



招商局 國際有限公司
CHINA MERCHANTS HOLDINGS (INTERNATIONAL) COMPANY LIMITED



经济新常态下港口企业的创新突破

白景涛

2016年07月12日

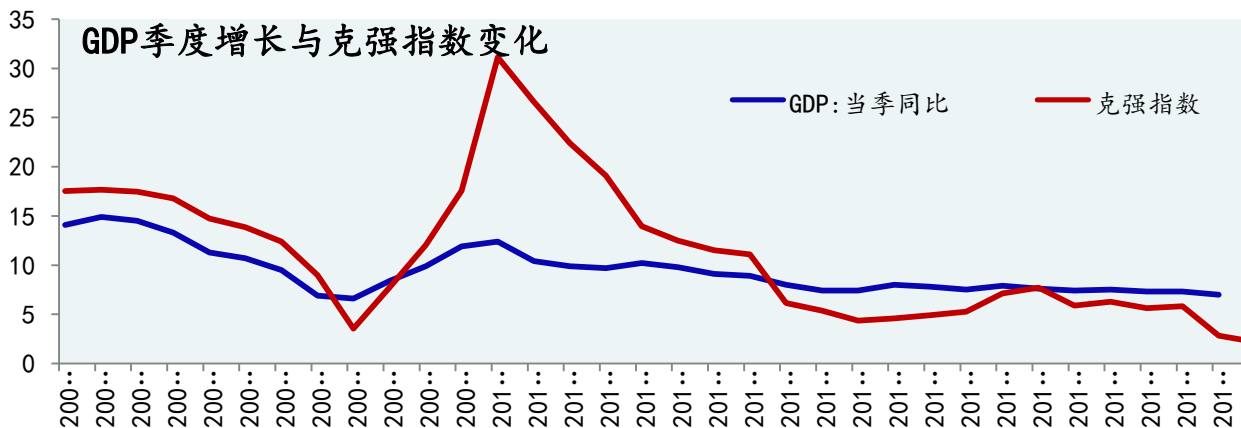
一、经济新常态下港口企业的经营环境

二、经济新常态下港口企业的创新需求

三、经济新常态下港口企业的创新策略

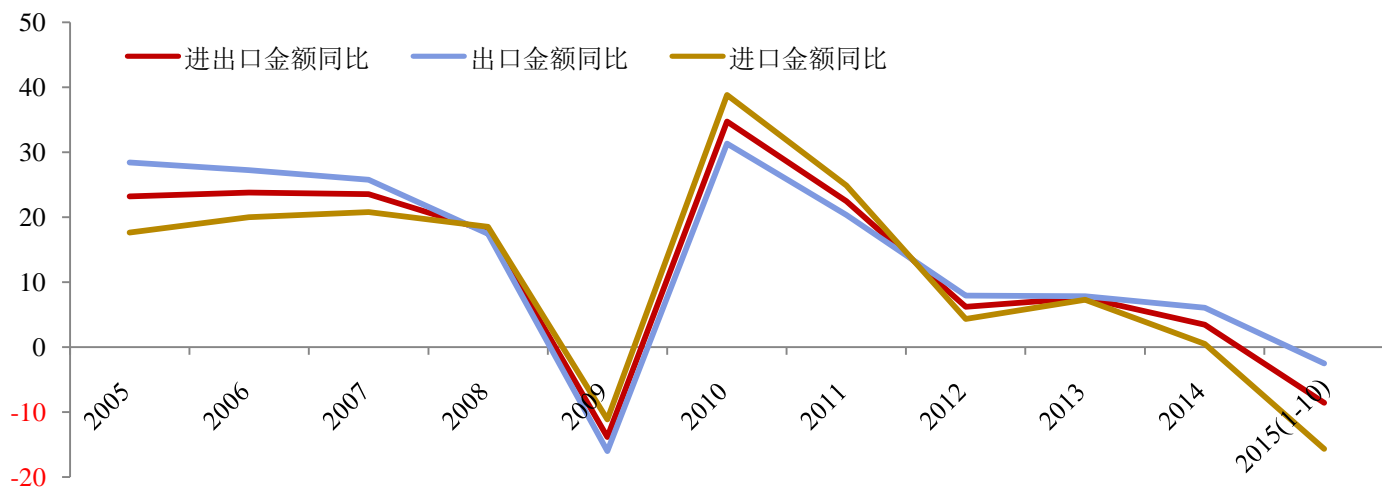
中国经济增长进入新常态

GDP增长进入“七上八下”的新时期，净出口对中国经济增长的贡献降低甚至为负，通过在国内投资很难再创造GDP增长的奇迹，中国经济需要在促进内需、创新增长与海外发展中寻找出路。



- 近年来中国经济增长放缓，并有持续下行的趋势，但在世界范围内仍属于中高速增长

- 中国进出口增长放缓，甚至为负，以外贸集装箱业务产生重大影响。



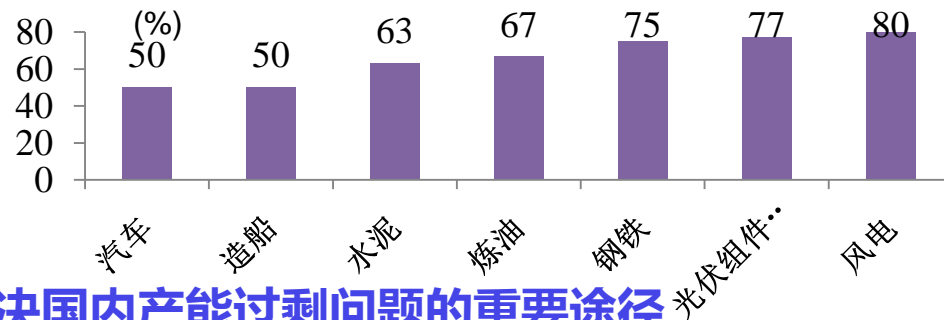
商品供给侧：产业升级伴随产能过剩，集装箱生成率下降

中国分行业产能利用率普遍偏低

制造业：大部分产能利用率低于80%，而一般认为，产能利用率在79%至83%区间属于产需合理配比

轻纺工业：面临全球需求萎缩、成本上升、内需转型、消费升级等压力

中国分行业产能利用率 %



与经济增长较快的新兴经济体合作，是解决国内产能过剩问题的重要途径

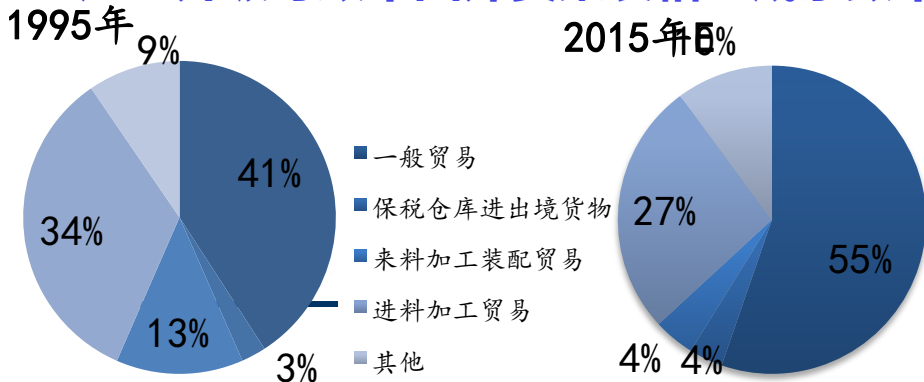
中低端制造业分流

- 日本对华投资减少，对东盟投资是对华投资的2.6倍
- 淡水河谷业务中心从中国逐渐移至欧洲
- 微软计划关停东莞和北京的诺基亚工厂，迁往越南
- 优衣库、耐克、富士康、船井电机、歌乐、三星等企业也纷纷在东南亚和印度开设新厂

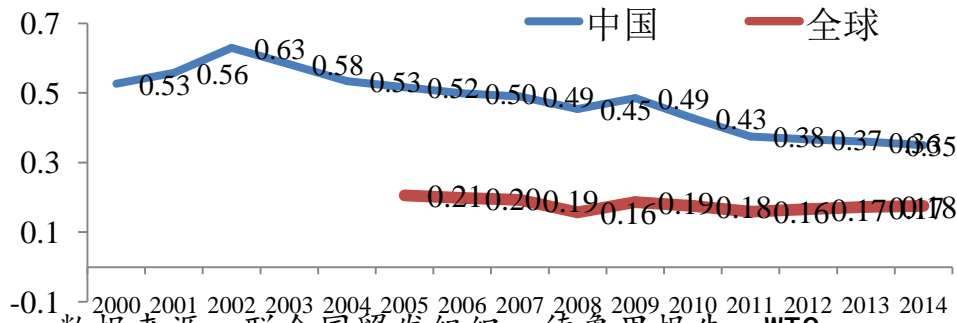
高端制造业回流

- 2014年通用汽车把国际运营总部从上海转到新加坡
- 部分外资房地产企业减产，松下、日本大金、夏普、TDK均计划将制造基地回迁日本本土
- 美国、欧盟启动“再工业化”计划、德国实施工业4.0战略

产业升级导致中国外贸集装箱生成系数不断下降



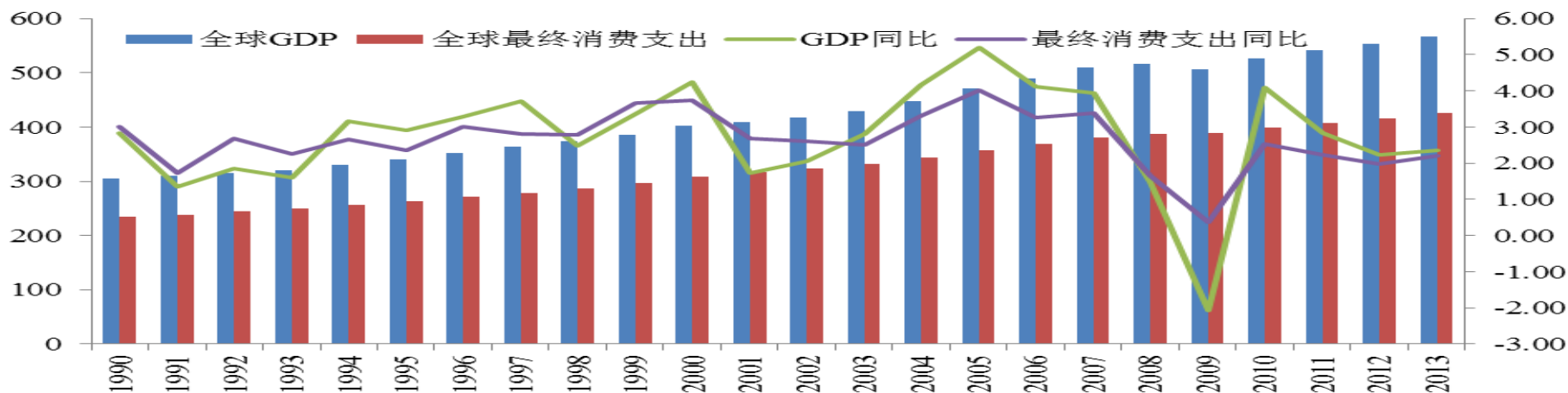
亿美元贸易额集装箱生成量 单位：万TEU/亿美元



数据来源：联合国贸发组织，德鲁里报告、WTO

商品需求侧：市场增长放缓，集中度下降，进口成为亮点

全球最终消费支出增长放缓，全球范围内存在



中国世界工厂-服务全球77亿人，中国消费品进口--服务13亿人；由中国国内市场增长带来的货物进口，难以弥补全球市场低迷带来的出口损失。

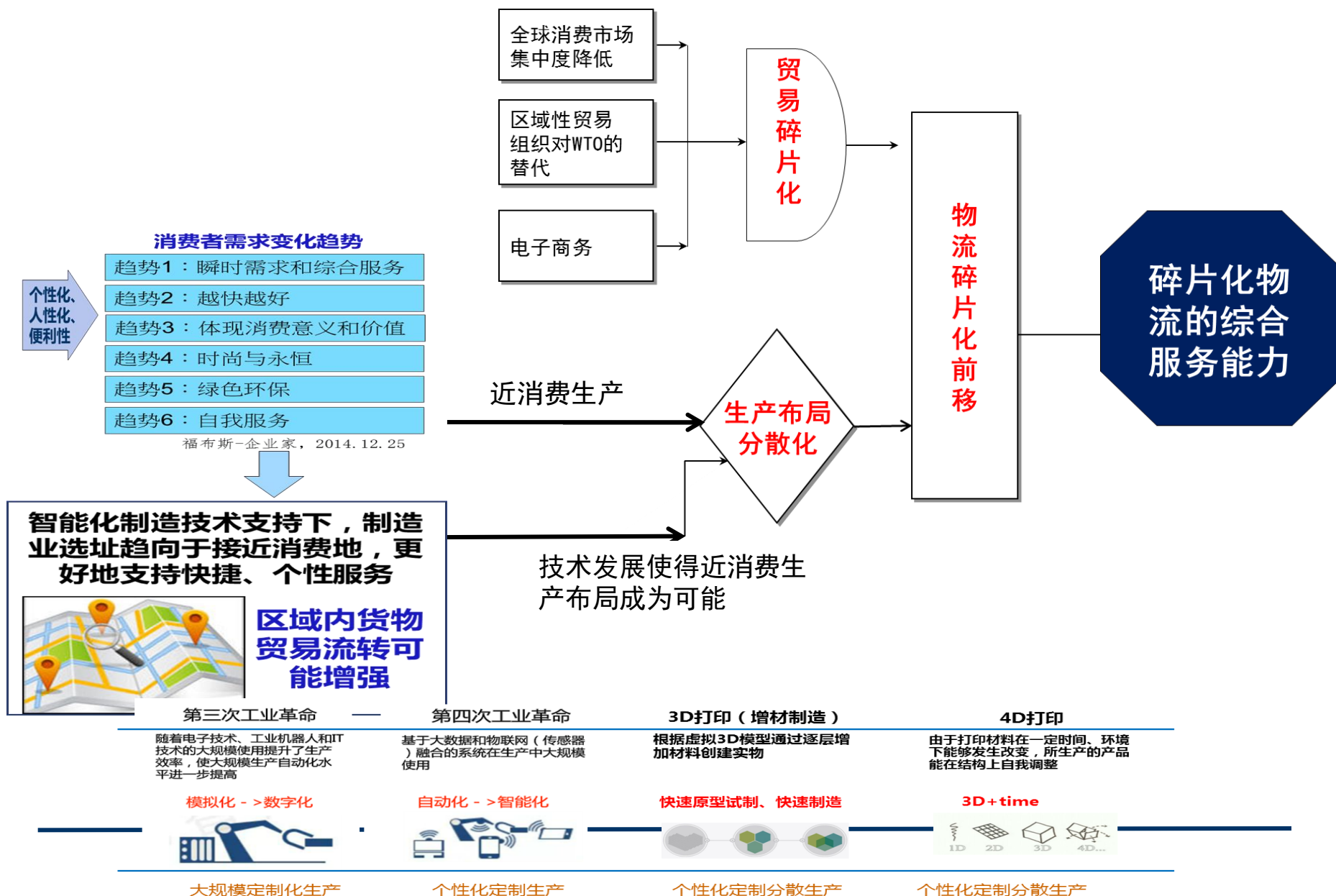
新兴国在全球家庭消费的占比不断提升

%	美国	欧元区	中国	日本	俄联邦	印度
2000	25.71	17.31	5.89	6.73	2.03	4.85
2007	23.67	15.05	7.27	5.47	3.14	5.63
2013	21.24	12.42	10.15	4.87	3.52	7.26
00-13年均增长	-1.34	-2.17	5.56	-2.13	5.65	3.82

中国进口占全球比较不断提升

%	美国	欧盟	中国	日本	东盟	独联体	印度	非洲
2000占比	18.73	38.49	3.35	5.64	5.66	1.22	0.77	1.93
2007占比	14.12	39.52	6.68	4.35	5.41	2.65	1.60	2.62
2014占比	12.64	32.12	10.26	4.31	6.47	2.65	2.42	3.36
00-14增长	-2.32	-1.18	14.73	-1.68	1.02	8.37	15.3	5.29

商品市场供需小结：碎片化对港口物流提出新要求



航运供给侧：船舶大型化趋势或将终止，但对码头影响深远

■ 前提条件改变，大型化趋势或将终止

油价

低油价背景下，船舶大型化成本效应不明显。

市场

市场疲软导致大船装载率严重下降：设计的九成装载率，现实仅七成多。

时间效率

大船在港等待在泊时间明显增加

潮水限制等原因导致，新加坡平均等待4小时，上海港6小时，基本是8000箱船的4倍。

航线配套

因地方政府干预与港口后方集疏运体系不成熟，枢纽港效应并未出现。

船舶越大其挂靠码头越多，船舶较小，挂靠的码头较少

欧亚航线，2010年平均挂靠港数目12.2个码头，船舶大型后每年增1个码头，2014年平均挂靠超过15.3个。

■ 大型船舶逐步下水，渐成主流，对港口的影响长期持续。

截止2015年中，全球航运市场1.8-2.1万TEU的新船订单已占总订单30%，意味着几年内第八代马六甲海峡型及最新的3E级集装箱船将逐步成为码头主要服务对象。

主要航运公司船订单的船型

Shipping line	Name	TEU capacity	Since
Maersk	Triple E series	18,100	2013
China Shipping	CSCCL Globe series	19,100	2014
MSC	Oscar, Oliver	19,200	2015
MOL	n.a	20,000	2017 (expected)
CMA*CGM	n.a	20,600	2017 (expected)
OOCL	n.a	21,100	2017 (expected)

根据劳氏船级社统计资料显示，截至2015年第三季度，世界上交付使用的18000 TEU及以上船舶32艘，其中最大载箱量为19224TEU；订单中的18000TEU及以上船舶72艘，其中最大载箱量为21100TEU。

航运供给侧：班轮公司联盟持续变化形成新的特点

市场持续失衡，航运界接连出现兼并重组、破产清算现象，影响着班轮联盟的存续能力。

考虑市场波动性加剧，未来班轮联盟的合约期限将会大大缩短。

马士基航运等领先者，兼并与联盟双管齐下，领导优势地位加强，对成员选择将更为挑剔，组织管理更为严密。

被否的P3联盟模式，成员统一行动。网络运营中心，对货源统一分配、监控、调度船舶、调整运力和分摊成本，并解决船期延误、港口拥堵和其他突发事件...

20大班轮公司已有16家入盟，占市场运力总额84.8%，占跨太平洋航线市场份额的95%。

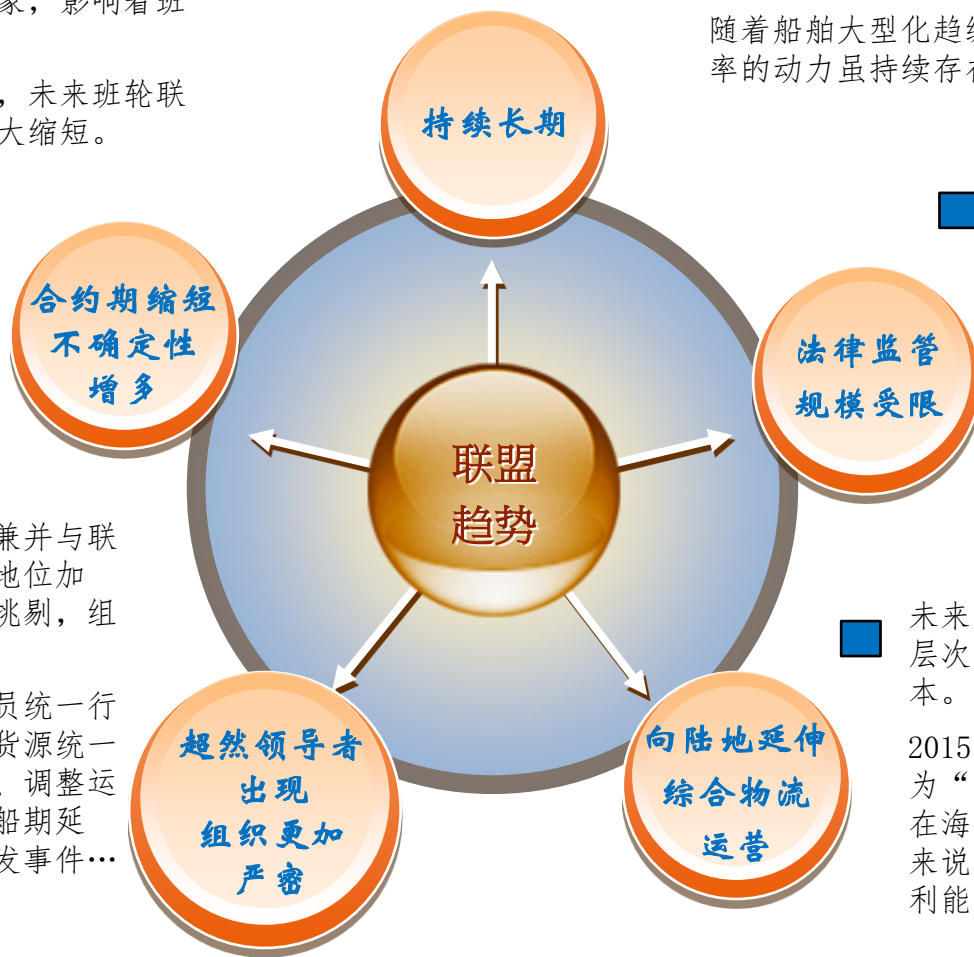
随着船舶大型化趋缓，船公司通过联盟提高舱位利用率的动力虽持续存在，但也将趋于稳定。

2000年至今，全球主要班轮联盟一般维持在3-4个，相对稳定。

目前四大联盟，单个规模占市场运力份额的10-30%。过低失去组建意义，过高受各国政府反垄断法律限制。如中国否决P3联盟（亚欧线45%>30%）

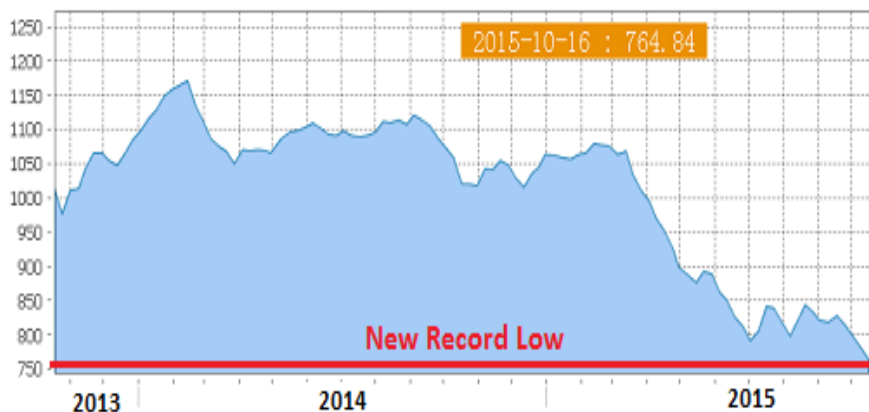
未来班轮联盟有可能不断强化陆上协作层次，追求海陆一体化的最小物流成本。

2015年，麦肯锡（McKinsey）报告，认为“当船只抵达港口，集装箱航运联盟在海上的规模优势便走到尽头，对联盟来说，扩大陆地合作从而提高效率和盈利能力，是未来重要一步”。



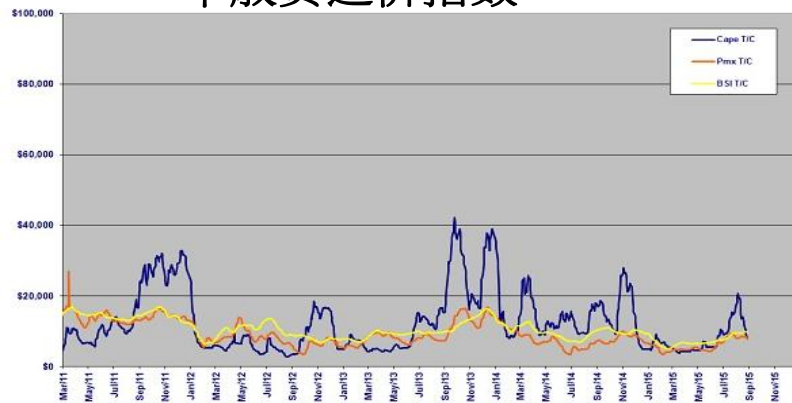
航运市场小结：运价低迷，船公司难以自我修复

China Containerized Freight Index



- 集装箱运价指数CCFI集装箱运价指数在2015年10月中创下历史最低记录。全球石油价格的不稳定也将在成本端影响船公司的经营水平。航运业作为资本密集型产业，技术含量较低，提供同质化服务，价格是唯一竞争手段；
- 2015年马士基航运第三季度的净利润只为去年同期利润（14.7亿美元）的一半。而MSC, 达飞轮船的利润大幅下滑。马士基目前正在推进运营成本削减计划，包括推迟新造船（6艘19630TEU（大宇造船）2艘3600TEU的支线船舶）、新航线投资以及裁员4000人，开始自我修复。

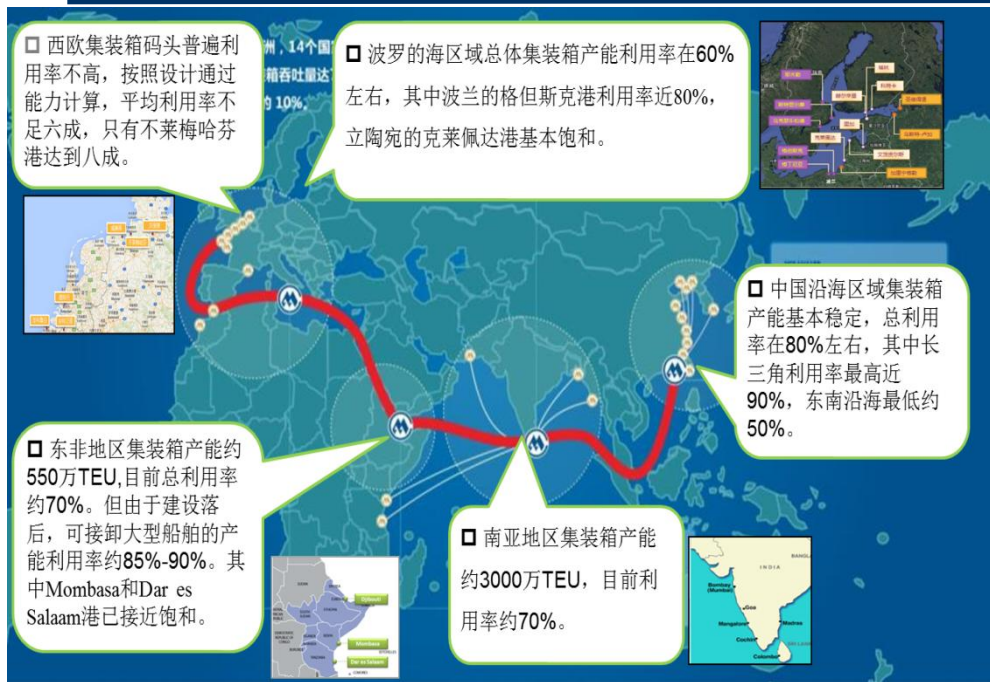
干散货运价指数



- 2015年散货船运力预计增长2.8%，2016年初整体运力将达到7.8亿载重吨，2017年初突破8亿载重吨。
- 2015年散货船拆解达到高峰，全年报废船舶预计超过1700万载重吨，根据Alphabulk统计，8.5万载重吨船舶报废周期已由25年缩减至21年。
- 2015年干散货贸易陷入低谷，运力过剩情况持续，BDI指数大幅下跌，航运企业受到严重冲击，美国GMI、丹麦Copenship、韩国大波航运、三普航运、日本第一中央汽船、印度Mercator、中国德勤集团、大连威兰德航运先后破产；韩进海运、Dryships、SeaPioneer退出散货业务。

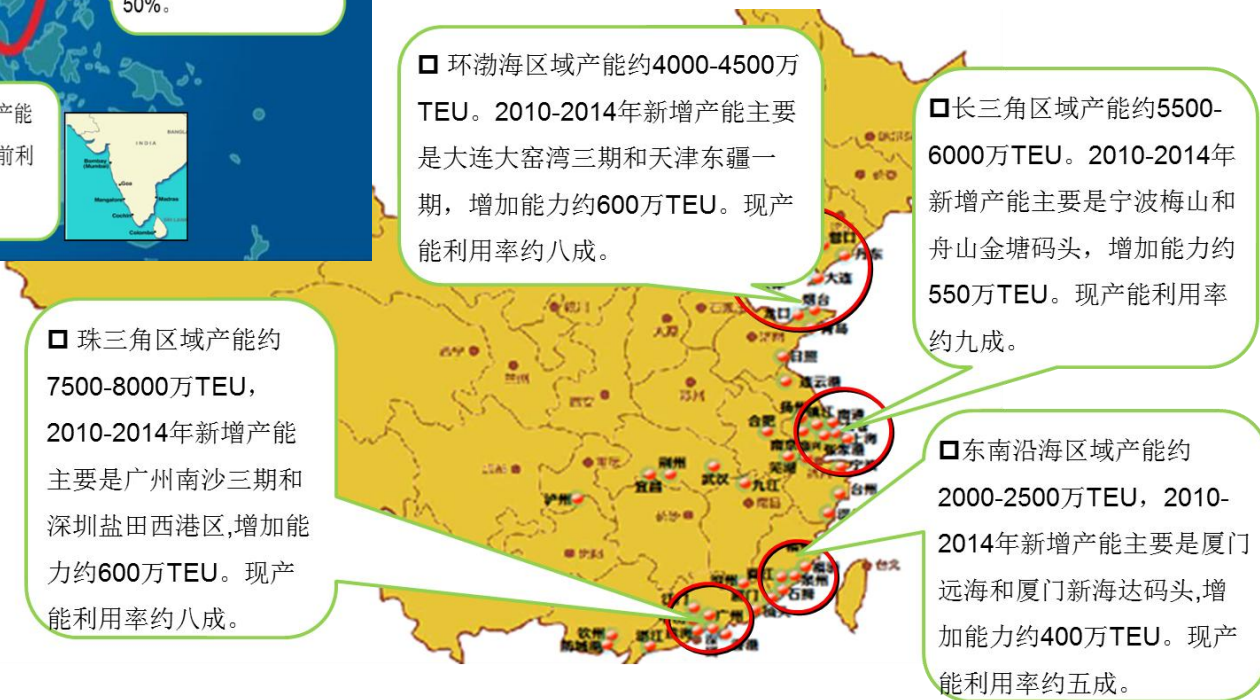
运价低迷是船公司重新洗牌的过程，对于大的船公司可能会缓解风险，但对于大部分小型船公司自我修复已为时已晚，未来将有大量船公司面临破产与重组的命运。

港口供给侧：国内产能供过于求急需一体化，海外项目存在机会



● 随着全球产业转移，全球港口产能存在结构性失衡，成熟市场如西欧等，产能过剩将加剧。新兴市场如非洲等，基础设施建设较落后，产能更新改造与新建提升空间较大。

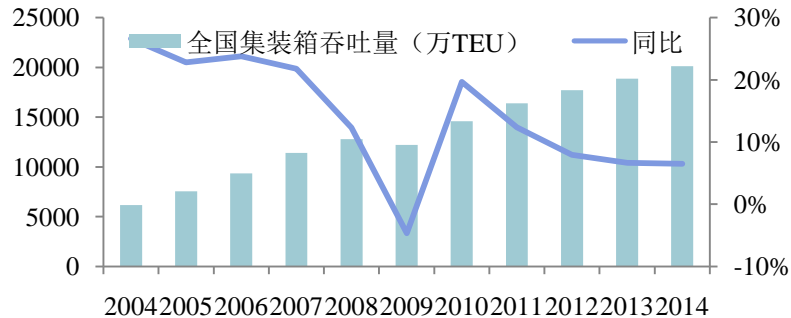
● 自金融危机以来，国内各区域集装箱码头建设节奏有所放缓，但仍有新产能释放，区域内码头功能重复，需要推进港口区域一体化。



注：中国国内以上产能估算已考虑码头升级改造及技术革新等因素，中国港口产能普遍估算保守，产能利用率估值较实际为高，国内市场增长放缓趋势明显。 10

港口需求侧：国内总体增速放缓，区域增长分化，进口存在机会

全国集装箱吞吐量增长放缓

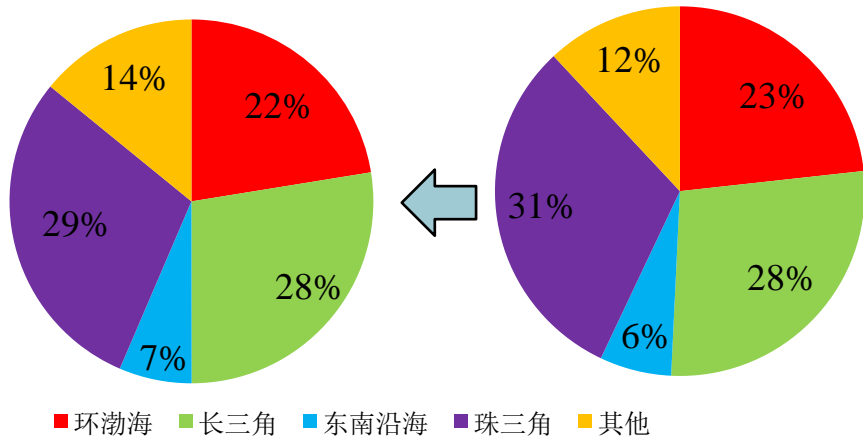


区域增长分化

- 1) 东南沿海增速较快，但体量较小；
- 2) 长三角增长稳定；
- 3) 环渤海微幅增长；
- 4) 珠三角呈负增长。

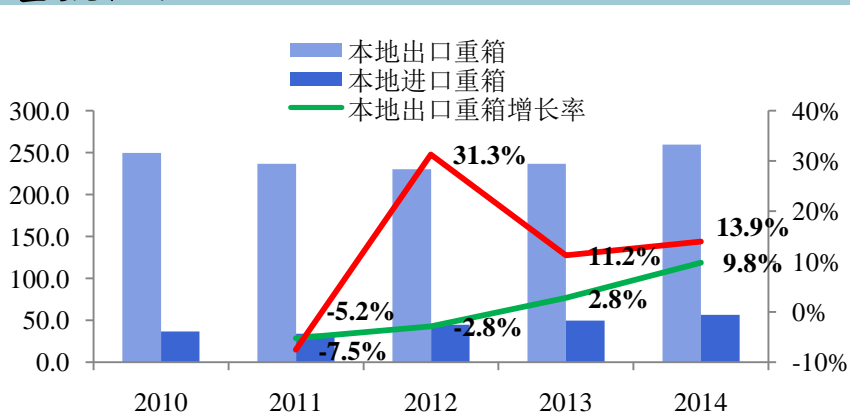
2015年1-10月

2014年1-10月

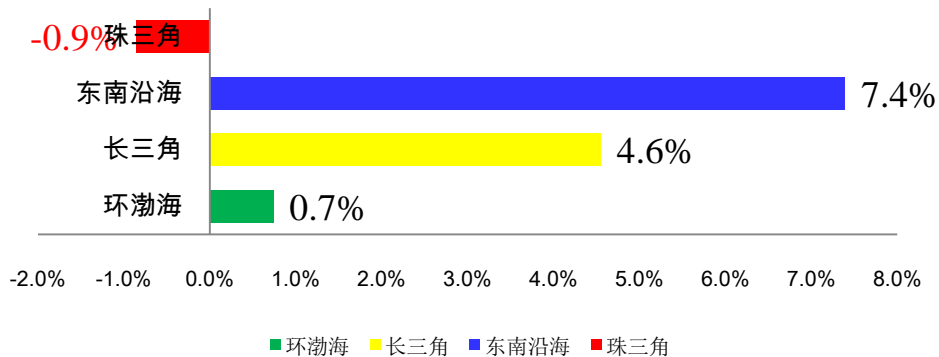


进口存在机会

随着国内消费市场迅速发展，国内供应无法满足需求，全球采购成为新的消费模式。国内港口业将从出口为主，向出口与进口平衡发展，业务结构将更为平衡。以深西港区为例：本地进口重箱增长速度快于出口重箱增长，出口重箱箱量基数较大，出口重箱箱量基数较小



2015年1-10月分区域增长情况

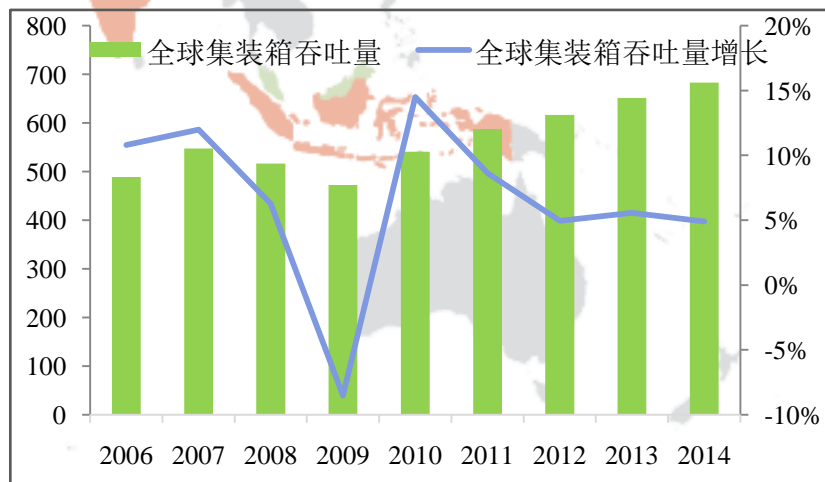
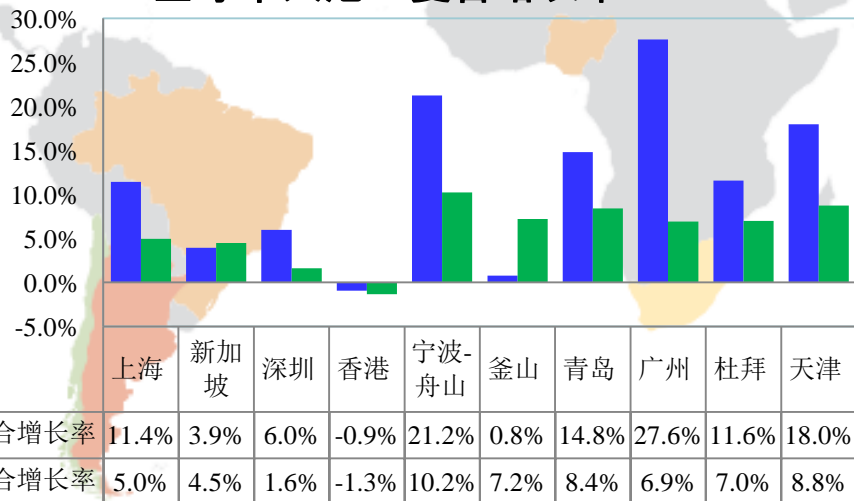


港口需求侧：新兴国家存在亮点，港口企业可抱团出海

近年来，受全球经济增长乏力影响，全球集装箱总需求增速放缓，维持在5%左右的水平。从区域看，中东印度和非洲等新兴市场增长潜力较大。

Trade Area	2014 Throughput ('000 TEU)	YOY(%)
North America	55,793	4.34%
Europe	119,095	3.70%
Asia	367,092	5.57%
Middle East Indian SubContinent	57,949	8.83%
Latin America	44,051	3.89%
Africa	24,248	4.32%
Oceania	11,166	4.41%
World	679,394	5.23%

全球十大港口复合增长率



Source: Drewry Maritime Research

港口业供需两侧小结

1

国内

- 国内港口业需求端呈低速增长将成为常态；
- 国内沿海港口产能建设放缓，个别区域仍有产能增长空间；
- 面对需求放缓，个别区域产能消化压力将日趋明显，需加强区域内各港口的资源整合，合理分工，提升资源利用效率；
- 进口需求将成为新增长点，应积极完善进口通关及配套物流等服务，提升港口吸引进口货源能力。

2

海外

- 全球集装箱需求增速放缓，成熟市场增长动力有限，新兴市场如中东、南亚和非洲等增长潜力较大；
- 随着全球产业转移，全球港口产能存在结构性失衡，成熟市场如西欧等，产能过剩将加剧。新兴市场如非洲等，基础设施建设较落后，产能提升空间较大；
- 把握全球港口业结构性调整周期，重点关注新兴市场的投资机会。

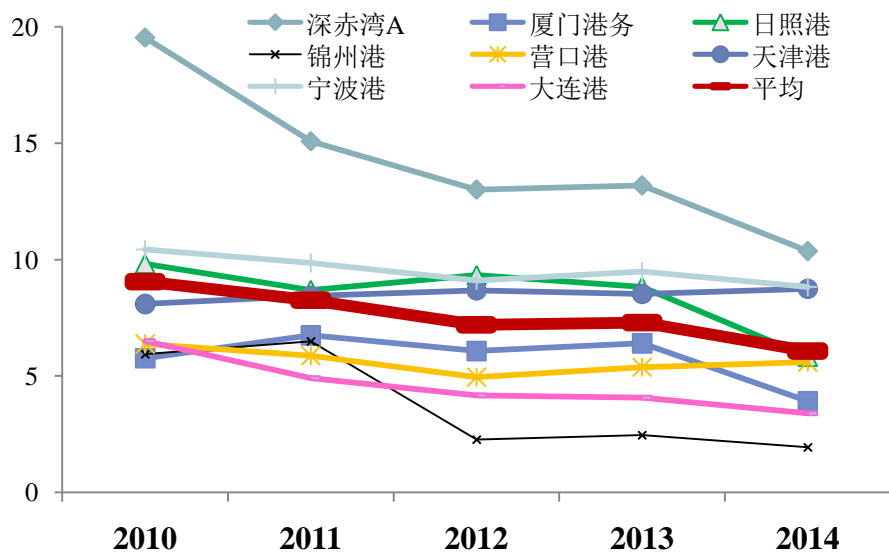
一、经济新常态下港口企业的经营环境

二、经济新常态下港口企业的创新需求

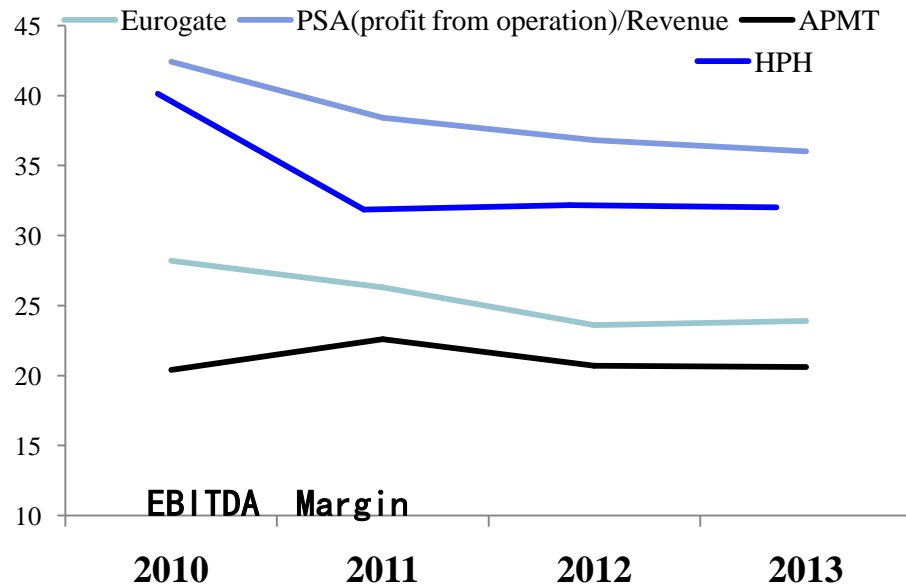
三、经济新常态下港口企业的创新策略

港口企业的困境：港口企业回报逐年下降

国内主要港口类上市公司ROE趋势 (%)



全球码头营运商盈利能力总体下滑



国内港口上市公司

回报指标

2010 2011 2012 2013 2014

净资产收益率ROE-扣除非经常损益(%) 9.1 8.3 7.2 7.3 6.1

平均 总资产净利润ROA(%) 5.9 5.5 5.7 5.6 4.8

投入资本回报率ROIC(%) 6.1 5.7 6.0 6.0 5.1

数据来源：WIND，德鲁里

创新突破：盈利能力持续下降需谋求创新增长

目前的港口服务多依赖港口基础设施提供线下的港口装卸、货物堆存、仓储、展示等基础性的物流服务

成本端刚性上涨

- 劳动力成本上涨
- 管理成本上涨
- 创新成本
- 船舶大型化导致的改造与更新成本
- 中国经济“新常态”

盈利能力下降
急需转型
与战略再思考

收入端增长乏力

- 费率上涨空间有限
- 集装箱业务量增长普遍下滑
- 能力增长快于业务量增长，供给大于需求，使用率降低，竞争加剧

- 港口传统业成本端刚性上涨，收入端增长乏力，总体盈利能力下降，各大港口运营商都在谋求变革。
- 船舶大型化、船公司联盟等，使得对港口服务要求越来越高，但同时也面临业内质疑。
- 港口之间业务同质化竞争激烈，货主一站式服务需求日趋强烈，对标准化加大服务提出更高要求，为港口企业提出挑战的同时创造了创新发展方向，“互联网+”技术的发展提供了实现的可能。
- 中国企业海外投资力度不断加强，相关政策出台，为港口企业海外发展创造时机。

在 **区域一体化、海外拓展及业务发展** 三方面 **创新** 中谋求增

一、经济新常态下港口企业的经营环境

二、经济新常态下港口企业的创新需求

三、经济新常态下港口企业的创新策略

港口区域一体化合作模式的创新

(1) 强调经济地理概念，弱化行政区域

(2) 促成区域内不同经营主体的统一行动

在信息智能化的基础上促进区域内港口企业的数据共享与行动统一

(3) 提升区域内港口资源的有效利用，减少恶性竞争

(4) 推进各主体进入不断动态优化的区域一体化进程



港口海外业务拓展模式的创新

◆把握“一带一路”、“非洲战略”等国家战略实施机遇

◆港口企业强强联手，互赢合作



◆顺应全球产能合作与产业转移升级的经贸趋势



港口企业经营业务的创新



1、智能化码头

- 智慧港口
- 万物互联

2、延港口业务链上下游延伸（港口+）

- 向港口企业上下游业务延伸

港口业务的 创新发展

- 综合服务平台
- 电子商务与电子交易平台

- 港口建设运营
- 临港园区开发
- 地主港模式的港口综合开发

3、互联网+

4、港口综合开发（前港-中区-后城）





招商局 國際有限公司
CHINA MERCHANTS HOLDINGS (INTERNATIONAL) COMPANY LIMITED



Thank you

