



国内食糖贸易港口物流介绍

一德期货 李晓威

20200526

FIRST
FUTURES

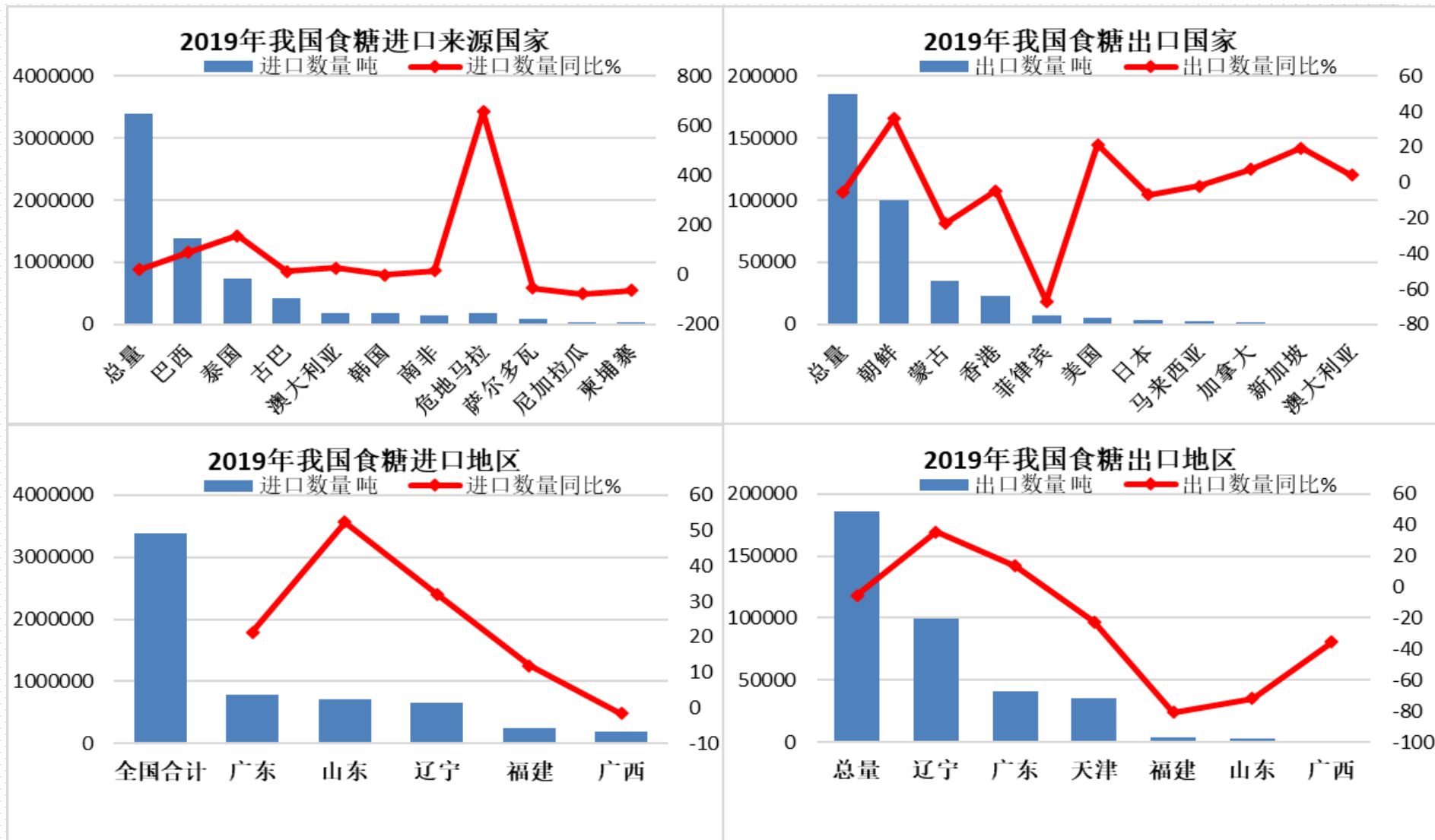


一诺千金·德厚载富

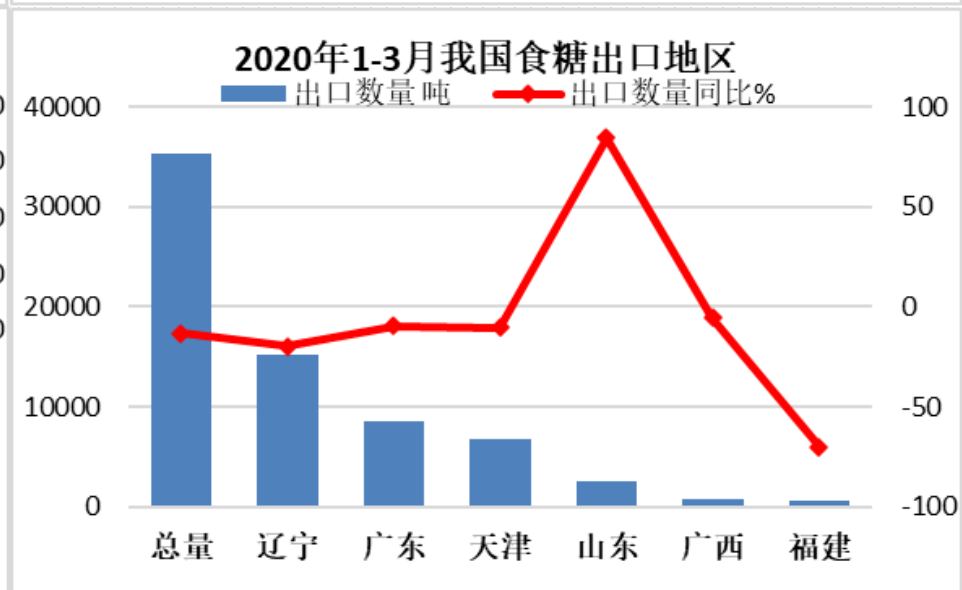
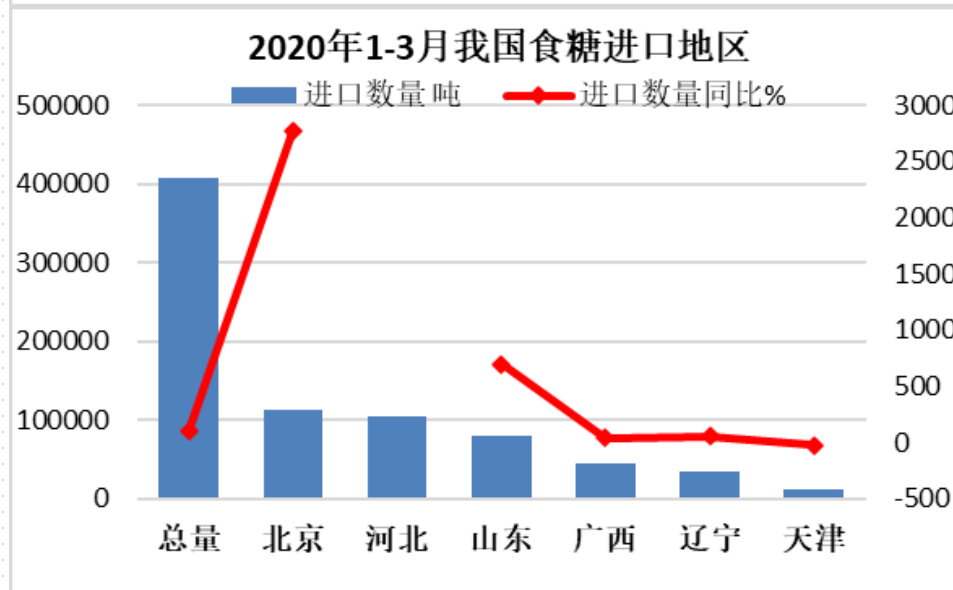
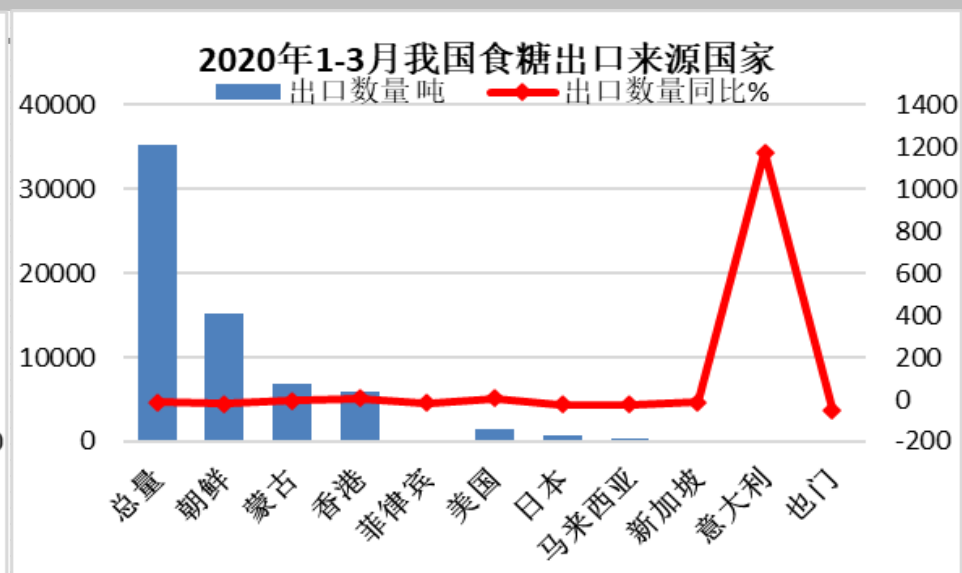
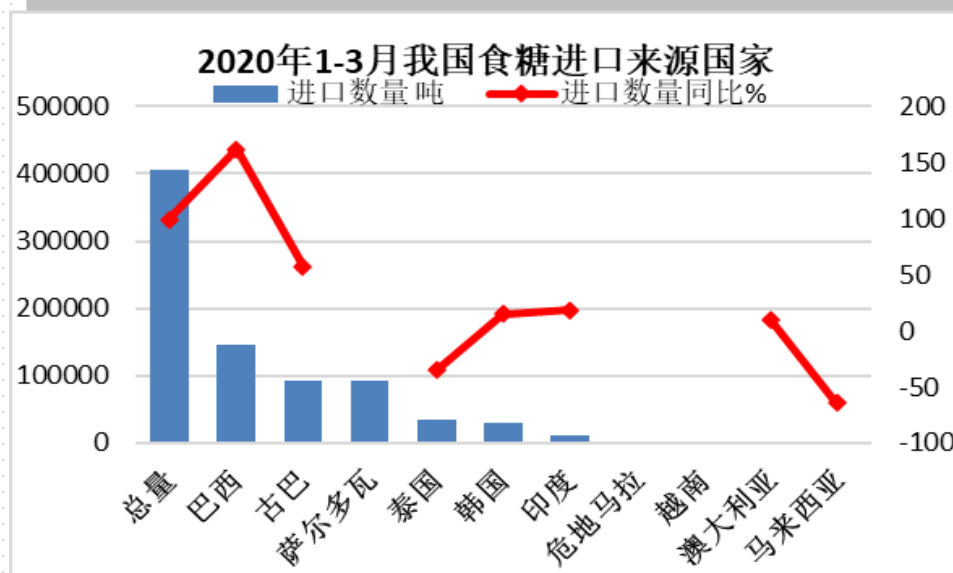
CONTENTS

- 一、食糖进口
- 二、港口分类
- 三、发展历程
- 四、主要港口
- 五、港口运营
- 六、港口整合

一、我国食糖进出口



一、我国食糖进出口



▶ 一、我国食糖进出口

- 进口糖关税：85%下降至50%，成本大降，数量大增，压力陡增！
- 风险：空单主力优势明显大于多单主力，交易所提保护板！

原糖	1999年	2000年	2001年	2002年	2003年	2004年至 2017.5.22	2017.5.22 2020.5.21	2020.5. 22开始
配额（万吨）	160	168	168	176.4	185.2	194.5	194.5	194.5
配额内关税 （%）	20	20	20	20	20	15	15	15
配额外关税 （%）	76	73.7	71.6	65.9	58	50	50+ 45/40/35	50

▶ 二、我国港口分类



《中国沿海港口布局规划》

▶ 二、我国港口分类

➤ 五大港口群：

环渤海港口群、长江三角洲港口群、东南沿海港口群、珠江三角洲港口群和西南沿海港口群；

➤ 八大运输系统：

煤炭、石油、铁矿石、集装箱、粮食、商品汽车、陆岛滚装和旅客运输等。

▶ 二、我国港口分类

- **中转型**：通常因地理优势突出不可替代；
- **腹地型**：经营的码头主要集中在单一港口，经济腹地强大，交通网络发达；
- **复合型**：通常既有较好的经济腹地，又有优越的地理位置和区域强大影响力。

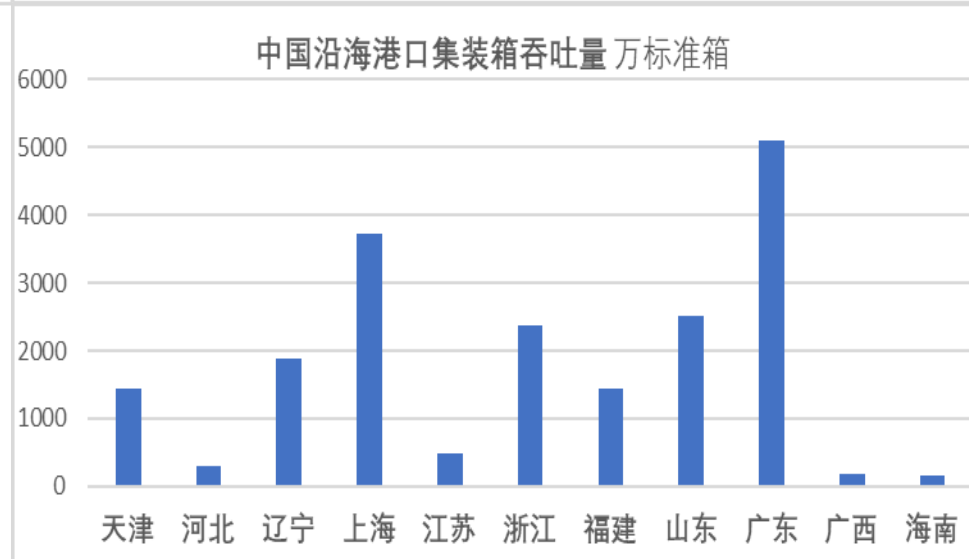
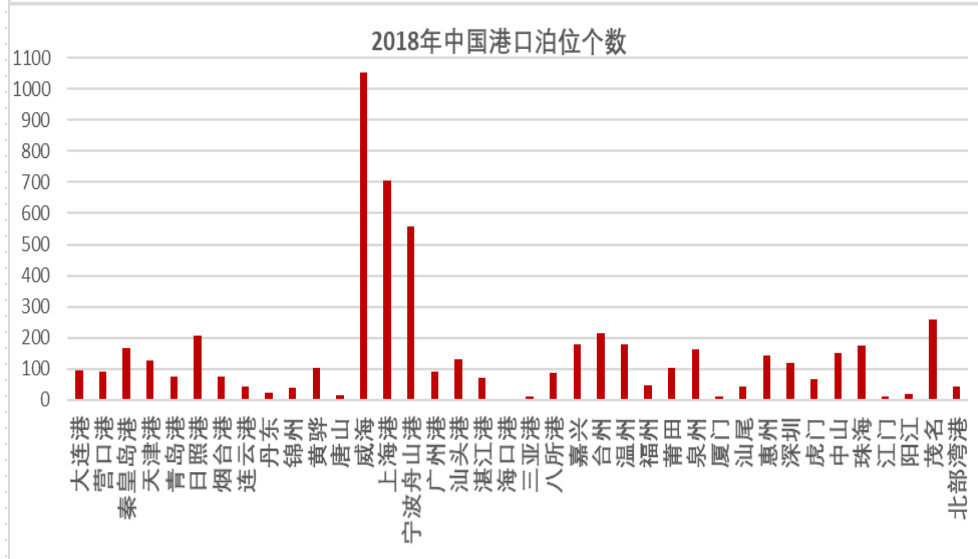
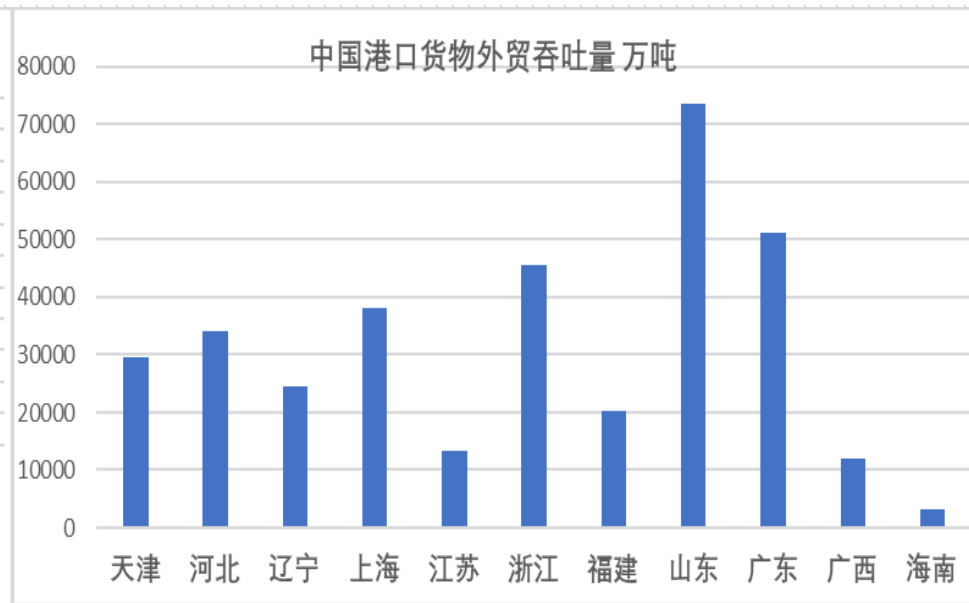
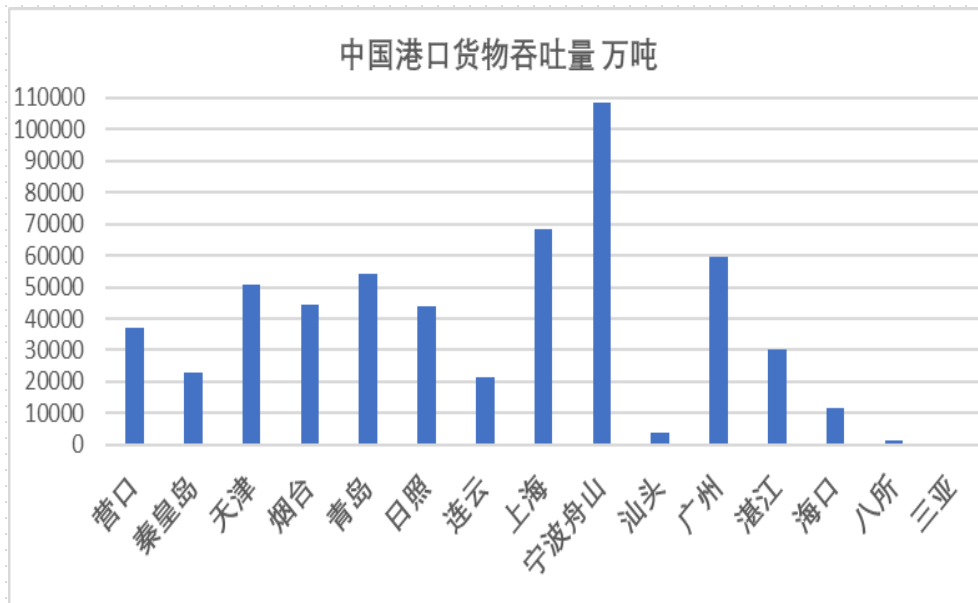
优良的港口通常不冻不淤、深水（深水港大于15米）、风浪小，我国沿海主要港口全球布局较少，大多为腹地型。

标准包括：港口的基础设施和配套设施、货物吞吐量、装卸通关效率、运转效率、集疏能力、停靠能力、运营成本和利润、腹地经济、外贸倾向、金融能力和周边港口竞争等。

▶ 三、我国港口发展历程

- **四个阶段：起步期、高速增长期、成熟期和成熟后期。**
- **起步期：**改革开放以后我国的港口才开始起步，并于90年代末进入快速发展期。97年亚洲金融危机期间吞吐量增速一度迅速下滑；
- **高速增长期：**99年亚洲地区经济复苏，中国港口发展速度增快，加入WTO前后中国港口进入持续的高速增长阶段；
- **成熟期：**04年中国加入WOT落地，港口增速见顶，发展增速下滑，从04年的24%下滑至09年的8%，虽然增速降低，但平均每年增速都在两位数；
- **成熟后期：**09年后受全球量化宽松、中国四万亿财政政策等影响，中国港口进入成熟后期发展阶段，2010年增速反弹至14%，但此后增速逐年下滑，2015年仅增长1%，此后至今维持小幅增长的格局中。
- **改革：**2014年开始，区域港口之间竞争的矛盾愈加突出，大规模的港口整合也就应运而生。

四、主要港口



▶ 四、主要港口—环渤海港口群



- **环渤海港口群：**由辽宁、津冀和山东沿海港口群组成，辐射北方沿海和东北华北部内陆地区；
- **辽宁沿海港口群：**以大连港和营口港为主，其次为丹东港和锦州港，主要服务于东北三省和内蒙古东部地区。大连和营口港主要布局大型、专业化的石油，特别是原油及其储备等产业；
- **津冀沿海港口群：**以天津港和秦皇岛港为主，包括京唐港、曹妃甸港和黄骅，主要辐射京津、华北及其西向延伸的部分内陆地区。
- **山东沿海港口群：**包括青港岛、烟台港、日照港和威海等，主要辐射山东半岛及其西向延伸的部分内陆地区。

▶ 四、主要港口—环渤海港口群

- **环渤海港口群：**由辽宁沿海港口群、津冀沿海港口群和山东沿海港口群组成。
- **大连港：**在渤海湾的入口，冻期两个月，水深8-18米，相对于营口港冻期短，水深，且国际影响力更强，外贸较营口港更多。原油、成品油、液化工在东北亚领先，煤炭集装箱也是一大支柱。
- **营口港：**冻期三个月，水深8-12米，非深水港，单行航道，有较大风浪。营口港综合性比较强，煤炭、铁矿石和集装箱都较多，集疏能力更好。
- **天津港：**是北方第一大综合性港口，世界航道等级最高的人工深水港，冻期三个月，淤泥重，深水港，最深可达21米。货物吞吐量在北方遥遥领先，部分煤炭和钢铁被周边港口分流，集装箱业务上远超秦皇岛、唐山、黄骅港。

▶ 四、主要港口—环渤海港口群

- **环渤海港口群：**由辽宁沿海港口群、津冀沿海港口群和山东沿海港口群组成。
- **唐山港：**包括曹妃甸和京唐港，曹妃甸主要装卸散杂货为主，京唐主要是以煤炭和集装箱为主。
- **青岛港：**地理环境优越，深水港，水深12-21米，外贸占一半左右，青岛港是晋中煤炭和胜利油田的主要出海港，尤其是在原油上优势比较强。
- **日照港：**不淤不冻，水深平均13米，不是深水港，有大风，年正常作业天数保持在300天以上，作业装卸等运转效率高。日照石臼港区，是深水良港，业内素有“南有北仑，北有石臼”的美誉。日照港以内贸为主，占七成左右，连云港外贸性更大，占60%。日照港和连云港有大量的交叉腹地，也被称为亚欧大陆桥的出海双子星，又属于不同的省份，因此竞争性更加明显。

▶ 四、主要港口—长江三角洲港口群



▶ 长江三角洲港口群：

以华东地区的上海港、宁波港、连云港为主，包括下游的苏州港、南京港、南通港、镇江港、嘉兴港、温州港、台州港，辐射长江三角洲以及长江沿线地区的经济社会发展。

▶ 四、主要港口—长江三角洲港口群

- **长江三角洲港口群：**以华东地区的上海港、宁波港、连云港为主，包括下游的苏州港、南京港、南通港、镇江港、嘉兴港、温州港、台州港，辐射长江三角洲以及长江沿线地区的经济社会发展。
- **上海港：**水深小于16米，有淤泥，上海港口在金融实力，信息化程度和城市的国际影响力方面优势更大。主要包括集装箱、煤炭、钢材和机械。
- **宁波舟山港：**水深小于30米，几乎无淤泥，有北仑、舟山超级深水码头，货源绝大部分来自于浙江省，主要包括集装箱、矿石、钢材、液化工品、煤炭和原油。宁波实现海铁联运，公路运输也较为便捷，宁波港在装卸效率方面是中国第一，自然条件好，所以成本更具优势。
- **连云港：**自然条件一般，有淤泥，平均水深只有10米，疏浚成本高，冬季偶尔还会有薄冰，不过不影响作业，风浪小于日照。连云港腹地主要是苏北，安徽，再往西的地区。辐射的经济发展规模好于日照和青岛腹地。
- **苏州港：**地处长江入海口的咽喉地带，原三个港口相应成为苏州港张家港港区、常熟港区和太仓港区。背靠经济发达的苏、锡、常地区，东南紧邻上海，最重要的集装箱干线港之一，是长江三角洲对外开放的重要依托。

▶ 四、主要港口—东南沿海港口群



▶ 东南沿海港口群：

主要以华南地区的
厦门港和福州港为主，
包括泉州港和莆田港，
辐射福建省和江西等内
陆省份部分地区和对台
“三通” 的需要。

▶ 四、主要港口—东南沿海港口群

- **东南沿海港口群：**主要以华南地区的厦门港和福州港为主，包括泉州港和莆田港，辐射福建省和江西等内陆省份部分地区和对台“三通”的需要。
- **厦门港：**水深最多17米，位于九龙江入海口，面向东海，濒临台湾海峡，与台湾、澎湖列岛隔水相望，为我国东南海疆之要津，入闽之门户。散杂货方面没有优势，但港集疏能力更好，在区域内集装箱吞吐能力高，腹地经济方面在区域内有优势。
- **福州港：**是对厦门港很大分流，散杂货只能集中在福建和江西南部，有很多温州集装箱走福州港的宁德港区，江西北部会走宁波舟山港。
- **湄洲湾：**由泉州和莆田两个城市把持，实行一湾两制，北岸为莆田港口，南岸为泉州港，80年代中央曾经规划了四大枢纽深水港，大连大窑湾、深圳盐田、宁波北仑、湄洲湾。地理条件优势突出，常年不冻不深浪小，湄洲湾长期由泉州和莆田两个城市实行一湾两制，合作较少，内部纷争较多，导致泉州港一直落后于厦门港，08年前后才统一。

▶ 四、主要港口—珠江三角洲港口群



▶ 珠江三角洲港口群：

由位于粤东和珠江三角洲地区港口组成，依托香港国际金融和航运中心的优势低位，以广州港、深圳港、珠海港和汕头港为主，包括惠州港、虎门（东莞）港和茂名港，辐射华南和西南部分地区，对于广东和内陆地区以及与港澳地区的交互有重要作用。

▶ 四、主要港口—珠江三角洲港口群

- **珠江三角洲港口群**：由位于粤东和珠江三角洲地区港口组成以广州港、深圳港、珠海港和汕头港为主，包括惠州港、虎门（东莞）港和茂名港，辐射华南和西南部分地区。
- **广州港**：分五个港区，其中黄埔港是老牌主力，南沙港区则是新进主力，主要发展集装箱，货源主要是原材料、大宗商品。广州港成本更低，低价战略，水上集疏能力更强，离经济腹地更近。
- **深圳港**：分为八个港区，包括盐田、赤湾、蛇口等。深圳港信息化程度更高，基础设施更好，港集疏条件更好，深圳港对香港港还是有很强的依赖性，深圳港的外界环境有经济腹地西迁内迁和珠三角中心港口竞争激烈的严重影响。
- **珠海港**：有一定淤泥，地理位置比较好，是珠三角门户，适合做中转码头，可有几处深水，集疏能力不错。
- **虎门港**：惠州港离珠三角斗争中心较远，独立性较强。盐田港没有淤泥，以集装箱为主，赤湾港算是水比较深，但还不是深水港，淤泥情况比较好，总体地理条件不如盐田港。赤湾港区收到珠三角港口激烈竞争的影响，发展遇到一定阻力，盐田港相对较好，但是也不算乐观。

▶ 四、主要港口—西南沿海港口群



➤ 西南沿海港口群：

由粤西、广西沿海和海南沿海组成，以湛江港、防城港和海口港为主，以及北海港和钦州港，辐射西部地区开发和海南省与岛外的物资交流。

▶ 四、主要港口—西南沿海港口群

- **西南沿海港口群：**由粤西、广西沿海和海南沿海组成，以湛江港、防城港和海口港为主，以及北海港和钦州港，辐射西部地区开发和海南省与岛外的物资交流。
- **湛江港：**旧称“广州湾”，是粤西和环北部湾地最大的天然深水良港，素以“大、深、阔、掩护好”名，主要有拥有霞山港区、调顺岛港区、宝满港区和东海岛港区，湛江港毗连海南所属口岸的航线有6条，首要连通海南的洋浦港、海口港。
- **防城港：**深水良港，是北部湾畔唯一的全海景生态海湾城市，不於，深水，水陆域开阔，被誉为“西南门户、边陲明珠”，是链接中国—东盟、服务西部的物流大平台。
- **海口港：**（即秀英港）是交通部管辖的港口，而海口新港（即原海口港）是广东省航运局管辖的近海航运港口。海南省的经济是岛屿型经济，对外依赖性强，物资进出和对外贸易的主要方式是海运，约98%的进出岛货物通过海运完成。

▶ 五、我国港口的运营

- ▶ **集装箱港口的评判标准：**港口的设施与条件，尤其是水深，若水深不够则大型船只无法停靠。其次，经济腹地和地理位置也非常关键，最后是港口作业效率和港口收费等配套设施。
- ▶ **集装箱吞吐量：**环渤海、长三角和珠三角是重要的进出口贸易港，集装箱数量都比较多，其中长三角依附外贸经济发达和进出口贸易大的优势集装箱吞吐量略领先。
- ▶ **干散货：**主要包括煤炭、金属矿石等，占全球总干散货运输量的一半左右，其他为粮食，钢材，化肥等。
- ▶ 我国有五个有名的深水港，分别为盐田港区（属深圳港）、北仑港（属宁波舟山）、湄洲湾港、大窑湾港区（属大连港）、曹妃甸港区（属唐山港）。

▶ 五、我国港口的运营

- **干散货：**环渤海地区钢铁和煤炭产能最大，干散货的运输优势领先较多，其中的青岛港和黄骅港都是重要的专用煤炭港口，优势可见一斑。其次是长三角地区。珠三角因为重工业企业较少，产量和产能优势不高，干散货吞吐量较少。
- **金属矿石：**长三角港口吞吐量最高，其次为环渤海地区，长三角区域港口是我国金属矿石吞吐量最大的区域，长江沿线众多的金属冶炼工业；
- **油品：**占总体港口吞吐量较小。环渤海附近炼油厂较多，且部分地区也是中国石油战略储备之一，所以环渤海油品吞吐量高于其他地区，珠三角油品吞吐量相对较少。

▶ 五、我国港口的运营

➤ 港口盈利模式：

主要包括装卸费和其它费用，其中货物装卸费是港口最主要的收入来源。2016年至2021年，港口收费包括实行政府定价、政府指导价和市场调节价的经营服务性收费，其中装卸费完全放开，由市场调节。

- **政府定价的部分：**包括货物港务费、港口设施保安费、国内客运和旅游船舶港口作业费。
- **政府指导价部分：**包括引航（移泊）费、拖轮费、停泊费、驳船取送费、特殊平舱费 和围油栏使用费。
- **市场调节费用：**包括港口作业包干费（即装卸费）、堆存保管费、库场使用费，以及提供船舶服务的供水（物料）服务费、供油（气）服务费、供电服务费、垃圾接收处理 服务费、污油水接收处理服务费。

▶ 六、我国港口的整合

- ▶ 按照国际标准，200 km 以内不应有同等规模的港口，而我国沿海地区平均 50 km 就有 1 个 1000 吨级以上规模的港口。
- ▶ **环渤海港口群总体产能利用率低，尤其干散货码头产能过剩严重；**
- ▶ **长三角和珠三角港口群投资较合理，产能利用率和盈利能力相对健康；**
- ▶ **长三角和珠三角因吞吐量增速较快和相对合理的投资计划投资周转率较高；**
- ▶ **西南沿海地区投资超前但仍处于快速发展阶段。**

2014 年开始，区域港口之间竞争的矛盾愈加突出，大规模的港口整合也就应运而生。供给侧改革从供给端入手，通过推动区域内部和区域之间的港口整合，实现港口资源的有效配置，有效减少恶性竞争。同时，转变经济增长方式，拓展物流、贸易、金融等产业链上下游的融合，实现从单一码头装卸商向现代综合物流服务商转型。

欢迎关注我们



官方微信



官方微博

一德，
与你共成长

THANKS FOR WATCHING

4007-008-365