

时事经济与航运

中国海洋运输情报网主办

2016 年 11 月 21 日 (第 1630 期)

✦ 马科伦：全球化才能促进全球繁荣发展	1
✦ 产能过剩和成本上升重压我国实体经济	3
✦ 徐凯：航运界大整合时代已经来临	4
✦ 航运：集散“洗牌” 油运趋软	8
✦ 从集装箱运输看中国港口 30 年	10
✦ 港口挑战“新平庸”经济	13

马科伦：全球化才能促进全球繁荣发展

今年以来，中国和加拿大之间的高层互动和经贸往来越来越密切。2016 年 9 月，中国国务院总理李克强正式访问加拿大，与加拿大总理特鲁多举行会谈，共同启动两国总理年度对话机制。双方同意采取进一步行动开创中加战略伙伴关系发展新局面。时隔两个月，为了促进中国与加拿大之间的双边贸易和投资，中国外汇交易中心宣布，自 11 月 14 日起，银行间外汇市场完善人民币对加拿大元的交易方式，发展人民币对加拿大元直接交易。

加拿大中央银行原常务副行长、多伦多大学罗特曼管理学院院长马科伦在 20 国集团及金融稳定合作中发挥领导作用，曾担任加拿大联邦政府财政部次长。他与中国政府官员接触多年，最近应国务院发展研究中心基础课题组的邀请来到北京作学术交流，其间与国务院发展研究中心副主任王一鸣、国务院发展研究中心研究员魏加宁等专家交流，中国人民银行国际司的人员也参加了讨论。在此期间，马科伦接受了中国经济时报记者的独家专访。“无论从金融稳定的角度，从自由贸易的角度，还是从气候、环境、安全角度来说，考虑问题都要具有全球视野，在全球视野的思维方式下才能够进一步促进全球繁荣发展，才能进一步促进加中两国的发展，强化加中两国的关系。”马科伦表示。

1 全球贸易有利于全球各国发展

中国与加拿大已经建交 46 年，为了给两国创造更多经济和社会利益，促进亚太地区乃至世界的和平、稳定与繁荣，中国总理与加拿大总理今年 9 月曾在渥太华会面。两国领导人重申支持尽早启动中加经济财金战略对话，这一对话将在副总理级别上进行。并宣布到 2025 年实现双边贸易额在 2015 年基础上翻一番，实现双向人员往来在 2015 年基础上翻一番。对于推动两国经贸和人员往来，启动中加经济财金战略对话作何评价？

今年加拿大总理特鲁多到中国出席 G20 杭州峰会，之后李克强总理也访问加拿大，并进行了深度交流，这对中加两国是一个很好的开端，使得加拿大和中国之间走得更近。

中国是加拿大重要的贸易伙伴，也有加拿大投资进入中国，这对于两国是互惠的关系，希望未来会有更强有力、更广泛的合作。启动中加两国财金战略对话将是一个好的开端，我觉得接下来可以进一步发展，开启中加两国自由贸易谈判，这将给全球一个非常强烈的信号——中加两国赞成自由贸易，全球贸易有利于全球各国发展。

加拿大和美国毗邻，加拿大的大部分自由贸易都和美国进行，加拿大也希望贸易伙伴和贸易对象更加多元化。中国作为世界第二大经济体，如果与加拿大加深贸易关系，这对于加拿大来说也是非常重要的。全球商业是国际化的，地球是国际化的，所谓国际化就是要开发新的市场，要了解当地的市场，要了解客户。如果将来能看到中加两国签署自由贸易协议，加拿大作为 7 国集团第一个和中国签署自贸协议的国家，这将是非常好也是非常重要的开端。中国在全球协调扮演重要角色

自 2008 年发生全球金融危机以来，全球金融市场的波动加剧，最近几年尤其频繁。G20 杭州峰会也提出要加强全球金融治理。但发达国家、发展中国家、新兴经济体之间缺乏政策协调机制，应当如何加强沟通来降低全球经济和金融风险？

全球金融治理包括货币政策、金融稳定和全球资本流动等几个方面。货币政策基本上是央行的工具，用来解决国内就业和价格稳定问题。在全球经济一体化的背景下，一个国家的货币政策肯定会有溢出效应。所以有些国家在制定货币政策或财政政策的过程中，不仅要考虑外部其他国家的政策对本国的溢出影响，也要考虑自身政策对其他国家产生的影响。

全世界存在一些全球机构用来协调各个央行行长之间的货币政策，比如巴塞尔国际清算银行定期举行央行行长会议，探讨各自货币政策之间有什么溢出和相互影响的效果。有些大国货币政策确实会有所转变，这种转变过程没有跟其他国家沟通或协调好，确实对全球金融市场和稳定会产生一些影响。各国央行在完成自己的职责过程中，要尽量减少货币政策所带来的不确定性，尽量减少货币政策给金融市场带来的波动性。

全球化贸易导致了全球化银行业务，现在银行业务是全球的资金，这种情况下对全球大银行之间要有最低监管标准。事实上，全球金融监管做了很多工作，全球资本金标准有所提高，全球金融机构杠杆率限制有所加强，提高了金融机构特别是全球金融机构流动性的要求。当今世界有四大国际机构：金融稳定委员会（FSB）确保金融系统的稳定；巴塞尔委员会（BCBS）针对银行业的监管；国际货币基金组织（IMF）主要是全球监督；世界银行关注全世界的发展。这都是很好的平台，为全国金融监管的协同提供机会。

希望加中两国要积极参与全球治理，在推进贸易自由化的进程中，更要加强全球平台的作用。中国今后在国际舞台上会扮演更重要的角色，很高兴看到加拿大有意愿成为亚投行的成员，这是很好地促进全球范围内合作的措施。中国现在是第二大经济体，将来会成为全球最大的经济体，中国在区域发挥重要的协调作用，期待中国在不久的将来，在全球范围内扮演更重要的协调促进角色。

2 加中两国可创新基础设施融资方式

中国的“一带一路”倡议得到很多国家的响应，亚投行、丝路基金的设立都是为了促进各国之间的互联互通。加拿大如果成为亚投行的参与者，在创新融资方式、吸引国际人才等方面，中国和加拿大能有哪些合作？

中国“一带一路”倡议是长期的，基础设施投资都是长期的项目，通常要持续 25 年到 35 年。加中两国融资创新方面的合作，我有这样的想法，加拿大有养老基金，比如全球范围内的养老基金、安省教师的养老基金。这些养老基金的特点是资金量都很大，有投资长期基础建设的经验和历史。如果加中两国通过某种方式，把加拿大养老基金的资金吸引到“一带一路”倡议的基础建设过程当中，能带来以下好处：可以把以前养老基金在基础建设投资的经验带过来，还能把经验和人才带过来，势必也会把基础建设过程中市场专业性和纪律性都带过来，这样能更好确保亚投行和其他投资、资金、项目的有效性。

只有生产效率提高才能为整个长期项目带来价值、创造价值。基础建设不光要考虑今天的基础建设架构，还要放眼未来。创新可以从两方面来考虑，让新的公司和新的产业慢慢成长，让现有的公司自己有变革转型。关于交通基础建设，在考虑的时候要有开

放性的思维方式，要有创造力的解决方案。举个例子，在铺设管道的时候可以引入智能技术，放一些传感器在里面，可以时时监测基础建设管道里面的情况，这些方案都可以大力提倡和实施。

3 中国金融体系要应对更多新挑战

人民币现在已经纳入 IMF 特别提款权的篮子，这是人民币国际化的里程碑事件。中国外汇交易中心已宣布发展人民币对加拿大元直接交易。未来如何推进人民币国际化的步伐？

北美第一个人民币结算中心是在加拿大的多伦多。在人民币国际化进程中，英国发行人民币熊猫债是很好的例子。金融基础设施结算清算技术和管道最终是要服务于实体经济，更多地促进和人民币相关贸易和人民币相关的投资在全球发生。人民币现在加入 IMF 特别提款权的篮子是重要的一步，也是为人民币国际需求开创的平台，是对中国政府及中国货币在国际市场上的认可。

最近人民币在不断加快国际化进程的步伐，不光是人民币币种本身，中国的银行业在国际化进程中也有很大的进展，中国金融市场、金融体系取得了长足的进步。国际化的发展需要不仅能促进全球经济发展，也能促进中国经济发展。既然有新的发展，必然会带来新的和潜在风险。人民币变成国际货币以后，势必对其他国家政策和市场产生一定的溢出效应，这种情况下对风险管理就提出新的挑战。中国政府金融体系需要培养相关的人才和风控体系，更好地管理新的货币、新的国际市场，应对这些关系带来的新挑战。

4 希望未来社会更包容和多元化

全球金融市场都在关注美联储的动向，未来全球经济形势会怎样？你有哪些期许？

全球范围内有全球化开倒车的现象。我们应该看到，全球化带来了很大的益处，特别是中国加入全球化进程后给中国经济增长带来了很多好处。全球化也让 10 亿人脱离了贫困。展望未来，在全球化和技术变革过程中，带来了欣欣向荣和增长成果，这些增长成果要在各国之间有所分享，各个阶层的人们也要有所分享。

反对全球化是一个错误，也不应该反对技术进步，如果出现这种情况，对全球经济增长和发展会造成伤害，也会对各国人民带来伤害。希望未来的全球社会更加包容、更加多元化。加拿大作为一个国家，是面向全世界包容化的。如果共同努力，中国和加拿大以后能做更多的事情，能够实现更开放的社会，成为更包容的国家。[返回](#)

产能过剩和成本上升重压我国实体经济

“产能过剩和成本上升，已经成为当前压在我国实体经济身上最为突出的重负，是当前制约中国经济持续健康发展的关键问题。”中国企业家调查系统课题组负责人如是说。

支撑上述观点的数据，来自中国企业家调查系统课题组进行的第 24 次年度跟踪调查。此次调查于今年 8 月至 10 月间组织实施，以企业法人代表为主的企业家群体为调查对象，参考我国经济结构，按行业进行分层随机抽样，回收了 1960 份有效问卷。在此基础上形成的《2016·中国企业经营问卷跟踪调查报告》已于近日公布。

1 产能过剩依然严重

“产能过剩现象依然十分严重。”中国企业家调查系统课题组负责人表示，去产能虽然已经取得了一定成效，但多年来积累下来的过剩产能要想清理到位绝非一日之功。更何况当前产品价格的反弹，又使得部分过剩产能行业的落后企业死灰复燃，削弱了前期去产能的效果。

此次调查结果显示，认为本行业产能过剩“非常严重”的企业家占 13.1%， “比较严重”的占 58.1%，认为“基本不存在”的占 28.8%。从国际通行的反映产能利用情况的指标设备利用率看，调查结果显示，认为 2016 年设备利用率在“75% 及以下”

的企业家占 58%， “75%—90%” 的占 28.2%， “90%以上” 的占 13.8%， 企业总体平均设备利用率为 68%， 其中制造业企业的平均设备利用率为 67.5%， 与 2015 年的调查结果大体相当。

在 2017 年企业设备利用率的预计方面， 调查结果显示， 预计 2017 年设备利用率在 “75%及以下” 的企业家占 53.1%， “75%—90%” 的占 30.5%， “90%以上” 的占 16.4%， 预计 2017 年企业总体平均设备利用率为 70.8%， 其中制造业企业预计为 70%， 与 2015 年的调查结果大体相当。

受到产能过剩影响， 企业面临的市场竞争压力也明显加大。 调查结果显示， 与去年同期相比， 认为今年以来市场竞争压力 “明显增加” 的企业家占 37.4%， “有所增加” 的占 45.7%， 二者之和比 2015 年提高了 1.2 个百分点。 这表明， 与去年相比今年以来企业面临的市场竞争压力进一步加大。

“产能过剩存在明显的行业差异。 在部分行业产能过剩问题突出的同时， 也有一些行业特别是现代服务业存在良好的发展空间， 这为推进产业结构升级和经济转型创造了良好的条件。” 中国企业家调查系统课题组负责人说。

从不同行业看， 纺织、 造纸、 非金属制品、 钢铁、 通用设备等行业产能过剩问题突出， 产能过剩 “比较严重” 或 “非常严重” 的企业超过八成； 农林牧渔业、 电力热力燃气及水的生产和供应业、 信息传输软件和信息技术服务业、 租赁和商务服务业则相对较好， 超过四成的企业家认为 “基本不存在” 产能过剩。

无论是订单、 销售表现还是价格、 盈利情况， 无论是目前的状况还是未来的预期， 本次调查显示， 产能过剩行业的困难和压力， 都远远大于现代服务业和高端装备制造业等新兴产业。

2 成本上升已成企业发展首要困难

报告认为， 近年来成本上升（包括 “人工成本上升” 和 “社保、 税费负担过重” ） 一直是我国企业发展面临的最主要困难。

关于 “当前企业经营发展中遇到的最主要困难”， 调查结果显示， 企业家选择比重最高的八项依次是： “人工成本上升” （68.4%）、 “社保、 税费负担过重” （50.2%）、 “企业利润率太低” （43.4%）、 “整个行业产能过剩” （38.2%）、 “资金紧张” （35.1%）、 “缺乏人才” （33.2%）、 “国内需求不足” （24%） 和 “未来影响企业发展的不确定因素太多” （22%） 。

在企业各项成本当中， 人工成本上升最为突出。 调查结果显示， 认为目前企业人工成本比去年同期 “增加” 的企业家占 81.3%， “基本未变” 的占 15%， “减少” 的占 3.7%， 认为 “增加” 的比 “减少” 的多 77.6 个百分点， 与 2015 年的调查结果大致相当。 其中， 东部地区企业和小型企业人工成本上升幅度相对较大。

在企业税收和非税费用负担方面， 调查结果显示， 与去年相比， 认为税收负担 “基本未变” 的企业家占 54.4%， “有所增加” 或 “明显增加” 的占 22.5%， 这表明与去年同期相比今年以来税收负担未见减少； 认为今年以来非税费用 “基本未变” 的企业家占 54.4%， “有所增加” 或 “明显增加” 的占 24%， 比 “有所减少” 或 “明显减少” 的多 2.4 个百分点， 这表明与去年同期相比非税费用有所增加。

企业的原材料和环保成本也有所上升。 调查结果显示， 企业家认为目前物料采购价格 “上升” 的比 “下降” 的多 18.6 个百分点， 为近 5 年来的最高值； 认为今年企业环保支出比去年同期 “明显增加” 或 “有所增加” 的占 62.8%， “明显减少” 或 “有所减少” 的仅占 2.3%。[返回](#)

徐凯： 航运界大整合时代已经来临

2016 年， 全球航运市场整体态势持续低迷， 全球航运业运力过剩以及市场竞争性加剧也让更多全球航运公司陷入危机。 随着韩国第一大、 全球第七大航运公司韩进海运宣

布破产，更使得航运界陷入了一片恐慌。对此，航运界各方人士纷纷开始静下来反思，究竟是什么因素导致航运业始终沉入谷底且久久不能复苏？现有的航运体系、航运意识能否适应当前经济的发展？是否需要构建新的航运体系和规则来与之相匹配？

1 长期衰颓背后的反思

近年来，BDI 持续走低，国际贸易衰颓，航运业普遍面临巨亏。2015 年以来，国内外多家船运公司宣布破产重组，航运企业更是哀声一片。然而，反观 07、08 年之后的其他行业并没有出现像航运业一样如此大的拐点，也就是说航运业的形势恶劣于其他行业。当整个社会的 GDP 在增长，运输量在增长，物流业在增速时，航运业却持续走低，运价上不去，很显然就不能简单地概括为单纯的供需关系问题了。

在采访的过程中了解到，业内专家大都认为前些年航运界盛行的造大船，现在看来已经开始显现出弊端。大连海事大学教授刘斌表示，从 2009 年开始，航运界的龙头企业马士基就开始造大船，集装箱船从 1 万 TEU 到 1.2 万 TEU，再到 1.5 万，1.8 万，2 万 TEU，在马士基的带领下，其他的航运公司开始跟风，都争先恐后地开始建造大船，而且越来越大，没有最大只有更大。截至目前，从现实情况来看，大船可以说基本已经“破产”了。宣告大船破产的一个重要特征就是最近马士基宣布他们又回到了 3400teu 的小型集装箱船，开始重视支线小船。在此之前，马士基先后把停靠大船的大连、天津港口的网点都撤掉，因为实在亏不起了。那么，大船为什么破产？刘斌认为，大船可以说“死”于边际成本。根据经济学上的边际成本来计算，最大的船应该是不超过 1.2 万 TEU。超过了一定的边际，受大船集载、燃油、集卡、港口等一系列因素的影响，船舶就很容易亏损。

除了建造大船，货主和其他金融机构开始涉足航运领域，做起了船东，这一点也值得反思。上海国际航运研究中心信息化研究室主任徐凯谈到，一些大的货主和金融机构认为航运的低谷已经来临，抄底的时机已到，纷纷进入到运输领域，做起了船东。比如大的矿商企业、能源公司、融资租赁公司等，这些很多原本并不从事航运业的企业“跨界”挑战一方面加速了船舶的过剩，另一方面也给了航运界一个警示，那就是航运这个领域的门槛是不是已经太低了。如果这个领域做得不够专业，门槛很低，任何人只要有钱就可以进入这个行业的话，这个领域显然就不能形成它的核心价值。从这个角度来看，整个航运市场，特别是我国的航运市场在标准化、服务质量、效率等各个方面都存在短板。这使得承运人习惯了低效、利润不可控的生存状态，对搅局者和外界压缺乏应对的能力和手段。因此，从承运人的角度来讲，如何提升自己的专业化水平，形成自己的核心价值和竞争力是值得我们去反思的。

疯狂造船、恶性竞争背后的反思。徐凯主任谈到，前几年的疯狂造船是大家对市场份额的过度竞争所致。我们可以看到，07、08 年以后国内外不论国企、民企都在纷纷造船，而且船舶越造越大。从这个角度来看，大家在那个时候基于对市场的判断，都认为只要建造足够多的船投放市场可以揽到有足够多的货，从而可以在市场中攫取更大的份额。如果不造，可能会丢失很多市场份额。大家都希望在自身条件较好的情况下攫取更多的市场份额，保证自己的市场占有率的最大化，从而实现利润最大化，但恶性竞争反而削弱了整个行业的利润。这是当时大家的一个核心思想。对此，刘斌补充道，运费之所以上不去，跟各大公司拼命造船有很大关系，船多货少，运费自然低，还有一部分原因就各个航运公司都想尽可能多的扩大市场占有率，不遗余力地展开价格战，甚至陷入了一种恶性竞争的状况。然而，不论是疯狂造船还是船企间的竞价战，说到底都是量化宽松政策惹的祸。近年来，随着经济水平上升，各国造船能力显著增强，促进了造船产业发展。自 2008 年国际金融危机以来，一些国家纷纷采用量化宽松的货币政策刺激经济发展，增加发行货币量，加大对造船业投资力度，从而增加了积压闲置船舶及运力，同时也为航运公司之间恶性竞争提供了土壤。

由此可见，航运业长期在低谷徘徊可以概括为航运业各方关系的不和谐所致。交通部水运科学研究所的研究员谢燮所说，这种不和谐体现在航运业与政府的关系不和谐，与上下游产业之间的关系不和谐，与船厂、货主、乃至金融企业等各方关系不和谐。

2 构建和谐共赢的生态圈

航运业与外部以及内部的关系出现了不和谐，才导致航运市场在如此长的时间内始终得不到起色。那么，重新构建新型的适合当前经济发展的和谐新生态是我们需要解决的问题。然而，现阶段我们究竟需要一个什么样的新生态？笼统地来说我们应该构建一种和谐共赢、互利互惠的新生态，毫无疑问，这是大方向。但说到具体的方面，新生态的构建需要正视航运界当前出现的新问题。

首先就是航运界大整合时代已经来临。徐凯主任表示，当前，围绕着整个航运业服务的对象，很多业务会被整合掉。也就是我们今天所讲的跨界。打个比方，做运输的，做代理和报关的，做金融服务保险的，由于服务的对象都是货主或者贸易公司，那么他们就很有可能会被整合到一个平台上打包完成，而不会再由三家或四家公司去完成。就像在淘宝上买东西我们不需要考虑这个东西还要由谁来承运一样的道理。我们发现，最终这些整合都是围绕着行业服务对象的需求进行的，那么这种整合必然会导致一部分行业的消失。但这种消失并不是真正意义上的消失，这方面的需求肯定还在，只是被整合进不同的平台上了。各要素之间的关系还是围绕服务对象。比如说法律、验船、修船、保险都是围绕船舶进行的，那么即使这几个要素原来存在业务领域上的差异，只要他们共同服务于船，最后就可能被整合到一起。就会打破原来我们对所谓边界的认识。除此以外，这种整合还体现在大的航运公司把同类板块进行整合，扩大竞争力。中远中海的成功合并就是一个例子。此外，日本最大的三家船运公司日本邮船(NYK)、商船三井(MOL)和川崎汽船(Kline)宣布合并常规集装箱业务，合并后的业务将占有7%的全球市场份额，位居行业第六。这是航运业正在面临以及未来发展的一个趋势。

航运业迈进互联网+时代，从某种程度来说，航运界实现大整合是建立在互联网的基础之上。互联网有一个很重要的作用就是从某种程度上要把这些简单机械重复的事情让原来人来做的改成让网络去做。这样做的后果就是单个人的价值会得到提升。但是这个行业必然会导致一些人被淘汰出局。互联网应该不仅仅为海运贸易带来运营的便捷、效率的提升和成本的降低，更有望在深层次上改变底层商业逻辑，即通过航运上下游的连通而实现各个单元的整合，从而创造出无数新的商业模式。而航运业现在正在迈进这一崭新的时代。徐凯认为，未来的赢家不外乎三类，即“连横型”第三方平台将通过利用规模庞大的货代企业，实现合作共赢；“合纵型”重资产平台将会胜出，如大型船公司或国有口岸平台依靠成功的资源整合和资本运作，通过对航运关键资源的掌控为客户提供更全面更具有个性化的服务；一些差异化发展的轻资产平台也有望胜出，因为除了订舱、租船这一类货运业务外，船舶交易、物料供应、港口物流、船舶修造、燃油补给、船员管理、电子票务等多个领域均有良好的发展前景。可以确认的是，谁能真正实现货主、平台、船东的三方共赢，谁就拥有航运真正的未来。

航运业身处大变革时代，思想意识也应该随之变化。竞争、诚信意识的重建。就当前供需的情况来看，市场上是供大于求，需求的增长远远小于需求的供给，如果航运界要打造一个均衡，价格恢复到理性就需要一部分运力退出市场。运力的退出市场是全方位的，并不是一个国家一个地区或者一个公司的事情，而且整个航运界需要达成的一个共识，但是要达成这个共识并非易事，是各方的博弈，在这个竞争的过程中大家都想看到你先退我不退，你倒下我站起来，如果想要达到这种共识，最有效的手段还是要通过竞争，良性竞争。任何一个行业重新洗牌，当其中有几家很大的公司破产或者兼并合并以后，如果大家还把市场份额放在第一位而不是把利润放在第一位的话，那么就很难走出困境。经过这么长一段时间，大家都应该意识到，攫取市场分额已经不是最主要的目

的。在航运业经历了近 7 年的萧条、低迷，很多企业合并了，有些企业破产了，资源得到有效的整合之后，航运界各方应该意识到良性竞争、诚信意识的重要性。

信心的重建。韩国第一大航运公司韩进宣告破产，业内有一种说法叫做，韩进事件从一件破产保护事件变成了踩踏事件，而导火线可能是因为信息传递出来以后整个市场对这件事情的预期很恶劣，所有的债券人都担心韩进会破产，于是他们会采取一些过激性的措施，可以说正是因为信心的缺失加速了韩进的破产。徐凯表示，通过韩进事件，我们可以看出建立信心十分重要。尤其是在当下这个时期，坏的信息很容易被放大很多倍。所以航运业应该建立起信心，因为即使再多的航运公司破产，但是这些船舶仍然存在，运力还是存在，运输并不仅仅是供大于求导致的下跌。根据上海国际航运研究中心近期发布的第三季度中国航运景气指数显示，现在整个行业有一个初步的回暖迹象，所以整个航运市场大家都应该重建信心。

除此以外，刘斌认为，各国政府应该要简政放权，减少干预，靠市场自身来解决问题，各国政府更多的是要提供一个让航运业达到一种合理竞争、适合航运业发展的生态环境。

3 中国：扭转局面的弄潮儿

中国可以说在世界航运浪潮低谷中所显现的矛盾最突出，受到的冲击面大，再加上中国现阶段正处在供给侧改革、产业转型、产业+互联网各个方面大转型时期，毫无疑问，底子最薄的中国在扭转局面的压力最大，但机遇也最大，未来转变的可能性也最大。

中国的航运业当前也面临一系列问题。有些问题是原生性的，比如说航运业固有的周期性，还有一些问题是由外部因素引起的。人口红利的消失是影响非常大的一个原因。徐凯表示，在中国，过去很多行业不是很重视规范化、标准化和信息化，很大一部分原因就是人力成本不高，很多问题都是通过人力堆砌去解决的。然而，当市场行情不好，利润微薄，劳动力成本又上升的情况，过去我们赖以生存的劳动力密集的方式已经没法有效地解决问题，这是一个比较核心的问题。另一方面就是长期以来我国在进出口贸易中都处在一个劣势的地位，体现在我国的出口贸易都是以 FOB 离岸价为结算，而进口贸易是以 CIF 为主，这可能与我们的产业结构有关系，我们出口的商品往往更多的是一些初级原材料，但我们进口的可能是附加值比较高的商品，但是也充分反映除了我们承运的话语权尚未掌握在自己的手里，进而导致我们买什么东西什么东西贵，我们卖什么东西什么东西便宜。而且不管是买还是卖我们都决定不了这个货由谁来运。这是我们长期以来在贸易端处于的一种窘境所致。这两个因素是我们当前航运界需要克服的问题。

尽管中国目前还存在短期内难以克服的短板，但中国可以在某些创新领域成为全世界领跑选手也是完全有可能的。徐凯主任表示，目前，中国可以说比全世界任何一个国家更懂互联网。一方面是我们有这方面的人才储备，我国在科技领域存在一枝独秀的情况，我们发现全球 500 强的企业，全世界最牛的 IT 企业中，中国的 IT 企业特别是互联网企业名列前茅。这和我国的政策导向，即吸引大家去做产业互联网+有很大的关系，可以说是一个先天优势。另外，当我国人口红利的消失，互联网有一个很重要的作用就是从某种程度上要把这些简单机械重复的事情让原来人来做改成让网络信息系统去做，这样可以抵消一部分负面的影响。可以看出，中国在世界航运业里可能是底子最薄最不专业的，但可能也是想象空间最大的，这种转变可能是不破不立，同时也会在脱胎的这个基础上产生真正优秀的东西。中国是很有这个活力和机遇去引领这个趋势的。

同时，中国作为一个航运大国，应该有自己的担当和责任。刘斌表示，中国政府应该主动控制中国造船量，适当地对航运企业做出警告，加快老旧船的淘汰。像中远这样的大型航运企业应该和中国其他的大型企业联手，进行深度合作。比如中远应与海尔、海信之类的大型出口企业以实质性产权的合作，形成一个一损俱损，一荣俱荣的实体。这样才能形成中国真正的核心竞争力，让外国的大型货主插不进来。这样我们也才可能

有话语权和定价权。我们应该发挥国有企业的优势，通过中央调控形成一个上下游的产业链。日前在上海召开的 2016 国际海运年会上，我们也欣喜地看到，在习主席提出的“一带一路”政策的引领下，无论是造船业、航运业、金融业、保险业还是航运产业链上的其他相关产业都纷纷表示将加强合作、加强监管、深度融合，合力帮助航运业走出低谷，给世界航运业做出一个表率，起到榜样的作用。

中国儒家思想提供核心价值观：和而不同，来替代西方“胜者为王”的竞争逻辑，从而形成航运新生态。谢燮认为，中国的“一带一路”战略与沿线国家构建政策沟通、道路联通、贸易畅通、货币流通、民心相通的体系，正是中国构建新的世界治理体系的着力点，航运新生态也将在此过程中逐步形成。在此过程中，中国的航运企业将在“一带一路”的关键节点布局，践行新的和谐观；亚洲基础设施投资银行也将以新的理念参与中国企业走出去的全过程，帮助航运业形成新生态。中国特色的航运企业发展模式将丰富世界航运业的发展模式。[返回](#)

航运：集散“洗牌” 油运趋软

进入三季度，集运业经历大的变故，曾经的全球第七大班轮公司——韩进海运宣布破产保护，这似乎给其他班轮公司以“喘息”的机会；加上三季度是集运传统旺季，因此班轮公司三季度业绩虽同比下滑，但环比有转好迹象。

散运业有大量企业退出，其他企业业绩则稳中向好。

油运业经历前段时间的辉煌，目前则有所趋软。

集运：韩进跌倒，他企回暖

前三季度，上海出口集装箱运价综合指数和中国出口集装箱运价综合指数平均分别为 594 点和 694 点，同比分别下跌 23.6%和 24.4%。

进入三季度，韩进海运的破产保护给其他班轮公司以“喘息”的机会；马士基航运的资料显示，班轮市场需求增长约 2%，运力增长约 3.3%，新增运力与退出运力的差距为过去几个季度以来的最低水平；三季度原本是集运业的传统旺季，综合各种因素，三季度班轮公司业绩虽同比下滑，但就季度环比而言已有少数企业转好。

马士基航运三季报显示，盈利同比减少 3.8 亿美元，业绩亏损主要由于运价同比下降。三季度马士基航运的平均运价同比下降 16%；营业收入为 53.59 亿美元，同比下降 11%；货量同比增长 11%，实现了市场份额的增长。究其原因，马士基航运认为，主要是因韩进海运申请破产保护带来的货量增加，及越来越多的客户希望与财务状况稳健的班轮公司合作，同时，也由于东向航线货量的增加。马士基航运预计今年全年实际利润将低于去年，预计将出现亏损。

值得一提的是，马士基航运的平均运价虽同比下跌，但环比二季度仍增长 5.5%，出现自 2014 年二季度以来的首次回升。当然，上半年少数没有亏损的班轮公司——海丰国际的平均运价并没有如马士基航运般出现环比增长，可见集运业的回暖迹象表现得并不明显。

前三季度，海丰国际的货运量为 167.63 万 TEU，同比增长约 4.5%（去年同期为 160.49 万 TEU）；平均运价（不包括互换舱位费收入）为 389.3 美元/TEU，同比下降 7.4%（去年同期为 420.9 美元/TEU）；货运代理总量为 124.73 万 TEU，同比增长 3.3%（去年同期为 120.70 万 TEU）；营业收入为 8.84 亿美元，同比下降 9.3%（去年同期为 9.74 亿美元）。

自 2 月份中远海运集团成立后，中国远洋（601919.SH；01919.HK）的集运业务平台——中远海运集运的业务量大为扩张，三季度货运量为 446.53 万 TEU，同比增长 61.10%；前三季度货运量为 1187.87 万 TEU，同比增长 46.69%（见表 2）。截至 9 月底，中远海运集运自营集装箱船队规模达 301 艘、160.92 万 TEU，另持有订单 35 艘、56.01 万 TEU。

前三季度，中国远洋合并口径累计实现归属于母公司所有者的净利润为-92.20 亿元；三季度环比二季度减亏 7.14 亿元。中国远洋将其亏损原因归结为集运业务的亏损。

东方海外国际(00316.HK)的集运平台——东方海外，三季度，货运量同比增长 5.2%；总收入 11.49 亿美元，同比下降 13.8%；运力同比微增 0.7%，整体运载率同比增长 3.6%，每只集装箱平均收入同比下降 18.1%。前三季度，货运量同比增长 5.4%；总收入同比下降 15.8%；运力同比增长 3.2%，整体运载率同比增长 1.7%，每只集装箱平均收入同比下降 20.1%。具体航线来看，业绩下滑最严重的亚欧航线三季度出现回暖——前三季度总收入为同比下降 22.4%，而三季度为同比下降 7.7%，下降幅度收窄 14.7%（见表 3）。

台湾地区三大班轮公司长荣海运（2603.TW）、阳明海运（2609.TW）和万海航运（2615.TW）业绩仍表现不佳，不仅营业收入均同比下降（见表 4），其中已经发布三季度业绩报表的阳明海运的亏损额更是创纪录。阳明海运前三季度税前净利润为亏损 130.23 亿新台币，较全球金融危机发生时的 2009 年前三季度的亏损额（109 亿新台币）更大。据了解，前三季度，阳明海运的货运量有 8% 的增长，但由于供给过剩持续冲击运价，导致三季度亏损 45.51 亿新台币。三季度，阳明海运的毛利率为-10.22%，环比二季度减少 0.51 个百分点；营业利润率为-15.36%，环比减少 0.43 个百分点；纯益率为-15.47%，同比减少 0.08 个百分点。

散运：大陆“洗牌”，港台探底

反映干散货运输景气度的波罗的海干散货运价指数受中国、印度经济等因素影响持续好于预期，自 8 月以来一路反弹，但总体供过于求的基本面尚未出现质的改善。BDI 三季度平均为 736 点，明显高于二季度水平，但仍大幅低于去年同期水平。

裕民航运指出，上半年船东继续淘汰老旧船舶，共拆解 293 艘散货船，拆解艘数同比增长 2%，达 2200 万 DWT，创历史新高；拆解船舶更年轻化，平均拆解船龄为 23 年，其中船龄为 20 年以下的船舶载重吨占比达 30%，有助缓和总体供过于求的态势。裕民航运认为：“散运业最差状况已在上半年度过。”

大陆“洗牌”

三季度，曾经散运业的从业者——中海发展、中海海盛、中昌海运相继选择离开散运市场。

6 月 6 日，中远海运能源宣告成立。中远海运能源的前身是中海发展，在重组整合中，中海发展置出中海散运资产给原中远集团，收购原中远集团所属大连远洋 100% 股权，着力打造专业油气运输物流企业。

10 月 21 日，中海海盛发布重大资产出售暨关联交易报告书，拟以 17 亿元出售全部航运资产，“全身心”发展医疗产业。公告显示，中海海盛拟将海南海盛航运有限公司 100% 股权转让给中远海运集团全资子公司中远海运散货运输有限公司。同时，海南海盛控股子公司广州振华拟同步将其持有的主要经营油品航运业务的深圳市三鼎油运贸易有限公司 43% 股权转让给中远海运集团旗下以油气运输为主业的上市平台——中远海运能源。此次交易达成后，中海海盛航运资产将全部剥离，届时中海海盛和广州振华将分别收到交易款项 14.77 亿元和 2.58 亿元。

中昌海运于 8 月 16 日发布公告：公司主营业务已转型为大数据智能营销软件和服务业务。

坚持散运业务的企业，业绩表现稳中上升。

招商轮船新增 4 艘 VLCC，三季度运营表现稳定。

宁波海运，前三季度营业收入同比增长 3.92%，其中水路货物运输业务收入同比增长 1.26%；利润总额、净利润及归属于母公司所有者的净利润均同比有较大幅度的增长。

港台探底

10 月 6 日，于香港上市的太平洋航运发布三季度交易活动公告。太平洋航运首席执行官 Mats Berglund 表示，审视三季度表现后，认为最坏时间已经过去，业务表现改善

可期。他指出，散运市场从2月开始低位回升，货运量、运费总额一起上升，要给予时间，耐心等待业务复苏。

三季度，太平洋航运小灵便型及超灵便型干散货船的现货市场日租金平均净值分别为5500美元和6710美元。受货运量增加及市况自2月份历史低位改善的带动，日均租金同比虽仍下跌8%和20%，但环比分别增长21%和22%。三季度，小灵便型及超灵便型干散货船日均租金分别为7040美元和7360美元；前三季度，平均日均租金分别增至6400美元和6430美元，较现货指数分别高出44%和21%。

太平洋航运表示，上半年的市况极为疲弱，供应方面的自然修复能力有助减少市场过剩运力，但拆解量于三季度减少，因而预计干散货船队运力今年仍将净增长。

台湾散运企业仍在寻找“底部”，慧洋海运前三季度合并营业收入为79.71亿新台币，同比下降4.77%。慧洋海运表示，由于今年以来客户鉴于自身营运调度，提前解除船舶租约，导致前三季度营业利润为12.1亿新台币，同比下降34.48%；税前损益则为8.67亿新台币，同比下降53.78%；累计每股税前盈余1.69新台币。至年底，慧洋海运尚有1艘新船待交付营运，目前总船队规模达113艘，平均船龄为5.86年，船队保持年轻化优势；明年预计还有12艘新船交付。从营业收入而言，裕民航运的同比降幅更胜于慧洋海运。

油运：运费腰斩，行情趋软

三季度，油运市场受季节性等因素影响需求较差，虽然新运力实际交付低于订单计划，但运价表现持续受压。三季度VLCC TD3平均运费率仅为WS37.45，相比去年同期的WS76.96大幅下跌51.3%。

目前中国油运上市企业主要为中远海运能源和招商轮船，前者定位为中远海运集团下属专业从事油运、散货和LNG运输最终整合的唯一业务平台；后者则是油运毛利率长期维持中国最高的油运企业。

中远海运能源和招商轮船在三季报中都没有细分业务领域的业绩。就营业收入而言，两家企业同比都有所下降；归属于母公司所有者的净利润都有所增长，然而扣除非经常性损益后，中远海运能源的表现不如招商轮船。

前三季度，招商轮船实现营业收入44.68亿元，同比下降1.81%；实现利润总额24.23亿元，同比增加1.51亿元，同比增长6.65%。若剔除本期与去年同期船舶减值、拆售船亏损及拆船补贴等因素，前三季度实现归属母公司股东的经营性净利润约9.66亿元，同比增加0.5亿元。招商轮船表示，三季度其油轮船队通过全球化经营、合理摆位，VLCC收益优于市场平均水平。[返回](#)

从集装箱运输看中国港口30年

中国集装箱运输的发展轨迹清晰地勾勒出一部中国港口的发展史，30年，足以体会几遍这其中的高潮和低谷，而“中国港口军团”想要续写辉煌，未来15~20年，港口管理体制还须进行一场“脱胎换骨”式的改革。

60年前，一个六面体的铁箱子彻底颠覆了世界贸易和运输的传统模式。也是丙申年——公历1956年4月26日，一艘改装过的油船“理想X”号，甲板上装了58个标准集装箱，从美国纽瓦克启程开往休斯敦，由此拉开了世界运输业集装箱化革命的序幕。

1 拜开放政策之赐驶上“快车道”

集装箱运输的国际化进程举步维艰，直到10年之后，1966年，美国海陆班轮公司（American Overseas Steamship Company）和美国班轮公司（American Line）开辟了美国至欧洲的第一条班轮航线，迫使欧洲班轮公司跟进。从此，集装箱化才成为真正的国际化产业。

1978年天津港开始建设了中国第一座国际集装箱专用码头，于1981年12月建成投产。1983年在原交通部的筹划下，利用世界银行贷款7000万美元，安排在天津新港、上海张华浜装卸区和广州黄埔港采取新建或改造原有件杂货码头的办法，按照国际

通行的标准建造集装箱专用码头。1984 年前后上述 3 港都正式投产，并成立了集装箱装卸公司。接着，青岛港也将老港区原件杂货码头改造为 6 个国际集装箱专用泊位。

不久，沿海其他港口都相继筹集资金改建集装箱专用码头。到 1988 年，全国已有十几个港口共拥有 15 个国际集装箱泊位，年设计吞吐能力总计达到 120 万 TEU，当年吞吐量为 94.7 万 TEU。

1993 年邓小平南巡讲话发表后，原交通部更加快了港口对外开放的步伐。于是，一些港口涌现出一批中外合资的集装箱码头企业。其中规模较大的企业分别设在大连、天津、青岛、上海、宁波、福州、厦门、汕头、深圳和广州等港口。

2001 年加入世界贸易组织以后，中国逐步成为“世界工厂”，港口集装箱吞吐量井喷式增长。到 2004 年底，全国沿海地区拥有万吨级以上集装箱泊位 155 个。1989—2004 年的 15 年间，沿海主要港口集装箱吞吐量的年均增长率在 25% 以上，截至 2004 年底，集装箱吞吐总量达到 6 090 万 TEU，成为世界第一集装箱大国，其中上海港已位居世界第 3 位，深圳居世界第 4 位。

从 2000 年到 2015 年，在世界 20 大港口中，中国港口的数目从 3 个增加 2 倍变为 9 个，吞吐量比重翻了 1 倍多。在世界 30 大港口中，中国港口的数目从 5 个翻了 1 倍变为 10 个，吞吐量比重翻了 1 倍多。在世界 100 大港口中，中国港口的数目从 11 个几乎增加 1 倍，变为 20 个，吞吐量比重从 27.3% 增加到 37.2%。

2 独占鳌头的“中国港口军团”

2005 年，中国 8 个港口进入世界 30 大港口行列，吞吐量总和达到 8 365 万 TEU，占世界排名 30 大港口总量的 37%。这一年，中国港口增长率超过 17%，而世界 30 大港口总吞吐量增长率只有 11%。

2005 年，虽然香港港被新加坡港超越，滑落至世界第 2 的位置，但是上海港和深圳港在 2005 年的吞吐量分别为 1 810 万 TEU 和 1 620 万 TEU，足以维持第 3 和第 4 的位置，并蓄势冲击更高的名次。

2010 年，上海港第一次荣登世界第一大集装箱港口的宝座，由中转型枢纽港新加坡港和香港港轮流居首的局面终于改变。而且，2010 年之后一直至今，上海港连续卫冕成功，腹地型枢纽港领跑全球港口的历史看来还将持续下去。

2010 年，世界 20 大港口中，中国港口占了 8 席，合计吞吐量首次超过 20 大港口总量的一半；30 大港口中，中国港口占 10 席，吞吐量占 46.1%；100 大港口中，中国港口占 16 席，吞吐量占 33.9%。

2015 年，受经济与贸易环境的影响，全球港口增速放缓。全球 100 大集装箱港口的吞吐量为 5.456 亿 TEU，比上年提高 1%。不出所料，上海港卫冕成功，吞吐量达 3 650 万 TEU，尽管增长速度从上年的 5% 下降到了 3.5%。

中国港口逆势增长十分明显，仍然是 2015 年表现最好的区域之一。在世界 100 大港口中，中国港口占了 19 席，合计吞吐量达 2.03 亿 TEU（增长 2.6%），占 100 大港口总量（5.46 亿 TEU）的 37%（2014 年是 36.7%）。

在世界 20 大港口中，中国港口占了 9 席，吞吐量达 1.69 亿 TEU，占 20 大港口总量（3.13 亿 TEU）的 54%。

2015 年，宁波舟山港的吞吐量增长 6.1%，达到 2 060 万 TEU，有史以来首次超过 2 000 万 TEU 大关，超越香港港，并且连续两年的增长率在世界所有排名前 10 港口中最高。

2015 年，青岛港吞吐量增长 5.3%，达到 1 750 万 TEU，居世界第 8 位，只因为广州港吞吐量的增幅较青岛港略高达到 6%，吞吐量为 1 760 万 TEU。

然而，2015 年世界排名前 10 的港口的增长率是微小的，事实上仅增长 0.002%，从 21 620 万 TEU 上升到 21 670 万 TEU。轻微的增长数据表明，即使是世界顶级港口

也无法摆脱增长缓慢的困境。尽管“中国港口军团”的增长率不及前些年，但是这一年的吞吐量增长数量（510 万 TEU）就相当于欧洲一个中等港口一年的吞吐量。

中国港口吞吐量的增长也受益于一些新兴港口的飞跃增长。比如，太仓港的吞吐量增长率达到 21.2% 至 380 万 TEU。主要推动力是与上海港的联盟，促成了长江货物从拥挤的上海外高桥港区转移到了太仓港。

此外，后起之秀东莞虎门港的吞吐量提升了 16.3%，达到了 340 万 TEU。日照港的吞吐量增长了 16.1%，至 281 万 TEU。福州港和丹东港也以接近两位数的幅度增长，前者增长 9.3% 至 212 万 TEU，后者增长 9.6% 至 183 万 TEU。

2015 年，全球 100 大港口中增长幅度最大的港口是新崛起的唐山港，2015 年吞吐量激增 37%，达 152 万 TEU，成为这个大港俱乐部的新成员（第 94 位）。

2016 年 6 月，中投顾问发布的《2016—2020 年中国港口码头行业投资分析及前景预测报告》（简称《预测报告》）预计，未来 5~10 年，港口码头行业景气度较高，预计中国港口行业仍将持续平稳增长。

《预测报告》说，2030 年中国港口集装箱吞吐量将达到 5.05 亿 TEU，年均增幅维持 6% 左右。2030 年全国前 10 港口排名也将发生一定变化，按集装箱吞吐量排名，预计：上海港（5 268 万 TEU）、青岛港（4 315 万 TEU）、宁波舟山港（3 727 万 TEU）、天津港（3 230 万 TEU）、深圳港（3 024 万 TEU）、广州港（3 007 万 TEU）、大连港（2 786 万 TEU）、苏州港（2 311 万 TEU）、连云港（1 667 万 TEU）、厦门港（1 324 万 TEU）。

2030 年，中国沿海主要集装箱枢纽港将实现码头的半自动化，但全自动化码头仍占少数，上海、广州、青岛、天津等一线港口将会各拥有 1~2 个全自动化码头泊位。同时，中国港口 90% 以上的港口机械将采用液化天然气或电力能源代替传统能源。风能、太阳能将成为港口能源体系的组成部分。

3 港口管理体制期待“脱胎换骨”式的改革

20 世纪 80 年代，中国沿海港口管理体制进行了第一步改革，即把主要沿海港口分成两个性质不同的独立单位：港口管理局和装卸联合公司，都由原交通部直接管理。

20 世纪 80 年代中期，港口体制改革跨出了第二步，实行“地方政府和中央政府双重领导，以地方政府为主”的管理体制。至 1988 年沿海港口管理体制基本完成，除秦皇岛港外的沿海 14 个主要港口均改为双重领导的港口。

20 世纪 90 年代中期，港口体制改革迈出了第三步，这次改革触及的都是深层次的问题，难度较大。按照政企分开的思路，港口行政管理职能归入市政府行政职能范围。2002 年是中国港口管理体制的改革年，此次港口管理体制改革的核内容有两个：一是原中央直属和双重领导港口彻底下放到地方；二是实行政企分开。2003 年 1 月，原来的上海港务局分成上海市港口管理局和上海国际港务（集团）有限公司。由此，全国港口的体制改革进入了实施阶段。

然而，2015 年，天津港大爆炸暴露了中国港口业面临的种种问题，其根源在于政企不分。虽然 20 世纪 90 年代开始实行港口业政企分开，但是事实上在全国许多港口，政企不分的状态只是换了一件“马甲”而依然存在。

刚刚从政企合一的港口管理体制中分离出来的中国各地港务集团，大多是地方政府控制的国有企业，往往都带有深厚的地方政府印记和地域垄断特征。但是，从世界港口行业来看，除了极少数例外，绝大部分港口采用的是“地主港”模式。按照这种模式，港务局只负责港口规划、审批和管理码头营运商等驻港企业，码头的经营管理则完全交给码头营运商，而这些码头营运商通常是外来的，而不是由当地政府控制的本地企业。

参照国外大多数港口的做法，建议中国大陆港口逐步向地主港转型，探索具有中国大陆特色的地主港模式，即政府授权国有背景的特许经营机构对辖区内码头进行统一规划、开发及建设，特许经营机构根据规划将码头租赁给码头营运商具体经营。

按照地主港模式，港务局不再直接经营港口，而只是负责港口规划和码头、港池、航道、锚地、灯标等基础设施建设；监督交通设施的经营、维修和管理；将码头租赁给各个码头营运商经营；向客户收取船舶港务费和货物港务费；在各种媒体上推销港口；每年或每两年在国外交易量大的港口城市举办客户招待会推销港口；等等。

《预测报告》预测，在中国港口经营管理模式的演变方面，未来 15~20 年间中国部分港口可能会掀起探索地主港管理模式的改革浪潮。但由于中国各港口的发展历史背景不同，中国的地主港模式也将具有中国特色。预计到 2030 年，中国将主要产生两类地主港经营管理模式：地方政府管委会为“地主”的模式和现有国有港务集团企业转化为“地主”的模式。此外，部分地方仍存在以国有企业为主投资建设并运营港口的模式，部分港口将推行投资建设的民营化。民营企业或外资企业将成为港口码头经营的主体。

未来 15~20 年，中国港口管理体制还将进行一场“脱胎换骨”式的改革。可以预期，一些大型港务集团将率先转型为国际码头运营商，推动各地港口的“地主港”模式的建立。[返回](#)

港口挑战“新平庸”经济

当前，全球经济发展进入“新平庸”阶段，港口发展面临新要求与挑战。国家统计局和交通运输部统计数据显示，前三季度，规模以上港口完成货物吞吐量 87.94 亿吨，同比增长 2.2%，增速同比放缓 0.6 个百分点；规模以上港口完成集装箱吞吐量 1.62 亿 TEU，同比增长 3.5%，增速同比放缓 1.5 个百分点。

吞吐量低迷，港口企业整体乏善可陈。前三季度，中国港口企业营收和净利增长放缓明显，甚至出现负增长。

全球来看，相关数据显示，一季度全球贸易量同比持平；二季度下降 0.8%。全球最大经济发展体——美国，去年进出口总值减少 2000 多亿美元，今年前 9 月，贸易额再次减少 4700 亿美元。

在港口竞争新格局下，航运联盟化趋势初见端倪。中国港口行业纷纷瞄准港口之间、航运企业之间的联盟趋势，率先推进港口集群化发展。此外，港口企业深入推进产业化发展，以港口为依托，发展与物流业相适合的制造业、服务业，以进一步实现港城融合。

中国港口企业任重道远。关于港口经济未来发展，国务院发展研究中心副主任隆国强指出，中国物流运输长期存在“进”与“出”不匹配的矛盾，“进”是以干散货为主，“出”则是以集装箱货为主，这种不匹配意味着港口物流行业降低成本的空间很大，客观上也要求重点考虑如何利用好这种不匹配矛盾，降低成本。

1 中国港口择机发展

从区域来看，长三角、环渤海聚集了绝大多数优势海港，珠三角海港在港口业整合大潮中迎头赶上。前 9 月，全国港口集装箱吞吐量累计增速 3.5%，港口货物吞吐量累计增速 2.2%。主要港口三季度业绩有所回暖。

北方港口业绩分化

北方港口以环渤海地区发展为引擎，环渤海港口群是煤炭和铁矿石等大宗散货的重要吞吐集地。

前 9 月，大连港营收在北方港口中拔得头筹，为 98.10 亿元，较去年同期的 65.10 亿元增长 50.76%；但归属于上市公司股东的净利润并未同步上升，同比下降 6.87%至 3.46 亿元；扣除非经常性损益后，实现净利润 3.29 亿元，同比增长 5.9%。仅三季度，大连港业绩复苏，分别实现营业收入和净利润 33.29 亿元和 1.24 亿元，同比涨幅分别达 38%和 46%。

大连港业绩转好主要得益于三季度汽车码头业务和散杂货码头在混矿、大船接卸上的创新发展，货物吞吐和进口铁矿石增幅较大。三季度，大连港完成集装箱吞吐量 307.1

万 TEU,同比增长 3.7%;液体货物吞吐量 1378.2 万吨,同比下降 1.7%;散货吞吐量 1468.6 万吨,同比增长 19.1%。

京津冀地区大港的天津港业绩改善仍待区域资源整合效果。前三季度,天津港营业收入同比下降约 25%至 91.33 亿元,净利润同比增长约 0.73%至 10 亿元。从三季度来看,营收降幅收窄,毛利率同比增加。天津港在三季度实现营业收入 31.80 亿元,同比下降 12.27%,跌幅较上半年下降 30.5%,有较大收窄;毛利率 28.90%,较上半年的 29.53%亦有下降。

东北证券对此评论称,天津港只拥有集团 157 个码头中的 61 个,大集团小企业格局影响利润,解决集团下 A 股、H 股上市企业同业竞争的承诺即将到期,该问题的解决方案有望加速出炉。此外,通过资源整合减少环渤海港口恶性竞争重复建设现象,港口分工也会更加明确。

同在京津冀地区的唐山港继续保持业绩强势增长态势。前 9 月,实现营业收入 49.25 亿元,同比增长 31.71%;实现利润总额 12.09 亿元;实现净利润 9.61 亿元,同比增长 15.46%。反映在吞吐量上,唐山港前 9 月货物吞吐量达 1.49 亿吨,同比增长 31.15%。

上半年亮点不断的青岛港国际化业务深入拓展,前 9 月完成集装箱吞吐量 1344 万 TEU,同比增长 4%;货物吞吐量 3.22 亿吨,同比增长 4.3%。实现营业收入 24.35 亿元,净利润约 12.1 亿元,青岛前湾拥有者应占净利润约 12.16 亿元。

在腹地经济增速下滑的情况下,营口港改变发展思路,从仅面向东北腹地的终点港向面向世界的中转港转变,尤其在海铁联运领域不断突破。前 9 月,营口港完成海铁联运量 345835TEU,同比增长 9.1%。多式联运业务支撑下,前三季度营口港完成货物吞吐量 27721.9 万吨,同比增长 2.3%;集装箱吞吐量 457.5 万 TEU,同比增长 1.4%;营收和净利润分别达到 25.61 亿元和 3.53 亿元,未扭转负增长趋势,但三季度业绩回暖,净利同比增长 8%至 1.32 亿元。

2 珠江港口南方后起

长三角两大港——上港集团和宁波港发展乏力。前 9 月,上港集团实现营业收入 228.13 亿元,同比增长 2.22%;净利润 39.58 亿元,同比下降 12.52%;扣除非经常性损益后,实现净利润 35.78 亿元,同比下降 17.6%。三季度,上港集团分别实现营业收入和净利润 73.97 亿元和 10.41 亿元,远不及去年同期的 75.44 亿元和 14.27 亿元。

宁波港营收净利继续回落。前 9 月,实现营业收入 125.34 亿元,同比下降 3.81%;净利润 18.87 亿元,同比下降 17.49%;扣除非经常性损益后为 18.29 亿元,同比下降 18.06%。其中,三季度营收有所回落,为 39.11 亿元,但得益于省级港口整合效益净利润由去年同期的 7.31 亿元增至 9.15 亿元。

经营厦门港的厦门港务营收较为稳定,但净利萎缩加剧。前三季度和三季度,厦门港务分别实现净利润 1.23 亿元和 4023 万元,同比分别下降 13.72%和 22.26%,上半年净利润降幅为 8.87%。

相比之下,珠三角地区的珠海港成为南方港口的后起新秀。珠海港继续落实“细分市场、精准营销”的经营举措,外贸石材进口量和内贸集装箱业务增长明显,截至三季度末,完成货物吞吐量 255.6 万吨,同比增长 23.3%;集装箱吞吐量 11.6 万 TEU,同比增长 20.9%;前三季度和三季度分别实现净利润 8400 万元和 1107 万元,同比分别大增 62.17%和 451.89%。

3 内河港口逆行发力

内河港口三季度业绩明显向好。中国最大的内河港上市企业——重庆港九营收持续下滑,但成本有效缩减,净利润逆市增加。前三季度,重庆港九实现营业收入 11.95 亿元,同比下降 21.98%;净利润 6180 万元,同比小幅上涨 5.72%;扣除非经常性损益后,盈利 5427 万元,同比增长 11.22%。三季度,重庆港九净利同比大幅增长 60%至 2693 万元。

位于长江下游的南京港上半年开始逐渐摆脱低迷态势，主要装卸货种包括原油、成品油和液体化工品。前三季度，南京港分别实现营业收入和净利润 1.36 亿元和 2123 万元，较去年同期的 1.13 亿元和 1517 万元，分别增长 20.49%和 39.92%。三季度，分别实现营业收入和净利润 4397 万元和 649 万元，同比分别增长 19%和 45%。

4 公共码头形势严峻

作为中国央企层面的公共码头服务商，中远海运港口凭借集团优势，在巩固大中华地区码头业务的同时，逐步加快全球化战略，通过资本运作方式进行股权布局。

受全球经济增长缓慢及中国进出口负增长影响，中远海运港口码头业务集装箱吞吐量增长有所放缓。前三季度，吞吐量同比上升 3.9%至 7023.76 万 TEU，其中三季度吞吐量上升 4.7%至 2421 万 TEU。

此种背景下，前三季度中远海运港口实现营业收入 4.19 亿美元，同比增长 0.75%；净利润 2.16 亿美元，同比下降 22.56%。三季度，实现营业收入 1.44 亿元，同比增长 3.36%；净利润 4389.9 万元，同比大幅下降 52.04%。不计入出售佛罗伦货箱之溢利及应占佛罗伦货箱之利润，以及受可供出售金融资产的减值拨备影响，三季度，中远海运港口所有者应占利润同比下跌 37.3%至 4389.9 万美元；前三季度，净利润同比下跌 27.8%至 1.5 亿美元。

香港交易所上市的长江和记实业有限公司下属港口企业——和记港口集团有限公司为全球最大的集装箱港口运营商。前三季度，和记港口信托实现营业收入 89.55 亿港元，同比下降 6.5%；税前净利润 27.95 亿港元，同比下降 0.1%；归属于所有者净利润 13.27 亿港元，同比增长 9.6%。三季度，和记港口信托营业收入和净利润分别为 32.65 亿港元和 4.30 亿港元，同比分别下降 6.8%和 18.2%。

淡马锡旗下的新加坡国际港务集团下辖 PSA Marine 和 PSA HNN 两家子公司，在中国、阿根廷、印度等 10 多个国家经营港口。新加坡以物流中心、贸易中心和金融中心著称于世，但支撑其成为物流中心的新加坡港，货物吞吐量却急剧下跌。前三季度，新加坡港口总计吞吐量 4.41 亿吨，与去年同期的 4.37 亿吨相比变化不大；集装箱吞吐量 2303 万 TEU，不及去年同期的 2351 万 TEU。与之相对应的是，三季度，新加坡 GDP 环比萎缩 4.1%，为自 2012 年以来最差的一个季度。

迪拜环球港务集团公司在全球运营着 50 多个码头和多家物流中心。前三季度，DP World 集装箱吞吐量达 4752 万 TEU，与去年同期的 4648 万 TEU 相比，同比增长 2.2%。三季度，DP World 处理集装箱 1610 万 TEU，环比小幅增长，这主要得益于其在欧洲和印度次大陆港口表现强势。

对公共码头的未来经营，DP World 指出，“目前市场形势依然严峻，尤其对于依赖自然资源的经济体而言，但 DPWorld 的投资组合却在不断升值，这证明了全球多元化投资的优势所在。”

5 欧洲港口竞合发展

欧洲大陆西岸在不足 1500 公里的海岸线上集中了众多规模不等的港口，这些港口的腹地、货种和成本几近相同。在同一腹地，鹿特丹港、汉堡港和安特卫普港以三足鼎立之势进行着激烈竞争。

鹿特丹港长期为欧洲最大的海港，前三季度，鹿特丹港处理集装箱吞吐量 930 万 TEU，同比增长 0.4%。前 5 月，鹿特丹港集装箱吞吐量出现下滑迹象，但自 6 月起，情况明显好转，预计该趋势将延续至四季度。

前三季度，受煤炭和铁矿石吞吐量下跌影响，鹿特丹港完成货物吞吐量同比下跌 1.9%。其中，液体散货 1.60 亿吨，同比下跌 0.4%；干散货 6030 万吨，同比下跌 7.8%。

德国的汉堡港和比利时的安特卫普港近年来的角逐态势更加明显。去年年初起，安特卫普港集装箱吞吐量开始出现大幅增长，尤其是来自亚洲的集装箱量攀升。前三季度，安特卫普港经营呈稳增长态势，货物吞吐量达 1.62 亿吨，同比增长 3.3%；集装箱吞吐

量 750 万 TEU，同比增长 4.0%。受船舶大型化趋势影响，良好的水深为安特卫普港集装箱吞吐量创新高提供有力保障。

汉堡港尚未发布三季度吞吐数据，但汉堡港认为海运量或无法再达到以前的高位，因此为了应对海运量可能长期下降的态势，汉堡港务局 4 月份发起了“港口联盟”行动，釜山、新加坡、深圳、洛杉矶、费利克斯托和安特卫普等港口是这一未来合作网络上的重要伙伴。

对于欧洲发展而言，英国“脱欧”成为影响港口业发展的潜在政治因素。鹿特丹港称目前尚未影响其吞吐量数据，而德国将继续加强与中国的商业贸易合作，吸引外来投资。[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