

Liner shipping alliances: Impact and implications for port operators

班轮运输联盟：对港口经营的影响与意义

2016年 海丝港口国际合作论坛

12th Jul 2016
2016年7月12日

Our four business units 我们的四个业务部门

海事研究

Maritime Research



为顾客提供包括船运、财务和物流在内的商业决策信息的鲁棒性分析和均衡建议。我们出版的文章与报告为顾客提供最新的重要海事资讯，内容从干散货到化学制品，从液化石油气到轮渡不一而足，并提供详尽的分析报告以及对该领域过去、现在和未来的绩效评估报告。

航运咨询

Maritime Advisors



为顾客提供丰富的海事各部门相关经验，并在各专业领域引领行业的发展。我们的经验涵盖以下多项领域：港口、散货船运、班轮运输、造船业、轮渡、滚装船运输，和船舶技术管理。我们有信心为顾客提供确切的信息，因为我们拥有对海事部门的深刻了解、专业技术及引领市场的商业洞察力，都让我们具备了相应的行动力和专业能力。

供应链咨询

Supply Chain Advisors



凭借对行业的多年了解及在供应链各个环节的多年经验，我们着重为客户推荐国际多式联运的运输服务。通过我们的供应链研究报告及我们多年来对行业的了解，我们能够为客户提供一系列采购支持服务，为进出口商提供工具、资源和针对性建议，以便客户更有效地管理他们的物流商及国际供应链。

海事股票研究

Maritime Equity Research



通过将市场领先的资源同丰富的海事部门相关经验、敏锐的商业意识相结合，我们现在能够为各海运及航运公司提供一个高度分化和综合的投资研究服务。我们的服务包括报告格式、相关资源，和面向相关部门的网络研讨会。旨在尽可能地为提供最全面的公司组织信息。

Track record and credentials 记录和凭证

海事研究

Maritime Research

- 全球首家发布关于集装箱码头费用、收入、盈利和基准全面研究报告的公司（于1998年）
- 全球首家提供关于主要集装箱贸易航线常规和详细的供需分析报告的公司，即《集装箱运输市场分析报告》(*Container Forecaster*)，首次出版于2000年
- 关于世界海运市场的初始分析报告、月度分析报告、独立分析报告，即《洞悉航运业》(*Shipping Insight*)，首次出版于1975年
- 首家也是唯一一家为集装箱码头业出版年度“行业圣经”的公司，内容包括全球码头运营分析和排名（自2003年起）

航运咨询

Maritime Advisors

- 过去十年，我们的咨询师已为全球50个国家、400多个港口项目提供咨询服务
- 自2010年起，我们为M&A港口提供了稳妥的商业建议，并参与了价值约200亿美元的融资项目
- 过去5年里，我们为资产价值超过1800亿美元的船舶估值项目提供咨询服务
- 过去5年里，我们为总价值60亿美元的集装箱航运业投资项目提供咨询服务

供应链咨询

Supply Chain Advisors

- 全球首家为集装箱业提供常规和详细的减速航行分析报告的公司，即《集装箱运输市场分析报告》(*Container Forecaster*)
- 是一家对海运各项成本要求极高的俱乐部成员，要求具备超过95万标准箱的货运能力，即超过12亿美元的货运成本
- 全球首家出版班轮船期可靠性排名的独立咨询公司（2005年）
- 全球首家出版标准集装箱市场运费率的公司（2006年）

海事股票研究

Maritime Equity Research

- 信息发布渠道包括网站、邮件，以及彭博资讯、标准普尔公司和路透社
- 持股50多支，2016年第一季度时股价均增60+
- 下设部门
 - 港口运营
 - 集装箱航运
 - 集装箱租赁
 - 天然气航运
 - 干散货航运
 - 油轮运输

Agenda 议程

1. Development of liner shipping alliances

班轮运输联盟的发展历程

2. Impact on port operators

对港口运营的影响

3. Implications for port operators

对港口运营的意义

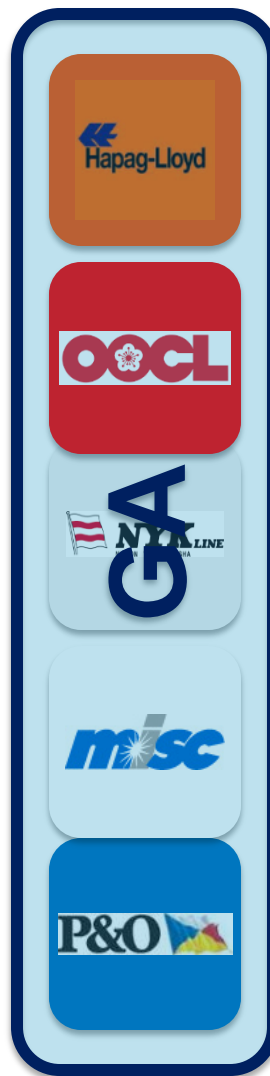
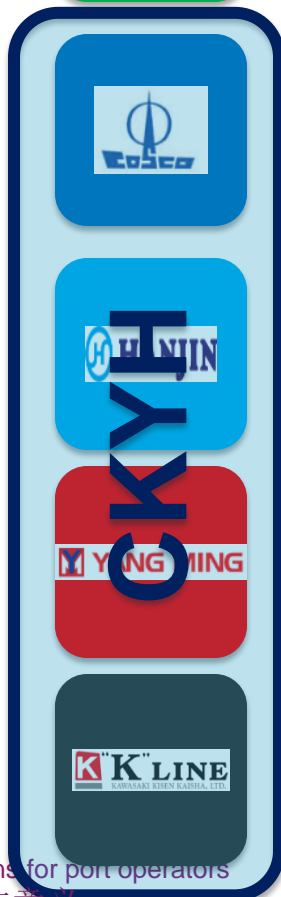
1. Development of liner shipping alliances 班 轮运输联盟的发展历程

90年代



90年代

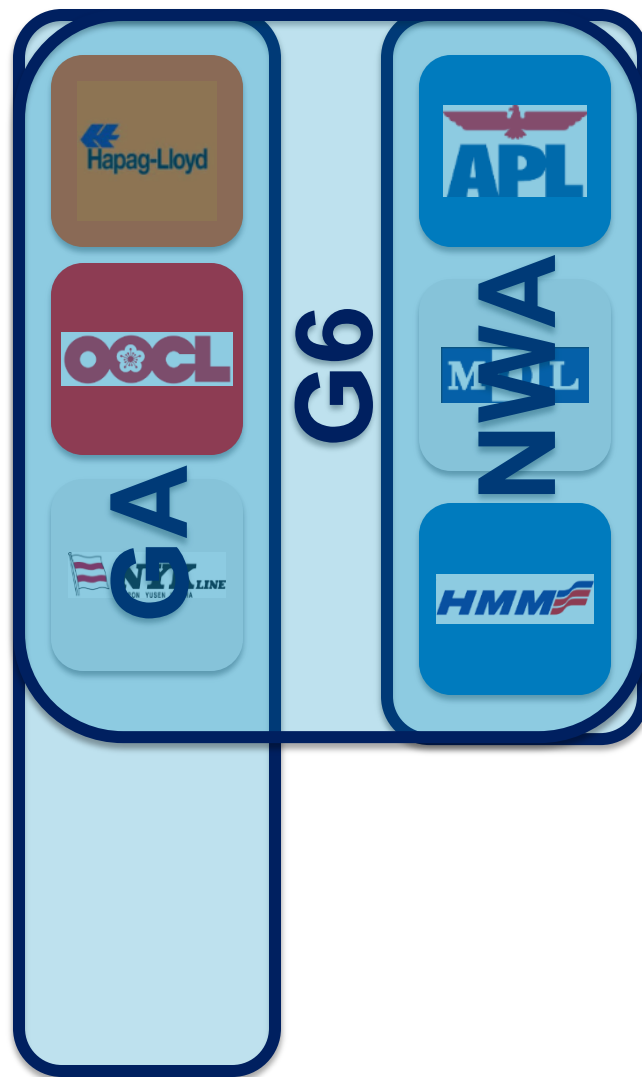
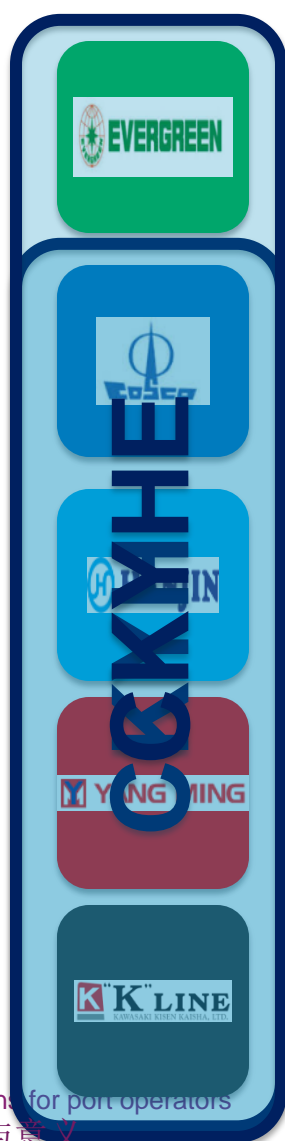
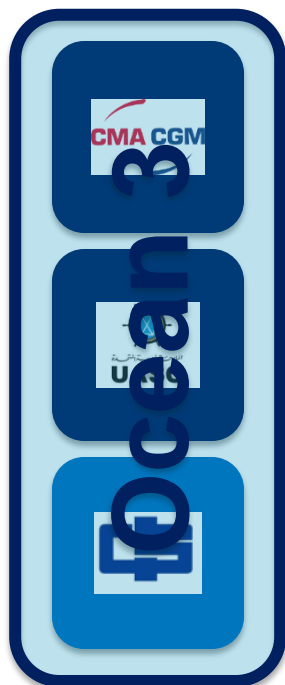
21世纪初期



90年代

21世纪初期

2015

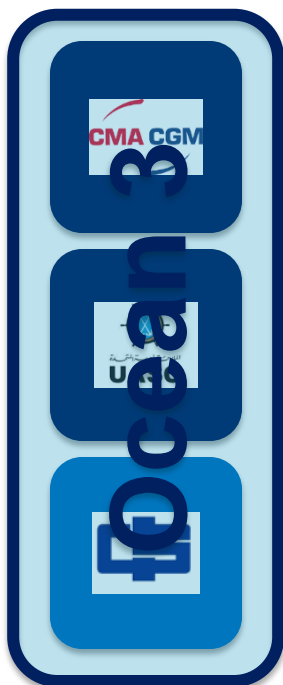


90年代

21世纪初期

2015

2017



90年代

21世纪初期

2015

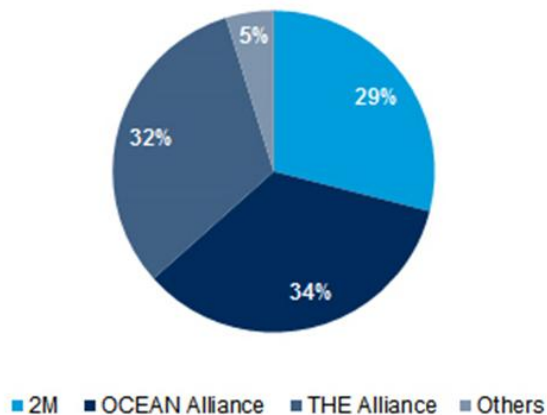
2017



Shipping capacity by alliances in 2017 班轮运输联盟预测的2017年货运容量

More changes to come. And even after these changes, alliances aren't stable forever. 未来有很多变数, 即使经历了这些改变, 而这些联盟也会永远保持稳定的

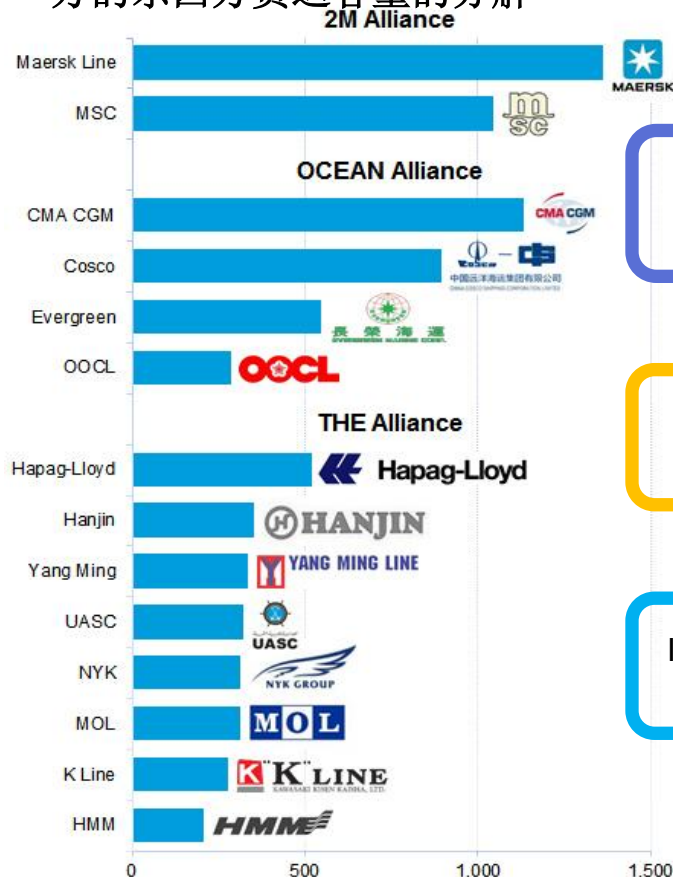
Nominal East-West ship capacity shares of three mega-alliances, April 2016 2016年4月, 三大巨型联盟官方的东西方货运容量份额



注意: 此数据是根据2016年4月已部署的货运容量得出的, 其中并不包括未交付的货运; 份额可能被任何月份的无效航行所影响; 东西方贸易包括亚洲和北美, 亚洲和北欧, 亚洲和地中海, 北欧和北美, 地中海和北美之间的贸易; 假设获得了注册审批; The Alliance包括UASC和HMM; Ocean Alliance包括CMA CGM对APL的收购, 以及Cosco和CSCL的合并; 联盟的服务并不能使用所有的容量

来源: 德鲁里海事研究公司 (www.drewry.co.uk)

Breakdown of three mega-alliance nominal East-West capacity, April 2017 ('000 teu) 2017年4月, 对三大巨型联盟官方的东西方货运容量的分解



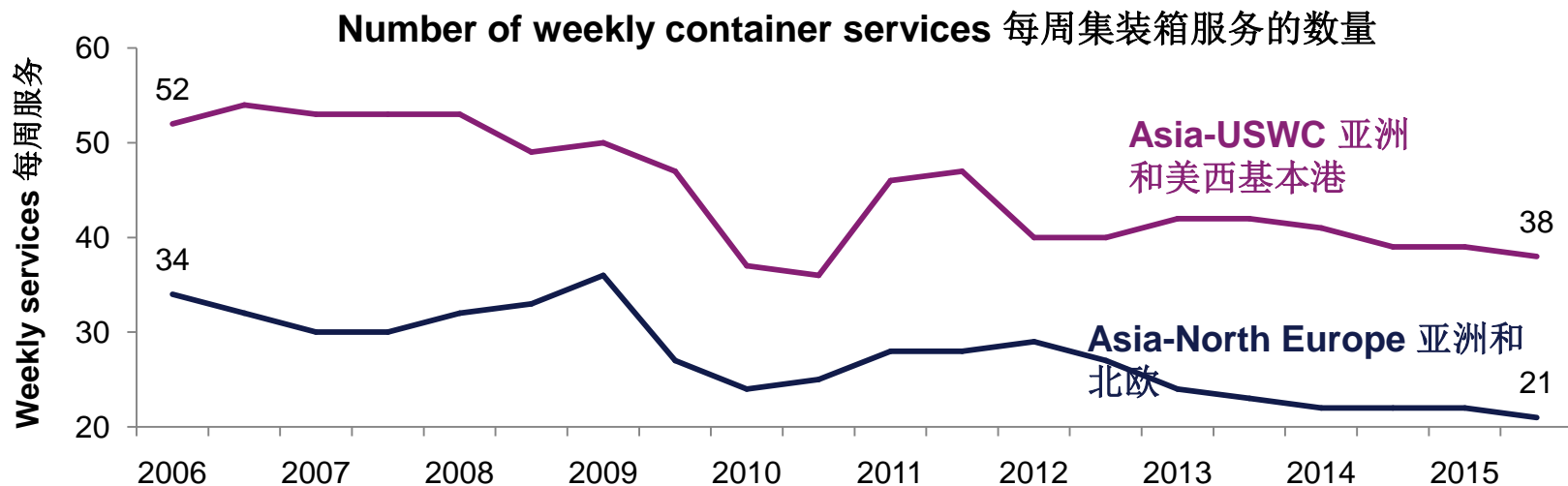
日本航线的合并?

Hanjin和HMM的合并?

IRISL的加入?

2. Impact on port operators 对港口运营 商的影响

Increased call sizes and reduced frequency 停靠时货运量的增加和 停靠频率的减少



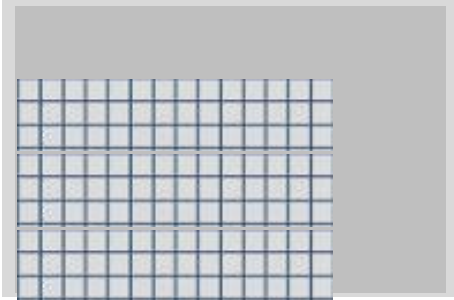
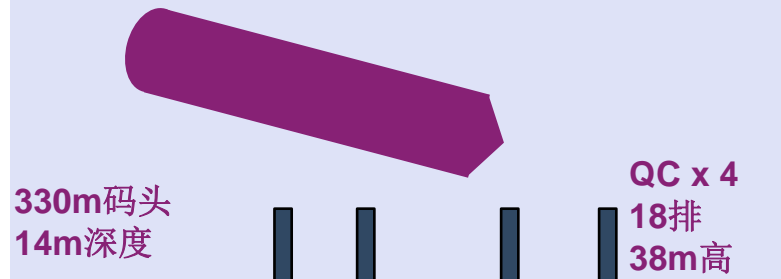
| TEU per Vessel call 平均每船标准箱的停靠站 | 2012 | 2013 | 2014 | TEU per Vessel Growth 平均每船标准箱的增长 | Volume Growth 容量增长 |
|------------------------------------|-------|-------|-------|-------------------------------------|-----------------------|
| Rotterdam 鹿特丹港 | 1,573 | 1,640 | 1,697 | 8% | 4% |
| Antwerp 安特卫普港 | 1,883 | 2,031 | 2,280 | 21% | 4% |
| Bremerhaven 不莱梅港 | 1,311 | 1,278 | 1,559 | 19% | -6% |
| Hamburg 汉堡港 | 1,783 | 1,941 | 2,218 | 24% | 10% |

Source: Drewry Maritime Research 来源: 德鲁里海事研究公司

Creating greater peaks 创造更高的顶峰

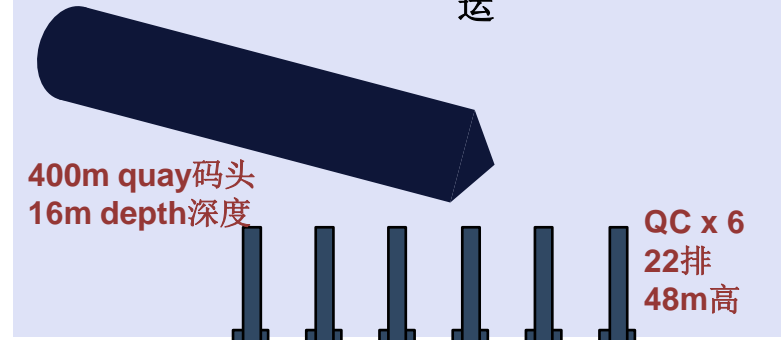
每周10000次搬运
船舶停靠运载量有4 x 7500 标准箱

每次停靠2500次搬运

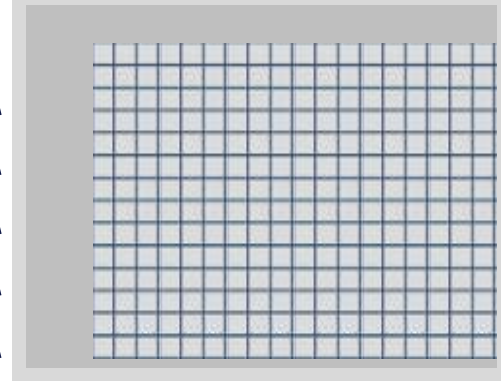
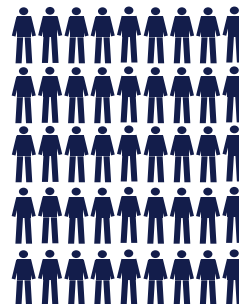


每周10000次搬运
船舶停靠运载量有2 x 15000 标准箱

每次停靠5000次搬运

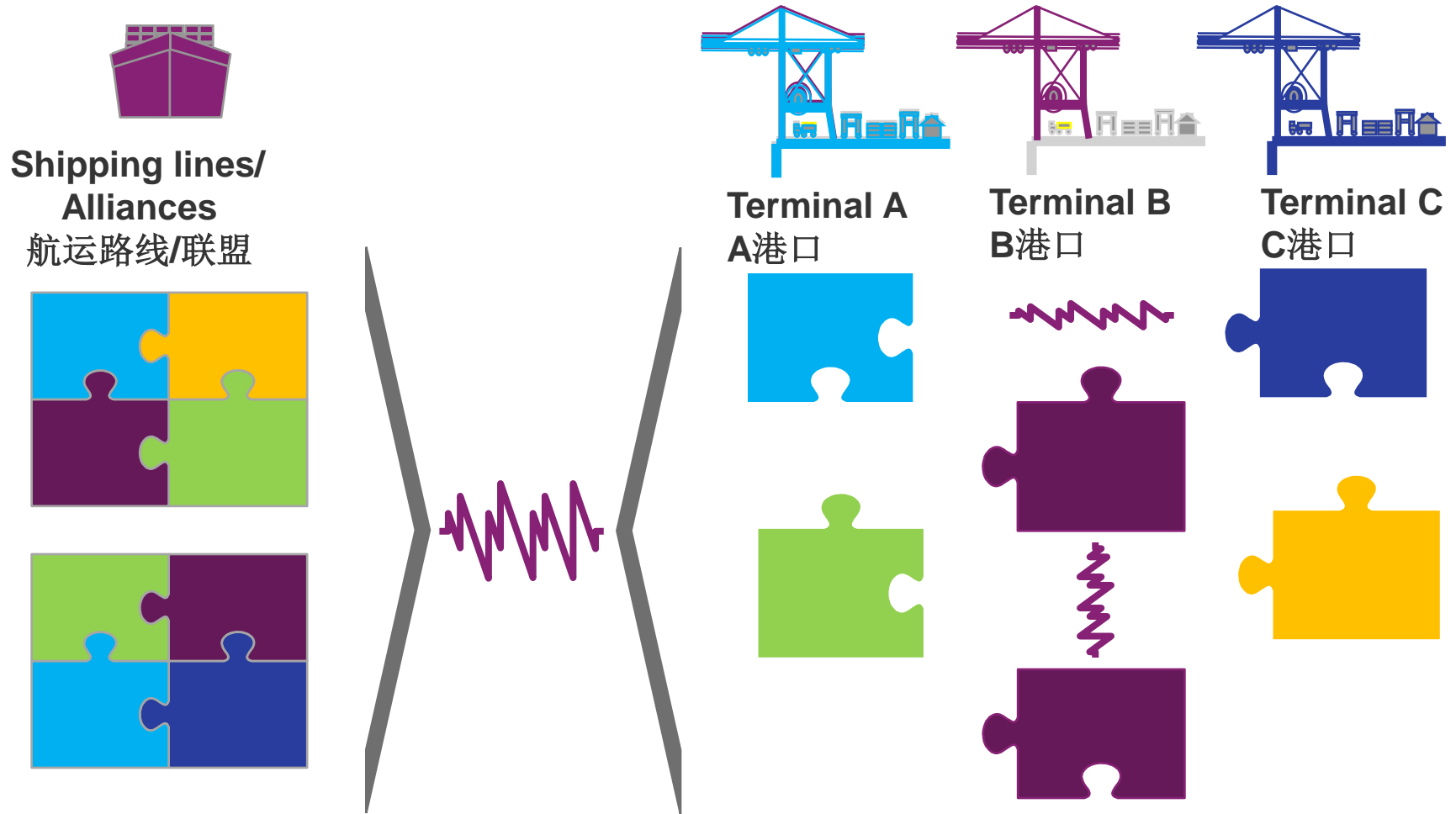


更高峰值的人员配备



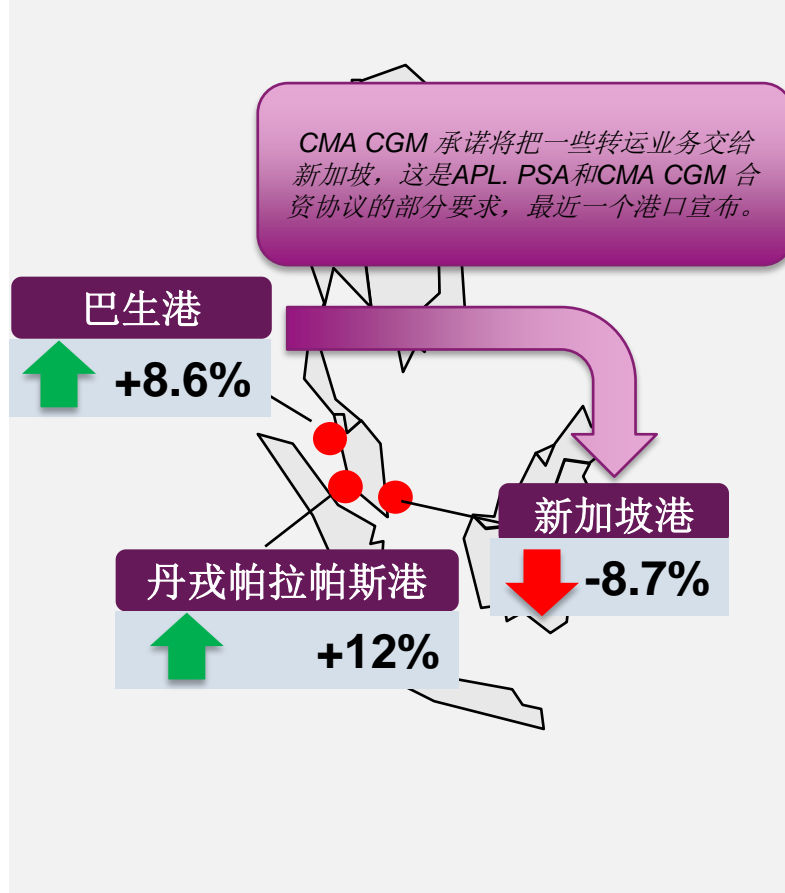
更大的场地来适应峰值负荷

Leading to more inter and intra terminal shunting 引起港口之间和之内更多的分流

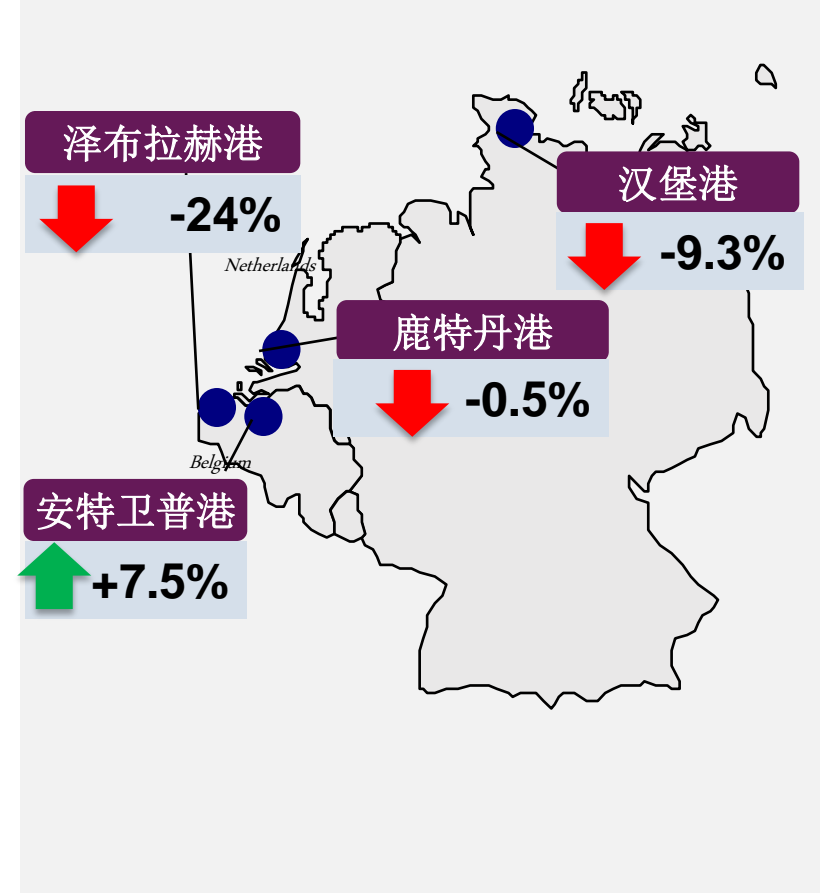


Resulting in market share volatility and uncertainty 导致市场份额的波动和不确定

海洋转运市场, 2015



北欧入口市场, 2015



Leading to premature terminal obsolescence

导致过早的港口报废

案例研究——泽布拉赫港

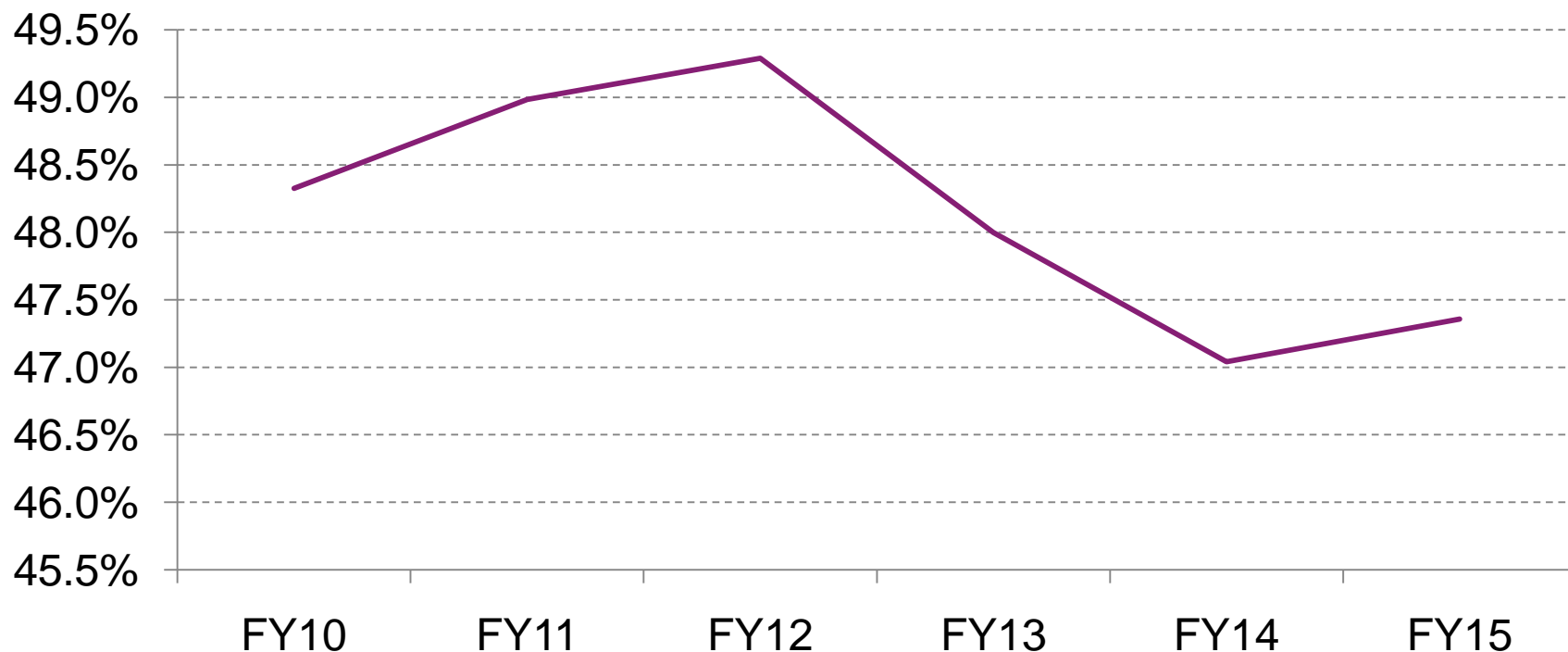
- 泽布拉赫港在2015失去它原本21%的市场份额。由于过早的港口陈旧致使它损失惨重。
- 入口在2000年到2015年的年复合增长率是2.2%。
- 损失市场份额直接导致了三座深海港的关闭,其中两个是PSA 运营商,还有一个是CMA CGM的运营商。
- 叙述:因为联盟而导致了过早的港口报废和市场份额浮动。



EBITDA margin being squeezed down

税前息前折旧摊销前获利率正在被压缩

德鲁里港口：税前息前折旧摊销前获利率



注意：德鲁里海事股票研究覆盖的港口运营商包括迪拜环球港务集团，中国招商局，和记港口信托，国际集装箱码头服务公司，中远太平洋有限公司，俄罗斯全球港口集团，汉堡港，巴西圣多斯港口，大连港，天津港发展控股有限公司，西港公司。上表数据均来自于以上被覆盖的公司。

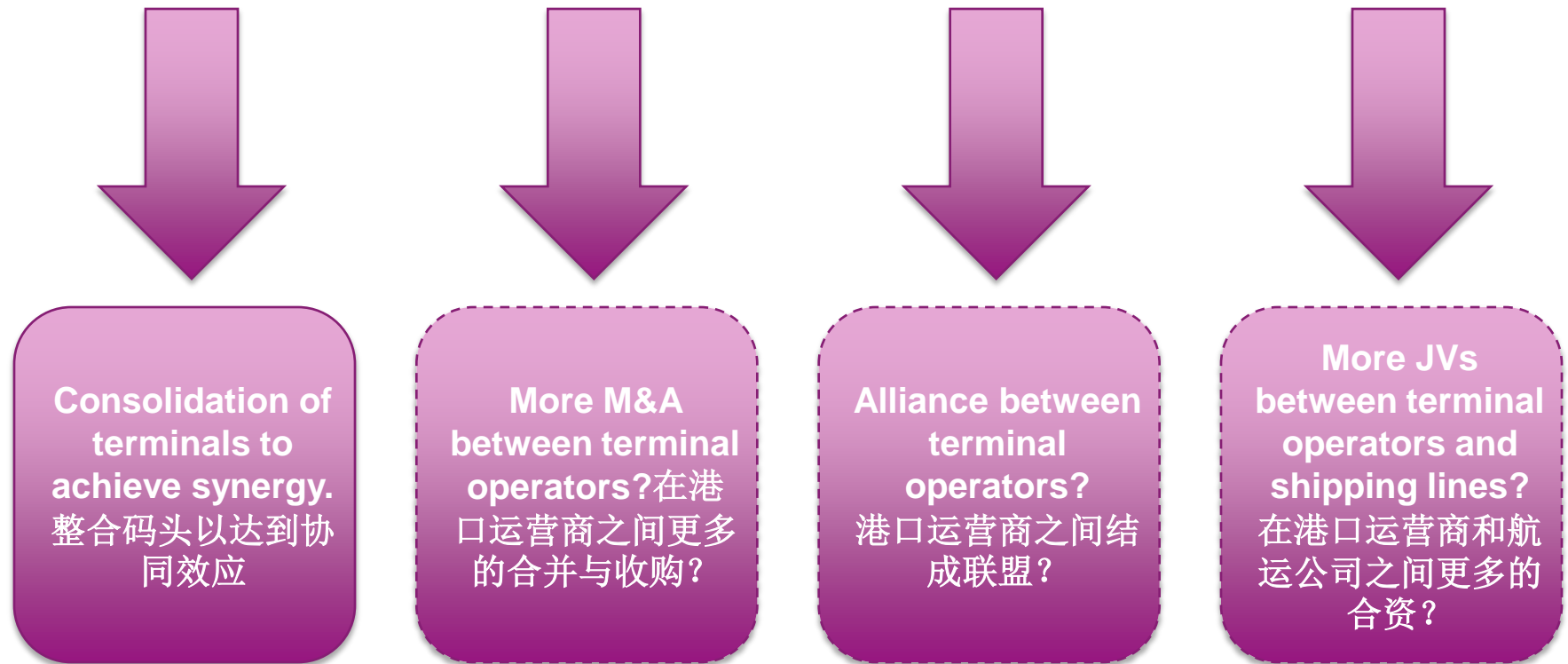
来源：德鲁里航运金融服务

3. Implications for port operators 给港口运营商的启示

Demand for fewer and larger terminals in each port

每个港口需要数量更少而尺寸更大的码头

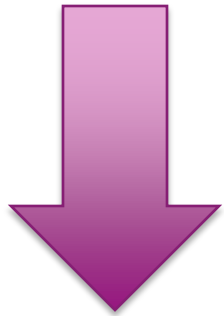
The new nature of demand is for less fragmented terminal capacity. Any possible solutions for terminal operators to stay in the game, and even with more bargaining power and market share stability? 需求的新本质就是更少分散的码头容量。有没有办法让运营商继续运营，甚至拥有更多的议价能力和稳定的市场份额？



Demand for high capex and opex 高资本支出和运营成本需求

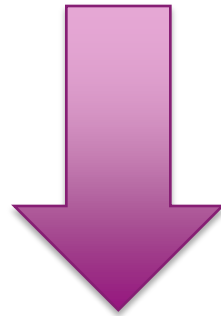
To stay in the game, ports must upgrade capacity and capability to compete, hence high capex requirements.

为了生存，港口必须提升竞争力，因此必须满足高资本支出需求



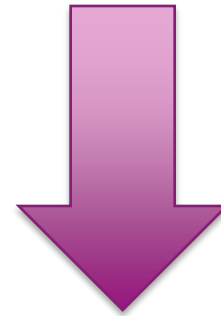
Higher prices for terminal handling? Will government subsidize?

更高的码头装卸费用？政府补助？

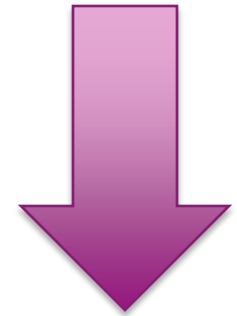


More JVs between terminal operators and shipping lines?

更多码头经营和航运的合资企业



Can operators afford not in the game?
码头经营商能否承受失败的后果？

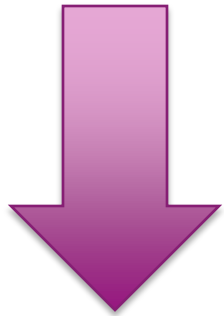


How shipping alliances evolve? Difficulty in timing of capacity additions. 航运联盟如何发展？设定容量扩充时间的困难？

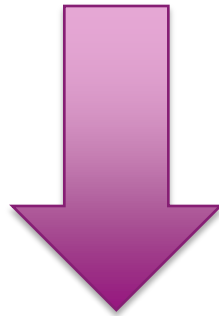
Demand for higher performance 更高性能的需求

Hub ports faces productivity pressure, esp for the ones exposed to contested markets.

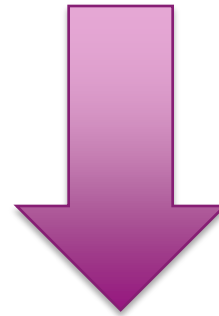
中心港口，尤其是那些参与激烈市场竞争的港口，面临生产力方面的压力，



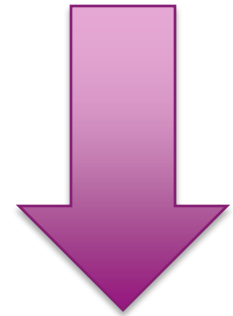
Technical innovation to manage complexity?
技术创新以应对复杂形势？



More operational cooperation with carriers.
与运输公司开展更多的业务合作？



Are shipping alliances too big to have options?
航运联盟是否因规模太大而难以运作？

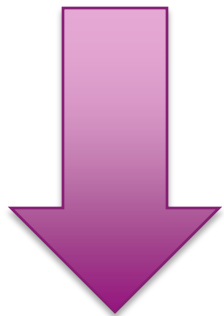


How shipping alliances evolve?
Difficulty in timing of capacity additions.
航运联盟如何发展？设定容量扩充时间的困难？

Increasing risk and lower return 上升的风险及下降的收益

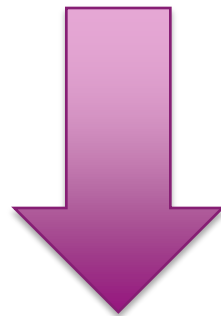
Terminal operators will continue to face downwards pressure on coping with peaks, increasing risk, and lower returns.

码头营运商将继续承受应对高峰、上升的风险和更低收益的下行压力

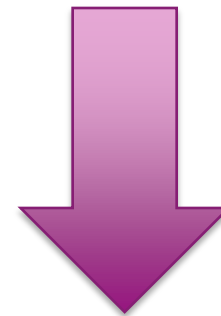


Cautious investment by existing terminal operators.

现存码头营运商谨慎的投资。

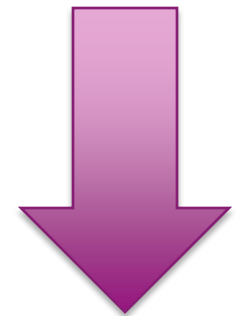


Terminal operators live with higher risk and lower returns? 码头营运商面临更高的风险和更低的收益?



A few port and terminal investors exit the industry?

一些港口和码头投资者退出行业?



Is port sector still attractive to potential investors?

港口行业是否还能吸引潜在投资者?