时事经济与航运

中国海洋运输情报网主办

2016 年 05 月 04 日（第 516 期总第 1575 期）

- 中国经济是否已触底？ 1
- 全球运力严重过剩 5
- 航运技术展望——海上两万里 6
- 中国重工任性亏损 26 亿开始“甩包袱” 14
- 一季度港口运营形势出现好转 经济企稳态势明显 16

中国经济是否已触底？

国家统计局初步核算，一季度国内生产总值 158526 亿元，按可比价格计算，同比增长 6.7%。这一增速让中国经济“硬着陆论”“崩溃论”等论调不攻自破。

与此同时，一些国际机构纷纷调高了对中国经济增长的预期，对全年经济增长预期多在 6.6%以上。4 月 12 日，国际货币基金组织发布的报告对全球经济增长的预期调低了 0.2 个百分点，却对中国的全年经济增长预期再次上调了 0.2 个百分点。

经济运行稳中向好的表现，让市场上关于中国经济是否已经触底的讨论开始增多。总结这些判断，大体可以分为 U 形、W 形和 L 形。对此，有权威人士表示，不管是什么形状的底，经济的稳定性在增强却是共识。而经济稳定性增强，本身就是一个筑底的过程。需要更多关注的是，这个筑底的过程有多长。

不同机构的研判中，有不少认为中国经济今年就能探底。即使按比较悲观的预测，中国经济触底时刻也将在 2017 年到来。此后，经历过洗礼之后的中国经济，将在新动能的驱动下，在更高质量、更可持续的轨道上平稳运行。

结合国内发展所处阶段和国际形势，受访专家认为，中国经济本身存有的潜力和回旋余地，使得经济不会出现所谓的“硬着陆”或是“断崖式”下滑。但由于当前经济正处于转型升级、动能转换关键阶段，结构调整阵痛仍在持续，下行压力不容忽视。一段时期内，中国经济或呈 L 形运行态势，守住增长底线有能力、有条件，但要创造 7%以上的更高增速则有难度。

“判断中国经济触底为时尚早”

一季度经济运行延续了稳中有进的发展态势，结构调整深入推进，新兴动能加快积聚，一些主要指标出现积极变化，国民经济开局良好。

具体来看，经济增速虽低于去年同期，但 GDP 增量以 2015 年的价格计算，比去年一季度增量多了 222 亿元。再加上就业稳定、居民收入保持稳定增长、物价温和上涨，经济运行总体呈平稳态势。

结构调整和新经济的发展更是形势喜人。

一方面产业结构继续优化。第三产业增加值增长 7.6%，占 GDP 比重为 56.9%，比去年同期提升 2 个百分点。需求结构也继续优化，尤其是投资和消费结构继续优化，高技术产业投资和服务业投资增长速度都高出全部投资增速 3 个百分点左右，且占比不断提高，高耗能投资占比继续下降。

另一方面新经济快速发展，新动能加快积聚，“双创”保持良好的势头。每天新增

企业主体超过 1 万家，一季度国内发明专利的授权量增长 55.3%，战略性新兴产业增长 10%，高技术产业增长 9.2%，新能源汽车产量继续保持 80%以上的增速。

再结合月度指标观察，3 月份主要经济指标都出现改善，且增长速度普遍高于预期。基于经济运行的这些特征，国家统计局新闻发言人盛来运告诉记者，“初步判断，经济运行呈现出阶段性筑底企稳的迹象。”

这是否可以断定中国经济的底部就已经到来了呢？多位受访专家表示，当前形势下，还难以作出这样的判断。

不少专家认为，当前经济运行稳中向好因素增多，但下行压力仍然较大，国际环境中新的不稳定不确定因素还在增加，国内实体经济发展面临多重困难，一些领域风险不容忽视。

国际方面，美国等发达国家经济复苏一波三折。国际权威机构最近又下调世界经济增速预期，外部环境复杂严峻，对我国带来的影响不可小觑。

国内方面，中国银行业协会首席经济学家巴曙松认为，“新常态期间最大的特征是中国经济进入结构转换期，面临经济增长新动力的形成和旧动力的逐渐弱化这两股力量的交织。”旧的平衡被打破，新的平衡还在建立，市场的动荡难以避免。

“判断中国经济触底为时尚早，当前经济仍处于下行通道中。目前的反弹，有房地产政策、信贷政策等强力干预的因素，但主要还是靠旧有动能来驱动。”中国国际经济交流中心信息部副部长王军表示，在新动能还未承担起拉动经济重任的情况下，对经济形势还不能过于乐观。

即使是目前出现房地产回暖，交通银行首席经济学家连平也表示，目前房地产市场供求关系呈现“总体过剩、结构分化”的特点，房地产投资能否持续回升及其程度尚不明晰。

“一季度 GDP 增速成功守住年度目标，但增长速度下行的趋势并未逆转，总体经济依然处于缓慢的探底期，经济复苏的迹象尚未全面出现。”中国人民大学国家发展与战略研究院执行院长刘元春表示。

“L”形运行态势可能性较大

日前，国务院发展研究中心原副主任卢中原在公开场合表示，中国经济的短期波动已经企稳回升，但是不够稳定。中国经济短期已经见底，但是长期远没有见底，全年的经济增长会继续放慢。

换句话说，中国经济会在多个相对低位的点上触底，这与部分学者的预判一致。有关中国经济是何种底部的讨论中，有不少学者认为是 W 形底部运行态势。王军认为，在去产能、去库存、去杠杆等任务未完成的情况下，经济很难说会在某个底部触底后就出现回升，总体上是多个 W 形组成的态势。

U 形底部是另一种判断。基于中国政府大力支持市场经济、中国劳动力素质不断提高、对外开放程度仍在不断深化这三大利好条件，清华大学中国与世界经济研究中心主任李稻葵认为，目前经济正在 U 形调整期，今年经济有机会出现 U 形底部，接下来几年的 GDP 增长会回到 6.7%以上，甚至到 7%或更高。要实现这个目标，广义的金融改革必须到位，很重要的就是企业的高债务水平必须降下来。

前述两种底部形态之外，还有学者认为，中国经济的一个总体走势是“有底，但没有高度”，很可能是一个“L”形的发展态势。这里的底是“十三五”规划提出的 6.5%，因为这是党和政府对全国人民的庄严承诺。由于中国还处于新型工业化、新型城镇化、信息化和农业现代化进程中，中国能够创造出巨大的需求和供给，因此经济会保持增长惯性，守住底部是有能力、有条件的。但经济增长短时间内没有高度，或很难达到过去的高度。

结合一季度数据分析，国务院发展研究中心原副主任刘世锦表示，一季度指标看好，有短期因素的扰动，是否会回落，需要进一步确认。如果未来经济增长不是更低或者与

之接近，经济运行很可能在构造一个新的底部平台，估计 2016 年下半年或者 2017 年上半年会触底，触底之后最可能的形态是 L 形的底部有一个小 W 形波动，这样的平台可以维持 5～10 年时间。

L 形底部的判断也为盛来运所认同。他表示，未来经济是 L 形、U 形还是 W 形，这些讨论没有原则上的分歧，只是判断经济走势和分析经济问题的视角不一样而已。

“如果从中长期来看，中国经济的走势处在增速换挡的阶段，换挡成功以后，未来经济增长很有可能在现阶段的潜在增长率附近波动,中国经济很有可能就是一个 L 形。”盛来运表示，从短期观察，经济波动受外界因素干扰很多，有可能是阶段性的 U 形或者是 W 形，而大的 L 形底由短期的 U 形或者 W 形构成。

经济增长稳定性协调性显著增强

至于未来的走势，专家表示，无论将来如何变化，中国经济的基本面具有保持较长时间中高速增长的潜力和条件。

工业化和城镇化并未完成。2015 年城镇化率为 56.1%，按照户籍人口计算城镇化率还不到 40%，中国城镇化空间广阔。

中西部地区差距比较大。中部地区比东部地区至少落后五年，西部地区比东部地区至少落后十年。未来五年或者十年以后，中部地区和西部地区能够享受到目前东部地区的基础设施水平和生活水平，能够释放很大潜力。

中国正处在消费结构升级的关键阶段。旅游、健康、养老、保险、文化、教育这些发展型和享受型消费方兴未艾。

中国的人才红利正在积累。目前大专以上的人口超过 1.1 亿人，相当于一个大国的人口，人才潜力发挥出来，对创业和创新将是极大的推动。

制度改革红利大。随着改革的全面推进，制度建设日趋完善，制度红利正在逐步释放。

不仅如此，供给侧结构性改革的成效也将逐渐显现。

去产能方面，2016 年重点在钢铁和煤炭两个行业突破。一季度粗钢产量下降 3.2%，原煤产量下降 5.3%；

去库存方面，去年以来房地产持续回暖，尤其一季度销量大增，商品房销售面积增长 33.1%，3 月末商品房待售面积 7.35 亿平方米，比 2 月末减少了 415 万平方米；

去杠杆方面，2 月末规模以上工业企业资产负债率同比下降 0.1 个百分点，在降税政策推动下，1～2 月每百元主营业务收入中的成本 85.26 元，比去年全年下降 0.42 元左右；

补短板方面，针对国民经济发展中的薄弱环节，政府加大了基础设施的投资力度。固定资产投资增速明显回升，一季度增长 10.7%，比 1～2 月份加快 0.5 个百分点，其中基础设施投资回升到 19.6%。

盛来运表示，“三去一降一补”的供给侧结构性改革持续推进，不只改善供求平衡和结构性矛盾，还有重要的外溢效应：明确改革预期、市场预期。

他在多个场合表示，中国经济发展进入新常态以后增速开始换挡，自 2010 年开始已经持续 25 个季度调整，现在还在调整过程中，经济增速也在向这个阶段的潜在增长率收敛。“中国在增速换挡的同时，经济结构正在发生重大而积极的变化，经济增长的稳定性和协调性显著增强。”

对于下一步的政策着力点，专家表示，要进一步加大供给侧结构性改革力度，继续释放政策红利，巩固积极的变化，打牢经济企稳向好的基础。

“随着供给侧结构性改革的推进、存量调整政策的全面实施以及房地产市场政策的转向，一季度支撑我国固定投资增长和相关行业扩张的力量将会逐步消失。”刘元春由此为本刊分析指出，应以基础设施的建设和社会安全网的构建为抓手，实施更加积极的财政政策，弥补房地产市场行情调整所带来的房地产开发投资增速回落的影响。随着去

产能政策的全面实施，煤炭和钢铁等行业面临巨大的职工下岗分流压力，需财政加大对社会安全网的投入，以此支持居民收入的增长和消费的增长。

货币政策方面，连平表示，应保持稳健中性，兼顾降杠杆、控泡沫、防通胀和稳汇率多重目标。在经济下行压力尚未彻底改观前，继续适度增加或保持一定杠杆是必要的，但信贷增速需要控制，不宜让杠杆率恢复较快增长，年内降准应仅限于对冲因外汇占款减少所带来的流动性不足。

政策落实追踪护航稳增长

观察一季度经济增长的支撑力量，除了平稳增长的消费外，固定资产投资仍然发挥着关键作用。去年以来，政府加大了关键领域投资的力度，将资金投到了城市地下管网、环境保护、西部地区重大水利工程等国民经济短板上。这些投资既立足当前又着眼长远，瞄准的是今后经济的持续健康发展。

为积极应对经济下行压力，发展改革委会同有关部门进一步加快推进国家重大工程建设，努力推动形成有效合理投资。截至今年 2 月底，11 大类重大工程包已累计完成投资 54609 亿元，比 1 月底增加 1513 亿元，已开工 48 个专项、374 个项目，比 1 月底增加 35 个项目。3 月份，发展改革委又审批核准了固定资产投资项目 8 个，总投资 55 亿元。

在此过程中，审计部门对项目落实情况的跟踪审计发挥了重要作用。

以云南省昆明市东川区轿子山水库为例。该工程是解决昆明乌龙灌区和绿茂灌区农田灌溉供水、东川棚户区改造新增集镇供水的重要工程，关系到 31 万东川人民的饮水质量。施工总工期 48 个月，工程概算总投资 66419.33 万元，已于 2013 年 12 月 31 日举行开工仪式。

但审计却发现，截至 2015 年 11 月 11 日，该水库只完成子项目导流泄洪隧道工程，核心子项目拦河坝——溢洪道工程尚未开工，累计完成投资 7142 万元，仅完成总投资的 10.75%。审计发现，导致拦河坝工程迟迟无法开工的原因，主要是根据初步设计批复，计划用于堆放工程弃渣的临时用地需占用 133 亩基本农田。

由于国家对基本农田实行最严格的保护，即使是临时占用也很难审批，需要报省一级国土部门审批，并报国土资源部备案。而拦河坝无法开工建设，轿子山水库工程就无法按要求完成工程进度。

审计署昆明特派办在稳增长等政策措施落实情况跟踪审计报告中反映了这一问题。此后，云南省政府责成省发展改革委牵头省水利厅、省国土资源厅和项目业主，反复论证后最终提出，将原弃渣场地址纳入中低产田改造计划，实施村民小组“坡改梯”项目建设，在法律法规允许的范围内，以改造中低产田的方式，在基本农田质量不降、数量不减的前提下，有效解决水库工程弃渣场用地问题。

实施这一整改工作，有力地推动了项目全面建设，截至 2016 年 3 月底，轿子山水库工程完成导流隧洞通水验收，拦河坝顺利开挖，已累计完成投资 21149.63 万元。过去被耽误的工期也正在被追赶回来。同时，土地平整改造后，面积将达到 153 亩，且新增梯田 33 亩，地力等级也将得到提高。

2015 年，审计署组织对 31 个省、自治区、直辖市和 29 个中央部门、7 户中央企业落实稳增长、促改革、调结构、惠民生、防风险重大政策措施情况持续进行跟踪审计。

审计发现，重大项目前期审批环节多、时间长、部分项目进展缓慢，以及虚报开工及完工量，已建成项目闲置；部分地区和单位财政存量资金盘活力度不大、配套资金不到位，以及财政资金拨付进度缓慢、支付不及时和使用效益不高；相关部门和地区简政放权并不彻底；一些部门不作为、慢作为、乱作为。针对这些问题，审计力促整改，有力地推动了稳增长政策措施的落地。返回

全球运力严重过剩

运力严重过剩是目前航运业亏损的主要原因，这已经成为业界的共识。那么现在运力过剩究竟有多严重？是什么造成了运力严重过剩？面对运力过剩，又该如何去产能？

分析

沿海煤炭运力过剩三分之一

2012 年以来，沿海散货运价基本均在 30 元/吨以下运行，特别是近两年，运价更是下跌到 20 元/吨以下。运价下跌的原因，除了需求低迷，更主要的是运力过剩引发的恶性竞争，其严重程度前所未有。

运力供需失衡到底有多严重？日前，交通运输部水运局发布 2015 年我国国内沿海货运船舶运力分析报告显示，截至 2015 年 12 月 31 日，万吨以上省际沿海干散货船（不含集装箱船、重大件船等普通货船）共计运力 5467 万载重吨，运力规模较上年同期增加 47 万载重吨，增幅为 0.87%。运力仍在增长，而沿海煤炭运量却出现了负增长，全年沿海煤炭运量为 61123 万吨，同比减少 6.2%。

按照发布的统计数据，我国万吨以上的沿海运力有 5467 万载重吨，据粗略计算，除去运输铁矿石、粮食等约 900 万载重吨运力，剩下约 4600 万载重吨可用来拉煤炭。按照每月每条船运行 1.5 航次计算，可支配运力就达 6900 万载重吨，而煤炭需求量月均仅为 5100 万吨，多余了 1800 万载重吨运力，相当于目前运力规模的三分之一，这还是较保守的测算。

如此巨大的多余运力沉淀在市场，价格战就不可避免，恶性竞争愈演愈烈，危机仍在继续，何时结束尚难以推断。

全球集装箱运力至少过剩 20%

我认为目前全球的集装箱运力至少过剩 20%。我们一直跟踪各大班轮公司发布的财务报告，报告显示，近两年他们的资产周转率和资本利用率大都不足 80%。这意味着，他们闲置运力应该不低于 20%。这一数据和很多权威统计机构提供的数据也吻合。

对目前集装箱运输市场上运力过剩的状况，船东们都心知肚明，但今后运力过剩还将更加严重。未来还有更多的公司推行大船战略，大船战略已经成为很多航运企业降低成本实现盈利的重要支撑。并且很多公司也希望通过扩张运力挤垮对方，成为市场的最终赢家。

大船越来越多，运力过剩不可避免，竞争必然更激烈。这些大船就像大鲸鱼一样，游过来，周围的鱼群都会遭遇灭顶之灾。其他航运企业要生存，必须大型化，变成“大鲸鱼”，没有其他的路可以走。现在看来航运企业间的贴身肉搏似乎不可避免，新一轮的竞争将更加惨烈。

成因

乐观导致野蛮生长

交通运输部数据显示，2008 年底，我国万吨以上船舶运力为 2137 万载重吨，2011 年已猛增到 4287 万载重吨，实现了船队规模翻番，短短 3 年时间走完了先前需要 30 多年才建立起来的船队规模。2013 年更是达到顶峰 5517 万载重吨，较五年前多增了 3380 万载重吨，整整扩大了 1.6 倍。

2008 年国际金融危机爆发后，我国运力有如此惊人的增长，是航企本身对“后危机”时代经济发展过于乐观的结果，他们认为多种利好因素叠加，导致投资冲动，造船订单成倍增长，为今天的危机埋下了祸根。而正当新增运力大量下水之时，经济增速进入下降通道，需求开始降温，于是风险集中爆发。

经济低迷加剧运力过剩

当前运力过剩的原因，除了经济低迷导致需求下滑，运量增速发力，从而出现运力过剩，另一方的原因也不容忽视：因为经济低迷，很多国家采取越发宽松的货币政策，

刺激班轮公司投放运力。

从最近几年的造船量和订单量来看，集装箱市场运力还在迅猛发展，经过一轮造船周期，2016 年和 2017 年会交付更多大船。可以说，运力过剩的问题未来几年难以化解。

建议

去产能需市场主导政策扶持

我国经济经过多年高速增长，产能不断扩张，而当下需求却无法与产能同步扩张，反而出现了周期性、结构性收缩。钢铁、煤炭的大幅减产对承接运输的沿海市场影响巨大，倒逼航运业下狠心“去产能”，是无可回避的选择。

为了缓解困境，航企也施出了不少招数进行自救，如延缓银行还贷周期、压缩运营成本、向社会融资解决流动性资金短缺、船舶资产证券化以及整合重组，但由于运力过剩的根本性问题没有改善，收效有限，只解决短期而改变不了长期的发展。

同时，政府也出台政策对在 2013 年至 2017 年期间提前报废的老旧船进行一定的财政补贴，并在此基础上，对新造船也进行同样补贴，使原先化解过剩运力的努力打了折扣。数据显示，沿海船队规模在 2013 年达到顶峰后，至今的二年多时间运力下降还不到 1%，2015 年甚至还出现反弹，政策效应没有显现。

而这次受大的经济环境所逼，“去产能”应该是动真格的，如不进行“刮骨疗毒、壮士断腕”式的去产能，将影响到航运业的健康发展。

针对目前市场的运力严重过剩这一基本现实，航运业的“供给侧改革”核心是去产能、去杠杆。在市场的主导下，通过充分竞争，优胜劣汰，发挥市场在配置资源中的决定性作用，最后达到船舶运力与货物保持在一个相对均衡的水平。

尽管“去产能”整个过程通过市场主导来实现，但政府也应给予高度重视及扶持。针对钢铁、煤炭行业化解过剩产能，国务院已出台相关文件。国家为此将拿出来 1000 亿元资金解决员工安置和债务处理。海运业与钢铁、煤炭业同作为国民经济的基础产业，其在“去产能”的过程中，也理应参照相关的优惠政策，资助一些处于困境的中小企业。一些小微航企平稳有序退出市场，运力供需才会出现相对平衡。返回

航运技术展望——海上两万里

技术发展从来不是无本之木、无源之水，总是根植于现实的土壤中。依据现状对未来经济、贸易、法规等领域的判断，同样影响着航运技术的发展方向。

多元驱动航运技术发展

经济发展要求新的技术，而新的技术又会带来更大的经济发展，两者互相依存。技术能为经济带来两种变化——改造和颠覆。探讨航运技术未来的发展，不妨先看看与之紧密联系的经济及贸易的发展趋势。

经济持续增长

未来 15 年，全球经济将持续增长。2010—2030 年，全球人均 GDP 将增长 50%以上，其中大部分增长来自非经合组织国家，但全球经济增速预计在此期间将稳步下降。

从区域发展来看，经济实力加速向东转移。世界经济重心是基于 700 个地点的距离加权 GDP 得出的地理热点。1980 年，世界经济重心在欧洲经济强国与美国间的中点位置；到 2030 年，世界经济重心将在中亚地区，确切地说位于印度与中国之间。

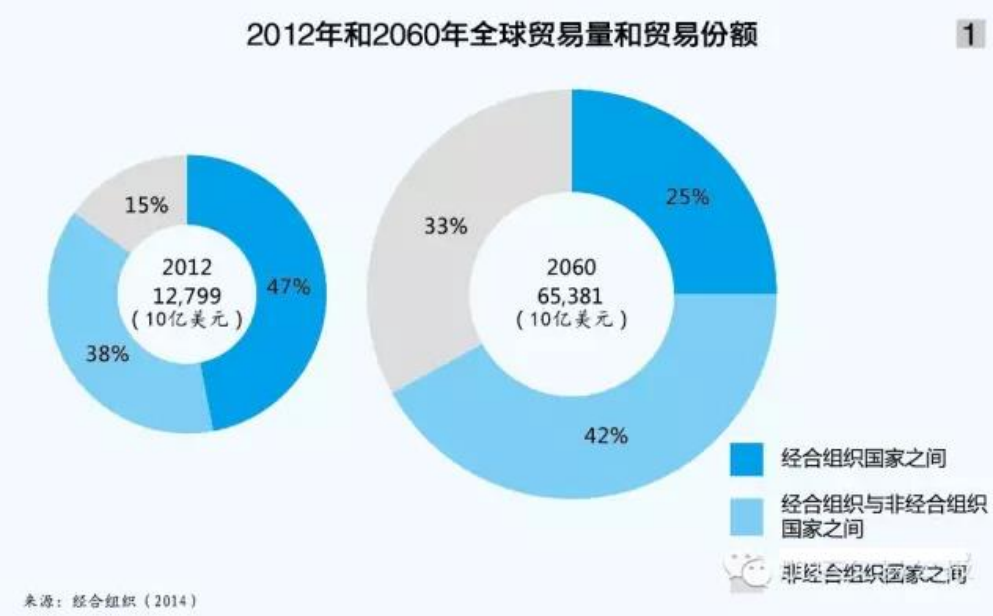
未来 10 年，印度经济将强劲增长，至 2025 年将与日本竞争世界第三大经济体。与此同时，中国可能挑战美国，成为世界第一大经济体。经济规模名列前 10 的其他国家可能为德国、法国、英国、俄罗斯、巴西等，而占据第 10 位的国家可能是意大利、韩国、印度尼西亚、墨西哥或土耳其。

英国经济与商业研究中心去年年底发布的《2016 年全球经济排行榜（WELT）》对未来 15 年的全球经济格局变化进行了预测。报告认为中亚或将成为未来 15 年全球经济增长最快的地区，预计其占全球经济份额将由 2000 年的 2.8%升至 2030 年的 9.9%，增幅

达 3 倍；西欧或将成为全球经济增长最慢的地区，预计 2030 年其占全球经济份额将在 2000 年水平的基础上下降 42%。

贸易更加自由

在经济实力向东转移的趋势下，预计到 2030 年，亚洲占全球出口份额接近翻番，达到 39%。至 2025 年，中国仍将是非洲最大的贸易伙伴，发展中国家将从基本商品贸易扩大到价值更高的新领域，这将推动更多的发达国家向专业化和多样化发展，以增强竞争力。



全球经济相互联系处于不断增强的态势，推动着更为自由的贸易，使未来 10~20 年 6.5 亿人摆脱贫困。全球价值链的增长以及中间商品与服务间日益增加的流动性，都对此起促进作用。

至 2025 年，新兴的区域性和跨区域性贸易协定将会重塑贸易和投资流，刺激全球价值链的增长，其中主要包括跨太平洋伙伴关系、跨大西洋贸易和投资伙伴关系以及东南亚、非洲和跨大西洋经济共同体。

能源结构生变

煤炭、天然气和石油在未来 10 年将继续占全球能源产量的 80%以上。然而，为了应对气候变化和成本压力，石化燃料行业将更加重视降低成本、减少排放。到 2025 年，世界能源消耗量将较目前增加 1/5；能源来源构成将发生变化，尤其是电力部门，这种转变的主要驱动力为石油和天然气行业的成本压力、减少人为二氧化碳排放量的规定、太阳能和风能发电成本的迅速下降及更加分散的、以消费者为中心的电力系统的出现。

目前的趋势表明，至 2025 年，可再生能源将超过煤炭成为最大的电力来源，并且每年还将承担逾一半的额外发电容量。天然气和可再生能源，及各种气源所增加的灵活性综合在一起，将共同对环境产生积极影响，还可带来全方位的成本节约。这一转变将帮助各国满足更高的用电需求，以可持续的方式迈向全面用电这一全球目标。

未来几十年，尽管能源结构中的天然气份额将占据更强的地位，但石化燃料仍将是能源构成的重要部分。面对油气行业长期的成本压力及油价波动，采取补贴和其他政策机制以保证国内能源供应安全的呼声或将更加强烈。如果低油价持续到 2018 年，将由于缺乏新的激励，使得北极地区、深水环境、页岩油和重油油田的吸引力依然不大。

至 2025 年，全球煤炭消耗量将稳步下降，低排放气体将成为主要的交通燃料，运输业、工业、建筑和家用电器将越来越强制实施能源措施，这些措施将与电力领域向可再生能源的转变一起，推动世界走上急需的、呈下降趋势的碳排放轨迹。

监管要求增强

航运是各类运输中能效最高的模式，但在能效及相关排放量方面仍然有很大改进空间，航运业存在的安全问题、人员伤亡率也远远高于那些可比的陆上产业。解决这些问题的动力，很大程度上来自于法规要求和竞争压力，但公众对于更大透明度和可持续发展的需求也成为主要因素。另有一种观点认为，航运业应该时刻准备接受其他行业已经推行的技术，以改善航运的环境足迹、性能和安全纪录。

因此，金融、监管和社会压力将会持续发挥作用，鼓励航运业降低对环境的影响，这将要求越来越多的船舶在设计时对能量存储的性能和操作进行优化，包括改进水动力性能、采用轻质材料和先进的混合发电系统等。未来还将出现可以减少对水和空气污染的更加有效的新方案。多样化的混合燃料也在预料之中，馏出燃料及洗涤器的份额也将越来越大，以符合即将到来的低硫要求。替代燃料具有发挥更重要作用的空间，大型远洋船舶开始使用液化天然气作为燃料，电网电力成为港口岸电供应计划的标准。

技术本身驱动

埃森哲在其《2016 年技术展望报告》中指出，数字经济占据全球 GDP 的 22%，并仍在快速增长，预计 2020 年将达到 25%（2005 年为 15%）。数字技术已无处不在，带来空前的变革。信息流的数字化将激励现有流程和功能的自动化，并对安全和环境性能产生积极影响。船舶正成为复杂的传感器、集线器和数据生成器，卫星通信的发展将提高船舶连通性，使数据传输量大幅增加，而成本将达到前所未有的低点。

在岸上，新的云技术，如大数据平台和数字模型技术，对行业的管理信息，以及船舶和组件的设计、建造和测试等都将产生很大影响，所有这些，都将见证新的数字商业模式的崛起。先进的软件和模拟能力将带来由软件控制的更为复杂的系统，接近实时的可能性评估也将实现，其与船员建议的纠正措施一起，可对供应链的管理决策提供支持。可靠性高、可用性强、由软件控制的信息物流系统的自动化程度提高，会推动自动化和遥控操作的发展。

增材制造（3D 打印），是航运业另一个潜在的改变者。3D 打印不仅可以为更高效的机械组件提供新的设计，还可使备用部件在世界各个港口就地生产，这将缩短维修时间，使船舶营运更加高效。

显而易见，航运是一个全球性产业，遵循着全球经济的发展趋势和力量。可以说，经济和贸易模式的变化、环保法规的加强、可再生能源对传统化石能源的替代，以及由此导致的技术发展及新一代信息技术与航运业的深度融合将会逐渐导致规模经济效应减弱，满足客户需求的本地化生产趋势加强，致使部分产业门类将由全球分工变为区域分工，由全球生产变为本地生产。因此沿海运输替代部分远洋运输，海运运距由此缩短，以致后续影响深远的产业变革，并将产生新的生产方式、产业形态、商业模式和经济增长点。

论及航运业未来时，技术一定是最为核心、最为复杂、也是人们最为津津乐道的要素之一，因为它控制着航运业未来的走向。

技术构建航运未来

不可否认的是，未来 20 年里航运业将会发生巨大变化，经济、贸易、政策及监督法规等都是改变航运业发展的重要驱动力，在此过程中，技术起着控制走向和速度的作用。

技术如何影响航运业？在哪些方面影响航运业？影响航运业发展的程度有多大？不妨从众多机构和专家的报告中，提取其中最为关键的四大领域——数字化、自动化、燃料多样化、3D 打印进行详细解读。

技术成为“变革者”

英国劳氏船级社（LR）去年发布题为《2030 年全球海洋技术趋势》的报告。这份报告由 LR、英国 QinetiQ 公司与南安普敦大学合作完成。报告仔细审查了 18 项技术对船舶设计、海军力量、海洋空间应用造成的变革性影响，指出世界海洋在保护地球方面有着前所未有的重要性。这 18 项技术包括机器人技术、传感器、大数据分析、推进和动力估计、高级材料、智能船舶、自主系统、先进制造技术、可持续能源生产、造船、碳捕获与封存、能源管理、网络和电子战、海洋生物技术、人机交互、深海采矿和人类机能增进及通信。

《2030 年全球海洋技术趋势》将技术驱动力分为两组：一组为可以变革船舶设计和建造，带来造船、推进和动力估计技术的改进以及智能船舶技术的发展；另一组为能够提升船舶安全性、盈利性，包括高级材料、大数据分析、通信、传感器和机器人技术。LR 认为机器人技术、传感器、大数据分析、推进和动力估计、高级材料、智能船舶、造船和通信技术 8 项技术能够给商船带来变革。

这些技术看起来过于冰冷，不妨从 DNVGL 海事部首席执行官 Knut Ørbeck-Nilssen 描述的场景来一番畅想：“在对航运业未来的展望中，我看到的是一个仍占据全球贸易核心的行业，它把人们聚拢一起，使世界经济保持活力，蓬勃发展。但该行业本身、船舶、基础设施及连接它们的系统，都可能发生重大变化。”

Knut Ørbeck-Nilssen 认为最大的变化是船舶的动力提供方式，世界上现代化的船队将依靠更大范围的燃料和推进解决方案。在长距离贸易上，可以看到的趋势是双燃料发动机、燃气发动机，或其他气体（如乙烷）和新开发的可再生生物燃料正成为能源结构的一部分。同时，越来越多地使用电池来补给主机，以稳定动力传送，驱动辅助系统，使能效最大化。在一些船型上，如渡轮和沿海船舶，更是朝着船舶动力完全或主要由电力供应的方向发展。

Knut Ørbeck-Nilssen 认为船岸之间的连通性将会大大改善，并将更加普遍。未来的船队将持续与其管理者保持联系，甚至也许与一个“交通管制”系统维持联系，该系统能够持续监控船舶的位置、操纵和速度。船队管理者能根据数据进行分析，就航行、天气模式、燃料消耗、抵港时间等向船长和船员提供建议，有助于减少人为失误导致的

事故风险，提高成本效益，并有助于提高环境绩效，其中一些数据还将共享。港口将利用数据帮助规划和优化装卸，船级社将根据数据检查机械和船体的状态，使船东和营运人了解根据系统状况需要进行检验的时间，减少停机时间和避免不必要的维护。

数字化：既是驱动力也是技术

数字化是航运业发展的驱动力，也是一项技术。智能数字网络除了能促进科技的应用，在航运业，可以模拟所有船舶周期的现状。

上海国际航运研究中心在去年发布的《2030 中国航运发展展望报告》中指出，船舶信息化发展方面，到 2030 年，将会出现可以实现远程驾驶和自动驾驶的船舶；船联网技术将成熟并广泛推广应用；中国将出现自主知识产权的船舶自动识别、船舶定位、自组织通信、能耗监控等关键技术；预计有 80%以上的小型船东将会使用云端的船舶管理平台，100%大型航运企业将建成基于私有云的船舶管理平台，在中国超过 80%的船舶将会实现联网。在口岸信息化发展方面，可能出现“虚拟口岸”，非口岸城市可以实现网上报关报检和口岸查验。在海事信息化发展方面，预计中国自主研发的 VTS 系统将达到国际领先水平；集交通和物流的多式监控平台将会出现，预计中国将率先研制出这类多式监控平台，并主导该领域的标准制定。中国将广泛采用与 AIS 兼容的基于北斗技术的船舶自动识别系统。

中国航运业信息化进展状况是国际航运数字化浪潮下的缩影。未来十年，航运业将使用各种新的通信技术：沿海地区的手机网络；VDES（VHF 波段上的新数据服务）；港口内的 WIFI，还有最重要的，提高覆盖面和带宽的卫星通信。目前，海事业推动了船上 VSAT（甚小孔径终端）设备数量的增长。

据 COMSYS 公司信息，使用中的海事 VSAT 装置数量，从 2008 年的 6001 台上升至 2014 年的 21922 台，翻了近两番。预测到 2018 年，该数目将超过 40000 台，至 2020 年，大部分入级船舶将能够使用宽带。此外，由于引进新的高吞吐量卫星系统，吞吐量比传统卫星高 2～10 倍，因此 VSAT 在海事地区的网络总容量将从 2011 年的 2.4Gbps 上升到今年的 12Gbps，相当于每年增长 38%。依这种增速推算，2025 年将达 217Gbps，这意味着所连通船舶的数据传输速率将大幅增加，而每比特的成本却在下降。

海事连通性的改进也将为整个运输部门带来诸多益处。例如，供应链可以围绕可改变的操作，平衡货物、路线以及资产运营和状态的及时信息，更高效地进行组织。这将在很多方面提高效率，包括通过优化到达时间来减少前置时间和燃料消耗，更好地组织岸上货物装卸作业和劳动力，以及开展可能的维修或检验活动。除了加强安全和提高效率外，船舶连通性也能满足更多的透明操作需求，并基于对共享信息的收集和分析，在不同的行业利益相关者之间帮助建立信任和合作。船舶连通性也为海事当局提供一个独特的机会，去监控是否符合现有法规，以加强安全，实现环境目标，提高行业竞争力。

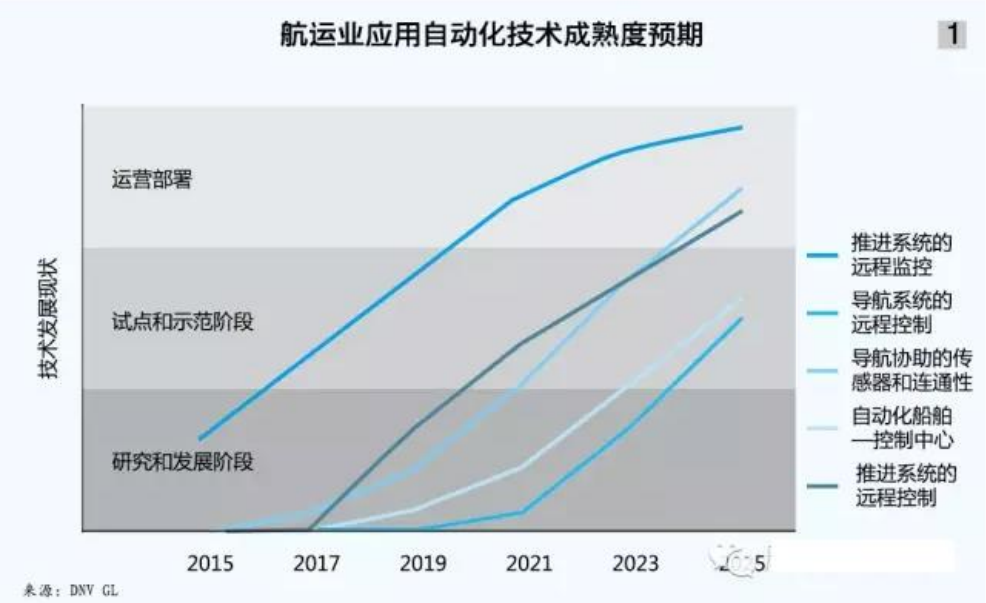
航运数字化发展使得海事信息物理系统逐渐成熟，系统能够通过智能传感器、高级软件和激振器进行监测、控制和优化。现代船舶已经高度自动化，越来越多地依赖于软件控制系统如动态定位，也扩展到与安全相关的重要功能和应急控制，如应急关闭和防喷器。船舶机械系统越来越多地由软件控制，装有低成本的智能传感器，可监测数据和性能参数。例如，船舶推进系统的控制系统，能够与电气部件和常规机械系统无缝集成，以在不损害安全的情况下优化效率。同样，海上导航系统将越来越依靠高级软件和传感器，提醒驾驶员前方可能的危险，并推荐合适的行动方案，维持安全路线。这些系统关联度很高，加大了整体上的复杂性。

此外，航运数字化进一步催生了数字模型的发展。数字模型是对实船系统的数字模拟，它把船舶的可用信息综合在数码世界中。一艘船舶的数字模型在其整个生命周期内有诸多用途。设计期间，数字模型可用作虚拟测试台，改进系统性能，改进用以支持工作流的信息管理系统，减少开发成本；用于第三方验证，对安全保证提供自动化和系统化的方法。在操作中，数字模型与设备的操作数据连接时，能够以几乎实时的方式，对

性能和临界性提供多种评估，并提出纠正措施。未来十年，随着数字技术的进步，船舶系统和相关数字模型的设计，将受到云信息管理和多模型模拟平台的支持。然而，这个新时代还处于起步阶段，对大量信息的组织和利用，需要进一步的探索。至 2025 年，探索结果应能为航运业新数字时代的管理提供新标准和最佳的时间依据。

自动化：智能船舶引领潮流

随着传感器技术和连通性越来越稳健，远程操作船舶甚至无人驾驶船舶可能成为现实。在过去十年中，一些无人驾驶的自动化、远程操作工具，包括无人机、遥控潜水器等已在近海使用，为航运业提供服务。



对航运业来说，远程操作需要发动机和其他集成系统达到高度自动化和可靠性。此外，先决条件是具有先进的导航系统和精密算法，能够在规定的安全系数内，在不断变化的海况和天气状况下维持船舶航线，避免碰撞，高效操作船舶。这些系统依赖于卫星和岸基系统提供稳健而安全的通信，船载控制与决策管理系统可进行调整，允许不同级别的自动化。但是，随着技术的进一步发展，一艘完全自动化的船舶，可以做到在只需要人工介入或出现紧急情况时，才向岸基操作人员报告。

近海、航空、航天以及汽车行业的发展驱动着自动化和远程操作的进展，航运业因此而受益。航运业可能首先将这些技术应用到船用仪表机械，然后逐步推广到船舶航行，解决方案将越来越多地依靠传感器技术和计算机，以便远程管理船上系统。随着更多的船上系统自动化，船员数量将减少，岸基控制中心将制定更多的决策。

控制中心将负责在航道拥挤、靠近港口以及应急情况下的船舶操作。要管理这些工作，控制中心将配备系统模拟器，与岸基的供应链网络一起，选择最佳导航程序和界面。岸基控制中心将负责船舶的资产完整性管理，以及船撞设备故障可能引起的停机。如同许多新兴技术一样，系统管理人机互动的能力非常重要，系统应提供准确的风险表述，使人能在必要时从远程位置完全控制船舶。

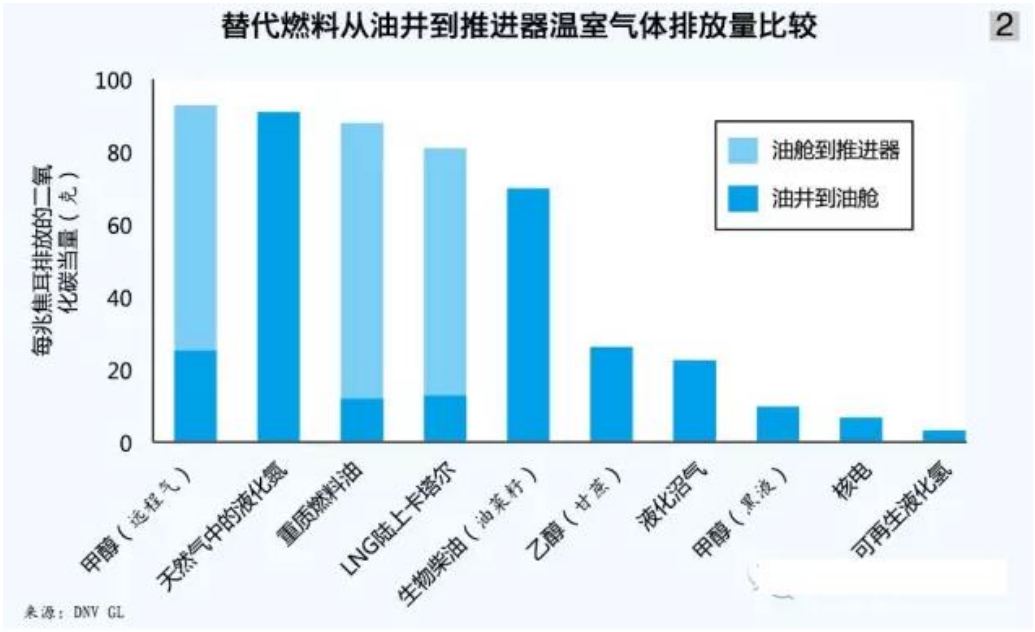
第一艘完全自动化船舶的概念原型已经存在。在迈向 2025 年的过程中，许多具有远程/自动操作能力的船舶将交付使用，港口也将配备自动化的货物装卸系统。尽管完全自动化的船舶预计将到 2025 年进入市场，但监管障碍将阻碍自动化船舶在国际水域营运，因而在不远的将来，这类船舶只能在国内水域和近海营运。

多样化：燃料替代和能效提升

《2030 中国航运发展展望报告》指出：中国船舶发展技术发展方面，到 2030 年，船舶能源结构将呈现多样化特征。液化天然气很有可能成为未来船舶燃料的首选，而生物燃料也会逐步被采用。与此同时，岸电技术会更加广泛的投入使用。

在环保法规的压力下，替代燃料是航运业的一个有前景的解决方案。替代燃料本质上不含硫，所以符合环保法规，也可以留下较小的碳足迹。今天或可预见的未来，可供选择的替代燃料有液化天然气（LNG）、液化石油气、甲醇、乙醇、生物柴油、二甲醚、沼气、合成燃料、电网电力、核动力和氢。新燃料往往需要船舶配载新系统和新机械，而且从一种燃料如重油、船用柴油，转换到另一种如 LNG，需要花费时间，先驱者还可能有预料不到的技术问题。因此，不要求机械和储存设施作重大改装即可使用的燃料将会优先考虑使用，其具有简单低成本的特点。

航运业的任何替代燃料，能够得到广泛采用的决定性因素是燃料的可供性和定价。加油设施的发展是大型远洋船舶使用替代燃料的先决条件，其他因素如建造或改造双燃料船舶的高昂费用，燃料舱的尺寸，以及对安全的担心，都可能会限制这些燃料的使用。



LNG 在上世纪 60 年代已在 LNG 运输船上作为燃料使用。第一艘 LNG 动力船建造于 2000 年，目前营运中的 LNG 动力船约 75 艘，另有 80 艘正在建造中，此外有 40 艘船设计为可改造使用 LNG 燃料。对于在北美水域营运的船舶来说，由于必须符合 Tier Ⅲ氮氧化物排放要求，LNG 是颇具吸引力的燃料选择。除现有排放控制区外，欧洲水域在 2020 年将采用 0.5%的含硫量限制，这将促进 LNG 燃料船队的加速增长。一些其他不含硫燃料也可用作双燃料发动机的柴油替代品，其中生物柴油、液化石油气、甲醇特别引人关注，它们有助于大量减少氮氧化物和颗粒物质的排放。

除此，航运业还将越来越重视能效措施。船舶的大小和尺寸、船体结构、材料选择以及最终船舶在满载和压载工况下的性能特征等将影响燃料的使用及相应的二氧化碳排放。至 2025 年，更多船舶将使用减少压载水的设计，并且在非结构构件上，轻质材料也将越来越多地替代钢质材料。这样，通过减少水下船体面积进而减少阻力，以获得能效的大幅度提高。此外，更多的技术手段将得以利用，例如空气润滑技术，利用在船体与水之间引入薄薄一层空气润滑船体与水的接触区域来减少船体摩擦阻力。强化的低阻尼船体涂层也将广泛应用，以减少摩擦阻力和污底。船舶机械推进系统将引入高级控制系统用于改善能量流的管理，例如，电控的燃油喷射系统，能使燃油喷射反应更灵敏，优化柴油机在各种负荷下的性能。其他船舶电力系统日益自动化和优化包括发电机、变速泵、变压器和废热回收解决方案。总体目标是提供与需求和运营最佳匹配的能源管理办法，为此所考虑的因素包括航行路线规划、生活区电力需求、能源存储、辅助发电技术、辅助推进系统等。

船舶电气化的最近发展，对改进能量管理和燃油效率，带来了美好前景。以电池为

动力的推进系统，已经用于小型船舶的设计，而发动机制造商现在主要关注的是大型船舶的混合动力解决方案。2020 年后，船舶行业的混合动力船数量将显著增长，将主要应用在港作拖轮、海工支持船、渡轮。至 2025 年，新建造的商船中会有很大一部分将采取某种程度上的混合动力。电力系统从交流电网转到直流电网，使得发动机可以变速运行，从而在低负荷下更高效运行。混合动力船的其他好处包括冗余电力，减少噪音和振动，减少在港口和沿海居住区的排放量。能量密度是电池的一个限制因素，影响着电池的尺寸和电动船舶的巡航航程。新的化学电池技术的能量密度，可比当前水平高出一个数量级。随着这种能量密度水平的电池达到商业化使用，并且价格合理，预计混合系统和电力推进船舶的份额将快速上升，并逐渐与常规推进船舶并驾齐驱。然而，2025 年这一现象预计不会发生。

3D 打印：行业影响力迅速提高

增材制造（3D 打印），是把材料以薄层形式层层叠加，直至物体最终成型的一种制造方法。过去十年 3D 打印技术获得重大进展，改变了产品设计、成形和制造的方式。它很少受到常规制造工艺那样的设计局限，能够显著缩短制造时间。

虽然石油、天然气和海运业在整个 3D 打印市场中，所占份额仅为 5%，但预计 3D 打印技术在这些行业中的影响力将迅速增加。美国海军已经开始测试在船上使用 3D 打印技术，以评估制造所需备件和其他设备的可能性。然而，这需要有受过培训的人员上船，并且打印机能够承受有可能影响产品质量的船舶运动。一个更有前景的方法是在生产阶段使用该技术，制造使用传统技术不易制造的轻质部件或复杂部件，这可能会提高船舶的能效。另一项可能应用是在世界各地港口视情况就地生产所需备件，从而减少交付时间和降低成本。

尽管 3D 打印为未来制造技术的创新带来了许多可能性，但风险也需考虑。由于制定的规格存在多样性，鉴定和认证可能面临重大挑战。传统的鉴定方法是对一个集中式设施生产的终端产品反复测试，这一方法现在已不适用。3D 打印的分布式特征意味着产品根据制造地具有可变性，由于软件和硬件差异，或者其他原因，某地生产的产品在另一地可能完全不同。在航运业，3D 打印技术的额外或二阶效应不利的一面是，所制造产品的分布式生产可能会降低对货物运输的整体需求，这也是 3D 打印技术达到规模后，需要仔细分析的一个趋势。

显然，3D 打印技术对于航运业的潜在影响还远不止这些。3D 打印技术引起的规模经济效应减弱和满足客户需求的本地化生产趋势加强，致使部分产业门类将由全球分工变为区域分工，由全球生产变为本地生产，沿海运输替代部分远洋运输，海运运距大幅

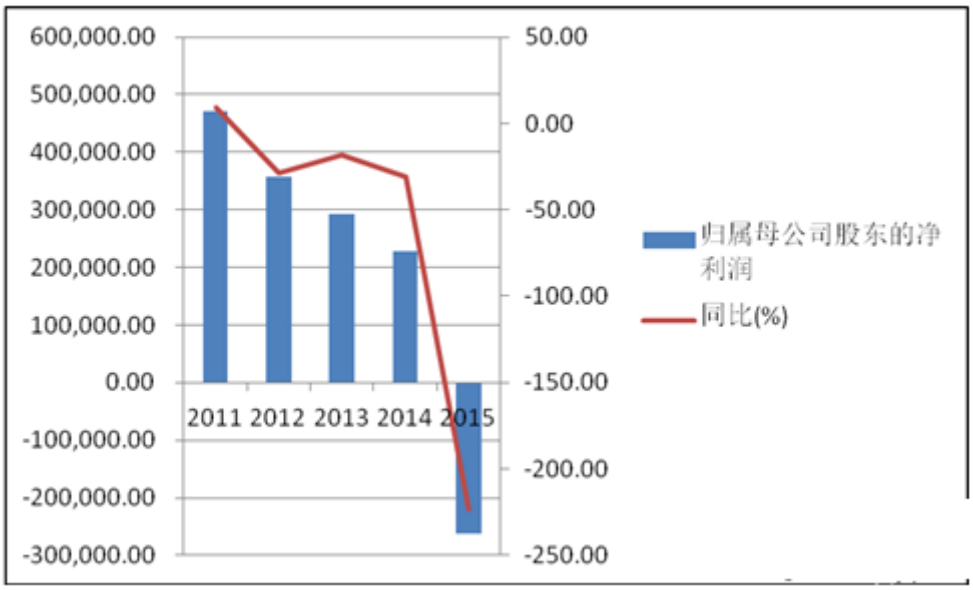
缩短。随着 3D 打印技术的兴起，许多产品的生产再也不需要那么多环节，也不需要在全球组织生产，对集装箱运输的需求将大大减弱。同时，随着 3D 打印技术对人们个性化需求的激发，与此相对应的是这部分产品的物流活动更需要快捷的运输方式，航空运输将替代不少以往的海运集装箱运输。3D 打印技术使得传统的大机器生产逐步没落，部分装备制造业走向衰落，这直接影响对钢铁的需求，进而影响对铁矿石和煤炭的需求，并对海运的大宗散货运输产生重大影响。返回

中国重工任性亏损 26 亿开始“甩包袱”

从之前连续 4 年盈利超过 20 亿元，到 2015 年巨亏 26.21 亿元，中国重工给曾经热切盼望集团资产注入从而提升公司盈利能力的投资者泼了一盆冷水。

好消息是，这家公司正在试图扭转业绩亏损的局面。

中国重工近 5 年归属母公司股东净利润情况



在 2016 年 1 月发出年度业绩预亏公告后，中国重工就开始着手扭亏事宜。公司 2 月 19 日公告称，拟向控股股东中船重工集团出售所持陕西柴油机重工有限公司（下称陕柴重工）、重庆齿轮箱有限责任公司（下称重庆齿轮箱）两家公司各 100%股权，以及青岛海西船舶柴油机科技有限公司（下称青岛海科）80%股权。

6 天之后，中国重工又发布了一则公告，出售方案中转让公司由三家减为了两家，青岛海科 80%股权的转让计划此次并不在列。中国重工解释称，青岛海科转让推迟，计划年内与大连船用柴油机有限公司（下称大连船用）一同转让至中船重工集团，两者均从事船用低速机业务。

此次转让的陕柴重工 2015 年亏损 4.33 亿元，而重庆齿轮亏损金额高达 9.95 亿元。

中国重工在 2015 年年报中披露，当年巨额亏损是由于计提了大额资产减值准备，界面新闻查看其年报发现，2015 年计提的资产减值损失高达 20.17 亿元，同比增加 266.26%。其中，计提应收账款减值准备 7.96 亿元，计提存货跌价准备 12.01 亿元。这一数据比其 1 月 22 日公告中的计提金额多出了 6.84 亿元。

如果刨除这逾 20 亿元的资产减值损失，实际上中国重工 2015 年归属母公司股东的净利润为亏损 6.04 亿元。

一般来说，坏账指无法回收的应收账款，而存货跌价指的是由于货物处于库存而导致的贬值。

此次涉及的单项金额重大并单项计提坏帐准备的应收账款均为 4-5 年及以上的账龄，也就是说中国重工尚未收回大应收账款时间已经较长，而于 2016 年初大规模作出计提坏账准备这一决定，则是前期坏账集中爆发的体现。

但是从界面新闻统计并查阅的的重大单项坏账计提的应收账款项目看，这次集中一次性计提也有一定的蹊跷。

中国重工 2015 年期末单项金额重大并单项计提坏帐准备的应收账款

应收账款（按单位）	应收账款	坏账准备	计提比例
山西宏盛能源开发投资集团有限公司	159,416,828.40	79,708,414.20	50.00%
荣成市神飞船舶制造有限公司	68,152,105.84	68,152,105.84	100.00%
新加坡泰山海运公司	66,940,675.37	60,246,607.83	90.00%
甘肃省天祝神鹰建材有限责任公司	65,491,538.40	58,942,384.56	90.00%
山西柳林凌志柳家庄煤业有限公司	65,384,374.00	32,692,187.00	50.00%
四川省洪雅雅森水泥有限责任公司	64,931,709.30	33,090,897.58	50.96%
英吉沙县雅森水泥有限责任公司	64,200,000.00	57,780,000.00	90.00%
乌恰县新森水泥有限责任公司	54,300,000.00	48,870,000.00	90.00%
山西东辉集团西坡煤业有限公司	47,018,720.00	23,509,360.00	50.00%
柳林县凌志物资有限公司	34,520,760.00	17,260,380.00	50.00%
山西煤炭运销集团下岔煤业有限公司	23,452,000.00	11,726,000.00	50.00%
黄陵县南川一号煤炭实业有限责任公司	20,856,000.00	16,684,800.00	80.00%
铜川永红煤业有限责任公司	20,012,000.00	16,009,600.00	80.00%
陕西澄合合阳煤炭开发有限公司	17,804,200.00	8,902,100.00	50.00%
山西煤炭运销集团七一煤业有限公司	17,449,600.00	8,724,800.00	50.00%
山西煤炭运销集团装备租赁有限责任公司	17,124,694.00	8,562,347.00	50.00%
山西隆森物资有限公司	17,010,000.00	8,505,000.00	50.00%
山西怀仁南窑冒通砂石煤业有限公司	16,643,761.00	8,321,880.50	50.00%
十堰市腾鹏建筑工	13,451,200.00	10,760,960.00	

以能够查到的公开数据——荣成市神飞船舶制造有限公司为例，早在 2014 年 6 月 12 日，荣成市人民法院便根据荣成市神飞船舶制造有限公司的申请，裁定受理荣成市神飞船舶制造有限公司破产清算一案。一般而言，企业走到破产清算这一步，其应收账款成为坏账的可能性就很大了，但中国重工当时并未计提坏账准备。

而涉及坏账的两家子公司重齿公司和平阳重工的计提原因，分别为“近年来，由于水泥市场产能过剩、价格低迷，重齿公司所开展的水泥生产线及粉磨站项目部分业主生产经营困难，现金流量严重不足，资金链断裂”以及“近年来，平阳重工煤炭液压支架业务受下游煤炭行业产能严重过剩、煤炭价格持续大幅下滑等方面的影响，下游煤炭企业生产经营困难，部分企业处于持续停产状态甚至出现关停，合同履约能力恶化，平阳重工应收款项回收困难”。

“近年来”这一说法含混不清，如果说之前就存在问题，为何不在当时计提应收账款坏账，而集中到 2015 年计提，同样值得投资者注意。

至于 12.01 亿元的存货跌价准备，虽然中国重工在年报中做出了一定的说明，但整体上与大多数上市公司一样，未披露计算计提的详细依据，简单地用一句“存货可变现净值低于账面价值部分应予以计提存货跌价准备”似乎并不能令投资者满意。

不考虑上述资产减值准备计提的因素，2015 年中国重工出现较大亏损的核心原因还是造船业景气度下降。

航运市场运力和造船产能过剩导致了新船成交量减少，新船价格偏低，2012-2014 年期间承接的订单价格较低，新增折旧以及人力成本的上升更是使得公司的造船业务雪上加霜，压缩了公司整体的盈利空间。通过“船舶制造及修理改装”以及“舰船装备”两个业务板块的毛利率变化情况便可知一二（两项业务近 5 年合计占营收比例均超过 64%）。

近 5 年中国重工主要营收板块占比及毛利率变化情况

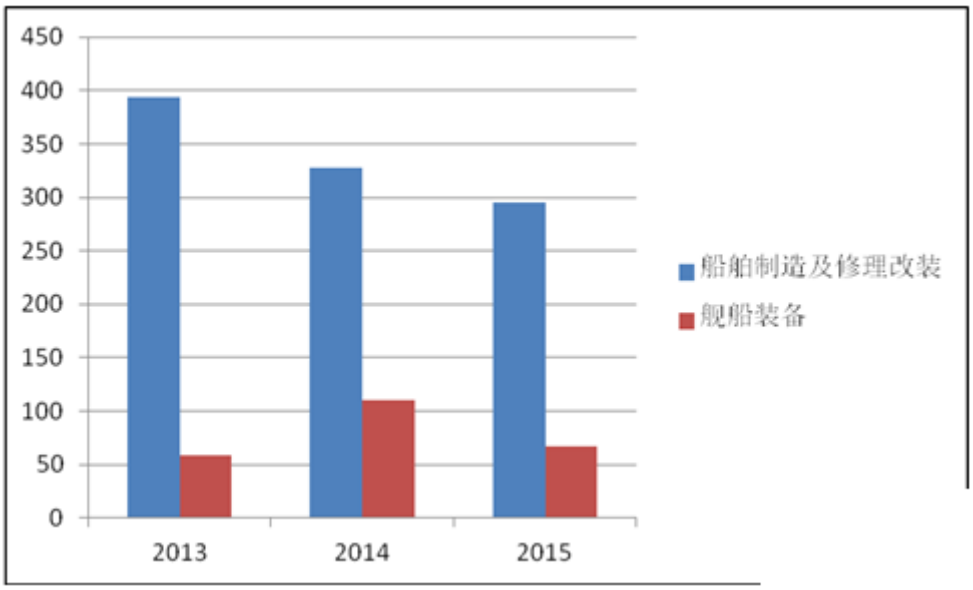
	2015年新增订单	新增订单同比增幅	2015年末手持订单	手持订单同比增幅
军工军贸与海洋经济产业	354.04	53.56%	1054.8	25.60%
船舶制造及修理改装	178.29	16.62%	295.57	-9.92%
舰船装备	104.72	-38.17%	67.25	-38.84%
能源交通装备及科技产业	152.25	-27.39%	67.14	-26.92%

如果说 2011-2014 年两项主要业务板块的毛利率变化情况还算平稳的话，那么 2015 年“船舶制造及修理改装”以及“舰船装备”分别大幅下降 6.22 个百分点以及 5.01 个百分点就成为拖累上市公司业绩的“罪魁祸首”。而且新增订单和年末手持订单情况也能从侧面说明造船行业的持续低迷。

中国重工 2015 年订单情况

虽然船舶制造及修理改装业务新增订单同比仍有 16.62%的增长，但扣除年内交付订单后，年末手持订单同比下降近 10%；而舰船装备无论是新增订单还是年末手持订单均下降逾 38%，而且占营收近 50%的“船舶制造及修理改装”业务 2015 年末手持订单数处于近 3 年年末的最低值。

中国重工近 3 年年末主要业务板块年末手持订单数



中国重工转让陕柴重工和重庆齿轮箱两家公司的股权这一事件，根据界面新闻查看，通过此次转让，中国重工能够实现剥离亏损资产的目的。根据年报披露，陕柴重工 2015 年实现营业收入 7.70 亿元，归属于母公司股东的净利润-4.33 亿元；重庆齿轮箱 2015 年实现营业收入 25.99 亿元，归属于母公司股东的净利润-9.95 亿元。

除此之外，中国重工后续计划转让的青岛海科以及大连船用在 2015 年也发生了较大的亏损，其中，青岛海科 2015 年实现营业收入 3.12 亿元，归属母公司股东的净利润-1.14 亿元；而大连船用 2015 年实现营业收入 18.35 亿元，归属母公司股东的净利润-4.66 亿元。

对于中国重工来说，如果能够顺利将占整个营业收入 9.40%的亏损资产（2015 年归属于母公司股东的净利润为-20.08 亿元）转让给控股股东，再加上 2015 年末计提的大额资产减值必将能够使其在 2016 年“轻装上阵”，只不过通过这种集中突然性“洗大澡”的方式来“甩包袱”难免会给投资者的投资判断带来一定程度的影响。返回

一季度港口运营形势出现好转 经济企稳态势明显

今年一季度港口运营形势出现好转，主要大宗原材料价格逐渐从之前的普跌转为分化的格局，工业原材料价格显示出企稳迹象。专家表示，从近期大宗商品的价格信号看，

市场对工业制造的信心有所修复，各大港口吞吐量也在回升，企业补库存的需求强烈，经济企稳向好态势明显。

数据 一季度港口吞吐量呈增长态势

去年因国内产能过剩、航运业低迷，港口业亦经营困难。青岛港国际货运物流公司相关负责人告诉记者，在严峻的经济形势下，去年国内各主要港口的经营情况都不太乐观。以最能反映外贸情况的集装箱重箱为例，2015年青岛港的重箱吞吐量增幅只有3.6%，相比前几年两位数增长低了很多。

与青岛港相似，2015年上海港集装箱吞吐量为3653.7万标箱，仅增长3.5%，低于2013年和2014年3.8%和4.5%的增速；厦门港货物吞吐量和集装箱吞吐量增幅居于全国前列，但增速分别只有5.9%和6.7%；宁波港和深圳港的集装箱吞吐量出现不同程度的下降。

今年以来，煤炭、金属矿石等大宗物资国际价格处于低位，国内钢厂和贸易商加大进口采购，港口业经营形势出现好转，各地港口捷报频传。交通部日前披露的数据显示，一季度，规模以上港口完成货物吞吐量27.6亿吨，同比增长1.7%，增速较上年四季度回升了2.4个百分点。其中，内贸货物吞吐量增速由上年四季度下降1.8%转为增长1.5%；外贸货物吞吐量增长1.9%，较上年四季度回升了0.2个百分点。完成集装箱吞吐量5000万标箱，增长1.9%，增速较上年四季度放缓0.9个百分点。

据了解，今年一季度，青岛港共靠泊8000TEU以上大船227艘次，8艘大船在港单航次装卸量超过1万TEU，最高单船单航次装卸量13853TEU，国际中转箱同比增长31%。青岛港集装箱吞吐量442.84万TEU，同比增长4.8%。至此，在集装箱吞吐量竞争中，青岛港全球排名超越香港，升至第五。

广东省湛江市也实现港口生产开门红，港口货物、旅客、滚装汽车、重点物资等多项吞吐量指标创历史新高。其中，港口货物吞吐量完成7193万吨，同比增加1100万吨，增长18%；旅客吞吐量完成487万人，同比增加33.7万人，增长7.4%；滚装汽车吞吐量完成88.9万辆，同比增加10.6万辆，增长13.5%；重点物资吞吐量完成2378万吨，同比增加468万吨，增长24.5%。

走势 大宗商品市场供需现好转迹象

受到去库存、通胀预期及需求回暖等众多因素的影响，中国大宗商品市场近一段时间热度明显增加。今年前4月，从贵金属、黑色系到农产品，整个大宗商品市场都经历了一波上涨。就在一周前的4月21日，大宗商品上演疯狂涨停潮，PTA、菜粕、豆粕、豆一、玉米、PVC、鸡蛋、淀粉、铁矿、燃油、沥青11个品种主力合约封死涨停。

专家表示，从近期大宗商品的价格信号看，市场对工业制造经济的信心有所修复，但能否持续有待于旺季尤其是上半年实体消费状况的验证。云南铜业期货部主任张剑辉说，大宗商品市场从之前的普跌，转为目前的市场分化的情况，从一个侧面表明市场信心有所修复，尤其是在海外金融市场动荡的背景下，市场对国内的季节性需求充满期待，但后期实体的需求情况，仍有待进一步的验证观察。

值得一提的是，在供需基本面方面，大宗商品的供应和需求都出现好转的预期及迹象。以金属市场的“龙头”品种——铜为例，江铜集团期货部总经理胡剑斌说，铜的消费也即将进入消费旺季，由于国内市场的铜消费集中于电力、家电等领域，春节后国家电网的投资，以及下游包括空调等厂商在夏季来临前备货生产入市采购，3月到6月份的实体消费决定全年铜市的“基本盘”，市场对今年旺季的消费预期向好。

市场人士分析称，经过前期的下跌，矿山减产及推迟新矿山生产的现象开始显现，国际矿商补偿给国内企业的铜冶炼加工费回落，表明2016年铜精矿的过剩幅度会缩减，铁矿石市场亦如此，部分矿山减产，使市场预期今年铁矿石的供应量难以出现大幅增长。而在需求上，作为全球主要的大宗商品消费国，中国1月经济数据使海外市场预期中国需求不会大幅放缓，尤其是1月新增2.51万亿元的天量信贷，使市场对未来基础设施

的投资预期迅速升温

前瞻 业内对二季度经济持积极态度

面对经济下行压力，港口行业积极开拓货源、创新业务。比如，厦门港不断推动泊位资源、理货业务、物流业务等资源整合实现降本增效，推进支线港口建设和内陆网点布局培育业务增量，实施“腹地战略”并取得积极进展。

内陆腹地的重庆果园港发挥铁水联运优势，2015 年经水运转铁路向西北地区发运的汽车运输专列达到 274 列，目前每天稳定在 3 列;在去年 7 月开通“渝蓉”铁水联运集装箱班列后，又吸引了贵阳、攀枝花、西昌、德阳等地的集装箱经铁路到果园港中转水路，目前每天抵达班列稳定在 2 至 3 列。

上海国际航运研究中心的最新报告显示，今年一季度全国港口企业景气指数和信心指数均不高，港口企业景气指数为 79.04，港口企业信心指数为 87.14，处在不景气区间。业内人士表示，随着吞吐量的增长，预计今年港口行业形势相比去年有所好转，港口企业景气指数和信心指数也会有回升。

一些业界专家认为，期货市场运行基本反映了当前市场的真实预期。“考虑到商品期货价格对宏观经济的领先性。”北京大商所期货与期权研究中心高级研究员谢亚判断，后期如果没有出现比当前更差的状况，预示最早二季度国内制造业乃至整个宏观经济可能会企稳。

招商证券分析师谢亚轩则认为，全球大宗商品价格的反弹如果持续，对进口同比有向上拉动，但由于中国对商品以进口为主，价格反弹可能带来贸易顺差收窄。此外，大宗商品反弹会带动生产者价格指数(PPI)与消费者价格指数(CPI)之差收窄，预计二季度 PPI 负增长将持续收敛，且幅度要大于 CPI 上升的幅度。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