

# 我国汽车滚装码头发展现状及趋势分析

彭红

(上海海通国际汽车物流有限公司, 上海 200137)

**摘要:** 着重回顾目前我国汽车滚装码头行业的发展情况, 对影响行业发展的因素如码头建设和布局、业务规模和进出口市场形势等进行详细的分析。重点研究我国汽车滚装码头市场发展的方向, 并定量预测这些影响因素未来的发展趋势, 就发展趋势提出滚装专业码头建设和运营的思路。

**关键词:** 滚装码头; 影响因素; 趋势分析

中图分类号: U 656.1<sup>+</sup>39

文献标志码: A

文章编号: 1002-4972(2017)02-0045-04

## Development status and trend analysis of automobile ro-ro terminal in China

PENG Hong

(Shanghai Haitong International Automotive Logistics Co., Ltd., Shanghai 200137, China)

**Abstract:** This paper reviews the current development of China's automobile ro-ro terminal industry, and analyzes the factors affecting the development of the industry such as the construction and layout of the wharf, and the scale of business and the market situation. Focusing on the development of China's automobile ro-ro terminal market direction, this paper quantitatively predicts the future development trend of these factors, and puts forward the ideas of the construction and operation of ro-ro terminal.

**Keywords:** ro-ro terminal; influence factor; trend analysis

### 1 汽车滚装码头发展现状

#### 1.1 汽车业发展现状

2015年是“十二五”规划的收官年, 国内汽车产销告别了前期的高速增长, 进入稳步增长阶段。其中乘用车的销量达到2 114.63万辆首次超过2 000万辆, 同比增长7.30%。尤其在新能源汽车方面, 2015年全年销售39.19万辆, 同比增长139.12%。

2015年汽车业销量出现了罕见的持续5个月的同比下滑。综合2015年全年的销量来看, 国内汽车销量为2 459.76万辆, 同比累计增长4.68%; 而同期汽车外贸进出口总量为106.73万辆与75万辆, 分别较上年同比下降24.84%与20%。可以预见, 中国车市已经结束持续高增长态势,

区别于过去的速度快、扩张式、粗放式的发展格局, 将步入专业化、集约化、细分化发展的新阶段。

在此背景下, 中国滚装码头企业在2015年也结束了十多年装卸业务量稳步增长的态势, 全年装卸作业总量只有470万辆, 较上年同比下降3.39%。随着新建口岸的投产, 过剩产能问题显现, 行业发展形势面临新的挑战。

#### 1.2 汽车滚装码头布局

我国汽车滚装码头发展初期, 沿海整车进口口岸有大连港、天津港、上海港和广州港, 陆路进口口岸有新疆阿拉山口、满洲里和深圳皇岗。其中四大沿海口岸的进口量和码头装卸量都占据行业九成以上份额。2009年以后, 国家逐步放开

收稿日期: 2016-06-16

作者简介: 彭红(1968—), 女, 硕士, 工程师, 从事企业发展战略规划、行业研究和投资项目分析研究。

对进口口岸的限制，相继批复了钦州港、福州港、青岛港、张家港、宁波港、海口港、北京（空港）等一批整车进口口岸。“十二五”期间，国家加大了对轿运车超长、超高、超宽的公路运输的整治力度，有力推动了沿海滚装业务和滚装码头的发展，目前国内专业汽车进出口口岸达到 21 个（图 1）。其中传统沿海 4 大口岸仍占据行业主导地位；沿海以烟台、连云港为代表的非进口口岸，外贸出口滚装业务都有比较好的发展；沿江以武汉、南京、芜湖为代表的非进口口岸，依托腹地整车厂资源，内贸进出口滚装业务发展势头良好。

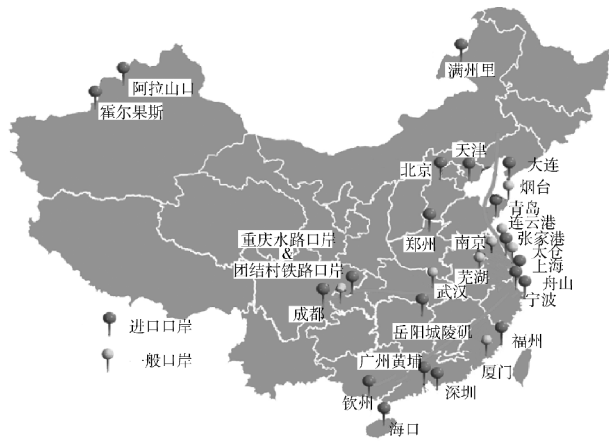


图 1 汽车滚装专业码头布局

目前，我国滚装码头布局初步成形，呈现沿海、沿江进出口岸滚装码头为主，其他内陆进口口岸为辅的格局。行业仍存在着发展不均衡的态势，内陆沿江口岸发展较为薄弱。

### 1.3 汽车滚装码头发展规模

据中国港口协会滚装分会不完全统计<sup>[1]</sup>，2015 年全国滚装码头总吞吐量 470 万辆，是 2009 年的近 3 倍（图 2），同时超越美国成为全球第一汽车消费市场，全国滚装码头的吞吐量比“十一五”期末增长了 58%。2015 年滚装行业发展规模呈现以下特点：

1) 重庆、武汉、烟台等新兴口岸的滚装业务量发展良好，而传统 4 大滚装口岸业务下滑，同比下降 10% 以上。

2) 汽车产业格局有所调整，受益于整车厂商向中西部等内陆地区转移，滚装内贸水运比例逐

步提高，增速达到 10%。

3) 长江中上游滚装码头业务量发展迅猛，其中重庆口岸内贸业务量增速超过 40%；武汉内贸进出口共完成 42 万辆，同比增长 54.5%，成为 2015 年内贸口岸吞吐量增长幅度最大的口岸。

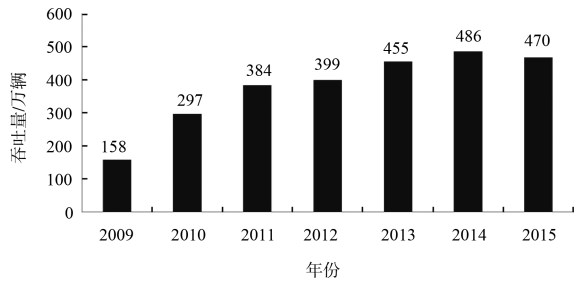


图 2 全国滚装码头总吞吐量

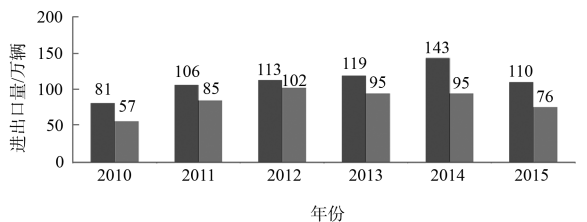
## 2 汽车滚装市场前景

### 2.1 进出口市场

#### 2.1.1 进出口环境

2015 年中国汽车相关产品的进出口合计贸易额同比减少 14%，降至 1 609.5 亿美元。汽车进口额方面，受到我国汽车市场增速放缓以及高端车的国产化影响，进口额同比减少 25%，降至 452.8 亿美元。出口额方面，由于主要出口地区（俄罗斯、乌克兰、阿尔及利亚等）受到政策影响，出口额同比减少 8.9%，降至 177.6 亿美元<sup>[2]</sup>。

2015 年中国汽车进出口规模（进口量+出口量）同比减少 22%，降至 186 万辆（图 3），其中：进口量同比减少 23%，降至 110 万辆；出口量同比减少 20%，降至 76 万辆。



注：出口数据未包含带驾驶室车身。

图 3 中国汽车进出口统计<sup>[3]</sup>

汽车进口方面，乘用车同比减少 22% 降至 82.6 万辆。其中，SUV 市场也减少了 19.9%。其原因为国内汽车市场整体的增速放缓所映射的高端车消费需求低迷。尽管 2015 年后，上海市、天

津市、广州市、福建省的4大自贸区相继发布平行进口车的法规，售价可降低1~2成，但存在销售网不足及售后服务不完善等问题，规模难以大幅度增长。

汽车出口方面，商用车同比减少27%，降至39.7万辆，下滑比较明显；而乘用车同比减少10.9%，降至36.3万辆。汽车出口数量下降主要有以下4个原因：1) 汇率因素。2) 受地缘政局动荡影响。3) 贸易限制措施频发加大出口难度。4) 汽车企业海外投资建厂步伐加快，实现本地化生产，部分整车出口转变为零部件出口<sup>[4]</sup>。

### 2.1.2 滚装进出口市场

2015年滚装进出口市场在我国汽车进出口规模双降的背景下，体现出以下特点(图4)：

1) 全国外贸进口滚装吞吐量急速下滑，同比下降25%，降至99万辆；但外贸进口的滚装化率仍持平，达到93%。因此提高滚装化率空间不大，要从外贸进口总量着手。

2) 全国外贸出口滚装吞吐量也有较明显的下降，全年完成29万辆，同比下降32.6%。相对应的，外贸出口滚装化率创5年来新低，为37%。究其原因，主要是长城、力帆、奇瑞等车企加大海外投资力度，来料加工装配贸易出口同比增长48.27%，导致外贸出口滚装化率大幅下降。

3) 内贸进出口市场保持了良好的发展势头，2015年的增幅接近10%，有益地补充了外贸进出口市场的不足，5年间内贸业务年均复合增长率达到7.34%。

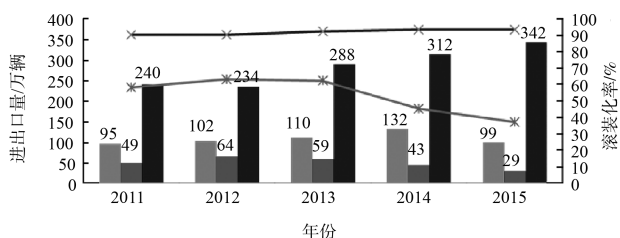


图4 汽车滚装进出口和滚装化率统计<sup>[5]</sup>

### 2.2 滚装行业发展结构性变化

2015年随着汽车销量增速的进一步放缓，滚

装码头业务结构有明显的变化，增速见表1<sup>[6]</sup>。

年份	外贸进口 增速	外贸出口 增速	内贸进口 增速	内贸出口 增速
2014	20.66	-20.60	11.07	19.78
2015	-25.18	-34.09	19.05	1.95

受全球经济增速放缓与国内汽车消费低迷影响，我国汽车外贸进口出现由增转跌局面，下跌幅度超预期；同时随着整车厂商制造重心与销售重心向内陆地区转移，内贸成为行业发展新热点。

从业务结构占比来看，2015年的调整更趋显著。与2014年外贸进口、外贸出口和内贸进出口占比分别为27%、9%和64%相比，2015年外贸进口的占比下降为21%，下降了6个百分点；同期外贸出口的占比下降了3个百分点，为6%。相应的内贸进出口占比上升到了73%，成长为行业业务发展的主要支撑力量。

### 2.3 行业发展面临的问题

1) 政策方面，平行进口政策落地对现有汽车进口渠道带来冲击，平行进口汽车商更多地采用非滚装运输的方式进口。2) 市场环境方面，由于国内汽车消费市场进入“高基数、低增长”的新常态，外贸进口市场发展阻力加大，增长势头回落。3) 外贸出口继续在低位徘徊，行业内部出现同质化竞争严重，价格竞争加剧，有产业空心化的趋势。4) 传统汽车物流业务增速受阻，业务形态单一问题凸显。5) 行业标准化、技术创新与管理效率等问题突出，制约行业发展。6) 新能源汽车市场发展，对行业服务能力提出新要求。

## 3 我国汽车滚装码头发展趋势

### 3.1 行业发展环境

2016年上半年我国汽车销量1282万辆，同比增长8.14%，预计下半年的销量增速将大于上半年，全年预计达到10%左右的增长。

2016年上半年，全国外贸进口汽车47.4万辆，同比下降10.87%；全国外贸出口汽车34.6万辆(未包括带驾驶室的车身)，同比下降13.13%。预

计下半年外贸进出口汽车情况有所好转,降幅收窄。

### 3.2 GB 1589—2016 的实施对行业的影响

可以肯定新标准的实施对滚装行业中长期发展有积极正面的影响,会加速整车企业采用水运模式的进程。加之近几年我国整车铁路运输方式有长足的发展,继2015年全年完成190万台商品车运输量,今年预计增加到260万台的铁路运输量,有效缓解因公路运输超载给整车企业带来的压力。2016年底前沿海将新增5艘滚装船,新增运能40万辆。

### 3.3 行业规模扩大,业务结构持续调整

2016年滚装码头总吞吐量预计将突破500万辆,增量主要来自内贸吞吐量。受外贸进出口总体不振的影响,预计今年滚装外贸进口吞吐量将略低于去年,降幅在7%~9%;滚装外贸出口吞吐量的降幅较前两年有所收敛,将下降15%~18%;同期内贸进出口吞吐量继续增长,全年增长率可达到9%~10%。

未来几年滚装业务结构持续调整,因滚装外贸进出口业务持续低迷,内贸进出口业务的占比可能要超过75%的水平,成为滚装码头业务的主要货种,同时对传统外贸进口口岸的生产和经营造成一定的压力。

### 3.4 行业发展特征

未来几年滚装码头行业的发展在汽车物流这个大背景下将呈现出以下特征:

- 1) 公路、水运与铁路共享物流资源,有利于物流企业优化组织模式,更好地服务于整车企业。
- 2) 大数据、云计算和物联网等技术的广泛应用,行业发展信息化、智能化的趋势更加显著。
- 3) 水运物流市场逐步受到重视,对管道物流概念接受度进一步提高,低物流成本优势受到市场青睐,有利于扩大市场空间。

4) 行业服务范围逐步扩大,从乘用车、商用车向工程机械、专用车、重大件货类范围拓展。

5) 汽车物流行业专业化趋势明显,逐步向产业链上下游延伸,业务范围覆盖面进一步拓宽。

## 4 结语

1) 我国目前滚装码头专业规模已达到近500万台/a吞吐量水平,并形成沿海沿江进出口岸滚装码头为主,其他内陆进出口口岸为辅的总体汽车物流格局。

2) 外贸汽车进出口市场虽呈双降的局面,但其中外贸汽车出口将触底回升,对此滚装码头业务结构应产生明显的变化。若内贸业务占比持续提升,将给传统汽车进口口岸的滚装码头企业经营带来一定压力。

3) 将汽车物流纳入国家大产业物流统筹规划、提效升级和智能化的层面,是科学解决滚装船码头建设布局、中长期规划、码头规模与形式、运营模式等存在问题的重要途径。

## 参考文献:

- [1] 中国港口协会滚装分会.全国滚装码头总吞吐量统计[R].上海:中国港口协会滚装分会,2016.
- [2] 山田.整车、零部件进出口:2015年贸易额同比减少14.0%降至1 609.5亿美元,时隔6年出现负增长[J].FOURIN 中国汽车调查月报,2016(3):12-15.
- [3] 中国港口协会滚装分会.中国汽车进出口统计[R].上海:中国港口协会滚装分会,2016.
- [4] 科瑞卓信咨询公司.国内汽车行业出口现状及发展策略分析[J].中国汽车产业调查,2016(4):66-67.
- [5] 中国港口协会滚装分会.汽车滚装进出口和滚装化率统计[R].上海:中国港口协会滚装分会,2016.
- [6] 中国港口协会滚装分会.内外贸进出口业务增速统计[R].上海:中国港口协会滚装分会,2016.

(本文编辑 王璁)