

时事经济与航运

中国海洋运输情报网主办

2016年05月18日(第520期总第1579期)

◆ 经济在弱复苏中波动 以供给侧改革再造内生动能	1
◆ 日本航企重金重整业务结构	2
◆ 全球航运上演“三国杀”	9
◆ 新船订单瓜分市场 干散货运输市场步履维艰	11
◆ 国内最强港口——“一带一路”所涉港口优劣大比拼	12

经济在弱复苏中波动 以供给侧改革再造内生动能

“今年1—4月，在政府推动固定资产投资的拉动下，我国各项总量宏观经济指标保持相对稳定。”中国人民大学国家发展与战略研究院执行院长刘元春在接受中国经济时报记者采访时表示，经济增长动能在政府和市场间持续分化，表明增长基础还并不稳固。

经济内生动能不足

“4月份，经济呈现了弱势复苏中的波动态势。在信贷放松下基建投资和房地产投资推动固定资产投资，拉动经济波动中企稳。”在5月16日由中国人民大学国家发展与战略研究院等联合主办的宏观经济月度数据分析会上，中国人民大学经济学院院长助理于泽作如是判断。

作为宏观经济月度数据分析报告的主讲人，于泽分析认为，工业整体较为平稳，还是保持了底部特征，工业生产基本上在经济L型底部呈现震荡态势。虽然在制造业等底部波动的时期，经济景气指数维持在扩张区间，但也处在震荡中。

于泽说：“当前L型底部震荡经济的取得主要依靠了今年的高额信贷投入和固定资产投资。”

数据显示，今年以来，我国货币增速维持了相对较高水平。4月份M2增长12.8%，M1同比增速快速上升，4月份为22.9%。伴随着货币增长是社会融资总额的快速上升，自2016年以来，社会融资规模高速增长，1月份的新增人民币贷款超过2.5万亿元，超过了2009年1月份的1.6万亿元，4月份虽然回落到5642亿元，但1—4月保持了高速增长。

“国家主导是这轮固定资产投资的一个显著特征。”在大量的信贷中，通过PSL等形式，政策性银行获得了大量的贷款资金，通过注入水利工程、棚户区改造等项目，这些信贷通过第二财政等方式推动了固定资产投资。

该课题组研究认为，虽然在信贷加政府推动固定资产投资的作用下，我国经济出现了企稳特征，但是，这些力量更多是政府的拉动，市场自发的力量还不足，产生了较大的分化。

具体表现为：虽然固定资产投资大幅度上升，但是民间投资在今年出现了快速下滑，4月份增长5.66%，仅有去年同期不足一半；区域分化加大，东北地区民间固定资产投资下降了23.1%，降幅扩大6个百分点。

汇率中期存在风险 信用风险持续释放

1—4月，外汇储备维持温和回升，人民币币值较为稳定，日渐清晰的人民币汇率决定模式发挥了稳定预期的作用。但刘元春认为，从中期来看，美元加息预期仍然存在。

随着美国国内经济走势好转以及国际金融市场环境改善，加息概率将会再度回升，美元弱势状态可能会出现逆转。“今年下半年乃至明年上半年，需关注美元加息以及资本流动对于人民币汇率预期的影响。在这种情况下，资本外流将会上升，人民币兑美元汇率贬值压力将会上升。”刘元春说。

与此同时，国内信用风险持续释放。根据统计，今年以来，已有28只债券未及时兑付本金，信用评级降低等其他各类信用事件754起，刚性兑付进一步打破。

总体看，近期信用事件、违约事件频发与银行不良贷款率上升趋势一致，是在影子银行等替代银行贷款过程中，银行系统信用风险上升在债券市场的体现。

对此，刘元春认为，叠加货币政策逐步趋紧、流动性供给存在不确定性等因素，企业融资难度有可能会进一步加大，对经济复苏产生一定的抑制作用。

加快推进供给侧结构性改革

针对宏观经济出现的分化和风险，课题组提出了四大政策建议：继续实施积极的财政政策，货币政策需要维持适度稳定、透明的流动性供给，加快推进供给侧结构性改革，高度关注资本流动，维持汇率基本稳定。

“1—4月，政府投资的乘数效果并不明显，消费增长率维持在低位，民间投资增速急剧下滑。在市场内生动力启动不足，新旧动能转换还需要时间的环境下，要维持一定的总需求，稳定经济增长，保持良好的就业态势，还需要在未来一段时间内维持积极的财政政策。”于泽认为，在保持积极态势的同时，财政政策的支出方向和方法需要更加以供给侧结构性改革为导向。

当前经济流动性偏好上升。当信贷进入经济当事人的口袋后，资金会进入流动性更强的金融，而不是进入长时间投资的实体经济，货币灌溉并不能起到很好的刺激作用。因此，于泽建议，未来需要保持适度稳定流动性供给，适度防止杠杆反弹和累积，稳定保持现有基建等顺利开展，稳定经济；在适度稳定供给流动性时，必须保证供给渠道的透明性。

“要启动内需，发挥市场的内生动力，关键还在供给侧结构性改革。”刘元春表示，当前经济内生动力不足的重要表现是消费持续下行和房地产投资下降，而这两个问题实质上都是结构性问题，并不是简单扩大总需求就可以解决的，需要加快推进供给侧结构性改革来完成。

刘元春强调，要高度关注资本流动，维持汇率基本稳定。虽然人民币国际化是未来的大趋势，从而要求我们进一步放开资本管制，提高汇率的市场决定程度，加大汇率波动幅度，但是，在当前内生增长动力还不充分，需要利用供给侧结构性改革促进持续增长的大环境下，需要先考虑国内情况，不能盲目放开资本项目，扩大人民币汇率波动，致使资本大幅度外流，干扰国内经济和改革。[返回](#)

日本航企重金重整业务结构

日本3家航运企业的2015财年落下帷幕。翻开3家企业的业绩报表，与在2015财年三季报中对全年业绩的预测不同，3家企业的实际业绩尤为惨淡，尤其是川崎汽船，其在2015财年三季报中已将归属于母公司股东的净利润预测下调58.3%至盈利50亿日元，而实际结果则为亏损515亿日元。数据显示，3家企业的集运业务全都亏损，连“老大”——日本邮船也未能幸免。

川崎汽船2015财年净利润大幅下跌，由预测的盈利变成实际的亏损，缘于其耗费300多亿日元来重整业务结构；无独有偶，商船三井在2015财年三季报中提出将不惜1800亿日元的非经常性损失重整业务结构——看来日本航运企业已开始主动适应贸易结构的变化。

一、川崎汽船：跌出预期

2015 财年川崎汽船业绩跌出预期，为应对航运市场变化，川崎汽船重新修订中期管理计划。展望 2016 财年，川崎汽船认为业务结构重整或能增加利润 100 亿日元

川崎汽船不惜重金重整业务结构，缘于其认为航运市场结构已经发生变化。就川崎汽船 2015 财年的业绩而言，与当初的预计有较大偏差。

市场波动

川崎汽船曾预计 2015 财年的非主营收入为 400 亿日元，但实际仅为 33 亿日元，比预计的减少 367 亿日元。其中，预计可节约成本 137 亿日元，实际仅为 104 亿日元，由此减少非主营收入 33 亿日元；市场波动导致减少非主营收入 395 亿日元；其他原因导致减少非主营收入 42 亿日元。虽然也有一些对非主营收入产生正面影响的因素，但不足以扭转整体趋势，如日元兑美元汇率从预计的 118 日元/美元贬值为 120.78 日元/美元，由此增加非主营收入 17 亿日元；油价从预计的 350 美元/吨下降为 295 美元/吨，由此增加非主营收入 86 亿日元。

业绩下滑

2015 财年，川崎汽船毛利收入同比下跌 80.41%，非主营收入同比下跌 93.26%（见表 2）。市场波动（体现在具体船型的费率变化上见表 1）是导致其业绩大跌的“罪魁祸首”。

具体到各业务部门，集运、海工能源及海工支持和重吊、调整和淘汰部门业绩赫然出现亏损（见表 3）。

集运部门

2015 财年，亚洲—北美航线双向货量同比增长约 2%，亚欧航线货量同比下滑 13%，亚洲区域内航线货量同比下滑 15%，南北航线货量同比下降 7%。川崎汽船的运输货量同比下降 5% 左右。

川崎汽船虽然通过 5 艘新下水的 1.4 万 TEU 型船保持了竞争优势，并通过减少亚欧航线的舱位和航次来降低成本，合理优化南北航线和亚洲区域内航线的服务，但由于集运费率下降，川崎汽船的集运业务同比依然亏损。

川崎汽船集运部门还包括物流（陆上运输和仓储）。川崎汽船的国内物流服务表现强劲，但在全球物流领域，因美国西岸港口拥堵以及中国经济降速，物流部门营业收入和毛利收入同比均下降。

由此，集运部门营业收入和毛利收入同比均下降。

散运部门

川崎汽船散运部门包括干散货运输、汽车运输、油运等业务。该部门干散货运输营业收入和毛利收入同比均下降；虽然大西洋盆地和自日本出口至北美及其他地区的汽车运输货量有所增长，但业绩还是略微下降；LNG 及 LPG 运输船、VLCC 在中长期运输合同的支持下表现平稳。此外，油轮的费率市场表现平稳，LNG 运输船和油轮运输营业收入和毛利收入同比均有所增加。

短途海运货量同比持平。沿海运输的不定期运输船服务稳定，特别是托运人专用船。大型船下水使销售增加，沿海航线货量同比增加。总体而言，营业收入同比下降，但毛利收入同比上升，部分缘于燃料价格下跌。

总体而言，散运部门的营业收入和毛利收入同比均下降。

海工能源及海工支持和重吊部门

受益于长期运输合同的稳定收益，钻井船表现强劲；油价下跌，海工支持虽受负面影响，但亏损却有所收窄；重吊业务则随营业收入下降亏损更加恶化。

总体而言，海工能源及海工支持和重吊部门的营业收入和营业利润同比均下降。

川崎汽船的其他业务，包括船舶管理业务、旅游代理服务及房地产租金和管理服务，营业收入和营业利润同比均下降。

表1 2015财年川崎汽船各船型费率预测与实际结果 单位:美元/日

船型	项目	2015财年预测	2015财年结果	差额
集装箱船	北美航线(费率)	98	91	-7
	欧洲航线(费率)	64	47	-17
干散货船	海岬型船	11500	6450	-5050
	巴拿马型船	8000	5100	-2900
	大灵便型船	8500	6250	-2250
油轮	小灵便型船	7000	5100	-1900
	VLCI(中东-日本)	35000	68000	33000
	阿美拉型船(南亚-日本)	28000	33000	5000
	清洁油轮(7万吨中东-日本)	20000	28000	8000

注:集装箱费率以2008财年一季度费率100

来源:企业年报

表2 川崎汽船营收与利润 单位:亿日元

项目	2015财年预测	2015财年结果	2014财年结果
营业收入	12750	12439.32	13524.21
毛利收入	110	94	479.88
非主营收入	70	33	490
归属于股东的净利润	50	-515	268.18

注:预测时间为2016年1月

来源:企业年报

表3 川崎汽船各业务部门营收与利润 单位:亿日元、%

部门	项目	2014财年	2015财年	同比增加	同比增长
集运	营业收入	5774	6149	-625	-9.2
	部门利润	206	-100	-307	-
散运	营业收入	6007	5676	-331	-5.5
	部门利润	366	247	-118	-32.5
海工能源及 海工支持和重吊	营业收入	353	247	-107	-30.2
	部门利润	-57	-66	-9	/
其他	营业收入	390	368	-22	-5.7
	部门利润	30	18	-12	-33.3
调整和淘汰部门	营业收入	-	-	-	-
	部门利润	-66	-66	-10	-
总计	营业收入	13524	12439	-1085	-8.0
	部门利润	490	33	-456	-93.2

来源:企业年报

展望 2016

展望 2016 财年, 川崎汽船认为, 中国经济降速致航运货量低迷; 新兴市场经济因资源需求下降将继续疲软; 欧洲经济因难民导致的政局动荡仍然存在不确定性。加之不断有新船下水的压力, 航运市场欲全面复苏, 达到供需平衡需要大量时间。为此, 川崎汽船重新修订中期管理计划。

川崎汽船预计 2016 财年营业收入将达 1.1 万亿日元, 毛利收入为 170 亿日元, 非主营收入为 150 亿日元, 归属于母公司股东的净利润为 350 亿日元。除营业收入同比下降外, 其他利润同比均增长。2016 财年经常性利润的具体预测为: 日元兑美元将出现升值(由 2015 财年的 120.78 日元/美元或升值至 110 日元/美元), 汇差将导致损失 54 亿日元; 油价或将下跌至 275 美元/吨, 利润将增加 12 亿日元; 预留一次性损失 29 亿日元; 业务结构调整将增加利润 100 亿日元; 节约成本后将增加利润 188 亿日元; 干散货运输市场波动导致损失 149 亿日元; 集运业务将增加利润 49 亿日元; 共增加经常性利润 117 亿日元(见表 4)。

川崎汽船认为, 虽然中期物流需求仍将疲软, 然而, 在人口增长和能源扩张需求的背景下, 物流的长期需求将增加。为业务平稳和更具竞争力, 川崎汽船的 5 年投资计划(2015—2019 年)聚焦于业务结构调整, 对干散货船的投资从原定的 3300 亿日元降至 2300 亿日元; 向物流供应部门投资 950 亿日元, 在长期运输合同的基础上, 扩张 LNG 运输船、油轮和汽车运输船业务, 重点在亚洲区域内加强物流供应部门; 在集装箱船领域投资 1050 亿日元, 包括建造 1.4 万 TEU 型船(2018 财年前交付 10 艘); 将投资大型汽车运输船, 2017 财年将交付 10 艘 7500 车位汽车运输船。

2016财年川崎汽船各部门业绩预测			单位:亿日元	
部门	项目	2016财年预测	2015财年结果	差额
集运	营业收入	5800	6149	-349
	部门利润	110	-100	210
散运	营业收入	4600	5676	-1076
	部门利润	90	247	-157
海工能源及海工支持和重吊	营业收入	250	247	3
	部门利润	-20	-66	46
其他	营业收入	350	368	-18
	部门利润	20	18	2
调整	营业收入	-	-	-
	部门利润	-50	-65	15
全部	营业收入	11000	12439	-1439
	毛利收入	170	94	76
	非主营收入	150	33	117
	归属于母公司股东的净利润	-350	-515	165

注:日元兑美元汇率为110;燃油价格为275美元/吨

来源:企业年报

二、商船三井: 全线下跌

商船三井早于川崎汽船宣布进行业务结构重整, 从其2015财年业绩来看, 其重整业务结构的确很有必要。展望2016财年, 商船三井认为其归属于母公司股东的净利润(净利润)将回归至200亿日元。

全线下跌

商船三井在年报中表示, 2015财年, 除印度等少数国家外, 新兴经济体中绝大多数国家均出现经济增速放缓现象, 同时美国和欧元区国家等发达国家经济呈缓慢复苏迹象。中国经济降速仍在继续, 固定资产投资下降、出口疲软。日本经济虽在去年7—9月出现正增长, 但由于出口、个人消费和其他因素的不景气, 去年10—12月回归为负增长, 经济复苏仍然失速。

航运整体市场上, 散运市场受中国铁矿石进口增速下降、煤炭进口量下降等因素影响, 表现低迷。其中, 海岬型船去年夏季出现短暂向好, 后因中国经济增速放缓和市场行情恶化而疲软, 到了冬季, 所有散运船型均跌至历史低位。油运市场特别是VLCC市场得益于低油价和中国的石油战略储备, 同比出现大幅增长。集运市场所有航线运价均维持在极低的水平, 主要原因为亚洲出口至欧洲和南美的货量极少, 及超大型集装箱船陆续交付。

2015财年, 日元兑美元的平均汇率贬值, 由2014财年的108.34日元/美元贬值至120.62日元/美元; 油价从2014财年的503美元/吨下降至265美元/吨。

以上所有因素导致2015财年商船三井的业绩全线下跌(见表1)。

商船三井营收与利润			单位:亿日元、%	
项目	2014财年	2015财年	同比增加	同比增长
营业收入	18170.69	17122	-1048	-5.8
毛利收入	172.49	23.23	-149	-86.5
非主营收入	513	362	-150	-29.3
归属于母公司股东的净利润	423.56	-1704.47	-2128	-
日元兑美元汇率	108.34日元/美元	120.62日元/美元	12.28日元/美元	
油价	503美元/吨	265美元/吨	-238美元/吨	

商船三井在2015财年三季报中表示要重金重整业务结构, 截至2015财年, 商船三井船队规模为830艘, 减少66艘。其中, 干散货船373艘, 减少38艘; 油轮165艘, 减少1艘; LNG运输船29艘, 减少1艘; 汽车运输船120艘, 减少7艘; 集装箱船95艘, 减少23艘; 其他船舶48艘, 增加2艘(见表2)。

表2

项目	2015财年商船三井船队结构												
	干散货船		油轮		LNG运输船		汽车运输船		集装箱船		其他		总计
	艘	1000吨	艘	1000吨	艘	1000吨	艘	1000吨	艘	1000吨	艘	1000吨	
自有	68	5526	71	11269	26	1960	52	654	15	1188	16	95	249 21960
租赁	305	26102	34	3562	4	78	58	1151	73	5130	31	97	578 36533
其他	—	—	2	143	—	—	—	—	1	1	3	14	
2015.3.31	373	32627	165	16321	29	2181	120	2317	95	5639	48	132	830 58637
2015.3.31	411	36217	165	16377	28	1991	127	2196	118	4401	46	139	836 62580
2014.3.31	403	35760	175	16333	29	2026	125	2032	119	7031	43	133	834 62920

散运：干散货亏损

在散运市场上，虽然去年年初开始商船三井不断拆解运力，但直到6月中旬，海岬型船平均日租金均维持在5000美元低位。去年6月起，从巴西出口的铁矿石远距离运输使海岬型船有了正收益，8月份日租金达到2万美元的顶峰。随后受中国经济降速及铁矿石和煤炭弱市影响，日租金回落到7000美元，市场环境可谓严峻。巴拿马型船和中小型船运输市场因运力过剩仍然低迷，此外，中国煤炭进口减少加剧市场的颓势。为保证长期运输合同的利润，商船三井致力于降本增效。即便如此，干散货部门的业绩仍然恶化，2015财年出现亏损。

在油运市场上，直至去年7月底，市场行情一直很好，低油价导致石油需求增加、中国增加战略石油储备，原油运输需求显著增加。成品油运输直至去年夏季始终坚挺上扬，主要原因因为油价低、中东炼油厂扩张及北美对汽油的需求增加、运力供需平衡和秋季开始，亚洲一些炼油厂检因修市场开始趋软。在上述各种利好因素刺激下，商船三井油运业绩同比呈现较大增幅。

LNG运输市场持续疲软，海运量虽略有增长，但不断有新船下水。尽管如此，商船三井LNG部门还是从长期运输合同中获得稳定收益，利润同比增长。

在车运市场上，至美国等经济增长强劲的经济体的整车运输坚挺；由于油价下跌导致经济增速下降，至新兴国家及资源生产型国家的整车运输相对疲软。为此，2015财年车运利润同比下降。

集运：全航线下跌

泛太航线上虽然来自亚洲的货量比较稳定，但因新船供应增加导致运力供需失衡，美东和美西航线运价显著下跌；亚欧航线上来自亚洲的货量显著下降，且无法达到运力供需平衡，运价始终低迷；亚洲—南美航线上南美东岸货量因巴西经济衰退而明显下降，运价与亚欧航线一样始终低迷；亚洲区域内航线运价因货量疲软而下跌。

在这样的市场环境下，尽管商船三井采取各种有力措施，包括减少经营成本和减少舱位等，集运部门亏损还是同比放大（见表3）。

2016财年：苦日子继续

对2016财年，商船三井预测，世界经济将维持温和复苏势头，但考虑到美国的加息步伐，以及中国经济降速大于预期，未来仍不确定。发达国家经济将因金融宽松政策导致的国内需求增加而温和复苏；新兴国家中某些国家或地区会强劲增长（印度）。

在航运总体市场上，散运市场形势依然严峻，不仅因几乎看不到任何铁矿石海运量增长的迹象、中国进口煤炭量将进一步下降，还因运力供应仍在继续。VLCC运输市场尽管因中国和印度加大原油进口货量，但市场仍会有所调整，运力供需将更失衡。成品油运输市场的货量将较为平稳，特别是在太平洋区域，不过因运力供应增加，供需失衡压力较大，市场前景欠乐观。

集运市场即便亚洲—北美航线的货量在美国经济增长基础上将稳定增长，但运费下降趋势仍将加剧班轮公司在年度合同修订时的竞争；因欧洲经济不明朗，亚洲—欧洲航线货量将持续低迷直至夏季；亚洲—南美航线货量将维持低迷。

商船三井预计，2016财年其营业收入为1.52万亿日元，毛利收入为30亿日元，非主营收入为200亿日元，归属于母公司股东的净利润为200亿日元（见表4）。

表3 商船三井各业务部门营收与利润 单位:亿日元、%

业务部门	项目	2014财年	2015财年	同比增加	同比增长
散货	营业收入	8578	8391	-186	-2.2
	部门利润	541	548	7	1.4
集运	营业收入	7891	7211	-679	-8.6
	部门利润	-241	-298	-56	/
轮渡和国内运输	营业收入	563	498	-64	-11.5
	部门利润	44	44	0	-0.8
相关业务	营业收入	1481	1269	-211	-14.3
	部门利润	109	101	-7	-6.9
其他	营业收入	142	133	-9	-6.3
	部门利润	41	35	-6	-15.2

表4 商船三井2016财年营收与利润预测 单位:亿日元、%

项目	2015财年	2016财年	同比增加	同比增长
营业收入	17122	15160	-1962	-11.5
毛利收入	23	30	6	29.1
非主营收入	362	200	-162	-44.9
归属于母公司股东的净利润	-1704	200	1904	/
汇率(日元/美元)	120.62	108.00	-12.62	/
油价美元/吨	265	230	-35	/

注:本文表格均来源于企业年报

三、日本邮船: 罕见亏损

2015财年,日本邮船的营业收入同比减少1295亿日元,同比下降5.4%。尽管营业成本同比减少1176亿日元,同比下降5.5%,但毛利收入仍全线下跌,同比减少172亿日元,同比下降26.0%;非主营收入同比减少239亿日元,同比下降28.5%;归属于母公司股东的净利润(净利润)同比减少293亿日元,同比下降61.7%(见表1)。日本邮船表示,其2015财年非主营收入下降主要是受市场波动影响,致使非主营收入减少574亿日元(见表2)。

集运: 罕见亏损

日本邮船表示,2015财年集运市场面临极其严峻的挑战,运费出现历史性低点(见表3)。尽管跨太平洋航线货量较活跃,但由于经济持续低迷,新投入的超大型集装箱船致市场供需进一步失衡,加剧了运力过剩。

针对此种情况,日本邮船努力保持航线竞争力,重新调整亚洲航线及南美东岸航线运力布局,并取消部分非盈利航线。集运部门营业收入同比增长,但经常性利润为亏损3亿日元,同比减少101亿日元(见表4)。

散运: 业绩下滑

日本邮船将汽车运输、干散货运输、液货运输业务划归为散运板块。

在汽车运输业务上,由于北美和亚洲市场对汽车的强劲需求,日本邮船稳健和有效地在这些区域分配运力,汽车海运量同比微增长。此外,自2014财年开始,日本邮船试运行了一系列高燃效的超大型汽车运输船,有助于业绩提升。汽车物流方面,联合旗下位于沙特阿拉伯、哥伦比亚的子公司和当地的业务合作伙伴,在中国和印度开设汽车物流中心,提供新的增值服务。日本邮船的汽车运输业务取得稳定增长,经常性利润同比增加9亿日元(见表5)。

在干散货运输业务上,铁矿石和谷物的海运量获得增长,但煤炭海运量下降。即便大量干散货船被拆解(多为海岬型船),运力过剩情况并没得到缓解,新造船在不断下水。在这些因素影响下,波罗的海干散货运价指数于2月份跌至史无前例的低点,整体市场环境极端萧条,几乎没有任何区域和船型得以幸免(见表6)。在这种环境下,日本邮船努力争取签订长期运输合同以减少市场波动带来的影响;为提升船队效率,卖掉或退租多余运力以减少成本;努力提升收支平衡如通过整合货物减少空放航次,有效分配船队。

在液货运输业务上，虽然新船继续建造，且没有考虑拆解，但情况比 2014 财年有所好转，缘于海运距离的延长。VLCC 市场由于中国需求的支撑，石化发货量同比增长。同时，日本邮船增加从美国至东亚的 LPG 运输船，并通过 LNG 运输船船队的长期运输合同保证稳定的收入来源（见表 6）。因此，液货运输业务表现坚挺。

在海工市场上，穿梭运输油轮和钻井船的运营提供了稳定的收益，在巴西海岸的第二艘浮式生产储油轮开始运营。

总体而言，2015 财年散运部门营业收入和利润同比均下滑（见表 4）。

项目	日本邮船营收与利润		单位:亿日元、%	
	2014财年	2015财年	同比增加	同比增长
营业收入	24018.20	22723.15	-1295	-5.4
毛利收入	661.92	489.64	-172	-26.0
非主营收入	840.10	600.58	-239	-28.5
归属于母公司股东的净利润	475.91	182.38	-293	-61.7
日元兑美元汇率	109.19 日元/美元	120.78 日元/美元	11.59 日元/美元	
油价	557.28 美元/吨	298.66 美元/吨	-258.62 美元/吨	

因素	2015财年日本邮船非主营收入下降因素		单位:亿日元
	金 额	因 素	
日元贬值	127		
低油价	336		
市场影响	-574		
成本下降	97		
汇兑损益	-186		
其他	-39		
总计	-239		

航线	日本邮船集运费率情况		单位:亿日元		
	2014财年结果	2015财年结果	同比增加	2015财年预测	同比增加
亚洲—北美	91	85	-6	76	-9
亚洲—欧洲	70	52	-18	48	-4

注:以2008财年一季度费率100

项目	日本邮船业务各部门营收与利润			单位:亿日元、%		
	营业收入		部门利润		2014财年	2015财年
	2014财年	2015财年	同比增加	2014财年	2015财年	同比增加
全球集运	6963	7053	100	1.4	98	-3
全球空运	991	911	-80	-8.1	6	15
物流物流	4869	4965	96	2.0	107	118
散运	9968	9022	-936	-9.4	600	465
其他房地产	95	97	2	2.9	32	33
其他其他	2195	1470	-725	-33.0	15	0

2016 财年仍将全线下跌

日本邮船认为 2016 财年的运营环境仍极具挑战性。虽然集运业务或将增长，但超大型集装箱船陆续下水将导致运力过剩更加恶化，现货费率仍难推涨。在散运领域，因新建油轮下水导致市场环境趋弱，预测汽车运输船、LNG 运输船和海工部门将表现稳健，物流板块表现强劲。

根据以上因素及汇率情况，日本邮船预计 2016 财年的业绩仍将较 2015 财年下跌（见表 7）。

项目	日本邮船汽车船运输业务业绩			单位:亿日元、%
	2014财年结果	2015财年结果	同比增长	
营业收入	991	911	-8.07	850
部门利润	6	15	150	10

项目	日本邮船散运费率情况			单位:亿日元、%
	2014财年结果	2015财年结果	同比增长	
BDI	917	649	-29.23	844
海岬型船	12006	7309	-39.12	10000
干散货运输巴拿马型船	6335	4656	-26.50	6250
大灵便型船	8142	5371	-34.03	6250
灵便型船	6756	4269	-36.80	5250
油运VLCC	35208	65653	86.47	40000

项目	日本邮船 2016 财年业绩预测			单位:亿日元
	2015财年结果	2016财年预测	差额	
营业收入	22723	21800	-923	
毛利收入	489	275	-214	
非主营收入	600	350	-250	
归属于母公司股东的净利润	1820	1500	-320	
平均汇率	120.78 日元/美元	110 日元/美元	-10.78 日元/美元	
平均油价	298.66 美元/吨	200 美元/吨	-98.66 美元/吨	

具体到各业务部门，日本邮船表示，在集运市场，其将留在现在的 G6 内，但表示很难预计 2016 财年集运业是否会快速复苏；在散运市场，认为干散货运输将走出谷底，运力供需失衡状况将有所缓解，市场复苏或可预见；油运市场将因运力供应增加而趋向疲软。

从日本邮船对船队的调整上也可见其对未来市场的判断。2015 财年，日本邮船的相关船舶数量均同比下降。集装箱船从 104 艘减至 99 艘；海岬型船 123 艘减至 108 艘；巴拿马型船从 113 艘减至 105 艘；灵便型船从 172 艘减至 164 艘；汽车船从 123 艘减至 119 艘（见表 8）……

表8

业务部门	船型	2014财年			2015财年					
		自有	租赁	总计	自有	租赁	总计	自有	租赁	
		艘数	艘数	艘数	艘数	万载重吨	艘数	万载重吨	艘数	万载重吨
集运	集装箱船	20	84	104	19	114.3	80	467.6	99	582.0
	海岬型船	36	87	123	31	599.6	77	1526.2	108	2124.8
	巴拿马型船	42	71	113	40	354.7	65	530.5	105	885.3
	灵便型船	67	105	172	58	270.1	106	485.6	164	755.7
	木屑运输船	8	40	48	8	41.6	39	209.2	47	250.9
	汽车船	28	95	123	30	51.2	89	165.2	119	216.5
	油轮	47	21	68	47	837.1	21	265.9	68	1103.0
	LNG 船	66	3	69	65	512.1	3	22.8	68	534.9
	多用途船	15	32	47	17	33.6	24	36.1	41	68.8
	其他	1	0	1	1	0.7	0	0	1	0.7
其他	邮轮	1	2	3	1	0.7	0	0	1	0.7
以上总计		331	540	871	337	2815.7	504	3707.6	821	6523.3
海工船(包括 权益拥有)	穿梭油轮	28	0	28	28	315.9	0	-	28	315.9
	浮式生产储油轮	1	-	1	2	-	0	-	2	-
	钻井船	1	-	1	1	-	0	-	1	-
总计		361	540	901	348	3131.6	504	3707.6	852	6839.2

注：本文表格均来源于企业年报

[返回](#)

全球航运上演“三国杀”

在中国远洋海运集团所属中远集运与达飞轮船、长荣海运和东方海外成立“海洋联盟”(OCEAN Alliance)后，全球航运业的竞争格局继续发生着变化，最近，又一家新的航运联盟诞生了。

韩进海运、赫伯罗特、川崎汽船、商船三井、日本邮船和阳明海运等 6 家集装箱航运企业宣布成立全新的联盟 THE Alliance，使得全球集运市场开始从四大联盟转变成“三国演义”。

据了解，竞合格局重整的背后，是集装箱航运企业每况愈下的经营现状，根据马士基、中国远洋等发布的一季报，航运形势依旧不乐观，运价已经跌入历史低谷。

全球集运联盟大洗牌

根据 Alphaliner 的数据，截至 4 月 1 日，全球排名前 16 位的集装箱班轮公司，有 15 家属于四大联盟成员。

其中，马士基航运与地中海航运组建了 2M 联盟；达飞轮船、中海集运、阿拉伯航运组建了 O3 联盟；中远集运、川崎汽船、阳明海运、韩进海运和长荣海运组建了 CKYHE 联盟；赫伯罗特、商船三井、日本邮船、东方海外、美总轮船、现代商船组建了 G6 联盟。

不过，4 月底中远集运联手达飞轮船、长荣海运和东方海外成立“海洋联盟”后，业内就预计除了合作期限长达 10 年的 2M 保持稳固之外，O3、CKYHE 和 G6 都将面临分崩离析、重新组合的局面。

没想到，重新组合来得如此之快。

根据韩进海运、赫伯罗特、川崎汽船、商船三井、日本邮船和阳明海运联合发布的信息，6家集运公司的合营船舶数量将超过620艘，合计总运力达到350万TEU，占据全球集装箱船队规模的18%。

据了解，6家集运公司已签订相关协议，该联盟预计将于2017年4月获有关部门批准，合作最初期限为5年。

新的联盟服务范围覆盖所有东西航线，即亚洲-欧洲/地中海，亚洲-北美西海岸，亚洲-北美东海岸，跨大西洋和亚洲-中东/波斯湾/红海航线。

运价跌至历史低位

竞合格局重整的背后，是集装箱航运企业每况愈下的经营现状，班轮巨头们希望通过抱团取暖。

最近，全球集装箱航运老大马士基航运公布的2016年第一季度财报就显示，由于需求疲软及运价水平处于历史低位，公司2016年第一季度盈利3700万美元，比2015年同期下滑94.9%。

马士基指出，2016年第一季度的航运市场供需极度不平衡，运价持续走低，平均运价降低25.5%，至历史低位。

“一季度，全球集装箱需求量增长大约为1%，而集装箱运力增长超过7%。”马士基航运首席执行官施索仁(Sren Skou)表示，“我们预计航运市场至2016年第三季度会有回升，预期运价在第三季度航运传统旺季前会有向上回升的趋势。”

而与国际班轮巨头相比，国内刚刚宣布重组合并的航运巨头，经营状况更不乐观。中国远洋公布的2016年第一季报，公司归属上市公司股东的扣除非经常性损益的净利润亏损21.44亿元。

“今年一季度，国际航运市场持续低迷，集装箱航运市场供需严重失衡，运价呈现罕见持续下滑态势，上海出口集装箱运价指数(SCFI)均值为528点，同比下降47%，环比下降8%。”中国远洋董秘郭华伟称：“3月18日，SCFI综合指数跌至400.43点，创下该指数2009年有记录以来的历史新低，主要国际班轮干线运价处于近5年来的最低水平。而干散货航运市场方面也不乐观，波罗的海干散货运价指数(BDI)平均值为358点，同比下跌41.6%，环比下跌44%。2月10日跌至了299点，创历史新高。”

而对整个2016年，郭华伟预计未来一段时间集运市场的形势依然严峻，供需失衡延续，运价低迷。“行业短期内仍难以摆脱目前的困境，集装箱航运企业经营仍充满挑战。”

重组收购加紧推进

除了对外抱团拉拢新联盟，中国远洋也希望通过加速整合降低成本来改善业绩。

根据公司此前公布的重组方案，中国远洋下属中远集运租入并经营中海集运集装箱船舶和集装箱，收购中海集运经营网络，并出售干散货航运资产；中远太平洋收购中海港口，出售佛罗伦租箱业务，从而实现从综合性航运服务公司向专注于发展包括码头业务在内的集装箱航运服务链产业集群的转变。目前，其已经成为全球第四大集装箱班轮公司和全球第二大码头运营商。

中国远洋总经理许遵武表示，目前，中国远洋的资产重组项目进展顺利，已按计划出售了佛罗伦货箱控股有限公司以及经营亏损的中远散货运输(集团)公司100%股权。

“虽按会计准则要求，在本报告期一次性将与上述股权处置有关的所有者权益项目(主要是外币报表折算差额)结转为当期亏损，但如期回收了大量现金，减少了公司的债务余额，改善了公司的财务状况。”

而在集装箱航运业务方面，中国远洋的重组工作也在推进之中。3月1日，公司全资子公司中远集运和中海集运签署了一系列集装箱船舶和集装箱的租赁合同，标志着两家公司正式实施业务重组。

“截至目前已完成国内 30 多家营销网络公司的收购。近期，公司又启动了全球海外营销网络优化整合工作。”中国远洋财务总监邓黄君透露，“目前，公司已实现业务合并运营，并着手进行航线网络及运力布局优化、集装箱箱队整合、供应商相关成本优化、管理成本优化等方面工作，新集运单箱网络成本、箱管费用及空箱调运成本较去年同期均有下降。”

与此同时，加大全球海外码头的布局也是中国远洋海运关注的重点。继 2015 年成功收购土耳其伊斯坦布尔 Kumpört 码头 26% 的股权之后，几天前，中远太平洋又与和记港口集团下属 ECT Participations B.V. 公司 (ECT 公司) 签署了有关 EUROMAX 集装箱码头项目股权转让协议。ECT 将其持有的 EUROMAX 码头的 35% 股权转让给中远太平洋，股权转让价格为 4,143 万欧元。同时，中远太平洋还将按股比承接股东贷款。

鹿特丹港是欧洲最大的港口，也是全球主要的枢纽港之一，是“一带一路”的终点、“陆上丝绸之路”与“海上丝绸之路”的汇合之处，还是新亚欧大陆桥经济走廊的欧洲终端。

“鹿特丹港是中远海运集团集装箱业务在西北欧的基本港之一，未来预计中远海运还将继续在欧洲航线上投入超大型船舶，鹿特丹港将会是区内主要的挂靠枢纽港。”中远太平洋总经理邱晋广告诉记者，未来公司的投资重点将围绕像希腊这些已经投资的，或者新加坡这些占股权比较大的平台周边项目延伸，此外，西北欧一些重点港口也是关注的区域，非洲、拉美一些地区也在加大投资力度。[返回](#)

新船订单瓜分市场 干散货运输市场步履维艰

一、干散货运输市场需求

2016 年 2 月 10 日，BDI 指数跌至历史最低点 290 点。在这段时期，各种船型、船龄和油耗水平的散货船日均租金是 2,417 美元-2,776 美元。但自此以后，有三种船型的日均租金走高，其中海岬型船日均租金自 3 月底开始上扬，4 月中旬已基本恢复到 2015 年底的水平。不过，尽管在过去两个月内海岬型船的盈利水平翻了一倍，但仍不能覆盖航线的日常维护成本。

为了尽量降低中国钢铁企业对本土市场的影响，全球的钢铁企业做了很多努力，但今年年初两个月间，中国钢铁的出口量并没有明显的回落，仅跌至 1785 万吨(跌幅 1.6%)，另据最新数据显示，3 月份的出口量也达 1000 万吨。在过去 2015 年间，中国以 1.12 亿吨的钢铁出口量席卷全球市场，导致废钢价格一路下滑。

据世界钢铁协会统计，一月至二月，全球粗钢产量同比下跌 5.6%，同期，中国的粗钢产量也下跌了 6.5%。

今年，干散货运输市场应关注三个方面：2016 年中国煤炭和铁矿石进口情况，干散货船总共有多少运力将被拆解，以及干散货市场的基本面情况，这一方面最为重要。

今年前两个月，中国煤炭和铁矿石进口量强于预期，但不足以形成实质性利好。其中铁矿石进口量比去年同期增长了 6.4%，达 1.56 亿吨，同期煤炭进口量比去年同期下跌 10%，为 2880 万吨。到了三月，两种商品的进口增长率都有呈现正增长的态势，中国铁矿石进口量达 8580 万吨，而煤炭进口量也强势攀升至 1970 万吨，而 3 月份煤炭的进口量也基本回补了前两个月进口量的缺口。

二、干散货运输市场供给

尽管 2016 年前三个干散货船的拆船吨位再创新高，干散货航线的总运力仍然在增长。在 1400 万吨的旧船被拆毁的同时，1670 万吨的新运力投入到全球航线当中。但据 BIMCO (波罗的海国际航运公会) 预测，不是所有船型的运力都有扩充。比如，海岬型船在过去六年半的时间内扩充了一倍，而在今年一季度，该型船数量减少了 7 条、运力下降了 0.2%。

BIMCO 仍保持对今年全年全球新船交付和旧船拆解的预测，即 2016 年全年运力规模将有 1000 万吨的增长，增幅为 1.1%。但与此前预测不同的是，新造船交付延迟率从 BIMCO 一月份预测的 40% 涨至 50%，这可能与在目前市场惨淡的情况下，船东和投资者都在设法拖延新船交付的时间有关。

目前造船市场低迷且存不确定性因素，且由于对市场的过于乐观带来新运力供给过剩，各大造船厂也无继续签订新的干散货船制造合同的意愿。直至三月中旬，只签订了 4 笔新订单，其中日本造船厂 3 笔，中国造船厂 1 笔。

另外，三月到四月间，此前市场一直关注的、中国为巴西淡水河谷订造的 30 艘 40 万吨级的 Valemax VLOC（超大型矿砂船）造船订单最终得以敲定。同时，这 30 艘船可能也已经获得了长达 27 年长期租船合同。此前，中国和巴西淡水河谷就 Valemax VLOC 船多年来不被允许在中国港口停靠一事产生过分歧和争议，而最近，两者之间的关系再次出现新的良性进展。

2015 年内，巴西向中国出口了 1.92 亿吨铁矿石，而双方现有和新造的 Valemax 船可以承担巴西铁矿石年总出口量一半的运输任务。这 30 艘新 VLOC 船将于 2018 年~2019 年左右交付使用。

对于全球的船东和航运公司来说，这笔 30 艘、总额达 25.5 亿美元的 VLOC 新船订单的敲定无疑是一个糟糕的消息。据估算，因为每艘 VLOC 船每年可从巴西图巴朗港向中国宝山港运送 160 万吨的铁矿石，30 艘船的总运力将瓜分现有“开放市场”中 4800 万吨的运量。在目前 34 艘 VLOC 船（2011-2015）已经承担了 5440 万吨的运量的大背景下，干散货船运输在工业贸易市场中更加步履维艰。

三、展望

据 BIMCO 预计，今年 4 月至 7 月之间，全球的运输量相较于第一季度来说增长缓慢（这是季节性因素造成的）。阿根廷和巴西的谷物和大豆出口总量可能会再创新高，不少运输船舶已经在主要装载港口守候多时，可以预计，灵便型船、超灵便型船和巴拿马型船的运费应该不会有大幅提升。不过，提振市场信心还是十分必要的。

另一个积极信号是，中国经济不像一些市场观点认为的那样脆弱，中国自二月中旬以来，在国内市场中实施软着陆政策以提振国内钢价。在国际市场中，铁矿石现货价格从年初每吨 41 美元反弹至 4 月中旬的每吨 56 美元。这与以往年份高点的情况有很大的不同，但在周边市场环境不确定的情况下，也确实是一个利好消息。

由于未来市场需求增长缓慢，可能会造成市场供需基本面进一步失衡，因此，BIMCO 仍然对未来干散货船的运费水平可持续性持谨慎态度。其中，主要的不确定性来自于拆船活动可能会限制 BDI 指数的增长，如果船东大力减缓拆船的速度，市场运力将会增长。目前，干散货船舶的利用率已经跌至上世纪 70 年代末以来的最低点，BIMCO 分析认为，为了扭转过去几年来新增运力和需求增速之间矛盾的局面，市场应在一个较长时期内限制运力的增长（或规划负增长）。

从长远来看，如果 BIMCO 此前对印度燃煤自给自足的判断变为现实的话，印度的煤炭进口贸易现状可能将有所变化。2013 年 11 月份，印度能源部长 Goyal 表示，印度“非常有信心”在未来两到三年内停止煤炭进口，以此提振国内煤炭产量。从数据居上看，2015 年印度进口了 1.71 亿吨燃煤，进口量较 2014 年的 1.76 亿吨有小幅下降，据预测，印度今年的燃煤进口量将降至 1.70 亿吨。[返回](#)

国内最强港口——“一带一路”所涉港口优劣大比拼

作为我国海上丝绸之路的桥头堡，港口同时也是“一带一路”背景下拉动经济的海上马车夫。若说基础设施建设是“一带一路”“血脉”，那么港口就自然成为注入国际新鲜血液的重要“血管”。作为 21 世纪海上丝绸之路的必要通道和通往亚洲、欧洲、美洲的必要门户，港口对我国未来发展的战略意义不言自明。

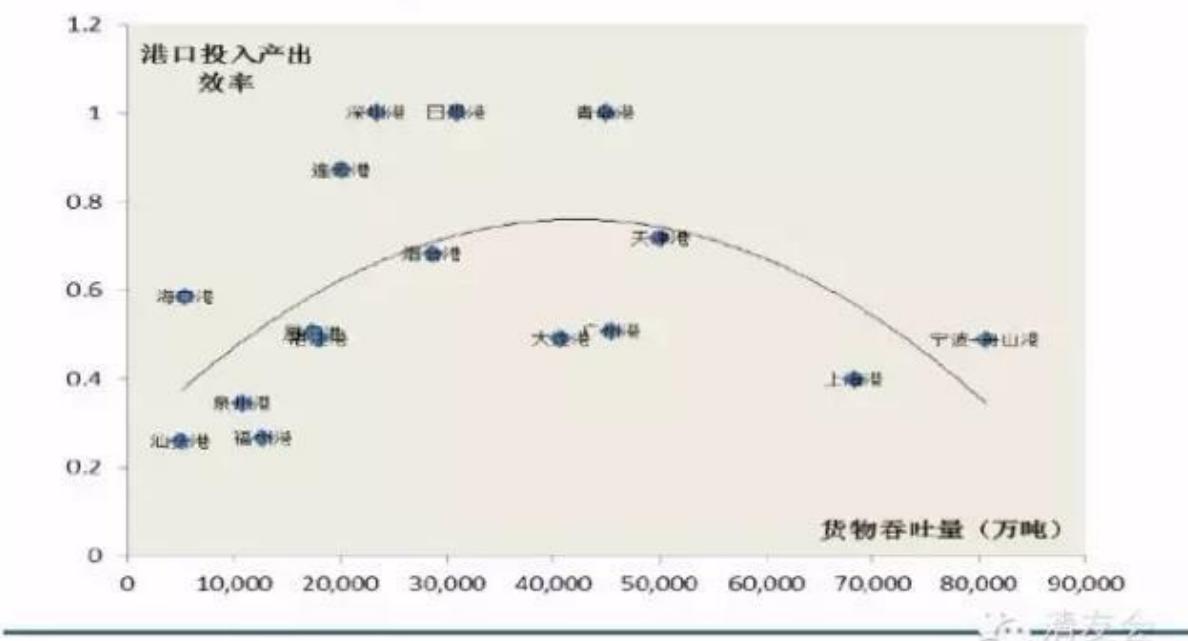
不过，为防止“一带一路”港口水利投资的盲目扩张，港口效率评价无疑为这股投资热潮打了一剂“预防针”。

我们先用模型对 16 大港口效率的分析，有助于识别各港口生产率增长背后的主要推动因素和实现港口资源的优化配置，从而为港口项目投资打好前线基础工作。同时再分析各港口明确自身优劣势。

一、经济效率：震荡中整体改善，保税区效果显著

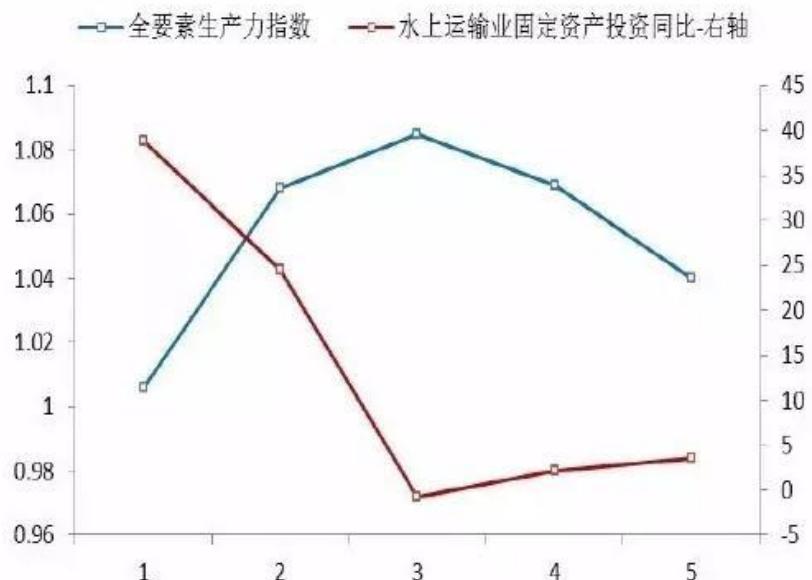
第一，港口效率与规模呈倒 U 型，日照、深圳、青岛等中型港口运营效率最高。“一带一路”16 个港口具有较为明显的从规模效率递增到规模效率递减的过程。以 2013 年 DEA 测算的投入（码头泊位数、生产泊位长度）和产出（货物吞吐量、集装箱吞吐量）效率看，规模中等的港口投入产出效率普遍高于规模偏大、或偏小的港口，倒 U 字型特征较为显著。如下图 1 所示。位于倒 U 型曲线最高点的日照港、深圳港和青岛港处于最佳生产规模（以较少的投入获得较大的产出），其静态生产效率相对最有效；位于倒 U 曲线左半边的港口规模较小，虽然生产效率较低，但因规模增加所带来的边际效率改善最大而具有后发优势；倒 U 曲线右半边的港口尽管规模较大，但仍面临生产率低下的尴尬。

图 1：“一带一路”港口效率与港口规模呈倒“U”型



第二，港口运营效率持续改善，但投资边际作用递减，或为港口规模与效率呈倒 U 型的主因。一方面，2009 年以来一带一路港口运营效率持续改善。按照 DEA 模型中 Malmquist 指数反映的港口全要素生产率改善速度看，2009-2013 年以来，16 大港口的全要素生产率指数均在 1 以上，年化均值达到 1.053，港口运营效率逐年提高。另一方面，港口投资增速与 Malmquist 指数却呈现出了一定的负相关性。譬如，2009-2011 年间我国水上运输业固定资产投资增速逐年下降，从 2009 年的 38.8% 降至 -0.8%，但这一时期 16 大港口的全要素生产率指数却连续两年提升；2012、2013 年投资增速回暖，港口 Malmquist 指数反而由升转降。

图 2：港口 Malmquist 指数与投资增速负相关

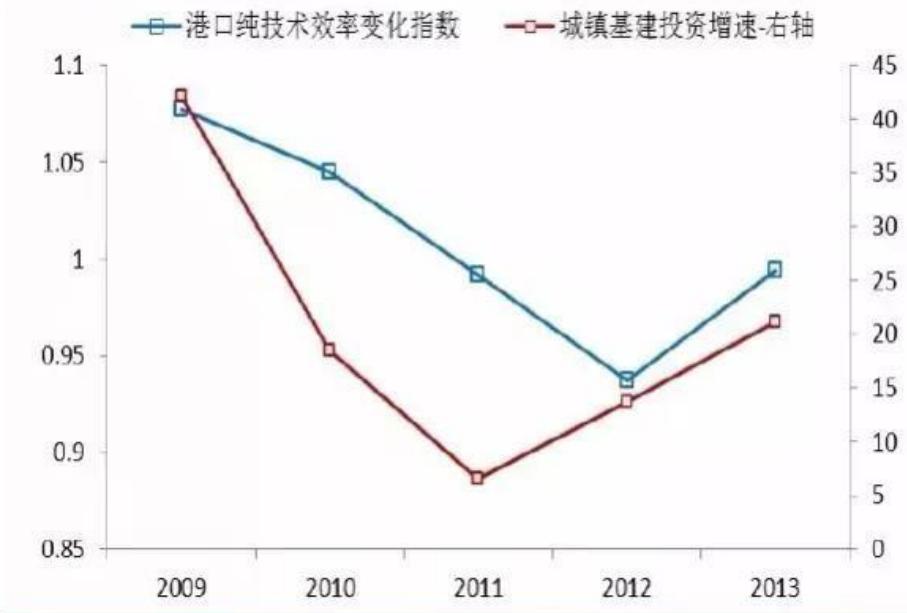


资料来源：WIND，民生证券研究院

清友会

第三，高水平的城市基础设施对港口生产效率的推动具有正外部性。除 2010 年受经济影响的异常波动外，随着港口所在城市固定资产投资额的逐年稳步增长，港口整体的纯技术效率随之增长，尽管增速于 2013 年明显放慢。另外，港口技术效率变化指数也为港口所在城市下一年度的固定资产投资增长提供了先行参考。

图 3：城市基础设施对港口效率改善有正外部性

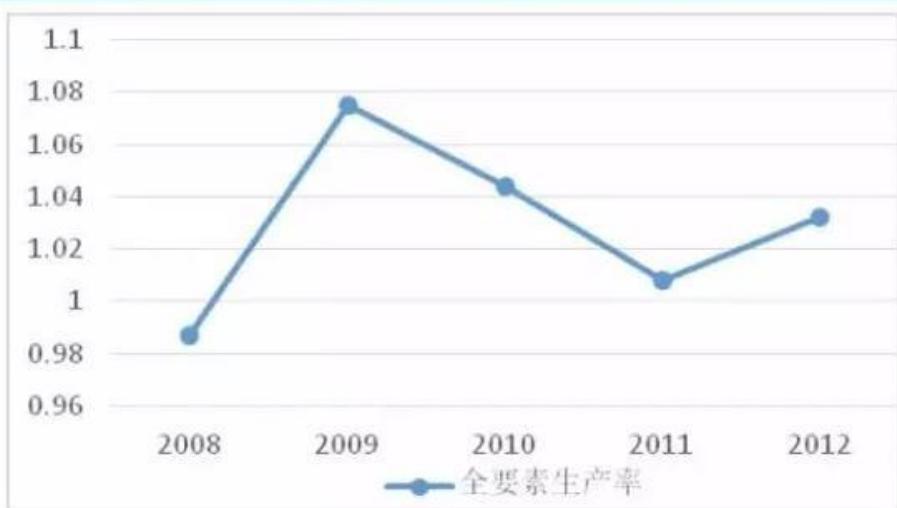


二、经济效率：震荡中整体改善，保税区效果显著

以港口货物吞吐量、集装箱吞吐量为投入，港口所在城市地区生产总值 GDP 为产出，运用 DEA 模型对“一带一路”16 个港口经济效率进行考察发现：一带一路港口对腹地经济的贡献度稳中有升，经济效率震荡中整体改善。

第一，16 个港口对经济腹地的 GDP 贡献度稳中有升，经济效率整体改善。总体来看，在 2009 至 2013 年间，16 个港口的全要素生产率均大于 1，仅在 2009 年小于 1。这意味着，16 个港口对经济腹地经济 (GDP) 的贡献作用在 2009-2013 年不断加强，在 2009 年的贡献作用减弱。这主要是由于 2008 年至 2009 年的全球金融危机对我国的经济形势不利，各港口经济腹地的对外贸易“遇冷”，导致 16 个港口对经济的贡献作用在 2009 年减弱。此外，16 个港口对经济腹地经济的贡献作用程度在 2012 年-2013 年有所加强。预计在“一带一路”战略的利好形势下，三大港口群对经济的贡献作用会得到进一步的增强。

图 4：港口效率全要素生产率指数普遍大于 1，宏观经济效率整体改善

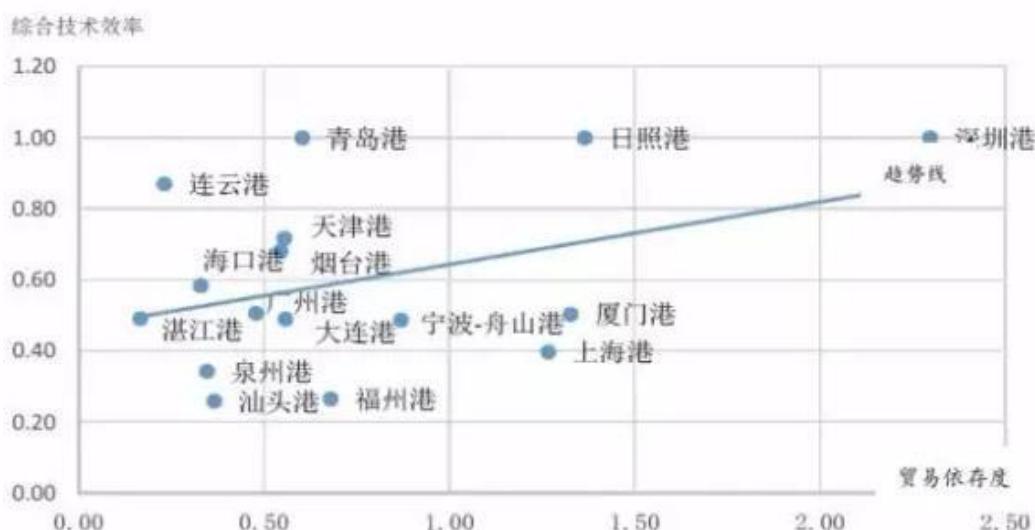


资料来源：WIND，民生证券研究院

清友会

第二，港口效率与贸易依存度正相关，深圳港和日照港腹地的外贸带动作用最明显。从港口的综合技术效率（即港口投入对经济的生产效能的发挥程度）与其经济腹地的贸易依存度关系来看，两者之间存在明显的正相关关系。其中深圳的对外贸易对深圳港经济效应发挥的带动作用最明显，其次是日照港与厦门港。相对而言，汕头港和泉州港腹地的外贸依存度比较低，其港口效率也比较低。深圳是我国对外开放最早的城市之一，与通往大陆的窗口—港澳台地区毗邻，同时靠近东南亚国家，再加上国家的贸易优惠政策，因此对外贸易非常繁荣。深圳港是深圳通往各个国家和地区的重要门户，对外贸易的繁荣给深圳港带来更多的工作量，促进深圳港效率的不断提高。日照市的对外开放起步虽然比较晚，但是靠近日韩，对外贸易也比较活跃。尽管作为中转枢纽的日照港是“新生代”，但其在外贸的带动作用下也充分发挥了生产效能。

图 5：港口效率与贸易依存度存在一定正相关关系



资料来源：WIND，民生证券研究院

三、综合评价：谁是龙之首

综合港口运营效率和经济效率，深圳港、烟台港和泉州港力压群雄，上榜前三甲；天津港、青岛港、广州港、福州港和湛江港依次位列其后，意气风发。从三大港口群看，环渤海综合效率最好的是烟台港，珠三角港口群为深圳港，长三角港口群关注上海港。

表 1：港口对 GDP 的带动效应综合评价

港口群	港口	运营效率 ①	经济效率 ②	港口投入对 GDP 的带动效 应 ③= (0.4*② +0.6*①)
环渤海港口群	烟台港	0.938	0.903	0.924
	天津港	0.831	0.868	0.846
	青岛港	0.692	1.007	0.818
	日照港	0.603	1.041	0.778
	大连港	0.708	0.788	0.74
珠三角港口群	深圳港	1.055	1.005	1.035
	泉州港	1.024	0.678	0.885
	广州港	0.845	0.768	0.814
	福州港	0.894	0.66	0.8
	湛江港	0.769	0.814	0.787
	汕头港	0.804	0.68	0.754
	海口港	0.671	0.817	0.729
	厦门港	0.664	0.768	0.705
长三角港口群	上海港	0.808	0.712	0.769
	连云港	0.597	0.961	0.742
	宁波-舟山港	0.615	0.761	0.673

资料来源：Wind 和民生证券研究院

珠三角港口群龙头：深圳

深圳港对 GDP 的带动效应在与各港口 PK 中独领风骚，无论是从港口综合生产效率还是从港口贡献效率来看无不所向披靡。风光背后的深圳港有着怎样独特的优势呢？

深化外向经济。该港腹地（深圳市）自改革开放以来经济发展迅猛，外向型经济不断深化，即将获批的粤港澳自贸区（落脚深圳前海新区）也将促进深圳港的贸易增量。

完善金融市场。深圳金融市场不断完善，尤其是前海有可能成为人民币离岸交易的试验田，更是为深圳港口经济发展带来第二春。

抢抓投资机遇。“一带一路”战略提出以后，深圳港紧抓船舶大型化机遇，不断寻求新的港口投资项目：近来前海航交所作为船舶交易中间方顺利完成对韩国 VLCC 船舶（超大型油轮）的买卖交接，计划增开至东南亚、中东、欧洲的航线。另外，盐田国际集装箱码头与黄石市交通投资公司成立棋盘洲港公司，开发棋盘洲港项目，积极布局长江经济带。

环渤海港口群：烟台

烟台港腹地经济发达，自然条件优越，海产品养殖、葡萄酒出口和油脂加工等产业为港口提供了大量集装箱和散杂货源。在追求港口卓越专业技术的同时，该港口还力求扩大对外港建和贸易合作。

推动烟台港西港区项目建设，向大型深水专业码头进军。以港口吞吐能力达 2 亿吨和 1500 万标准集装箱为目标的烟台港西港区，总投资达 500 亿元，目前已累计完成投资 113 亿元。眼下，30 万吨大型矿石码头、液化油品码头、通用码头相继投入试生产。届时烟台港将成为拥有四大货种的大型深水专业码头，港口功能将进一步完善，行业地位大幅提升。

对外投建码头，全速打造铝土矿全程物流链条。几内亚博凯内港码头建设是烟台港自“一带一路”战略构想提出以来的 2015 年重大对外合作建设项目。该项目拟建 2 个铝土矿泊位、1 个重件泊位以及铝土矿泊位配套皮带机装船线，设计通过能力 1000 万吨/年，并由烟台港集团全权负责码头项目的建设运营及管理任务。首个码头将于 7 月 20 日建成投产，未来 3 年内可实现铝土矿通过能力 3000 万吨/年。

长三角港口群：上海

发达的腹地经济、傲人的吞吐量业绩和自贸区政策优势等自可令这一世界级大港睥睨群雄，但近年来船舶大型化发展趋势和周边港口的激烈竞争等因素使其不得不直面自身的发展瓶颈。上海港的国际航运中心建设亦道阻且长。

目前上海港和宁波-舟山港都是荷兰鹿特丹和纽约模式，以吸取腹地出口货物为主，故港口间竞争非常激烈。

仅仅凭借大额吞吐量和硬件设施并不足以使上海港成为真正的国际航运中心。因此，上海港正在积极推动高端航运金融业务发展，以求提升港口软实力。2014 年 10 月于上海正式启动的国内首个航运和金融产业基地吸引了船舶租赁、航运保险等市场主体入驻，预计基地将于 2015 年下半年投入使用。

四、其他优势港口

1. 泉州港：活跃的腹地民营经济

泉州港既是连接上海港和广州港的中心港，又是海峡两岸“主枢纽港”。它有着优良的港口资源，其可开发建港的岸线长 112 公里，可建设万吨级以上深水泊位 150 个。在各港口对 GDP 带动效应的角逐中，泉州港荣获探花。一方面其配套设施较为完善，另一方面，活跃的腹地民营经济是特色也是港口经济的重要推动力。泉州民营经济总量连续 16 年保持福建省第一位，2013 年泉州市民营经济产值占全市生产总值逾九成。在 4278 家规模以上工业企业中，民营企业就多达 4206 家。未来在福建自贸区政策落实下，不断创新的民营经济以及泉州民营品牌优势将迸发活力，进一步带动泉州港经济。

2. 天津港：科研+硬件配套+政策叠加优势

天津港是我国连通新欧亚大陆桥经济走廊和中蒙俄经济走廊的重要起点，目前已形成了以集装箱，原油及制品，矿石，煤炭为“四大支柱”，以钢材，粮食等为“一群重点”的货源结构，其腹地包括京津冀及中西部地区腹地 14 个省市、自治区，是环渤海地区规模最大的综合性港口。

着眼长足发展，开足马力搞科研。天津港重视自主创新，其科技投入为日后长足发展提供了强有力的支持。2014 年天津港开展的科技研发项目获得多项省部级、市级奖项，申请几十项国家专利。此外，天津港保税区每年投入 2 亿元吸引培育科技型中小企业，目前也已有 1751 家企业通过天津市市级科技型中小企业认定。

先进的配套硬件设施。2014 年底，全国等级最高的 30 万吨级人工深水航道已在天津港正式启用，届时可使四艘船舶双向进出港。该港拥有世界最大的专业化焦炭码头和国际技术含量最高的专业化煤码头，还拥有国内等级最高的 30 万吨级原油码头、专业化矿石码头、专业化滚装码头和先进的集装箱码头。截至 2014 年末，公司码头泊位数共 59 个，码头岸线长度 15879 米，设计吞吐能力 29897 万吨。

政策叠加优势，提振未来发展预期。在“一带一路”、京津冀协同发展、天津自由贸易园区和自主创新示范区等国家战略的政策优势叠加下，天津港将迎来新一轮发展。2015 年在税收优势带动下，东疆保税港区新注册企业 831 户，注册资本达 343.12 亿元人民币，分别是去年同期 337.8% 和 347.01%。另外，在保税区已注册的企业中，航运、物流、租赁和贸易类企业占东疆保税港区注册企业总量的 73.26%，可见主导产业集聚效应日趋明显。

3. 青岛港：货种多元化优势+规模与技术升级+港口金融

货种结构多元化优势在一定程度上缓和了经济下行压力。尽管青岛港与北部的天津港和南部的日照港等存在着腹地的交叉和竞争，但与货种单一港口相比，主要货种（包括集装箱、干散货、液化原油、铝矾土和化肥等）更为丰富的青岛港受经济下行冲击的影响会相对较小。

青岛港正致力发展第四代港区，实现技术与规模“双升级”。目前董家口港区处于第一建设期（2010-2015 年），建成后的董家口港区的面积为 150 万平方公里，规模远超此前三个港区的面积之和（约为 13 平方公里）。未来该港区的货种将以大宗散货、液体散货，并会向“冷链物流”、LNG 码头等延伸，在向大物流转型的同时，董家口港还将拥有保税区、深加工等功能。

此外，2015 年青岛港将联手迪拜国际、中远、马士基、泛亚、招商国际、中海等全球顶级船公司、码头公司共同打造亚洲首个真正意义上的集装箱自动化码头（预计该码头将于 2016 年底建成投产），届时，将减少人员 70% 以上，提高效率 30%。

积极试水港口金融，通过降低内部财务费用为港口投资提供财务支持。2014 年 7 月青岛港财务公司成立，标志着港口进军港口金融产业。截至 2014 年末，财务公司为 67 家成员单位开立账户提供资金结算服务，实现全部成员单位资金上收，资金集中度达 85% 以上，远高于业内平均水平。在大大减低了港口整体财务费用，带来财务业绩效益的同时也间接地为港口技术研发和投资项目提供了财务支持。

4. 广州港：增强航运软实力+内陆港货源开发

作为全国综合运输体系的重要枢纽、华南地区的重要外贸口岸，广州港不仅拥有发达的腹地经济，优越的深水航道自然条件，而且近年来在航运软实力开发等方面也跃跃欲试。

努力增强航运软实力。广州航运交易所早在 2011 年成立，成为珠三角唯一合法的船舶交易服务机构。据有关部门透露，广东省、广州市将共建广州航运交易所，建设航运大数据中心、市场监测中心和交易中心；大力发展战略总部经济、航运金融保险等现代航运服务业。

开发内陆货源，向粤北、中南、西南等内陆腹地延伸物流链。力争到 2017 年底，建成 20 个广州港内陆港。为完善港口服务功能和实现区港一体化发展，广州港正在推动码头后方物流园区规划和建设。

5. 福州港及湛江港：深水大港自然优势+临港工业成为增长引擎

湛江港和福州港均拥有天然良港、深水大港。长近 200 公里的湛江港港内岸线是世界第一大港荷兰鹿特丹港的三倍，其中深水岸线 67 公里。在船舶大型化发展的今天，这无疑是天赐的聚宝盆。最为可贵的是，这两大港口都不满足于此，在不断加强港口建设以求发挥深水大港优势的同时，还特别重视发展腹地临港工业。

历史发展规律表明，只有打造临港型的工业主导产业，才是推动港口经济发展的强劲引擎，否则港口经济就难以得到长足发展。福州港正着力打造的多元化的先进制造业和高端制造产业集群，力争于 2015 年规模以上工业总产值达 4600 亿元。湛江市产业园区也逐步发挥经济发展引擎的作用。2014 年，湛江市园区工业总产值突破 1000 亿元，占全市规模以上工业总产值约 50%；园区完成固定资产投资 282.9 亿元，同比增长 50%。

[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