尽可省去诸如此类不必要的开支。因此，全世界80%以上贸易都走水运，国外集装箱枢纽港的内河集疏运量都在20%以上。

1.2.2 驳船运输的环境方面

驳船运输对环境污染小，有利于生态环境保护，对实施可持续发展战略将起到日益重要的作用。目前深圳港大多集装箱用货柜车来进行集疏运，大量的货柜车涌进市区，其产生的噪声、释放的尾气已经严重影响居民的日常生活。一辆重型柴油货柜车的氮氧化合物排放量是一辆小车的10倍以上，且排放的污染物贴近地面，不易扩散。机动车辆排放的废气中的氮氧化合物，是全市目前主要的大气污染物，大力发展驳船运输可以有效地解决此问题。另外，发展内河的驳船运输，会因河道的整治带来水环境改善、水土保持改善、城乡居住环境改善，从而形成良性循环，实现可持续发展。

关于驳船运输的作用与优势，美国运输部曾公布了这样的数据：

不同运输方式消耗1加仑(1加仑=3.79升)燃油运送1吨货物可行驶的里程数：

卡车59英里(1英里=1.61千米)，铁路202英里，内河驳船510英里。

消耗同样的燃油，驳船运输的里程是铁路的2.5倍，是卡车的8.6倍。

不同运输方式运送1吨货物行驶1 000英里产生的污染物情况比较如表1-1所示。

表1-1 不同运输方式运送1吨货物行驶1 000英里产生的污染物情况比较

方式	碳氢化合物/克	一氧化碳/克
拖驳船	0.09	0.2
火车	0.46	0.64
卡车	0.63	1.90

碳氢化合物：火车是船的5倍，卡车是船的7倍。

一氧化碳：火车是船的3.2倍，卡车是船的9.5倍。

1.2.3 驳船运输的安全方面

深圳拥有全球排名第四的集装箱港口，港口为深圳的经济发展作出了重要贡献。但随着港区集装箱吞吐量的增加，疏港货运量持续攀升，大量货物需要穿城而过，罗沙路—泥岗路—北环路负荷较重、经常拥堵，给城市交通和环境造成了严重影响。近年来，深圳港东西部港区虽然在软硬件方面加大投入，但由于历史和规划等原因，港口后方堆场与集疏运系统不够配套，已逐渐成为影响深圳港发展的瓶颈。车流量太大，路面交通设施不完善，经常出现进出港区货柜车在该路段拥堵的现象，同时也给周边居民生活造成不良影响。驳船运

输可以有效地缓解陆路交通拥堵，从而减少因拥堵而发生的交通事故所造成的人员伤亡和货物损失。尤其是对于危险品或大件物资的运输，保证安全是非常重要的。

1.2.4 驳船运输的区域经济方面

世界经济发展的历史表明，经济发展往往是与河流联系在一起的，人类的文明也是在江河流域产生的。历史上，水路运输促使了人类社会的进步，各江河是国家经济发展的重要支柱。发展内河航运，能改善各地区的通达性，带动沿河产业的发展，增加就业，促进江河流域经济。

1.2.5 水资源综合利用方面

与矿藏资源的不可再生性不同，在一定条件下，水资源是可再生资源，只要合理开发利用，水资源是可以实现永续利用的。水资源是一种用途广泛的资源，水不仅是人类生命的源泉，还可以被人类利用进行发电、灌溉，发展航运业、渔业、旅游业等。发展内河驳船运输、综合利用水资源符合可持续发展的策略。

1.3 深圳集装箱驳船运输发展现状评估

1.3.1 深圳集装箱驳船运输的历史与现状分析

2001年6月，着眼于深圳西部港口未来的可持续发展，由SCT(蛇口集装箱码头)牵头，广运船务公司作为驳船承运人开始了江门到蛇口的国内中转运输的试运行，深圳与珠江三角洲码头的驳船运输启动。两个月后，中山作为第二个国内中转运输的试点成功运行，接着推广到了顺德和黄埔。

2001年12月，SCT与CCT(赤湾集装箱码头)正式联手开通华南公共驳船快线服务(PRD)，直接联接了深圳与珠三角乃至整个华南地区，使华南地区的驳船运输服务经历了从无到有、稳步成长的过程。根据2005年华南公共驳船快线联盟年度峰会报告：深圳西部港区华南驳船快线服务网点已增至16个，广西的防城港、北海也已加入其中。2005年经由驳船运输的集装箱较去年猛增46%，华南公共驳船快线联盟已拥有15家成员。据SCT统计，2006年前6个月，深圳经由驳船快线收集送上国际班轮的集装箱已达16万标箱。

1.3.2 深圳与珠三角腹地之间集装箱驳船运输现状分析

深圳港2005年集装箱吞吐量为1 620万标箱，同期以珠三角为核心的华南支线港口吞吐总量为386万标箱，其中江门、中山两地港口，由水路经港口出口的集装箱，80%～90%运往香港，10%～20%运往深圳西部港区；珠海九洲港的集装箱95%驳运到香港，5%驳运到深圳港；中部的广州港、佛山市的外贸出口集装箱，以外支线船舶驳运到香港为主。广州港的外贸箱量只占总箱量的20%～25%，其中93%是外支线船舶驳运到香港，近洋航线占1%～2%，驳运到深圳港的大约占3%。2005年深圳港喂给香港水路驳运集装箱共290.2万标箱，占全港吞吐量的17.9%，比2004年微增0.6%。深圳港与珠三角中西部水路驳运的箱量虽然有较快增长，但由于基数小，其绝对值对深圳港的总吞吐量没有什么大的影响。

“华南公共驳船快线”是SCT和CCT携手多家驳船公司联合推出的合作项目，其宗旨是为货主及班轮公司提供一条更为便捷、经济的快速集疏运通道。这也是目前深圳集装箱驳船运输的主要方式。

赤湾、蛇口两家集装箱码头推出驳船快线后，把珠三角地区大量零星的货源及时送上国际班轮，运输成本大为降低，受到船公司及货主青睐。据了解，世界排名第二的班轮公司地中海航运公司是使用驳船服务最多的船公司，2004年11月，该公司驳船运输箱量占整个公司快线业务量的29%，法国达飞船务、以色列以星船务等班轮公司的年驳船业务量则在3 000标箱左右，占公司业务总量的38.6%。有船公司工作人员表示，驳船快线收费较低，是吸引船公司使用该项业务的关键原因，通过驳船运输，每个集装箱的运费可比陆路拖车便宜20%左右；距离较远的地区，费用节省幅度可达50%。例如，广西至深圳的公共驳船快线隶属华南公共驳船快线，整个航线长425海里(1海里=1.85千米)，航程仅需50小时。业界人士估算，该航线的开通大大降低了中转香港货物的多次装载损伤风险，通过该航线运输一个标准集装箱比通过香港中转节约100美元，比货主选择陆路托运至广东出关节约成本4 000元。

1.3.2.1 深圳驳船运输航线分析

蛇口集装箱码头(SCT)和赤湾集装箱码头(CCT)同处于珠江口东岸，背靠有“世界工厂”美誉的珠江三角洲货源腹地。截至2006年7月1日，深圳华南公共驳船快线联盟共开辟航线13条，网络已延伸至广东省内的黄埔、顺德、江门、中山、南海、佛山、番禺、肇庆、湛江、茂名、珠海以及广西壮族自治区的防城、北海，并将延伸至海口、澳门等地。航班如表1-2。

表 1-2　华南公共驳船快线航班

序　号	航　班
1	黄埔——深圳西部码头(CY-FIO)
2	顺德——深圳西部码头(CY-FIO)
3	中山、江门——深圳西部码头(CY-FIO)
4	佛山——深圳西部码头(CY-FIO)
5	南海——深圳西部码头(CY-FIO)
6	湛江——深圳西部码头(CY-FIO)
7	茂名——深圳西部码头(CY-FIO)
8	珠海九洲——深圳西部码头(CY-FIO)
9	防城、北海——深圳西部码头(CY-FIO)
10	番禺——深圳西部码头(CY-FIO)
11	肇庆——深圳西部码头(CY-FIO)
12	梧州——深圳西部码头(CY-FIO)
13	新风/滘心——深圳西部码头(CY-FIO)

1.3.2.2　华南地区集装箱驳船运输企业情况

2006 年 7 月的统计数字显示，目前在华南地区营运的大型集装箱驳船运输公司共有 31 家，这些企业当中有 25 家是在香港注册的，占 80%，另有 20% 在其他城市注册，深圳暂时没有。

在华南地区营运的 31 家驳船运输公司名单如表 1-3 所示，已加入华南公共驳船快线联盟挂靠深圳港西部码头的企业有 15 家，这些企业都是实力相对比较雄厚的驳船运输企业，深圳 90% 以上的集装箱驳船运输量由他们完成，整个华南地区有 60%～70% 集装箱驳船运输量由他们承运。这 15 家驳船运输主干企业中有 11 家在深圳设立了分公司，但至今尚未有企业在深圳注册落户。

表 1-3　华南地区主要集装箱驳船运输企业名单

序号	驳船运输企业	注册地
1	丰顺国际船务有限公司	香港
2	新柏泓船务有限公司	香港
3	珠江中转物流有限公司	香港
4	水陆集运容奇有限公司	顺德
5	全运货运有限公司	香港

续表

序号	驳船运输企业	注册地
6	广运船务有限公司	香港
7	宏丰运输有限公司	香港
8	中山市华晖国际货运代理有限公司	中山
9	海格物流有限公司	南宁
10	海粤船务有限公司	香港
11	吉宝物流有限公司	佛山
12	茂名恒通物流有限公司(原茂名外代)	茂名
13	浩达船务有限公司	香港
14	旗力海运有限公司	香港
15	联通船务有限公司	香港
16	建富船务有限公司	香港
17	润发仓码有限公司	香港
18	南洋(国际)船务有限公司	香港
19	广锋船务有限公司	香港
20	星航货运服务有限公司	香港
21	寰通船务(香港)有限公司	香港
22	鹭丰船务有限公司	香港
23	五洲航运有限公司	香港
24	穗粤船务有限公司	香港
25	港深航运有限公司	香港
26	海裕船务有限公司	香港
27	珠江迅航有限公司(三角洲迅航)	香港
28	深圳先锋物流(香港)有限公司	香港
29	德宝海运有限公司	香港
30	远东国际货运(香港)有限公司(即平野运输)	香港
31	广州市花都巴江货运有限公司	广州

资料来源：蛇口集装箱码头 2006 年 7 月统计数据。

需要全本请访问 www.ertongbook.com