

时事经济与航运

中国海洋运输情报网主办

2018年1月15日 (第1733期)

- ◇ 新阶段应创新宏观调控体系 1
- ◇ 2018年航运市场预测分析 4
- ◇ 超大型集装箱船：平衡还是冒险？ 6
- ◇ 天津港的选择：六大集装箱码头将使用一套操作系统 9

新阶段应创新宏观调控体系

中国社会科学院学部委员、经济研究所所长高培勇日前在参加中国社会科学院财经战略研究院和河北大学主办的“财经战略年会2017”时表示，在中国经济发展已进入新时期的背景下，一个以新发展理念为指导、以供给侧结构性改革为主线、适应经济发展新常态的宏观调控体系已初步确立。宏观调控体系已经发生并正在经历一系列前所未有的重大变化，包括分析视角的变化，发展理念的变化，政策主线的变化，施策机制途径的变化。具体到财政政策方面，他认为，积极的财政政策中的“积极”并不代表要加大财政扩张的力度，而是要转到提升经济发展质量和效益上来。

1 新时代宏观调控体系发生四方面变化

前不久结束的中央经济工作会议首次正式提出习近平新时代中国特色社会主义思想。高培勇认为，这个经济思想最核心的要义就是党和国家领导经济工作的理念、思想和战略的重大调整。党和国家领导经济工作的核心线索是宏观调控。中央经济工作会议在讲到宏观调控的时候有两个提法，一是坚持适应我国经济主要矛盾变化完善宏观调控；二是推动高质量发展是当前和今后一个时期确定发展思路、制定经济政策、实施宏观调控的根本要求。

高培勇表示，当我们谈到新时代，高质量发展，建设现代化经济体系的时候会发现，十九大报告和中央经济工作会议并没有正面给出新时代宏观调控的核心定义，但是在报告的字里行间渗透着一种精神，那就是和社会主要矛盾变化联系在一起。中央经济工作会议就提出紧扣主要矛盾的变化布局宏观调控政策。

在高培勇看来，与以往相比，新时代的宏观调控环境有很大的不同，一个以新发展理念为指导、以供给侧结构性改革为主线、适应经济发展新常态的宏观调控体系已初步确立。与此同时，宏观调控布局上也有新特点。比如，当人们谈到经济发展新常态的时候，一定是区别于旧常态，谈到新发展理念的时候，一定是区别于旧的发展理念，谈到供给侧结构性改革的时候一定是区别于需求管理政策。按照这样的视野往下延伸，在新时代的背景下，宏观调控体系已经发生并正在经历一系列前所未有的重大变化，主要体现在四个方面。

第一个变化是分析视角的变化。对于该如何看待经济形势，从十八大以来经历了一个极其深刻的变化过程。以往我们讨论经济形势的时候，总是认为经济是周期性波动式向前发展的，不是处于高涨时期，就是处于衰退时期，因为当时所采用的分析视角，要么是周期性要素，要么是总量性因素，人们会把它理解为供求总量平衡其中的一个总量性因素的变化。

进入新时代，经济发展进入新阶段，概括宏观经济面对的突出矛盾和问题的時候，中央认为，现在出现问题的根源是重大的结构性失衡所导致的经济循环不畅，主要是供给侧问题，结构性问题。经济形势分析的聚焦点自然要转到以产业结构失衡、区域发展失衡等为代表的一系列重大结构性失衡上。这就与以前分析问题的视角有了很大不同，第一是站在供给侧角度，第二是从结构性角度分析问题。

第二个变化是发展理念的变化。过去讲经济发展理念，一定是围绕着经济增长速度和规模来阐发，自然是以 GDP 至上，以 GDP 论英雄。中央提出的创新、协调、开放、共享、绿色五大发展理念，表面上是一个个抽象的概念，但是往下延伸落到实际层面是有具体的经济发展目标的，这个具体目标在十九大报告和中央经济工作会议上被归结为“四个更”：实现更高质量，更有效率，更加公平，更可持续的发展。再抽象一点就是由高速增长阶段进入到高质量发展阶段，高质量发展将是今后一个使用频率非常高的词汇。换言之，GDP 增速不再是评价经济形势和经济工作的唯一标尺，为短期经济增长而实行刺激政策便不再是优先选项。

第三个变化是政策主线的变化。以往宏观调控的政策主线首先是紧盯需求侧，关注需求总量，然后采取“对冲性”逆向调节。当我们认为经济处于衰退的时候，就会认为是总需求不足，着眼于扩大需求，通过增加需求进行对冲；当我们认为经济处于通货膨胀的时候，就会认为是总需求过高了，着眼于压缩需求。不管怎样，最后追求的都是一种短期的经济稳定，而不是长期平衡。而今天谈到宏观经济政策主线的时候，用的不是需求管理而是供给侧结构性改革，立足从供给侧看问题，紧盯经济结构调整而非总量调节。它瞄准的是提高供给质量，优化供给结构。推动经济发展质量变革、效率变革、动力变革，才是重心所在。

第四个变化是施策机制和途径的变化。以往我们把宏观经济政策定义为政策，认为是一种政策层面的调节。政策层面调节区别于改革最大的不同点是，它主要瞄准的是短期的安排，而非长期的制度调整。政策安排的突出特点是短期的，临时性的措施，针对性的逆向调节，今天出现什么问题解决什么问题，治标而不治本，如此操作，无须牵动体制机制，在政策层面即可以完成。当前在谈到供给侧结构性改革的时候，它的根本途径应放在改革上面。通过改革的办法突破体制机制性障碍，以推进各种基础性的改革为供给侧结构性改革创造条件，这是供给侧结构性改革区别于以往的需求管理的一个主要方面。

2 积极的财政政策并非要加大财政扩张力度

高培勇以财政领域为例子说明新时代宏观调控方面发生的一系列积极变化。

首先是积极的财政政策。这次中央经济工作会议明确了积极的财政政策取向不变。高培勇指出，如果用 1998 年以后的理念去理解积极的财政政策，人们很自然地把“积极”等同于扩张，在以前确实是这样。例如，2015 年中央经济工作会议提出，积极财政政策要加大力度，相当多人理解为是对 2014 年的财政扩张制度不满，从而判断 2015 年财政政策要加大力度。2016 年和 2017 年都是如此。2017 年中央经济工作会议提出，积极财政政策要更加积极有效，又相当多的人认为是因为前几年的政策执行不够，2017 年要进一步加大扩张力度。几乎都是将“积极”理解为加强财政扩张的力度。大家总是习惯于按照以往的思维惯式去解读积极的财政政策。现在必须意识到，积极的财政政策的“积极”和过去的理解已经发生很大变化，现在的主攻方向已经转化到结构性调整上，政策主线是供给侧结构性改革，需求层面的调节只是控制在适度的范围内，不能超过适度的界限。所以，当主供方向转到结构性调整的时候，积极财政政策的着重点必须随之转到提升经济发展质量和效益上来。脱离这样一个主线索，一个劲搞扩张放水不是今天积极财政政策突出的含义。

其次是投资的定位。投资是积极财政政策的一个重要引擎，过去人们把投资和积极财政政策的关系理解为，积极财政政策的一个重要意图就是扩大投资，搞总量刺激，拉

动需求。十九大报告和中央经济工作会议围绕投资的论述都提到要发挥投资对优化供给结构的关键性作用。在中国的话语体系下，文件提什么内容忽略什么内容都是有特殊意义的，报告没有提发挥投资对拉动需求的关键性作用，而是有意避开，提到发挥投资对优化供给结构的关键性作用，这里面的含义是不一样的。今天对于投资的定位和以往也发生了变化。

第三是赤字的定位。讲到积极财政政策必然涉及赤字问题。赤字的规模多大，增量多少，占 GDP 的比重多少。赤字对今天中国的意义和以往也有很大不同。以前，在我们把宏观调控的立足点放在需求侧的时候，赤字不是一件令人担心的事情。当时大家普遍认为，为了拉动需求，稳定经济增长不惜扩大赤字，追求的是经济的周期性稳定而不是年度预算平衡的稳定。今天的情况不同了。按照中央经济工作会议的表述，今后 3 年要重点抓好决胜全面建成小康社会的防范化解重大风险、精准脱贫、污染防治三大攻坚战。这三大攻坚战中，排在首位的是打好防范化解重大风险攻坚战，重点是防控金融风险。而金融风险的主要源头在政府债务上，所以，2017 年将 3% 的赤字率控制线看的比以往都要重，实际上是当作心理防线了。当财政赤字突破 3% 的时候，整个市场会做出怎样的反应？如果不预热，不做提前解释，就会认为政府又在继续搞国债。所以 3% 的底线 2017 年没有被突破，2018 年更不能被突破，必须守住，让人们心存敬畏。

第四是减税降费。高培勇认为，现在的减税降费和以往的减税降费也是不一样的。以往减税降费瞄准的目标是扩大需求，通过减税降费增加企业和居民的需求。今天的减税降费更多的是强调降低企业成本，正如中央经济工作会议提出给实体经济降成本是当前主要目标。为了降成本搞减税降费的财源支撑就不能是增列赤字和增发国债。站在政府的角度讲，一手减税一手增发国债实际上是政府融资方式的相互替代。而政府融资方式相互替代带来的东西是债务，其中的债务利息是躲不掉的，逃不掉的。从这个角度讲，靠增列赤字减税降费给企业降成本即使今天降了，明天还会增加，而且也不会改变资源的配置格局。2017 年的政府工作报告中使用了一个非常好的词汇叫“节用利民”，节的是政府的用，压缩政府的支出，利民，这就和政府支出的削减、税费结构的调整联系在一起。从这个角度讲，减税降费也和以往有很大的不同。

3 财政数字变化体现新理念新思路

高培勇进而用 2017 年的一组财政数字解释了上述政策的具体实施情况。

第一个数字是 23800 亿，这是 2017 年中央政府安排一般公共预算项下的财政赤字规模。2017 年的预算赤字不是根据预算收支安排平衡之后的结果，而是倒算过来的。以 2016 年 74.4 万亿的 GDP 作为基数，在这个基础上，根据 2017 年 6.5% 的经济增长速度推算出 2017 年我国 GDP 的总值可能达到 79.4 万亿。79.4 万亿乘上 3%，结果就是 23800 亿。这告诉我们一个重要信息，尽管 2017 年经济形势严峻，仍然需要巨额财政赤字，甚至不止于 23800 亿，但是决策层在战略上是非常清晰的，就是不能突破 3% 的心理防线。

第二个数字是 8000 亿地方政府专项债券的发行规模。这 8000 亿不在 23800 亿财政赤字范畴内，是在一般性公共预算财政赤字的基础之上，额外增加的。2016 年专项债券的发行额度是 4000 亿，2017 年增加了 4000 亿，达到 8000 亿。这说明起码我们在理念上、思想上、战略上有意识守住 3% 的心理防线。面对经济发展和稳增长的需要，把前门堵住了，在一般公共预算之外开了一个口子，用 8000 亿的专项债券弥补 23800 亿财政赤字相对的短缺。

第三个数字是 5500 亿。这是 2017 年计划减税降费的总规模，其中 3500 亿是减税的规模，2000 亿为降费的规模。2017 年除了以增列赤字、增发国债来支撑之外，削减政府支出也成为减税降费的另一支撑点。

第四个数字是 5%。这是压缩政府一般性支出的指标。2017 年《政府工作报告》提出，压缩非重点支出，减少对绩效不高项目的预算安排。各级政府要坚持过紧日子，中央部门要带头，一律按不低于 5% 的幅度压减一般性支出，决不允许增加“三公”经费，

挤出更多资金用于减税降费，坚守节用裕民的正道。压缩政府支出，才能达到真正降低成本，体现节用利民的思想。

高培勇最后说，当前不管是学界，经济理论界还是实践层，最需要做得是全面调整理念、思想和战略。现在很多人在对待新时代和新问题的时候，仍然在相当程度上采用的是老的理念、思想和战略。因此，现在需要做得是，必须立足于中国特色社会主义新时代，以新理念、新思想和新战略推进和深化供给侧结构性改革，建立并完善与供给侧结构性改革相匹配的宏观调控体系。[返回](#)

2018年航运市场预测分析

2017年，可谓是风起云涌、激动人心的一年。波罗的海指数（BDI）自2017年年初起震荡上行，并于2017年第四季度多次突破1500点；大部分集装箱航运企业实现盈利，与2016年的普遍亏损形成了鲜明对比。同时，尽管关于“复苏”与“尚未复苏”的争论还尚未停息，但市场走势已经划出了炫目的上升曲线。那么，2018年航运市场是否能延续复苏态势？

1 市场总体趋好

上海国际航运研究中心对全国一百多家航运企业进行了相关调查。根据调查结果显示，54.87%的船舶运输企业家认为，2018年航运市场将实现温和复苏；14.28%的船舶运输企业家认为，2018年航运市场将出现大幅上涨态势；但同时也有10.95%的船舶运输企业家认为，2018年全球航运市场可能会再次探底。而干散货海运企业与集装箱班轮企业对2018年的航运市场呈现出不同的观点，干散货海运企业家更加乐观，认为2018年将会继续延续全面复苏的态势；而集装箱海运企业家相对悲观，认为2018年基本与2017年持平或2018年再次探底的比例达到了七成以上。

跌跌涨涨，无常是航运市场的一种常态。我们左右不了涨跌，但可以通过关注各方市场预测，做出最适合企业自身的发展规划。

1.1 沿海干散货市场：运价增速预计“快牛”变“慢牛”

过去的2017年，对广大沿海干散货船东来说值得庆贺。在上半年运价超预期的收益下，下半年，特别是第四季，运价一浪高过一浪，呈现“没有最高只有更高”的大牛市，最终创出了近七年来新高。据上海航运交易所发布的沿海煤炭运价指数显示，全年年均值973点，较2016年大幅增长了53%，其中2017年12月份最高超过1700点，创下七年来最高纪录。

秦皇岛海运煤炭交易市场有限公司副总经理王育蕃认为，未来国内沿海干散货运输市场短期内走势会相对乐观。因为，一方面能源消费增量需求仍在，虽然煤炭消费增速趋缓，进口煤将逐步缩减；另一方面，虽然产地货源有增量，但铁路运力安排增加，会有一部分煤炭使用铁路运输。

中远海运集团研究中心主任白培军预测，2018至2020年的干散货需求增幅预计依次为3.8%、2.4%和2.4%；运力增幅为1.2%、1.1%和3.3%。因此2018至2019年干散货市场将延续“供小于需”的态势，整体震荡回升；而到2020年，供给再次超过需求，市场有所下滑。

上海时代航运公司顾问陈弋表示，经初步测算，2017年沿海干散货企业的平均毛利率超过50%，远远超过其上下游的煤炭、电力行业，也成为整个交通物流行业的佼佼者。但由于前几年大量亏损，欠账太多，许多债务需要清理，航运业的好日子还刚刚开始。

对于2018年年初出现的运价高位回落，陈弋认为，不必过分担忧。他认为，未来运价有较大的支撑，这波牛市行情并未走完，仍将继续，不过其热度可能有所降温，由“快牛”行情变为“慢牛”行情。因为影响市场的“天时地利”即将发现微妙变化。

1.2 国际集装箱运输：涨跌前景不明

2017年集运市场的最大亮点无疑是“赚钱了”。根据前20大班轮公司发布的第三

季度业绩显示，八成以上的企业实现盈利，与 2016 年的普遍亏损形成了鲜明对比。德路里最新报告预测，2017 年集运业将盈利 60 亿美元，2016 年全行业则亏损 50 亿美元。

多个班轮公司将经营状况改善的首要原因，归结为全球经贸状况好转。所以，世贸组织和国际货币基金组织发布“2018 年全球贸易增长将保持强劲势头”的预测，无疑给集运企业打了“强心针”。

不少从业者认为，在经济转暖的大背景下，2018 年的集运市场值得期待。目前的市场发展态势似乎也在印证他们的观点：2018 年合约价格和现货价格都好于过去。统计数据显示，目前服务于亚欧航线的首批年合约洽谈，大型进口商的价格为 1100~1200 美元/FEU，小型进口商的价格略高一些，为 1300~1400 美元/FEU。相比于去年，平均价格高出 50~100 美元/FEU。还有货主表示多愿意支付一定的运费，以确保按期发船。

1.3 油运市场：VLCC 运价继续承压

对油轮船东来说，2018 年很可能是糟糕的一年。

中远海运集团研究中心主任白培军认为，2018 年油运市场需求增速会达到 4.9%，而运力供给增速预计为 3.8%，市场预期会好转。同时也要关注，2018 年将有 49 艘 VLCC 交付，交付高企叠加拆解乏力，VLCC 运价将继续承压。预计 2018 年油轮市场将持续震荡调整，市场再平衡将有望于 2019 年逐步实现。

国际海事战略机构 (MSI) 近日表示，与传统旺季相反，VLCC 现货市场的收益在 2017 年 12 月出现大幅下降，2017 年第四季度被视为油船市场疲软时期。而欧佩克决定在 2018 年继续限制产量，这将使 2018 年的油运市场运输需求萎缩。MSI 预测，2018 年油船盈利水平与 2017 年大体相当。运费下降的风险依然存在。2018 年油船市场也会出现一些积极迹象，比如船队运力增长率较低，大量的库存缩减，美国海运石油出口增长，中国炼油市场产能会进一步释放，这些都有可能让 2018 年的需求比预期好。

MSI 认为，在中国，进口需求仍存在相当大的不确定性，尤其是考虑到起主导作用的石油库存进一步上升。在这种情况下，战略石油储备的增加和独立炼油厂的大量购买，也会导致原油进口需求增长。如果出现这一情况，油船运费大约出现 15% 的反弹幅度。

有专家认为，老龄油船拆解将在 2018 年的市场状况方面发挥关键作用，大量拆解老龄油船预计对市场产生积极的影响。考虑到船队的年龄分布，2017 年老龄油船拆解的情绪增加。很有可能未来几年中才达到退役年龄的油船，会提前到 2018 年进行拆解。

MSI 表示，如果 2018 年油船拆解量上升约 40%，会对所有油船类型都产生影响。例如阿芙拉型油船，如果拆解量比基本情况增加 30%，2018 年的运费将可能上涨。

1.4 LNG 船：预计迎来“爆发之年”

天然气船用燃料协会认为，2018 年将是 LNG 作为船舶动力燃料的“爆发之年”。

2017 年达飞轮船决定，为 9 艘在中国建造的 22000TEU 集装箱新船配备 LNG 动力燃料，还与燃料供应商道达尔签订了协议。同时油轮公司 AET 和 Sovcomflot 也开始建造 LNG 动力的阿芙拉型油轮。统计数据显示，2017 有 6 艘 LNG 船用燃料供应船和 119 条 LNG 动力船在运营。天然气船用燃料协会认为，这都预示着 LNG 在未来会越来越受到重视。

2 建议：寻求“结构性稀缺” 推动“定位上移”

十年来，我们始终受到供给过剩的制约。供给过剩大家都知道，但是缺乏细致的分析。比如说过剩到什么程度？细分市场过剩有什么差异？面对市场主体我们要做什么样的事情？否则，始终会受困于运力过剩。

仔细分析就会发现，现在航运市场资源过度集中在传统船型、传统航线、传统市场和传统业务领域。船型方面，2017 年 1 至 10 月，全球新船订单中，按载重吨计，干散货船、油轮和集装箱船三大传统船型占比高达 94%，其他所有船型合计只有 6%。航线方面，干散货海运需求仍严重依赖中国的铁矿石进口航线，2017 年中国铁矿石进口量为 10.7 亿吨，仅此一项贡献了全球干散货海运贸易量增幅的 1/3。市场方面，货量仍集中在北美、欧洲和亚洲等成熟的港口市场，三大区域在全球集装箱吞吐量中占到近 80% 的

比例；作为新兴市场的拉丁美洲、大洋洲和非洲的占比合计只有 11%。业务方面，市场的大量资源仍沉淀在传统、低端业务领域，无法满足高端服务需求。

存在上述情况的原因，我认为是因为航运业在应用新技术方面相对其他产业是落后的，主要还是依赖船型、货源、成本等传统层面，技术和经营的结合远远不够，同时经营模式突破不大。这就导致，随着超额资金涌入，产能过剩不断加剧；因为成本结构差异不大，恶性竞争不断升级；同时同质化越发严重，造成资源浪费。

要改变这种局面，首先要在经营空间上，寻求“结构性稀缺”，探索开发航运细分市场，在牲畜船、风电安装船、海上装置拆解等领域发力；其次要推动定位上移，过剩主要集中于中低端市场，转向高端成为选择趋势，应关注产业链一体化，推进紧密型纵向整合，推进一站式、跨界、集群业务；在经营手段上，应趋于“功能多元”，在航运领域，延伸服务正在普遍向产业链上下游移动，比如马士基已经在印度推出了“供应链金融”服务，旨在为中小货主提供一揽子服务；在航线开发上，应侧重开发极地航线、印度次大陆、中东等非主干东西航线，南美洲、东西非等南北航线，中东欧 16 国、东南亚等区域市场。

2.1 BIMCO：还须小心谨慎

2017 年全球航运业发生了明显积极的转变，尽管如此，2018 年仍然需要保持谨慎的态度，来维持已经取得的进展。

BIMCO 近日表示，自 2016 年年中以来，欧洲、亚洲和美洲的经济增长速度加快。而在 2018 年全球 GDP 增速略有上调，达到 3.7%，高于 2017 年的 3.6%。2018 年，如果船舶继续维持减速航行，那么散运业基本市场平衡可能进一步改善。

对于集运业而言，2017 年的改善将持续到 2018 年，而船队增长率似乎与需求增长持平，因此不会出现大规模的运价提升，来提高船队盈利。

对于油运业而言，受益于船队增长放缓，原油船和成品油船队存在潜在的上升空间。市场需求增长，石油消费的增加和价格套利等因素推动油运交易活动回升，这取决于一个更加平衡的石油市场。

BIMCO 援引国际货币基金组织（IMF）的数据称，预计全球 GDP 增长率在 2018 年将维持 2017 年的增长水平，这一情况将持续至 2022 年。不过，世界贸易额增长率预计将从 2017 年的 4.2% 降至 2018 年的 4.0%。

BIMCO 表示，过去几年里航运业已经很好地适应了较低的市场需求增长水平。航运业接下来面临的挑战是继续适应需求水平不会大幅增加这一市场情况。2018 年可能成为自 2011 年以来，首次航运业盈利回升的一年，但预计盈利不会快速回升。

BIMCO 预测，2018 年，散货船船东和运营商面临的挑战是继续保持船舶减速航行。预计 2018 年市场运力供应将增长 1% 左右，相比 2017 年的 3.2% 有所下降。2018 年原油船市场净增长率将达到 2% 左右，相比 2017 年的 5.1% 有所下降，而成品油船市场运力供应增长率预计为 1.8%，相比 2017 年的 4.2% 有所下降。与 2017 年相比，2018 年由于运价上升，市场波动性减小，集运市场预计将出现一些反弹迹象。集装箱船市场 2018 年船队净增长率预计为 4.1%，相比 2017 年的 3.3% 略有上升。[返回](#)

超大型集装箱船：平衡还是冒险？

囿于集装箱运输领域激烈的竞争格局压缩了市场，市场份额和规模经济效益成为班轮公司追求的目标，集装箱船大型化不断演进。然而，若要最大限度地发挥超大型集装箱船的规模效应，还需班轮公司及行业从业者深度思考。

翻看当前航运业或港口业的主流媒体，很难发现有未涉及超大型集装箱船的一期，即便不是通篇报道，关于该话题展开的讨论，也占相当一部分篇幅。超大型集装箱船之于集装箱运输市场，已成为一种标示。

1 大型化输入

班轮公司回应市场需求增长的最简单方式，即是将更多运力投放至相关航线，尽可能多地承揽所增货量。然而，运力的投放并非“1+1”式操作。班轮公司需要对经济及行业形势、市场运力、运营成本、航线和船型配置等因素建模分析后，再根据实际需求，合理调派适应市场供需状况的集装箱船。

据英国航运数据分析机构 MDS Transmodal 统计，2007 年第三季度至 2017 年第三季度，集装箱运输市场中的集装箱船数量从 5015 艘降至 4798 艘，合计运力则从 1202 万 TEU 骤增至 1796 万 TEU，涨幅超过 50%。由此分析，在过去的十年间，不断有大型运力进驻集装箱运输市场。如果将这十年的运力增长更多归咎于国际金融危机期间和 2011 年前后的“造船热”，以及市场货量变化对海运需求增加的话，那么，最近一年的数据则相对具有说服力。2017 年 1~9 月份，全球运力比上一年同期增长 4.7%，集装箱船数量则减少了 165 艘。究其原因，很大程度在于有相当数量的 7500TEU 以下型集装箱船，被更大型运力所替换。在未将集装箱船拆解量计算在内的情况下，MDS Transmodal 认为，到 2020 年，全球总运力将增长 13%，其中，大型集装箱船（载箱量大于 14000TEU）的增量高达 70%。

着眼于长期利益，以及从业者在市场竞争中固有的忧患意识，尽管有越来越多的大型集装箱船进入市场，运力饱和度不断升高，班轮公司似乎并没有停下集装箱船大型化步伐的意愿。

截至 11 月底，阿拉伯轮船的运力已被纳入赫伯罗特，马士基航运和中远海运集运对汉堡南美、东方海外的收购几近完成，日本三大航运企业为合并集运业务而组建的 Ocean Network Express 也将于 2018 年运营，因此，在全球承运人行列中，只有阳明海运、太平船务、现代商船和万海航运尚无在役或在建的超大型集装箱船（载箱量接近或大于 18000TEU），其他班轮公司在未来三年内，都将拥有对 18000TEU 以上型集装箱船的所有权或使用权。其中，马士基航运和地中海航运运营或在建的超大型集装箱船运力，共计 62 艘（分别为 31 艘）；达飞轮船有 6 艘 17772TEU~17859TEU 型船在役，且在有 3 艘 20600TEU 型运力有待交付的情况下，还手持 9 艘 22000TEU 型集装箱船订单，这意味着该公司将控制 18 艘超大型运力；当中远海运集运正式接管东方海外所属运力后，其旗下超大型集装箱船的数量将超过达飞轮船，达到 28 艘；同为 OCEAN Alliance 成员，长荣海运虽未有明显订造行为（仅针对大型集装箱船而言），但其早已与日本正荣汽船株式会社签约，长租后者订造的 11 艘 18000TEU 型集装箱船；再看 THE Alliance 成员，尽管赫伯罗特与 Ocean Network Express 分别只有 6 艘 18000TEU 型在役或在建运力，但在异常激烈的竞争环境之下，谁又能保证不会出现另一批超大型集装箱船订单？

2 缘何大型化？

正如开篇所述，不能将运力的调换与经济走向割裂来看，因此，这可作为探究班轮公司为何大规模启用超大型集装箱船的一个切入点。

国际货币基金组织（IMF）在最新出版的《世界经济展望》中，表现出了罕见的乐观态度。IMF 预计，全球经济有望于 2018 年实现 3.7% 的增长，回归过去三十年均值。同时，IMF 上调 2017 年欧元区经济增长预期至 2.1%，并称其经济增长正经历较强劲复苏。的确，欧元区经济信心指数已上升至该货币联盟早期以来的最高水平。欧盟委员会在对欧盟 28 个成员国各经济部门进行信心指数调查后得出，整个欧元区的信心指数经过连续 14 个月攀升，已至 114.2 点，达到 2001 年 1 月份以来的最高水平，经济复苏有更广泛空间。而在“一带一路”倡议的推动下，中国进出口贸易量也随之加速释放，进一步助推航运需求。在综合诸多经贸因素后，很容易理解班轮公司在串联中国与欧洲贸易的远东-北欧航线上，加大运力投放的价值与必要性。

丹麦海事咨询机构 SeaIntel 统计称，2016 年初至今，在远东-北欧航线市场，14000TEU 以上型运力所占该航线全部运力的比重，已从 5% 跃升至 45%，预计到 2020 年，该航线市场将有 88% 的运力大于 14000TEU，其中，有超过 125 艘的运力属于超大型集装

箱船。可以认为，越来越多的班轮公司已将 18000TEU 以上型集装箱船视为远东-北欧航线市场的战略投入。

在了解了班轮公司对贸易数据的分析和对市场走势的预判，是超大型集装箱船得到重用的现实基础后，我们不妨再看一看超大型运力之于班轮公司的重要属性——强化市场份额及竞争力、提高盈利水平。而这，也是激发班轮公司投资超大型集装箱船的诱因之一。

相关班轮公司公布的航线网络布局显示，当前，2M 和 OCEAN Alliance 在远东-北欧航线市场投入的周班服务同为 6 组，在航线数量方面，前者已少了组建之初的那种优越感。更重要的是，在运力投入方面，2M 恐会遭遇“失去的一年”。SeaIntel 指出，自 2018 年第二季度开始，2M 在远东-北欧航线市场中的运力总量将被 OCEAN Alliance 超越。多家航运咨询机构所持观点相似，未来一年，远东-北欧航线市场需求将增长 5%，高于全年平均水平，而在真实存在的需求增量面前，相信没有一家班轮公司或航运联盟，愿意被动降低运力市场份额占有率。

作为旁观者，我们无法判断行业参与者的行为，但完全可以根据市场形势揣测其本愿。失易拾难。对于各家班轮公司都倍加关注且派有重兵驻守远东-北欧航线市场而言，尤其是如此。尽管地中海航运宣布订造一系列 22000TEU 型集装箱船的时间稍晚于达飞轮船，但可以想象的是，阿本德家族难舍市场份额，早有“增兵”打算。据法国航运咨询机构 Alphaliner 统计，截至 11 月 14 日，活跃于远东-北欧航线市场的运力约为 558690TEU/周。简单计算可知，当地中海航运将其所订 11 艘超大型集装箱船全部部署于远东-北欧航线市场后，可收获接近 4% 的周运力市场份额。对于达飞轮船而言，这种战略性投入亦必不可少。一方面，订造超大型运力有助于萨德父子追求的“与集运市场需求同步增长”的目标，另一方面，法国人也不希望在超大型运力规模方面落后盟友太多，毕竟，集装箱运输市场格局在这几年总是“突然发生变化”，而在运力市场份额的强势，可使达飞轮船拥有更多的布局方式和腾挪手段。

较另外两条全球东西向主干航线（跨太平洋航线和跨大西洋航线）而言，班轮公司在远东-北欧航线市场中的竞争更为激烈，几次令人咋舌的价格战，皆始发于此。现如今，市场运价虽有些许提升，仍鲜有复苏迹象，班轮公司自然更加注重对单箱成本的控制。

当前，超大型集装箱船造价比马士基航运订造第一代 3E 型船时，降低了约 3000 万美元/艘，单船运力则提高了 22%。从这个角度来看，超大型集装箱船的单箱制造成本较此前有明显降低，这也是该型船舶再次受到关注的原因。不仅如此，在平均舱位利用率较高且航速基本相同的情况下，班轮公司更希望借助规模优势带来的经济效益，降低单箱运输成本。

根据现有模型分析，一艘 19200TEU 型集装箱船在常规航速下的燃油消耗约为 0.008 吨/天/TEU，分别比 13200TEU 型船和 10500TEU 型船单箱燃油成本节省 11% 和 27%。中国船舶工业经济与市场研究中心分析师蔡敬伟表示，在追求规模效益和节能减排效果的双重推动下，对超大型集装箱运力的规模化运营，仍将是部分班轮公司追求的方向。

3 困惑、现实与未来

纵使超大型集装箱船在单箱运输成本方面较其他型船有所改善，但不可否认的事实是，集装箱船的单箱燃油消耗随着单船运力的增加而明显递减。这就意味着，当国际燃料油价格长期处于低位区间时，超大型集装箱船本该发挥的规模经济效益被大打折扣。高盛集团（Goldman Sachs）日前表示，2018 年，布伦特原油价格将继续维持在 58 美元/桶左右。换句话说，在燃料油价格走势尚无明显抬升之时，单箱燃油消耗递减，从一个侧面削弱了超大型集装箱船本该呈现的单箱成本优势。与此同时，由于越来越多的超大型集装箱船涌入远东-北欧航线市场，该航线平均舱位利用率仅为 80%（西行时可达 98%，东行时低至 60%），据业内专家称，只有这一指标达到 91% 时，超大型集装箱船的规模

经济效益才会完全得以体现。

港口基础设施建设的相对落后，也在削弱超大型集装箱船规模经济效益，这一点已不必赘述。最近两年，包括鹿特丹港、阿尔赫西拉斯港、丹戎帕拉帕斯港和上海港在内的多座可容纳超大型集装箱船靠港作业的枢纽港，均出现了不同程度的港口拥塞现象，尽管原因稍有不同，但存一个共因，即超大型集装箱船在相关集装箱码头的装卸量集中增加。在基础设施建设和操作效率未能及时跟进的情况下，港口承压，超大型集装箱船在港时间被迫延长，这可能会导致其靠港作业时的更高开支，进而抵消运输环节节约的单箱成本。一言以蔽之，只有港口基础设施建设与集装箱船大型化同步时，超大型集装箱船的规模经济效益才有可能得到体现。

所有征兆都显示出一个信号，超大型集装箱船的价值没能得到最大释放。班轮公司该怎样平衡这些问题？超大型集装箱船到底是否适应当前时期？或许，我们需要的并不是及时的答案。超大型集装箱船时代才刚刚到来，所有的解决方案都需要从业者慢慢摸索。

超大型集装箱船的经济性虽受到诸多因素制约，但是，船舶大型化或仍是集装箱运输市场的发展趋势。目前，全球在建的最大型集装箱单船载箱量已达 22000TEU，而据业内相关人士分析认为，其实际载箱量可能突破 23500TEU。这种暂被称为 Megamax-24 (MGX-24) 型的超大型集装箱船，将拥有 24 个排位 (Bay)、24 个行位 (Row) 和 24 个层高 (Tier)，型宽或达 61.4 米。届时，全球最大集装箱船纪录将被打破。然而，没有迹象表明集装箱船的最大单船载箱量会一直停留在 22000TEU。管理咨询公司麦肯锡 (McKinsey) 于近期发布的一份报告中表示，到 2067 年，50000TEU 型集装箱船将被运用于海上运输……

科技的进步是飞越式的。当 50000TEU 型运力于 50 年后停靠在近洋时，接驳它的，会不会是其它船型或海上铁路系统？又会不会是一套更加先进的集疏运体系？对于这个话题，我们实则无需吝啬自己的想象力……[返回](#)

天津港的选择：六大集装箱码头将使用一套操作系统

2017 年 5 月，天津港集团旗下 6 家集装箱码头整合成一个集装箱版块。但是 6 个码头 3 套操作系统，成为横在一体化运营前的一只“拦路虎”。这种模式在生产运营过程中带来的局限性显而易见：

一是由于软件系统的分散投资，造成资源不能共享，软件开发和维护费用急剧上升，且由于是不同的开发商研发，技术架构也不统一；二是由于硬件资源的重复投资，当各码头作业繁忙程度的不平衡时，大部分硬件资源未能得到充分利用；三是各码头自成体系，信息壁垒高筑，造成集团层面数据标准化的缺失，且数据安全性和完整性无法保障；四是技术力量分散，各码头 IT 技术人员的水平参差不齐，造成管理人员冗杂；五是各码头单独备份数据，投资巨大。

以上各方面不足最终导致了天津港集团层面信息化领域艰难的整体规划和管理，困难财政及固定资产管理，无法形成数据集中及应用集中，无法快速有效地为经营管理者提供管理辅助信息等问题。

天津港通过几年论证，对内细致分析各项技术需求，对外与行业专家、同行多次技术交流。最终打造了以“服务层、操作层、管控层”为核心要素港口一体化运营体系。



天津港数据可视化平台

1 服务层：线上化、协同化，打造“体验服务”

服务层是与客户发生直接交互的界面和触点，传统服务层以航运中心柜台、闸口为主，如今以网上受理中心、手机营业厅、呼叫中心甚至公众服务号等线上渠道取代传统渠道成为客户和港口往来次数最多的渠道。打通线上全流程，支持更多业务迁移到线上渠道是一体化运营模式建设的重点。传统的线下渠道也将越来越具有“线上”形态，呈现无纸化、电子化趋势。例如：电子 D/O、电子发票等。

协同化：是指港口运营商的物流服务要与口岸的贸易服务进行无缝对接，从而促进贸易便利化，打造口岸协同平台。例如，对接国家单一窗口、对接金融机构等。

伴随着大量业务迁移到线上，服务层的定位和功能由服务职能为主向营销和咨询服务职能为主转变；但高度发达的线上渠道并不是崇尚单一的线上化、数字化，而是通过业务受理中心的形式保留了一定的“人”的元素，重在提升体验和支持品牌。

2 操作层：自动化、集约化，实现“高效处理”

操作层是处理物流作业的“后台”，其操作效率将影响整个物流链操作品质，也是影响运营成本的重要变量。伴随着码头自动化技术的不断突破，未来操作层将逐步转变为“魔鬼码头”，传统人工码头向自动化码头改造将成为发展趋势。

集约化：过去操作层的业务处理以“分散化”为主要方向，各码头之间自成体系，负担自身范围内的业务。未来操作层应以“集中化”为主要方向，国外领先港口运营商已经尝试建立各类操作中心的方式来实现资源的集约利用，例如：新加坡的码头配载中心、司机管理中心、计划中心、运营优化中心等。

国内港口也在积极尝试建立“一体化生产平台”，在保持部分码头运营人员“人不动”的情况下，充分打通跨码头、机构层级的运营资源，实现“逻辑上”运营大集中。

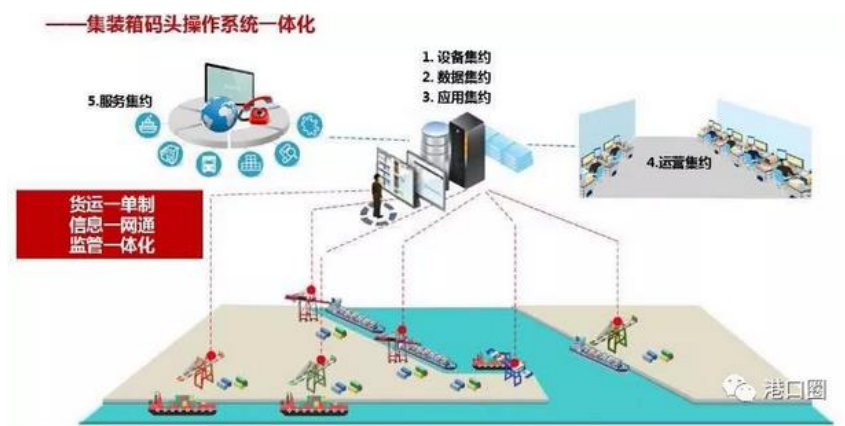
3 管控层：云端化、平台化，强化“智慧管控”

管控层是整个运营的“神经中枢”，在服务层和操作层转型的驱动下，管控层的功能也将由运营风险控制为主向任务管理、风险控制、数据分析、外部资源整合与优化反馈的综合功能转变，呈现“云端化”和“平台化”的发展趋势。

云端化：逻辑集中下的“集约化”作业将成为操作层运营活动重要的发展方向，而“云运营”管理平台的建设是实现“集约化”作业的关键，旨在通过资源组合方式的优化和资源投入的统筹安排，提高口岸运营体系的整体效能。

虽然在港口运营领域，“云运营”的概念还未广泛落地，但在其他行业早就有成熟应用。滴滴打车就是典型的“云平台”案例，需求端是需要打车服务的用户，供给端是已在平台上获得准入的车辆资源。在客户下单后，客户需求统一接入云平台，平台通过预先定义的明确规则，在供给范围内快速精准地匹配最优的服务资源，推动资源效用最大化。当服务完成后，用户和车主可以在打车软件上对用车服务进行相互评价，评价结

果便于平台端到端跟踪和掌握运营水平，并持续改进服务效率。由此可见，需求统筹、精准撮合、闭环管理、驱动优化是云平台运转的核心特点。



集装箱码头一体化操作系统

2017年12月20日，天津港相继完成了2家集装箱码头一体化系统上线工作，后续天津港所有集装箱码头将成为一体化作业系统的成员。这个系统涵盖天津港六家集装箱码头生产作业全部领域，其中包括船舶自动配载、堆场智能找位、拖车全场调度等功能。

而集装箱码头一体化作业系统的上线，将运营数据进行集中管理，并将操作流程进行统一，将引领港口集团集装箱码头运营模式升级的发展趋势，优势显而易见：

一是有利于建立和实施一级法人体制下的法人授权机制及分支机构的等级管理体系。当前天津港集团正在进行集装箱板块整合，整合后将具有一级法人体制，一体化项目的实施可以支撑建立适应的等级管理体系，符合供给侧结构改革方向。

二是一体化项目作为天津港智慧港口三年行动计划第一个投产的项目，将成为天津港集团转型升级的新引擎，它有利于天津港集装箱业务从粗放型经营转向集约化经营，集中运营，统一管控。

三是实现天津港集装箱业务处理的标准化和规范化。以网上业务受理为例，天津港虽然是利用互联网办理码头业务最早的口岸，但6个码头6个网站6种模式。没有统一的标准，对引导口岸客户业务办理模式升级带来了障碍。

四是一体化项目有利于完善集团内部控制体制，实现组织结构的扁平化和资源共享，进一步降低管理成本。以各码头公司拖车资源为例，此前由于系统各异，不能够实现拖车共享，现在系统统一，资源共享水到渠成。

五是一体化项目有利于加快物流流动效率，避免因信息分散而造成拥堵，对客户可以实现多个码头间资源平衡。

六是一体化项目有利于集装箱口岸物流数据的集中。对上便于对接国家单一窗口建设，对下便于服务口岸广大客户，最终还将为大数据应用奠定坚实基础。

天津港智慧港口是否有帮到文首出现那位司机？据港口圈了解，目前天津港上线的集疏运预约平台即可解决这一问题。管理层与集卡车司机之间的这次简单连接只是一个“萌芽”，最终长成的大树将是《天津港智慧港口建设三年行动计划》的落地。港口分析认为，交通运输部办公厅、天津市人民政府办公厅、河北省人民政府办公厅联合印发的《加快推进京津冀港口协同发展工作方案（2017—2020年）》中明确要求积极打造天津港综合性门户枢纽，以集装箱、商品汽车滚装和邮轮运输为重点。而集装箱业务终究是天津港的核心业务，整合世界前沿各方面优质资源才能助推天津港这个北方大港、中国第一个集装箱码头在市场上甩掉包袱、轻松上阵，更为将来天津港集装箱码头自动化工艺应用打下了坚实基础。 [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