

时事经济与航运

中国海洋运输情报网主办

2017 年 8 月 28 日 (第 1697 期)

◆ 发改委“关切”民间投资 四大政策调动积极性	1
◆ 全球市场低谷徘徊 企业盈利不容乐观 船舶工业仍需苦练内功	3
◆ 新航运联盟对全球码头运营商发展策略影响	4
◆ 2017 年第二季度全球港口生产增速维稳	10

发改委“关切”民间投资 四大政策调动积极性

2017 年 1~7 月民间固定资产投资同比增长放缓至 6.9%，增速比 1~6 月回落 0.3 个百分点，再度低于 1~7 月 8.3% 的全国固定资产投资增速。

摆脱了 2016 年以来的持续下滑，民间投资在 2017 年进入复苏期。但是已经连续 12 个月落后整体增速。

受访企业界人士对《中国经营报》记者称，虽然去年以来，国家出台了很多支持民资发展的措施，但民资存在的一些问题仍没有获得根本性的解决，要促进民资的发展，关键是政策需要落实到位。

1 成本上涨促政策落实

“纸箱厂来通知说要涨价 8%~13%。”8 月 25 日，记者外贸微信群里平时不言语的企业主们被这样一条微信“炸”出来了。

“全都无人机侦察了，有个供应商晚上在加工被举报，罚了 10 万元”，“环保要求达到酒店厨房标准”一条条吐槽的背后，隐藏的是对于未来利润前景的担忧。

浙江民营投资企业联合会会长周德文近期调研了一家大型的武汉文创企业，该企业主要生产学生文具，目前因为纸张价格的快速上涨，已经明显挤压了企业的利润。

据媒体报道，就在 8 月 7 日、8 日的两天里，全国 70 家造纸厂中就有 69 家上调废纸收购价，其中 18 家的涨幅超过每吨 100 元，涨幅最高的为 180 元。各纸种价格也出现全面上涨：白卡纸方面，去年年底徘徊于每吨 5600 元上下，7 月中旬已涨到 6900 元以上，涨幅超过 20%；瓦楞纸在 4 月初均价为每吨 3715 元，到 7 月底达到每吨 4564 元。有分析称，一旦四季度纸张销售旺季来临，价格还存在进一步上升空间。

不仅是纸张，去年到今年原材料成本普遍出现涨价。8 月 1 日，中国财政科学研究院发布的《降成本——2017 年的调查与分析》(以下简称“报告”)提到，2016 年全国实体经济样本企业原材料成本出现了较快上升，同比上升了 7.21%，其中，制造业样本企业的原材料成本同比上升了 7.84%。

“当前实体经济环境下，民营企业投资信心仍不足，再加上今年以来原材料较快的上涨令企业成本承压，也影响他们的投资意愿。”周德文对记者表示。

据了解，在中央环保督察组多路出击检查的背景下，部分地方政府对企业实施“一刀切”的关停措施，间接也推涨了部分产品的价格。

8 月 22 日，环保部政策法规司司长别涛在环保部新闻发布会上已经明确指出：坚决反对部分地方平时不作为，由于疏于监管，使违法企业长期存在，污染环境；坚决反对

部分地方检查时滥作为，即平时不作为，到环保督察检查巡查之时，采取简单、粗暴的方法，片面处理发展与环保关系，这是严重的不负责任，也是滥作为。

“制造业民间投资总量大、占比高、增速低，是影响民间投资增速的主要因素。”在国家发改委政策研究室副主任兼新闻发言人孟玮看来，“当前我们正处于新旧动能接续转换阶段，造成民间投资低位运行的原因是多方面的。既有融资难、融资贵等长期存在的老矛盾，也有政策协调性不够影响投资等新问题；既有营商环境有待进一步优化等外部原因，也有民营企业创新能力不足等自身原因。”

孟玮透露，下一步发改委将从四个方面来调动民间投资的积极性：一是精简手续，抓紧精简合并投资项目报建审批，逐项梳理核查已报审的民间投资项目，做到限时办结；二是引导方向，就是要鼓励民营企业参与“中国制造 2025”、现代农业、企业技改等重点项目，建立政府与社会资本合作项目合理回报机制，鼓励民间资本采取多种方式参与基础设施和公用事业建设；三是授信评级，就是要完善民营企业信用评级制度，优化授信管理，丰富循环贷款等金融产品，严禁金融机构贷款附加条件；鼓励各地设立信贷风险补偿基金等，加大对中小微企业、科技创新企业的支持；四是守信履约。“要开展政务失信专项治理，严格兑现合法合规的政策承诺，确保企业投的放心，投的安心。”

2PPP 模式有助激活民间投资

去年民间投资持续走低以来，国家发改委也发布了促进民资发展的措施。在 2016 年 10 月，国家发改委印发了《促进民间投资健康发展若干政策措施》，从促进投资增长、改善金融服务、落实完善相关财税政策、降低企业成本、改进综合管理服务措施、制定修改相关法律法规等六个方面提出了 26 条具体措施。

但在接受《中国经营报》记者采访时，温州东方打火机公司负责人李中坚认为，企业投资信心关键在于政策的稳定性预期。

“例如，如果信贷出现放松，民企去投资项目，还没等到投资项目成功、一旦政策变了，企业会担心所投资的钱收不回。”他说。

事实上，通过引导民间投资方向、定向减税的方式来鼓励投资在国外已有先例。如美国《经济复兴法》规定，创新性小企业的资本收益税减半，按 14%征收等，刺激民间资本流向中小企业。

周德文介绍，德国政府通过各类金融机构为中小企业提供帮扶渠道和服务；对于向中小企业提供贷款的银行，德国政府提供 2%~3% 的利息补贴；对于中小企业向银行贷款时所需要提供的信用担保，德国政府出资在不少地方建立了信用保证协会。同时，在技术创新方面，德国政府会设立专项科技开发基金，加强产学研联合，扩大对中小企业科技开发的资助。

“目前政府为中小企业所做的也不是空白，只是力度仍然有待加强，还应争取在未来的政策制定或立法中为中小企业创造更宽松的发展环境；或者在现有体制内，鼓励成立更多的服务机构，为中小企业发展提供信息、技术以及人才培养支持，以保障中小企业的稳定发展。”周德文说。

除了政策支持之外，孟玮提出下一步国家发改委将会同有关部门继续大力创新推广 PPP 模式，推动地方利用多种 PPP 操作方式盘活存量资产，加快完善价格收费标准政策，在相关领域建立合理投资回报机制，吸引民间投资参与。

根据浙江省统计局的监测，2017 年上半年，浙江省民间基础设施投资 880 亿元，增长 28.9%，增速比全部投资、民间投资分别高出 19.6 和 16.1 个百分点，占民间投资的 10.3%，比重比一季度和去年全年分别提高 0.5% 和 0.3%。

PPP 头条分析师杨晓悻表示，在全国范围内看，市场较为开放的沿海地区，民营资本参与 PPP 项目较多，如浙江、福建等省份，均有较多的民营企业参与了 PPP 项目。

浙江省财政厅曾在 2015 年 2 月 12 日公布了《关于推广运用政府和社会资本合作模式的指导意见》，其中列出了浙江省 PPP 首批 20 个推荐项目名单，投资规模总计 1176

亿元，涉及城市轨道交通、机场、铁路、垃圾和污水处理、水利、文化体育等领域。浙江还将建立动态补贴机制，以应对社会资本对 PPP 项目收益受损的担忧。

“比较典型的参与 PPP 项目的民营资本有东方园林、铁汉生态、龙元建设、华夏幸福等企业。其中，龙元建设成立了专门的运营服务机构，旨在为政府和地方居民提供更优质的公共服务，同时也避开了与同类国资建筑业企业的同质化竞争，这是参与 PPP 项目民营资本的典范，对其他民营资本也有借鉴意义。”杨晓怿说。

不过也有企业家坦言，PPP 领域竞争中民企的参与度依然不如国企。杭州爱立特生态环境科技有限公司董事长刘明峰接受媒体采访时表示，为鼓励民间投资，不少政府部门举办 PPP 项目推介会，但民企往往观望多出手少。从邀请对象来看，国企的数量远超民企。

在推进民营资本在 PPP 市场中的发展上，杨晓怿建议：设立引导民间资本参与 PPP 项目的基金，达到民间资金抱团取暖、集合增信的作用，有利于解决民营资本参与大型 PPP 项目造成的融资困境，且降低政企双方成本；将公共服务领域的 PPP 项目精细化实施，且对具有运营能力、专门技术实力的民营资本适当倾斜，运用好民营资本的技术实力和管理能力，提高公共服务的效率；鼓励民营资本与国有资本合作，取长补短，携手更好的实施 PPP 项目。[返回](#)

全球市场低谷徘徊 企业盈利不容乐观 船舶工业仍需苦练内功

今年以来，全球航运市场震荡加剧，船舶企业融资难、接船难、盈利难的问题没有根本缓解，船舶工业平稳健康发展仍面临较大挑战。业内专家认为，船舶工业还需以智能制造为主攻方向加快推进两化融合，不断提升制造技术水平和核心竞争力

今年以来，全球航运市场震荡加剧，国际原油价格低位徘徊，我国造船完工量同比大幅增长，新承接船舶订单降幅收窄，但手持订单持续下降，全球船舶市场仍在低谷徘徊，船舶企业融资难、接船难、盈利难的问题没有根本缓解，船舶工业平稳健康发展仍面临较大挑战。

1 市场仍在低谷徘徊

中国船舶工业行业协会最新统计显示，2017 年 1 月份至 7 月份，全国造船完工 2978 万载重吨，同比增长 55.1%。承接新船订单 1324 万载重吨，同比下降 25.1%。截至 7 月底，手持船舶订单 8028 万载重吨，同比下降 31.5%，比 2016 年底下降 19.4%。

1 月份至 7 月份，全国完工出口船 2805 万载重吨，同比增长 59.6%；承接出口船订单 1190 万载重吨，同比下降 18.4%；7 月末手持出口船订单 7450 万载重吨，同比下降 32.2%。同期，船舶行业 80 家重点监测企业实现主营业务收入 1510 亿元，同比下降 9%；利润总额 18 亿元，同比下降 28%。

上半年，我国骨干船舶企业积极开拓市场，批量承接 17.4 万立方米液化天然气(LNG)船、8.4 万立方米超大型气体运输船(VLGC)、11.5 万吨成品油船、1.75 万吨化学品船、1.55 万吨货物滚装船、1.3 万吨甲板运输船和极地探险邮轮等一批高技术、高附加值船舶订单。上半年，我国造船完工量、新接订单量、手持订单量均位居全球第一。

另一方面，船舶市场总体仍处在低谷区间。2017 年二季度中国造船产能利用监测指数为 649 点，与 2016 年二季度 610 点相比，提高 39 点，同比增长 6.4%；与 2017 年一季度 670 点相比，下降 21 点，环比下降 3.1%，指数比年初有所回落，仍处于偏冷区间。

具体来看，二季度航运市场震荡下行，骨干造船企业手持订单持续下降，先行指标降幅明显。骨干企业主营业务收入、营业利润率等同步指标环比小幅增长，产能利用情况与一季度相比略有下降。

我国新承接船舶订单已连续 14 个月小于完工量。受此影响，我国船企手持船舶订单持续下降。大部分船企生产任务安排只能维持到 2018 年，2019 年船台（坞）空置率明显上升，部分船企开工船舶严重不足，企业连续生产能力面临严峻挑战。

预计 2017 年三季度，航运市场仍将低位小幅波动，新造船市场难有明显回升，手持订单仍将继续下降，中国造船产能利用监测指数将比二季度有所下降，总体上仍将处于偏冷区间。

2 需要加快转型升级

“全球船舶市场仍在‘L’形曲线的低谷徘徊，虽有起伏，但近期来看形势不容乐观。”中国船舶重工集团公司董事长胡问鸣对记者说。

应对市场低迷，船舶工业需进一步加大结构调整步伐，加快转型升级。上半年，在政策引导和市场机制的共同作用下，我国骨干企业积极开展特种船舶、深海渔业养殖装备、深海矿产资源开发装备的研制和应用，并在细分市场领域取得明显成效，青岛武船承建世界首艘深海半潜式大型智能渔场“海洋渔场 1 号”并顺利交付；烟台中集来福士自主设计建造的超深水双塔半潜式钻井平台“蓝鲸 1 号”助力我国首次海域天然气水合物（可燃冰）试采成功；中航鼎衡造船有限公司中小型化学品船手持订单位居世界第一，江南造船集团超大型气体运输船（VLGC）手持订单位居世界第二。

做稳船海主业，稳步开展多元经营。上半年，我国船舶工业企业实现主营业务收入 2966 亿元，与上年基本持平。骨干企业在做稳船海主业的同时，积极利用现有设备设施开展相关业务，努力提升船厂盈利水平。在盾构机、陆用电站、陆用环保、海上风电/风塔、桥梁钢结构等非船领域市场开拓方面取得了显著成效。

精益管理降低成本，多措并举提升效率。在供给侧结构性改革和市场倒逼机制作用下，船舶骨干企业加大精益管理，降成本，多措并举提升效率，取得了明显成效。

业界人士表示，船舶工业还需以智能制造为主攻方向加快推进两化融合，不断提升制造技术水平和核心竞争力。船舶企业应加快推动数字化、网络化和智能化技术在船舶以及配套设备设计制造过程中的应用，不断夯实船舶精益制造基础，重点实施船舶中间产品智能制造，加快建设船体分段、智能涂装、智能管子加工等示范智能车间和智能生产线。此外，还应大力推广船舶配套设备智能制造新模式，开展智能车间/工厂示范，全面推进船舶及配套设备设计、制造、管理、维护、检验等全流程的信息化、数字化和智能化。

应对市场低迷，还需加强金融支持。中国船舶工业行业协会提出，当前船舶工业处于转型升级的重要阶段，融资能力已经成为企业争夺订单的关键因素，是企业竞争能力的重要体现。建议金融机构积极落实国家有关支持船舶工业发展的政策，贯彻服务实体经济，支持船舶工业走出去战略方针，推动船舶工业转型升级。严格执行差别化信贷政策，对有技术优势，有市场的骨干造船企业要加大融资支持力度；不断创新金融服务方式，实施精准支持。[返回](#)

新航运联盟对全球码头运营商发展策略影响

随着达飞轮船收购东方海皇、中海集运与中远集运兼并重组、阿拉伯轮船归入赫伯罗特；加之 CKYHE 联盟内韩进海运破产，G6 联盟现代商船（HMM）同 2M 签订谅解备忘录，形成船舶共享协议，一系列的班轮联盟纷纷洗牌，经历先破后立的过程之后。新航运联盟于 2017 年 4 月开始运营，分别为由马士基（包括汉堡南美）和地中海航运及有舱位互换协议的现代商船组成的 2M 联盟；由中远集运、法国达飞（包括美国总统轮船 APL）、长荣海运和东方海外组成的 Ocean 联盟；由赫伯罗特（包括阿拉伯联合国家轮船 UASC）、阳明海运、商船三井、日本邮船和川崎汽船组成的 THE 联盟，航运新联盟已由“四分天下”变为如今的“三足鼎立”之势。



来源：Drewry

图 1 航运新联盟成员公司及运力规模

与航运新联盟重组相伴的是各班轮公司相关的码头运营公司投资策略和网点布局的新趋势。与马士基航运有裙带关系的 AP 穆勒码头（APM）、与中远海运紧密相关的中远海运港口（原中远太平洋和中海码头）等等一系列码头运营商大多与航运公司都有关系。

表 1 航企背景全球码头运营商排名

全球码头运营商	权益吞吐量 /百万 TEU	市场份额/%	相应航运企业	运力 /万 TEU	市场份额/%
2M 联盟	57	8.3		678.3	32.5
AP 穆勒码头	35.9	5.2	马士基	335.86	16.1
码头投资集团 (TIL)	18.4	2.7	地中海航运	305.74	14.6
现代商船*	2.7	0.4	现代商船	36.70	1.8
OCEAN 联盟	46.5	6.8		575.25	27.5
中远海运港口	29.4	4.3	中远海运	172.82	8.3
长荣海运	7.5	1.1	长荣海运	102.41	4.9
美国总统轮船	3.7	0.5	达飞轮船	230.50	11.0
CMA CGM	2.6	0.4			
东方海外 (OOCL)	3.3	0.5	东方海外 (OOCL)	69.52	3.3
THE Alliance	10	1.3		203.26	9.8
日本邮船 (NYK)	3.0	0.4	日本邮船 (NYK)	58.15	2.8
阳明海运	2.4	0.3	阳明海运	58.14	2.8
商船三井 (MOL)	2.4	0.3	商船三井 (MOL)	51.82	2.5
川崎汽船 (K Line)	2.2	0.3	川崎汽船 (K Line)	35.15	1.7
韩进海运	6.3	0.9	韩进海运	—	—
合计	119.8	17.3	合计	1456.81	69.8

注：权益吞吐量为 2015 年度数据；数据来源：德鲁里码头运营商报告（2016），Alphaliner2017.6.

从市场分布看，当前三大航运联盟中有码头资产的船企运力占市场总运力近 7 成，而其码头业务也占到 17.3%。其中，不难发现市场份额越是大的航运联盟其运力份额与码头吞吐量份额的比值越低，依次为 3.9、4.0、7.5。可见市场份额越大的航运企业对码头业务越是重视。

由于航运企业最担忧船期延误导致的损失，而航次内最易发生延迟的主要集中在港口，比如港口拥堵、码头罢工、候泊、作业缓慢等情况都会导致船舶被困港口。因此，航运公司十分注重与码头公司的合作，采用协议、谅解备忘录等各种形式确保自己船舶的优先作业和享受比较低的费用，进而很多船公司开始投资码头，成为码头运营商。所以，如表所示全球三大联盟航运企业大多都拥有自己的码头资产。

1 新航线布局对码头经营影响

1.1 主干航线

受新联盟的影响航线网络布局、运力投放和船型大小发生了变化，主要表现为投放船型变大、减少航线数量。在整个东西贸易航线中，Ocean 联盟部署了 40 条航线，THE 联盟和 2M 联盟分别为 32 条和 25 条。

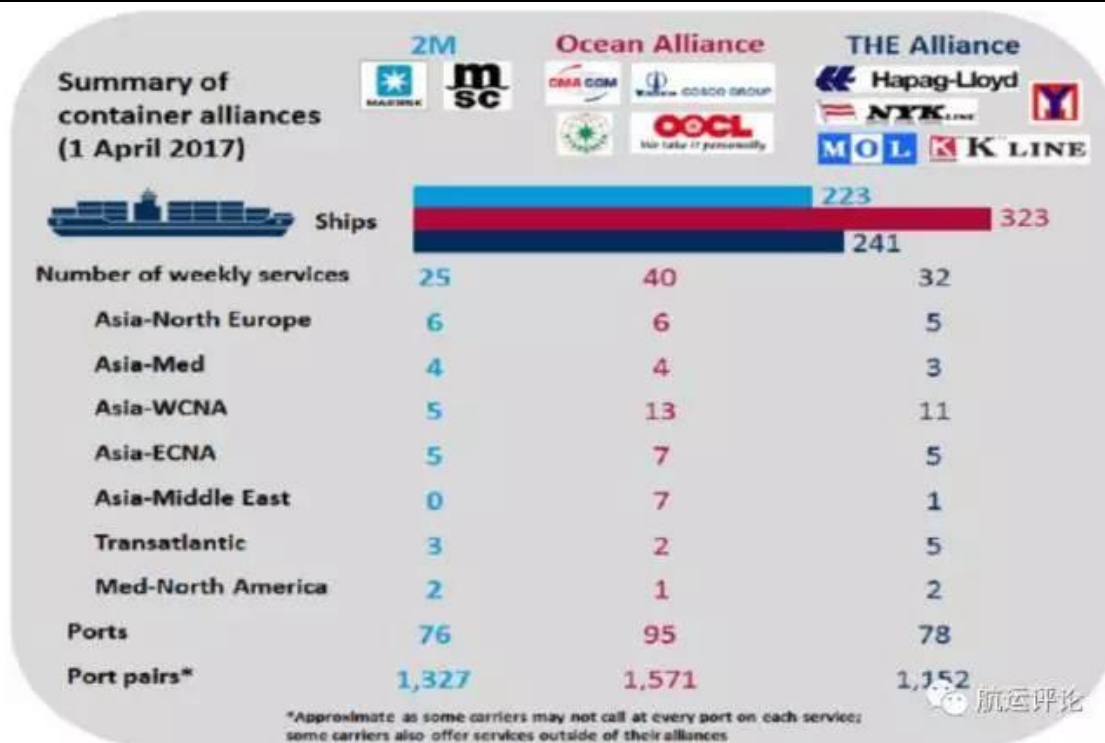


图 2 新航运联盟在东西航线布局变化

2017 年，跨太平洋航线的东行和西行运力投放同期分别增加 3.4%和 3.8%。受 2M 新增航线影响最大的是亚洲-美东航线，2M 新开运力规模 8500TEU 的 TP16/Emerald 航线，使得航线上船型大小平均增加 50%，达到 6850TEU。但随着投放船型的增大，亚洲-美东航线巴拿马船型的服务航线数从 13 条减少至 9 条。

亚洲-北欧航线受 2M 新增 AE9/Condor 航线及其他新联盟的影响，预计 4 月亚洲-北欧航线可用舱位相比 1 月增加 6.2%。不同于其他航线增大船型减少航线的趋势，马士基在亚洲-北欧航线上新增 1 条航线，但不减少原有航线。OCEAN 联盟将在亚洲-北欧航线上 11 艘 1.9 万 TEU 船舶全部替换为 2.1 万 TEU。THE 联盟中，UASC 也将投放 6 艘 1.9 万 TEU 船舶，并且还会有 5 艘 2 万 TEU 新船投放。

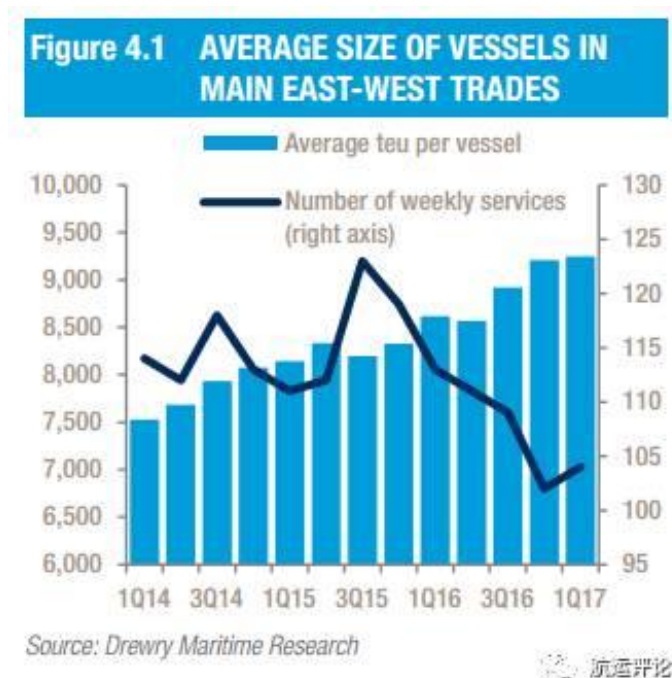


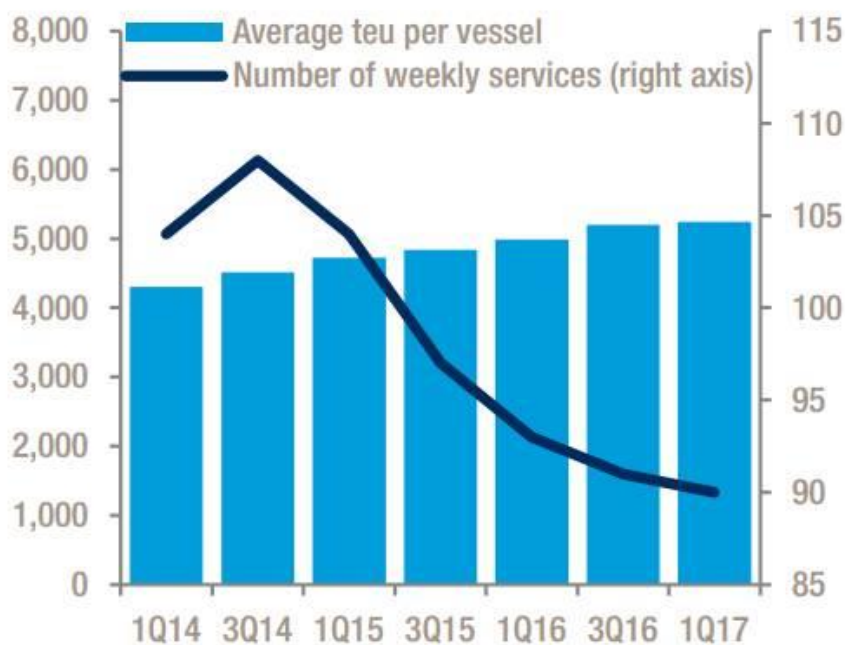
图 3 东西航线主要船型与贸易频次

由此，其码头业务也将随之调整，一方面趋向于航次更为密集的枢纽港，另一方面以航运公司航线为依托，更多投资港口将转向联盟航线的挂靠港，以确保优先作业和装卸效率，以及配套后方物流。但鉴于航运企业的联盟有一定松散之处，且受市场波动会有新调整，而码头投资相对周期较长，因此码头资产与航线的协同具有一定时间差。

1.2 南北细分航线

南北贸易航线的船型增大，服务航线数减少，与东西贸易航线情况相类似，但是船型大小只增长了 5.2%，不到 5250TEU，而航线数量却大大减少，可见南北航线竞争不如东西航线激烈。在南北贸易市场中，以联盟形式共同运营的航线几乎没有，都是航运公司各自独立经营。但是随着马士基收购汉堡南美以及新航运联盟的形成，南北航线等细分市场成为了今后竞争的重点。

Figure 4.8 AVERAGE SIZE VESSELS IN N-S TRADES



Source: Drewry Maritime Research

航运评论

图 4 南北航线主要船型与贸易频次

马士基收购汉堡南美，除了经济收益之外的考虑，还在于其要开发细分市场。汉堡南美 75%的运力集中在拉美航线，占拉美航线市场份额的 19.30%，是这个市场的主导力量。马士基集团此次收购汉堡南美，其南美沿岸航线市场将得到质的改变，总运力规模将占巴西市场的 80%左右。同时，整个南北航线市场份额也会大增，将升至 35%左右（马士基航运占南美市场份额的 15%）。

海洋联盟也提出了其合作范围将会突破原东西向主干航线的合作局限，未来根据市场变化，逐步扩大到南北等其他航线。中远海运集运也着力于服务网点，优化航线布局，开发完善南北航线等细分航线市场。

表 2 中远海运集运航线布局

航线名称	具体措施
欧洲航线	● 航线涵盖欧洲及北美东海岸各大主要港口。 ● 多式联运体系遍及北半球三大洲的，紧连 22 条欧洲航线、大西洋航线、欧洲/南美航线。
亚太航线	● 南北航线、中东航线覆盖面拓展到包括中东、澳新等诸多港口。 ● 打造穿梭快航和和第三国航运服务。
东南亚航线	● 不断完善区域支线网络布局。在东南亚市场以新加坡为中心，提供了涵盖印度次大陆、东南亚地区、中南半岛以及远东的广泛、全面支线网络。
拉非航线	● 重视拉美及非洲新兴市场的开发，经过整合后，中远海运集运在新兴市场配置了 10 组非洲航线和 11 组拉美航线，确保为拉美非洲新兴市场的发展提供班期稳定，交货期快捷的服务。

数据来源：中远海运集运官网、上海国际航运研究中心整理

2 提升作业效率、更新设备抢占市场

新航运联盟增加了船舶投放，随着投放船型的增大，港口需要更新基础设施来适应大船的要求，而航线服务部署调整，也会带来挂靠港口数量和频率的变化，港口的重要性不同，港口的选择和投资侧重也相应需要调整。

马士基航运订购的第二批 3E 级集装箱船舶，载箱量为 20568TEU，预计投放到亚欧航线服务网络中，船舶载箱量再创新高。而各联盟纷纷加大投放船型，对港口航道及码头前沿水深和装卸设备都有很高的要求，现有航线网络中不是所有港口都能满足其挂靠要求，因此会带来挂靠港口选择的变动以及港口基础设施更新的需求。

亚洲-北欧航线上，港口挂靠的频率变化大，尤其是在法国、比利时、荷兰、卢森堡。挂靠勒阿弗尔和鹿特丹港航线数量分别减少了 4 条和 6 条，泽布吕赫失去了仅有的两条航线。而安特卫普多了 2 条航线。新加坡港受益于新航运联盟服务调整，挂靠频率为每周 34 次。相对的，香港港挂靠频率从每周 11 次减少至 5 次。新加坡港是 THE 联盟东南亚枢纽，而马来西亚是 2M 的主要枢纽地区，鹿特丹港仍然是作为欧洲的关键港口。

经营码头业务的航运企业为了确保已投资码头的挂靠频次和收入，积极更新码头经营设施、不断提升码头作业效率。值此新航运联盟航线网络调整的契机，斥资扩建和更新基础设施争取联盟内外航线的挂靠，并在南北航线等细分市场加大码头收购和建设力度。

3 运营商投资重点转为收购码头公司

由于未来航线网络调整和市场贸易流程还存在很多不确定性，加之近年货源市场波动频繁增加了码头投资的风险，因此原船企码头运营商偏爱的对单一港口投资已逐渐转向为抢占市场、分散风险而直接收购地方性中小型码头公司。不仅可以直接获取经营资源，还能避免新建或收购码头造成的停产，快速扩张市场份额，占据区域优质岸线资源，增加业务范围，提高竞争力。

AP 穆勒码头收购 Grup Maritim TCB 股权、招商局收购达飞 Terminal Link 股权等都是运营商之间的合并。随着干支结合网络模式的铺开，航运联盟一方面精简干线挂靠港，一方面扩大的航线覆盖网，涉及的支线港口越来越多。因此，除了有限的核心枢纽港外，更多中小型腹地港逐渐进入视野，与所在联盟航线覆盖圈铺开一致的港口将成为投资的焦点，而抢占这些港口的最有效方式便是直接收购当地港口运营商。[返回](#)

2017 年第二季度全球港口生产增速维稳

近日，上海国际航运研究中心港口研究室发布《2017 年第二季度全球港口发展报告》。报告显示，二季度，世界银行预计全球 GDP 增速为 2.7%。增速整体保持稳定。受益于全球经济向好、国际贸易回暖、大宗商品价格持续走高，全球主要港口货物吞吐量延续一季度上涨态势，继续回升，整体来看，2017 年二季度港口生产维持良好涨势。

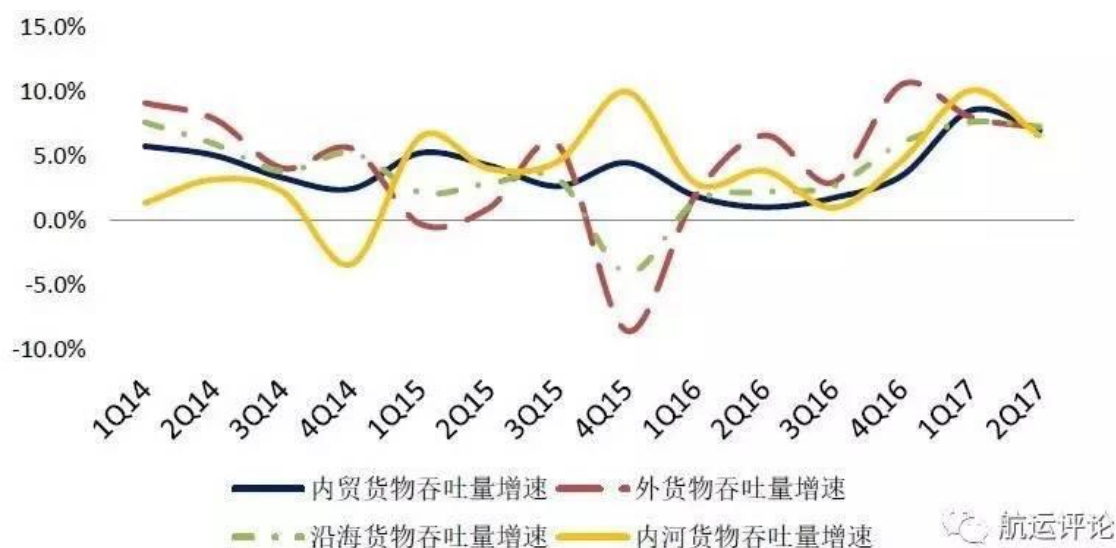
二季度，受益于世界经济整体向好，国际贸易活动增多，外贸环境得以改善，大宗商品价格处于高位。全球主要港口货物吞吐量同比增速为 6.8%，与 2016 年二季度相比增速明显回升。其中，全球集运行业需求延续去年第四季度以来的回暖趋势，主要港口集装箱吞吐量同比增长 7.2%，环比增长 9.8%，增速与上季度相比再次走高，增长表现更为强劲；全球主要港口干散货吞吐量增速走势分化，中国秦皇岛干散货吞吐量大幅增长，二季度与去年同期相比增长 2 倍，完成干散货吞吐量 7863.3 万吨。因澳大利亚的海因波特港煤炭码头吞吐量 4 月锐减 82%，澳洲主要港口干散货吞吐量增速下滑；受益于全球油价继续走低，原油市场供需两旺，全球主要港口液体散货吞吐量延续上季度增长态势。

二季度，全球码头运营商市场整体呈现相对稳定的发展态势，所统计的全球主要码头运营商权益吞吐量除中远海运港口，其余均呈正增长态势，其中迪拜环球延续上季度的良好势头，增速仍位居第一，且增幅提升了近 5 个百分点，与去年同期相比更是涨幅明显。

具体来看 2017 年二季度全球港口生产形势有以下七大看点：

1 中国港口内贸吞吐量涨势强劲

在“一带一路”国家战略指导下，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，随着国内市场消费需求的持续增长，港口内贸货物吞吐量涨势强劲，中国规模以上港口完成内贸货物吞吐量 22.3 亿吨，增速为 7.0%，远高于 2016 年二季度的增速 1.0%，是中国规模以上港口货物吞吐量快速上涨的主因。与此同时，受益于国际贸易回暖，外贸环境有所改善，中国进出口需求持续扩张，港口外贸货物吞吐量表现良好，中国规模以上港口完成外贸货物吞吐量 10.3 亿吨，同比增速为 7.2%，与去年同期 6.6% 的增速相比相差 0.6 个百分点，没有内贸货物吞吐量涨势明显。



数据来源：中国交通运输部网站

图 1 2014. Q1-2017. Q2 中国港口货物吞吐量增速



数据来源：中国交通运输部，SISI 整理

图 2 2017. Q2 中国规模以上港口集装箱吞吐量及增速

2 韩国港口货物吞吐量增速两级分化

二季度，韩国主要港口完成货物吞吐量 3.9 亿吨，增速达 7.0%，与去年同期相比上涨了 6.6 个百分点，涨幅上升较大。其中，釜山港货物吞吐量增速领跑韩国主要港口，完成货物吞吐量 1.0 亿吨，与去年同比增长 18.1%，与上季度环比增长 17.8%，涨势强劲。其次，光阳港、大山港涨幅也很亮眼，增速分别为 11.2%和 8.9%。然而，浦项和东海/墨湖港口增速持续下跌，增速分别为-15.4%和-21.2%，港口生产形势堪忧。



数据来源：各港务局网站，SISI 整理

图 3 2017. Q2 韩国主要港口货物吞吐量及增速

3 欧洲港口集装箱吞吐量涨势稳健

欧元区及其主要成员国经济表现稳健，综合采购经理指数 PMI 为 56.6，较一季度上升 1 个百分点，GDP 同比增长 2.1%，高于第一季度的 1.9%；经济环比增长 0.6%，也高于第一季度 0.5%的增幅，欧元区经济延续一季度向好态势继续增长。受益于此，二季度

欧洲主要港口货物吞吐量完成 2.03 亿吨，同比增长 3.9%。欧洲主要港口集装箱吞吐量同比上涨 8%，环比增长 5.3%至 675.7 万 TEU，延续了上季度的增长态势。

4 美洲港口集装箱吞吐量普涨

二季度美国经济整体表现良好，GDP 同比增长 2.1%，与上季度 2.0%相比有所上升；美国制造业采购经理人指数（PMI）均值为 55.8，与一季度 57.0 的高位相比有所回调，但仍处于高位。受益于此，美洲主要港口集装箱吞吐量普涨。其中，桑托斯和温哥华表现尤为强劲，同、环比均实现两位数的增长，二季度集装箱吞吐量分别达到 94.8 万 TEU 和 81.9 万 TEU。得益于美西港口码头合并的推进，洛杉矶港和长滩港实现港口资源优化配置，二季度生产状况表现良好，洛杉矶港集装箱吞吐量同比增长 6.6%至 224.2 万 TEU，长滩港环比增速高达 17.6%，吞吐量为 186.5 万 TEU。

5 澳洲港口干散货吞吐量增速放缓

2017 年二季度，澳大利亚经济增速维持 0.5%不变，与上季度持平。与澳大利亚经济走势不同，受澳洲港口煤炭货物吞吐量增长疲软，澳洲港口干散货吞吐量增速放缓。澳洲煤炭大港海因波特港口两个码头之一的海波因特煤炭码头四月份煤炭吞吐量锐减 82%，仅完成煤炭吞吐量 76 万吨，与海波因特煤炭码头月均 350 万吨的煤炭吞吐量相比相差甚远。受此影响，澳洲主要港口干散货吞吐量增速为 0.17%，增速明显放缓。

6 港口货物吞吐量排名变化不大

二季度全球前十大港口完成货物吞吐量 15.25 亿吨，同比上涨 6.34%。全球排名前十大港口超过半数排名与去年同期相同，受益于干散货吞吐量增势强劲，唐山港货物吞吐量排名提升较大，从第七上升到了第四。受天津汽运煤事件影响，天津港货物吞吐量有所下滑，完成货物吞吐量 12871 万吨，增速为-10.3%。总体来说，全球前十大港口货物吞吐量排名变化不大。

表 1 2017 年第二季度货物吞吐量全球前十大港口排名

排名			港口名称	同比增长率 (%)
2017 年第二季度	2016 年第二季度	走势		
1	1	→	宁波-舟山	15.5%
2	2	→	上海	1.8%
3	3	→	新加坡	3.3%
4	7	↑	唐山	17.9%
5	5	→	广州	10.3%
6	8	↑	黑德兰	9.7%
7	4	↓	天津	-10.3%
8	6	↓	青岛	1.5%
9	9	→	鹿特丹	5.8%
10	10	→	大连	4.2%

数据来源：各港务局网站，SISI 整理

7 全球码头运营商吞吐量表现各异

二季度，从权益吞吐量来看，各码头运营商吞吐量表现各异。中远海运港口自合并以来首次出现负增长，权益吞吐量同比下降 2.7%；招商局港口运营态势维稳，同比增速超去年同期，走势良好；国外码头运营商均呈正增长发展态势，其中迪拜环球表现最佳，2017 年以来增速一路飙升上扬，权益吞吐量首次突破 900 万 TEU，其发展态势有望在不

久的将来赶超招商局港口；马士基保持相对稳定的发展趋势，同比增幅为 4.3%，较去年同期上升了 1.7 个百分点。[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