

时事经济与航运

中国海洋运输情报网主办

2018年3月28日 (第1743期)

- ◇ 中美贸易战负面影响将逐渐弱化..... 1
- ◇ 东方海外国际难言“旺市重临”..... 6
- ◇ 2月份中国船舶交易市场评述..... 7
- ◇ 沿海散运会否“生死循环”..... 11

中美贸易战负面影响将逐面弱化

2018年3月22日，美国总统特朗普签署总统备忘录，依据美贸易代表办公室公布的对华301调查报告，指令有关部门对华采取限制措施，将对从中国进口的商品开始大规模征收关税，并在签订仪式上声称涉税商品规模高达600亿美元，这是特朗普政府继钢铁、铝产品之后，再次宣布对中国进口商品增加关税。3月23日，中国商务部发布了针对美国进口钢铁和铝产品232措施的中止减让产品清单并征求公众意见，拟对自美进口部分产品加征关税，以平衡因美国对进口钢铁和铝产品加征关税给中方利益造成的损失。

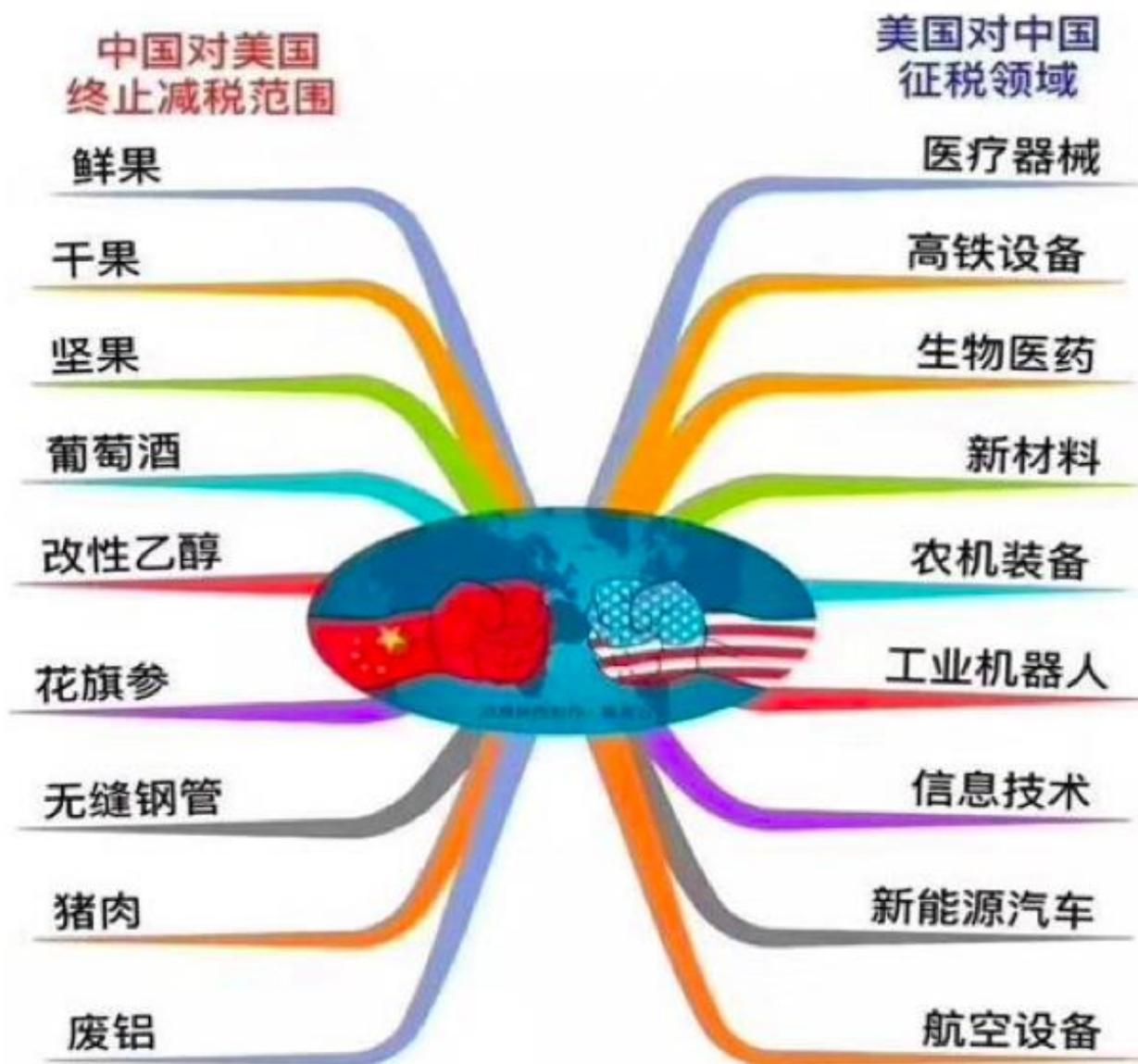


图1 中美贸易战涉及产品种类

数据来源：网络图片

2. 美国长期贸易逆差负债高企，特朗普政府单边贸易保护主义不断升级

美国进出口贸易常年为逆差，并且逆差额在不断增大。2017年，美国对外贸易进口额为23429亿美元，出口额为15467亿美元，贸易逆差数额达7961亿美元，较2009年增长56.1%。同时，美国2017年财年财政赤字达6660亿美元，创2013年以来新高。特朗普执政以来多次提出要改善美国贸易逆差的情况，并认为贸易逆差的来源为不公平的双边及多边贸易协定，先后退出包括TPP等多个贸易协定，与多个贸易伙伴重新谈判的贸易协定。此外，特朗普政府也实施大幅度的减税和放松监管政策吸引美元资本回流美国。

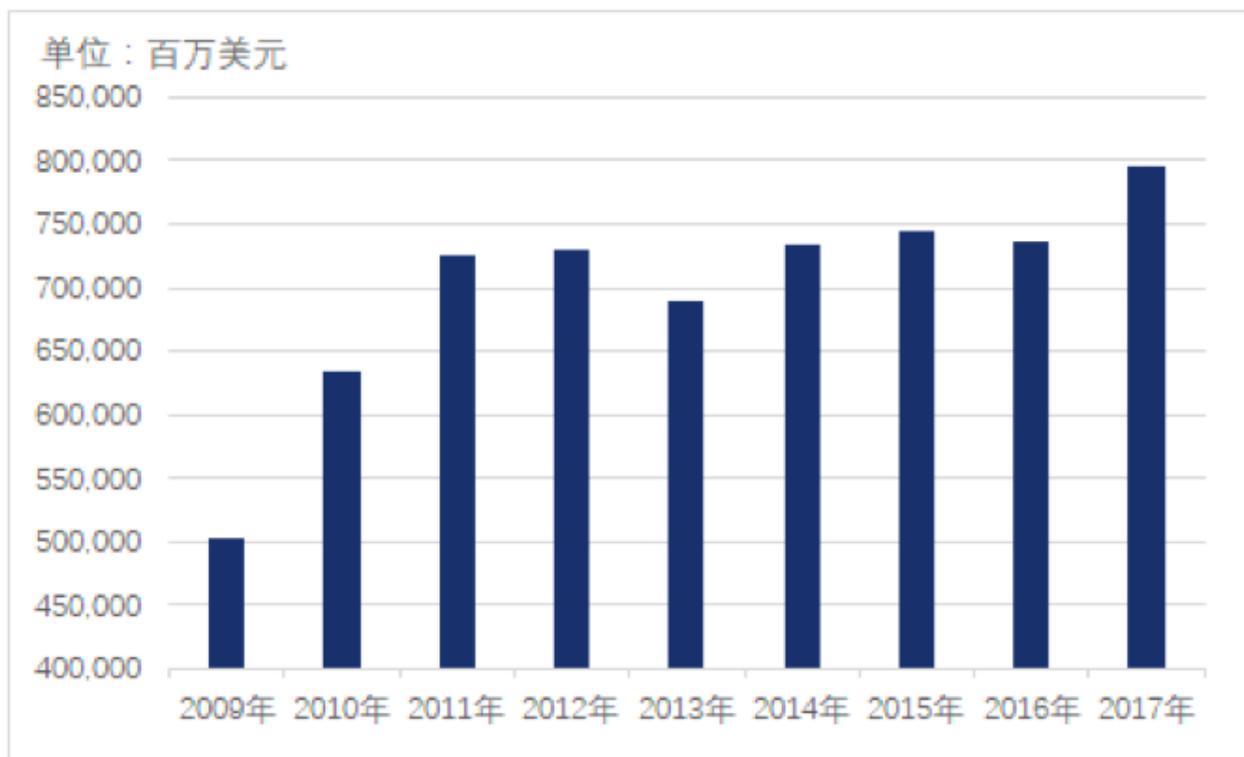


图2 2009年-2017年美国贸易逆差额

数据来源：wind 咨询

3. 美国对中国出口集中在农产品和高端制造业，中国对美国出口集中在低端制造领域

美国为中国第二大贸易伙伴，中国为美国第一大贸易伙伴。根据美国商务部统计，2017年、美国与中国货物进出口额为6359.7亿美元，同比增长10.0%。其中，美国对中国出口1303.7亿美元，同比增长12.8%，占出口总额的8.4%；美国自中国进口5056.0亿美元，同比增长9.3%，占美国进口总额的21.6%。美中双边贸易逆差3752.3亿美元，同比增长8.1%。

从中美贸易进出口结构来看，美国对中国出口前三的货物为航空器、航天器及其零件；除铁道车辆外车辆及其零附件；油籽、子仁、工业及药用植物、饲料等。中国对美国的出口前三的货物为电机、电气、音像设备及其零附件；核反应堆、锅炉、机械器具及零件；家具、寝具、灯具、活动房等。

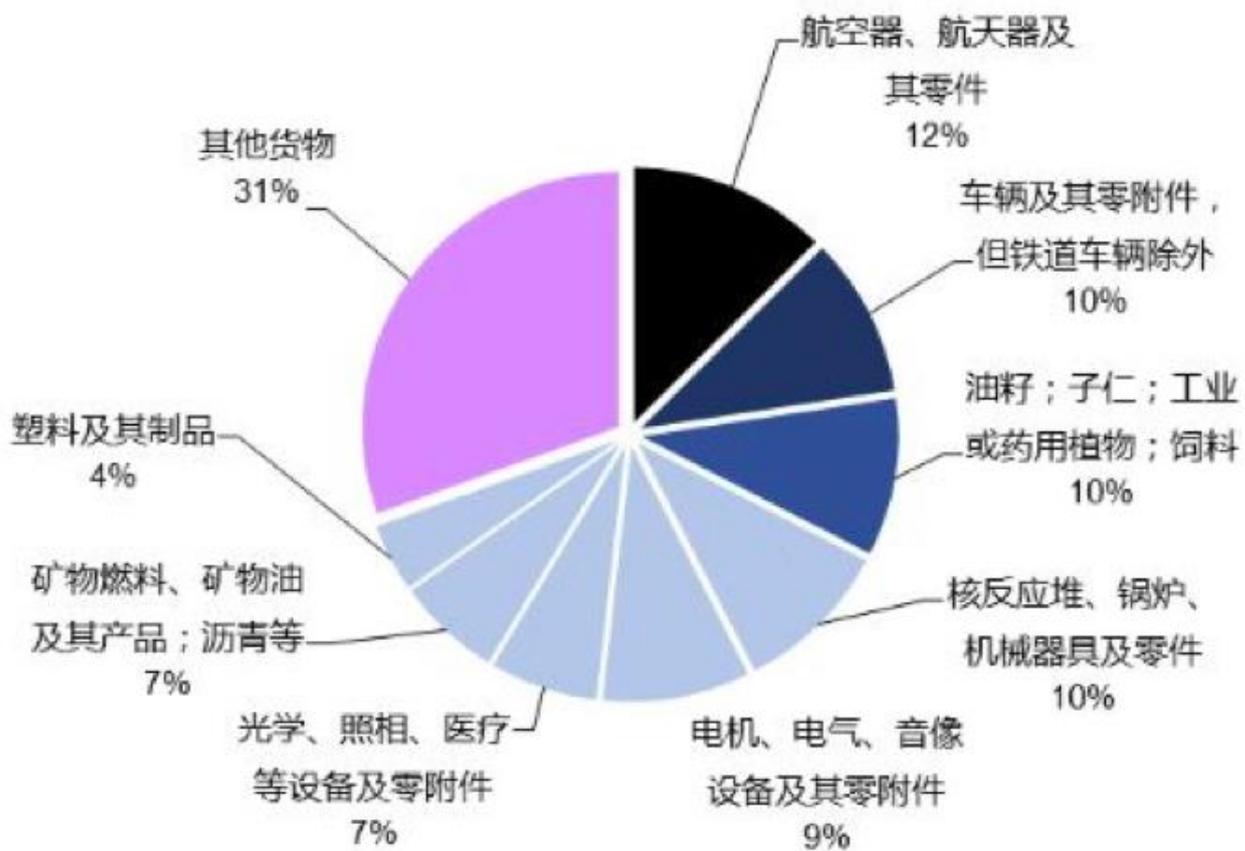


图3 2017年美国出口中国货物构成图

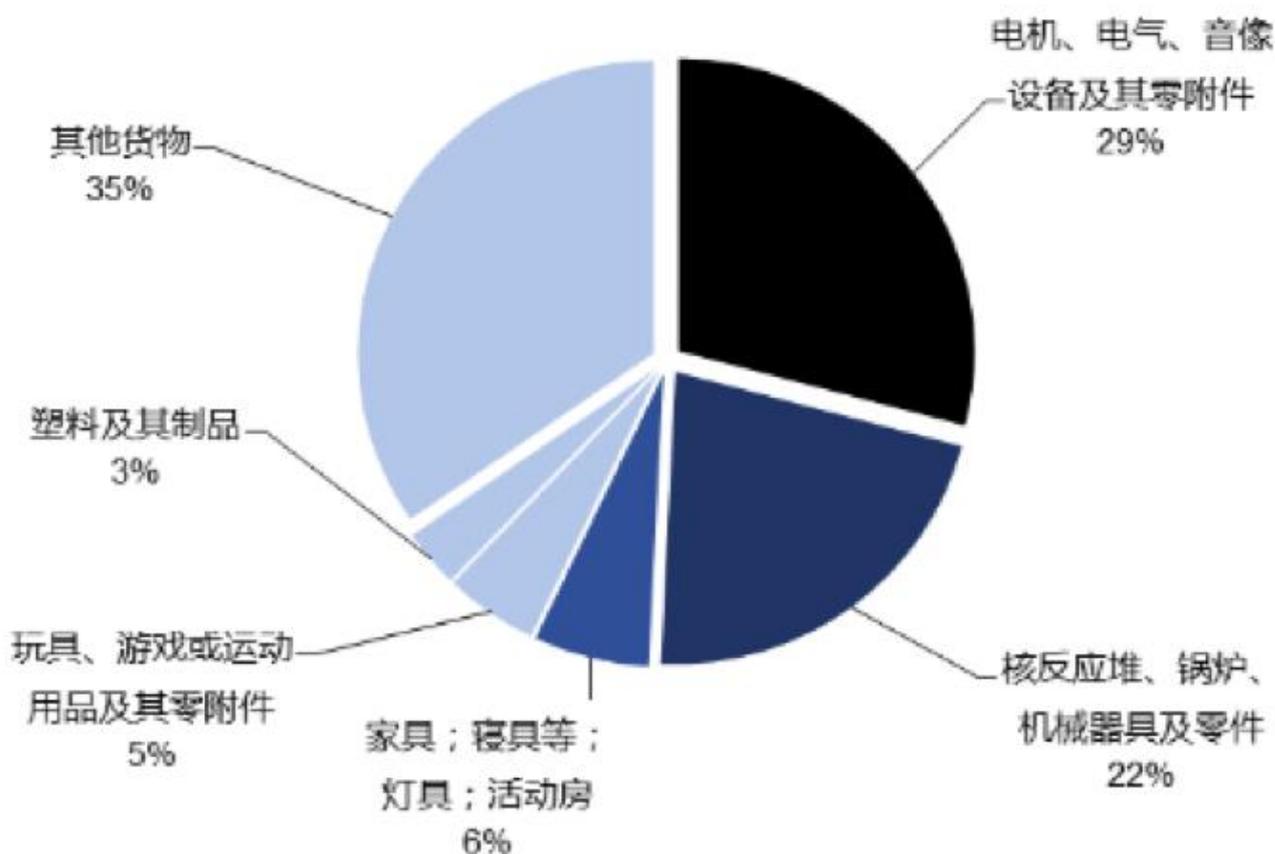


图4 2017年中国出口美国货物构成

4. 中美贸易战或将引发集运市场短期震荡，但负面影响将逐渐弱化

-中国对美国出口主要适箱货不在本轮“301调查”的产品清单中

从中美双方贸易结构来看，中国对美国集装箱出口集中在低端制造领域，累计占比达到 78%，而高附加值产品占比较少。受“301调查”影响的航空产品、现代铁路、新能源汽车等高科技产品均为高附加值产品，占比低，总体影响有限。但中美贸易战或将引发一定程度上的市场恐慌，引起美线运价一定程度的下跌。

-长远来看负面影响将逐渐弱化

首先，中美贸易战对中国的经济增长影响有限。目前中国经济增长的主要动力是内需，2017年国内消费对经济增长的贡献为 58.8%，对外需的依赖度逐步下降，自身竞争力不断提升。据招商基金推算：假设关税完全转嫁给消费者，2018年中国实际 GDP 增速将被拖累 0.1 个百分点。

其次，中国依托“一带一路”倡议构建全面对外开放新格局。近年来中国不断推进各类对外贸易政策，并积极与周边国家地区建立自贸协定，不仅注重原有的欧美、日本、东盟市场，同时拓展同“一带一路”沿线国家的经贸合作，将不断提升与发展重经济体和新兴经济体之间贸易的增长，提升中国的国际影响力与区域贸易主导权。在此推动下，亚洲区域内货量增长强劲，2017年亚洲区域内航线运量达到 5550 万 TEU，同比增速达到 6.53%。

东方海外国际难言“旺市重临”

3月12日，东方海外国际（00316.HK）公布2017年业绩，表现非常不错，实现收益61.08亿美元，同比增长约15.29%；归属于股东的溢利为1.38亿美元（2016年为亏损2.19亿美元），可谓大幅扭亏（见表1）。

		经营业绩	
		单位:亿美元	
项目	2017年	2016年	
收益	61.08	52.98	
溢利	1.38	-2.19	
归属于股东的溢利	1.38	-2.19	
现有运力 (数据截至2018.3.15)			
项目	TEU	艘数	
总量	706066	102	
自有	539217	60	
租赁	166849	42	
订单	/	/	
排名(全球)	第七位		
市场份额(全球) (%)	3.2		

对此，东方海外国际表示这是受益于市场稳步复苏，但不存在所谓的“旺市重临”。展望后市，东方海外国际认为市场复苏的基础似乎已经打下，但也须兼顾与相关行业之间的无缝衔接，以提高效益。值得一提的是，东方海外国际在接收6艘21413TEU型船后不再订造新船。

1. 市场稳步复苏

东方海外国际表示，2017年经济环境远胜预期，在近十年的低增长后，全球主要经济大国的国内生产总值和贸易货量同步健康发展，使得集运业出现难得一见的增长，似乎能为持续复苏打下基础。

然而，各航线运力供应增加也从未间断，即使新船订单相对减少，部分主要航线运载力仍持续上升，过去所建造的特大型集装箱船纷纷下水，投入市场。在贸易增幅改善下，集运业不断利用闲置或联盟所得的运力来增添新航班。

经济增长虽然不俗，运力供应也持续增加，或者说运力供应增长尚属温和，但在油价向上环境下，意味着东方海外国际以及集运业所处的市场环境只属于稳步复苏阶段，而非如部分分析员在经济数据开始改善时所预期的所谓“旺市重临”。

2017年，东方海外国际的欧洲和美国航线取得可观增长，在全年整体载货量增长3.6%的情况下，太平洋及亚欧航线则分别增长16.3%和19.7%，高于这些市场的整体增幅。载货量的增长直接体现在收益中（见表2）。

表2 东方海外国际各区域收益与支出 单位:亿美元

区域	2017年		2016年	
	收益	资本支出	收益	资本支出
亚洲	42.62	0.11	36.14	0.24
欧洲	8.69	0.005	7.32	0.002
北美洲	8.12	0.52	7.89	0.56
澳洲	1.65	/	1.62	0.0002
不可分摊	/	5.55	/	3.99
合计	61.08	6.19	52.98	4.79

联盟运作是东方海外国际奉行多年的基本策略之一。东方海外国际与中远海运集运、达飞轮船和长荣海运组成的海洋联盟，运营即将步入第二个年头。联盟运作不断为东方海外国际带来完善网络和规模经济等效益，成为增长策略不可或缺的部分。

东方海外国际于美国加利福尼亚州的 Middle Harbor 重建项目第二期于 2017 年年底投产，目前进度令人满意，不单效率有所提升，更为成本带来利好。

东方海外国际的物流发展和盈利均稳步向前。地区物流业务利润有所改善，而以管理北美及欧洲大型零售商供应链为核心的业务继续成为盈利支柱。

东方海外国际向三星重工订购的一系列 6 艘 21413TEU 型船“Giga”号中，5 艘已于 2017 年接收，最后 1 艘于 2018 年 1 月接收。目前，东方海外国际并无进一步订造新船的计划。《航运交易公报》记者经查阅 Alphaliner 数据，发现目前在全球前二十大班轮公司中，没有新订单的除了东方海外国际外，还有第 5 大班轮公司赫伯罗特、第 9 大班轮公司商船三井、第 12 大班轮公司以星航运、第 15 大班轮公司万海航运，以及第 16 大班轮公司 X-Press feeders Group。

2. 未来审慎乐观

展望未来，东方海外国际表示，其已接收的 6 艘 21413TEU 型船，不仅将为其提升运力，更能带来经济效益。

在大型新集装箱船 2018 年按时投入服务及 2019 年、2020 年新船订单数量较少的情况下，经济数据改善有望为集运业带来多年来所需的稳定环境。目前，东方海外国际对未来市场行情保持审慎乐观。

东方海外国际表示，未来集运业除需无缝融合每只集装箱运送途中的各个细节外，更需要兼顾所有参与者。东方海外国际以全盘整合供应链为目标，紧密联结相关业内的各个流程以降低成本，提高效益，令物流供应链上各相关从业者得益。

东方海外国际表示，在经济环境逐步改善及集运业逐渐稳固的状况下，企业发展前景更为光明，已经为持续增长做准备，延续以前的骄人表现。

不过目前的集运市场行情可谓普遍下跌，上海航运交易所发布的上海出口集装箱运价指数走势显示，2018 年以来该指数跌多涨少，市场分析也都对集运市场以一致低预期，多家班轮公司看淡近期市场表现，并主动下调运价以加强揽货力度，目前市场订舱价格在普遍下跌。[返回](#)

2 月份中国船舶市场评述

1. 二手船市场

受春节期间船舶交易双方离场影响，二手船价格小幅波动，市场总成交艘数和总成交

交金额大幅减少。上海航运交易所发布的上海船舶价格指数月均值为 788.18 点，环比微涨 1.06%。据中国船舶交易信息平台统计，2 月份二手船市场共成交各类船舶 326 艘、41.94 万 DWT、5.12 亿元，环比分别下降 14.44%、54.07%、64.17%；成交船舶平均船龄 9.15 年，环比下降 1.74%。

按船型统计：2 月份共成交干散（杂）货船 259 艘、油轮 6 艘、多用途船 23 艘、滚装船 1 艘、客轮 5 艘、拖轮 5 艘、驳船 9 艘、工程/工作船 3 艘和其他船型 15 艘。各船舶交易服务机构按月度统计，成交金额位列前三位的分别是：广西贵港珠江船舶交易所有限公司，成交金额为 13426 万元；海南闽洋船舶交易服务有限公司，成交金额为 9602 万元；芜湖市长江船舶交易市场，成交金额为 8235 万元。成交艘數位列前三位的分别是：广西贵港珠江船舶交易所有限公司，成交 99 艘；芜湖市长江船舶交易市场，成交 60 艘；盐城市中川船舶交易服务有限公司，成交 36 艘。

2. 散货船价格涨跌互现

沿海运输市场需求春节前降至冰点，运价大幅下跌，节后运价缓慢恢复，二手沿海散货船价格涨跌互现。据上海航运交易所统计，5 年船龄的从事沿海运输 ZC 船级的 1000DWT、5000DWT 级散货船，月均估价分别为 122.42 万元、764.70 万元，环比涨跌分别为 -0.91%、+4.75%。预计 3 月份火电用煤将明显减少，煤价将继续下跌，下游采购意愿低迷；钢厂对铁矿石存在补库需求，但南北粮食贸易尚未恢复状态。总体来说，沿海散货运价持续反弹，但受制于需求终端疲软，继续上涨的幅度有限，预计沿海散货船价格或横盘震荡。

国内建材运输需求一般，运价基本平稳，内河散货船价格大幅震荡。5 年船龄的从事内河运输 ZC 船级的 500DWT、1000DWT、2000DWT、3000DWT 级散货船，月均估价分别为 46.60 万元、94.77 万元、182.43 万元、293.39 万元，环比涨跌分别为 +3.51%、-3.35%、-4.66%、+9.50%。国内房地产调控仍在继续，在限售限购基础上，部分城市下调公积金贷款的最高额度，并提高公积金购房的首付比例。国内房地产和基建投资正在减少，建材运输需求可能减弱，预计内河散货船价格短期将震荡回调。

沿海散货船成交量萎缩，但内河散货船成交活跃。据中国船舶交易信息平台统计，2 月份国内进场交易的二手散货船共成交 259 艘、31.11 万 DWT、3.34 亿元，环比分别下降 1.52%、20.31%、22.14%，其中内河散货船成交 256 艘、27.50 万 DWT、2.38 亿元。

3. 油轮价格以涨为主

上旬，美国页岩油产量复苏及美元走强对原油市场持续施加负面作用，国际原油价格受供应过剩压力影响连遭重挫，跌幅累计接近 10%。中下旬，原油市场出现转机，维也纳联盟在减产方面的积极表态重振市场信心，美国原油库存由升转降也支撑油市回暖，不过尾盘回升难抵前期跌幅。中国成品油市场两连跌，成品油下调幅度刷新 2017 年 7 月以来的最大跌幅纪录。春节前，下游成品油需求较为火热，主营炼厂出货较为集中，成品油轮运输需求延续旺盛；春节后，下游用油企业库存充裕，成品油货盘相对不足，运价小幅回调。国内成品油运输市场运价先冲高后回落，二手成品油轮价格以涨为主。据上海航运交易所统计，5 年船龄的 ZC 船级的从事沿海运输 1000DWT 和从事内河运输 500DWT 级油轮，月均估价分别为 264.85 万元、122.39 万元，环比分别上涨 1.80%、1.51%。

3 月，工厂、矿山、基建工程陆续开工，且农业春耕用油在一定程度上提振柴油终端需求，而踏青旅游增多也支撑汽油市场。另外，3 月 1 日起国税一号文发布，成品油消费税管理新规将正式实施，或对汽油市场有所支撑。国内汽油、柴油终端需求将逐步由淡转旺，汽油、柴油价格或稳中推涨，预计短期二手油轮价格稳中看涨。2 月，国内油轮成交量稀少，成交油轮主要以内河油轮为主。据中国船舶交易信息平台统计，国内进场交易的二手油轮共成交 6 艘、1.62 万 DWT、5251 万元，其中沿海油轮成交 1 艘、1.32 万 DWT、4800 万元。

4. 新造船市场

2 月份国内新造船价格以涨为主。其中，散货船造价小幅上涨 0.8%~1.1%；油轮造价上涨 0.3%~1.9%；集装箱船造价上涨 0.4%~1.4%；液化天然气船下跌 0.5%左右；其他船型造价维持稳定。据统计，VLCC，苏伊士型、阿芙拉型和成品油轮，海岬型、巴拿马型、大灵便型和灵便型散货船，8.2 万 M3 型 LPG 船，16 万 M3 型 LNG 船，13000TEU 型和 2750TEU 型船，订造价格月均分别为 7027 万美元，4792 万、3825 万和 2975 万美元，3772 万、2187 万、2059 万和 1889 万美元，5950 万美元，15321 万美元，9129 万和 2533 万美元。近期，BDI 在一个多月的探底后出现反弹，运价重回盈亏点之上；集运市场 2018 年运力与需求增速持平，具备改善市场供需基础的潜力。全球船东订造新船已经集中在春节前完成下单，国内一线船厂船台偏紧，部分订单外溢至二线船厂。加上原材料价格（船用钢板价格同比增幅 20%左右）上涨、汇率升值（人民币兑美元汇率升幅高达 8%）等诸多影响，造船的利润空间不断被蚕食，船厂调高造船报价也是身不由己。

性子急的船东春节前早把订单敲定，犹豫的船东继续犹豫，只能等船厂开工后再说。因此，2 月份国内新造船市场订单量大幅滑落，共计 37 艘（环比减少 27 艘），散货船订单尚可，油轮和集装箱船订单归零，海工船订单稀少。分船型统计，散货船、客滚船、LNG 船、LPG 船、汽车运输船、耙吸式挖泥船和深水养殖船订单数分别为 22 艘、10 艘、1 艘、1 艘、1 艘、1 艘和 1 艘。随着全球经济复苏、环保规则增强以及油价上涨，新船订单量不断增加，新船造价水涨船高也就理所当然。另外一些酿酒业、酒店业的大佬开始投资建造散货船或邮轮，押注航运业的新一轮周期，但这绝非真正的需求驱动，也没有人敢说某种船型运力供给严重不足。在缺乏足够需求支撑的前提下，稍有风吹草动便会掉头向下，所以船厂能有机会就尽早锁定订单，落袋为安最为重要。

5. 拆船市场

2 月，虽然国内现货钢市成交量因春节长假受到影响，但是现货钢价维持窄幅上涨的态势。据统计，国内螺纹钢现货月底价格为 4200 元/吨，比月初上涨 176 元/吨。春节前后，废钢资源相对减少，物流企业放假较多，使得钢厂到货较少，也有小部分钢厂废钢备库不足，只能连续上调采购价格，吸引货源，主流钢厂以持稳为主，小部分钢厂废钢价格小幅上涨。据统计，国内钢企重庆月底平均收购价格为 2466 元/吨，较 1 月底上涨 75 元/吨，废钢价格延续弱势运行。全国各地钢厂拆船废钢收购价亦是小幅上涨。舟山、江阴和江门三地废钢船拆船板料（>6mm）含税出厂价格月底平均为 2813 元/吨，较 1 月初上涨 23 元/吨。目前，全国螺纹钢价格多数城市持稳运行，钢坯价格小幅上涨，但成交并未见好转，交投气氛偏淡。商家心态仍未变化，感觉还有大幅上涨。但是，因钢厂复产压力、外矿供应回升以及美联储加息等多重利空影响，钢价也面临较大的回调压力。预计短期国内钢材市场谨慎看好，废钢价格将窄幅调整。

2018 年，钢铁下游需求一方面受房地产以及 PPP 项目等基础设施投资下滑的影响，需求有所减弱，资本市场对节后钢铁真实需求情况担忧加剧，对钢价上涨产生一定的抑制作用；另一方面也有需求的亮点，雄安新区建设进入实施阶段（仅京雄高铁用钢量将达到近 60 万吨），同时制造业的投资将会低位企稳有所回升，这可能会稳定投资需求。因此，2018 年的钢材需求不悲观也不乐观，或与 2017 年基本持平。据中钢协统计，2017 年中国累计出口废钢 220.31 万吨，同比增加数千倍。即便出口关税高达 40%，废钢仍会大量出口并出现井喷局面。从流向看，废钢主要出口国为印尼、泰国、越南等东南亚国家，主要出口地为广东、江苏、浙江、福建、海南等东南沿海地区。短期，钢厂毛利润小幅提升，废钢资源供应偏紧，前期未上调价格的钢厂，可能大幅补涨以吸引废钢资源，贸易商比较看好当前市场，操作积极性较强。[返回](#)

表 1 分航线集装箱海运量及增长情况 (单位: 百万TEU)

(点击查看大图)

年份	泛太平洋航线		亚欧航线		大西洋航线		亚洲区域内航线		南北航线	
	海运量	同比增速	海运量	同比增速	海运量	同比增速	海运量	同比增速	海运量	同比增速
2015	22.9	3.14%	21.9	-1.76%	6.8	1.77%	49.3	2.92%	30.5	0.33%
2016	24.1	5.46%	22.7	3.94%	6.9	2.23%	52.1	5.68%	30.7	0.66%
2017*	25.5	5.49%	23.7	4.50%	7.2	4.06%	55.5	6.53%	31.9	3.91%

数据来源: 克拉克森

最后, 大国博弈, 合作共赢仍是主流。目前市场上主要担忧如果贸易战进一步激化, 美国将征收关税对象的产品清单向低附加值货物扩展, 将给集运公司带来运量和运价的双重压力。但从特朗普及中国外交部的态度来看, 中美双方或将最终以谈判的方式, 最后以双方都能接受的方式缩小逆差, 这里面中国会或多或少做出一些让步。 [返回](#)

沿海散运会否“生死循环”

近年来，曾经一度快“死”去的沿海散运市场出现生机，毛利率高达 70%，甚至出现“一船难求”的现象。于是两年多来，沿海散运市场进口二手散货船六七百万载重吨，这样的运力增幅在原有的基础上（约 5500 万 DWT）再次高达 10%，一改前几年的零增长局面，让人不免心有余悸地联想起 2008 年全球金融危机爆发前沿海散运市场运力“疯狂”的增长，以及此后经年的黯淡岁月。

有人甚至说，2016 年至今进口的二手散货船，把多年来拆解老旧船舶的成果毁于一旦；政府为了更新运力结构所实施的财政补贴政策没成想到最后都通过进口二手散货船的方式“补贴”了外国船东。

如何保卫来之不易的好年景？谁都不想经历“死去活来，再死去活来”的残酷周期。然而，行政干预是可选项吗？还是沿海散运市场经过此前的“死亡”后，已经变得足够理智，可以不再重蹈覆辙，避免“生死循环”吗？

沿海散运企业的毛利率一度高达 70%，甚至重现“一船难求”的现象，船东们又开始过起甚为滋润的日子，那么——

1. “旺市重临”了吗？

2017 年 11 月底，在上海航运交易所主办的“上海航运交易论坛”上，某沿海散运专家兴冲冲地快步走到《航运交易公报》记者面前说道：“现在的（沿海散运）市场哦，好得不得了！”事实上，之前他已经不止一次向《航运交易公报》记者传递这样的讯息了。

上海航运交易所发布的《2017/2018 年水运形势分析报告》也验证了该专家的说法：“2017 年 12 月 29 日，上海航运交易所发布的中国沿海（散货）综合运价指数报收于 1470.86 点，年内最高点为 1597.83；全年均值为 1148.02 点，同比上涨 25.1%。”（见图 1）

2016 年还一片凄风苦雨的沿海散运市场，是“旺市重临”了吗？

2. 毛利率高达 70%

据上述专家介绍，在沿海散运市场的相关航线运价达到 37 元/吨时，相关航运企业的毛利率就高达 70%。所谓毛利率，对沿海散运企业而言，就是运价乘以吨位减去港口使费油料等变动成本后，再除以运价吨位之积所得。

这样的高毛利率，与《航运交易公报》记者 2015 年 3 月去舟山调研时的状况相比，堪称“一个天上一个地下”，彼时沿海散运企业还处在营业收入连变动成本都不能覆盖的阶段。即便在 2016 年，还曾有航运业内人士指责航运融资租赁企业是造成航运市场低迷的罪魁祸首，当时某航运金融专家如此坦陈：“中国籍船舶市场太小，后果是这么多融资租赁企业直接把沿海散运市场给‘撑死’了。目前有统计称，沿海运力过剩达 30%。”彼时，该航运金融专家对后市十分悲观：“这些影响可能需要 5~10 年才能消化，远洋散运市场 2020 年可能回暖；沿海散运市场复苏可能会晚于 2020 年。”

3. 如今，离 2020 年还有两年时间，沿海散运市场却已经火了起来，究竟是什么原因呢？

对此，《2017/2018 年水运形势分析报告》的分析很全面。该报告认为造成这种现象的原因主要有二：一是随着“去产能”政策的逐步落实，沿海散运市场供需形势发生了根本性转变，工业品供需关系明显改善，钢铁、煤炭等产品价格快速回升，企业主动补充库存，租船需求明显改善；二是政策影响蔓延到运力供给，由于部分货种供不应求，船等货现象加重，加之海砂等南向北运输需求的提升，沿海船舶运输周期明显拉长，可用运力变相缩减。当然，据散运专家陈弋介绍，最重要的原因是 2017 年的煤炭需求急剧增加，前 11 月的全国沿海运量达到 6.3 亿吨，同比增加近 1 亿吨，这是长年未见的盛况。

4. 煤炭

2017年，中国煤炭行业1.5亿吨煤炭“去产能”目标于10月份提前完成，加上2016年的2.9亿吨，累计退出煤炭产能超过4.4亿吨，占“十三五”8亿吨目标任务的55%。落后产能加速退出，使得煤炭企业资产状况呈现转好的同时，将煤价推上高位并造成煤炭供应持续紧张的整体局面。2016年11月以来，虽然国家发改委采取多重措施保障煤炭供应，但受环保等因素限制，产能释放不及预期。

2017年沿海煤运市场呈“W”型回暖走势。在供给侧结构性改革政策持续发酵和进口煤政策不断收紧的双重影响下，煤炭资源持续紧张；且2017年非煤货种海沙、矿石、粮食需求强劲，占用部分有效运力，沿海煤运市场行情较前两年明显改善。上半年，煤价成为影响沿海煤运市场行情的关键因素。受煤价影响，沿海煤炭运价在春节前和3月中旬出现两波下跌行情；下半年，受气候、货源影响，港口船舶待港时间较长，运力供应紧张，沿海煤炭运价一路走高。特别是12月，华南港口因事故封航，南北线船舶周转时间无限拉长，市场“一船难求”，运价大幅跳涨。12月15日，上海航运交易所发布的中国沿海煤炭运价指数报收于1706.20点，为该指数自2011年发布以来的最高值。之后，因内贸煤炭资源紧张，为了电厂保供，进口煤政策有所放松，运价理性回归。

但由于煤炭产能释放不及预期，供给端出现缺口的现象时有发生，船舶压港现象持续加重，周转速度明显放缓。2016年下半年开始，北方发运港船舶等货时间拉长至5~10天成常态，而按该等货时间初步估算，沿海南北航线船舶单航次运输周期被拉长至原先的1.5~2倍，即华东航线单航次运输周期超过两周，而华南航线则超过3周。另外，由于海砂等回程货的“加入”，华南航线船舶周转受阻情况更为突出，如遇华南港口集中出货及封航压港，运输周期甚至被拉长至原先的3倍以上。由于运输周期大幅拉长，2017年实际运力供给量明显减少。面对较快增长的运输需求，市场呈现运力供不应求甚至阶段性“一船难求”的局面。

截至2017年12月29日，上海航运交易所发布的中国沿海煤炭运价指数均值为943.49点，同比上涨52.9%；秦皇岛至广州（5万~6万DWT）和秦皇岛至上海（4万~5万DWT）两条航线的市场平均运价分别为47.3元/吨和38.8元/吨，同比分别增加16.3元/吨和13.4元/吨（见图2）。

5. 铁矿石

2017年，沿海金属矿运市场整体呈“W”型走势，运价水平明显高于2016年同期。具体来看，除春节和3月中旬前后，因淡季特征及保供政策主导市场，煤炭运价“断崖式”下跌，累及金属矿石运价回落外，伴随煤炭市场运力的供不应求，金属矿石运价迎来近6个月的震荡上涨行情。2017年12月29日，中国沿海（散货）金属矿石货种运价指数报收于1514.64点，截至12月29日，该指数均值为1072.74点，同比增长29.7%

6. 政策影响有限

由上可见，本轮沿海散运市场的强劲增长，缘于政策调整，归根结底是由“去产能”引起的。因此，但凡“去产能”影响到国计民生，政策是会倾斜的，限制煤炭进口政策的放松就是前鉴。而2008年前的5年航运旺市，是缘于中国经济的强劲增长，两者之间还是有着明显的差异。

2018年年初，表征散运市场的BDI出现下跌，而另据上述航运专家表示，在中国沿海散运市场特别火爆时，国内同类型船舶的收益一度是国际市场的4倍，这样显著的差距在完全市场环境下终究不会长久，除非进口二手散货船的渠道被关闭。

国内同类型船舶的收益一度是国际市场的4倍，导致中国船东进口二手散货船一度成为买卖双方双赢的事情。那么有人吃亏吗？显然是有的！

7. 进口二手船争议

就《航运交易公报》记者所知，2016年5月起，市场上就有人开始进口二手散货船，截至记者发稿前，已经陆续进口97艘、648.0224万DWT，超过沿海散货船总量的10%

（见表）。

在这种迅猛的进口态势下，有人开始坐不住了。很多人惧怕进口二手散货船导致的运力增加最终将再次打“死”沿海散运市场；另有一些人更是痛心疾首地表示，进口二手散货船让这几年拆除老旧船舶的成果毁于一旦，而政府为了更新运力所实施的财政补贴政策最终都通过进口二手散货船的方式“补贴”了外国船东。

8. 那么，这场争议最终将何去何从呢？

8.1 正方：市场的回归市场

《航运交易公报》记者恰好了解到有关进口二手散货船的正反两方观点。正方认为，进口二手散货船是市场行为，而且经过 2008 年后的市场低迷的洗礼，船东和市场相关从业者们已经变得足够理智，不至于再将这个市场打“死”。

支撑正方观点的理由主要如下：

一是金融机构没有参与这场进口二手散货船的“盛宴”。据相关专家介绍，在市场特别火热的情况下，航运融资租赁机构都不愿意为进口二手散货船提供资金支持，而是乘着市场形势好把之前积累的运力释放出去，从而能从“做金融做成船东”的尴尬局面中解脱出来。而 2017 年进口二手巴拿马型散货船的价格近亿元，即便有不少船东想扩张运力，但由于无法用自有资金全款付清船价，只好作罢。因此，在资金杠杆不足的情况下，即便有风险，也不会将该风险放大，损失的最多是船东自身的钱，不会扩张到其他领域。

二是为了保障运输，不能切断进口二手散货船的渠道。据专家观察，船厂目前没有任何在造船及新订单（一般造船周期为两年），所以近两年船东日子应该比较好过。这与前些年的环境完全不一样，2013—2015 年，尽管运价很低，只有 20~25 元/吨左右，甚至低到 10 多元/吨，但船厂的新船还在不断下水，因此运价一直受到压制。经过四五年的消化，目前船厂的新船已全部出清，也就是说今后两年除进口二手散货船外，不可能有新增运力。如果切断了进口二手散货船的渠道，也就意味着将没有新增运力，如再来个高温或者干旱，在经济上升和煤炭需求旺盛的情况下，运力极度紧张将是大概率事件，运价可能会火了还火。某专家觉得目前的情况与此前的环境正好相反，因此需要通过增加运力的方式给市场降温，要知道现在沿海散运市场的毛利率一度高达 70%。

三是有关散货船的政策不宜随意改动。有专家认为，通过设置船龄障碍来限制进口二手散货船也需要特别慎重，这样做不利于政策的稳定和持久性，而且从船龄上来限定本来就是不科学的。有业内人士表示，日韩建造的二手散货船若又是欧洲人管理的，同样船龄，各项指标运行起来要比国内建造的散货船好上 6~8 年。所以只要符合船级社的质量要求，就没有理由不让进口。

四是船东已经历市场的洗礼。有专家表示，市场的冷热主要由供需决定，目前煤炭下水量数据较透明及时，容易掌握，但运力统计时间较长，在此期间如有特殊情况，管理机构可临时提供一些热点信息，比如进口二手散货船的信息汇总，有利于船东对运力趋势的判断及今后运力的调控。

上述专家还介绍了目前进口二手散货船的最新状况：不久前，日本建造的 5 万吨级二手散货船价格（含税）达到 7800 万元的高位，同比增加 5300 万元，环比已两周持平，说明买家已经开始观望，这表明只要运价不再大幅上涨，买家将越来越少。船东都把风险放在第一位，毕竟在没有资金杠杆的情况下，船东会更多考虑投资回报率。该专家还表示，相关船型如果到了 9000 万元/艘的高位，船东就基本不会出手了。

8.2 反方：财政“补贴”了外国船东

而持反方观点的，其实有很多不同的思量。有的自己私底下在进口二手散货船，明着却叫嚷别人不许进口；有的则是痛心疾首于前段时间国家为更新船舶运力而实施的财政补贴政策，竟然通过进口二手散货船的形式实际“补贴”了外国船东。

对于第一种人，涉及的是职业道德问题，无需多言。

对于第二种人，则需要细细说明。2013年年底，交通运输部联合财政部、国家发改委、工信部等共同发布《老旧运输船舶和单壳油轮提前报废更新实施方案》（《方案》），对提前淘汰的船舶实行1500元/总吨的补贴。《方案》对当时拯救身陷低迷的船东、造船行业无疑功不可没。而如今大量进口二手散货船，似乎把前段时间拆解老旧船舶的成果毁于一旦。

从数据来看，《中国航运发展报告》显示，2015年提前报废151艘、462.10万DWT散货船，另有6艘、19.03万DWT达到强制报废船龄退出营运；2016年，共有159艘、489.92万DWT散货船提前退出市场，强制报废散货船1艘、6.25万DWT。而2016—2017年陆续进口的二手散货船达97艘、648.0224万DWT。单从数据上看，确实可以理解那些人的“痛心疾首”。但至于财政补贴都“补贴”了外国船东一说，则有点站不住脚，毕竟根据《方案》，并不是拆了船就能拿到全部财政补贴，而是在拆了旧船和重造新船后两个阶段各能拿到一半的财政补贴。

那么究竟还能不能进口二手散货船？正反双方都有各自的理由，区别仅仅在于要不要相信市场。

2017年火爆的沿海散运市场，2018年年初似乎正在回头，或因煤价开始下跌。那么这种始于宏观调控政策的繁荣会持续到何时呢？

9. “生死循环”与否

支撑船东进口二手散货船的最重要原因，自然是相关市场的繁荣；而支撑沿海散运市场繁荣的，最重要的自然是中国经济的增长及其方式。

10. 宏观经济求质量

《2017/2018年水运形势分析报告》认为，2017年以来，供给侧结构性改革成效显著，工业企业利润回升、进出口增速双双回暖并支持制造业投资、就业形势出现明显好转等给2018年中国经济迈向高质量发展阶段奠定了一定基础。预计2018年中国GDP同比增长6.7%左右，低于2017年0.1个百分点左右。2018年中国经济增速下行压力主要来自于投资领域，其中房地产投资方面，中央多次强调“房子是用来住的，不是用来炒的”，抑制楼市投机决心凸显。2018年坚持房地产调控目标不动摇、力度不放松，将对需求端产生影响，预计销售将继续负增长。而房企资金端将在房地产信贷收紧以及现金贷、消费贷监管加强的背景下受到新一轮冲击，再加上销售回款的相应下滑，房企资金面可能将进一步收紧，新开工面积增速预计将继续下滑。基建投资增速的下行逻辑主要源于预算内资金管理更加严格、地方政府举债融资行为逐步规范以及PPP监管体系不断完善等原因，预计2018年基建投资可能继续小幅放缓，但有望保持15%左右的增速，继续发挥托底作用。另外，汽车消费下滑、进出口增速回落也将制约2018年中国经济增长的空间。

不过影响大宗散货需求最为深远的制造业有望延续向好走势。2017年以来，供给侧结构性改革持续发力，工业企业利润在价格的推动之下出现大幅改善，其中煤炭、黑色金属是利润增速大涨的主要动力来源。2017年三季度，工业产能利用率升至76.8%，为2014年以来最高水平，行业集中度明显攀升。2018年将进入供给侧结构性改革成果的巩固期，预计相关工业行业仍将维持一定的利润空间，制造业投资或将加速修复，继续对散运需求形成支撑。

11. 运价将稳中有降

2017年中国煤炭行业1.5亿吨煤炭“去产能”目标于10月份提前完成，加上2016年的2.9亿吨，累计退出煤炭产能超过4.4亿吨，占“十三五”8亿吨目标任务的55%。预计2018年，为保证煤炭供应的稳定，产煤矿的“去产能”节奏可能会有所放缓，且今后一段时间煤炭市场仍将呈现“煤炭产能有增有去，先进产能有序增，落后产能有序去”的结构性“去产能”格局。而在该格局下，煤炭行业产能的利用率会有明显的提高，产量将稳步回升，供不应求局面有望逐步缓解。动力煤价格或将维持高位窄幅震荡，再次

出现大涨大跌的可能性较低。

2016年下半年以来北方煤炭发运港大量船舶压港等货的情况预计2018年有望得到缓解：随着煤炭产量逐步回升，港口煤炭库存将在2017年基础上进一步升高，资源相对充裕将减少船舶的等货时间，运力供给将有所恢复。此外，2016年至今的进口二手散货船，预计将使得2018年沿海散货运力供给呈现一定幅度的增长。

2018年，环保及“去产能”政策仍将持续推进，对煤炭及铁矿石需求将造成一定影响，消费量增长或趋于平稳或小幅下滑。受此影响，2018年相关货种的运输需求增长空间并不乐观，增幅低于2017年水平概率较大。同时，需求端较难出现与供给相匹配的增量幅度，后续煤炭供需整体趋向宽松将减小船舶周转阻力，加之新增运力（对外购买为主）投放加速，原先运输市场供不应求的局面将有所缓解，预计2018年运价水平较2017年有所回落。

不过，2018年是“去产能”进入成果巩固期的一年，为保证煤炭行业“红利”，煤炭供需平衡状态将得以维系，电厂仍将维持较高的租船热情，沿海散货运价也将继续呈现较好的总体走势。

就国际市场而言，据航运专家刘巽良介绍，BDI从2018年年初已经出现下跌。从船舶供给侧的情况来看，2017年与沿海散运相关的船型交付的运力为3600多万DWT，约占现役船队运力的5%，但整个散货现役船队的船龄分布并没有发生本质的变化。如果这个交付量得以保持或持续减少，船龄分布就将逐步出现结构性的变化，也即累计船龄分布曲线的曲率将渐渐变小。不过，2017年的新接订单同比增长155%（按载重吨计），因此2019—2020年交付量又将出现大幅度回升，本来趋于老化的船龄分布可能又将逆转。由此或可见，2019年后中国沿海散运市场的繁荣将迎来新一轮的挑战。

当然据陈弋介绍，国际市场对沿海散运市场的影响并不明显，从近几年来中国沿海散货运价指数与BDI的关系分析来看，是沿海散运市场影响国际市场。[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