

时事经济与航运

中国海洋运输情报网主办

2016年09月28日 (第1616期)

- ◇ 经济运行稳中向好 动能转换步伐加快 1
- ◇ 对 VGM 实施的一些思考 4
- ◇ 宁波海运重组遇阻 7
- ◇ 造船业本轮危机深不见底，银行或要遭殃 8
- ◇ “十三五”：上海冲刺国际航运中心 10
- ◇ 2016 年上半年北方港口煤炭运输形势分析及下半年展望 13
- ◇ 墨尔本港迎来易主之“变” 16

经济运行稳中向好 动能转换步伐加快

今年以来，我国克服了多重困难和挑战，宏观经济运行继续保持基本平稳，多项经济指标运行符合预期。随着供给侧结构性改革的持续推进，我国工业发展趋稳，提质增效稳步推进。新动能不断增强，新经济在支撑增长、带动就业、促进转型等方面发挥着越来越重要的作用。

最近一段时间以来，国家统计局陆续公布了 8 月份我国工业生产、投资、消费等主要经济指标的统计结果。

尽管国内外环境错综复杂，但在供给侧结构性改革深入推进和一系列稳增长、调结构、惠民生政策的作用下，我国克服了多重困难和挑战。总体来看，宏观经济继续保持基本平稳，多项经济指标运行符合预期；从发展质量看，工业发展加速迈向中高端，服务业发展保持良好势头，经济结构持续优化；从动能转换看，新经济发展势头良好，新动能不断增强。

1 全球视角下的中国经济增长

众所周知，中国经济过去 20 年来取得了引人瞩目的经济奇迹。唯一的遗憾是名义 GDP 增长、实际 GDP 增长与 CPI 之间的关系始终纠缠不清。笔者认为，这很可能与 CPI 的所谓模型有关。如图所示的几条曲线便是笔者根据国家统计局数据整理的作品，显得非常有意思：

(1) 从人民币计价的名义 GDP 增长看，过去 20 年年平均高达 12.87% (如包括 2016 年，则年均增长 12.6%)，其中的 7 年更高达 17% 以上；特别是中国经济在 1999 年-2008 年堪称“黄金十年”，其中 2007 年更达到十分惊人的 23.19% (虽然低于 1994 年的 36.34%、1993 年 31.18% 和 1995 年 26.12%；但 2007 年 GDP 总量是 1995 年的 4.40 倍，同时 1993 年-1995 年通胀的贡献较大)，堪称奇迹，但潮涨就有潮落，2007 年也成拐点之年，特别是 2008 年次贷危机的出现，导致 2009 年经济“陡降”，当年名义增速仅为上年一半，从此角度看，当年的“四万亿”政策有其必要性。

另一方面，强刺激的效用必然边际递减，仅仅 2 年 (2012 年) 后，名义增速再次失速，而 2015 年仅仅 5.08% 的名义增长率是改革开放 36 年来的最低 (此前最困难的 1990 年也有 13.17%) 可以认为，如以名义增长率看，中国经济不仅告别了高速增长期，可能

双位增长也有点勉为其难了；从 1998 年、2008 年以来的经验看，即便我们已经实施积极财政政策多时，但以边际递减的规律看，2020 年后的增长靠什么还是未解之题。

(2) 以美元计价的名义 GDP 增长率也很有趣(数据来源于 IMF)：一是 1996 年-2007 年的 12 年，美元计价 GDP 名义增长曲线和人民币基本同步一致，唯一需要说明的是 2007 年人民币对美元升值了 6.9%，导致 2007 年美元计价的 GDP 增长达到了惊人的 28.83%；二是过去 20 年中，美元计 GDP 名义增长率的峰值(29.34%) 不可思议地出现在次贷危机爆发的 2008 年。这非常有必要进行全方位的分析与反思：我们的预警机制发挥作用了吗？汇率问题同样突出地反映在 2011 年 24.16% 的名义增速(美元计)。

(3) 以美元计 GDP 的实际增长率是个理论值，即以美元计名义 GDP 减去 CPI，这可能和实际有偏差；事实上，人民币的名义增长减去 CPI，再考虑当年汇率之公式，两者在个别年份差异较大，但波动趋势几乎没有变化。

显然，2005 年-2008 年及 2010 年-2011 年的升值对此产生正面影响，而 2014 年-2015 年的贬值是有一定的负能量的。如此得到的增长曲线非常有趣：进入新世纪的前 15 年(2000 年-2014 年) 几乎均为双位数增长，而 2007 年增长竟然超过 24%。显然，中国入世红利释放是关键之一。其次，2005 年-2008 年人民币升值是中国经济基本面非常优秀的体现；但 2009 年的“陡降”本应引起我们的高度警惕，一定程度上我们被 2010 年-2011 年的“虚火”所迷惑，笔者对于人民币竟然升值至 2013 年底分外惊讶，当然如果我们能漠视来自于美欧压力的话。

再次，真正需要我们今天高度警惕的是，如何看待 2015 年的 4.8%？笔者认为，如果今后以美元计的中国实际增长能达到 5% 左右，是值得击掌庆贺的。有两点需要特别指出：一是如果美欧日对 2% 的通胀率望眼欲穿的话，那么中国更应警惕通货膨胀。现在火热的房地产吸纳了绝大部分宽松货币政策下的信用溢出，当然当前的经济回稳也当“感谢”房地产；二是过度宽松的货币政策，客观上就是鼓励全社会加杠杆，无非是政府、居民(从 2008 年底的 2.98 万亿增加到今年 6 月的 17.59 万亿，增长 5.9 倍，其中今年 1-8 月净增 3.4 万亿，是 2008 年前总和的 114%) 还是国企(央企从 2008 年的 4.3 万亿到 2015 年的 31.1 万亿，增长 7.23 倍) 而已。目前，加杠杆的进程仍没有任何逆转的迹象。问题是：当全球进入加息周期后，谁会成为裸泳者？

需要说明的是，2016 年上半年的美元计 GDP 数据之所以是负值，主因是去年 6 月 30 日人民币汇率是 6.11，而今年是 6.63，即期间贬值幅度达到 8.51%；相信 2016 年全年数据不至于负增长，但能否达到 5%，目前尚难确定。在中长期贬值预期成为主流的情况下，美元化后的中国 GDP 再维持如过去 20 年那样的高增长已然是不太现实了。

2 从外贸依存度看中国经济增长趋势

众所周知，新世纪以来中国进入黄金增长期的主要推手之一是“入世红利”，曾几何时，中国因为外贸依存度超过 50% 而被认为是经济全球化的典范，特别是 2005 年-2007 年连续三年超过 60%。即便是被称为外向型国家的日本也仅有 30%。而外贸第一大国德国 2015 年在进出口下降 11.9% 的情况下，外贸依存度仍达 70.88%，而其峰值是 78%。

以过去 20 年的数据看，凡是外贸欣欣向荣的年份中国经济就会蓬勃发展，反之则会萎靡不振；外贸非常糟糕下，即便财政政策使出洪荒之力也是效果尔尔。中国外贸依存度已经退至上世纪九十年代水准。目前 30% 的依存度短期基本是谷底了，长期如何仍需观察。另一方面，需要注意的是，外贸依存度峰值出现在 2006 年(64.24%)，这比 GDP 峰值(2007 年) 早了一年；这同时说明加入 WTO 的红利实际上早在 10 年前便已开始边际递减。次贷危机彻底终结了 WTO 红利，只是全球贸易回归上世界的“老常态”而已。

3 宏观经济运行平稳

从8月份公布的经济数据看，我国国民经济延续上半年平稳运行的态势，工业增速有所加快，投资增长趋于稳定，与民生相关的就业、物价等指标总体表现也好于预期，宏观经济基本面是好的，经济运行稳中有进、稳中向好。

从工业生产看，近年来我国传统工业产能过剩和市场需求不振的矛盾凸显。今年二季度以来，在供给侧结构性改革稳步推进和适度扩大总需求政策效应共同作用下，工业生产稳中有升。工业增长速度连续6个月处在6%以上，呈现出明显的企稳回升态势。

与工业相关的主要指标中，发电量增速比上月加快0.6个百分点，铁路货运量增速由上月同比下降5.8%转为增长1%，PMI重新回到扩张区间。工业生产企稳，带动了效益的回升。

从投资看，受传统领域产能过剩、企业生产经营困难以及体制机制不畅等因素影响，民间资本投资意愿不强、积极性不高，拖累固定资产投资增速回落。

从消费和出口看，8月份，社会消费品零售总额增长10.6%，扣除物价因素后实际增长10.2%，无论是名义的还是实际的都比上月加快0.4个百分点。进出口方面均有所回升，表明国内市场需求出现回升。

从与民生相关的指标看，就业方面，8月份城镇新增就业113万人，前8个月累计达到948万人，占全年目标的近95%。就业形势总体稳定，印证了经济运行基本面良好的判断。

物价方面，前8个月，CPI同比上涨2.0%，仍在全年3%左右的物价调控目标范围之内。PPI连续8个月降幅收窄，表明市场供需关系有所改善，工业领域通缩压力有所缓解。

“8月份经济运行主要指标出现积极变化，充分说明今年以来经济运行总体平稳，稳中有进，稳中有好的态势继续保持。”国家统计局新闻发言人盛来运说。

4 经济结构持续优化

在保持经济平稳运行的同时，今年以来，随着供给侧结构性改革的持续推进，我国工业发展趋稳，提质增效稳步推进，服务业保持较快增长，在经济中的占比稳步提升，促进了经济结构的持续优化。

从三次产业协调发展看，上半年，第三产业增加值增速比第二产业快1.4个百分点，占国内生产总值的比重为54.1%，比上年同期提高1.8个百分点。这一发展势头在7、8月份得到了进一步延续。8月份，服务业生产指数比规上工业增加值增速高1个百分点以上，一二三产的结构关系继续向协调化方向发展。

从工业自身情况看，前8个月，规模以上高技术工业增加值占整个工业比重为12.2%，比去年同期提升0.8个百分点；装备制造业的占比提升1.3个百分点，这就意味着中国的工业结构继续优化，工业生产向中高端迈进的步伐仍然铿锵有力。

工业经济的发展，既要培育高新技术产业，也要改造提升传统产业。今年以来，在国家有关政策的支持下，工业技改投资增势良好。

从需求看，在投资、消费以及净出口三大需求均出现企稳回升的背景下，内部结构也在优化。

尽管受到传统生产领域的不利影响，投资增速回落，但结构持续改善，薄弱环节和重点领域投资增长较快。

从消费来看，消费基础性作用持续增强。上半年，最终消费对经济增长的贡献率为73.4%，比上年同期提高13.2个百分点，比资本形成总额的贡献率高36.4个百分点。前8个月，消费稳健增长，消费结构持续升级。

随着消费升级的逐步推进，我国内需结构持续调整，与旅游、文化、体育、健康、养老“五大幸福产业”相关领域的投资也出现了快速增长。1至8月份，公园和旅游景区管理业投资增长42.2%；文化及相关产业投资增长17.1%；健康服务业投资增长17.2%。

用电量指标也进一步印证了经济结构的优化。1至8月份，三产和居民生活用电合计对全社会用电增长的影响度达到63.6%，高于二产的34.5%。

5 新动能进一步集聚

“新”字当头，将集聚起“十三五”中国经济新动能。今年以来，我国新经济发展势头良好，表现颇为“抢眼”，新动能不断增强，新经济在支撑增长、带动就业、促进转型等方面发挥着越来越重要的作用。

随着简政放权、商事制度改革等一系列政策措施加快落实，创新创业氛围更趋浓厚。各类市场主体数量持续快速增长，市场活力进一步迸发。1至8月份全国新登记企业增长28.9%，日均新登记企业1.46万家。新兴服务业和小微企业市场主体增长明显，有力带动了就业的平稳。

同时，这些新兴市场主体也更加重视创新投入、技术研发。1至8月份，科学研究和技术服务业投资增长15.9%，增速比1至7月份加快5个百分点。

新旧发展动能转换步伐加快。1至8月份，工业高技术产业投资13823亿元，增长11.8%，增速比全部工业投资高8.9个百分点；占全部工业投资的比重为9.8%，比去年同期提高0.8个百分点。

新动能加快蓄积。8月份，工业机器人产量同比增长65.5%，增速较7月份加快25.4个百分点；新能源汽车增长63.2%，加快1.4个百分点；集成电路增长25.6%，加快9.5个百分点。

当前，知识技术密集、成长潜力大、综合效益好的新兴产业发展明显好于传统产业。规模以上工业高技术产业继续保持较快增长，8月份高技术产业增加值增长11.8%，装备制造业增长10.8%，继续保持两位数增长。顺应产业结构和消费结构升级的大趋势，在电子信息、生物医药、智能制造、节能环保、新能源、新材料等高新技术的推动下，相关产品成为新的经济增长点。

从新业态看，1至8月份网上零售额仍然保持25%以上的高增长。此外，包括在线医疗、在线教育、在线约车在内的新业态如雨后春笋，继续延续今年以来的较快增长态势。

“新经济的快速成长，对冲工业调整的下行压力，对推动中国经济结构的转型升级，保持中国经济稳定增长发挥了重要作用。”盛来运说。[返回](#)

对 VGM 实施的一些思考

国际海事组织海上安全委员会于2015年在其第94届会议上通过了《1974年国际海上人命安全公约》第VI/2条修正案（第MSC.380(94)号决议），要求载货集装箱在交付船舶运输前应当对其重量进行验证，并于2016年7月1日起强制生效，我国是《1974年国际海上人命安全公约》的缔约国，该修正案对我国具有强制约束力。

2016年6月6日，交通运输部海事局发文《交通运输部关于执行〈1974年国际海上人命安全公约〉第VI/2条2015年修正案的通知》（交海发〔2016〕92号），一方面强调修正案对我国的强制约束力，另一方面对国内做好该修正案的履约工作提出相关要求。

从政策层面看，管理部门对集装箱称重没有称重地点的强制要求，也没有对集装箱称重产生的费用作相关规定。管理部门似乎也不愿过早将实施细则确定下来，给市场自由运作留有足够空间。

1VGM 实施以来国内各方运作情况

1.1 承运人

对承运人来说，是希望获得VGM数据的，一方面能精确配载，另一方面可以减小安全隐患。自规则实施以来，承运人已陆续对外发布VGM申报流程、途径和要求，其申报内容和形式均大同小异，目的就是督促托运人在重箱进港前尽早地提交VGM。由于中国

范围内不同港口的工作流程尚存差异，不同港口托运人向承运人提交 VGM 截止时间存在一定差异，一类是在承运人制定的进港截止时间之前，另一类是要求重箱进港之前提供，这取决于港口的规定是 No VGM, No Load（无 VGM，不装船），还是 No VGM, No Gate in（无 VGM，不进港）。如：上海港采用的是 No VGM, No Load，这就要求船舶靠岸前六小时时间内承运人向码头提供 VGM，承运人一般会要求托运人更早的提供；而南沙和汕头的当地码头则采用 No VGM, No Gate in，要求在重箱进港前提供 VGM。

1.2 码头

现阶段，国内很多码头都具备称重能力，但一方面，称重方式还有待完善，另一方面港口不会承担称重的义务，仅为提出需求的客户提供称重服务。宁波港，通过进场道口安装地磅，进场称量总重，出场称量车重，得出箱重，港口方也愿意将数据提供给船公司。但双托集卡（载两个标箱的集卡）并不能通过该方法完成称重。上海港虽然也在个码头安装了地磅，吊桥、装在工具也有称重装置，但上港集团所称量数据主要用来保障港口作业安全，并不提供给船公司，因为一是码头没有称重的义务，二是会增加码头业务负担，而且还有可能会影响码头正常运作，目前仅对提出服务需求的托运人提供收费服务。

1.3 托运人

VGM 对托运人的影响是最大的，一方面物流操作环节更加复杂，另一方面增加了物流成本（人力、设备、费用）；而且，作业环节的增加可能带来沟通不畅，进而影响整个物流链条的效率。因此有关人士提出：在托运人自行申报的基础上，有针对性的进行抽查即可。

2 实施 VGM 产生的影响

2.1 保障船舶安全、码头作业安全

修正案实施后，船公司、码头配载精确度会增加，船舶航行安全得到进一步保障，由于谎报箱重而导致的船舶安全事故也许能因此得到遏制，同时码头作业的安全性也将大大提升，修正案保障安全的初衷能较好的得以实现。

2.2 集装箱运输成本增加

首先，最直观的就是称重费用，无论采用国际海事组织提出的称重方法一还是称重方法二进行称量，都将产生额外的费用；其次，托运人因此规定而增加的人力、物力而导致成本增加；今后，海事部门还会对集装箱重量进行抽查验证，由此产生的费用可能还是会由托运人承担。

2.3 全球供应链受到影响

VGM 的实施，对出口商产生重大影响，在一定程度上可能对全球供应链造成一定压力，给全球供应链参与方增加新的成本。一方面是供应链费用成本增加，无论称重出现在哪个环节，哪个时间，都会导致成本增加，从全球供应链的视角来看，这将会是一项巨大的成本；另一方面供应链的时间成本增加，货物称重会影响供应链的顺畅程度，而且备货时间也因称重环节也需提前，增加了供应链的时间成本。

2.4 航运业的复苏进程受到影响

航运业处于长期低位震荡时期，运力过剩导致航运业复苏缓慢，而 VGM 的实施将增加航运成本，从而将进一步影响航运业复苏的进程。

3 VGM 实施过程中存在的问题

3.1 标准规范不统一

一是没有收费标准，如表 1 所示，国内提供称重服务的港口收费各有不同；二是各港口流程规范不统一，各港口根据当地情况制定了 VGM 实施细则，但缺少标准化的实施规范，仍带来一定的不便。

表 1 各大港口关于 VGM 实操及收费标准

	闸口称重服务 (人民币)				进场后称重服务 (人民币)				海事抽查称重		
	20GP	40GP	45GP	特种箱	20GP	40GP	45GP	特种箱	20GP	40GP	45GP
上海港	100	150	180	200	200	300	380	400	-	-	-
深圳盐田国际集装箱码头	100	100	100	-	400	500	600	-	400	500	600
深圳西部蛇口、赤湾、招商	210	210	210	-	630	630	630	-	630	630	630
广州黄埔港	100	150	150	-	200	300	300	-	-	-	-
天津港	80	120	-	标准的 1.3 倍	200	300	-	标准的 1.3 倍	-	-	-
深圳大铲湾码头	100元/柜(2016年7月1日至9月30日)				-	-	-	-	-	-	-
东莞虎门港	100元/柜(限单托)				200	200	-	-	200	200	200

3.2 没有权威验证机构对所报送数据验证

虽然提供准确的 VGM 是托运人的责任和义务，但也有托运人会为因各种原因不履行义务，瞒报或虚报数据，而现阶段暂没有对承运人提供的重量数据进行验证的过程。今后海事部门的抽查也许会有有一定的效果，但能否完全避免虚报瞒报的现象，还得看海事部门后续出台的查验细则。

4 值得思考的几点问题

尽管在实际运作中，会带来一些不便，但 VGM 的实施是值得肯定的，因为安全无小事，只有在安全基础上建立起来的运输系统才是完善的运输系统。目前，VGM 的实施尚属摸索阶段，目前并没有一个模式既能保障运输和作业安全，又可以使供应链各方的利益得到平衡。相信在市场的环境下运行一段时间后，相关部门会根据运行状况出台相应的标准和指导方针。实施 VGM 一个月来，所面对的一些问题仍然值得思考。

4.1 是否需制定标准化流程？

现阶段，没有收费标准，没有流程标准，流程由承运人和码头主导运作，或许这也是结合各地实际情况产生的结果，但没有统一的标准和流程，既不便于管理，也不便于供应链的流畅运作，航运业有关人士指出：VGM 的标准化和数字化是发展的必然趋势。

4.2 如何在保证安全的情况下，保障供应链各方利益？

VGM 的实施保障了整个供应链的安全，是值得肯定的，但在实际运作中，托运人需承担称重的成本，而收益的是整个供应链系统。以托运人增加成本的方式来换取整个供应链的安全是否合理呢？是否应该找到一个平衡点，各方均让渡一点利益出来，保障整个供应链的安全和顺畅？[返回](#)

宁波海运重组遇阻

宁波海运（600798，SH）的重组，刚筹划了半个月就遇上了一道坎。

9月24日宁波海运发布公告，称其实控人浙江省能源集团有限公司（以下称浙能集团）此前所筹划宁波海运重组一事，因构成借壳上市且相关标的无法达到借壳上市审核要求，故停止筹划此重大事项，并申请股票在9月26日复牌。

宁波海运相关人士表示，此次重组本意为解决与浙能集团同业竞争问题，但却被证监会9月9日颁布的借壳上市新规所卡住。2013年浙能集团成为宁波海运实控人以来，其承诺的解决同业竞争问题至今仍未完全解决，而有业内人士分析，国有企业整合能力较强，看好浙能集团通过整合调整解决同业竞争问题。

1 重组披露一天就遇上最严新规

用宁波海运证券事务代表李红波的话说就是，“这个时间正好卡住了”。

李红波所言的是今年9月9日，证监会发布《关于修改〈上市公司重大资产重组管理办法〉的决定》并同时发布修订后的《上市公司重大资产重组管理办法》（以下称《管理办法》），而这个被成为“史上最严借壳新规”的《管理办法》正好卡住了宁波海运9月8日披露的其实控人浙能集团筹划的宁波海运重大事项（其后继续披露为重大资产重组）。

宁波海运9月19日的公告表示，浙能集团正推进通过宁波海运购买浙能集团及其下属企业所持相关海运资产，但在9月24日，宁波海运表示，根据《管理办法》，该事项对宁波海运构成了借壳上市，由于相关标的无法达到审核要求，浙能集团停止筹划次重大事项。

而李红波表示，由于新版《管理办法》要求借壳上市要符合IPO要求，而标的资产可能还不符合，但此次重组是实控人浙能集团筹划的，对于标的公司的具体情况以及具体是哪些项目未达到审核要求，“我们也不清楚”。

2 同业竞争三年仍未解决

宁波海运主要经营国内沿海、长江中下游、国际船舶普通货物运输以及控股子公司明州高速投资的宁波绕城高速公路西段项目，其2015年营收10.47亿元，比2014年下降3.91%，净利润1804.7万元，比2014年增长116.69%，其2016年中报显示今年上半年营收4.93亿元，相比2015年同比下降7.71%，净利润637.5万元，同比增长44.94%。

2012年10月22日，浙能集团签订收购宁波海运原控股股东宁波海运集团有限公司（以下简称“海运集团”）51%股权的协议，从而成为海运集团的控股股东，并通过海运集团间接控制宁波海运41.90%的股份。浙能集团向除海运集团以外的宁波海运全体股东发出全面收购要约，并于2013年4月履行了全面要约收购义务，宁波海运的控制人变更为浙能集团。

而在收购完成后，浙能集团下属浙江富兴海运有限公司（以下简称“富兴海运”）和浙江浙能通利航运有限公司（以下简称“浙能通利”）与宁波海运在国内沿海货物运输业务存在一定程度的同业竞争。

李红波表示，此次重大事项的筹划计划与浙能集团当初承诺将其海运资产以适当方式注入宁波海运相结合起来。尽管其表示，对于标的资产具体情况并不知情，查询公告得知，在2013年1月31日，浙能集团出具了《关于避免同业竞争等利益冲突、保持宁波海运股份有限公司经营独立性的承诺函》，在同业竞争方面，浙能集团承诺以下几点：

1) 不再扩大富兴海运和浙能通利的经营规模，同时将国内沿海货物运输的业务发展机会优先考虑给予宁波海运。

2) 将宁波海运作为浙能集团及浙能集团全资、控股或其他具有实际控制权的企业所属国内沿海货物运输业务的相关资产的最终整合的唯一平台。

3) 用五年左右的时间将富兴海运和浙能通利从事国内沿海货物运输业务的相关资产在符合法律法规规定和中国证监会有关规则的前提下，以适当的方式注入宁波海运，或者通过其他合法合规的方式解决上述同业竞争问题。

4) 在行业发展规划等方面将根据国家的规定进行适当安排，确保浙能集团及浙能集团全资、控股或其他具有实际控制权的企业在未来不会从事与宁波海运相同或类似的生产、经营业务，以避免与本公司的生产经营构成实质性竞争，但本承诺函已经披露的除外。

而据宁波海运 2014 年 3 月 29 日公告表示，除承诺中第 3 款事项尚未履行完毕外，其他各项承诺事项持续有效，并严格履行之中。然而时间已过去 3 年多，同业竞争问题依然没有完全解决。

在今年 9 月 24 日的公告中，浙能集团承诺在公告之日 1 个月内不再商议该重大事项目，李红波则表示，下一步如何处理同业竞争问题，目前还没有接到消息。

而宁波海运实控人浙能集团的国企身份也颇受人关注，浙江天堂硅谷资产管理集团有限公司产业并购部总经理李明表示，在并购等操作中，国企与民企所需遵守的相关规定是一样的，但国企可能会存在政策优势，比如说在收购时承诺 5 年内解决同业竞争问题，如果是作为民企，就有可能无法通过。

而对于解决同业竞争问题的前景，李明分析，在驱动因素上，国企在进行产业整合时存在着区域性政策和产业引导的需要，并不像民企单纯只是逐利。估计接下来还会拿出新的方案。李明举例表示，如果此次借壳受阻是盈利问题，那么达标的资产可以留下，不达标资产可以在未来特别注意盈利问题。或是通过小的资产整合剥离掉较差的资产来达标。“拿时间换空间”，但最终操作还要看具体是什么因素与证监会要求相违背。

[返回](#)

造船业本轮危机深不见底，银行或要遭殃

“谁的资金链先断谁先死”，这成为造船行业的一句咒语。订单量急剧下滑，人工等成本居高不下，弃船拖延交付现象高发，造船行业整体陷入困境。继 2015 年 20 多家大中型造船企业破产或停产之后，今年又陆续出现数家造船企业陷入债务危机。业内人士认为，2016 年，造船行业将面临更加严峻的形势，仍会有企业被迫退出市场。

垫资建造是造船行业的惯例，由于市场需求锐减，航运企业支付给造船企业的首付款甚至降至 10% 以下，这意味着 90% 左右的造船资金是银行贷款。受航运市场运力严重过剩的传导影响，弃船和延期交付现象十分严重，这意味着银行成为最大的“船东”，弃船风险将传导至银行业。

1 数十家企业争抢“一口饭”

有业内人士预测，我国造船行业经过市场的调整和兼并重组，最终将仅剩 10 家企业左右，民营企业全军覆没，国有企业苦苦支撑。

据了解，为了避免资金链断裂而破产，目前国内造船企业为了获得一点现金流竞相压价接单，这使得主要船型的船价较 2007 年已经腰斩，进一步加剧了造船行业的危机。

2015 年，全国有 20 多家大中型船厂破产，其中最大外资船厂韩国 STX 船厂在大连破产清算拍卖，明德重工、东方船厂和舜天船厂等船企已进入破产清算或重组程序，熔盛造船等一大批船厂处于“僵尸”或停产半停产状态。

2016 年，造船行业面临更加严峻的形势，多家造船企业出现债务危机。根据上海清算所网站公告，总部设在浙江的春和集团发布消息，由于现金流枯竭，无法按期(2016 年 5 月 16 日)足额偿付到期的一年期债券，出现违约。春和集团下属的太平洋造船有限公司是以建造特种船舶见长的民营造船企业。与春和集团债务违约相类似，目前浙江多家造船企业面临资金问题，只是尚未出现船企破产。

今年 3、4 月，中国 VLCC 订单批量成交，推动市场成交量明显回升。5 月，政策性订单出尽，市场成交量再次回落至百万载重吨以下，整个市场船东投资信心仍明显不足，市场延续年初以来的惨淡局面。

2008 年金融危机爆发后，造船市场已经呈现出需求减弱的情况，当时大多数造船企业选择向海洋工程领域转型。然而，自 2015 年国际油价大幅下滑以来，海洋工程装备需求也直线下滑。

国际海事机构克拉克森统计数据显示，2015 年全球海工业新接订单金额仅为 145 亿美元，同比降低 66%，为十年来最低水平。2016 年第一季度，全球海工业新接订单金额为 3.88 亿美元，同比下滑高达 90%，创下十多年来全球单季成交最低纪录。

国内一海工企业管理人员称，订单需求减少的同时，海工平台价格也大幅下滑，公司海工平台项目一年亏损十多亿元人民币。3.88 亿美元的订单能够养活一家企业，但数十家企业去竞争这些订单，等待企业的只有死亡。

造船行业危机是全球性的。新加坡海工巨头吉宝 2015 年业绩下滑达 52%，导致裁员近 1.4 万人。韩国的大宇造船和现代重工分别因海工业务亏损 46 亿美元和 13 亿美元。2016 年 3 月，现代重工关闭了其位于韩国昂山的专业海工装备建造厂。

2 弃船风险或祸及银行业

业内人士认为，造船行业危机可能引发的金融风险需警惕，我国造船企业贷款大多来自于国内银行，需要对涉及造船、航运的贷款进行排摸。

由于航运市场低迷，航运企业要求延迟交付船舶，从上海外高桥造船有限公司采访了解到，一些船东不愿意收船，造船企业只能将造好的船停在锚地。有些甚至提出苛刻条件，要求弃船。

据悉，国内造船企业前几年大量采用低首付抢订单策略，包括大连船舶重工、招商局重工、外高桥造船在内的中国主要海工企业都有大量海工平台遭遇弃单。克拉克森数据显示，截至 2016 年一季度，中国船厂有近 100 座各类平台在等待交付。其中，招商局重工有 11 座、外高桥造船 11 座。

100 座等待交付的海工平台，就意味着 200 亿美元的资金还未收回。而海工平台 90% 至 95% 的建造资金是造船公司垫付的，绝大多数是银行贷款。

克拉克森统计的船舶“未交付”率显示，按载重吨计算，2015 年全年全球手持订单的未交付率为 35%。海工市场正经历上世纪 80 年代以来最为艰难的市场状况，其未交付率从 2015 年的 42% 在 2016 年飚升至 60%。今年至今，包含所有船型的船舶未交付率已上升至 51%，预计全年将有 40% 的年初手持订单难以如期交付。

造船企业破产，受影响最大的是银行和地方政府，地方政府为了鼓励造船企业发展，给予其优厚的贷款条件，并在土地政策方面给予优惠条件。造船行业的危机有可能延伸至银行业，这种情况在国外已经出现。

德国银行正承受着来自于航运的巨大负债压力。由于一些德国银行一直是航运业最大的贷款机构，受航运市场低迷的影响，资产规模为 290 亿欧元的德国不莱梅州立银行正因持有不良航运业资产组合而苦苦挣扎，不得不将其航运业资产组合中的 4 亿欧元坏账销账，该行将在这一年面临数亿美元的亏损。此外，德意志银行也在寻求出售至少 10 亿美元的航运债务。

3 “根本不知道底在哪里”

不少业内人士对行业前景十分悲观，他们对行业趋势的判断由“仍未见底”到“根本不知道底在哪里”。

航运连带造船市场具有明显的周期性，是宏观经济的晴雨表，这一轮市场低谷已经走过近十年，目前仍处于下行趋势。

在运输需求下滑的背景下，航运企业已经开始控制运力增长。据克拉克森统计，2016年新造船订单数量达到近20年来的最低。然而，运力的增长仍然高于需求。马士基航运大中华区总裁丁泽娟介绍，今年二季度，运力上涨约为6%，而需求上涨仅为2%左右。

总体而言，短期的需求和严格控制的供给有助于扭转低谷局面，但从长远来看，仍然取决于宏观经济走势。

“航运业的波动性较大，加上投机金融资本的涌入，进一步增强了行业的震荡，这对于重资产的航运企业而言是巨大的考验。”中远海运能源运输股份有限公司总经理韩骏说，自2008年以来的行业低谷之所以看不到复苏的迹象，主要是受宏观经济的影响。

马士基集团首席财政官 Trond Westlie 表示，航运市场面临的风险来自于贸易壁垒、增长降低、航运需求减少。全球贸易近年来呈现持续低迷的态势。世界贸易组织4月发布的全球贸易报告预测，今年全球贸易增速预计仅为2.8%，继续低于过去30年来5%的平均水平。至此，全球贸易增速将连续五年低于3%，是自上世纪80年代以来“最糟糕”的时期。

4 过剩产能“僵而不死”

企业破产停产，并不意味着去产能。有业内人士认为，只要生产能力还在，一旦市场转暖，马上就可能投入生产。

近十年间，全球新造船市场在急速上升后很快陷入困境。在投资热情最高涨的2007年，全球有220家船厂获得了至少一条20000载重吨以上的订单，较2005年上涨80%。然而，全球经济的下滑终止了这股热情，2009年，新签订单的船厂个数较2007年下降45%。尽管我国船厂受政策支持在2013至2014年获得了一些新船订单，但整体而言，造船订单正在难以遏制地减少。

据克拉克森统计，在2007年接获订单的220家船厂中，仅有80家在2015年有所斩获。退出市场的造船企业中，包括87家中国船厂，其中大部分是专注于散货船的厂家，也有一批欧洲船厂，在与亚洲船厂的竞争中败下阵来。

数据显示，2015年我国船企接获的散货船订单量仅为102艘，比2014年的377艘减少了72.9%，比2013年的620艘减少了83.5%。

航运造船市场正在回归理性，2008年之前航运市场处于上升期，催生大量资本进入造船业，极大地透支了未来的需求。等到投机资本退出航运市场，运价相对稳定之后，行业才能够进入健康发展的轨道。

上海国际航运研究中心秘书长真虹认为，我国造船行业需要从这十多年的发展中吸取经验教训，产品单一、恶性竞争将导致行业发展陷入困境。在市场低迷的情况下，日本船厂的订单不降反增，正是胜在其技术实力和产品品质。

造船行业作为产能过剩行业，要去除产能，通过市场之手让一些企业退出市场仅仅是第一步。专家认为，吸取这一轮行业发展陷入困境的教训，针对造船行业需要加强行业规划和调整的力度，避免市场转暖后，造船企业一拥而上，恶性竞争，而是要集中生产研发能力去突破行业发展的关键领域，完善造船行业配套能力等。[返回](#)

“十三五”：上海冲刺国际航运中心

“十三五”是上海基本建成国际航运中心的冲刺期，上海正在加快脚步——今年以来《上海市推进国际航运中心建设条例》和航运“十三五”规划相继发布。从相关数据可见，上海雄心勃勃且信心满满。

根据2009年4月国务院发布的《关于推进上海加快发展现代服务业和先进制造业建设国际金融中心和国际航运中心的意见》（国发〔2009〕19号文件），要求2020年上海基本建成国际航运中心，因此“十三五”是上海基本建成国际航运中心的冲刺期。今年以来，上海相关方面正在加快建设脚步——《上海市推进国际航运中心建设条例》

（《条例》）和航运“十三五”规划相继发布。从相关数据可见，上海雄心勃勃且信心满满。

1 立法：促进性条例

6月23日，上海市人大常委会召开第三十次会议，审议通过《条例》。7月28日，上海市人大法工委主任丁伟在《条例》媒体通气会上介绍了《条例》的出台背景及特点。

出台背景：1995年12月，中央领导批示指出“把上海建成国际航运中心是开发浦东——使其成为远东经济中心，开发整个长江的关键”。1996年1月，国务院在沪召开会议，启动以上海深水港为主体，浙江、江苏的江海港口为两翼的上海国际航运中心建设。2001年，国务院批复的《上海市城市总体规划（1999—2020年）》确定了上海“国际经济、金融、贸易、航运中心”（“四个中心”）的战略定位。2009年4月，国发〔2009〕19号文件对上海国际航运中心建设进行系统部署，要求在2020年基本建成。

在上海“四个中心”建设中，国际金融中心、国际贸易中心建设分别于2009年、2012年出台了综合性的地方性法规，而国际航运中心建设一直缺乏一部综合性的地方性法规，相关工作要求散见于《上海港口条例》、《上海口岸服务条例》、《上海市水路运输条例》等法规之中。近年来，“丝绸之路经济带”、“21世纪海上丝绸之路”等国家新战略的实施为推动航运市场发展带来了新的机遇和空间。在推进上海国际航运中心建设的关键时期，通过地方立法提供法制保障，以发挥立法的引领和推动作用，显得尤为重要且迫切。

四大特点：丁伟表示，《条例》是中国首部关于国际航运中心建设的地方性法规，其有四大特点。

第一，《条例》是一部促进性立法，着重强调政府的引导、扶持作用，鼓励各方面力量共同参与上海国际航运中心建设。

第二，《条例》是一部国际航运中心建设的框架性立法，基本覆盖了国际航运中心的各个要素，其中根据国发〔2009〕19号文件及上海实际情况，将航空枢纽建设明确纳入国际航运中心建设的范畴。

第三，国际航运中心建设的大量事权在中央，《条例》主要针对国际航运中心建设中的短板问题，立足地方政府可以积极作为的领域，聚焦集疏运基础设施建设、航运企业和机构集聚、航运营商环境营造等事项。

第四，《条例》立足当下兼顾长远，尽可能纳入未来5年能够确定的重要工作；对中远期尚不明确的工作，仅作原则性规定，为将来制定政策提供法律依据。

2 执行：“十三五”规划

9月8日，上海市政府新闻办举行新闻发布会，上海市交通委副主任张林介绍了《“十三五”时期上海国际航运中心建设规划》（《规划》）的主要内容。

发布会上回顾了“十二五”期间上海国际航运中心建设取得的成果（见表）。其中，上海港集装箱吞吐量3653.7万TEU，连续6年保持世界第一；邮轮经济发展势头良好，成为全球第八大邮轮港。

上海国际航运中心建设“十三五”发展总体目标是：到2020年，基本建成航运资源高度集聚、航运服务功能健全、航运市场环境优良、现代物流服务高效，具有全球航运资源配置能力的国际航运中心。其中，航运资源高度集聚体现在以海、空枢纽港吞吐量和航运企业、机构等为代表的要素集聚程度保持国际领先地位；航运服务功能健全体现在具备完善的航运、航空配套服务功能，对外辐射能力较强，服务市场达到一定规模；航运市场环境优良体现在政府监管、服务高效，法治环境优良；现代物流服务高效体现在集疏运体系合理，口岸综合效率达到国际先进水平，全程物流服务便捷。

具体来讲，海港枢纽方面，上海港将继续巩固国际枢纽港地位，初步建成“资源节约型、环境友好型”的生态大港，到2020年集装箱年吞吐量将达4200万TEU。空港枢纽方面，将巩固提升亚太航空枢纽港地位，旅客年吞吐量将达1.2亿人次，货邮年吞吐

量将超过 400 万吨，航班年起降将达 88 万架次左右，力争机场中转旅客比例将超过 15%。集疏运体系方面，将基本形成规模化、集约化、快捷高效、结构优化与全球枢纽节点地位相匹配的现代化航运集疏运体系，四级及以上内河航道通航里程将达 260 公里，集装箱水水中转比例将力争超过 50%。现代航运服务体系方面，基本建成国际航运服务中心，以航运交易、船舶检验、海事法律、航运咨询、海事教育培训、船员劳务六大业态为重点，争取集聚与培育 10~20 家知名航运服务企业。航运金融方面，将基本形成金融机构集聚、金融产品丰富、金融交易活跃的航运金融服务体系，实现航运融资额、船舶交易额、航运金融衍生品交易额、资金结算额、航运保险额较快增长，初步建成具有国际影响力的航运融资、交易、结算、保险中心。邮轮产业方面，将建成亚太地区规模最大的邮轮母港之一，争取 12~15 艘邮轮以上海港为母港运营，增加邮轮访问艘次，邮轮旅客年发送量将达 150 万~200 万人次（见表）。

3 企业：信心满满

值得一提的是，在《条例》媒体通气会上，包括上海航运交易所总裁张页、上海国际港务（集团）股份有限公司副总裁方怀瑾、上海机场（集团）股份有限公司副总裁贾锐军、上海市宝山区滨江委常务副主任王友农等相关龙头企业的领导都介绍了各自领域的情况。可见，《规划》有着稳定的现实基础。

在上海港方面，据方怀瑾介绍，“十三五”期间，上海港将建设洋山港区四期自动化集装箱码头。建成后，将全面实现港口“智能装卸”、“零排放”和“无人码头”，有力推动上海港在未来发展中实现“质”的飞跃。根据城市工业发展和上海港业务布局调整的需要，还将推进外高桥港区八期建设，研究其发展定位，用于发展汽车滚装、件杂货和集装箱业务。通过以上措施，上海港在去年实现集装箱吞吐量 3653.7 万 TEU 的基础上，到 2020 年实现集装箱吞吐量将达 4200 万 TEU，增长 14.95%。

上海空港枢纽方面，《规划》可谓雄心勃勃（见表）。对此，据贾锐军介绍，为实现目标，去年，浦东国际机场已启动以卫星厅工程为主体的三期扩建工程，主要包括卫星厅、T3 航站楼综合体、行李处理、旅客捷运系统等工程，是上海机场保障航空枢纽和航运中心战略目标实现的重要一环。三期扩建工程进一步强化了“满足基地航空企业及其联盟中枢运作的需要”和“以人为本，最大限度方便旅客”的设计理念，建成投运后，浦东国际机场航站区将形成完整的“一体化”航站楼+卫星厅运作模式，为航空企业及其联盟提供“一个屋檐下”服务。加快浦东机场第五跑道的建设，服务好国产大飞机的试飞工作。同时，紧锣密鼓地推进虹桥国际机场 T1 航站楼改造工程，巩固满足国内精品、商务航线的需求，承担国际备降的功能定位。贾锐军还表示将推动行业主管部门增加空域等重要资源的供给。

对邮轮港的建设，据上海港国际客运中心副总经理徐珏慧介绍，去年，上海市场母港邮轮增至 10 艘，可见《规划》设定的目标——2020 年实现 12~15 艘母港邮轮拥有现实基础。此外，据王友农介绍，吴淞口国际邮轮港泊位已经远远无法满足市场需求，已于去年启动了后续工程建设，将于 2018 年建成 4 个邮轮泊位并实现 4 船同靠运营，年接靠邮轮将达到 800~1000 艘次，力争在 2020 年成为全球前三的邮轮母港。

在航运服务体系，据张页介绍，“十三五”期间，上海航运交易所将进一步拓展“维护航运市场公平、规范航运交易行为、沟通航运动态信息”三大基本功能，夯实航运交易中心、运价备案中心、航运指数发布中心、资信评估中心和航运信息中心等五大中心建设；创新航运综合交易服务平台，加快实现上海国际航运中心建设。其中，根据《条例》第 25 条要求，上海航运交易所将进一步创新发展船舶和航空器交易、运价交易和运力交易等航运交易业务，为航运市场提供更为全面的交易服务功能；将继续按照国家要求，运用大网络、大数据技术，提供运价备案的便利化、精细化服务，实现航运市场的量化动态监管。[返回](#)

2016 年上半年北方港口煤炭运输形势分析及下半年展望

随着我国宏观经济增速持续放缓，经济结构调整继续推进，我国煤炭行业面临的形势依旧比较严峻，多年以来首次出现供需两弱的态势

2016 年上半年，随着我国宏观经济增速持续放缓，经济结构调整继续推进，水电及特高压输电等清洁能源继续挤占火电增量空间，进口煤炭再次提升，我国煤炭行业面临的形势依旧比较严峻，多年以来首次出现供需两弱的态势。2016 年 1—6 月，全国规模以上港口完成煤炭发运量 3.15 亿 t，同比减少 0.15 亿 t，降幅 4.9%；环渤海 5 港（秦皇岛港、黄骅港、京唐港、曹妃甸港、天津港）完成煤炭发运量 2.76 亿 t，同比减少 0.13 亿 t，降幅 4.5%，其中：黄骅港依托矿路港航电一条龙经营及准池铁路与朔黄铁路连接的货源优势，目前已取代秦皇岛港，成为我国煤炭发运第一大港；秦皇岛港退居次席，而且市场份额有较大幅度下降。见表 1。

表1 2016 年1—6 月全国港口煤炭发运量统计

序号	港口	2016 年上半年 发运量 / 万 t	同比 %	市场份 额 %	2015 年市 场份额 %
1	秦皇岛	7 500.0	-32.9	23.93	34.18
2	黄 骅	8 491.6	49.2	27.10	18.22
3	京 唐	3 960.8	-7.0	12.64	13.48
4	曹妃甸	1 847.5	-38.4	5.90	7.52
5	天 津	5 804.9	21.8	18.52	14.69
6	青 岛	595.5	-20.7	1.90	1.85
7	日 照	613.1	20.5	1.96	1.49
8	连云港	274.7	27.2	0.88	0.73
9	营 口	197.6	17.7	0.63	0.88
10	锦 州	542.9	-21.9	1.73	1.83
11	其 他	1 507.2	-6.9	4.81	5.13
12	合 计	31 335.8	-4.9	100.00	100.00

1 上半年北方港口煤炭运输形势分析

1.1 国家相继出台有关政策抑制煤炭产量过剩

2016 年 4 月 14 日和 15 日，国土资源部和人社部分别下发相关配套文件；4 月 18 日，安监总局发布的《国家安全监管局国家煤矿安监局关于支持钢铁煤炭行业化解过剩产能实现脱困发展的意见》明确指出，全国所有生产煤矿按照 276 天工作日重新核定产能，即对现有生产矿井直接按原产能乘以 0.84 取整数核定。此外，对于新增产能煤矿也予以坚决限制，原则上要求 3 年内不再进行煤矿生产能力的核增，有效杜绝未来 3 年新增产能或既有产能通过重新核定增产的可能。

上半年全国规模以上煤炭企业原煤产量完成 16.3 亿 t，同比减少 1.75 亿 t，下降 9.7%。从月度产量变化看，4 月、5 月、6 月分别下降 11%、15.5% 和 16.6%，降幅逐步扩大。据有关人士分析，如果严格按照 276 天工作日执行生产，按照目前全国生产矿井 42 亿 t 的规模计算，将减产约 6.72 亿 t。目前煤炭行业产能过剩仅 4.5 亿 t，煤炭行业有望出现供给偏紧的局面，煤炭价格将可能出现回升。

1.2 大秦铁路“第一运煤通道”的地位正在逐步弱化

准池铁路于 2015 年下半年实现电气化运营，年设计运输能力 2 亿 t，并拥有铁路运距较短、运费低 30 元/t 的价格优势，内蒙古西部大量优质煤炭资源选择从“准池铁路—朔黄铁路—黄骅港”下水。蒙冀铁路于 2015 年 12 月正式建成通车，年设计运输能力为 2 亿 t，终端为曹妃甸港。以上 2 条铁路建成后，环渤海煤炭运输已出现“大秦铁路、朔黄铁路、蒙冀铁路”三分天下的格局。此外，铁路直达运量不断增加，汽运煤深受广大用户青睐。上述因素共同导致大秦铁路煤炭资源持续分流，根据大秦铁路发布公告显示，2016 年 1—6 月，大秦线累计完成货物运输量 15 774 万 t，同比减少 23.36%。

受上述因素影响，设计能力为 1.83 亿 t/a 的黄骅港和设计能力为 8 500 万 t/a 的天津港运输能力得到充分发挥。2016 年 1—6 月，黄骅港完成煤炭吞吐量 8 491.6 万 t，同比增加 2 798.4 万 t，增长 49.2%；天津港汽运煤业务持续发展，尽管铁路煤炭运价下调，但汽运煤仍具有 10 元/t 的成本优势，深受用户青睐，对推动天津港煤炭运量的增加发挥了重要作用，上半年天津港完成煤炭吞吐量 5 804.9 万 t，同比增加 1 039.4 万 t，增长 21.8%；而秦皇岛港货源分流严重，铁路到车明显下降，煤炭场存不断下跌，吞吐量呈断崖式下降态势，上半年煤炭吞吐量仅完成 7 500 万 t，同比减少 3 670 万 t，下降高达 32.9%。

1.3 南方地区内贸煤炭需求持续减弱

受国家宏观经济下行压力持续加大等因素影响，全国发电量增速持续放缓，水电、特高压输电、核电等清洁能源不断发展，火电发电量逐年减少。2016 年 1—6 月，全国规模以上电厂发电量完成 27 595 亿 kW·h，同比仅增长 1.0%；全国规模以上电厂火电发电量完成 20 579 亿 kW·h，同比下降 3.1%；而水电则继续保持较大幅度增量，全国规模以上电厂水电发电量完成 4 811 亿 kW·h，同比增长 13.4%。

1.4 内贸煤炭价格小幅提升

2016 年上半年以来，环渤海地区动力煤市场供需相对均衡，环渤海动力煤价格指数（5 500 大卡动力煤综合平均价格）曾连续 10 周保持 389 元/t 水平。随着国家执行煤矿限产政策，煤炭供应量大幅下降，内贸煤炭价格小幅攀升，6 月起神华集团等大型煤炭企业上调煤价 10~19 元/t 不等。截至 2016 年 7 月 13 日，环渤海动力煤价格指数报收 417 元/t，较 2016 年年初上涨 46 元/t，增幅 12.4%。见图 1。

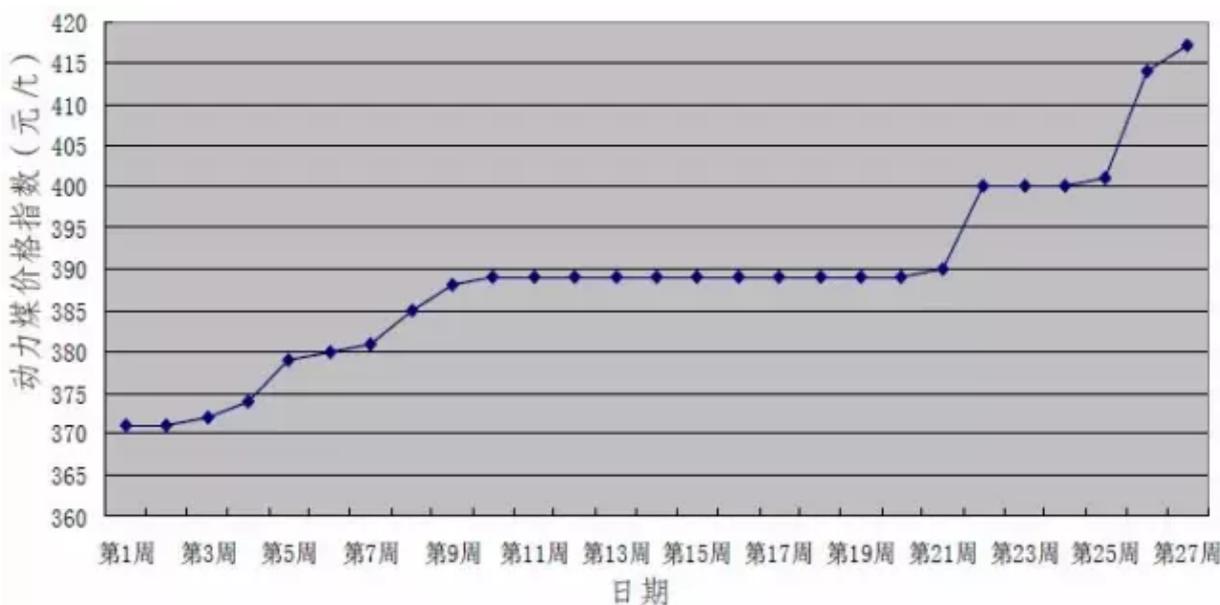


图1

2016年上半年环渤海动力煤价格指数变化情况

1.5 进口煤炭再次呈现上升趋势

由于内贸煤炭供应偏紧、价格小幅提升，进口煤炭价格优势再次显现，电厂及贸易商均加大对进口煤炭的采购力度。2016年上半年，我国进口煤炭10804万t，同比增加817万t，增幅8.2%。见表2。

表2 2015年和2016年上半年煤炭进口情况 万t

表2 2015年和2016年上半年煤炭进口情况 万t

月份	1月	2月	3月	4月	5月	6月	累计
2015年	1678	1526	1703	1995	1425	1660	9987
2016年	1523	1354	1969	1880	1903	2175	10804
同比增加	-155	-172	266	-115	478	515	817

值得关注的是，如果将环渤海5港煤炭发运量及煤炭进口数量视为南方地区整体煤炭需求量的话，那么2016年上半年该数字为3.84亿t，与2015年同期相比基本持平（2015年该数字为3.88亿t）。秦皇岛港煤炭吞吐量的减少量基本等同于黄骅港煤炭吞吐量以及进口煤炭的增量。可见，环渤海5港煤炭运输格局已发生重大变化，黄骅港上半年市场份额大幅提升，取代秦皇岛港成为我国煤炭发运第一大港。

2 下半年北方港口煤炭运输形势及应采取的措施

2.1 2016年下半年煤炭运输形势

1) 国家宏观经济下行压力继续加大

根据国家统计局2016年7月15日公布数据显示，2016年上半年我国国内生产总值（GDP）达到340637亿元，按可比价格计算，同比增长6.7%。据专家分析，上半年在积极的财政政策、稳健的货币政策以及房地产新政的助推作用下，我国宏观经济在持续探底中开始呈现出企稳迹象。CPI重返“2时代”、PPI负增长大幅度收窄、企业利润增速转正以及房地产相关数据的反弹都表明中国宏观经济并不存在“硬着陆”可能，但下半年我国宏观经济难以持续上半年企稳的态势。外部经济波动的重现、内部扭

曲的强化、金融风险的不断累计与间断性释放、结构性改革的全面实施等多方面因素，决定宏观经济下行压力将进一步抬头。与此同时，政策效应的递减和房地产泡沫的管控决定经济政策的对冲效应将大幅度下降。

2) 环渤海地区港口煤炭通过能力持续过剩

据悉，2016 年下半年还将有华能、华电各 1 个 5 000 万吨级煤码头投产，届时环渤海 5 港合计煤炭通过能力将达到 8.25 亿 t，而 2015 年上述 5 港煤炭下水量仅为 5.69 亿 t。

从上半年环渤海地区港口发运量推算，即使加上迎峰度夏、秋季南方进入枯水期等利好因素，预计 2016 年全年煤炭下水量仅能与 2015 年持平或稍有小幅提升，港口过剩能力将达到 2.5 亿 t 左右。由于北方港口煤炭营运能力远远超过下游实际需求水平，煤炭需求和供给此消彼长，加剧了煤炭市场供大于求压力，造成部分港口运能过剩、设备设施闲置。

综上，受国家经济增速放缓、能源需求下降等影响，南方地区用电量持续在低位徘徊。水电、高压电等清洁能源以及进口煤炭持续对火电形成挤压，火电发电量总体呈下降态势，煤炭需求不足。国家供给侧改革力度不断加强，煤矿限产减产相关政策严格落实对港口煤炭货源供应产生较大影响。因此，煤炭市场供需两弱的局面短期内难以改变。

2.2 环渤海地区港口同质化竞争的应对

自 2015 年下半年开始，环渤海地区港口便不可避免地陷入了“价格战”的恶性竞争。2015 年 7 月，唐山 3 港（京唐港、国投京唐港、曹妃甸港）陆续出台了一系列优惠政策，延长免费堆存期，适度降低港口包干费等措施，促使综合物流成本大幅下降，在运输费用上已经接近秦皇岛港。秦皇岛港积极采取对策，出台政策降低堆存费收取标准、免收煤炭灭火费以及万吨级以下船舶困难作业费和港口原因产生的移泊费等为客户降低发运成本，吸引更多优质货源。2016 年以来，港口之间的“价格战”更是愈演愈烈，有的港口港杂费只有最高峰时期的 50%，已经降到了 11 元/t 左右。

良性竞争则共同发展，恶性竞争则两败俱伤。首先，港口生产经营是有成本的，任何企业都无法承受长期低于成本出售自己的产品，因此各港口用降价的办法来争夺货源是有限度的。其次，环渤海地区港口煤炭通过能力过剩的局面将维持一定时期，仅靠降价是无法解决港口生存问题的。因此，在煤炭行业供需两弱的态势下，港口企业应通过协商达成共识，不是继续降低港务港杂费，而是适当调高港务港杂费。[返回](#)

墨尔本港迎来易主之“变”

对于墨尔本港而言，其私有化进程势在必行。如今，在 50 年租赁权归属尘埃落定之时，不如从港口现状出发，探讨其未来的发展

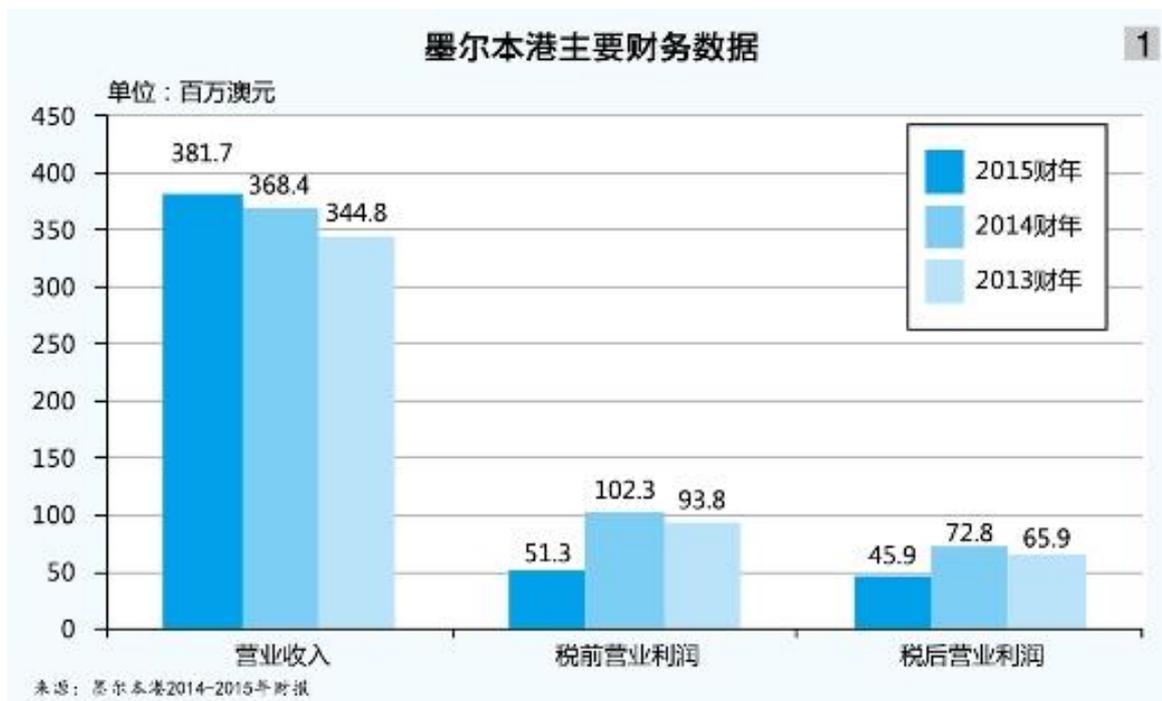
9 月 19 日，澳大利亚东南部的维多利亚州政府宣布，已同意将澳大利亚最繁忙港口墨尔本港的 50 年租赁权以 97 亿澳元（约合 73 亿美元）出售给一家包括中国和澳大利亚主权财富基金在内的国际财团，交易预计在 10 月 31 日前完成。

如今全球贸易增长趋于平缓，诸多大港增长计划受挫。新财团、新规划的到来，能为墨尔本港带来新的发展机遇吗？

1 现状：港口经营波澜不惊

墨尔本为澳大利亚第二大城市，是维多利亚州的首府，也是澳大利亚的工业重镇。墨尔本港位于菲利普港湾北侧的霍布森斯湾内，是澳大利亚最大的现代化港口，也是最繁忙的水上运输港口。墨尔本港拥有 34 个商业泊位、7 公里海岸线及 510 公顷土地。墨尔本港拥有澳大利亚最大的国际集装箱码头；汽车码头每天汽车处理量为 1000 辆；多用途码头处理农业设备和机械杂货，大宗商品如木材、纸、铁和钢；干散货码头处理水泥、糖、谷物和石膏等货物；液货码头处理石化品、原油和糖蜜等货物。此外，墨尔本港还经营码头车站管理、邮轮运输等业务。

2015 财年(2014 年 7 月 1 日至 2015 年 6 月 30 日),墨尔本港实现息税前利润(EBIT)为 1.21 亿澳元,同比增加 1400 万澳元(主要原因是港口费率增长 0.7%,年度贸易增长 1.8%);营业收入为 3.82 亿澳元,同比增长 3.61%;实现税前经营利润为 5130 万澳元,同比大幅下降 49.85%;实现税后经营利润为 4590 万澳元,同比大幅下降 36.95%(见图 1)。



2015 财年,墨尔本港共接泊 3023 艘船舶,其中 2994 艘是商船(包括 1048 艘集装箱船)。在此期间,墨尔本港迎接两艘挂靠港口的大型集装箱船,一艘为 6350TEU,一艘为 6450TEU;经过两年严格的风险评估和模拟,墨尔本港液体散货码头迎来一批苏伊士型散货船;邮轮运输方面,2014 年 10 月至去年 5 月,墨尔本港迎来创纪录的 77 艘邮轮、共计 22 万人次游客(2005 财年仅仅有 16 艘邮轮造访)。

2015 财年,墨尔本港对港口的南通道进行维护性疏浚。自去年 2 月开始,在布里斯班,由 84 米长的拖车吸泥船在南通道进行疏通;港口北部的航道和泊位也在进行维护性疏浚。

港口吞吐量方面,2015 财年,墨尔本港完成货物吞吐量 8700 万吨,同比增长 1.8%。其中,集装箱吞吐量 258 万 TEU,同比增长 1.8%;整车吞吐量 34.93 万辆、470 万吨,同比下降 3.6%;液货品吞吐量 610 万吨,同比下降 5.5%;干散货吞吐量 410 万吨,同比增长 0.4%;杂货吞吐量 440 万吨,同比增长 2.3%。

墨尔本港前10大国际出口贸易伙伴及份额

2

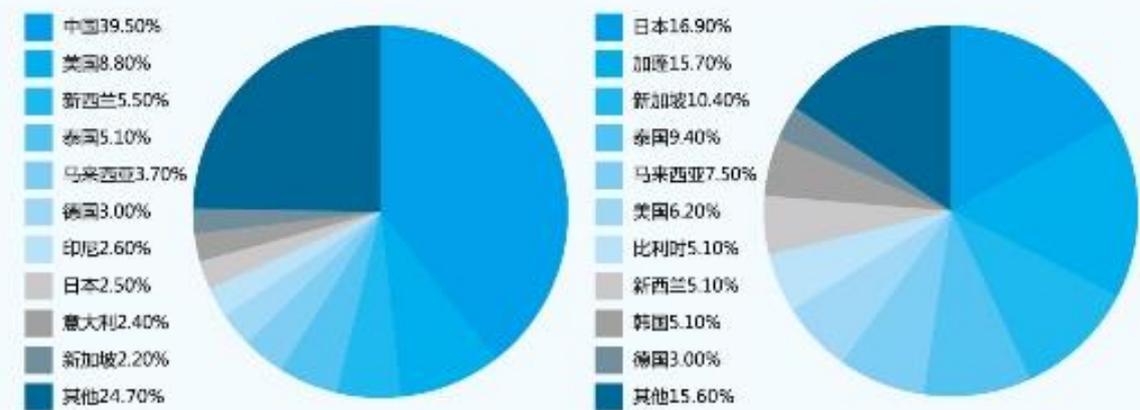


来源：墨尔本港2014—2015年财报

分析墨尔本港出口及进口的前 10 大国际贸易伙伴，发现中国是墨尔本港最主要的贸易伙伴。出口方面，中国占据墨尔本港出口集装箱货物的 23.0%，位列第 1 位，非集装箱货物出口占据 18.0%，位列第 2 位（图 2）；进口方面，来自中国的集装箱货物更是占据其进口的 39.5%，高出排名第 2 位的美国 30.7 个百分点（见图 3）。

墨尔本港前10大国际进口贸易伙伴及份额

3



来源：墨尔本港2014—2015年财报

2009 年，墨尔本港曾经制定“2035 远景规划”。其中，集装箱吞吐量 2015 财年完成 271 万 TEU，2025 财年完成 447 万 TEU，2035 财年完成 706 万 TEU；汽车吞吐量 2015 财年完成 38.8 万辆，2025 财年完成 53.4 万辆，2035 财年完成 72 万辆；干散货吞吐量 2015 财年完成 502 万吨，2025 财年完成 620 万吨，2035 财年完成 759 万吨；液货吞吐量 2015 财年完成 509 万吨，2025 财年完成 636 万吨，2035 财年 744 万吨。

对比 2015 财年数据，显然，墨尔本港当年的预计略显乐观，当然这也与全球贸易的低迷有关。对于墨尔本港的未来发展，目前挑战已经转移至未来新的管理团队。

2 未来：期待 50 年新跨越

在宣布将墨尔本港 50 年租赁权成功出售给中澳财团后，澳大利亚维多利亚州国库部长蒂姆·帕拉斯表示，中国主权财富基金中投公司将拥有墨尔本港 1/5 的租赁权，澳大利亚主权财富基金——未来基金和加拿大安大略省市政雇员退休金计划也将各自拥有 1/5，其他投资者包括昆士兰州政府投资工具（QIC），总部设在纽约的全球基础设施合作伙伴，美国加州公共雇员退休金计划和韩国养老基金。帕拉斯补充道，所有外国买家的投资均已获得监管批准。

据媒体早前报道指出，澳大利亚各地政府在去年关键性的选举完成后，陆续发起总值约达 1000 亿澳元的基础设施资产抛售。去年年中，澳大利亚史上首份基础设施审计

报告出炉，咨询机构指出，随着人口和经济的增长，全国范围内道路交通阻塞及其它基础设施瓶颈将逐步凸显，影响和制约国家生产力和居民生活质量的提高，增强和促进私营部门对基础设施网络的投资和运营有着根本性的重要意义。墨尔本港租赁权出售是澳大利亚超过 1000 亿澳元的私有化计划之一。

去年 5 月，维多利亚州政府启动大规模基础设施私有化进程，向市场出让墨尔本港 50 年租赁权，维多利亚州议会通过的立法确定交易框架，规定租赁权益转让所得将用于改善地面交通枢纽。

显然，国际市场对墨尔本港的追捧超出预期。墨尔本港 50 年租赁权最终成交价为 97 亿澳元，远远超过维多利亚州政府此前预期的 58 亿澳元的目标。然而，过高的成交价引起市场一定程度的担忧，担心在不远的将来或会引发港口租金暴涨的局面，这将大大增加澳大利亚的成本结构，进而危害到出口商和消费者。

对此，维多利亚州政府有所防范，规定 15 年内港口使用费率的调整须与 CPI 挂钩。中澳联合财团中的 QIC 全球基础设施部门负责人罗斯·伊斯雷尔在接受媒体采访时表示：“墨尔本港是核心基础设施，是澳大利亚物流供应链上具有战略意义的重要环节。我们财团制订了长远经营规划，凭借全球港口和监管资产运营经验，QIC 着眼于给港口及其用户带来长远的管理和改善。”

尽管目前中澳财团对于墨尔本港的长远经营规划尚未公布，但对于长达 50 年的管理期而言，港口基础设施的扩建势在必行。例如有业内人士指出，在集装箱船大型化趋势下，墨尔本港目前却难以接卸超大型集装箱船，主要因为受墨尔本西门大桥桥高 50 米的高度限制影响。

中澳财团中中资的参与更让市场人士欢欣鼓舞。在中澳自由贸易协定生效的背景下，中国是澳大利亚第一大货物贸易伙伴、第一大进口来源地和第一大出口目的地；澳大利亚是中国海外投资的第二大目的地。墨尔本港势必将在中国“一带一路”全球布局中占据重要位置。[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> E-mail: tong@sisi-smu.org

欢迎订阅