

# 中国港口行业发展现状及前景

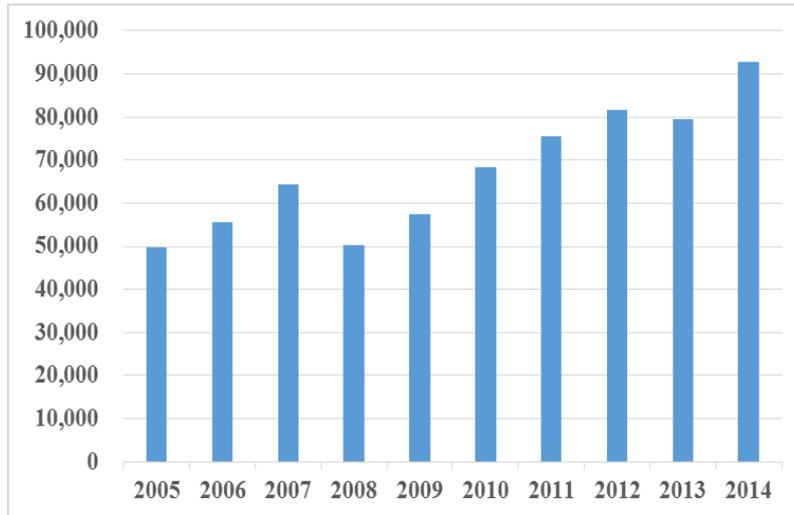
作者：李崑

## 一、港口业的概况

### （一）行业基本情况

世界港口的发展大体经历了三个阶段，第一阶段港口功能主要起“运输中心”的作用，在水路运输的必经通道上提供船舶停靠、海运货物装卸、转运和仓储等服务；第二阶段港口功能扩展为“运输中心”配套“服务中心”，除了提供货物的装卸仓储等，还增加了工业和商业活动，使港口具有了货物的增值功能；第三阶段港口功能定位为“国际物流中心”，即除了在国际贸易中继续保持强大集散功能并进一步提高集散效率之外，还具备集有形商品、技术、资本、信息于一体的物流功能。目前，世界主要港口的主流仍多数处于第二阶段，但随着经济全球化、市场国际化和信息网络化的发展，一些大型港口如鹿特丹港、安特卫普港、香港港、新加坡港等，已经逐步过渡至第三阶段港口转型。从功能上来分析，国内港口更多的是处在第二阶段发展中。

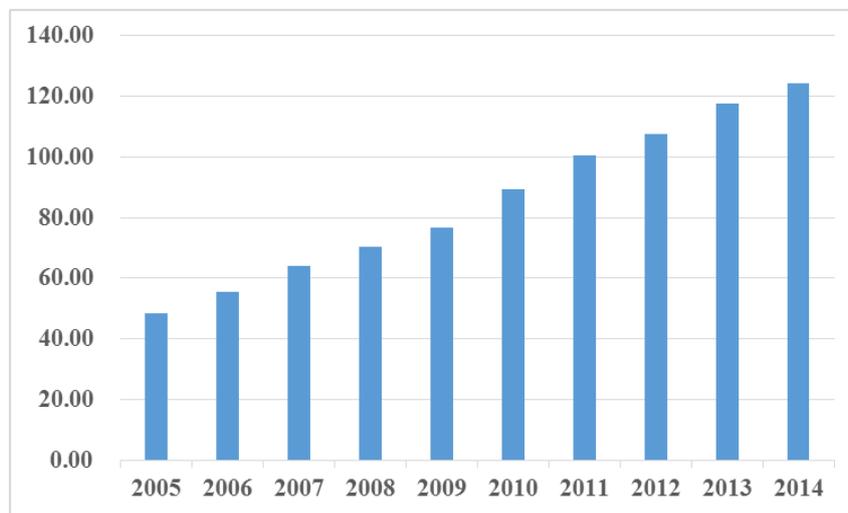
改革开放以来，我国经济和对外贸易实现了快速增长。近十年，我国 GDP 实现了快速增长，年均复合增长率远高于世界平均水平；同时，由于我国外贸业务发展迅速，进出口总额也呈现急剧增长的态势，虽然期间受到金融危机的影响，但总体保持了较快的增长。得益于我国经济与对外贸易的快速增长，水上运输发展迅速。至 2014 年水运方式实现货物运输周转量 92,774.56 万亿吨公里，2005-2014 年年均复合增长率为 7.19%。



资料来源：WIND

中国经济、对外贸易及水上运输的快速发展，带动港口吞吐量迅速提升。2014年，全国主要港口完成货物吞吐量 124.52 亿吨，2005-2014 年年均复合增长率为 11.04%。2008 年-2009 年，受全球经济危机的影响，我国港口吞吐量增长速度下滑，但随着全球经济随后逐渐企稳回升，吞吐量增速逐渐恢复并稳步提升。

2005-2014 年我国主要港口货物吞吐量情况（亿吨）



资料来源：WIND

## （二）我国对行业的监管

### 1、行业主管部门及监管体制

20 世纪 80 年代前，我国各港口的经营主体为政企合一的港务局，直接隶属

于交通部。20 世纪 80 年代后，全国主要港口实行交通部和地方政府双重领导、以地方为主的管理体制，作为港口经营主体的各港务局承担港口的管理职能。

目前我国港口码头行业集装箱/货物装卸及其相关业务经营形成了受国家发改委、交通运输部、国土资源部、国家海洋局、环境保护部、建设部及商务部等国家监管机构的共同监管及审查的现状。根据 2004 年 1 月 1 日起施行的《中华人民共和国港口法》的规定，港口的具体监管分工为由部主管全国的港口工作；地方人民政府对本行政区域内港口的管理，按照国务院关于港口管理体制的规定确定。其中，由港口所在地的市、县人民政府管理的港口，由市、县人民政府确定一个部门具体实施对港口的行政管理；由省、自治区、直辖市人民政府管理的港口，由省、自治区、直辖市人民政府确定一个部门具体实施对港口的行政管理。

## 2、行业主要法律法规及政策

港口行业涉及的主要法律、法规及政策有《中华人民共和国港口法》、《中华人民共和国海商法》、《港口经营管理规定》、《中华人民共和国港口收费规则（内贸部分）》、《中华人民共和国交通部港口收费规则（外贸部分）（修正）》、《国内水路集装箱港口收费办法》、《海洋环境保护法》、《港口道路交通管理办法》、《港口危险货物管理规定》、《国内水路货物运输规则》、《港口货物作业规则》等。

### （三）行业上下游情况

港口是综合整体物流链中十分重要的节点，港口行业与航运、冶金、石化、电力、矿产、装备制造等多个相关行业的发展紧密联系。

上游随着航运企业运输体系的逐渐完善，同一港口群内的港口逐步分化为枢纽港与支线港，航运行业的发展直接影响各港口的生产经营及竞争格局；此外，船舶大型化的发展趋势将对港口泊位的深水化、专业化提出更高的要求，具有深水优势、设施优势的港口未来将更能适应上游航运企业的需求，具备更广阔的发展空间。

港口的发展为其下游相关行业的发展创造了有利条件，港口服务功能的逐渐完善和港口的产业集群效应带动了冶金、石化、装备制造等行业生产模式的转变。冶金、石化、装备制造等行业的企业以港口为枢纽，围绕港口搭建生产基地，设立营销、采购中心，完善综合物流体系，降低综合物流成本。同时，腹地经济的

发展将带动对能源及原材料的需求，促进冶金、石化、装备制造等行业的发展，增加货物的转运需求；同时港口及其自贸区的出现和不断发展也对我国服务加工业带来了新的机遇，上述行业围绕港口的蓬勃发展也将大力促进港口货物吞吐量的增长。

#### **（四）行业基本风险特征**

##### **1、资本密集型**

港口行业的建设运营及维护都需要大量的资金投入，属于典型的资本密集型行业。港口要实现作业，必须对泊位、航道、大型装卸、搬运及存储运输设备等资产进行大量的前期一次性投资，投资额巨大，且投资的回收期一般都较长。因此本行业存在明显的资金投资压力及运营风险。

##### **2、规模经济性**

由于港口的投资规模大、固定成本高的资本密集型特点，公司的贷款利息支出、资产折旧摊销压力较大，港口企业只有当其运输吞吐量达到一定规模时，才能不断降低港口生产的单位固定及营销成本等，体现较为合理的毛利收入水平，从而呈现出比较明显的规模经济性。

##### **3、周期性**

由于港口行业服务于工业及服务业，上述下游客户发展均和宏观经济的发展密切相关，因此本国经济和全球经济的波动将直接影响港口类企业经营的效益，港口行业具有经济周期性的特点。

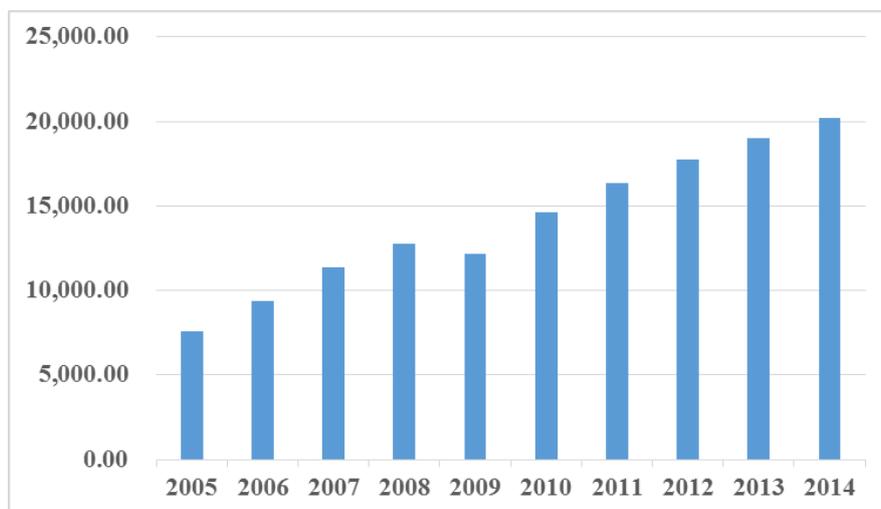
## **二、我国港口业的市场规模、竞争格局及发展因素**

### **（一）行业的市场规模**

港口最主要的运输货物方式是集装箱运输，在国内港口集装箱业务以外贸集装箱为主，受外部全球其他国家经济的影响较大；另外，该业务也受到国内腹地经济构成、出口贸易的产品品种及集疏运体系等诸多因素的影响。

随着近年来全球化及我国对外贸易的增长，我国港口集装箱业务迅速发展，集装箱化率逐步提高。2005-2014年，我国集装箱吞吐量从7,564万TEU增至20,200万TEU，年均复合增长率为11.53%。

2005-2014 年我国港口集装箱吞吐量情况（万 TEU）



资料来源：WIND

## （二）行业竞争格局

港口行业的竞争主要体现在具有相同或交叉经济腹地的港口之间的竞争。随着我国港口功能与集疏运体系的逐步完善，港口经济腹地不断拓展，港口的竞争范围逐渐扩大。同一港口群内的港口由于经济腹地往往临近或重叠，竞争相对激烈。

从集装箱来看，集装箱运输具有高附加值、低货损、固定班期等特点，货主在选择货物装卸港口时更多考虑的是港口的综合实力，包括港口的地理位置、集疏运条件、港口设施、装卸效率、航班密度、航线覆盖范围、港口配套设施服务等。此外，船舶的大型化等运输方式的改变，使得航运公司一般在同一港口群内选择一个港口作为干线枢纽港，再通过中转将货物运输到各支线港，因此为争夺货源与中转量，同一港口群内不同港口在集装箱业务方面的竞争较为激烈。而对于铁矿石、煤炭、原油等大宗散货，由于货量大、时效要求相对较低等特点，货主在选择货物装卸港口时主要考虑的是运输成本，因此大宗散货的竞争主要集中在同一经济腹地的相邻港口之间。

## （三）行业进入壁垒

### 1、资质门槛

根据我国的《中华人民共和国港口法》规定，我国实行港口经营许可制度，从事港口经营，应当向港口行政管理部门提出书面申请并取得港口经营许可，经营人须拥有与经营业务相适应的设施设备、专业技术人员和管理人员等。

此外，港口事关国计民生，因此涉及对外贸易业务的港口对安全要求较高，需要配备通关和检验检疫的功能，具备良好的通关设施以及安保设施，建立健全的安全生产管理制度等。同时，转运不同的货物（如危险化学品等）还需要不同特定的特殊资质。上述资质的获取一方面需要投入大量人力物力，同时还需要较长的时间并通过严格的审查才能获取。

## **2、港口自然条件门槛**

港口的建设运营需要较高的自然条件，如具备较大面积的水域和陆域、具有水陆联运设备和条件、可供船舶安全进出和停泊以及货物和旅客集散，因此港口的建设受岸线、水域、陆域、地质、水文、气象、交通等多方面因素的制约，该种自然条件对港口的发展至关重要，具体的门槛如下：

（1）岸线条件：建设港口需要有良好的岸线资源和水深条件，以保证大型船舶的停靠；

（2）陆域条件：需要具有宽阔平坦的地表面积，以便于修建码头、堆场、仓库、道路和辅助设施；

（3）水域条件：有适当宽度和方便进出港的航道，有相当面积和深度的港池、锚地，外海还需要有保持港域浪静波稳的设施。

## **3、经济腹地货源门槛**

港口经济腹地为港口发展提供必须的货源，腹地经济越发达，对外经济依赖或合作的联系越频繁，对港口的运输需求也越大，从而推动港口规模扩大和结构演进。此外，经济腹地的资源分布、货种等因素也将对港口的经营产生重要的影响。

## **4、集疏运体系门槛**

港口是水陆交通的重要枢纽，是全球综合物流供应链的关键节点，港口的集疏运体系直接影响客户的综合物流成本，从而影响客户对港口的选择，港口须具备便利的交通条件，有铁路、公路、管道、河道等现代化运输网与之相连，以发挥港口集散中心的作用，良好的运输网络体系将形成明显的进入门槛。

#### **(四) 影响行业发展的有利和不利因素**

##### **1、影响我国港口行业发展的有利因素**

###### **(1) 全球经济的增长与一体化程度的加深**

随着全球经济的增长和一体化程度的加深，国际贸易和全球货物吞吐量大幅增加，从而刺激水路运输需求，带动港口货物吞吐量的持续增长。虽然 2008-2009 年，受全球经济危机的影响，港口货物吞吐量增速放缓，但随着全球经济逐步企稳回升、国际贸易的逐渐恢复，我国港口行业继续呈现持续发展态势。

###### **(2) 我国经济和对外贸易的发展**

近年来，我国经济高速发展，成为世界经济发展速度最快的国家之一。虽然 2008 年全球经济危机对我国经济发展造成一定的不利影响，但在我国政府采用积极的财政政策和适度宽松的货币政策进行宏观经济调控下，经济增速和对外贸易状况逐渐恢复。我国经济的快速发展与对外贸易的不断深入，将维持对原油、铁矿石、煤炭等主要货种的强劲需求，从而带动港口货物吞吐量的持续增长。

###### **(3) 国家与地方政策的支持**

港口行业交通运输行业的重要组成部分，在国民经济的持续稳定发展中发挥着重要的作用。同时，港口带来的产业集群效应极大促进了地方经济的发展，对地方经济具有重要的支撑和带动作用。中央与地方政府高度重视港口行业的发展，并出台了一系列优惠政策为港口的发展提供支持。

###### **(4) 海运的不可替代性决定港口行业有着良好的发展前景**

海上运输与其他运输方式相比，虽然存在一定程度的交叉与竞争关系，但在大宗货物运输方面，海上运输在费率和运力上具有不可比拟的优势，随着世界范围内货物运输集装箱化率的不断提升，海上运输的优势得到了更大程度的体现。

目前，我国进出口货物主要通过海上运输，对于原材料、能源等大宗国际贸易货物的远距离运输更难以用其他方式替代。因此，港口作为海上运输的终端将具有持续和良好的发展前景。

##### **2、影响我国港口行业发展的不利因素**

###### **(1) 宏观经济与相关行业的周期性波动**

港口属于典型的经济周期性行业，与宏观经济的发展密切相关。如果宏观经济出现衰退，货物运输需求将相应减少，直接影响港口的吞吐量水平。港口企业涉及的上下游行业较多，包括钢铁、化工、汽车、设备制造行业等，相关行业的产业政策、景气程度、周期性变化等因素都将对港口企业的经营产生影响。

## （2）腹地经济发展竞争激烈

随着各地港口建设的加快，港口的服务能力得到较快提升，且由于港口服务具有同质性的特点，从而加剧了不同港口对同一经济腹地货源的争夺，尤其是在整个行业及经济周期处于低谷时，功能类似、地理位置相近的港口之间更容易产生过度竞争，从而形成价格战等恶性竞争，最终影响行业的整体效益。