

时事经济与航运

中国海洋运输情报网主办

2016年06月06日(第525期总第1584期)

◇ “十三五”开局宏观经济数据背后的经济实景	1
◇ 集装箱运价：75美元引发的低运价思考	3
◇ 危机四伏的国际油运市场	6
◇ 美国、欧洲、日本三大港口群经验借鉴	8
◇ 供给侧改革对港口发展的影响	11

“十三五”开局宏观经济数据背后的经济实景

作为“十三五”的开局之年，供给侧结构性改革持续发力，去产能、去库存、去杠杆、补短板 and 降成本的五大任务正在加紧落实。从“十三五”开局的宏观经济数据来看，实现“十三五”的规划愿景实现可期，随着共同建设“一带一路”的建设加速推进，这将带动“一带一路”沿线和中国经济长期向好发展。

今年一季度宏观经济数据出台 GDP 增长 6.7% 的数据符合市场预期，部分地区经济和部分产业都有明显改善显示中国经济今年开局良好，中国经济这艘航母正在企稳。作为“十三五”的开局之年，供给侧结构性改革持续发力，去产能、去库存、去杠杆、补短板和降成本的五大任务正在加紧落实。从一季度的各项宏观指标数据来看，有理由对中国经济保持乐观，后第三季度的 GDP 增速还将进一步提升。

产业数据表明经济结构加快调整优化

首先，第三产业稳步提升，产业结构继续优化。一季度，第三产业增加值占 GDP 的比为 56.9%，不仅比上年同期提高了 2 个百分点，而且高出第二产业 19.4 个百分点。从一、二、三产业的占比情况来看，以服务业为代表的第三产业正在变成中国经济增长的火车头。

其次，中西部发展加快，区域结构协调性增强。中、西部地区规模以上工业增加值同比分别增长 7% 和 7.3%，快于东部地区 0.7 和 1 个百分点；中、西部地区固定资产投资分别增长 13.3% 和 13.2%，也快于东部地区 2.3 和 2.2 个百分点。

最后，工业坚持绿色发展，迈向中高端水平。节能降耗继续取得新进展。一季度单位 GDP 能耗同比下降 5.3%，高技术产业和装备制造业增加值同比分别增长 9.2% 和 7.5%，分别比规模以上工业快 3.4 和 1.7 个百分点，占比分别为 12.1% 和 32.4%，比上年同期提高 1.1 和 1.7 个百分点。不仅如此，中国也在积极发展绿色金融以促进全球经济可持续发展，中国未来 5 年内也将在绿色产业投入 3 万亿美元。这将拉动包括中国在内的世界经济的可持续发展。

进出口数据表明外需回暖

由于外需回暖，中国的出口情况大幅好转。一季度，我国进出口总额 5.2 万亿元，同比下降 5.9%，实现顺差 8102 亿元。3 月份进出口总额达 1.9 万亿元，同比大幅增长了 8.6%。其中，出口 1 万亿元，大幅增长了 18.7%，进口 8555 亿元，降幅也大幅收窄，外需的回暖将开启贸易这个拉动经济增长的重要引擎。

中国连续多年保持着全球货物贸易第一大国的地位，已成为全球 120 个国家的第一大贸易伙伴，也是 70 多个国家的最大出口目的地。而且据世界贸易组织统计，中国的服务贸易也继续保持在第二位。随着中国自贸协定的增多，RCEP 谈判进程加快，20 多个国家和地区与中国的自贸协定生效，将进一步促进中国与这些国家的双边贸易。中国进出口贸易的强劲增长提高了对世界经济增长的贡献率。随着“一带一路”建设加速推进，中国在未来 5 年将进口 10 万亿美元的产品，中国巨大的消费市场必将拉动世界经济快速增长。

金融数据表征金融大力支持实体经济

一季度向来是放贷最多的季节，尤其是今年我国金融支持实体经济力度空前加大。一季度社会融资规模增量累计为 6.6 万亿元，比上年同期多增加了 1.9 万亿元，创历史同期最高水平。3 月份社会融资规模增量高达 2.3 万亿元，分别比上月和去年同期多增加了 1.5 万亿元和 1.1 万亿元。3 月末，社会融资规模存量为 144.8 万亿元，同比增长 13.4%，分别比上月末和去年同期提高了 0.7 个和 0.3 个百分点。

截至 3 月底，金融机构人民币各项贷款余额 98.6 万亿元，同比增长 14.7%，比上年末高 0.4 个百分点；一季度增加 4.6 万亿元，同比多增 9301 亿元。其中，贷款投向对中小企业贷款有所增加，3 月末人民币小微企业贷款余额 18.8 万亿元，同比增长 14.5%，高出上年底 0.6 个百分点，高出大型和中型企业贷款增速 2 个和 5 个百分点。投资的增长对于拉动经济长期可持续增长大有裨益。

另外，多层次资本市场建设等改革正在稳步推进，也将为实体经济的增长提供强有力的金融支持。资产证券化等金融支持实体经济的举措也使得实体经济的流动性加强，预计今后三年将实现一万亿元的债转股，这将大幅度降低企业的融资成本。我们有理由相信在十三五时期，经济完全能够保持在 6.5%-7% 的增速。

财政政策积极有力促进实体经济增长

一季度，全国财政收入同比增长 6.5%，比上年全年增幅提高了 0.7 个百分点，其中，由于受到一般贸易进口下降影响，中央财政收入增幅偏低。而部分地区房地产销售回暖以及房地产相关税收增长较快拉动，地方财政收入增幅回升较快。

财政政策将加大力度来促进经济增长。我国今年拟安排财政赤字 2.18 万亿元，比去年增加 5600 亿元，赤字率提高到 3%。适度扩大财政赤字，主要用于减税降费，进一步减轻企业负担。减税主要包括三项举措。一是全面实施营改增，二是取消违规设立的政府性基金，三是将 18 项行政事业性收费的免征范围。实施上述政策后，今年将比改革前减轻企业和个人负担 5000 多亿元，这将有力促进企业经营。

供给侧和需求侧两端发力，“十三五”开局给力

基础设施建设拉动经济长期可持续增长

今年作为“十三五”的开局之年，一批基建项目将大举开工，1-2 月新开工项目计划总投资增长 41%，创 2010 年以来的新高。而“一带一路”建设带动的重大项目和投资也将成为经济增长的新动能。我国在“十三五”期间要完成高铁、高速两个 3 万里，届时高速铁路通车里程将达 3 万里，覆盖 80% 的大城市，新建改建高速公路 3 万里，对铁路和公路的投资及其对相关产业的拉动作用，以及基础设施的互联互通带来的物流成本的下降，也将进一步降低企业的成本，进而促进经济增长。此外，我国通过政府与社会资本合作 (PPP) 来投资的基础设施等各大项目资金额有 8 万亿元，这些项目的付诸实施不仅将会大幅拉动中国经济的增长，而且对激发市场活力起到重要作用。这些基建的投资规模决定了我国投资的增速会带动下游的制造业的增长，而基础设施建设的完备也会拉动沿线的经济增长。

房地产的去库存效应显现进入拉动经济增长主力军

根据央行的统计数据,3月末人民币房地产贷款余额 22.5 万亿元,同比增长 22.2%,增速比上年底提高了 1.3 个百分点;一季度增加 1.5 万亿元,同比多增 5045 亿元,增量占同期各项贷款增量的 32.5%,比上年占比水平提高 1.9 个百分点。

中国房地产投资表现出的积极迹象,一季度,全国房地产开发投资 1.8 万亿元,扣除价格因素后实际增长 9.1%,比上年全年加快 5.2 个百分点。这对于拉动下游钢铁、水泥等行业的去库存以及拉动下游耐用消费品的消费的增长将起到积极效果。根据国家统计局数据,全国房地产去库存的政策带动下,房地产去库存的效果显著其中,一季度全国商品房销售面积 2.4 亿平方米,增长 33.1%。销售额 1.85 万亿元,增长 54.1%,其中住宅销售增长 60.3%。

制造业与全球贸易出现触底反弹迹象

3 月份 PMI 为 50.2,站上荣枯线上方,是上年 7 月份以来的最高值,比上月上升 1.2 个百分点。其中,新订单指数 51.4,比上月上升了 2.8 个百分点,新出口订单指数 50.2,比上月回升了 2.8 个百分点。而 CPI 上升的同时,PPI 降幅大幅收窄。作为我国主要能源的煤炭消费降幅也在大幅收窄,由 2 月份的-19%收窄至 3 月份-2%,由此也能看出制造业正在大幅回升。不仅如此,反应全球贸易活跃度的波罗的海干散货指数 BDI 也一直在上升,从二月份的低点快速提升到 4 月 21 日的 669 点,而原油、铁矿石等大宗商品的价格也出现上涨,这都反映了全球贸易的活跃程度正在上升。总之,从“十三五”开局的宏观经济数据来看,实现“十三五”的规划愿景实现可期,随着共同建设“一带一路”的建设加速推进,这将带动“一带一路”沿线和中国经济长期向好发展。[返回](#)

集装箱运价: 75 美元引发的低运价思考

一个满载货物的 20 英尺集装箱,从中国通过海运到达欧洲,只要 75 美元?还不及一部普通手机的价格?

运价这个航运业敏感的话题,再次挑动业界的神经。而在看似简单的数字背后,是各方利益的博弈,以及对如何重塑市场秩序的思考。

“这个市场疯了!”

这是年初某业内人士对航运市场的描述。有媒体报出,业界大佬马士基航运在厦门到欧洲航线报出 75 美元/TEU 的超低价格。就在同期,更有航运企业在中国航交所登记的亚欧航线备案价格为 25 美元/TEU。

超低运价直接影响了企业业绩。今年第一季度,马士基航运只实现了 3700 万美元的微利,净利润比上一年同期下滑了近 95%,其中一季度平均运价大幅下跌了 26%。达飞轮船、长荣海运、阳明海运等企业更是身陷赤字沼泽,一季度亏损均超过 1 亿美元,其中达飞轮船平均每 TEU 收入下降 17.6%。德鲁里一度警告称,集运企业将在 2016 年面临 60 亿美元的亏损。企业生存压力极大。

倒闭、破产、重组、低价、亏损……在市场已持续低迷 7 年的当下,各种问题集中爆发,低运价成为最直观的表象。而这背后更深层次的问题是,如何在市场重塑阶段,让竞争恢复理性,让游走在生死线上的企业恢复活力,让货船港各方实现良性发展和合作共赢。

谁在催生低运价?

此次 75 美元的低运价直指马士基航运,部分航运企业也认为,马士基航运涉嫌以低运价倾销,扰乱市场秩序。对此,马士基航运大中华区总裁丁泽娟特接受本刊记者专访,做出正面回应。

丁泽娟首先澄清:“75 美元/TEU 的价格仅是海运费,并不包含附加费,且只是在春节后特定港口间的即期市场价格,只体现当时的市场状况,不具有代表性,现在我们的海运费已有大幅上涨。”她还强调,在亚欧航线市场上,企业竞争激烈,市场同价情况严重,价格差一旦超过 25 美元/TEU,客户就可能流失,因此市场价格不会有太大差

距。为何出现超低运价？她认为：“运价持续走低反映出市场竞争的激烈，没有船公司可以独善其身。”

事实似乎也印证了丁泽娟的说法。有业内人士透露，同期，确实有船公司在亚欧航线的报价比马士基航运还低，“我相信没有船公司在能报高价的时候报低价，市场大环境就是如此。”

今年以来，亚欧航线需求不振，运价震荡走低，船公司竞争惨烈。据上海航交所发布的上海出口集装箱运价指数显示，今年农历春节过后，该指数一路下滑，至3月中旬创下发布以来的历史最低点——400点，和今年初的800余点相比，惨遭腰斩。同一时间，上海出口至欧洲基本港、地中海基本港的运价（包括海运费及附加费，下同）分别为205美元/TEU和195美元/TEU。而今年初，该价格还维持高位，分别报1232美元/TEU和1257美元/TEU。如果说2、3月份的运价低迷还可以归结为春节后的季节性需求低谷，但往年到了4、5月份，都是船公司发力涨价，以求在与货主的长协谈判中占据主动的关键时刻。但今年4月份至今，市场运价并无明显变化。截至5月20日，上海出口集装箱运价指数缓慢回升至526.39点，上海出口至欧洲基本港、地中海基本港的运价分别为527美元/TEU和754美元/TEU。市场行情总体不振，运输需求仍待恢复，多数航线的平均舱位利用率仍处于较低水平，船公司的几次运价上涨计划均未实现。

究其根本原因，还是货量极度低迷，以及此前长期供需失衡酿成的苦果。BIMCO在最新发布的报告中指出，2016年全球集装箱运输需求量的增长在1%-2%之间，而运力增速则约为3.4%，尽管这已是近几年运力增速最少的一年。但此前几年大量运力已涌入市场，需求的缓慢增长面对大量过剩运力，显得杯水车薪。

另外不能忽视的一点是，当前市场祭出超低价的时间，正是整个集运市场异常混乱和惨烈的时期，是企业优胜劣汰，兼并重组，重建秩序的重要时刻。此时谁能抢占更多的市场份额，谁就将在新一轮竞争中处于优势地位。一个月内，海洋联盟(Ocean Alliance)和THE Alliance的相继成立，就是船公司急于重新选择盟友，划分势力范围的最佳体现。在这一时刻，谁能提供更有竞争力的运价，就显得异常重要。

可见，外部需求低迷，内部竞争惨烈，共同催生了低运价。

低运价如何构成？

说到运价低，不妨先来看一下运价的构成。

一般情况下，运价包含海运费和附加费。海运费对应的是舱位及燃油成本，无论船空或船满，船一出发，成本就已发生，用经济学术语来说叫沉没成本。在充分竞争的环境里，沉没成本对卖价的影响就是，任何非零的卖价对独立的卖家来说，都比卖不出的经济价值高。附加费则属于可变成本，跟货物直接挂钩，主要包括码头作业费、燃油附加费、货币调节附加费、旺季附加费等，这部分收费项目繁多，并不透明。

相比之下，企业给出的海运费会随着市场供需变化、舱位利用率等进行适时调整，且变化极大。例如2014年时，两个月时间内，亚欧航线海运费就从每TEU几百美元上涨到一千多美元。而附加费则跟货物直接挂钩，大部分的附加费属于直接成本回收或额外服务性质，只要成本不变，基本不会调整。即使有调整，也会在一个较长的期限内相对固定。

作为最大的变数，海运费成为决定运价的关键，而这和企业自身的经营能力直接相关。

航运市场的低迷已成为新常态，业界也不再热衷于探讨市场前景，转而推行更务实的应对之举。优化结构、削减成本、提升效率，成为企业不约而同的选择。大船、联盟无一不是因成本而来，而成本的降低，也为船公司报出更低的价格提供了基础。

先来算一笔账。一位不愿具名的业内专家粗略地计算了一艘15000TEU型集装箱船在远东-北欧航线上的单程基本支出。15000TEU型船在这条航线上的平均油耗约为100吨/天，航程约34天，若以每吨燃油价格为350美元计算（新加坡180CST），燃油成本

约为 79 美元/TEU。若将全体船员工资统计在内（约 62000 美元/月），基本支出也不到 100 美元/TEU。“就算远东-北欧航线市场运价跌至 200 美元/TEU 左右，一些成本控制较好的班轮公司依旧有利可图。因为燃油成本占船公司总成本的 30%~50%，剩下的包括装卸费、船舶保养费等。”上述专家总结道。某国内航运企业老总也表示，经过企业内部的结构调整和效率提升，现在一艘船舶的运营成本已经比原来下降了一半。

从这个角度来说，抛开恶性竞争，在通过各种手段控制成本后，一些企业可以在保证成本的情况下，给出更低的价格。仍以马士基航运为例，由于燃油价格降低、成本效率提高和美元升值等原因，2016 年第一季度，其单箱成本同比降低了 16%至 2060 美元/FFE，燃油成本同比降低了 48%。无怪乎马士基航运亚太地区首席执行官 Robbert van Trooijen 曾表示，航运公司需要习惯于低运价，并学习如何以较低的成本运作。

但低运价毕竟只是度过眼下难关的权宜之计，并非长久之策。因为企业的业绩与运价直接相关，为了给客户提供更优质的服务，船公司需要公正的回报。以牺牲利润为代价，并不符合企业的长远利益。

货主诟病附加费？

单从价格上看，低运价对于货主而言是好事，但货主仍对低运价颇有质疑，特别是中国出口商，一方面要承担额外的附加费，一方面并没有享受到低运价的优惠。

中国对外贸易经济合作企业协会副会长蔡家祥认为，除去一些突发事件导致的额外费用，船公司收取的其他附加费都不合理，“特别是额外向货主收取的码头作业费，属于重复收费。”而这些附加费大都需要中国出口商承担。这主要由于中国出口企业在对外贸易中一般处于弱势地位，80-90%的外贸协议为 FOB 条款，即中国出口商负责货物装船前的所有费用，国外买家承担海运费及其他相关费用，并有权指定承运人。因此即便运价低迷，中国出口商仍需承担不菲的额外费用。

其实从去年下半年开始，为了减轻外贸企业负担，鼓励企业出口，国家就相继出台了多项清理和整顿进出口环节收费政策。最终，取消了船舶港务费，降低了港口船舶使费、港口设施保安费等收费标准，每年为外贸企业减负 65 亿元。

不过据蔡家祥介绍，经过此次整顿，目前港口向船公司的收费已较为合理、规范，但船公司向货主收取的费用仍处于无序状态，货主的利益仍然受损。

但对于这一点，船公司有不同看法。中国船东协会副会长张守国就表示，运价持续低迷，不存在船公司垄断经营、滥用优势地位的情况。运输流程中的收费环节、收费方式、收费额度都是可以通过贸易谈判来确定的。海运附加费并不限定由哪一方支付，中国出口商可以要求外方承担。在现有贸易协议格局下，外贸企业提高贸易话语权，降低物流成本，优化供应链方案，才是改善我国进出口情况的关键，不能只让船公司一味让利。

尽管如此，货主也不希望运价越低越好。运价长期过低，将严重干扰到船公司的正常经营，船公司可能会通过停航、削减航线、降低服务或准班率等方式，压缩成本，服务质量难以得到保证，最终货主企业将蒙受巨大损失。在经济全球化的大背景下，海运环节是否准时高效，直接关系到货主企业的效率高低。无论是货主还是船公司，都是生产链条中的一环，如果船公司无法赢利，货主也将为此付出代价。

“合理、稳定的运价，才是货主最需要的。”在蔡家祥看来，货主希望的理想运价至少应高于班轮公司的成本支出，只有这样，船公司才有可能提供更好的服务。

至于如何实现市场的合理运价，蔡家祥认为，行业主管部门必须有所作为，例如运价必须报备，且必须检查，明确应收取的合理项目，不能收的坚决不收。另一方面，他也希望中国货代企业能更多地跟随出口商的步伐走出去，满足中国出口企业的海外运输需求，提升综合物流能力，帮助中国企业在外贸谈判中获得优势，签订更有利于中国出口企业的贸易条款。

如何消除低运价？

低运价是不合理的，也是不可持续的，将运价保持在合理水平，符合市场参与方的共同利益。

那么如何消除低运价？丁泽娟表示，提升运价最重要的还是使供需恢复平衡，目前而言，在需求复苏乏力的前提下，根据市场状况随时调整运力，是提升运价的主要办法。

从去年开始，不少船公司都有意识地缩减运力，闲置船舶，甚至 18000TEU 的大船也被闲置。据德鲁里统计，自 2015 年第四季度以来，亚欧航线运力持续缩减，至 2016 年一季度末，远东/西北欧航线西行年运力为 1045.8 万 TEU，同比减少 7.4%。结合近期部分船公司的航线调整计划，预计 2016 年第二季度末，远东/西北欧航线年运力同比下滑 7%。

另据 BIMCO 统计，今年第一季度，全球没有任何集装箱船新船订单出现，这是自 2009 年第二季度以来的首次。新船订单枯竭反映集运市场极其恶劣之外，也表现出船东正齐心协力控制运力。另一方面，集装箱船拆解也在提速。BIMCO 明确表示，为了长期控制运力，提升运价，新船订单量必须维持在较低水平。无论如何，从控制运力方面看，2016 年是一个良好的开始。

当然，市场的恢复不能仅靠一次行动，一家企业，越是在困难的情况下，越需要各方齐心。航运业已到了危难关头，企业处于生死存亡的边缘。抛开一己私利，恢复市场的整体秩序，才是船公司与货主互利共赢，协同发展的根本。[返回](#)

危机四伏的国际油运市场

尽管在 4 月 17 日的多哈石油冻产大会上没有达成实质性冻产决议，然而受科威特石油工人罢工和中国石油需求上升的双重刺激，国际油价不降反升。新成交原油产生的运输需求也让年初处境尴尬的国际油运市场再次火爆。

中国地方炼油企业石油进口的解禁或许是近期原油和油运市场量价齐升的最主要原因（去年下半年后中国地方炼油企业开始获得单独从国外进口原油的行政许可）。有报道称今年山东炼油企业的开工率平均为 50.42%，如果未来这些炼油企业获得许可证后全部开工，未来地方炼油企业获准进口原油将达到 1 亿吨（约 7 亿桶）。

新增的石油需求再一次推动国际油运市场迅速发展，那些原先在波斯湾和新加坡地区抛锚的油轮找到了新工作。与此同时，国际油轮建造市场开始有所抬头，不少造船企业再次接到船东关于 VLCC 和阿芙拉型油轮的询价。然而，从国际原油市场的实际形势分析，目前的油运市场正危机四伏，不排除未来会发生崩盘的可能。

中国石油购买力近极限

国际原油市场上持续增加的供应让交易的话语权从石油出口国逐渐转向石油进口国。然而与国际原油市场供应量逐渐增加相比，市场对于原油的需求正在逐渐下降。经济的持续衰退让欧洲地区的石油消费能力已近极限，页岩油与油砂项目的开发让美国和加拿大从传统的石油进口国转变为石油出口国。在亚洲地区，受负利率政策的影响，日本进口需求锐减，而以海洋经济为引擎的韩国，由于其造船业短期衰退而减少了对能源的需求。目前全球可能拉动石油消费需求的只有中国和印度两个大国。

中国目前原油战略与商业储备已够使用 40 天左右。根据中国公布的规划，中国原油总储备目标为满足 100 天使用需求。从这个角度看中国进口原油的数量至少还有 60% 的提升空间。

尽管目前的低油价进一步刺激中国囤油，但近期的种种迹象表明中国原油的购买力已接近极限。海关统计显示，3 月份中国进口原油达到 3260 万桶（约合每天进口 770 万桶），接近去年 12 月每天 780 万桶的最高纪录。一季度进口原油 9110 万吨，同比连续三年迭创新高。国家发改委 3 月初公布的“十三五”规划纲要草案显示，中国政府推迟了原先计划于 2020 年完成的战略石油储备计划，而允许地方炼油企业直接进口石油的

举动也表明中国储油能力已接近极限。新的储油设施建设需要一定的时间，这个时间点很可能在 2020 年以后。由此可见，中国石油购买力已接近极限，在新的储油设施全面建成以前需要运往中国的石油很难再有实质性变化。

印度市场利好油市有限

如果说中国能源市场的强劲需求成就了过去 10 年国际石油市场的发展，那么同为亚洲大国的印度有可能取代中国而拉动下一波国际原油市场行情。2014 年开始，印度政府决心重点发展制造业，并大规模进行基础设施建设以改善目前不合理的经济结构。随着改革的深化，去年印度 GDP 增长率为 7.2%，增速超越中国，石油进口量也开始迅速提升。根据印度石油部的预测，今年印度成品油消费量将增长 7%，而印度进口原油的增长率将不会低于这个数值。

与中国相比，印度在能源方面更加匮乏，中国石油对于进口的依赖在 60%左右而印度目前至少为 80%，随着未来印度基础设施的不断完善，这一数值可能达到 90%。与此同时，中国社会的人口红利正在随着人口老龄化时代的到来而逐渐消失，而印度社会年轻人所占的比例正在迅速增加，这将进一步促进印度的石油需求。目前印度日均消耗石油 400 万桶，据预测，未来将达到日均 900~1000 万桶，这一数值与目前中国日均消耗量非常接近。

然而逐渐起步的印度原油市场对国际油运的利好非常有限。首先，在地理位置上印度与全球最大的石油输出地区波斯湾的距离只有中国的 1/3，即便未来印度能够达到目前中国的原油进口水平，其对国际油运市场需求的贡献也只有中国的 1/3。其次，未来印度出现“中国速度”的可能性不大。中国是非常典型的单一制国家，中央政府容易集全国之力进行大范围建设。而印度是非常典型的联邦制国家，中央政府对于地方的控制能力远不及中国，因此印度各项建设都极为缓慢。尽管目前印度的国家政策和人口结构都预示着未来经济必然腾飞，然而印度的经济究竟何时能真正起飞目前依然是一个未知数。

石油输出国酝酿减产

4 月 26 日，产油大国沙特公布的“2030 愿景”长期改革计划显示，沙特政府正试图摆脱其经济发展对石油出口的依赖。

对于工业基础落后但生活水平极高的沙特而言，摆脱经济增长对于石油出口的依赖将是一个非常痛苦的过程，然而这对于另一个石油出口大国俄罗斯而言就简单很多。俄罗斯总统普京近期正在酝酿通过出口能源获得资本积累，逐渐实现国家的再工业化。俄罗斯曾经是全球军事工业强国，然而由于经济结构不合理，上世纪 80 年代开始其工业生产迅速衰落，经济主要依赖于能源出口，这个过程一直延续到目前。随着经济形势日趋稳定，俄罗斯近期提出重振制造业的愿景目标。一旦成功摆脱经济增长对于石油出口的依赖，俄罗斯必将与上世纪 70 年代的美国一样下调石油出口数量，甚至不出口石油以确保国内拥有足够的能源战略储备。从这个角度看，未来国际能源市场供应量减少的可能性还是很大的。

伊朗油轮回归不可小觑

制裁解除后的伊朗正在积极谋求重返国际油运市场，由于无法进入美元金融系统，“国油国运”对于伊朗而言显得尤为重要。伊朗国家油运公司（NITC）曾是全球最大的油运企业，制裁前拥有 42 艘 VLCC、9 艘苏伊士型油轮和 5 艘阿芙拉型油轮，总运力达 1600 万 DWT。这些油轮在制裁后无法从事国际航行，只能在岸边作为浮式储油装置使用。然而随着制裁的解除，伊朗正在尝试让这些油轮恢复运营。

没有取得船级社的认证是伊朗油轮目前无法投入国际油运市场的最主要原因。尽管伊朗的油轮已普遍老化，一些单壳油轮已不具备改装的意义，然而伊朗能够立即投放到国际油运市场上的运力依然非常可观。

目前伊朗油轮船队中约有 12 艘 VLCC 为 2012 年以后建造，这批油轮建造时均入级国际船级社协会（IACS）成员船级社，根据 IACS 的要求，这些油轮只需重新进行一次特检范围的检验即可获得 IACS 成员船级。伊朗在 2008—2009 年从韩国船厂手中接收 3 艘 VLCC，根据 IACS 要求，这批油轮如想获得 IACS 成员船级不仅需要完成一次特检范围的检验，或还需进行一次船体测厚与强度校核，但不存在实质性的技术困难。

对于 VLCC 而言，完成一次特别检验通常最多只需 30 天左右的时间。从这个角度来看，伊朗能够立即投放到国际油运市场上的运力预计在 470 万 DWT（折合约 3300 万桶）。

与此同时，NITC 总经理 Ali-Akbar Safaei 年初曾向媒体表示，NITC 计划收购或订造 25 艘现代油轮，以取代现有船队中的老龄油轮，据估算这批油轮的合计运力在 750 万 DWT 左右（折合约 5300 万桶）。如果再加上伊朗 2002 年在中国订造的 5 艘船龄在 15 年左右的 VLCC，伊朗未来有可能投放到国际油运市场上的运力将超过 1 亿桶，这其中 1/3 的运力能够在短时间内一次性投放到国际油运市场。从这个角度来看，未来伊朗油轮的回归对于国际油运市场的影响不可小觑。

总体上，未来国际油运市场运力需求下降是大势所趋，而运力增加似乎已成定局，然而对于目前的国际油运市场而言，最大危机还是来自于未来国际能源运输格局的改变。随着中东地区对于石油出口依赖的减弱，未来的国际能源输出中心有可能从中东地区转移到南美和西非，而石油消费中心则可能向以印度为代表的东南亚国家转移。与之前从中东地区到东亚和欧美的航线距离相比，未来的海上石油运输路线的总航程更短，由此导致的运力过剩很可能使国际油运市场再次出现上世纪 70 年代大萧条的局面。[返回](#)

美国、欧洲、日本三大港口群经验借鉴

随着全球经济一体化，港口作为国际贸易得以实现的重要保证，其作用和地位也日益凸显。环渤海、长三角、珠三角、东南沿海，以及西南沿海地区是我国最具规模的五大港口群。北部湾作为近年来成长起来的港口群还有很长的路要走，而国外对于港口群协调建设的大胆尝试，可以提供宝贵的经验。

一、纽约——新泽西港口群

美国纽约——新泽西港口群位于哈德逊和入海口，是北美东海沿岸最大的港口群，每年处理货物 2500 万吨。其中包括集装箱 450 万吨，是北美重要的海运集散中心。纽约——新泽西港口群竞合模式的主要特点是共同组建港务局，统一管理与规划。管辖的职责主要有以下几个方面：

1. 港口码头建设与维护

近几年来纽约——新泽西港口群斥资 87 亿美元用于提升港口基础设施的建设和翻新，其首个重点项目是浚深港口航道，以接纳船型更大、吃水更深的船舶。

2. 两港信息系统建设

1986 年启用“信息港”成为世界上第一个高科技产业园区和通讯中心；2001 年建成了“实时货运信息系统”为码头公司、船公司、海关、海岸警卫队提供港口货运情况的第一手资料。

3. 港口安全

成立了隶属于港务局的警察机关，现在有 1600 名警务人员，主要职责由保护港区内所有基础设施的安全，以及火灾、船舶碰撞事件、货物运输、公民的人身安全等。

4. 港口区域内的经济建设

为了促进港口贸易主持建造了著名的世界贸易中心，吸引了众多私营和国营企业聚集在此发展国际贸易业务，纽约双塔也一度成为贸易中心乃至纽约市的地标。港口群建设是通过销售债券的方式集资，不依赖于政府的预算，也不对地区纳税人增加负担。港务局没有股东也没有征税权，其收入主要是债券的销售和运输设施中征收的使用费和租金，所有的收入扣除折旧、贷款、公债的本息，以及其他开支后都归港务局所有，用于

港口发展或兴办公共福利事业，收入也不必交纳给政府，呈现出自主经营自负盈亏的特点。

二、欧洲海港组织

欧盟现有大小海港 1200 多个，分别属于 20 个海洋国家。年处理货物约 35 亿吨，几乎承揽欧盟与第二世界国家贸易的 90%，以及共同体内部交通运输的 30%左右份额，运送旅客 3.5 亿人次，约占欧洲人口的 70%。显然海港对于欧盟的国际贸易及内贸市场起到举足轻重的作用。随着世界制造业向发展中国家转移，欧洲与世界各国贸易量逐年上升，海港对于欧盟经济的作用也日益增强，且原欧共体制定的运输政策已不能及时地、完全地反映各个港口和欧盟整个区域的港口利益，于是，欧盟于 1993 年成立欧洲海港组织 (ESPO)，来协调管理整个欧洲地区的海港。

ESPO 成员主要由欧盟各海港的港务局、港口行政部门，以及港口协会组成，并对少数欧洲自由贸易区内非欧盟国家开放。其成员通过委派代表在全体集会上提出自己的观点和意见，并最终达成一致来为港口的利益服务，同时也为欧盟、欧洲共同市场和整体运输政策的发展服务。ESPO 的任务是影响欧盟的公开政策的制定，从而建立一个安全、有效，并且可持续发展的欧洲港口体系。

ESPO 模式的主要特点：

1. 不直接参与欧洲各个海港的发展、建设，以及日常运营业务，反而强调了港口的自主经营的法律地位，来确保港口之间的自由竞争能力。
2. 通过议会的形式来协调各个港口之间的利益。
3. 用法律的形式来确保欧洲海港群总体利益，其政策包括多式联运、近洋运输、海运安全、环境等方面。
4. 为港口的特定项目提供技术咨询及资金支持。
5. 主持特殊项目的研究，统计欧洲港口的各项数据。

三、东京湾港口群

日本东京湾港口群占有极好的地理位置，有三浦、房总两个半岛合抱，形成了袋状海湾。袋状口宽仅为 8 公里，袋状长径深内陆 8 公里，因而造就了深水浪小的优良港湾环境。沿东京湾两翼延伸，首尾相连 175 公里，港口密布，工厂林立，形成了日本最大的港口工业区城市群，在世界上首屈一指。日本东京湾港口群的主要特点如下：

1. 运输省协调港口群发展，港口管理权下放给地方港口机构

由于日本是个岛国，且地域狭小，使得日本不得不进口几乎所有的原材料，然后再将成品出口到世界各地。港口的发展与运营不仅仅关系港口自身或是地方政府利益，而是关乎国家经济存亡之关键。因此港口管理机构在拥有港口基本管理权外，运输省掌握了港口群规划协调的最终权力，从而确保国家利益，避免港口之间恶性竞争。

2. 内联外争

东京湾港口在运输省的协调下，错位发展、揽货、整体宣传，以提高整体知名度，从而同国外港口相抗衡。为了控制日本主要大港之间在价格上的自由竞争，缓解港口之间的竞争压力，1985 年运输省同船东协会商定后，规定在东京、川崎、横滨、名古屋、大分、神户、门司、北九州の入港费和岸壁使用费采取统一的标准。这一政策的出台使得日本港口将对内的竞争转向对外的竞争。

2004 年 7 月，日本政府为了同釜山港和高雄港争夺中转货源，决定大幅降低港口收费，并简化繁复的商船进港手续。从而重振东京湾、阪神和伊势湾三大港口群的转运功能，并指定这 3 个港口群为超级枢纽港湾，集中投资建设。

3. 分工明确

港口建设与定位同临港工业相联系，从而达到港口群内各个港口的错位发展，避免港口间的过度竞争。根据临港工业带的布局，港口定位和发展也有所不同。东京港拥有世界先进的外贸集装箱码头，主要负担着东京产业活动和居民生活必须的物资流通，包

括小麦、水产品、蔬菜、纸类等与城市生活密切相关的必需品。横滨和川崎港主要进口原油、铁矿石等工业原料和粮食，出口工业制成品。而千叶则进口石油和天然气为主，铁矿石、煤炭和木材为辅，出口货物以汽车为主，其次为钢铁和船舶等。

四、国外港口群合作经验总结

1.统一协调

由于港口为了提高自身的竞争地位，盲目的投资建设、压低费率，从而抢夺临近港口的货源。这么做不仅对港口自身无利可图，同时也消耗了港口群内的资源，不利于港口的整体发展。国外政府早已意识到，港口之间唯有合作才是持续发展的硬道理。无论是纽约——新泽西港务局、欧洲海港组织还是日本的运输省，对于港口群的管理和建设都发挥着至关重要的作用。缓解港口之间的竞争关系，协调港口发展方向，同时出台了相应的政策辅佐协调。比如：纽约——新泽西港务局对港口的建设和发展有直接的管理权力；欧洲海港组织制定法律条款来统一各个港口安全、环境、服务的标准，并且用议会的方式协调各个港口建设和发展方向；日本的运输省对各个港口的建设规划保持最终的决定权。

2.广泛合作

港口群内各个港口的合作除了统一规划、分工定位外，还体现在共同制定环境保护条例，维护共同水域的生态环境；共同组建数据平台，交流先进经验；共同揽货，整体宣传，提高港口群整体知名度，形成区域品牌。

3.港口群规划的新思路

政府对港口群的规划除了传统的分工思路外，还可以将港口的发展同临港工业相结合，以港口的对外运输作用便利工业的进出口业务，以工业的繁荣带动还可以将港口的发展同临港工业相结合，以港口的对外运输作用便利工业的进出口业务，以工业的繁荣带动港口的发展，同时工业的错位发展深化港口群分工。港口群的规划还要同国家交通运输相结合，充分发挥港口集疏运功能，推动多式联运，以及内河转运。随着港口群内各个港口合作的深化，有必要完善港口之间的公路、铁路、桥梁，以及隧道等公共设施的建设，辅助港口间合作政策的实施。

4.确保港口运营的自主性

政府在对影响港口群整体利益的方面进行干涉，还要保证港口运营的自主性，营造合理公平竞争的环境。港口运营的自主性可以确保港口服务的竞争力，除了费率的优势外，优质的服务，高效的通关速度，以及 EDI 电子平台的建立将成为港口间良性竞争的有力武器。

五、对北部湾港口群建设的启示

1.分别组建组合港管理委员会。

自 2007 年通过《全国沿海港口布局规划》后，正式确定我国沿海港口分为环渤海、长三角、珠三角、东南沿海，以及西南沿海地区五大港口群。除了长三角港口群组建了上海组合管理委员会外，其他港口群还只是在省级

范围内成立了区域经济建设管理委员会，统筹经济区内的各项规划建设发展问题，并没有统一规划和管理港口群的组织，这不利于港口群整体长期发展。因此可以借鉴上海组合港管理委员会的经验，建立适应我国国情的区域港口组织来协调港口发展。

2.深化组合港管理委员会的职责

我国现有的上海组合港管理委员会的职责还处于最基本的港口之间分工定位的协调上，依照国外港口群发展的经验，管理委员会还必须以安全、环境保护、多式联运、内河转运、物流管理、信息平台建设、人才培养等方面作为促进港口合作的新方向，制定相应的措施政策，督促港口达成这一指标。管理委员会还将以促进港口之间经验技术交流为己任，以及负责港口群对外宣传，从而提升港口群整体实力。

3.港口群的协调

可以从临港产业及区域交通运输规划相协调，进一步深化各个港口不同分工，避免过度竞争削弱整体竞争实力。

4.维护港口经营的自主权力

创造公平的竞争环境，因此坚决制止扭曲任何港口群的自由公平竞争的行为。

5.推进信息化共享平台的建设

运用数字化信息系统将提高码头管理水平，促进港口群货源共享，避免有的港口过分拥堵，而有的港口又过分闲置的情形，充分利用港口群内的资源。

6.实行人才交流，培养国际航运中心的建设和管理人才

北部湾经济区港口城市群建设要体现新世纪的国际先进理念和先进水平。国际集装箱港口航运和港口城市的发展很快，新的理论、观念和和生产实践的做法不断出现，而国内港口生产囿于长期计划经济的思维模式，没有经常与国际港口航运界交往的环境，人员的视野比较狭隘，观念通常比较保守和封闭。因此，除了吸引国外学成归来的技术管理人员参加建设经营以外，还建议经常开展与国际集装箱大港进行人才交流，派人员到这些港口城市学习培训，以培养和造就一大批港口规划、建设和管理方面的人才。[返回](#)

供给侧改革对港口发展的影响

在中央财经领导小组第十一次会议上，习近平总书记提出了“供给侧结构性改革”概念：“在适度扩大总需求的同时，着力加强供给侧结构性改革，着力提高供给体系质量和效率，增强经济持续增长动力。”自2015年11月以来，供给侧改革政策开始逐步实施，在如何进行供给侧改革问题上，习近平总书记给出了四个关键点：第一、化解过剩产能，淘汰僵尸企业、加大产业重组；第二，帮助企业降低成本，比如通过减税等政策性改革，让企业减少没必要的制度性成本，使企业有更多的资金去创新、去提高生产效率；第三、通过城镇化化解房地产库存；第四、防范化解金融风险。

理论上供给侧改革是通过提高生产能力来促进经济增长。供给侧改革中，减税将降低企业成本，去杠杆将加大港口资本市场风险防控。更重要的是，在供给侧对各行各业改革的大环境下，港口通过价格调整，合并重组，拓展外部市场、产业转型、多元化创新发展等路径，提高港口生产能力。因此，供给侧结构性改革政策下，将给港口发展带来新的趋势，对港口发展产生不同程度的影响。

一、供给侧改革推动下港口发展的特征和趋势

供给侧改革实际上是希望通过激发供给侧的活力来实现经济增长的良性循环，对政府来说，主要通过对部门放松管制、减轻税负、激活体制和重组出清等途径来实现。因此，在供给侧改革推动下，港口业将产生新的特征和发展趋势。

1.港口企业国际化加快进程

在供给侧结构性改革推动下，结合国家“一带一路”倡议的实施，中国将新建、扩建与国外互联互通的基础设施建设，亚投行等金融机构将为国际性大通道建设提供资金的支持，港口将逐步形成对外开放的格局。一是随着多边、双边自由贸易谈判和沿海自由贸易区建设进程的加快，积极加快进口步伐；二是根据国家经济贸易发展的新战略要求，中国资本和产业将逐步“走出去”，中国港口将形成国际化的码头网络布局。预计未来5-15年中国进一步扩大对外开放、扩大对外贸易和投资，这种开放的局面还会保持下去。

2.港口产业转型加快升级

“供给侧改革”的大背景下，港口将会迎来了一段产业转型升级期。港口企业加快向综合物流服务供应商转型。为了给大型化船舶提供稳定的物流和供给能力，同时增强港口自身对货源的掌控力，增强谈判的话语权，由此加快由码头运营商向综合物流服务供应商转型。对于散货港口来说，探索散货交易新模式，筹建“散货超市”等分销中心，

港口不仅可以接卸、堆存，并相应配置了包括船代货代、保税仓储、期货交割、混配加工、运输配送在内的综合物流服务功能，加快“门到门”全程综合物流体系建设。

3. 港口智能化加速发展

从收入角度看，供给侧改革将引发经济蛋糕的重新分配：减税将导致生产税净额占比下降；加速折旧和产能去化将导致固定资产折旧占比短期上升、长期趋降，降低成本和产能去化将导致企业营业盈余占比上升；加速劳动力跨地域、跨部门流转以及提高人力资本，将导致劳动者报酬上升。这将进一步加快港口智能化发展速度。打造技术密集型的“智能港”，促进信息联动、加快港口物流电商化进程、建成集堆场、道路、地磅、卡口等远程监控为一体的安保监控系统，实现安全、生产、能耗、管理等信息化管理网络全覆盖等，将成为港口发展潮流和行业转型的重要手段。

4. 港口经营模式多元化

从生产角度看，供给侧改革将导致第三产业占比上升，第二产业中传统工业占比下降、新兴产业占比上升。随着第二产业中传统工业占比的下降，港口的下游产业开始萎缩，港口传统盈利模式出现瓶颈，港口传统业务将进入“微利”时代，因此，“微利”迫使港口企业由港口运营商转型为全程物流服务商，港口在应对改革大环境下，必须延长港口的物流链条，深度挖掘物流利润增长点；对部门码头功能进行调整，或进行商业地产开发，或进行港航功能升级，更或者是涉足其他领域开展多元化经营模式。比如，涉足资本市场，试水金融业务；跟随“一带一路”战略，与其他领域集团合作，成立海外项目开拓公司；发展临港产业经济，港口企业打造成为大宗物资集散中心、信息交流中心、临港产业中心和能源交易中心。创新发展理念，挖掘经济发展新动力，发展方向转向新兴领域、创新领域。采取这些举措都只有一个最终目的，就是支撑港口主业发展。

5. 港口资源整合加快步伐

近年来，受下游基建投资与进出口增速下滑因素拖累、港口行业收入与盈利规模进入下行通道，加上港口建设缺乏整体规划，港际间恶性竞争等问题日趋明显，因此，供给侧改革将进一步加快区域港口发展一体化进程，促使各地政府成立港口资产管理平台对区域内资源进行统一布局，以提升港口群整体效益。此外，未来港口企业将进行国企改革，引入新鲜血液，从供给端激发企业活力，实现带动企业发展的目标。

二、供给侧改革对港口发展的影响

随着港口加大供给侧结构性改革力度，将对港口发展造成影响。短期来看，化解产能对港口生产产生负面影响，但是影响不大；但是减税将对港口生产和经营产生一定的正面影响，因此，供给侧改革对短期的港口增长、效率的影响不明显；中长期看，明确有力的改革措施可以化解港口过剩产能，提高港口生产效率，有利于港口资本向有效行业流动，提升港口资本市场风险防控，最终提高港口业的盈利能力。

在中国经济结构转型和供给侧改革的大背景下，大宗散杂货以及出口集装箱量增速逐步下降。港口，尤其是以沿海大宗商品为主要货种的港口，在去产能的供给侧改革中，其港口吞吐量将受到一定程度的负面影响。

1. 短期对吞吐量的影响不大

2015年11月，中国集装箱吞吐量同比增长1.88%至1789万TEU。2015年12月，中国原油进口量达3319万吨，再创历史新高。2015年前10个月，中国主要原油装卸港口中，大连港累计原油吞吐量3725.02万吨；青岛和天津两港原油分别实现5280.72万和3839.04万吨；而宁波-舟山港完成原油吞吐量7908.74万吨。2015年12月，中国铁矿石进口量同比增长10.85%。2015年12月煤炭进口量同比下跌35.19%至1764万吨，是自第三季度7.26%的跌幅之后的高速下跌。

在全球经济环境持续低迷、中国经济环境下行压力加大的情况下，供给侧改革的首要任务就是化解产能过剩问题，特别是清理煤炭和钢铁行业的僵尸企业、淘汰落后产能，加上，中国大力推动绿色经济发展，港口库存持续处于高位。因此，对港口干散货吞吐

量负面影响进一步加大。另一方面，去产能将对短期经济增长产生一定的负面影响，进而影响集装箱吞吐量，但是减税又会对短期的集装箱吞吐量起到正面影响，特别是从2016年1月1日起，中国将对进出口关税进行部分调整，在降低部分日用消费品进口关税的同时，对部分过剩产能出口取消或降低关税。加上，中国实施石油战略储备政策，因此，供给侧改革对短期的集装箱和液态散货吞吐量的影响不大。

2. 对港口的长期影响显著

2005年之后，由于海运贸易量的加速增长促使中国港口投资规模进入扩展窗口期，通过对比1985-2012年中国沿海港口的吞吐能力适应性（通过能力/实际吞吐量）的变化可见，自2006年起，中国港口吞吐能力适应性（通过能力/吞吐量）回升“1”后，近年不断攀升，现已持续“1.2”以上，意味着港口20%的产能被闲置，岸线资源被过度开发。而当前中国岸线资源利用率低下是发展瓶颈，中国每米岸线年吞吐量仅1.1万吨，远低于香港的2.0万吨和新加坡的4.1万吨。港口产能过剩资源突出，针对有限的岸线资源进行综合开发和合理分配，港区之间合理分工，消除彼此恶性竞争，出清过剩产能，统一合理规划未来的产能扩张计划，是港口下一步重点关注的工作。

因此，长期来看，供给侧改革将对港口发展产生深远影响，一方面，供给侧理论上是从调节生产要素的供给和利用角度出发，旨在提高全要素生产率，因此，通过规模化和技术进步来提升码头岸线利用率，进而提升码头实际吞吐能力是下一步面临的挑战，因此，中国港口实际通过能力和服务水平以及综合竞争力将得到大幅度的提升，预计到2020年，中国沿海港口每米岸线吞吐量将达到2.0万吨，实现效能翻番，达到香港的水平；另一方面，随着中国经济进入新常态，特别是在供给侧改革背景下，中国将加速经济结构转型，致使第一产业和第二产业的传统工业比重下降，中国沿海港口货物吞吐量将出现较大幅度下滑，部分港口可能会呈现出负增长态势，长期影响显著。[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

欢迎订阅