

时事经济与航运

中国海洋运输情报网主办

2016 年 12 月 07 日 (第 1635 期)

◇ 五大关键问题影响明年经济走势	1
◇ 年终“盛宴”：马士基吃下“汉堡”	4
◇ 2016 年前三季度船市评论	6
◇ 现代重工：非主业创收“补贴家用”	8
◇ 宁波发力多式联运 构筑国际物流大通道	9
◇ 2016 年第三季度全球港口保持稳步增长	11

五大关键问题影响明年经济走势

当前国内对明年经济运行普遍比较乐观，但从今年经济的回顾来看，有很多超出年初预判的情况。国内方面，年初还担心新常态下中国经济下行压力较大，但在积极财政政策和稳健货币政策的支持下，三季度中国经济指标便实现大幅反弹，11月PMI超预期反弹，显示年内完成稳增长任务不足为虑；年初还担忧的房地产库存过高，年中演化为房地产市场泡沫。海外方面，年中英国脱欧给欧盟一体化之路增加困扰，这不仅使得英国金融市场受到冲击，外溢性效果也持续显现，欧盟其他国家的反一体化趋势均有所抬头；11月的美国大选，特朗普最终胜选、共和党取得国会参众两院的多数席位，其后华尔街与金融市场态度的急剧反转，一路乐观态势也让人始料未及。

可以看到，2016年海内外形势的变化，势必会给明年的经济工作任务带来新的考虑。如何看待明年中国经济增长与政策走势？大宗商品持续攀升之下，明年通胀是否会成为威胁？特朗普上任后对中国政策如何演变，如何影响中美贸易与汇率？供给侧改革又会从哪些方面发力？寻找上述问题的答案无疑是本次中央经济工作会议的焦点。

1 2017 年经济能否保持稳定

今年三季度以来，中国经济数据持续向好。11月PMI数据已经反弹至51.7%，创下至2014年7月以来的新高。11月首个经济数据的出炉显示了当前普遍恢复的经济动能。而这种向好态势也在一些主要微观数据上得到了验证。比如，工业生产方面，10月规模以上工业企业利润同比增长9.8%，规模以上工业发电量同比增长8.0%，上述两项去年年底的数据还是负增长；10月全社会货运量增速达到6.3%，创下19个月以来新高，其中，铁路货运量同比增长11.2%，为2010年5月以来的历史最高。

消费方面，仍然保持两位数增长，在双十一带动下，线上消费继续攀高。仅天猫一家“双11”全球狂欢节全天交易额便达到1207亿元，而国美在线、京东上交易额同比均大幅提升，预示着11月消费或将大增；投资方面，1-10月固定资产增速同比增长8.3%，扭转了前期的下滑局面实现反弹，而除去辽宁同比下降63.7%的异常值，今年固定资产投资增速已经超过11%，大大好于当前投资数据的表现。

上述指标显示，今年达成稳增长的目标没有问题。展望明年，增长或许比今年有所回落，主要不确定性体现在房地产市场。可以看到，今年经济增长主要得益于房地产市场的火爆，而伴随着10月初政策密集出台，近两月的房地产市场销售已经逐步遇冷。当然，销售对房地产投资指标有滞后作用，今年1-10月，房地产开发投资仍处于上行

区间，同比名义增长 6.6%，增速比 1-9 月继续提高 0.8 个百分点，这或许意味着房地产对经济的制约作用可能会在明年下半年体现。

除去房地产以外，基建投资仍然是稳增长的重点。铁路、机场、市政道路与建设、公共服务建设都是基建投资的热点领域，而京津冀一体化等区域热点也将带动投资提升。与之相对，积极的财政政策、专项建设基金、PPP 模式等模式将继续支持基建获得资金来源。整体来看，预计 2017 年基建将成为拉动增长的主要动力，而 2017 年经济增速会比 2016 年有所放缓，但仍然维持 6.5% 的较高水平。

2 2017 年通胀是否会成为威胁

今年通胀并未引起担忧，但行至年底，通胀有上升趋势。例如，截至 10 月，CPI 重回 2% 以上，反弹至 2.1%，而 PPI 则也在结束 54 个月通缩之后反弹至 1.2%，根据 11 月的高频数据，11 月 PPI 有望反弹至 2% 以上；此外，11 月 PMI 指数中购进价格指数持续攀高至 68.3%；OPEC 限产导致油价走高，大宗商品价格仍在上行，经济企稳背景下，通胀是否会成为 2017 年的威胁？

2017 年中国通胀水平会比今年有所提升。主要源于以下几点因素：一是来自于美国特朗普冲击下的输入性通胀压力。考虑到特朗普上任后会采取以下三方面政策：一是减税，二是对金融体系放宽规制，三是加大基础建设投资。而这些政策的实施将会拉动大宗商品需求，支持大宗商品价格上涨，进而在全球范围内推升通胀。

二是房价飙升推高租金价格。今年以来国内房价飙升，直至国庆期间决策层密集出台房地产调控措施，快速上涨的房价才有所缓解。数据显示，10 月北京、上海、深圳、广州四个一线城市房价同比增长在 20% 至 30%。而二线城市中，南京、杭州、厦门、合肥房价涨幅均超过 30% 以上。与之相对，租金价格上涨滞后，预计明年房价上涨对租金的提升作用将有所增加，而这也无疑会使得整体生活成本和生产成本上升。

三是劳动力供给的持续减少。中国的劳动力人口在 2011 年时到达峰值，其后劳动力人口呈现下降态势。而从农村转移劳动力的情况来看，中国也已经跨过刘易斯拐点，这意味着未来工资上升速度将高于生产力提高速度。工资上涨逐年提升，对通胀水平的影响也不可小觑。

四是结构性改革推动服务业价格升高。不难发现，服务业 CPI 的上升对整体 CPI 贡献度已有所提升，如 10 月教育文化和娱乐 CPI 以及医疗保健 CPI 都创下 5 年来新高，这与服务领域的结构性改革不无关系。如从医疗改革方面，近年来医疗改革持续推进，由早前“以药养医”的畸形体系，转向更加市场化的定价机制，挂号费、门诊费均有所上升，推高医疗保健方面的支出。

上述因素均会提高通胀压力，预计 2017 年通胀水平会高于今年，全年或将达到 2.5%，但整体来说，风险可控。

3 2017 年宏观经济政策的空间何在

今年积极财政与稳健货币政策均得到充分体现。货币政策方面，今年前 10 月社会融资规模累计增加 14.35 万亿元，同比增加 1.78 万亿元。而人民币贷款累计发放 10.6 万亿元，同比多增 1.05 万亿元。其中，大量资金进入房地产领域，居民按揭贷款是信贷增长的主要来源。

展望未来，出于对通胀和资产价格风险的担忧以及明年美国加息频率上升，预计明年货币政策会从宽松转向中性。事实上，中国人民银行发布的《2016 年第三季度货币政策执行报告》中，罕见的七提防止泡沫风险，已经意味着明年货币政策宽松的空间有限，而央行进一步完善对商业银行的 MPA 考核，尤其是同业存款账户的清理和将表外理财产品纳入表内监管，也将导致非银行业金融机构存款将有所减缓。

相对而言，财政政策方面明年会更加积极，以抵消货币政策收紧的负面影响，支持经济增长。其中，除了延续今年的债务置换、大力推广 PPP、加大专项建设基金支持等，预计明年财政赤字也会进一步提升至 3.5%，而减税降费的空间仍然存在，且与财政改革

政策共同推进。根据 11 月 29 日的国务院常务会议，今年积极财政已经取得了一定效果，明年会继续加大。如今年全年营改增减税规模超过 5000 亿，预计 2017 年有望继续扩大规模，或将达到 7000 亿元。同时，个税改革也有望推进，而个税综合税制的调整也将进一步考虑教育、养老、房贷等作为抵扣，有助于降低中产阶级税负。

4 人民币汇率能否止跌

美国大选特朗普胜出后，人民币开启了对美元快速贬值的态势，让市场颇感意外。尽管官方表示人民币没有持续贬值空间，且从贸易逆差与经济基本面来看，也不支持人民币大幅贬值，但人民币对美元一再突破 6.7、6.8 甚至 6.9。与之相对，特朗普胜选后，美元指数大涨，且突破 100 大关。

近一段时间，人民币之所以出现大幅贬值主要有三个原因：一是美国方面，美国经济基本面超预期好转、通胀与就业指标符合 12 月加息条件，且根据以往特朗普对美联储低利率提出的批评，预计明年加息频率更高；而特朗普的三大政策，即减税、基建以及放松对华尔街的金融监管，亦都支持美元将短期内继续走强；二是英国脱欧和未来欧元区政治风险上升，极大打击英镑和欧元；三是前期国内资产泡沫积聚一定程度上增加了人民币贬值压力。

从这个角度来说，未来一段时间人民币难免存在贬值压力，但即便如此，相比于其他国家而言，人民币的幅度仍然是要低一些。可以看到，11 月 8 日大选至今，人民币从 6.787 贬至 6.8860，跌幅 1.4%，相比之下，幅度要远小于日元、欧元、澳元的跌幅。此外，受到特朗普上台的影响，反向指标墨西哥比索短短几日从大选当日 18.3 贬至 20.7，跌幅超过 13%。

展望 2017 年，虽然美联储加息预期增加，但美国经济能否承受过高利率和强势美元尚待考验，对于未来美元走势与美国经济预判仍有分歧。早前在美国拜访机构投资者，投资者明显分为两派，有观点认为当前美国经济复苏可以持续，国债收益率会突破 3%，支持美元强势上涨趋势，也有观点认为，未来不确定性较强，包括特朗普和共和党的关系，以及基建和减税能否快速落实，都是很大的不确定性，强美元态势不可持续。

此外，考虑到危机后的八年时间，美国结构性改革进展缓慢，如制造业占 GDP 比重处于下降趋势、收入分配差距扩大等，当前美国经济转好一定程度上与货币政策依赖有关，且加息和美元走强一定程度上透支市场预期。因此，预计明年美元上涨势头可能不如今年年末，波动会有所加大，但到明年年底，人民币对美元或最多贬值得到 7.3。

5 2017 年改革有何期待

去年 12 月的中央经济工作给今年中国经济工作提出了五大任务，“三去一补一降”，但去产能、去库存、去杠杆、降成本、补短板是平衡稳增长与调结构的理想愿景，在落实的过程中难免会存在矛盾。比如，去杠杆不可避免会对经济造成冲击。

确实，今年去杠杆进展缓慢，导致金融风险增加。例如，今年前三季度，新增贷款超过 10 万亿，其中大部分资金进入房地产市场，且考虑到各类理财产品绕道进入房地产市场，房地产企业加杠杆非常突出，当前房企整体负债率已达 76.9%。而展望明年，在稳增长压力降低的背景下，预计政策会向防风险与调结构倾斜，降低杠杆任务会进一步落实。

去产能方面，当前矛盾是上半年去产能任务落实较慢，煤炭、钢铁产业去产能在三成左右。然而，进入三季度，去产能突然加速，前三季度钢铁和煤炭去产能已完成全年目标的 80% 以上。同时，企业利润明显改善，造成这种现象的一大背景即是同期大宗商品价格的持续攀高。而后由于担忧冬季煤炭供应不足、价格过快上涨，去产能任务面临困境，亟待先进产能进一步释放。去产能政策面临困境与执行中行政化色彩过重有关，供给抑制与对当前需求回暖、产量不足、价格上涨形成制约，预计明年政策或降低过度行政一刀切，增加灵活性与市场化在去产能过程中的体现。

降成本仍然是明年的一项重要任务，预计与财税改革结合将是一个重要的发力点。例如，一是继续营改增对减少企业税负的作用；二是降低制度性交易成本，降低行政事业性收费，为企业投资，特别是民间投资创造一个有利于创新的良好软环境；三是鼓励 PPP 的同时，避免政府在吸引民间资本过程中，即充当裁判员又充当运动员的角色。

若不出意外，预计 12 月的中央经济工作会议，去库存政策不会再被提及，反而需要反思。实际上，今年的去库存政策在执行中超出预期，实践中逐步演变为北上广深以及周边城市的房地产泡沫，但一些内陆城市，特别是东北城市房价并未上涨甚至有所下跌，确实是年初始料未及的。

这背后与当地经济与制度环境密切相关。为确保房地产市场平稳，预计明年房地产政策仍会延续分地区调控的政策思路。而针对一线城市以及其周边部分二线城市，甚至是周边三线城市房价上涨与资源均等化程度不均等现象，预计新型城镇化、京津冀一体化战略或成为缓解大城市病的重要方向。[返回](#)

年终“盛宴”：马士基吃下“汉堡”

仅仅在市场传出收购消息一周后，12 月 1 日，马士基航运宣布与德国欧特克集团达成协议，就收购其旗下班轮公司汉堡南美船务集团（汉堡南美）达成一致，可谓迅雷不及掩耳之势。全球排名第一与全球排名第七的组合倘若最终达成并获得相关监管部门的审批，双方仅目前持有的运力相加将近 380 万 TEU，市场份额将达到 18.6%，超过排名第二的地中海航运约 100 万 TEU，马士基航运班轮市场领头羊地位可谓稳固无忧。

1 马士基航运：10 年再下一城

回顾马士基航运此前一次大型并购事件，还是在 2005 年收购英国班轮公司铁行渣华。此后 10 年，马士基航运选择通过订造新船来扩大船队规模，并在业内率先订造 1.8 万 TEU 型船。

在近年来的低迷市场中，勇于创新的马士基航运积极变革。9 月 22 日，马士基集团宣布将业务重组为两个独立的板块：航运物流板块和能源板块，马士基航运属航运物流板块的组成部分。马士基集团在分拆业务的同时，对各业务单元的战略也做出相应调整，其中马士基航运主要是通过市场份额有机增长和收购来实现发展。马士基集团董事会主席迈克·拉斯姆森表示：“马士基集团已经准备好利用自身在资金方面的强有力地位——约 120 亿美元的资金储备来买下可能的竞争对手。”

对于马士基航运收购汉堡南美，马士基航运首席执行官施索仁表示：“收购汉堡南美符合马士基航运的增长战略，这将为马士基航运和马士基码头带来货量增长。”他表示，汉堡南美对马士基航运业务是很好的补充，特别在南北航线上。马士基航运今后可以在东西、南北向全航线上为客户提供更优质的服务。

汉堡南美执行董事会主席 Ottmar Gast 表示：“可以加入全球班轮市场领军企业马士基航运我们感到非常自豪。我们能够使用马士基航运卓越的航线网络和系统，同时会继续运营汉堡南美的品牌和业务模式，为客户提供个性化的航运解决方案。马士基航运与汉堡南美的联手将提升产品组合，更好控制成本，客户将从中受益。”

汉堡南美为德国最大、最著名的家族企业欧特克家族集团一员，Dr. August Oetker KG 是欧特克集团的管理控股公司，其顾问委员会主席 August Oetker 表示：“汉堡南美在航运业深耕 80 年，放弃这方面的业务对于我们家族来讲并不是一个容易的决定。但是，我们相信选择了最为优秀的合作伙伴。马士基航运将会保留并发展汉堡南美的品牌，凭借其品牌效应、组织架构和敬业的员工，为我们的客户提供更为可靠的、高质量的海运物流服务。”

2 汉堡南美：145 年发展史

汉堡南美在全球拥有超过 250 家办事机构，员工 5960 名，旗下拥有汉堡南美船务公司、智利国家航运公司及巴西 Alianza 船务公司等。2015 年，汉堡南美全年营收达

到 67.26 亿美元，其中集运业务营收为 62.61 亿美元。汉堡南美在南北航线上拥有业界领先地位。

翻开汉堡南美长达 145 年的发展史，在其目前运力规模排名全球第七的背后，是一段赫然的兼并史。

汉堡南美于 1871 年由汉堡 11 家商贸企业出资成立，开启了南美航线快速蒸汽轮船航运的历史。经历第一、第二次世界大战两次船队覆灭后，1951 年汉堡南美重新恢复欧洲和南美东海岸航线。20 世纪 50 年代起，汉堡南美开始收购之路：1956 年收购德国 Levante Linie 船务公司；1967 年收购 Atlas Levante Linie 船务公司；1986 年收购德国 Nah-Ost-Linien 公司；1989 年收购西班牙船运公司 Linie Ybarra Cia. Sudamerica S.A. 50% 股权；1990 年收购英国 Furness Withy 集团、瑞典 LaserLines 船运公司、鹿特丹 RZAL 船运公司和 Havenlijn 船运公司；1998 年收购巴西 Alianza 和 South Seas Steamship 船运公司；1999 年接管南太平洋集装箱船运公司 South Pacific Container Lines 和 Transroll 欧洲—南美东海岸航线业务；2000 年收购跨美洲班轮公司克罗利海运公司；2003 年接管 Ellerman 地中海、印度—巴基斯坦航线、建恒船务有限公司亚洲—南美航线；2005 年接管 Ybarra Sud 船务公司所有业务；2006 年接管俄罗斯远东海洋轮船公司在澳大利亚—新西兰和亚洲、北美的口岸货运业务；2007 年接管歌诗达集装箱运输有限公司从地中海到南美东、北海岸和中美洲以及从加勒比海到加拿大、古巴的航线；2008 年取代澳大利亚新西兰航运服务公司的品牌；2009 年取代歌诗达集装箱运输有限公司品牌；2015 年接管智利航运国际有限公司的集装箱班轮服务。

汉堡南美成为欧特克家族集团一员已有 80 年历史。欧特克集团 1936 年收购汉堡南美部分股份，1955 年全权收购汉堡南美。除航运业务外，欧特克集团主要业务还包括食品工业、啤酒厂、含气葡萄酒、金融服务、顶级欧洲酒店服务等，涉及众多商业领域。根据 2014 年的数据，航运业务收入占整个集团收入的 47.4%；食品业务收入占 24%；啤酒和不含酒精饮料业务收入占 17.6%；气泡酒、红酒和烈性酒业务收入占 6.4%；其他业务收入占 4.6%。

3 合并预计 2017 年年底完成

在收购汉堡南美后，马士基航运表示将保留其旗下汉堡南美船务公司，通过它们在各地的办事机构继续为客户提供服务。施索仁表示：“马士基航运希望保留并保护汉堡南美船务公司具有竞争力和吸引力的客户价值定位，继续提供原有的个性化服务。简而言之，这两个品牌目前的客户未来仍将是其客户。”

在收购后的航线网络中，汉堡南美和马士基航运的客户不仅将获得汉堡南美在南北航线上的端对端服务，还将受益于马士基航运全球航线网络所提供的灵活、覆盖广泛的服务。此外，收购后的航线网络使马士基航运有机会开发新的航线产品，提供更多直航港口挂靠和更短的航程时间。施索仁说：“收购后的航线网络将带来令人振奋的新机会，汉堡南美和马士基航运的客户将得益于更多的选择和更优质的产品服务。”

本次收购最终能否完成取决于尽职调查的结果，同时还需双方达成最终协议，并通过在中国、韩国、澳大利亚、巴西、美国及欧盟等地区及国家的相关监管部门的审批，马士基航运表示将与相关政府机构紧密配合。马士基航运预计整个审批过程将至 2017 年年底，此项交易将于 2017 年年底完成。在此之前，汉堡南美和马士基航运将维持现状，继续各自经营的业务。

马士基航运和汉堡南美 业务主要数据

项目	马士基航运	汉堡南美	收购后
2015年营收(亿美元)	237.29	62.61	299.90
员工数量(人)	29500	5960	35460
世界排名(船舶艘数/市场份额)	1 / 15.7%	7 / 2.9%	1 / 18.6%
运力(万TEU / 船舶艘数)	313.90/ 611	62.50/ 130	376.40 / 741
租赁船舶(船舶艘数 / 比率)	325 / 53%	82 / 63%	427 / 58%
船龄(年) (以载箱量TEU加权计算)	9.2	6.0	8.7
船舶订单(万TEU / 船舶艘数)	36.71 / 27	3.04 / 8	39.75 / 35
船舶订单占现有运力百分比	12%	5%	11%

来源:马士基航运、汉堡南美、Aphaliner

[返回](#)

2016年前三季度船市评论

2016年以来伴随着新造船市场进入熊市2.0，全球新船订单量创历史新低，全球经济复苏疲弱，中国经济下行压力加大，很难找到结构性行情。

1 全球新造船市场成交创历史新低

新船市场创30余年来新低。2016年前三季度，新造船市场极度惨淡，全球仅成交新船订单321艘，2285.5万载重吨/866.4万修正总吨，同比下降73.7%/72%。以修正总吨计，前三季度新船订单成交量均创30多年以来同期最低。从历史情况来看，前三季度成交量占全年的75.6%，最低值出现在2009年的61.4%，再加上克拉克森数据库的延迟，预计2016年全年成交量在3000万至4500万DWT之间，将创历史新低。大型矿砂船和豪华邮轮成为市场的主角，上半年成交30艘VLOC，以载重吨计占全部订单量的52.5%，以修正总吨计占比为16.8%；成交豪华邮轮26艘、合计217.6万总吨、230.2万修正总吨，以修正总吨计占全球成交量的26.6%，已超过2015年全年订单量，创历史新高（2014年成交的204万修正总吨）。

分船型来看，油价下跌带来的油船市场繁荣在今年以来逐渐降温，油船前三季度仅成交637.8万DWT/123.3万CGT，以CGT计同比下降89.9%，成交份额为14.2%，与2015年的份额31.2%相比出现较大幅度的下降；集装箱船方面，共成交17.6万TEU/120.1万CGT，以CGT计同比下降87%，超大型集装箱船难觅踪影，支线集装箱船成交较好但难以弥补Tier3在去年带来的刺激效应，成交份额仅为13.9%，与2015年的份额26.6%相比也出现了较大幅度的下降；散货船方面，得益于我国30艘VLOC订单，共成交1244.3万DWT/157.5万CGT，以CGT计占比为18.2%，高于油船、集装箱船的占比，但将政策

性订单去除后份额仅为 1.7%；气船方面共成交 66.5 万 CGT，成交份额仅为 7.7%，2015 年的份额为 8.9%；唯一的热点是豪华邮轮，以 CGT 占到市场份额的 26.5%。

2 全球经济复苏继续疲弱

从国际看，全球金融危机八年后，世界经济复苏仍然乏力，存在停滞风险。国际贸易、投资增长低迷并且保护主义抬头，金融市场波动不定、大宗商品部分回升，各国政府宏观经济政策协调性降低，地缘政治风险上升，美国大选、英国公投脱离欧盟、难民问题加剧世界经济不确定性。分国家来看，美国增长较为稳固，欧元区受累于英国退欧公投冲击及欧陆国家银行坏账问题步履蹒跚，日本仍在低增长陷阱中不能自拔，英国、澳大利亚等发达经济体均增长乏力，印度经济增长强劲，但其他新兴市场与发展中经济体面临着不同程度的下行压力。根据国际货币基金组织（IMF）2016 年 10 月发布的《世界经济展望》提供的预测数据，相比 4 月份继续调低了全球经济增长预期（相比 7 月份无变化），2016 年全球经济预计增长 3.1%，其中发达国家预计增长 1.6%，发展中国家预计增长 4.2%；预计 2017 年，在包括俄罗斯和巴西在内的主要新兴市场国家实现低位复苏的支持下，全球增长将加快到 3.4%。

从国内看，经济进入新常态，最终消费支出对拉动中国经济增长贡献份额总体呈现稳步上升趋势，资本形成贡献份额总体呈现震荡下跌趋势，净出口贡献份额在 0%附近震荡。2016 年前三季度，在政策托底、货币宽松、房市火爆、基建升温、简政放权等多重因素作用下，中国经济运行总体平稳，能够实现预期经济增长目标，但在国内成本刚性上升、国际国内总需求不旺、总供给过剩局面持续存在、民间投资持续下滑、金融风险加大的情况下，经济下行压力增大。IMF 预计 2016 年我国 GDP 增长率为 6.6%，2017 年为 6.2%。

3 全球贸易与航运市场继续低迷

2015 年，是全球经济贸易自金融危机以来表现最惨淡的一年，新兴经济体的贸易十分疲软，全球贸易形势将继续低迷。基于近期的疲弱数据，经济学人智库预测 2016 年全球贸易增速为 2.9%。由于中国贸易额占全球的 10%以上，中国经济疲弱是全球贸易收缩的主要原因。根据 ABS 预测，2016 年？2020 年中国商品与服务进出口实际增速仅为 2.7%，与 2003 年高峰时进口 30%、出口 26%的增速峰值形成鲜明对比，这将不利于全球贸易增长。保护主义蔓延是也是全球贸易的一大隐忧。

全球航运市场依旧处于深度低迷之中，2016 年航运市场延续了 2015 年下半年的下行趋势，前三季度综合运费指数为 9138 美元/天，同比下降 37.4%。受我国钢材价格上涨、钢厂补库存活跃影响，铁矿石进口增加，BDI 指数在三季度实现反弹，并于 9 月 23 日创年内高点 941 点，但中船重工经研中心测算散货运输市场盈亏平衡点对应的 BDI 指数为 1695 点，散货运输市场仍然压力巨大；受石油价格回升和新船大量交付影响，油船运费进一步下跌；集装箱运费继续走低，各船东忙于重组联盟，韩进海运的破产使得船东订造新船更趋谨慎；受油气价差降低和前期大量气船订造影响，气船运输市场出现断崖式下跌，9 月 LPG 运费较去年同期下降 67%。航运市场陷入集体低迷，破产、重组、联盟、出售资产成为近期的主题词，船东将精力更多地转向现有船舶的运营、二手船市场，短期内即使运费出现较大上涨，船东在订造新船方面也将更加谨慎。

4 新造船市场展望

新船需求短期内难有大的起色。石油价格的大幅下降预计将使海工行业陷入持续数年的低迷期，石油价格暴跌带来的去年油船市场繁荣，也于今年降温，并有继续下行的压力；随着中国经济进入“新常态”，增速放缓，干散货贸易增长在可预见的未来将会继续疲软，这对未来几年新的散货船投资造成负面影响；随着集装箱贸易疲软，手持订单大量交付对市场形成压力，同时三大联盟在 2017 年正式成立后，市场垄断力量增强，大型集装箱船订单很难在 2018 年之前看到回升；受石油价格疲软影响，油气价差降低，

气船的订购需求进入疲软期，但预计未来几年内，可能由于环境监管日益严格，气船市场将缓慢改善。

全球手持订单将持续下降。手持订单将在接下来的几年里明显降低。2016年10月初，全球手持订单2.5亿DWT、9370万CGT，分别同比下降20%、18.7%。由于目前运力过剩、需求疲软，而且需要消化的手持订单巨大，新成交船舶订单数量骤减，导致近期手持订单下降较大。同时，由于油价的持续低迷，海工市场陷入衰退，以目前形势来看，大量的海工订单已经透支了未来十年多的需求。2016年前三季度全球交付2700万CGT，远大于新船成交886万CGT。我们预计，在未来数年中，新船交付将继续降低，同时新船成交会略有恢复，当新船交付量逐渐降低至与新接订单量相当时，船队手持订单的周期才能见底。

船舶产能利用率先降低后被动提高。关于产能利用率的方法有多种，船舶产能的合理确定是关键，克拉克森根据过去2年中各个船厂交付的最大产量作为当年的产能，全球产能在2011年达到高峰为6360万CGT，2015年产能逐渐下降至4990万CGT，排除目前无手持订单、过去12个月没有新接订单、深陷财务危机的船厂和其它情况，预计到2020年全球船舶“可合理利用的商业产能”将降至3982万CGT。数字减少的背后将是许多船厂的破产或者退出造船领域。随着船舶新接订单、手持订单的降低，在可预见的未来，船舶交付将有所降低，产能利用率有望降低，而随着市场的逐渐恢复，船厂能力的出清，船舶产能利用率有望再次反弹。

航运将比造船率先实现底部的反弹和恢复。在目前经济难言起色的情况下，航运与造船既是一条绳上的蚂蚱，是谁比谁惨的节奏；航运与造船又是火与冰，大火加冰可以降温，小火加冰容易熄灭。尽管船队拆解市场的火爆带来的船队规模降低与新船陆续交付基本抵消，对船队过剩局面的缓解起到了较小作用，但是由于船队的大量拆解和新船订单的延期，世界船队总吨位增长有所放缓，预计未来几年，船队增速将低于海运贸易增速。同时，船东的陆续破产、重组、联盟重构，使得航运市场的集中度提升和有效运力降低，从而使航运运费有可能率先实现底部反弹。但由于船东的破产带来更多的二手船资源，且Tier3和新标准规范带来的新造船成本上升，以及船东不会大范围的冒进，我们认为新造船仍将低迷一段时间，航运将比造船率先实现底部的反弹和恢复。[返回](#)

现代重工:非主业创收“补贴家用”

今年1~9月，现代重工的造船和海工装备部门承接订单金额分别为12.31亿美元和1.87亿美元，而电机电子业务部门和建设机械装备部门的接单金额分别为13.23亿美元和12.6亿美元，两个非主业部门接单金额均超过了主业务部门。韩国业界相关人士对此表示，在造船和海工装备市场萎缩的市场环境下，现代重工在结构调整过程中让非主业部门充分发挥各自优势努力创收，对该企业克服整体困难具有重要意义。

为应对造船市场连年低迷给企业带来的困难，韩国现代重工除了对自身进行高强度的结构调整外，近日开始在其造船主业以外的其他业务部门挖掘潜力，如将一部分非主要的业务部门分离出来成立独立的公司、机械装备和电机设备业务部门与外企合作开辟国外市场、与韩国国内的相关部门联手合作等，以求在这些业务领域能多淘一桶“金”来“补贴”造船业务的亏空。

1 整合重组拓展业务范围

目前，现代重工旗下有7个业务部门，造船和海工装备是两大主力业务部门，其他5个非主业部门分别是陆地工程项目设备、船机机械、电机电子、建设建筑机械装备和绿色能源。

售后服务业务方面，现代重工将下属造船企业各自的服务部门重组整编为一家企业，命名为售后服务公司AS。该公司对建造的船舶提供全生命周期服务，包括维修保养、配套物资设备和部件的供货、替代更新、改造升级等。从船舶出厂直至报废拆解，现代

重工将业务范围从船厂延伸到了修船厂。与此同时，该项业务的服务对象也不仅仅是现代重工建造的船舶，其他企业建造的船舶也在其服务范围之内。现代重工相关负责人表示，现代重工今后的工作，不仅是做好建造船舶售后服务的这块“蛋糕”，还要以优质的服务来分得其他造船售后服务企业的“一杯羹”。

支援保障业务方面，现代重工将造船和海工装备的后勤支援业务分离出来组建了支援保障公司。该支援保障公司之前的职能是为企业内的各种造船和海工用装备设备、发电厂、车辆等运输工具、厂房等建筑物的运营管理提供保障。现在，该公司的业务向提供社会服务拓展，即承包社会上的相关服务项目。

此外，现代重工还将发动机机械业务部内的机器人业务单独分离出来组建了新的机器人公司，与著名医院和韩国电子研发机构合作，将机器人的服务范围拓展至医疗和家政服务，大大提高了机器人的智能化水平和附加值水平。现代重工相关负责人分析预测，预计上述3家独立的公司成立后，营业销售额和利润将比过去有较大幅度的增长。

2 强强联合拓展海外市场

为了拓展海外市场，现代重工积极寻找机会和合作伙伴。据悉，近日，现代重工的建设建筑重装备机械部与国际知名的综合性机械装备企业 CNH Jndustriot 签署合作协议，旨在联手攻占北美洲和欧洲的中小型挖掘机市场。CNH 拥有由全球 1200 多家销售服务点组成的庞大销售网系统，现代重工向 CNH 提供的 5~6 吨级中型挖掘机可供 CNH 的网点销售；1~4 吨级的小型挖掘机部件可供 CNH 的生产线组装生产并销售。合作双方预测，现代重工的这两型挖掘机年销量将比现在翻一番，增加至 9000 台以上的规模。

此外，现代重工的电机电子系统业务部近日与沙特电力厅签署了向沙特出口供应电力设备的协议，出口产品包括变压器、超高压天然气绝缘开关等重电机设备，并与沙特的企业就支援沙特造船厂改造升级和在沙特合作建造船用发动机、发电机生产厂等问题进行协商。双方的合作方式在初期是由现代重工供给部件在沙特组装，预计未来将逐步发展到在沙特的工厂生产部件并组装。

与此同时，现代重工生产的柴油发电机也开始向中东国家出口，以开辟中东的发电设备市场。现代重工生产的船用发电机在经过一系列适应性的改造和改装后，被包装为集装箱式（即将发电机安装进集装箱），便于运输和移动，十分灵便，适合东南亚和中南美洲国家的山区及岛屿使用。这种集装箱式发电设备像一座微型发电厂，对缺电的偏僻山村、岛屿来说十分实用。目前，现代重工的这型集装箱式发电厂的出口已获得数千万美元的收益。此外，现代重工生产的变压器、断电自动闸门安全保护装置等电力设备还向俄罗斯、巴西和印度等国家出口，对东南亚国家的出口量也在逐步加大。

今年 1~9 月，现代重工的造船和海工装备部门承接订单金额分别为 12.31 亿美元和 1.87 亿美元，而电机电子业务部门和建设机械装备部门的接单金额分别为 13.23 亿美元和 12.6 亿美元，两个非主业部门接单金额均超过了主业业务部门。韩国业界相关人士对此表示，在造船和海工装备市场萎缩的市场环境下，现代重工在结构调整过程中让非主业部门充分发挥各自的优势，努力创收“补贴家用”，对该企业克服整体困难具有重要意义。[返回](#)

宁波发力多式联运 构筑国际物流大通道

宁波是国内最早启动多式联运体系建设的城市，具有公铁水空管的多种运输方式，特别是海铁联运，增幅列全国 6 个集装箱海铁联运通道之首。目前，宁波水运主要承担长江和沿海地区的矿石、原油、煤炭、液化气、集装箱、液体化工等中转运输业务；公路承担直接腹地的集装箱和部分散杂货的集疏运任务；铁路承担浙赣、宣杭铁路沿线的金属矿石、煤炭、集装箱、化肥、粮食等货物运输；管道主要为镇海、协和石化的原油及成品油和液化气，以及长江沿线石化企业提供运输服务；而杭甬运河宁波段航道一、二期改造工程的竣工，将为下一步拓展河海联运提供更好的服务。

1 海铁联运：补齐短板蓄势待发

当前全球多式联运重心正向中国转移。不过，中国多式联运即将开启的“黄金十年”，也面临着交通基础设施衔接不畅“最后一公里”和规则相互割裂“最后一厘米”的双重难题，而铁路是“多式联运发展最大难点”。

2009年，宁波舟山港首次涉足海铁联运业务，当年完成1690标箱。经过多年发展，宁波海铁联运已具备相当规模，铁路直通码头，可以将陆运到港货物集运到码头前沿，把水运到港货物疏运到内陆地区。目前，宁波舟山港海铁联运业务最远已拓展到了新疆，其中班列线路10条，其他线路10余条。今年前10个月，宁波舟山港共完成海铁联运量19.46万标箱，同比增长近40%。

从班列与大海的“接触点”宁波舟山港二期集装箱码头出发，一路西行，经省内义乌，沿浙赣线铁路到江西上饶、新余等腹地，再到长江“龙尾”重庆，我们感到这种运输方式具有极强的生命力，将会是整个多式联运未来最大的发力点。

不过，这个发力点是建立在补齐基础设施短板的前提下，这也是采访中各地物流企业、货代企业、货主企业的强烈呼声。义乌国联物流公司总经理薛国联说，目前公司货物通过铁路到宁波港口还不到一成，如果甬金铁路开通，六七成货物走铁路“肯定是有”的。

宁波舟山港穿山港区铁路支线已于2015年底开工建设，预计2019年完工，届时穿山港区一期铁路集装箱场站办理能力将达到60万标箱。而甬金铁路的建设，将使宁波港口连接沪昆铁路，接轨西南大通道。

此外，在宁波现行开通的十条海铁联运班列中，只有宁波至上饶线为五定（定价、定点、定线、定车次和定时）班列，其他的只是特需班列，虽然有专线开通，但开行时间、车次、耗时等都不稳定，给组货带来了难度。

“五定”班列的优势显而易见。在“五定”班列的支持下，晶科能源，这个全球为数不多的拥有垂直一体化产业链的光伏制造商自2011年尝试通过海铁联运从宁波舟山港出口产品，每个高柜的铁路运输价格比公路运输下降了30%。

“我们将积极对接铁总，通过增加开行密度，打造精品班列等措施，稳固现有宁波至鹰潭（上饶）‘五定’班列，积极推进台州、金华等地开通新的‘五定’班列，省外重点拓展宁波至襄阳、西安、成都等地。”宁波舟山港集团公司业务部有关负责人说。

更大的利好是，目前宁波正在努力争创海铁联运综合试验区，获批后将在体制上有更大的突破，实现铁路、港口、海关等无缝衔接、高效运作、互利共赢，这对于促进长江经济带物流综合运输水平，将起到积极作用。

2 水水中转：通江达海新愿景

利用现有或新开发的水道泊位，宁波舟山港的水水中转已形成了大宗货物、集装箱外贸内支线、集装箱海河联运等格局，而在长江经济带沿线城市中，大宗货物、集装箱江海联运等也成为宁波舟山港水水中转的重要支撑。

长江经济带分布着宝钢、武钢、马钢、沙钢等一批大型钢铁企业，是进口铁矿石的主要消费地。去年，宁波舟山港累计完成江海联运总量超2亿吨，“海进江”货物吞吐量达1.7亿吨。

作为江海联运的重要节点，宁波舟山港提前布局，积极参与长江经济带建设，通过与长江沿线码头合资合作，不断拓宽“通江”渠道，带动港口与沿江腹地联动发展。

早在2009年，原宁波港集团为主投资建设的太仓武港码头正式投产，与宁波舟山港形成了“接力服务”的态势。经过多年发展，如今的武港码头已成为长江沿线最大的进口铁矿石中转基地和长江沿线最主要的进口铁矿石贸易基地，货源腹地逐步扩展至江苏、安徽、江西、湖北、湖南、重庆等省市。

从上个世纪末开始的长江口深水航道疏浚工程，进一步发挥了长江黄金水道的效应，通过内河港与海港的联动，提高内河港的“喂给”能力，让长江水道“淌金流银”。

目前, 宁波舟山港集团已投资了南京明州、太仓万方、太仓武港等 10 个专业化泊位; 建设了江苏太仓港江海联运基地, 打造宁波—太仓铁矿石组合运作模式。同时加强与长江航运集团等航运企业、长江沿线钢厂等大型生产企业的合作, 进一步扩大宁波港口铁矿石、煤炭、建材等大宗物资海进江运输规模。

随着舟山江海联运服务中心规划建设方案获批, 宁波舟山港迎来了拓展沿江内陆腹地市场、分享长江经济带发展红利的新机遇。未来 5 至 10 年, 宁波舟山港将基本完成江海联运港口码头布局, 全面改善装卸、仓储等基础配套设施, 突破江海联运规模效益发挥的关键“瓶颈”, 同时优化和完善干线、支线, 并建成联网的货源和船舶、港航、运输、管理的公共信息平台, 全力服务长江经济带发展。

3 港口整合: 海港集群通天下

去年夏天, 浙江沿海“五港合一”的核心——宁波舟山港实质性合并重组启动, 这是浙江“一体两翼”港口格局的主体。

事实上, 宁波舟山港早在本世纪初就开始走港口整合之路。2008 年, 原宁波港集团就收购了乍浦港区一、二期码头, 实现了宁波舟山港、嘉兴港的资源整合。

乍浦码头通过内河向西直通钱塘江, 抵达德清、建德、萧山等地; 向北延伸至湖州、太湖南岸以及安徽南部地区; 向东则辐射上海南部地区。它是长三角集装箱水水中转之要冲, 是浙北杭嘉湖地区重要的出海口以及对外贸易的主通道。

如果将拥有 235 条航线的宁波舟山港比作大型海上枢纽, 那么乍浦集装箱码头就是一个重要的中转站, 两者之间就好比“动脉血管”和“毛细血管”。乍浦港码头的集装箱吞吐量从 2008 年被原宁波港集团并购时的 10 万标箱增至去年的 110 万标箱; 货物吞吐量从 1201 万吨增至 4000 万吨, 其中海河联运占一半以上。

在并购乍浦码头次年, 宁波舟山港又瞄准挺进长江“桥头堡”江苏太仓港, 其中太仓港武港码头也是宁波舟山港整合优质资源的又一个漂亮手笔。大型铁矿船到达宁波舟山港后, 减载一半, 便可直达武港码头, 利用江苏独有的地理位置转运长江沿线各城市。

随着海铁联运方兴未艾, 金台铁路、甬金铁路以及义甬舟开放大通道的建设或规划, 宁波舟山港国际物流公司与义乌陆港集团将携手建立公共开放平台, 进一步发挥“无水港”的作用。

“无水港就是把海港的部分功能延伸至陆地, 在内陆地区建立具有报关、报验、签发提单等港口服务功能的物流中心, 为货主、船公司等提供海铁联运及其配套的箱管、内陆最后一公里公路运输等服务。”义乌港物流有限公司总经理孙琪说。

以义乌等腹地为前站, 宁波舟山港通过独资、合资、合作等模式, 已在腹地布局 12 个“无水港”, 进一步延伸港口功能, 提高物流运输效率。

整合后的宁波舟山港, 拥有 19 个港区 5 万吨级以上泊位 93 座; 另外还有 12 个腹地无水港, 成为名副其实的世界第一大港。充分发挥港口集群效应, 进一步构筑国际物流大通道, 这个世界大港将从点亮“龙眼”开始, 开启新的征程。[返回](#)

2016 年第三季度全球港口保持稳步增长

近日, 上海国际航运研究中心发布《2016 年第三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 2.8%, 受到金融市场波动回升、实体经济回暖以及大宗商品价格上涨等因素的影响, 国际贸易需求较去年同期有回升趋势, 港口总体上保持缓慢增长。

三季度, 全球主要港口吞吐量同比增长 2.03%, 环比则减少 1.26%, 延续了上半年低速增长的格局。随着新兴市场国家基础设施建设投入增加, 全球大宗商品价格、工业活动和贸易与二季度相比均有所回升, 全球主要港口集装箱吞吐量同比增长 2.22%, 环比增长 2.74%。

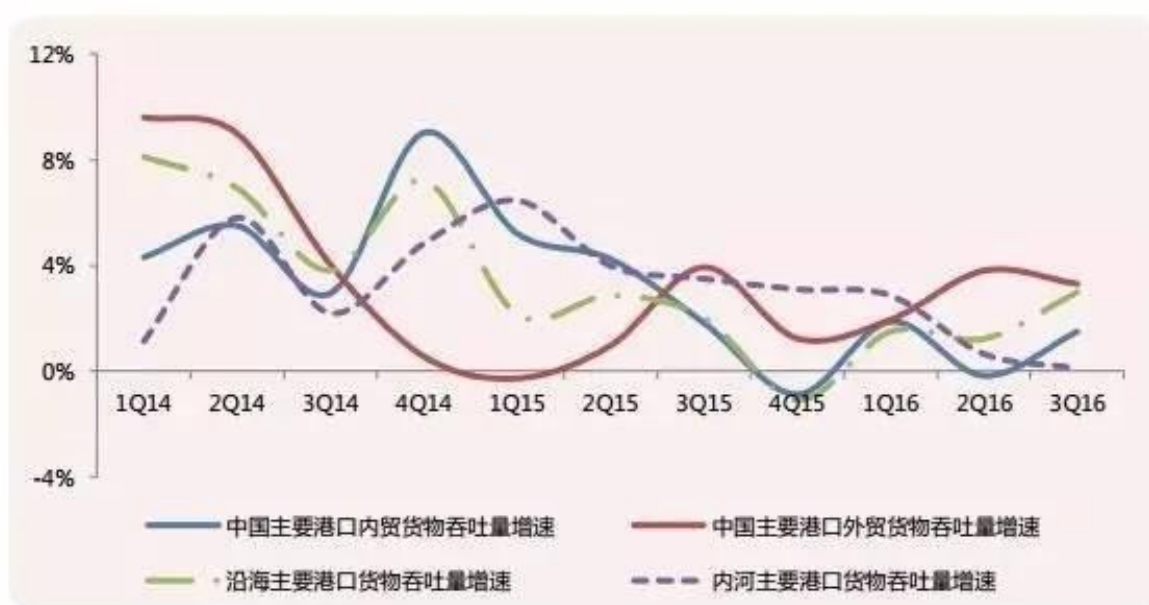
受到中国等铁矿石主要进口国的需求上升，国际铁矿石运输量增速回暖，以煤炭为主要能源的国家地区煤炭贸易量上升，而推广新能源国家的煤炭需求量持续低迷，总体上，以铁矿石为主的散货港口吞吐量保持增长态势；各大产油国减产冻产的预期推动了油类市场的繁荣，全球以油类为主的各液体散货港口总体表现良好。

三季度全球码头运营商呈持续平稳发展态势，中国本土的中远海运港口和招商局港口继续保持加速增长，其余国外码头运营商除迪拜环球外增速均呈正增长。同属于 THE Alliance 联盟的三家日本航运公司日本邮船、商船三井和川崎汽船业务合并，负责包括日本以外的码头运营在内的集装箱运输业务，预计 2018 年 4 月 1 日开始营运。

本季度，从权益吞吐量来看，各码头运营商吞吐量整体增幅仍优于去年。全球码头运营商的盈利状况较为良好，预计未来全球码头运营商吞吐量仍能保持稳定发展。

1 中国港口吞吐量增速略有回升，集装箱吞吐量稳步增长

三季度，受政策累积效应显现、房地产市场升温、能源原材料行业回暖等因素影响，经济下行压力有所缓解，中国规模以上港口增速有所回升。本季度，中国规模以上港口完成货物吞吐量同比增长 2.07%，较上季度略有回升。其中，沿海、内河规模以上港口货物吞吐量分别增长 3.00% 和 0.11%。



数据来源：中国交通运输部网站。

2014.Q1-2016.Q3 中国港口货物吞吐量增速

航运评论



数据来源：中国交通运输部，SISI 整理。

2016.Q3中国规模以上港口集装箱吞吐量及增速

航运评论

今年以来，中国经济运行总体平稳、稳中有进、稳中有提、好于预期，本季度，中国港口集装箱吞吐量稳步增长，规模以上港口完成集装箱吞吐量 5650.43 万 TEU，同比增长 5.44%，增速较去年同期的 3.32% 上升 2.12 个百分点。负增长港口明显减少。

2 韩国进出口贸易萎靡，港口吞吐量全面负增长

三季度延续了上半年乃至去年的颓势，韩国港口吞吐量同比下跌 2.65% 至 2.94 亿吨，进出口、中转全面负增长，总吞吐量负增长态势有加剧倾向，但相比去年同期的大幅下滑较为缓和。



数据来源：各港务局网站，SISI 整理。

2014.Q1-2016.Q3 韩国港口货物吞吐量及增速

航运评论

三季度，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 647.46 万 TEU，同比下降 1.68%，增速小幅回升，环比则微增 0.2 个百分点。

3 美国经济温和复苏，美洲港口整体好转

三季度，受固定投资、工业产出和库存投资在持续负增长之后的反弹影响，出口持续温和增长，美国第三季度 GDP 增长速度为 2.9%，高于全球经济增长 2.5% 的预期，美洲港口总体生产情况比去年同期和第二季度均有所好转，同比上涨 1.97%，环比正增长达 8.49%。在美国农产品出口大幅增长带动下，美洲主要集装箱港口吞吐量较二季度上升 5.72%。

4 欧洲外需逐步回暖，港口吞吐量微弱上涨

三季度，受欧元区经济持续弱复苏，宽松货币政策和英国经济稳步回升、脱欧冲击逐渐消退的影响，使得外需回暖，欧洲出口有所上升。本季度，欧洲主要港口吞吐量同比上涨 1.00%，环比上涨 0.12%。本季度，欧洲主要港口集装箱吞吐量也温和回升，同比增长 0.57%，环比增长 4.94%。

5 澳洲港口货物吞吐量大幅提升，增速位居全球各大洲首位

受益于澳元贬值、大宗商品市场回暖，铁矿石、煤炭及液化天然气等出口转强，港口货物吞吐量增速提升。澳洲主要港口货物吞吐量同比增长 7.58%，增速位居全球各大洲首位。

6 货物吞吐量全球排名变化不大

受到金融市场波动回升、实体经济回暖以及大宗商品价格上涨等因素的影响，但国际贸易需求尚未摆脱疲软态势。排名前十的港口排名变化不大，宁波-舟山仍居首位，唐山港超越青岛港排名升至第六。

表 1 2016 年第三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 年第三季度	2015 年第三季度	走势		
1	1	→	宁波-舟山	0.67
2	2	→	上海	-1.03
3	3	→	新加坡	-0.02
4	4	→	天津	8.42
5	5	→	广州	4.50
6	7	↑	唐山	5.61
7	6	↓	青岛	8.27
8	8	→	黑德兰	8.02
9	9	→	鹿特丹	0.22
10	10	→	大连	2.95

7 中转箱量受经济复苏影响，香港集装箱吞吐量持续负增长

三季度，全球经济复苏缓慢继续影响着作为中转港的香港的集装箱吞吐量。葵青港区货柜码头受用地限制，拥挤情况未见缓解，严重影响集装箱运营效率。另外，整合资源后的珠三角区域内部运输成本更低，内地贸易进出口企业未必再会通过香港运输，香港港口业务受到冲击。受此影响，香港港集装箱吞吐量继续呈负增长，本季度同比下跌6.57%至490.7万TEU，预期未来还将持续低迷。

8 全球码头运营商权益状况良好，整体增幅优于去年

本季度，从权益吞吐量来看，各码头运营商吞吐量整体增幅仍优于去年。迪拜环球近三年来首次出现负增长，而其他码头营运商均保持较好的增速，相比整个航运市场，全球码头运营商的盈利状况较为良好，预计未来全球码头运营商吞吐量保持稳定发展。

9 全球航运市场供需不平衡，中国港口企业盈利压力增大

世界经济陷入低迷，航运市场供需严重不平衡，中国规模以上港口货物吞吐量增速不断下降，受制于此，2016年三季度，中国港口企业盈利压力增大，营收存在收窄趋势。除上港、大连港、深赤湾A、盐田港及南京港集团营业收入实现正增长外，其余港口均呈现负增长。[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