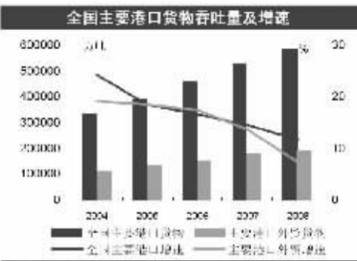


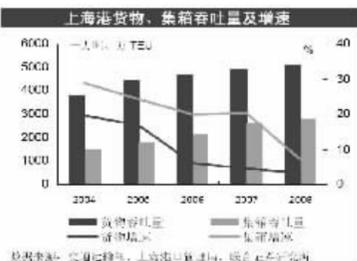
2008年12月全国货物吞吐量形势开始好转



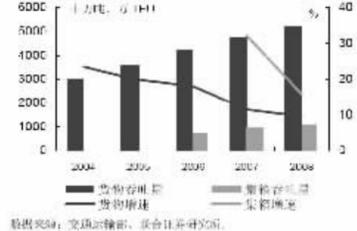
2008年12月集装箱吞吐量环比出现增长



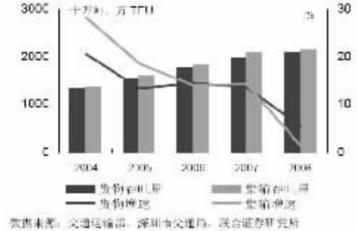
主要港口吞吐量变化趋势



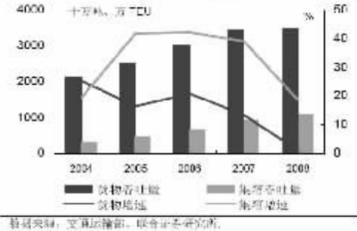
宁波-舟山港货物吞吐量及增速



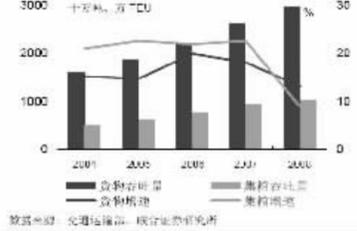
深圳港货物吞吐量及增速



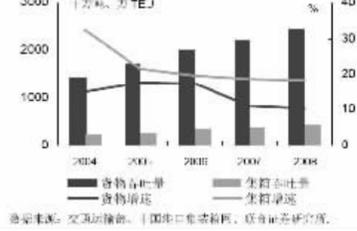
广州港货物吞吐量及增速



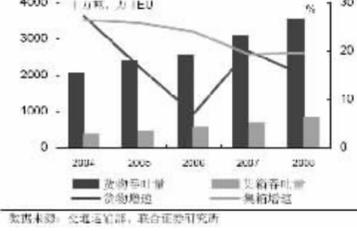
青岛港货物吞吐量及增速



大连港货物吞吐量及增速



天津港货物吞吐量及增速



# 惊涛拍岸 中国航运生态链春风不度

证券时报记者 仁际宇 余胜良

在深圳盐田区工作的小孙最近发现,逐渐增高的集装箱堆很明显地挡住了他的视野,这让小孙直犯嘀咕,“不是说金融危机吗?怎么还有那么多集装箱外运呀!”

其实,集装箱的堆放有严格的限制和规定,在盐田港,装有货物的集装箱最高不能超过4层。而为了节省土地,空的集装箱可以最高堆放7层甚至8层。由于中国堆场价格相对便宜,世界各地不少闲置的集装箱就来到中国。小孙所看到的变化,并不是港口复苏的征兆,恰恰相反,它是航运业进入低谷的明证。

### 空箱云集 装卸业务骤降

以前是港里面的集装箱多,现在是港外面的多。“在港口工作的周先生解释说,堆在外面的空箱,空箱越多,就说明生意越差,以前生意好的时候,港里面堆满了等待发运的集装箱。

2月11日中午,深圳蛇口港集装箱码头有限公司(SCT)进港口的小卖部旁边,周先生和他的朋友一边喝着啤酒一边闲聊。小卖部老板杨女士也感受到货运行情的转变,从去年10月份开始,我的生意就越来越差,以前每天能卖到400多,现在只能卖200元左右。”小卖部里只销售一些饮料和小食品。由于地处偏僻,客人多是来往港口的货车司机和港口工作人员。

记者在门口还碰到一个负责堆放集装箱的工作人员,他介绍,招商港务已经十多天没有一条大船来了,SCT最近来船也有所减少,从以前的每天5-6条船减少到4条。和蛇口港相邻的赤湾港,经营情况也同样受到影响。在赤湾港口,记者发现,港口货栈堆满了化肥,来往车辆并不多,有几辆货车正将化肥分装给小货船运往其他地方。

放在港口,一直没有卖出去,装卸队的工作也就一直不多。

### 航运巨头遭遇利润挤压

作为港口的下游企业,轮船公司的经营状况直接反映了港口的运营现实。由于深圳是华南地区的主要港口,因此很多世界级的轮船公司云集于此。记者在长荣海运深圳办事处看到,打单、报关等窗口并没有什么客户,在大约5分钟的时间里,只有一个客户前来办事。而马士基在深圳的办公室也没有太多客户光顾。

达飞轮船(中国)有限公司深圳分公司销售代表黎德浓告诉记者:我们目前的工作压力很大,每天都会接到客户要求降低运价电话。”据悉,国内海运集装箱货运量的减少是从2008年国庆节之后开始并一直持续到现在。目前,货运量跟往年比较大减少了30%到40%,而达飞公司停靠深圳港口船只大约在25条/周左右,最高峰的时候大概是28至27条/周。

从数量上来看,达飞轮船停靠深圳的船舶数量减少并不显著,黎德浓告诉记者:我们现在采取的措施包括停止租赁船舶的租约,只用自己的船来维持运输;与其他船运公司在相同的航线上进行合并,以减少班次。”

目前,不少大型轮船公司都接受各种货运代理公司提供的业务,同时也与主要大客户保持着直接联系。最近一周以来,在这些轮船公司的直接客户中,除一些国外超市增加低端廉价产品进口而使得这部分货运量略微有所上升外,其他一些客户的货量则在下降。以欧洲航线为例,目前一标准箱货物运送到欧洲,运价已经从最高时期的1000美元下降到350美元至400美元。

联合证券的分析显示,2008年12



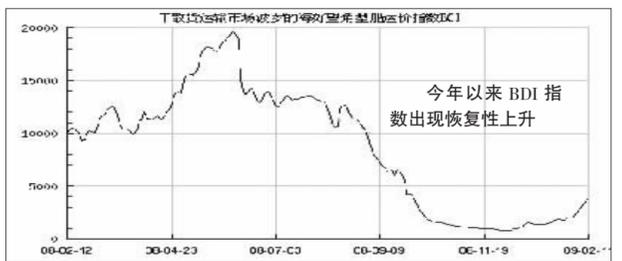
月一签,虽然也有要求修改运价的客户,但属于特殊情况。不过,随着需求下降,现在市场上已经开始大面积出现短期协议,这样的短期协议一般以一周、两周、一个月为周期,航运价格的波动达到了极限。

特别是年前,基本上都是一周一签。现在的利润率已经非常非常低了,几乎没有盈利空间,所以客户要求降价我们也无能为力,因为亏本生意我们是不能做的。”黎德浓说:我们对今年的前景仍然感到悲观,我认为货运量仍然有下滑的空间,但可能价格将企稳,因为已经到了成本边缘,没有下降余地了。”

### 拖车闲置 复苏期待下半年

价格体系的紊乱在一定程度上也在向下游企业扩散,深圳海诚明威货运有限公司是一家拥有40多辆拖车的中型拖车企业,而它们也正忍耐着低运价带来的痛苦。公司总经理陈海东告诉记者:现在做一单基本上不挣钱,如果计算折旧费用,那就是在亏损。”但是即使亏损,也不能不做。在海诚明威公司现有的40台拖车中,大约只有一半略多的货车在运行,货运量也下降约20%。

深圳目前拥有2.5万台港口拖车,700多家拖车企业,作为港口的配套行业,港口的冷暖它们也了然于胸。2008年的最后两个月,深圳港口拖车行业出现了大量公司无单可接的情况,有一部分司机于是提前回家过元旦和春节。就在运力供给下降的情况



出口增速下调,除了港口业务受影响,众多围绕进出口服务的物流公司和员工,也遭受考验。丁生在赤湾港做装卸工已经10年,我所在的五华队以前有100多人,现在很多人都走了,只剩下70多人,因为活不多,拿不上多少钱。”化肥和粮食运输是赤湾港的一个重要品种,去年大量化肥堆

# 信任危机乍现 物流公司慎选客户

证券时报记者 余胜良 仁际宇

物流业是深圳的四大支柱产业之一,在深圳港区附近,活跃着大大小小的众多物流公司,海运兴衰与他们的命运息息相关。航运危机,正使他们两极分化。一些实力较强的公司,生存日渐艰难。一些实力较弱的公司,则在危机中寻找日后壮大的契机。

深圳宝湾物流位于赤湾港大门口附近,是一家较大的物流仓储公司,公司工作人员表示,公司遭遇的情况和大多数物流公司相同:业务量下滑,收益下降,进出口分化较为明显,其中出口影响较大,进口受影响较小。

记者了解到,该物流公司隶属于深基地(B200053),早在去年上半年,该物流公司就受到出口下滑的影响,2008年上半年实现营业收入944万元,比2007年同期减少9.4%;实现净利润196万元,比2007年同期减少4.2%。由于受到出口市场不景气的影响,几家包仓客户陆续退仓。

在蛇口一家物流公司工作的张根容,则为年后工作发愁。他从佛山老家过完年刚刚回到公司,正在考虑换工作。他是公司的业务人员,日常的工作



就是穿梭在大大小小的制造企业之间,开发并与其他同行那里争夺客户,但是从去年底开始,不但没有新客户,以前的老客户还经常莫名其妙地消失。

张根容说:“一方面客户出口量小了,我们的单子变小,比如赛格三星,从我们这里出口的单子就萎缩了很多。此外,由于现在物流企业收益很低,很多客户还害怕我们突然倒闭,货

物无法追回,干脆终止和我们合作,去找那些更大更有保障的物流公司。”

客户挑选物流公司,物流公司也在挑选客户。

一家实力较强的物流公司老总表示,对那些找上门的企业,他们都不敢完全相信,因为是垫付款,害怕客户倒闭后账款无法收回。即使是老客户,如果老拖着不给钱,盈利情况不好,或者近期资金、财务、管理状况感觉有问题

下,被认为是旺季的年前时段,工作量也不尽人意。据了解,拖车公司在年前的运输旺季一般会忙一个半月左右,而今天只忙了10天。

陈海东说:今年我们不会再买新车了,以前我们每年都新增车辆,但今年市场太差,没有必要购买车辆了。如果市场没有好转的话,我们就要开始停驶老旧车辆,进一步减少运力。”

在往日拥挤的深盐路上,几乎看不到拖着集装箱的货车,而几条横跨深盐路的疏港专用路上也看不到高峰时期的货车长龙。大概一两分钟才能看到一辆货车蜿蜒于港区与堆场之间。

虽然还没有多少拖车公司正式宣布“封车”,但在深盐路边和停车场内已经停了不少闲置货车。目前,不少港口拖车公司由于生意没有多少赚头,老板在过完年之后并不急于回来开工。因此,也有不少拖车司机陷入了暂时失业的状态。在市场上,不少拖车公司以非常便宜的价格,就可以招到拖车司机和有经验的行政管理人员。

深圳鹏翔集装箱运输有限公司总经理林海红在接受记者采访时表示:我们最近刚刚收购了一家拖车公司,接过来是为未来的行业复苏储备实力。”但是谈到复苏,林海红也并不乐观:“有不少人认为可能下半年会有所复苏,但我觉得6、7月份竞争将达到白热化的程度,此后虽然市场有可能恢复,但不少公司恐怕都没有足够的资金来支持复苏的来临。根据我的经验,这是十年来最严重的危机。”

香港的老牌物流公司新兴机构1997年开始,先后在深圳蛇口及盐田发展物流仓储业务,经营出入口集装箱分装,仓储及中港货运等业务。新兴机构计划在盐田港保税物流园区投资2亿元,兴建占地3万平方米的物流中心,“目前正在建设中,预计年底投入使用。”新兴机构分析师陈楚鸿介绍,之所以未推迟工期,是因为对进口市场依然有信心,估计出口市场将会在今年触底反弹。

不过,物流行业特别是货运代理、短途运输等很难出现几家独大的局面,一方面是客户需要个性化服务,规模效应难以显现;另一方面,服务项目众多,难以统一,为一个大企业服务的物流公司就有很多家,因为一家公司很难提供所有服务。张根荣所在的公司麻雀虽小,五脏俱全,包括报关、陆运和海运都能做下来。

目前行业整合的情况还没有出现,是否会出现整合要在二季度才会显现。”深圳集装箱拖车运输协会会长、深圳赤湾货运有限公司总经理陈波介绍。他表示,物流行业是基础性行业,只要经济发展,物流行业就会存在,发展前景依然向好,目光长远的企业会考虑到行情好转之后的发展。

陈波介绍,目前有小范围的购并,也就是收购车辆,但是车辆整合风险大,车辆价格、业务是否能带过来都是问题。我个人认为,物流行业的整合不一定非要买公司,其实可以从整合业务、结算系统、信息平台入手。”

### 记者手记

#### 信心依旧在 抓紧搞基建

从在海港口卖冷饮的小老板,到码头上众多的店铺,再到分布在深圳各地的2.5万个拖车,还有众多物流行业从业人员,都在看着海港,盯着飘荡在海平面上的轮船。他们的生活,已和海洋息息相关。我国众多工厂生产的产品,最终消费地都在海洋另一端,他们的兴衰都通过物流业显示出来,物流业无疑就是国民经济发展的晴雨表。

今年首月,我国进出口总值为1418亿美元,同比下降29%。其中出口下降17.5%,进口下降43.1%。这是中国进出口连续第三个月下降,为十年来首次。业内人士指出,进口增长下降、贸易顺差增加并不是一个好信号。中国已经是国际上重要的一个原料加工基地,一些跨国公司选择在中国组装生产产品,很多进口数字最终转化为出口。进口加速萎缩,可能会为未来一段时间的出口带来压力。

但是物流企业并没有放缓投资,他们依然对发展前景保持信心。

据了解,深圳各港口也在抓紧基础设施建设,深圳蛇口港集装箱码头有限公司(SCT)正在抓紧建设九号泊位,预计将于2009年底投入使用。届时SCT的年最大处理能力将达到600多万标箱,盐田港也在扩建西港区码头。

最近,受益于钢铁有色等大宗商品需求开始逐步恢复,BDI指数出现强烈恢复性上升。光大证券分析师毛昂认为,中国政府刺激经济的措施效应已经开始显现,中国经济将继续保持快速发展的趋势,短期干散货运输一季度将逐步全面恢复正常运行水平,集装箱运输下降速度已经放缓,二季度将探底回升。

港口方面已经有所反应,受益国内需求增长,堆放在赤湾港的几十万吨化肥在逐渐消化,有进口商新进了3万多吨的挪威复合肥,使部分港口工人春节期间一直忙到大年初七。

(向南)