

时事经济与航运

中国海洋运输情报网主办

2017年9月18日 (第1703期)

◆ 坚定不移深化供给侧结构性改革	1
◆ 航运：风水轮流转	3
◆ 硫限制助力保税船供油业	8
◆ 津冀港口合作再添新成果，一体化进入企业布局阶段	11

坚定不移深化供给侧结构性改革

坚定不移深化供给侧结构性改革，是新时期适应把握引领经济发展新常态的必然选择，也是习近平总书记在“7·26”重要讲话中强调的重点之一。当前，应深入研究下一阶段深化供给侧结构性改革所面临的新的战略任务、工作方法及实施路径，确保供给侧结构性改革得到深化，推动经济结构调整取得实质性进展，为党的十九大召开创造良好环境。

1 党的十八大以来的各项成就为坚定不移深化供给侧结构性改革提供了坚实的基础，供给侧结构性改革步入新阶段，也将必然面临新的任务和新的挑战

正如习近平总书记在“7·26”重要讲话中指出，“党的十八大以来，在新中国成立特别是改革开放以来我国发展取得的重大成就基础上，党和国家事业发生历史性变革，我国发展站到了新的历史起点上，中国特色社会主义进入了新的发展阶段。”因此，供给侧结构性改革也必将随着党和国家的各项事业站上新的历史起点，进入新的改革阶段。这不仅体现在“全面从严治党”和“全面依法治国”所取得的伟大成果为未来改革发展奠定了坚实的政治基础，同时还体现在以下三个方面：一是“全面深化改革”为供给侧结构性改革提供最为坚实的制度基础和改革环境。二是2017年中国宏观经济“稳中有进、稳中向好”的态势为供给侧结构性改革提供了良好的经济基础和改革空间。三是自2015年底以来供给侧结构性改革所取得的成绩和经验为供给侧结构性改革进一步实践推进和理论深化奠定了最为直接的基础。例如，在理论争鸣中供给侧结构性改革的理论框架基本构建起来了，明确了供给侧结构性改革的战略定位、核心目标、主要方法和实施路径等，为改革实践的推进提供了蓝图。而在具体实践上，中央从顶层设计、政策措施直至重点任务都进行了全链条式的部署，各级政府和单位根据中央的部署形成了一套供给侧结构性改革的实施方案；在改革成效上，以“三去一降一补”五大任务为抓手，推动供给侧结构性改革取得初步成效，为2017年宏观经济的“稳中向好”打下了基础，并充分证明了供给侧结构性改革在战略和实施模式上的正确性。

当然，在新的历史起点和新的改革阶段中我们依然面临大量新的挑战 and 任务。这集中体现在：第一，在理论方面，供给侧结构性改革的理论体系虽然已基本构建起来，但如何与社会主义市场经济理论的基本框架和核心范式相对接，如何在方法论、基本概念、基本命题等方面进一步理论化、体系化和通俗化，将是未来需要解决的理论问题。第二，在实践方面，供给侧结构性改革在过去一年多的推行中出现了一些新难题和新矛盾。一是各级实施部门对于供给侧结构性改革的顶层设计和理论基础理解还不是十分到位，导致基层在落实供给侧结构性改革中简单化、表象化，没有坚持顶层设计与基层创新相结

合。二是有些领域过度依赖行政化措施，攻坚战成果缺乏制度基础和市场基础，存在反复的可能。三是重点不突出，没有抓住改革的“牛鼻子”，导致部分改革效果并不明显。这些问题说明，供给侧结构性改革并不是一蹴而就的工程，要解决新常态现有的各种问题和未来可能出现的难题，需要我们坚定不移地深化供给侧结构性改革。

2 进一步把握新时期的阶段性特征，用辩证唯物主义和历史唯物主义的方法论，高度重视供给侧结构性改革的理论发展，强化对改革规律的认识，增强供给侧结构性改革的战略定力

习近平总书记在“7·26”重要讲话中指出，“我们坚持和发展中国特色社会主义，必须高度重视理论的作用，增强理论自信和战略定力。在新的时代条件下，我们要进行伟大斗争、建设伟大工程、推进伟大事业、实现伟大梦想，仍然需要保持和发扬马克思主义政党与时俱进的理论品格，勇于推进实践基础上的理论创新。”因此，学习贯彻习近平总书记系列重要讲话精神，总结过去供给侧结构性改革实践经验，为深化供给侧结构性改革夯实理论基础、增强理论指导，是坚定不移深化供给侧结构性改革的重要环节。

自2015年11月以来，习近平总书记关于深化供给侧结构性改革的讲话精神，不仅直接丰富了供给侧结构性改革的理论内涵和实践指南，同时也为下一步理论的创新和实践的深化提供了基础和方向。第一，总书记对经济发展新常态、供给侧结构性改革进行了一系列阐述，如何学习、领会和落实这些理论，如何在体系化和通俗化的基础上全面宣传这些理论，如何在理论范式上全面对接社会主义政治经济学，将是下一阶段理论界需研究的一个十分重要的内容。第二，必须结合新时期世界经济的新特征和中国面临的新任务，不断丰富供给侧结构性改革理论的内涵、体系和表达形式。习近平总书记在“7·26”重要讲话中指出，“要在坚持马克思主义基本原理的基础上，以更宽广的视野、更长远的眼光来思考和把握国家未来发展面临的一系列重大战略问题，在理论上不断拓展新视野、作出新概括”。自2008年国际金融危机以来，世界经济和中国已经发生了巨大变化，伴随着这些变化，中国经济发展新常态所面临的问题及其解决的思路也需作出相应的调整。例如，新常态在世界经济和中国经济趋稳之后将出现哪些新特征？技术革命是否会对中国产业布局带来更为深度的冲击，供给侧结构性改革是否将面临更为严重的压力？等等。对于这些问题的思考、解答与处理必将成为丰富供给侧结构性改革理论的直接源泉。如何有效加强这些战略问题的系统研究，也是深化供给侧结构性改革的重要环节。

3 将各种理论认识和战略规划落到操作层面，把握当前供给侧结构性改革的重点、难点和突破点，明确未来供给侧结构性改革的实施路径和工作方案，在行动中落实各项要求

一分部署，九分落实。深化改革的关键不仅在于顶层设计的科学性，更在各类改革理论、改革蓝图和改革方案的落实，特别是在顶层设计基本完成，改革的四梁八柱已经确立，供给侧结构性改革已经取得一定成绩的新时期，狠抓落实是坚定不移深化供给侧结构性改革的关键环节。

3.1 要根据不同阶段的主要矛盾来安排深化供给侧结构性改革的核心任务

随着“稳增长”取得阶段性胜利，“L”型经济调整模式步入底部运行阶段，“控风险”成为未来一段时期短期调控和改革关注的重点。这就要求供给侧结构性改革必须聚焦到可能引发系统性金融风险的几大领域之上，如债务高企的问题、资金脱实向虚的问题等。

3.2 要通过问题导向的改革调整，逐步触及新常态深层次的结构性问题和制度性问题

开启基础性和引领性的制度改革，拓展供给侧结构性改革的深度和广度。这就要求我们，一是要探索目前各类凸显问题的深层次原因；二是要探索解决深层问题的各类基础性改革的步骤和可行的方案；三是要将各类供给侧结构性改革与基础性引领性改革和机制调整有机结合起来，使供给侧结构性改革能够建立在坚实的机制和体制基础之上。

比如，采取正确方略和有效办法推进五大重点任务，去产能和去杠杆的关键是深化国有企业和金融部门的基础性改革，去库存和补短板的指向要同有序引导城镇化进程和农民工市民化有机结合起来，降成本的重点是增加劳动力市场灵活性、抑制资产泡沫和降低宏观税负。因此，供给侧结构性改革的深化，在改革的广度和深度上也必须作出拓展。

3.3 要瞄准供给侧结构性改革的核心重点和主攻方向

习近平总书记在“7·26”重要讲话中指出，“抓住重点带动面上工作，是唯物辩证法的要求，也是我们党在革命、建设、改革进程中一贯倡导和坚持的方法。”从目前中国经济发展新常态的新特征和新问题出发，未来工作重点应当包括以下几个方面：一是要明确振兴实体经济是供给侧结构性改革的主要任务，供给侧结构性改革要向振兴实体经济发力、聚力；二是要明确在去产能方面必须抓住处置“僵尸企业”这个牛鼻子；三是在去库存方面应以三四线城市房地产库存为重点；四是在去杠杆方面必须以降低企业杠杆率为重中之重；五是在降成本方面必须加大减税、降费和降低要素成本的力度；六是在补短板方面要从严重制约经济社会发展的重要领域和关键环节、从人民群众迫切需要解决的突出问题着手。这种转变集中体现总书记所强调的“既抓重要领域、重要任务、重要试点，又抓关键主体、关键环节、关键节点，以重点带动全局”的要求。

3.4 必须在狠抓落实的基础上，发挥基层创新的积极性

必须在狠抓落实的基础上，发挥基层创新的积极性，使供给侧结构性改革在实施模式创新的基础上提高改革的成效。抓好重大改革顶层设计，也要充分调动地方和基层推动改革的积极性和主动性。目前深化供给侧结构性改革有时面临两难困境——要么顶层设计难以落地，改革流于空转；要么行政化色彩较重，在“一刀切”之中带来后遗症。而破解这个两难困境的重要方法就是在解决“为官不为”的基础上，建立基层改革创新的微观激励体系，使各地政府和经济主体能够进行改革创新、大胆探索，防止“改革中梗阻”，打通改革“最后一公里”。[返回](#)

航运：风水轮流转

不久前，集运和散运企业经营业绩跌得“家都不认得”，油运企业经营业绩“蹭蹭蹭”增长；如今，“风水轮流转”，前两者正在走出低谷，而油运企业受累于外贸货物运价下跌开始走下坡路。

上半年，全球经济回暖，带动航运市场逐渐走出低谷，无论是集运还是散运市场，相关上市企业的业绩都有较大幅度增长。就集运市场而言，中国出口集装箱运价综合指数（CCFI）上半年均值为828点，同比增长19.8%；就散运市场而言，波罗的海干散货运价指数（BDI）上半年均值为975点，同比增长100.62%。

与此相对的是，从油运市场来看，反映超大型油轮运价的典型航线波罗的海交易所TD3指数从年初接近的WS100水平持续下跌，上半年平均为WS62.8，同比下降25.1%；其他中小型原油轮运价同比有不同程度跌幅。成品油市场同样表现疲软，成品油LR2、LR1型油轮的WS点数同比跌幅均约20%。

展望下半年，今年世界经济有望同比增长3.5%，这是近年来最好的经济形势。同时，世界经济中的深层次问题尚未解决，仍然面临诸多不确定性因素。

在此经济形势下，中远海控（601919.SH；01919.HK）表示，集运市场需求整体向好，但增长面临不确定性，新交付船舶将带来运力供给增加，解决供需矛盾仍需时日。

对于散运市场形势，招商轮船（601872.SH）表示，按往年市场走势，下半年市场表现总体好于上半年。但铁矿石、煤炭、粮食运输需求上半年已超预期发展，因此对下半年的旺季需求是否能够符合甚至超过市场预期持谨慎态度。

至于油运市场前景，中远海能（600026.SH；01138.HK）表示，短期内外贸油运市场将持续运力过剩，加之三季度为传统淡季，市场运价将继续承受压力。但从中长期来看，油运市场表现将趋稳定。

1 集运：继续改善

1.1 中远海控：协同效应显现

上半年，中远海控协同效应日益显现，各项经营指标同比大幅改善，实现扭亏为盈。中远海控的集运及相关业务收入为 418.27 亿元，同比增长 48.42%。截至上半年，中远海控集装箱船队自营船舶 342 艘（目前在建船舶 31 艘），较年初增加 30 艘，增长 9.62%；自营船舶运力达 176.46 万 TEU，较年初增加 11.58 万 TEU，增长 7.02%。上半年完成集装箱重箱量 999.77 万 TEU，同比增长 34.86%。

中远海控表示，之所以取得如此增量，一是由于上半年集运市场形势回暖、经营情况改善；二是由于去年 3 月启动重组整合工作后，中远海控租入原中海集运集装箱船投入运营，使得运力规模大幅增加。

上半年，中远海控旗下集运板块——中远海运集运国际航线平均单箱收入为 4574.08 元/TEU，同比增长 19.70%；内贸干线平均单箱收入为 1725.52 元/TEU，同比下降 3.46%。上半年，集运及相关业务成本为 386.73 亿元，同比增长 28.03%。随着重组后协同效益逐步体现，单箱航运成本同比下降 2.47%。

上半年，中远海控较好地把握“规模化、大型化、集约化”这一集运业务发展大趋势。

4 月 1 日，海洋联盟航线运行，中远海运集运与达飞轮船、长荣海运、东方海外（东方海外国际〈00316.HK〉集运子公司）等四方联盟成员共投入约 350 艘船舶、350 万 TEU，在东西干线及中东红海线，共同运营 41 条航线，提供 595 组港到港直达服务。

7 月 9 日，UBS AG 香港分行代表 Faulkner Global Holdings Limited（中远海控全资附属企业）及上港集团 BVI 发展有限公司（联席要约人）宣布确实有意提出自愿性全面要约，按每股现金 78.67 港元收购东方海外国际的所有已发行股份（要约）。假设要约获全面接纳，中远海控将收购东方海外国际的 90.1% 股权，对价为 443.57 亿港元（相当于 385.68 亿元人民币）。中远海控旗下的集装箱船队运力规模（含订单）将超过 290 万 TEU，其在全球集运市场的领先地位将得到加强。中远海运集运和东方海外国际将继续以各自的品牌提供全球集运服务，充分发挥各自优势的同时，挖掘协同效应潜力，共同实现运营效率和竞争力的提升，实现长期可持续增长。

展望下半年，中远海控认为集运市场需求整体向好，但增长面临不确定性，新交付船舶将致运力供给增加，解决供需矛盾仍需时日。中远海控将努力实现全年箱量和收入的较高增长，以及整体效益的大幅改善，同时做好要约收购东方海外国际的各项工作，按照商业计划推进，争取尽早落实。未来，中远海控将朝着“全球第一梯队的集运和码头服务供应商”的目标努力。

1.2 东方海外国际：品牌效应彰显

作为中远海控收购标的方，东方海外国际在其半年报中对收购一事作如下表态：多年来，东方海外国际通过参与联盟，以及在每条航线上引入最合适、并多为最大型船舶以达到规模效应。这些措施加上旗下专业员工、客户基础、资讯科技系统、对成本效益的专注及强劲的资产组合等，均构成东方海外国际成功的要素。但业界正在快速整合，龙头企业的运力以百万 TEU 为计，要成功运作以争逐前列，资本规模已是不可或缺。该要约为东方海外国际提供机遇，以中远海控成员身份，继续以东方海外国际品牌经营，得以将自身营运模式及企业文化，结合中远海控包括营运规模、资本基础、与日俱增的船队及大量港口投资等竞争优势。在业界正步入新阶段时，两家企业的联合将有大好机会，做大做强，继续巩固在业界的翘楚地位。

至于具体业绩，上半年，东方海外国际货量同比增长 7%，运载率同比上升 1 个百分点，每 TEU 收益同比增长 8%。

上半年，东方海外国际太平洋航线货量同比增长 23%，而每 TEU 收益则同比下跌 2%。货量大幅增长，主要是因为东方海外国际通过自身扩展及通过海洋联盟规模而增添运

力。同时，东方海外国际受惠于市场对稳健财务基础的关注而将更多货量投放于财力丰厚的航运企业以减低风险。

与太平洋航线类似，上半年，东方海外国际亚欧航线货量及运费都从去年的历史低位开始复苏，货量同比增长 22%，每 TEU 收益同比改善 21%。货量大幅改善，除因去年基数较弱外，也因为市场开始重视具有稳健财务基础的航运企业。上半年，东方海外国际从三星重工接收首艘 21413TEU 型船，命名为“东方香港”号，这是目前全球最大的集装箱船。8 月和 9 月，“东方德国”和“东方日本”交付，其余 3 艘同容量的新船预期将于明年一季度前全部完成交付。

1.3 海丰国际：亚洲区内“王者”

上半年，海丰国际（01308.HK）继续专注于亚洲区内市场，原因是海丰国际相信亚洲区内市场将继续保持健康稳定增长。上半年，海丰国际经营 59 条贸易航线，包括 10 条通过联合服务经营的贸易航线及 21 条通过集装箱互换舱位安排经营的贸易航线。这些贸易航线覆盖中国（包括大陆、港台）、日本、韩国、越南、泰国、菲律宾、柬埔寨、印尼、新加坡、马来西亚及文莱的 63 个主要港口。截至上半年，海丰国际经营一支由 72 艘船舶组成的船队，总运力达到 94882TEU，其中包括 47 艘自有船舶（62060 TEU）及 25 艘租赁船舶（32822TEU），平均船龄为 8.8 年。这 72 艘船舶中 44 艘为 1000TEU 型船。

上半年，海丰国际海上物流业务于分部间抵销前赚取的收入同比增长 10.8%至 5.21 亿美元，主要由于航运量从去年上半年的 1094470TEU 增至今年同期的 1257301TEU（见图 1）。

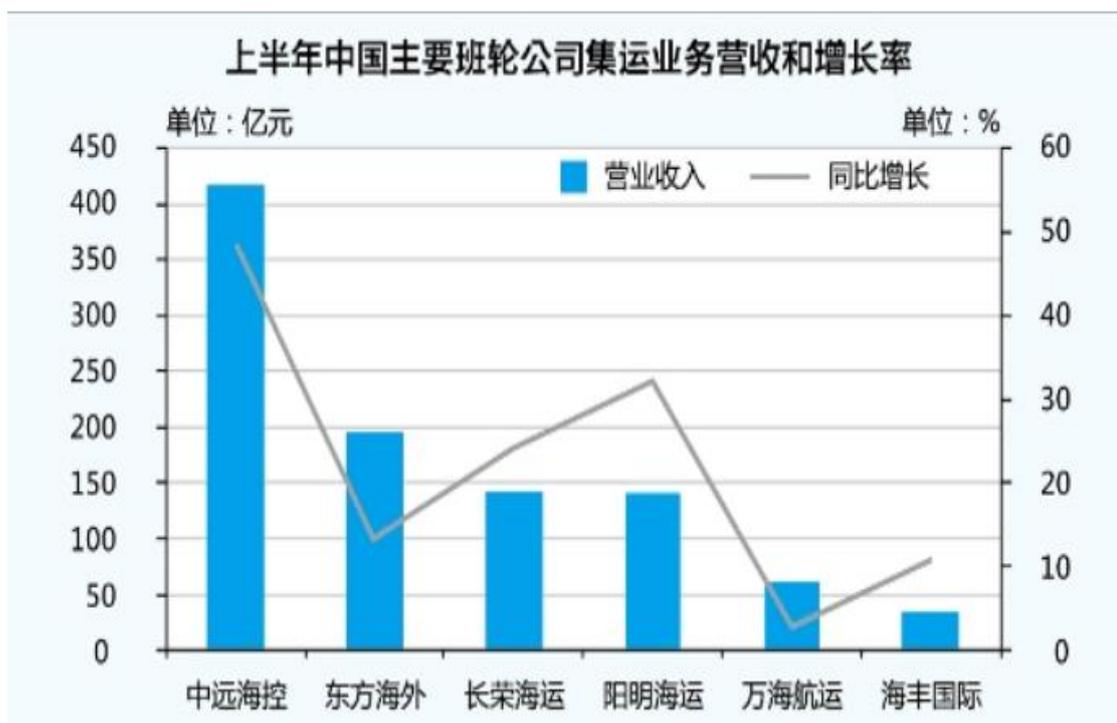


图 1：上半年中国主要班轮公司集运业务营收和增长率

2 散运：走出低谷

2.1 中外运航运：业绩赢市场

上半年，中外运航运（00368.HK）干散货运输部门收益为 2.41 亿美元，同比增长 48.1%。其中，运费收入 1.50 亿美元（去年同期为 1.27 亿美元）；租金收入 0.91 亿美元（去年同期为 0.36 亿美元）。上半年，完成运输量 2087 万吨（去年同期为 2047 万吨），干散货船等价期租租金（TCE）费率为 9514 美元（去年同期为 5562 美元），TCE 费率高于现货市场 BDI 的平均租金水平约一成。

上半年，中外运航运干散货运输营运成本为 2.34 亿美元（去年同期为 2.00 亿美元）。今年营运成本增加是因租金费率上升导致经营租赁船舶租金同比增长 58.7%及燃油价格上升导致航程成本增长 27.2%。同时，营运成本的增加部分被降本增效导致的货物运输成本及船舶成本下降所抵销。

2.2 招商轮船：市场超预期

上半年，招商轮船继续拓展战略客户，依托控股股东招商局集团与各大货主央企签署的战略合作协议，加强与国内大型粮食、煤炭及铁矿等货主企业的合作。上半年，招商轮船与央企中钢集团订载船舶占其海岬型船队订载总数的 40%。

上半年，招商轮船注重创新经营，稳健扩张。与招银租赁完成 2 艘超灵便型船的合作项目，6 月底，长期租入招银租赁 2 艘 6.1 万 DWT 级超灵便型船，采取“经营+管理”的模式，扩大经营、管理规模，提升收益。此外，招商轮船根据市场研判制定相应订载策略，采取多元化订载、指数与固定运价相结合、短期与近期相结合、长期与短期相结合的方式，提高船队经营效益。上半年，招商轮船布局全球航线，调整摆位航线和货种，增加大西洋市场船位比重，依靠环形航线提升经营效益。

展望下半年，招商轮船认为市场继续复苏力度和旺季需求存在不确定性，总体运力供应依旧过剩。按往年市场走势，下半年市场表现总体好于上半年，但铁矿石、煤炭、粮食运输需求上半年已超预期发展，下半年的旺季需求是否能够符合甚至超过市场预期，招商轮船对此持谨慎态度。三季度，铁矿石创纪录港口库存尚待消化，中国进口煤炭政策趋紧等也可能限制市场反弹空间；四季度，季节性需求给市场带来发展空间，市场上行力度取决于铁矿石、煤炭等主要货种海运需求等变化。

2.3 宁波海运：生产量超标

宁波海运（600798.SH）的运力均为散货船，上半年新建的 2 艘 4.95 万吨级散货船投入营运。截至上半年，宁波海运拥有散货船 20 艘、95.65 万 DWT。其中，灵便型散货船 16 艘、67.75 万 DWT；巴拿马型散货船 4 艘、27.90 万 DWT。宁波海运主要货源为煤炭、矿砂、粮食等大宗散货。

上半年，宁波海运完成货运量 1449.62 万吨、周转量 476.61 亿吨公里（去年同期同口径货运量为 951.23 万吨、周转量为 295.21 亿吨公里），同比分别增长 52.39%和 61.45%，分别完成年度计划的 59.83%和 65.23%；水路货物运输业务实现收入 5.96 亿元，同比增长 80.52%，为年度计划的 62.50%。

宁波海运目前已经形成一支以灵便型和巴拿马型船为主、船龄较轻、国际国内并举、具有一定竞争力的散货船队。截至上半年，宁波海运船队平均船龄为 14.05 年。

2.4 太平洋航运：最低潮已过

太平洋航运（02343.HK）在半年报中表示，散运市场状况自去年有所改善，并相信当前散运市场周期的最低潮已经过去。

上半年，在散运方面，太平洋航运的亏损降至 630 万美元（去年同期为亏损 6040 万美元），同比改善 90%。太平洋航运的小灵便型和超灵便型散货船的 TCE 费率分别高于市场指数 20%及 11%。

上半年，太平洋航运的最后一批新造散货船已获交付，并开始购买二手船。截至上半年，太平洋航运营运中的自有船队数目扩至 101 艘，整体上营运约 250 艘散货船；于下半年的收租日数中，太平洋航运的小灵便型及超灵便型散货船分别已有 57%及 80%按日均租金 8360 美元及 9830 美元获订约（见表 1）。

表1 上半年中国上市企业散运业务营收和损益

项目	中外运航运	太平洋航运	金辉集团	宁波海运	招商轮船	新兴航运	裕民航运	四维航业	慧洋海运
自有散货船数量									
VLOC	/	/	/	/	8	/	/	/	/
海岬型	9	/	/	/	7	/	/	/	/
巴拿马型	11	1	2	4	/	/	/	/	/
超/大灵便型	13	21	21	16	8	/	/	/	/
小灵便型	4	79	/	/	/	/	/	/	/
合计	37	101	23	20	23	/	/	/	/
营业收入	2.41亿美元	1960万美元	2.68亿港元	5.96亿元	5.90亿元	13.21亿新台币	38.87亿新台币	16.33亿新台币	52.12亿新台币
(部门)损益	626.5万美元	-630万美元	-0.36亿港元	0.57亿元	0.49亿元	2.98亿新台币	1.55亿新台币	-4.78亿新台币	6.79亿新台币

2.5 金辉集团：卖船还贷款

虽然散运市场正在向好，但之前低迷时期实在太久。上半年，金辉集团（00137.HK）经营似乎出现问题，虽然业绩同比大幅增长，但仍出售 5 艘船舶（4 艘超灵便型船及 1 艘灵便型船），总价为 6300 万美元，用于偿还船舶按揭贷款（见表 2）。

表2 上半年金辉集团各散货船型日平均期租租金 单位：美元

船型	2017年上半年	2016年上半年	2016年全年
超巴拿马型/巴拿马型船队	7399	3450	4475
超灵便型/大灵便型/灵便型船队	7015	3891	4922
平均	7044	3841	4871

3 油运：外贸下跌

3.1 中远海能：以内贸补外贸

上半年，中远海能实现外贸运输收入约 31.50 亿元，同比下降约 20.91%，其中实现毛利率约为 20.22%，同比减少约 12.56 个百分点。实现内贸运输收入约 14.47 亿元，同比增长约 12.95%，其中实现毛利率约 39.24%，同比减少约 3.95 个百分点。

上半年外贸油运市场运价同比下跌。为此，中远海能采取如下措施应对：一是调整期租、入 POOL 经营和自营比例。二是在内贸收益高于外贸市场的情况下，将部分外贸运力改投内贸市场。三是为国内外大型石油企业提供量身定制的运输服务取得建设性合作成果。

中远海能表示，短期内外贸油运市场过剩将持续运力。从中长期看，全球油轮运力需求将持续增长，尤其受美国原油出口大幅增加、中国等亚洲国家进口需求强劲增长的影响，长距离运输需求将持续增加。同时，随着环保要求日益严格以及老旧油轮运营成本带来的压力，未来几年很多老龄油轮可能被拆解，届时市场供求关系将发生变化。沿海油运市场方面，随着中国管道建设和大码头建设进度加快，地炼油品运输物流结构发生改变，进口原油国内水运中转需求或将进入下降通道，但受益于中国进口原油“两权”放开政策，原油水上运输需求还会稳中有升。总体而言，未来沿海油运市场将保持稳定。

3.2 招商轮船：市场短期利空

上半年，招商轮船油运业务营业收入为 26.59 亿元，营业利润为 5.63 亿元。毛利率没有公开数据，《航运交易公报》记者根据已公开数据初步估算为 21.17%，这样的话，毛利率同比（去年为 49.69%）下降 28.52 个百分点。

在这样的低迷市场下，招商轮船坚持一贯的大客户和 COA 战略。上半年，招商轮船与中石化的长期原油运输合同执行情况良好，VLCC 船队与央企石油企业在即期市场上订载同比继续增加，占总订载航次比例超过 70%。在保持如上优势的情况下，招商轮船深化全球运营，加强西部市场开拓，中东西向航线和全球大三角航线运营继续对稳定和提升经营效益起到关键作用。

展望下半年，招商轮船认为油运市场将继续承压。三季度，OPEC 减产延续、新运力继续大量投入使用多等因素，造成市场整体供需结构恶化。

四季度，对于冬季市场反弹力度，招商轮船持谨慎态度，主要因素如下：中国战略储备原油增量；西非、美湾、欧洲至远东长航线货载量；原油期货贸易机会促成 VLCC 浮舱需求。供应方面，市场低迷叠加环保要求，老旧油轮的退出/拆解预计可望增加（见表 3）。

表 3 上半年中国主要油运上市企业营收和毛利率

企业	营业收入		毛利率		油轮数量	
	2017年上半年	同比(%)	2017年上半年(%)	同比	现有	订单
中远海能	45.97亿元	-12.67	26.21	减少9.1个百分点	106	N/A
招商轮船	26.59亿元	-0.23	/	/	47	11
新兴航运	4.03亿新台币	-74.44	/	/	/	/

[返回](#)

硫限制助力保税船供油业

IMO 全球船舶 2020 年硫排放 0.5% 上限政策将刺激船用低硫馏分型燃油消费量剧增，这将从根本上改变目前中国保税船供油资源完全依赖进口的现状，使得中国保税船供油资源在价格上获得与新加坡同样甚至更大的优势

近年来，中国陆上油品标准不断升级。国五标准刚落地推行不久，北京、上海先行先试国六标准；山东、河北各港口逐步禁止柴油车运送煤炭；随着《巴黎协定》规定的节能减排任务的生效，包括德国、法国、荷兰、挪威等国在内的国家和地区开始出台相应的燃油车禁止销售政策。

所有的一切都凸显着国际社会为推进减排所做的努力。但是相对于陆上排放限制的严苛，船舶排放一直以来由于船舶的高度流动性、不同水域管辖国经济社会发展高度差异性 & 全球低硫燃油资源紧缺性在管制上一直较为滞后。

去年 10 月，国际海事组织（IMO）在海上环境保护委员会 MEPC 70 作出“自 2020 年实施 0.5% 的全球海域硫限制，而不是推迟五年至 2025 年”的重大决定。在今年 7 月 9 日的 MEPC71 会议上，关于全球海域 2020 年 1 月 1 日开始实行 0.5% 硫排放限制的规定再次得到 IMO 确认。

1 船燃油硫含量控制进程

1.1 船舶燃料油污染不容小觑

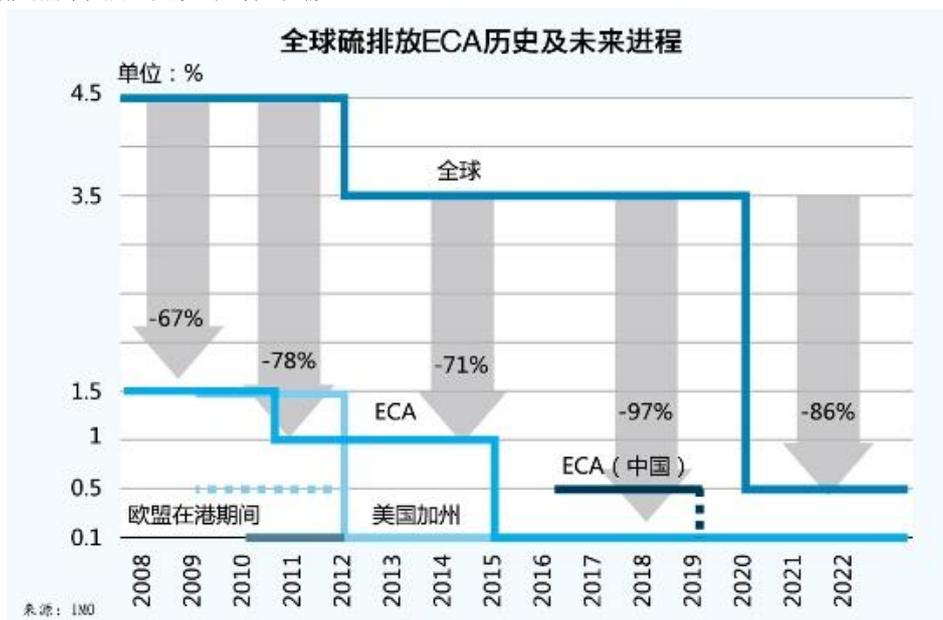


图 1： 全球硫排放 ECA 历史及未来进程

如图 1 显示，船舶年排放 SOX 达 634 万吨，约占世界排放总量的 4%。2009 年美国国家海洋和大气管理局的研究报告表明，海上船舶燃油已经成为大气污染的重要来源，每年全球海上船舶排放的颗粒污染物总量相当于全球汽车所排放颗粒污染物的 50%，全球每年排放的氮氧化物气体中 30% 来自海上船舶，船舶燃油污染已成为继机动车尾气污染、工业企业排放之后第三大大气污染源。

欧洲绿色环保阵营“运输与环保/Transport & Environment”数据显示，航运业所造成的空气污染在欧洲每年就导致 5 万例非正常死亡，并由此造成高达 5800 万欧元的社会成本。

1.2 船舶燃油硫含量控制进程

海洋环境保护委员会早在 1988 年就正式开展防止船舶造成大气污染议题的研讨及审议工作，1997 年对《国际防止船舶造成污染公约》（《MARPOL 73/78 公约》）议定书进行修订，通过了附则 VI《防止船舶造成大气污染规则》，并于 2005 年 5 月 19 日正式生效。

为进一步加快保护海洋环境，2006 年起，IMO《国际防止船舶造成污染公约》（MARPOL）附则六“防止船舶造成空气污染”对船舶的硫氧化物排放设立了总体的限制。

国际上强制设立排放控制区（ECA）的形式主要有两种：一是通过 IMO 审核批准设立 ECA；二是地区组织、国家或者地方政府制定并强制实施区域船舶排放控制政策。

凡是加入《国际海洋法公约》，按照公约规定不能对领海采取单边立法行为，但设立 ECA 需要由缔约国提出建议，经由 IMO 评估通过，流程繁复且各项评价相对严苛。在国际社会多年努力下，目前全球硫排放 ECA 历史及未来进程可用下图进行阐述。

2 硫限制对船用油上下游行业的影响

全球船舶燃料油消费规模呈现逐年增长，成为燃料油消费领域的第一大油品。历年统计数据显示，全球燃料油市场年需求规模 4.3 亿吨，占油品需求总量的 9.1%；船舶燃料油年需求量 2 亿吨，占燃料油需求总量的 46.5%；公用（电力）设施燃料油年需求为 0.8 亿吨，呈减少趋势；用于炼厂原料、其他工业的燃料油需求为 1.5 亿吨，呈减少趋势。

船舶燃料在全球燃料油行业中占据举足轻重地位，而硫限制的规定将直接影响航运经济，在 ECA 以外航行的所有船舶使用硫含量不高于 0.5% 的燃油，航运企业的燃油成本无疑将上升。

根据相关预测，燃油成本保持在当前的低水平下，2020 年强制性要求改用低硫燃油意味着燃油成本将回升。到 2020 年，如果一些机构预测，油价上涨接近 70 美元/桶，预计低硫燃油与残渣燃料油之间的价格差异将扩至 400 美元/吨。

根据经济合作与发展组织下辖国际运输论坛估算，国际航运业在 2020 年的消费量将达到 390 万桶/日。其中，30% 为残渣燃油（重质燃油）；70% 为馏分燃油（轻质燃油）。这意味着与今天相比，在 2020 年需求侧将消失 200 万桶/日的残渣燃油（重质燃油）消费量，增加 200 万桶/日的馏分燃油（轻质燃油）。

IMO 全球船舶 2020 硫排放 0.5% 上限政策将对炼厂、船东及船燃供应商将产生全方位影响。

2.1 对炼厂影响及其应对

2020 年硫排放大限将对全球炼油行业影响深远，依靠初级装置大量产出燃料油的落后炼厂利润将难以为继，反之拥有深度炼化装置的先进炼厂将受益。

英国石油工业协会认为 0.5% 硫排放大限将对炼厂结构和运营产生深刻影响，并认为以下四大应对措施尽管各有优缺点但是炼厂必须考虑。

第一，升级装置如新建裂解装置、减粘装置及焦化装置以深度炼化燃料油提高柴油产出比。由于炼厂现在多为跨国公司所有因此这些跨国公司只会在回报较高的炼厂投资。

第二，选用低硫原油并降低残渣燃料油产出。消极面是低硫原油在市场走俏并与高硫品种形成较高品种价差，挤压炼厂利润。

第三，停止产出残渣燃料油，这对投资要求巨大。

第四，对残渣燃料油进行脱硫处理或与低硫柴油混调，这也同样对投资要求巨大。根据国际能源署去年 2 月石油市场中期展望数据，这些装置将比升级装置耗资更大且当前燃料油脱硫装置需求极小，全球仅为不到 10 万桶/日。

现实的问题是，全球大多数炼厂均无法生产达到标准要求的燃料油，需要改造原有的炼油加工工艺，需要大量的技术改造资金投入，也需要大幅提高燃油供应价格，而即便两个条件均具备，能否调动炼厂的积极性也具有非常大的不确定性。炼厂更愿意加工汽煤柴等油品，并全力提高出率，不愿意生产低附加值的燃料油。

当前，亚洲国家采购的原油主要是来自中东的高硫原油，而非西非、北美的低硫原油，加工生产低硫燃油的代价更大，经济性上非常不划算。虽然有市场需求，但大多数石油企业的炼厂受限于固有工艺以及原油进口渠道无法产生足够的热情生产船用低硫燃油，未来船用燃油供应渠道将面临非常大的不确定性。

2.2 对船东影响及其应对

运价已经持续低迷了数年，而大量投入运营的新造船为了降低燃油能耗，均是使用燃烧硫含量较高的重质燃料油，如 500CST 和 700CST，发动机大多也是据此品质设计的。一旦油品质量发生变化，船舶发动机的参数均要进行调整，包括船用锅炉燃烧器和船用柴油机供油系统、燃烧装置、燃油转换装置、监控系统，此外还需增加低硫燃油舱室及调整管路。

许多船东期待国家有关部门出台低硫油使用补贴机制或行政规费减免政策，加大和落实 ECA 政策支持。船东也要在是否使用低硫燃油、LNG 或是选择安装废气清洁系统（洗涤器）等方面做出选择，以达到平衡预算成本的目标。无论船东最后如何选择都将决定着船供油行业未来发展的方向。为了更直观显示船东的决定对行业影响，用下表进行阐述。

2.3 对船燃供应商影响及其应对

船燃供应商需要向船东提供符合要求的低硫燃油资源以满足法规要求，需要协调上游供应商改变原有的燃油供应品质。但由于低硫燃油的资源具有较大的不确定性，船燃供应商短时间内需要采购大量船用柴油作为替代品种以满足限排法规要求。船供油企业资金需求也会大幅度增长，中小船燃供应商的融资能力将受到严峻考验。

船燃供应商需要增加投入对现有的仓储、驳船设施和管线进行改造，确保低硫燃油资源各项质量检验指标的稳定。并尽量做到专库专用和管线专用，这势必带来资产投入的增加和库容周转率压力的增加。由于船东会在使用低硫燃油、LNG 或是加装废气清洁过滤系统之间进行选择，船燃供应商不仅要保有原有的资源供应渠道，也需要适应船东需求，一旦船东大量选择 LNG 作为动力燃料，船供油行业将变身为一个全新的行业。

短期来看，在全球现有的燃油资源困境下，获得符合 IMO 标号要求的低硫燃油资源几乎无法满足船东的需求。IMO 限排政策在 2020 年执行前三年内预计船东仍以转换油品标号的方式进行燃油加注，在低硫燃油与高硫燃油之间进行切换。到达海岸线时使用低硫燃油，在公海航行时使用更为便宜的高硫燃油，预计船用柴油的需求会出现快速增长。

IMO 限排政策在 2020 年执行后，在低硫资源无法满足的前提下，预计船东将大规模使用船用柴油满足排放要求，转移价格上涨的成本。同时出于成本降低的诉求，船用柴油和调和的低硫燃料油会成为消费的主流，重质燃料油的需求受到极大抑制。同样，不确定性因素也依然存在，如果油价出现大幅上涨，也会驱使部分船东选择使用尾气清洁过滤装置或者 LNG 燃料予以大幅降低成本。

综上，国际船供油市场将在 2020 年以后全面步入低硫燃油、废气清洁系统、LNG 动力等多元化船舶动力解决方案并存的时代。受制于航运景气指数、国际油价走势及低硫

供应能力、LNG 动力技术成熟性经济性等多元因素，不同的船东会在主动应对与被动选择之间进行战略考量。

硫排放大限政策下船东应对方案及对行业影响				
主要解决方案	优势	劣势	炼油行业收益	前景
低硫残渣型船燃	无需改造;简便易行;成本相对低;动力性能好	生产环节改造投入	有助于消化炼厂油浆、石油焦、沥青、柴油资源	于船东而言是理性选择
低硫馏分型船燃	供应较为充足且在大部分港口都有供应;满足限排区要求;改动相对少	成本相对高	有助于消化过剩柴油	短期重要措施
LNG 船燃	清洁能源	初期改造成本高;配套设施不完善;动力性能不足,续航时间受限	有助于消化 LNG 资源	短期内难以大规模替代
废气清洁系统(洗涤器)	节约船燃成本	改造成本高;安装空间大;存在二次污染可能;装置生产供货能力有限	变化不大	国际上仅 6 家供应商,生产改造时间短,应用有限

表 2: 硫排放大限政策下船东应对方案及行业影响

如表 2 所示，短期看来，当前全球经济低迷大背景下船东会倾向于被动等待，因此最低固定投入成本的低硫燃油使用会占据主导，其次是废气清洁系统，再次是 LNG 动力。

当前炼油正在加入钢铁、煤炭和铝的行列，成为中国又一个产能过剩的行业，而这其中馏分型燃油（即柴油）过剩趋势不断加剧。IMO 全球船舶 2020 年硫排放 0.5% 上限政策将刺激船用低硫馏分型燃油出现消费量剧增现象，这将在根本上改变目前中国保税船供油资源完全依赖进口的现状，使得中国保税船供油资源在价格上获得与新加坡同样的优势甚至更大的优势，从而赋予中国保税船供油行业弯道超车全球第一船加油中心——新加坡的极佳机会。[返回](#)

津冀港口合作再添新成果，一体化进入企业布局阶段

9 月 15 日，津冀国际集装箱码头有限公司在沧州市渤海新区正式揭牌，标志着津冀港口资源整合迈出关键性一步，两地港口将坚持以市场为导向，在集装箱码头、航线及业务发展方面实现分工协作、错位发展、互利共赢。

津冀国际集装箱有限公司由天津港集团和河北港口集团共同投资的渤海津冀港口投资发展有限公司与秦皇岛港股份有限公司出资组建，地处黄骅港，毗邻京津，背靠大西北，经济腹地向华中、西南纵深辐射，是环渤海地区最经济的出海口之一。现有两个 10 万吨级集装箱专业泊位，年通过能力达 90 万标准箱。目前，该公司与中远海运、安通物流等航运公司合作，航线覆盖全国沿海各重要港口，同时可通过天津港、大连港中转至全球其他港口。

下一步，津、冀两港集团将紧密围绕优化津冀港口布局和功能分工、加快港口资源整合、完善港口集疏运体系、促进现代航运服务业发展、加快建设绿色平安港口、提升津冀港口治理能力等六大方面共 18 项重点任务，共同推进双方在基础设施建设、公共服务、科技创新、现代物流、绿色港口等领域的合作，形成津冀港口布局规划“一张图”、统筹建设“一盘棋”的格局，加快打造现代化港口群。

1 京唐港重组助力津冀港口一体化

此外，就在半个多月前（8 月 25 日晚），唐山港集团股份有限公司（以下简称唐山港集团）发布公告称，公司及控股子公司津唐国际集装箱码头有限公司（以下简称津唐集装箱公司），拟以现金方式收购控股股东唐山港口实业集团有限公司（以下简称唐港实业集团）所有的港口资产。

此次唐港实业集团旗下集装箱泊位所有权在下属公司间的一次“内部”流转，使京唐港区的集装箱码头变成唐山港集团和天津港集团共同持有。津冀港口企业间基于企业经营的股权合作，使京津冀一体化跨出了一大步。

据《中国航务周刊》记者了解，该收购包含两大部分，一是收购唐港实业集团所有的京唐港区 26 号-27 号集装箱泊位及其配套资产，具体包括 26 号-27 号集装箱泊位及

辅建设施资产，H986 集装箱机检系统附属资产，超细粉装箱场资产以及土地使用权、海域使用权等资产。其中，26 号-27 号集装箱泊位及辅建设施资产位于京唐港区第三港池南侧岸线东段，建设规模为 2 个 7 万吨级集装箱泊位及相应配套设施，码头水工结构均按靠泊 10 万吨级集装箱船舶设计，设计年通过能力 90 万标箱。二是收购唐港实业集团持有的唐山港国际集装箱码头有限公司（以下简称“唐港集装箱公司”）100%股权。

此次交易是唐港实业集团旗下集装箱泊位所有权在下属公司间的一次“内部”流转。交易完成后，唐山港京唐港区初步实现集装箱经营业务一体化，也为津冀集装箱码头一体化，最终为区域内集装箱业务的干支分流，打下基础，可谓一次交易，实现三重目的。

2 京唐港管理权“内部”流转

集装箱泊位所有权“内部”流转一说，还要从唐山的码头经营主体特点说起。

唐山地区的码头主要分布在京唐港区和曹妃甸港区。京唐港区从上世纪八十年代末开始开发建设，以煤炭、铁矿石及钢材等业务为主。负责经营京唐港区的企业主体是唐山市国资委下属的唐港实业集团（拥有京唐港区全部 41 个泊位中的 35 个，包括专业矿石、集装箱、件杂货、通用散货泊位）。曹妃甸港区则拥有 80 余个码头泊位，公共码头、货主码头交错其中，经营主体包括曹妃甸区国资委旗下的曹妃甸港集团、河北港口集团参股企业以及大量货主企业，比较庞杂。

涉及此次交易的，仅包括唐港实业集团负责经营的唐山港京唐港区。

唐港实业集团持有唐山港集团 44.55% 的股权，为控股股东，唐山港集团主要业务为矿石、杂货等。随着集装箱业务的兴起，唐港实业集团开始重视集装箱码头的开发建设，全资设立了唐港集装箱公司，负责集装箱业务的运营。2016 年 12 月 27 日，唐山港集团又和天津港集团合资组建了津唐集装箱公司，负责唐山港京唐港区集装箱码头的建设、运营和管理，由唐山港集团控股。

唐港集装箱公司和津唐集装箱公司定位重合，为了集装箱码头业务的良好发展，注定要合二为一。

此前，唐山港集团已和唐港实业集团进行过一次交易，收购了唐港实业集团旗下唐港集装箱码头所有的 10 号-11 号泊位后方土地及附着物，目前，已完成过户及支付交易。随着本次津唐集装箱公司对唐港集装箱公司 100% 股权收购的完成，以及对唐港实业集团旗下 26 号-27 号集装箱泊位及其配套资产等一些项目的收购，唐港实业集团旗下所有集装箱码头的所有权，变为津唐集装箱公司。京唐港区的集装箱码头所有权和运营权，也变成唐山港集团和天津港集团共同持有。

3 津唐合作更进一步

就津唐港口合作，交通运输部水运科学研究院研究员苏萍表示，唐山港近几年持续推进精品煤炭和其他高附加值散货的集装箱化，集装箱业务实现快速增长，加上京津冀一体化交通先行的战略推进，是唐山港集团和天津港集团成功牵手的关键。“形成一些股权方面的合作，天津港也可以享受京唐港集装箱快速增长的收益了。”苏萍解释称。

本次交易标的之一的唐港集装箱码头，在 2017 年 1-6 月接卸完成 81.51 万标箱，比上年同期 64.03 万标箱增长了 27.29%。截至 2017 年 7 月底，接卸完成 100.12 万标箱，同比增长 35.72%，较 2016 年提前两个月突破百万标箱大关。颇具发展潜力。

作为收购方的津唐集装箱码头，由唐山港集团出资 3 亿和天津港集团出资 2 亿共同组建，其远期规划就是做好集装箱装卸、运输、仓储的基础上，发展分拨、配送、信息、贸易、保税等集装箱全程物流服务，不断统筹、优化内外贸航线及业务网点布局。

针对这一收购，上海国际航运研究中心港口分析师谢文卿认为，股权合作强化了天津港和京唐港的互相支撑。“渤海湾内的多数外贸集装箱都是从天津港进出口的，现在在天津港的支持下，京唐港的外贸箱也更容易获得发展。天津港则对渤海湾内外贸箱的流向有了更多话语权，双方在整个湾区港口的竞争力也提升了。”谢文卿说。

事实上，早在津唐集装箱码头公司成立时，唐山港集团就已经启动了京唐港区 3 号港池北岸集装箱化改造的计划，力争到“十三五”末，集装箱泊位由目前的 4 个增加到 10 个，岸线长度 3100 米，水深 16 米，吞吐量达到 500 万标箱。届时，唐山港京唐港区将成为京津冀地区对接“一带一路”国家战略的重要出海口，为京津冀及周边地区经济发展提供高效、便捷、低成本的集装箱物流新通道。

上海国际航运研究中心分析师姜超雁认为，此举可有效整合京唐港区的集装箱运营业务，避免同一区域内的同业竞争，促进两港集装箱业务的发展；通过整合集装箱运输软硬件资源，实现集装箱航线共享，也为京津冀及周边地区企业提供了一条高效、便捷、低成本的物流新通道。姜超雁表示，内贸及日韩、东南亚航线是京唐港区未来的发展重点；在欧美干线上，京唐港应喂给天津港，积极配合天津港北方航运中心建设。

而为了实现集装箱运输业务的整合，确保达到 500 万标箱的战略目标，唐山港集团与天津港集团签署合资合同时约定，津唐集装箱码头公司对京唐港区 26 号-27 号集装箱泊位及其配套资产的收购，最终确定交易总价约 19.79 亿元。

4 津冀集装箱干支分流

值得注意的是，津唐两地码头企业在经营端的成功合作，是津冀码头合作总体构想的典型案例，其他类似合作也在推进当中。

早在 2014 年 8 月，天津港集团就与河北港口集团共同出资组建了渤海津冀港口投资发展有限公司（以下简称津冀港口投资公司），在天津东疆保税港区注册成立。津冀港口投资公司注册资本 20 亿元，天津港集团、河北港口集团分别持股 50%，公司定位于完善区域港口功能和布局，统筹港口集疏运体系建设，形成“1+1>2”的共赢局面。

经过两年多的磨合，津冀两地码头企业的合作终于结出硕果。

2017 年 5 月 17 日，沧州渤海新区管理委员会、天津港集团、河北港口集团正式签署框架协议，将在津冀港口投资公司统筹主导开发建设黄骅综合港区集装箱码头和参与开发建设黄骅综合港区码头等项目上，给予更多的支持，共同打造津冀港口间优势互补、分工协作、合力发展的新格局。

框架协议签署后，津冀港口投资公司还与沧州渤海港务有限公司签署了关于沧州渤海津冀集装箱码头有限公司股权转让协议，津冀港口投资公司收购沧州渤海津冀集装箱码头有限公司 90% 的股权。随着收购的推进，黄骅综合港区集装箱码头也将逐步变成河北港口集团和天津港集团间接共有。

苏萍评价，天津港集团和唐山港集团、河北港口集团基于企业经营形成的股权合作，使京津冀一体化跨出了一大步。天津港对环渤海地区集装箱生成量的总体话语权更强了，为形成未来以天津港为中心、唐山港和黄骅港为两翼的集装箱海运科学布局，奠定了坚实基础。

推动津冀港口协作，加快建设现代化的津冀港口群，是落实京津冀协同发展国家战略的重要组成部分。作为京津冀对外开放的海上门户和天津建设北方国际航运核心区的重要基础支撑，天津港这个北方大港有望获得新一轮的增长助力。而京唐等河北港口集装箱运输，也将逐步赢得新发展空间。[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