

2014-2019年中国疏浚行业 深度调研与投资前景研究报告

报告目录及图表目录

博思数据研究中心编制

www.bosidata.com

报告报价

《2014-2019年中国疏浚行业深度调研与投资前景研究报告》信息及时，资料详实，指导性强，具有独家，独到，独特的优势。旨在帮助客户掌握区域经济趋势，获得优质客户信息，准确、全面、迅速了解目前行业发展动向，从而提升工作效率和效果，是把握企业战略发展定位不可或缺的重要决策依据。

官方网站浏览地址：<http://www.bosidata.com/shuili1403/l09165E51N.html>

【报告价格】纸介版7000元 电子版7200元 纸介+电子7500元

【出版日期】2014-03-11

【交付方式】Email电子版/特快专递

【订购电话】全国统一客服热线：400-700-3630(免长话费) 010-57272732/57190630

博思数据研究中心

特别说明：本PDF目录为计算机程序生成，格式美观性可能有欠缺；实际报告排版规则、美观。

说明、目录、图表目录

报告说明:

博思数据发布的《2014-2019年中国疏浚行业深度调研与投资前景研究报告》共十章，报告对我国疏浚的市场环境、生产经营、产品市场、品牌竞争、产品进出口、行业投资环境以及可持续发展等问题进行了详实系统地分析和预测。并在此基础上，对行业发展趋势做出了定性与定量相结合的分析预测。为企业制定发展战略、进行投资决策和企业经营管理提供权威、充分、可靠的决策依据。

中国是世界上最早利用人工疏浚方法开挖运河、疏浚河道、沟通水系以发展航运、进行排洪与灌溉的国家。中国的现代机械疏浚业是随着港口口岸开放而逐渐发展形成的，至今已有100多年的历史。

1897年，基于对海河航道进行治理的需要，清政府成立了天津航道局的前身——海河工程局，自此开创了我国专业疏浚的时代。近年来，中国疏浚市场经历了飞速的发展，无论市场容量还是作业领域均发生了巨大的变化，疏浚工程（主要包括基建疏浚和维护疏浚）和吹填工程基本各自占据了我国疏浚市场的半壁江山。

根据统计数据2012年中国疏浚市场规模达到38.85亿欧元，同比增长26%，近五年来行业规模增速超过20%。

资料来源：IADC

第一章 2012-2013年中国疏浚工程行业综述 1

第一节 疏浚工程基础概述 1

一、疏浚工程的特点 1

二、疏浚工程的分类 2

(1) 基建疏浚 2

(2) 维护疏浚 2

(3) 环保疏浚 3

(4) 吹填疏浚 3

第二节 疏浚工程行业特点分析 3

一、弱周期性 3

二、地域限制小 4

三、受政策影响大 4

第二章 2012-2013年中国疏浚工程行业市场发展环境分析 5

第一节 2012-2013年中国经济环境分析 5

一、国民经济增长 5

二、中国居民消费价格指数 7

三、工业生产运行情况 13

四、中国房地产业情况 16

五、中国制造业采购经理指数 17

第二节 2012-2013年中国疏浚工程行业政策环境分析 19

一、主要监管部门 19

二、主要法律法规 19

三、业务资质管理 20

第三节 2012-2013年中国疏浚工程行业社会环境分析 21

一、人口环境分析 21

二、教育环境分析 22

三、文化环境分析 26

四、生态环境分析 27

第三章 2012-2013年国内外疏浚工程行业发展现状分析 30

第一节 国际疏浚工程行业发展状况分析 30

一、国际疏浚工程行业的历史 30

二、国际疏浚工程市场分析 30

(1) 总体规模分析 30

虽然受到全球经济危机各国基建投资大幅减少的不利影响，但是几年来行业回暖态势较为明显。根据IADC的统计，2012年全球疏浚行业总收入为113.7亿欧元，同比增长6.46%。

这主要是因为从某种程度上而言，疏浚业务对于经济贸易发展和社会发展进步具有基础性作用，因而具有较为突出的抗周期性特点。进入二十一世纪以来，全球疏浚市场受国际贸易持续增长、城镇化进程加快、人口增长和气候变暖等因素驱动，进入快速发展阶段。

(2) 业务结构分析 31

全球疏浚市场的持续增长得益于国际贸易发展、人口增长和城镇化建设、气候变化、能源利用等行业驱动因素的促进作用，但疏浚行业增速远高于该等驱动因素的变动，这主要是由于疏浚装备和疏浚技术的发展，使得疏浚行业的应用领域不断扩大。数据来源: UNCTAD

2013 资料来源: BP

2012年，全球基建疏浚业务收入占比为41%；维护疏浚收入占比为17%；海岸防护占比为5%

，城市化建设占比为20%，能源利用收入占比为13%，旅游等形成的疏浚业务在疏浚行业中占比为4%。

数据来源：IADC 2009-2012年全球疏浚工程业务结构

		2009年	2010年	2011年	2012年	基建疏浚	
33%	33%	39%	41%	维护疏浚		14%	18%
17%	海岸防护		10%	10%	6%	5%	城市化
建设	20%	20%	11%	20%	能源利用		18%
23%	13%	旅游等		5%	3%	3%	4%

数据来源：IADC

（3）区域结构分析 33

近年来，全球各地区疏浚业务发展态势不尽相同，根据IADC的统计，截止到2012年底，中国已经成长为全球最大的疏浚工程市场。

行业市场规模从2007年的15.15亿欧元增长至2012年的近40亿欧元。中东地区经过2000-2008年的快速成长之后，目前疏浚工程市场规模呈逐步回落态势。

数据来源：IADC

三、国际疏浚工程行业典型工程 34

四、国际疏浚工程典型企业情况 35

五、美国疏浚工程行业的发展分析 36

（1）美国疏浚工程行业现状分析 36

（2）美国疏浚工程行业特征分析 37

（3）美国疏浚工程行业典型工程 38

六、荷兰疏浚工程行业的发展分析 39

（1）荷兰疏浚工程行业现状分析 39

（2）荷兰疏浚工程行业特征分析 40

（3）荷兰疏浚工程行业典型工程 41

七、日本疏浚工程行业的发展分析 43

（1）日本疏浚工程行业市场分析 43

（2）日本疏浚工程行业特征分析 43

（3）日本疏浚工程行业典型工程 44

第二节 中国疏浚工程市场发展状况分析 45

一、中国疏浚工程行业的历史 45

中国是世界上最早利用人工疏浚方法开挖运河、疏浚河道、沟通水系以发展航运、进行排洪与灌溉的国家。中国的现代机械疏浚业是随着港口口岸开放而逐渐发展形成的，至今已有100多年的历史。

1897年，基于对海河航道进行治理的需要，清政府成立了天津航道局的前身——海河工程局，自此开创了我国专业疏浚的时代。近年来，中国疏浚市场经历了飞速的发展，无论市场容量还是作业领域均发生了巨大的变化，疏浚工程（主要包括基建疏浚和维护疏浚）和吹填工程基本各自占据了我国疏浚市场的半壁江山。

根据IADC发布的统计数据2012年中国疏浚市场规模达到38.85亿欧元，同比增长26%，近五年来行业规模增速超过20%。

资料来源：IADC

二、中国疏浚工程市场规模分析 46

（1）基建疏浚 46

（2）维护疏浚 46

（3）环保疏浚 47

（4）吹填疏浚 47

三、中国疏浚工程行业典型工程 48

四、中国疏浚工程行业发展特征 49

五、中国疏浚工程行业影响因素 49

第三节 疏浚工程行业市场竞争状况分析 51

一、国际疏浚工程行业竞争格局 51

二、中国疏浚工程行业竞争格局 53

（1）我国疏浚工程行业进入壁垒 53

1) 业务资质和项目履历壁垒 53

2) 资金及规模壁垒 53

3) 装备壁垒 53

4) 技术壁垒 53

（2）我国疏浚工程行业竞争现状 54

三、行业利润水平及变动趋势分析 54

（一）产业链分析

疏浚工程与吹填业与其它产业形成完整的产业链条。上游产业是船舶设备设计、装备制造业和工程、勘察设计行业。

数据来源：博思数据中心整理

（二）上游产业发展现状

（1）船舶设备设计、装备制造业

1、船舶设备设计

随着船舶设计建造技术迅速发展，特别是近年来以自动化为代表的高新技术以及各种新工艺、新材料的广泛使用，造船技术在集成和高技术基础上不断创新，现代船舶工业已发展成为高技术支撑下的现代产业。船舶设计占我国船舶行业总产值的2%，2012年我国船舶制造业产值7903亿元，船舶设计行业约158亿元。2013年我国船舶制造业产值约6547亿元，船舶设计行业约130亿元。近几年我国船舶设计行业市场规模如下图所示：

数据来源：博思数据中心整理

随着我国船舶行业的发展和在技术方面的重视程度的提高，船舶设计市场规模将会继续扩大、集中度也将会所提高。许多资质较差的中小船舶设计企业将会被淘汰，形成几大船舶设计公司垄断绝大部分市场的寡头垄断格局。

设计是现代船舶工业发展的前提和关键环节。

基础性的研究工作，涉及船舶水动力性能及船舶结构、性能技术，是船舶设计的热点，主要包括船舶航行性能预报和优化设计技术，是确保船型具有优秀的航行性能和结构性能的保障，是新船开发的关键着眼点。随着船舶不断向大型化、复杂化方向发展，利用先进的计算机技术，提高设计水平，缩短设计周期，设计出经济、高附加值的船舶已相当普及。

2、船舶设备制造行业

我国在上一世纪80年代，用了约1.1亿美元引进了110多项生产设备、生产线及关键技术，奠定了我国目前生产船用设备的基础。而韩国为引进设备和技术投入了约2亿美元，韩国船用设备的国产化率已超过80%。相比近几年中国船舶工业的飞速发展，船舶设备的滞后已经成为制约中国船舶工业发展的瓶颈。

船舶配套业是造船业发展的基础工业，是现代造船工业的重要支撑和组成部分，船舶配套设备在整个船舶交易额中占据着相当高的比例，般情况下，船舶配套设备费用占总船价的30-40%。在造船业快速发展的拉动下，我国船舶配套业生产能力和技术水平有了定的提高

，重点产品研制取得突破，在甲板机械、舱室设备、通讯导航自动化等产品研制方面取得了显著成绩，实现了大功率低速柴油机及其曲轴、大型锚绞机及螺旋桨等关键设备的自主生产，与此同时，围绕长三角、珠三角和环渤海湾地区三大造船基地，船配基地和船配园区建设速度明显加快。

从地域分布看，我国主要配套企业向大型造船基地聚集趋势明显，初步形成长江三角洲地区、重庆湖北地区、环渤海地区、珠江三角洲地区四大配套集群，从产品分类看，形成了以大连、上海、青岛等为中心的低速柴油机、推进器、阀门为主的生产基地，以西安、洛阳为中心的高中速柴油机、发电机组为主的生产基地，以南京为中心的船用机械、中小船舶配套为主的生产基地，以武汉为中心的甲板机械、曲轴、大型铸锻件为主的生产基地，以重庆为中心的柴油机二轮配套产品、船用仪器仪表为主的生产基地。

目前，我国船舶配套设备生产能力还不能满足造船需求，船用配套产品的本土化装船率与日韩90%以上的水平相比仍有较大差距，也显示我国的船舶配套设备制造能力和市场开拓具有很大的发展空间。

《船舶配套产业发展“十五”规划纲要》指出：到2010年，我国本土生产的船用设备平均装船率达到60%以上，实现船用设备年销售收入500亿元。

《船舶工业调整振兴规划》提出，2011年，大主流船型本土生产的船用配套设备的平均装船率达到65%以上，船用低速柴油机、中速柴油机、甲板机械等配套设备的国内市场满足率达到80%以上。随着我国造船业的进步发展，技术水平和产能的不断提高，国产设备装船率将大幅提升，船舶配套业将进入个快速的增长时期。2011年，我国船舶配套设备行业销售收入达到800亿元左右，保守预计，到2015年中国船舶配套设备行业将超过1200亿元的产业销售规模。

我国海岸线绵长，江河湖泊众多，自古以来水运一直是我国一个重要的交通运输手段。但是由于历史上的各种原因，包括自然灾害、战争和人为因素，造成了我国航运河道和入海口水域淤塞严重，航道水深和港口水深标准偏低，清淤疏浚工程负债累累，有待实施的疏浚工程量极大。这些不利因素一方面严重地影响了人民的生产生活活动，妨碍了国民经济发展，另一方面又促使我国疏浚工程业和挖泥船制造业，务必在原有的基础上得到迅猛发展和提高。

为满足江河湖海清淤疏浚工程的迫切需要，1999年国家启动了“江湖疏浚挖泥船建造”项目，简称“百船工程一期”。此后我国挖泥船设计和制造能力得到了快速发展，到2011年年底，我国共有十几个船舶科研设计单位和高等院校参与到挖泥船的设计行列，形成了强大的设计力量。包括武昌船厂、江新船厂、辽南船厂和镇江船厂在内的近20家船舶建造厂，共建造14种船型、15个建造标的挖泥船50艘左右，使我国拥有的各类新

老疏浚工程船总数接近500艘，形成了比较强大的清淤疏浚工程作业能力。

挖泥船的类型主要有绞吸式、耙吸式、斗轮式、铲斗式/抓斗式、气力泵式和喷射式等多种类型。绞吸式吹泥船，由于挖泥效率高、工程适应性强等特点，成为当前港口和航道疏浚工程作业中被广泛使用的一种工程船舶。据不完全统计，在全世界现有疏浚船舶中，绞吸式吹泥船所占有的比例在50%以上，在我国绞吸式吹泥船的数量也绝对处于各类疏浚工程船舶的首位。

绞吸式吹泥船一般自身无航行动力，由拖船或其它船舶拖曳进行作业地点转换，整船由船体结构、舾装设备、行走系统、挖泥系统、吸扬系统、动力系统、液压系统、电气设备和控制系统等组成。绞吸式吹泥船挖泥吸泥工作原理是，利用安装在船底的吸泥管前端并围绕吸泥管设置的旋转绞刀装置，将水底的泥沙进行切割和搅动，再经吸泥管将被绞起的泥沙物料，借助强大的泵力，输送到泥沙物料堆积舱，或直接输送到辅助运泥船上。

疏浚业装备主要是挖泥船。当前，世界最专业的挖泥船建造集中在荷兰，我国第一艘挖泥船就由荷兰IHC公司进口，目前国内耙吸挖泥船的标志性船舶——“新海龙”轮也是由该船厂建造。因疏浚挖泥船专业性强、需求方单一，一直难以引起国内综合性船厂兴趣。国内大型船厂，如江南船厂、沪东船厂等都极少承建大型挖泥船。在上世纪末和本世纪初，国家曾从整治河湖、兴修水利考虑，成立了河湖疏浚挖泥船建造小组，开展了“百船计划”，但也仅是侧重于一些技术含量有限的中小型挖泥船。近些年来，随着国内疏浚业的繁荣，国内挖泥船建设了重大突破，以国有大型疏浚企业为主导，专业科研院所、部分中小型和民型船厂开始合作，共同开发建设大型挖泥船，如上航局与广州文冲船厂、七〇八研究所合作，设计建设了目前国内最大的耙吸船“新海虎”轮，成为首艘“国轮国造”的大型挖泥船。南通民营港闸船厂与上航局、天航局、上海交大等合作，已经建成并正在建设多艘大型绞吸挖泥船。只是这些国内中小型船厂并非疏浚船舶专业造船厂，从挖泥船建造过程看，设计方案、关键技术、柴油机订购、性能改造等主要环节均是由疏浚企业自身提供，整个建造过程疏浚企业也派出大批技术管理人员参与。

因此，我们认为作为疏浚船舶发展主要推动力的国内大型疏浚企业，完全有能力和条件向疏浚船舶制造业进行延伸。现国内大型疏浚企业虽一般都拥有自己的船厂，但普遍规模较小且主要是侧重于船舶修理，根本无法满足疏浚市场发展需求。这同时也说明向疏浚船舶制造业延伸发展的空间还很大。疏浚企业可以作为主导，从船舶制造、修理、改造以及船用配件研制等方面进行自主研发或联合开发，或通过“引进、消化、吸收、集成再创新”，打破国外疏浚装备建造技术壁垒，做强做大疏浚船舶制造业，形成疏浚企业新的经济增长点。

中国交建中交上海航道局有限公司为国内疏浚业的龙头企业，主营港口与航道疏浚工程，

拥有港口与航道工程总承包一级资质，拥有一支以 4500m³舱容以上耙吸挖泥船和 3500m³/h绞吸挖泥船为主体，其他船舶为辅助的疏浚船队，耙吸船总舱容18.25万m³;绞吸船总装机功率14.52万kw，年生产能力达到2.8亿m³。

“十五”时期挖泥船为借鉴发展阶段。在此期间进口了一批先进挖泥船，其中2002年进口工HC的 12888m³新海龙号大型耙吸挖泥船，成为当时的旗舰，在自主建造上，2002年中交上海航道局有限公司利用散货船改建成舱容近1200 m³;的耙吸挖泥船新海象、新海鲸轮;2005年建造了3800耐的4011轮，开启了中国现代挖泥船的建造时代。到“十五”期末，中国共有耙吸挖泥船46艘，总舱容16万余 m³。“十一五”时期为自主创新快速发展阶段。大型现代化挖泥船由进口为主转入自主研发为主的阶段，国内共建造了n艘大型耙吸挖泥船（舱容9000~17000m³），18343耐特大耙吸一艘;2006年自主设计、建造的 13500 m³;大型耙吸挖泥船“新海虎”标志着中国自主建造挖泥船时代来临，2010年自主建造的超大型耙吸挖泥船舱容18343扩的“通程”号，标志着中国疏浚技术有了实质性进步。

在绞吸船方面，2004年以前 2000 m³/h以上的大型绞吸挖泥船全部依赖进口，2006年首艘国产 3500 m³/h新海鳄号交付使用，标志着国内设计建造进入大型先进绞吸挖泥船建造阶段，2010年，随着总装机功率超2万Kw，绞刀功率4200Kw的大型自航绞“天鲸”号交付使用，国内绞吸建造技术实现了新的跨越。

（2）工程、勘察设计行业

截止2012年12月31日，全国勘察设计企业总数达到18280家，较2011年的16482家增长了11.1%，增加企业1798家。其中工程勘察类甲级单位662家，工程设计类甲级单位2833家，专项设计类甲级单位3692家。按照企业性质划分，内资企业18016家，其中国有企业总数为4112家，集体企业283家，股份合作企业393家，有限责任公司8676家，股份有限公司1143家私营企业3409家；外资企业121家。

根据统计数据显示，2012年全国勘察设计行业全年完成合同额为5953845万元，较2011年的5319654万元增长了11.2%。2012年全国勘察设计行业科技活动费用支出总额为4134972.82万元，较上年增幅较大。2012年全国勘察设计行业全年营业收入为161706307万元，较2011年的129147304万元增长了12.5%，其中境外收入为6470324万元，增幅缓慢。2012年全国勘察设计行业从业人员累计2123379人，较上年增加人员394882人，从业人员队伍不断壮大。

“十一五”期间，我国工程勘察设计行业进入了快速发展期，行业队伍素质、经营规模、经济效益得到大幅提升。完成了青藏铁路、载人航天、大型电厂、跨海大桥、深水港口与航道工程、高速铁路、奥运工程、世博场馆等众多举世瞩目的重大工程勘察设计任务，为我国国民经济和社会发展做出了重要贡献。

1.规模效益快速增长。工程勘察设计人才队伍建设取得了新发展。2010年，全行业从业人员142.3万人，比2005年增长了32.1%；专业技术人员92.6万人，比2005年增长16.1%，其中注册执业人员17.4万人，比2005年增长69.7%。工程勘察设计行业经济社会效益持续大幅度增长。2010年，全国工程勘察设计企业营业收入9547亿元，利税总额1064亿元，完成施工图投资额66801亿元。“十一五”期间，全国工程勘察设计企业营业收入年均增长26.3%，利税总额年均增长27.1%，完成施工图投资额年均增长19%。

2.法规制度体系不断健全。“十一五”期间，住房城乡建设部发布了《注册建筑师条例实施细则》、《建设工程勘察设计资质管理规定》、《建设工程勘察质量管理办法》、《外商投资建设工程设计企业管理规定实施细则》、《建筑工程方案设计招标投标管理办法》等部门规章和规范性文件。云南、甘肃、重庆等省市颁布了地方建设工程勘察设计管理条例等地方性法规。

3.工程总承包和项目管理稳步推进。“十一五”期间，工程勘察设计企业开展工程总承包和项目管理业务的年均增长率达到39.7%，为全行业营业收入的大幅度增长做出了重要贡献，尤其在石化、冶金、建材等工业领域，工程总承包和项目管理业务已成为主要的服务形式，得到了业主、投资方的广泛认可。

4.科技创新水平快速提升。“十一五”期间，许多工程勘察设计单位加大科技投入，建立企业技术研发中心，突出核心技术攻关，重视工程技术标准规范的研究，勘察设计技术水平显著提高。2010年，全国工程勘察设计单位科技活动费用支出总额为218.94亿元，比2005年增长227.1%；科技成果转让收入总额248.91亿元，比2005年增长1276.3%；企业累计拥有专利24476项，比2005年增长281.3%；组织或参加编制国家、行业、地方技术标准、规范3950项，比2005年增长78%。

5.信息化建设成效显著。“十一五”期间，工程勘察设计单位在网络集成及资源共享等方面迈出了新步伐。三维设计、协同设计技术开始得到应用，计算机辅助设计（CAD）、计算机辅助模拟（CAE）使用水平不断提升。行业内专业应用软件的正版化和开发更新不断发展，企业内部管理信息化系统得到使用和推广。

6.诚信体系建设进展明显。“十一五”期间，工程勘察设计行业更加重视行业诚信体系建设。住房城乡建设部制定了工程勘察设计单位和从业人员不良行为认定标准，建立和开通了全国建筑市场诚信行为信息平台，有力加强了对行业诚信行为的监管。行业协会在行业内开展了诚信评估试点工作，为全行业的诚信体系建设提供了示范和引导作用。

7.国际竞争能力有所增强。工程勘察设计行业的国际化进程加速发展。2010年，全国工程勘察设计单位境外收入495.4亿元，在总营业收入中的比重已从2005年的2.1%提升到5.2%。“十一五”期间，全国工程勘察设计单位境外收入年均增长51.9%，工程勘察设

计单位国际竞争实力不断增强，行业内涌现了一批能与国际同行竞争的骨干企业。

此外，工程勘察设计行业在自身发展的同时，努力引领和促进新技术、新工艺、新产品应用于工程建设领域，在节能环保、循环经济、转变经济发展方式等方面，推动着我国工业化发展的步伐。“十一五”期间，随着海外工程业务不断增加，工程勘察设计单位加快了“走出去”的步伐，同时带动了建筑材料和机电设备出口等关联产业向国际市场拓展。

第一节 疏浚工程行业产业链简介 55

第二节 疏浚工程上游产业链分析 62

一、造船行业发展形势分析 62

二、疏浚作业船舶市场分析 68

第三节 疏浚工程下游产业链分析 70

一、我国海岸线分析 70

二、我国沿海港口吞吐量分析 71

2013年，在全球经济缓慢复苏、宏观调控难度加大的情况下，我国经济仍取得了稳定增长，全年国内生产总值（GDP）同比增长7.7%，增速较前年仅下降1个百分点。受益于宏观经济的稳定增长，2013年我国港口运输生产形势超预期，各项主要运输生产指标好于前年。

近几年我国沿海港口吞吐量增长情况如下图所示：

数据来源：博思数据研究中心整理 交通运输部综合规划司

增长超预期货物吞吐量首超亿吨

国家能源局发布的2013年全社会用电量数据显示，2013年，全社会用电量同比增长7.5%，增速较前年加快2个百分点。发电量增速加快，直接推升了工业生产活动的景气度，拉动了煤炭、金属矿石、建材等工业原料的需求，再加上集装箱需求比较稳定，2013年，港口货物吞吐量实现超预期增长。

交通运输部数据显示，2013年1~11月份，规模以上港口（以下简称港口）完成货物吞吐量97.4935亿吨，同比增长9.3%，较前年同期加快2.3个百分点。其中，沿海港口完成66.8201亿吨，增长9.8%；内河港口完成30.6734亿吨，增长8.3%。从各港运输生产情况分析，12月的港口运输生产稳定增长，预计全年港口吞吐量将首次突破100亿吨，增速超过9.3%，超出GDP的增速，扭转前年增速下滑的势头。

货物吞吐量增速尽管有较大提升，但其增长速度仍不及2011年和2010年。从全年来看，吞吐量呈现前高后低的特征。前三季度，港口吞吐量增速一季高过一季，增长较为稳定，其中1~3月增速为9.5%，1~6月增速为10.1%，1~9月增速为10.3%，而1~11月港口吞吐量增速出现了回

落，增速为9.3%，较前三季度放缓了1个百分点，降幅较大。年内的最高点出现在6~8月份，平均增速超过10%，8月份更是高达12.6%，但9月份后形势逆转，增速下滑到5%左右，且下滑势头一直延续到年底。其主要原因是年中国家出台稳增长措施，货币政策有所松动拉动投资，再加上全国大范围持续高温天气，电力等需求大幅上升。四季度，经济的弱增长态势重现，再加上前年基数较高，港口吞吐量增速出现较大回落。

2013年，煤炭、金属铁矿石等五大货类吞吐量较前年出现大幅度提升。2013年1~11月，煤炭吞吐量增速较前年同期提升了约5个百分点，石油、天然气及制品由前年的负增长转为增长2.2%；金属矿石增速最大达到12.1%，比前年提升了近5个百分点；粮食、矿建材料吞吐量增速均超过10%。上述五大货种增速的大幅提升是推升吞吐量超预期增长的主要因素。但2013年的集装箱吞吐量增速约7.3%，较前年下滑了1个百分点，是唯一增速下降的大货类，对吞吐量有一定拖累。从区域来看，沿海吞吐量增长约9.8%，内河吞吐量增速约8.3%，沿海高出内河1.5个百分点。

自2012年起，我国经济增速已连续两年下滑。2014年，“稳增长、调结构”仍将是宏观调控的主旋律，要实现经济的“稳中求进”，在经济生活中，国家更注重经济发展的质量和效益，把节能环保放在更加突出的位置，故此对大宗商品的需求将不断降温，2014年港口货物吞吐量要实现去年的增长速度有一定难度。但随着我国城镇化水平和人民生活的不不断提高，对能源消费的不断升级，港口货物吞吐量仍可保持稳定较快增长。

进口大幅增长外贸吞吐量增速重上两位数

联合国贸发会议2013年9月份的数据显示，大宗商品整体价格自2月起连续8个月出现同比下降。大宗商品价格指数同比下降10.3%，比前年12月下降13个百分点。2013年以来，国际商品市场供应充裕，但需求不旺，抑制了大宗商品的价格，这对于大宗商品依赖程度较高的中国市场来说，是进口的良机。交通运输部数据显示，2013年1~11月份，港口外贸货物吞吐量为30.5亿吨，同比增长10.1%，增速较前年加快0.7个百分点，同时也高出内贸1个百分点，是2013年港口吞吐量增长的主要动力。从外贸吞吐量的时间段来看，全年呈现前低后高走势，1~7月份外贸吞吐量增速为8.6%，在随后的几个月里，增速加快，一直保持到11月份，1~11月份增速超过两位数，达到10.1%。

从货种来看，海关数据显示，2013年中国煤炭进口共计3.3亿吨，同比上涨13.4%。我国自2009年由煤炭净出口国转变成煤炭净进口国，在2011年超过日本成为世界第一大煤炭进口国后，已经连续三年位居世界煤炭进口量之首，2013年再次刷新了进口煤的总量纪录。伴随着粗钢产量的增长以及对铁矿石的进口依存度超过70%，2013年，全球一半的铁矿石转运到了我国，进口量达到8.19亿吨，较2012年的7.44亿吨增长10.2%。尽管2013年进口原油同比仅增长4%，不及预期，但外贸前两位的煤炭、铁矿石大幅增长不但弥补了原油增速的下滑，还刺

激了外贸水平的整体提升。

前几年全球对大宗商品投资过大，产量过剩，而新兴国家经济放缓，需求减弱，以及美国逐渐退出QE，资本开始回流美国市场，大宗商品价格在新的一年里难以大幅上升，很可能继续维持低位，再加上人民币不断升值，这有利于我国企业降低进口成本，提高产品竞争力，减少国内资源的开发，特别是我国对外依赖程度较高的铁矿石、原油等资源类商品，提供了机遇。

2013年全国港口集装箱吞吐量前10名排行榜近日出炉，我国沿海和内河港口中，集装箱吞吐量排名前十位的港口依次是上海港、深圳港、宁波-舟山港、青岛港、广州港、天津港、大连港、厦门港、连云港港、苏州港。

2013年我国集装箱吞吐量500万标箱以上的港口数量共11个，包括沿海的10大港口和内河的苏州港。全国十强中，1000万标箱以上的港口共有7个，分别为上海港、深圳港、宁波-舟山港、青岛港、广州港、天津港、大连港。2013年，上海港以3361.7万标箱的成绩位居榜首，深圳港以2327.9万标箱的成绩，超过香港港，首次晋级世界前三，坐上全球第三大集装箱港宝座。

（1）我国沿海港口吞吐量增长情况分析 71

（2）我国沿海港口吞吐量发展规划分析 73

三、我国集装箱吞吐量分析 79

（1）我国集装箱吞吐量增长情况分析 79

（2）我国集装箱吞吐量发展规划分析 82

四、我国进口原油20万吨级以上泊位接卸能力分析 85

（1）我国进口原油20万吨级以上泊位接卸能力增长情况 85

（2）我国进口原油20万吨级以上泊位接卸能力发展规划 87

五、“十二五”期间我国将新建改造深水泊位情况 88

六、我国沿海港口航道及工程建设规划分析 89

第五章 2012-2013年中国疏浚工程行业需求市场分析 90

第一节 我国疏浚工程行业市场需求预测 90

一、疏浚工程需求规模预测分析 90

（1）基建疏浚 90

（2）维护疏浚 90

（3）环保疏浚 91

（4）吹填疏浚 91

二、疏浚工程细分市场结构分析	92
第二节 我国疏浚工程行业需求领域分析	92
一、港口码头建设领域	92
(1) 港口码头建设的概念及定义	92
(2) 港口码头建设行业经营环境	93
(3) 国内港口码头建设市场总体状况	93
1) 港口码头建设投资情况	93
2) 国内港口码头建设规模	94
3) 在建或拟建港口码头情况	95
(4) 国内港口码头建设市场竞争情况	96
(5) 影响港口码头建设的有利和不利因素	97
(6) 港口码头建设市场发展趋势	97
(7) 港口码头建设前景预测分析	100
二、内河航道建设领域	101
(1) 河道建设发展现状	101
(2) 河道建设政策及规划	102
(3) 总体技术水平及特点	103
(4) 国内河道建设项目情况	103
(5) 影响河道建设的有利和不利因素	104
(6) 河道建设市场发展及前景	105
三、水库工程建设领域	105
(1) 水库工程的概念及定义	105
(2) 水库工程行业经营环境	106
(3) 国内水库工程市场总体状况	108
1) 水库工程投资情况	108
2) 国内水库工程规模	108
3) 在建或拟建水库工程	109
(4) 国内水库工程市场竞争情况	109
(5) 影响水库工程建设的有利和不利因素	110
(6) 水库工程建设市场趋势及前景	110
四、城市填海造地领域	111
(1) 我国沿海城市发展情况	111

1) 城市规模分析	111
2) 人口数量分析	111
(2) 我国沿海经济发展情况	112
(3) 沿海土地供需矛盾分析	114
(4) 城市填海造地规模分析	115
(5) 城市填海造地疏浚需求	116
五、近海油气设施建设领域	116
(1) 我国石油、天然气需求分析	116
(2) 海洋石油、天然气开发分析	117
(3) 近海油气设施建设情况分析	120
(4) 近海油气设施建设疏浚需求分析	120
六、环境保护工程建设领域	120
(1) 我国河流、湖泊污染情况	120
(2) 我国河流、湖泊污染疏浚现状	121
(3) 我国河流、湖泊污染疏浚需求	122
七、海堤防护工程建设领域	123
(1) 海堤建设的结构型式	123
(2) 海堤建设行业经营环境	124
(3) 国内海堤建设市场状况	124
1) 海堤建设投资情况	124
2) 在建或拟建海堤工程	124
(4) 国内海堤工程建设市场竞争	128
(5) 影响海堤建设的有利和不利因素	129
(6) 海堤建设市场发展趋势	129
(7) 海堤建设前景预测分析	130
八、滨海旅游设施建设领域	130
(1) 滨海旅游业发展概况	130
(2) 滨海旅游业收入规模分析	131
(3) 滨海旅游业增加值规模分析	131
(4) 滨海旅游项目疏浚需求分析	132
九、水利调水工程建设领域	133
(1) 水利调水工程发展概况	133

- (2) 水利调水工程相关政策法规及规划 133
- (3) 总体技术水平及特点 134
- (4) 国内水利调水工程在建与拟建项目 135
- (5) 影响水利调水工程的因素分析 136
- (6) 水利调水工程市场发展趋势 143

第六章 2012-2013年中国疏浚工程技术状况分析 145

第一节 疏浚工程技术现状分析 145

- 一、国外疏浚工程技术发展现状 145
- 二、我国疏浚工程技术发展现状 146
 - (1) 我国疏浚工程技术发展历程 146
 - (2) 我国疏浚工程技术研发水平 148

就技术研发水平而言，我国的疏浚工程与国外疏浚工程司有着较大的差距，主要表现在起步较晚，投入不足，疏浚技术水平一直得不到快速提高，疏浚市场也多限于国内。而国外的疏浚业经过长时间的发展，其技术水平已进入了一个较高的领域。加入世贸组织后，在世界疏浚市场的竞争中，因技术水平比较低，致使我国疏浚业在国际市场上竞争力较弱。

国外疏浚公司与我国疏浚公司对挖泥机具研究的主要区别：

多年来我国通过以下三种方式从国外特别是从荷兰IHC引进了相当数量的挖泥船及其备件：

- (1) 整船或整机购进；
- (2) 引进设计并购进国外主要关键部件国内建造或引进设计国产化建造；

(3) 国内设计购进国外主要关键部件国内建造。国外疏浚公司与我们的主要区别是深入、细致程度不同，量化研究的范围不同。例如IHC非常注重分析影响疏浚施工的各种因素，寻找疏浚设备对疏浚影响程度的对应关系，对其相互关系进行量化研究，并及时制造应用。同时许多国外研发机构进行超前性的研究，有一定的技术储备。

疏浚设备的改进与发展：

随着吹填造陆工程规模的扩大，类似于棕榈岛项目大面积吹填造陆项目的上马，使得疏浚船舶趋向于大型化，单船产量是目前疏浚市场的竞争优势之一。

因为海上运输量的大量增加、运输船舶的大型化，导致大型深水港口的发展和工程项目的大型化。航道越来越深，土质也越来越硬，挖硬土已经成为疏浚船舶施工能力的象征之一。

随着深水取砂和海上石油、天然气开采的发展以及深水隧道基槽的开挖，疏浚施工的精确度要求越来越高，挖深也大大超过了港口航道运输的需要，疏浚设备也随着进行改进。

海上采矿、环保及海滩养护项目越来越多，疏浚技术的应用越来越广泛。一般来说，疏浚工程的最大疏浚深度不超过下表的界限。疏浚工程的最大疏浚深度

工程类别

最大疏浚深度 / m

工程类别

最大疏浚深度，m

基建工程

35

维护工程

35

环境工程

35

水库工程

80 ~ 100

采矿工程

120

沙与砾石工程

80

海底管道

160

深水基槽

60

资料来源：博思数据研究中心整理

(3) 我国主要疏浚工程技术分析 149

第二节 疏浚工程行业新技术分析 152

一、底泥生态疏浚技术分析 152

(1) 底泥生态疏浚的现场调查与分析 152

(2) 底泥生态疏浚技术的关键步骤 152

二、疏浚底泥去污染技术分析 153

(1) PTS的迁移转化及危害 153

(2) 疏浚底泥的去污染技术 154

1) 淋洗法 154

2) 热解法	155
3) 浮选洗	156
4) 电渗析法	157
5) 生物降解法	157
6) 超声波降解法	158
(3) 去污染技术展望	159
第三节 疏浚土处理和利用技术分析	160
一、疏浚土处理需求分析	160
二、疏浚土利用现状分析	161
三、国外环保疏浚政策借鉴	161
第四节 疏浚工程行业技术发展方向	162
一、疏浚技术的最新发展方向	162
二、国外疏浚公司技术发展趋势	167
第七章 2012-2013年中国疏浚工程行业机械设备分析	169
第一节 疏浚工程机械设备种类	169
第二节 疏浚工程挖泥设备分析	170
一、链斗式挖泥船分析	170
(1) 链斗式挖泥船分类	170
(2) 链斗式挖泥船优缺点	171
二、抓斗式挖泥船分析	172
(1) 施工的基本流程和方法	172
(2) 施工中的主要问题	173
(3) 基槽开挖的超挖技术	174
三、铲扬式挖泥船分析	175
四、绞吸式挖泥船分析	175
五、耙吸式挖泥船分析	176
(1) 耙吸式挖泥船简介	176
(2) 耙吸式船特点及性能	177
六、挖泥船的发展趋势	178
第三节 疏浚船舶购置融资策略	181
一、疏浚船舶融资需求分析	181

二、疏浚船舶融资特点分析	182
三、疏浚船舶融资方式分析	182
(1) 项目融资分析	182
(2) 债务融资分析	182
(3) 股权融资分析	183
四、疏浚船舶融资因素分析	183
第八章 2012-2013年中国疏浚工程行业主要企业经营情况分析	185
第一节 中国交通建设股份有限公司经营情况分析	185
一、企业发展简况分析	185
二、企业疏浚业务分析	189
1) 企业疏浚业务情况	189
2) 疏浚业务在建项目情况	189
3) 疏浚业务经营模式情况	190
4) 企业疏浚业务装备情况	190
5) 企业疏浚业务生产能力	190
三、企业组织架构分析	190
四、企业资质荣誉情况	191
五、企业经营情况	192
六、企业竞争力分析	196
七、企业最新发展动向分析	197
第二节 中交广州航道局有限公司经营情况分析	198
一、企业概况	198
二、企业经营状况分析	199
第三节 中交天津航道局有限公司经营情况分析	200
一、企业概况	200
二、企业经营状况分析	200
第四节 中交上海航道局有限公司经营情况分析	201
一、企业概况	201
二、企业经营状况分析	202
第五节 翔宇疏浚控股有限公司经营情况分析(00871)	202
一、企业概况	202

二、企业经营状况分析	202
第九章 2013-2017年中国疏浚工程行业项目招投标分析	207
第一节 疏浚工程业务承揽模式分析	207
第二节 疏浚工程招投标政策法规分析	207
第三节 疏浚工程项目招标方式分析	208
一、公开招标	208
二、邀请招标	208
三、不公开招标	208
第四节 疏浚工程项目招标流程分析	209
一、疏浚工程项目招标准备	209
二、疏浚工程项目招标程序	209
第五节 疏浚工程项目投标策略分析	210
一、疏浚工程项目投标程序分析	210
（1）投标前准备	210
（2）组成投标小组	210
（3）投标询价	210
（4）投标定价	210
（5）应注意问题	210
二、疏浚工程项目中标影响因素	210
三、疏浚工程项目投标策略建议	212
（1）报价策略	212
（2）辅助策略	213
第十章 2013-2017年中国疏浚工程行业发展趋势与投资策略	214
第一节 2013-2017年中国疏浚工程行业发展趋势分析	214
一、中国疏浚工程企业发展趋势	214
（1）企业业务多元化趋势	214
（2）企业业务国际化趋势	214
二、中国疏浚工程行业前景分析	215
（1）国内市场	215
（2）国际市场	216

三、中国疏浚工程行业未来展望	217
第二节 2013-2017年中国疏浚工程行业投资策略分析	219
一、中国疏浚工程行业投资风险分析	219
(1) 疏浚工程行业政策风险	219
(2) 疏浚工程行业技术风险	219
(3) 疏浚工程行业宏观经济波动风险	219
二、疏浚工程行业盈利因素分析	220
(1) 需求因素	220
(2) 汇率因素	220
(3) 成本因素	220
三、疏浚工程行业投资建议	221
(1) 市场战略方面	221
(2) 企业战略方面	221
(3) 工程设备方面	221
(4) 疏浚技术方面	221
(5) 疏浚人才方面	222

本研究咨询报告由博思数据研究中心编制，报告在大量周密的市场调研基础上，主要依据了国家统计局、国家商务部、国家海关总署、国家发改委、国务院发展研究中心、中国人民银行、中国上市公司资讯、博思数据网、国内外相关刊物的基础信息以及疏浚专业研究单位等公布和提供的大量资料，结合深入的市场调查资料，立足于当前世界金融危机整体发展局势，对我国疏浚行业的生产发展状况、市场情况、消费变化、重点企业以及市场发展机会进行了详细的分析，并对疏浚行业市场品牌及市场销售渠道等着重进行了调查和研究。

详细请访问：<http://www.bosidata.com/shuili1403/I09165E51N.html>