

# 时事经济与航运

中国海洋运输情报网主办

2016 年 11 月 16 日 (第 1629 期)

|                                     |    |
|-------------------------------------|----|
| ◆ 10 月份国民经济运行数据解读：平稳是主调 预期在向好 ..... | 1  |
| ◆ 以经济转型为目标的结构性改革 .....              | 3  |
| ◆ 班轮巨头全年亏损或成定局 航运业整合任重道远 .....      | 5  |
| ◆ 三季度沿海散货水运形势分析 .....               | 7  |
| ◆ 种种迹象表明 LNG 航运业未来前景看涨 .....        | 12 |
| ◆ 马士基缘何重启大船计划 .....                 | 13 |
| ◆ 国家经济地理之邮轮“疾行” 内地城市现港口暗战 .....     | 14 |

## 10 月份国民经济运行数据解读：平稳是主调 预期在向好

今年以来，国际国内环境错综复杂，经济运行面临众多两难、多难问题。在一系列组合政策的持续作用下，我国经济总体平稳、稳中有进、稳中提质的发展态势延续至今。从 10 月份国民经济运行数据来看，四季度我国依然有条件保持比较平稳的增长，全年实现 6.5% 以上的增长应该没有问题。

11 月 14 日，在国务院新闻办公室举行的发布会上，国家统计局公布了今年 10 月份国民经济运行数据。数据显示，10 月份，在一系列组合政策持续作用下，国民经济延续三季度以来总体平稳、稳中有进、稳中提质的发展态势，生产需求基本平稳，就业形势稳中有好，市场供求有所改善，“三去一降一补”成效不断显现，新动能加快成长，积极因素继续增加。

国家统计局新闻发言人毛盛勇表示，10 月份国民经济平稳运行的态势在巩固，稳中有进、稳中提质，经济运行的积极因素还在不断积累，完成全年 6.5% 至 7% 的经济增长目标应该不成问题。

### 1 新动力在加快孕育成长

“10 月份经济运行主要特点，可以用‘四个平稳、四个改善’概括。”毛盛勇说。

“四个平稳”主要表现在：生产总体平稳。10 月份，规模以上工业增加值增长 6.1%。自今年 3 月份以来，规模以上工业增加值增速已持续 8 个月保持在 6% 以上；需求总体平稳。前 10 个月固定资产投资同比增长 8.3%，增速比前三季度小幅提高 0.1 个百分点。其中，民间投资同比增长 2.9%，比前三季度加快 0.4 个百分点，市场需求面有所改善，内生动力有所增强；就业总体平稳。10 月份大城市调查失业率继续保持在低于 5% 的水平；利润增势平稳。前 9 个月全国规模以上工业企业的利润同比增长 8.4%，增速与 1 月至 8 月份持平。

“四个改善”主要表现在：供求关系有所改善。10 月份 CPI 同比上涨 2.1%，涨幅比上月上升 0.2 个百分点，消费领域价格总体平稳，呈现温和上涨的态势。从生产看，9 月份 PPI 同比上涨 0.1%，扭转了长达 54 个月持续为负的局面，10 月份涨幅扩大到 1.2%，市场供求关系明显改善，通缩压力缓解。

经济结构改善。从产业角度看，服务业增长势头良好，工业较为平稳，服务业增速快于工业增速。从需求结构看，社会消费品零售总额增速保持两位数增长，高于投资增速。此外，“三去一降一补”扎实推进，供给结构在不断优化，供给质量明显提高。

增长动力明显改善。通过供给侧结构性改革，传统动力在不断改造升级的同时新动力在加快孕育成长，新的市场主体在不断增加，新业态增长比较快。

市场预期明显改善。10月份，PMI为51.2%，比9月份提高0.8个百分点；非制造业商务活动指数是53%，比上月提高了0.3个百分点，是年内的最高点。

“四季度，我国经济依然有条件保持比较平稳的增长。”毛盛勇说。

## 2 指标不完全匹配属正常

近期，PMI、PPI等指标均有不错表现，外界预测规模以上工业增速将明显回升。但从国家统计局公布的数据看，10月份，全国规模以上工业增加值按可比价格计算同比增长6.1%，增速与上月持平，仅比上年同期加快0.5个百分点。

“规上工业增速比市场预期略低，主要受工业内部行业分化因素的影响。”毛盛勇分析说，10月份，高技术产业、装备制造业增速较快，均比规上工业高4个百分点以上。而且，受大宗商品价格上涨影响，有色、建材、钢铁等高耗能产品产量同比也在增加。值得注意的是，10月份汽车产量增长18%，比上个月低13.5个百分点。初步测算，汽车拉低了工业增速0.23个百分点。

毛盛勇表示，PMI是反映企业对未来经济运行预判的先行指标，工业增加值的增长增速是即期指标，因此，PMI和工业增速的指标不完全匹配是正常的。

10月份PPI上涨1.2%，工业品价格上升既有需求回暖的因素，也有去产能等供给方面的因素。如果PPI持续上涨的话，企业的利润就会增加，会带动企业增加投入，进而带来产品产量增加，这有利于保持工业增速的稳定。

“10月份工业用电量的增速将加快。”毛盛勇表示，在国家统计局重点监测的567种工业产品中，有63.5%的产品产量比去年同期增加了。而且，增加产量的品种，有一部分是钢铁、有色、建材等用电量相对比较多的产品。

“如果要分析工业用电量和工业增加值增速之间的关系，一定要把时间拉长一点。”毛盛勇说，从过去10年甚至20年看，中国工业用电量和工业增加值增速之间存在很强的相关性，表明工业用电量增速是判断经济运行走势的重要指标。但并不意味二者之间是简单的线性相关，二者也不一定会同方向、同步调、等距离地发生变化。随着经济发展的阶段变化，特别是随着产业结构和工业内部结构的变化，工业用电量和工业增加值增速之间的数量关系还会发生一些变化。因此，判断二者之间关系的时候，不要只盯着具体某个月份。

## 3 CPI能控制在合理水平

最近一段时间以来，大蒜等农产品价格大幅上涨；加之PPI同比结束负增长，且涨幅在扩大。外界担心，这是否释放出了通货膨胀的信号？

毛盛勇表示，大蒜价格的上涨，主要是由于天气原因、种植面积减少，导致大蒜供给量减少，从而导致供需失衡，推高了价格；同时，也不排除一些资金有炒作的行为。

“通货膨胀是指物价全面持续上升，而短期的价格上涨，而且是个别商品的价格上涨，构不成通货膨胀。”毛盛勇说，总的来看，当前我国CPI的走势总体温和上升，下一阶段的CPI仍然很可能持续温和上升。

毛盛勇分析说，从消费品的构成看，我国粮食连续十几年丰产丰收，当前粮食价格稳中略降，为食品价格稳定运行提供了有利条件。在PPI的传导作用下，工业消费品呈现温和或小幅上涨的趋势，但工业品总体供过于求的局面短期不会改变，工业消费品价格上涨压力不大。从服务品看，在人工成本继续上升，一些服务领域价格改革措施出台推进的过程中，可能会推高一些服务品的价格。但综合起来看，这些新涨价或者价格上

涨的条件，不会有明显的大幅度上升。“下一阶段通货膨胀的压力不会明显上升，CPI的涨幅能够控制在合理的水平。”毛盛勇说。

那么 PPI 的上涨是否会给企业带来一定的成本压力？毛盛勇表示，总体来讲，企业的成本还是呈下降的趋势，今年前 9 个月规模以上工业企业每百元主营业务收入中的成本为 85.87 元，比上年同期减少 0.17 元。针对当前企业面临的困难，有关方面应继续积极创造条件，为企业脱困创造良好的生产经营环境，为企业降低成本多做扎扎实实的工作。[返回](#)

## 以经济转型为目标的结构性改革

当前，在全球经济增长乏力与贸易保护主义抬头的双重挑战下，需要各国采取共同行动，协力推进经济转型与结构性改革进程。对中国来说，一方面，经济转型面临着诸多深层次的结构性矛盾与问题；另一方面，经济转型升级蕴藏着巨大的市场空间和增长潜力。在 G20 杭州峰会就结构性改革达成基本共识后，聚焦经济转型、以经济转型为目标推进结构性改革，已成为全球性的重大课题。

### 1 经济转型决定增长前景

从现实看，发达经济体也好，新兴经济体也好，都需要在经济转型中寻求可持续发展的新的动力源。要预测中国未来 5—10 年的经济增长前景，更离不开对经济转型趋势与特点的客观判断。

工业转型滞后是经济生活中的突出矛盾。从中国的情况看，主要表现为供给结构与需求结构不相适应，需求引导供给、供给创造需求的作用未能得到充分发挥，由此使产能过剩与供给不足的矛盾并存。从产业层面看，中国的产能过剩究其根源在于工业转型严重滞后。为此，在去产能的同时，要加快工业转型升级。从区域层面看，某些地区的经济严重下滑，根源也在于经济转型滞后。以东北为例，如果没有经济结构转型的重大突破，实现东北振兴的目标相当困难。也就是说，在增长与转型高度融合的新阶段，主要不是在现有的结构中寻求“稳增长”的药方，而是要在经济转型中挖掘“新增长”的源泉。

经济转型升级蕴藏着巨大的增长潜力。未来相当长一个时期内，中国将是全球最大的消费市场之一：第一，13 亿人的消费结构升级蕴藏着巨大的增长潜力。估计到 2020 年，中国城镇居民的服务型消费支出占比将由 2015 年的 40%左右提高到 50%左右，城乡居民的消费总规模有可能由 2015 年的 36 万亿元扩大到 2020 年的 50 万亿元左右，消费对经济增长的贡献率将稳定在 65%以上，基本形成消费拉动经济增长的新格局。第二，到 2020 年，中国的服务业占比有可能从 2016 年 9 月底的 52.8%提高到 58%左右，服务业规模有条件在 2012 年 24.3 万亿元的基础上实现倍增。随着中国生产型服务业较快发展，“中国制造”正由生产型向服务型转变，有望形成制造业竞争的新优势。第三，未来 5—10 年，中国仍处于从农村社会向城市社会快速转型的进程中，农业转移人口向各类城镇不断集聚，将带来巨大的新增消费与投资需求。

经济转型对经济增长具有决定性影响。如果经济转型能在多方面取得重要突破，中国就有条件在未来 10 年实现年均 6%左右的增长。更重要的是，这个增长将是有质量的增长，是可持续的增长。这里，有两个问题需要讨论。

第一，短期与中长期。当前，人们对短期的经济增长比较担心，把“稳增长”看得很重。短期“稳增长”固然重要，但更重要的是打破可持续发展的掣肘因素，通过经济转型有效释放巨大的增长潜力。同时，解决短期问题也需要从经济转型入手，立足 2020 年取得经济转型实质性进展这个中期目标，化解短期矛盾，实现标本兼治。

第二，潜在增长率与经济转型。潜在增长率主要取决于资源配置效率的最大化。当前，仍有不少重要资源尚未实现市场化配置，这不能不使潜在增长率大打折扣。就是说，讨论未来的经济增长前景，主要取决于经济转型与市场化改革的实质性破题。

当前，中国的经济转型与世界经济格局变化交织在一起，相互影响明显增强：一方面，未来几年全球经济仍将处于弱增长态势，世界经济格局仍在继续寻找新的平衡，这会给中国经济转型带来多重影响与冲击；另一方面，作为世界第二大经济体，中国的经济转型与增长对全球经济增长的影响日益增大。估计未来 5 年，中国经济增长对世界的贡献率将保持在 25%—30%。

## 2 结构性改革决定经济转型进程

加快实现结构性改革的突破，是全球应对经济增长乏力、推进经济转型的重大举措。中国作为转型中的大国，破解经济转型中的结构性矛盾，关键是改革，核心是改革，改革要突破，改革要落地。

经济转型直接依赖于结构性改革。经济转型的本质，是通过结构调整和制度变革，实现结构再平衡和结构升级。当前，中国经济转型面临着工业领域产能过剩和服务业领域产品供给短缺的双重矛盾。解决这个结构性矛盾，既要有全球化的眼光，按照市场原则在全球范围内配置资源，由此促进国际产能的合理布局 and 优势互补；又要加快自身结构性改革进程，实现供给结构与需求结构的动态平衡。

在产业结构升级的趋势下，服务业取代工业成为拉动中国经济增长的第一引擎。2016 年前三季度，中国服务业对经济增长的贡献率达到 58.5%。但是，目前的政策结构与体制结构仍不适应服务业发展趋势。只有尽快变革现有的政策与制度结构，才能破解服务业发展面临的结构性矛盾。

以结构性改革破解经济转型的结构性矛盾。首先，要把促进生产要素的自由流动与高效配置作为结构性改革的重要举措。例如，从中国的现实情况看，服务业市场开放程度远远滞后于工业，这就需要尽快打破服务领域的行政垄断和市场垄断，以提升供给结构对需求变化的适应性和灵活性。再例如，深化农村土地制度改革，赋予农民更多财产权利，能够明显提高农民的收入水平；能够大大提高土地利用效率，释放农村巨大的增长潜力；能够促进城市与农村建设用地市场的统一，由此使农村土地制度改革释放出经济转型的重大“红利”。

要把改善营商环境、营造公平竞争的市场秩序作为结构性改革的重大任务。无论是产业转型还是产业升级，主体是企业不是政府，关键是激励与保护企业家创新精神。这就需要：第一，加快国有企业向国有资本的转型，破题混合所有制改革，为社会资本提供更大的市场发展空间。第二，严格保护产权，尤其是知识产权和企业家创新创业收益，稳定企业家预期。第三，以降低企业的制度成本为重点，深化简政放权，加快监管转型，改善优化企业发展环境。

以经济转型为目标的结构性改革正处于历史关节点。结构性改革触及现有的世界经济格局，触及多方面的利益结构，知易行难，突破更难。从中国的情况看，以经济转型为目标的结构性改革正处于历史窗口期，时间与空间约束全面增强。这就需要尽快改变经济增长方式，需要尽快改变相关的政策与体制安排，需要尽快改变某些发展理念。如果说，前些年的行政手段和政策刺激还能够起到稳定经济增长作用的话，那么，今天如果没有结构性变革，政策刺激不仅难以奏效，还会积累新的矛盾和隐患。推进以经济转型为目标的结构性改革，就是要立足于制度变革来破解结构性矛盾，释放改革红利，形成经济转型的最大推动力。

## 3 政府与市场的关系决定结构性改革成效

面对贸易保护主义的挑战，无论是发达国家还是新兴经济体，都需要在市场开放中推进经济转型与结构性改革进程。就是说，在国际国内市场高度融合的今天，理顺政府与市场关系需要全球视野。中国作为转型发展中的大国，政府的重要作用之一，就是从制度上保障市场在资源配置中真正发挥决定性作用。

推进市场开放是结构性改革的当务之急。2008 年国际金融危机以来，尽管货物贸易的增速明显下降，但在经济信息化、服务化趋势推动下，全球服务贸易快速增长。2000

—2014 年的 14 年内，全球服务贸易增长了 6 倍左右，服务贸易开始成为新一轮经济全球化的主要引擎。对中国来说，经济转型的进程将是同世界经济深度互动、向世界不断开放市场的过程。例如，中国不仅需要继续引进外资，也需要企业主动“走出去”；发展战略性新兴产业，需要在工业 3.0、4.0 等高科技产业领域积极“引进来”；发展现代服务业，需要对外来投资有序开放市场。今天，以市场开放为重点理顺政府与市场关系，就是要拓宽经济转型的市场空间，就是要放大结构性改革的市场效应，就是要将结构性改革建立在各国市场相互开放、互利共赢的基础之上。

推进市场开放是经济全球化的客观需求。市场开放是经济转型与经济全球化的大趋势，是全球结构性改革面临着的重大课题。对中国来说，需要把市场开放的重点放在服务业领域，通过服务业市场开放释放市场活力。例如：第一，推动国内服务业市场开放与服务贸易开放的结合。这不仅有利于拓宽国内投资渠道，而且有利于拓宽外来投资空间，由此利用社会资本和外资做大服务业“蛋糕”、促进服务业发展水平和结构升级。第二，推动“一带一路”与建设自贸区网络的结合。以服务贸易为重点，以基础设施互联互通为依托，打造高标准自贸区网络，推动全球性、区域性自由贸易进程，可以使“一带一路”在加快沿线国家经济转型和结构性改革中扮演更为重要的角色。第三，推动经济全球化与双边、多边自由贸易区建设的结合。比如，争取到 2020 年实现中欧自贸区的重大突破，这有利于中欧市场的优势互补，有利于促进中欧双方的经济转型与经济增长。第四，推动国内自贸区建设与服务贸易开放的结合。以服务贸易为重点加快自贸区的转型升级，使之承担起服务业市场开放先行先试的重要作用。

推进市场开放是各国政府的重要职责。从现实看，贸易保护主义往往意味着保护落后产业、排斥市场开放和市场竞争，往往意味着政府对市场更多的不当干预。有效发挥政府作用，就是要主动推进市场开放，创造全球范围内的更大市场；就是要在开放中加快监管改革，完善监管体系，防范系统性风险。以中国为例，开放服务业市场，需要以公平竞争为目标推进监管转型，需要强化消费市场监管，需要加大反垄断和金融监管，需要有效保护知识产权。

破题结构性改革，释放经济增长潜力、激发市场活力，是全球面临的共同挑战。对于拥有 13 亿人口的中国来说，推进以经济转型为目标的结构性改革，就其对经济发展方式的变革，就其所蕴藏着的经济增长新潜能，就其对利益结构冲击的深度、广度和复杂程度而言，都不亚于 38 年前开启的改革开放。它将不仅决定中国经济发展的未来，而且将对全球经济增长和经济治理格局产生重大影响。[返回](#)

## 班轮巨头全年亏损或成定局 航运业整合任重道远

经历多年的低迷，航运业“寒”气逼人。继韩国最大航运公司韩进海运于 8 月份进入破产保护后，近日有消息称，浙江远洋运输股份有限公司已宣告破产。而重组后的中国最大航运公司中国远洋也在今年创下上市以来三季报最大亏损——92.20 亿元。这也是 A 股市场上，今年前三季度亏损金额最高的上市公司。

无独有偶，马士基集团发布的 2016 年第三季度财报显示，第三季度，马士基航运实际亏损 1.22 亿美元，这是马士基航运今年的第 2 次季度亏损，也是自 2012 年来的第 4 次季度亏损。

破产、重组、亏损，全球航运业怎么了？下一步该如何走向？

### 1 “亏”声一片

10 月 28 日，中国远洋公布的 2016 年第三季度报告显示，今年 1-9 月，上海出口集装箱运价综合指数(SCFI)和中国出口集装箱运价综合指数(CCFI)均值分别为 594 点和 694 点，同比分别下跌 23.6%和 24.4%。SCFI 和 CCFI 分别在 3 月中旬和 4 月末跌至 400 点和 632 点的历史最低点。

据 WIND 统计显示，今年上半年我国 13 家航运业上市公司实现净利润-39 亿元，相比去年同期的 63 亿元，同比下降 161%。航运业亏损情况日益加剧。

受市场运价持续低迷影响，中远航运公司集装箱航运业务收入增长不及箱量增长，加之年初因业务重组中集装箱租赁业务及干散货航运业务产生处置损失等非经常性因素，2016 年 1-9 月，中国远洋合并口径累计实现归属于母公司所有者的净利润为-92.2 亿元人民币，若扣除一次性非经常性损益，净利润为-68.2 亿元人民币。

全球航运巨头马士基航运的日子也不好过。11 月 2 日，马士基集团发布三季度。第三季度，马士基航运尽管货量增长了 11%至 269.8 万 FEU(去年同期为 242.7 万 FEU)，航线网络的船舶配载率持续提升，但平均运价降低 16%至 1811 美元/FEU(去年同期为 2163 美元/FEU)，营业收入减少 11%至 54 亿美元，导致公司实际亏损 1.22 亿美元。

这已经是马士基航运公司连续第二个季度亏损，其今年前 9 个月的亏损达 2.3 亿美元。2016 年第三季度的营收从去年同期的 60.2 亿美元下降至 53.6 亿美元，大幅下降了 11%。

与此同时，马士基航运预计全年实际利润将显著低于 2015 年的 13 亿美元，同时明确表示 2016 年全年预计将出现业绩亏损。

亏损似乎成了航运巨头们的共识。近日，法国航运巨头法国达飞海运集团(CMA CGM)副董事长 Rodolphe Saade 接受《华尔街日报》采访时称，今年全球最大的那些集装箱海运公司可能都无法盈利。

多名海运业高管估计，最大的 20 家运营商今年总共将录得最高达 100 亿美元的亏损，因为运力过剩令运费持续承压，几乎难以弥补燃油成本。

## 2 “整”成趋势

相比亏损，破产的现实或许更为残酷。今年以来，先是韩国第一、世界排名第七的韩进海运宣布破产，后是国内的浙江远洋运输股份有限公司宣告破产，破产潮似乎不可避免。

据了解，浙江远洋运输股份有限公司隶属于浙江省交通投资集团，这也是后者的第三家航运平台“出事”，前不久，浙江省交通投资集团旗下台州海运有限公司、温州海运有限公司相继被曝进入破产程序。

Rodolphe Saade 在 10 月 26 日于哥本哈根举行的丹麦海事论坛上，面对 240 多位嘉宾表示，“就班轮板块来讲，更多的破产事件恐将发生。”

在严峻的市场形势面前，整合成为了部分航运公司的最优选择。

日本海运巨头商船三井、日本邮船、川崎汽船 10 月 31 日宣布，将合并定期集装箱船业务。合并后，新合资公司将拥有 256 艘集装箱船和 140 万标箱运力，占全球市场份额的 7%。其年收入达到 2 万亿日元(约合人民币 1292 亿元)，成为全球第 6 大集装箱航运企业。

日本三大航企签署的协议显示：三方将在 2017 年 7 月 1 日共同出资 3000 亿日元(约合人民币 194 亿元)成立新合资公司。其中，日本邮船将占股 38%，川崎汽船和商船三井各占股 31%。在经过一系列的业务整合后，新合资公司将在 2018 年 4 月 1 日开始运营。据称，通过合并削减成本每年可带来约 1100 亿日元的经济效益。

在此之前，航运业已有多起并购整合案例。德国赫伯罗特公司今年 7 月宣布并购阿拉伯联合航运公司。去年，法国达飞海运集团宣布并购新加坡东方海皇集团。中国的中远和中国海运也宣布了合并计划。

作为业内仅剩的“金主”，马士基航运也势必将在这场并购潮中大快朵颐。该公司早在 9 月就已宣布，未来马士基将停止订造新船，重心转向并购，并且已准备好 120 亿美元的并购资金。

分析师们表示，这些交易的驱动因素都是航运公司努力挖掘规模效益，没什么可以掩饰这些交易的防御性质。

Saade 说，合并将成为本行业最主要的趋势，在过去的几个月里，合并或整合已经见怪不怪了，更多的整合即将到来。

### 3 “改”出效益

为应对低迷的航运市场，航运巨头们纷纷采取“两条腿”走路，一条是对外兼并重组，另一条则是对内进行改革。

中国远洋方面称，公司全资子公司中远海运集运仅用半年左右时间，完成了组织架构、管理团队、营销团队、航线网络与联盟、营销与客服政策、集装箱管理、供应商管理、信息系统等方面的整合，完成了“双品牌”到单一品牌的平稳过渡。通过优化航线网络、供应商管理和集装箱管理，努力实现协同效应，第三季度归属于母公司所有者的净利润较第二季度减亏约 7.14 亿元人民币。同时，通过业务改革重组，确立了中远海运港口在全球码头业务中的重要地位，通过与中国远洋集运业务上的战略协同，全面提升了公司在全球集装箱码头行业内的竞争优势。公司码头前三季度总吞吐量约为 7023 万标准箱，同比保持 3.9% 的增幅。

巨头马士基正在经历一场大变革，将努力保住其作为全球最大集装箱航运公司的地位。该集团在 9 月曾表示，将集中精力进一步发展航运业务，并将分拆马士基石油以及马士基石油钻探和马士基油轮等相关业务。

业内人士分析，马士基集团的业务将被重组为两个独立的业务板块：马士基海运及物流板块和马士基能源板块。海运及物流板块将基于由不同品牌组成的单一公司架构，专注于促进增长和协同配合，以更为一体化的方式管理和运营相关业务。

马士基集团认为，在未来三年内，协同作业可以使投资资本回报率实现两个百分点的改善，但 2016 年尚不会有协同合作的实质性进展。

另一个航运“大佬”达飞轮船则在成本控制方面做得较好。Rodolphe Saade 在 9 月份曾表示，未来 18 个月内将降低 10 亿美元成本。据了解，达飞轮船围绕旗下航线网络重组、燃料成本、出租和物流的优化作了一些努力，至第二季度，达飞轮船单箱运营成本实现了 10.7% 的降幅。[返回](#)

## 三季度沿海散货水运形势分析

### 1 散运市场回顾

前三季度，中国规模以上工业增加值、固定资产投资增速同比有所回落。其中，工业增加值增长 6.0%，增速下降 0.2 个百分点；固定资产投资增长 8.2%，增速下降 2.2 个百分点。

前三季度，沿海散运市场先抑后扬。一季度运价持续探底并屡创新低；二季度开始有所回升；三季度在 G20 杭州峰会和部分大宗商品销售淡季来临的共同作用下，运价再度进入下行通道。9 月 30 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 854.99 点，前三季度中国沿海（散货）综合运价指数平均为 858.47 点，同比上涨 0.2%（见图 1）。



### 1.1 煤炭

需求整体低迷，三季度小幅回暖。前三季度，在中国经济筑底调整的大背景下，煤炭需求整体低迷，六大电厂月度耗煤量总计 1.53 亿吨，同比下跌 2.2%。

上游供给持续减少。前三季度，煤炭行业“供给侧结构性改革”得到大力推进，大型煤企主动减产、限产，全国原煤产量 24.6 亿吨，同比下降 10.5%。

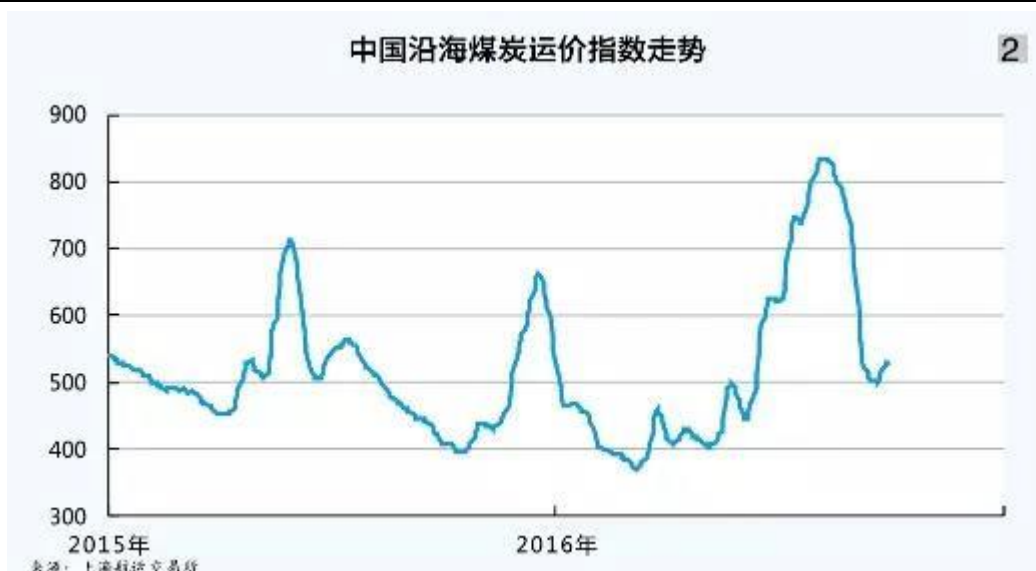
港口库存创历年新低。统计数据显示，前 8 月，全国铁路煤炭累计运量 12.1 亿吨，同比下降 10.4%。前三季度，各大运煤港口均面临到货不足的窘境，随着煤炭缺口不断拉大，煤种资源紧张，船舶待港时间明显拉长。

煤价触底反弹，三季度急速拉升。整体动力煤供应持续紧缺，尤其是 6 月以来北方港口煤炭资源紧张与夏季用煤高峰叠加，煤炭市场供不应求，煤价呈快速上涨态势。

进口量增长。煤炭供给紧张，煤炭进口量大幅增长。海关总署发布的最新数据显示，前三季度，中国累计进口煤炭 1.8 亿吨，同比增长 15.3%，其中 9 月份进口 2444 万吨，同比增幅达 37.5%。煤炭进口量的大幅增长与限产导致供需阶段性紧张有直接关系。

内贸发运量下跌。前 9 月，主要港口内贸煤炭发运量为 4.7 亿吨，同比下跌 3.2%；沿海主要港口内贸煤炭发运量累计完成 4.5 亿吨，同比下跌 3.5%，跌幅同比均有所收窄。黄骅港依托准池铁路与朔黄铁路连接的货源优势，取代秦皇岛港成为中国煤炭发运第一大港。前 9 月，黄骅港完成煤炭内贸发运量 1.30 亿吨，同比增长 50.0%；秦皇岛港完成煤炭内贸发运量 1.1 亿吨，同比下降 35.3%；唐山港完成煤炭内贸发运量 9069 万吨，同比下降 9.5%。

运价先抑后扬，呈“N”型走势（见图 2）。前三季度，上海航运交易所发布的中国沿海煤炭运价指数平均为 534.03 点，同比上涨 3.8%；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 27.2 元/吨和 20.1 元/吨，同比分别下跌 0.32 元/吨和上涨 1.64 元/吨。



## 1.2 铁矿石

钢铁产业形势好转。前三季度,中国生铁、粗钢和钢材产量分别完成 5.3 亿吨、6.0 亿吨和 8.5 亿吨,同比分别下降 0.3%、增长 0.4%和增长 2.3%(见表 1)。截至 8 月 26 日,全国 29 个重点城市钢材社会库存量为 809.05 万吨,同比减少 128.7 万吨。资源供应量明显下降,缓解了市场供需矛盾。钢材市场价格出现报复性反弹,钢铁企业经营绩效有所好转。

表 1 中国钢铁行业生产情况

| 项目        | 2015 年前 9 月 |       | 2016 年前 9 月 |       |
|-----------|-------------|-------|-------------|-------|
|           | 产量          | 同比(%) | 产量          | 同比(%) |
| 粗钢产量(万吨)  | 60894       | -2.1  | 60378       | 0.4   |
| 钢材产量(万吨)  | 84024       | 1.1   | 85178       | 2.3   |
| 生铁产量(万吨)  | 52838       | -3.3  | 52825       | -0.3  |
| 铁矿石产量(万吨) | 60894       | -2.1  | 82470*      | -2.3  |

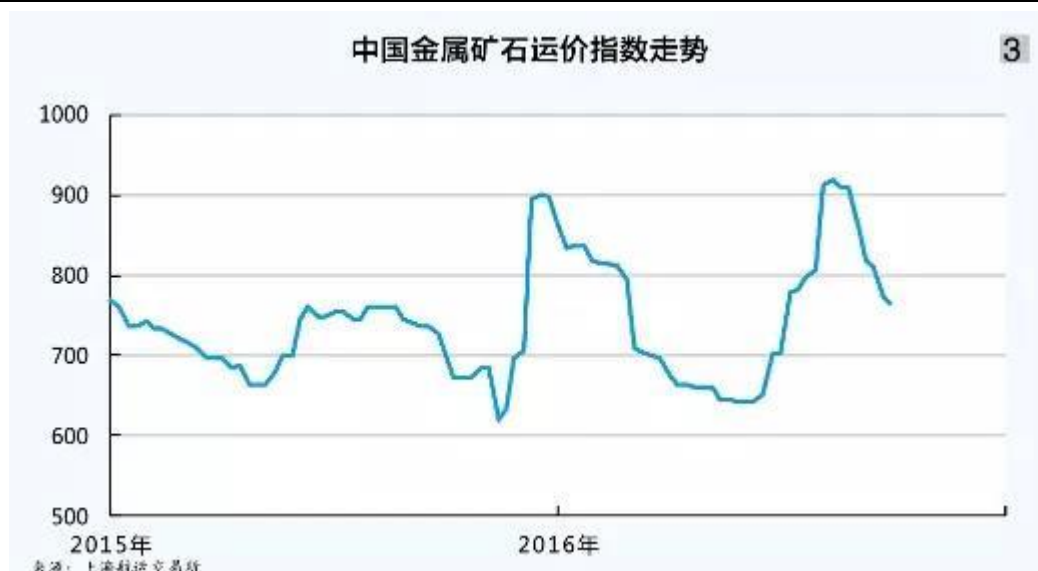
来源:国家统计局网站

进口铁矿石接卸量上升。今年以来,铁矿石进口量持续保持增长。据海关统计,前 9 月,铁矿石进口量达 7.63 亿吨,同比增长 9.1%,增速同比上升 9.1 个百分点。主要港口外贸铁矿石接卸量完成 6.82 亿吨,同比增长 4.3%,增速同比上升 8.0 个百分点。

港口库存高位徘徊。一季度,受节前钢厂原料补库影响,港口铁矿石库存一度出现明显下滑。二季度,外贸铁矿石进口大幅增加,但在去产能的大背景下,粗钢产量同比下滑,下游生产需求增长相对有限,外贸铁矿石无法及时消化,港口铁矿石库存持续增加。据《我的钢铁网》统计,截至 8 月 26 日,主要港口铁矿石库存总量为 10540 万吨,同比增长 23.2%,为近两年的最高水平。

二程矿发运量总体小幅增长。前三季度,受外贸铁矿石进口量带动,北方二程矿运输量依然保持增长态势。青岛港、日照港、连云港港铁矿石内贸发运量同比分别上涨 45.6%、1.6%和 90.9%。前 8 月,上海港、宁波舟山港、南通港铁矿石内贸发运量同比分别下跌 14.0%、11.5%和 4.9%。

运价前低后高。前三季度,上海航运交易所发布的中国金属矿石货种运价指数平均为 754.08 点,同比上涨 3.9%。沿海金属矿石运输市场行情前低后高(见图 3)。



## 2 散运市场展望

专家预测：四季度中国经济增长约 6.6%，消费物价指数上涨约 2.1%；全年 GDP 预期增长 6.7%左右，CPI 上涨 2.0%左右。总体上，四季度消费品零售价格、固定资产投资、房地产投资、货币供应的增幅基本平稳，经济发展总体稳定。

### 2.1 煤炭

影响四季度沿海煤炭运输市场走势的主要因素。

非化石发电制约煤炭需求。动力煤需求受到非化石发电爆发性发展的强力挤压，总体疲弱状况并未好转。据中电联预测，今年全国基建新增发电装机 1.2 亿千瓦左右。其中，非化石能源发电装机约 7000 万千瓦；煤电约 5000 万千瓦。

阶段性释放先进产能和淘汰落后产能齐头并进。为改善当前部分用煤企业存煤偏低的情况，满足冬储煤的实际需要，9 月 29 日，国家发改委提出，将在 10 月 1 日—12 月 31 日期间，有条件、有序地释放部分安全高效先进产能，符合条件的煤矿，可在 276~330 个工作日内释放产能，没有参与产能释放的煤矿仍要严格执行 276 个工作日制度。四季度，煤炭主产地生产和销售数量将有所增加，到港煤炭资源将逐渐增多，北方港口库存或将缓慢提高。

煤炭价格仍有上涨空间。秋季过后，冬储即将展开；进入冬季，沿海、沿江地区电厂耗煤量不亚于夏季的耗煤量，加之冬季枯水季节，水电偏弱，沿海地区火电厂压力加大，耗煤量增加。因此短期内下游电厂还将出现一波补库行为，运输仍然偏紧，供不应求的局面还将持续。四季度，动力煤价格还有继续上涨的机会，但在国家政策影响下，预计涨幅会低于 7、8 月份。

煤炭进口平稳增长。近期国际煤价快速上涨，进口煤价格优势大幅削弱。而国家控产政策更趋灵活，9、10 月份煤炭需求下滑，贸易商对后期进口煤相对谨慎。尤其是国家严控煤炭进口，将对煤炭进口量较大的企业进行窗口指导，预计今后几个月煤炭进口量明显增加的可能性不大，但相比于去年同期的较低水平，仍会保持增长态势。

气候因素对煤炭需求形成增量。从气候变化情况来看，10 月份煤炭需求进入淡季，11 月以后逐步进入冬季储煤、耗煤旺季，如果干旱、冷冬如期到来，则气候将再次成为煤炭需求的增量因素。

总体上看，未来基本面对煤炭需求的拉动力度仍呈稳健态势，阶段性释放先进产能和淘汰落后产能齐头并进，四季度煤炭供给稳步增加，但产量同比减少格局不会改变。需求方面，气候成为煤炭需求加量因素的可能性较大，煤炭需求的季节性波动大于常年。总体判断，目前煤炭供求相对平衡、局部偏紧的状态或将继续对沿海煤炭运输市场形成支撑。此外，内外贸兼营船的流向也将在一定程度上影响内贸运输市场。

## 2.2 铁矿石

影响四季度沿海铁矿石运输市场走势主要因素。

去产能任务艰巨，四季度将提速。截至7月底，钢铁去产能仅完成全年目标任务的47%。国家发改委产业司相关人员表示，钢铁去产能在下半年将加速，以确保完成任务。去产能任务加速将影响铁矿石下游需求及企业的生产活动。

矿石价格低位运行。目前港口铁矿石库存过亿吨，并仍有进一步上升的趋势。四季度，铁矿石价格是否会下行，仍取决于市场需求，特别是钢铁去产能目标的落实和执行情况。在基本面主导下，四季度铁矿石价格将整体趋弱。

国际矿石供应逐步增加。8月起，澳大利亚、巴西等主流矿山港口已基本完成检修，发货水平有所回升。未来几个月，国际矿石供应将逐渐增加。

钢材出口仍将保持较高水平。据有关机构估计，今年针对中国钢材实施的限制措施影响到480万吨的钢材出口，约占去年中国钢材出口量的4%。预计今后一段时期内，中国钢材出口仍将保持较高水平。

预计四季度中国铁矿石需求总量与前三季度整体持平，矿价跟随钢企运营情况呈宽幅震荡走势，但受政策、季节性、资本市场等因素影响，价格弹性明显增加。总体上，预计沿海市场行情有望随着国际市场行情而出现一定幅度回升，运价波动或将更加剧烈。

## 3 油运市场回顾

前三季度，化学原料和化学制品制造业增加值增长7.2%，高于同期全国规模以上工业增加值1.1个百分点；原油加工量完成39993万吨，同比增长2.1%，增幅较上半年回落0.7个百分点，同比回落2.8个百分点；原油表观消费量43208万吨，同比增长6.3%，较上半年下降1.4个百分点；受国际油价低迷影响，企业计划减产明显，原油产量完成15078万吨，同比下跌6.1%，跌幅进一步拉大。

年初以来，中国原油进口量创新高。前9月，原油进口量同比增长14.0%，为28351万吨，增幅同比上升4.2个百分点，较上半年增幅下跌0.2个百分点。在进口量增长的情况下，进口金额同比下降20.7%。

前三季度，水路货运量、港口吞吐量同比继续小幅增长，增速同比有所回升。

原油主要接卸港吞吐量增速总体回落。前8月，分区域港口吞吐量完成情况表现不一。其中，北方港口增幅涨跌明显；华东港口吞吐量仍有增有减；华南港口总体上升，延续上半年走势。

沿海原油二程中转量增长，陆产原油下水量大幅萎缩。在主要港口内贸出港量上升的推动下，沿海内贸原油运输量上升，增幅约13%。其中，大连港上升态势明显，同比增长达65.9%，但较上半年回落；宁波舟山港中转量小幅回升；南京港海进江原油量下跌。青岛港进口原油量仍列第一，但其流向主要为山东地炼，内贸出港量同比下跌，幅度收窄。

沿海原油运价稳定。前三季度，沿海原油运输市场量升价平，9月30日，上海航运交易所发布的沿海原油货种运价指数报收1541.72点，与年初持平。

沿海成品油运输行情下跌。上半年，国际油价下降，成品油批发价低迷，引发一波采购高潮，成品油运输市场运力短暂紧缺，运价小幅上涨。三季度以来，华东、华南成品油需求偏弱，沿海运输需求不足。9月30日，上海航运交易所发布的成品油货种运价指数为1214.31点，较年初下跌2.6%。

## 4 油运市场展望

受低价原油资源推动，中国自产原油量呈现萎缩势头。年初，中石化胜利油田50年来首次关停下属4座小油田，目标减产7.8%；中石油目标减产4.8%；中海油下调今年的产量目标，一季度即减产2.5%。中国石油企业更倾向于使用价格低廉的进口原油替

代国产高成本原油。同时，随着原油进口权的不断放开，原油进口企业也在不断增多，更推高了我国原油的进口量。

四季度，在原油产量减少的情况下，原油进口量仍将保持增长，但增幅或将出现一定幅度下滑。市场成品油供应量继续增加，成品油资源供过于求局面加剧。

综上，四季度，港口外贸原油进港量仍将上升。北方港口吞吐量增幅将继续出现分化，青岛、大连港进口量仍将居前；华东、华南港口吞吐量完成情况与上半年走势基本一致。从运价走势看，沿海原油运价基本保持平稳。四季度，成品油供应充足，但终端需求上升仍乏力，水运货源总体平稳，货源地的改变，使成品油运输航线出现变化，运价指数或稳中略跌。[返回](#)

## 种种迹象表明 LNG 航运业未来前景看涨

### 1 DNV GL 发布全球最新 LNG 动力船队数据

DNV GL 披露的 latest 数据显示，截止 2016 年 10 月，全球共有 86 艘 LNG 燃料动力的船舶正在运营，另外还有总计 93 艘 LNG 动力船建造订单。此外，全球还有 68 艘预留 LNG 动力（LNG-ready）的船舶正在运营或下单建造，这些船在设计时预留了空间，能从传统燃料高效的改装成 LNG 燃料动力。DNV GL 船级社相信，到 2020 年前，全球将有 400-600 艘船采用 LNG 燃料运营。DNV GL 预计，随着 IMO 船舶环保法规的日益严格，这将促使船东们更多的考虑将船舶动力切换成 LNG 燃料，因此今后将有大量的新造船采用 LNG 燃料为动力推进。全球首艘 LNG 动力船（不包括 LNG 运输船）于 2000 年在挪威建造。最近几年，挪威的 LNG 行业仍然发展迅速。2000-2010 年十年间，有 20 艘 LNG 动力船在挪威建造和运营。不过，最近的数据显示，挪威的 LNG 动力船的订单份额从 64% 下降至 2016 年 10 月的仅仅 9%，新订单主要集中在北欧和北美贸易航线。

DNV GL 指出：“尽管所需的 LNG 燃料加注设施仍然不足，但 LNG 燃料仍将走进全球船舶贸易。目前已有 4 艘 LNG 动力船运营全球航线，另有 24 艘新造 LNG 动力船也将用于全球贸易。随着这些新船的交付，LNG 燃料加注设施也将得到扩充发展。”

### 2 巴基斯坦发布标书计划购买 240 船 LNG

据悉，巴基斯坦 LNG 公司在其网站上公布的文件显示，该公司已经发布标书计划购买 240 船的 LNG（约合 1060 万立方米，每艘船载货能力为 14 万立方米）。第一份标书是购买 60 船 LNG 船货，时间为始于 2017 年的五年期间，第二份标书是在 2017 年开始的 15 年期限内购买 180 船 LNG 船货。按周三的价格计算，巴基斯坦 LNG 公司寻求购买的 LNG 货物的价值约 50 亿美元。文件显示这两份标书的投标截止期限为 12 月 20 日。巴基斯坦在 2015 年开启了该国首个 LNG 进口终端，预计在 2017 年中期开启第二个终端，以帮助解决该国的电力短缺和国内日益下降的天然气产量。

巴基斯坦已经与全球最大的 LNG 出口国卡塔尔签署了一份长达 15 年的供应协议。

### 3 埃及启动世界最大 96 船 LNG 货物国际招标

据报道，埃及日前启动了世界最大的 LNG 国际招标。此次招标的参与者说，在经过了几个月的猜测和推迟以后，国营埃及天然气控股公司（EGAS）上月在开罗发布了招标文件，埃及计划在 2017 年和 2018 年招标采购 96 艘船 LNG 货物。他们说，此次招标还包括另外 12 艘船可选的 LNG 货物。贸易消息人士说，埃及此次标价高达数十亿美元的招标是有史以来发布的最大中期 LNG 购买招标。在成为增长最快的 LNG 消费国以后，作为从小麦到柴油大宗商品重要进口国的埃及去年帮助支撑了全球天然气市场。

由于全球现货价格下跌，曾经是 LNG 出口国的埃及已变成一个天然气净进口国。

### 4 德鲁里：LNG 航运业未来前景看涨

近日，全球航运咨询公司德鲁里（Drewry）表示，如果亚洲买家继续将其 LNG 运输供应国从美国转移至欧洲和拉丁美洲，这将减少 LNG 船的需求，从长远来看将导致 LNG 船远程航线贸易量减少。德鲁里表示，LNG 航运业未来长期前景看涨，预计从 2018 年

LNG 运价将大幅改善，而能够达到这一前景的主要原因是美国 LNG 供应量不断扩张。由于美国 LNG 出口产量将在 2018 年开始大幅上升，而全球近 85%~90% 的 LNG 供应协议均来自美国，这一贸易量将促进大量 LNG 船需求增长。然而，LNG 市场自这些供应协议签订以来已发生了很大的变化。因此，考虑到欧洲和拉丁美洲相比美国航程更短，越来越多的亚洲 LNG 买家正在寻求将其 LNG 供应来源从美国转移至欧洲或是拉丁美洲，从而大大减少对 LNG 船的需求。德路里首席 LNG 运输分析师 Shresth Sharma 表示，尽管亚洲买家迄今为止转移的部分 LNG 供应量不足以对 LNG 航运业产生负面影响，但如果这种趋势继续下去，越来越多的亚洲买家跟随这一趋势转移 LNG 供应来源地，那么 LNG 船的需求量将出现下降。德路里表示，如果美国 LNG 供应量占亚洲买家进口 LNG 总量的 60%，欧洲占 30%，拉丁美洲占 10% 时，那么市场上一共需要 85 艘 LNG 船从美国进口 LNG 货物。然而，如果买家继续转移其供应协议，美国供应量仅占 30%，欧洲占 40%，拉丁美洲占 30% 时，那么市场上 LNG 船需求将出现下降，市场只需建造 68 艘 LNG 船。[返回](#)

### 马士基缘何重启大船计划

根据英国知名咨询机构北极星消息，马士基航运之前订造的第二代 3E 级集装箱船即将于明年的 4 月~5 月之间陆续交付，光这一个订单就达到了一个万海的现有运力。援引 Alphaliner 消息，新一代的 3E 级集装箱船极有可能成为第一艘装载量超过 20000TEU 大关的集装箱船。据悉，新船将部署于 2M 联盟的亚欧航线网络，与大洋联盟与 THE Alliance 展开“白刃血拼”。

马士基 CEO 施索仁曾在多个场合表示，“我们目前正在保持有机的增长，如没有更大的整合出现，我们的有机增长能够继续领先。”并且之前马士基也有对其现有的 E 级船舶改造的经验及经历。此外，2017 上半年，THE Alliance 的 MOL 和 Ocean Alliance 的 OOCL 也会有一批突破 20000TEU 的新船下水交付，如果油价上涨，对于远洋运输来说大船优势会突显。

马士基突然爆出要重启大船计划，着实令不少业界人士震惊。很多人不会忘记，去年的 11 月，马士基航运宣布停航一艘 18270 标箱的 3E 级新船，不久之后又宣布暂时放弃 6 艘 19630 标箱型（3E 二代）船的订单。这些行动标志着自 2011 年马士基订造 3E 级船所开启的新一轮集装箱船大型化趋势遭遇了重大障碍。有专家表示，在今后几年内，或许不会再有 18000 标箱以上船的新订单。

然而事隔一年，马士基却突然爆出订造大船计划，这是为何？其中有三点值得关注。

#### 1 公司战略调整的需要

根据马士基集团战略大分拆后的形势来看，海运及物流公司板块是其未来发展的重中之重。按照分拆方案，马士基航运、马士基码头、丹马士、施维策以及与人合资的马士基集装箱工业公司都将被列入新的海运及物流公司，这一业务板块关注的重点是寻找增长点以及强化各业务板块之间的协同作业。据航运专家徐剑华分析，马士基集团的石油业务在全球石油产业中的份额有限，难以影响当前行业的整体形势，相比之下马士基集团在集运行业的市场份额举足轻重，拥有重要的话语权，是更值得重点耕耘的优质资产。此前，马士基曾表示为了换取长期的市场占有率，短期的亏损也是可以接受的。该集团首席执行官施索仁 Soren Skou 说：“有时候我们需要换个方向思考问题，目前整个行业都在整合，在这种情形下，我们必须保持市场份额的增长而不至于失去自己的行业领导地位。由此可见一斑。

#### 2 船舶大型化是巨头赢得竞争的大杀器

有专家表示，领先的集装箱船东面对超大型集装箱船的挑战时，应该挑战自己的商业模式，而不是加入集运大型化之战。然而，当新的商业模式没有出现时，船舶大型化就是航运公司竞争的最有力武器。运营商希望通过超大型集装箱船大幅提高货主预定的中长期合同船货，保持市场领先地位。目前，从马士基航运在集装箱运输市场的占有

量来看，其还不能算作高枕无忧，约占市场的 15.5%，紧随其后的是地中海航运 MSC 的 13.4%，以及达飞轮船 CMA CGM 的 10.4%。为了保持市场有利地位，众多航运公司或被迫或主动卷入船舶大型化的竞争中似乎已成了必选题。

### 3 从集装箱船订造价格来看，也比起初订造 3E 级船时有优势

马士基的首批 10 艘 18270 标箱的 3E 级船是在 2011 年 2 月订造的，每艘造价 1.9 亿美元，第二批 10 艘同类型船每艘 1.85 亿美元。加权平均每箱位造价为 10263 美元。两年以后，中海集运率先响应，于 2013 年 4 月订造 5 艘容量为 18400 标箱船，每艘造价 1.366 亿美元。平均每箱位造价为 7424 美元。3E 级船的平均每箱位造价比中海集运高 38.2%。即使按照马士基的发言人所说的“幕后价格”每艘 1.6 亿美元计算，平均每箱位造价为 8758 美元，也比中海高 18%。在 2015 年，中海集运大船投入营运，中海大船的平均单位箱位造价优势遥遥领先于马士基 3E 级船。此外，市场上越来越低的期租船费率进一步打压了 3E 级船的生存空间。而 3E 级船在单位舱位造价方面的劣势将使马士基相对于其他承运人的竞争优势有所降低。马士基其他竞争者的这种后发优势可能会一直维持到下一代容量更大的船舶被订造的时候。这对于一直引领船舶大型化风向标的航运巨头马士基而言，显然不会就此罢休。因此，马士基继续在船舶大型化上作文章是显而易见的。虽然此前马士基一度对超大型船舶按了暂停键，但或许那是障眼法也说不好，顺势而为，一直都是其能够引领集装箱运输行业发展的鲜明特征。此一时，彼一时，重启超大型船舶订造计划，既在意料之外，也在情理之中。[返回](#)

## 国家经济地理之邮轮“疾行” 内地城市现港口暗战

邮轮作为旅游行业中经济带动系数较大的产业，一方面，可以带来大量消费能力较高的客群，拉动停靠港母港所在地区的消费经济，据有关专家测算，邮轮产业整体能拉动约 5000 亿元人民币的经济规模。

嘉年华、歌诗达、皇家加勒比、丽星……一提到这些名字，眼前浮现出的就是奢华高端的邮轮，漂浮在宽阔蔚蓝的海面上。

而它们正在离中国人越来越近。随着中国传统产业和经济的下滑，邮轮产业作为新的消费增长点被提上日程，在多个海滨城市，港口建设和运营、打造邮轮产业链成为当地政府的工作重点。

11 月 13 日，深圳太子湾邮轮母港将迎来首航，深圳开启新的邮轮时代。无独有偶，青岛、厦门、广州、天津等滨海城市，也在规划属于自己的邮轮产业，新一轮港口争夺战正在上演。

所有的港口都希望自己能成为各邮轮停泊、靠岸的据点，但在过去多年，上海吴淞口邮轮母港一家独大，占了全国邮轮旅游的半壁江山，并实现了盈利，其他大多数港口运营处于亏损状态。

参与运营多个邮轮母港的招商蛇口方面指出，邮轮母港的运营要实现功能复合化，加强港口片区本身以及所在城市的旅游产业链拉动。

### 1 内地城市的港口暗战

对中国人来说，邮轮是个完完全全的舶来品。

在邮轮经济的产业链中，最基本的就是港口建设和运营。据国信证券报告显示，全球港口资源集中在欧洲及北美地区，邮轮航线占到全球总航线的 70% 以上。

邮轮港口包括起始港、母港和挂靠港，其中母港一般配套设施健全，对经济的带动能力最强，经济效益往往能达到停靠港的 10-14 倍，目前多集聚在北美地区。

而邮轮经济发达的港口城市，本身多为国际著名的旅游热点城市，以美国迈阿密为例，目前共有 12 家邮轮公司的 33 艘邮轮以迈阿密港作为母港。港口年均接待邮轮游客超过 400 万人次，游客在迈阿密消费超过 200 亿元。

反观中国，数据显示，即使是最大最繁华的上海吴淞口国际邮轮港，2015 年接待游客约 150 万人，离迈阿密还是有不小差距。

在深圳这座朝气蓬勃的城市，邮轮产业被快速开发。据招商蛇口有关人士介绍，太子湾邮轮母港定位为华南地区唯一的集“海、陆、空、铁”于一体的现代化国际邮轮母港，规划总用地面积约 70 万平方米，设计通过能力为 760 万人次/年。

其他城市也不甘落后。广州是另一个积极布局港口和邮轮产业的城市。广州港股份有限公司总经理助理陈宏伟称，2016 年初，广州南沙港三期码头正式开展国际邮轮业务，运营约十个月，出入境旅客已接近 30 万人次。目前，南沙港已跻身中国内地三大邮轮母港之列。

今年 5 月，青岛邮轮母港城的首个项目——青岛国际邮轮母港客运中心正式启用，预计将带动游艇、航运、金融、贸易等产业延伸聚集。

9 月 8 日，招商蛇口走出深圳的综合体厦门海上世界&国际邮轮码头开工。项目总投资预计达 160 亿。招商蛇口副董事长杨天平称，这个综合体包括母港建设运营、邮轮服务、商业等，标志着厦门港向国际邮轮母港转型升级，形成“2.0 版”的全新母港。

除此之外，据悉，还有不少于 6 个城市(秦皇岛、烟台、宁波、温州、北海、海口)正在规划建设邮轮码头。

而根据中国交通运输部 2015 年 4 月 22 日的《全国沿海邮轮港口布局规划方案》，要在 2030 年前，形成“邮轮母港引领、始发港为主体、访问港为补充”的港口布局，其中布局 12 个始发港。预计 2030 年，沿海邮轮旅客吞吐量将达到 3000 万人次左右，年均增速约 20%。

2015 年 8 月 11 日，国务院发布《关于进一步促进旅游投资和消费的若干意见》，其中提到“到 2020 年，全国建成 10 个邮轮始发港”的目标。

业内预计，中央以及地方多部委关于邮轮产业的支持政策还会密集出台。

值得关注的是，中国港口协会指出，中国港口要沿着“一带一路”进行转型升级，鼓励港口走出去参与国外重点港口的建设、运营，积极融入全球航运体系。

在这一思想指导下，青岛港已与马来西亚巴生港签订友好港协议，其国际友好港总数达到 18 个；广州港首个海外办事处去年 12 月落户美国新泽西州，其欧洲办事处也将在今年底运营，选址在荷兰海牙。

## 2 邮轮港口的机遇与难题

邮轮作为旅游行业中经济带动系数较大的产业，一方面，可以带来大量消费能力较高的客群，拉动停靠港母港所在地区的消费经济，据有关专家测算，邮轮产业整体能拉动约 5000 亿元人民币的经济规模。

在国内，港口建设和运营商大都涉及招商系，从南到北，招商蛇口已实现了对中国邮轮经济重点区域的聚集与辐射。

招商蛇口副总经理龚镭介绍，目前招商系公司以独资、参股或联合开发的形式介入了天津、青岛、上海、厦门、深圳邮轮母港的开发运营。

招商蛇口董事长孙承铭透露，公司用了两年时间，拿下厦门邮轮母港，由招商蛇口与厦门港务控股集团合作开发，其中招商蛇口占有 60% 股权；青岛邮轮母港项目中，招商蛇口与华润正在开发建设第四条邮轮母港和后方配套设施；深圳太子湾国际邮轮母港则是招商蛇口首个全资拥有的邮轮母港项目。

招商之前一直“盯”着的、国内吞吐量最大的上海邮轮母港，自招商局集团整合中外运后，就被收入麾下，招商相当于把中国沿海主要城市的邮轮母港的资源都掌握了；招商系搭建了一条邮轮产业链，通过内部整合，招商蛇口成为集团唯一的邮轮业务运营平台。

在上述港口中，天津、青岛、上海、厦门邮轮母港 2015 年接待邮轮旅客达 228.3 万人次，占中国全年邮轮旅客接待总量的 90%。

作为央企，招商蛇口还承接着“一带一路”国家战略的落地，其母公司招商局集团董事长李建红表示，招商局已在全球五大洲 16 个国家和地区投资、运营 30 多个港口，这些港口布局与国家“一带一路”战略高度契合。

但在现阶段，据了解，我国港口建设运营领域明显一家独大，仅有上海吴淞口邮轮母港实现了盈利；其他绝大多数港口都是亏损状态。

数据显示，上海吴淞口港口面积超过 160 万平米，主要停靠 7 万吨以上的较大型邮轮。2015 年接靠邮轮约 270 艘次，接待游客约 150 万人次，占全国港口约 45%和 60%，占了全国邮轮旅游的一半。2014 年该港口收入 2 亿元，实现盈利约 1500 万元。

国信证券指出，整体来看，在高爆发增长的同时，存在着港口发展一家独大，线路较为单一的问题，如旅行线路仍然集中在日韩、港澳台以及东南亚。

中国港口协会也认为，我国的大部分港口经营集中在港口相关领域，经营模式单一，经营业务面窄，软实力不足，跨界多元化经营不足。

对此，招商蛇口总经理许永军透露，招商蛇口的策略是，通过“前港中区后城”这一模式，探索邮轮母港的功能复合化经营，不仅是港口本身的运营，还要与蛇口片区、深圳城市旅游联动发展；此外，还将加强港口之间的战略合作，与国内外更多的邮轮城市建立联盟机制，尤其是要共同推进亚洲及周边邮轮港口间的互动，在码头管理、邮轮产品、宣传推介、绿色低碳港口建设等方面进行交流与合作。他表示，未来三到五年，邮轮业务板块在招商蛇口的营收贡献将从 3%-5%提升至 10%。[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](http://www.chinashippinginfo.net) E-mail: [tong@sisi-smu.org](mailto:tong@sisi-smu.org)

欢迎订阅