

2009 年中国大陆港口业：机遇与挑战并存

苏新刚 吴少华

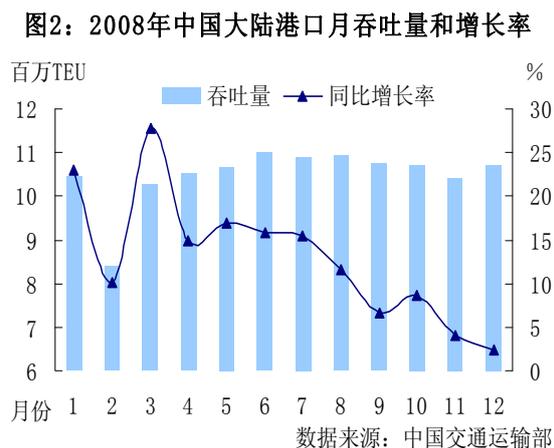
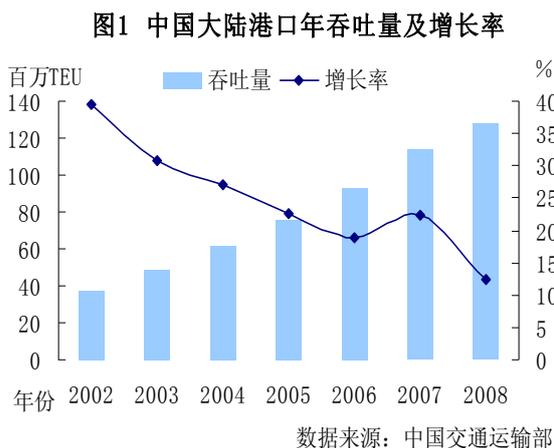
招商局集团有限公司

2008 年急剧变化的经营环境给中国大陆港口业带来严峻的挑战，集装箱吞吐量增长率落到了二十年来的低位。2009 年中国大陆的港口业形势仍然难以乐观，市场需求增长乏力，港口供过于求的局面加剧，但在中国经济保持增长和中国出口基础基本稳定的支持下，中国大陆的港口业将不会出现严重衰退。招商局集团是中国最大乃至全球领先的公共码头营运商，其港口码头分布于香港和大陆的主要大港，凭借所在区域的经济增长动力和对外商贸往来加深，未来的港口业务发展将保持平稳，而两岸关系的解冻，将为招商局集团的港口业务带来新的契机。

一、2008 年中国大陆港口业的运行呈现新特点

中国大陆的港口业与中国的经济、外贸密切相关，尤其是港口集装箱业务与出口的相关度大。2008 年中国内部遭遇雪灾地震等自然灾害和面临经济增长方式调整，外部受到国际次贷危机不断恶化、外需疲弱的影响，使经济和外贸增速减缓。国家统计局的数据显示，全年国内生产总值比上年增长 9.0%，为七年来的最低增长率；全年进出口比上年增长 17.8%，其中出口增长 17.2%，也皆为七年来的低位，若扣除价格、汇率等因素，全年的付运量实质增速已经下降到单位数；在年底，GDP 的增长更回落到 7% 以下，进出口均出现负增长。

受经济和外贸形势急剧变化的影响，港口吞吐量需求减速，企业经营环境转差。2009 年的集装箱吞吐量增长率下落到 12.4%左右，分月度看，增长率基本呈现逐月走低的状态，如图 1、图 2。不过，由于从年度看中国大陆港口仍处于正增长状态，全年集装箱吞吐量达到历史新高，为 1.28 亿标箱（TEU）左右。



2008 年中国大陆港口业的运行呈现以下七特点：

1. 吞吐能力供过于求情况严重。过去两三年港口建设投入达到高峰，地方政府建设港口的积极性高涨，令 2008 年有大量的新泊位竣工，其中相当部分是赶在年底完工，另一方面，需求增长却急剧减缓。初步估计全年连改造扩能在内，新增吞吐能力达到 2800 万 TEU，过剩能力达到 3100 万 TEU，相当于需求的 24%，皆创历史新高。

2. 港口集中化发生逆转。一改以前大港集中度不断提高的态势，2008 年的集中度出现下降。市场占有率变化情况为：比重最高的沪深两港之和下降了 5 个百分点至 38%左右；第三到第五大的广州宁波青岛之和约为 26%，略有下降；第六到第十大港上升近 2 个百分点至 19%左右，其余所有港口上升约 4 个百分点至 17%左右。

3. 外贸箱增长急剧放缓，内贸箱地位上升。主要受外需疲弱导致出口形势转差的影响，港口外贸箱业务增长率由年初的双位数急剧转变到年底的负增长，而内贸箱得益于内需增长的相对平稳，尽管下半

年增长也有放缓的情况。据统计，2008 年中国大陆主要集装箱码头的内贸箱吞吐量增长率约 30%左右，其比重由 2007 年的 19%上升到 2008 年的 23%。

4. 内河港口的吞吐量增长情况好于沿海。内河港口业务中内贸业务比重较高，加上基数低，行业进入门槛低，令内河吞吐量增速比沿海高出约 10 个百分点，比重从 2007 年的约 7%上升到 2008 年的 8%左右。

5. 环渤海港口群和西南港口群保持较高增长率。环渤海集装箱吞吐量增长率达到了 18%左右，主要原因是内贸箱比重和外贸近洋线比重较其它港口群高，受美国金融海啸的影响较少，更深层原因是制造业处于成长阶段、而目前吞吐量基数较低；西南的增长率也高达 19%左右，原因和环渤海类似，但它的基数更低。

6. 各港口群的龙头港如上海、深圳的增长率一般较低。这些港口侧重于外贸业务而受外围经济不景的影响较大，以及基数高受货源和疏港系统的制约较强。另一方面，周边较小港口在当地政府“以港兴市”政策和财力支持下，业务达到一定的规模后，借助于低成本和接近货源地的优势，截留原本流往大港的货源。初步统计，上海和深圳的吞吐量增长率分别只有 7%和 2%。

7. 港口企业经营业绩出现拐点。得益于业务量增长和年初的提价，港口企业的业绩在第二季达到顶峰，但第三季度，收入和利润的同比增长放缓，环比更是下降。第四季度情况更差。

二、2009 年中国港口业将出现低增长

2009 年，金融风暴对全球实体经济的负面影响进一步显现，未来的经济形势严峻，部分国家可能进入衰退。据国际货币基金组织 2009 年 1 月 28 日发布的《世界经济展望最新预测》，2009 年的世界经济增长预计将下降至 0.5%，这将是第二次世界大战以来的最低增长率，其中发达经济体的 GDP 将收缩 2%，中国的 GDP 增长将回落到 6.7%。

港口业是对经济波动较敏感的行业，因此 2009 年的形势并不乐观。但由于中国大陆的经济形势要比世界其他主要经济体好，中国大陆的港口业应该存在发展的机会。

1. 港口业低位增长

外需疲弱使占中国大陆港口集装箱吞吐量 70% 以上的外贸集装箱业务的形势较为严峻。首先是发达国家的 GDP 整体出现负增长，引发全球经济不景，外需减弱，加上美国过度消费的模式难以为继，而中国的出口又高度依赖这种模式，因此中国的出口受冲击较大。目前国际权威机构已经调低中国的出口。据《证券市场周刊》2009 年 2 月对国内外 25 家权威机构所作出的预测汇总，中国 2009 年全年出口预测的均值为 -1.87%，主要原因是受到金融海啸的重创，美国和欧洲对中国产品的需求大挫，这两大经济体是目前中国第一和第二大出口市场。

中国的投资和内部消费也受影响，致使港口业的内贸业务的增长也将减缓。外需疲弱，首先影响到与出口产业相关的生产、物流和投资，加上金融风暴所引起的信贷紧缩、负财富效应、消费投资信心下降等问题，进而影响中国的整体投资和消费。据中金公司的最新预测，2009 年中国的资本形成总额和最终消费支出额的实际增速分别为 8.7% 和 9.1%，回落 1.4 和 1 个百分点。

因此，受内外需求疲弱影响，中国大陆港口业将进入低增长周期，初步估计 2009 年中国大陆港口集装箱吞吐量整体增长率将下落到单位数，其中内贸集装箱业务应能保持双位数增长率，而外贸集装箱业务出现持平的可能性较大。

2. 供求矛盾进一步恶化，港口业者经营压力加大

港口市场一方面是需求疲软，另一方面，能力供给继续增加。去年底新增的吞吐能力，加上今年有新的码头继续投产，将直接加剧 2009 年港口市场的供求矛盾。从事外贸的港口业者由于外贸业务增长情况更差，所面临的竞争压力会较大和较直接；新投资建设项目或者行业的新进入者因缺乏先发优势，会面临更大的经营压力。

市场竞争加剧使港口企业面临费率下调的风险。另外，航运公司的经营困难也会从客户方面给予港口经营者压力，因为航运公司也面临需求疲弱和供大于求的市场形势而对码头费率更加敏感。我们认为，鉴于码头的规模效应和地域特征，加上大型港口企业对竞争与合作的认识，港口的费率出现大幅直接下调的可能性不大，取而代之的是港口企业在同一费率水平上提高服务水准。

经营困难将使港口业的整体效益继续下降、企业的财务状况转差。一些港口企业自身产生的现金流将难以满足需要，因此对外部资金的需求会加大，但银行在这样的形势下不敢轻易放松信贷，加上资本市场不景以及由此引起的资产估值低水平可能会持续一段时间，这样的金融环境下港口企业无论是股权融资还是债务融资，都面临着融资计划难以实现或成本过高的问题，因此，部分负债率高、现金流状况差或者规模较小的企业面临的压力尤其大。

3. 2009 年将是挑战和机遇并存的一年

文献资料显示，金融市场波动对实体经济的传导期为 3-6 个月，一国经济波动向它国转移也大约在 3-6 个月后达到高峰。欧日的市场开放度高，受美国的影响快，中国市场开放度相对较低，受美国的影响要慢些。据此估计，此波美国金融海啸向中国港口业的传导，其全面影响将在 2009 年出现。

不过在最困难的时候，中国的港口业仍不致于进入严重衰退。原因一是次贷危机以及引发的金融海啸的起因来源于金融业的问题，对财富和奢侈品的影响大，对生产和生活的必需品也有影响，但要小些。目前受风暴影响较严重的是发达国家，他们是财富型经济并且财富的分布已经全球化，其财富的缩水对经常性的收入和消费有影响，但不会太大；二是最重要的，就是中国将致力于保持经济约 8% 的增长，中国出口以生活必需品为主，这为中国大陆的港口业的稳定奠定基础。

中国的 4 万亿元刺激经济增长措施、积极财政政策和适度宽松的货币政策，以及其他各国的救市措施，其效果已开始显现，预计下半年效果会更明显，这将刺激港口的需求。其他的正面因素包括：中国

内贸业务的比重不断上升，其较高的增长率对整体增长的贡献增大；港口业建设的热潮将受到抑制，新的投入将减少，在建项目也有放缓进度的趋势，这将减少未来港口业新增能力的供给。因此，我们预计2009年下半年的吞吐量增长情况会好于上半年。

变化的经营环境给港口和港口企业的竞争力提出新考验。优秀者将从中找到降低成本、变换发展节奏、调整盈利模式从而提高盈利能力的机会。2009年的经营环境也为港口企业创造相互合作的动力和条件。

三、招商局集团港口业务应对挑战的策略措施

招商局集团是中国最大公共码头营运商，也是全球领先的公共码头营运商之一，其港口业务以集装箱业务为主。旗下的码头分布在香港和中国内地的主要大港，包括香港、深圳、上海、宁波、厦门、青岛、天津、湛江等港口。目前全国性港口网络布局已经形成，并开始进军海外市场，着手投资越南的港口。

在香港上市的招商局国际有限公司是招商局集团经营和发展港口业务的平台，它是香港恒生指数成份股。以吞吐量或者净利润计，招商局国际与和黄港口、新加坡港务集团、杜拜港口世界、马士基港口一起，同属全球前五大港口营运商。2008年全年，招商局集团港口业务的吞吐量和利润取得了平稳增长。

2009年的经营环境也会给招商局集团的港口业务带来新的挑战，但招商局集团仍然有信心其港口业务继续平稳发展。首先，招商局集团重点开拓经济发展情况相对较好的中国大陆，旗下的港口又是内地经济发达区域的龙头大港，这为招商局集团港口业务的发展和熨平业务波动奠定坚实的基础；其次，招商局集团长期经营港口业务，巩固业已形成的先发优势、网络优势和规模优势，为自身继续提高竞争力创造条件；第三，招商局集团坚持稳健经营的思想，注重提升战略管理能力，这得到资本市场认可，融资能力因此而提高，如2008年招商

局国际就成功发行两批共计 5 亿美元的债券，增强了自身的资金实力；第四，及时调整投资节奏，推迟部分资本开支项目，并成功出售油漆等非核心资产，从而强化自身的港口核心业务和抗风险能力；第五，收购成熟资产，例如继去年收购宁波港务集团部分股权后，今年 2 月份，招商局国际斥资 1.84 亿元，增持内地上市公司深圳赤湾港航有限公司 3.9% 的权益，这些举措既能提高自身的盈利水平，又能发展业务和提升竞争力；第六，在运营上下功夫，包括节约成本，通过驳船网络、海铁联营的方式开拓货源地，发展海运物流、建设保税港区以提升服务质量等等。

近来海峡两岸关系解冻，为招商局集团的港口业务带来新的机会。招商局集团的历史渊源和业务地位为两岸商务往来提供良好的条件。招商局集团和台湾的港口和航运企业的关系源远流长，近年来在业务上又建立了良好关系。目前两岸已经开放海上直航，大陆 63 家港口和台湾 11 家港口被列为直航港口，招商局集团在内地投资的所有港口都列在其中，而且，招商局集团旗下的深圳蛇口集装箱码头（SCT）已经开通了两岸直航，首个货运班轮——中海集团“新非洲”从台湾高雄港启航后，成功靠泊了 SCT。我们预期，随着两岸关系的继续改善，招商局集团的两岸业务将取得更大的进展。

（2009 年 2 月 19 日）