

时事经济与航运

中国海洋运输情报网主办

2017 年 1 月 9 日 (第 1643 期)

✦ 2017 年：“脱虚向实”是提振实体经济的关键	1
✦ 以质量升级重建中国制造信心	3
✦ 国内 4 航运巨头合并为两家，全球航运联盟被动洗牌	5
✦ 年度盘点：2016 年航业市“值”	7
✦ 年度盘点：2016 年“并”不平凡	11
✦ 油价回暖中航运业的危与机	22

2017 年：“脱虚向实”是提振实体经济的关键

近日召开的中央经济工作会议把“大力振兴实体经济、培育壮大经济新动能”作为 2017 年经济工作的一个重要任务来部署，这一方面表明，实体经济在新一年的经济转型、产业升级与供给侧结构性改革中具有举足轻重的地位；另一方面表明，2017 年也是中国的实体经济尤其是制造业转型升级的决战之年。

经济实质企稳须实体经济“蜕变”

中国经济呈现企稳向好的发展势头。统计数据显示，制造业投资超预期反弹，2016 年 1—11 月，中国制造业投资累计增速 3.6%，其中 11 月大幅跳涨，同比增速达 8.4%。制造业 PMI 指数 11 月上行至 51.7，创逾两年新高，12 月进一步上行至 51.9。2016 年 1—10 月全国规模以上工业企业利润同比增长 8.6%，钢铁、有色、煤炭等上游企业利润改善较为明显。工业结构有所优化，2016 年 11 月高技术产业和装备制造业增加值同比分别增长 10.6% 和 10.5%，万事达卡财智 BBD 中国新经济指数（NEI）为 30.4，环比上涨 1.2 个百分点。

但 2017 年对制造业反弹的力度和可持续性不可盲目乐观，需要累积更有力的升级与发展动能。

一是从驱动力量来看，制造业的反弹，除了依赖出口状况的边际改善，很大程度上是因基建加码拉动，2016 年 10 月国家发改委批复以轨道交通为主的投资项目超过 2900 亿元，11 月批复的铁路项目达 4829 亿元。从中央经济工作会议释放的信号来看，2017 年将难以继续靠基建投资来支撑制造业的反弹。

二是工业企业盈利改善的基础依然羸弱。工业企业利润改善主要由上游行业带动，而上游行业利润的改善主要受益于产量控制带来的价格上涨，这又使中游行业的利润进一步受到挤压。进一步看，2016 年第三季度以来企业利润上升主要来自国有企业利润的大幅改善，而私营企业利润增速有所下滑，但国企利润改善受行政力量驱动较多，整个制造业的利润增长基础并不牢靠。

三是民间投资有待进一步改善。2016 年 11 月当月我国民间投资增速为 4.9%，较 10 月下跌了 0.9 个百分点。目前，民间投资增速已经基本稳定，暂时缓解了市场的担忧。但民间投资的明显回暖可能还需要等到政府对部分高回报领域的放开以及资金“脱实向虚”的现象有所改善。

促进“脱虚向实”取得实质性进展

“脱实向虚”是近几年中国经济最令人关注的结构性问题，主要表现为，货币增速较快而经济减速、下行压力不减；金融资产总量不断膨胀，但投资效率不升反降；资产价格过快上涨，而商品价格较低甚至负增长。2014年7月政府首次提到“脱实向虚”，要求促进“脱实向虚”信贷资金归位。自2015年下半年以来，货币供应量M1与M2增速的剪刀差持续扩大，反映货币并未有效传导到实体经济。

“脱实向虚”的状况不利于实体经济成长，也背离金融服务实体经济的本质，这种现象必须改变，但同样任重道远。

从企业层面看，由于劳动力成本、土地成本、环保成本、体制成本等上升，带来运营成本进一步上升和盈利下降，作为应对，许多民企不得不转行投资房地产或金融，国企多选择加杠杆，国企杠杆率（负债/GDP）达到114%，2016年1—10月国有企业（不含金融企业）利润同比仅增长0.4%，负债同比增长10.4%，负债增幅远超利润增幅，有专家预测2017年企业杠杆率水平还会继续上升。这表明，只要经济增速仍在回落，实体企业的盈利状况没有得到根本改观，企业投资实业的意愿就难有提升。

从金融层面看，在稳增长的既定条件约束下，有专家估计今后几年M2的增速和信贷增速仍需维持在10%以上，这意味着实体经济的规模扩张仍然远低于虚拟经济。尽管供给侧结构性改革可以改善供给，但由于货币的超发并没有给中低收入群体带来收入水平的大幅提升，M2的增长部分大多落到了高收入群体，这一局面不改变，“脱实向虚”趋势也难以改变。

从地方政府层面看，这几年号称要建成国际、国内金融中心或中部、西部金融中心的城市不胜枚举，且城市内的各区也竞相发展金融，尽管中央政府对“脱实向虚”非常担忧，但地方政府不仅不去抑制金融业的发展，还制定多种优惠政策来引进金融企业，通过给地、给楼、退税、给户口等手段竞相吸引金融企业落地。背后的根子还是以GDP为核心的考核导向，既然金融业来钱快，不仅可以拉动当地的GDP，而且还能增加税收，何况发展金融业还有利于节能减排指标的完成，何乐而不为。因此，要真正改变“脱实向虚”，必须从企业、金融和地方政府行为背后找原因，三管齐下，才能取得实效。

切实保护产权给企业家吃定心丸

中国经济奇迹的创造，来源于改革开放带来的经济权利的开放，产权的保护与完善举足轻重。随着产权保护的范围不断扩大，产权保护主体的平等性不断增进，产权保护制度的内涵不断明晰，民营经济不断发展壮大，非公经济已成为工业产值份额、就业和税收的主要贡献者。

但是，近年来，在某些地区出现了一批侵害非公有制经济产权的案件。具体表现在，公权侵犯私权比较普遍，包括直接侵占或通过司法手段侵占，造成企业家投资预期不稳；私有产权受到事实上的歧视和不公平对待，法律对私权的保护弱于公权，私权在与公权纠纷中往往处于劣势地位；产权保护政策虽有出台，但权利实施机制缺乏；权力介入造成私权和公权皆受到侵犯。这些问题已经造成部分企业家的恐慌，挫伤他们的创业积极性。

改革开放以来，我国已出现了两个群体的民营企业。第一代企业家在改革开放后摸爬滚打出来，以从事传统实业为主。第二代企业家在新科技革命中成长起来，具有全球视野并勇于追赶科技前沿。这两代企业家对产权保护的需求比任何时候都强烈。如果不能合理解决产权保护问题，第一代企业家会丧失事业动力，或将资金转移至房地产等其他行业，或干脆移民海外，严重损害实体经济；第二代企业家所从事的创新活动面临极大的不确定性，科技研发要求更完善的知识产权保护，如果产权得不到平等保护，势必挫伤他们创新创业的积极性。而中国经济要从下行中走出来，产业转型升级要取得成功，产品质量要真正实现脱胎换骨，尤其是2017年要实现经济的向好，必须依托一批有担当、有远见、受人尊敬的企业家。

近期，中共中央、国务院发布《关于完善产权保护制度依法保护产权的意见》，回应了全社会尤其是企业家对产权保护的关切，引起了非常积极的效果。必须以此为契机，提振企业信心，增强他们投资和创新积极性。培育产权保护的社会意识和氛围，增强政府的契约意识，规范和细化司法、执法程序，增加司法与行政的公开性，完善民营企业公开公正公平地参与市场竞争的制度环境，建立权利开放秩序，赋予企业家参加政策决策的机会与权力。

着力打造世界先进制造基地

2017年的实体经济振兴将依托于制造业的转型升级，而制造业能否为今年的中国经济提供动能，又依托于几个关乎中国经济生死的制造区域的走势。从广东、上海、江苏、浙江的产品空间来看，这些区域的制造业已经从森林中稀疏的区域向茂盛的区域扩展，制造品正处于从多样化转向质量提升阶段，只要不犯大的错误，这几个区域将从世界制造工厂转型为局部区域成为全球有竞争力的制造基地。

作为中国经济增长的排头兵和第一出口大省，广东的产业升级战略选择举足轻重，它将是 中国从“世界制造工厂”向“全球先进制造基地”转型的主战场。一方面，广东可利用在世界制造工厂阶段形成的政策环境、企业家和产业工人队伍以及产品优势，提高产品复杂度，提升产品制造技术能力，形成以东莞和佛山为轴心的珠三角全球先进制造基地；另一方面，可利用深圳的体制、移民人口比重大、创新型企业密集的优势，提高创新的比重，形成几个世界级的创新性企业，提高区域在全球的核心竞争力。江苏省产业升级面临的 最大挑战是外部投资者的去向，这些投资者（尤其是台资）主要依赖于廉价劳动力与土地的优势参与全球竞争。在成本优势逐渐丧失以后，如何留住产品复杂度较高的外部投资者，如何培育本地企业家的成长，如何在新一轮对外开放中吸引更具竞争力的企业，是江苏面临的重大抉择。浙江的传统出口优势是基于“买全国、卖世界”的策略，大量产品并非由本地生产，产品升级也主要依赖于下游生产商的产品升级，可能的选择是，在提升市场转型升级的同时，依托市场形成的产品优势和企业资源，促进本省优势产业的形成。

与前面三个省份不同，上海是一个城市经济体，未来的产业升级应结合上海的国际都市定位和城市升级进行战略选择。作为世界性都市，上海的产业选择将进一步提升服务业在经济中的地位，形成以文化和知识支撑的创新性城市和以金融服务业为主的世界金融中心。要实现从世界制造工厂向全球先进制造基地转变，就必须从产品多样化向提升产品质量转变。从产品空间上看，像广东、江苏、浙江、上海等中国东部发达地区，已经解决了产业和产品“有没有”的问题，产品复杂度也在提高，下一轮的产业升级重点是解决“好不好”的问题。在策略上，近中期的升级主要还不是由一种产业或产品转向另一种产业或产品，更要紧的是把已打造出的产业和产品做得更好，把已经能做、但还没有建立明显优势的产品和产业做强，不断攀登产品“质量阶梯”，建立一些有一定优势的产品在全球的核心竞争力。[返回](#)

以质量升级重建中国制造信心

实体经济是国民经济的重要基础，是中国经济实现转型升级的主要载体。但目前中国经济出现了虚拟经济与实体经济脱节的结构性问题，且“脱实向虚”趋势日益严峻。在日前召开的中央经济工作会议上，着力振兴实体经济成为 2017 年深化供给侧结构性改革的四大重点工作之一。那么，2017 年中国实体经济将如何发展？该采取怎样的措施推动实体经济的发展？对此，中国经济时报记者采访了国务院发展研究中心产业经济研究部研究室主任、研究员许召元。

2017 年实体经济趋势向好

2016 年第三季度以来，实体经济的经营状况出现了明显好转，但维持这种好趋势的基础并不牢固，2017 年实体经济可能还会比较困难，企业仍然需要深化转型升级，突出

创新驱动，进一步提质增效。从国际方面来看，全球经济仍处于一个缓慢的复苏过程中，外部需求不会有明显增长。实际上，2015 年和 2016 年，我国对外出口已经连续两年负增长，2015 年出口下降 2.8%，2016 年前 11 个月下降 7.5%，随着美国新总统特朗普的上台，中国对美出口摩擦将进一步增加，因此 2017 年外贸的形势不容乐观。从国内来看，固定资产投资增速已下滑到 8.3% 左右，2015 年是 10%，2014 年是 15.7%。预计 2017 年投资增长速度会沿袭这一态势略有放缓，可能下降到与 GDP 增速差不多的水平，主要是因为房地产投资增速和基础设施投资增速有下调的内在要求。

但对企业来说，也有好消息，这就是我国的就业形势总体仍然较好，消费也保持较快增长，制造业本身的升级改造也是很大需求。这些都会产生很大的内需，可望为优秀企业创造发展空间。

影响我国实体经济发展，除了宏观需求增长较慢外，主要有以下三个方面的因素。

一是国内消费者对“中国制造”的信心处于较低水平，这是制约产业升级的最大障碍。虽然中国制造在国际市场的占有率不断提高，但无论是国外，还是国内，消费者对“中国制造”质量的信心仍然严重不足。市场信心不足导致很多行业陷入低质量陷阱的“囚徒困境”，也就是说，企业即使能够生产出高品质商品，但消费者不敢相信，不愿出高价购买，最终企业只能生产低质量产品。李克强总理经常举的一个例子是，不少中国游客到日本购买马桶盖，为什么中国生产不出来高质量的马桶盖呢？后来有记者考证得知，这一款马桶盖实际是在中国代工生产的，说明国内企业有这个生产的能力，但为什么不能在中国市场上销售呢，这就是“囚徒困境”了，消费者不相信国内市场上的产品，买的不放心，企业也就卖不出了。还有一个例子是婴幼儿奶粉，经过“三聚氰胺奶粉”事件后，我国对婴幼儿奶粉采取了最严格的标准，但仍然难以恢复消费者信心，很多游客出国都要购买奶粉，导致多地奶粉限购。

二是实体经济与虚拟经济收益率失衡影响资本投向，缺乏支持“工匠精神”的环境。不仅银行等金融机构的利润水平远远超过实体经济，房地产价格不断攀升，炒房收益也远远超过实体经济。2016 年 9 月份，上市公司 ST 宁通卖掉北京两处房产，保住了上市资格，正是这个现象的缩影。行业间收益率巨大的差距，不仅使企业家不能安心从事于实事，还使员工也不能够踏实工作，员工的流动性过大，这些都制约了实体经济的升级。

三是企业和政府尚未完全从规模扩张型增长模式中转变过来。长期以来，我国地方政府和企业都习惯了供地、招商引资、建新厂等这种规模扩张模式，一系列的体制、机制和政策也是和这种模式相适应的。但现在没有产量增长的需求了，建新厂的模式不灵了，企业需要创新，需要提升，这种新的增长模式需要企业家谋变，需要地方政府相应的转变，包括企业发展理念和经济管理体制的重要变革，但目前，企业和政府都还没有完全适应新的要求。

三大新动能拓展制造新空间

经济发展达到一定的阶段，很多行业达到一个产量的峰值，是一个正常现象。这是因为消费需求存在数量的极限，比如人均消费的粮食、食品、汽车不可能一直增长，人均住房也不能一直增加，其他耐用消费品也是如此。从社会的需求看，比如高速公路等基础设施，也是有需求极限的。但是产量的极限并不意味着制造业没有增长空间了，其他发达国家虽然制造业的比重一直在下降，但总规模其实是一直在增长的，对经济的贡献也很大。制造业是经济的基础，没有制造业的发展和支撑，一个国家的经济不可能持续保持在很高的水平。

我国制造业增长的新动能主要体现在三个方面：一是制造业质量和品质的提升带来的新动能，比如农产品方面，可以向绿色、有机产品升级；食品方面，向更加安全健康升级。事实上，在衣、食、住、行、用各方面都存在巨大的质量升级空间，这也是居民提高生活品质的内在要求。二是新产业、新业态的出现，带来新的增长空间。近年来，包括工业 4.0、智能制造、工业互联网等新一轮产业革命不断兴起，带来了许多新产业

发展的空间，比如信息技术、生物产业、节能环保、新能源新材料等产业都有很大的增长空间，智能制造和大数据的应用还有很大的效率提升空间。三是优化生产要素在行业间、企业间的配置，可以带来整体效率的提升，也是增长动能的重要方面。芝加哥大学的谢长泰（Chang-Tai Hsieh）研究认为，如果中国的资本和劳动在制造业内部的优化配置达到美国的水平，可以把制造业的生产效率提高 30%—50%。

从国际比较看，目前我国制造业的成本是相对偏高的，这也是最近刚结束的 2016 年中央经济工作会议提出“要在减税、降费、降低要素成本上加大工作力度”的主要原因。关于成本高，应该要区分结构，不是说降成本就各种成本都要降。有些成本上升是经济发展的自然结果，是经济发展的表现，是让劳动者享受经济发展成果的要求，例如劳动力成本，中国的成本高于南亚国家是正常的。另外，有关环境保护的成本、有关反映自然资源价值的成本、有关提升产品质量的成本，这些都是不能降的。但是成本降低还有很大的空间，比如中央经济工作会议提出的，税费成本、制度性交易成本（包括审批、中介评估等成本）、用能成本，特别是物流成本，有很大的降低空间。另外，中央经济工作会议指出，企业成本不仅包括直接的费用，也包括间接的时间成本，例如企业花在审批等方面的时间；不仅包括外部成本，也包括内部成本。

最近如波士顿咨询等部分外国咨询机构认为，中国的制造成本已经高于美国，似乎中国的企业已经没有竞争力了。我认为，目前中国制造仍然有很强的国际竞争力。最主要的原因在于决定制造业竞争力，除了直接成本以外，还有经济规模因素和产业链配套因素，中国有着全球最齐全的产业门类体系，各个地方已经初步形成了产业集聚和分工体系，在这些集聚区，不仅可以获得最便利的产品配套，同行业之间还可以互相学习，互相竞争，提高效率，这是中国制造很强的竞争力源泉。从出口占世界贸易的份额看，我国这几年也是持续增长。2011 年，我国出口占世界出口的 10.6%，2012 年是 11.4%，后来逐步提高到 11.9%、12.7%，2015 年达到 14.8%，说明总体竞争力仍然是不断提高的。

补市场秩序短板释放需求空间

要振兴实体经济，首先要整顿市场秩序，重建消费者对国货的信心。在“企业”“市场”到“最终消费者”三个环节中，“企业”有着很强的活力和竞争力，“消费者”有着升级的迫切需求，“市场”正是当前的最重要短板，完善市场，就好比是武侠小说中的打通“任督二脉”或是医学上的消除“肠梗阻”，应该是 2017 年的首要任务。比如绿色有机蔬菜和食品，如果政府不能加强监管，不能构建一个公开透明的市场秩序，不能让消费者清楚知道哪些商品的质量状况，即使农民生产了有机蔬菜，也不能卖出好价格，也没法在市场上生存。因此，从这个意义上说，加强监管，加强消费者权益保护，防止市场欺诈，创造消费者“放心买”的市场环境，是释放需求空间的首要前提。

其次，切实做好降成本工作是振兴实体经济的重要任务。虽然总体上我国制造业竞争力仍然较高，但不可否认不少行业的竞争力确实已经显著下降，一些企业出现了向海外转移，因此，尽可能降低虚高的成本，不必要的成本，是提高企业竞争力的重要手段。各个地方政府，应该认识到增长模式的改变及其对管理体制的新要求，要从过去竞争优势政策、比拼招商引资上，调整到比拼营商环境，降低企业成本，加强为企业服务上来。

第三，在产业政策方面，在现阶段仍然有其重要作用，比如国家在某些战略性新兴产业、某些技术领域，进行集体攻关，发挥后发优势。但产业政策的范围和具体形式也应该及时调整，产业政策的范围应该逐步减小，政策措施应该更加普惠性，功能性，更加注重为企业创造公平的环境，而不是特惠式的，让部分企业受益的直接支持形式。[返回](#)

2017 年中国工业经济发展形势展望

2016 年，我国工业生产整体呈缓中趋稳、稳中有进、稳中提质态势。展望 2017 年，全球经济面临的不确定性和不稳定性因素增多，我国工业领域仍存在民间投资意愿不

高、去产能任重道远、资金“脱实向虚”等问题。但考虑到我国将持续推进供给侧结构性改革，加快工业增长新旧动能转换，预计 2017 年工业经济仍将保持平稳增长，规模以上工业增加值增长 6% 左右。

对 2017 年形势的基本判断

（一）全球经济缓慢复苏，外贸呈低速增长

从国际上看，美国、德国、日本等发达经济体稳步复苏，但受 2017 年美国新总统上任、德国大选、法国大选以及欧洲右翼势力兴起等影响，经济复苏不确定性增强；新兴经济体分化明显，印度持续活跃、巴西和南非持续不景气，考虑到美国货币政策的逐步转向，新兴经济体在 2017 年将面临资本流出和货币贬值压力，经济增长可能持续放缓。从国内来看，随着经济发展阶段的转换，资源、人工、物流等价格上涨不断推高我国加工贸易成本，传统的外贸竞争优势不断减弱，但新的竞争优势尚未形成。预计 2017 年我国出口整体将呈低速增长，全年规模以上工业企业出口交货值累计增速在 2% 左右。

（二）新旧增长动能加速转换，工业有望保持平稳增长

投资增长有望筑底，实现小幅回升。2016 年房地产投资增速较 2015 年有明显提升，且已持续数月加快，这将有利于带动投资筑底。同时，三季度以来工业企业效益明显改善、工业品价格稳步回升，这将吸引民间投资增速企稳。从新开工项目计划总投资增速来看，1—11 月同比增速为 21%，较 2015 年同期大幅提升 16.3 个百分点，亦对未来投资增长将构成利好。综上，预计 2017 年工业投资增长有望筑底，实现小幅改善，同比增长约为 5%。

消费增长略显乏力，但仍望保持平稳。消费增速近几年缓慢下行，但网上零售保持较快增长。“互联网+”等战略的实施将进一步刺激新的消费需求，成为支撑消费平稳增长的利好因素。但考虑到 2016 年四季度房地产调控收紧，与房地产相关的下游行业如建筑装潢、家具销售恐将受到影响；同时受汽车购置税减半政策即将到期影响，汽车销量恐难延续 2016 年的增长趋势；此外人均收入未现显著增长也成为制约消费增长的因素，预计 2017 年消费增长动力有所不足，但仍将保持平稳。

综合来看，我国工业经济增长动能转换明显加速，有望保持平稳增长，预计 2017 年规模以上工业增加值增长 6% 左右。

（三）多因素导致工业各行业运行仍将延续分化态势

装备工业：轨道交通装备、增材制造、通用航空等将成为新增长亮点。原材料工业：继续回暖，生产增速小幅反弹，进出口贸易逐步回稳，行业经济效益有所改善，但受“去产能”的影响，投资增速会继续放缓。消费品工业：内需增长有望企稳回升，行业固定资产投资有望增加。电子信息产业：将保持平稳较快发展，但受全球经济缓慢复苏影响，出口将继续保持低位运行。

需要关注的几个问题

（一）工业投资回报率不高，民间投资意愿不强

2016 年以来，我国工业和制造业投资增速明显放缓。特别是受行业准入限制、融资约束、投资回报率低等因素影响，工业领域民间投资低迷问题更为明显。1—11 月，工业民间投资同比增长 3.1%，持续低于工业投资增速。考虑到工业投资的近 80% 都是民间投资，如果民间投资持续低迷，会导致整个工业投资的萎缩，阻碍实体经济中长期增长。

（二）部分过剩行业价格大涨，复产可能性加大

截至 2016 年 12 月 9 日，我国煤炭价格指数为 161.3，较 2015 年底上升 36.2。2016 年 12 月 5 日—9 日，国内市场钢材综合价格指数达 98.1，比 2015 年年底上升 41.7%。2016 年以来，钢价上涨推动钢厂纷纷增产，一些停产但尚未关闭的“僵尸”钢铁企业开始恢复生产。如果煤炭、钢铁等产能过剩行业盲目恢复生产，将加大去产能工作难度。

（三）企业贷款放缓活期存款增加，资金“脱实向虚”

一方面，流向工业企业的中长期贷款增速及占比回落明显。另一方面，M1 与 M2 增速“剪刀差”不断扩大，单位活期存款增速居高不下。流向企业的资金本就不足，再加上企业持币待投，这使得资金“脱实向虚”现象愈演愈烈。

应采取的对策建议

2017 年，我们还需持续推进供给侧结构性改革，坚持实施创新驱动，促进新旧动能顺利转换；同时也要顺应国际经贸规则新趋势，重塑我国工业竞争新优势，保障工业经济平稳健康运行。

（一）深入实施创新驱动，加快新旧动能转换

一是各地聚焦发展的新兴产业在高度对接《中国制造 2025》重点领域的同时，也要体现当地产业特色，打造引领工业转型升级的新兴产业集群。二是积极创建制造业创新平台、产业技术创新联盟等，加速解决面向行业的共性技术，弥补创新链条的断裂环节，提升技术创新能力。三是完善和提升工业技术标准体系，强化标准对企业技术改造的引领作用；同时采取产业投资基金等形式，优化政府对企业技术改造升级的投资方式。四是推动传统制造业与大数据、物联网、工业设计等深度融合，加强制造业网络化协同，通过生产组织方式创新使传统产业释放新的增长动能。

（二）激发企业投资活力，增强经济发展后劲

一是实行市场准入负面清单制度，进一步拓展民间资本投资领域，使民间投资“有门可进”。二是通过搭建民间资本金融运作平台、支持民营企业直接融资等加强对民间资本的金融服务，使民间投资“有钱可投”。三是在推广 PPP 项目过程中，要积极推进能源价格改革，完善财政支持、融资支持、资本退出等配套政策，建立合理的投资回报机制，使民间投资“有利可图”。

（三）继续深化产融结合，支持实体经济发展

一是积极探索产融对接方式，支持符合条件的工业企业集团设立财务公司，延伸产业链金融服务；鼓励有条件的金融机构探索开展科技企业投贷联动业务试点，支持科技创新创业企业健康发展。二是继续加强政银企之间的对接合作，建设产融信息对接服务平台，建立重点企业和重大项目融资信息对接清单，提高产融信息对接效率。三是鼓励金融机构创新金融服务，探索应收账款、存货、无形资产等质押融资，提高企业融资能力。四是支持企业多元化融资，引导企业通过公司债、企业债、可转债、可交换债、私募债等债务融资工具筹集资金，拓宽企业直接融资渠道。

（四）顺应经贸规则趋势，重塑工业竞争优势

一是密切关注和跟踪 TPP、欧加 CETA 等最新动态，准确把握国际经贸规则的未来趋势，积极参与、主导和推动全球经贸规则重构。二是鼓励工业出口企业加大研发投入和技术改造投入，提高工业品技术含量，提升生产率，促进高新技术产业和高端装备制造业出口，形成新的出口优势。三是鼓励企业主动融入“一带一路”建设，积极参与沿线国家重大基础设施项目建设，开展国际产能、装备制造合作和跨境并购，提升装备企业国际竞争力。[返回](#)

年度盘点：2016 年航业市“值”

企业承担着社会财富的生产和流通，上市企业的市值反映资本市场对企业的最新估值。

2015 年下半年以来，资本市场回归理性，深度调整；2016 年维持相对弱势，市值明显缩水。截至 2016 年 12 月 22 日，A 股总市值 51 万亿元，较 2015 年年底缩水 2 万亿元，同比下降 3.74%，中国港航船企的总市值也明显回落。

根据榜单，截至 2016 年 12 月 26 日，在上海、深圳、香港、台湾两岸四地上市的 73 家港航船上市企业市值共计 1.22 万亿元，连续 3 年突破万亿元大关。但同口径来看，

除去新增加的中国动力，其余 72 家上市企业市值共计 1.17 万亿元，较 2015 年的 1.44 万亿元，大幅下降 18.75%；较 2014 年的 1.29 万亿元，降幅亦达到 9.3%。

低位逢灾 市值大贬

2016 年是主要港航船企整合、重组、转型的“落地”之年，尽管 73 家中国港航船上市企业总市值成功突破万亿元大关，但与 2015 年资本市场的红火热情相比，2016 年可谓萧条冷清。首先，2016 年开年资本市场便以“股灾”起步，熔断机制引入的头 4 个交易日里，A 股指数 4 次触及熔断阈值，7 万亿市值瞬间蒸发；随后市场整体维持弱势震荡格局，1 月、6 月和 12 月均现规模性“千股跌停”。其次，航运供需基本面依旧未见好转，国资国企改革背景下的中国港航船市场炒作热点日渐分散和平息，航运资本市场趋于理性，全年深度调整。

整体来看，经历了 2015 年的利好发酵，2016 年中国港航船上市企业市值跌滑明显，大型国有企业依旧保持相对优势；细分来看，在排名前十的企业中，港口、造船、海工企业各占 3 席，航运企业占 1 席。

根据榜单，2016 年中国港航船企中市值最大的上市企业为中国重工，总市值达 1360.60 亿元，连续 3 年蝉联中国港航船企市值排行榜榜首。此外，2015 年排名第 2、3 位的上港集团和宁波港也成功保住亚季军席位，总市值分别达到 1181.86 亿元和 670.50 亿元。相较 2015 年，2016 年仅中国重工和上港集团的总市值超过千亿元。

“空降”第 4 位的是中国船舶重工集团旗下的中国动力。伴随着“北船”动力资产的注入，原风帆股份于 2016 年 5 月 10 日更名为“中国动力”，活跃于中国港航船业资本市场，总市值达到 540.37 亿元。中海油服排名第 5 位，总市值为 499.15 亿元，排名较 2015 年上升 1 位。

完成更名的中远海控（原中国远洋）和招商局港口（原招商局国际）分别以 469.42 亿元和 443.26 亿元市值列居第 6、7 位。其中，中远海控排名降 2 位；招商局港口连续 3 年居稳。排名第 8—10 位的上市企业分别为：市值为 413.02 亿元的中国船舶、市值为 359.38 亿元的中集集团和市值为 340.89 亿元的海油工程。相较 2015 年，上述 3 家企业排名均无变化。

除业务完成转型的中远海发和览海投资外，还有多家企业在 2016 年度挥别港航船业务。因涉及资产重组和业务转型，这些企业经历了较长时间停牌，一定程度上规避了 2016 年接连几次“股灾”的“侵害”，市值呈现逆市表现。具体来看，业务转型“供应链投资”的天海投资在 2016 年市值榜排名第 15 位，与 2015 年持平；转型“大数据”的中昌数据（原中昌海运），排名由 2015 年的第 53 位上升至第 40 位；被江苏信托借壳的*ST 舜船排名第 32 位（2015 年排名第 58 位）。

与此同时，“增发”成为弱市中上市企业最青睐的融资手段，通过增发，中昌数据总股本由 2.73 亿元增至 4.18 亿元，*ST 舜船由 3.75 亿元增至 8.95 亿元。

航运市值大溃退

2016 年，航运企业继续在行业低迷中谋求转型以摆脱困境，审时度势之下，无力支撑的企业最终选择对航运“挥一挥衣袖，不带走一片云彩”。

天海投资继 2015 年更名后，进一步强化投资功能，弱化航运业务，并于日前将所有航运资产作价 156.07 万元置出，加之收购全球最大 IT 分销商英迈的市场利好影响，交投活跃，2016 年稳居市值榜前列。

干散货运输市场深度冻结，中国 A 股市场唯一一家主营干散货运输及疏浚业务的民营上市企业——中昌海运过去两年业绩连续为负，被实施退市风险警示，股票简称变更为“*ST 中昌”；后剥离船舶资产，于 2015 年业绩和净资产转盈，摘星脱帽；随后经资产重组转型互联网服务商，更名为“中昌数据”，目前将剩余全部航运资产作价 1.6 亿元出售。

另一家谋求转型的航运企业——长航凤凰，其重生路走得更为艰险。2015年年底长航凤凰携 80 亿元规模的借壳交易高调回归，并欲转型航道疏浚业务，但终因大股东项目未获审核通过而终止借壳方案。无缘利好，长航凤凰股价连线下跌，2016 年市值仅为 78 亿元，较 2015 年的 153.74 亿元，大幅下降 49%，排名亦滑至第 37 位。

2016 年中国 A 股市场暴跌，在上海、深圳上市的航运企业市值大幅缩水，台湾航运企业“捡漏补缺”。从市值排名前十的航运企业来看，香港地区 1 家；台湾地区 2012 年以来首次入围并占据 2 席；大陆企业 7 家，其中航运央企 4 家。排名前十航运企业的总市值达到 1872.35 亿元，较 2015 年的 2754.10 亿元大幅缩水 32%。除业绩表现稳健的海丰国际市值保持增长外，其他 9 家企业业绩均不同程度下滑。

市值跌幅居前的当属航运央企。此前，原中远与中海集团合并重整的利好消息支撑下属上市企业股价持续攀升，但伴随靴子落地，市场逐渐回归冷静，加之在“灾年”，股价整体呈现较大跌幅调整。2016 年，中远海运集团成立，业务重整后，航运业务由原来的 4 家上市企业变为 3 家，并进行了统一品牌更名：集运板块——中远海控（原中国远洋），能源运输板块——中远海能（原中海发展），特种运输板块——中远海特（原中远航运）。

具体来看，中远海控 2016 年市值达到 469.42 亿元，虽仍为排名最高的航运企业，但较 2015 年的 962.2 亿元，大幅缩水 51%，亦远远低于 2014 年的 632.03 亿元；中远海能 238.28 亿元，较 2015 年的 362.06 亿元，同比下降 34%，排名由第 13 位降至第 16 位；中远海特创造市值 135.45 亿元，较 2015 年的 180.03 亿元，同比下降 25%，排名下降 3 位至第 28 位。另一家航运央企——招商局集团旗下招商轮船以 268.15 亿元的总市值位居 2016 年航运企业排名第 2 位，但较 2015 年市值大幅缩水近 120 亿元，同比下降逾 30%，整体排名下降 1 位至第 13 位。

相较 2015 年，在香港上市的东方海外国际市值降幅有所放缓，以 176.73 亿元的市值排名下降 1 位至第 22 位，跌幅 7.9%（2015 年为 12.81%）。

在大型航运企业无不亏损的当下，海丰国际算得上是颗耀眼明星。2016 年，海丰国际创造市值 101.81 亿元，增幅近 19%，排名上升 9 位至第 30 位，并跻身中国航运企业市值排行前十行列。

首次入席航运企业前十的两家台湾航运企业为长荣海运和万海航运。2016 年，长荣海运市值达到 84.17 亿元，同比下降 8.61%，但排名由 2015 年的第 37 位升至第 34 位；万海航运创造市值 77.59 亿元，较 2015 年变化不大，排名由 2015 年的第 40 位升至第 38 位。台湾另一家航运企业——阳明海运 2016 年市值为 31.2 亿元，大幅减少 18 亿元，排名下降 7 位至第 58 位。

港口业看齐盈利

全球经济发展进入“新平庸”阶段，港口发展面临新要求与新挑战。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，推进港口集群化发展。

2016 年排名前十港口企业总市值 3850.97 亿元，较 2015 年的 4564.85 亿元缩水近 16%。上港集团以 1181.85 亿元的市值稳居港口企业市值第 1 位，在港航船企整体排行榜中名列第 2 位，但较 2015 年的 1545.68 亿元市值大幅下降 24%。同在长三角地区的宁波港，2016 年与 2015 年的市值表现可谓“冰火两重天”，2015 年 8 月宁波舟山港启动整合，停牌时间延续至 2016 年 2 月底，之后股价在弱势下多次向下调整，2016 年 12 月 26 日报收 5.09 元/股，较最高点 8.16 元/股跌幅超 38%。2016 年宁波港市值大幅滑落至 670.50 亿元，跌幅近 36%，为市值前十位港口企业跌幅之最，但整体排名保持在第 3 位。

综合码头运营商招商局国际在招商局集团战略重组背景下，专注全球化码头运营，更名“招商局港口”。2016 年，招商局港口以 443.26 亿元的市值，在港口企业市值中排名第 3 位，整体排名保持第 7 位，连续 3 年没有变化。另一家公共码头运营商——中

远海运集团旗下中远海运港口（原中远太平洋）创造市值 208.42 亿元，较 2015 年变化不大，排名下降 1 位至第 19 位。

2015 年，港口企业已经呈现资本市场“贬值”，2016 年，在港口企业市值前十位的企业中，仅有 3 家企业市值正向增长，其中大连港、深赤湾和皖江物流分别以 286.37 亿元、251.80 亿元和 227.45 亿元的总市值位居港口企业市值排名第 4-6 位，较 2015 年市值分别增长 22%、114%和 20%，整体排名均有提升。具体到深赤湾，在大环境不利的背景下，深赤湾争取新航线弥补联盟调整，并推动物流服务升级，港口吞吐量实现逆市增长，2016 年上半年和前三季，营业收入和净利润均实现正向增长。在资本市场，深赤湾股价整体企稳小幅震荡，年底时因多年持续高派现，吸引险资举牌，放量暴涨，致使市值大幅增长。

整体来看，港口企业市值与业绩表现呈现正相关。2016 年，唐山港保持业绩强势增长态势，前三季营业收入和利润总额同比分别增长超 30%和 15%，在利好影响下，2016 年唐山港创造市值 184.62 亿元，排名上升 3 位至第 21 位；东北地区的营口港和北方最大港口天津港，2016 年前三季度营收和净利润未扭转负增长趋势，市值大幅缩水，跌幅分别达到 25%和 11%，排名亦有所下降。

外贸不振，行业深度低迷，吞吐量下降，港口企业整体乏善可陈。支撑港口行业受益的自贸试验区和“一带一路”战略炒作热点下降，港口企业自身的经营运作成为获得资本市场关注和看好的主要因素。内河港口南京港在集装箱吞吐上继续深化与上港集团合作，长江 12.5 米深水航道入宁等，均为南京港在二级市场的利好；青岛港积极拓展港口金融新业务，保障业绩增长，2016 年南京港、青岛港市值分别增加约 180 亿元和 32 亿元。

船舶海工续低迷

2016 年，船舶海工企业依旧作“困兽之斗”。以“南北船”为主力的造船央企业务重整和“南北船”整合传闻成为支撑中国资本市场船舶板块走势的炒作热点。2016 年以来，“南北船”继续推进资产证券化，并在上市企业层面进行资本运作，截至目前，“南北船”上市企业的平台功能均已清晰。

在资本市场，“北船”旗下的中国重工以 1360.60 亿元的市值连续 3 年稳居市值排行榜首位，同时也是造船海工行业市值唯一超越千亿元的企业，但较 2015 年 1770.06 亿元的市值大幅缩水逾 23%；新整合而成的动力平台——中国动力平步青云，2016 年创造市值 540.37 亿元，因涉及重大资产注入，其两次定向增发股本，总股本由 5.37 亿股大幅增至 17.39 亿股。“南船”方面，中国船舶和中船防务整体排名没有变化，分别位居第 8 位和第 11 位，但市值同比均有所减少，分别为 413.02 亿元和 323.36 亿元，较 2015 年缩水 15 个百分点。

在国际能源结构调整的大背景下，国际油价依旧在低位徘徊，海工市场自 2015 年一蹶不振之后未见好转，海工类上市企业市值继续整体锐减。中海油服 2016 年市值由 2015 年的 584.03 亿元降至 499.15 亿元，同比下降 15%，但排名重回前五；中集集团市值由 2015 年的 455.97 降至 359.38 亿元，排名不变；海油工程 2016 年市值同比下降 17%至 340.89 亿元，排名不变；振华重工创造市值 195.91 亿元，同比下降 15%，排名下降 3 位至第 20 位。

2015 年船配类上市企业在资本市场上脱颖而出，2016 年从总市值来看依旧“抢眼”。市值排名前八的船舶海工企业市值无不缩水，钢构工程和天海防务（原上海佳豪）市值则在 2016 年实现正增长，分别由 2015 年的 101.28 亿元和 71.77 亿元增至 135.47 亿元和 99.25 亿元，增幅同比分别达到 34%和 38%。两家企业总股本亦因重大资产注入而大幅增长，钢构工程经过两次增发总股本增加 2.58 亿股，排名上升 9 位至第 27 位；天海防务原为主营船舶设计的民营企业上海佳豪整合天海防务资产后更名，2016 年增发股本 1.3 亿股，再次跻身船舶海工企业市值前十，总排名由 2015 年的第 44 位升至第 31 位。

整体来看，2016 年排名前十的船舶海工企业总市值达到 4267.39 亿元，连续 3 年下滑，船舶海工行业颓势尽显。目前来看，“去产能”已成为船舶工业结构调整的中国思路，2014 年以来，中国民营造船企业和地方国有造船企业因经营不善，倒闭不断，客观上压缩了部分造船产能。当下，在国企改革背景下，中国造船央企的“去产能”动作日渐频繁。2016 年，中船重工集团启动北方地区 6 家造船企业整合，优化配置造船资源；中远海运集团年底启动造船板块整合，新成立的中远海运重工明确提出压缩造船产能目标。

编制说明

《2016 年中国港航船企市值排行榜》列举了所有在大陆、香港和台湾证券市场上市的、主营业务为航运、港口、船舶及相关行业的上市企业，并按照总市值大小进行排名。排名方法为：以企业在 2016 年 12 月 26 日收盘时的总市值为标的，并以此标的进行排名。总市值计算方法为：分别计算上市企业的人民币市值（A 股）、港币市值（H 股）、美元市值（B 股）和新台币市值（台股），再进行累加排序。各货币市值计算方法为：单位股票价格×该货币发行股份数量。为方便统计，非人民币市值全部转换为人民币，港币、美元与人民币的汇率兑换以当日中国人民银行外汇交易中心发布的人民币汇率中间价为依据；新台币与人民币的汇率兑换以当日中国人民银行外汇交易中心公布的新台币与人民币兑换中间价为依据。

特别说明：本次榜单共对在上海、深圳、香港和台湾上市的 73 家港航船上市企业市值进行统计。对比 2015 年排行榜，中海集运（已更名中远海发）和中海海盛（已更名览海投资）两家企业因航运资产和业务予以剥离被剔除；中国动力因中国船舶重工集团动力板块资产的注入予以纳入。此外，有 9 家上市企业涉及主营业务变更，企业名称亦相应调整：原中国远洋变更为中远海控、原中远发展变更为中远海能、原中远太平洋变更为中远海运港口、原中远航运变更为中远海特、原上海佳豪变更为天海防务、原中远国际控股变更为中远海运国际、原招商局国际变更为招商局港口、原中海船舶变更为中海重工、原*ST 中昌变更为中昌数据、宁波港全称变更为宁波舟山港股份有限公司。

[返回](#)

年度盘点：2016 年“并”不平凡

2008 年全球金融危机爆发后的第 8 年——2016 年，航运业在运价、订单、业绩等负面消息的“夹击”下持续凸显左支右绌的窘境，原有秩序摇摇欲坠，并购频繁发生且理所当然。并购是别无选择，还是占得先机？抑或，是胜利者的奖赏，落败者的结局？

不妨随着《航运交易公报》记者的笔触，从 2016 年班轮市场数起足以改变原有竞争格局的并购案说起。

班轮市场并购案

2016 年，班轮市场并购事件频发，年内宣布（完成）的 5 起并购案涉及 11 家班轮公司，合并后的 5 家班轮公司全球排名均为前六位。显而易见，班轮市场的集中度日益提高。

中远海运集运：亚洲第一船队起锚远航

2015 年 12 月 11 日，国资委网站公布：经报国务院批准，中国远洋运输（集团）总公司与中国海运（集团）总公司实施重组。这意味着原中远与中海两家集团的重组方案终获通过。2016 年 2 月 18 日，中国远洋海运集团有限公司（中远海运集团）宣告成立，这意味着中国两家航运央企的整合进入具体操作阶段。

2016 年 3 月 1 日，经重组整合而成的中远海运集团旗下的集装箱运输业务板块——中远海运集装箱有限公司（中远海运集运）正式合署办公，并在上海总部办公室签署一系列集装箱船和集装箱租赁合同，标志着原中远集运与中海集运两家班轮公司正式实施业务重组。

中远海运集团总经理万敏表示，整合前，原中远集运和中海集运的运力排名为全球第 6 位和第 7 位，整合后，排名升至全球第 4 位。整合前，两家企业运力规模均在 60 万~80 万 TEU；整合后，根据 Alphaliner 截至 2016 年 12 月 27 日的数据，现有运力超过 160 万 TEU，加上目前手持订单，2018 年船队规模将超过 200 万 TEU，这意味着与全球第一梯队的班轮公司站在同一起跑线。

万敏坦言：“只有在第一梯队，规模上去了，大船比例提高了，在各航线使用最具竞争力的船型，才能为客户提供最稳定的服务。一是可带来成本竞争能力；二是可带来全球布局能力（布局新兴市场、第三国市场、区域市场的能力）；三是将极大提升为客户的服务水平，从传统的以船舶为中心转向以客户为中心；四是将提升行业引领能力（企业处于国际市场竞争中，话语权和标准制定权非常重要）。 ”

中远海运集运是中国最大的集装箱船队，也是亚洲最大的集装箱船队。中远海运集团董事长许立荣表示：“这起重组不仅代表中国，也代表整个亚洲，因为这起重组是东半球平衡西半球的核心。比如，全球集装箱生成量 70%在亚洲，而其中的 70%又在中国，但是现在全球班轮控制能力却在欧洲，前三大欧洲班轮公司控制着全球 40%的运力，所以重组必然会增强东半球的控制力，极大提高我们在全球航运市场的话语权。 ”

2016 年 4 月 20 日，中远海运集运、达飞轮船、长荣海运和东方海外宣布组建“海洋联盟”（OCEANAlliance）。同年 11 月 3 日，OCEAN Alliance 签署计划运作的“DAY ONE Product”航线产品清单。2017 年 4 月正式运营后，OCEAN Alliance 将共计投入约 350 艘集装箱船、350 万 TEU，合作航线网络 20 条跨太平洋航线（包括 13 条美西航线、7 条美东及美湾航线）；6 条亚洲往返西北欧航线；5 条亚洲往返地中海航线；3 条跨大西洋航线；5 条远东往返波斯湾航线和 2 条远东往返红海航线。

达飞轮船收购东方海皇：“探花”之位无忧

2015 年 12 月 7 日，达飞轮船发布公告称将收购新加坡最大班轮公司东方海皇。东方海皇的多数股东（淡马锡控股及其附属机构）表示已对其所有股份要约承诺进行招标。根据协议，达飞轮船将以每股 1.3 新加坡元（约合 0.93 美元）的价格收购东方海皇股份，相当于在东方海皇目前股价的基础上提供 49%的溢价，交易总额为 24 亿美元。

2016 年 3 月 8 日，达飞轮船向欧盟提交收购申请。4 月 29 日，欧盟委员会经过第一阶段审查后，批准达飞轮船收购东方海皇。5 月 25 日，该收购案通过中国商务部的反垄断调查。

2016 年 6 月 9 日，淡马锡控股及其附属企业出售其所持有的东方海皇股权，使达飞轮船拥有的东方海皇股权达 78.07%（此前，由新加坡财政 100%持股的淡马锡控股持有东方海皇 65.35%的股权——淡马锡控股占股 25.87%；淡马锡控股全资子公司联德投资私人有限公司占股 39.48%）。同日，东方海皇新董事会组建，达飞轮船副总裁鲁道夫·萨阿德成为新董事会主席。6 月 27 日，达飞轮船成功收购东方海皇 90%股权，并宣称将强制收购东方海皇剩余股权。9 月 6 日，达飞轮船全面收购东方海皇，东方海皇即日起从新加坡交易所摘牌退市。

根据 Alphaliner 截至 2016 年 12 月 27 日的数据，通过此次收购，达飞轮船拥有船舶超过 450 艘、约 213 万 TEU，全球市场份额达到 10.3%，综合营业额达到 220 亿美元。达飞轮船进一步巩固了其在全球班轮市场中的“探花”之位，并保持对于中远海运集运的压制。

在收购东方海皇后，达飞轮船保留了东方海皇旗下美总轮船品牌的独立性，并加强了与之的协同性。借助达飞轮船的航线网络，美总轮船成功扩大了其全球网络。除了航线和船舶、集装箱等设备，美总轮船与达飞轮船在更广泛的领域密切合作，包括码头费用、船舶管理、设备物流及多式联运和船舶接驳服务等，实施联合采购，从而实现协同增效和成本节约。2016 年三季度，美总轮船营业利润率同比增长 40.2%，单箱成本同比下降 15.7%。

回顾达飞轮船的成长之路，并购一直是其扩大规模的有效方式。1996 年收购法国国有航运企业 CGM 后，1998 年收购澳洲国家航运 ANL；2002 年从 Andrew Weir 手中收购 MacAndrews；2005 年从 Bolloré 集团手中收购达贸海运；2007 年收购正利航运、摩洛哥航运和美国航运；2014 年 11 月从 Bernhard Schulte 集团手中收购区域承运人 OPDR；2015 年年底，宣布收购淡马锡控股旗下的东方海皇。

赫伯罗特收购阿拉伯轮船：尽力跟随第一梯队

赫伯罗特为德国最大的班轮公司，2012 年以来，赫伯罗特在班轮市场动作频繁，为获得更为有利的市场地位，通过合并使集运规模化成为赫伯罗特的延续性战略。

2013 年年底，赫伯罗特开启与南美最大班轮公司南美轮船的合并洽谈；历经 1 年，2014 年 12 月“南赫”完成合并，组建成彼时全球第四大班轮公司；2015 年 9 月，南美轮船集运业务整合完成；2016 年 4 月 21 日，赫伯罗特发布公告称，正与阿拉伯轮船就潜在的合作联营展开磋商，包括合并重组方式；同年 7 月 18 日，赫伯罗特和阿拉伯轮船对外公布，两家班轮公司已签署合并协议；同年 10 月 28 日，赫伯罗特与阿拉伯轮船向欧盟提交的合并反垄断审批获得通过，这意味着两家班轮公司的正式合并进入倒计时。

合并后的新赫伯罗特将强化其全球第五大班轮公司的市场地位。根据 Alphaliner 截至 2016 年 12 月 27 日的数据，新公司将经营一支拥有 223 艘集装箱船、接近 150 万 TEU 的现代化船队。整合后，赫伯罗特在全球东西和南北贸易中将拥有多元化的经营组合。此外，赫伯罗特将利用阿拉伯轮船在中东市场固有的优势地位，致力于进一步加强在该地区的影响力。

此前，赫伯罗特 CEO 罗尔夫·詹森曾表示，在当前困难的市场竞争环境下，赫伯罗特与阿拉伯轮船在所有交易和所有闭合条件完成后立即启动整合是非常重要的。整合会给企业带来每年至少 4 亿美元的协同效应，其中一部分应该可以在 2017 年看到效果。

2016 年 5 月 13 日，赫伯罗特、阳明海运、韩进海运、商船三井、日本邮船、川崎汽船宣布组建全新的联盟——THE Alliance，显而易见，赫伯罗特在 THE Alliance 中扮演关键角色。然而，联盟“领头羊”赫伯罗特的烦恼显然不少。同年 8 月底韩进海运突如其来的破产使 THE Alliance 尚未运营就先折一员大将。此外，联盟内 3 家日本航企宣布合并集运业务，合并后的新企业集运运力规模与赫伯罗特相近，此前的“一枝独秀”将演变为“双雄争霸”。

2016 年 11 月 8 日，THE Alliance 发布其将于 2017 年 4 月计划运作的航线产品清单，计划投入 240 艘船在亚欧、北大西洋和跨太平洋贸易航线，包括中东和阿拉伯湾/红海，部署一个超级航线网络，航线产品覆盖 31 条航线，其中包括 8 条亚欧航线（包括 3 条地中海航线）、1 条中东环路航线、16 条跨太平洋航线、6 条北大西洋航线；航线的综合网络将连接亚洲、北欧、地中海、北美、加拿大、墨西哥、中美洲、加勒比、印度次大陆和中东的 75 个主要港口。

与 OCEAN Alliance 及 2M 相比，THE Alliance 的体量稍逊一筹。

日本三家班轮公司合并集运业务：稳居第二集团军

2016 年 10 月 31 日，日本邮船、商船三井和川崎汽船宣布达成协议，将原 3 家企业的集运业务（包括海外码头业务）合并，以此成立一家新的联合企业。联合企业控股情况如下：川崎汽船占股 31%；商船三井占股 31%；日本邮船占股 38%。联合企业计划于 2017 年 7 月 1 日成立，初定于 2018 年 4 月 1 日开始运营。当然，这项协议还将接受监管机构的反垄断审查。

日本 3 家班轮公司之所以选择目前的时间节点合并各自的集运业务，是因为目前油价处于低位，市场费率处于历史低点，绝大多数班轮公司业绩亏损。3 家班轮公司虽然此前都致力于削减成本和进行业务重整，但单家企业可做的事情有限。另外，为了继续成为全球联盟中成员，必须要有一定的规模。2016 年 5 月所作出的关于东西航线合作的

决定和 THE Alliance 的成立也是促成 3 家班轮公司合并集运业务的因素之一。联合企业的控股占比是按照 3 家班轮公司各自航线的资产价值、盈利能力、船队组成以及其他因素决定。

根据 Alphaliner 截至 2016 年 12 月 27 日的数据，日本 3 家班轮公司的集运业务合并后，运力规模迅速集中，为 136.52 万 TEU、237 艘，全球排名位于马士基航运（汉堡南美）、地中海航运、达飞轮船、中远海运集运以及赫伯罗特（阿拉伯轮船）之后，列第 6 位，全球份额为 6.6%。除前三甲之外，与第 4 位、第 5 位的规模差距并不明显，基本上稳居班轮市场第二集团军。

此外，日本 3 家班轮公司目前均处于 THE Alliance，此后的合并事宜对于联盟框架与具体运营影响较小。

马士基航运收购汉堡南美：领头羊扩大优势

2016 年 12 月 1 日，马士基航运宣布与德国欧特克集团达成协议，就收购其旗下班轮公司汉堡南美船务集团（汉堡南美）达成一致。

汉堡南美在全球拥有超过 250 家办事机构，员工达 5960 名，旗下拥有汉堡南美、智利国家航运公司及巴西 Aliança 船务公司等品牌。2015 年，汉堡南美营收达到 67.26 亿美元，其中包含集装箱运输业务 62.61 亿美元。汉堡南美在南北航线上拥有业界领先地位。

在收购汉堡南美后，马士基航运表示将保留汉堡南美旗下汉堡南美船务公司和巴西 Aliança 船务原有独立品牌，通过它们在各地的办事机构继续为客户提供服务。在收购后的航线网络中，汉堡南美和马士基航运的客户不仅将获得汉堡南美在南北航线上提供的专属端对端服务，同时还将受益于马士基航运全球航线网络所提供的灵活、覆盖广泛的服务。此外，收购后的航线网络使马士基航运有机会开发新的航线产品，提供更多直航港口挂靠和更短的航程时间。

根据 Alphaliner 的数据，截至 2016 年 12 月 27 日，马士基航运现有运力为 329.13 万 TEU，市场份额为 15.9%，排名全球第 1 位；汉堡南美现有运力为 60.61 万 TEU，市场份额为 2.9%，排名全球第 7 位。倘若双方最终达成协议并获得相关监管部门的审批，仅双方目前持有运力相加将超过 380 万 TEU，超过排名第 2 位的地中海航运约 100 万 TEU，马士基航运班轮市场领头羊地位可谓稳固无忧。

在近年来持续的市场低迷中，勇于创新的马士基航运积极进行变革。2016 年 9 月 22 日，马士基集团宣布将业务重组为两个独立的板块：航运物流板块和能源板块，马士基航运是马士基集团航运物流板块的组成部分。马士基集团在分拆业务的同时，对各业务单元的战略也做出相应调整，其中马士基航运主要是通过市场份额有机增长和收购来实现发展。马士基集团董事会主席迈克·拉斯姆森表示：“马士基集团已准备好利用自身在资金方面的强有力地位——约 120 亿美元的资金储备买下可能的竞争对手。”显然，马士基航运的速度是值得赞赏的（其此前一次大型并购事件是 2005 年收购铁行渣华）。

马士基航运预计整个审批过程将至 2017 年年底，并完成此项交易。在此之前，汉堡南美和马士基航运将维持现状，继续各自经营业务。目前，马士基航运与地中海航运组建 2M；与现代商船宣布达成新的战略合作协议，现代商船以非正式成员的身份与 2M 展开各种方式的业务合作。汉堡南美目前并未加入任何联盟，在完成并购后将顺理成章加入 2M。

市场集中度提高

伴随班轮市场并购行为的增多，市场集中度也进一步提高。根据 Alphaliner 相关数据，2000 年，班轮行业 CR4 的运力规模为 150.94 万 TEU，占市场份额 42.03%；2014 年，CR4 运力规模大幅提升，达到 766.99 万 TEU，市场份额也大幅提升至 42.03%。CR8、CR16、CR20 所占市场份额均在 2000 年基础上大幅攀升。

时间来到 2016 年，年内宣布（完成）的 5 起并购案涉及 11 家班轮公司，合并后的 5 家班轮公司全球排名均为前六位。截至 2016 年年底，尽管其中 3 起并购整合案尚未完成，但基于数据计算方便，下表中 2016 年市场份额计算，马士基航运包含汉堡南美运力规模，赫伯罗特包含阿拉伯轮船运力规模，日本 3 家班轮公司以合并后运力规模计算。从数据来看，在 2016 年一系列并购案完成后，CR4 所占市场份额进一步提高至 50.60%，CR8、CR16、CR20 所占市场份额也均有所提高。

通过收购，一方面，大型班轮公司运力规模进一步扩大，市场集中度得以提升；另一方面，班轮公司之间通过分拆重组组成新的联盟，联盟层面市场集中度进一步提升。在马士基航运完成收购汉堡南美后，且 2M 与现代商船进行合作后，2M 的运力规模将达到 718.83 万 TEU，市场份额为 34.7%。OCEANAlliance 的运力规模为 531.62 万 TEU，市场份额为 25.7%。赫伯罗特完成收购阿拉伯轮船后，THE Alliance 的运力规模将达到 342.59 万 TEU，市场份额为 16.6%。若以以上数据简单相加，当前班轮市场三大联盟的市场份额高达 77%。

对于频繁出现的并购事件，马士基航运相关人士向《航运交易公报》记者表示：“我们不评论竞争对手的行为。但总体而言，我们欢迎行业整合（包括合并、收购或者联盟）的消息。班轮业过于分散，行业整合有助于班轮公司实现规模经济效应，优化服务网络。虽然从短期来看，会影响到为客户提供的服务水平，例如，当班轮公司合并时，航运网络需要重新设计，在重新部署航线网络的过程中运力和产品服务将有所调整，但从长期来看，将使客户受益。”

更多并购正在发生

2016 年的班轮市场实际上是整个航运业的缩影。伴随着旷日持久的市场低迷和不断攀升的运营成本，并购将是很多企业不可避免的选择。

前文本刊对中远海运集运的整合进行了简单描述。实际上，中远海运集团在 2016 年的整合过程中，除了班轮运输，还有干散货运输、油轮运输等各个板块。

2016 年 2 月 18 日，中远海运集团宣告成立，这意味着中国两家航运央企的整合进入具体操作阶段。中远海运集团董事长许立荣表示，在年内将启动和完成集团内相同业务板块的整合工作，提升国际竞争力。

2016 年 3 月 1 日，经重组整合而成的中远海运集团旗下的集运业务板块——中远海运集运正式合署办公，并在上海总部办公室签署一系列集装箱船舶和集装箱租赁合同，标志着原中远集运与中海集运两家班轮公司正式实施业务重组。

2016 年 6 月 6 日，中远海运能源运输股份有限公司（中远海运能源）宣告成立。中远海运能源的前身是中海发展，在原中远与中海两家集团的重组整合中，中海发展置出中海散运资产给中远集团，收购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。

2016 年 6 月 16 日，中远海运散货运输有限公司（中远海运散运）宣告成立。这是继中远海运集运、中远海运能源之后，中远海运集团成立的第三家航运集群企业。与前两家企业不同的是，中远海运散运由原中远与中海两家集团上市企业剥离出的散货资产整合而成。

2016 年 8 月 26 日，中远太平洋召开更名暨客户推介会，企业更名为中远海运港口有限公司（中远海运港口）。此次更名，旨在聚焦重组优势，为中远海运港口厘定更清晰的战略目标，并全面聚焦和转型发展成为专业的港口和码头营运商。

2016 年 9 月 8 日，中海集运在沪举办更名揭牌仪式，正式更名为中远海运发展股份有限公司（中远海运发展）。中远海运发展的揭牌代表着中远海运集团金融产业集群组建完成，中远海运发展将作为中远海运集团金融产业的上市发展平台。

2016 年 12 月 7 日，中远海运特种船运输股份有限公司（中远海运特运）举行揭牌仪式。中远航运成为历史，中远海运特运踏入征程。中远海运特运是中远海运集团打造

物流产业集群的核心企业，也是中远海运集团的核心船队之一，经过 55 年的发展历练，已经发展成为全球最大的特种船运输企业。

2016 年 12 月 16 日，中远海运集团旗下以造修船及海洋工程装备为主的工业板块整合平台——中远海运重工有限公司（中远海运重工）成立，标志着仅次于“南北船”的中国第三大造船集团形成。

2016 年 12 月 21 日，中远海运物流有限公司（中远海运物流）宣告成立。新成立的中远海运物流集成原中远物流、中海物流、中海船务的优势资源，拥有“中远海运物流”、“中国外代”、“中远海运船务”三大品牌。

除了中远海运集团，另外两家航运央企招商局集团与中外运长航集团的整合也引发关注。2015 年 12 月 29 日，国资委网站发布消息称，经报国务院批准，中外运长航集团整体并入招商局集团，成为其全资子公司，中外运长航集团不再作为国资委直接监管企业。据悉，中外运长航集团并入招商局集团之后设置 3 年的过渡期，3 年后交叉业务再行整合。招商局集团的目标是：三个“世界一流”——港口综合服务商、超级油轮船队、海工装备制造制造商；四个“全国领先”——特色金融服务商、城市与园区综合开发运营商、高速公路投资运营服务商、全供应链物流服务商。

2016 年 3 月 18 日，招商局集团与中外运长航集团召开重组干部大会；4 月 25 日，招商局集团宣布设立综合物流事业部，并任命赵沪湘为中外运长航集团总经理；5 月 4 日，招商物流召开干部大会，招商局集团宣布赵沪湘任招商物流董事长。这意味着，在中外运长航集团整体并入招商局集团后，两家集团的物流板块正式开启重组整合之旅。

将目光放之全球，并购浪潮同样涌动。

为了平稳渡过目前海工行业的衰退时期，挪威两家海工船东 SolstadOffshore 与 REM Offshore 在 2016 年 7 月 27 日达成合并协议。12 月 9 日，REM Offshore 完成与 Solstad Offshore 子公司 Solship Invest 的合并。REM Offshore 的资产、债权与债务将全部转移给 Solship Invest，REM Offshore 将解散并从奥斯陆证交所创业板退市。

合并后的新企业将运营 61 艘海工船，包括海底作业支持船、三用工作船和平台供应船。截至 2016 年三季度末，REM Offshore 旗下船队共拥有 18 艘海工船（包括 6 艘海底作业支持船、11 艘平台供应船和 1 艘海上施工船）。

2016 年已经过去，2017 年航运业或将有更多并购。最近的惠誉评级显示，疲软的需求增长将加剧 2017 年航运业的产能过剩，对运价造成压力，并推动进一步整合和破产。

惠誉预期，航运业所有板块的业绩都面临压力，因此保持了对集运板块的负面预期。随着集运业务的持续崩溃，大型班轮公司已经损失数十亿美元。虽然有些班轮公司（包括韩进海运）已经清算，但更多的班轮公司正在寻找整合的可能性。整合将进一步加强班轮公司的能力，并允许它们在商业中保持活力。

根据惠誉的观点，油轮运输板块将比干散货运输和集运板块面临的压力略小。许多班轮公司和油运企业在最近的报告中，表示还有足够的现金来支付短期负债，但它们依然依赖于不间断地获得银行融资来覆盖负现金流。这些融资对于那些无法支付到期负债的企业更为关键。惠誉预期在短期和中期内，将有更多的兼并和收购活动及破产现象。但是，如果市场能够减少运力供应，将促进供需平衡并提高运价。在集装箱运输中，惠誉预期整合将影响市场中所有的企业，小型运营商通过增加规模致力于生存，而马士基航运等市场领导者将通过并购来保护其市场地位。

港口：整合提速 联盟初现

2016 年，港口动作频频。

就国内而言，以宁波舟山港集团为主的浙江省海港集团基本整合完毕；广西壮族自治区沿海三市（北海、钦州、防城港）港口管理体制改革上收工作全部完成；唐山港集团与

天津港集团合资组建的津唐国际集装箱码头有限公司揭牌；辽宁省交通运输厅起草《辽宁沿海港口转型升级指导意见》有望近期出台。

就国际而言，招商局港口和中远海运港口先后完成更名工作，并继续向国内外拓展港口业务；DP World 先后向中国台湾、东非等地伸出触角；汉堡港提议成立港口联盟，以青岛港为主的东亚港口联盟成立；中远海运集团召集航运和港口大会并集体发声。

经济新常态下，美国欲退出 TPP，国际贸易形势风云突变，2017 年，国际港口业也将面临变局。

浙江港口整合完毕

继 2015 年宁波舟山港集团成立后，2016 年 1 月 26 日，宁波港发布公告称，拟向控股股东宁波舟山港集团发行股份购买其持有的舟港股份 85% 的股份，收购后宁波港将持有舟港股份 90.90% 的股份。舟山港集团予以注销。

2016 年 2 月 17 日，浙江省政府新闻办举行新闻发布会表示，浙江省海洋港口发展委员会（浙江省海港委）已获批，浙江省海港集团组建并基本完成资产注入。浙江省海港委为浙江省政府直属正厅级机构，由副省长兼任党委书记、主任。

2016 年 5 月，《浙江省海洋港口发展“十三五”规划》出炉，湖州港纳入浙江省海港集团的集疏运网络体系，发挥湖州市承东启西和铁公水综合物流等优势。

2016 年 8 月，温州市国资委与浙江省海港集团签署国有股权无偿划转协议，将所持有的温州港集团 100% 股权划转给浙江省海港集团。此次整合后，浙江省海港集团将扶持温州港开辟新航班航线，支持温州港发展邮轮功能。

2016 年 11 月 14 日，浙江省海港集团与义乌市国资委签约，完成义乌港与沿海港口融合发展工作。

浙江港口整合实现了较好的经济效益。2016 年 12 月 19 日，随着中远海运集运“中海釜山”轮在北仑第二集装箱码头完成 2500TEU 的装卸作业，宁波舟山港 2016 年货物吞吐量突破 9 亿吨，成为全球首个 9 亿吨大港。

辽宁港口整合方案近期出台

辽宁省有大连港、营口港、锦州港、丹东港、葫芦岛港和盘锦港六大港口，其中大连港、营口港、锦州港规模最大，且都是上市企业。2016 年 11 月，辽宁省交通运输厅表示正在研究起草《辽宁沿海港口转型升级指导意见》，有望近期出台。

2016 年 6 月 3 日，东方集团公告，支持锦州港向大连港集团定向增发，使大连港集团成为锦州港第二大股东，而后大连港集团可能谋求东方集团转让部分股权成为第一大股东，对锦州港发展成为能源运输基地在资金、设施和运输上提供强有力的支持，做大做强内贸运输。

营口港受锦州港和大连港的夹击，未来可能也会被大连港整合，形成辽宁省三港合作的良性竞争。

津唐港口整合资源

河北省拥有唐山港、秦皇岛港和黄骅港等大港。

2016 年 12 月 27 日，由唐山港集团与天津港集团合资组建的津唐国际集装箱码头有限公司（津唐国际集装箱码头）揭牌。

津唐国际集装箱码头将整合天津港、唐山港集装箱运输软硬件资源，未来将形成以天津港为中心，以唐山港、黄骅港为两翼的科学布局，促进双方在港口资源和集装箱航线布局方面的优势互补、良性互动、合作共赢。津唐国际集装箱码头注册资金 5 亿元，此前发布公告显示，唐山港集团和天津港集团出资比例分别为 60% 和 40%。

根据 2016 年 7 月天津港与天津港签署的《投资成立唐山集装箱码头有限公司的框架协议》，津唐国际集装箱码头将逐步收购唐山港国际集装箱码头有限公司 100% 股权。此举意味唐山港内部集装箱码头的同业竞争矛盾将得到解决，有效促进京唐港区集装箱业务的协同发展。

据悉,接下来唐山港集团将启动京唐港区 3 号港池北岸的集装箱化改造,力争到“十三五”末,集装箱泊位由目前的 4 个增至 10 个,岸线长度 3100 米,水深 16 米,年吞吐量达到 500 万 TEU。

江苏推动组建港口集团

2016 年 12 月,江苏省召开加快全省交通运输发展工作座谈会,江苏省副省长张敬华表示,要从“一带一路”和长江经济带等国家战略出发,推动组建江苏省港口集团工作,并深化沿江沿海港口“一体化”改革。

作为长江沿线的主要省份,同时也是经济大省的江苏省,港口众多,除南京港外,还有苏州港、南通港、镇江港、太仓港、连云港港等大型港口。

在业内人士看来,作为 A 股上市企业的南京港、连云港港,在江苏省港口集团成立后,将是最直接的受益者,其中南京港位于长江经济带下游,地理上占据天然优势,是江海联运中转的重要节点,无疑是最大的受益者。

湖北推进区域港口资源整合

重庆港务物流集团有限公司与万州区、重庆航运建设发展有限公司于 2016 年 12 月 20 日签署《共同推进新田枢纽港建设经营暨万州区港口资源整合框架协议》。

相关券商研究认为,万州新田港建成投产后,重庆港务物流集团有限公司将所持股权注入重庆港九的可能性较高。届时,重庆港九将所属的红溪沟码头和沱口码头交由政府收储,这有利于企业完善码头功能,提高集疏运水平,增强港口的集聚和辐射能力,促进重庆港九长远发展。

广西打造港口整合北部湾模式

广西自治区北部湾拥有由防城港港、钦州港、北海港三大天然良港组成的港口群。

2016 年 1 月 7 日,广西自治区交通运输厅与钦州市签署《实施沿海港口管理体制改革框架协议》,确定钦州市港口管理局、钦州市港口调度中心上收整合并入广西自治区北部湾港口管理局,钦州港引航站上收广西自治区北部湾港口管理局管理,钦州市承担的港口行政管理职责调整由广西自治区北部湾港口管理局承担。有关专家表示,协议的签署标志着广西自治区北部湾港三港真正实现统一规划、统一建设、统一管理、统一运营的“四统一”管理模式。

2016 年 3 月 30 日,广西自治区交通运输厅与北海市签署《实施沿海港口管理体制改革框架协议》,标志着广西自治区沿海三市港口管理体制改革的收工作全部完成,北部湾港口行政管理资源整合工作全面完成。

中国资本

2016 年,中国资本大举进军国际市场。中远海运集团拿下希腊比雷埃夫斯港绝对控股权,并将其规划为中国走向地中海的“门户港”;中国海外集团接手经营巴基斯坦瓜达尔港,通过中巴经济走廊直接与新疆自治区相连,绕开钳制中国经济和能源命脉的马六甲海峡;中国电建投资兴建并委托日照港等经营马来西亚皇京港,建成后将成为东亚最大港口;沈阳铁路局谋划通过珲春—扎鲁比诺港“借港出海”,充分利用北极“黄金水道”,将东北和东南沿海的中欧海上运输距离缩短 1/3,加上之前中企获澳大利亚达尔文港 99 年租赁权,中国在海外港口群布局初步形成,全球物流网络配置更具优势。

岚桥集团收购巴拿马最大港口。中国岚桥集团继成功收购澳大利亚达尔文港后,再度布局世界核心枢纽港口,于 2016 年 5 月 12 日收购巴拿马最大港口——玛格丽特岛港口(巴拿马玛岛港)。巴拿马玛岛港地处巴拿马运河大西洋入口,是过往巴拿马运河的必经之地,位于西半球最大自由贸易区——科隆自由贸易区,与和记黄埔 Cristobal 码头相望。科隆自由贸易区拥有便利的海铁陆空多式联运,是世界货物集散中心之一。岚桥集团收购并投资建设巴拿马玛岛港,是中国企业首次在巴拿马进行的大型投资。

河北港口集团进入印尼。2016 年 7 月，河北港口集团在印尼首都雅加达注册成立印尼秦海港口有限公司，标志着河北港口集团投资的首个境外港口项目——印尼占碑钢铁工业园综合性国际港口项目进入全面实质性推进阶段。

中远海运集团收获比港控股权。2016 年 8 月 10 日，中远海运集团与希腊共和国发展基金签署《比雷埃夫斯港务局多数股权交易完成备忘录》，标志着比雷埃夫斯港务局（比港港务局）股份 I（51%比港港务局股份）的交割及股份 II（16%比港港务局股份）的托管交易完成，中远海运集团下属的中远海运（香港）成为比港港务局的控股股东，将接管比港港务局的经营。

青岛港购买马士基码头。2016 年 10 月 12 日，青岛港全资附属公司青岛港国际发展（香港）有限公司（青港国际发展）与马士基集团的全资附属公司马士基码头有限公司签订股权买卖协议，内容为青港国际发展以约 174.54 万欧元的对价向马士基码头有限公司购买瓦多投资公司 16.5%已发行股本。

中投汇通入股墨尔本港。澳大利亚维多利亚州州长安德鲁斯 2016 年 10 月 31 日宣布，价值 97 亿澳元的墨尔本港 50 年租赁项目完成交割。据披露，中国主权财富基金中投旗下中投汇通资本将持有墨尔本港 20%股权。

营口港入股俄最大物流中心。2016 年 12 月，营口港与俄罗斯铁路股份公司签署合作协议书，营口港将入股莫斯科最大的国际物流中心——别雷拉斯特物流中心。据了解，别雷拉斯特物流中心是莫斯科市取消四环内铁路场站后的中欧班列核心枢纽，集结中国目前开行的 21 条中欧集装箱班列，将成为莫斯科地区最大的集中转、仓储、集散、清关、保税服务为一体的多功能国际物流中心，以提升“一带一路”东线的整体运输效率。

招商局港口获斯里兰卡大港权益。2016 年 12 月 8 日，斯里兰卡政府原则上同意以 11 亿美元将一个南部海岸深水港 80%的权益出售给招商局港口。根据协议，招商局港口将收购上述港口权益及与之毗邻的汉班托特区土地。斯里兰卡港口管理局将持有其余 20%权益。斯里兰卡政府官员表示，2017 年 1 月初完成交易安排。

DP World

2016 年 8 月，迪拜环球港务集团（DP World）与台湾港务公司签署谅解备忘录，投建高雄港口的 7 号码头。

2016 年 9 月，DP World 获得索马里兰柏培拉港口的 30 年特许经营权及 10 年延期选项，计划分三个阶段实施，共投资 4.42 亿美元。这个多用途的深水港将由 DP World 与索马里政府一起发展和经营，其中项目的 65%由 DP World 控制。

2016 年 12 月，DP World 与魁北克储蓄投资集团共同筹资 37 亿美元，联合设立一家全球码头投资平台。

港口联盟

随着国际贸易形势走软，港口业绩增速趋缓，港口企业因此出现抱团取暖现象。

汉堡港欲组建“港口联盟”

2016 年 4 月，汉堡港发起“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港是这一未来合作网络上的重要伙伴。

汉堡港表示，“港口联盟”这一世界性的交流平台，一方面要传递合作港口之间的重要信息；另一方面也要为共同解决未来导向型和创新型问题建立基础。

青岛港领头东亚港口联盟

2016 年 7 月 25 日，由中国青岛港、大连港、日照港、连云港港、南京港、威海港与马来西亚巴生港、阿联酋迪拜港、韩国釜山港、巴基斯坦卡西姆港等港口组成的东亚港口联盟在青岛成立，青岛港被推举为首届理事长单位。

中远海运集团等集体发声

2016 年 12 月 9 日，中远海运集团联手 16 家港口、航运企业在海南省举行会议，会后少见地以集体的名义发布了博鳌共识，显示参与方试图在低迷的航运市场维持竞争秩

序，并借此推动合作的意图。博鳌共识提到，各方一致决定进一步深化开放性的合作机制，扩大合作范围，倡导并践行公平竞争，为客户提供值得信赖的航运物流港口综合服务，倡导共建共享，共同维护公正、规范、透明的市场环境。

参与会议的航运企业包括达飞轮船、长荣海运、东方海外。参与会议的港口企业主要是中国吞吐量前十的港口（上港集团、宁波舟山港集团、青岛港集团、广州港集团、天津港集团、大连港集团、厦门港务控股集团、营口港务集团、连云港港口集团、北部湾港务集团），及三大国际码头运营商——和记黄埔港口、新加坡国际港务集团和迪拜环球港务集团。

与会者倡议，港航企业要着眼于未来市场的规范健康运作，携手维护行业的健康稳定发展，增进客户利益，顺应行业发展趋势，共同打造港航生态共同体，从而维护所有航运参与方的共同利益。

造船：“合”谋当下 “智”造未来

最近，由中国船舶工业行业协会（船舶工业协会）发布的《2016年1—11月船舶工业经济运行情况》给人们带来了一些预期中的“坏消息”，全文被清一色的“下降”字眼所充斥：2016年前11月，中国造船完工量3183万DWT，同比下降12.1%；承接新船订单1994万DWT，同比下降14.0%。截至2016年11月底，手持船舶订单1.03亿DWT，同比下降20.4%。

另外，船舶工业协会重点监测的51家造船企业中，同期完工量为2986万DWT，同比下降10.4%；承接新船订单1836万DWT，同比下降14.4%。截至2016年11月底，手持船舶订单1亿DWT，同比下降22.1%。

造船业在行业“寒冬”中不仅没有体现出抱团集聚的优势，反而有向“弱侧”辗转腾挪的趋势。

不过，值得注意的是，在千篇一律的“降调”中，也并非没有“好消息”，至少在“去产能”重任的大背景下，造船业产值与经济效益的下降幅度在企业普遍重视“健康订单”的心态作用下较其他数据“收敛”：2016年前11月，船舶工业协会重点监测的94家企业完成工业总产值3880亿元，同比下降3.1%；实现利润总额29亿元，同比下降9.6%。

综上所述，目前中国造船业面临的是一场看不到头的危机，船市趋冷造成的船舶订造量下降直接带来造船企业收益的萎缩，间接加剧了同业竞争的惨烈程度。此外，今后几年在国际市场上，来自日韩造船企业的压力预期也会日益增加。一位资深船舶经纪人向《航运交易公报》记者表示：“表面上看，无论是日本造船企业还是韩国造船企业，都比中国造船企业更惨一些，然而需要注意的是，诸如韩国的现代重工，在工会一波波的抗议、罢工中完成了若干次大幅度的裁员，对企业而言，实际上已经完成了最难完成的‘瘦身’工作。此外，日韩造船企业主动对接‘工业4.0’的现实举措也彰显了其在国际市场份额上谋求翻身的野心。2012年之前，相当数量的船东和行业分析机构预判靠船吃饭的好光景已去日苦多，故造价低、使用寿命亦相对较短的中国制造的船舶受到市场青睐，这部分‘红利’甚至弥延至今。可是随着‘智造’概念从纸面落到实际，日韩造船企业的单位用工量会大幅削减，中国制造的船舶的成本优势很可能将作古。同时，随着造船订单逐渐由投机下单转向理性下单，日韩船舶的质量优势将被凸显出来——未来3年的造船回暖期，将推动市场份额争夺进入白热化阶段。”

并与不并之间

即将过去的2016年对于造船业来说，“并”是一个主题——无论是狭义上的“合并”，还是广义上包括整合在内的“合并同类项”。

中船重工：模块化重组

2016年5月10日，经历近一年时间的系列化重组，旨在对中船重工内部动力资产进行梳理揉捏的统一板块——动力板块浮出水面，上市企业“风帆股份”更名为“中国

动力”。目前中国动力已重组成为一家业务范围涵盖燃气动力、蒸汽动力、化学动力、全电力、民用核动力、柴油机动力及热气机动力等七大动力领域和海洋工程专用设备、船用配套设备的集团化、综合性企业。

2016年8月5日，湖北华舟重工应急装备股份有限公司（华舟应急）在深圳证券交易所创业板挂牌上市，随着久之洋、华舟应急成功上市，中船重工多层次资本市场的构架得到有效搭建。由于华舟应急并不包括在之前集团层面谋划的十大板块之中，故中船重工在板块划分上有愈加细分化的趋势，届时在层级上也会有主板运作、创业板运作、集团内部资产运作等特点鲜明、因块而异的资本运作模式。

2016年10月12日，天津市委书记李鸿忠、中船重工董事长胡问鸣及总经理孙波共同出席中船重工与天津滨海新区政府全面合作协议的签署仪式。中船资本控股（天津）有限公司、中国船舶重工集团典当有限公司、中国船舶重工集团商业保理有限公司和中国船舶重工集团金融租赁有限公司等多家企业将分别在滨海新区的中心商务区和东疆保税港区予以设立，从事金融、保理、租赁等一系列业务。

2016年11月23日，在中电广通召开的重组媒体说明会上，中船重工副总会计师张英岱表示，中船重工将利用中电广通这一舰船电子业务上市平台加速推进旗下军工资产证券化。确立中电广通作为舰船电子业务的上市平台，意味着中电广通后续资本运作的想象空间足够大，随着近年来中国海防建设的加强，海洋电子行业发展的空间也很大。

中船重工的模块化重组路径越来越明晰，各板块在实现上市目标的同时，也提高了集团的证券化率。此外，正如记者在《航运交易公报》2016年第45期《扬子江现象》中所提及的那样，大型国企在“减员增效”问题上会遭遇到一些阻力，但企业一旦将触手拓展到新兴领域，不仅能使企业运作的“可能性”大大增强，也有利于消解人员滞胀瓶颈，让冗余的劳力在新疆界中体现价值。

中船工业：资本化改制

中船重工旗下的研究院所林林总总，其利用资本化手段进行的改制尝试不得不说给中船工业带去了一本内容详实的教科书。

2016年3月16日，钢构工程发布重大资产重组方案，拟向控股股东中船工业收购中船第九设计研究院工程有限公司100%股权及常熟中船梅李城乡一体化建设有限公司20%股权。外界普遍认为，此举是推进钢构工程向中船工业旗下高科技业务平台“中船科技”过渡的第一步。

某基金公司分析师向《航运交易公报》记者表示：“在国家‘去产能’的政策背景下，以钢构工程原有的资本结构和业务主导很难在资本市场激发多少涟漪。正是在这种考量下，中船工业将中船九院以‘借壳’的方式推向前台，一方面，可以将科研院所的证券化落到实处；另一方面，充分发挥了‘优质资产’的融资能力。”

中远海运：集中化整合

说到“并”，中远海运集团的造船板块是实实在在地“并”了，走在了此前纷纷扰扰的“南北船”合并的前头。

2016年12月16日，中远海运集团以修造船及海洋工程装备为主的船舶工业板块整合平台——中远海运重工有限公司（中远海运重工）成立，由此，中国第三大造船集团正式诞生。未来中远海运重工将在船舶制造、海洋工程、船舶修理改装和船配业务这四大领域发力，对包括中远造船工业公司、中远船务和中海工业有限公司及其下属企业的造船业务和资产进行整合，与中船重工、中船工业共同构成中国造船业的“三极”。在此基础上，进一步完善中远海运集团层面6+1的产业布局。

消息人士指出：“由于头顶着同一顶‘中远海运’的帽子，故中远海运集团的造船板块得以顺利整合。而‘南北船’则不一样，涉及面广、合并规模巨大。当下‘南北船’特别是南船应加速提升证券化率，各自修炼好内功，而传说中的‘南北船’合并只能寄希望于政令导向了，单单以市场规律推动的力量还是显得不怎么靠谱。”

三菱重工：规模化联盟

与中国造船企业的整合路数不同，日本造船企业选择以联盟来增强协同能力，从而与中韩造船企业抗衡。

2016 年 8 月 30 日，三菱重工官网发布公告，宣布开始进行旨在与其他日本造船企业达成联盟的协商，并显露其希冀通过该联盟强化全球市场竞争力的野心。新联盟另外三家成员为：今治造船、大岛造船和名村造船，新联盟的船舶建造量在世界范围仅次于韩国现代重工。

2016 年 12 月 28 日，中国造船业也有了自己的联盟——中国深远海海洋工程装备技术产业联盟。该联盟由工信部公布的首批 7 家“白名单”海工企业发起，海洋石油开发企业、高校及科研院所、设备系统供应商和相关金融机构、产业基金共同参与成立，可以说是聚合了中国海工装备“产学研用融”优质资源。

智与不智之外

除了“并”，最为人所津津乐道的就是“智”字。

2016 年 5 月 18 日，工信部举办“船舶行业推进智能制造现场经验交流会”。会上，造船业人士讨论了《关于推进船舶智能制造指导意见》的征求意见稿，该意见稿明确指出：到 2020 年，中国造船企业的造船效率和制造质量要接近日本和韩国的水平。工信部副部长辛国斌表示：要稳步推进造船业“智造”示范，选取一两家造船企业，打造智能制造“样板间”。

不论从海航集团“智造”理念的提出，还是各大造船企业鼓动“工业 4.0”的响亮号角；不论是本刊《这里的创新静悄悄》所描绘的“工业 4.0”的“智造”场景，还是对中远川崎“智造”现状的策划报道，回顾 2016 年，不得不说它或将成为造船业“智造”的萌发年。

然而某大型制造企业的质量体系工程师对中国造船业“智造”的前景忧心忡忡：“从‘制造’到‘智造’不会是跳跃式的，否则‘智造’一定会没有根基。目前很多制造企业将‘智造’当作圈钱的金字招牌——离开‘制造’的匠人之心，‘智造’完全是水中月、镜中花。船舶制造是一项系统性工程，而一些企业虽然已经通过质量体系认证，但无论从思想还是细节，都没有将体系化落到实处，这是需要制造企业好好补课的。另外，从人员上来讲，制造企业对名校毕业生的吸引力越来越小，企业需要打破以前的惯性思维，‘走出去’把人才‘请进来’——离开人才，是很难实现‘智造’的。”[返回](#)

油价回暖中航运业的危与机

根据石油输出国组织(OPEC)于 2016 年 11 月份达成的一项实质性的减产协议(以下简称《减产协议》)，三大核心产油国沙特、伊朗和伊拉克计划从今年 1 月至 6 月用实际行动支持减产。事实上，国际油价已从 2016 年 11 月 30 日开始迅速回升，12 月 5 日的布伦特原油成交价格逼近 55 美元/桶。

对于以燃油作为主要成本的航运企业而言，在运力供应持续过剩的大背景下，燃料采购成本上升无疑是雪上加霜。更为严重的是，油价上涨对于全球经济复苏的抑制还将在一定程度上减少国际贸易对于运输的需求，进而加剧国际航运市场上运力过剩的局面，进一步阻碍航运业的复苏。不过，从目前油价回暖的趋势、国际航运市场的格局及国际资本市场的变化等方面综合考虑，航运业依然有非常充足的时间针对未来可能到来的高油价时代进行调整。

油价回暖或将一波三折

尽管 2016 年 11 月 30 日国际油价在 OPEC 减产消息的刺激下涨幅高达 12%，但随后的涨势明显放缓，12 月 6 日还出现小幅下降。由此可见，在经历长期的低油价后，OPEC 对国际油价的控制能力正在下降，《减产协议》是否能真正落到实处尚不得而知。

而且，未来油价的回升可能推动在低油价时退出原油市场的高成本产油国重新回归市场，由此引发的市场供应量增加也会在一定程度上抑制未来油价的回升。

目前全球石油消费能力已近饱和，低油价产油国已无法通过增产来弥补销售方面的损失，油价若继续徘徊在低位就变得难以接受。然而，油价一旦上升到一定程度，以美国页岩油为代表的高成本产油国重归国际原油市场将不可避免，此时国际能源市场上的需求若没有相应增加，油价将难以进一步提升。

油价回升可能令原油投机商抛售套现，在一定程度上抑制未来油价迅速回升。国际原油市场上的投机商们往往在油价暴跌时大量采购原油，以求在未来油价上升时出售牟取暴利。

因此，每当油价暴跌时，市场上都会新增大量的投机性购买需求。但由于无法找到合适的买家，2016年初开始就有一些能够通过苏伊士运河的油轮开始选择绕行好望角，并以更低的航速航行，而更多的油轮则选择在港口附近抛锚，以等待港口储油设施重新获得接收能力后卸货。未来油价回升将在一定程度上刺激原油投机商向市场抛售囤积的原油，从而抑制未来油价的迅速上涨。

航运业“几家欢喜几家愁”

对于以燃油为主要成本的航运企业而言，油价上涨通常不是好事。燃料在航运企业的总成本中所占的比例通常在40%-50%，高油价时代曾一度达到72%，因此国际能源市场的价格波动对航运企业业绩的影响会非常明显。

低油价不仅能有效降低航运企业的经营成本，还能在一定程度上刺激全球经济增长，提升全球贸易运输需求，进而为航运企业创造新的市场。从航运业的特点和国际能源、航运市场的供求关系变化分析，国际航运与油价通常会呈现负相关关系，油价上涨很可能会在一定程度上抑制航运业的复苏。

未来油价上升将使国际能源市场呈现“冰火两重天”的局面。

从历史上来看，每一次油价上涨都会对国际油运市场造成明显冲击。一方面，高油价将直接抑制全球能源贸易，油运需求减少，进而引发油运市场运力过剩，运价下跌；另一方面，油价上涨将直接导致油运企业经营成本上升。自2014年年底油价暴跌开始的油运“黄金时代”很可能随着本轮油价的上涨而暂告一段落。然而，油价上涨将在一定程度上缩小以LNG为代表的新能源与传统燃油间的价格差距，刺激以LNG为代表的新能源贸易，进而促进LNG运输业务的繁荣。未来，气体运输市场很可能逐步取代油运市场，成为国际航运市场上新的增长点。

从目前的实际情况来看，油价上涨对于自2008年起就饱受运力过剩之苦的散运市场而言影响似乎并不明显。由于与油轮和集装箱船相比，散货船在运输相同重量货物时所消耗的燃油是最少的，因此未来国际油价温和上涨对散运市场的影响将非常有限。其变化仍取决于供求关系，在运力过剩现象没有实质性改变前，散运市场难有起色。

油价回暖对国际集运市场而言可谓“几家欢乐几家愁”。通常载箱量在4000TEU左右的集装箱船每天消耗燃油高达140-150吨，而载重量与之相似的散货船只有30吨左右，油轮也只有35吨，差距有5倍之多。如果只考虑燃油成本，相对散运市场和油运市场，集运市场对油价的变化无疑更为敏感。进入2012年后，一些有远见的船东开始选择降速增效船型，减少船舶营运过程中的油耗。从后续经营实践来看，降速无疑是非常明智的选择。对于选择低速船型的船东而言，油价的回暖将在一定程度上提升企业的综合竞争力；对于坚持高速船型设计方案的企业而言，燃油成本提升必将导致企业未来的经营雪上加霜。

资本影响不容忽视

国际资本市场对未来国际原油和航运市场走向的影响同样不容忽视，因为无论何种类型的国际贸易最终都需以货币形式进行结算。

从目前全球政治经济格局的变化来看，未来美联储加息政策、欧元在全球的信任危机、中国“一带一路”战略以及以印度为代表的新兴市场国家的崛起，都将在一定程度上加剧实体经济领域流通货币的缺乏。未来以石油和航运为代表的实体经济如不在短时间内取得实质性的增长，就可能长期面临“钱荒”的尴尬局面，没有足够的资金支持，油价和运价上涨依然相当乏力。

国际贸易市场上的“去美元化”也是分析未来国际油价和航运走势过程中一个值得重点关注的问题。从目前国际航运市场的格局来看，欧元区国家所占的市场份额远超北美。与此同时，欧洲国家对能源进口方面的需求也高于北美，未来欧元区国家与世界各国的贸易采用欧元结算的可能性依旧存在。目前世界经济引擎的东移也在影响未来国际贸易清算体系的格局。

近年来中国政府推行的“人民币国际化”以及“一带一路”战略，对于未来亚洲地区贸易清算体系的影响不可低估。去年年底，产油大国俄罗斯就曾暗示希望与中国的所有能源贸易都采用人民币进行清算，地处中亚地区的上合组织国家也曾提出过类似的需求。这些因素都将使得未来的国际贸易清算体系更为复杂，市场变化也将变得更加难以预测。

尽管未来油价的上涨对于航运企业而言并不是好事，然而其缓慢增长的特点将给航运业留出足够的调整时间。未来拥有大批低能耗船型和完备的能效管理制度的企业无疑将更具竞争力，国际航运业的格局也可能发生针对性的转变。[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](http://www.chinashippinginfo.net)E-mail: tong@sisi-smu.org

欢迎订阅