

# 时事经济与航运

中国海洋运输情报网主办

2016年09月14日 (第1612期)

- ◆ 8月国民经济运行稳中有好 企稳基础尚不牢固 ..... 1
- ◆ 航运公司或许仍流年不利 ..... 3
- ◆ 沿海煤运：吹尽狂沙始见金 ..... 4
- ◆ 海工船市场未来两年将进一步恶化 ..... 10
- ◆ 外高桥造船：敢打敢拼 创新研发 ..... 12
- ◆ 长三角港口“一体化”进行时——借力“21世纪海上丝绸之路”战略 ..... 14
- ◆ 2015年上海国际航运中心建设有哪些作为？ ..... 17

## 8月国民经济运行稳中有好 企稳基础尚不牢固

据国家统计局消息，8月份，在供给侧结构性改革深入推进和一系列稳增长、调结构、惠民生政策的作用下，部分指标有所改善，“三去一降一补”取得实效，新经济新动能快速成长，国民经济继续保持基本平稳、稳中有进、稳中有好的发展态势。

### 1 工业生产有所加快，企业效益继续改善

8月份，全国规模以上工业增加值按可比价格计算同比增长6.3%，增速比上月加快0.3个百分点，比上年同期加快0.2个百分点。分经济类型看，国有控股企业增加值同比增长3.6%，集体企业下降4.1%，股份制企业增长6.4%，外商及港澳台商投资企业增长6.7%。分三大门类看，采矿业增加值同比下降1.3%，制造业增长6.8%，电力、热力、燃气及水生产和供应业增长7.0%。工业结构继续优化，高技术产业和装备制造业增加值同比分别增长11.8%和10.8%，增速分别比规模以上工业快5.5和4.5个百分点。规模以上工业企业产销率达到98.1%。从环比看，8月份全国规模以上工业增加值比上月增长0.53%。1-8月份，规模以上工业增加值同比增长6.0%。

1-7月份，全国规模以上工业企业实现利润总额35236亿元，同比增长6.9%，比1-6月份加快0.7个百分点。规模以上工业企业每百元主营业务收入中的成本为85.83元，比上年同期减少0.25元；主营业务收入利润率为5.67%，比上年同期提高0.22个百分点。7月末，产成品存货同比下降1.8%，连续4个月下降。

### 2 固定资产投资增长趋稳，基础设施投资增长较快

1-8月份，全国固定资产投资(不含农户)366339亿元，同比增长8.1%，增速与1-7月份持平。其中，国有控股投资129551亿元，增长21.4%；民间投资225005亿元，增长2.1%，与1-7月份持平，占全部投资的比重为61.4%。分产业看，第一产业投资11413亿元，同比增长21.5%；第二产业投资143859亿元，增长3.0%；第三产业投资211068亿元，增长11.2%。高技术产业投资增长较快，1-8月份同比增长15.5%，比1-7月份加快1.3个百分点，比全部投资增速快7.4个百分点。基础设施投资仍保持较快增长，1-8月份同比增长19.7%，比1-7月份加快0.1个百分点。从到位资金情况看，固定资产投资到位资金385535亿元，同比增长6.2%。其中，国家预算资金增长20.3%，国内贷款增长9.3%，自筹资金增长0.2%，利用外资下降17.3%。新开工项目计划总投资323037亿元，同比增长22.7%。8月份，全国固定资产投资(不含农户)同比增长8.2%，比上月

加快 4.3 个百分点；其中，制造业投资增长 2.1%，加快 0.5 个百分点；民间投资增长 2.3%，加快 3.5 个百分点。从环比看，8 月份固定资产投资(不含农户)比上月增长 0.58%。

### 3 房地产开发投资增速小幅回升，商品房待售面积持续减少

1-8 月份，全国房地产开发投资 64387 亿元，同比增长 5.4%，增速比 1-7 月份加快 0.1 个百分点，比上年同期加快 1.9 个百分点。其中，住宅投资增长 4.8%。房屋新开工面积 106834 万平方米，同比增长 12.2%，其中住宅新开工面积增长 11.7%。全国商品房销售面积 87451 万平方米，同比增长 25.5%，其中住宅销售面积增长 25.6%。全国商品房销售额 66623 亿元，同比增长 38.7%，其中住宅销售额增长 40.1%。房地产开发企业土地购置面积 12922 万平方米，同比下降 8.5%。8 月末，全国商品房待售面积 70870 万平方米，比 7 月末减少 512 万平方米，连续 6 个月减少。1-8 月份，房地产开发企业到位资金 91573 亿元，同比增长 14.8%。

### 4 市场销售稳中有快，网上零售额继续保持快速增长

8 月份，社会消费品零售总额 27540 亿元，同比名义增长 10.6%，增速比上月加快 0.4 个百分点，比上年同期回落 0.2 个百分点(扣除价格因素实际增长 10.2%)。其中，限额以上单位消费品零售额 12250 亿元，增长 8.5%。按经营单位所在地分，城镇消费品零售额 23808 亿元，同比增长 10.6%，乡村消费品零售额 3732 亿元，增长 10.9%。按消费类型分，餐饮收入 3036 亿元，同比增长 10.3%，商品零售 24504 亿元，增长 10.7%，其中限额以上单位商品零售 11475 亿元，增长 8.8%。行类和居住类商品增长较快，汽车增长 13.1%，家具增长 11.1%，建筑及装潢材料增长 16.3%。从环比看，8 月份社会消费品零售总额比上月增长 0.83%。1-8 月份，社会消费品零售总额同比增长 10.3%。

1-8 月份，全国网上零售额 30210 亿元，同比增长 26.7%。其中，实物商品网上零售额 24347 亿元，增长 25.5%，占社会消费品零售总额的比重为 11.6%。

### 5 出口增速加快，进口增速由负转正

8 月份，进出口总额 21960 亿元，同比增长 7.9%。其中，出口 12710 亿元，增长 5.9%，比上月加快 4.2 个百分点；进口 9250 亿元，增长 10.8%，上月为同比下降 5.7%。进出口相抵，顺差 3460 亿元。1-8 月份，进出口总额 153660 亿元，同比下降 1.8%。其中，出口 88382 亿元，下降 1.0%；进口 65279 亿元，下降 2.9%。

8 月份，规模以上工业企业实现出口交货值 10015 亿元，同比增长 2.9%；1-8 月份，规模以上工业企业实现出口交货值 75032 亿元，同比增长 0.1%。

### 6 居民消费价格同比涨幅回落，工业生产者出厂价格降幅继续收窄

8 月份，居民消费价格同比上涨 1.3%，涨幅比上月回落 0.5 个百分点。其中，城市上涨 1.4%，农村上涨 1.0%。分类别看，食品烟酒价格同比上涨 1.5%，衣着上涨 1.3%，居住上涨 1.5%，生活用品及服务上涨 0.4%，交通和通信下降 1.2%，教育文化和娱乐上涨 1.3%，医疗保健上涨 4.3%，其他用品和服务上涨 4.5%。在食品烟酒价格中，粮食价格上涨 0.3%，猪肉价格上涨 6.4%，鲜菜价格下降 3.9%。8 月份，居民消费价格环比上涨 0.1%。1-8 月份，居民消费价格同比上涨 2.0%。

8 月份，工业生产者出厂价格同比下降 0.8%，降幅比上月收窄 0.9 个百分点，连续 8 个月降幅收窄；环比上涨 0.2%。1-8 月份，工业生产者出厂价格同比下降 3.2%。8 月份，工业生产者购进价格同比下降 1.7%，环比上涨 0.2%；1-8 月份工业生产者购进价格同比下降 4.1%。

总的来看，8 月份，国民经济主要指标有所改善，结构调整深入推进，新兴动能加快成长，经济发展呈现积极变化。但也要看到国内外环境仍然复杂严峻，不稳定不确定因素仍然较多，经济企稳向好的基础尚不牢固。下阶段，要继续坚持稳中求进工作总基调，认真贯彻党中央、国务院决策部署，做到需求侧管理和供给侧改革并重，坚定不移地推动供给侧结构性改革，继续适度扩大总需求，用政策落实稳预期，用改革深化增活力，用创新驱动强动能，狠抓政策落实，促进经济持续健康发展。**返回**

## 航运公司或许仍流年不利

### 1 “天下第七”倒下

这个泥塘吞噬掉的最新牺牲品是韩国的韩进航运，按运力计算，韩进海运是全球第七大集装箱运营商。

9月伊始，首尔中央地方法院9月宣布，对韩国国内排名第一的海运公司韩进海运执行破产保护。此前在首尔产业银行总行召开的紧急会议中，韩国债权团一致否决了韩进海运的自救方案。韩国产业银行会长李东杰在债权团会议之后称，“韩进海运提出的资金数额不足以弥补经营资金缺口，并且作为大股东的韩进集团和业主想让企业恢复正常化的意志不足。在企业自救努力不足的情况下，债权团遵守了不提供新资金支持的结构调整原则”。

高达1076%的负债比率最终压垮了韩进海运。其实韩进的困局早在几个月前就有征兆，但各种救助行动都未见效。韩进海运有4000亿韩元（合3.49亿美元）的债券在今年到期，但该公司在去年底只有2410亿韩元现金。今年4月，韩进海运就曾向债权人请求进行债务重组，因为自2011年以来韩进海运已连续四年遭遇净亏损。

韩国政府也曾经试图向韩进海运伸出救助之手。三个月前，韩国企划财政部长官柳一镐表示，韩国政府及央行将成立一个规模11万亿韩元的基金，为面临航运及造船业重整提供支持。不过由于救助速度赶不上经营恶化的速度，韩进海运最终没能赶上政府的资金帮助。

其实在逐年亏损的形势下，韩进海运近几年是靠母公司韩进集团的输血才苦苦支撑下来。2013年韩进集团就向航运部门提供1万亿韩元的救命钱，但在航运业持久低迷的背景下，未能使韩进海运扭亏为盈。在被法院接管后，韩进集团再次表示将斥资多达1000亿韩元帮助这家陷于困境的航运子公司。

### 2 航运业不景气

韩进海运沦落到破产保护的境地，并不仅仅是经营者无能，在一定程度上也和全球航运业整体不景气有关。

波罗的海干散货运价指数是衡量航运业景气程度的晴雨表，今年年初的时候，该指数跌破400，这是自1985年开始记录该指数以来的首次。2010年该指数在4000左右。虽然近几个月跟随大宗商品价格反弹，波罗的海干散货运价指数也有所回升，但目前才刚上600，仅及去年夏天的一半。

波罗的海干散货运价指数被用来衡量全球范围内煤炭、金属和化肥等原材料的船运成本，指数走低意味着全球航运公司日子都不好过。

在韩国，排名在韩进海运之后的竞争对手现代商船在过去七年中有五年出现亏损，目前也在与债权人进行自愿性的债务重组。现代商船拥有的116艘船只中，83艘都属于租赁船只，去年仅支付的纯用船费就高达9758亿韩元，这让企业背上沉重负担。

全球其他航运公司的情况也不容乐观，就连有“海运之王”之称的马士基也开始录得亏损。8月中旬，马士基集团发布2016年第二季度财报，财报显示马士基航运的业绩状况不尽如人意，继去年四季度亏损1.8亿美元后，今年第二季度再度亏损1.51亿美元。

此外，全球第三大集运公司法国达飞轮船也宣布计划削减10亿美元成本，以应对目前低迷的市场。在运力过剩、需求减少、全球经济低迷等多重因素打击下，现在连航运巨头的家里也没有多少余粮了。

### 3 行业整合 剩者为王

既然全世界的航运业都受困于需求不足，且世界银行预测全球贸易增速将持续减缓，因此航运业的拐点仍难以看到。在此情况下，如何渡过难关成为航运公司共同的需

求。抱团取暖是航运公司的优先选项，于是在过去三年，这个行业出现一系列足以改变格局的合纵连横。

就连韩进海运也曾试图通过结盟的方式进行自救。韩进海运公司 5 月宣布公司将与德国的赫伯罗特航运公司、日本的日本邮船、川崎汽船及商船三井和台湾的阳明海运公司等五家公司一起成立“国际海运联盟”。此前其他航运巨头也组成了丹麦与瑞士海运公司的“2M 联盟”，以及法国与中华圈海运公司的“海洋联盟”。

除了联盟，并购也是航运巨头们抱团的方式。航运业数千家企业中，有超过七成的企业拥有的船只数量少于 51 艘，抵御风险的能力不强，这也给整合者较大的空间。去年年底，达飞轮船以 24 亿美元收购淡马锡旗下的东南亚最大的航运公司东方海皇。这是自 2005 年马士基以 29 亿美元收购荷兰航运企业铁行渣华后，全球航运业规模最大的一笔收购案。

此外，建造更大的船只也是拉低平均成本的好办法。比如法国达飞海运集团造出了当前世界上最大的运输船“富兰克林”号，这种集装箱轮比 3 个足球场还要长、20 层楼一样高、能运输 1.8 万个标准集装箱。

当然，仅有大船并不能保障每家航运公司都能驶过行业险滩。只有当船运规模控制在需求的平衡点上方，运费才能上涨，而目前还看不到希望。[返回](#)

### 沿海煤运：吹尽狂沙始见金

今年，国家实施化解煤炭行业过剩产能，加快淘汰落后产能工作，提出今明两年压减央企 10% 左右的煤炭现有产能；用 3~5 年的时间，煤炭行业再退出产能 5 亿吨左右、减量重组 5 亿吨左右。受国家“276 天工作日和严格按核定产能生产”等限产政策的影响，煤炭产量出现大幅下降。6 月下旬开始，煤炭去产能进入实施阶段，发运港部分煤种货源紧张，船舶等货时间拉长，运力供给逐步吃紧，市场行情持续改善，运价触底反弹。

对于身处其中的沿海运输企业而言，今年截至目前的沿海煤炭运输市场，已然处于“冰火两重天”的境地。上半年，沿海煤炭运价创中国沿海煤炭运价指数自 2011 年发布以来的最低点，市场运价从 6 月底开始反弹，7 月、8 月的市场是多年久违的“吃饭”行情。鉴于市场供需态势，沿海运输企业乐观预计下半年煤炭运价将继续保持一定水准。

尽管下半年沿海运输市场有所反弹，然而在旷日持久的航运市场低迷中，沿海运输企业“各显神通”，业务重组、资产重组、业务多元化等举措将轮番登场，以求能够在“大浪淘沙”中安然度过；另一方面，变卖资产、企业兼并乃至破产清算也成常态，如浙江海运旗下的温州海运和台州海运两家企业今年开始实施破产清算。

管中窥豹，可以说，沿海煤炭运输市场的走势及沿海运输企业的作为是当下整个航运市场和航运企业的缩影。

#### 1 沿海煤炭供需趋衡

今年以来，动力煤期、现货价格一直处于上涨态势。“供给侧结构性改革”带来的煤炭产量大幅下降推动煤炭价格上涨。8 月 31 日，环渤海动力煤价格报收于 494 元/吨，较年初的 371 元/吨上涨 123 元/吨，累计涨幅达 33.2%。

在低供应、低库存的背景下，煤炭货源紧张被阶段性放大，可以交割的货物有限，导致市场上做多情绪高涨，动力煤期货价格一路创下新高。截至 8 月 31 日收盘，动力煤主力连续合约收盘价格为 511.4 元/吨，较 1 月 4 日的 320 元/吨大幅上涨 59.8%。

煤炭价格上涨的大背景是供给侧实现收缩，然而，在需求端尚未改善的现状下，价格的上涨势必遭遇“天花板”。

##### 1.1 上游加快去产能步伐

去年，煤炭市场呈现供大于求态势，煤炭产能过剩，下游需求不足，造成电厂、港口库存保持高位，煤炭价格大幅下降，煤炭企业陷入亏损境地。今年，国家化解煤炭行

业过剩产能，加快淘汰落后产能，提出今明两年压减央企 10%左右的煤炭现有产能；用 3~5 年的时间，煤炭行业再退出产能 5 亿吨左右、减量重组 5 亿吨左右。受国家“276 天工作日和严格按核定产能生产”等限产政策的影响，煤炭产量出现大幅下降。

数据显示，上半年，全国规模以上煤炭企业原煤产量 16.3 亿吨，同比减少 1.75 亿吨；全国铁路发运煤炭 9.07 亿吨，同比减少 1.14 亿吨。从煤炭日均供需数据来看（见图），今年原煤日均产量有所降低，在需求保持相对平稳的态势下，供需关系趋向平衡。随着煤炭供应量受到明显限制，煤价也相应地止跌回升，带动了煤炭行业相关企业业绩向好。据财政部此前数据，上半年，全国国有煤炭企业运行向好，整体实现由亏转盈。

去年，中国煤炭消费量占能源消费总量的 64.0%，水电、风电、核电、天然气等清洁能源消费量占能源消费总量的 17.9%。随着能源结构的调整，煤炭在中国市场的份额将从目前的超过 60%降至未来的 50%以下。日前，中国煤控项目组发布《中国煤炭消费总量控制规划研究报告》，指出，2020 年中国煤炭消费总量的目标应控制在 27.2 亿吨标煤，即 38 亿吨实物量以内，总能耗控制在 47.4 亿吨标煤。要达到上述煤炭控制目标，煤炭占能源消费总量的比重将降至 57.4%，较 2014 年下降 8.2%，“十三五”期间煤炭消费量被砍已成定局。假设 2016—2020 年中国 GDP 同比增速将维持 7%的水平，单位 GDP 能耗每年下降 6%，至 2020 年煤炭占能源消费总量的比重下降至 56.5%，那么预计至 2020 年中国的年均煤炭需求增速将降至-1.59%，这意味着去产能的限产措施还将延续。

目前，各大产煤大省的去产能计划还在进行中。山西省煤炭工业厅日前公布今年山西省第一批化解煤炭过剩产能目标分解及时间进度安排，15 座煤矿将于年内停产，并将于年底至明年年初陆续封闭井筒，退出煤炭产能 1060 万吨/年。此外，9 月 1—30 日，山西省将在全省范围内开展煤矿附属洗（选）煤厂安全大检查和煤矿全生产挂牌工作检查等两项检查活动。

此外，国务院将对各地区和各部门工作开展第三次大督查，重点内容为保持经济平稳发展、推进“供给侧结构性改革”、促进创新驱动发展、保障和改善民生等四个方面的工作。在钢铁煤炭行业化解过剩产能专项督查基础上，确保完成今年粗钢 4500 万吨、煤炭 2.5 亿吨的去产能任务。



### 1.2 港口煤炭库存偏低

在市场需求方面，前 7 月，南方沿海、沿江地区从海上调进煤炭 4.02 亿（含进口煤），同比减少约 200 万吨，在全国煤炭消费大幅减少的情况下，华东、华南地区海上调进煤炭数量降幅很小；前 7 月，环渤海八大运煤港口合计发运煤炭数量为 3.26 亿吨，同比减少 1080 万吨，在进口煤增加 819 万吨的情况下，环渤海港口煤炭运量下降幅度

并不大。上述数据表明，今年以来在清洁能源占比增加的情况下，中国沿海地区煤炭需求依然保持平稳。

尽管市场预期9月份煤价趋于平稳，贸易商出货意愿增强，有利于增加市场供应，但是由于目前港口煤炭库存偏低而且煤矿限产力度不减，供应增量空间较为有限，煤价下跌空间也将相应受限。

8月中下旬，环渤海港口煤炭调进数量明显增多。首先，北方港口煤炭价格的飙升，致“三西”发煤企业利润增加，部分发煤矿站转亏为盈，一些中小型煤企发运数量增多，发运到大秦线的下水煤也在增加。8月中下旬，大秦线日均发运煤炭数量略有增加，其中主要以煤矿专用场地煤炭为主。其次，随着“迎峰度夏”用电、用煤高峰期接近尾声，部分贸易商借机抛货，以赚取利润，一些客户增加下水煤，向北方港口的发运数量有所增加，进港资源也有所增加。再次，黄骅港压船数量较多，港口运输难以满足电厂装运需求。而此时秦皇岛港空泊现象却是非常严重，港口运输负荷只有60%。在这种情况下，神华集团将部分自有资源改由大秦线发运；加之巴准、大准沿线矿站发运到大秦线的煤炭增加，带动了秦皇岛港、国投京唐港卸车数量增加。

但由于产地供应有限，北方港口煤炭库存总体水平依然偏低。截至8月31日，秦皇岛港煤炭库存降至255万吨，曹妃甸港煤炭库存降至148万吨，天津港煤炭库存279.71万吨，黄骅港煤炭库存147.2万吨，整体都处于近年来偏低水平。

此消彼长，煤炭供应的紧缺及价格的上涨造成市场需求端的恐慌，大量船舶北上待港等货，压港现象持续加重，船舶周转缓慢，可用适期船舶供给偏紧，大型船舶走俏，又导致沿海煤炭运价快速上涨。

### 1.3 煤炭大港竞争激烈

今年，沿海煤运格局已经发生微妙变化。“第一运煤大通道”和“第二运煤大通道”运量此消彼长，港口煤炭运输格局发生改变。“准池线”开通后，受铁路运距近、运费低等因素影响，很多内蒙西部优质煤炭从大秦线分流到“准池—朔黄—黄骅港”下水，造成大秦线运量大幅下降，大秦线配套的秦皇岛港、曹妃甸港和国投京唐港煤炭发运量同比大幅下降。

在市场需求冷淡和货源分流的双重压力下，为争取大秦线有限的货源和日趋减少的客户群，环渤海主要港口相继下调港杂费，促使大秦线配套港口间的竞争日趋白热化。其中，秦皇岛港先后于4月18日和6月1日下调港杂费1元/吨和3元/吨，并对专用场地客户阶梯型全量返还0.5~3元/吨，进一步降低客户的综合成本；曹妃甸港于4月26日对大客户的港杂费在10.5元/吨的基础上继续予以优惠；京唐港出台新的收费政策，承诺将港口作业包干费降至13.5元/吨。

进入7月份，在去产能政策和下游季节性需求的带动下，煤炭市场出现阶段性回暖迹象，截至8月17日的8月份大秦线煤炭日均运量达94.08万吨，较7月份增加12.86万吨；大秦线发往秦皇岛港和曹妃甸港方向的日均煤车数量，分别较7月份增加510车和489车。尽管发运情况有所好转，但是港口货源持续紧俏，船等煤屡见不鲜。以秦皇岛港为例，截至8月29日，8月份秦皇岛港日均库存仍维持低位，仅287万吨，环比减少16.4万吨，日均锚地船舶数较7月份增加16.4艘至58艘。

为缓解目前港口的经营压力，环渤海主要港口决定自9月1日起停止执行港口作业包干费优惠政策，并按照统一对外公示的收费标准执行。其中，秦皇岛港和国投曹妃甸港分别取消6月1日和4月26日起实行的对港口作业包干费优惠3元/吨的政策；唐山曹妃甸港和国投京唐港停止相应的优惠协议。

按照调整后的收费标准，秦皇岛港内贸煤方面，末煤、混煤港杂费由原来的19.5元/吨上调至22.5元/吨，块煤、原煤和焦煤港杂费上调至26元/吨；外贸煤（末煤、混煤）港口作业包干费增至24.45元/吨。国投京唐港内贸煤方面，末煤、混煤港杂费合计16.5元/吨，原煤作业包干费增至20元/吨；外贸煤上调至18.45元/吨。唐山曹

妃甸港决定终止此前所有的优惠协议，火运煤、自卸车汽运煤和非自卸车汽运煤的港杂费分别上调至 13.5 元/吨、13.5 元/吨和 17 元/吨。

此次环渤海主要港口相继上调港杂费，一定程度上缓解了各港经营困难局面。但与此同时，也将增加部分煤企和贸易商的成本，而在看涨预期下，这部分费用将间接转嫁至下游用户。

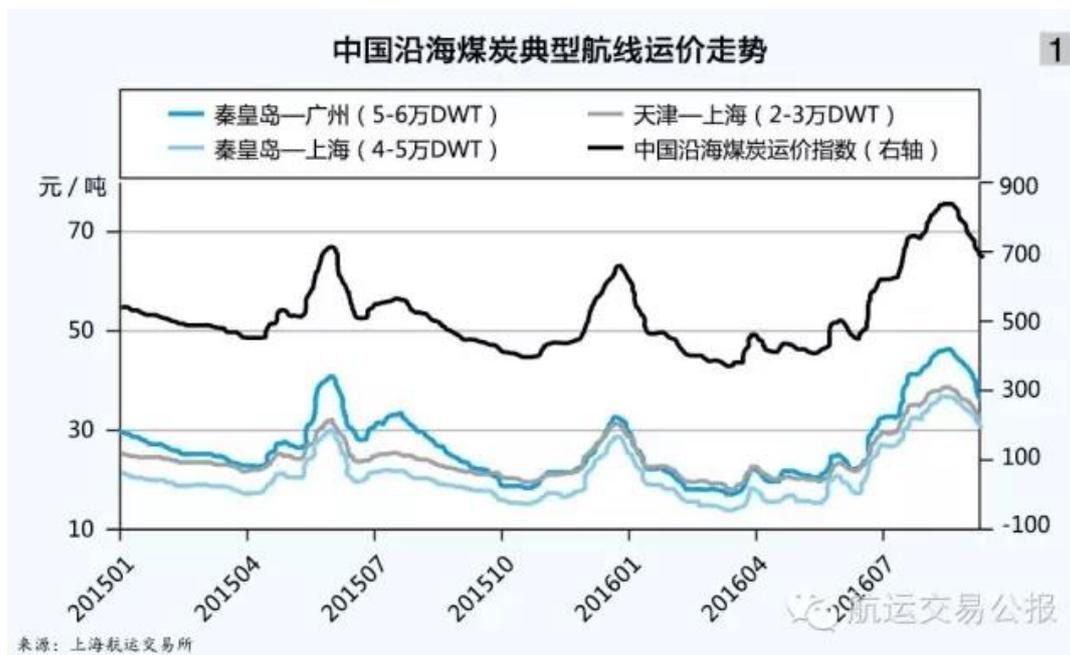
有专家表示，经过本次调整后，大秦线配套各港之间将由此前的价格竞争转变为以强化管理、提高效率、优化服务等为主导的新型竞争，有利于煤炭市场的稳定和港口企业的可持续发展，从而使港口资源配置更加优化。

## 2 沿海运输企业的“市场经”

沿海煤炭运输市场截至目前已经历“冰火两重天”的境遇。一家沿海煤炭运输企业负责人（上述人士称：“前 5 月的沿海煤炭运价达到近 8 年的历史低点，市场运价从 6 月底开始反弹，7、8 月的行情是多年久违的，对于航运企业而言已经是‘吃饭’行情。”

### 2.1 运价先抑后扬

从上海航运交易所发布的中国沿海煤炭综合运价指数和多条典型性分航线运价走势（见图 1）来看，今年截至 9 月底，沿海煤炭运价先抑后扬。上半年，受煤电谈判、外贸行情平淡及春节假期等影响，运力过剩矛盾突出，中国沿海煤炭运价指数 3 月 7 日报收于 370.99 点，为该指数发布以来最低。中国沿海煤炭运价指数上半年平均为 447.69 点，同比下降 14.8%，其中秦皇岛—广州（5 万~6 万 DWT）和秦皇岛—上海（4 万~5 万 DWT）两条航线的市场平均运价分别为 21.7 元/吨和 17.5 元/吨，同比分别下降 22.2% 和 15.0%。6 月下旬开始，煤炭去产能进入实施阶段，发运港部分煤种资源紧张，船舶等货时间拉长，运力供给逐步吃紧，市场走势持续改善，运价触底反弹。



上述人士分析下半年市场运价大幅上扬的原因，首先，国家目前正在进行煤炭产能控制，四大煤企联手减产抬价，造成市场煤炭资源相当紧张，给电厂等用户造成饥饿销售的心理状态，而且煤价不断在提升，尽管有些电厂的库存还较高，但还是不断租船。其次，船舶压港严重，特别是黄骅港和天津神华码头，最多时约有 150 艘船集中在港口，待泊时间都在 10 天以上，导致大量运力的浪费。再次，今年以来浙江海运系统的温州海运、台州海运进行破产清算，旗下几十艘内贸船的停航也导致一定的运力紧张。

对于下半年沿海煤炭运输市场走势，上述人士表示：“下半年如果国家限产措施持续，煤炭资源继续紧张，运价应该会保持一定的水平，到年底趋势应该还是不错的，尽

管未必能保持目前的高位。当然，内贸行情转好肯定会造成一些负面影响，如部分内外贸兼营船会回流。”

上海航运交易所分析认为，受气候、清洁能源、用电需求等因素影响，煤炭运输需求下半年或将延续低迷态势，不过“供给侧结构性改革”力度延续带来的连锁反应将继续对沿海煤炭运输市场形成支撑，运价将在上半年的基础上持续改善。此外，若下半年主要煤炭资源依旧围绕黄骅港中转下水，船舶周转无法得到有效改善，沿海煤炭运价将从中受益。

## 2.2 企业处境转好

宁波海运（600798.SH）上半年实现营业收入 4.93 亿元，同比下降 7.71%，为年度计划的 48.72%；实现归属于上市公司股东的净利润为 637.51 万元，同比增长 44.94%。

新三板上市企业福建国航(833171)上半年实现营业收入 2.67 亿元，同比下降 8.02%；营业成本为 2.80 亿元，同比下降 6.90%；经营亏损达到 1272 万元，同比增长 24.95%；净利润为-5597 万元，同比大幅减亏 7813 万元。

中昌海运（600242.SH）上半年实现营业收入 1.71 亿元，同比大幅增长 31.70%；，实现归属于母公司所有者的净利润为-1870 万元，同比减亏 1724 万元。

上述 3 家企业均是沿海煤炭运输企业中的中坚力量。尽管上半年营业收入增减不一，但是净利润方面，均有大幅改善（见图 2）。



上半年，宁波海运完成货运量 870.49 万吨，为年度计划的 50.16%；完成货运周转量 259.15 亿吨公里，为年度计划的 57.92%；实现海运主营业务收入 3.30 亿元，为年度计划的 49.03%。截至 6 月 30 日，宁波海运拥有散货船 17 艘、80.80 万 DWT。目前宁波海运已经形成一支以灵便型和巴拿马型散货船为主、船龄较低、国际国内并举、具有一定竞争力的散货船队；同时，在建的 3 艘 4.95 万 DWT 级散货船中的 2 艘将于年内完成交付并按计划投入营运。

福建国航 2014 年、2015 年、2016 年上半年的营业利润分别为 -2.09 亿元、 -2.46 亿元、-7598 万元，其中 2016 年上半年实现大幅减亏。成绩的取得主要是福建国航通过定向增发、拆解老旧船舶以及与民生金融租赁股份有限公司（民生租赁）签订项目重组协议等措施。福建国航表示，今年将继续努力开拓新兴市场，增加营业收入；继续不断优化内外贸结合的三角航线，通过三角航线优势提高营运效率的同时也进一步降低燃油

成本；进一步加强成本管控，提升资源配置能力和使用效率，继续采取各种有效措施严控各项成本支出，防范风险，确保各项业务的稳健发展；将通过定向增发、债转股等措施降低资产负债率进一步减少财务费用；继续实施老旧船舶拆解计划，调整运力结构，以提高船队的盈利能力；实施“瘦身计划”减少非经营性资产以降低成本。

中昌海运上半年完成货运量 499.88 万吨，同比增长 21.57%；货运周转量 50.52 亿吨公里，同比增长 37.25%。其中，煤炭承运量为 278.08 万吨，同比上升 47.6%；金属矿石承运量 221.83 万吨，同比基本持平。沿海散货运输业务实现营业收入 8140.69 万元，同比上升 7.5%；营业成本 7835.24 万元，同比下降 6.32%。中昌海运表示，企业在沿海和长江中下游地区干散货运输方面拥有多年经验及较高品牌知名度，通过为客户提供差异化的运输服务，形成了包括众多国内大型企业集团在内的稳定客户群，具有较强的竞争能力。

### 2.3 经营策略值得借鉴

作为经营相对健康的 3 家沿海运输企业——福建国航、中昌海运及宁波海运，不妨看看它们究竟采取了哪些经营策略从而可以在大浪淘沙的市场中保全企业的生存乃至发展。

#### 2.3.1 背靠“大树”

稳定的客户和充足的运量需求是干散货运输企业最核心的竞争力之一。福建国航自 2004 年开始建立大货主战略，实施货主与运输捆绑，承运中国国电集团下属电厂的电煤运输，并签订长期运输合同（COA），有效保障了其电煤运输业务市场份额的稳定。2008 年，福建国航与国电燃料有限公司合资成立天津国电公司，目前天津国电公司的船舶由福建国航的全资子公司上海福建国航远洋船舶管理有限公司统一管理，进一步巩固福建国航与中国国电集团的长期合作。此外，继中国国电集团这一长期合作客户之后，福建国航与中国神华集团、中国华电集团、中农集团等多家国内知名大型企业签署 COA 合作框架协议，力图通过货主多元化增强企业抗风险能力。

中昌海运同样表示，企业经营模式的突出特点是 COA 收入在业务收入中占比较大。COA 通常锁定运量并约定相对稳定运价，是大货主与航运企业间风险共担的一种运营模式。这种方式一方面有助于在运价波动频繁的市场中增强企业抗风险能力；另一方面也有助于企业维护与主要客户长期稳定的合作关系。

与福建国航及中昌海运相比，宁波海运则更进一步，其母公司为宁波海运集团，实际控制人为浙江能源集团。浙江能源集团成立于 2001 年 2 月，是以原浙江省电力开发公司和浙江省煤炭集团公司为基础组建而成的省级能源类国有大型企业，主要从事电源建设、电力热力生产、煤矿投资开发、煤炭流通经营等业务。为避免同业竞争，2013 年浙江能源集团向宁波海运承诺：不再扩大其他海运企业的经营规模，同时将沿海货物运输的业务发展机会优先考虑给宁波海运，并将宁波海运作为浙江能源集团沿海货物运输业务最终整合的唯一平台。宁波海运也表示，目前已形成以沿海和国际煤炭运输为主的专业化散货运输经营格局，与中国大型能源集团等主要电煤客户结成长期战略合作关系，构筑了运输企业、货源单位的优势互补和经济效益的互利双赢。

#### 2.3.2 资产重组

自 2008 年开始的低迷海运市场对航运企业的生产经营活动和持续发展都产生了一定影响，中昌海运高度重视企业持续发展问题，去年 8 月进入重大资产重组停牌，着手布局重大资产重组。去年 11 月 17 日，中昌海运发布重组预案，拟以 8.64 元/股非公开发行 7523.15 万股，并支付现金 2.2 亿元，合计作价 8.7 亿元收购北京博雅立方科技有限公司（博雅科技）100% 股权。博雅科技是国内专注于以搜索营销为核心的大数据智能营销软件和服务提供商，其通过拥有的国内主要数字媒体资源，一方面为大客户提供基于大数据的数字营销软件和营销数据分析服务，帮助企业实现客户生命周期的精细化管理；另一方面为广大中小企业提供基于 SaaS 的 SEM 智能优化软件，降低数字营销投

放门槛。截至目前，中昌海运收购博雅科技已经完成，博雅科技已办结工商变更登记，成为中昌海运全资子公司。

中昌海运表示，下半年将以博雅科技搜索营销为核心的大数据智能营销软件和服务业务作为立足点，一方面，考虑到搜索引擎营销市场 30%以上的增速，将继续发展博雅科技的搜索引擎营销代理业务，完善产业结构，创造稳定收益，提升企业业绩；另一方面，除继续深耕教育培训行业的搜索营销服务外，将努力向其他相关行业拓展来发掘新的利润增长点，提高整体竞争力。

### 2.3.3 债务重组

对于重资产的航运企业而言，船舶的投资往往采取多种方式，比如，融资租赁就是近年来非常常见的方式，特别是当下诸多金融机构的介入，使得这一方式广泛应用。然而，在市场下行模式下，金融机构及航运企业双方都存在巨大的风险，双方往往就相关项目进行重新谈判。

去年 12 月，福建国航及全资子公司上海国电海运有限公司与民生租赁签订《福建国航系项目重组协议》，三方就 4 艘船舶融资租赁改经营性租赁及融资租赁船舶项下的债务重组等事项达成一致意见。福建国航表示，上述协议将对企业未来的业务发展产生积极影响，将大幅降低财务费用和折旧成本，预计今年将减少财务费用、折旧成本等 7428 万元。

事实的确如此，福建国航因此大幅减亏。上半年，福建国航财务费用为 2573 万元，同比大幅减少 4429 万元，降幅达 63.25%；船舶折旧成本 3633 万元，同比大幅减少 1859 万元，降幅为 33.85%。

### 2.3.4 业务多元化

上述 3 家企业中，宁波海运是上半年唯一一家盈利的企业，这其中很大部分原因则是其实现业务多元化的结果。除了航运业务，宁波海运另外一部分收入主要来自于高速公路的通行费收入。上半年，宁波海运实现高速公路通行费收入 1.62 亿元，为去年同期的 109.40%，为年度计划的 48.02%；实现净利润 1401.08 万元，同比增加 2183.28 万元。鉴于公路业务的增长，宁波海运乐观预计前三季度归属于上市公司股东的净利润同比有较大幅度的增长，预计实现归属于上市公司股东的净利润为 5100 万元左右（去年同期为 1082.96 万元）。

而中昌海运近年来更是加速业务转型。从近 4 年上半年的主营业务（见表）来看，2013 年上半年，中昌海运的主营业务为航运和疏浚业务，其沿海散运业务实现营业收入 1.30 亿元，占其营业总收入的 75.44%；2014 年上半年，中昌海运的主营业务增加船员管理和贸易业务，尽管其收入占比很小，但显示了其拓展业务的决心；去年上半年，中昌海运沿海散运业务实现营业收入 7572.49 万元，占其营业总收入的 58.47%，占比同比大幅下降，显示出其航运业务逐渐萎缩；今年上半年，中昌海运业务板块增加货运代理及资产托管业务，其沿海散运业务实现营业收入 8140.69 万元，占其营业总收入的 47.73%，占比继续下降。值得关注的是，中昌海运已经完成收购博雅科技 100% 股权，可以预计，中昌海运未来将进一步加速业务转型，侧重在互联网科技业务方面的开拓。

[返回](#)

## 海工船市场未来两年将进一步恶化

全球海工船市场目前面临着严重的供给过剩，到 2016 年底全球海工支援船（OSV）市场供给过度将超过 2000 艘，即使油价回升至每桶 100 美元，这一问题也无法得到解决。而受船队供给过剩、手持订单过多以及拆船量持续疲软等因素影响，OSV 市场未来两年将进一步恶化，海工船东面临的危机将至少持续至 2018 年。

### 1 AHTS 供给过剩 400 艘 PSV 300 艘

在过去 10 年来，由于船舶收益高、融资简单以及亚洲船企进入海工市场等原因，全球海工支援船（OSV）船队总体年复合增长率一直维持在 5%。

Pareto Securities 的分析师 Synnove Gjonnes 表示，需要强调的是，海工市场的供给过剩问题十分严重，即使油价回升至每桶 100 美元也难以得到解决。

Gjonnes 预计，与 2016 年的船舶需求相比，全球海工船主流船型三用工作船（AHTS）供给过剩接近 400 艘，平台供应船（PSV）近 300 艘。

根据 Pareto Securities 目前的供给展望预计，2016 年将交付 65 艘新建 AHTS 和 81 艘新建 PSV，明年将交付 41 艘 AHTS 和 63 艘 PSV。今年 AHTS 船队增长率将从去年的 4% 降至 2%，而 PSV 船队增长率从去年的 5% 降至 4%。

## 2 海工船东资本结构近 80% 为银行债务

Gjonnes 指出，过去几年，OSV 市场面临的一大问题即是供给过剩；现在，除了供给过剩之外，现金流量无法支持债务摊销也是一大问题，这两个问题将持续困扰海工船东。

Gjonnes 认为，合并有利于 OSV 市场发展，但合并也非常困难，因为大部分海工船东资本结构中有 70% 至 80% 为银行债务，还有 10% 为无担保债务，这很难吸引到新股本。她指出，这一行业非常分散，没有任何一家船东能够控制市场；因此，单一船东削减船队的行为对市场环境并无改善，因为还有大量船东并不愿意削减供给。

Gjonnes 称，即使 OSV 市场上出现了一些整合，但这一市场依然存在着大量过剩船舶，特别是老旧船舶；目前，全球有 600 艘 OSV 已经超过其有效寿命。自 2014 年以来，OSV 报废量逐渐增长，但依然相对有限。约有 600 艘 OSV 船龄在 30 年以上，占整个船队的 17% 左右。

OSV 的可收回钢材量远不及油船和散货船，这意味着一艘 OSV 的净报废价可能为零甚至为负。因此，海工船东通常更倾向于以 1000 美元/天的成本长期闲置 OSV，等待市场重新复苏。

然而，在目前的市场上，所有 OSV 的日租金都只能维持收支平衡，而船员费用占整个运营费用的 70%。因此，在新船和船龄 15 年的旧船日租金同样低迷的情况下，石油公司对船舶的选择不言而喻。

## 3 巴西国油复苏将成为 OSV 市场催化剂

Gjonnes 认为，巴西市场的衰退同样是一个关键问题，巴西国油在当地的行动最终会影响到全球市场需求；因此，巴西国油的复苏将成为整个 OSV 市场的催化剂。巴西国油是 OSV 行业最大的单一客户。

目前，巴西国油半潜式钻井平台船队已经从 2012 年的 57 座削减至 18 座，这导致 OSV 需求量大幅减少。同时，浮式生产储卸油船（FPSO）建造的严重延期也影响到了 OSV 需求，因为 FPSO 特别需要大型 AHTS 进行支持服务。另外，巴西当地优先考虑国内船舶的政策也导致许多国际船东失去租船合同。

## 4 OSV 市场未来两年将进一步恶化

据贸易风报道，分析师预计，由于钻井平台活动低迷、勘探开发成本再度减少，2017 年和 2018 年，全球 OSV 市场的表现将更加糟糕，2018 年 OSV 船队利用率甚至可能低至 40%。

挪威银行市场部（DNB Markets）的分析师认为，明年，海上勘探开发成本可能不到 1000 亿美元，仅为 2013 年的一半左右。尽管今年全球市场衰退已经十分严重，但分析师指出，OSV 市场目前仍未触底。

挪威银行的分析师预计，2016 年至 2018 年海工活动不会出现任何增长，OSV 船队供给将继续过剩。与此同时，新船不断交付以及拆船量迟迟无法增加将进一步加剧市场供需失衡。

分析师称，根据更新的供需模型，到 2016 年底全球 OSV 市场过度供给将超过 2000 艘，随着 2017 年至 2018 年钻井活动的低迷，供给过剩情况还将更加严重。这意味着，到 2018 年底，船队利用率可能降至 40%，假设新船如期交付而拆船量为零。

挪威银行表示，闲置船舶确实对市场有帮助，但市场需要的是拆船量的提高。闲置船舶的一大问题在于，这些船舶可以非常容易地重返市场，因为恢复活动所带来的开支相对较低。

从目前市场看，海工船东面临的危机将至少持续至 2018 年，严重的供给过剩和低迷的日租金将继续给海工船东带来压力。[返回](#)

### 外高桥造船：敢打敢拼 创新研发

近年来，随着集装箱运输不断朝集约化、大型化方向发展，大型集装箱船在世界集装箱船队中所占的比例越来越大，并成为市场宠儿。18000TEU 集装箱船被誉为集装箱船中的“巨无霸”，但由于其设计难度大、建造工艺复杂等原因，该型船的建造长期被韩国垄断。2015 年 7 月，以著名航海家达·伽马的名字命名的我国首艘 18000TEU 集装箱船“达飞·瓦斯科·达伽马”号在上海外高桥造船有限公司顺利交付，实现了我国在超大型集装箱船建造上从无到有的突破，一举打破了韩国在该型船市场的垄断局面，为外高桥造船在这一领域赢得了一定的声誉，也为企业后续承接建造多批超大型集装箱船奠定了坚实的基础，有力带动中国船企昂首加入“超大型箱船俱乐部”。

2013 年 7 月，外高桥造船和中国船舶工业集团公司第七〇八研究所以及中国船舶（香港）航运租赁有限公司结合国际航运市场的最新发展趋势，精诚合作，致力打造新一代超大型集装箱船。三方签署 3 艘 18000TEU 集装箱船建造合同，总价值约为 23 亿元，其承租运营方为国际航运界三大班轮公司之一法国达飞海运集团。目前，经过众多船舶建造师、设计师的共同努力，这 3 艘 18000TEU 集装箱船已经在外高桥造船及其控股的上海江南长兴重工有限责任公司厂区相继交付。该型船的多项指标创下了中国造船业新纪录，并在多项关键技术上取得重大创新成果。相信在未来，超大型集装箱船将成为外高桥造船的“拳头产品”，通过不断的研究、实践，外高桥造船将开发出更多创新型超大型集装箱船建造工法。

#### 1 攻坚克难 迎接挑战

当前，国际航运市场已进入“大船时代”，造船业也在不断研发新型超大型船舶，国际知名船企之间展开了新一轮的角逐。超大型集装箱船不仅是未来中欧航线的主力船型，而且是“海上丝绸之路”的关键装备。长期以来，韩国造船企业凭借其研发和建造技术优势，垄断了 10000TEU 以上集装箱船这一船舶领域的高端技术，而在国内，包括长兴重工在内的个别船企虽有大批量建造 8530TEU、9400TEU 等万箱级大型集装箱船的经验，但在 18000 TEU 级集装箱船的建造领域却从未有过尝试。因此，合理设计、突破并掌握超大型集装箱船的关键工艺，顺利建造交付该型船，对企业来说仍是严峻的挑战，也受到了众多专业人士的关注与期待。

“达飞·瓦斯科·达伽马”号是 18000TEU 集装箱船系列船中的首制船。该船总长 399.2 米，垂线间长 381.4 米，型宽 54 米，型深 30.2 米，设计吃水 14.5 米，服务航速达 22.2 节，入级法国船级社（BV）。该型船投钢量约为 4.5 万吨，设计物量超过 2 艘 18 万吨级散货船。这一海上“巨无霸”作为中国船舶工业集团公司实现转型升级、大力发展高端船型的突破口之一，将进一步提升中船集团的品牌影响力，提升外高桥造船的市场竞争力。这也让参与该项目的每一位设计师及建造师都肩负着重大使命。

凡事预则立，不预则废。外高桥造船及七〇八所的研发团队充分发扬敢打敢拼的精神，不断优化设计方案、狠抓建造精度与生产节点。研发团队调研了班轮公司对船型的各类需求后，在各设计专业间分专题、按难点进行了多次协调，不断优化最初方案，以求达到该型船总体性能上的平衡和提升。在设计过程中，研发团队摒弃了闭门造车的做

法，提出了专业化合作的思路，通过与船级社、船厂以及设备供应商展开合作的方式，开展技术和系统集成，做到了出图完备、修改少，为后续的建造打下了坚实的基础。此外，研发团队在该船设计阶段就对绿色环保问题作了诸多考虑，该型船不仅满足 MARPOL 燃油舱保护的要求，在设备和材料的选型方面，还兼顾国际海事组织（IMO）的绿色拆船公约要求，合理地控制整个生命周期内对环境的影响，达到环境友好型的绿色集装箱船型标准。

在建造阶段，该船船东出于船队营运匹配考虑，选择了 54 米船宽方案。为了满足船东的需求，首先，在总体布置上，该船采用双岛式上层建筑，驾驶室和生活区位于船的前部，机舱位于船的后部，燃油舱布置在生活区下方。驾驶室位于前部，提升了船员的可视性。18000 箱的最终布置确定为 11 个货舱，其中 5 个位于驾驶室前部，2 个位于机舱之后。舱内可堆装 11 层集装箱，甲板舱盖上可堆装 11 层，总箱量约为 18000 箱。其次，由于该船航速较高，舵空泡及螺旋桨桨毂空泡都会对舵产生剥蚀。为有效降低空泡剥蚀的风险，该船采用了全悬挂导边扭曲舵，可以利用桨后的旋转水流，在一定程度上降低功率消耗。同时，该船采用当时最先进、能耗最低的 MAN B&W 11S90ME C10.2 主机，有中间轴 3 根、螺旋桨轴 1 根、定距无键螺旋桨 1 只，每根中间轴上装有 1 只中间轴承，轴系安装 1 套接地装置。主机的缸套水和汽缸油都采用了德国曼恩集团（MAN）的最新技术，以降低主机运行时的能耗。设计方面还做到了充分利用主机的余热，使船舶在正常航行中，在淡水的制造、燃油的加热等方面能完全利用主机的余热。

此外，船东、船检对焊接技术和质量的要求极为严格，18000TEU 集装箱船抗扭箱部位所使用的是长度达到 17 米多、厚度达到 85 毫米的高强度钢板，约占全船总投钢量的 7%。面对这项前所未有的挑战，外高桥造船及时开展了高强钢焊接技术培训工作，对公司所有焊工岗位实行考核上岗制度。同时，外高桥造船还与中国船级社（CCS）开展技术合作，引进了最新型的图谱探伤仪器，对全船的焊接质量进行严格把关。通过大量的焊接试验以及对高强度钢大厚板的焊接性进行研究，外高桥造船完成了全套 WPQR、WPS 的编制，并取得了船级社认可，指导现场施工，并采用 TOFD 检测技术解决其无损探伤难题。

上述总体布置、主机油耗优化、高强度钢大厚板焊接等技术均是外高桥造船在该船建造过程中自主创新的工法。通过攻坚克难、创新研发，外高桥造船全面掌握了超大型集装箱船建造的关键技术，这些创新成果的取得为后续系列船乃至其他超大型集装箱船的建造积累了宝贵的经验。

## 2 技术创新 打造精品

独辟蹊径，创新关键技术，以精益求精的工匠精神打造精品工程，是外高桥造船铸造企业品牌形象过程中一直恪守的宗旨。外高桥造船是国内 18000TEU 集装箱船建造领域“第一个吃螃蟹的人”，在该船的建造过程中，外高桥造船研发出的多岛建造及大型总段移位工法，绑扎桥立式总组、TOFD 检测技术、模拟吊箱试验、数字化船坞及专用精度测量工具、横舱壁导轨架反顶安装小车等 14 个主要技术创新点在国内同行中均属首创。

在 18000TEU 集装箱船建造过程中，外高桥造船研发团队和建造师们充分发挥自主创新精神，依靠技术进步和工法创新，在确保质量的同时，努力缩短建造周期。他们采用绑扎桥立式总组，突破“高空作业低空化”的束缚。18000TEU 集装箱船全船共设有 27 座绑扎桥，单个绑扎桥来货为两樞，采用绑扎桥立式总组，不仅少占用总组场地，而且总组可以在平台上完成结构对接、舾装件安装、涂装等一系列作业，实现绑扎桥的快速搭载，在很大程度上解决了生产场地空间不足的问题，同时提高了生产效率。

此外，超大型集装箱船需搭载并安置上万个集装箱，其精度控制成为最大的建造难点，尤其是分段舱容、导轨架尺寸等，稍有差池就会影响到整船的质量和作业安全。外高桥造船在生产准备阶段就组织开展了大量的技术调研，通过前期策划梳理出精度控制

要点，明确精度控制标准；在建造过程中不断加强控制，保证控制措施得到严格落实，测量操作规范；对分段加工精度进行认真的计算和推导，研究制定了严格的控制手段。该船开工之后，从钢板切割到部件加工，再到小组立、大总组都有专人进行记录、跟踪，外高桥造船针对全船近 400 个分段的各道工序，努力减少误差积累，确保精度控制。在该船入坞搭载后，外高桥造船采用全站仪测量与计算机模拟相结合的先进方法，在国内造船业中首次实现了数字化试箱技术，经船东实箱抽检，合格率达 100%，全船导轨架开刀修正数量仅为个位数，达到了国内集装箱船建造领域的最先进水平。

该型船数字化船坞及专用精度测量工具的使用是一大创新亮点，不仅提高了精度测量的效率及准确性，而且完善了精度管理系统。首先，通过建立起规范化的数字化船坞技术搭载网络体系，旋转标靶等硬件设施逐步完成了标准化建设，实现了坐标系固化并能长期利用。其次，依托高精度测量的全站仪和先进的精度管理软件，通过船坞实测作业坐标系集装箱船本体理论坐标系的有效转换，统一基准控制所有定位数据，借助全站仪中精度软件在现场自动得出偏差值，使总段搭载定位能够更加精确、迅速。再次，持续从积累数据中分析并优化设计下料尺寸，减少分段制作及总段搭载过程中的无谓修割，确定精确的精度补偿量来指导现场作业，提高了生产效率。此外，模型堆箱试验、模拟吊箱试验，减少了船坞、码头试箱试验工作量；圆心测量工具等一系列专用工艺装备的开发，降低了作业难度，提升了作业效率，提高了作业安全性；有限元模拟吊装分析，促进吊装及加强方案最优化，排除安全隐患及设计冗余等，保障了作业安全及建造精度。在 18000TEU 超大型集装箱船的建造过程中，这些关键技术共被授权实用新型专利 13 项，受理实用新型专利 4 项、发明专利 2 项，此外还有 14 篇专业相关论文发表。

18000TEU 超大型集装箱船的研究攻关、建造交付，使外高桥造船掌握了超大型集装箱船建造的核心技术，形成了一整套图纸及工艺文件，打造了国内超大型集装箱船建造基地，培养和造就了一支攻坚克难的技术团队，进一步推动了我国在超大型集装箱船领域的关键技术集成和技术创新。该系列船的顺利交付表明，外高桥造船在建造超大型集装箱船的管理能力上已进入世界造船业的第一方阵，其在质量、效率、安全、环境以及现场管理方面的水平已得到国际一流船东的认可，这为中船集团旗下企业乃至中国船企承接超大型集装箱船订单创造了有利条件。[返回](#)

### 长三角港口“一体化”进行时——借力“21 世纪海上丝绸之路”战略

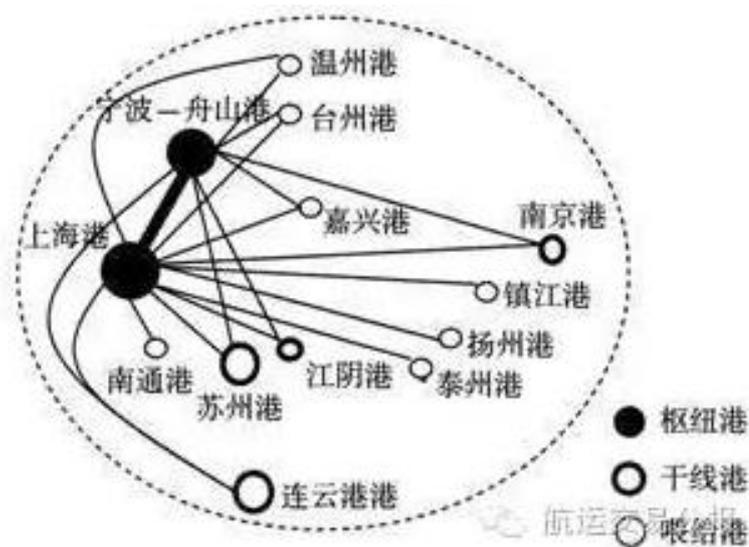
“21 世纪海上丝绸之路”（“海丝之路”）战略强化了中国沿海港口的吞吐能力与国际经济对接功能。去年 3 月，国家发改委、外交部和商务部联合发布《推动共建丝绸之路经济带和 21 世纪海上丝绸之路的愿景与行动》（《愿景与行动》），明确界定“海丝之路”包括两条：一是中国沿海港口过南海到印度洋，延伸至欧洲和非洲；二是中国沿海港口过南海到南太平洋，延伸至大洋洲和拉丁美洲。在具体建设上，《愿景与行动》强调利用长三角、珠三角等经济区开放程度高、经济实力强、辐射带动作用大的优势，加快推进上海自贸试验区建设，以重点港口为节点，共同建设通畅安全高效的运输大通道，并明确提到重点加强上海、宁波舟山、天津、广州、深圳、湛江、汕头、青岛、烟台、大连、福州、厦门、泉州、海口、三亚等 15 个沿海港口建设。长三角港口城市因其鲜明的区位优势，被定为“海丝之路”的重要起点。



### 1 区位优势明显

长三角港口群与“海丝之路”及“丝绸之路”战略关系紧密，长三角位于水路交通发达的沿海中心区域，杭州、扬州、苏州及连云港等地港口成为“海丝之路”的重要起讫港。

长三角地区水网密布，水运资源丰富，大小港口众多，区域经济联系密切，长三角港口群地理位置优越，是西太平洋航线的要冲，地处中国东部沿海地区与长江流域结合部，拥有连接南北、辐射中西部的便捷集疏运系统，将“海丝之路”与内陆联系起来，使长三角港口城市成为“海丝之路”的关键节点，发挥江海陆联运中枢的作用。同时，长三角港口群距香港、高雄、釜山、大阪和神户等国际城市不到 1000 海里，这些国际城市也是连接东亚和东南亚的交通枢纽。因此，长三角港口群同时连接内陆和海外地区。



### 2 腹地经济发达

与“海丝之路”的其他沿线港口如泉州、广州和北海相比，长三角港口经济腹地广阔，基础设施完善，是中国 5 个沿海港口群中港口分布最密集、吞吐量最大的港口群；拥有 8 个沿海港口、26 个规模以上内河港口，直接经济腹地覆盖 16 座城市，包括上海市，浙江省的杭州、宁波、绍兴等 7 座城市，江苏省的南京、苏州等 8 座城市；区域面

积占全国的 1.1%，人口占全国的 1/10，国内生产总值占全国超 1/5，外贸进出口总额占全国近 1/3。港口运输在区域和全国经济发展中举足轻重，成为推动全国经济发展的引擎。

去年，上海港集装箱吞吐量达 3654 万 TEU，同比增长 3.8%，集装箱吞吐量连续 6 年位居世界第一。国内首个全自动化集装箱码头——上海国际航运中心洋山深水港区四期工程将于明年建成，届时上海港的集装箱年吞吐量有望突破 4000 万 TEU。上海港背靠中国最具产业活力的长江经济带，成为中国建设“海丝之路”的桥头堡，正在建设的“智慧港口”项目将进一步为港口生态圈的互联互通提供技术支持。上海港应发挥人才、综合航运服务和资金的优势，以金融为纽带、以管理输出为手段，与国内外更多的港口建立合作，争取在航运信息咨询服务、航运金融服务、船舶管理服务、航运法律服务、人才培养等高端航运服务方面寻求更大突破，吸引更多的航运要素集聚上海，进一步发挥“航运龙头”的作用。

2014 年之前上海港货物吞吐量连续 8 年位于全球第一，然而 2014 年，宁波港与舟山港合并成为宁波舟山港后优势大增，超过上海港获取全球港口货物吞吐量排名的桂冠。宁波港目前有 60 处百万吨级深水船位，已建的 235 条航线连接超过 200 个国家的 600 多个港口。虽然宁波舟山港港口信息化建设、综合物流服务水平还不及上海港，但舟山港航道条件比上海好，可以帮助上海港减轻国际航运压力，定位为长三角南部区域的枢纽港。

### 3 “一体化”改革进行中

长三角港口城市应发挥自身优势，充分利用港口能效，建立港口同盟和港口经济枢纽。长三角港口群之间的合作是非常必要的，与沿线国家和地区间港口的投资、建设、运营合作，是未来建设“海丝之路”的重要方向。

上海港与宁波舟山港、温州港、南通港、苏州港、无锡港、湖州港、嘉兴港均建立起业务合作关系。2007 年，上海港与宁波港建立一年两次的高层互访机制。此外，上港集团通过长江战略，与武汉港、南京港、重庆港务集团、九江港、芜湖港、南通港、宜宾港、太仓港、湖州港合资或合作，共同建设长江集装箱运输网络。

宁波舟山港采用合资入股的形式，先后与温州、台州和嘉兴港签订合作协议。去年 8 月，浙江省开始筹建浙江省海洋港口发展委员会，并成立浙江省海港投资运营集团有限公司（浙江海港集团），以该集团为平台，整合浙江省内的宁波港、舟山港、嘉兴港、台州港和温州港等五大港口，统一运营，统筹负责未来开发事宜；积极推进全省沿海港口、义乌国际陆港的整合与建设；积极谋划和推进港口经济圈建设；积极参与“一带一路”国家战略的实施。去年 11 月，嘉兴内河国际集装箱码头有限公司与乍浦港、长兴港、安吉港、绍兴港、东洲港等港口签订浙江海河联盟合作协议书，标志着浙江省 5 家内河港口自愿组成的海河港口联盟进入实质性运作阶段。从此，浙江内河港口集装箱运输将“抱团作战”，走向更为广阔的合作发展新境界。

苏州在整合张家港港、常熟港和太仓港资源的基础上，成立“三港合一”的苏州港。另外，江苏省积极推行并不断深化区域港口“一体化”改革，沿江港口锚地、岸线、集装箱航线资源整合取得重大阶段性成果，成立了江苏沿江港口锚泊调度中心。

长三角港口企业应更多地参与不同港口建设投资和管理，以股东的身份与“海丝之路”沿线国家和地区进行合作，以促进基础设施、管理、电子信息数据交互系统的建设以及码头和腹地的发展。

### 4 完善集疏运体系建设

首先，抓住新一轮国家铁路建设机遇加速铁路项目建设进程。保障铁路建设，如甬金铁路、跨杭州湾沪甬铁路、甬舟铁路和海西铁路的建设实施很必要，这将提高长三角港口城市的铁路设施网络水平。

其次，完善内河网络。长三角水网密布、航道多、里程长，应加快高等级航道的规划建设，推进内河船舶标准化进程，畅通内外港之间的衔接、支线港与干线港之间的衔接。

再次，保障两条国际通道——北部的欧亚大陆桥和南部的“义新欧”班列。作为欧亚大陆桥的桥头堡，连云港应将欧亚大陆桥与“海丝之路”对接，连通东部沿海和内陆经济；南部的“义新欧”班列从浙江义乌出发，经阿拉山口岸出境，途经数十个城市抵达西班牙马德里，是途经国家最多、里程最长的国际班列。浙江省需借助“义新欧”班列之力，将长三角南部需要出口的商品通过铁路运输到欧洲国家，推进上海国际航运中心建设发展。[返回](#)

## 2015年上海国际航运中心建设有哪些作为？

为推进上海国际航运中心建设，2015年上海市扎实推进建设任务，在建设枢纽港、完善现代集疏运体系、提升现代航运服务能力、建设航运中心软环境等四个方面均取得了一系列成果。

### 1 枢纽港建设成效显著

2015年，洋山四期、外高桥八期等工程扎实推进，海港服务能力显著增强；两大机场扩建工作稳步推进，空港枢纽建设加快推进；吴淞口国际邮轮码头后续工程以及邮轮母港交管中心工程的建设均取得傲人成果，邮轮港经营能力实现突破。

海港服务能力显著增强。洋山深水港四期工程建设有序推进，工程桩基施工圆满完成，自动化码头设备项目顺利开工。外高桥八期和罗泾港区功能调整前期工作全面启动。公务码头布局规划已形成初期成果。《上海港靠泊国际航行船舶岸基供电试点工作方案》获批，上海冠东国际集装箱有限公司码头岸基供电试点工作顺利开展。

空港枢纽建设加快推进。两场扩建工作有序推进，浦东机场 T1 航站楼改造完成验收，第五跑道建设有序推进，三期扩建南卫星厅工程取得许可并开工；虹桥机场 T1 航站楼改造 A 楼结构封顶，交通中心工程开工建设，商务东片区综合改造市政配套一期工程获批。浦东机场以第四跑道投运为契机，推动两组平行跑道独立运行，高峰小时容量提升至 74 架次，并实现新增时刻的高效集约使用。96 家中外航空公司开通了至上海的定期航班，航线网络覆盖全球 255 个通航点，航线通达性进一步提升。浦东机场航空快件中转运业务显著增长，快件进出口业务保持全国首位，航空货邮吞吐量继续保持全球机场第三位。跨航空公司通程联运业务稳步发展，浦东机场 T1 联盟化运作后中转运流程持续优化。

邮轮港经营能力实现突破。吴淞口国际邮轮码头后续工程正式开工，“四船同靠”有望实现，邮轮母港交管中心工程建设持续推进，邮轮母港基础设施配套不断完善。2015年，上海港共靠泊国际邮轮 341 艘次，邮轮旅客吞吐量 164.26 万人次，其中吴淞口国际邮轮港接待出入境旅客 152.20 万人次，已跃居亚洲第一，全球第八的国际邮轮港口。

### 2 现代集疏运体系得到进一步优化和完善

2015年，杭申线航道、大芦线二期等一系列内航线整治工作取得重大突破，内河集疏运网络不断完善；外高桥路网、沪通铁路等公铁集疏运建设持续推进；“一站式”空地联运服务进一步发展，空港集疏运体系不断优化。

内河集疏运网络不断完善。杭申线航道整治工程基本完成，跨航道的 G60 沪昆高速公路大蒸港桥建成通车、沪昆铁路圆泄泾特大桥新桥建成；大芦线二期、大治河西枢纽工程、赵家沟东段（航道部分）、平申线一期、长湖申线开工建设；平申线亭枫公路桥、赵家沟东段（桥梁部分）等工程前期工作顺利展开，外高桥内河港区工程建设工作持续推进，推动内河集疏运保障能力进一步提高。

公铁集疏运建设持续推进。外高桥路网结构持续完善，华东路建设工作逐步展开。沪通铁路南通至安亭段开工建设，太仓至四团段前期工作顺利开展，沪乍杭铁路启动专项规划编制工作，沪苏湖铁路开展线位比选研究，海铁联运发展研究工作完成。

空港集疏运体系不断优化。上海机场太仓、海门城市航站楼相继启用，“一站式”空地联运服务得到加强。浦东机场新增一条跨省巴士线路，进一步提高服务长三角能力。

### 3 现代航运服务体系建设持续丰富

2015年，上海航运服务功能区建设、航运功能性机构集聚、航运金融业务、临空产业发展以及航运信息服务等方面取得较大进展，保障性航运服务业实现重要突破。

航运服务功能区建设稳步推进。上海北外滩航运中心改造项目获批开工建设，吸引航运功能性机构入驻；洋泾国际航运创新试验区建设稳步推进，航运及金融产业基地一期企业入驻工作稳步推进，推动高端航运服务要素加速集聚。

航运功能性机构加快发展。上海船员评估示范中心开工建设；中国船东互保协会等功能性机构落户工作稳步推进；中国船舶油污损害赔偿事务中心正式运营；海员俱乐部建设方案研究逐步展开。

航运金融业务得到拓展。场外航运衍生品业务稳步推进，航运衍生交易品种进一步丰富。上海航运保险协会代表中国加入国际海上保险联盟，推动上海航运保险国际化水平持续提升。上海率先实行航运保险产品注册制改革，为航运保险产品创新提供有利条件。

临空产业发展提质增速。“上海市虹桥航空服务业创新试验区”挂牌成立；浦东机场空港物流信息服务门户网站、货运电子单证管理系统、货物状态追踪系统等一系列信息基础设施建设取得进展；跨境电子商务航空发展需求研究和祝桥地区航空产业发展研究顺利展开，并取得一系列成果。

航运信息服务能力得到加强。《上海航空货运指数及交易平台建设》、《上海航运保险指数开发的可行性研究》形成阶段性成果，推动航空货运市场、航运保险市场定价的公开透明及市场化。上海国际航运研究中心港航大数据实验室顺利建成，并开展系列数据分析研究。

保障性航运服务业取得突破。洋山深水港区雾航标准不断取得突破，已实现船舶在能见距离500米以上正常进出港，2000标准箱以上集装箱船在能见距离200~500米进出港通航试验取得成功。

### 4 航运中心软环境建设日益改善

2015年，上海国际航运中心的配套软环境建设不断完善，法制环境建设稳步推进，口岸和海事安全监管工作取得成效，政策支持和制度创新顺利开展，为上海市国际航运中心建设提供有效保障。

法制环境建设稳步推进。法制环境建设不断取得成效，法律法规制定工作稳步推进，《上海市推进国际航运中心建设条例》（草案）编制和《关于强化海事司法职能服务保障国家战略的工作意见》的出台为上海市国际航运中心建设提供法制保障。

口岸和海事安全监管取得成效。口岸方面，E—航海示范区工程建设扎实推进，助力港口数字信息化水平不断提升。空港货邮中转集拼监管模式创新不断取得突破，检验检疫环节实现夜间电子化放行。洋山保税港区、外高桥保税物流园区集装箱国际中转集拼业务试点工作有序推进，中转货物原产地签证制度得到进一步完善，国际中转集拼公共服务平台初步搭建。过境免签政策施行范围由航空口岸扩展至水、陆口岸，施行时间由72小时延长至144小时，进一步提升国际人员流动便利程度，促进国际贸易发展。邮轮直供食品的过境检疫模式顺利展开，打通境外食品在上海直供邮轮“快通道”，有效推动邮轮产业发展。海事安全监管方面，上海海事局所辖水域内事故发生数量、沉船数量、死亡失踪人数、直接经济损失四项安全指标全面大幅下降，分别同比下降65.63%、84.21%、73.33%和52.50%，有效保障辖区内船舶的安全通航。

政策支持和制度创新顺利开展。2015 版航运业外商投资准入“负面清单”推出并实施。获中资非五星旗船外贸进出口集装箱沿海捎带业务资质的船舶数量进一步增加。上海国际贸易“单一窗口”1.0 版和 2.0 版相继上线运行，上海国际航运中心综合信息共享平台实现不同监管部门之间信息共享，贸易和运输企业的信息管理系统与单一窗口平台顺利对接，口岸创新服务得到进一步推进。[返回](#)

公众微信“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](mailto:tong@sisi-smu.org)

欢迎订阅