

时事经济与航运

中国海洋运输情报网主办

2017年12月11日 (第1725期)

- ◇ 论支持供给侧结构性改革的积极财政政策 1
- ◇ 港航信息化发展三大趋势 3
- ◇ 大船小货 5
- ◇ 油轮、集装箱船、干散货船以及船厂回顾与展望 10
- ◇ 洋山四期自动化码头投入运营是基本建成国际航运中心的重要标志 11

论支持供给侧结构性改革的积极财政政策

如何用新增和扩展的财政能力支持供给侧结构性改革？最直接的体现是通过减税降费支持降成本，其次是通过重点支出安排支持补短板。那么是否应该通过更加积极地减税降费，通过更加积极地扩大支出规模、提高支出强度和效率，支持供给侧结构性改革呢？答案是否定的。因为面对着业已存在的较大财政收支矛盾，必须通过更加科学、更加合理的政策设计，并确保政策被无偏地执行，才能让支持供给侧结构性改革的积极财政政策更加卓有成效。

1 减税降费的新阶段需要更大的政策理性

从现实看，在我国实施供给侧结构性改革的两年内，减税降费政策将为企业减轻税费负担上万亿，是积极财政政策的主力。然而，对此项政策必须有清醒的认识，因为减税降费的空间毕竟有限，随着不当税费负担越减越多，其政策效力必然递减，要让它更加积极有效，对待它的态度就要回归理性，从浅层的、政策层面转向根本性的、制度层面去拓展。

首先，需实现税制结构的真正优化。减税降费政策的目的是减轻企业税费负担，只有通过税制改革逐步提高直接税比重、降低间接税比重，优化税收负担结构，才能从根本上把企业从沉重的税负中解放出来。其次，需加大降费的力度。从现实来看，降费仍有空间，可以作为让财政政策更为积极有效的重点，但也应从制度和法律层面加以保障。再次，需加强企业产品供给能力。企业税负沉重的大部分原因还在于企业自身，因为在通常情况下，企业所负担的间接税、部分直接税以及收费均可随产品销售实现转嫁，由最终的消费者实际负担，但是目前我国企业生产的产品与市场需求不匹配，产销链条不畅导致税负转嫁链条不畅，大部分税负转嫁不出去。为此，财政政策着力点应放在疏通税负转嫁链条上，支持企业从全球产业链的低端向中高端发展，提升企业创造附加值的能力。

2 以广口径赤字率判断积极财政政策的施策空间

从我国现实情况看，当前我国3%的赤字率显然是被低估了，因为政府性基金预算赤字、显性和隐性地方政府债务所形成的赤字均未被纳入计算。以2016年为例，如果将政府性基金预算赤字、置换债所形成的赤字与一般公共预算赤字合并计算广口径赤字率，我国的赤字率将达到7.7%。事实上，7.7%的赤字率也仅考虑了显性债务，还有很庞大的隐性债务并未能纳入计算，仍然存在着被低估的问题。这说明通过扩大赤字和债务新增财政能力的空间并不理想，必须要以广口径赤字率判断这一空间。

首先，要控制地方政府债务发行和置换规模，要严格管控审计发现的固定收益、兜

底回购、分期付款等更隐蔽的形式产生的政府债务。其次，降成本要着力降政府债务成本。在 2016 年我国一般公共预算重点支出中，增长最快的是债务付息支出。可见，当前我国债务付息支出带来的支出压力和风险日益增大，必须高度警惕并采取有力措施加以治理。

3 财政支出政策需要进一步提高精准度

财政政策更加积极有效，其中“有效”的落脚点必然是在支出端，这就需要进一步提高财政支出政策的精准度。

首先，加大对创新发展的支持力度。创新发展位列五大发展理念之首，是我国发展的短板，必须得到重视。从 2016 年我国一般公共预算重点支出规模和增速排序来看，文化体育与传媒支出的规模和增速均处于末位，科学技术支出虽然增长较快但规模列倒数第三位，这两项与创新关系密切的支出处于弱势地位，不足以支撑创新驱动发展战略。在财政运行呈现若干结构性特征、财政资源相对不足的前提下，可着力从“四新”——新技术、新产业、新业态、新模式入手加大支出力度，形成新动力推动经济增长。

其次，将财政资金统筹和盘活进一步落到实处。需要把握节奏强化落实，将存量资金使用与年度预算安排统筹考虑，连续两年未用完的结转资金，一律收回统筹使用并加强绩效管理。

再次，提高 PPP 民营社会资本参与率。我国 PPP 发展到现阶段遭遇的一个难题是民营社会资本参与率较低，解决这一问题的根本，除了取消对民营社会资本设置的差别和歧视性条款外，更重要的是解决资金规模大和资金流动性低的问题。因为民营社会资本更倾向于投资规模小、时间短、收益快的投资项目，与 PPP 的特点不符，要提高民营社会资本的参与率，就需要采取措施将两者相匹配，当前最可行的是推进 PPP 项目资产证券化。

4 破除积极财政政策“逆调节”的瓶颈

数据显示，2016 年我国“四本预算”普遍存在着超收情况，与此同时，部分支出存在未完成预算的情况（主要体现在中央层面）。

首先，扭转财政实际运行与积极财政政策思路的偏差。上述超收减支情况与减收增支的积极财政政策取向相悖，相对于既定的宏观调控目标有一定的“逆调节”效果。需把握目前预算超收幅度不大，且支出规模仍在扩张的时机，严格执行预算，从根本上纠正“逆调节”。

其次，防止地方财政通过预算执行渠道缓释积极财政政策压力。上述数据显示，地方财政预算超收和超支的情况同时出现，且超预算的幅度较大，说明客观的经济形势和主观的积极财政政策对地方财政压力较大，在通过政府性基金预算和国有资本经营预算进行部分缓释，这样做能够加大地方财政风险，不利于地方财政可持续发展，需要给予纠正。

5 继续打造与国家治理现代化相适应的现代财政制度

为了保证积极财政政策目标能够充分实现，还需要体制层面的保障，即要加快推进中央与地方事权和支出责任划分、税收体制、预算管理体制、国有企业、社会保障制度等方面的改革，在保障财政政策更加积极有效的同时，也向 2020 年基本建立现代财政制度的改革目标迈进一步。当前亟待推进如下制度建设：

首先，着力理顺中央与地方财政支出关系。目前，从中央支出来看，中央本级支出与中央转移支付规模相差悬殊，基于事权与支出责任相适应的财政体制改革不能一步到位，优化中央支出的结构、提高中央支出的精准度和效率、理顺中央与地方财政支出关系已然迫在眉睫。

其次，完善增值税制度并择机立法。试点就是为了立法，目前营改增试点已经全面推开，到了完善增值税制度阶段，在制度完善后应适时启动增值税立法。

再次，把握建立健全现代财政体制的时机。由于与全面推开营改增试点同步实施的

还有调整中央与地方增值税收入划分过渡方案，可以营改增改革试点的成果为基础，进一步理顺中央与地方间财政关系，最终建立健全现代财政体制。

综上所述，无论是供给侧结构性改革，还是在经济新常态下稳定增长，都需要财政政策更加积极有效，但必须保证财政可持续性这一前提。唯有拓展积极财政政策的边界，去除各类风险隐患，才能让积极财政政策为供给侧结构性改革提供可靠的财政支撑。[返回](#)

港航信息化发展三大趋势

随着信息技术的不断发展，港航信息化出现新的趋势，从整个发展情况来看，逐渐向智慧化、平台化和融合化方向发展。

港口和航运业虽然是具有悠久历史的传统行业，但因为其关系着全球贸易的命脉，在新技术的应用方面始终保持着领先。在物联网、大数据、云计算、人工智能、卫星通讯等新一代技术不断涌现的当下，港航业信息化发展的也呈现出新的趋势。从个人视角来看，港航信息化发展趋势主要有以下三个方面：

1 从智能化到智慧化

在互联网向物联网延伸的过程中，泛在的信息系统和万物的互联互通都对航运业产生了深远的影响。港航信息化正处于智能化时期，并向着智慧港口、智慧航运的方向发展。

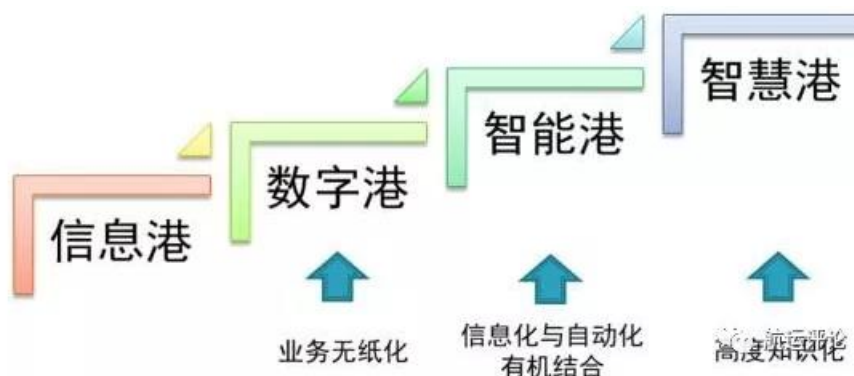


图 1-1 港口信息化发展的历程

智慧港口（见图 1-1）是港口信息化继信息港、数字港、智能港之后进入的一个更高级的阶段。港口作为国际物流和供应链的必经节点，天然地汇集了大量信息。最初，港口的信息化只是解决了码头业务管理，这个阶段就是“信息港”状态；随后，从上世纪 80 年代开始，随着业务无纸化的发展，港口出现了对内的经营管理信息系统和对外的电子数据互换(Electronic Data Interchange, EDI)系统，这个阶段被称作“数字港”；后来，世界上第一个自动化集装箱码头 1993 年在荷兰鹿特丹港投入运行，全球港口逐渐过渡到将信息系统与港口机械化相结合的新阶段，信息系统开始支配港口机械的调度权，涌现了一批半自动和全自动的码头，这个阶段被称为“智能港”；未来，整个港口除了自身装卸生产过程的智能化，还需要通过物联网、传感器广泛地感知更多信息，如集装箱状态、港机配件工况、设备能耗、车辆位置等，同时结合预约抵港船舶信息、预约提箱信息、码头气象信息等外部信息，由数据中心融合多维数据分析后，从优化调度、科学保养、节能减排、预防拥堵等多个方面自主管理，体现出由知识系统代替人进行关键决策的特点，这个阶段将会成为“智慧港”。

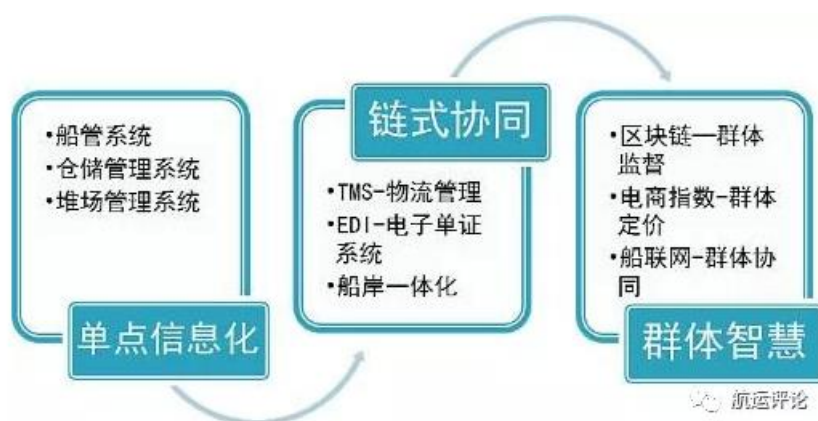


图 1-2 航运信息化的发展阶段

智慧航运（见图 1-2）是航运信息化不断沿着上下游延伸的一个新阶段。早期，航运信息化主要是解决单点业务功能管理的管理信息系统，例如解决船舶管理、堆场管理的具体系统；后来，航运业务链条中的上下游节点之间呈现出以数据交换为基础的协同信息化应用，例如电子单证交换系统和船岸一体化系统等，这一阶段称为“链式协同”阶段；未来，整个航运业务链条的所有参与者间都将建立信息资源的共享互通，从而在全航运产业链上体现出“群体智慧”，例如通过区块链技术实现上下游协同的货物追踪、通过电商交易记录和货主报备产生运价指数、通过船上的传网络和船舶间的自组织通信解决船舶航行安全和运力调配优化等。

港航智慧化的发展进入了加速期。一方面，得益于海事基础通信成本降低，如中国交通通信中心推出了海上宽带入门级业务即 Fleet Broadband 150 服务、FB500、FB250 可以有效降低船岸信息交互成本；另一方面，得益于港航大数据技术发展，通过大数据分析来挖掘数据价值、辅助决策优化，并预测市场、掌握船舶运营的安全性、合理控制成本。

2 从系统化向平台化

“互联网+航运”既是互联网技术发展对航运产业效率提升的一种技术支持，也是互联网所代表的平台经济对航运业传统经济模式的一种再造。平台经济以其“外部性”特征和对“长尾”市场的独特吸引力，逐渐改变着整个港口、航运业。在互联网作用下，信息交换的边际成本接近于零，因此整个产业更趋于扁平化，中间环节被压缩，标准化程度更高，分工更细致，平台在整个产业链中的作用也越发明显。

目前，以“互联网+航运”为路径的航运业务模式创新平台型的中国企业已经超过 70 家，其中有 5 家新三板上市公司，分别是亿海蓝、物润船联、乐舱网、船货网、壹联网，同时还有一些已经在业内形成较高知名度的平台如船老大、码头网、泛亚电商、一海通、金马云、海空网、航运城、大掌柜、货代助手、九爪鱼、神海航运、海商通、找船网、舱位宝、海运订舱网、超级船东、长江汇、CargoSmart 等；除中国以外，世界上知名的航运互联网平台还有丹麦的 Youship、美国的 INTTRA、德国的 GT Nexus 和 Kn-freightnet、英国的 Shipperserv 等。

2016 年，以“互联网+港口”为目标的港口业务模式创新平台在中国也已突破 10 家，包括上海港“1 港通”、宁波-舟山港“易步通”、天津港“电子商务网”、青岛港“物流电商平台”、大连港“蓝迈”、营口港“港融”等。这些港口互联网平台提供的服务主要涉及口岸通关一体化信息服务、金融服务、物流电商、数据对接、业务预约、SAAS 云服务、船舶供给等方面。

近两年，在航运大数据领域涌现了以美国的 IHS、以色列的 Windward、德国的 Vessel Tracker、挪威的 Xeneta 等公司为代表的一系列航运大数据企业，中国则涌现了亿海蓝（船讯）、船达通（龙船）、义为、宝船、Hifleet、i 跟踪、箱讯、第 e 物流、海运圈

商务网和港航大数据实验室等一批大数据创新平台。

3 从垂直化向融合化

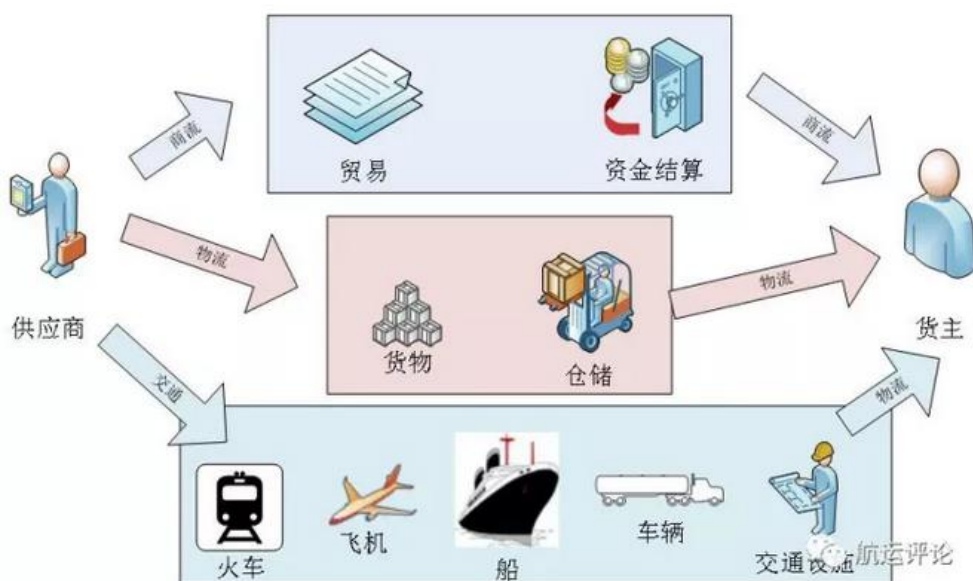


图 1-3 交通、物流、贸易业务的垂直切分现状

信息化建设首先是在业务需求驱动下，按照梳理后的业务流程来实现信息化系统建设。长期以来，虽然国际贸易依靠国际物流实现货物运输，而国际物流依靠交通运输服务完成货物的空间位移，但是交通、物流、贸易三个业务却被垂直分隔开，这种现状导致了三个业务所对应的信息系统也相互分离。

2016 年，商务部联合多个部门出台了多项政策推动托盘标准化，其中也包括与之相关的多项物流环节标准。2016 年 9 月，国务院转发的《物流业降本增效专项行动方案（2016-2018 年）》明确大力推广托盘（1.2 米×1 米）、周转箱、集装箱等标准化装载单元循环共用，鼓励企业建立区域性、全国性托盘循环共用系统。以“集托网”为代表的全国性托盘循环共用系统，正在商务部的大力支持下，从贸易端货主处切入，改变物流业与集装箱运输业的托盘标准。

2016 年底，阿里旗下的一达通联合马士基推出“舱位宝”，从物流平台逆向整合海运订舱平台业务，并且最终服务于阿里的国际贸易平台。

上述两个事件所呈现的商业行为中，可以看到贸易、物流、交通融合发展的趋势正悄然逼近。此前曾有研究显示，航运 电商特别是货运类的航运电商发展将会经历货运平台、物流平台、贸易平台三个阶段，这三个阶段在中国的发展时间大约各需要五年，每个阶段的核心业务和服务水平都将逐步升级，并提供更多的附加服务（见图 1-4）。现在看来，贸易平台逆向整合物流平台和货运平台的可能性也在增加。不论是哪种发展路径，交通、物流、贸易的跨界融合总的历史趋势已经显现出来。

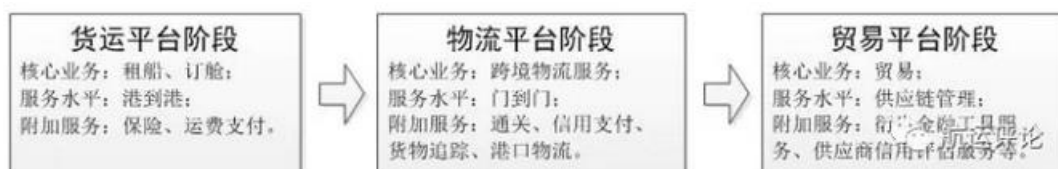


图 1-4 货运类航运电商平台的发展三阶段 [返回](#)

大船小货

1 大船带来的

当笔者在《航运交易公报》2017 年第 20 期《海上两万箱》一文中阐述班轮公司建

造大型集装箱船的市场驱动力时，确实没有料到这种趋势来得如此汹涌。5月12日，“OOCL HONG KONG”号举行命名典礼，它是全球首艘超过 2.1 万 TEU 型船，该船的下水距离商船三井接获 20170TEU 型船“MOL TRIUMPH”号仅 46 天，而马士基航运接获 20568TEU 型船“MADRID MAERSK”号的日期更是仅在 31 天前。从当初惊诧于这些单艘超过 2 万 TEU 携箱量的“海上巨兽”的诞生，到习以为常，其实仅用了很短的时间——因为更耸人听闻的、有关 5 万 TEU 型船的消息也已甚嚣尘上。不过，当下离我们更近的现实是，不论是地中海航运还是达飞轮船，都已有 2.2 万 TEU 型船（实际装载可达 2.35 万 TEU）开建。

表 1 大型集装箱船分级

携箱量 (TEU)	级别	代表性船舶
18000~21000	Megamax-23 级	“MOL TRIUMPH”
23500	Megamax-24 级	地中海航运、达飞轮船在建

来源: Alphaliner

值得一提的是马士基航运重申了没有建造大型集装箱船的计划，这除了让人联想到马士基航运拥有全球最大的 1.8 万 TEU 型船船队的现实，还让人不禁浮想联翩——马士基航运是否酝酿着更多软性的杀手锏？

不过话说回来了，这些大型集装箱船究竟给业态带来了些什么呢？

1.1 经济性转移

从图 1 中不难发现，2009—2017 年上半年全球新接收集装箱船的平均尺寸较 2001—2009 年有明显提升，年复合增长率从 2.1% 升至 8.8%，这种被动性增长应该更多地归因于大型集装箱船订单在 2013 年前后集中释放的结果。然而，2017 年上半年的增长（基于前期有不少小型集装箱船集中交付），则应被看作是主动性增长——即船东自愿建造更大型集装箱船。



图 2 和表 2 相信大家并不觉得眼生，的确，《海上两万箱》一文中的核心观点蕴含在里面——随着 TEU 数的增加，班轮公司在对港口码头的绩效进行持续性“补贴”。

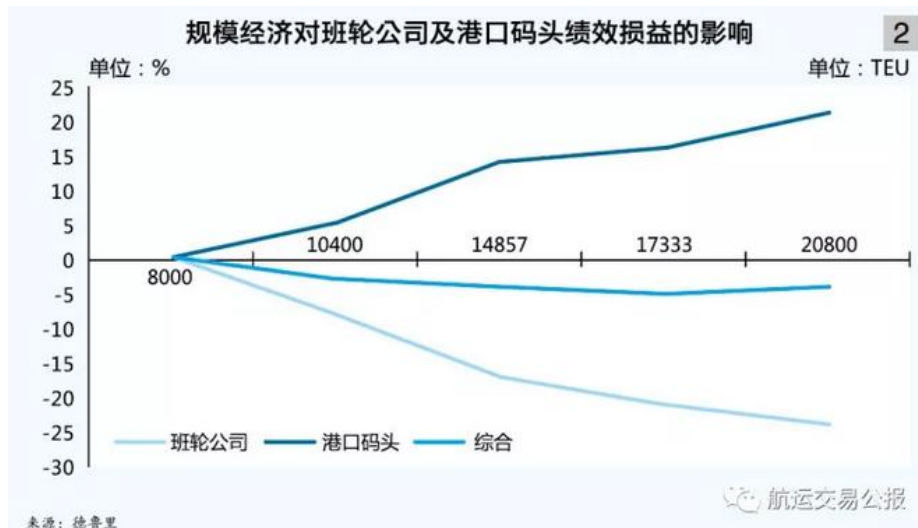


表2 对本文中图2的细化结构分析

对港口码头	区段 (TEU)			
	8000 ~ 10400	10400 ~ 14857	14857 ~ 17333	17333 ~ 20800
斜率	增大	进一步增大	趋缓	增大
对班轮公司	区段 (TEU)			
	8000 ~ 14857		14857 ~ 17333	17333 ~ 20800
斜率	增大		趋缓	进一步趋缓
对综合	区段 (TEU)			
	8000 ~ 10400	10400 ~ 14857	14857 ~ 17333	17333 ~ 20800
斜率	负	负	负	负

虽然这不难从经济效益层面理解为什么班轮公司对持有港口股份趋之若鹜：以亚欧航线上的数十个港口而言，没有班轮公司入股的港口仅两三个。然而从自身层面来说，班轮公司必须保证大型集装箱船能维持更大的收益。

1.2 自发性保护

由此看来，“停航保价”可以被看作是班轮公司为了维持更大收益的自发性保护，而作为货主而言，必须在最短的时间内调整策略，以适应这种变化。

一艘 2 万 TEU 型船在装载率相同的情况下，携箱能力远超两艘 8000TEU 型船，这就意味着更少的班次和更少的成本，而在货主端，则意味着被压缩的舱位和被收紧的船期。

相关措施在今年的作用是明显的（见图 3），并有可能在不爆发价格战的前提下将维持运费在舒适区间的势头保持到明年。



不过值得警惕的是，总有一天大型集装箱船会在亚欧航线形成扎堆的局面，所以自然而然地将面临一些结构性的调整。

1.3 结构性调整

亚欧航线不可能无限制地接纳大型集装箱船，想要给亚欧航线减压亦非一朝一夕就能完成的。细细想来，现在有潜力接纳相当数量大型集装箱船的，唯有美西和美东航线——前提是美西和美东航线港口的基建适应靠泊需要，而 2019 年前后，美西和美东航线都有港口完成基建项目。

为了迎接次世代的大型集装箱船，德鲁里预计到 2020 年，亚欧航线上最小型集装箱船也是 1.3 万 TEU 这个级别的。那么也就意味着 9000~13000TEU 型船需要另谋出路。

2020 年前后，在亚欧航线和亚洲至地中海航线上将分别有约 95 艘大型集装箱船和 51 艘大型集装箱船被调配至其他区域，这部分运力除了被拆解外，大部分都将被投入同样在“大换血”的美西和美东航线上。

虽然整个过程会是缓慢和渐进的，但对于货主而言，几乎可以肯定将会面临班轮公司和班次选择双重困难的局面。

集装箱船越造越大趋势是无法阻挡了，但货呢？有迹象表明，小而精货物的出运需求正在刷新集运业的传统理念。那么问题来了，大船与小货如何进行适配呢？

2 小货带走的

笔者清楚地记得在那个航贸业尚火的年代，抓起电话颤颤巍巍地告诉货代企业自己有一票小货要走。如果换位思考的话，想想也是，别人不可能不顾大头，来捡芝麻绿豆。不过现在的情况则不同了，先介绍两种趋势。

趋势一，随着电子商务的蓬勃发展、采购弹性的增大，以及新兴市场的日益崛起，都在刺激着中小型货主甚至是大型货主选择每次较小且灵活的出货量。

趋势二，区域中心化导致的一个重要结果就是供应链的本土化——供应链本身正在缩短，这使得一些原本应该划归远洋贸易版图的航贸商机渐渐地流失。

如果说趋势一给行业带来的信号称不上积极或是消极的话，那么远洋贸易的没落对集运业来说可谓“致命一击”——即便这一击可能来得较缓，然而不论怎么说，“远洋”对集运业，都是核心价值之体现。

最近笔者看到好几篇有趣的外媒文章，更深入细致地谈及了以上观点。这里需要提醒的是，全球消费市场一直在经历此消彼长的过程，之前我们之所以显得有些木讷，很大程度上是因为手中没有大数据工具，然而在后大数据时代，机遇和挑战都昭然若揭，航贸业在集体动作的拉锯中反而变得愈加脆弱，这是值得所有航贸人思考的终极问题之一。

2.1 失落的整箱时代

航贸业正变得脆弱？是的，因为一些深植于根基的业态正在动摇，其中之一就是整箱货时代的终结，这将改变货运物流行业——听上去是一个比较偏激的观点。外媒引用 IDS 医疗北亚地区董事总经理托米·雷的话说，随着电子商务的蓬勃发展、采购弹性的增大，以及新兴市场的日益崛起，都在刺激着中小型货主甚至是大型货主选择每次较小且较灵活的出货量。今后我们会面对一个以数量较小的订单量催生的、以拼箱货为主导的、多种运输模式协同完成运输的未来。

之所以形势会发生这样的转变，究其根本是因为当下是电子商务的“黄金”发展期，而电子商务对企业本身解决资金周转、管理库存，以及优化供应链的能力提出了非常高的要求，只有满足上述三点要求的企业，才能应对更小货量、更密集的出货量频次。作为航贸体系的最终节点，收货人自然是很清楚自己的资产和库存，他们自然是希望保持充足的现金流并在大多数时候维持库存的低位。

值得注意的是，虽然电子商务目前只占全球零售总额的 9%，但到 2020 年，这一数字预计将升至 15%。在中国，在线零售额已经占了零售总额的 19%，有预计在三年内将增至 30%。此外，虽然新兴市场对航贸业变得越来越重要，但相当多的零售业采购商不能像发达经济体的采购商一样地去负担大批量的采购额。

即便是大宗零售商现在出于成本等因素考虑，也不太情愿选择整箱出运货物，再退一万步说，哪怕是提了一只整箱，收货人也更希望在原产地或目的港完成初步的分理工作，这样到港后就能直接将货物运至配送中心进行分拨——这种拼箱的趋势对第三方物流企业和货代企业而言有着深刻的影响。

托米·雷认为，这种需求将督促第三方物流企业和货代企业在世界各地建立更完善的、功能齐全的服务网络，这将是决定客户是否选择哪家物流企业的决定性因素。

令人欣喜的是，能够看到越来越多的前期整合和越库配送的案例发生，这无论如何对节省物流成本而言是好事，但服务的整合意味着出局者——任何拥有最后一公里的配送中心的物流企业都会拥有得天独厚的优势，大批量集运与小批量配送的界限正在变得模糊。

托米·雷举了一个医疗供应链的例子，来阐释这种精准的物流服务所发挥的作用。在香港，IDS 医疗管理着包括中国大陆和东南亚 1 万多家医疗机构的供应链业务，其中包括公立医院、私立医院、专科诊所和实验室。曾在采购巨头利丰集团（与 IDS 医疗同属冯氏集团）担任货运管理主管托米·雷较早就注意到亚洲的医疗供应链体系业已成熟，可以开展精准式物流的尝试，当然其中有不少基于当下供应链体系实践的总结。

冯氏集团对 IDS 医疗的定位，是要打破现有医疗用品的供应链体系，提供更精准有效的服务。目前生产劳动密集型和低附加值医疗设备的生产正在向东南亚转移，而中国正转型成为高科技医疗设备生产大国，并日渐成为高附加值医疗设备的出口大国。从实现物流体系重塑来说，医疗设备（如各种医疗仪器、康复工具和体外诊断试剂盒等）的机会比医药产品更多，因为医疗设备更加标准化。

与医疗设备等类似的，在电子商务时代，在海运端的时耗与成本日趋固化的当下，一些具有时效性的、颇具附加值的产品正往集运端寻求突破。传统的那种大开大合式的、往集装箱里塞满货物并寻求效率最大化的年代一去不复返，转而被资金、库存、效率综合考量下的新体系所取代。

2.2 渐去的远洋时代

笔者此前的文章中已经强调过很多遍区域中心化会对航贸业带来的冲击，事实上这也是后大数据时代带来的间接影响之一。

愈加精准的资金配置、需求预判和库存管理，加之全球产业分工大洗牌后的重新布局，都在挤压远洋货物的产生潜力。智能化也是重要的加压因素之一，如何期待生产周期缩短约 83.33% 的低端生产行业继续忍受亚欧航线超过 60 天的运输周期？最后，大型集装箱船的数量增加意味着什么？意味着同时到港的货量成倍地增加，在这个“精确制导”的年代，增加这种货物的不确定性，是反潮流的。

其实只要措施得当，这种大船小货的局面绝非不可调和。接下来更需要关注的是，新局面会带来的市场效应。

3 大小之外

大型集装箱船给班轮公司带来了进一步集约可能，不过小而散的出运需求似乎又给这种可能性蒙上了一层阴影。聪明的读者看到这里会说，反正还有货代企业帮忙整合啊！诚然，在这“一大一小”之外，酝酿着太多可以把握的机会。某位货代企业总经理向笔者表示，面对新业态，或者说新机遇，企业正谋求转型。当被问及会谋求怎样一种转型时，他认为，需要专精自己的服务，多做班轮公司的“手”够不到、而其他货代企业又做不了的业务。

3.1 集运业谋求进阶

班轮公司自然有“手”够不到的地方，然而大多数班轮公司的目的也不在于此。在三季度基本都能维持盈利的安全局面下，其关注点会集中在进一步攫取效率的层面——例如区块链技术的运用等。但对于今后会大量涌现的小批量货物的出运需求，班轮公司会通过何种手段应对？

事实上班轮公司的动作是有的，《航运交易公报》今年第 45 期报道了马士基航运与国内电商巨头合作推出的某宝，但在实际运用中发现，这种合作模式的航运电商平台对业务的促进作用并不大，正是在这种试水失败的情况下，马士基航运决定在中国推出自有的在线平台。马士基航运大中华区负责人表示，自有平台灵活性更大、反应速度更快，而且可以拿到有价值的信息。该平台于 11 月初推出试运行版，初步目标是为华北地区的选定客户提供特定航线和港口服务，实现询价、船期查询、装运操作和文件处理等功能。该平台的一个主要特点是双向承诺，客户能主动订舱，马士基航运则提供协议服务。通过这次试点，马士基航运旨在为客户提供更好的数字解决方案，并解决行业面临的临时取消订舱的痛点。

事实上航运电商平台现在已经不鲜见，然而作为航运巨头的马士基航运，能在国内推出自有电商平台，还是昭示了一些趋势的。航运电商平台的服务群体多是中小型特别是小型货主，其对航运业的知晓程度低、组织离散严重，长期以来这部分出运需求必须通过货代企业整合——而作为将来增长潜力巨大的生力军，只能尽早考虑通过电子化手段而非投入更多人力消化这部分需求。

3.2 货代业面临利好

一开始就提到了，若干年间货代业将面临短期利好。在船期紧、运价维稳的当下，有特殊服务需求的货主还是离不开专业度较高的货代企业。

货代业经历了前几年的洗牌，淘汰了一批企业，并非说留下的就是好的，但由于价格的日益透明、揽货欲望的日益提高，更多的货代企业近几年是切切实实地将服务作为第一要务。应该说，货主直面班轮公司的条件，在大多数情况下依然不成熟，而货代企业又会以怎样一种态度对待散而少量的出运需求，怎样评估其投入产出比，相信是将来若干年摆在货代企业面前的一道难题。[返回](#)

油轮、集装箱船、干散货船以及船厂回顾与展望

1 油轮板块：原油需求峰值恐将在 10 年后到来

2017 年原油运输市场，相较上一年，全球船队运力快速增长迫使运费下滑，这使得市场整体向不好的方向在发展。尤其是 VLCC 板块所遭遇的危机尤为严重。

该报告指出，截至今年 10 月份即期运费相较于去年 12 月份最高峰时下降了近一半（49%），同期期租租金也下降了大约 17%。

另一方面，二手船船价也跌至了 2000 年以来的最低水平，相对还算较高的拆船价吸引了更多的船东拆解老旧船舶，这对整个行业来讲倒算是一个好消息。

但同时该报告也警告称，投资者不应对市场持有较高的期望，“未来一到两年，我们预计市场基本面不会有较大改观。”

假如 OPEC 增产，恐将给油轮运费以及二手船家带来进一步的压力。长期来看，石油需求的峰值的到来将影响年轻船只的价格，Danish Ship Finance 预计石油需求的峰值将在现有船舶的生命周期到来，换句话说就是 10-15 年后。

“我们认为，与未来实际收益的潜力相比，现在较为年轻的船舶价值可能会被高估”，Danish Ship Finance 这么写到。

成品油轮方面，已经连续三年，市场上的船舶都处于过剩状态。虽然今年需求也还算强劲但是受高库存的影响市场也显得不是那么活跃。

短期来看，需求方面应该会有温和的增长。但是，由于太多的新船投入市场，因此并不能保证所有的船舶都有足够的货运量。

Danish Ship Finance 表示，“因为老旧船舶并不是很多，LR 船舶可能将面临着过早报废的局面。老旧船舶的经济寿命将缩短，二手船价也因此将承压。”同时其也指出，MR 型油轮板块方面情况要好一些，能够接收更多的新船订单。但这也要求船东报废更多的旧船。并且，“我们认为船东在未来几年里控制好新船订单数量才是明智的做法。”

2 集装箱船板块：大型集装箱船租金或船价恐将进一步下降

集装箱船舶板块方面，大型船舶仍然面临着运力过剩的局面。各大航运公司在过去两年里进行了一场声势浩大的并购以及联盟重组活动，随着相应的并购以及联盟重组都已渐渐进入尾声，相关的运营网络均已得到优化，相信在未来的 12 个月里，有较多的租用船舶将被退换给其原船东 tonnage providers。

此外，预期需求的增长速度将慢于船队的增长速度以及更多船舶的租约到期后回归，预期明年大型集装箱船舶的运费可能会有所上涨，但是其租金以及船价或将进一步的降低。

“值得一提的是，除开运力过剩的问题，目前一些航运公司仍然在订造超大型船舶，这是一个大胆的策略，我们认为这是一个长期的赌注。”

好消息是，Danish Ship Finance 估计，亚洲-欧洲以及北美的制造品贸易量将会保持增长，至少在这些新造大型船舶的生命期间内会如此。

关于相对较小的船舶（8,000 teu 以下）细分市场，由于运力相对较小，应该会持续受益。但需提防大型承运商在经营困境下加强对相对稳健的支线布局，竞争态势加剧下也将对支线航运承运商造成明显压力。

3 干散货船舶：迎来曙光，可订单不宜多下！

今年，干散货航运市场出现了较为积极的势头，主要得益于中国需求的强烈，运费以及船价均出现了上涨。这使得一些船东开始了与船厂的“亲密接触”。

“干散货航运市场到了一个大家似乎可以嗅到复苏味道的时刻。”按照目前的新船下单情况来看，还算合理，但是船东以及投资人需要更多的克制。

从中长期来看，还有较多的不确定因素，这就更需要各方保持一个克制的态度。尤其是需要关注中国经济正在向服务型驱动方向转型，这恐将进一步降低对大宗干散货商品的需求。

同时需要注意的是，虽然市场有所好转，但是市场上仍有较多的船舶，运力过剩局面并没有彻底改观。现在并为到应该大量下单的时候。尤其是大型船舶 Capesize 板块，因为这个板块可供拆解的潜力并不大。

4 船厂

从全球范围来看，世界船厂总产能在 2017 年保持了相对稳定（大约 600 家船厂 约 45 ctg）。但是订单量却出现了大幅下滑，这给许多船厂带来了压力。

在过去 18 个月里，有大约 360 家船厂没有接到新单，120 家船厂将在第四季度完成其最后一单的交付。值得一提的是，10 家占据了全球 1/5 产能的船厂获得了今年超过一半的订单。强者愈强弱者愈弱。

Danish Ship Finance 预计，“明年将会有许多船厂手上没有订单会被迫关闭，长期关闭和短期停工均会出现，直到市场恢复平衡为止。”

此外，造船业集中度恐将进一步提高。而这又将导致某些细分领域的造船价走高。

[返回](#)

洋山四期自动化码头投入运营是基本建成国际航运中心的重要标志

随着洋山四期自动化码头的投入运营，中国集装箱码头的建设将达到世界先进水平，上海港也将继续走在世界前列，这不但意味着上海世界“第一大港”的地位进一步得到巩固，也标志着上海基本建成了国际航运中心。

1 世界上规模最大的自动化码头诞生

国际航运中心是以大型的、现代化的深水港为枢纽核心的港口群，不是一般的港口，也就是说，是港口不一定是国际航运中心，但国际航运中心必须包含大型的、现代化的深水港口群以及强大的航运服务体系。洋山四期是目前世界规模最大、技术最先进的自动化码头，总用地面积约 223 万平方米，海岸线长达 2350 米，拥有 2 个 7 万吨级泊

位和 5 个 5 万吨级泊位，码头前沿水深达 16 米，设计吞吐能力初期达到 400 万标准箱一年（拥有 16 台桥吊、80 台轨道吊、88 辆 AGV 投入使用），远期将达到 630 万标准箱一年（拥有 26 台岸桥、约 120 台轨道吊和超过 130 辆 AGV 投入使用），可满足多艘大型集装箱船同时靠泊。在国际先进水平上，400 万箱的吞吐能力也是全球范围内最高的。

此外，洋山四期工程的核心技术完全依靠自主研发。与传统码头相比，洋山四期工程最大的亮点是首次采用了自动化设备和控制系统，是由电脑控制桥吊来装卸集装箱，用无人驾驶的自动化引导运输车运输集装箱，大大提高了工作效率。

2 完成“十三五”规划发展目标

加快推进洋山深水港区四期工程建设并发挥自动化码头示范效应是“十三五”时期建设上海国际航运中心主要任务之一。《上海国际航运中心“十三五”规划》海港枢纽发展目标是：“上海港继续巩固国际枢纽港地位，港口通过能力基本满足发展需求，货种结构进一步优化，初步建成‘资源节约型、环境友好型’的生态大港，集装箱年吞吐量预计达到 4200 万标准箱左右。”据统计，2016 年上海港集装箱吞吐量达到 3713 万 TEU，而洋山四期设计吞吐能力初期为 400 万 TEU/年，由此来看上海港在集装箱吞吐量上基本完成了国际航运中心“十三五”规划的发展目标。

3 航线航班遍布全球

翻开地图，位于长江和东海交汇处的洋山港，一手牵着长江经济带，一手挽起海上丝绸之路，上海港国际班轮航线遍及全球主要航区，已同‘一带一路’沿线国家（地区）100 多个主要港口建立了密切联系。2016 年，上海港与‘一带一路’沿线完成外贸集装箱吞吐量 964 万标准箱，占总量的 35%。如今，洋山四期的顺利开港将会重置这些数字，2350 米长的岸线，7 个集装箱泊位，能够满足上海与世界 200 多个港口的航线配置需要，航线航班遍布全球，630 万箱的设计规模，使洋山吞吐量将超过 2000 万标箱，成为全球最大的独立港区，这对上海国际航运中心的建设，尤其是对服务‘一带一路’、长江经济带的发展，奠定了非常重要的基础。

4 国际枢纽港的地位进一步巩固

随着集装箱运输的发展，传统的国际航运中心的概念也在发生着变化，现代国际航运中心首先是国际集装箱枢纽港，上海港集装箱吞吐量已连续 7 年保持世界第一，是当之无愧的国际集装箱枢纽港。据相关人员介绍，上海港今年集装箱吞吐量将突破 4000 万 TEU，增长率高达 8%，这个数字超过了美国九大港口集装箱总吞吐量，占到目前全球港口年集装箱吞吐量的十分之一，这对上海港来说具有重要的标志性，不仅意味着将继续走在世界前列，而且进一步巩固了其国际枢纽港的地位。

蓝图绘就，征程再起，随着洋山四期的投入营运，中国集装箱码头的建设将达到世界一流水平，上海港也将继续走在世界前列。作为全球国际航运中心共同特征的自动化码头——洋山四期也为上海国际航运中心的建设添上了重要的一笔。[返回](#)



中国航运数据库是上海国际航运研究中心全力建设的一个整合中国港航领域统计数据、信息资源的公共服务平台，旨在为政府机关、航运企业、科研院校等各类用户提供便捷的查询和数据分析等功能的一站式数据服务。数据库收录了国内外港口生产的各类详细数据以及港口基础信息；动态跟踪国内外航运市场实时信息以及航运服务领域各类数据；密切关注航运相关经济数据，涵盖经济、贸易、产业等诸多领域；聚焦全球港航发展趋势，提供及时、全面、权威的国际数据信息。目前，中国航运数据库已经收录了各种指标超过 **850 种**，共计 **280 万条**数据，分为航运市场、港口码头、航运服务、经济指标、景气指数 5 大板块。

港航大数据实验室

港航大数据实验室是上海国际航运中心建设推进小组办公室确立的 2015 年上海国际航运中心建设 50 项重点工作之一，由上海市交委、上海市教委、上海国际航运研究中心共同建设。实验室搭建了适合港航领域大数据存储和分析的实验环境、研究并掌握了国际领先的港航大数据分析关键技术和应用方案。面向港航业提供多种数据应用服务和大数据咨询服务。目前，已经搭建起了基于 HDFS 和 Cassandra 数据库的船舶轨迹数据分布式存储环境，并将全球过去 **4 年**的船舶轨迹大约 **500 多亿条**数据存入其中，建立基于 Spark+HDFS+Cassandra 技术私有云存储和分布式计算环境，主要完成的大数据分析研究包括：船舶行为自动识别、船舶轨迹预测、航线运力统计、港口服务能力评估、全球港口信息库建设、海事安全数据挖掘系统开发等。



航运评论是上海国际航运研究中心旗下综合媒体宣传渠道，主要包括“航运评论”微信公众平台、中国海运信息网网站及微博、中国航运数据库网站及微博。作为航运媒体平台，**航运评论**一直秉持“与时俱进、深层次、多样化服务”的理念，关注港航领域发展潮流，汇聚大咖精辟观点，探讨港航业热门话题；精心提供名家讲座免费名额和高价值的情报干货。

“航运评论”微信公众平台 2014 年上线至今，累积了业界粉丝 20000 余人，组建了庞大的专家和业务人士供稿团队。同时，微信平台实现与中国航运数据库的对接，为广大用户提供港口、航运市场、航运服务等五大版块数据“一站式”查询！

市场瞬息万变，您是否想随时掌握港航领域动态资讯？

专家精辟点评，您是否想获知港航热门话题的主流观点？

大数据不可或缺，您是否想免费“一站式”查询港航领域数据？

广告宣传必不可少，您是否想在网络媒体平台进行广告宣传？



《时事经济与航运》介绍

《时事经济与航运》以全球宏观经济形势、国内政策变化趋势、国内外重大经济事件和航运市场、航运管理为主要研究、观察对象，即时分析。对涉及广泛的经济面各领域、各行业的发展走势，与经济相关的政策、社会、事件及其相互关系进行深入分析与精练解读决策咨询，旨在帮助企业高层决策人员获取对各类经济事件的分析观点和参考依据，以便做出科学有效的经营管理决策及适合市场的企业发展规划。



中国海洋运输情报网主办

电话：(021) 65853850-8006

传真：(021) 65373125

tong@sisi-smu.org

www.chinashippinginfo.net

欢迎订阅