

时事经济与航运

中国海洋运输情报网主办

2017 年 8 月 14 日 (第 1693 期)

◆ 中国经济增长新支撑点快速崛起	1
◆ 2017 (年中) 集装箱水运形势报告	3
◆ 2017 (年中) 沿海散货水运形势报告	10
◆ 港口“中国造”盛行全球	17

中国经济增长新支撑点快速崛起

近期公布的多项数据显示,我国经济结构调整,新旧动能转换正在提速。战略性新兴产业和高技术产业增加值以及企业利润多月来保持两位数以上的增长率,目前消费对经济贡献率已超过六成,服务业占经济的比重达到 54.1%。近期,国际机构纷纷上调中国经济增长率的预测。多位专家表示,随着新动能逐渐成长为稳定增长的主要支撑力,未来一段时间经济不会出现拐点,有望保持中高速增长。

1 提速制造业加快向中高端迈进

1 目前,制造业正呈现向中高端快步迈进的大趋势。

16 月份的工业企业利润数据表明,在当月全部规模以上工业企业新增利润中,装备制造业占 40.7%,比 5 月份提高 11.3 个百分点;高技术制造业占 19.3%,提高 0.6 个百分点;而采矿业占 22.1%,比 5 月份下降 13.4 个百分点,已连续两个月下降。装备制造业对工业利润增长的贡献率已超过采矿业。

相关工业企业利润的增长和企业生产的扩大是分不开的。今年上半年,战略性新兴产业和高技术产业增加值同比分别增长 10.8%和 13.1%,增速分别高于规模以上工业 3.9 个和 6.2 个百分点,较上年全年分别上升 0.3 个和 2.3 个百分点。工业机器人、民用无人机、城市轨道车辆、SUV、新能源汽车、集成电路、锂离子电池、太阳能电池、光缆、光电子器件等新兴工业产品均保持了快速增长。

国家统计局新闻发言人邢志宏表示,去年 9 月份工业生产者出厂价格(PPI)结束了连续 54 个月的负增长,企业经营和预期明显改善,工业生产形势比较稳定。去年 3 月份以后,规模以上工业的增长基本都保持在 6%以上,今年工业增加值增长幅度同比又有所提高。工业生产的稳定、效益的改善、预期的改善,又带动了工业投资的增加。上半年制造业的投资增长了 5.5%,同比提高 2.2 个百分点,其中技术改造的投资增长了 11.8%,占制造业投资的 45.6%,为今后工业的稳定增长打下了更好的基础。

专家表示,在政策的支持下,未来制造业转型升级的步伐有望进一步加快。“第二产业的内部结构中,未来高技术产业和高端装备制造业仍然会领跑整个工业,这种趋势不会改变。”中国社科院工业经济研究所区域经济室主任陈耀表示,由培育新动能引发的战略性新兴产业,尤其是智能制造、人工智能等新兴行业目前在传统产业中的运用正在增加,例如有色金属的冶炼等已经实现自动化和一体化,未来还将向智能化转变,资源深加工行业的工作效率会因此有非常大的提升。

2 强劲消费结构不断改善成亮点

今年以来，消费增长稳健，上半年最终消费支出对经济增长的贡献率为 63.4%，稳居“三驾马车”之首。与此同时，服务业主导经济增长的特征也更加明显，上半年服务业的增速快于第二产业增速 1.3 个百分点，服务业占经济的比重达到 54.1%，高于第二产业 14 个百分点。

招商证券首席宏观分析师谢亚轩表示，今年上半年，消费增速为 10.4%，投资增速为 8.6%，消费增速自去年 5 月起连续跑赢投资增速。二者增速水平的差异暗示，投资和消费在中国经济中的地位正在发生变化。目前，消费已成为经济的主要动力，上半年全国居民人均可支配收入名义增速为 8.8%，实际增速为 7.3%，均好于去年同期和今年一季度的水平。这显示居民收入继续改善，收入增加自然会带来消费需求的提升。

“消费往往是中国宏观研究中最容易被忽视的变量。但今年上半年消费对经济增长的贡献率达到 63.4%，一季度更是高达 77.2%。各界似乎开始意识到消费的重要性，甚至将其作为经济‘新周期’开启的一个重要证据。”华融证券首席经济学家伍戈认为，短期消费增速将保持相对稳定。随着人口老龄化加快，消费占 GDP 的比重将持续上升，消费的内部结构正由商品消费向服务消费快速转型。未来关注与消费有关的结构性变化，或许比关注消费本身的增速更为重要。

数据显示，消费本身的结构正在升级。上半年全国实物商品网上零售额同比增长了 28.6%，增速快于全国社会消费品零售额 18.2 个百分点，占社会消费品零售总额的比重达到 13.8%，同比提高了 2.2 个百分点。

对于消费结构未来转变的方向，国家统计局贸经司有关负责人表示，随着居民收入水平的持续提高以及消费观念的转变，消费结构不断改善，居民消费从注重量的满足向追求质的提升、从有形物质商品向更多服务消费转变。通讯器材、汽车、居住相关商品、文化用品等品质升级类商品销售旺盛，大众餐饮、文化娱乐、休闲旅游、教育培训、医疗卫生、健康养生等服务性消费成为新的消费热点，个性化、多样化消费渐成主流。

3 研判中国经济稳定增长有基础

近期，多个国际组织和金融机构调高了中国经济增长率的预期。国际货币基金组织(IMF)日前发布的《世界经济展望报告》更新内容显示，将中国明年两年经济增长预期分别上调 0.1 个和 0.2 个百分点，至 6.7%和 6.4%。这是 IMF 今年第三次上调中国 2017 年经济增长预期。

摩根大通和野村证券把中国全年经济增速预期由 6.7%上调至 6.8%；亚开行将 2017 年和 2018 年的中国 GDP 增速，分别由 6.5%和 6.2%上调至 6.7%和 6.4%；渣打银行将 2017 年中国经济增速预期从 6.6%上调至 6.8%，并预计中国有望实现 2010 年以来首次加速增长。

此外，花旗银行将中国三四季度经济增速预期，分别从此前的 6.5%和 6.4%上调至 6.7%和 6.6%，2017 年全年 GDP 增速预测值也从 6.6%调高至 6.8%；彭博对 56 位经济学家调查后也认为，中国经济三四季度增长预期分别为 6.7%和 6.6%，比此前预估值分别提高 0.1%。

专家表示，在结构升级、新动能逐渐成为“压舱石”和“稳定器”的基础上，中国经济未来一段时间不会出现拐点，将会保持中高速的稳定增长。邢志宏表示，在供给侧结构性改革深入实施、创新驱动发展战略加快推进的大背景下，下半年我国经济运行当中积极变化还会继续增加，稳中向好的发展态势将得到进一步巩固和扩大。

广发证券首席宏观分析师郭磊认为，此前二季度的经济数据进一步证伪了经济“硬着陆”的说法。进入 2017 年下半年，经济在 2016 至 2020 年间的 L 型走势和高韧性越来越被认知，经济短期比市场上偏乐观的预期还要强。

谢亚轩表示，上半年中国经济保持韧性主要源于四个方面的因素：一是经济结构的转型，消费已经取代投资成为经济增长的主要驱动力，以及服务业取代制造业成为对 GDP 增长贡献最大的行业；二是出口转暖对中国经济边际贡献较大；三是宏观经济政策的协

调、积极的财政政策和结构性改革措施，可以缓解金融监管对实体经济的负面冲击；四是金融去杠杆与金融支持实体或许能够兼顾。展望下半年，基本面将保持稳中向好态势，为正确处理稳与进的关系提供更大的政策空间。[返回](#)

2017（年中）集装箱水运形势报告

1 上半年回顾

1.1 国际市场

1.1.1 经济总体向好，运需增速加快

上半年，全球经济复苏态势趋稳，国际货币基金组织、世界银行等组织均预测今年全球经济将保持增长。世界银行最新发布报告，预计今年发达经济体经济增速为 1.9%，较去年增加 0.2 个百分点；新兴市场及发展中国家预计增速为 4.1%，增速增加 0.6 个百分点，其中俄罗斯、巴西、阿根廷增速均由负转正。

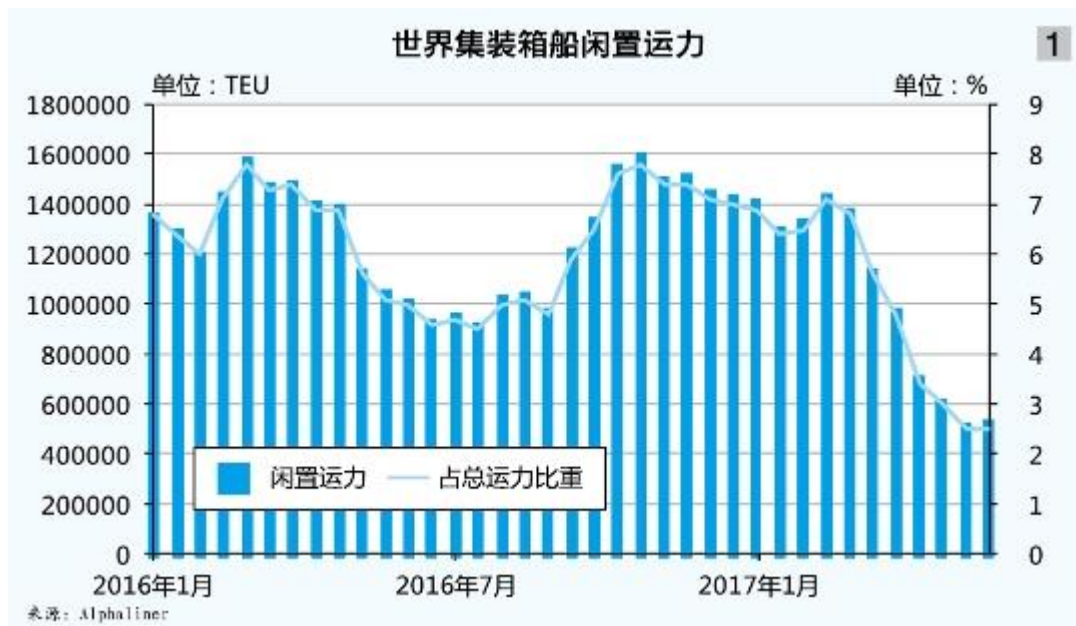
据克拉克森预计，上半年，全球集装箱运量约为 9290 万 TEU，同比增长 4.0%，增速较去年同期增加 3.5 个百分点。其中，太平洋航线集装箱运量约为 1219.6 万 TEU，同比增长 6.2%，增速较去年同期增加 1.9 个百分点；远东—欧洲航线集装箱运量约为 1131.2 万 TEU，同比增长 3.3%，增速较去年同期增加 7.6 个百分点。

1.1.2 运力增速放缓，旧船拆解增加

上半年，全球集装箱船运力增长继续放缓，据克拉克森统计，截至 6 月底，全球集装箱船数量为 51381 艘、2023.2 万 TEU，同比增长 1.2%。其中，8000TEU 以下型船运力下降 2.0%；8000TEU 及以上型船增长 5.1%，占总运力比重达到 47.0%，较去年年底增加 1.7 个百分点，船舶大型化趋势明显。

船舶拆解量同比增加，但增速呈减缓趋势。受市场船舶升级换代、竞争压力增大影响，经济性较差的老旧船舶拆解量持续增加。据统计，前两月船舶平均拆解量为 8.3 万 TEU，而前 5 月的平均拆解量则为 3.3 万 TEU，显示集装箱船拆解量呈下降趋势。

市场基本面改善，闲置运力规模和比例持续下滑。在主干远洋航线及亚洲区域内航线货量增长带动下，市场运力需求持续上升，闲置运力规模持续走低。据 Alphaliner 统计，截至 5 月底，闲置运力规模为 51.9 万 TEU，同比下降 50.0%，创 2015 年 9 月以来新低；占总运力比重为 2.5%，同比减少 2.6 个百分点（见图 1）。



1.1.3 市场行情复苏，租金反弹企稳

上半年，受益于集运市场复苏，集装箱船租赁市场出现反弹。年初，各类型船舶租金水平出现小幅波动，但低位下行走势有所遏制。此后，随着市场对于运力需求的增长，

集装箱船，尤其是大型船舶租赁行情大幅反弹，至3月份，多数船型的租金水平回升至一年多以来的高位。进入二季度，集运市场开始进入传统淡季，但由于新增运力增幅大幅放缓，导致租赁市场运力供给有限，总体供需关系保持平稳。克拉克森数据显示，5月底，多数船型租金较去年年底均有不同程度回升，其中4400TEU、3500TEU、2750TEU、2500TEU型船涨幅在55%~90%。

2 国内市场

2.1 进出口额反弹强劲

上半年，中国对外贸易出现强劲反弹，自1月起进出口贸易额同比增速达到两位数，且在上半年得以保持。上半年，中国进出口总值为19094.8亿美元，同比增长13.0%。其中，出口10472.7亿美元，增长8.5%；进口8622.1亿美元，增长18.9%。

2.2 港口生产增势稳健

在全球集运市场复苏的带动下，上半年，港口集装箱吞吐量增长势头稳健，增速明显反弹，全国规模以上港口集装箱吞吐量为11463.84万TEU，同比增长8.8%，增速较去年同期增加6.3个百分点。沿海规模以上港口完成集装箱吞吐量为10166.86万TEU，同比增长7.8%，增速较去年同期增加5.4个百分点；内河规模以上港口完成集装箱吞吐量为1296.99万TEU，同比增长16.8%，增速较去年同期增加12.9个百分点。

2.3 市场运价稳步走高

上半年，全球经济复苏趋稳、国际贸易回升，带动集运市场需求平稳增长，同时新增运力入市步伐持续放缓，市场供需关系获得改善。年初，货量表现好于预期，多条航线舱位趋紧，并陆续出现爆舱甩货情况，运价指数升至一年多以来高位。此后，由于运输需求恢复速度超出预期，市场舱位利用率快速回升，多数航线市场运价自一季度末起步入回升通道，市场行情稳步走高。6月30日，上海航运交易所发布的中国出口集装箱综合运价指数为851.60点，较年初增长5.6%；上半年运价指数均值为827.95点，同比增长19.8%（见表1、见图2）。上海航运交易所发布的上海出口集装箱综合运价指数（SCFI）为918.83点，较年初下降5.1%；上半年运价指数均值为860.35点，同比大幅增长61.2%。

表1 上半年中国出口集装箱运价指数

航线	2017/6/30	较年初涨跌(%)	上半年平均	上半年同比涨跌(%)
SCFI综合指数	918.83	-5.1	860.35	61.2
CCFI综合指数	851.60	5.6	827.95	19.8
欧洲	1106.70	4.5	1095.18	50.5
地中海	1212.66	12.0	1117.46	47.8
美西	627.21	-8.1	657.65	-6.7
美东	823.92	-4.3	884.92	2.9
波红	949.22	38.9	815.01	30.0
澳新	612.22	-12.9	658.89	7.2
东西非	831.73	55.3	615.24	35.3
南非	854.02	33.2	691.57	72.4
南美	845.39	25.2	702.63	56.9
日本	672.10	2.8	664.62	6.3

来源：上海航运交易所

中国出口集装箱综合运价指数走势

2



欧地航线：市场运价回升企稳。年初，由于运输需求旺盛，春节前多条航线舱位出现紧张状况，班轮公司成功推涨运价。进入二季度，新航运联盟 4 月起陆续执行新船期表，给市场短期运力供给带来影响，市场运力短缺情况时有出现，市场运价稳步走高；至 4 月底，货主集中出货进一步推升需求，班轮公司新一轮运价上涨计划将即期市场运价推升至 1000 美元/TEU 以上。此后，由于市场货量表现稳定，加之航线运力供给平稳，涨后运价基本企稳。6 月 30 日，上海航运交易所发布的中国出口至欧洲、地中海航线运价指数分别为 1106.70 点、1212.66 点，较年初分别增长 4.5%、12.0%。上半年，欧洲、地中海航线运价指数均值分别为 1095.18 点、1117.46 点，同比分别大幅增长 50.5%、47.8%（见图 3）。

中国出口至欧洲地中海航线运价指数走势

3



北美航线：大船运力抵消货量利好，运价冲高回落。上半年，虽然运输需求表现良好，但班轮公司为提升竞争力，增加大船运力的投入，至 5 月底，万箱以上型船运力同比增长 53.6%，占总运力比重增至 23.0%，较去年同期增加 8.1 个百分点。受此影响，航线供需关系未能改善，市场运价长期承压。一季度末，即期市场平均订舱价格回落至去年年底水平。进入二季度，因运力供给保持在高位，需求增长的利好因素未能改善航线供需，市场运价缓步下行。6 月 30 日，上海航运交易所发布的中国出口至美西、美东航线运价指数分别为 627.21 点、823.92 点，较年初分别下降 8.1%、4.3%。上半年，美

西、美东航线运价指数均值分别为 657.65、884.92，同比分别下降 6.7%、增长 2.9%（见图 4）。



澳新航线：需求不足致供需失衡，市场运价承压走低。年初，船舶舱位利用率不佳，涨后运价未能企稳，上海航运交易所发布的 SCFI 显示，澳新航线运价自 1 月 6 日起连续 11 周下降。直至 3 月下旬在部分班轮公司恢复运价的尝试下才止住下行势头，此后运价低位徘徊。自 5 月起市场运价又连续下滑，并一度跌至 300 美元/TEU 附近，接近 SCFI 发布以来的历史低点。6 月下旬，班轮公司新一轮运价上涨计划止住运价下跌走势，市场运价低位回稳。6 月 30 日，上海航运交易所发布的中国出口至澳新航线运价指数为 612.22 点，较年初下降 12.9%。上半年，澳新航线运价指数均值为 658.89 点，同比增长 7.2%（见图 5）。



南美航线：需求显现复苏迹象，运力控制改善航线基本面，市场运价强势反弹。一季度，市场运输需求出现回暖迹象，班轮公司采取运力控制措施，节前运输高峰期的船舶平均舱位利用率回升至九成以上水平。3 月初，即期市场订舱运价回落至 1600 美元/TEU 附近，较年初下降 40.5%。此后，运输需求回升，航线供需关系改善，上海港船舶舱位利用率长期维持在九成以上。6 月底，即期市场运价创下 SCFI 发布以来新高。6 月 30

日，上海航运交易所发布的中国出口至南美航线运价指数为 845.39 点，较年初增长 25.2%。上半年，南美航线运价指数均值为 702.63 点，同比增长 56.9%（见图 6）。



日本航线：供需关系平稳，运价小幅回升。在中日贸易复苏带动下，运输需求止跌企稳，航线供需关系获得改善。年初，节前运输高峰，班轮公司推涨运价，市场运价短期冲高。3 月下旬起，随着运输需求稳步恢复，航线供需改善，市场运价震荡回升。上半年，上海航运交易所发布的中国出口至日本航线运价指数均值为 664.62 点，同比增长 6.3%（见图 7）。



2.4 内贸运输增势良好

受外贸形势向好带动，内支线运输保持较快增长速度。据上海航运交易所不完全统计，前 5 月，全国前 20 大内支线港口合计完成内支线集装箱吞吐量为 811.9 万 TEU，同比增长 11.8%。中国经济稳定发展，相关产业增长势头平稳，拉动内贸集装箱运输市场增长。前 5 月，全国前 20 大集装箱港口内贸集装箱吞吐量为 2529.9 万 TEU，同比增长 6.6%。

3 下半年展望

3.1 国际市场

3.1.1 经济平稳复苏，运需增速持续

今年，全球经济复苏进程有望加快。据国际货币基金组织 4 月份发布的《世界经济展望》预测，今年世界经济将增长 3.5%，增速较去年增加 0.4 个百分点。在世界经济和国际贸易增长的背景下，全球集装箱运输需求的增幅呈扩大态势。据克拉克森预测，今年全球集装箱海运量约为 1.90 亿 TEU，同比增长 4.8%，增速较去年增加 1.0 个百分点。其中，太平洋航线运量同比增长 5.8%，增速较去年增加 0.6 个百分点；亚欧航线运量同比增长 4.4%，增速较去年增加 0.7 个百分点；南北航线运量同比增长 2.3%，增速较去年增加 1.6 个百分点。

3.1.2 新船交付集中，大船比重上升

据克拉克森统计，截至 7 月 1 日，全球全集装箱船总订单量为 396 艘、277.8 万 TEU，约占现有船队规模的 13.7%，较去年同期减少约 3.3 个百分点。从交付期来看，预计 7—12 月交付的运力约为 91.8 万 TEU，约占现有船队规模的 4.5%，较去年同期增加约 0.4 个百分点，反映出下半年的新船交付压力依然较大。如果这些运力全部如期交付，且不考虑船舶拆解量和推迟交付现象，预计今年全年的运力将达 2115.0 万 TEU，同比增长 5.8%，增速较去年增加 4.6 个百分点（见表 2）。

表2 世界集装箱船运力统计与预测

年 份	运力规模 (万 TEU)	同比增长 (%)
2013年年底	1714.7	5.5
2014年年底	1826.2	6.5
2015年年底	1974.3	8.1
2016年年底	1998.9	1.2
2017年年底(预测)不考虑拆解和推迟交付	2115.0	5.8
2017年年底(预测)考虑拆解和推迟交付	2053.6	2.7

来源:克拉克森

从拆解量看，根据前 6 月拆解量推算，今年船舶拆解量约为 54.8 万 TEU 左右，同比下降 16.3%，但仍较 2015 年拆解量大幅增长 183.4%，较 2014 年拆解量增长 47.0%。此外，考虑到目前庞大的运力基数，预计下半年将有部分运力推迟交付。如果考虑这些因素，预计今年年底集装箱船运力约为 2053.6 万 TEU，同比增长 2.7%，增速较去年同期增加 1.5 个百分点（见表 3）。

表3 世界全集装箱运输市场运量运力增长率

年份	运量增速(%)	运力增速(%)
2013年	5.1	5.5
2014年	5.3	6.5
2015年	2.2	8.1
2016年	3.8	1.2
2017年年底(预测)	4.8	2.7

来源:克拉克森

3.1.3 供大于求依旧，拖累行情反弹

综合分析，如考虑船舶拆解和推迟交付，则今年全球集装箱运输市场需求增速可能继续高于船队规模增长速度，但由于市场运力存量仍大于需求，预计市场行情的上升空

间可能较为有限。尤其是 1.2 万 TEU 以上型船运力增速明显高于其适航的东西向主干航线需求增速，主干航线运力过剩的状况难有根本转变。加上上半年闲置运力陆续投入市场，如果这一趋势在下半年得到延续，市场上实际有效运力的增幅可能更高，进而拖累市场行情上升趋势。

值得关注的是，在国际集装箱运输市场总体运力供大于求、各大班轮公司竞争日趋激烈的背景下，集运业正经历着近十年来最大规模的兼并重组潮，市场集中度大幅提升。截至 5 月底，集运市场的集中度 CR4 为 50.0%，较去年年底增加 2.4 个百分点，较去年同期增加 5.4 个百分点；CR8 为 68.3%，较去年年底增加 5.6 个百分点，较去年同期增加 8.5 个百分点（见表 4、表 5）。

表 4 世界集装箱运输市场运力集中度

年份	CR4(%)	CR8(%)
2016年5月底	44.6	59.8
2016年年底	47.6	62.7
2017年5月底	50.0	68.3

表 5 5 月底远东至欧洲与远东至北美航线三大联盟运力份额

联盟	远东—欧洲(%)	远东—北美(%)
2M+HMM	39	23
OECAN联盟	35	41
THE联盟	25	27
其他	1	9

注：表 4、表 5 为作者根据公开资料整理

3.2 国内市场

3.2.1 需求增速平稳

今年，中国对外贸易的发展环境有望较去年进一步改善，但在世界经济复苏进程曲折多变的背景下，国际贸易多空因素并存，风险与挑战同样不少。一方面，世界经济复苏步伐有所加快，欧美等主要发达国家开始逐步走出金融危机的影响，“一带一路”倡议也点燃了沿线国家的内在活力；另一方面，世界经济的复苏基础依然薄弱，一些发达经济体内部不平衡性仍较为严重，贸易保护主义与“逆全球化”的思潮也并未明显减少。总体而言，今年中国外贸发展总体向好的基本面没有发生改变，但外部不确定性风险依然存在，中国集装箱出口运输需求的增速也将较为平缓。

3.2.2 行情或现上升

今年，随着中国对外贸易环境的改善，国际集装箱运输需求有望保持平稳增长态势，但船队运力规模也在扩张，供大于求的基本面难以发生根本转变，对行情上升的支撑力度相对有限。如果班轮公司能够合理调整运力配置、适时控制运力投放力度，下半年传统旺季市场行情仍有一定的上升空间。

欧地航线：今年，欧元区经济保持平稳复苏势头，“逆全球化”思潮高涨，导致经济增速进一步提升的动力不足，预计中国对欧洲出口集装箱运输需求可能呈现不温不火的状态。据德鲁里预计，全年西北欧、地中海航线西行运输需求同比增速约为 3.7%，其中下半年同比增速为 3.4%，低于上半年 0.7 个百分点；全年西北欧、地中海航线西行运力约增长 4.1%，高于全年需求增长幅度，其中下半年运力同比增速高达 6.2%，高于上半年增速 4.3 个百分点。因此，下半年欧地航线供大于求的状况可能较上半年更为明显。三季度传统出货高峰期，运输需求有望较二季度进一步上升。而从交付期来看，相当部分的新船主要集中在四季度交付，预计三季度供需基本面有望保持平稳，进而对市场行

情的平稳上升产生一定支持作用。四季度传统淡季，运输需求将进入下行通道，加上新船交付压力加大，供大于求的矛盾可能加强，届时如果班轮公司未能严格控制运力供给，市场行情将面临较大的下行压力。

北美航线：今年，美国经济复苏步伐加快，预计中国对美国出口运输需求有望保持稳定增长，但增速可能弱于往年。据德鲁里预测，今年，太平洋航线东行运输需求约为1904.6万TEU，同比增长3.5%，增速较去年减少1.1个百分点。运力方面，欧洲航线运力升级后产生的淘汰运力将直接影响美西航线舱位供给，而新巴拿马运河的开通也将吸引新增运力陆续进入美东航线，加上去年原韩进海运的船舶正逐步恢复运营，预计全年运力增长幅度颇为可观。据德鲁里预测，今年，太平洋航线东行运力将增长6.6%，高于同期需求增速3.1个百分点。但考虑到市场集中度上升，班轮公司对运价掌控能力提升，如果班轮公司能够适时适度控制舱位供给，市场行情仍有一定的上升空间。

南北航线：随着国际大宗商品市场需求与价格的逐步回升，巴西、非洲、澳大利亚等主要资源出口国和地区经济同步反弹，带动当地居民消费需求稳步提升。据克拉克森预测，今年，拉美航线、非洲航线、大洋洲航线集装箱运输需求增速较去年分别增加0.7个百分点、3.8个百分点、2.9个百分点。总体来看，今年南北航线运输需求可能较去年明显回升。但考虑到下半年新造船的交付压力，班轮公司为了维持主干航线供需关系的相对平稳态势，可能会加大对南北航线的运力投放。鉴于南北航线目前体量依然较小，对运力涌入的承受能力较弱，下半年供需关系进一步改善的基础仍显薄弱，市场行情的走势将更多取决于班轮公司的市场策略。具体来看，南美、非洲航线由于航程相对较长、市场准入门槛相对较高，目前参与的经营者相对较少，班轮公司对运价调控能力相对较强；澳大利亚属发达国家，当地居民消费能力相对较强，对船舶投放的吸引力也相对较大，下半年如果班轮公司未能严控运力规模，市场行情的反弹阻力可能较大。

日本航线：今年，日本政府持续不断的货币刺激政策效果逐渐显现，核心通胀率有所提升，居民消费开始反弹，但政府债务高企、人口老龄化、劳动力短缺等问题依然困扰日本经济，预计经济增速小幅增加0.2个百分点。中国出口至日本集装箱运输需求的增长势头也可能较为平缓，加上日本航线长期以来的运力过剩状况，预计市场行情较为平稳。

亚洲区域内航线：在亚洲区域内国家纷纷响应并主动对接中国“一带一路”倡议的背景下，“一带一路”沿线国家经济内生动力不断增强，当地企业投资与居民消费需求持续提升，带动亚洲区域内运输需求保持较快增速。据克拉克森预测，今年亚洲区域内航线运输需求同比增长6.3%，增速明显高于全球集装箱运量增速，且继续增加0.9个百分点。但考虑到亚洲区域内航线航程短、准入门槛低，容易成为其他航线淘汰运力的进入对象，进而削弱需求增长所带来的利好因素，市场竞争激烈的格局短时间内可能难有根本性改变。[返回](#)

2017（年中）沿海散货水运形势报告

1 上半年回顾

上半年，中国宏观经济运行延续去年下半年以来企稳向好的态势，经济结构持续优化，多项宏观指标趋于改善，上半年，国内生产总值同比增长6.9%。供给侧结构性调整初见成效，大宗散货采购、贸易热情提振，国内水运需求增长加速。前5月，全国水路完成货运量为26.0亿吨，同比增长8.5%，增速较去年同期增加7.4个百分点；完成货物运输周转量为39433亿吨公里，同比增长8.5%，增速较去年同期增加9.6个百分点。港口方面：前5月，沿海规模以上港口完成货物吞吐量为35.8亿吨，同比增长7.4%，增速较去年同期增加5.5个百分点。

上半年，沿海散货运输市场整体水平明显好于前两年。在相关能源及原材料价格支撑下，下游采购热情升温，为运价上涨提供助力。上半年，以春节及6月中旬为拐点，

沿海散货运输市场行情呈“N”字型走势。6月30日，上海航运交易所发布的中国沿海（散货）综合运价指数报收1079.65点，上半年指数均值为1044.76点，同比增长29.6%（见图1）。



1.1 煤炭

1.1.1 市场需求增长良好

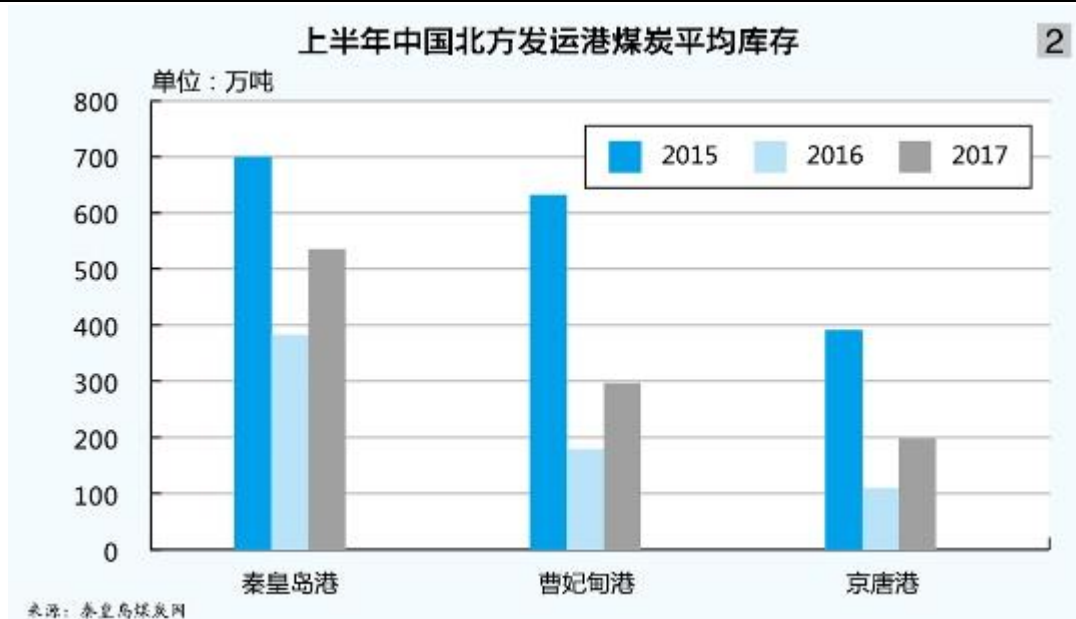
今年，工业经济回暖，基础设施建设稳定增长，煤炭需求转好，前5月全国累计商品煤消费量为15.65亿吨，同比增长3.4%。全国规模以上电厂火电发电量累计为18497亿千瓦时，同比增长7.2%，增速较去年同期增加10.8个百分点。电厂耗煤水平明显高于去年同期，上半年六大电厂累计耗煤量同比增长13.9%，增幅较去年同期增加21.5个百分点；日均耗煤量同比上涨13.3%，增幅较去年同期增加21.4个百分点。

1.1.2 供应格局趋于宽松

为抑煤价、保供应，国家有关部门适当放宽煤炭行业减量化政策，加快减量置换进度，增加优质煤矿产能，并加大电煤调运力度，煤炭供应量稳步增长，供需格局趋于宽松。前5月，全国原煤累计产量为14.1亿吨，同比增长4.3%；铁路煤炭发送量累计完成8.9亿吨，同比增长16.4%。

1.1.3 发运港存煤量增加

今年以来，煤炭供应能力增强，煤炭产量及铁路调入量均有所增长，北方主要煤炭发运港口煤炭库存量升高，相较于去年同期的低基数，同比明显增长。上半年，秦皇岛港平均存煤同比增长39.5%；曹妃甸港平均存煤同比增长64.2%；京唐港平均存煤同比增长84.4%。在供给侧结构性改革的大背景下，煤炭供应过剩格局不再，库存水平仍处于相对低位（见图2）。



今年，下游电厂煤炭库存水平有所下滑，且波动较为剧烈。上半年，沿海六大电厂平均存煤量为 1054.6 万吨，同比下降 9.6%；存煤可用天数为 17.9 天，较去年同期平均减少 6 天。

1.1.4 价格整体高位震荡

今年，在抑制煤炭价格过快上涨，保证煤炭供应为主轴的政策指导下，煤炭价格整体高位震荡。随着 6 月中旬价格触底，市场再掀一波买涨热潮，煤炭价格随即反弹。截至 6 月 26 日，环渤海动力煤价格指数报收于 577 元/吨，上半年均值为 590.3 元/吨，同比增长 52.6%。

1.1.5 进口煤炭大幅增加

随着供给侧改革深入推进，煤炭市场由往年的供应严重过剩逐步调整为供应略显不足的状态。海关数据显示，前 5 月中国累计进口煤炭 11168 万吨，同比增长 29.6%。

1.1.6 北方港口运量增长

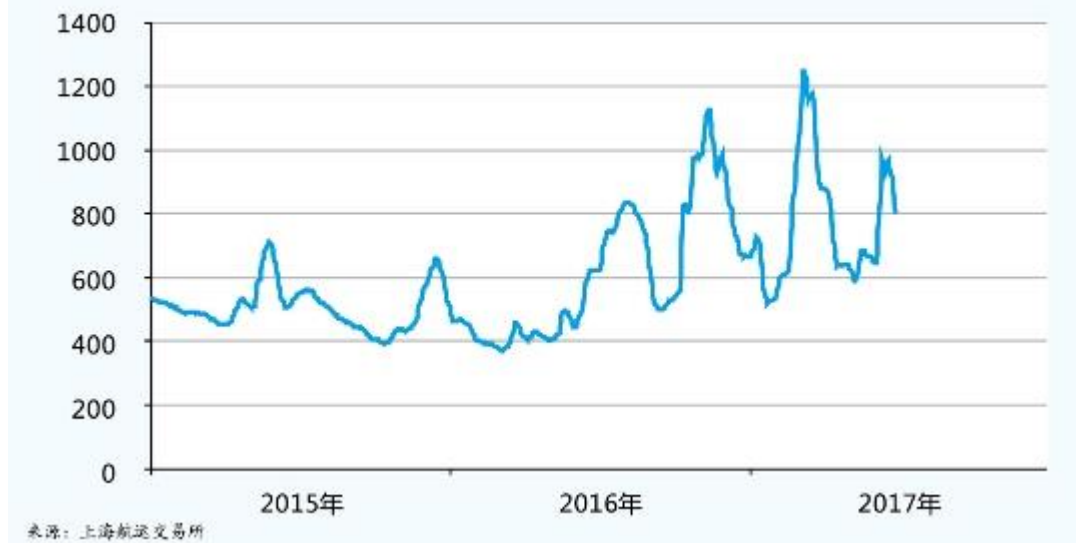
上半年，全国主要港口内贸煤炭发运量完成 3.61 亿吨，同比增长 16.8%，增速较去年同期增加 22.1 个百分点。其中，沿海港口内贸煤炭发运量完成 3.45 亿吨，同比增长 16.9%，增速较去年同期增加 22.3 个百分点。

1.1.7 市场运价大幅回升

上半年，煤炭价格是影响沿海煤炭运输市场行情的关键因素。春节前和 3 月中旬后的 3 个月，为煤炭需求传统淡季，主要电力集团日均耗煤量处于低谷，补库积极性下滑；春节后及 6 月中旬期间，出现两波上涨行情；6 月中旬，环渤海动力煤价格指数连续 10 期下跌，累计跌幅 44 元/吨，触底迹象明显。得益于煤炭价格触底反弹、下游电厂补库情绪高涨，加之环保要求提高、华南高温等情况，沿海煤炭运价大幅回升。6 月 30 日，中国沿海煤炭运价指数报收于 800.96 点，上半年煤炭货种运价指数均值为 778.84 点，同比增长 74.0%（见图 3）。

中国沿海煤炭运价指数走势

3



1.2 铁矿石

1.2.1 下游行业形势好转

市场供求关系明显改善，企业经营状况好转、效益回升，工业生产加速。钢铁行业供需格局持续改善，钢厂利润丰厚，生产积极性明显提升。国家统计局数据显示，前5月，中国粗钢、生铁和钢材产量分别为34683万吨、30047万吨、45368万吨，同比分别增长4.4%、3.3%、0.8%，增速止跌回升。

1.2.2 进口数量持续攀升

上半年，中国铁矿石进口量持续攀升，累计完成5.39亿吨，同比增长9.3%。交通运输部水运局快报数据显示，上半年主要港口外贸铁矿石接卸量较去年同期增长5.5%。

1.2.3 港口库存再创新高

今年，海外矿山发货量持续处于高位，国内港口库存创出新高。截至6月底，全国进口铁矿石港口库存量升至1.4413亿吨，同比增长40.4%，再创历史新高。从数据来看，上半年进口铁矿石约4500万吨的增量大部分被积压在港口。

1.2.4 二程矿运整体平稳

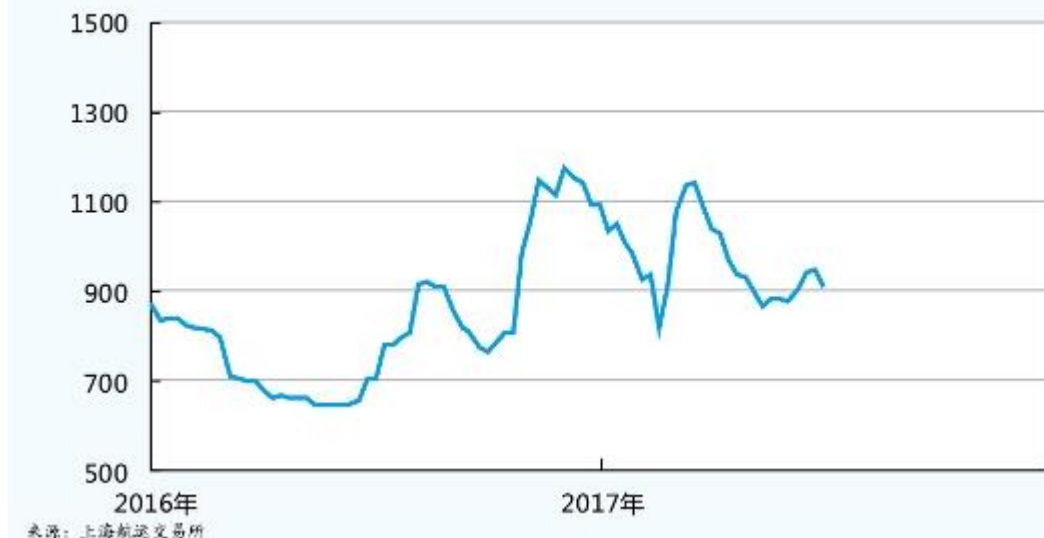
前5月，日照港、连云港港铁矿石内贸发运量同比分别下降37.5%和17.8%。作为沿江钢厂的重要中转基地，华东港口发运量增长空间较大，上海港、宁波舟山港、南通港铁矿石内贸发运量同比分别增长25.3%、13.5%和8.8%。

1.2.5 运价水平高于去年

上半年，金属矿石运价走势“一波三折”，运价水平明显高于去年同期。火热行情持续至3月中旬，在需求淡季及政策影响下，煤炭运输市场行情“断崖式”下跌，金属矿石运价受累回落。6月30日，中国沿海（散货）金属矿石货种运价指数报收于908.84点，上半年指数均值为964.77点，同比增长35.4%（见图4）。

中国沿海金属矿石运价指数走势

4



1.3 石油

上半年，规模以上工业能源生产总体平稳向上。国际油价虽有回升，但总体依旧处于低位，而国内油田老化，原油开采成本高，致使国内原油生产量继续下降。前5月，原油产量8024万吨，同比下降5.6%，跌幅较去年同期有所收窄，但仍减少1.9个百分点，已连续17个月同比下降。

在中国原油产量不断减少的情况下，进口原油依存度居高不下。前5月，中国原油月进口量多在3000万吨以上，5月份更达到3700万吨以上，累计完成17631万吨，同比增长13.1%，较去年同期减少1.1个百分点，进口依存度达到64.7%的历史高位；在原油限产措施下，原油价格回升，累计进口金额为683.87亿美元，同比增长65.0%。

上半年，沿海主要港口原油吞吐量回升，但增幅有所下降，主要增量仍表现在外贸原油进口量部分；油品运输需求淡稳，原油运输行情稳定，成品油运输行情上升。

1.3.1 主港吞吐增幅收窄

在原油进口量增长的带动下，主要港口外贸原油进港量继续上升，吞吐量总体呈现上涨态势。北方部分港口在外贸进口和中转量增加的影响下，吞吐量继续上升，但增幅放缓；华东港口完成的吞吐量较去年为好；华南港口稳中有升。

北方港口：原油吞吐量总体保持增长，但增幅放缓。得益于腹地地炼进口原油增加，青岛港吞吐量大幅上升；长兴岛30万吨原油码头正式投入运营，拉动大连港外贸原油进港量上升，但二季度大连石化、大连西太进入检修期，原油进口减少，前5月原油吞吐量增幅较去年同期增长6.5%，增速较一季度下降明显；受腹地国有企业进口反弹及民营炼厂进口指标恢复，唐山港和营口港吞吐量增速回升。其中，唐山港吞吐量同比增长5.3%；营口港同比下降1.9%。秦皇岛港吞吐量仅在100万吨左右水平，同比下降4.1%，但较一季度明显好转，完成的原油货源主要来自海洋油。

华东地区：主要港口原油吞吐量表现较好。前5月，宁波舟山港吞吐量同比增长8.0%，但增幅较去年同期减少3.2个百分点；长江内金陵石化、九江石化4月初结束检修，原油需求恢复较快，南京港海进江原油运输量增长，南京港本港吞吐量同比增长23.3%；上海港原油吞吐量同比下降8.4%，跌幅较一季度扩大，但较去年同期减少3.2个百分点。

华南地区：广州港原油生产继续恢复，吞吐量同比增长；二季度，湛江港原油进口加快，通过湛江海关的原油进口量同比增长9.1%，带动湛江港原油吞吐量同比增长9.3%，但增幅较去年同期减少1.4个百分点。

1.3.2 原油二程中转缓增

前 5 月，沿海内贸原油运输量上升，但增幅趋缓。二季度，炼厂检修集中，需求下降，大连港内贸出港量同比下跌，且较一季度下降明显；宁波舟山港二季度中转量小幅回升；前 5 月，经青岛海关进口的原油量同比增长 17.1%，较一季度减少 5 个百分点，但其流向发生变化，内贸出港量同比反弹。

1.3.3 原油平稳成品油升

上半年，沿海原油运输行情总体稳定。6 月 30 日，上海航运交易所发布的沿海原油货种运价指数报收 1541.72 点，与年初持平。

成品油运输行情上涨。一季度，成品油运输需求平稳，运价小幅上涨。由于年初终端需求疲软对运输需求形成打压，但之后受中石油、中石化调涨价格影响，加之节前备货需要，运输需求有所走强，运价小幅上涨。6 月 30 日，上海航运交易所发布的成品油货种运价指数为 1287.61 点，较年初增长 3.9%，平均指数较去年同期增长 1.2%。

2 下半年展望

下半年，经济面临较大下行压力。空前收紧的房地产调控政策使得房地产市场逐渐降温，可能会对固定资产投资形成拖累。基础设施建设仍是稳增长的主要力量，但也显现减弱势头。

国内需求回暖，将为制造业的表现提供有力支撑。预计今年国内生产总值增速可能会呈现出前高后低的缓慢下滑态势，但整体增长率仍将维持在 6.7% 左右。

2.1 煤炭

2.1.1 替代能源快速发展

目前，非化石发电快速增长已成常态。国家能源局发布的《2017 年能源工作指导意见》提出能源结构调整、煤炭清洁高效利用、能源系统补短板、能源消费模式创新和能源惠民利民五项重大工程。全年全国能源消费总量目标控制在 44 亿吨标准煤左右，其中非化石能源消费比重提高到 14.3% 左右。年内计划安排水电、核电、风电及太阳能发电新增装机规模分别为 1000 万千瓦、641 万千瓦、2000 万千瓦和 1800 万千瓦。

2.2.2 市场供给趋于宽松

为加快推动《关于做好 2017 年钢铁煤炭行业化解过剩产能实现脱困发展工作的意见》等系列文件实施，近期，国家发改委召开会议，对统筹做好煤炭“去产能、保供应、稳价格”等重点工作进行了全面部署。会议指出，坚持在确保安全和减量置换的前提下有效释放先进产能，采取综合措施促进煤炭价格回归合理区间。由此可以看出，抑煤价、增加煤炭供给将成为后期调控的主基调，煤炭产量将呈上升趋势，煤炭供求进一步趋向宽松，煤价以震荡行情为主，对运输需求的刺激将小于上半年。

2.2.3 气候或致货源紧缺

上半年，受泄洪等因素影响，水电表现不及预期，致使火电需求增长空间放大，下半年将进入传统用煤旺季。据预测，作为厄尔尼诺年的次年，今年将有拉尼娜现象，全年夏天炎热且少雨。预计 6—8 月北方降水偏多，而南方长江中下游将呈现高温少雨、高温天持续长久等特征。受此影响，今年的“迎峰度夏”期煤炭需求将呈现季节性高位，水电延续乏力态势，气候因素将对煤炭阶段性需求形成有力支撑。

2.2.4 进口数量逐步回落

下半年，随着国内煤炭先进产能的进一步释放，进口煤补充角色将有所削弱。同时，出于维护国内煤炭市场稳定、严格执行环保规定的考虑，二季度相关部委在控制劣质进口煤方面出台了一系列政策，但尚未全面落实。为此，下半年进口煤政策方面将呈进一步收紧的趋势。7 月 1 日，国家二类进口口岸已禁止进口煤炭船舶靠泊卸货。综合上述情况，预计煤炭进口将逐步回落。

受上述情况综合影响，预计下半年沿海煤炭运输市场行情仍将维持较强走势。非化石能源迅速增长，持续抑制发电用煤增长空间；煤炭产能加速释放，使得供需形势进一步趋向宽松，进而影响下游采购积极性。但当前煤炭企业复产的主动权仍掌握在自己手

中，在供给侧改革大势下，煤炭供给难以重回过去几年的过剩状态。预计下半年沿海煤炭运价水平仍将明显好于前两年，运价很可能在“迎峰度夏”期的后半段冲上高位。

2.3 铁矿石

2.3.1 进口数量或创纪录

上半年，钢厂利润保持在较高水平，且利润波动相对减小，高利润状态持续时间为近三年最长。同时，钢铁产业的调整升级使得不断优化矿石入炉品位成为发展的必然趋势。由于落后低端产能的淘汰以及关停高炉数量的增加，提高生产效率和铁水产量成为钢厂兑现利润的主要途径，市场对于铁矿石的需求日益向高品矿集中。因此，中国对进口铁矿石的依赖度进一步提升，而海外矿山对出口中国的热情不减，全年铁矿石进口量有望超过去年创下的 10.24 亿吨的纪录。

2.3.2 钢铁下游缺乏亮点

今年以来，中国基础设施建设投资增长保持较高水平，但增速呈递减趋势。前 5 月，全国基建投资同比增长 20.9%，增速较前 4 月减少 2.4 个百分点。下半年，在总体稳健的货币政策基调下，基础设施建设的资金面可能趋于紧张，尤其对地方政府主导的基础设施建设所能提供的金融支持可能低于前两年。而随着限购政策密集出台，房地产对钢铁需求的拉动效应正逐步衰减。同时，金融监管力度不断加大，房地产企业杠杆率降低及资金面趋紧，房屋新开工面积同比增幅还将进一步回落。总体来看，后期钢铁下游行业需求缺乏亮点，对市场的助力将小于上半年。

2.3.3 去产能压力趋于减缓

伴随今年取缔“地条钢”及“去产能”的推进，钢铁市场供给环境持续改善。根据国家发改委消息，截至 5 月底，全国已压减粗钢产能 4239 万吨，完成年度目标的 84.8%。同时，按照“四个彻底拆除”的要求，各地排查发现的“地条钢”产能已全部停产。预计下半年“去产能”压力将明显小于上半年，加之经营环境改善，钢厂将延续较高的生产积极性。

2.3.4 港口库存保持高位

钢厂对铁矿石的采购节奏主要受其对市场预期的影响。下半年外矿供应将逐步增加，且基本为高品矿。然而需求将基本维持平稳态势，港口进口铁矿石库存已攀升至 1.45 亿吨的峰值水平，后期仍有进一步累积的可能。钢厂补库缺乏动力，估计下半年仍以库存消化和低库存策略为主。

综合上述情况，下半年，钢铁下游行业需求缺乏亮点，基建投资增速预期回落，钢铁供需将趋于宽松。钢铁行业总体环境明显好于往年，经营利润可观，预计钢厂生产仍将保持较高热情，进口铁矿石维持高位，沿海铁矿石运输需求稳中有升。

2.4 石油

今年，中国经济及能源行业将稳步发展，带动中国原油需求继续增长。但随着中国更多低效油田的关停，大庆、胜利等大型油田减产，中国原油产量将继续下跌，预计在 7% 左右；下半年，主营单位炼厂检修陆续结束，预计开工负荷小幅回升，地方炼厂整体资源供应仍将上涨，中国原油非国营贸易进口配额超过去年，因此今年原油进口量将进一步扩大，但考虑欧佩克限产油价上涨因素，预计原油进口量增幅将有所收窄。

综上，下半年，港口外贸原油进港量仍将明显上升；海洋油田产量缩减，海洋油运输量稳中略跌；陆产原油下水量继续下降。国内原油运输量将稳中有升，行情总体平稳。成品油方面，国际原油市场虽有一定利好支撑，但抑制油价反弹因素仍然存在，油价上调幅度有限，成品油利好支撑不足。同时，终端需求难改低迷状态。三季度，高温天气范围扩大，汽油需求逐步提升，而柴油随着雨季的到来，将进入传统需求淡季，市场消耗量将出现萎缩，整体行情疲软。沿海成品油运输需求总体平稳，运价可能会因货源不同而有所波动。[返回](#)

港口“中国造”盛行全球

不停运作的自动化远程操控岸桥，将船上的集装箱吊装到无人驾驶的引导小车（AGV）上，AGV再将集装箱运到在陆一侧的轨道吊下方，然后由自动化的轨道吊将集装箱码放起来……全自动化装卸、码头无人现场作业、全天24小时不间断工作，将于2017年底建成的洋山港四期工程是世界最大的自动化集装箱码头，该码头从设计到建设再到设备的提供均由中国企业负责。而这仅是中企参与港口建设的一角。如今，包括中国的大量港口在内，世界众多国家的重要港口工程均有中国企业的身影，港口“中国造”正在全球盛行开来。

1 港口建设迈向世界之最

近年来，中国港口建设发展持续走在世界前列。据统计，截至2016年，中国港口货物吞吐量和集装箱吞吐量连续10余年位居世界第一。在全球港口货物吞吐量和集装箱吞吐量排名前10名的港口中，中国港口均占有7席。中国港口万吨级及以上泊位2317个，亿吨大港数量达到34个。已形成了环渤海、长三角、东南沿海、珠三角和西南沿海5个港口群。

港口发展辉煌业绩的背后，是中国港口建设体系的强力支撑。当前，以中国建筑、中国交建等为代表的一批企业，在港口规划设计、码头施工、航道治理、地基处理、吹填造陆以及港机设备制造等涉及港口建设的多个方面均处于世界先进水平。

作为世界第一大集装箱港上海港的一个重要港区，洋山港充分体现了中国港口建设的水平。洋山深水港区位于杭州湾东北部，芦潮港东南的舟山崎岖列岛，距国际远洋航线104公里，距离上海32公里，是世界最大的海岛型人工深水港。

洋山港承建单位中建旗下中建港务建设有限公司总工程师徐梅坤介绍，洋山深水港分四期建设，一至三期工程已经建成投产，共有5.6公里深水集装箱码头岸线、16个7至15万吨级深水集装箱泊位，释放出超过1500万TEU（标准箱）/年的吞吐量。即将收尾的洋山港四期工程，建设7个大型深水泊位，将形成400万TEU/年的吞吐能力，后期吞吐量能达到630万TEU/年，将把上海港的吞吐能力提升到4000万TEU/年以上，继续稳居世界第一大港。

值得一提的是，将于2017年底建成的洋山港四期工程处处都体现着“高大上”。据介绍，在洋山港地基加固中，企业自主开发的振冲自动监控系统能把采集的各项原始数据转换成直观、形象的施工曲线，实时监控整个过程；在沉桩施工中应用GPS远程定位技术，克服了常规测量方法在外海施工中的种种困难，提高了沉桩定位精度；首次大规模推广使用PBC预拌混合胶凝材料进行高性能砼施工，减少了运输、贮存困难，节省了搅拌时间；洋山工程基础置换全部采用直径1000毫米大直径深水砂桩，是国内首次大面积使用……先进技术在洋山港建设过程中比比皆是，并从不同方面体现着“中国智造”。

“洋山港四期是全球综合自动化程度最高的码头。比如，海侧的岸桥全部是自动化远程操控，在陆一侧使用的轨道吊也实现了自动化着箱，这些双箱自动化轨道吊是我们自主研发的产品，并首次投放全球市场，将能够提升50%的工作效率。AGV实现机器人自动更换电池，确保地面运输连续性作业，这一自动化换电技术属于国内首创。自主研发的ECS软件系统（设备控制系统）和码头方的TOS（码头操作系统），则让洋山港四期成为国内唯一一个具有“中国芯”的自动化码头。”承担了洋山港全自动化码头设计研发制造和安装调试任务的振华重工副总裁张健表示。

2 出海建港脚步越走越稳

国内港口建设的快速发展为中企在世界范围内建设港口奠定了坚实基础。中建港务党委副书记颜志凯表示，在洋山港15年的建设过程中，我们积累了大量的经验，港口建设的能力与水平不断提升，这为我们“走出去”拓展海外港口建设市场提供了充分保

障。我们从 2014 年开始出海承建港口，近两年海外业绩综合贡献度已达 1/3 左右，考虑到今年我们在东南亚、中亚等水上工程建设市场的进一步发展，今年海外业绩贡献将能保持在 1/3 以上。

近年来，一大批由中企承建的海外港口项目开始落地。今年 5 月投入运营的吉布提多哈雷多功能港口是中企在东北非地区承接的最大规模港口项目。据介绍，多哈雷多功能港口项目合同金额为 4.217 亿美元，由中建港务和中建八局负责港口施工，上海振华重工提供“中国制造”的大型港口设备。港口年设计吞吐量最高可达 20 万标箱和 708 万吨散杂货，港口运营 3 个月以来已完成 50 多艘大型货轮装卸。

2016 年，由中国招商局集团建设、管理、运营的科伦坡港南集装箱码头吞吐量突破 200 万标箱，成为整个南亚区域港口行列的新亮点。由中国交建承建的港口城 2022 年建成后拓展科伦坡市发展空间，拉动投资和就业，助力斯里兰卡建设 21 世纪海上丝绸之路重要节点。

中交三航院常务副总工程师浦伟庆介绍，作为世界最大的港口设计建设公司、世界最大的疏浚公司、世界最大的集装箱起重机制造公司，中国交建目前已在世界范围内建设了一百多个深水码头，遍及东南亚、南亚、中东、非洲、南美洲等地，包括缅甸皎漂港、巴基斯坦瓜达尔港和卡西姆港、斯里兰卡汉班托塔港、以色列阿什杜德港、卡塔尔多哈新港、埃及塞得港、科特迪瓦阿比让港、尼日利亚莱基港、纳米比亚鲸湾港等重要港口。同时，中国交建为世界提供了 80% 以上的集装箱起重机，遍及 98 个国家和地区。

一大批港口建成或在建的同时，新的项目也在持续增加。6 月份，坦桑尼亚港务局同中国港湾工程有限责任公司签署了一份价值 1.54 亿美元的合同，以扩建首都达累斯萨拉姆的重要港口。根据合同，中国港湾将在达累斯萨拉姆港建造一个滚装码头，并加深和加固 7 个停泊位。

坦桑尼亚工程、交通和通信部部长马卡梅·姆巴拉瓦在签署该合同的时候说：“加深和加固这些停泊位将使得大型集装箱船能停靠在达累斯萨拉姆。”

3 规模之外还有技术优势

中国港口不断走向世界，带动的是中国建设标准、中国技术“走出去”。国务院发展研究中心的一项研究课题指出，港口建设的中国标准正加快走向海外。以中国交建为例，该企业参与主编行业标准，在境外推荐使用中国标准实施项目，推动国内技术和标准国际化，目前开工项目中使用中国标准的港口有：中缅原油工程——管道码头及航道、喀麦隆克里比深水港一期、莫桑比克贝拉渔码头重建项目；苏丹萨瓦金港项目、吉布提 ASSAL 盐湖盐业出口码头、苏丹牲畜码头一期水工项目。

“随着像中国建筑等这样的中企加快参与海外港口建设，中国港口建设的优势不断呈现，这包括从设计到建设到设备再到管理等多个方面。首先，现在海外港口建设中，中国标准的运用正越来越多；其次，在港口施工中，防腐蚀混凝土、防淤技术、导航定位等先进工艺已广泛应用；再者，港口自动化加快发展，中企的技术水平不断提升；此外，在管理方面，信息系统构建、国际优秀人才的吸引等持续提升中国港口企业的国际竞争力。”徐梅坤说。

在码头使用率、装卸效率要求提升的背景下，自动化正成为港口建设的大趋势。2014 年 12 月，国内首个自动化码头——由常规码头升级改造的厦门远海自动化码头试运营。2015 年 7 月，振华重工与青岛港携手打造亚洲首个集装箱全自动化码头，今年 5 月在青岛港成功投产。今年底，世界最大的自动化集装箱码头也将在洋山港投入运营。

张健介绍，中国交建于 2002 年开始在全球推广自动化码头设备，目前在欧洲、美洲、澳洲、亚洲的共 15 个国家的 26 个码头提供了相关产品，为荷兰鹿特丹港、美国长滩岛港、英国利物浦港等全球重要港口的自动化码头提供几乎全部单机设备。当前正在研发推广全球最先进的全自动化码头系统，将为行业带来革命性的产品。

业内人士指出，可以说，只要有需要，在全世界任何一个地方，现在中国都具备了提供港口成套建设和运营的能力。目前中国的港口建设已经实现了全产业链、全要素的比较优势，技术水平是当之无愧的全球第一，持续为国际贸易提供物流支点，成为又一张闪亮的“中国名片”。[返回](#)

微信公众号“航运评论”



公众微博



安卓手机 APP



苹果手机 APP



自 2006 年开始原《信息传真》时事经济评论专刊改为《时事经济与航运》。《时事经济与航运》以全球宏观经济形势、国内政策变化趋势、国内外重大经济事件和航运市场、航运管理为主要研究、观察对象，即时分析。对涉及广泛的经济面各领域、各行业的发展走势，与经济相关的政策、社会、事件及其相互关系进行深入分析与精练解读决策咨询，旨在帮助企业高层决策人员获取对各类经济事件的分析观点和参考依据，以便做出科学有效的经营管理决策及适合市场的企业发展规划。

中国海洋运输情报网

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

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



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