

时事经济与航运

中国海洋运输情报网主办

2016 年 06 月 20 日 (第 528 期总第 1587 期)

◆ 央企改革试点扩围在即 第二批试点花落谁家?	1
◆ “一带一路”下的航运选择	3
◆ 航运业所面临的挑战和潜在解决方案	6
◆ 亚洲成为中国船舶出口“主战场”	12
◆ 全球港口陷“失速”危机 部分港口进入负增长	13

央企改革试点扩围在即 第二批试点花落谁家?

随着五矿近期被确定纳入国有资本投资运营公司试点，新一轮十项改革试点再次成为市场关注的热点。有消息称，随着改革试点名单和方案的确定，近期或将有相关部署和安排。业内人士指出，从近期的动态来看，国企改革将进一步提速，十项改革试点也将全面推开。未来，要加快推进国有资本投资公司试点，充分发挥国有资本经营公司的功能，成为兼并重组的运行平台，用市场化的方式推进兼并重组。此外，电力、石油、天然气、铁路、民航、电信、军工等垄断领域将在试点基础上进一步向社会资本放开。

1 改革再度提速

近日，中央第十四巡视组在反馈专项巡视情况时称，国资委推进国资国企改革进度较缓，改革系统性、针对性、时效性不够强。提出要抓紧向“以管资本为主”的监管职能转变，抓紧制定和完善国有企业改革各项配套制度，加大央企改革试点和总结推广力度。

对于巡视组反馈的问题，国资委党委书记张毅表示，要以巡视整改为契机，进一步推动国企国资改革发展各项工作。加大改革工作力度，增强改革的系统性、针对性、有效性，深入推进国资监管机构职能转变和机构调整，着力加强监督防止国有资产流失，坚决打好提质增效攻坚战，大力推动供给侧结构性改革，深入实施创新驱动发展战略，着力推进中央企业“瘦身健体”，做到“两手抓、两不误、两促进、两提高”。

实际上，近期国企改革已呈加速之势。5月中旬以来，中央密集部署国企改革，从“瘦身健体”到处置僵尸企业明确了任务和时间表；同时，5月以来，包括南方电网、新兴际华、中国五矿、中国一重及中储粮等多家央企密集换帅。此外，6月2日，中国五矿集团与中冶集团召开重组大会。这是继去年12月8日国务院国资委正式宣布战略重组消息后，两家世界500强央企重组整合迈出的关键实质性一步。14日发改委秘书长李朴民在新闻发布会上表示，混合所有制改革试点等改革在抓紧推进。

“只有尽早完成政策布局以及加强改革试点启动后的监管和反馈，接下来的改革工作才能顺理成章。”中国企业研究院首席研究员李锦认为，通过试点，试错成本低，改革步伐可以加大，同一批次的多个试点间会进行竞争性的制度创新，试点的成功能够有效地凝聚改革共识，减少思想分歧和改革阻力，试点的经验提供了详细完整的操作方案，易于在大范围移植。未来进一步扩大试点，可以在过程中发现问题、解决问题，并且形成好的经验，指导其他国有企业深化改革。在“十项改革试点”中，有两项改革内容颇

受市场关注。一是国家将通过试点大力推进企业兼并重组步伐；二是市场化为导向的混合所有制改革也将提速，特别是一些垄断领域将在试点基础上进一步向社会资本放开。

2 首批试点步履维艰

自 2014 年 7 月 15 日国资委公布第一批“四项改革”试点，一年多来纳入试点的六家央企旗下上市公司动作频频，集团内部深度的改革正快马加鞭。

作为首批国有资本投资运营公司试点的中粮集团糖业板块正在加速整合。中粮屯河 6 月 14 日发布公告称，拟收购关联方中国糖业酒类集团公司下属 7 家子公司，收购总价为 5.44 亿元。中粮屯河与中糖集团均属中粮集团子公司，此次收购完成后，解决了同业竞争问题，原属于中糖集团的大部分糖业资产将转至中粮屯河旗下，巩固了中粮屯河在食糖业务的优势地位，开启了糖业板块的资产整合。

此外，据国资委 6 月 13 日消息，中粮集团明确提出结合国有资本投资公司改革要求，将以“小总部、大业务”为原则部署瘦身健体计划，形成“集团总部资本层——专业化公司经营层——生产单位执行层”三级组织架构，做实专业化公司。同时，将依据“改造提升一批、强化管理一批、兼并重组一批、淘汰退出一批”的总体原则，在“十三五”期间加大系统减亏的力度，三年时间内完成“僵尸企业”重组整合或退出市场的主体工作，亏损企业亏损额减少 50%以上、亏损面显著下降。中粮集团共计确认改造提升类企业 65 家，强化管理类企业 91 家，兼并重组和淘汰退出类企业 102 家。

国药集团的改革也正提速。6 月 15 日，国药集团旗下上市公司现代制药和国药一致再次同时发布重组公告，称国资委原则同意两家公司本次资产重组及配套融资的总体方案。这意味着国药集团改革路径已经明晰，国药一致通过本次重组将成为国药旗下两广医药商业和医药零售平台，而现代制药则将打造成为国药集团旗下化药板块平台。

中国建材相关人士表示，按照集团 2013 年-2015 年度工作会提出的改革创新思路，下一步在优化公司法人治理、完善现代企业制度、推动“三能”等方面进行深入推进。

此外，根据新兴际华近日发布的“十三五”发展纲要显示，“十三五”时期，将加快从传统资产经营管理型公司向国有资本投资控股型公司转变，在改革试点方面，一是按照市场化原则，加快推进劳动、人事、分配等各项制度改革，进一步激活各类生产要素的潜能；二是盘活企业存量资产，以存量换增量，利用自身产业资源实现快速发展；三是清理不必要的参股公司和壳公司。“十三五”期间，新兴际华三级及以下企业必须缩减至 100 户以内，目的是集中优势资源，发展优势企业。

市场人士认为，作为改组国有资本投资公司的中粮集团有限公司和国家开发投资公司，改革重点以整合旗下资产和重组上市为主。中粮集团的目标是形成全产业链的经营格局，实现整体上市，而国投则有望立足于基础产业、金融及服务业、前瞻性战略产业、国际业务四大战略业务单位，分别借助上市平台进行资产注入，同时推动集团整体上市。中国医药和中国建材作为发展混合所有制经济的试点企业，旗下上市公司后续的混改动作强烈。随着进一步的改革方案落地，首批 6 家试点央企旗下尚未进行重组运作的绩差公司值得关注。

3 第二批试点有望启动

国资委方面此前表示，国企改革十项改革试点有关部门正在研究制定方案，试点工作将于今年全面展开。目前已有诚通集团、国新公司两家央企确定为国有资本运营公司试点企业，后续将根据各项改革特点在央企及地方国企中选择试点企业，试点工作将待试点企业选定及相关条件成熟后陆续展开。

虽然哪些企业将入围第二批试点目前尚不可知，但从各大央企网站公布的集团新闻中却探寻出一些蛛丝马迹。

6 月 8 日，据中海油网站消息，中海油总公司董事长、总公司深化改革领导小组组长杨华主持召开总公司深化改革领导小组第十二次会议时指出，2016 年是炼化改革的效果年，也是总公司三项制度改革和惠炼二期项目混改的实施年。今年要抓好稳步剥离企

业办社会职能和解决历史遗留问题、启动总部职能优化和管理模式改革、实施所属单位的分类管理、改革有限公司海外业务管理模式、实质性推动科技型企业股权激励试点和混合所有制改革试点等改革重点工作。

6月6日，中船集团在京举办深化改革与资本驱动业务专题培训班。中船集团董事长董强会中表示，要结合中央和国务院国资委对国企改革的部署要求，针对集团当前存在的问题和发展要求，在“争取成为国有资本投资运营公司，积极发展混合所有制经济，完善现代企业制度，坚持市场运行规则和市场价值取向，推进军民深度融合发展，加强深化改革领导、形成改革合力”六个方面下功夫。要以国有资本投资运营公司的要求全面检视、优化集团的管理架构与管理体系，特别是要加快推进投资管理制度、产权管理制度改革，切实提升配置资源的能力与水平，为集团转化为国有资本投资运营公司创造条件。要优化国有股权结构，积极利用资本市场配置资源，规范混合所有制改革、骨干员工持股改革。

此外，根据宝钢集团网站5月25日发布的消息显示，宝钢深化改革迈开步伐，总部改革以本轮国企改革为契机，以满足集团公司向国有资本投资运营公司方向发展的需要为目的，强化资本投资运营业务功能，实现从管控型总部向以资本投资运营为主的价值创造型总部转变。总部改革后将形成业务部门、职能部门、服务部门和党群部门四类部门格局，分别承担不同功能定位。其中，针对产权、资金、不动产等运作对象，设立四个业务中心，即钢铁业发展中心、服务业发展中心、金融业发展中心、不动产业发展中心，分别承担钢铁及相关制造板块、钢铁及相关服务板块、金融板块的资本投资运营和功能，负责集团公司不动产资产的整合、开发及运营。四个业务中心是总部的业务部门。业务部门通过项目策划和项目化运作，推进实施资本运营；通过扮演积极股东角色，规范子公司法人治理。为了支持新一轮发展规划落地，宝钢资源将采取五方面战略举措：集中力量与资源，建设并运营好海外矿产资源平台；优化公司资产结构、引入外部投资者、完成股权多元化改革。

国联证券认为，对于第二批试点带来的投资机会，建议关注一下几条主线。一是国有资本运营、投资公司试点扩容。建议关注中航工业、中化集团和招商局集团及旗下子公司。二是过剩产能企业兼并重组。建议关注煤炭、钢铁、水泥、有色四大过剩行业内集团、各集团内部及其旗下上市公司的改革动态。三是行业内部的整合重组。有关国内航空业的整合，东航、南航、国航三大巨头完全合并可能性不高，三者业务上存在着各自的优势和特点，并不构成恶性竞争，进行完全整合的成本高且规模效应较弱，但不排除在部分业务上进行整合，如货运、贸易、旅游。四是企业混合所有制改革。政府工作报告里提及的“大幅放宽电力、电信、交通、石油、天然气、市政公用等领域市场准入，消除各种隐性壁垒，鼓励民营企业扩大投资、参与国有企业改革”，无疑是给企业混改指出了另一条路。除了与外资民资进行合资外，员工持股也正在成为混合所有制改革的新方向。[返回](#)

“一带一路”下的航运选择

“一带一路”在广袤的空间上构建起全球经贸联系的大格局，航运业将起到串联其中的关键作用。对于航运企业来说，要抓住国际经济战略转变的大机遇，不仅应当发挥撬动沿线各国、各地区经济发展的先导作用，而且应在此过程中加快贸易—投资的角色转变，实现国际化经营的新模式和新布局。

2015年3月，中国政府发布“一带一路”路线图，将推动共建丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路，继承和发扬“和平合作、开放包容、互学互鉴、互利共赢”的丝绸之路精神，倡导把中国梦同沿线各国人民的梦结合起来，并欢迎各国积极参与“一带一路”建设，搭上中国发展的快车，共同实现发展目标。2016年3月以来，中国远洋海运集团、招商局集团、马士基集团等跨国航运企业在各种场合发表了对“一带一路”建

设的研究，并对促进沿线各国、各地区经济发展，促进航运企业的国际化经营提出了建议。在“一带一路”背景下，作为国民经济重要组成部分的航运业应抓住机遇，在海上丝路构建过程中发挥先导作用，凭借其具有的天然优势，带动其他行业的合作与发展，共同服务于海上丝路的建设。

1 交通基础设施建设，区域发展的现实路径

航运对于沿海经济发展具有先导作用。全球贸易中的 90% 依靠海运完成，港口码头等基础设施，是沿海地区通向世界的桥梁。实现港口码头等基础设施的互联互通，是撬动沿海区域社会经济发展的重要手段，也是沿海地区经济发展的一般规律。

过去 30 年中，世界经济发展最成功的国家案例，非中国莫属。正如马士基集团 CEO 安仕年(Nils S. Andersen)所说，中国发展的很多经验可以借鉴。在中国改革开放的初期，领导层就已经意识到了在基础设施上具有竞争力的重要性，这是成功的关键。在过去的 20 年里，中国已经证明了，投资运输基础设施并提高互联互通的发展确实能够扩大贸易和加速经济发展。

基础设施对经济增长具有决定性的拉动作用，这已是共识。相应的，一个区域的发展程度跟该区域基础设施的规模成正比，这就决定了一个区域无论条件再优越，没有基础设施，当地的任何资源都无法转化成经济要素。中国铁道建筑总公司总经理齐晓飞说，“一带一路”沿线国家和地区都有很强烈的发展愿望，但 65 个国家大多数基础设施都比较欠缺，特别是西亚中亚地区，资金匮乏、产能不足等问题，严重制约了经济发展。

要想富，先修路。火车一响，黄金万两。这都是中国摆脱贫困过程中的经验总结。对于海上丝绸之路沿线国家，海洋，就是天然的交通线。港口码头修建完成后，立刻就有了连接世界市场的通道。矿产、原料、农产品等资源可以运出，换来的收入可以换取新的机器、技术，进一步建设基础设施，经济发展到一定水平，自然会形成服务业和第三产业，发展文化和社会事业，经济发展走上循环向上的轨道。

改革开放之初，中国不仅致力于建设基础设施，而且迅速认识到了市场开放的重要性，以各种优惠政策加快吸引外资。安仕年表示，吸引的外资企业加速了经济发展，法治确保了市场的参与和竞争。对集装箱化的投资，也进一步提升了散货的运输效率。此外，为承运商营造积极的环境，欢迎各方投资进入港口建设，提升了港口的效率和服务。

安仕年认为，这些中国曾经做到的事情，在世界范围也找不到这么好的范例。因此，从交通运输和物流的角度来说，基础设施建设领域所有的参与者都应该支持中国政府提出的这个倡议。在全球经济放缓、市场疲软、通货紧缩、产能过剩的大背景下，“一带一路”倡议致力于促进贸易增长及发展，确实应该受到大家的支持。在今年 3 月举行的 2016 年中国发展高层论坛上，安仕年的这一观点获得了赞同。他说，正如习近平主席所讲，倡议的目标是要使“一带一路”沿线国家的年贸易额达到 2.5 万亿美元，这着实令人鼓舞！

2 布局航运网络，协同发展的企业策略

航运企业与港口具有天然的联系，航运企业的经营离不开港口，其投资也大都围绕港口进行。从经营船舶，到布局航线，再到构筑港口网络，参与腹地的经济发展，航运企业越来越深入产业链条的源头。

以中国远洋海运集团为例，该集团涉及“一带一路”的业务主要有三块，一块是海上“丝绸之路”的船舶运输，开通了远东中东到欧洲、地中海、黑海、红海的集装箱运输班轮，大概每年运输量是 300 万 TEU 左右；第二块是陆上“丝绸之路”的综合物流业务，开辟了跨亚欧大陆的海铁联运，每年大概 100 万 TEU，占中国铁路集装箱运输的 15%；第三块是“一带一路”沿线的港口基础设施建设。作为当今世界最大的航运企业，拥有 8500 万载重吨、200 万 TEU 的集装箱运力，可以为全球港口码头提供支撑服务。码头业务也是核心资源，是全球网络布局的基础和战略支撑点，与集团的船舶运输业及产业链上下游相关业务形成了相互促进、协同发展的良好格局。2015 年，中国远洋海运集团码

头集装箱吞吐量达到 9596 万 TEU，在全球码头营运商排名中居第二位。现投资经营的集装箱码头共有 50 个，其中海外 11 个，绝大多数都分布在“一带一路”的沿线区域。这些码头的投资开发，为当地提供了大约 10000 个就业岗位，为促进当地经济发展发挥了重要作用。

如果说航线经营是航运企业参与全球贸易的重要一环，那么投资港口码头则成就了航运企业对关键节点的控制。从传统的意义上来说，是投资跟着贸易走，但是现在，贸易则越来越依赖于投资。国际投资将彼此割裂的市场和运输方式联结起来，并不断地整合集约，直至形成网络化格局。

招商局集团有限公司董事长李建红表示，“一带一路”沿线国家港口设施比较落后，通关效率比较低，这是海上丝绸之路物流大通道联而不通、通而不畅的关键制约因素。到目前为止，招商局已经在全球五大洲，16 个国家，30 多个港口投资了码头。这些码头和 21 世纪海上丝绸之路的重要节点完全是契合的。

中国远洋海运集团董事长、党组书记许立荣认为，虽然单个码头的建设投资大、成本高、回收慢，而且深受当地政治经济形势的影响，但从长远来看，投资综合效益仍非常可观。中国远洋海运集团将加强“一带一路”沿线码头投资与建设，把打造码头业务新优势作为集团持续发展的新引擎。

3 创造运输需求，构建长远发展新动力

今年以来，最热门话题就是“去产能”。为何如此重视去产能？实际上，国际航运业的船舶运力也就是航运业的“产能”早已过剩，随着一波新造集装箱巨轮投入亚欧航线，去年底发生了运价三周暴跌 70% 的惊人景象。发展“一带一路”，实际上是从增加运输需求的相反方向，为航运业的长远发展注入新的动力。

据介绍，中国远洋海运集团计划在“十三五”期间，以“一带一路”为主线，重点布局海上丝绸之路的新兴市场和战略要地；加快推进码头产业国际化经营，提升码头国际化比重及发展水平。该集团将致力于立足集装箱码头枢纽港和中转港，发展沿线国家的集装箱码头项目，注重新兴国家及区域码头项目的开发，加强与国际码头运营商的合作，探索实施国际码头整体参股等投资的方式，扩大国际码头体量。

航运企业作为国际物流的专业提供商，在解决港口互联互通方面具有天然优势和特殊地位。如果能抓住关键的港口节点，通过新建、改建或扩建，提高产能、输出管理，提高效率，就能保证“一带一路”的点和线保持经络畅通。一位业内专家表示，“‘一带一路’不仅要实现产能的‘走出去’，更要实现资本的‘走出去’，中国企业应加强与金融机构的合作，提高自身资产管理等专业技术经验。”

港口建设属于大型基础设施建设，需要大量的资金投入，单单依靠当地企业自身很难完成，因此跨国航运企业的投资就显得非常重要。李建红建议，要积极打造具有产业集聚功能的丝路园区综合服务平台。招商局经过 30 多年的实践，特别是开发招商蛇口工业区、漳州国家级开发区过程中发现，集聚产业是发展地方经济的一个重要措施。丝路园区将依托港口，或者是空港为核心节点，以临港产业园区为主要载体，建设集商品交易、物流中转、出口加工制造、跨境清结算，以及通关服务这五个功能为一体的便利化平台，助力中国企业通过丝路园区借船出海。

跨国航运企业的资本投资不仅能够带来充足的资金，使港口基础设施水平得到提高，更重要的是，其所属船舶的挂靠给港口带来了稳定的货源，易形成发展的正循环，但风险也不容忽视。许立荣指出，在国际港口码头业投资方面，一是要注意规模投资的政治风险。“一带一路”沿线国家政府应积极保护码头投资者的利益。二是倡议以资本为纽带，加强与全球上下游产业链企业的合作，提升国际合作水平。

航运企业和港口的充分合作，可以实现双赢，这已成为航运业的一种发展趋势，在“一带一路”的背景下，多产业协同布局成为跨国航运企业近年来战略调整的方向之一。

积极探索国际合作新模式，将“一带一路”的战略目标转变成实实在在的企业商业模式，形成海外航运物流产业的集群竞争力，将成为国际航运业持续发展的新引擎。

4 发挥航运先导建设“海运强国”

创造需求是促进航运发展的源动力。“一带一路”的战略构想，为历史上的海上丝绸之路赋予了新的时代内涵，为我国探索“海运强国”规划了美好蓝图，也为航运企业的发展注入了新活力，提供了新方向。

亚欧航线是世界三大主要集装箱航线之一，海上丝路的构建基础，就是这条繁忙的海上运输线路。作为亚欧航线繁荣的两端之一，中国具有先发优势，但如何将发展的动力注入当地，带动沿线国家和地区的发展，航运具有关键的先导作用。航运是整个物流产业的一个重要环节，它一头连接着市场，一头连接着生产。近年来，海上丝路沿线国家和地区之间的贸易额度在逐年提升，但一方面航运基础设施落后，另一方面沿线国家或地区间缺乏合作，国际航运管理和有关标准不统一制约了业务增长。这些问题均需通过大力发展航运、促进航运的合作予以解决。

航运涉及的内容广泛，包括连接港口、码头、集疏运体系，以及船舶经营、船舶登记、入籍、保险、法律、中介代理、金融等一系列服务。这些领域的发展不仅带动相关行业的增长，而且将推动港口腹地产业结构和经济增长模式的转变，为当地经济发展带来深刻影响。可以说，航运的先导作用，将直接影响到海上丝路建设的成败。

当前，国际航运市场处于缓慢复苏阶段，海上丝路战略也为中国航运企业转型带来了新的发展机遇。随着海丝之路的推进，航运企业扩大投资将取得新的成果，本土市场与国际市场日益融合，通过产业链组带的深化和互补，完善航运资源配置能力，推动高端技术创新要素价值的全球实现，航运企业将进一步融入世界经济，进一步增强核心竞争力。海运强国，将真正被赋予全新的内涵。[返回](#)

航运业所面临的挑战和潜在解决方案

1 航运业的经营理念

关于航运业的经营理念，最重要的是抓住航运业的核心行业特点。要想在航运业获得成功，可以有很多不同的路径。例如，在《海上帝国》一书所介绍的诸多成功的航运业大亨里，雅各·思多尔特·尼尔森（Jacob Stolt Nielsen）是依靠技术改进获得了成功，王友贵（Gerry Wang）是依靠学习飞机租赁业务的成功经验，获得了商业运作模式的灵感，从而获得了成功。但无论哪一种方式，都需要基于航运业的核心行业特点来考虑，我认为，航运业的核心特点是其周期性。

1.1 航运业的周期性行业特点

纵观国际航运业的历史，有着明显的繁荣和萧条的周期。这些周期是由对船舶的供给和需求而导致的。航运市场中供给侧和需求侧一直在演变。需求侧的发展受到以下几个方面的影响：世界经济、海运商品贸易、平均运输距离和吨英里、不确定的危机、运输成本等等。供给侧的市场由运输货物的船舶运力所代表，受到以下几个方面的影响：全世界商船队的规模、船队的生产力、船舶建造、拆船和损耗、运费收入等等。另外，航运业各个细分市场之间的互补作用对航运业的供需也有着影响。

菲利普·路易·达孚强调在周期的任何阶段都需要铭记常识，如果能够做到这点，那么就不会做愚蠢的事情，风险虽然没有被消除，但至少被限制了。对此，我们应该已经有一定的认识，但如何成功地利用该周期性特点、如何在实践中准确地判断某个周期、以及行业所处的周期位置等等都需要不断地积累经验、吸取教训、学习和借鉴国外的成功之处。另一个难点在于，历史上的各个周期其实也不尽相同。

1.2 长期价值投资

由于行业周期性的特点，也由于船舶资产的价值巨大，需要长期稳定现金流才可以赚取收益，航运业是一个特别适用长期价值投资的行业。航运公司以及投资者需要不断

在低成本区间购置船舶资产和股权投资，降低投资成本，获得长期稳定收益。成功的航运投资通常需要马拉松运动员般的耐力，而不是短跑运动员般的爆发力。特让姆说，公司管理团队必须进行长期投资并把投资者利益放在首位，这样才能营造一个强大的航运环境。

为此，长期价值投资需要通过严谨的分析判断船舶资产的价值，在这个基础上，价格低于价值，甚至严重低于价值的时候进行投资，并且长期地坚持投资方式。《海上帝国》记录了 20 位船东和金融家如何缔造并扩大自由贸易时代。《海上帝国》一书所介绍的各个航运业大亨以及金融家，其成功之处往往是因为对长期价值投资的坚持。这需要逆向思维、反周期操作，往往在市场很低迷的时候价值会凸现出来。而在市场很狂热的时候，价格会远远偏离价值，于是他们会采取卖出的操作，或者是做空的行为。

具有挑战的是，我们难以判断何时是最终的低谷，何时是最终的顶点。即使我们对此作出了正确的判断，在将判断转化为实际行动时，又需要足够的勇气和魄力，而往往在周期进行过程中从业者会失去自控力。所以，航运业需要耐心，需要正视压力，真正做到长期价值投资，才能获得长远发展，否则只能在市场好时赚一时的快钱，而在市场低迷时面临严重亏损，甚至破产。同时，这正是国内许多航运企业和船舶企业目前正在面临的问题，相对来讲，国外成功的大型航运企业正是有着长期价值投资的理念，才会立于不败之地。这一点非常值得国内从业者学习和借鉴，他们的商业理念、思维和具体运营都值得思考。

另外，在坚持长期价值投资的同时，如何做到充分的灵活性，应对短期的波动，这都需要充分的技巧和专业知识。能够做到这种平衡的航运人士总是少数，但一旦成功，他们便会获得高额收益和长远发展。

2 船舶估值方法

在整个历史上，航运和金融一直有着千丝万缕般的联系。在船舶赚钱时出售船舶，在船舶赔钱时购入船舶，这是航运企业获取收益的重要方式，尤其是在干散货船领域。这种看涨和看跌的判断也即是对航运业周期的利用，因此，船舶价值的评估具有关键意义，也是一个非常专业化的领域。对银行来说，船舶估值决定了贷款决策、决定了借款人是否符合现有贷款契约、银行是否符合资本充足率的标准以及决定了信贷损失的准备金。船东在日常经营中还需要对船舶进行估值以进行会计记账（如减值测试）、规划（如作为一项潜在增资决定的基础）和控制。潜在的船舶买方和卖方以船舶的估值作为其投资和撤资的基础。

2.1 传统估值方法

船舶估值是船舶经纪人的经常业务之一。新船价格一般由买主和船舶制造厂家直接谈判以合同成交价确定。在二手船的交易过程中，买主考虑的价格因素就是二手船的船龄、技术性能和状态是否能保障该二手船在其剩余使用寿命内取得利润。世界海运的运量和运力之间的平衡关系是影响国际船舶市场上船价高低的主要因素。运量和运力之间的平衡是通过海运费这个杠杆来调节的。当运量大于运力时，运费就上升，船价也随之上升；当运力大于运量时，运费就下降，船价也随之下降。

长期以来，船舶的价值评估是一项仅仅基于近期交易中可比船舶价格而定的例行工作。三大广为接受的估值方法分别是市场法、收益法和成本法。当市场稳定且市场参与者对将来事件有相似的预期时（即市场波动小），这三种方法对典型船舶进行估值得出的结果一般都是类似的。相反，如果未来事件的进程看似具有高度不确定性，这些方法会得出各种不同的估值结果。

1) 市场法

根据市场法，一艘船舶的价值等于近期在自愿且有见地的买方和卖方间达成的公平交易中可比船舶的市场价。受航运市场环境的影响，可比船舶的市场价格通常是扭曲的，一般的市场无法提供可靠的、考虑到长期常态化情景的估值结果。

2) 收益法

根据收益法，船舶的价值是其在剩余有效使用期中可能产生的所有将来现金流的现值，包括其到期时的废钢残值。尤其是租船费率的预测，被认为是最为关键的任务。收益法需要有预测现金流量的金融模型。

3) 重置成本法

根据重置成本法，船舶的价值基于同等条件下建造类似船舶的成本。船舶的重置成本按机械磨损和功能性折旧而引发的贬值进行调整。重置成本法最适用于有特殊功能或特别订制的船舶（特种船舶）的估值。例如维修船、考察船和浮式船舶。这种估值方法最显而易见的问题在于其忽略了资产产生未来现金的能力。

2.2 长期资产价值法（LTAV）

自 2008 年全球金融和经济危机开始以来，如果船舶的价格明显达到历史最低，且市场波动达到历史最高时，出现了关于交易价格是否总能反映出船舶真实价值的争论。结果是，以盈利预期为基础的估值方法越来越为业内所接受。这一方法用于海运业最流行的例子就是长期资产价值法（LTAV）。长期资产价值法基于现金流量折现分析法（DCF），这一方法已被普遍用于企业和长期资产的价值评估，并被广泛接受。

在不确定且多变的市場条件下，假设是持续经营状态，船舶的估值应当基于其长期盈利能力而非基于时常歪曲的交易价格。长期资产价值法对于以收益为导向的估值手段来说是非常适宜的方法。它是对用市场法对船舶估值的必要补充。

虽然这是一个缓和市場波动、抵消市場低估和市場高估的合适方法。假定的未来现金流基于（除非有一个长期的租船合同）历史平均租船租约费率，而这也显示出了长期资产价值法的缺点。

2.3 基于“最后完成”的定性调整和经审计的代数估计（AELD 法）

这个工具设定了一个代数定义，并就如何从被观察的船舶交易中提取市場价值提供了指南。AELD 法是基于三步骤法的。在第一阶段，需要识别有用的对比销售，并把它们从那些不符合作为船舶估值基准标准的交易中分离出来。船舶销售越类似，它们就越适合船舶估值的目。这个选择过程对最后获得结果的有效性至关重要。

在小心地选择了基准交易之后，每一个真实的市場销售需要根据将被估值的船舶进行调整，并应估算船舶的市場价值。在第二步，需要调整船舶，以符合对船舶价值产生重大影响的特征。一艘船舶的寿命对它的交易前景至关重要，因而会影响到其收入潜力及价值。

在第三步，需要识别其他所有对船舶价值有影响的属性，并需要根据对比船舶与被估船舶的比率来调整相应的交易价格。有许多属性，如尺寸（以载重吨、总吨位、净吨位或标准箱衡量）、效率和其它的特征、冷藏集装箱插头或辅助发动机，都能成为比率公式的一部分。在所有的对比船舶依据其船龄和其他属性被估算后，所有价值的平均值能根据一个特殊的公式来计算。

后两种方法都是航运业近几年刚出现的船舶估值方法，在即将出版的《汉堡商学院船舶融资实务手册》中分别有专章介绍。每一种方法都有其优缺点，重要的是结合商业目的和具体情形选择适用一个合适的方法。

3 船舶管理专业化与独立化

在国外，船舶管理公司较早就受到重视，现在已经相当普遍。委托第三方管理公司进行国际船舶管理的原因是航运公司可以将工作重心集中于财务和营运管理。目前国外现有的船舶管理公司已经颇具规模，在船舶管理方面都具有较好的成绩和丰富的经验。私营和上市企业所拥有的船队不断变迁，并发展为一些非常大型且专业的船舶管理企业，例如 V-ship 集团、哥伦比亚（Columbia）、汉萨（Hanseatic）、华林集团（Wallem）以及宝隆洋行（East Asiatic）等，其中许多公司管理着几百艘船舶并具有许多小型企业所不具有的显著规模经济效益。

船舶管理公司的发展需要以船员为支撑，我国具备该项基础，因此有着很大的发展潜力。船员的大量增加导致船员对外国船东的忠诚度下降。但我国缺乏专业的国际船舶管理人才，大多数船舶管理公司还不够专业化和独立化。

3.1 专业化

总体来看，由于缺乏经验和技能，加之人们对其重视程度有限，我国的船舶管理业至今发展得还不够成熟和规范，在管理方法上还存在着一些问题，需要探索和研究。目前，国外船舶管理公司已经将发展重点落在功能分担、构筑信息化网络等方面，以应对日益激烈的竞争环境和设立行业壁垒。

3.2 独立化

我国的船舶管理公司还处于刚刚起步阶段，现在国内已有好几家公共船舶管理公司，但其规模都不大。它们大都是航运公司自己投资成立的下属公司，大多以自己的海务部门为基础，所管理的船舶主要来源于母公司的船舶，或者兼营船舶管理业务。没有独立化，便难以专业化发展。

4 目前面临的挑战和潜在解决方案

面对如此严峻的市场环境以及全球国际贸易情况呈现疲软状态，可以说，运价显著下降，对每个人来说都非常具有挑战性。虽然航运业一直是周期性的，但本次衰退的范围和时间是特别严重的。

替代性融资、船舶租赁、船舶联营、重组、风险管理等是应对挑战的抓手。

4.1 替代性融资

目前银行船舶融资贷款受到种种束缚：比如政府监管和合规部门日趋严格、不良贷款的增多以及欧元的贬值。特别受到影响的是那些未评级的中小型企业。目前银行船舶类贷款并更加倾向于借款给财务报表稳定的大型企业。而且新造船在手订单的过度供给也进一步延缓的航运业的复苏周期，全球宏观经济体系依然脆弱，大宗商品贸易持续低迷，德国和挪威的有限合伙船舶融资规模大幅下降。这些挑战都催生了航运企业对非银行类替代性船舶融资的需求。但是目前只有少部分的金融机构从事该类业务包括租赁、次级和夹层贷款。其中有专业管理业务经验的机构和人才更是匮乏。

4.2 船舶租赁

长期船舶租赁市场实际上是一个另类金融市场。相比于船舶运营商，租赁业务的风险回报更具吸引力，出租人通常可以在债券市场实现较高的财务杠杆，这可以使得股本回报率（ROE）达到有吸引力的水平。随着租船相关投资活动的结束以及更具战略性财务租赁活动的开启，那么多长的租期才是合适的？显然，关于该分界线并没有普遍接受的规则。在最初设立定期租船合同时，将租期尽可能延长，这虽然降低了雇佣风险，但该特殊目的公司仍然面临着金融模型不精确的问题。运营成本，特别是船员、润滑油和保险费等费用，可能会比最初预计的还要提高许多。

目前，船舶租赁市场的主要进展有以下三个方面。

1) 在过去，运营商希望通过资产负债表外处理尽可能地获得更低的租金。这很大程度上导致许多租期长达 10 年至 12 年，也即大多数会计惯例中允许按照表外处理的最长船舶租赁期限。由于表外处理将不再是一种选项，尽量继续推动租金降低的运营商租船/租赁部门与尽量减少表内负债的融资提供方之间将存在必然的冲突。

2) 在项目租赁结构中，租赁安排方发现如今债务融资已经变得极其困难，几乎没有银行愿意进行即使结构最简单的项目融资。

3) 由于出租人的数量很可能由于债务融资收缩而减少，这将意味着寻求租赁融资的运营商将必须按照其向银行贷款人提供的透明度对待船舶出租人。

4.3 航运联营

船舶商业管理的整合过程与金融和船舶管理意义上的整合保持着同步。独立船东加入联营的关键原因在于获得更强的议价能力和更高的盈利能力，调查并精细地评估了联

营的效益及财务影响。作为此次整合进程中的主要载体，航运联营几乎遍及散货运输的各个环节，从普通原油及主要干散货贸易到高端化学品、液化石油气和其他专业贸易。

从船东的立场上看，航运联营的主要原因是有目的地组织商业运作的需要、增强效率的需要以及提供有价值的运输服务的需要，使得船东在面对客户时拥有更强的谈判地位，从而增强盈利能力。

尽管有人可能会认为联营对承租人的市场影响力存在潜在威胁，但是总体来说，承租人对联营的出现还是持积极的态度。从贷款人的角度来看，航运联营起到了作为定期租约的有效代替物的作用，因此极大增强了航运信用的担保。

即使最大的航运联营也仅占据细分市场的一小部分，且航运联营就班轮公会系统而言更加温和，但是航运联营还是持续吸引着决策者的关注。

4.4 重组

航运业的高波动性导致并继续导致许多参与者重组其各自的公司。公司和股东做好准备、所有利益相关者的联合行动、信息的透明度和对妥协的准备、以及有时第三方资本的支持是克服财政困难、成功重组以保证公司未来前景的至关重要因素。

以下为成功重组的经验：

时间是最重要的。必须进行优先排序，必须把精力集中在最大的现金支出项目，必须建立起势头并保持住。

透明度是非常重要的。隐藏信息或对不同的人提供不同的信息，将适得其反。

平等地对待每一个人。合作伙伴只有在他们觉得也从别人获得同样的对待方式时才愿意提供帮助。

联合协商，而非单独协商。你通常没有时间独立工作。此外，联合的方式可以确保各方感到获得平等的对待（见上文）。

做事果断，但要保持谦逊。您将需要商业伙伴来接受你不能履行合同的事实。让他们觉得你对此感到非常抱歉，重组是不得已而为之的。

委托经验丰富的顾问。委托有重组经验、了解行业和各相关方的顾问（财务顾问、律师）。

4.5 风险管理

多年来，随着市场波动导致的集装箱运费和定期租金的大幅涨跌，航运业经常遭受巨大损失或者获得高额利润。当前的定期租船模式人为地将货物市场和船舶市场分离开来。因此，基础市场条件没有与所租赁的资产进行挂钩。为了设立长期项目，船东和运营商必须讨论如何达成一个灵活的协议。如果双方当事人都能够在良好市场赚取更多收入，即使在疲软市场少赚一点，那么双方也应该都会感到满意。

运价指数是实际市场环境的反映，可以作为现货市场的指标。在干湿航运市场将船舶雇佣合同挂钩指数，这一直是常见的做法。目前航运业仍在经济崩溃中垂死挣扎，海运业务的利益相关者对“衍生品”和“期货”有着负面的联想，将其与导致全球经济停滞的、危险的、不健康的金融实践紧密地结合在一起。

5 问答互动环节

问题 1:关于英国脱欧事件的不确定性是不是可能引发全球金融市场的动荡以及会影响航运？

答：英国脱欧这种政治上的决策我无法评价，但是它对航运的影响我可以和大家分享一下。今天高盛预测如果英国退出欧盟的话，英镑的贬值大概会变到 11%。如果是汇率产生的变动，它会影响到在贸易市场中进口国和输出国之间贸易量的一个变化。它这种变化会反映在贸易的一种方向，具体说就是它是由这种大众商品贸易的这种品种结构来反映出来的。那么它这种贸易方向的变化就会反映到这种贸易的量。那么总结来说就是即使在整个航运市场低迷的大周期里面，在某一类的，就是货品运输的这种，就是品种方向还有新航线上面，我们还是会看到航运投资的一些机会的。

问题 2:谢谢老师的精彩演讲,我想问下,既然航运业的周期性那么强,为什么您还说它适合于做资产证券化的产品?

答:你好,你说的资产证券化其实这块是非常有意思的一个讨论。其实我们看看,国内你比如说是交银租赁还有远东租赁。他们其实做的都是很好的在资产证券化方面的一些尝试,那么整体来说呢,他这种和航运有关的资产证券化的这种融资方式呢,可以定期降低企业的这种融资成本。也可以将这种航运的这种基础资产的带租约的长期应收账款变现。大大缩短了制作公司的这种获利以及资金的回笼时间,实现了资金的滚动。也加快了项目滚动开发和这种循环改善的资产流动性。

那么接着刘老师的这个问题可以深度讨论一下。如果说在中国资产证券化市场的软环境这种建设。比如法律啊,会计还有税务等问题。等这些制度日趋完善。那么资产证券化是非常有希望成为行业最重要的融资方式之一。它其实可以和融资租赁相匹配的。比如说以运费的的资产证券化为例,船东可以将其应收运费的账款出售给特殊目的载体(SPV公司),这个SPV公司通过内部或者外部增信这样的措施对投资者(主要是新资金的投资人)发起资产支持的证券,以取得对企业发展支持的资金。另外从发资产证券化的企业来说,资产证券化本身是表外操作,降低企业的资产负债率,提高股权回报率,从而优化资产负债表。

问题 3:联盟是不是将集装箱运输市场推向了单纯的价格战?

答:不止是集装箱,到普通散货运输,甚至从普通的原油等化学品,甚至高端的化学品,不锈钢船所运输的货物还有液化的石油气以及其他专业的贸易。从船东的立场来看,联盟的主要原因是有目的地组织商业运作的需要,它增强了效率,提供了更加有价值的运输服务,使得是船东面临自己的客户时有更强的谈判地位,推动了盈利能力增强的空间。尽管在市场上很多企业认为联盟对承运人市场的潜在影响力存在威胁,但是整体来说承租人对联盟的出现还是保持积极的态度。它不一定是市场垄断的行为,更重要的市场低迷的时候抱团取暖。从贷款人的角度来看,联盟也起到了定期租约和定期发班轮的航运利用率。其实大家也不用担心,整个航运市场是非常细分和零散的,即使是最大的比如说集装箱船的航运联盟,也只是占行业大市场的小部分。而且航运联盟,就班轮工会的系统而言是非常温和的,但是这种联盟它的长期发展也是受到每个企业决策者的重点关注的。

问题 4:目前航运业是否可以抄底?

答:很多人其实都是在问航运是不是可以抄底的大问题,其实在基础资产的项目市场里面或者是二级市场里面,比如从股市上可以看航运企业的发展前景,从两个市场同时来看,我并不觉的航运板块有结构性抄底的概念,主要原因是我们更偏向于看这么看,一个航运产业有很多大大小小公司组成,我们更偏向于看每个公司的表现。每个公司的具体表现要看资产负债表如何修复,过去三年的资产负债的分析,还有现金流的充裕程度能付应付未来在运营成本的补充甚至的盈余。另外一个企业的长期发展战略是不是在一个30—40年的产能大周期转折来临的时候能够发生很好重新发生定位和调整,比如说马士基。这几种考虑都能给单个的公司是否值得买入或者增加投资的来提供很好的判断依据。

问题 5:目前是否已经是航运周期的底部或者是L型底部?

答:目前是不是航运周期的底部或者是L型底部,要看船东回答还是投资人的角度回答。从投资人角度看问题,回答也不一样。简单来说,如果你只有买1到2条的现金储备和100条船的现金储备,它的认知程度和判断的、决策的定位是不一样。具体来说,如果你有很多很大的新的资金量准备投入的话,那么航运周期没有存在一个绝对的底部,我们会看底部的区域空间,我们要看是不是底部的区域空间。另外从投资人的角度来看更偏向于看结构性融资的项目的可行性。在这种底部的时候,也就是所谓的预期底部的时候,通过结构性融资,比如融资租赁的方式有比较长的光租后面再匹配地比较健康的

期组的租约再加上借款方通过内部增信和外部增信的一个加强来提供担保，即使是在长期的低迷的底部运营的情况下，现金流也会有很好的补充。其实在大波段的底部现金为王是永远没有错误的，为了保证现金充裕那么企业发展会相对于的配合（一些方案）比如裁减人员，减少航运线路等。

问题 6:现在正在形成区域性运力联盟，也会逐步形成区域之间的联盟，请问，互联网在联盟的形成中，会起到什么作用？

答：互联网的整体它其实是促进了我们跨境电商的这种蓬勃发展。那么就像我前面所说的这种互联网的发展这种创新，那它对这种航运企业跨境的这种冲击是非常巨大也是不可测量的。因为他会令传统的 FOB 贸易就是离岸贸易和这个到岸贸易就是 CIF 这个贸易。他会让这两种传统的贸易退出历史舞台。为什么呢？这种传统的这种国际商务规则呢是以英国法为蓝本在几百年前构建起来的。主要的核心也是非常传统的以海运提单作为核心来建立起来的单证贸易系统，而且海运提单也是到岸贸易的理论基石。简单地说就是互联网的这种出现会使英国法下面向下的很多种贸易方式受到巨大的冲击。很可能被取代的是一种新型的保障本道门运输的一种跨境电商时代的这种大运输，海陆空都包含在内的这种体系。[返回](#)

亚洲成为中国船舶出口“主战场”

据海关最新统计，1-4 月，我国船舶出口额为 81 亿美元，同比下降 22%，降幅同比今年前 3 个月减少 7%；船舶进口额为 9.09 亿美元，同比增长 56.3%。我国船舶配套设备出口额为 11.1 亿美元，同比增长 7.6%；进口额为 12 亿美元，同比下降 22.5%。

1 我国出口船型继续保持稳定

1-4 月，我国出口船型继续保持稳定，散货船、集装箱船和油船三大主流船型占比约 60%，部分船型同比增幅较大。

散货船出口总额为 31.6 亿美元。其中，15 万吨以下的散货船出口额为 24.6 亿美元，同比增长 1.2%；15 万-30 万吨的散货船出口额为 7 亿美元，同比增长 28.9%，增幅较大。

集装箱船出口总额为 8.86 亿美元。其中，6000TEU 以上的集装箱船出口额为 6 亿美元，同比下降 41%；6000TEU 及以下的集装箱船出口额为 2.8 亿美元，同比下降 30%。

油船出口总额为 8.2 亿美元。其中，载重量不超过 10 万吨的成品油船出口最多，出口额为 3 亿美元，同比增长 61.5%；载重量不超过 15 万吨的原油船同比增幅较大。

除三大主流船型外，灯船、消防船、起重船等船舶以及浮动或潜水式钻探或生产平台出口金额较大，但同比降幅较大。

2 近一半船舶出口亚洲市场

从船舶出口市场结构来看，亚洲是我国船舶出口最主要的市场，占比近半；从国别和地区看，中国香港、新加坡及马绍尔出口额较大，马绍尔、葡萄牙、俄罗斯、巴拿马出口增幅较大。

1-4 月，我国向 150 多个国家和地区出口船舶。其中，向亚洲出口排在第一位，出口总额为 38.9 亿美元，同比下降 41.4%；向欧洲出口船舶的金额为 17.8 亿美元，同比增长 34.7%；向北美洲出口船舶的金额为 2.24 亿美元，增幅 53.8%；向大洋洲出口 14.3 亿美元，增幅为 62.7%。

从国别和地区看，主要出口目的地为中国香港、新加坡及马绍尔，占比近 60%。其中，向中国香港出口船舶的金额为 16.7 亿美元，同比下降 34.5%；向新加坡出口船舶的金额为 14.5 亿美元，同比下降 33.2%；向马绍尔出口船舶的金额为 13.5 亿美元，同比增长 137.7%。在出口额超过 1 亿美元的国家中，马绍尔、葡萄牙、俄罗斯、巴拿马和印度尼西亚增长较快。

3 江苏居我国船舶出口排名首位

江苏省在我国船舶出口省市排名中继续独占鳌头，占比近 30%；辽宁省增幅较大，位居第四。

我国有 27 个省市、223 家企业出口船舶，有 10 个省市地区船舶出口额在 1 亿美元以上。其中，江苏省出口总额为 21.6 亿美元，同比下降 30.8%，位列第一；上海市位居第二，船舶出口总额为 14 亿美元，同比下降 3.8%。船舶出口额超过 1 亿美元的省市还有广东、辽宁、浙江、天津、湖北、山东、福建和北京。其中，辽宁省出口额为 8.3 亿美元，同比增长 15.5%，增幅较大。

4 船舶出口仍以加工贸易为主

我国船舶出口仍以加工贸易为主，占比近 90%，以进料加工贸易为主。

1-4 月，以加工贸易方式出口的船舶总额为 70.9 亿美元，同比下降 19.4%。其中，主要以进料加工贸易为主，出口额为 70.1 亿美元，同比下降 15.0%。而船舶一般贸易出口额仅为 2.65 亿美元，同比下降 46.3%。

5 船舶进口呈现四大特征

一是“未制成或不完整的船舶，包括船舶分段”及“浮动或潜水式钻探或生产平台”的船型在船舶进口产品结构中占主体，占比近 90%。

1-4 月，我国船舶进口额为 9.09 亿美元，同比增长 56.3%。部分进口船舶产品降幅显著，其中，“未列名机动船舶，包括救生船，但划艇除外”进口同比下降 93.9%。

排在第一位的是“未制成或不完整的船舶，包括船舶分段”，进口额为 4 亿美元；居第二位的是“浮动或潜水式钻探或生产平台”，进口额为 3.85 亿美元。

二是拉丁美洲是我国船舶进口的主要市场，占比近 90%；巴西成为我国船舶进口第一大国；进口意大利船舶产品同比增幅较大。

1-4 月，我国从拉丁美洲进口船舶的金额为 7.89 亿美元，同比增长最快；从亚洲进口船舶的金额为 0.65 亿美元，下降 79.8%；从欧洲进口船舶的金额为 0.43 亿美元，下降 82.8%。

从国别看，巴西、日本、意大利、美国和韩国是我国船舶进口的主要国家。其中，从巴西进口船舶的金额为 7.85 亿美元，占比最大；从日本进口船舶的金额为 4356 万美元，下降 82.4%；从意大利进口船舶的金额为 1632 万美元，增长 224.0%，增幅最大。

三是加工贸易是我国船舶进口最主要的贸易方式，同比增长较快；一般贸易降幅较大。

去年，我国进口船舶以一般贸易方式为主，而今年 1-4 月，我国进口船舶以加工贸易方式为主，进口额为 7.99 亿美元，同比增长 4015.8%。一般贸易方式进口额为 1.09 亿美元，同比下降 68.2%。

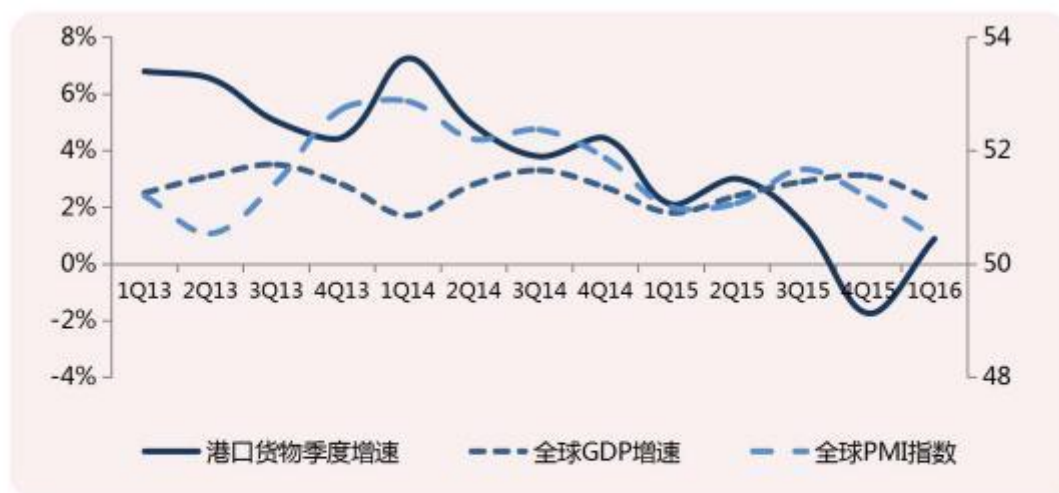
四是天津市在全国船舶进口省市排名中位居榜首，占比近 90%，增幅较大；从进口数量看，天津和湖北进口以大型船舶为主。

1-4 月，我国 16 个省市、88 家企业进口船舶。其中，天津市进口船舶的金额为 7.8 亿美元，同比增长 262.6%，增幅较大。排在第二位的是江苏省，船舶进口额为 3892 万美元，同比下降 51.2%。增幅较大的山东省排在第七位，进口额为 354 万美元，同比增长 157.5%。[返回](#)

全球港口陷“失速”危机 部分港口进入负增长

近日，上海国际航运研究中心发布《2016 年第一季度全球港口发展报告》。据报告显示，本季度，全球 GDP 较上季度增长 2.2%，欧元区经济继续复苏，并基本呈现缓步递增的态势，美国经济复苏进程受抑，以亚洲为主的新兴经济体国家经济发展进一步趋缓。

受经济回升基础仍不牢固以及深层次矛盾并未完全解决的影响，本季度，全球港口生产持续低速增长态势，全球主要港口吞吐量持续缓慢增长态势，同比增速下降明显、环比呈现负增长，延续了 2015 年全球港口生产低速增长的格局。



注：港口货物季度增速和全球 GDP 增速为左边坐标，全球 PMI 指数为右边坐标。

数据来源：中国交通运输部网站、摩根大通网站、中国银行。

图 1 2013. Q1-2016. Q1 全球经济及港口吞吐量增速

1 全球主要港口集装箱吞吐量“沦陷”零线之下

受到全球经济发展缓慢的影响，全球主要港口集装箱吞吐量同比和环比增速均呈现负增长，其中，同比增速为-0.84%，环比增速-0.04%。受中国、日本等主要铁矿石进口国经济缓行、需求量大幅下滑的影响，市场供求失衡局面加剧，全球铁矿石吞吐量增速继续回落；供给减少及各大产油国减产冻产的预期推动了油类市场的繁荣，全球以油类为主的各液体散货港口总体表现良好。

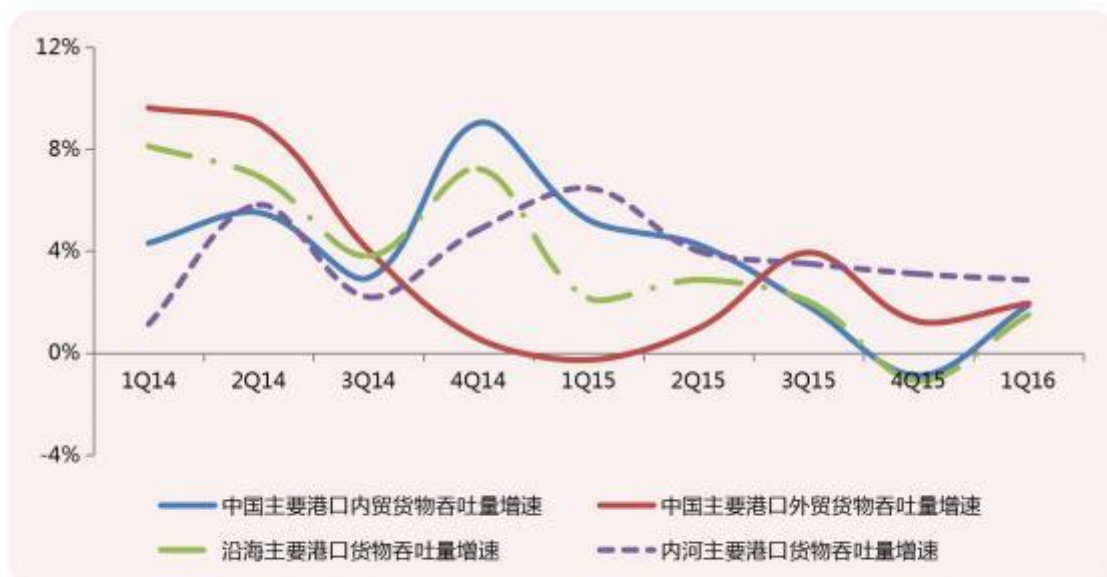
一季度，全球主要码头运营商权益吞吐量基本维持正增长，但增速均有不同程度回落。中国港口企业盈利能力的下降，可能导致其在资本市场估值的下降，最终影响信用评级，出现融资成本上升，融资额度减小。预计 2016 年，中国港口行业将延续分化态势，业绩疲软将成新常态。

未来，受美联储暂缓加息、发达经济体复苏步伐减慢、新兴经济体增长放缓等影响，世界经济整体复苏步伐缓慢，国际贸易需求和海运市场低迷态势难挽，预计下季度全球港口货物吞吐量仍将维持低速增长态势。而全球码头运营商兼并重组步伐不减，预计未来短期内全球码头运营商吞吐量增速将会稳定发展。

2 一季度全球港口发展九大特点

2.1 中国港口吞吐量波动明显，集装箱低速发展

一季度，受国内传统电力企业煤炭日耗水平回落、原油和铁矿石价格大幅反弹上涨等因素影响，市场对大宗货物的需求持续低迷，导致港口增长进一步趋缓。本季度，中国规模以上港口完成货物吞吐量同比增长 1.90%，较去年同期回落近半。其中，沿海、内河规模以上港口货物吞吐量分别增长 1.51%和 2.86%。



数据来源：中国交通运输部网站。

图2 2014. Q1-2016. Q1 中国港口货物吞吐量增速

受到经贸形势的不利影响，本季度，中国港口集装箱吞吐量呈现低速增长态势，负增长港口明显增多。



数据来源：中国交通运输部，SISI 整理。

图3 2016. Q1 中国规模以上港口集装箱吞吐量及增速

2.2 韩国经济复苏势头不显，港口缓行程度加深

一季度，韩国经济延续了去年的颓势，增速明显放缓，韩国港口吞吐量同比下跌 1.05%，连续两季度负增长，但相比去年同期和上季度的大幅下滑较为缓和；本季度韩国港口共完成集装箱吞吐量，同比增长仅 0.54%，增速趋向零增长，环比则呈现负增长，下降 2.27 个百分点。



图为釜山港

2.3 美国经济复苏进程受抑，美洲港口整体下滑

一季度，受能源市场衰退、全球经济增长减速、美元持续升值、金融市场波动等影响，美国经济复苏进程受抑，但在油价下降和失业率下降等利好因素的带动下，GDP 环比年化增长幅度约为 1.5%。美洲主要港口吞吐量同比下降 1.69%，较去年同期下跌 6.77 个百分点，环比大幅下降至 9.84%；主要集装箱港口吞吐量同比增长 3.65%，较去年同期下跌近四个百分点，环比增速为-5.56%。



图为洛杉矶港

2.4 欧洲经济持续复苏，港口增势缓慢

一季度，在低油价、弱汇率、负利率与量化宽松等因素共同推动下，消费成为首要引擎推动欧洲经济温和增长，欧元区经济将继续复苏，并基本呈现缓步递增的态势。本季度，欧洲主要港口吞吐量同比仅增长 0.14%，涨幅收窄至近三年来最低水平。受到新兴经济体增长放缓和全球贸易疲软的影响，本季度，欧洲主要港口集装箱吞吐量同比仅增长 0.37%，环比则下跌 0.53%。



数据来源：各港务局网站，SISI 整理。

图 4 2016. Q1 欧洲主要港口货物吞吐量

2.5 货物吞吐量全球排名变化不大

新兴经济体国家经济增速进一步放缓等因素影响，传统大港增长动能不足，港口生产增速出现不同程度收敛。排名前十的港口排名变化不大，宁波-舟山仍居首位，广州超越鹿特丹排名第七，大连超越黑德兰排名第九。

表 1 2016 年第一季度货物吞吐量全球前十大港口排名

排名			港口名称	增长率 (%)
2016 年第一季度	2015 年第一季度	走势		
1	1	→	宁波-舟山	2.93
2	2	→	上海	-9.03
3	3	→	新加坡	-2.85
4	4	→	天津	-3.5
5	5	→	青岛	1.4
6	6	→	唐山	2.9
7	8	↑	广州	2.71
8	7	↓	鹿特丹	0.16
9	10	↑	大连	4.32
10	9	↓	黑德兰	0.88

2.6 香港集装箱吞吐量持续呈负增长，排名滑落至第七位

全球经济增长缓慢继续限制香港短期内的出口表现。另外，美国的货币政策正常化、主要中央银行的货币政策走向分歧，以及世界各地紧张的地缘政治局势所衍生的不明朗因素亦不利出口前景。受此影响，香港港集装箱吞吐量继续呈负增长，降幅较去年同期继续扩大，排名从第五位滑落至第七位。

2.7 中国沿海港口同比增速波动明显 港口群携手并进或成趋势

一季度，中国沿海主要港口群中，长三角和东南沿海港口群吞吐量跌入负增长区间，环渤海湾、珠三角和西南沿海港口群均保持正增长，涨幅之最大的西南沿海港口群达12.17%。主要沿海港口同比增速较去年同期波动明显，其中，黄骅、湛江、烟台三港同比增幅突破两位数，黄骅港更是以83.79%领涨各沿海主要港口，而秦皇岛港跌幅则达

25.60%。未来，区域间港口的协作会愈加完善，港口运营已不再是各自为政、单打独斗，而是港口群的携手并进。

2.8 全球码头运营商权益吞吐量保持减速发展

全球经济整体运行放缓，集装箱市场发展进入低速期，全球码头运营商保持减速发展态势。除中国本土的中海码头和招商局国际逆势加速增长外，其余码头运营商增速均出现不同程度回落，马士基延续 2015 年以来的负增长趋势，跌幅进一步加深。

表2 2016. Q1 全球码头运营商吞吐量排名

排名	运营商	2016.O1权益吞吐量/万 TEU	同比增幅/%	2015.O1度权益吞吐量/万 TEU	同比增幅/%
1	马士基	870.0	-4.40	910.0	-2.60
2	招商国际	793.14	-0.39	796.22	6.85
3	迪拜环球	722.20	2.34	705.7	4.46
4	中远太平洋	703.50	47.22	477.84	4.98
5	菲律宾国际	206.21	4.00	198.28	12.84

数据来源：各码头运营商网站。

注：未统计排名前三位的新加坡国际及和记黄埔数据。

2.9 中国港口行业将延续分化态势，业绩疲软将成新常态

在中国港口吞吐量微增的情况下，中国港口企业盈利能力多数下滑，且分化态势显著。港口企业盈利能力的下降，可能导致其在资本市场估值的下降，最终影响信用评级，出现融资成本上升，融资额度减小。预计 2016 年，中国港口行业将延续分化态势，业绩疲软将成新常态。



数据来源：各港口集团股份有限公司网站，SISI 整理。

图 5 2015 年中国主要上市港口企业经营情况

[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