

时事经济与航运

中国海洋运输情报网主办

2017 年 7 月 31 日 (第 1689 期)

◆ 实体经济稳健增长 金融改革亟待加快	1
◆ 上海国际航运中心要排名更要内涵	4
◆ 成本优势趋弱,集装箱船大型化走向何方	6
◆ 2017 年第二季度中国港口景气情况	8

实体经济稳健增长 金融改革亟待加快

1 二季度 GDP 增长超预期

国家统计局 7 月 17 日发布了我国二季度及上半年国民经济主要数据。初步核算,上半年国内生产总值 381490 亿元,按可比价格计算,同比增长 6.9%。整体看,二季度经济增长明显好于预期的 6.7%,表现出中国经济的强劲韧性。

首先,上半年 GDP 达到 6.9%的增速,是在金融业加强监管,同业积极去杠杆的背景下完成的。从 GDP 分项看,二季度金融业增加值仅同比增长 3.2%,创下有统计数据以来(自 1992 年开始)的历史最低增速,可见在金融业加强监管下“去杠杆风暴”的冲击力。二季度当季金融业占 GDP 的比重降至 8.1%,较去年同比下降 0.4 个百分点。对比之下,剔除金融业后的 GDP 同比增长达到 7.2%,与一季度持平。而在 2015 年上半年金融业快速加杠杆时期(当时金融业增加值增速一度达到 18.8%),对应的剔除金融业后的 GDP 增速仅为 6.1%。

第二,6.9%的 GDP 增速是在货币增速创下历史新低的背景下完成的。之前公布的 6 月末 M2 增速下降到 9.4%,创下历史新低,对比去年上半年 GDP 同比增长 6.7%时,对应的 M2 增速高达 11.8%,表明我国产出增长对货币扩张的依赖性在下降。2016 年末,中国 M2 余额占 GDP 的比重达到 208%,创下历史新高,经济增长对货币扩张过度依赖一度引发担忧。不过,将季度数据经过年化处理后,目前 M2 余额占 GDP 的比重已下降至 204%左右,为近年来首次出现下降。

第三,6.9%的 GDP 增速是在房地产调控政策不断升级的背景下完成的。去年以来,随着一二线城市房价不断上涨,中央与各地政府加大了房地产调控力度,“北上深”等一线城市纷纷出台“史上最严”调控政策,达到空前的“限购、限售、限价、限地、限商”的“五限”力度。市场普遍预期 2017 年房地产将对经济产生显著拖累效应,从二季度来看,房地产业增加值同比增长 6.2%,创一年半以来新低,与市场预期相符。但整体 GDP 受影响不大,原因在于服务业中交通运输、软件信息及其他服务业增长较快,弥补了房地产的减速影响。

2 工业增速大幅反弹,补库周期拉长

工业生产反弹,结构继续优化。6 月份工业增加值由 6.5%反弹至 7.6%,回到今年 3 月的水平,大幅高于市场预期;经季调后的环比增速为 0.81%,高于 5 月的 0.55%,与 3 月的 0.83%大致持平。三大门类表现为一降两升:采矿业同比下降 0.1%,不如上月的 0.5%;制造业同比增长 8.0%,高于上月的 6.9%,与 3 月的年内高点持平;电力、热力、燃气及水生产和供应业同比增长 7.3%,高于上月的 6.4%。分行业看,6 月份,41 个大类行

业中有 38 个行业增加值保持同比增长，比上月增加 3 个。其中，通用设备制造业、专用设备制造业以及计算机、通信和其他电子设备制造业分别增长 12.3%、12.0%和 14.6%，分别较上月加快 0.8 个、0.9 个和 3.5 个百分点，显示出工业结构继续优化。

实体经济表现良好。6 月份国家统计局制造业 PMI 由上月的 51.2%反弹至 51.7%；财新制造业 PMI 则由 49.6%反弹至 50.4%，再度站上荣枯线。其他数据也显示工业活动有所加快：6 月发电量同比增长 5.2%，比上月加快 0.2 个百分点；全社会用电量同比增长 6.5%，是今年 3 月以来的最高水平。服务业方面，国家统计局公布的 6 月服务业生产指数为 8.3%，是今年以来的最高水平；服务业商务活动指数继续回升 0.5 个百分点至 54.9%；财新服务业 PMI 则意外回落 1.2 个百分点至 51.6%，总体来看，服务业发展势头仍然良好。

三个因素推动工业生产反弹。6 月工业和 PMI 反弹的主要推动因素包括：一是外需保持强劲。6 月 PMI 中的新出口订单反弹至 52%的近 5 年最高水平，出口交货值同比增长 11.7%，也显著高于上月的 10.7%。二是内需比较稳健。制造业投资和基建投资对冲了房地产投资的回落，前 6 个月投资增速并未失速，同时在居民收入实际增速继续高于 GDP 增速以及消费升级的带动下，社会消费品零售总额增速反弹。三是工业品利润仍旧保持高位。1—5 月份，全国规模以上工业企业利润同比增长 22.7%，比上年同期加快 16.3 个百分点，企业仍有扩大生产的动力。

本轮工业补库存周期或将拉长。在供给侧改革深化、环保政策收紧的影响下，6 月以来钢材、有色、煤炭等主要大宗商品价格出现了一轮续涨行情，而制造业投资和民间投资在 6 月的反弹也证明了经济的内生动力仍然较强。在供求两端的共同作用下，本轮库存回补周期预计会有所延长。不过，也要看到，由于 PPI 涨幅和企业利润增速自年初以来的连续回落，叠加二季度以来市场利率的抬升，企业面临的实际利率走高，库存投资的动力已经有所减弱，补库存阶段预计会在四季度接近尾声。

3 新增信贷创历史同期新高，M2 跌至 9.4%

上半年新增人民币贷款创历史记录，主要源于二季度。上半年新增人民币贷款 7.97 万亿元，同比多增 4400 亿元，刷新 2009 年“四万亿”时期 7.37 万亿元的历史记录。其中，二季度新增人民币 3.75 万亿元，也创下历史同期记录。6 月信贷增长超出预期，主要源于企业贷款规模扩张的拉动作用。6 月末人民币贷款余额 114.57 万亿元，同比增长 12.9%，增速与上月末持平，比上年同期低 1.4 个百分点。尽管增速与上月持平，但在巨大的基数面前，新增信贷规模仍超出预期，6 月新增 1.54 万亿元，同比多增 1533 亿元。从结构看，居民短期贷款增加 2608 亿元，中长期贷款增加 4833 亿元，尽管创 2017 年以来第二新高，但仍低于去年同期水平，且房贷占比连续三个月下滑，反映出在房地产调控政策收紧、商品房销售放缓的背景下，房地产周期或已接近尾声。企业短期贷款呈增长态势，新增 2737 亿元，中长期贷款大幅回升，新增 5778 亿元，创历史同期第二新高，仅次于 2009 年 6 月的 7742 亿元，这主要源于企业经营状况好转，实体经济的信贷需求旺盛。此外，监管趋严导致的表外转表内也是重要原因。非银行业金融机构贷款增加 812 亿元，环比、同比均出现多增，反映出随着 6 月监管的边际改善，银行对非银行金融机构债权增加额也出现了好转迹象。

上半年新增社会融资规模创历史半年度新高。上半年新增社融 11.17 万亿元，比去年同期多增 1.36 万亿元，创历史半年度新高。其中，一季度新增 6.94 万亿元，同样创历史同期新高，二季度新增 4.23 万亿元，仅次于 2014 年二季度，为历史同期第二高。6 月新增社融 1.78 万亿元，受信贷超预期增长推动，较 5 月大幅反弹 7103 亿元。表内融资方面，新增人民币贷款 1.45 万亿元，是支撑社融的主要因素，外币贷款新增 73 亿元，总体变化不大。表外融资方面，新增委托、信托和票据合计 2244 亿元，其中信托贷款新增 2481 亿元，创历史同期新高。这主要是由于监管要求收紧通道业务，尤其是去年以来收紧券商资金、基金子公司的通道业务，导致信托的通道优势更为显著。直接

融资方面，企业债券融资净减少 169 亿元，同比多减 1839 亿元，但环比少减 2344 亿元。企业债券融资的修复可能是受 6 月流动性较为宽裕和市场预期得到改善的影响，债券收益率持续下行，使得企业发债成本降低。股票融资 487 亿元，与上月基本持平。

M2 创历史新低，但增量仍超预期。6 月末，M2 余额同比增长 9.4%，增速较上月回落 0.2 个百分点，创历史新低；M1 余额同比增长 15%，增速比上月回落 2 个百分点。虽然 6 月 M2 进一步跌至 9.4%，但考虑到去年同期基数较高，M2 绝对量环比新增近 3 万亿元，因此这一水平仍远超出了市场预期。M2 大幅增加主要源于三大因素：一是 6 月新增贷款高于预期，创造了大量的派生存款，这主要与 6 月 MPA 考核难度降低，以及部分上市银行补充资本后做大做强动力提升有关；二是虽然一般性存款继续增长乏力，但计入 M2 统计范畴的非银存款增长有所恢复，环比多增 1488 亿元，而这主要与 6 月监管强度边际递减以及央行投放大量流动性，使得金融机构去杠杆进程放缓有关；三是 6 份财政存款减少 6165 亿元，显著高于历史同期水平。

4 政策建议

上半年我国经济实现稳健增长，尤其是 GDP 增速达到超预期的 6.9%，在货币增速放缓、金融加强监管推进去杠杆以及房地产严厉调控的背景下，取得如此增速来之不易。未来，要进一步推动重点领域改革取得突破性进展，特别是积极落实第五次全国金融工作会议精神，重点引导金融资源回归服务实体经济。同时，财政政策应推进减费降税，防范地方债务风险，助力供给侧改革；货币政策保持稳健中性，强化监管的统一性与协调性。

推动重点领域改革取得突破性进展，特别是积极落实第五次全国金融工作会议精神。一是深化金融体系改革，促进金融业发展回归主业、回归本源，完善金融市场、金融机构、金融产品体系，推动间接融资与直接融资协调发展、政策性金融与商业性金融协调发展、综合性金融与专业性金融协调发展、大型金融机构与中小型金融机构协调发展，帮助实体企业降低财务成本和杠杆率，提高服务实体经济能力；二是把防风险和强监管放在更为优先地位，以设立国务院金融稳定发展委员会为契机，一方面更加全面地进行金融监管协调，提升对地方政府、财政部、国家发改委等金融相关管理部门的约束力，另一方面强化属地风险处置责任，促使地方政府高效履职，补齐交叉金融领域的监管真空；三是以供给侧结构性改革为主线，深入推进“三去一降一补”，持续加大简政放权、放管结合、优化服务力度，降低制度性交易成本，着力激发市场主体活力和社会创造力；四是进一步深化对外开放，改善投资和市场环境，加快对外开放步伐，营造稳定公平透明、可预期的营商环境，加快建设开放型经济新体制，推动我国经济持续健康发展；五是深化国有企业改革，坚持政企分开，将国有企业配合承担的公共管理职能归位于相关政府部门和单位，减轻企业负担，促进国有企业瘦身健体、提质增效。

财政政策方面，应推进减费降税，防范地方债务风险，助力供给侧改革。一是继续实施促进重点群体创业就业税收政策。6 月 12 日，财政部、国家税务总局等部委联合发布通知，将已经在 2016 年底到期的针对重点群体的创业就业税收优惠政策，延续 3 年至 2019 年 12 月 31 日，以充分发挥税收职能作用，促进高校毕业生、就业困难人员等重点群体创业就业，扶持小微企业发展。二是再推降费措施，让企业轻装上阵。6 月 7 日召开的国务院常务会议再次聚焦降费问题，建筑行业、能源行业、银行业和保险业迎降费利好，此次推出的降费措施，预计全年可再减轻企业负担 2830 亿元。三是试发行土地储备专项债券和政府收费公路专项债券。通过发行专项债券，放开地方政府规范举债的“前门”，严堵违法违规举债的“后门”，有助于化解潜在债务风险，实现地方债治理堵疏结合。

货币政策继续保持稳健中性，强化监管的统一性与协调性，引导金融资源回归服务实体经济。具体而言：一是货币政策要保持稳健中性，适时适度预调微调，综合运用公开市场操作、中期借贷便利等货币政策工具，优化期限结构组合，实现去杠杆和维护流

动性基本稳定的平衡。二是改善和优化融资结构和信贷结构，把发展直接融资放在重要位置，形成融资功能完备、基础制度扎实、市场监管有效、投资者合法权益得到有效保护的多层次资本市场体系。三是把强化监管作为提高防范化解金融风险能力的重要手段，以金融稳定发展委员会为出发点，从更高层次上推动金融监管协调发展，补齐监管短板，重点突出功能监管和行为监管。四是通过体制、机制的改革，增强金融资源配置效率，进一步增加和完善金融供给，着力提高金融服务质量和供给的效率，使得金融发展向实体经济回归。[返回](#)

上海国际航运中心要排名更要内涵

7月19日，新华社中国经济信息社、中国金融信息中心联合波罗的海交易所推出的“2017新华·波罗的海国际航运中心发展指数”在上海发布。

国际航运中心综合评价结果显示，2017年全球综合实力前10位的国际航运中心分别为新加坡、伦敦、香港、汉堡、上海、迪拜、纽约、鹿特丹、东京、雅典。其中，亚太地区的上海、迪拜凭借自贸区创新驱动效应，排名实现了战略性提升，分别跃至第5位、第6位；经济增长疲软的欧洲地区受益于“一带一路”倡议，其贸易航运保持相对稳定，汉堡港排名继续位于第4位（见表）。

2017年前十大国际航运中心排名

排名	2017年	2016年	2015年	2014年
1	新加坡	新加坡	新加坡	新加坡
2	伦敦	伦敦	伦敦	伦敦
3	香港	香港	香港	香港
4	汉堡	汉堡	鹿特丹	鹿特丹
5	上海	鹿特丹	汉堡	汉堡
6	迪拜	上海	上海	迪拜
7	纽约	纽约	迪拜	上海
8	鹿特丹	迪拜	纽约	东京
9	东京	东京	釜山	纽约
10	雅典	雅典	雅典	釜山

来源：新华·波罗的海国际航运中心发展指数编委会

全球排名前十的国际航运中心中，5个位于亚洲，4个位于欧洲，1个位于美洲。国际航运中心全样本城市集中在亚洲和欧洲，分别是18个和12个。整体来看，亚洲和欧洲各大国际航运中心发展迅速，亚洲国际航运中心崛起趋势愈加明显。

1 何为国际航运中心

现如今，港口不仅要建设得规模更大，也需建设得更为智能，要引进新技术以提高港口服务效率，同时也要有掌握足够技能的员工驾驭这些新技术。但一些拥有这样港口的城市，仍然仅被视为港口城市。如今，社会更为关注的是如何把港口城市发展成为国际航运中心。

波罗的海交易所中国区总经理李贤明认为：国际航运中心建设也同样基于以上港口城市的建设标准，然而，更多的重点还将放于城市本身所提供的专业海事服务上，也就是说，如果某人想开办一项航运相关业务，这座城市应该有一整套现成的海事服务，例如航运经纪法律法规、船舶融资和保险等。简而言之，这座城市应当可以提供一站式海事服务。而要吸引国际企业在这样的城市设立分支机构，就必须具备良好的政策及营商环境。不仅如此，该城市也应有一套完备的生活配套服务，如好的学校。这样一来，外籍高级管理人员就愿意与家人搬迁至此生活与工作。此外，良好的国际航班网络同样有必要，有利于与世界其他地区保持密切联系。

李贤明强调说，一个国际航运中心就是一座提供“一站式”专业海事服务的大型港口城市。国际航运中心如何走向国际化？首当其冲的自然就是其地理位置，理想的深水港必须拥有良好的地理位置，且有足够的发展空间。领先的商业中心，也需要位于合适的时区，与世界各地紧密联系。但最为重要的是，一个国际航运中心离不开与时俱进、能适应航运市场变化发展的人才供给。

2 如何解读具有全球航运资源配置能力

上海国际航运中心建设是国家战略，其基本目标是到 2020 年，上海基本建成具有全球航运资源配置能力的国际航运中心。

那么，究竟如何解读具有全球航运资源配置能力呢？上海市交通委副主任张林坦言，具有全球航运资源配置能力是上海必须回答的问题，尽管专家层面对这个问题的答案至今没有统一的说法。

资源配置本身是一个经济学的概念，资源配置有两种，一是计划配置；二是市场配置。张林表示：“大量基础设施等自然资源，一般是政府进行计划配置的。但是具有全球航运资源配置能力，我认为主要是指市场配置。市场谁来配置？市场主体。市场主体是谁？市场主体是航运企业、航运服务企业、航运功能性机构以及整个航运产业链里与航运相关的各类功能性机构以及服务机构。”

如果说主要是由市场主体来配置资源，那究竟如何才能体现国际航运中心的配置能力？张林认为，首先，上海需为这些企业以及功能性机构提供优质的服务；其次，上海需持续具有这种吸引力和影响力。

“很多专家都比较认同上海现在集聚度很高，这就是上海国际航运中心的吸引力。我认为，目前上海已经具备一定的虹吸效应，只要全球从事航运的人都在向上海集聚，并且上海能够持续提供这种吸引力，上海就具备了全球航运资源的配置能力。当然，目前我们还不能说上海已经完全具备全球航运资源的配置能力，但是正在朝着这个目标奋进，相信经过大家的共同努力，2020 年上海建成具有全球航运资源配置能力的国际航运中心是完全有信心的。”张林强调说。

3 国际航运中心的主要发展路径

上海要求 2020 年基本建成国际航运中心，目前尚有三年多时间，按照当前的现状，发展的主要路径在哪里？发展的重点在哪里？这是需要思考的问题。上港集团董事长陈戌源提出了自己的思考，他认为，上海国际航运中心建设应该在三大方向更加努力发展。

第一，营造一个更加开放的国际航运中心。经济全球化势不可挡、不可逆转。中国经济发展与全球化经济发展是融为一体的，港口建设与航运发展也是一样。建设一个更加开放的国际航运中心，对提升上海国际航运中心影响力意义十分重大。离开开放就国际航运中心讲上海国际航运中心，这不是真正意义上的国际航运中心。开放包括更加开放的市场、更加开放的资源、更加开放的合作伙伴和更加开放的视野。要站在全球港航业未来发展的高地，去认识上海国际航运中心如何真正更加开放。

第二，建设一个更加融合发展的国际航运中心。从这个意义上讲，上海国际航运中心建设迈出了很重要的一步，但是光有这大大步是远远不够的。国际航运中心不可能只具备单一功能，而应该是航运与金融的结合，航运与“互联网+”的结合，航运与新科技革命的结合，航运与港口的结合，航运与相关合作方、利益方的结合，这些高度融合对于推动上海国际航运中心建设具有十分重要的意义。

第三，致力于更加提升服务功能的国际航运中心。追求利润是企业的根本任务之一，但绝不是企业的全部，企业的真正实力在于推动社会发展当中的价值体现。这种价值体现从国际航运中心的角度来讲，要了解国际航运中心建设目标是什么？国际航运中心建设的目标是为了更好地推动中国经济和全球经济发展。服务融合全球经济，推动国际经济发展，保障区域经济发展，这是国际航运中心的社会价值和使命。从上海国际航运中

心建设来讲，进一步健全功能，提升功能，尤其是提升枢纽港对服务国家战略具有特别重要的意义。[返回](#)

成本优势趋弱, 集装箱船大型化走向何方

过去三五个月里，大型船舶的公告季似乎已经开始，几乎每隔两周就有不同的班轮公司宣布订造了更大的船，船舶容量形成数列，引得大家来猜测：下一艘更大船的容量是多少？由哪家公司在什么时候建造？

1 细分行业的船舶大型化趋势

以船舶长度来衡量，集装箱船是世界上最大的船舶。总长最大的集装箱船是 400 米，而目前的油轮的最大长度是 380 米，散货船是 362 米，邮轮是 360 米。然而，集装箱船舶吃水比油轮和散货船小，因而后两类船具有较高的总容量(GT)和载重量(吨)。过去一些超级油轮比当前集装箱船更长(最大可达 458 米)，但这些油轮不是已经被拆除就是被用于除运输货物以外的其他用途，比如海上油库或海上钻井平台的辅助船。

集装箱船的规模一直在快速增长，增长速度比其他所有类型船舶要快。从 1996 年到 2015 年，以总载重吨计，集装箱船的平均大小增加了 90%，而干散货船增加 55%，油轮增加 21%。其他类型船舶，滚装船增加 3%，客轮和邮轮增加 27%，而件杂货船的平均规模却下降了 32%。

2 集装箱船容量的增长速度加快

在过去 10 年中，集装箱船容量的增长速度加快。从集装箱化革命开始，用了近 30 年时间才使集装箱船的平均容量达到 1500TEU。而从 1500TEU 上升至 3000TEU 只用了十年时间。这是由最大容量集装箱船的大幅增加推动达到的，特别是在过去的 10 年。这些最大容量船舶的增加使得平均船舶容量增长。

从新建集装箱船订单的平均容量来看，在 2001 年和 2008 年之间，在 3400TEU 附近摇摆不定。但在 2009 和 2013 年之间达到 5800TEU。到 2015 年，新造集装箱船的平均容量已飙升至约 8000TEU。

再从各时期最大在役船的容量来看，1977 年的最大船是 3126TEU，1990 年是 4814TEU，1997 年是 8160TEU，2006 年是 15550TEU，2015 年是 19200TEU，预期 2017 年是东方海外的 21100TEU，大型化的步伐明显加快。

在役集装箱船的最大容量和平均容量将在未来几年增长。这可以从已被确定的船舶订单和目前正在建设且将在 2015~2017 年完工的船舶订单看出。许多没有订造过 18000TEU 以上容量船的班轮公司正在订造新船，这将在未来几年打破新的大船数目记录，但是预计新纪录也不会持续很长时间就被刷新。据估计，截至 2015 年 7 月，全球在建和在役的 18000TEU 以上船（含达飞 6 艘 17722 标箱船）达到 86 艘。继 2013 年 3E 级船交付，航运企业订造的船舶普遍大型化。最新的纪录是东方海外订造、将于 2017 年出厂的 21100TEU 船。

据估计，目前这一代集装箱船可以扩大到约 22000TEU 的容量。基本上在整个船体大小非常类似于 3E 级船舶的前提下，通过新船的微优化设计创建额外的容量来达到这一目标。这些新的附加容量可能是通过额外增加一个顶层或纵向一系列集装箱的途径来实现。超过了这个界限，就可能需要新一代集装箱船了。

据专家预测，下一代集装箱船必须大到足以带来足够的成本降低，这意味着至少 24000 TEU 的容量。一些观察人士认为这可能需要 456 米船长和 65 米船宽(Lane, A., Moret, C. (2015), "Generational shifts: the growth of containerships", Port Technology International, Edition 65, February 2015)。用 65 米横梁的集装箱船，其主要结构将需要更高规格的钢材，不仅增加了成本和重量，同时也会牺牲一些装载货物的空间。24000TEU 船舶有其他不同的设计尺寸，例如海运顾问公司(OSC)和劳氏船级社进行了 24000TEU 船的可行性研究，设计船舶参数为 430 米长、62 米宽和 16 米吃水。

3 集装箱大船的定义和范围

同大多数其他类型船舶相比，集装箱船大型化趋势的发展速度更快。以各类船舶的艘数来衡量，集装箱船大约占船舶总数的四分之一，这一比例一直在增加。在过去的几十年里，越来越多的货物从常规运输船舶转到集装箱船，包括件杂货、冷藏货和散装货。此外，集装箱船比其他类型船舶更容易连通腹地的交通，所以在整个运输链中可以连接到更多的客户。液体散装油轮经常依靠管道连接客户，而散货船直接送到港口地区的工业用户，它们的客户广泛性远远不如集装箱船。

有不同的方法来衡量大型船舶，一个常见的方法是以一艘船舶最多能装载二十英尺集装箱的数目，即最大集装箱装载量（TEU）来衡量。集装箱船的容量取决于集装箱船的尺度和参数。根据船舶尺寸，集装箱船通常划分为不同的“代”。最新一代集装箱船始于马士基 3E 级船舶，从 2013 开始营运，总长为 397 米，型宽 59 米，吃水 16 米，总高 73 米，容量为 182700TEU，横向可以放 23 列集装箱。这些参数很重要，因为它们决定港口的各种参数和有效处理船舶的港口设施设备。船舶长度、宽度、高度和吃水的增加，使得港口必须要做出调整。

另一项与测量船舶规模有关的方法是船舶总吨位，这表明船舶的整体内部容积。其他相关方法有表明船能载的最大重量的载重吨（dwt），但是它更常用于散货船和油轮而不是集装箱船。

至于什么样的船才是一艘大型船舶，则取决于时间和地点。有很多关于大型船舶的学术文献，但在上世纪 90 年代和 21 世纪初期讨论的尺寸不是同一层次的。巨型船也取决于不同海上贸易航线的用船。最大的集装箱船在远东和欧洲之间的贸易通道上使用。其他航线的最大和平均船舶大小则比亚欧航线上的船小些，但这些船是以梯级置换的方式置换下来的，所以对这些贸易航区来说也很大，以至于对现有的港口提出了挑战。随着船舶规模的增加，就发生了连锁效应。因此，发展更大的船只不仅影响正在使用最大船的航线，而且对整个海上运输链都有影响。

4 集装箱船的成本

有关最优船型的学术文献相当广泛，有案可查的研究开始于 1972 年，即 Kendall 的“*The theory of optimal ship size*”(*Journal of Transport Economies and Policy*, VI(2), pp.128-146), 当时最大的集装箱船是当前的六分之一大小。随后陆续有新的文献问世(如 Jansson and Shneerson, 1982; McLellan 1997; Cullinane and Khanna, 1999 and 2000; Chen and Zhang, 2008; Sys et al. 2008; Tran and Haasis, 2014)。他们提出的问题跟目前的情景密切相关。

在这些研究中，提出的一个关键要素是船的大小和处理成本之间的关系。处理成本是指在运输链中处理大型集装箱船舶的其他相关费用。人们普遍认为，随着船舶变大，每 TEU 的船舶成本减少，而处理成本增加。这两条曲线的加总即为总运输成本。问题是我们目前位于曲线中的什么位置，如果集装箱船变大，它们会在曲线中怎样移动。

从理论上讲，这些船舶能够有多大，而实际中又有能力建造多大，以及它们与海上运输之间有什么联系？为了回答这些问题，必须确定集装箱船的主要成本，计算新的大型集装箱船舶的成本节约，并且指出船舶成本节约的限制条件，有关梯级置换效应的不经济性，填满大船的挑战性以及可能由于巨型船舶造成的运力供应过剩。关于巨型船舶本身也有一些问题值得担忧，包括行业整合、可保险性及可靠性等。

班轮运输业中三大成本分别是资本成本、营运成本和航次成本。船舶的大小不同，这三类成本所占的比重和作用也不同。

资本成本。可获得的信息表明，当集装箱船的规模超过 16000TEU 时，每一单位资本成本的节约实际上并不是以线性的方式增加，而是以线性的方式减少。这一减少的范例似乎在否定先前的担忧，以前人们还担心随着船舶的规模增大，可能会因为要求维持较高的营运航速而需要第二台主机，从而导致资本成本成倍的增加。因此，公平地说，

从规模经济的角度来看，“慢速航行”的新做法进一步打开了探索资本成本节约途径的大门。据估计，19000TEU 的集装箱船满载时每单位 TEU 舱位会节省大约 59 美元。更现实一点的情况是利用率达到 85%，相较于之前 15000TEU 的船舶，大船每单位 TEU 舱位每年能节省 69 美元。如果考虑到融资成本，因为利息的节省，大约可以增加 7.35 美元的成本节约。

营运成本。就每年每单位 TEU 舱位的营运成本来说，船舶规模从 15000TEU 升级到 19000TEU 时，估计每单位 TEU 舱位每年能节省大约 50 美元（假设舱位利用率为 85%）。

航次成本。航次成本是规模经济可以降低的最大成本构成，即船舶的推进消耗。由于船舶的速度和消耗模式不同，那些已经被熟知、报道、估计的关于设计航速方面的每天燃料消耗需要一个等价的航速作为标准（比如以 22 节作为标准航速），目的就是为了能够对不同规模的船舶进行比较。实际上，相较于那些在不同的心态下已经交付和建造的第一代 14000~16000TEU 船舶而言，19000TEU 船舶的单位舱位油耗更少。

分析已经收集和估计的数据，就可以详细说明规模经济对于最近两代集装箱大船的影响。假设船舶在一个虚拟的往返航次中营运，资本成本、营运成本和与燃油消耗相关的推进力都被记录下来。在分析每单位 TEU 的成本节省时，现代 19000TEU 的确比前代 15000TEU 更节省，而且差距非常明显。相比于 8500TEU 船，每单位 TEU 节省的成本大约减少 40~46 美分。

5 巨型船舶的成本节约

最大集装箱船舶成本节省中的大部分与船舶的大小无关。与 15000TEU 船相比，19000TEU 船产生的规模经济效应更大。但这些都普遍归因于新的设计和班轮运输业营运模式的改变。大船的结构与集装箱船的降速的出现相一致：自愿地降速以节省成本，并且避免处于运力过剩的状态。这有两个含义：第一，相较于先前以更高营运航速设计的船舶，新船在现在的低速行驶下效率更高；第二，低速行驶成为新一代船舶的固有特性，因为即使它们被要求提速也将无能为力。

现代 19000TEU 集装箱船因规模经济而实现的节约主要归因于班轮运输业营运实践的改变。通过对于主机燃油平均价格在 600 美元的分析表明，当船舶规模从 15000TEU 升级到 19000TEU 时，因降低航速而获得的每单位 TEU 舱位营运成本节省可达 55~63 美分。

相比于第一代 15000TEU 规模的船舶，19000TEU 规模的现代船舶能提供显著的成本节约。但是，其中至少 55%~60% 的节约额来自于慢速航行的优化。如果与 14000TEU 规模的船舶相比，则更能精确地体现出 19000TEU 船舶的规模经济。

几十年前与船舶大型化相关的成本节约是相当可观的，但是随着船舶的规模越来越大，成本节约的幅度也在降低。各种研究显示，在船舶大型化的早期，船舶规模升级到 5000TEU 以前，单位成本的节约主要是通过船舶容量的增大来实现的，大致每单位 TEU 成本节约额的一半以上来自于船舶大型化。但是超过 5000TEU 容量之后，成本节约的规模就会变得越来越少。分析证实，成本节约额降低的趋势与新一代集装箱船舶的引进同步（Sys, C. et al (2008), “In Search of the Link between Ship Size and Operations”, Transportation Planning and Technology, Vol.31, No. 4, pp. 435~463）。据估计，在假设航速一定的情况下，从 15000TEU 规模的船舶到现在最新的 19000TEU 船的单位成本节约额，同先前由 5000TEU 船到 15000TEU 船的单位成本节约额相比，只有后者的 1/6~1/4。显而易见，自从新一代巨型船舶的问世以来，成本节约的幅度随着船舶规模的增大而降低。[返回](#)

2017 年第二季度中国港口景气情况

1 中国港口企业经营持续向好

港口企业景气值继续大幅提升。2017 年第二季度，港口企业的景气指数为 120.89 点，较上季度上升 19.80 点，首次上升至较为景气区间，港口企业经营状况向好；港口企业的信心指数为 145.71 点，较上季度上升 22.41 点，仍保持在较为景气区间，港口企业家们对行业总体运行状况持续抱有乐观态度。（见图 1）

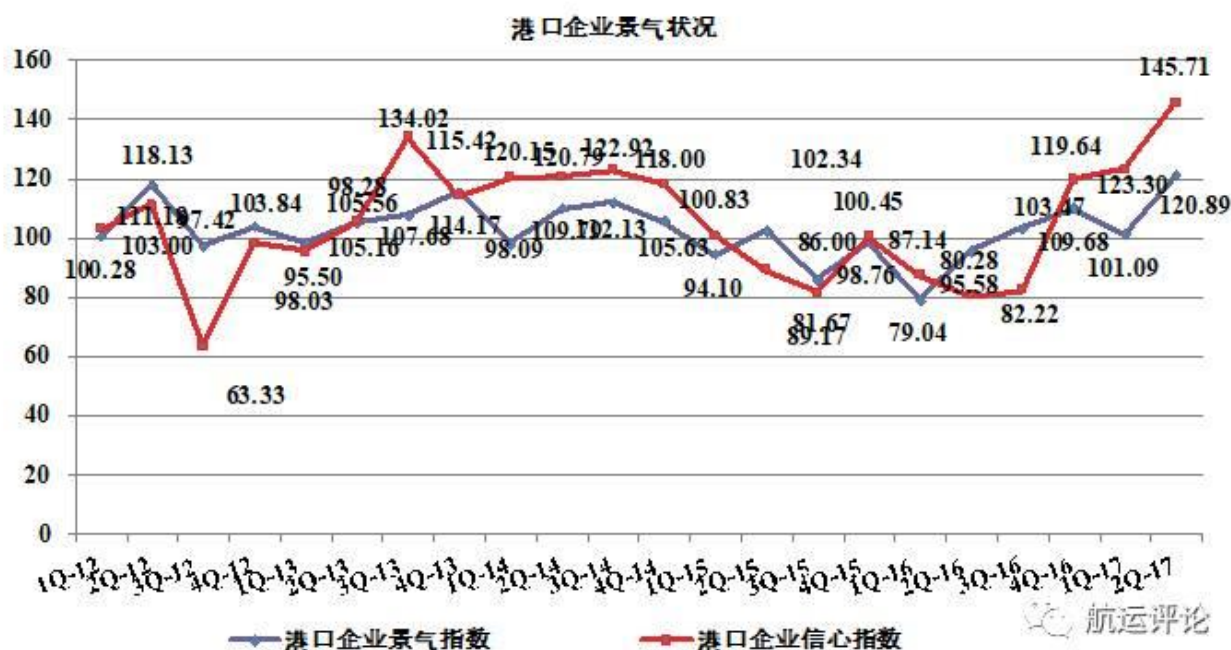


图 1 港口企业景气和信心指数

港口企业经营状况稳步回升。本季度大型、中型、小型三类港口企业景气指数分别为 120.00 点、123.57 点和 120.00 点，大、中、小型港口企业均上升至较为景气区间，其中，大、小型企业上升明显，中型企业小幅上升，综合看来，港口企业经营状况大幅回升，整体回暖，呈复苏趋势。

港口企业盈利状况大幅回升。2017 年第二季度，港口企业十大经营指标中，除了收费价格和营运成本在景气线以下外，其他指标均位于景气线以上。其中，港口企业吞吐量和泊位利用率大幅上升，企业整体流动资金充足，融资能力良好，劳动力需求指标增大。港口企业盈利状况持续向好。（见图 2 和图 3）

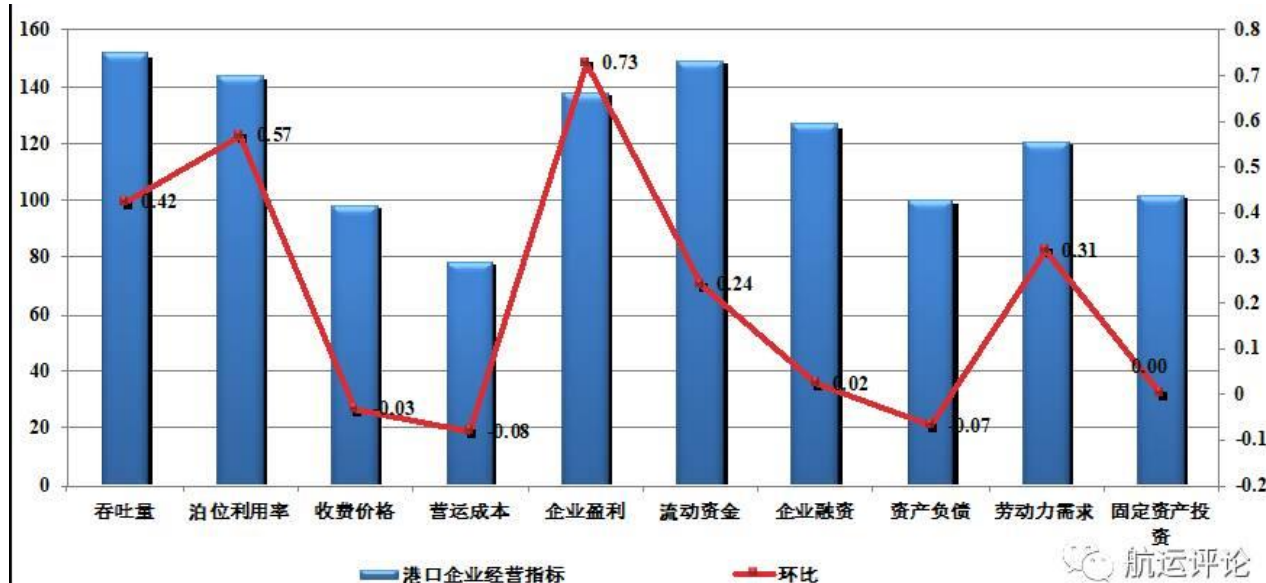


图 2 港口企业经营指标景气状况

港口企业经营指标	本季度景气指数值	较上季度情况	景气状况
吞吐量	151.79	↑ 44.97	较强景气区间
泊位利用率	143.93	↑ 52.11	较为景气区间
收费价格	98.21	↓ -3.27	微弱不景气区间
营运成本	78.57	↓ -7.11	较为不景气区间
企业盈利	137.86	↑ 58.09	较为景气区间
流动资金	149.29	↑ 28.95	较为景气区间
企业融资	126.79	↑ 2.70	较为景气区间
资产负债	100	↓ -7.50	景气分界点
劳动力需求	120.71	↑ 28.89	较为景气区间
新增泊位与机械投资	101.79	↑ 0.2	微景气区间

图 3 港口企业经营指标景气指数

数据来源：上海国际航运研究中心

注：100 点为景气状况分界值，100 点以上为景气区间，100 点以下为不景气区间，数值越大越景气。

2 三季度中国港口企业回暖趋势放缓

港口企业经营状况总体稳定。根据中国航运景气调查，2017 年第三季度，港口企业景气指数预计为 109.54 点，下降至微景气区间，经营状况态势稳定；信心指数预计为 140.00 点，稳定在较为景气区间，港口企业家们对市场持续保持较乐观态度。（见图 4）

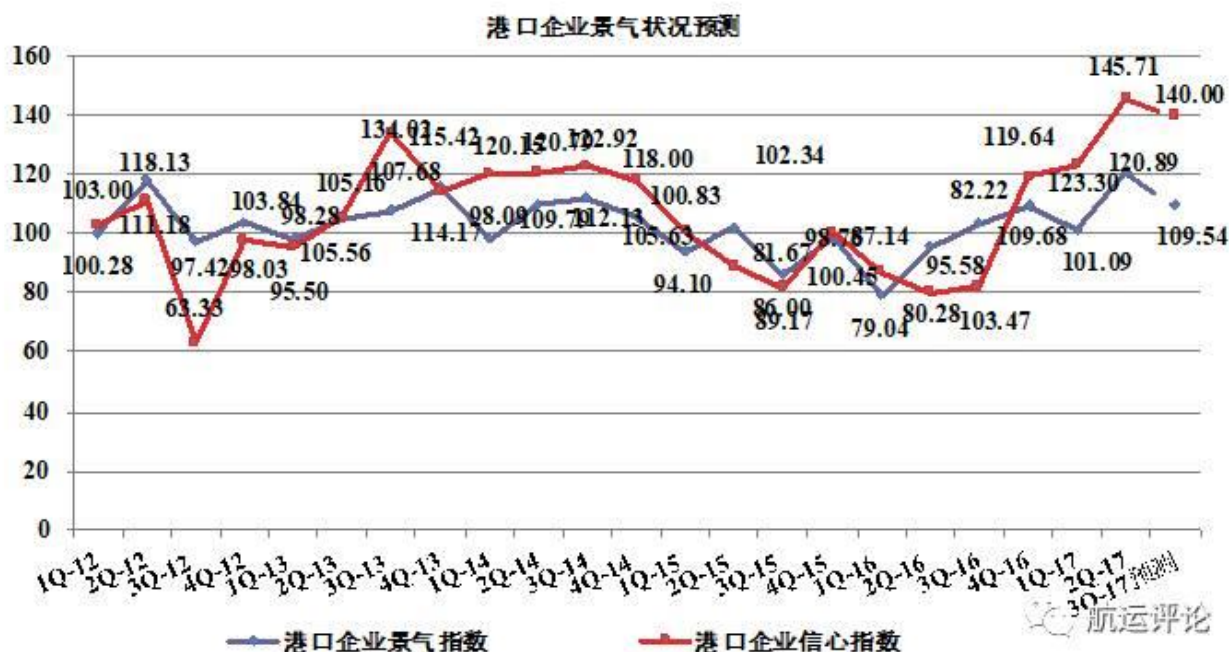


图 4 港口企业景气和信心指数预测

各大港口企业经营状况持续稳定。2017 年第三季度，大型、中型、小型三类港口企业的景气指数值预计分别为 109.29 点、112.86 点和 105.00 点，中型港口企业景气指数稍有回落，降至相对景气区间，大、小型港口企业景气指数回落至微景气区间，企业经营状况形势保持稳定。

港口企业盈利稍有回落。2017 年第三季度，预计港口企业的运营成本难以下降，收费价格仍难提升，劳动力需求也有所减少，但得益于吞吐量的增加、泊位利用率的提升以及良好的企业融资能力、充足的流动资金和资产负债的减少，预计下季度的企业继续保持盈利势头。港口企业家们对下季度盈利状况保持较为乐观的态度。（见图 5 和图 6）

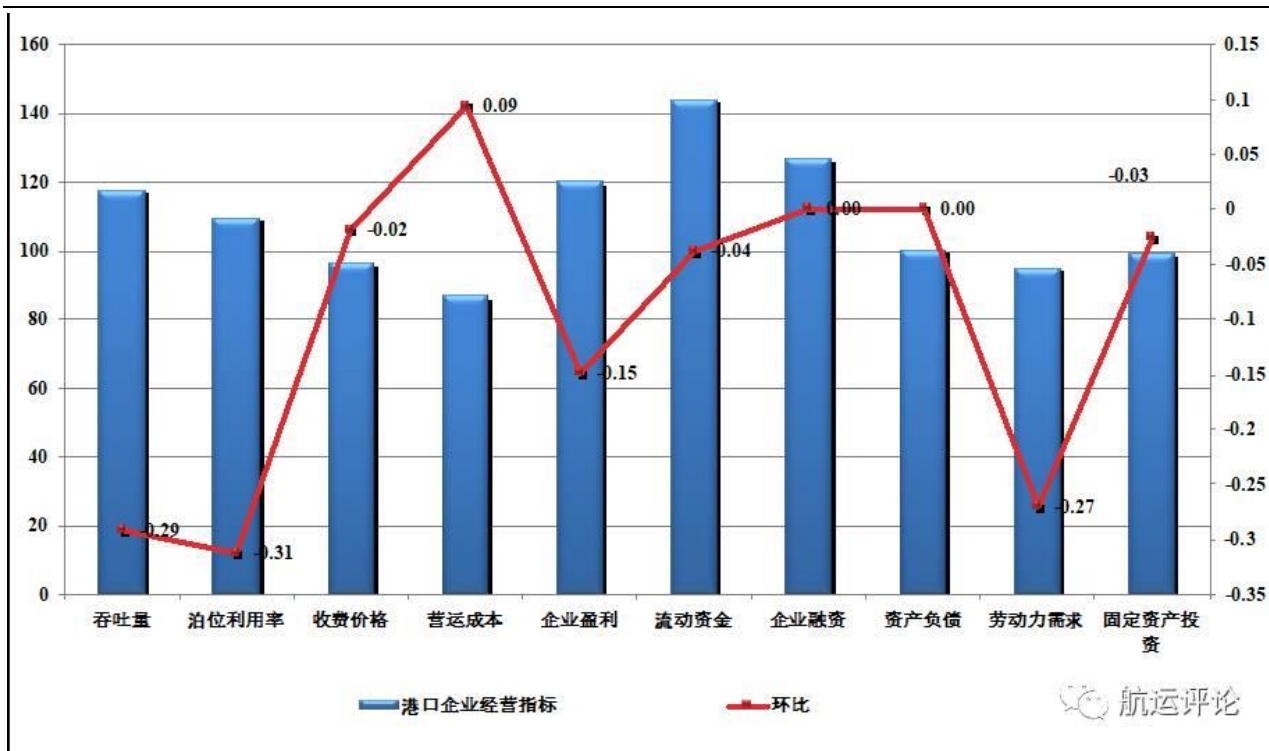


图 5 港口企业经营指标景气状况预测

港口企业经营指标	下季度景气指数预测值	较本季度情况	景气状况
吞吐量	117.5	↓ -34.29	相对景气区间
泊位利用率	109.64	↓ -34.29	微景气区间
收费价格	96.43	↓ -1.78	微弱不景气区间
营运成本	86.79	↑ 8.22	相对不景气区间
企业盈利	120	↓ -17.86	相对景气区间
流动资金	143.93	↓ -5.36	较为景气区间
企业融资	126.79	→ 0.00	较为景气区间
资产负债	100	→ 0.00	景气分界点
劳动力需求	95	↓ -25.71	微弱不景气区间
新增泊位与机械投资	99.29	↓ -2.5	微弱不景气区间

图 6 港口企业经营指标景气指数预测

数据来源：上海国际航运研究中心

注：100 点为景气状况分界值，100 点以上为景气区间，100 点以下为不景气区间，数值越大越景气。 [返回](#)

微信公众号“航运评论”



公众微博



安卓手机 APP



苹果手机 APP



自 2006 年开始原《信息传真》时事经济评论专刊改为《时事经济与航运》。《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

联系电话：021-65853850-8006 传真：021-65373125

<http://www.chinashippinginfo.net> E-mail: tong@sisi-smu.org



上海国际航运研究中心 Powered by SISI
CHINA SHIPPING DATABASE
中国航运数据库