

内部资料

港口视点与研究

(第三十三期)



中國港口協會

CHINA PORTS & HARBOURS ASSOCIATION

2016年11月

“十三五”港口行业发展形势展望 ·····(1)

交通运输部规划研究院副院长 朱鲁存

国际航运市场展望 ·····(23)

中国远洋海运集团有限公司研究咨询中心副主任 孔凡华

本期发送范围：

中国港口协会会长、常务副会长、副会长、常务理事、港口企业会员单位、秘书处各部室；

送：交通运输部何建中副部长、部总工办、部水运局



TPRI

十三五港口行业 发展形势分析

交通运输部规划研究院

朱鲁存



1 “十三五” 港口发展面临形势

2 “十三五” 港口发展趋势预测

3 “十三五” 港口发展总体思路

4 港口企业的应对措施建议



1 “十三五” 港口发展面临形势

形势与要求

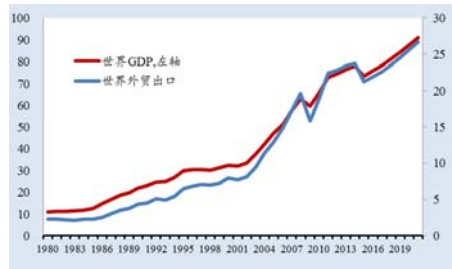
从国际、国内两个层面对宏观形势与经济走势判断

从全球、全国、区域三个不同空间初步分析港口发展面临的重大变化和要求

国际经济环境：发展&调整&竞争

和平&发展主题没有变

- ◆ 经济贸易长期持续增长态势**没有变**
- ◆ **全球化仍将继续深入**



世界GDP(左轴)和外贸出口额(右轴)增长趋势：万亿美元
(世行、IMF)



世界货物外贸出口额增速变化趋势图(IMF)

发展中经济体、发达经济体外贸额增速变化一致，说明经济一体化加强。

国际经济环境：发展&调整&竞争

以**中国**为代表的发展中国家成为引领世界经济增长的核心力量

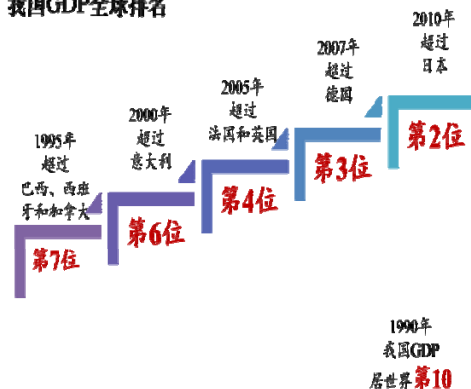
1、**2020年实现第一个百年目标**，全面建成小康社会。GDP总量比2010年翻一番，达到美国2015年的总量水平。

人均GDP将达到12600美元，进入高收入国家的起点，意味着成功跨越中等收入陷阱。

2、2030年前后，中国GDP总量将超越美国，成为**世界第一大经济体**。

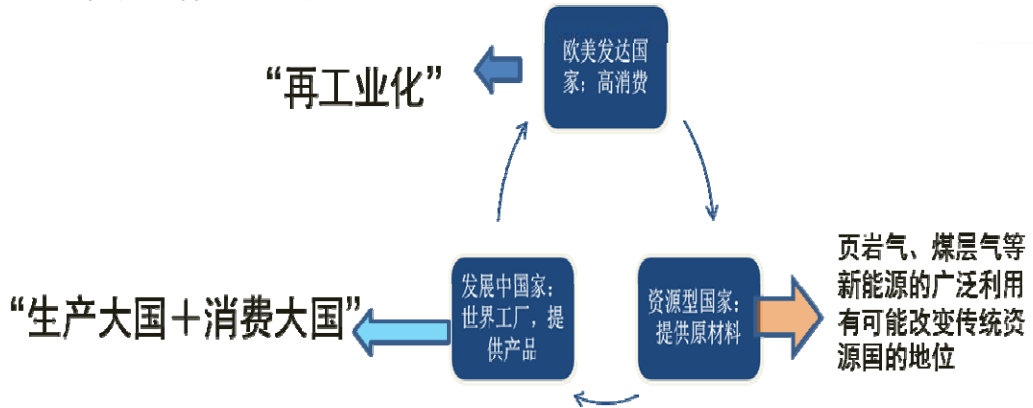
3、**2050年实现第二个百年目标**，实现社会主义现代化。进入先进国家行列，人均GDP赶上发达国家的平均水平（目前为33000美元）。

我国GDP全球排名



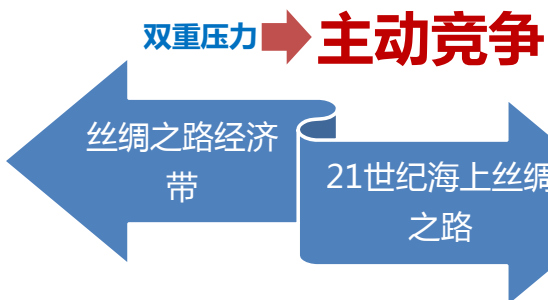
国际经济环境：发展&调整&竞争

“三角型”国际分工体系正在调整



国际经济环境：发展&调整&竞争

- ◆ 国家（地区）间的竞争更为复杂和激烈
- 新一轮科技革命兴起
- 我国面临发达国家、发展中国家的双重压力



“一带一路”战略示意图



“四个转变”

- 从被动向主动转变
- 从参与者向引领者转变
- 从外围到中心转变
- 从大国向强国转变

国内经济走势：动力转换&增速换挡

模式转变



资源环境约束



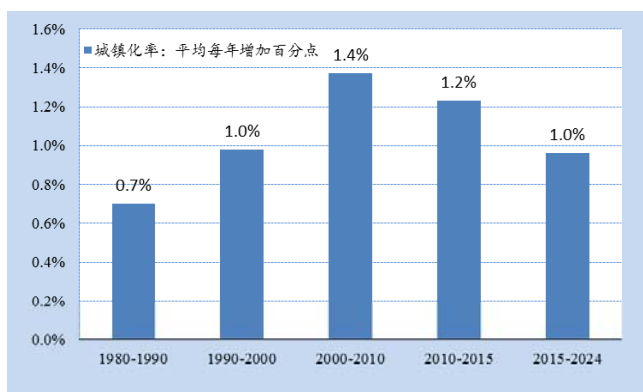
消费成为经济增长最主要的拉动力量

- 消费比重由2010年的历史最低值48%上升到2030年的**64%**

服务业的发展

- 2020~2030年工业化基本完成

国内经济走势：动力转换&增速换挡



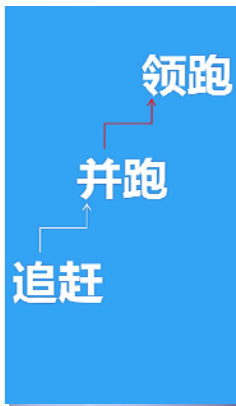
我国城镇化率年均增加的百分点（统计局、国研中心）

城镇化

- 城镇化快速推进、加速度放缓
- 更注重人的城镇化
- 重点实现**2亿人**的市民化
- 将引致大量的基础设施、消费**需求**

国内经济走势：动力转换&增速换挡

技术进步



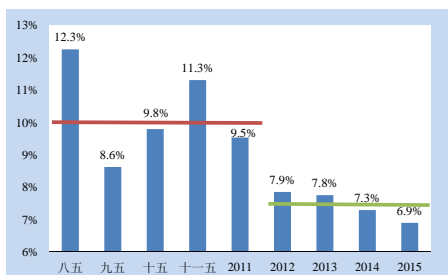
减弱

- 美国追赶英国
- 德国、日本追赶美国
- 亚洲四小龙追赶欧美
- 后发国家不断利用技术**后发优势**加快发展
- 我国亦如此

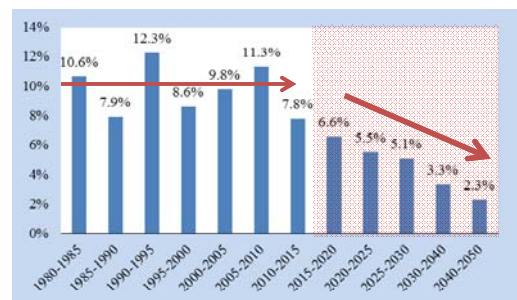
- 我国与技术前沿距离越来越远
- 直接学习和引进步伐放慢
- 更多依赖**自主创新**

国内经济走势：动力转换&增速换挡

“高速 - 中高速 - 中速”



我国GDP增速变化图



我国GDP增速变化趋势预测 (OECD、国研中心)

未来GDP增速

2015-2020：6%-7% 2020-2030：5%左右

全球层面：东移&要求全面提升港口服务功能和层级

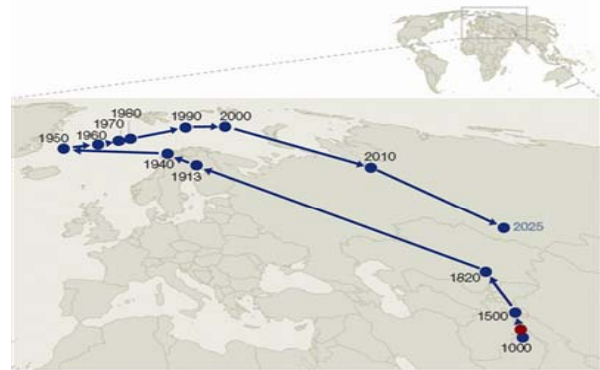
2004年全球港口航线挂靠格局



2014年全球港口航线挂靠格局

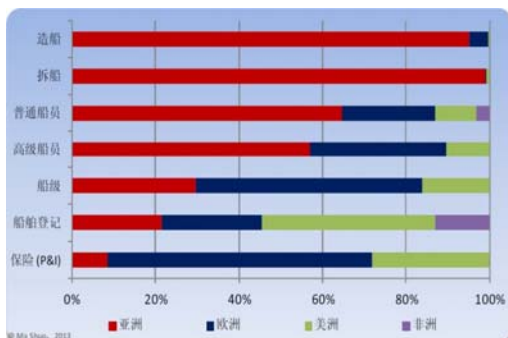


经贸、航运全面东移



世界经济重心东移

全球层面：东移&要求全面提升港口服务功能和层级



航运基础要素已实现向亚洲集聚。

亚洲对高端航运服务业的需求日益扩大。

传统植根欧美的航运金融、保险、海事仲裁等服务有主动贴近亚洲市场的趋势。引发亚洲的激烈竞争



我国主要指标占全球比重

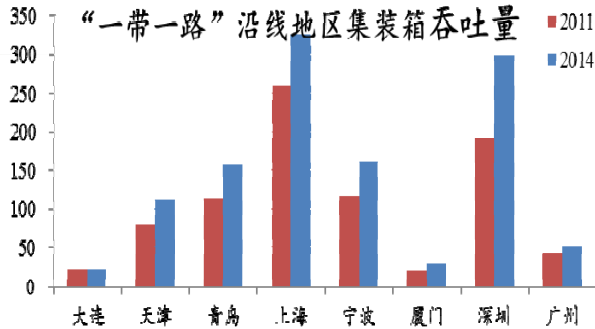
- 我国的港航服务层级与我国的经贸地位不匹配

不能适应全面“东移”要求

我国迫切需要有能力代表国家参与全球层面竞争的全球性航运中心。即**全面提升航运服务功能和服务层级。**

国家层面：国家战略&全面提高港口海陆双向辐射能力

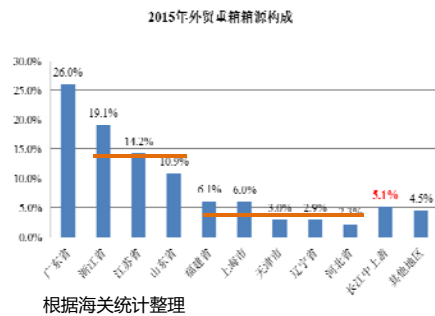
海向：“一带一路”将全面提升我国对外航线辐射的**深度**和**广度**



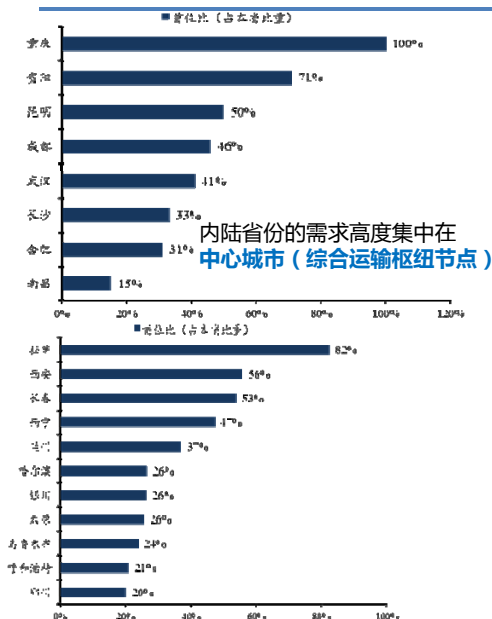
亚洲内部的产业转移方向：

劳动密集型产业由我国沿海地区向东南亚和沿江沿路的中西部内陆转移。

- 我国对外航线在传统的欧洲、美国线之外正在快速多元化
- “一带一路”是金融危机后我国集装箱国际航线的主要增长点，其中东盟占“一带一路”的53%

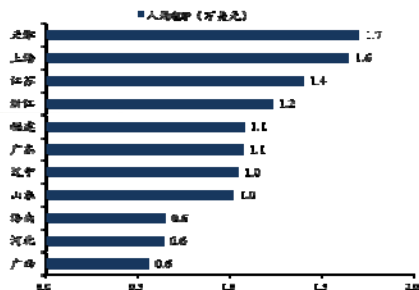


国家层面：国家战略&全面提高港口海陆双向辐射能力



陆向：要求全面提升以港口为枢纽辐射内陆重要节点的综合物流服务水平。
(是提升内陆产业国际竞争力、推进全方位开放的关键)

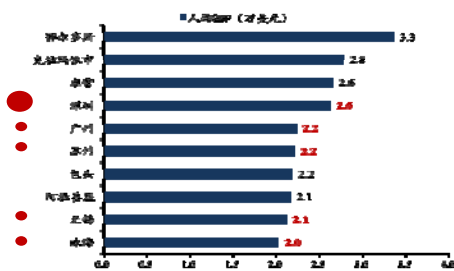
区域层面：中等发达水平& 港口转型升级



- 2015年，沿海有8省市人均GDP超过**1万美元**进入世界中等发达经济体阵营
- 5个港口城市超过**2万美元**，接近“发达水平”

主要港口城市加速向现代化大都市转变

要求港口加快转型升级



- **提升能级**：提升服务功能和服务层级，以港口的转型升级引领城市在全球、全国城市版图中地位的提升。
- **绿色生态**：生态文明建设中的港口绿色布局要求。
- **港城协调**：特大型港口城市出现“去港口化”、“港退城进”的趋势或舆论压力。



2 “十三五”港口发展趋势预测

过去十五年我国港口发展成就显著

沿海港口设施保障和现代化水平进一步提升

- ◆ 2015年底沿海港口通过能力79亿吨（内：集装箱1.74亿TEU），总体适应经济社会发展要求。
- ◆ 煤炭、原油、铁矿石和集装箱四大系统港口布局基本形成，码头大型化、专业化达到世界先进水平。
- ◆ 主要港口进港航道等级10万吨级及以上，建成一批30万吨级进港航道。
- ◆ 2015年海运量55亿吨，其中国际海运量36.1亿吨，占全球比重30%。
- ◆ 亿吨以上港口密集分布在环渤海、长三角和珠三角。
- ◆ 新港区开发为长远发展奠定良好基础。

“十三五”沿海港口发展趋势

阶段特征：**增速放缓、结构优化、动力转换、品质提升**

- 主要特点：
- 运输需求中速增长
 - 货运结构平稳调整
 - 港口功能加快拓展
 - 国际影响力竞争力提升
 - 科技创新成为发展新动力
 - 更加注重绿色安全



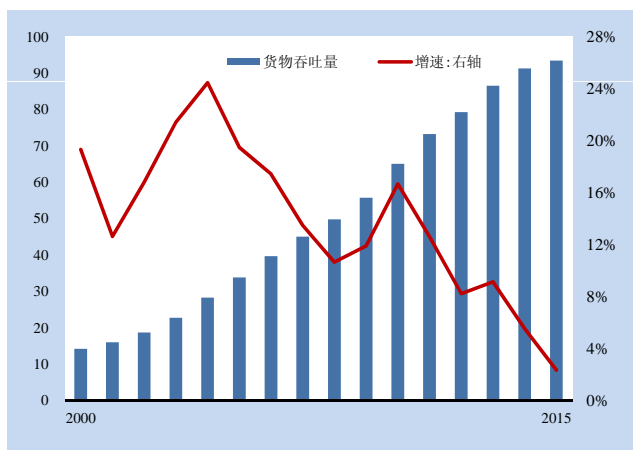
吞吐量趋势分析

1. 总量增长趋势

2000-2015年：

我国沿海港口货物吞吐量由**14.2**亿吨，增长到**93.5**亿吨，增长了**6**倍。年均增速13.4%。

2015年沿海货物吞吐量增速为2.3%，2016年1-8月完成64亿吨，同比增长2.1%。

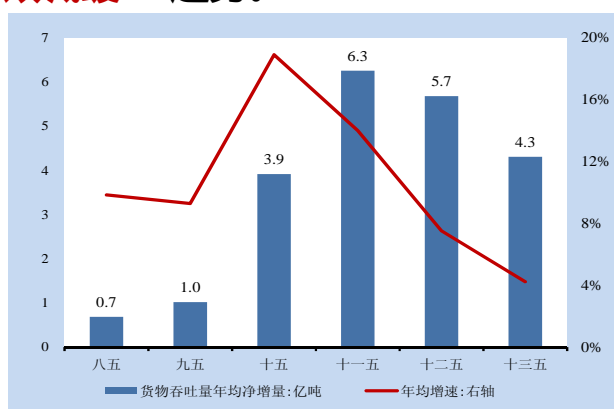


货物吞吐量增长情况

吞吐量趋势分析

十三五沿海港口吞吐量将由快速增长转入中速个位数增长阶段，呈现吞吐量净增量、年均增速“双减缓”趋势。

- 十三五期间，沿海港口货物吞吐量仍保持平稳较快增长；2020年预计**115亿吨**，年均增长**4.2%**。
- 预计沿海港口货物吞吐量年均净增**4.3**亿吨，

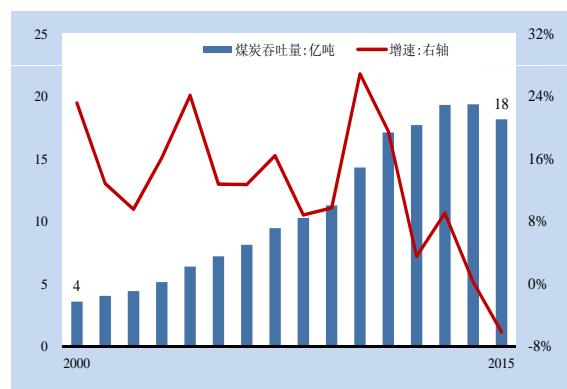


“十三五”吞吐量净增量及增速

主要货类发展趋势：煤炭

2000-2015年沿海港口煤炭吞吐量由2000年的**3.6**亿吨，增长到2015年的**18.2**亿吨；年均增长**11.4%**，年均净增**1.0**亿吨，保持较快增长趋势。

2015年同比下降6.1%，2016年1-8月煤炭吞吐量12.2亿吨，同比下降1.5%；其中一次下水量5774亿吨，下降1.3%；外贸进口煤炭1.4亿吨，增长4.9%。



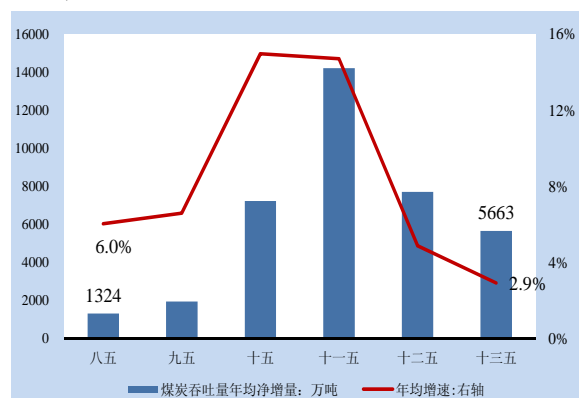
煤炭吞吐量及增速现状

主要货类发展趋势：煤炭

受金融危机影响，国内经济增速放缓，加之经济结构调整等因素影响，十三五期煤炭吞吐量增速将明显放缓。

“十三五”吞吐量仍保持持续增长，但增速明显放缓。预计到2020年：

- 沿海港口煤炭吞吐量将达到**21**亿吨左右；年均增长**2.9%**。
- 北方煤炭一次下水量将达到**7.6**亿吨，年均增速4.9%左右。
- 外贸进口量总体将有一定下降，年度间波动较大。

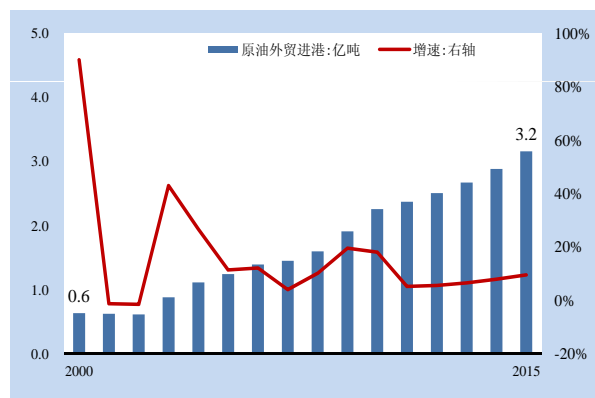


“十三五”煤炭年均净增量及增速预测

主要货类发展趋势：原油

2015年沿海港口完成原油吞吐量4.6亿吨。其中，原油外贸进口量由2000年的0.6亿吨，增长到2015年的3.2亿吨；年均增长11.3%，年均净增1685万吨，保持较快增长。

2015年增长10.2%，其中外贸增长9.5%，2016年1-8月吞吐量5.8亿吨，增长7.7%；其中，外贸接卸原油2.3亿吨，增长7.3%。



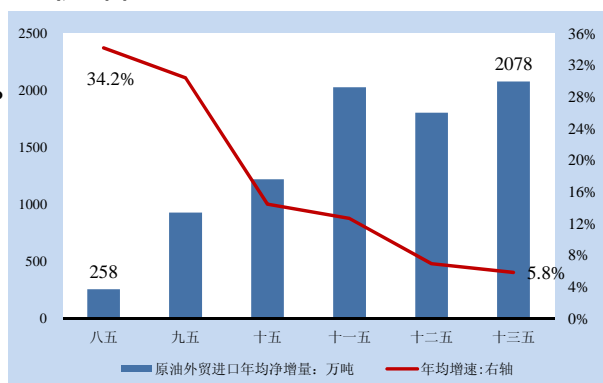
原油外贸进口量及增速现状

主要货类发展趋势：原油

结合未来我国汽车等下游行业油品需求增长趋势，预计十三五沿海港口外贸原油进口量仍保持平稳较快增长。

“十三五”期继续保持稳定较快增长。

- 2020年沿海港口原油吞吐量将达到5.4亿吨左右；年均增长3.3%。
- 外贸原油进口量将达到4.2亿吨左右；年均增长5.8%。

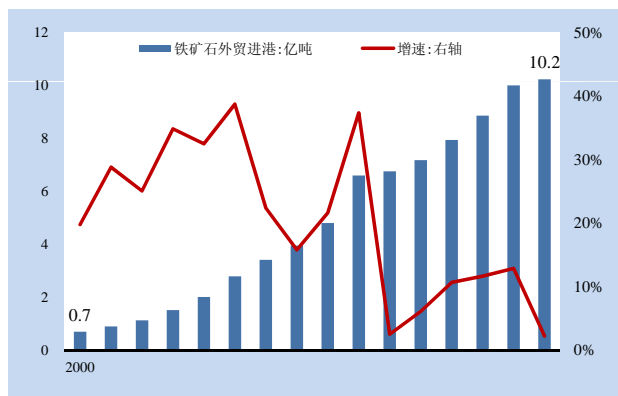


“十三五”外贸原油进口年均净增量及增速预测

主要货类发展趋势：铁矿石

2015年沿海港口完成铁矿石吞吐量15.4亿吨。其中，外贸进口量由2000年的**0.7**亿吨，增长到2015年的**10.2**亿吨；年均增长**19.6%**，年均净增**6353**万吨，保持高速增长势头。

2015年增长0.9%，外贸增长0.8%，2016年1-8月铁矿石吞吐量10.9亿吨，同比增长7.0%；外贸装卸铁矿石7.1亿吨，增长6.9%。



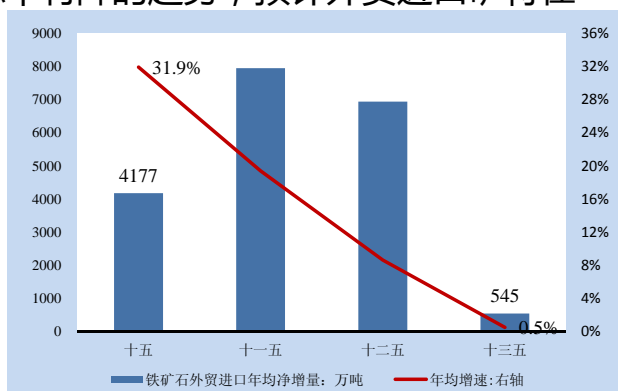
铁矿石外贸进口量及增速

主要货类发展趋势：铁矿石

据《钢铁工业“十三五”规划》我国粗钢消费需求量可能在“十三五”期间进入峰值弧顶区。考虑国产矿稳中有降的趋势，预计外贸进口矿将在高位稳定略有增长。

“十三五”期外贸铁矿石进口量总体继续保持增长，年均净增量、增速均有明显放缓；

2020年我国沿海港口铁矿石进口量将达到**10.5**亿吨左右；年均净增量**545**万吨左右。

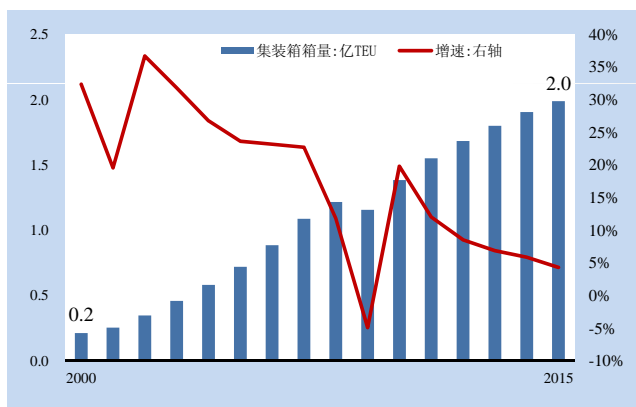


“十三五”外贸铁矿石进口年均净增量及增速预测

主要货类发展趋势：集装箱

2000-2015年沿海港口集装箱吞吐量由2000年的**2130**万TEU，增长到2015年的**2.0**亿TEU；年均增长**16.1%**，年均净增**1183**万TEU，保持较快增长势头。

2015年增长4.3%，2016年1-8月集装箱吞吐量1.36亿TEU，同比增长3.3%。



集装箱吞吐量及增速现状

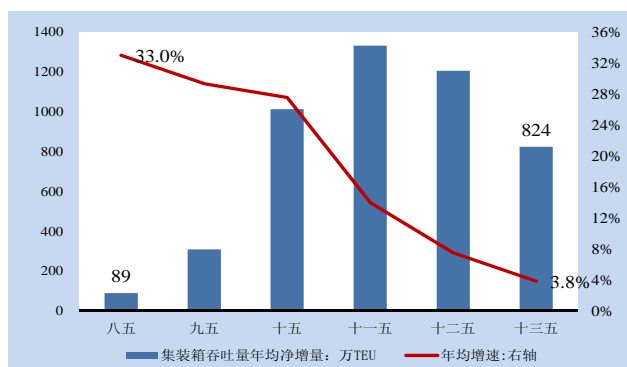
主要货类发展趋势：集装箱

随着我国经济增长方式转变和沿海省份产业转型升级，产业技术创新和升级，向精细化生产趋势明显。未来集装箱适箱货比重仍有提升，沿海港口集装箱运量将在高基数上保持稳定发展。

“十三五”期继续保持平稳较快增长，增速放缓。

2020年我国沿海港口集装箱吞吐量将达到**2.4**亿TEU；

年均增速约**3.8%**，年均净增**824**万TEU左右。



“十三五”集装箱年均净增量及增速预测



3 “十三五”港口发展总体思路

总体思路

发展方针： 围绕“四个全面”、“五大理念”，以“四个交通”引领，**改革创新，补齐短板，优化结构，增强动力**，着力推进**转型升级和提质增效**，构建现代化港口体系，为我国全面建成小康社会和全方位对外开放提供强有力支撑和保障

基本原则：

- 坚持创新驱动
- 坚持绿色发展
- 坚持统筹协调
- 坚持开放融合

总体思路

2020年发展总目标：

- 港口战略支点地位进一步强化
- 长江黄金水道功能显著提升
- 国际航运中心建设取得重点突破
- 海运大国向海运强国迈进

基本形成“保障充分、服务高效、平安绿色、国际影响力强”的现代化港航体系

33

总体思路

保障性	经济性	引领性	安全性	可持续
<ul style="list-style-type: none">• 设施水平• 服务效率• 服务品质	<ul style="list-style-type: none">• 物流效率• 枢纽效率• 服务选择	<ul style="list-style-type: none">• 一流强港• 航运中心• 自贸区• 走出去	<ul style="list-style-type: none">• 安全应急• 安全保障• 危化品监管	<ul style="list-style-type: none">• 资源利用• 低碳排放• 污染治理• 生态保护

- 专业化码头能力适应度1.1
- 口岸服务水平和效率显著提高
- 多式联运加快发展
- 重点海域设立船舶排放控制区
- 水上交通安全监管和救助系统全覆盖
- 离岸百海里海域应急到达时间不超过90分钟

服务功能拓展

是未来沿海港口转型升级发展的重要方向和突破口

服务功能 拓展问题

加快传统运输功能升级；
加快实现服务功能的多元化；
加大与电子商务、金融等新型业态的融合；
注重服务效率的提升。

十三五期沿海港口要高度重视服务功能拓展，实现港口服务功能和效率的全面提升。

建设重点

“十三五”期港口重点建设方向：**完善、调整、提高**

- 结合钢铁、石化等产业新的布局，**完善**主要货类系统布局。
- **完善**邮轮、LNG等新兴货类系统布局
- 结合临港产业园区建设，相应配套开发新港区，**完善**空白带的港口布局
- 根据城市发展规划，对位于城区内的货运港区进行功能**调整**
- 对一些小码头、老旧码头进行技术改造，提等升级，**提高**资源利用率

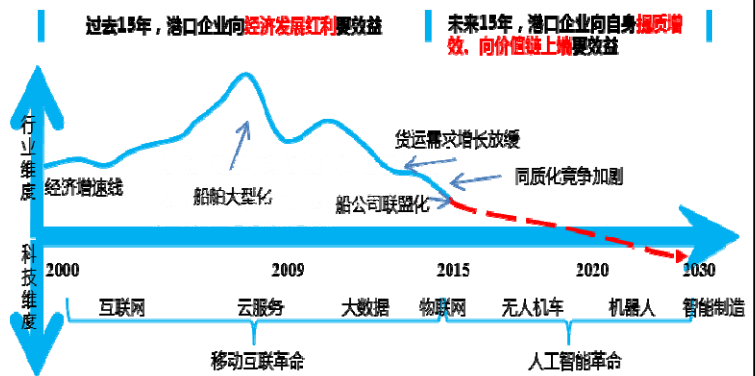


4 港口企业的应对措施建议

变化趋势



经营模式的变化



盈利特点的变化

①

做强做精主业，推进港口综合枢纽建设

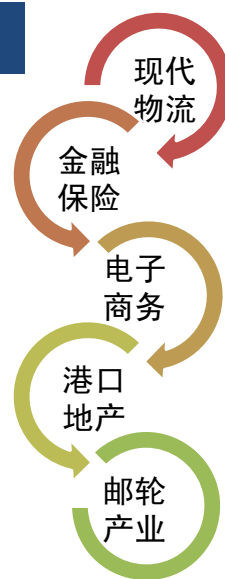
- 完善码头功能，补齐铁路等港口集疏运体系短板，增强与其他运输方式的衔接。
- 积极推进依托港口的综合枢纽建设，优化水水中转、铁水联运等运输组织模式，大力发展多式联运业务。
- 设立内陆无水港，与临港物流园区、产业园区有效衔接，促进港产城融合发展。



②

拓展港口服务功能，发展现代港口业

- 提升港口服务效率与品质，切实降低物流成本。
- 大力发展港口物流业。提升冷链物流、液装物流、化工物流等专业化物流服务水平，开展保税物流业务，提升港口服务效率与品质。
- 发展港口商贸和综合服务业，积极拓展上下游产业链，延伸运输服务链。拓展港口金融、保险、电子商务、地产等业务，培育邮轮等新的经济增长点。



③ 开展多种形式的合作，做强做优做大国有港口企业

- 以资本、技术、管理等为纽带，推进港口资源整合和跨区域联盟合作。
- 积极推进港航企业兼并重组，开展强强联合、专业化整合、内部资源整合，**做强做优做大企业**。
- 积极实施“走出去”战略，推进互联互通、产能合作，合理推动沿线国家和地区重点港口建设运营，促进以港口为节点的基础设施互联互通。



④ 加强技术创新，推动港口绿色发展

- 更新改造主要设备，优化作业工艺、应用辅助设施，提升港口节能水平和效果。
- 采用燃料替代，加强可再生资源利用，提升港口低碳排放能力。
- 大力推进靠港船舶使用岸电、LNG清洁能源利用，推进港口和船舶污染物接收处置设施建设。



⑤

建设智慧港口，提升港口信息化水平

- 充分利用自贸区平台，推动建设海运、国际贸易“单一窗口”，促进海运口岸便利化。
- 依托国家集装箱海铁联运物联网应用示范工程，打造智能化无人码头。
- 推进“互联网+港口”应用，推进以港航电子数据交换为核心节点的港口物流信息平台建设。



智能闸口



智能配载



智能设备调度



智能船舶调度

⑥

创新企业机制，建立健全现代企业制度

- 加强同国外先进资本以及国内优质资本在具体项目中的合作，建立灵活高效的现代企业管理制度。
- 完善法人治理结构，瘦身健体提质增效，不断优化运营管理机制和模式，从生产经营型向资本运营型转变，发展混合所有制经济，逐步成为具有较强国际影响力的全球品牌港口运营商。



国际航运市场展望

孔凡华

中国远洋海运集团研究咨询中心



Business
The New York

目 录



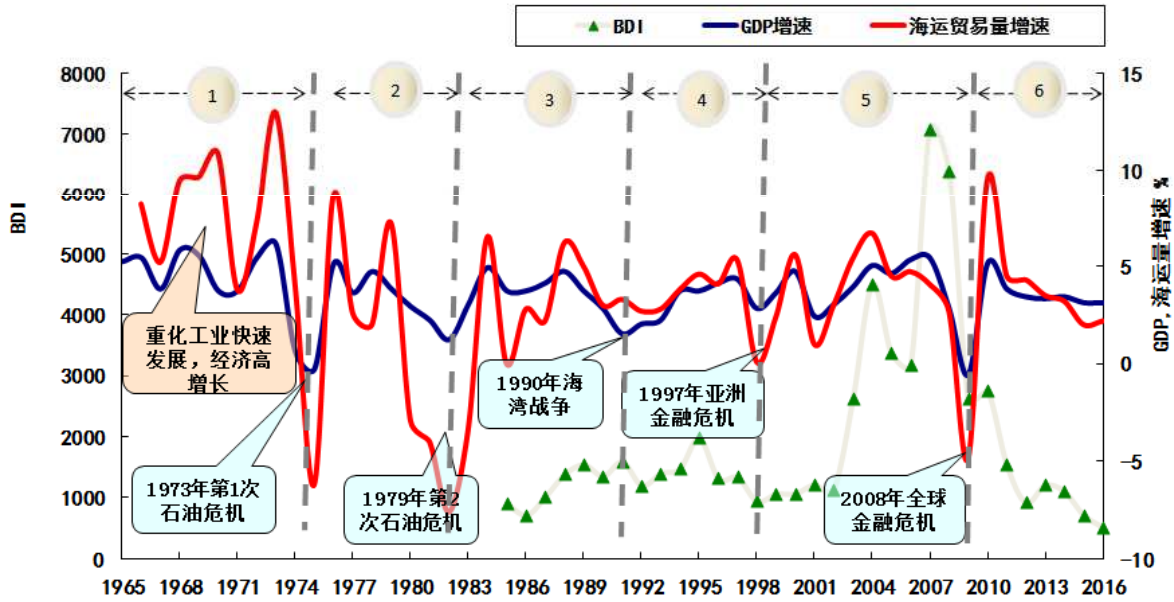
一、从周期性看，当前市场正逐步走出低谷

二、从供需关系看，运力过剩的压力正逐步缓解

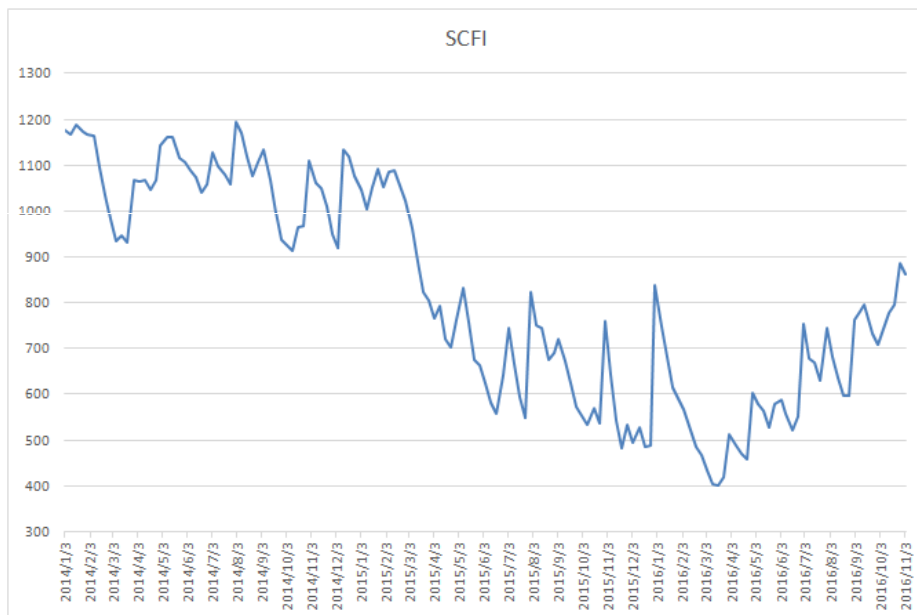
三、从竞合关系看，行业氛围正趋于理性

四、从宏观环境看，宜谨慎看待市场复苏

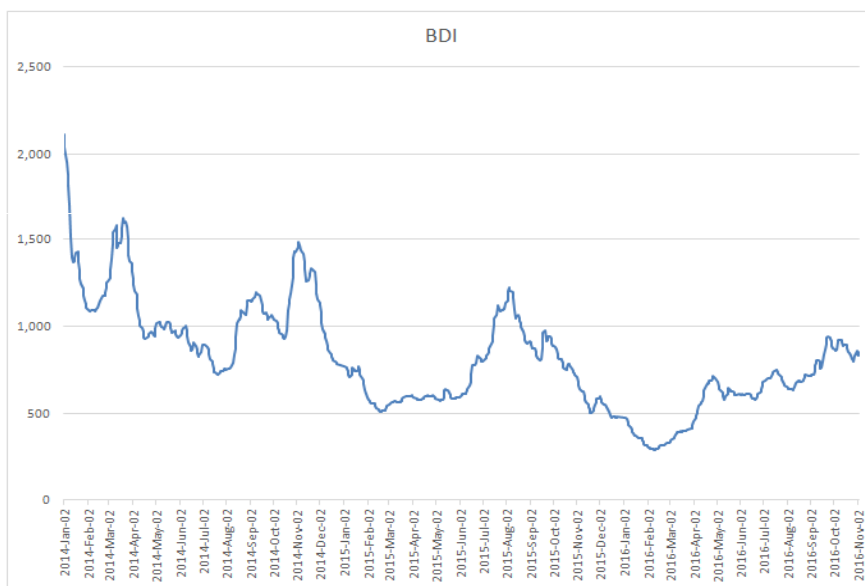
近50年世界经济、海运贸易、运价指数的周期性变化



近三年国际航运市场运价指数的表现：集装箱

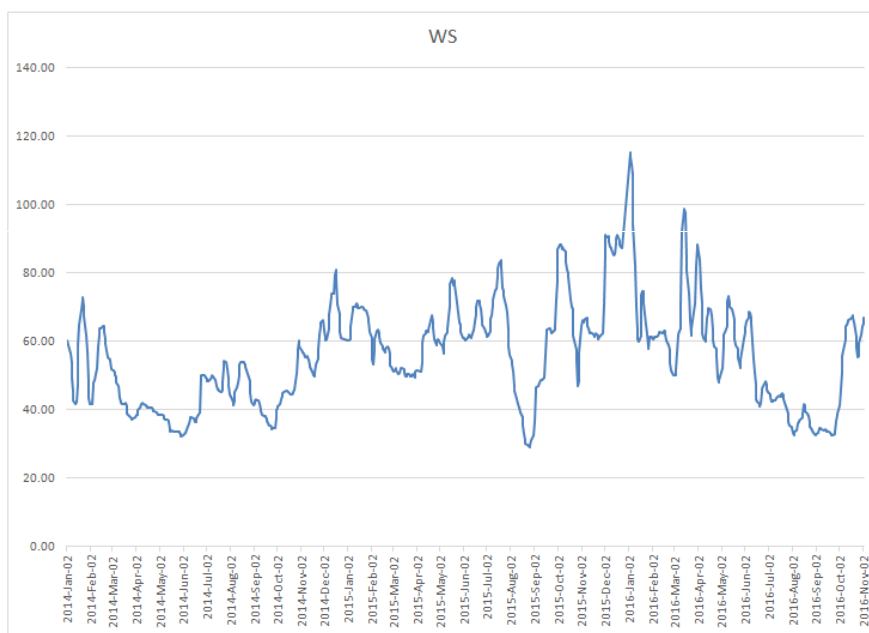


近三年国际航运市场运价指数的表现：干散货



资料来源：波罗的海航运交易所

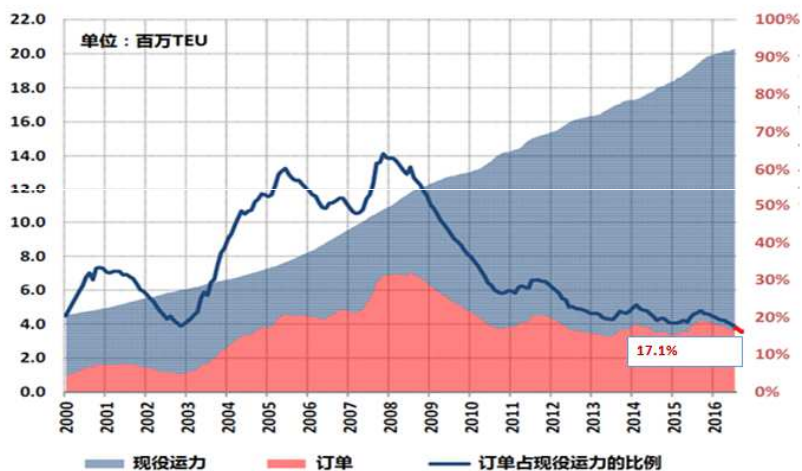
近三年国际航运市场运价指数的表现：VLCC油轮



资料来源：波罗的海航运交易所



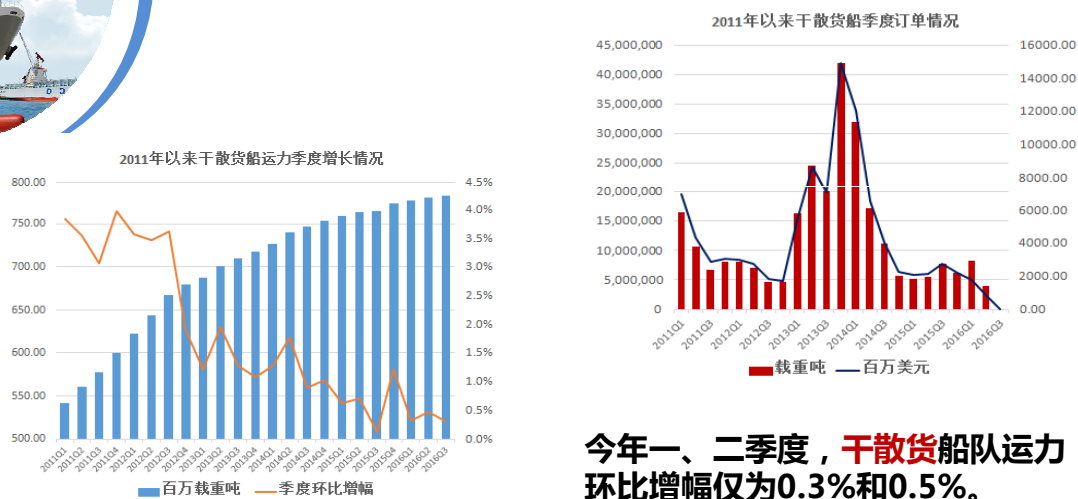
不同板块也有差异：新船交付



到7月底，**集装箱**新船订单占现有船队比例仅为**17.1%**，为近17年以来最低。到9月底，进一步降低到**16%**。（资料来源：Clarkson）



不同板块也有差异：新船交付

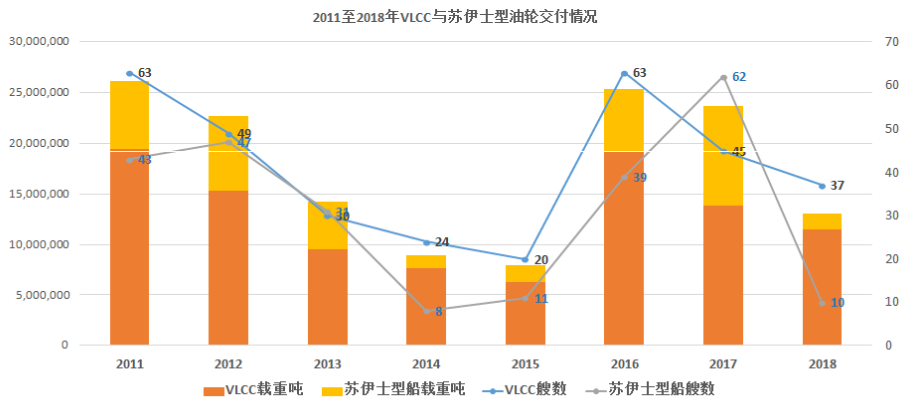


今年一、二季度，**干散货**船队运力环比增幅仅为**0.3%**和**0.5%**。

干散货船新船订单则急剧减少，上半年仅有26.5亿美元，同比减少38%；到9月底除中国船东为履行与淡水河谷的协议而订造的VLOC外，仅有40万载重吨。（资料来源：Clarkson）²⁶



不同板块也有差异：新船交付

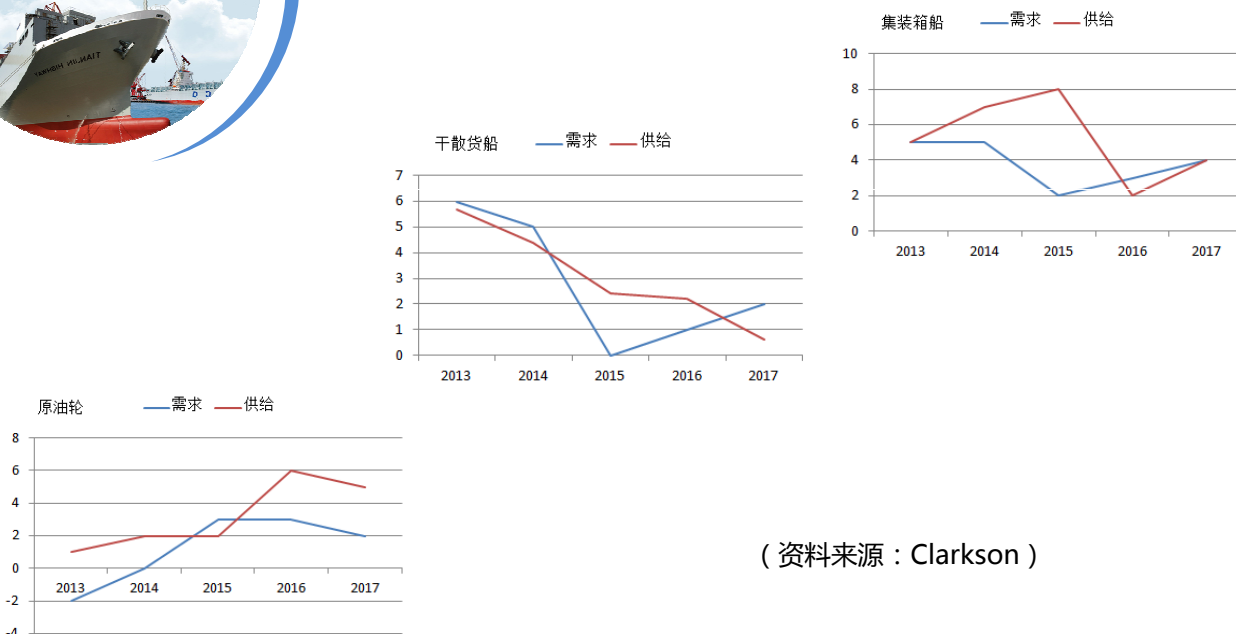


油轮市场近两年的高位期已过，2016年到2017年将迎来新船交付高峰。

(资料来源：Clarkson)



不同板块也有差异：运力供需增速(%)对比

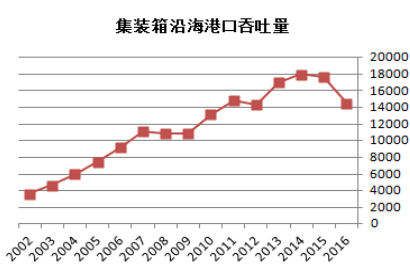
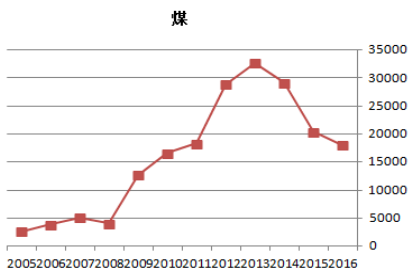
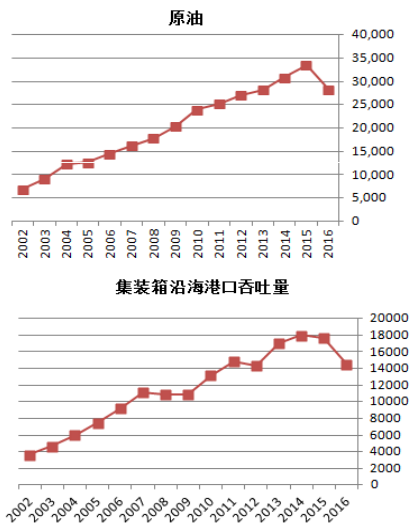
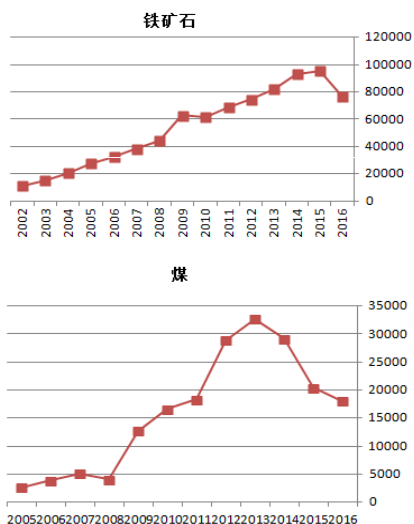


(资料来源：Clarkson)



中国进口依然给力：“中国因素”无法替代

截止2016年9月份，中国主要货种外贸进口（万吨）、港口集装箱吞吐量（万TEU）年度统计



前三季度，我国进口铁矿石7.63亿吨，增长9.1%；原油2.84亿吨，增长14%；煤1.8亿吨，增长15.2%；集装箱沿海港口吞吐量1.44亿TEU，增长3.3%。

联盟合作成为主流

四大联盟的16家班轮公司运力占全球运力的75%以上

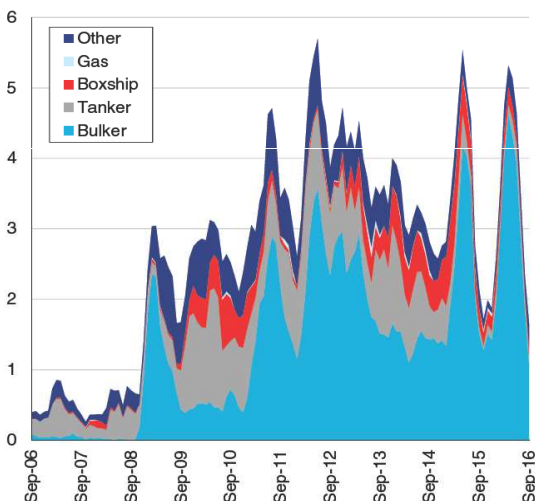
班轮联盟——未来格局

2017年4月1日将形成三大联盟的新格局 (80%)

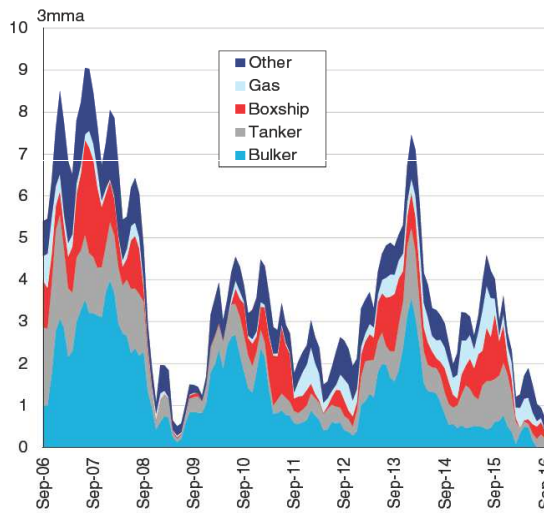


运力拆解加快，新船投资谨慎

Demolition Trends (m. dwt)



Contracting Trends (m. CGT)



1-9月份，全球共拆解运力3610万载重吨，同比增长21%；新签订单2290万载重吨，同比下降73%。

(资料来源：Clarkson)

运力拆解加快，新船投资谨慎

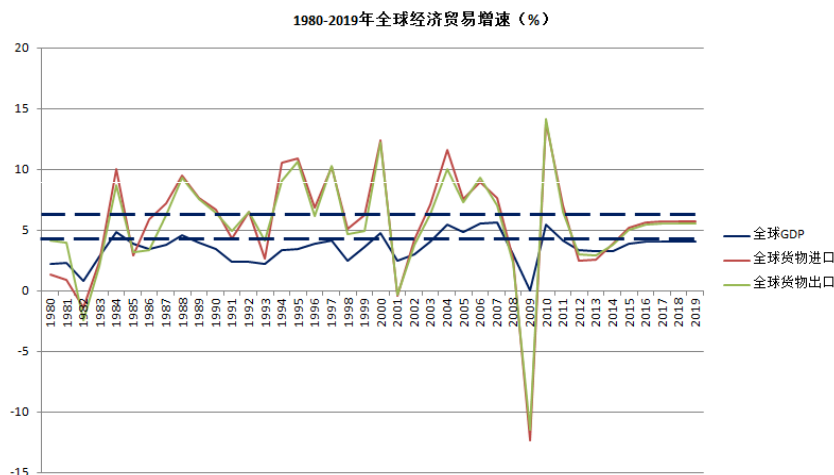
1-9月份分船类旧船拆解、新签订单统计

	旧船拆解 (万载重吨)	同比	新签订单 (万载重吨)	同比
油轮	160	-16%	640	-84%
干散货船	2520	6%	1240	-32%
集装箱船	600	253%	210	-90%

(资料来源：Clarkson)

● 全球经济、贸易仍处于景气水平下方

经济旺盛的标志：全球经济增速4%以上，全球贸易增速7%以上



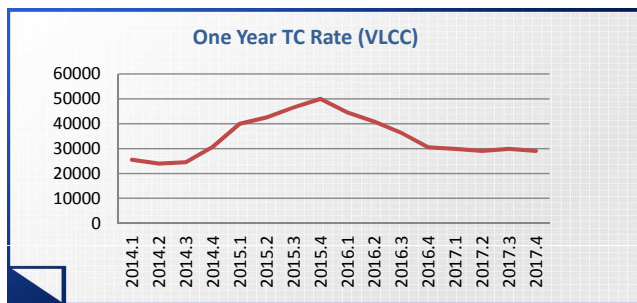
10月份，IMF预测2016、2017年全球经济增速3.08%、3.44%；货物进口增速2.41%、4.05%；到2021年全球经济增速3.78%，货物进口增速4.36%。

(资料来源：IMF)

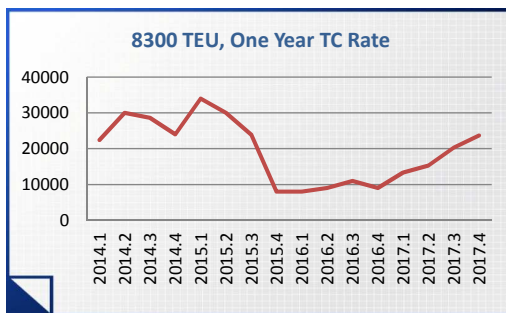
从租金水平变化来看，预测模型结果显示，到2017年底：

- 市场回升期望值不应过高

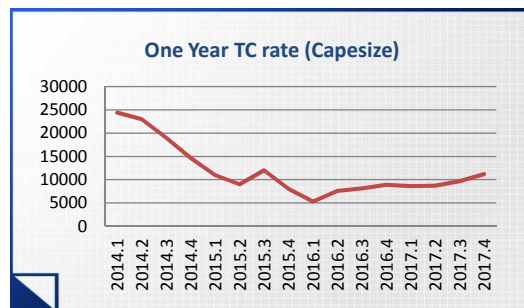
以一年期租费率为例



36000美元/天 → 29000美元/天



11000美元/天 → 24000美元/天



8000美元/天 → 11000美元/天

小结

- 有利因素不断累积：周期性低位回升、过剩产能不断退出、供需基本面改善、市场回归理性... ..
- 不利因素阻碍回升幅度：逆全球化、贸易保护、国际宏观环境景气度不够... ..
- 谨慎、理性、适度发展，应对新常态

