

港口行业基本情况及发展趋势

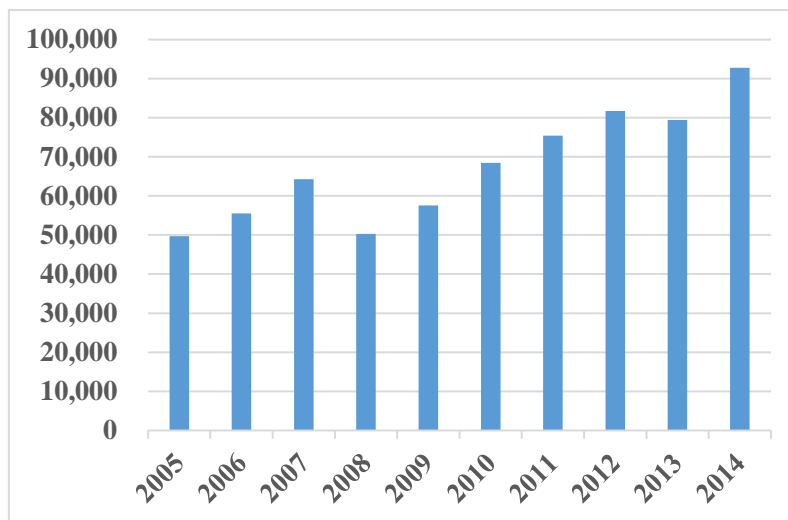
一、港口业的基本情况

（一）行业基本情况

全球经济的持续增长和一体化是推动世界贸易持续快速增长的根本因素。由于航空、铁路、公路、管道等运输方式的局限性和海运运载量大、费用低、对货物的适应性强等特点，世界贸易主要通过海运完成。港口尤其是沿海港口作为国际海运贸易的重要枢纽，随着全球经济和世界贸易的发展而快速成长。

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%。

2005-2014 年我国水运货物周转量情况（亿吨公里）

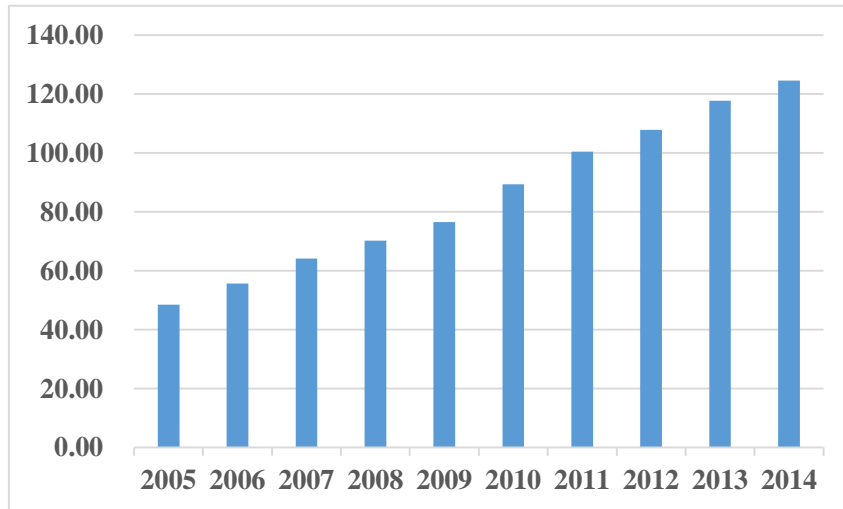


资料来源：WIND

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

我国港口码头行业集装箱/货物装卸及其相关业务经营受我国法律法规监管，并受国家发改委、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监管及审查。港口业务经营行为涉及范围广泛，其中包括港口及相关规划、项目投资建设、港口码头经营、海洋生态、安全、环保、运输及代理、报关、报检、保险、理货等范围。

1、我国有关港口行业的法律法规及政策

全国人民代表大会常务委员会于 2001 年 10 月 27 日颁布《中华人民共和国海域使用管理法》，并于 2002 年 1 月 1 日起施行。海域属于国家所有，个人或单位使用海域，必须向海洋行政主管部门提交申请并取得海域使用权。该法中的“海域”是指中国内水、领海的水面、水体、海床和底土。国家实行海域有偿使用制度，单位和个人使用海域应当取得海域使用许可并按照有关规定缴纳海域使用金。

《中华人民共和国港口法》于 2003 年 6 月 28 日由全国人民代表大会常务委员会颁布并于 2004 年 1 月 1 日起生效。《中华人民共和国港口法》对港口的规划、建设、维护、经营、管理及相关活动进行了全面的规范。按照《中华人民共和国

港口法》，建设港口码头使用土地和水域的，应当按照土地管理、水域管理、规划管理、航道管理、环境保护管理、军事设施保护管理等有关法律法规规定办理。其中，使用港口深水海岸线须由交通运输部会同国务院宏观经济调控部门批准。

交通运输部于 2009 年 11 月 6 日颁布并于 2010 年 3 月 1 日起施行的《港口经营管理规定》，对港口经营的范围、市场准入条件、经营管理、监督检查、以及港口经营过程中的违法行为的处罚进行了细化。依据该规定，在港口区域内为船舶、旅客和货物提供港口设施或服务活动的企业，均应向港口行政管理部门申请取得《港口经营许可证》。从事港口理货业务的企业，不得同时在港区内从事货物装卸经营业务和仓储经营业务，港口装卸及仓储的经营商不得同时从事港口理货业务。

2007 年 10 月 31 日，国家发改委联同商务部对《外商投资产业指导目录》进行了修订，其中港口公用码头设施的建造、经营属于鼓励外商投资的产业。

2、我国有关港口配套的法律及法规

根据国务院于 2001 年 12 月 5 日通过并自 2002 年 1 月 1 日起施行的《中华人民共和国国际海运条例》，以及 2003 年 1 月 20 日由交通运输部颁布并于 2003 年 3 月 1 日起施行的《中华人民共和国国际海运条例实施细则》规定：在我国境内设立外商投资企业经营国际海运货物仓储业务、国际海运集装箱站和堆场业务以及国际船舶管理业务，应当通过企业所在省级人民政府交通主管部门向交通运输部提出申请，并取得交通运输部颁发的《国际海运辅助业经营资格登记证》。国际海运货物仓储业务经营者、国际集装箱站与堆场业务经营者，须持交通运输部颁发的资格登记证明文件，向监管地海关办理登记手续后，方可存放海关监管货物或者集装箱。

3、我国有关港口相关收费的法规

交通运输部于 1990 年 6 月 1 日颁布并于 1990 年 9 月 1 日生效的《国际船舶代理费收项目与费率》，具体规定了国际船舶代理费和手续费的收取标准。

目前，我国对港口业务经营的有关收费由政府相关部门制定。交通运输部于 1997 年 4 月 29 日颁布并于 2001 年 12 月 24 日修订《中华人民共和国交通部港口收费规则（外贸部分）》，规定我国港口码头运营商向行驶国际航线的船舶及外贸进出口货物计收的港口费用。规则适用于国际贸易的集装箱及散货/件杂货装

卸费、引航/移泊费、拖轮费、系/解缆费、停泊费、开关舱费、货物港务费、工时费及其他费用。

国家发改委和交通运输部于 2000 年 3 月 20 日颁布并于 2000 年 4 月 20 日起生效的《国内水路集装箱港口收费办法》，对我国沿海和长江干线港口向进出港口的国内贸易集装箱（指国际标准集装箱）计收港口费用的费率、计费方式等，作出了具体的规定。

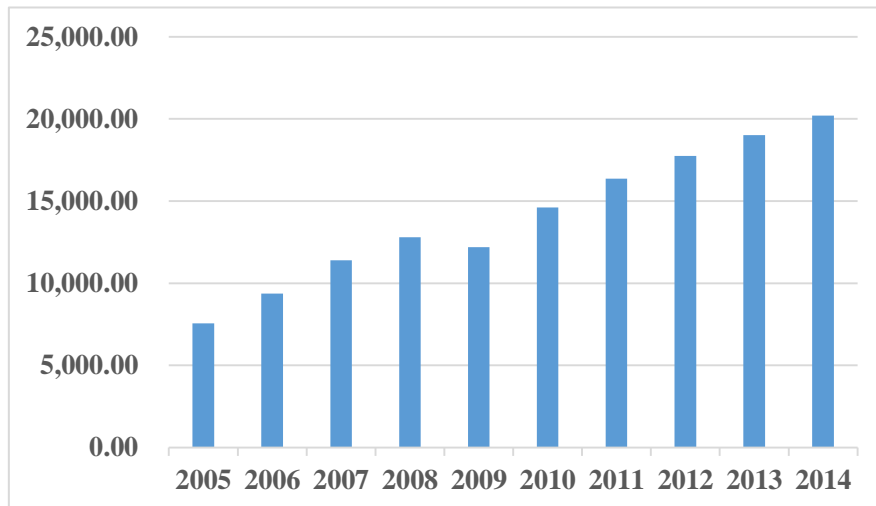
国家发改委和交通运输部于 2005 年 7 月 12 日颁布并于 2005 年 8 月 1 日生效的《中华人民共和国港口收费规则（内贸部分）》，规定我国沿海、长江干线和黑龙江水系（不包括吉林省的港口）港口向航行国内航线的船舶及内贸进出口的货物和集装箱计收的港口费用。该规则适用于引航/移泊费、拖轮费、系/解缆费、停泊费、开/关舱费、货物港务费、港口作业包干费、货物堆存保管费、驳船取送费及其他费用。该规则还允许港口码头运营商就国内贸易的集装箱/货物包干作业和堆存保管实行市场调节价，收费标准由码头运营商自行确定。

（三）行业市场规模

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

（四）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。

（五）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。

（六）行业壁垒

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。

一、港口业的发展趋势

(一) 港口行业竞争格局

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。

（二）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物流通量大幅增加，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。

(三) 港口行业未来发展趋势

1、整合资源，协同发展成为发展主题

在整体港口发展速度下降的大趋势下，港口企业将加强资源整合动作，尤其是大型上市港口企业，将需求重组合并，有效进行优势互补，优化资源配置，提高码头利用率。

2、受益于“一带一路”、“长江经济带战略部署”，内河航运中心将迎来发展机遇

现代综合运输体系是相互联系的整体，内陆运输与海运的联系日益紧密，而内河航运中心是区域性的运输组织中心，因此往往也是内陆运输与海上运输相衔接的桥梁，这主要体现在两个方面。

——江海直达运输。由于内河航运中心具备优越的航道条件和相对集中的运输需求，所以往往能够为江海直达运输提供发展空间。

——江海联运。当所在河流的河口建有大型港口或国际航运中心时，内河运输往往成为它十分重要的集疏运方式。内河航运中心作为内陆地区的运输枢纽，也将成为江海联运体系的重要组成部分。

在国际集装箱运输网络中，内河航运中心往往既是所在区域的集装箱的集散中心，同时又是某一干线枢纽港的重要内陆喂给港。

在“一带一路”、“长江经济带战略部署”等政策影响下，内河航运需求将有大幅增长。内河航运中心迎来发展机遇。

天风证券 张君子