

时事经济与航运

中国海洋运输情报网主办

2017年11月1日 (第1714期)

◇ 如何理解中国经济转向高质量发展.....	1
◇ 航运业下一步如何走?	3
◇ 干散货运输整合风起.....	6
◇ 2017年前三季度中国港口生产形势回顾.....	8

如何理解中国经济转向高质量发展

党的十九大提出，我国经济已由高速增长阶段转向高质量发展阶段，正处在转变发展方式、优化经济结构、转换增长动力的攻关期，建设现代化经济体系是跨越关口的迫切要求和我国发展的战略目标。

为了更好地领会、贯彻十九大精神，本版今起推出“聚焦十九大报告·转向高质量发展阶段”系列报道，围绕相关问题约请专家展开讨论，敬请关注。

刚刚闭幕的党的十九大，做出了“我国经济已由高速增长阶段转向高质量发展阶段”这一历史性论断。

为什么说中国经济转向了高质量发展阶段？与高速增长阶段相比，新阶段会呈现出哪些新变化、新趋势？我们在转向高质量发展阶段过程中如何抓住机遇，攻关夺隘，决胜全面建成小康社会，向“两个一百年”目标挺进？如何理解“转向高质量发展”？

1 强调质量而非速度，强调发展而非增长

由高速增长阶段转向高质量发展阶段，中国经济再一次做出明确的路径选择。

——转变发展方式，实现集约型经济增长，提高全要素生产率。

“‘转向高质量发展’这一论断的本质含义，就是我国经济已经从主要依靠增加物质资源消耗实现的粗放型高速增长，转变为主要依靠技术进步、改善管理和提高劳动者素质实现的集约型增长。”在中国国际经济交流中心常务副理事长郑新立看来，经济从高速增长阶段转向高质量发展阶段，是划时代的变化。

“中国的经济发展，不再纠结经济增速快一点还是慢一点，而是以提高全要素生产率为抓手，推动经济发展质量变革、效率变革、动力变革。”郑新立强调。

2016年，我国“百强县”以占全国2%的土地面积、6%的人口创造了超过全国11%的GDP；城镇居民人均可支配收入39165元，比全国平均水平高出16.5%；人均社会消费品零售总额为3.1万元，比全国平均水平高出29%。纵观“百强县”的发展要诀，无一不是从原有资源、投资拉动的粗放型发展方式，向创新驱动的集约型发展方式转变，迎来了全新的发展契机。

“‘高质量发展阶段’表现在产业结构上，是由资源密集型、劳动密集型产业为主向技术密集型、知识密集型产业为主转变；在产品结构上，由低技术含量、低附加值产品为主向高技术含量、高附加值产品为主转变；在经济效益上，由高成本、低效益向低成本、高效益的方向转变；在生态环境上，由高排放、高污染向循环经济和环

——充实发展内涵，以更充分更平衡为目标，增进人民获得感。

从结果导向看，“高质量发展阶段”更突出百姓的获得感。中国社会科学院经济研究所所长高培勇指出，“高速”指向数量或规模，往往是经济发展初级阶段的目标，用以标注“快不快”；“高质量”则是经济发展达到一定水平之后才会有的目标，强调质量和效益，是回答“好不好”。

“增长仅指经济总量的扩张；发展的内涵则更为丰富，是为了满足人民日益增长的美好生活需要。”高培勇说，我国已解决了十几亿人的温饱问题，总体上实现小康，不久将全面建成小康社会，人民不仅对物质文化生活提出了更高要求，而且在民主、法治、公平、正义、安全、环境等方面的要求日益增长。因此，经济发展要从单纯追求总量扩展，转变为适应人们更高标准的、更加多样化的需求。

2 为何现在提出“转向高质量发展”？直面新时代矛盾，突破发展瓶颈

历史地看，经济发展在重复“繁荣—衰退—复苏—增长”波浪式前进的同时，以科技、人力资源等要素进步为新动能，解决制约经济发展的深层次矛盾，实现向上的总趋势。“由高速增长阶段转向高质量发展阶段”，是我们直面新时代主要矛盾，适应经济新常态的必须选择和紧迫任务。

——现阶段的主要矛盾要求我们放弃速度偏好，重视发展质量。

高培勇认为，“由高速增长阶段转向高质量发展阶段”这一重要论断，是与我国社会主要矛盾已经转变为人民日益增长的美好生活需要和不平衡不充分的发展之间的矛盾相一致的。

目前，我国能源、原材料消耗总量偏大，单位 GDP 能源消耗偏高。“粗放型经济增长对资源、环境造成越来越大的压力，这样的增长模式难以持续。”郑新立指出。

近几年，华北、华东地区出现大面积雾霾天气，一些与环境污染有关的疾病发生率上升。“如果发展需要付出人民健康的代价，那就违背了发展的初衷。党的十九大提出转向高质量发展阶段，就是回应百姓关切，直面经济发展的深层次矛盾问题。”郑新立说。

“中国经济保持了连续几十年的高增长，创造了大量社会财富，中国人从改革开放中获得了巨大的实惠。但由于市场经济体制不健全、分配制度不够完善等原因，出现了一些值得关注的社会经济问题，如城乡差距、地区差距、行业差距等仍然存在，人民群众对协调发展、均衡发展的诉求不断提升。”国家信息化专家咨询委员会委员汪玉凯认为，必须关注社会主要矛盾的转化，转换生产方式、调整利益格局，增加民族的凝聚力、向心力，激发全社会创造力和发展活力，从而实现更高质量、更有效率、更加公平、更可持续发展。

——从高速增长阶段转向高质量发展阶段，也是主动适应经济新常态、突破发展瓶颈的现实选择。

“我们要适应经济增速换挡的新常态，保持战略上的平常心态。必须淡化速度‘执念’，强化质量意识，优化要素投入，促进现代化建设各方面相协调。”中国财政科学研究院副院长白景明认为，依靠人才、技术、知识、信息等高级要素，以创新驱动来消解全球化红利和我国人口红利不断下降的不利影响，突破资源能源、环境等要素的瓶颈制约，尽快实现发展新旧动能的转换。

3 该如何“转向高质量发展”？

已经初战告捷，未来仍应坚持转变发展方式、优化经济结构、转换增长动力

“从高速增长转向高质量发展，我们有底气、有经验。”白景明指出，目前，传统产业焕发生机、新产业势头强劲、新经济加速成长，我国经济结构调整正逐渐走出阵痛期、步入收获期。“2016年前三季度工业企业所得税 5843 亿元，增幅仅为 0.6%；而今年同期工业企业所得税同比增长 21.3%，增幅特别明显。这里面有去年基数较低、今年

价格上涨等因素，但更主要的是企业主动调结构，高新技术产业增加值大幅增长的结果。”

党的十八大以来，创新发展释放强劲动能，创造了一个又一个“中国奇迹”；协调发展补足短板，让发展更趋稳健；绿色发展坚定推进，人与自然更加和谐；开放发展实现互利共赢，发展天地更加广阔；共享发展增进人民福祉，社会公平正义更加凸显……实践充分证明，我们已经初战告捷，站在了新时代“高质量发展”的平台上。

不过，从高速增长转向高质量发展，我们还面临着许多挑战。

比如，当前仍有相当数量资金、土地、劳动力资源，沉淀在严重过剩产能、高污染产业中，拖累了经济转型和效率提高。要通过供给侧结构性改革，把这些要素资源逐步转移、注入新兴、绿色产业中去。

又如，简政放权成效显著，企业轻装上阵，但各部门、各级政府之间的信息系统互联互通工作亟须提速。“应该形成全国统一政务服务平台，才能让企业和群众更多感受到‘放管服’改革成效，除烦苛之弊、施公平之策、开便利之门。”汪玉凯说。

再如，绿色发展依然任重道远。从近两年中央环保督察组曝光的案件看，一些地方为了金山银山牺牲绿水青山，要速度不要质量的顽症、陋习仍然存在。

高质量发展阶段不可逆，高质量发展任务不能等，需要撸起袖子加油干。

党的十九大报告提出了六大战略举措，包括深化供给侧结构性改革以推动产业结构、产品结构转型升级；加快建设创新型国家，以自主创新的技术带动质量效益提高；实施乡村振兴战略和区域协调发展战略，以解决经济发展不平衡、不充分问题，释放经济发展新动能；加快完善社会主义市场经济体制，建立有利于提高经济发展质量和改善生态环境的体制机制，增强经济发展活力；推动形成全面开放新格局，更好地利用全球市场和资源。

“未来仍应坚持转变发展方式、优化经济结构、转换增长动力。”高培勇指出，未来经济发展仍要从规模速度型粗放增长转向质量效率型集约增长，从增量扩能为主转向调整存量、做优增量并举的深度调整；从传统增长点转向新的增长点。“这些任务同十八大以来所形成的经济政策框架是一致的，即：建立在经济发展新常态的重大判断基础之上的，以新发展理念为指导、以供给侧结构性改革为主线的经济政策框架。接下来，要在贯彻落实党的十九大精神的过程中，将这些政策持续深化、细化，并予以刚性落实。”高培勇说。 [返回](#)

航运业下一步如何走？

“复苏前景不明，联盟利弊各半，环保压力渐大，创新技术频出……在经历了2016年全行业普遍亏损的阵痛之后，一系列的新动向再次叩响航运业的大门，深度调整近在眼前。”

与去年的“诉苦”不同，今年10月份在深圳召开的泛太平洋海运亚洲大会（TPMA）上，众多业内人士共同表达了复苏初现的观点，上半年各大班轮公司普遍向好的业绩，也似乎印证了这一点。但与此同时，新的动向和新的变化也纷至沓来，考验着行业企业的智慧。

1 贸易与市场：全球航运业看好中国机遇

“现在可以很确定地说，今年年初开始，大部分航运企业都赚钱了，行业复苏已经有了良好的基础。”多位业内人士及行业专家不约而同地表达了上述观点。数据方面也更直观地反映了这一现状。德路里最新报告预计，2017年集运业的营业利润预计将达60亿美元。该机构同时分析称，今年上半年，全球集装箱港口处理量增长近6%，尽管预计下半年将有所放缓，但全年集装箱港口处理量增幅将达5.5%。

汇丰银行亚太地区运输研究负责人 Parash Jain 认为，从过去一年全球经济表现看，中国、欧洲、美国、俄罗斯等主要经济体均有复苏表现，这其中，中国经济走势依然是全球关注的焦点。

根据国际货币基金组织最新一期发布的《世界经济展望报告》预测，2017 年和 2018 年，全球经济增速分别为 3.6% 和 3.7%，中国经济增速分别为 6.8% 和 6.5%，预期均有提升。

金融信息服务商 IHS Markit 中国区经济分析师许亚婷也表达了类似观点，她认为，中国经济增速未来几年会稳定在 6.5% 左右，目前中国追求的是高质量的经济增长，而非高速增长。

具体来看，中国经济求稳增长对于航运业的影响在于，过去维持中国经济和贸易量增长的因素，是低端产品的出口，而随着供给侧结构性改革和中国“一带一路”倡议的深入推进，这一因素正转变为因海外固定资产投资，如港口、物流园区等，带来大量机械设施及材料出口需求。

此外，上海航运交易所总裁张页还提出，航运企业还应将目光投向雄安新区规划。他认为，在这一规划的实施过程中，大量基础设施建设所需设备及材料运输，必将极大提振全球航运业信心，因为在中国放缓部分制造业产能的当下，这类需求将大量依赖进口。

不过，在关注经济贸易稳增长利好航运业复苏的同时，还有一些潜在风险值得警惕。譬如从现在到 2019 年年底，将有 78 艘运力超过 14000TEU 的大船交付。同时，较低的融资成本也让更多的新船订单成为可能。针对经济增速与贸易间的关系，张页还带来了一组令人不安的数据，他说：“5 年前，全球经济增速与贸易量增速之比为 1:2，也就是说，全球经济每增长 1 个百分点，贸易量将增长 2 个百分点，但现在这个比率为 1:0.8。”可以说，如果错误估计了贸易量增长形势，将会给航运业的复苏前景蒙上阴影。

2 合并与联盟：真的是航运必需品吗？

2017 年，随着中远海运集团向东方海外国际发出要约收购，集运业的“姻缘”再添一桩。顶级承运商间的合并和重组，已从行业趋势变为现实常态，并将延续。

Parash Jain 分析称，未来集运业或许只剩两类公司，一类是少量的超大型企业，布局全球市场，另一类则是专注于个性化航线和区域性“小而美”型的企业。对于部分中型班轮公司而言，并购和整合带来了新动力。

被达飞并购的美国总统轮船，其现任首席执行官 Nicolas Sartini 表示，整合对其而言，最大的意义在于不再去考虑规模化的问题，转而专注于如何构建合理的运费体系，让收入变得更为合理，以及如何更好地提高服务。今年上半年，美国总统轮船为达飞贡献了约 38% 的净利润，助力达飞成为今年上半年全球最赚钱的班轮公司。

而日本三大船企新成立的集运公司 ONE，则把目标锁定在了规模化发展。其全球首席执行官 Jeremy Nixon 认为，对于当前的行业来说，整合是必须的，其所产生的规模效应不容忽视。根据 Alphaliner 今年 10 月 18 日的运力数据显示，日本三大班轮公司合并集运运力超过 142.9 万 TEU，超过排名第 6 位的长荣海运。

同时，Jeremy Nixon 还表示，此前，日本三大船公司在集运领域存在竞争关系，整合后，新公司将重建业务体系，以便更适应当前的市场环境。他还透露，ONE 公司已于今年 4 月 18 日开始，以新公司的名义签订相关货运服务协议。

除了兼并重组以外，今年 4 月份，随着 Ocean Alliance 和 THE Alliance 的正式运营，也带来了新的联盟格局。对集运业而言，联盟是有效提升行业集中度的又一手段。截至目前，在全球运力排名前 20 的班轮公司中，联盟成员占据了 12 席。运力份额方面，三大联盟合计运力份额占比超过 75%。正如 Parash Jain 所说，联盟已经是集运业的必需品。

但货主和供应链其他环节似乎并不这么看。SeaIntel 海事情报首席执行官 Alan Murphy 以“一场被迫的婚姻”来形容目前的联盟现状。他认为，对于货主来说，联盟并非好事。

事实上，已经有货主对于联盟的服务和准班率提出了质疑。德迅全球贸易副总裁 Paolo Montrone 就表示，对于货主企业来说，需要多家承运商是一种有效分担风险的手段，但是，联盟的出现让这样的选择少了很多。嘉吉物流副总裁 John McCauley 亦表达了同样的观点，他认为联盟在保持统一性方面做了很多，这似乎也是提升内部协调的重要方式，但个性化需求和差异化服务是目前联盟的“痛点”。此外，对于联盟船期稳定及准班率的质疑，也引发现场关注。95%的准班率是货主们提出的期待值，而如何实现，联盟企业或许还要做更多工作。

班轮公司和货主间的博弈一直都在进行，不过对于班轮公司来说，由供需驱动的时代将要过去了，现在是服务驱动的时代。

3 环保和新技术：成本考验航企智慧

除了服务亟待提升之外，航运企业当前还面临着一个严峻的考验，那就是日趋严格的环保政策。

“如果航运企业严格按照目前的环保政策运营，那么整个行业将为此多支付 600 亿美元的成本。”现代商船总裁兼首席执行官 Yoo Chang Keun 提出了一个令人咋舌的数据。

除了已经生效的压载水公约外，2016 年，根据国际海事组织伦敦会议的决定，自 2020 年开始，全球船用燃料含硫上限从 3.5% 下调至 0.5%。随着限定日期的逐步临近，处在复苏阶段的航运业面临因环保而来的额外成本增加。

在 Yoo Chang Keun 看来，针对硫排放新规，航运企业有三种应对措施。首先是低硫油的使用，这也是目前大多数航运企业正在采用的方式。但从成本角度看，低硫油的价格较高，因此班轮公司当前大多采用分时段、分区域使用的方式。其次，对原有船舶进行改造，安装船用洗涤器，进行过滤和净化。经过改造，船舶运营商依然可以用重油，通过设备来进行过滤，但设备安装成本非常高，价格在 500 万美元-1000 万美元之间，而且还要等待 10 个月的加装时间。第三种是建造 LNG 动力船舶。目前，该船型在近洋航线中使用比较广泛，在远洋较少。但其劣势在于，LNG 动力船的建造成本较高，在加燃油地点上也有所限制，还会导致船舶牺牲部分空间，在载箱量上有所损失。

不管采用上述哪种方式，航企都将为此支付更多的额外成本。尽管 Yoo Chang Keun 并未透露现代商船可能的策略，但他对新造 LNG 动力船表示出了极大的兴趣和关注。此外，达飞近期的 22000TEU 超大型船舶订单，也考虑采用 LNG 动力模式，这或许是未来行业发展的方向。

既然额外的成本支出不可避免，如何更大程度地提高运营效率，就成为了航企思考的重点。而层出不穷的新技术，给海运业提供了更多解决方案。如物联网和区块链技术的应用，能够大范围提高供应链效率，同时建立一个包含价格管理、运费基准、货运预订等方面的自动化解决方案，不仅为航运企业，也为货主节约成本，并具有可见性，从而推动其他环节参与。不过，德迅相关人士也发出警告，在新技术被采纳之前，航企应该为系统缺乏兼容性、相关部门监管、网络安全、隐私曝光以及前期投资成本等问题，想好解决方案。

如果说此前的航运业是由供需关系而决定的，那么现在和未来，航运业的发展将更多由新技术引领。如何开发新技术，使用新技术，将成为考量航运企业智慧的关键。[返回](#)

干散货运输整合风起

不论市场好坏，干散货船东只有更加专注于自己更加擅长的领域，深耕细分市场，减少营运成本，提高自己的核心竞争力，才可能在未来的竞争格局中赢得机会。

过去两年，集装箱运输业上演了惊心动魄的“大洗牌”，尤其是2016年，排名最大的20家集装箱公司名单中因整合减少了7个席位，今年年初，向来“各自为政”的日本三大航运公司也“顺大势”整合了旗下的集装箱业务和码头业务，就连全球排名第二和第三位的集装箱非营运船东也打算提出联合经营。可以看出，在当前复苏乏力的航运市场，“抱团取暖”、“规模经济”已深入了航运经济的各个领域，尤其是集装箱运输已初尝整合带来的甜果之后，作为航运经济中最重要的一部分，干散货运输市场是否也会效仿集运市场最终走上整合之路成为业界人士关注的焦点。

1 整合前奏

2016年干散货海运贸易总量达到49亿吨，占到全球海运贸易总量的44%，这份额是任何其余海运货种迄今为止无法企及的，而第二名的石油运输贸易量仅占27%份额。在海运干散货运输中，最为抢眼的就是铁矿石、煤炭和粮食。

从工业革命早期开始，干散货便是世界工业发展的主要助推力量。然而，自2008年以来，航运市场从波峰跌至波谷，尽管中间出现过几次小阳春，但由于整个市场供需不平衡，产能过剩以及热钱的大量涌入等原因导致市场一直在低位徘徊，复苏乏力。在此背景下，干散货市场复苏之路依然艰难曲折。近日，BIMCO预计合并整合及风险管理将会成为干散货船东新的商业模式，其他市场也将如此。BIMCO认为，在航运市场长期低迷的情况下，干散货船队支离破碎的所有权形式难以持续，我们将会看到更大的合并或整合。这意味着航运企业数量将会减少，规模将会变大。

除此以外，还有不少业内人士也认为，干散货航运市场的整合正在一步一步临近。之所以这么认为，主要出于几个方面的考虑。首先是航运业经历了漫长的“冬天”，其中又以干散货板块的表现最弱。在此背景下，不乏有部分干散货船东也想尝试通过改变现状来赢得发展。其次，从兄弟行业集运业来看，随着联盟化程度越来越高，前五大集运公司的市场占有率将超过50%，集装箱运输领域的大面积整合为经历多年惨淡经营的干散货运输板块提供了参照，使得干散货运输板块有向着集运以及空运业那样更加集约集中的方向发展的动力。再次，融资贷款环境也在发生变化。随着欧洲一些传统的航运投资银行的逐步“撤离”，尽管来自东亚(中国)的投资银行/机构近两年来对航运的投资有增长之势，但是这些机构往往更看重船东公司规模与实力，中小型船东所能选择的融资渠道非常有限。这样的融资环境势必让那些表现糟糕且依靠银行生存的中小企业难以为继，市场的优胜劣汰也加速了干散货航运市场的聚合。

那么，干散货运输领域是否也会出现像集运领域那样的“疯狂”整合呢？对此，BIMCO亚洲区总经理庄炜认为，干散货领域肯定会有大的整合情况发生，但是我们也要看到，干散货船市场的整个量以及它在全球范围体现的征兆是不一样的，我们现在可以零星看到，出现在干散货运输领域内的一些整合，更多是一种资本力量在背后起推动作用。这种资本的力量有相当部分来自融资租赁公司。庄炜认为可以把当前整合分成两大类。第一类是战略的整合。这种整合可以说是干散货公司为未来在买单。他们看到了对手、一个细分的市场，甚至是自身的短板，这种整合往往可以非常快速地往好的方向去推动。另外一种整合可以称之为现实整合。这种现实整合很好理解，比方说某个公司目前的经营状况不佳，另一家公司的状况也比较困难，那么这两家公司通过联手的方式来化解这种困境。这种状况我们确实已经在欧洲等地方看到了实际案例。

2 整合难度

尽管干散货运输领域也开始出现了整合的迹象，但是与集装箱运输领域截然不同的，干散货领域不可能出现大规模整合，因为自身市场特性导致其整合难度很大。上海国际航运中心国际航运研究室主任张永锋表示，干散货运输领域的整合比较困难。和集装箱运输行业不同，干散货运输行业比较分散，而且目前全球排名前10位的干散货船东加在一起的船舶在全球占比并不高，不像集装箱运输领域班轮公司集中度很高。目前来看，超大型干散货船方面出现了一些变化，大型矿山、大型船东和大型钢厂之间的合作日益增强，从某种程度上来说也算是一种战略合作，而不是兼并。而中小船领域，企业较为分散，上下游客户也比较分散，未来出现类似班轮市场的兼并整合比较困难。因为经营不下去的公司，一般会通过出售部分运力的方式来维持运营，公司不是成规模和整体进行出售的。

另外，干散货运输板块整合比集装箱运输板块困难的原因，还在于干散货领域的联盟协调成本会很高。张永锋表示，因为干散货航运公司数量众多且十分分散。集装箱航运公司的数量相对较少且集中，比较方便进行整合和联盟。散货船基本上是点对点的运输，比如今年有一票货从巴西出发运到青岛，而明年航次可能就是从澳大利亚到印度的，干散货船的航线并不固定。打个比喻，干散货运输就像是出租车揽活，集装箱运输更像是公交车。公交车有固定的站点，有固定的时间间隔等，要开公交车不仅要有一定数量的车辆，还需要把各个地方的公交站台建好，配置的车辆都要计算好，路线怎么设计等等，投资很大。而出租车则没必要这么麻烦，更重要的是车辆本身。正因为如此，干散货运输企业要进行联盟或整合，会面临人员安排、管理协调、成本分摊、文化融合等一系列问题，还不如直接买进一艘所需要的船舶直接运营更加方便和高效。如果100家干散货航运公司成立一个联盟，那个协调成本可想而知。

庄炜也认为，干散货航运最大的特点就是比较分散，而且单个企业在市场的影响力并没有那么大。集装箱运输市场整合有利于提高船舶的利用率，但是干散货因为客户服务是点对点的，因此即使组建了联盟，它对改善服务的效果也并不明显，换句话说规模经济并没有集装箱运输那么明显。从出发点来看，干散货领域整合的迫切程度也没有集装箱领域那么高，如果是整合还不如单纯进行运力收购，因为整合还涉及到一些人员调配、文化等方面的磨合，干散货领域最核心的就是运力。干散货运输市场太细、太分散，现阶段的整合，如果说是出现像庄炜之前提到的现实整合，因为经营出现了困难而抱团，那么这种情况的难度系数会小一点，如果说是战略整合，大家觉得干散货市场复苏的前景不够明朗，干散货领域当前不存在大面积整合的实际空间，尤其是当前资产价格较低而雄心勃勃的金融机构更青睐“抄底”选择新造船来发展自身的经营性租赁业务。从被整合对象角度来看，除非自己有一些现实考量，否则也很难进行。此外，干散货市场受区域宏观经济的影响会比较大，比如我们现在看到的干散货市场略微有向上走的趋势其实是取决于几个因素，如美国的煤炭出口量和去年相比在积极攀升；现在是capesize比较好的时候，绝大部分是取决于中国的因素，不论是现有的铁矿石库存，钢铁行业进一步的去产能，甚至包括钢铁贸易商对未来的判断，综合因素都要好于之前的预期。这也正体现了干散货市场就是世界经济贸易的晴雨表。因此，干散货运输市场无形之中会受到政策宏观调控方面影响，这也多少会给干散货运输市场整合增加一定困难。我们看到，现阶段由于中国对进口煤炭的调控、地条钢的打压以及钢铁行业的去产能，牵引着干散货市场积极利好，但全球范围内干散货市场根本面的供需仍未达到平衡。

因此，可以预见，干散货运输领域除了规模较大的国有企业整合的可能性大一些外，其他的大部分私有企业，进行整合存在很多弊端，而且也不容易整合到一起。

3 整合不是唯一出路

尽管困难重重，但干散货运输市场仍然可能出现整合、联盟的情况，尤其是干散货运输市场中的大船。张永锋表示，干散货运输市场中的超大型干散货船舶出现联盟或是整合的可能性很大。比如铁矿石运输领域，由于铁矿石的上游比较集中，全球前四家大的铁矿石生产企业，产量占到了世界铁矿石产量的 55%左右，而主要的钢厂也集中在中日韩等国家，钢铁企业也较为集中。而这种上下游的集中，使得运输企业在运输话语权方面处于相对劣势地位，而随着超大型干散货船舶市场进入门槛不断提高，数量相对较少的干散货船东之间容易形成联盟趋势。虽然从短期来看，超大型散货船市场形成一定产业联盟有利于维持市场稳定，有利于更好地降低运输成本，但从长期来看，干散货市场还是要走专业化的道路，更专业化的分工带来更好的规模经济，更高的利润。一些中小的干散货运输企业通过相对固定货种或某一特定船型市场在金融危机背景下也有较好的业绩表现。这种专业化的经营模式，可以更好地降低建造成本、采购成本、维修成本和管理成本等，在货源方面也可以更集中一些，也能为客户提供更好更专业的服务。

未来干散货运输市场的格局仍然是分散和高度竞争的格局。庄炜认为，这与之前谈到的干散货领域会出现整合并不矛盾，因为干散货运输市场永远都不能达到集装箱运输市场中出现的那样集中的整合。因此，从这个层面来看，干散货领域整体仍然会比较分散，但是在数量上会慢慢减少，出现一个整合的趋势，在这种分散的状态下，各种不同的角色，不同融资背景、成本的航运公司之间会呈现一种更加激烈的竞争格局。干散货运输市场在现有的细分市场之上未来可能更多是人们对于干散货运输市场投资回报的心态会更加平稳和理性。同时，干散货航运市场里有一些新的业务格局的出现也值得我们关注。比方说 VALEMAX，这种超大型的矿砂船会对原来的 capesize 产生一定的冲击。未来大家要关注的是由贸易形式的改变倒逼航运市场的改变。包括船型、大的贸易商，他们对如何控制航运环节和成本节省方面一直在关注，并且做一些尝试，比如像必和必拓一直在尝试对现有的 capesize 进行自动化升级，这些都是随着新的贸易模式的出现，或是随着新的技术力量在航运市场中更广泛的运用而出现的一种演化。这些都值得我们去跟进和观察，尤其是大数据和区块链在航运中的尝试。

除此以外，业内有专家认为，干散货运输板块的集中化比起集运业来要慢许多，有可能是在下一个市场低迷期，也有可能随着压载水公约全面实施以及限硫规定的影响而提早发生。随着中国市场对铁矿石等大宗散货的旺盛需求及小宗散货区域贸易的活跃给全球散货航运市场带来有力的需求支撑，再加上老旧船舶加速拆解及完工量回落，全球散货船运力增速的持续回落，干散货航运市场供求关系从整体上逐渐得到改善，因此众多行业机构对市场走势保持乐观。克拉克森预计，2017 年全球干散货海运量增速将稳定在 2% 的水平，而散货船船队运力增速将在 2017 年下滑至 2% 后，2018 年更是近乎保持零增长。结合供需面分析，未来全球干散货航运市场供求关系将持续改善。

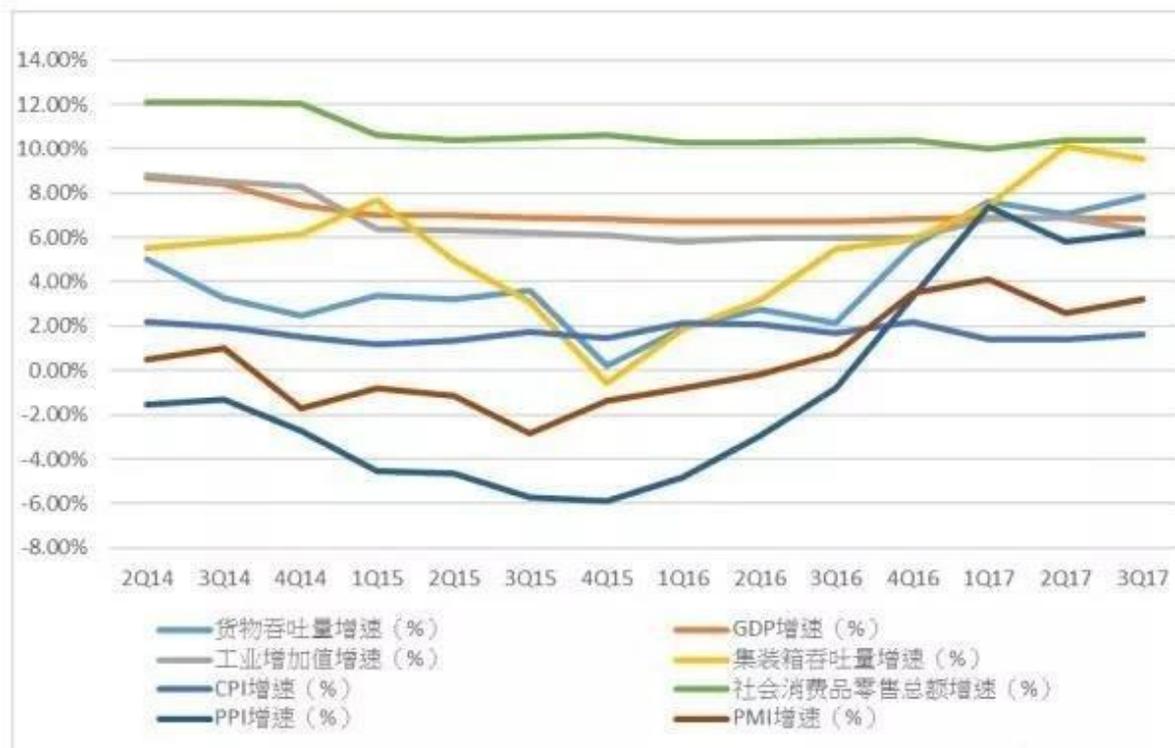
不论市场好坏，干散货船东只有更加专注于自己更加擅长的领域，深耕细分市场，减少营运成本，提高自己的核心竞争力，才可能在未来的竞争格局中赢得机会。[返回](#)

2017 年前三季度中国港口生产形势回顾

2017 年前三季度国民经济运行总体平稳，结构不断优化，新兴动能加快成长，质量效益明显提高，稳中向好态势持续发展。前三季度国内生产总值 593288 亿元，同比增长 6.9%，增速与上半年持平，比上年同期加快 0.2 个百分点；社会消费品零售总额 263178 亿元，同比增长 10.4%，增速与上年同期持平；居民消费价格温和上涨，CPI 同比上涨 1.5%；进出口快速增长，外贸结构继续改善，我国进出口总额 202930 亿元，同比增长 16.6%，其中：出口 111630 亿元，增长 12.4%；进口 91299 亿元，增长 22.3%；工业生产加快发展，全国规模以上工业增加值同比实际增长 6.7%，增速比上年同期加快 0.7 个

百分点。在此背景下，受国内消费、生产、流通等领域持续升温及等因素影响，前三季度国内规模以上港口生产保持高位增长，货物吞吐量达 94.7 亿吨，同比增长 7.7%。

图 1 我国主要经济指标和港口吞吐量增长变化趋势



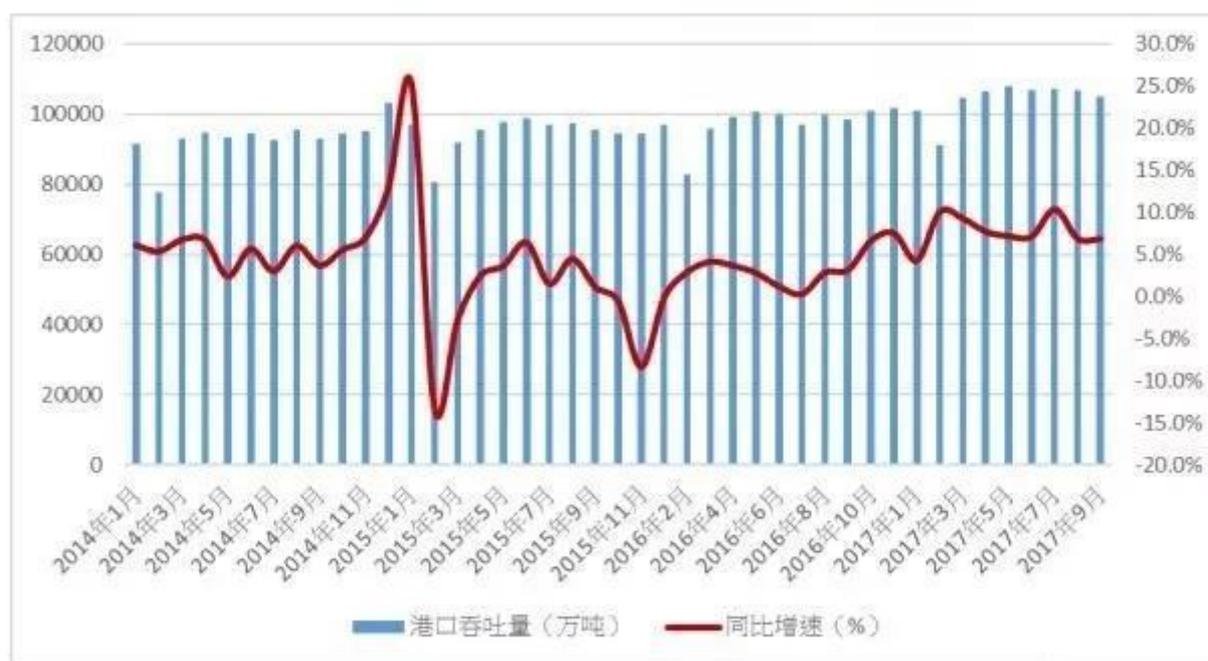
数据来源：中国交通运输部、国家统计局、SISI 整理。

航运评论

1 港口货物吞吐量保持高位增长

2017 年前三季度，全国规模以上港口完成货物吞吐量 94.7 亿吨，同比增长 7.7%，增速较去年同期增加了 5.5 个百分点。与 2016 年全年 3.5% 的增速相比，今年前三季度，我国港口整体保持较高水平的增长状态，就当月涨势来看，我国港口在 2017 年 3 月及 7 月达到了两个小高峰，同比增长率分别为 10.1% 及 10.3%。虽然 3 月至 7 月港口吞吐量增速缓慢回落，但最低增速仍维持在 7.1% 以上，吞吐量每月均超过 10 亿吨。根据过往三年港口月度吞吐量的变化规律及目前航运市场的回暖升温现象，预计第四季度我国港口货物吞吐量将持续增加。

图 2 2014 年 1 月-2017 年 9 月全国规模以上港口月度吞吐量



数据来源：中国交通运输部、SISI 整理。

航运评论

内贸货物吞吐量涨势强劲，外贸货物吞吐量持续改善。2017 年前三季度，全球经济形势维持稳中向好走势。1-9 月，中国进出口总额总值 20.29 万亿美元，同比增长 16.6%，其中出口 11.16 万亿美元，增长 12.4%；进口 9.13 万亿美元，增长 22.3%；顺差 2.03 万亿美元，收窄 17.7%。2017 年 1-9 月，我国进出口实现较快增长，外贸货物吞吐量持续改善，主要得益于以下几个方面的因素：第一，世界经济温和增长，国际市场需求持续复苏；第二，政策效应进一步显现，支持外贸发展的政策体系形成；第三，企业结构调整和动力转换加快，着力培育以技术、品牌、质量、服务、标准为核心的外贸竞争新优势；第四，国内经济稳中向好带动大宗商品进口量价齐升。同时在“一带一路”国家倡议下，中国长江及沿海水运网络不断加密，内河与沿海水路运输的经济优势逐渐显现，内贸货物吞吐量得到有效激发。2017 年前三季度，我国完成内贸货物吞吐量 645596 万吨，同比增长百分之 8.1%，增速较去年同期增加了 6.6 个百分点；完成外贸货物吞吐量 301715 万吨，同比增长 7.0%，比 2016 年前三季度增加了 3.4 个百分点。

图 3 2014.Q1-2017.Q3 全国规模以上港口季度吞吐量

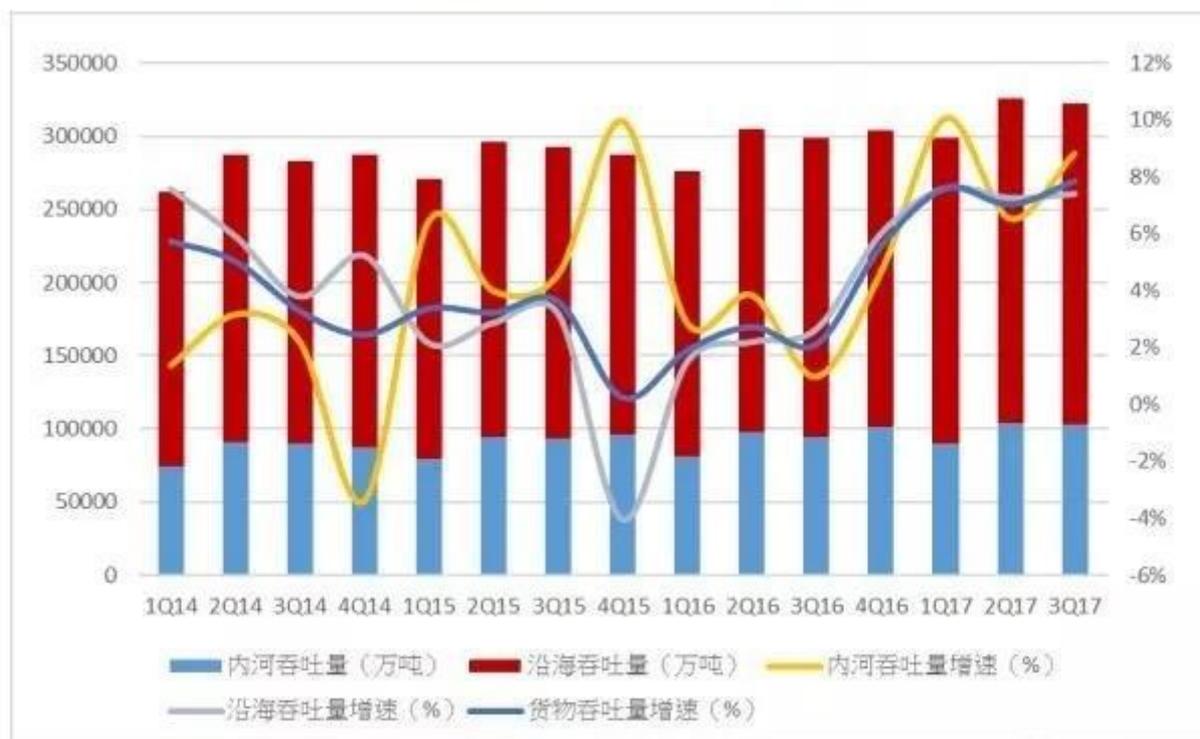


数据来源：中国交通运输部、SISI 整理。

航运评论

内河港口吞吐量震荡增长，沿海港口吞吐量稳速发展。2017 年前三季度，沿海规模以上港口完成 65 亿吨，增长 7.4%，较去年同期增加了 5.3 个百分点；内河规模以上港口完成 296914 万吨，增长 8.4%，较去年同期增加了 5.8 个百分点。分季度来看，前三季度我国沿海港口吞吐量增速呈现小幅波动，总体稳定在 7.5%左右，然而内河港口吞吐量增速呈现“N”字型曲线发展，在第一季度达到了近 4 年来的最高值 10.1%，第二季度跌落至 7.0%，然而在第三季度又达到了一个小高峰 8.8%。受益于我国扶持江海联运政策的支持，总体来看 2017 年前三季度的内河港口的吞吐量增速均远高于 2016 年各季度的内河港口吞吐量增速。

图 4 2014.Q1-2017.Q3 全国规模以上港口沿海、内河港口货物吞吐量



数据来源：中国交通运输部、SISI 整理。

航运评论

港口吞吐量排名变化较大。2017 年前三季度，吞吐量排名前 20 的国内规模以上港口共完成货物吞吐量 612346 万吨，占规模以上港口吞吐量总和的 64.6%，同比增长 7.0%，较去年同期增速扩张了 4.8 个百分点。2017 年以来，宁波-舟山港吞吐量呈现持续稳定发展态势，通过不断加强与海上丝绸之路沿线国家的互联互通，新增航线 9 条；通过与省内港口的业务活动，助力内支线业务增长态势。2017 年 1-9 月，宁波-舟山港完成货物吞吐量 77060 万吨，同比增长 11.1%，稳居货物吞吐量第一。吞吐量第二的上海港在前三季度共完成货物吞吐量 56183 万吨，同比增长 7.2%，其中上海沿海港口完成 52868 万吨，同比增长 10.4%；然而由于上海生产类码头外迁，内河码头转型升级，2017 年 1-9 月上海内河港口延续负增长趋势，同比下跌 26.3%。同时，苏州港以内河大港的优势，1-9 月共完成货物吞吐量 46150 万吨，同比增长 9.1%，吞吐量排位第三。

值得注意的是，河北秦皇岛港以 41.2% 的同比增长速度由去年的第 20 位升至今年的第 14 位，前三季度共完成吞吐量 18231 万吨，增速较去年同期增加了 74.7 个百分点位列第一；共处河北的唐山港的吞吐量排名也跳升至第 4 位，前三季度完成货物吞吐量 42929 万吨，较去年同期增长 13.0%。而天津港受汽运煤影响，货物吞吐量持续走低，1-9 月完成货物吞吐量 37799 万吨，同比下跌 8.5%，是 2017 年前三季度唯一呈现负增长的港口。

表 1 2017 年前三季度我国主要港口货物吞吐量排序

港口排名		港口名称	吞吐量		同比增长速度	
2017年1-9月	2016年1-9月		2017年1-9月 (万吨)	2016年1-9月 (万吨)	2017年1-9月	2016年1-9月
1	1	宁波舟山港	77060	69386	11.1%	1.2%
2	2	上海港	56183	52406	7.2%	-3.1%
3	3	苏州港(内河)	46150	42308	9.1%	5.8%
4	6	唐山港	42929	37995	13.0%	3.7%
5	5	广州港	41570	38261	8.6%	3.1%
6	7	青岛港	38190	37620	1.5%	2.8%
7	4	天津港	37799	41290	-8.5%	3.3%
8	8	大连港	34888	33575	3.9%	0.1%
9	9	营口港	28357	27722	2.3%	2.3%
10	10	日照港	27190	26413	2.9%	4.5%
11	12	湛江港	21792	19200	13.5%	16.9%
12	11	烟台港	21291	20082	6.0%	6.5%
13	13	黄骅港	20621	18406	12.0%	49.7%
14	20	秦皇岛港	18231	12908	41.2%	-33.5%
15	15	南京港(内河)	18027	16325	10.4%	0.7%
16	16	深圳港	17894	15867	12.8%	-2.8%
17	14	南通港(内河)	17310	16988	1.9%	3.6%
18	18	连云港港	15716	15228	3.2%	3.8%
19	19	北部湾港	15634	15038	4.0%	0.5%
20	17	厦门港	15514	15342	1.1%	-3.1%
合计			612346	572360	7.0%	

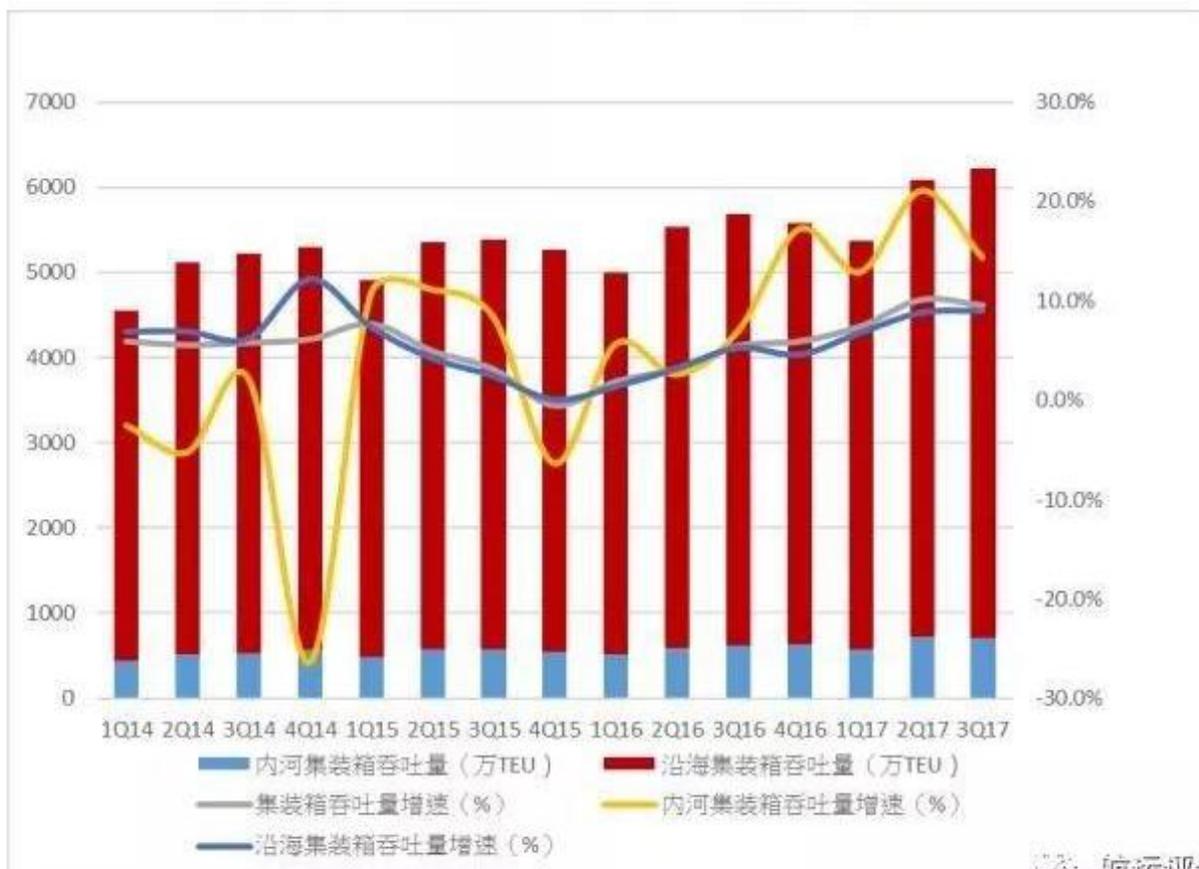
数据来源：中国交通运输部、SISI 整理。

2 集装箱吞吐量持续大幅增长

受全球经济向好、国际贸易回暖等因素的影响，前三季度我国港口集装箱吞吐量保持较高增速，呈现持续大幅增长态势。2017年前三季度，全国规模以上港口完成集装箱吞吐量 17689 万 TEU，同比增长 9.1%，增速较去年同期加快了 5.6 个百分点。分季度来看，2017 年第二季度全国规模以上港口增速 10.1%，为近四年来单季度增速最高；而第三季度规模以上港口共完成吞吐量 6225 万 TEU，是 2014 年来单季度吞吐量最高峰。

内河港口集装箱增速高于沿海港口。2017 年前三季度，受益于我国内河集装箱网络布局的逐步完善及多式联运的发展，内河港口吞吐量达到 2002 万 TEU，同比增长 16.3%，较去年同期加快了 11.2 个百分点。同时，随着我国一系列支持外贸发展的政策的落实及进出口贸易的较快增长，我国沿海港口集装箱吞吐量也呈现持续增长态势，1-9 月全国规模以上沿海港口完成集装箱吞吐量 15687 万 TEU，较去年同期增长 8.2%，增速扩张了 4.8 个百分点。

图 5 2014.Q1-2017.Q3 全国规模以上港口集装箱货物吞吐量



数据来源：中国交通运输部、SISI 整理。

航运评论

港口集装箱吞吐量排名变化不大，长三角及珠三角港口继续领跑。2017 年前三季度，各个港口集装箱吞吐量排名变化不大，但各个地区的港口增速呈现明显分化现象。长三角地区的港口吞吐量强势增长，上海港和宁波-舟山港在前三季度分别完成 2989 万 TEU、1875 万 TEU，增速分别达到 8.26%、14.20%；珠三角地区广州港和深圳港的竞争日趋激烈，深圳港和广州港分别完成集装箱吞吐量 1895 万 TEU、1483 万 TEU，同比增速为 5.6%、11.3%；但是环渤海地区港口集装箱吞吐量增幅微弱，增速较去年同期均有所下跌，青岛港、天津港、大连港的集装箱吞吐量增速分别为 1.8%、4.6%、0.1%，较去年同期分别下降了 2.2%、1.4%、1.4%。

表 2 2017 年前三季度我国规模以上主要港口集装箱吞吐量排序

港口排名		港口名称	吞吐量		同比增长速度	
2017年1-9月	2016年1-9月		2017年1-9月 (万吨)	2016年1-9月 (万吨)	2017年1-9月	2016年1-9月
1	1	上海	2988.96	2760.99	8.3%	0.8%
2	2	深圳	1895.29	1794.02	5.6%	-1.1%
3	3	宁波-舟山港	1874.83	1641.64	14.2%	3.8%
4	5	广州	1483.27	1332.13	11.3%	6.3%
5	4	青岛	1373.38	1348.67	1.8%	-4.0%
6	6	天津	1145.53	1095.35	4.6%	6.0%
7	7	大连	761.75	760.65	0.1%	1.5%
8	8	厦门	761.31	703.12	8.3%	3.6%
9	9	营口	464.29	457.55	1.5%	1.4%
10	10	苏州港 (内河)	441.36	396.35	11.4%	5.6%
11	11	连云港	355.55	356.89	-0.4%	-3.9%
12	12	佛山港 (内河)	290.76	233.96	24.3%	2.1%

数据来源：中国交通运输部、SISI 整理。

航运评论

2017年前8个月各个国际航线集装箱吞吐量均有所提升。日韩航线在增速上一举领先，分别达到10.0%、15.8%，较去年同期分别增加了8.7、13.8个百分点。香港、新加坡及台湾摆脱了去年负增长的颓势，吞吐量均有大幅上涨，同比增速分别达到了3.8%、7.7%、4.4%。美、欧地区的经济复苏及贸易增长也进一步拉动了集装箱吞吐量的增加，美国航线集装箱吞吐量增速达到6.4%，较去年同期扩张了4.1个百分点；欧洲航线集装箱吞吐量增速7.0%，较去年同期加快了1.9个百分点。

表 3 2017年 1-8月我国港口部分国际航线集装箱吞吐量

1-8月份累计值	香港	日本	韩国	新加坡	台湾	美国	欧洲	合计
2017年吞吐量 (万TEU)	816.2	558.4	547.7	271.7	177	1398.3	1506	5275.3
2016年吞吐量 (万TEU)	786.6	507.6	472.9	252.4	169.5	1313.7	1406.9	4909.6
2017年同比增长 (%)	3.76%	10.01%	15.82%	7.65%	4.42%	6.44%	7.04%	7.45%
2016年同比增长 (%)	-2.74%	1.26%	1.96%	-6.79%	-2.87%	2.33%	5.11%	1.41%

数据来源：中国交通运输部、SISI 整理。

3 大宗能源货物进口量高位运行

今年以来，我国经济保持了稳中向好、稳中有进的发展态势，带动了大宗商品进口。2017年前三季度，我国铁矿石、煤炭、原油进口量分别为81672万吨、20485万吨、31806万吨，总体进口量保持较高水平。同时受国际大宗商品价格上涨影响，我国铁矿石进口均价上涨38.4%，原油上涨33%，煤炭上涨75.4%，带动我国进口价格总体上涨10.6%。

但是在供给侧改革的政策影响下，国内对铁矿石、煤炭及原油等大宗能源货物的供给有所减弱，随着环保检查力度增强，下游生产以及需求收缩，中国大宗能源货物进口的增长速度有所放缓。2017年前三季度铁矿石进口量较去年同期增长了7.1%，增速下跌2个百分点；煤炭进口量同比增长13.7%，增速下跌1.5个百分点；原油进口量同比增长12.2%，增速下跌1.8个百分点。

图 6 2015.Q1-2017.Q3 大宗商品进口量及增速变化情况



航运评论

数据来源：中国交通运输部、SISI 整理。

在铁矿石方面，中国从淡水河谷、必和必拓等矿企大举增加进口，以满足国内钢企需求。同时随着中国加大治污力度，钢企寻求更高质量的进口铁矿石，拉动了铁矿石的进口量。2017 年前三季度，我国规模以上港口铁矿石吞吐量达 121120 万吨，同比增长 5.0%。但是由于今年天气恶劣导致来自澳大利亚的供应中断及国内对于铁矿石生产增长和废钢使用量增加的压制，2017 年前三季度中国铁矿石吞吐量较去年同期增速下降了 1.7 个百分点。

在煤炭进口量方面，随着煤炭去产能的推进，国内煤炭减量化生产，国内煤价价格大涨，本是淡季的 9 月份煤价更是创下了今年新高。国内煤炭市场的紧缩导致了对于进口煤炭需求的大幅增加。2017 年前三季度，我国规模以上港口煤炭吞吐量为 156807.7 万吨，同比增长 12.7%，扭转了去年由于煤炭市场供需不平衡导致的的吞吐量负增长的状态，较 2016 年前三季度加快了 13.5 个百分点。

在原油方面，2017 年前三季度，在美国原油产量和钻井数中止增势、利比亚和奈及利亚带动 OPEC 整体产量增加、中国大陆原油进口需求强劲等多空因素影响下，2017 年国际油价走势波动较大。但由于国内原油产量不足及政府对原油战略储备的推动，中国炼油商大量购买原油，原油进口量持续攀升，虽然各个月份数量有所波动，整体进口量仍为近三年最高。原油进口量的增加也拉动了港口原油吞吐量的增速。2017 年前三季度，我国规模以上港口完成原油吞吐量 37699.1 万吨，同比增长 9.9%，较去年同期加快了 3.7 个百分点。

表 4 2017 年 1-8 月我国规模以上港口主要货种吞吐量

1-8 月份累计值	煤炭	铁矿石	原油
2017 年/万吨	156807.7	121120.0	37699.1
2016 年/万吨	139142.0	115401.0	34311.5
2017 年同比增长 (%)	12.7%	5.0%	9.9%
2016 年同比增长 (%)	-0.8%	6.7%	6.2%

数据来源：中国交通运输部、SISI 整理。

航运评论

表 4 2017 年 1-8 月我国规模以上港口主要货种吞吐量

1-8 月份累计值	煤炭	铁矿石	原油
2017 年/万吨	156807.7	121120.0	37699.1
2016 年/万吨	139142.0	115401.0	34311.5
2017 年同比增长 (%)	12.7%	5.0%	9.9%
2016 年同比增长 (%)	-0.8%	6.7%	6.2%

数据来源：中国交通运输部、SISI 整理。

航运评论

[返回](#)



中国航运数据库是上海国际航运研究中心全力建设的一个整合中国港航领域统计数据、信息资源的公共服务平台，旨在为政府机关、航运企业、科研院校等各类用户提供便捷的查询和数据分析等功能的一站式数据服务。数据库收录了国内外港口生产的各类详细数据以及港口基础信息；动态跟踪国内外航运市场实时信息以及航运服务领域各类数据；密切关注航运相关经济数据，涵盖经济、贸易、产业等诸多领域；聚焦全球港航发展趋势，提供及时、全面、权威的国际数据信息。目前，中国航运数据库已经收录了各种指标超过 **850 种**，共计 **280 万条** 数据，分为航运市场、港口码头、航运服务、经济指标、景气指数 5 大板块。

港航大数据实验室

港航大数据实验室是上海国际航运中心建设推进小组办公室确立的 2015 年上海国际航运中心建设 50 项重点工作之一，由上海市交委、上海市教委、上海国际航运研究中心共同建设。实验室搭建了适合港航领域大数据存储和分析的实验环境、研究并掌握了国际领先的港航大数据分析关键技术和应用方案。面向港航业提供多种数据应用服务和大数据咨询服务。目前，已经搭建起了基于 HDFS 和 Cassandra 数据库的船舶轨迹数据分布式存储环境，并将全球过去 4 年的船舶轨迹大约 500 多亿条数据存入其中，建立基于 Spark+HDFS+Cassandra 技术私有云存储和分布式计算环境，主要完成的大数据分析研究包括：船舶行为自动识别、船舶轨迹预测、航线运力统计、港口服务能力评估、全球港口信息库建设、海事安全数据挖掘系统开发等。



航运评论是上海国际航运研究中心旗下综合媒体宣传渠道，主要包括“航运评论”微信公众平台、中国海运信息网网站及微博、中国航运数据库网站及微博。作为航运媒体平台，**航运评论**一直秉持“与时俱进、深层次、多样化服务”的理念，关注港航领域发展潮流，汇聚大咖精辟观点，探讨港航业热门话题；精心提供名家讲座免费名额和高价值的情报干货。

“航运评论”微信公众平台 2014 年上线至今，累积了业界粉丝 20000 余人，组建了庞大的专家和业务人士供稿团队。同时，微信平台实现与中国航运数据库的对接，为广大用户提供港口、航运市场、航运服务等五大版块数据“一站式”查询！

市场瞬息万变，您是否想随时掌握港航领域动态资讯？

专家精辟点评，您是否想获知港航热门话题的主流观点？

大数据不可或缺，您是否想免费“一站式”查询港航领域数据？

广告宣传必不可少，您是否想在网络媒体平台进行广告宣传？



《时事经济与航运》介绍

《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主办

电话：(021) 65853850-8006

传真：(021) 65373125

tong@sisi-smu.org

www.chinashippinginfo.net

欢迎订阅