

乘势而为 创新发展

“一带一路”倡议下的港口企业海外综合开发

副总经理 李玉彬

2017.07.11



目录

CONTENTS

破局 • 港口企业需觅新动力

乘势 • 一带一路带来新机遇

创新 • 海外综合开发新模式

建议 • 携手共赢拓展新空间



宏观正面：近期全球经贸逐步回升、缓慢增长

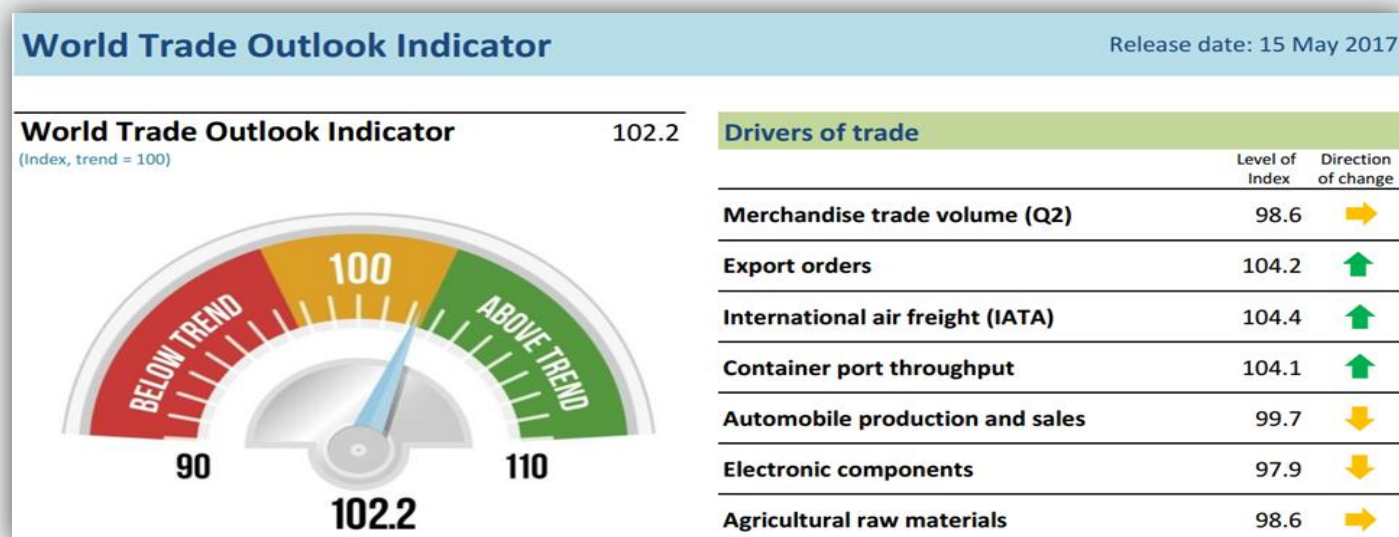
全球经济有回升迹象



IMF：2017.4《世界经济展望报告》预计2017、2018全球经济增长为**3.5%**和**3.8%**，高于2016年的3.1%。

中国统计局：2017年第一季度中国经济同比增**6.9%**，超出预期，下行压力缓解。

全球贸易将触底反弹，速度缓慢

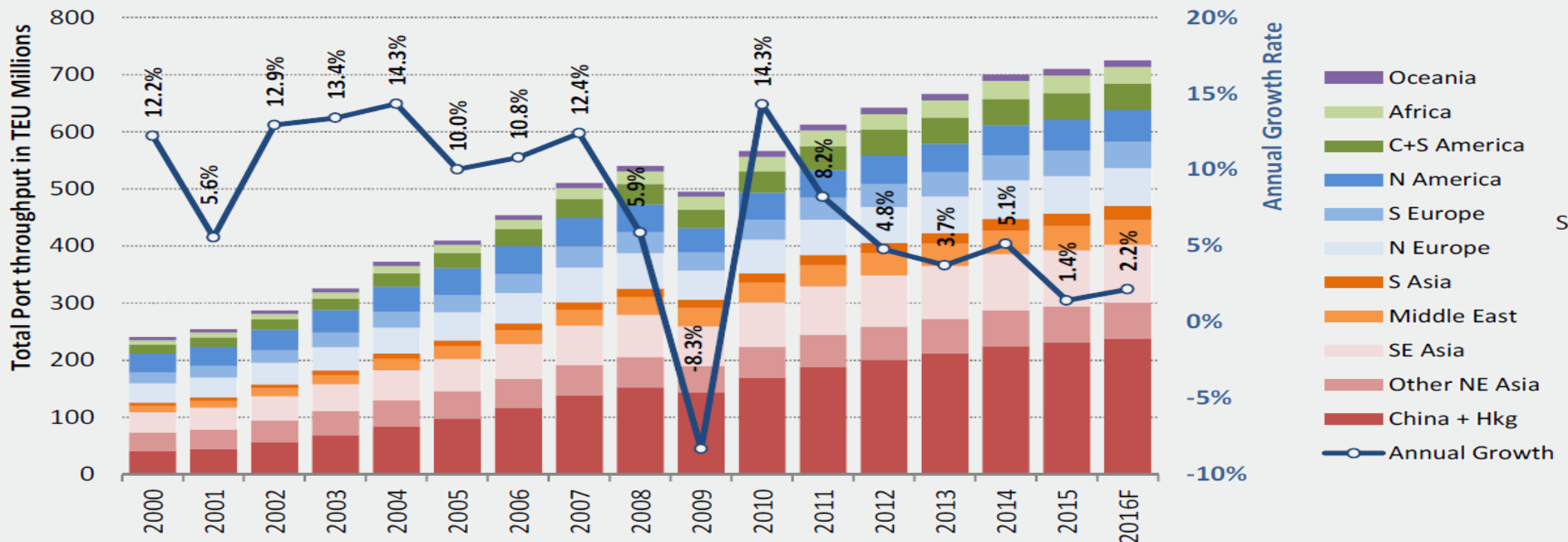


WTO：2017年5月全球贸易景气指数102.2，高于荣枯线100，表明贸易将继续温和增长。对比2016年全球贸易增速1.3%，2017年有望达**1.8-3.6%**；2018年预计为**2.1-4%**。

中国海关总署：2017年1-5月中国外贸进出口同比增**19.8%**，延续2016年第四季度回稳向好的势头。

行业正面：近期全球港口业务有改善，小幅增长

全球分区域港口集装箱吞吐量及增速

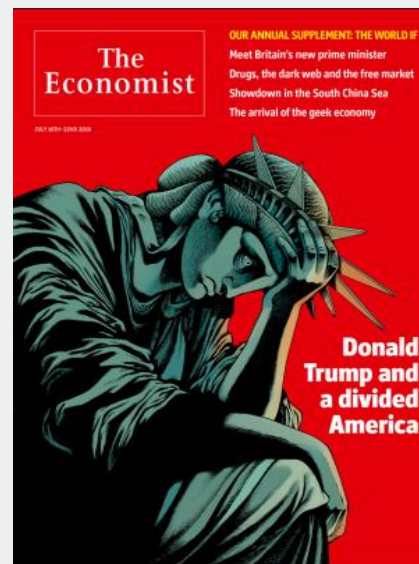


- Alphaliner数据显示，2016年全球港口集装箱吞吐量增速为**2.2%**，高于2015年的1.4%。
- WTO统计，2017年1-2月全球主要港口集装箱吞吐量增速达到**5.2%**。
- 国内数据显示，2017年第一季度国内沿海港口集装箱吞吐量增速达到**6.7%**。

宏观负面1：政策不确定性强，全球经济复苏不稳固

- 2017年，WTO开始用区间预测贸易增长；
- 世界银行276页的报告中，**370**次提到了不确定性一词，表明**未来一段时期全球经济、国际贸易存在高度不确定性。**

地缘政治波动 加剧经济不确定性



政策



2016年以来的诸多逆全球化事件，给以世界贸易为基石的港航业发展增加了不确定性。

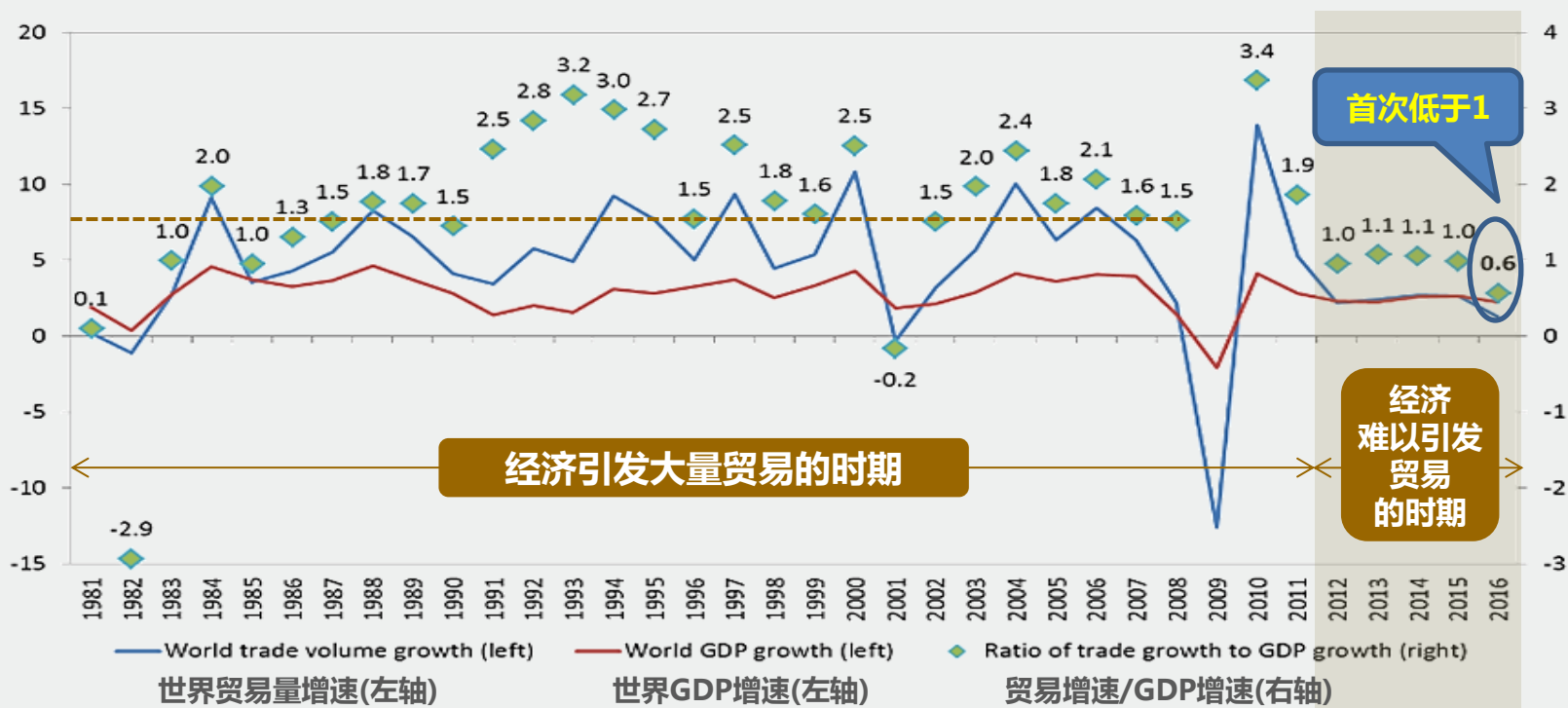
宏观负面2：全球贸易难返高速增长时期

经济对贸易带动能力持续下滑

- 1984-2008：经济引发大量贸易的时期，GDP增长对全球贸易增长的带动超过**1.5**倍。
- 2011-2015：经济引发微弱贸易的时期，GDP增长对全球贸易增长的带动**持平**。
- 2016年：罕见的贸易增长低于经济增长，比率仅为**0.6**倍，是除了1982、2001和2009年以外，1981年以来**首次**低于**1**。

现状判断：仍处于全球贸易增速/实际GDP增速的下滑通道

- 全球经济与贸易都处于低增长；
- 经济引发贸易的能力极度疲软。



行业负面1：航运业的供求平衡，还需等待

■ 近期船队运力过剩，有所缓解。

船公司主动削减运力。Alphaliner统计，2016年全球集装箱船总运力增**1.5%**，远低于2015年8.6%。预测2017年将小幅攀升至**2%**。

■ 大船仍将交付，供求转变还需时日。

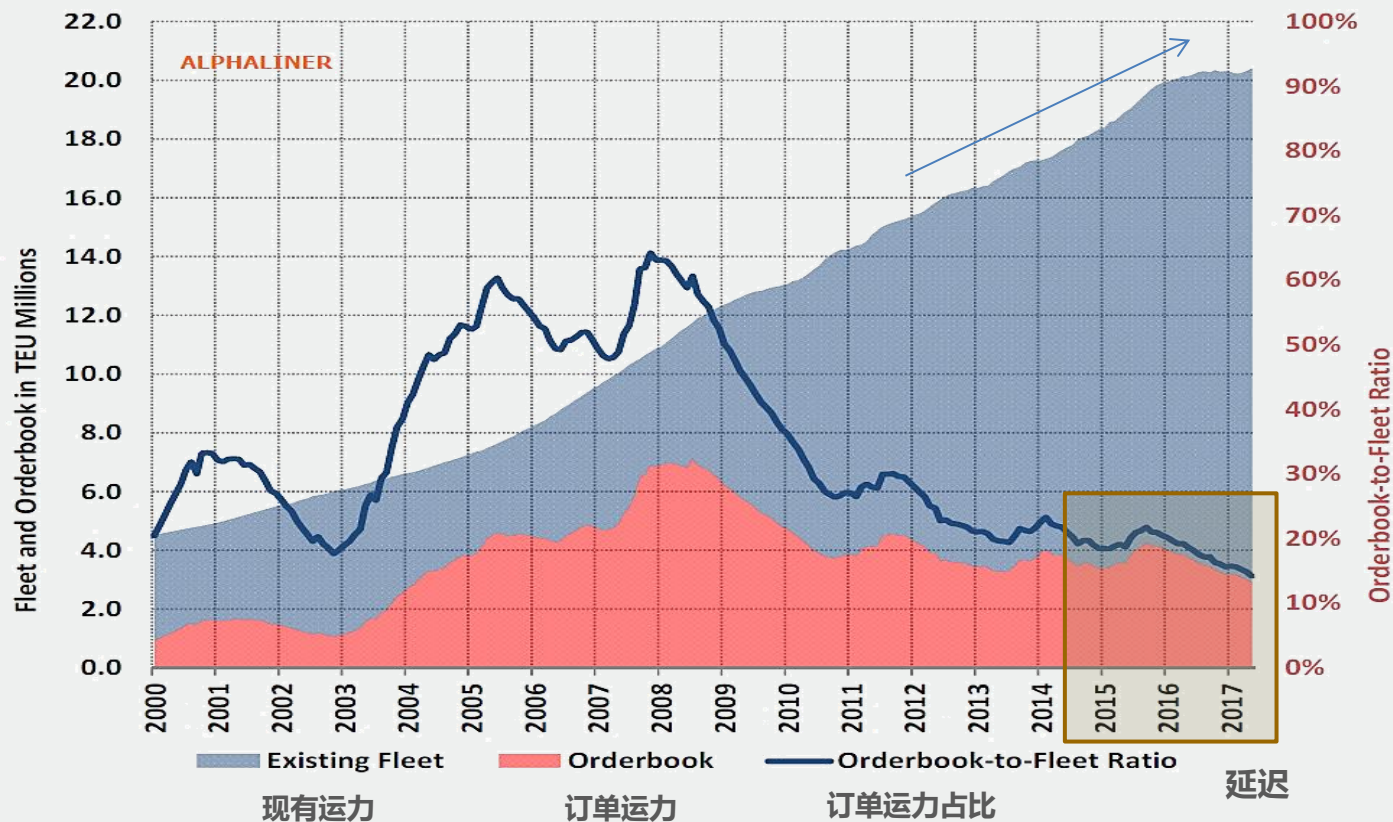
2016年全球集装箱总运力为2005万TEU。马士基认为目前集运业现役运力加上在建运力，已可以满足**2025年以前**的需求。

尽管2017年5月新船订单创新低，仅占现有船队的14.1%，但2017.4-2020.6，仍将有**56艘**超过1.8万T的超大型集装箱船交付。

■ 拆解船只低龄化，运力削减空间狭窄。

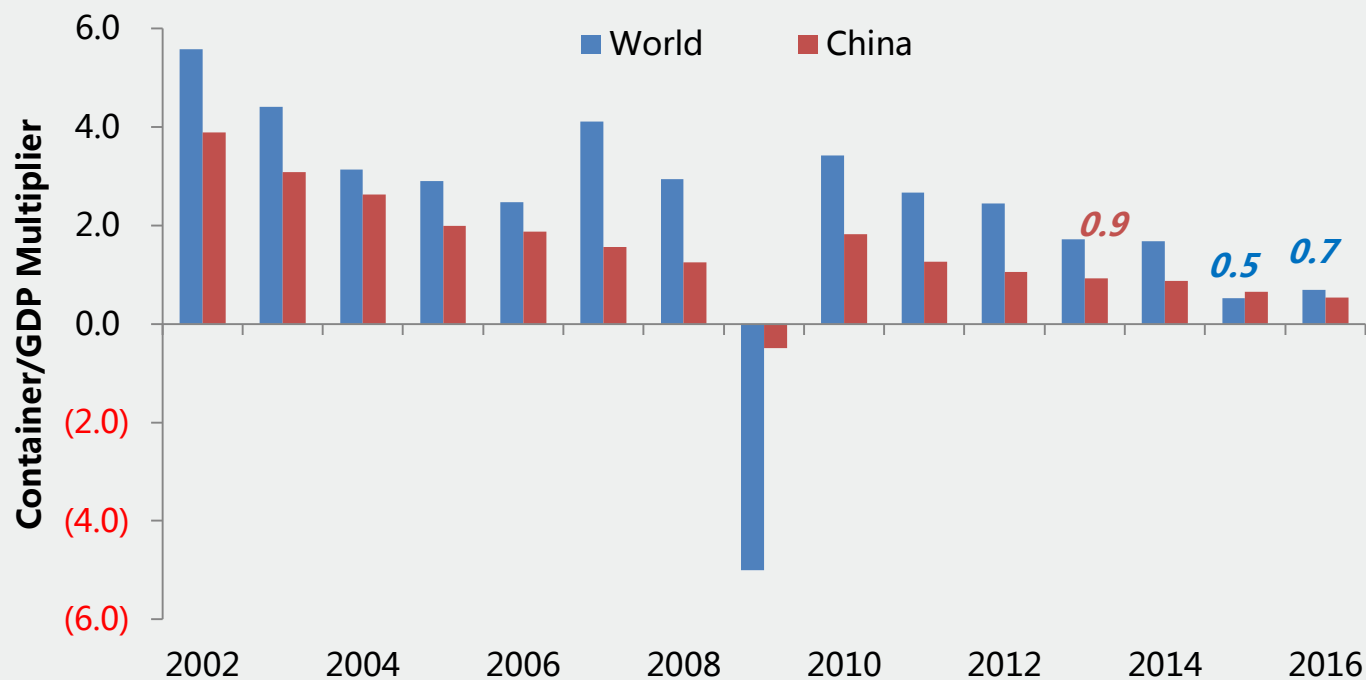
2005-2008拆船船龄平均为30年，2016年为19年。目前全球船队平均船龄为**11.3**年，其中20年以上的船只占比**3.7%**，15年以上的占比**12.9%**。

2000-2017集装箱船队运力合计（现有+订单）



行业负面2：港口业发展的长期动能不足

经济增长对港口集装箱吞吐量的拉动效应：逐年减弱



根据世界银行数据，近年来全球经济增长对港口集装箱码头吞吐量拉动效应逐年减弱。

- 2000-2008年全球Multiplier系数平均值为**3.7**；
- 2010-2014年为**2.4**；
- 2015-2016年**低于1**。

中国**从2013年开始**，系数**低于1**。

破局 · 港口企业需觅新动力



目录

CONTENTS

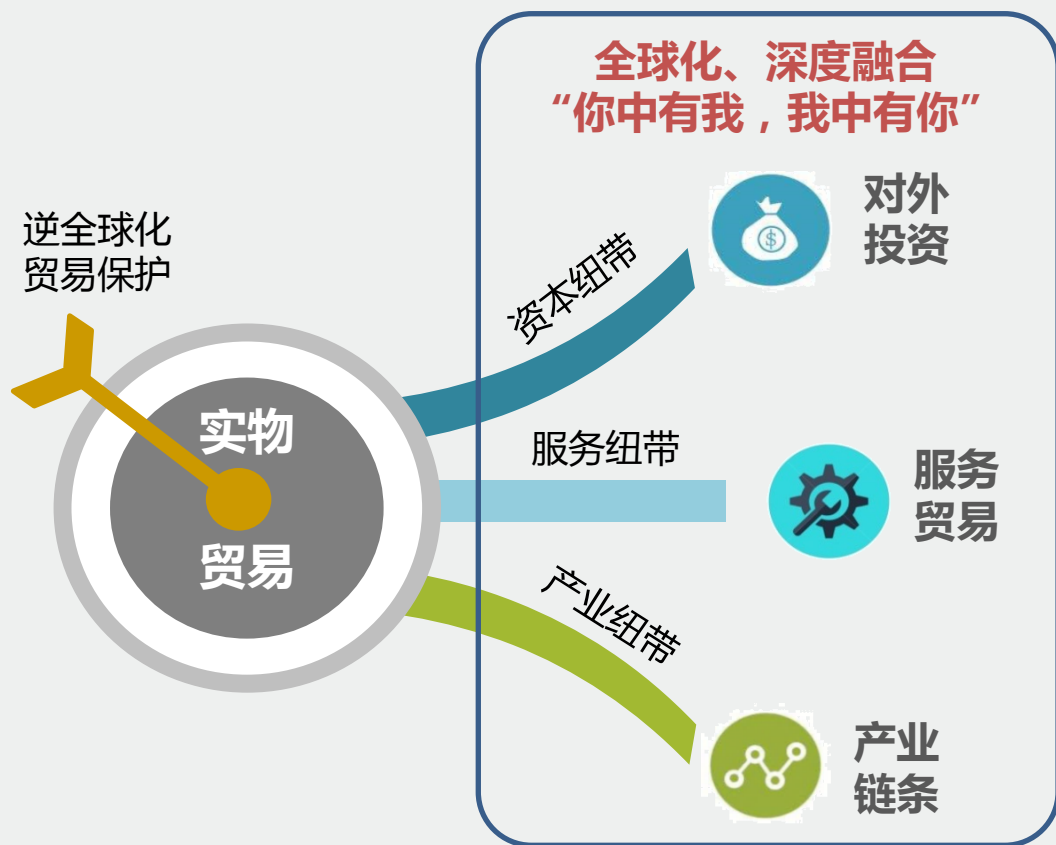
- 破局 • 港口企业需觅新动力
- 乘势 • 一带一路带来新机遇
- 创新 • 海外综合开发新模式
- 建议 • 携手共赢拓展新空间



1. 商业深度融合下，全球化仍将是长期趋势

全球产业链和服务输出已深度融合，难以界定彼此，“有形贸易”也难以切割各方利益。

逆全球化政策“杀敌一万，自损八千”，难以达到预期目标。



- 服务贸易持续增长，经济全球化迈入深度融合的新阶段：有形实体贸易背后蕴含的全球产业链和服务输出，不断壮大，深度介入实体贸易、彼此交错关联，创造价值。2016年，全球服务贸易总额达**4.8**万亿美元，占比**23.2%**，较2011年增加近4个百分点。
- 全球对外直接投资维持高位，资本跨国界渗透融入、打造全球产业链：OECD资料显示，2016年全球对外直接投资（FDI）为**1.61**万亿美元，仍处于2008年以来的高位。

2. 国际产能合作路线：聚焦资源禀赋地区，前瞻布局

从历史角度看，全球产业不断地向着具有资源禀赋的地区转移，这也是国际产能合作遵循的路线。

近期产能合作路线

- 中国中西部、南亚、东南亚与非洲等海上丝绸之路沿线国家

对港口企业的机遇

- 为丝路沿线国家的制造业与贸易发展创造机会
- 为海外港口业务发展提供机遇



3. “一带一路” 为全球经济注入新动力

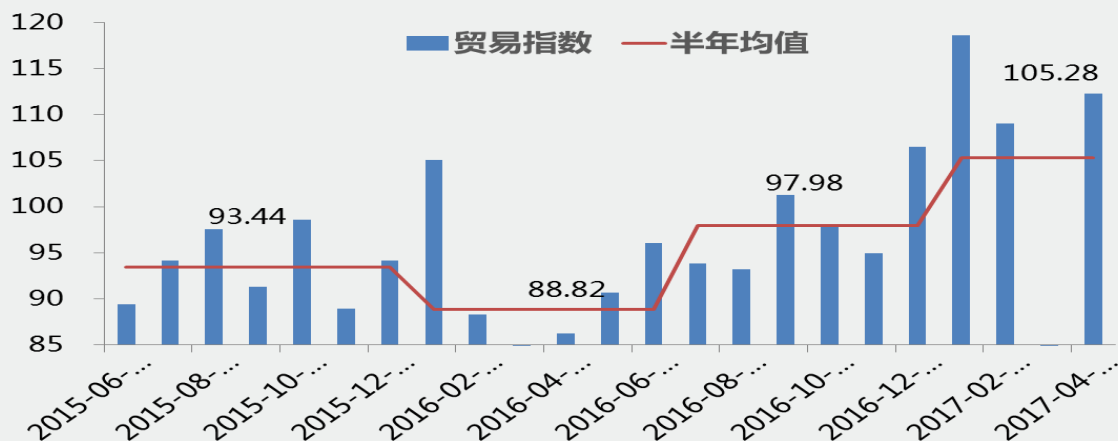
“一带一路” 进展良好。2017年1季度：

- 双边货物贸易总额超过16553亿元人民币，同比增长**26.2%**。
- 对沿线国家出口9376亿元，同比增**15.8%**，占同期中国出口总额的**28.2%**。
- 自沿线国家进口7177亿元，同比增**42.9%**，占同期中国进口总额的**25.0%**。

“一带一路” 预期成果丰硕。未来5年：

- 中国将从沿线国家和地区进口**2万亿美元**商品
- 对沿线国家和地区的投资将达到**1500亿美元**。

一带一路贸易额指数：
中国至沿线国家的进出口贸易额持续攀高



“一带一路” 推进，全球成果斐然

设施联通

我国已与沿线国家签署了涉及铁路、公路、海运、航空、邮政的双边和区域运输协定

130多个

中欧班列已累计开行

3,000多列

▶ 到达欧洲11个国家的28个城市

贸易畅通

截止2016年底，入驻“一带一路”沿线国家合作区域的企业超

1,000家

2014年至2016年，中国与沿线国家贸易总额超过

3万亿美元

资金融通

截止2016底，中国倡议的亚洲基础设施投资银行已为9个项目提供贷款

17亿美元

中国出资设立的丝路基金，已签约承诺投资额累计约

15个项目

60亿美元

4. 港口是重要的穴位，将发挥巨大作用

港口是社会经济发展的重要部门，与国民经济关系密切，对于满足能源、原材料等大宗物资运输，支持经济社会和贸易发展，提升国家综合实力等具有重要作用。

拿捏、呵护并管理好海丝沿线港口
提高通关便利化，释放经济贸易往来，
带动沿线国家经济发展

“一带一路”
是“翅膀”

港口是
经络上的
“穴位”

找准
重要穴位

互联互通是
“血脉经络”

水陆交通枢纽

辐射经济腹地

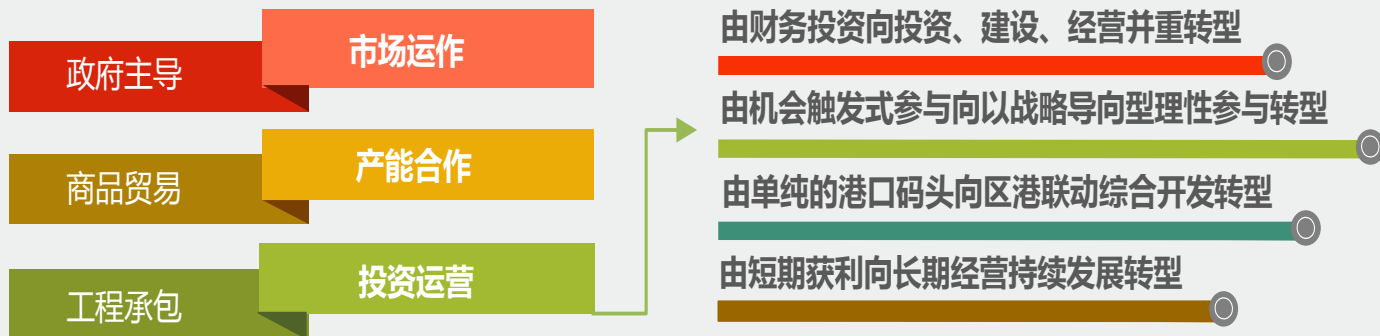
世界贸易中转

全球资源配置

打造“一带一路”物流大闭环上的关键节点

4. 海外投资方式已转变，港口企业全球布局正当时

中国企业加快走出去，与海外国家的合作方式也在发生变化



中国对非合作正在呈现三个新的变化：一是政府主导逐渐向市场运作转型。二是商品贸易逐渐向产能合作升级。三是工程承包逐渐向投资运营迈进。这三个新变化将为非洲实现可持续发展提供新的动能和机遇。

——王毅外长答坦桑记者提问，2017. 03. 09

港口：合作共赢、综合开发与立足长远

- 初期通过港口项目的海外投资与当地建立合作共赢机制。
- 中期通过综合开发的模式实现海外业务的可持续发展。
- 远期通过与被投资国成为命运共同体造福当地并提升自己。

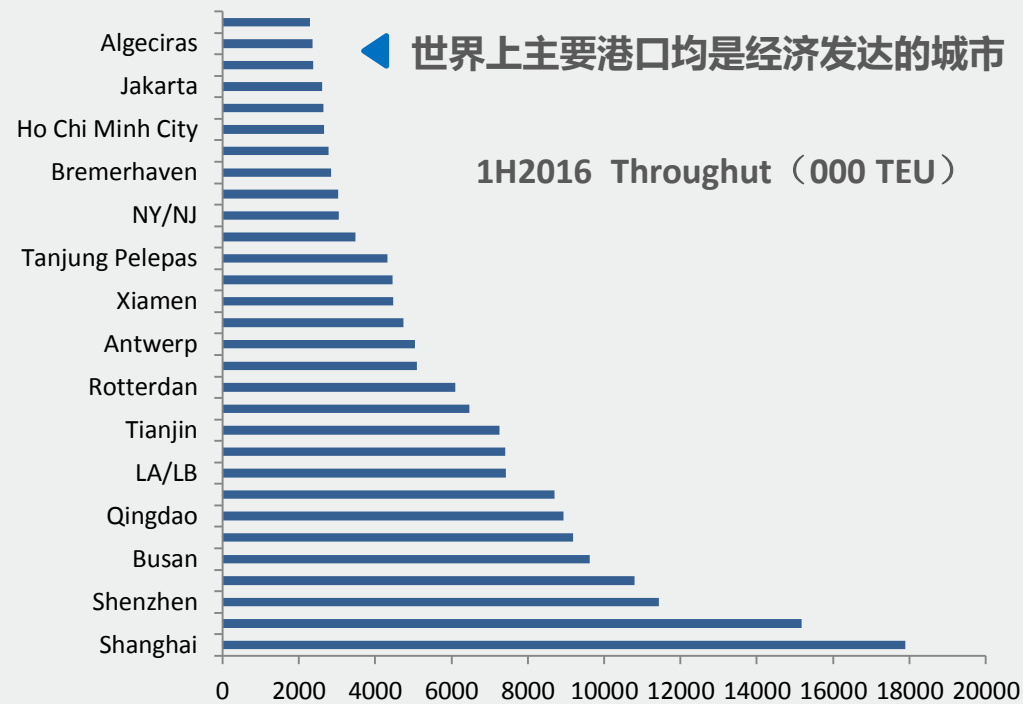
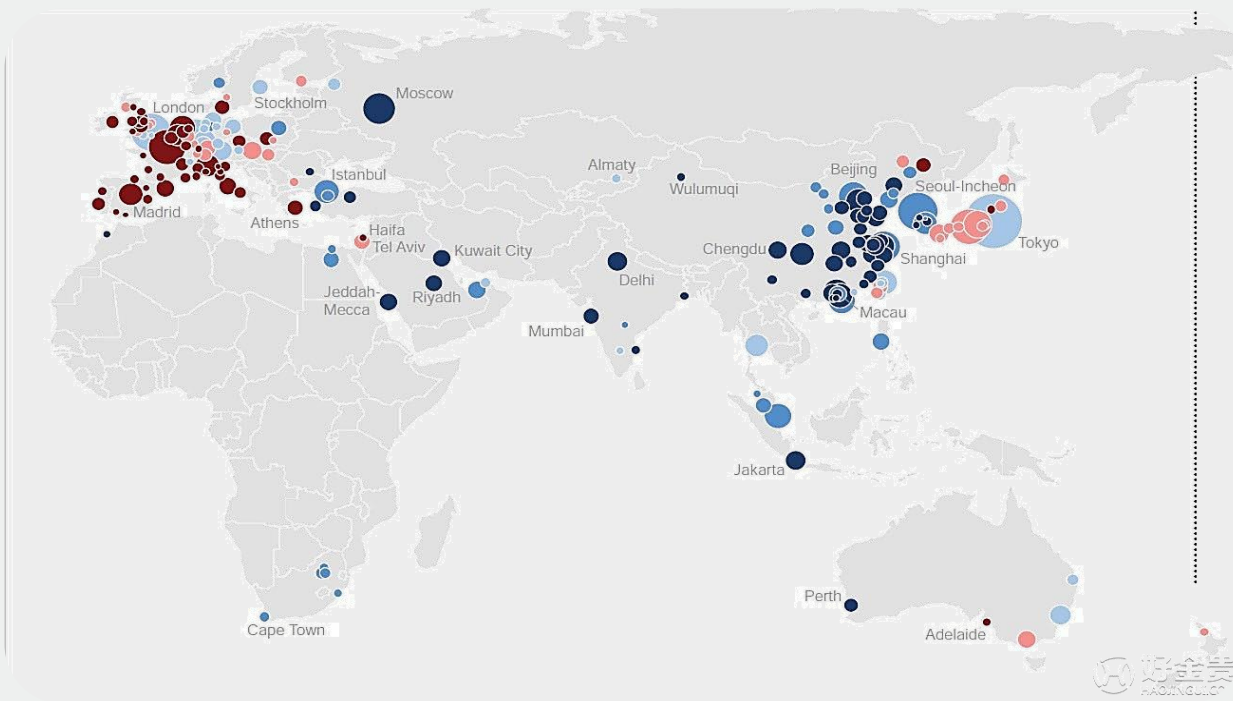


One Belt One Road

5. 把握海外港口投资运营新机：前港中区后城

- 世界经济发达的地区大都与港口结合在一起，全球经济总量50%以上都集聚在距海岸线宽度100km的沿海沿河地区。
- 领先的港口运营商早就实施全球枢纽港布局，收获早期的全球化成果。
- 中国港口企业海外投资运营正当时，聚焦新兴国家，领域从港口扩展至产城，需深耕园区及城市，共享发展成果。

全球大型城市多分布在沿海地带 ▼



目录

CONTENTS

破局 • 港口企业需觅新动力

乘势 • 一带一路带来新机遇

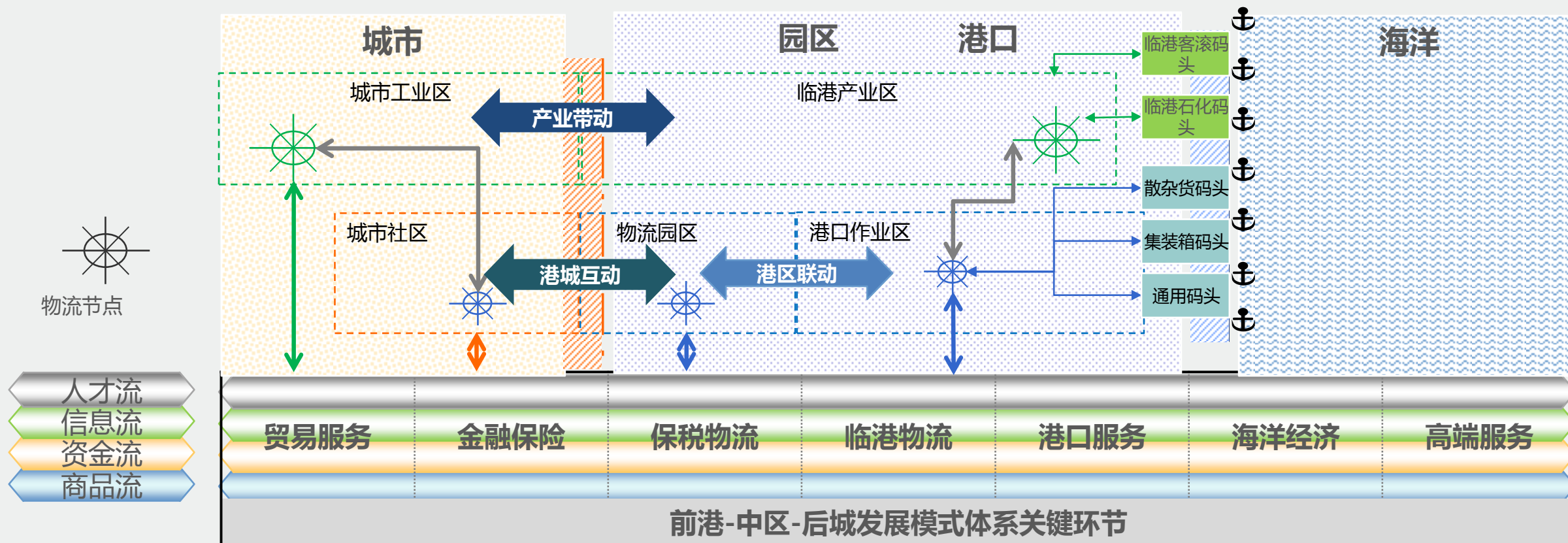
创新 • 海外综合开发新模式

建议 • 携手共赢拓展新空间



1. 招商局PPC综合开发模式

招商局PPC综合开发，属于企业主导下新区建设。政府把规划的新区（通常是原有基础比较薄弱的贫困落后地区）全权委托给一家大型专业企业去包片开发建设，并用投资—回收—再投资的良性循环滚动式往前发展，就如当年的蛇口与漳州开发区。



■ 招商局吉布提试点

吉布提自贸区
Djibouti Free Trade Zone

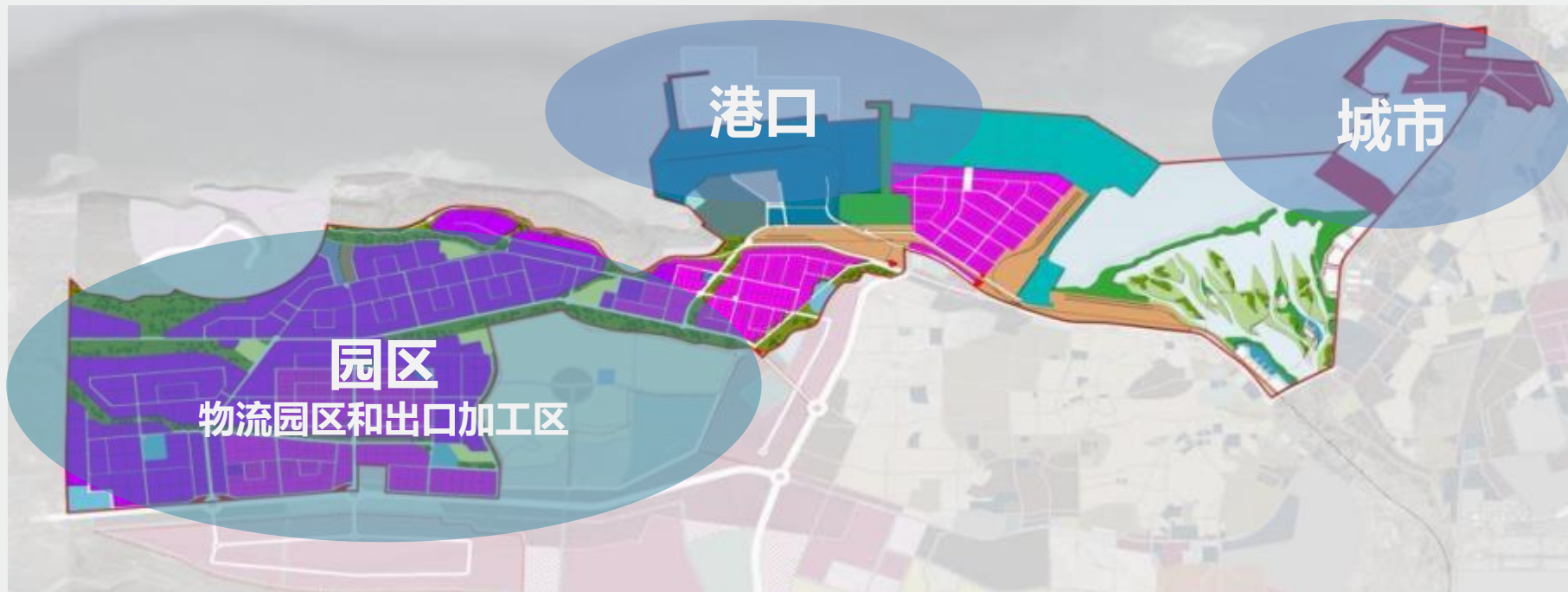
致力于成为未来的东非国际航运中心
Commit to be Future International Maritime
Center of East Africa

建成后将产生GDP超过40亿美元，相当于目前吉布提GDP的两倍多，可创造就业岗位逾10万个，超过吉布提可就业人口的1/6。



■ 招商局吉布提试点

项目特点：获得地方政府全力授权支持、招商局主导的新区管理运营，更是招商局PPC理论及商业模式在海外的成体系尝试



自贸区占地面积2.4平方公里，包括商贸物流区和出口加工区2大功能区。

先导区2017年7月将投入使用。

吉布提自由贸易区面积48.2km²。它复制了招商蛇口前港-中区-后城模式。港口是原材料、商品和人才的集散地。园区提供增值服务，以支撑港口发展，吸引就业和资本流动。城市为人们提供优质的生活社区，也对港口和园区产生更多的需求。



■ 坦桑巴加莫约试点

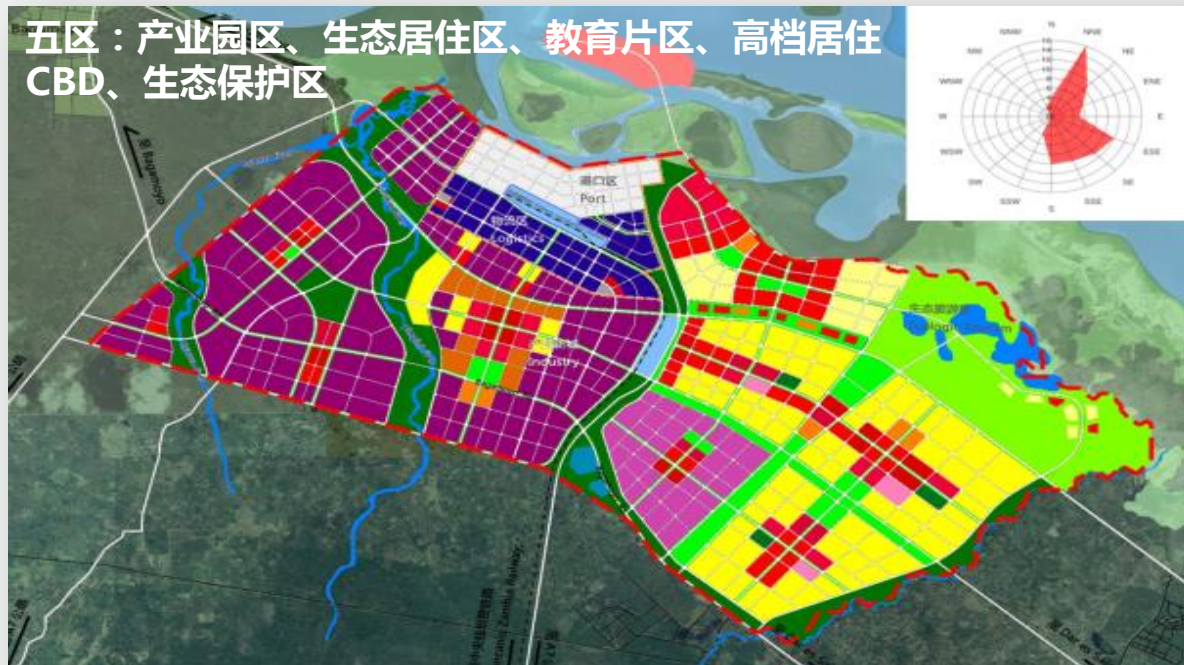
三核、两轴、多节点：
产业服务核心、生态居住核心、工业园区核心，港产城动力轴和产业居住发展轴，组团内部商业/管理服务中心



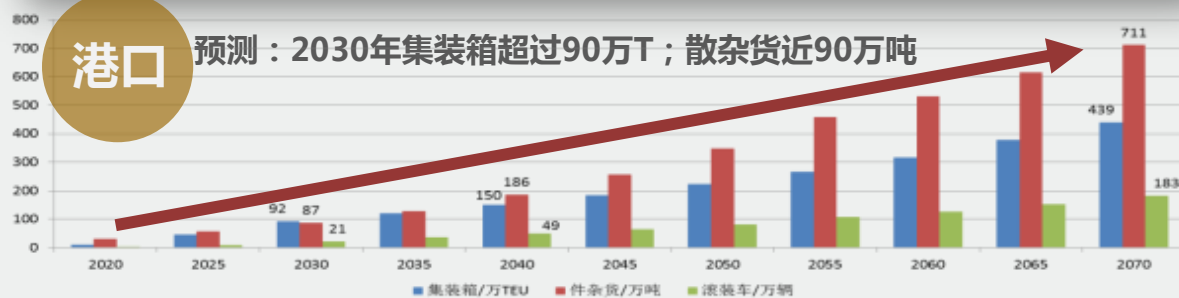
产业设置：
因港而生、因产而强、因城而兴



五区：产业园区、生态居住区、教育片区、高档居住CBD、生态保护区



港口 预测：2030年集装箱超过90万T；散杂货近90万吨



■ 坦桑巴加莫约试点



■ 中白工业园区试点

园区面积91.5平方公里，计划以高科技和出口加工为主，建设期约为30年。

园区发展将集中于电子、生物医药、精细化工、工程和新材料等领域，目标市场为独联体国家和欧盟。

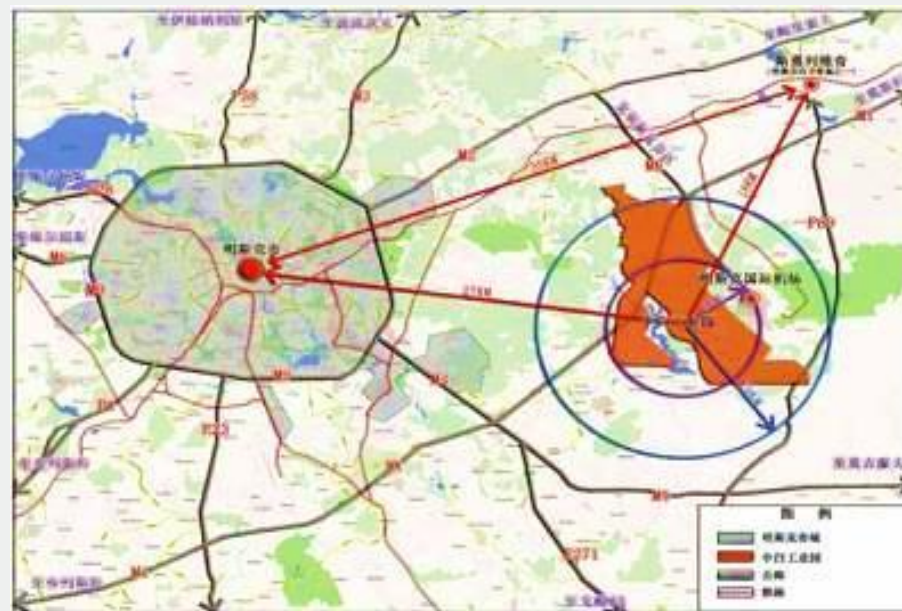


中白工业园区项目是2010年3月习近平访问白俄罗斯期间商定，并于2010年10月卢卡申科访华期间双方签署《关于在白俄罗斯共和国境内建立中国-白俄罗斯工业园区的合作协议》；尔后中央领导吴邦国、李克强、张高丽访白期间进一步重视、完善。

中白工业园“12234”开发战略：

- “一带一路”；跨越两国(白俄罗斯、立陶宛)；
- 沟通两区（欧亚经济联盟、欧盟）；
- 连接三点（白俄罗斯中白工业园、立陶宛考纳斯自贸区、波罗的海克莱佩达港）；
- 融合四流（公路、铁路、航空、海运物流）。

通过打通中白工业园到波罗的海物流大通道，跨境铁路直接连接前港中区，解决白俄与欧盟市场间的贸易往来问题，



2. 招商局提供平台式服务，支持海外综合开发



目录

CONTENTS

破局 • 港口企业寻觅新动力

乘势 • 一带一路带来新机遇

创新 • 海外综合开发新模式

建议 • 携手共赢拓展新空间



■ 海外市场与国内市场的差异大，海外港口投资面临着诸多风险

安全	政局稳定	政府效能	法律和监管	宏观经济	外贸支付	金融风险	税收政策	劳动力市场
武装冲突	社会动荡	政策制定	司法程序公正性	汇率波动	贸易禁运	货币贬值	政权稳定	工会
恐怖主义	有序换届	行政人员素质	司法程序进展速度	衰退风险	资本项目	融资深度	歧视性税收	工人罢工
暴力示威游行	反对立场	官僚主义	合同执行力	物价不稳定	歧视性关税	本地市场准入	企业税水平	劳动法
持有敌意	行政权过大	既得利益集团	对外国企业的歧视	挤出效应	过度保护	有价证券	追溯征税	技术工人
暴力犯罪	国际紧张局势	腐败	没收/征收	利率波动	资本管制风险	银行业健康状况		专业工人
有组织犯罪		公务员问责制	知识产权保护		经常项目可兑换性	股市流动性		精英待遇
绑架勒索		人权	私有财产保护					结社自由
			不正当竞争					

建议 • 携手共赢拓展新空间

建议

多渠道、多路径
实施海外拓展

加强业内经验
交流与专题探讨

海外交易成本高
需积累国际化经验

总结

- 中国港口企业走出去，进行海外布局是大趋势
- 港区城综合开发将是继枢纽港投资运营之后的重要模式
- 海外项目交易成本高，企业需要国际化视野和经验

THANK YOU !

