



一个多元化的港口

巴塞罗那港是加泰罗尼亚大区重要的运输和服务基础设施，也是欧洲和地中海地区的标杆港口。该港口的影响力范围涵盖了整个伊比利亚半岛，欧洲南部和中部以及非洲北部，也是远东和拉美通往欧洲的大门。将近 **100 条常规/定期路线** 连通巴塞罗那与 5 大洲的 **200 个港口**，并且，巴塞罗那港也是西班牙第一个国际贸易港。主要服务普通货物和高价值货物，例如消费品，电子产品和汽车。

港口数据：

- 生成 32 000 个岗位。
- 以营业额和货物价值稳居西班牙第一港。
- 加泰大区 77% 的行业都是港口的客户。
- 在货物价值方面，途径港口的货物总价值占加泰大区海运外贸的 71% 以及整个西班牙的 22%。
- 2013 年，途径港口的货物总价值是 540 亿欧元。

在最近几年，码头开始集中化和专业化，由相互竞争的私人企业拥有和经营。现如今，港口拥有超过 30 座码头，专业服务于各类货物：集装箱，汽车，咖啡，可可，钢铁产品，液体，固体以及乘客。

因此，巴塞罗那港是一个非常多元化的港口，甚至可以说是集合了 5 个港口：商贸港，能源港，邮轮港，物流港和城市港（老港区）。

商贸港：

巴塞罗那港拥有两个大型集装箱码头：**TCB 和 BEST**，目前两座都已完成扩建，以达到每年 500 万标箱（标箱指 20 尺的标准货柜）的总容量。

汽车运输是港口的另一个战略计划，由两座专业码头负责：**Autoterminal 和 Setram**。另外，在 muelle Contradic 突堤还集中了一些专项服务固体散货的重要码头（谷物，大豆，矿物质，水泥，等等）

不仅如此，港口还有两座码头提供连接巴利阿里群岛的航线和短途海运（地中海多目的地的短途海运）服务：**Terminal Ferry de Barcelona 和 Grimaldi Terminal Barcelona**。第一个由 Acciona Trasmediterránea 管理，而第二个则由意大利的企业 Grimaldi 经营。

此外，**Port Nou** 码头提供滚装船，集装箱和其他特殊货物的装卸（例如重型货物）。

能源港:

巴塞罗那港也在接收，储存和配送能源方面起到了关键作用。能源突堤是西班牙接收和输送天然气的最重要的地点之一，此外还给汽车行业提供接收/输送汽油，生物柴油等服务。2010 年，天然气公司启动了一个有着 850MW 能量的基地用于可持续性应对巴塞罗那的大都市区日益增长的能源需求。

能源突堤提供西地中海**最大水深的泊位同来停靠和装卸液体散货**，可停靠目前市场上最大的船，高达 275 米的长度和 175 000 吨的重量。此泊位让巴塞罗那港成为地中海和北非地区的成品油主要物流配送中心。

两个石油码头的拓展让这一定位更加突出：Meroil y Tradebe。共 1.1 亿欧元的投资（Meroil 出资 5 千万 Tradebe 出资 6 千万），该投资项目使得港口的石油产品每年的吞吐量提高至 800 万吨。

邮轮港:

巴塞罗那是**欧洲第一**和世界第四邮轮港，每年迎来 **250 万游轮乘客**。巴塞罗那港拥有 **6 座专项服务邮轮的码头**，全部配备一线服务，可停靠大型船舶。

根据巴塞罗那大学做的调查，游轮业带来的**总收入是 7.96 亿欧元，每年给加泰罗尼亚的总 GDP 贡献 4.132 亿欧元**。具体来说，巴塞罗那港的游轮停靠给加泰罗尼亚带来**每天 220 万欧元的收入**并生成 **6759 个岗位**。

安全性（游轮业非常注重的因素），服务质量以及城市和加泰罗尼亚大区的吸引力，使得几乎所有经过西地中海的游轮都会在巴塞罗那中途停留或以巴塞作为母港。

在最近几十年里，港务局和一些运营商投资了超过 **1 亿欧元**用来建设和改善游轮基础设施。Creuers del Port de Barcelona 集团，掌管着 6 座邮轮码头其中的 5 座，近年来花费超过 6500 万欧元用来更新和扩建游轮设施。Grupo Carnival 集团也在 D Terminal 投资了 1200 万欧元，该码头于 2007 年启动，于 2014 年进行扩建，并且该集团还宣布了 2015 年将会开始建设一个新的客运大楼（E Terminal），位于 Adossat 突堤，紧连着 D Terminal。

物流港:

巴塞罗那港是率先开发港务和物流服务之间不可或缺的关联的港口。ZAL del Puerto de Barcelona (**巴塞罗那港物流作业区**)，这是一个能连接到五公里范围内所有的运输模式的联运中心，为客户提供量身定制的仓库的租赁服务，并通过服务中心帮助/满足其所有的

额外需求。此外，ZAL 还提供了战略性位置，独立的海关制度，电信服务，规模经济效益以及企业之间的协同效应。

ZAL 老区，63 公顷，于 1993 年投入使用，如今 100%都已租出。ZAL 新区，共 143 公顷用于物流作业，大部分仓库已经投入使用，更是吸引了迪卡侬、家乐福和 Damm（啤酒公司）这样的大型跨国企业落户。

进驻 ZAL 的 130 多家企业中包括了西班牙甚至是国际上最大的货运代理公司和物流运营商，以及一些在全球都有分销需求的大型跨国公司。ZAL 积极迎合企业的需求，配送和运输活动，给货物增添附加值。ZAL，加上 Delta del Llobregat（Llobregat 三角洲）附近的物流区，都是帮助巴塞罗那港成为欧洲南部的主要商品分销平台之一的重要因素。

城市港（老港区 Port Vell）：

Port Vell 是老港区，对市民开放，并且是世界公认作为港口城市一体化的典范。Port Vell 占地 **56 公顷**。每年 1700 万的客流量直接证明了它是当地人和游客最喜欢的地方之一。Port Vell 的成功让市民对巴塞罗那港口更加接近和了解，这也让市民们觉得更加亲近。

占地共 70 公顷的老港区集中了 5 个不同方面的娱乐设施和服务：

- 商业区：巴塞罗那世贸中心完善的办公室为海港企业和外贸企业提供最现代化的服务和 2013 年开幕的著名服装业企业 Desigual 总部。
- 文化和文明区：Museo Marítim 海洋博物馆，Museo de Historia de Catalunya 加泰罗尼亚历史博物馆等著名旅游景点；Consorti el Far 公共部门传递海运价值；以及巴塞罗那航海学校。
- 购物和娱乐区：建有 Maremagnum 购物中心，Aquarium 水族馆，五星级酒店 Grand Marina，W 帆船酒店以及一系列的门店和餐饮服务。
- 水上运动区：共 3 个航海俱乐部 – Reial Club Marítim, Reial Club Nàutic 和 Marina Port Vell – 以及一个在建的，Marina Vela, 用来停靠帆船；两个海上俱乐部，Club Natació Atlètic Barceloneta 和 Club Natació Barcelona；以及 Navegació Oceànica 远洋运输基金会。
- 港口作业区：渔船码头的扩建，旨在以更加现代化和更加高效的设施来取代现有的，综合渔业和市民的使用；提供游艇维护和改装的船厂，Marina 92； 以及一个专业维修和维护小于 35 米长度的船只的海事中心，Barcelona Nautic Center。

为了让港口更加接近老港区的观光客，近期港口将开始前港务局机构总部的改建计划，使这里成为一个 **Port Center**。该项目的目标是传播港口作业，它与巴塞罗那密不可分的联系，它的成员，以及未来的项目发展和港口对于巴塞罗那和加泰罗尼亚大区社会造成的影响。

港口之外：腹地

巴塞罗那港服务着伊比利亚半岛的所有客户，特别是东北部和中部，以及其他欧洲国家（法国和意大利）和地中海地区（摩洛哥，阿尔及利亚和突尼斯）。港口也作为进入腹地（伊比利亚半岛，欧洲和非洲）的大门。

故港口的服务和作业不只是限制在港区，也不止于码头和城市边界。随着给这一广阔腹地上的海运物流运营商和进口/出口商提供港口服务的愿望，巴塞罗那港已经采用了内陆码头的战略要点促进服务和基础设施网络。

作为近距离的基础设施，内陆码头帮助物流运营商和进口/出口商打造更高效的物流供应链并让产品走向加泰罗尼亚首府。

以下就是组成巴塞罗那港物流网的关键点：

Terminal Marítima de Zaragoza (tmZ)

创建于 2001 年，作为一个给阿拉贡，纳瓦拉，里奥哈地区的运营商和进口/出口商创建的平台。如今也是西班牙境内一个有着最大吞吐量的主要联运码头之一，已突破 10 万标箱，并且成为不仅服务上述领域的物流枢纽，甚至是一个进入半岛中心的中转站。该码头与巴塞罗那港紧密相连。

Coslada (马德里), Azuqueca de Henares 和 Yunquera de Henares (瓜达拉哈拉) — Terminal marítima Centro (tmC)

Coslada 和 Azuqueca de Henares 的内陆码头，是让首都马德里，伊比利亚半岛中心和半岛上其他城市的海上运输更加密切以及加强重要物流枢纽和消费的竞争力的关键。

港口投资了 Coslada 和 Azuqueca de Henares 内陆港，最近还提高了在 Azuqueca de Henares 内陆港运营企业的股份，目的是为了更加贴合运营商和货主的需求以及提高在该地区的海运和港口服务的竞争力。

另外，为了保障马德里地区的物流运营商和物主的所需活动范围的扩大，港口联合当地的一些股东建立 Terminal Intermodal Marítima Centro, S.L.，该企业负责建设 Yunquera de Henares (瓜达拉哈拉) 直辖市的多式联运设施。近期，将会进行 4 千万欧元的投资，建立一个占地 22 公顷的新设施，用来提供整节车厢和 UTI (其他多式联运单位)，以及车辆，钢产品，固体散货和化学产品的运输。

这一系列的行动有助于提高通过巴塞罗那港连接半岛中心（一个具有巨大发展潜力的区域）的货物流通。

Terminal Intermodal de Navarra (TIN)

该铁路联运码头位于潘普洛纳市附近的 Noain 镇。于 2013 年 2 月正式投入使用，提供连接巴塞罗那港的定期铁路服务，由 BEST（集装箱码头）经营。

Terminal Marítima de Toulouse (tmT)

该码头旨在通过巴塞罗那港服务比利牛斯山北部 (Midi-Pyrénées y Aquitania) 的客户。2010 年建设了一个物流作业区（图卢兹物流作业区），作为一个物流服务平台，通过巴塞罗那港促进该地区的国际海上贸易。

Perpignan St Charles Conteneur Terminal (PSCCT)

PSCCT 位于佩皮尼昂，南欧最重要的新鲜产品物流分销中心之一。它的设施也服务以地中海为必经之路通向或来自欧洲的其他产品的物流业务。

巴塞罗那港拥有 Saint-Charles 集装箱码头的管理企业 5% 的股份，有定期的铁路服务连接法国北部，东部和东南部。

除了这些，巴塞罗那港还通过常驻和定期特殊任务，在其他欧洲和地中海腹地市场保持活跃。

联运：海上高速和铁路

巴塞罗那港有着伊比利亚半岛和南欧最大的运输和物流供应。5 公里范围内各种运输方式（港口，机场，高速公路和铁路）的互联以及一个能提供最好的物流和运输业服务的地理位置，促使港口成为地中海地区最重要的商业，运输和分销枢纽。

海上高速

短途海运是一种接收来自不同国家的港口的乘客和滚装卡车的服务，以海运的方式取代陆路并改善交通繁忙/堵塞问题。巴塞罗那也是西班牙境内唯一一个拥有稳定的，巩固的和优质的短途海运路线的港口。提供日常服务连接巴塞罗那与一些意大利港口：**热那亚，奇维塔韦基亚（罗马），里窝那，萨沃纳和波尔托托雷斯**。此外，港口与丹吉尔和突尼斯也有定期服务。

巴塞罗那港坚信发展短途海运作为可持续性的运输模式，给物流公司带来实质性的改善，比道路运输更加实惠，也带来显着的环境改善，因为它有助于疏导陆路货车（超过 100 000 辆卡车/年）。

短途海运的卓越发展，与意大利（热那亚，奇维塔韦基亚，波尔托托雷斯，里窝那和萨沃纳）的连接，近期更是增加了 20%。

为了让更多的人能认识短途海运交通，巴塞罗那港于 2006 年推动了 **Escola Europea de Short Sea Shipping**（欧洲短途海运学校），这是一个创新培养模式，让学生（包括运输公司这样的物流专业人士）可以直接认识这种交通方式的操作和优势。这些课程在巴塞罗那和热那亚/罗马的短途海运船上进行教授。

铁路发展

巴塞罗那港的铁路交通近年来出现大幅上涨，主要是由于港务局的大力开发铁路基础设施和投资以及私营企业服务的增加。因此，港口的铁路份额从 2006 年的 2.6% 增加到 2014 年的 12 %。港务局的目标是把铁路份额提高至 20%。

对于集装箱内陆运输，**港口有着连接马德里，萨拉戈萨，里昂，里斯本，布尔戈斯和维多利亚等等城市**的定期铁路路线。

港务局推动的项目使得巴塞罗那成为西班牙第一个以国际标准铁轨接受和发送货物的港口。因此，自 2011 年 1 月起，港口的集装箱码头便有直达欧洲的铁路服务，也由于在常规铁轨安装的第三条车道，使得可以克服在伊比利亚铁轨宽度行驶的局限。巴塞罗那是西班牙第一个以国际标准铁轨的宽度连接欧洲的港口。

另外，港口也提供以火车运送汽车到 Fuersterhausen（德国）的服务。

港口扩建

港口目前完成了历史上最重要的扩建项目，扩大使用面积和容量，使得可以更加有效率和快速的满足客户的运输，配送和物流需求。这些新的基础设施的建设也能保障西班牙和加泰罗尼亚生产业的竞争能力和国际化。

为了实施扩建，于 2004 年将 Llobregat 河流改道到以南 2 公里，该工程使得港口可以实施扩建，其中两个主要部分为：建设新的 Sur 南堤坝（长 4800 米，水深 22 米，投资 3.4 亿欧元）和 Este 东堤坝的延伸（长 2025 米，投资 2.2 亿欧元）。其中总投资的 53% 由 Cohesion Fund of the European Union（欧盟凝聚基金）出资。

该工程于 2008 年正式完工-伴随着海岸改良措施，以 2600 万欧元的投资在改道河的南面建造了一片新的海滩-产生一个新的避风水域用于建设新的货物码头。如今巴塞罗那港比 2000 年的面积增加到两倍，共 **1300 公顷**。

扩建的第一个突堤，**Muelle Prat**，巴塞罗那港的新集装箱码头-BEST，于 2012 年 7 月正式启动，拥有面积 100 公顷，突堤总长 1500 米，水深 16.5 米，集装箱年吞吐能力为 260 万标箱。该设施还是地中海区域最先进的半自动码头，由世界第一港口投资经营商-和记港口集团有限公司投资管理，仅在第一阶段就已经投资了 3 亿多欧元。当前正在进行码头扩建的第二阶段，投入 1.5 亿欧元，这将实现将码头扩大到以上所提到的面积和容量。

港口也实施了其他改善工程，例如扩建 muelle Sur（南突堤，投资 5600 万欧元），由 TCB 经营的集装箱码头，面积达到 81 公顷，年吞吐能力为 210 万标箱。

2000 年至 2014 年期间公共部门（建设和实施基础设施）和私人企业（设施，机械和货物装卸设备）的投资总额为 **40 亿欧元**。为了资助这些工程巴塞罗那港使用了不同的融资机制：自有资源，欧盟凝聚基金和长期债务（欧洲投资银行）。

质量与服务

巴塞罗那港的宗旨一直是管理效率和以客户为导向，这两点也是在港口业这样竞争日益激烈和复杂的行业的关键。往这个方向前进的重要一步就是制定新的质量计划 PLAN DE CALIDAD（Port de Barcelona Efficiency Network），包括给予承诺和质量保障。

从 2011 年 5 月开始到现在，超过 65 家公司已经通过该质量标志 **Port de Barcelona Efficiency Network** 的认证。那些已经得到该质量标志盖章的企业证明了他们被认证开发过程按照最高的效率标准，这些企业都来自港口区的主要业务领域：货运和海关代理，货主，运输公司和码头。

更多信息：

Departament de Comunicació i Relacions Institucionals. Gabinet de Premsa.
T +34 93 306 88 40 | comunicacioport@portdebarcelona.es | www.portdebarcelona.es

Efficiency Network 质量标签是由港区的企业自发，以彻底审查于 1993 年定制的质量计划 PLAN DE CALIDAD 的宗旨和内容为目的。该质量标签旨在调整港口的旧版质量计划以满足市场需求，扩大行动范围，并引入了涉及三个主要领域的新的赔偿方案：操作的可靠性，信息提供和透明度，以及货物安全性。

该计划用一系列效率指标用来衡量货物通过港口的相关进程质量，用来追踪和监测承诺的遵守和完成程度。通过获取信息，以提高服务水平并及时传播港口区企业的业务和活动的可靠程度。

港口也乐于与其他国际港口分享方法和经验，特别是美洲和亚洲的港口。第一批根据巴塞罗那的建议用来发展他们的持续改进计划是墨西哥的 Manzanillo 和 Veracruz。其他对于巴塞罗那式质量管理感兴趣的港口包括：印度孟买港，印度哥伦比亚飞地 Cartagena，以及 Santos, Paranaguá, Vitoria 和 Imbituba 等巴西港口。

2013-2014 年港口流量的关键数据

流量	2013	2014	2013/2014 增长
总流量 (吨)	4260 万	4630 万	+9%
集装箱 (TEU)	170 万	190 万	+10%
乘客	360 万	340 万	-4,6%
全新车辆	705.876	748.394	+6%
火车集装箱 (TEU)	154.522	189.553	+22,6%