

时事经济与航运

中国海洋运输情报网主办

2016 年 05 月 23 日 (第 521 期总第 1580 期)

◆ 多变的油价与航运市场走势	1
◆ 工业 4.0 催生未来航运市场的个性化需求	3
◆ 船企背景码头运营商整合之路	5
◆ 2016 年 5 月 (上半月) 港口航运业要闻综述	6
◆ 中小矿山产量回升: 悬在铁矿石市场的“利刃”	12

多变的油价与航运市场走势

以“让石油重回供需平衡时代”为主题的新一轮多哈会议于 4 月 17 日结束。尽管有多达 18 个全球主要产油国参会, 然而由于未能达成预期的冻产协议, 国际油价随之应声下跌。对于国际能源市场而言, 本轮多哈会议的结果似乎并不意外。作为产油大国的沙特早在会前就曾表示“如果伊朗不加入冻产, 那么沙特也不会冻产”, 而伊朗缺席本轮会议的举动直接表明了伊朗并无减产意图, 因此本轮冻产会议的结局也就不难预料了。

科威特石油公司市场研究经理 Haitham Al-Ghais 4 月 25 日在阿布扎比表示, 科威特计划到 6 月份将原油日产量从 300 万桶提高到 315 万桶。然而, 这一象征性的增产措施并没有对油价上涨起到应有的作用, 油价走势由此变得扑朔迷离。未来国际原油市场供求关系将随主要石油输出国与石油进口国博弈的加剧及石油金融体系的改变而呈现出更为复杂的发展局面。

石油大国沙特态度

作为国际原油供应市场主力的沙特在石油方面的动作对于国际油价的影响毋庸置疑。据估算沙特石油开采成本约在每桶 5 美元以下, 且依靠短途管线与海运结合的模式, 沙特的原油输出到出口终端的成本不超过每桶 4 美元。从这个角度来看, 只要国际油价在 10 美元/桶以上沙特的油井就能继续维持生产。

与沙特相比, 委内瑞拉、墨西哥、尼日利亚等地区的石油多蕴藏于深海, 平均开采成本在 20~30 美元/桶, 将石油运输到输出终端的成本为 4~5 美元/桶, 所以以委内瑞拉和墨西哥为代表的新兴石油输出国的石油实际生产成本可能接近 40~45 美元/桶。当国际市场上的原油售价低于这个价格时, 越生产越亏损的局面将使这些新兴石油输出国大范围减产。

同为石油输出国的沙特面对连续 18 个月的低油价“面不改色”, 只要国际油价不跌破中东地区的成本价, 以沙特为代表的中东石油大国都不会有减产的压力。由此可见, 以沙特为首的中东国家对国际原油的定价有着很强的话语权。

解禁后伊朗入市影响

沙特的老对头, 同为石油输出大国的伊朗在国际制裁初步解除后正积极恢复制裁前的石油生产与销售水平。然而, 运力的缺乏与金融制裁成为伊朗石油出口的两大瓶颈。伊朗国家油运公司 (NITC) 曾经是全球最大的油运企业, 拥有 42 艘 VLCC、9 艘苏伊士型油轮和 5 艘阿芙拉型油轮, 总运力达 1600 万 DWT。然而受制裁影响, 目前伊朗国内现

有的油轮普遍老化,需要进行现代化改装后才能满足现行的国际航运标准。据乐观估计,目前伊朗国内能够立即投放到国际航运市场上的 VLCC 仅有 15~16 艘,在不继续增产的前提下也只能满足目前 50% 的石油出口运输需求。因此,伊朗的石油出口在未来 3~5 年内依然无法摆脱对国外运力的依赖。

不过让伊朗感觉最为痛苦的还是金融制裁。尽管以美国为首的西方国家目前已放开与伊朗进行国际贸易的限制,然而依然没有对伊朗开放美元金融系统。由于国际原油市场主要以美元进行计价和结算,这使得伊朗提升国际原油市场份额的战略变得十分困难。与此同时,美元支付能力的缺乏也让国外的油运企业与伊朗的交易变得非常麻烦,不少油运企业都不愿与伊朗交易。从这个角度来看,产油大国伊朗能够投放到国际原油市场上的原油非常有限,伊朗的态度尚无法对目前的国际油价造成显著影响。

石油进口国消费能力饱和

持续的低油价成为石油消费国和国际油运市场的重大利好。油价的暴跌极大地刺激了石油进口国的燃油消费,原油的运输需求随之大幅增长。后金融危机时代饱受运力过剩之苦的油运企业开始扭亏为盈,原油市场上充足的供应和亚洲地区对于能源需求的持续增长让中东和亚洲地区的港口开始承压。

受低油价刺激,中国炼油企业开始大量购入原油,年初中国主要港口的原油吞吐量迅速增加且平均增幅都在 10% 以上,青岛港甚至出现了进口原油的油轮大量压港,1 个月内都无法靠岸卸货的“壮观”场面。类似的情况还发生在欧洲和东南亚地区。欧洲最繁忙的海港鹿特丹港出现了自 2009 年以来从未出现过的景象,平均每日等待卸货的超级油轮在 40 艘左右,数量最多时达到 50 艘,这一数据是 1 年前的两倍。

受大范围油轮压港影响,国际原油运输成本开始上涨。根据国际原油交易的惯例,如果货物未能在指定的时间卸货,租船人不仅需要继续承担船舶日常开销,还需要向船东支付数额不菲的滞期费,由此将导致 VLCC 实际使用成本高达 12 万~15 万美元/日。对于石油进口国而言,这些能够载运 200 万桶原油的 VLCC 在港口每滞留一天就意味着原油采购的成本增加 0.06 美元/桶,对于尺度略小的苏伊士型或阿芙拉型油轮而言这个数字将上升到 0.08~0.11 美元/桶。目前中东和亚洲地区的大部分港口或多或少都存在因拥堵而导致的油轮压港问题,平均累计压港时间都在 30 天以上,石油进口国为此而承担的额外成本已达 1.8 美元/桶,如果再考虑这些油轮滞港期间船上载运货物的时间价值这个数字将上升到 2.1 美元/桶。由此可见,由于原油需求旺盛而导致的港口拥堵已在一定程度上提高了石油进口国能源使用的总成本。

随着全球原油消费能力的不断透支,关于储油空间不足的预警也不绝于耳。预计这一波行情过后,新开采的石油已经很难在国际市场上找到买家。从年初开始,不少能够通过苏伊士运河的油轮开始选择绕行好望角或以更低的航速航行,以期在油轮航行的过程中能为船上的石油寻找到潜在的买家。而更多的油轮则选择在港口附近抛锚,以等待港口储油设施重新获得接收能力后卸载货物。随着全球原油供应市场的进一步失衡,未来将有越来越多满载原油的油轮加入等待卸货的行列,国际原油运输成本还会进一步提高,这将直接提升能源消费国的能源使用成本,并在一定程度上抑制全球的能源消费。

低油价时期大量新增的投机性原油采购需求也在一定程度上增加了未来油价的上行压力。与全球范围内原油供应过剩形成鲜明对比的是,最近包括油轮在内的不少船舶在港口申请加油时都被告知受市场总体供应量的限制,港口的燃油供应商无法完全满足所有船舶的加油需求。一些船舶由于无法获得足够的燃料而不得不选择在锚地或港口停泊等待加油。受低油价的驱动一些燃油供应商开始加入原油投机行列,在低油价时大量囤积原油以期在油价上升时出售以获得更大的利润。这些投机行为让本已扑朔迷离的国际原油市场形势变得更加复杂。

石油贸易体系变化

国际货币金融市场对油价的影响也不容忽略。作为中东地区的石油输出大国，伊拉克率先试图脱离石油一美元体系，采用欧元与欧洲国家进行石油交易；非洲的石油输出大国利比亚也开始在非洲推行以黄金进行石油贸易的清算。然而这两个企图挑战石油一美元体系的国家最终为自己的冒险举动付出了惨重的代价。

2014 年年初俄罗斯吞并克里米亚并军事干预乌克兰的事件引发欧洲地区对俄的经济制裁。然而让美国没有想到的是，俄罗斯率先与中国采用人民币进行能源交易，称霸国际能源市场长达 45 年之久的石油一美元体系第一次受到了实质性的挑战。石油一美元体系是以美国为首的西方国家制裁俄罗斯的经济基础。然而，中俄贸易“去美元”的成功让西方国家对于俄罗斯的制裁大打折扣。中国拥有俄罗斯目前所需的粮食与各类轻工业品，而俄罗斯则拥有中国所需的能源，理论上两国贸易完全可以脱离美元进行。去年 11 月 28 日，俄罗斯央行正式宣布将人民币纳为俄罗斯外汇储备货币。这意味着中俄贸易已全面摆脱对美元的依赖。

中俄能源贸易“去美元”的成功也让伊朗看到了希望。由于无法进入美元金融体系，伊朗开采的石油目前还没有真正进入国际能源市场。随着未来伊朗石油产量的迅速增加，这批石油的动向成为目前国际原油市场最大的悬念。如果最终美元对伊朗完全解禁，则这批石油将进入石油一美元体系，新增的供应量将进一步增加油价下行压力。如果长期无法进入美元金融体系，伊朗未来生产的石油就有可能彻底脱离该体系的控制，此时无论采用美元还是非美元计价的原油市场都将因供求关系的剧变而前途未卜。

长期以来，国际油价的变化一直牵动着航运业敏感的神经。通常而言，油价上涨将抑制世界经济增长，进而导致航运需求减少；油价下跌，国际航运业就会出现完全相反的局面。然而国际原油市场的实际状况一次次证明，每一次油价变化的背后都有深层次的政治和经济方面的原因，未来国际油价的变化依然存在很多不确定因素，仅依靠市场供求关系的分析并不可靠。对于能源依赖程度较高的航运业而言，这一点是必须时刻牢记的。[返回](#)

工业 4.0 催生未来航运市场的个性化需求

国际航运业的发展历史表明，海运航线的分布与全球资源、能源、工业以及市场分布有着不可分割的联系。从某种意义上来看，世界工业生产模式是影响国际航运发展的最主要因素，这种影响从工业革命开始一直延续到现代。

1. 传统工业时代 国际航运业呈现集成式发展趋势

第一次工业革命——大西洋成为国际海运中心

18 世纪中期，欧洲地区爆发工业革命，推动了人类社会生产率迅速提升，同时也开启了“海运”全面取代“陆运”成为国际货物运输的主流模式。

当时，率先完成工业革命的西欧国家对于原材料与工业产品运输的需求迅速增加，而传统的经地中海-中东-中亚进而到达亚洲的“丝绸之路”则由于受到当时奥斯曼土耳其帝国内乱的影响，已经无法满足西欧工业国家的运输需求。此后，以英国为代表的西方工业强国开始通过海运的方式，大规模从加勒比海与北美进口工业原料，并将国内的工业产品运往其遍布海外殖民地。大西洋开始成为当时国际海运的中心，而欧洲西部工业强国的主要港口逐渐成为当时的海运枢纽。

第二次工业革命——全球航线分布呈现高度集中的特点

19 世纪中叶暴发的第二次工业革命再一次改变了全球工业生产的面貌，让自动化在工业生产中的广泛运用成为了可能。自动化技术的普及使得全球工业生产效率得到极大提高，工业生产开始呈现出专业化、标准化、集中化的发展趋势，位于工业生产上游的重工业开始占据全球工业生产的主导地位，伴随而来的是生产资料、劳动力和商品生产开始向煤炭、钢铁、石油、电力等重工业基础较好的地区集中，初步体现出了地区性的规模化优势。

高度集中的现代大工业生产模式极大地提高了社会生产效率，也提升了工业发展对于交通运输的需求。大工业生产需要将大量的能源与原材料集中到工业生产基地，然后将大量工业产品运往全球，这就导致了主要的工业生产区域附近容易形成大型的物流集散中心。二次工业革命之初，全球工业生产主要集中在欧洲地区的英、法、德等老牌资本主义强国；随后发生的第二次世界大战让欧洲地区的工业生产能力损失惨重，美国开始逐渐取代欧洲成为世界工厂，全球范围内的生产要素进一步集中。与生产的高度集中相对应的是全球航线分布也开始呈现出高度集中的发展特点，受规模效应的驱动，20世纪70年代开始船舶的主尺度开始迅速增加，并为当时的航运企业创造了巨大的经济效益。

2. 互联网时代 国际航运业向“小而精”模式转型

现代信息技术快速发展，推动工业生产全球化

进入21世纪以来，全球工业发展开始逐渐脱离生产要素大规模集聚的发展模式，转而向多元化和全球化生产模式发展。以互联网为代表的现代信息技术的快速发展让知识和信息的传播变得迅速而廉价，进而也让工业生产的“全球化”与“个性化”成为了可能。

以造船业为例，现代造船业是一种典型的全球化生产模式，从某种意义上来说，现代大型船厂已经成为了最终的船舶总装厂。其建造的船舶发动机与机械设备可能来自机械工业基础较好的欧洲，通导设备可能来自于在电子行业具有优势的日本，钢材可能来自中国，船舶分段选择在东南亚或南亚等劳动力成本低廉的国家，船上舾装设备的来源会更加多样化，而所有这些造船所需的原料与中间产品最终将在亚洲地区的大型船厂集中组装为最终产品。

随着国际社会分工进一步向深度和广度发展，工业生产开始进入了以生产协作为基础的国际化生产阶段，全球工业的发展也开始逐渐脱离设备、资源与能源的地区性限制，进入了一个全新的发展阶段。

工业生产全球化，推动国际航运业由“大而全”转向“小而精”

全球化的工业生产模式进一步提升了经济发展对于交通运输的依赖，进而促进了国际航运业的繁荣发展。然而，此时航运业的规模效应优势正在消退，工业生产全球化让国际航运市场对于运力的需求变得离散。随着全球工业分工进一步细化，货源不足的问题逐渐显现，在20世纪末期取得巨大成功的好望角型散货船与14000TEU以上的超大型集装箱船已经无法实现满载航行，规模化运输的优势难以充分发挥。而载重量在50000-60000吨左右的灵便型散货船与载箱量在3000TEU左右的支线集装箱船凭借其在货物、港口、航道方面出色的适应能力，在地区性的细分航运市场上获得了很大的成功。未来，国际航运业发展正在从传统“大而全”模式向“小而精”模式转变。

3. 工业4.0时代 打造“个性化”航运

国际航运市场个性化发展模式面临瓶颈

近年来，德国工业界率先提出“工业革命4.0”概念，再一次明确了未来“个性化”工业生产的发展方向。随着工业生产由集中式控制向分散式增强型控制转变，未来，工业生产的界限将会逐渐消失，现有的产业链也将面临重组，未来的国际物流也将随之呈现出与工业生产类似的“个性化”的特点。能够满足不同类型客户的个性化需求将成为未来航运企业的核心竞争力。传统航运市场标准化、大规模集散的物流模式再次遇到发展的瓶颈。

尽管目前国际航运市场上航线与船型的分布极为丰富，不过从总体上看其所能提供的运输服务却并没有存在实质性差异，因此很难满足不同类型货主对物流效率的个性化需求。不过，随着近年来散货集装箱、冷藏集装箱、罐式集装箱、汽车集装箱等特种集装箱技术的成熟，以集装箱为代表的标准单元件运输模式正在逐渐改变传统的散货、生鲜货、液货以及汽车类货物的运输格局。只是，目前国际航运市场上集装箱船对于特种

集装箱载运能力的限制，无法满足某些航线上货主的个性化运输需求，适用船型的缺乏正开始成为集装箱运输市场实现个性化发展的瓶颈。

未来个性化发展趋势畅想

随着未来全球范围内个性化工业生产模式的发展，目前国际航运企业所提供的批量化、标注化的传统海上运输服务格局将逐渐被打破。在港口、航道与码头设施方面受到诸多限制的超大型船舶的规模化优势或将不再明显，以大型散货船、大型集装箱船、化学品船为代表的，一次性大量运输单一类别货物的船舶也将逐渐退出国际航运市场。而以“少量多次、方便快捷”为特点的个性化运输模式或将成为未来国际海运市场的发展趋势。未来，船舶对于航速、航线的选择以及货物种类将更具适应性；船舶的信息化程度将得到显著提升；在船舶能源分配与航速选择方面更为灵活的燃气轮机、电力推进等新型动力装置将成为未来货船动力装置的发展方向。未来国际海运航线将随着全球经济的发展而变得更为复杂化，满足货主的“个性化”运输需求或将是未来航运公司提升国际竞争力的首要目标。[返回](#)

船企背景码头运营商整合之路

港航一体化的行业特征注定了码头运营商与航运企业之间紧密的裙带关系，在全球码头运营商中，便有 AP 穆勒码头（APM）、中远太平洋（COSCO）、码头投资集团（TIL）、中海码头（CSTD）、韩进（Hanjin）等一系列全球码头运营商都以航运企业作为集团公司。而在 2015 年这一特殊时期，随着中国两大航运企业的整体整合，全球码头运营商的势力又将发生新变化。

1 航运企业背景的全球码头运营商市场份额保持稳定

根据德鲁里最新全球码头运营商报告（2015），在前 22 大全球码头运营商中，与航运企业紧密相关的运营商达到 14 个，数量占比高达 63.6%。航运企业背景的全球码头运营商权益吞吐量在全球码头运营商总量中占比 39.6%，占全球集装箱港口吞吐量的 18.1%，与其航运企业集装箱船舶运力 69.1% 的份额相较仍较低，主要受部分国有港口和本土企业经营港口所限，但在码头运营商投资中的比重已十分突出，今后围绕航线的码头资源调整或将更加频繁，而航运企业的经营策略直接影响着全球码头布局的发展方向。

2 航运企业收益下滑，码头资产保值增值

在经历了数十年的航运繁荣期后，受国际经贸环境不景气影响，当前港航产业正处于漫长而低迷的恢复期。以四大典型全球码头运营商来看，完全专注港口经营的和记黄埔、新加坡国际等全球码头运营商，在权益吞吐量及经营收益方面均略逊于具有航运企业背景的全球码头运营商所投资的港口带来的回报，即使经营收入有所提升，但在盈利能力方面仍不及航运企业背景的运营商。一方面是在联动关系下集团船舶会优先选择集团投资的码头进行作业，另一方面是在货量同样增长的情况下，航运企业背景的码头运营商可以为货物提供一系列全程物流供应链的增值服务，有助于码头经营商企业效益的提升。

3 航运企业码头运营商谨慎出手

即便有航运公司航线优势的支持，但近年航运企业码头运营商的扩张仍显得十分谨慎，甚至一些运营商为摆脱财务窘境，不惜转让出售码头资产，例如地中海航运、达飞轮船虽有购置新码头，但旗下码头资产总体保持减少态势，尤其达飞轮船旗下的 Terminal Link 码头运营商减量明显；日韩等航运企业同样受集团公司经营收益下滑影响，陆续出售部分码头资源，仅中远太平洋、中海码头等资金相对无忧的码头运营商有收购扩充之举。

4 航运企业抱团取暖，码头资源相继整合

近期，动作最大的莫过于中国两大航运巨头的牵手整合，随着集团业务的全面融合，两大航运集团对于旗下码头资产的整合也势在必行。按其计划，整合后的中远太平洋与

中海码头将在迪拜环球之后，跻身第五大全球码头运营商（权益吞吐量）。在经营策略方面，仍将继续贯彻“四个着力点”方针，顺应船舶大型化的趋势，把握枢纽港的发展机遇，持续优化控股码头的经营模式，提升中远太平洋的品牌价值、并配合中远集团船队的全球发展战略和航线布局，致力推进码头全球化布局。

通过此次重组，中国远洋在集装箱船队运力规模和航线网络支持上，将实现全面增长，集装箱船队规模将达到 158.3 万标准箱，占全球运力规模的 8%，码头数量将达到 39 个，泊位数量 172 个，成为全球第四大集装箱班轮公司和以权益吞吐量计全球第五大码头运营商。

整合以后的码头经营企业有望通过发挥业务协同效应，集中资源深耕集装箱运输和码头业务，使集装箱航运业务和码头业务协同共进，并实现从综合性航运服务到专注于发展集装箱航运与码头服务的战略转型。

具体到重组方案，两家航运央企旗下的四家上市公司将打造四大服务集群：

1) 中国远洋通过租入并经营中海集运集装箱船舶和集装箱，收购中海集运经营网络，并出售干散货航运资产，成为专注于集装箱航运服务的上市平台；

2) 中远太平洋通过收购中海港口，出售佛罗伦租箱业务，成为专注于全球码头业务发展的上市平台；

3) 中海集运通过将集装箱船舶和集装箱出租予中国远洋，同时出售集运配套业务和中海港口股权，收购中远和中海集团租赁类、金融类资产及股权，成为航运金融服务平台；

4) 中海发展通过收购大连远洋，出售中海散运及其他散货资产，成为专注于油品运输业务、LNG 运输业务的油气运输上市平台。

由此，不仅码头业务自身的整合，航运企业、航线网络，乃至整个物流与综合航运服务产业链的整合，将对码头业务发展产生明显的积极作用，例如航运金融加快码头投融资融资灵活性等。[返回](#)

2016 年 5 月（上半月）港口航运业要闻综述

一、政策监管

港口“试运行经营期”需取得经营许可证

日前，交通运输部新修订的《港口经营管理规定》和《港口工程竣工验收办法》实施，明确了港口工程试运行经营期间需取得经营许可证，强化了试运行经营期的准入条件和主体责任，填补了港口“试运行经营期”监管的制度空白。

据了解，由于相关专项验收的需要，港口工程建设项目竣工前需进行试运行，但对于试运行期间港口作业是否应当取得、以及如何取得港口经营许可证，在规章层面没有明确的制度要求。本次新修订的两部规章明确，港口工程在试运行期间需要对外经营的，需取得试运行经营期的港口经营许可；不涉及对外经营的，由建设单位自行试运行，不再向管理部门备案。

新规明确了试运行期间申请经营所需的具体条件和试运行经营期经营许可证的时效。新规要求，试运行经营原则上不超过 6 个月，确需延期的累计不超过 1 年上限；试运行经营期内符合竣工验收条件的港口工程，应及时办理竣工验收手续。

二、行业要闻

1、航付保：用互联网+模式解决中小航运企业融资痛点

4 月 27 日，由前海航交所联合广东省船东协会等四家机构共同举办的“互联网+”航运生态圈建设研讨会在广州长隆酒店成功举办。广东省交通运输厅副厅长刘晓华出席此次活动，与来自广西、广州、佛山、深圳等珠三角地区近 300 位行业代表共商“互联网+”航运生态圈发展新模式。

2、我国小型港口企业二季度或有所回暖

上海国际航运研究中心（SISI）最新调查显示，中国港口企业不断恶化的商业环境在 2016 年第二季度或有所回暖，小型港口企业有望复苏。研究中心预测，在 2016 年第二季度港口企业景气指数将上升 20.23 至 99.27，略低于 100——反应行业景气与否的分界点。

3、航运业集体大幅上涨 航运业仍是价值洼地

最近一周，在波罗的海干散货指数上涨的带动下，航运业集体大幅上涨，曾经的航运巨头之一 DryShips 在上周四出现了超过 50% 的涨幅，让投资者咋舌。而上一次这种盛况恐怕还要追溯到三年之前。截止目前，航运指数 BDI 依然在 1000 点下方，而在 1985 年这一指数创立之时的起始点位就是 1000 点。也就是说，BDI 指数还远远没有回到荣枯线上方。在某些意义上，航运指数的兴衰与石油和大宗商品也息息相关。目前石油和大宗商品已经企稳，也让航运业的投资人有了更多做多的理由。

4、季节性熊市反弹 BDI 突破 700 点

本周（4 月 25 日-4 月 29 日，下同）BDI 三升二跌，增幅 2.18%，较上周（4 月 18 日-4 月 22 日，下同）缩 5.96%，周均值 704 点环比上周增 33 点或 4.92%；同比 2015 年高 104 点或 17.33%，2015 年同期周增幅为 0.5%，比本周低 1.68%。本周 BCI 三升二跌，周增幅 3.06%，较上周又缩 11.15%，本周涨跌皆未成势。周均值 1127 点环比增 86 点或 8.26%，同比 2015 年超 583 点或 107.17%，2015 年同期周增幅为 2.5%，比本周低 0.56%。

5、四家码头运营商争夺 500 万 TEU 集装箱码头经营权

马士基码头公司（APM Terminals），达飞海运的旗下全资子公司 Terminal Link，PSA 国际港务集团（PSA International）以及知名码头运营商 TIL 集团（Terminal Investment Limited）已经全部通过初审，未来有资格投标巴拿马运河太平洋海岸的科罗萨尔（Corozal）地区中转港——500 万 TEU 集装箱码头，成为该码头建设项目的总承包商，并且获得经营特许权。四家码头运营商已经是全部通过初审的投标人，能够有权对该项目进行设计，施工，发展和经营。

6、德鲁里：船东被迫削减运费或船只

目前，集装箱市场处于低迷时期，一些独立船东被迫削减运费帮助，帮助陷入困境的航运公司，或者转走空运，出售或是拆解旗下船只。据航运资讯公司德鲁里表示。大部分集中在最近低迷的集装箱航运市场上，利润不断萎缩，已经普遍转向损失，成为新一轮并购和联盟形成的驱动器。

7、2015 年全国港口集装箱吞吐量增长 4.5%

日前，交通运输部发布《2015 年交通运输行业发展统计公报》（简称《统计公报》）。过去一年，交通运输行业坚持稳中求进工作总基调，实现了“十二五”圆满收官，为“十三五”开好局、起好步奠定了坚实基础。全国港口完成货物吞吐量 127.50 亿吨、集装箱吞吐量 2.12 亿 TEU，分别比上年增长 2.4% 和 4.5%。全年邮政行业业务总量完成 5078.7 亿元，其中快递业务量完成 206.7 亿件，比上年增长 48.0%。

8、国家发改委交通部酝酿新政规范港口收费

一季度港口行业上市公司经营数据已经出炉，业绩冰火两重天。在经济形势低迷的情况下，港口企业之间恶性竞争加剧。据了解，目前发改委、交通部等部门正在酝酿制定《港口收费监督管理办法》，规范港口经营服务性收费行为。

9、中国商品期货小型泡沫破裂 BDI 遭殃

近两个月来，波罗的海干散货指数（BDI）上涨超过 100%，一度被部分人解读为商品市场好转和中国需求回暖的证据。但是随着中国商品期货市场经历了一场小型的泡沫破灭，交易量急剧萎缩至一年前水平 BDI 指数也跟随拐头。根据彭博的统计，4 月最高峰时商品期货市场单日的成交量达到 1.7 万亿元，狂热来也匆匆去也匆匆，如今三大期交所的交易量已经拦腰砍半，回落至 7410 亿元左右。

10、国家发改委：将启动编制重庆、武汉航运中心总体规划

发改委发表文章表示，将做大做强航运中心和综合交通枢纽，继续提升上海国际航运中心对长江经济带的服务能力，启动编制重庆、武汉航运中心总体规划，推进南京区域性航运物流中心和浙江舟山江海联运服务中心建设。同时，进一步完善上海、宁波—舟山、南京、武汉、重庆等枢纽港口和马鞍山、九江等重点港口集疏运体系等。

11、交通部“铺路”长江经济带发展 2016 年重点推进港口资源整合

交通运输部部长、部省联席会议召集人杨传堂近日主持召开推动长江经济带交通运输发展部省联席第一次会议。他强调，要把全流域打造成黄金水道，高水平高起点建设综合立体交通走廊。会议还发布了《推动长江经济带交通运输发展 2016 年工作要点》。工作要点涵盖以“生态优先、绿色发展”引领综合立体交通走廊建设，继续加强长江干线航道建设，加快推进支流航道建设，推进港口建设与转型升级，全面推进船型标准化，进一步完善综合交通网络建设，促进多式联运和综合运输服务发展，强化航运安全监管，积极推进长江航运行政管理体制改革，完善推动长江经济带交通运输科学发展的工作机制等诸多方面。

12、中国航运景气指数创历史新低

近日，上海国际航运研究中心发布了 2016 年第一季度中国航运景气报告。报告显示，2016 年第一季度中国航运景气指数为 77.96 点，处于较为不景气区间，创下自 2009 年中国航运景气指数发布以来的新低。中国航运信心指数为 49.42 点，自 2011 年第三季度以来就一直处于不景气区间。船公司、港口企业与航运服务企业的整体经营情况持续恶化。

13、BDI 八连跌 需求不足致航运业持续承压

截至 5 月 11 日，BDI（波罗的海干散货指数）报收 579 点，再次跌破 600 点，连续八个交易日下跌。前段时间被爆炒的大宗商品“降温”，是此番下跌的主要因素，根本原因是中国等主要国家有效需求不足。5 月 11 日，受累于海岬型船及较小型船需求下滑，整体干散货运价指数降 15 点，报 579 点。BDI 指数衡量的是铁矿石、水泥、谷物、煤炭和化肥等资源的运输费用。

三、区域要闻

1、山东：220 亿元建设京杭运河港航项目主航道

4 月 26 日，山东省政府召开京杭运河港航建设发展座谈会，副省长王书坚出席会议。“十三五”期间，京杭运河山东段计划投资 220 亿元，开工建设项目 42 个，到 2020 年，全省内河通航里程达到 1350 公里，港口吞吐量达到 2 亿吨。据了解，“十二五”期间，山东省共完成内河港航基础设施建设投资 41 亿元，京杭运河北延工程基本完工。

2、安徽：安庆港集装箱运输实现江海直达

5 月 3 日，安庆至福建（马尾港）集装箱直航班轮开通。自此，安庆港实现江海直达，安庆至福建航线无需经上海中转，单程航行时间由 20 天缩短为 3 天左右。安庆至福建集装箱直航班轮配载仓位是 150TEU（标准集装箱），初期计划每月开通 3 个航次，后期随着货源稳定将适当增开航次。

点评：目前，安庆港已开通安庆至上海、安庆至福州集装箱航线共 10 条。随着航线的增加，安庆港集装箱运输量也在不断增长。此次直航班轮的开通，对加强安庆与东南沿海的贸易往来，降低安庆建材市场的运输成本具有重要意义，也为该市承接产业转移创造了良好的物流基础。

3、香港：海事处发布集装箱总重量验证指引

香港特别行政区政府海事处（简称“香港海事处”）发布集装箱总重量验证指引。从 2016 年 7 月 1 日起，托运人需负责在船舶离港前向承运人和码头运营商提供每个集装箱的总重量验证（VGM），以供船舶进行装载计划。香港托运人将有两个选择提供货物的 VGM。一：托运人可以自己进行集装箱称重；二：通知码头和船公司利用港口称重设施称重。

4、四川：2016 年 1-4 月港口生产情况

2016 年 4 月，四川省完成港口吞吐量 916 万吨、同比增长 9.06%。完成集装箱吞吐量 49248TEU、同比增长 15.71%。2016 年 1-4 月，全省累计完成港口吞吐量 3436 万吨、同比增长 3.46%。

5、浙江

（1）宁波市梅山湾海域成为长三角地区唯一近海蓝色海湾

5 月 3 日，宁波市梅山水道工程南堤龙口合龙，合龙后梅山湾海域将形成一个相对闭合的“静海”，实现“水清、岸绿、波宁、潮平”的目标，成为长三角地区唯一的近海蓝色海湾。梅山水道工程概算总投资约 24.72 亿元，截至 2016 年 3 月已完成投资 17.94 亿元，占总投资的 72.58%。目前工程建设进展顺利，预计 2017 年 8 月全部完工。

（2）国务院批复同意设立舟山江海联运服务中心

近日，国务院发布关于同意设立舟山江海联运服务中心的批复，获批的舟山江海联运服务中心范围包括舟山群岛新区全域和宁波市北仑、镇海、江东、江北等区域，陆域面积约 2500 平方公里，海域面积约 2.1 万平方公里，将以宁波舟山港为依托建设，创建我国港口一体化改革发展示范区。

点评：舟山江海联运服务中心区位优势独特，深水港口资源丰富，江海联运服务优势明显，大宗商品中转储备交易基础良好。设立舟山江海联运服务中心，是贯彻落实党中央、国务院有关决策部署的重要举措，有利于加强资源整合，促进江海联运发展，提高长江黄金水道运输效率，增强国家战略物资安全保障能力，对于实施长江经济带发展战略，加强与 21 世纪海上丝绸之路的衔接互动，推动海洋强国建设具有重要意义。

（3）河海联运“加速领跑”

经过 5 年多的发展，湖州市内河集装箱运输逐步走向成熟，河海联运“好声音”不断。2015 年湖州港完成集装箱吞吐量 18.5 万标箱，同比增长 52.7%，总量和增幅均位居长三角地区内河港首位（除长江港口外），而 2016 年一季度，湖州港完成 4.3542 万标箱，同比增长 27.4%，占全省内河港口的 54%，其中外贸集装箱量占全省内河的 71.5%，有力推动了区域外贸经济的发展。

（4）大浦口年吞吐能力将达 250 万标箱居全省前列

大浦口码头二阶段工程建设正稳步推进，预计年底码头整体建成并投入使用。届时，码头年吞吐能力将达 250 万标准箱。作为宁波舟山港一体化首个合作项目，一季度，大浦口码头集装箱吞吐量完成 20.2 万标准箱，同比增长 50.2%，在全球贸易形势严峻复杂、航运市场持续低迷态势下，保持了高速增长。

6、江西：南昌港货物吞吐量大幅增长

2016 年一季度南昌港完成货物吞吐量 559.93 万吨，同比增长 35.76%，其中金属矿石、矿建材料、煤炭分别同比增长 761.96%、314.35%、76.15%，港口大宗货物到港装卸量大幅增长，成为港口货物吞吐量的主要增长点。

7、广东：湛江茂名两港口进行集装箱运输合作

4 月 27 日上午，在湛江海关大力推动下，茂名市贸促会与湛江港集团在茂名市举办集装箱业务推介会，介绍“湛江—茂名”集装箱内外贸同船运输业务情况和湛江保税物流中心（B 型）业务，并为茂名 80 余家企业代表答疑解惑。湛江港集团相关负责人介绍，在湛江海关“三地七方”合作机制的推动下，茂名、湛江两地已开通内外贸集装箱同船运输业务和内贸集装箱转运业务。该项业务通过整合茂名港现有码头资源，打通茂名各码头产能瓶颈，扩展两地“水转水”业务量。

8、广西：《南宁港口总体规划》修编

针对港口建设过程中时常遇到的岸线分布及功能规划与建设需求不适应等多种实际问题，南宁市交通运输局开展了《南宁港口总体规划》的修编工作，并于近日完成报送稿。此次修编工作特别注重了散货、危险品、旅游码头等岸线使用的设置与合理性，

优化岸线集中与分散使用的功能，总体规划的修编对南宁港口的近、中、远期建设和发展方向以及亿吨黄金水道的建设有着重要指导意义。

9、辽宁：大连试点进出口集装箱“政府购买查验服务”

5月10日起，大连在东北率先实施“政府购买查验服务”试点工作，对查验没有问题的进出口集装箱，免除企业吊装、移位、仓储等费用，此类费用由政府财政负担。此前，海关及检验检疫部门在对进出口货物进行查验时，监管场所经营单位需要对涉及查验的货柜开展从堆场移至查验场地、拖运集装箱至地磅位置实施过磅作业、对集装箱进行掏箱（装卸）等作业。进出口企业需要向口岸经营单位支付因此产生的相应费用。

点评：此次在大连所有进出口集装箱口岸推行“政府购买查验服务费用”试点，意味着对集装箱查验结果没有问题的外贸企业将免缴上述费用，改为由政府支付相关费用。实施政府购买口岸查验服务试点，可以减轻外贸企业负担，促进进出口稳定增长。

10、江苏：淮阴发放全市首份水路运输经营许可证

近日，淮阴区运输管理所向淮安嘉航海运有限公司发出了淮安市第一份沿海省际水路运输经营许可证。淮安处于沿海150公里范围内，是沿海开发重要的拓展区域。通过几年来的建设，淮安已经成为苏北地区的仓储中心、物流中心、配送中心。

11、湖北：武汉海关助推港口外向型经济发展

5月6日，湖北省港航管理局局长王阳红率武汉、宜昌重点港口企业，专程赴武汉海关调研，就深化“关检直通”助力武汉长江中游航运中心建设交流对接，合力共推“一带一路”重要节点城市发展港口外向型经济。座谈会上，武汉海关就“十二五”期水运口岸建设成效，以及“十三五”期湖北水运口岸海关监管、多式联运发展、促进通关便利方面的思路作了详细介绍。围绕合力营造港口进出口货物贸易的更佳环境，向港航管理部门提出“三点建议”。

四、企业要闻

1、长航凤凰：一季净利 254 万元 同比增 44%

长航凤凰4月28日晚间发布2016年一季度报告。该公司2016年前三个月录得营业收入1.49亿元，同比减少26.03%；录得净利润254.78万元，同比大增44.17%。据航运界网监测，该公司2015年营业收入达7.70亿元，较2015年同期减少21.58%；归属上市股东净利润1.23亿元，较上年同期减少97.15%。

2、中海集运：一季度净亏 8.6 亿元

中海集运发布2016年一季度财报，该公司期内营业收入53.17亿元，较2015年同期减41.57%；归属上市公司股东净利润为-8.6亿元，同比减少225.38%。据了解，截至2016年3月31日，该公司因本次重大资产重组置出的上海浦海航运有限公司、中海新加坡石油有限公司等29家子公司均已交割完成。

3、宁波港集团：2016 年一季度净利 6.58 亿元 同比减 13.96%

4月28日晚间宁波港发布2016年一季度财报，该公司期内营业收入达47.26亿元，较2015年同期增长9.39%；归属上市公司股东净利润6.58亿元，较2015年同期减少13.96%；扣除非经常性损益的净利润为6.30亿元。此前，宁波港集团曾在年报公告中透露，该公司2016年经营计划为：完成货物吞吐量5.38亿吨；完成集装箱吞吐量完成2318万标准箱。

4、中远海运：集装箱船将首先通过扩建后的巴拿马运河

4月29日，巴拿马运河管理局发来贺信，祝贺中国远洋海运集团“*Andronikos*”轮获选通过扩建后运河的首艘船舶。该轮为一艘9400TEU集装箱船，将于6月26日举行的扩建运河开通仪式上进行首航，也是当天预计通过运河的唯一一艘“新巴拿马型”船舶。为庆祝巴拿马运河扩建启用，共同见证海运界盛事，中国远洋海运集团计划将把“*Andronikos*”更名为“*COSCOSHIPPINGPANAMA*”轮。

点评：巴拿马运河是全球重要的海运通道，对于全球海运网络布局具有重要影响。此次中国远洋海运集团首航船舶的通行，将标志着全球海运通道的升级，而该首航船舶也将作为巴拿马运河扩建的见证者载入国际航运史册。

5、阳明海运：另组新联盟月底出炉

阳明海运董事长卢峰海日前首次证实将筹组新联盟，并已经与赫伯罗特（Hapag-Lloyd）等数家航运公司签订备忘录（MOU），目前正向美国、欧盟、中国及日记者备，可望两周内完成，届时将对外宣布。如果新联盟成立，成员运力市场占有率可能超过 30%，直接挑战近期由中远海运、达飞海运、长荣海运及香港东方海外组成的“海洋联盟”。

点评：由阳明海运、赫伯罗特主导的新海运联盟伙伴，成员总计六家，主要由目前 CKYHE、G6 联盟中公司组成。其中有日本邮船、川崎汽船、商船三井、韩进航运。未来赫伯罗特完成并购阿拉伯联合航运，在远洋航线市场占有率达 31.2%，将挑战由中远海运、长荣海运、达飞等组成的“海洋联盟”龙头地位。

6、中国远洋海运：将与中海油提升战略合作

5 月 6 日，该集团董事长、党组书记许立荣和董事总经理万敏等拜访了中国海洋石油总公司，与其董事长、党组书记杨华等领导进行了会谈。双方就原油运输、船用液化天然气、海工项目等业务领域深入交换意见，一致同意将进一步加强沟通联系，互通有无，继往开来，全面提升双方战略合作水平。

7、日照港集团：中澳最快集装箱班轮航线即将开通

5 月 9 日，日照港集团在墨尔本与澳大利亚大南航运公司签署协议，开通日照至澳洲集装箱班轮航线。该航线单程航行时间为 11 天，是中澳两国间速度最快的集装箱班轮航线。据悉，该航线将于 7 月正式开通，将连接日照港和澳洲的悉尼、布里斯班、墨尔本、阿德莱德、帕斯等港口，并可接转新西兰部分港口。

点评：新航线的开通将进一步强化日照港与海上丝绸之路的联系，降低中澳间物流总成本，促进中澳经贸往来。依托该航线，澳大利亚的粮食、红酒、肉类、冰鲜水产品、水果等货物能够快速运至日照港，在日照港分拨、中转，经陆路可转运至中国北方、中西部乃至中亚和欧洲，经海路可转运至韩国、日本等国家。同样，从欧洲、中亚陆运至日照港的货物，也可通过航线快速中转至澳洲，从而进一步拓展大南航运的市场份额，使日照港成为澳洲在东北亚地区经济便捷的货物集散和分拨中心。

8、中远海运：加码欧洲枢纽

继收购希腊最大港口比雷埃夫斯港后，中国远洋海运集团（以下简称中远海运集团）在欧洲的扩张又下一城。5 月 11 日，中远太平洋有限公司与和记港口集团下属 ECT Participations B.V. 公司（ECT 公司）在上海签署了有关 EUROMAX 集装箱码头项目股权转让协议。根据协议，ECT 将其持有的 EUROMAX 码头的 35% 股权转让给中远太平洋，加上此前持有的股份，中远太平洋将拥有鹿特丹 EUROMAX 集装箱码头 47.5% 的股份，成为其最大的股东。

五、海外要闻

1、韩国：仁川港一季度集装箱吞吐量呈增长态势

据韩国仁川港口管理局发布数据（IPA）显示，仁川港一季度集装箱吞吐量与 2015 年同期相比呈增长态势。2016 年一季度，仁川港集装箱吞吐量与 2015 年同期 538,509 标准箱相比，增长 7.6%，至 579,495 标准箱。仁川港与中国集装箱运输量增长 8.1% 至 340,062 标准箱，占一季度仁川港口总集装箱吞吐量的一半以上。

2、丹麦：马士基集团第一季度盈利 2.14 亿美元

马士基集团 5 月 4 日发布了 2016 年第一季度财报。数据显示，受到低油价、低集装箱平均运价的影响，马士基集团盈利 2.24 亿美元（2015 年同期为 16 亿美元），投资资本回报率为 2.9%（2015 年同期为 13.8%）。集团实际利润年同比显著降低至 2.14 亿

美元（2015 年同期为 13 亿美元），除马士基石油钻探、马士基油轮和丹马士公司外，其余业务集团的实际利润均低于 2015 年同期。马士基拖轮与海上救助（施维策）公司的实际利润与 2015 年同期保持一致。

3、美国：查尔斯顿港成国内首个提供货箱称重服务的港口

美国南卡罗来纳州（South Carolina）的查尔斯顿港（Charleston）计划帮助出口商在装船前称量集装箱，使其成为美国首个提供新规帮助的重要港口。一些托运人称，新规实施可能提高货运成本并造成货物交付延误。南卡罗来纳州港务局首席执行官 Jim Newsome 称，查尔斯顿港正使用现有磅秤来提供称箱服务，集装箱重量将可用网络在线查询，托运人那里可收集数据并将其传送给承运人。托运人每个货箱称重费用约 25 美元。

4、菲律宾：1-2 月港口吞吐量同比增长 13%

菲统计署数据显示，2016 年 1-2 月，菲港口吞吐量达到 3467 万吨，同比增长 13%。其中，内贸货物增长 7.7%，外贸货物增长 18.1%；外贸货物中，进口货物增长 19%，出口货物增长 15%。各大港口中，私营码头吞吐量占比 58%，国营码头占比 42%，马尼拉北港和马尼拉国际集装箱码头则分别蝉联国内和国际集装箱吞吐量第一大港。同期，到访船期增长 14.3%至 6.8 万船次，客运量增长 11.56%至 1020 万人次。

5、拉脱维亚：港口委员会拟制定统一的过境运输报价

拉脱维亚港口委员会 5 月 5 日做出决定，拟尽快研究制定一个统一的过境运输报价。为促进报价早日出台，拉政府拟在下周内阁工作会议上做出关于允许拉脱维亚铁路集团对其子公司“拉铁货运物流”进行重组的决定。政府认为，重组有利于在此基础上顺利制定统一的过境运输报价，将全力支持重组。总理库钦斯基斯同时也强调，单靠一个机构重组也不能解决过境运输业的所有问题。

6、新加坡

（1）海皇集团一季度净亏损 1.05 亿美元

新加坡海皇集团（NOL）日前公布 2016 年一季度业绩。公司前三个月录得税后净亏损 1.05 亿美元。海皇集团首席执行官伍逸松（Ng Yat Chung）解释称，2015 年严重的运力过剩打击了 2016 年一季度的行业复苏，主要贸易航线的运费率因需求增长疲弱而在历史低位徘徊。他认为，艰难的市场条件促使行业联盟化与整合。

（2）新加坡国际港务集团 PSA 设创投基金

新加坡国际港务集团（PSA International）近日宣布设立创投基金单位 PSA unbo Xed，初步投入 2000 万元，以投资和培育有意开创港口行业相关解决方案的起步公司。这些起步公司提供的解决方案，将侧重于结合物流与资讯通信科技，提高集装箱与货物处理效率，以及改善船运贸易和金融生态体系，所涵盖范围包括物联网（Internet of Things, IoT）、云技术、数据分析、人工智能（AI）优化、及工程解决方案（包括机器人和集装箱、货物处理操作自动化）、海事贸易和金融生态系统交易解决方案等。

7、孟加拉：吉大港港务局斥资 2800 亿塔卡用于项目开发

吉大港港务局将在未来几年投资超过 2800 亿塔卡，用于多个港口项目开发，进一步加强港口集装箱处理能力。这些项目包括：全容量码头系泊设备采购、新型集装箱码头建设等。亚洲开发银行（ADB）拟为上述项目融资 21 亿美元，目前贷款谈判已至最后阶段，基础设施建设的土地收储工作也已进入尾声。 [返回](#)

中小矿山产量回升：悬在铁矿石市场的“利刃”

前期黑色品种上涨，源自钢材需求明显好转

回顾 2015 年，极度悲观的市场预期将螺纹钢和铁矿石价格打向历史低点。在中央提出供给侧改革后，钢厂大规模减产，mysteel 的数据显示，钢厂产能利用率跌至 79%。于此同时，高品位卡粉等优质铁矿石品种遭到市场抛弃，高品卡粉（含铁量 65%）和主

流 pb 粉（含铁量 61.5%）的价差收窄至 1 美元/吨以下，从侧面说明钢厂更愿意选择较低品位的矿石入炉。这样一来，铁水产出减少，等于钢厂变相减产。

2016 年，中央提出需求侧托底，房地产和基建项目陆续开工，钢材需求明显好于 2015 年。不过，年初，钢厂产能利用率恢复缓慢，使得钢材库存较 2015 年同期低 28%。进入 3 月，随着电炉炼钢和高炉炼钢开工率的调升，全国日均粗钢产量才和 2015 年同期持平。近期，由于产业惯性，全国高炉加速复产，产能利用率快速提高。然而，需求却进入淡季，钢材库存出现反季节增长，进而导致钢价下滑，原料铁矿石价格也随之走低。截至 5 月 18 日，现货螺纹钢价格先涨后跌，报收于 2400 元/吨，铁矿石报收于 410 元/湿吨。

前期，钢材价格上涨，唐山地区螺纹钢厂的盈利普遍在 800—900 元/吨。盈利良好，钢厂对铁矿石价格上调的接受程度也相应提高。部分钢厂订单充足，他们大批量采购铁矿石，以锁定利润。这种备货行为带动了铁矿石需求。

另外，一季度是澳洲和巴西传统的发货淡季，澳洲发往中国的量在 1074 万吨，同比下滑 2.5%，环比下滑 28%，且巴西发往中国的量在 622 万吨，同比增加 2%，环比下降 9.7%。同时，钢厂复产及自身的补库行为延缓了铁矿石港口库存的积累。截至 5 月 17 日，港口铁矿石库存为 10084 万吨，刚刚破亿。上述利好对铁矿石价格形成支撑。

但是，随着钢厂复产的加剧，钢材供应开始过剩，钢厂利润被快速挤压至零附近，其本不宽裕的资金更显捉襟见肘，钢厂对原料的需求大幅降温。

上半年，铁矿石自身供需矛盾不算激烈，价格主要跟随钢厂利润波动，而下半年，市场的关注焦点将从需求端转移至供应端，铁矿石的供应压力或逐步显现。

2016 年以来，铁矿石相关 62 指数一路上涨，最高跨过 70 美元/吨的大关，国内部分地区螺纹钢现货价格超过 3000 元/吨，钢铁全产业链三个月内从寒冬迈进盛夏。然而，近半个月，钢材消费步入淡季，环比需求减少 15%—20%，产出却维持天量，螺纹钢现货价格快速下滑，铁矿石价格也随之冲高回落，目前在 50—60 美元/吨徘徊。铁矿石价格的回调是否具有持续性？我们结合四大矿山及众多非主流矿山最新一期的生产报告，详细解读铁矿石供应端值得注意的地方，进而对其价格走势进行预判。

四大矿山增量有限，非主流矿扩产热情提高

近期，四大矿山以及部分中小非主流矿山公开了季度生产报告。总体而言，2016 年一季度，四大矿山的销量同比略有增加，但环比有所减少。另外，季度报告表明，2016 年力拓、必和必拓、FMG 的产量和销量基本相当。

一季度，力拓集团铁矿石产销量同比增加 11%，环比减少 12%，至 8079 万吨。预计二季度产销量环比、同比均有提升。力拓宣布，2016 年维持全球产销量 3.5 亿—3.6 亿吨不变，2017 年将西澳矿区的产销量调减至 3.3 亿—3.4 亿吨，但仍维持加拿大矿区 1600 万—2000 万吨的产销量。

2015 年大部分时候，力拓铁矿石销量高于产量，集团致力于降低前几年大规模增产中积累的库存。这部分库存在 2015 年年底基本消化完毕，2016 年开始产销趋于平衡。

一季度，必和必拓铁矿石销量低于预期，其在西澳的项目一季度累计销售 6193 万吨，同比减少 3.5%，环比减少 2.68%。鉴于此，必和必拓将 2016 财年（2015 年 7 月—2016 年 6 月）的产销计划量下调 1000 万吨，至 2.6 亿吨。截至 2016 年 3 月，已完成 19300 万吨。

为了执行提升产量的计划，必和必拓近期展开了为期两年的翻新铁路和修缮基础设施行动，最大化金步巴矿区的产销能力。预计两年后，不含和淡水河谷共同运营的 Samarco 公司的产能，必和必拓的年产能也能提升至 2.9 亿吨。

由于卡拉加斯项目释放的增量被 2015 年 samarco 公司溃坝导致停产以及其他矿区自然衰竭的减产量相抵消，一季度，在不含和必和必拓共同运营的 Samarco 公司的产量

但包含第三方采购的情况下，淡水河谷产量在 7754 万吨，同比仅增长 0.2%，环比下降 12.3%。2016 年，淡水河谷的产量计划依旧在 3.4 亿—3.5 亿吨，基本与 2015 年持平。

往年，淡水河谷发货至中国的比例在 50%。未来一段时间，公司发往中国的货物比例将提升。2016 年，至少还有 1.8 亿吨铁矿石要发往中国。2017 年开始，随着 S11D 项目的投产，淡水河谷的产量将大幅度提高。

西澳矿区 3 月天气相对温和，港口遭遇飓风的频率较小，使得一季度 FMG 生产和发货更为顺畅，其一季度产销量同比增长 4%，略超预期。2016 财年，FMG 的产销量计划也与 2015 财年保持一致，在 1.65 亿吨。预计未来几年，FMG 的产销无增量。

2016 年开始，力拓、必和必拓、FMG 的产销增量有限，不再像前几年年均上亿吨那样增加。不过，淡水河谷投资决策相对滞后，其庞大的增量将集中在 2017—2018 年释放。

除了四大矿山，中小矿山的生产情况也需要关注。

南非 kumba 公司旗下包含 Sishen 矿山和 Kolomela 矿山。2016 年一季度，kumba 生产铁矿石 893 万吨，同比下降 27%，环比下降 18%，减少的量主要集中在 Sishen 矿山。Sishen 矿山一季度铁矿石产量为 580 万吨，同比下降 34%。

即便一季度矿价反弹，kumba 也无增产计划，依然将 2016 年产量调减 600 万吨。其中，Sishen 矿山 2700 万吨，Kolomela 矿山 1200 万吨，共计 3900 万吨。

Minas-Rio 矿山处于增产过程中。一季度产量为 335 万吨，同比大增 185%，环比增幅不大。同时，大幅下调 2016 年的生产计划，从上份财报的 2450 万吨调至 1500 万—1800 万吨，而 2015 年的产量在 1000 万吨。

Atlas 公司的矿山位于西澳皮尔巴拉地区，其一季度共生产铁矿石 390 万吨，同比增加 15%，环比增加 7%，产销差异不大。受矿价上涨刺激，Atlas2016 年的产销量预计将突破 1200 万吨，甚至会冲击 1400 万吨，进而创该公司的最高年产量水平。

吉布森矿业下属包括库兰岛矿山和 ExtensionHill 矿山。一季度，吉布森矿业销售铁矿石 155 万吨，产销基本持平。其中，库兰岛矿山销售 65 万吨，较 2015 年四季度增加 13.3 万吨，未来暂无扩产计划。

乌克兰球团矿生产商 Ferrexpo 的铁矿石年产量稳定在 1100 万吨，平均每季度的产量在 300 万吨。在生产过程中，公司增加了含铁量 65%的球团产量，用于替代含铁量 62%的球团。由于地处乌克兰，2015 年受地缘政治影响，汇率大幅贬值，成本也因此走低，加上其产品卖价较相关 62 有 11%的溢价，该公司利润较为丰厚。

印度 vedanta 公司下属包括果阿邦矿山和卡纳塔克邦矿山。一季度，vedanta 累计生产铁矿石 280 万吨，销售 260 万吨。印度政府取消了低品位矿石的出口税，以恢复低品位矿石在国际市场的竞争力，刺激其矿山恢复生产。受政策影响，vedanta2016 财年（2015 年 4 月—2016 年 3 月）共生产铁矿石 520 万吨，同比大增 867%，且销售 530 万吨，同比增长 400%以上。产销增加，贡献最大的是果阿邦矿山，其产量从 2015 财年的零快速增加至 220 万吨，而卡纳塔克邦矿山仍保持 300 万吨的产销量。果阿邦矿山计划将年产能恢复至 550 万吨，目前已基本完成建设。

现阶段，市场也在关注伊朗和塞拉利昂的生产情况。结合贸易商的反馈和 1—3 月的进口数据，我们预计，2016 年，塞拉利昂唐克里里矿山的铁矿石预计出口至中国 800 万—1200 万吨；伊朗矿山减产不明显，预计出口到中国的量与 2015 年持平。

2015 年年底，铁矿石价格大幅下跌，相关 62 指数一度跌穿 40 美元/吨，部分小矿山，如 BC-iron，宣布减产，甚至停产。而受益于矿价提升，该情况在 2016 年一季度明显缓解，中小矿山的产销量回升至正常偏高水平。如 Atlas，2016 年的产销量甚至有望创出新高。

大型矿山利润尚可，中小矿山努力摊薄成本

前几年，全球矿山基本都处于生存模式，大量不知名的小矿山在长期熊市中关停倒闭。四大矿山和部分非主流矿山得益于管理和资源禀赋相对较好，才得以存活。

根据公布的数据，四大矿山处于成本曲线的底端。其中，力拓和必和必拓成本较低，淡水河谷和 FMG 稍高一些。

具体来看，力拓生产成本最低，到岸成本（CFR 中国北方港口）不足 25 美元/干吨。必和必拓 2016 财年的离岸成本 C1（FOB）在 15 美元/湿吨，通过公式 $CFR = (FOB \text{ 价} + \text{国外运费}) / (1 - \text{投保加成} \times \text{保险费率})$ 换算成干吨，成本稍高于力拓。

淡水河谷和 FMG 的成本更高。淡水河谷的到岸成本在 28 美元/干吨。由于淡水河谷签的海运费以长单为主，调整起来需要时间，所以其未能足额享受本次海运费大幅下调的优惠。未来，随着淡水河谷与海运公司的不断协商，其海运费将逐步和市场接轨，淡水河谷的到岸成本也随之降低。即便算上利息支出和折旧摊销，完全成本也会在 40 美元/干吨以下。

FMG 一季报公布的离岸成本 C1 为 14.79 美元/湿吨，2016 财年计划维持 C1 成本 15 美元/湿吨（基于 0.75 澳元兑美元）的目标不变。值得注意的是，FMG2016 财年的剥采比为 1，显著低于五年均值 1.4，长期保持 1 的剥采比无法支持公司可持续发展，公司预计在未来一两年让剥采比回归均值。另外，由于 2015 年矿价持续下跌，FMG 不断调降对贸易商的优惠力度。2016 年一季度矿价上涨，FMG 的实现卖价为相关 62 指数的 95%，明显高于历史均值 90%。FMG 销售价格过高，导致贸易商产品积压，销售乏力。贸易商和钢厂要求 FMG 加大优惠力度的呼声强烈。5 月 16 日，FMG 发布公告，上调旗下产品混合粉、超特粉、国王粉的销售折扣。其中，混合粉从 3%上调至 6%，超特粉从 5%上调至 8%，国王粉从 3%上调至 5%。初步测算，2016 年一季度 FMG 到岸成本为 32 美元/干吨，加上 7.5 美元/吨的折旧和摊销，到岸成本在 39—40 美元/干吨，这一成本未来会略微上升。

其他中小矿山的铁矿石（经品位调整）到岸成本集中于 40—50 美元/干吨。而这，成为铁矿石成本支撑的第一道屏障。

对于中小矿山而言，要想在激烈的市场竞争中生存发展，不得不降低生产成本。

C1 成本在 25 美元/湿吨的 Atlas，不含折旧和摊销，其铁矿石运到中国北方港口后，成本就提高到 47 美元/干吨。鉴于此，Atlas 采取各种措施以降低成本。如公司实行债转股计划，不仅会延长债务久期，将到期日推迟 4 年，还能减少 65%的利息支出。目前，这项计划已获得通过。另外，公司还利用衍生品工具进行套保。一是锁定 90 万吨销量，将价格固定在 52 美元/干吨。二是交易双限期权产品，即买入 160 万吨相关 62 指数 47 美元/干吨的看跌期权和卖出 120 万吨 54 美元/干吨的看涨期权。如此一来，当相关 62 指数低于 47 美元/吨时，atlas 就有权利以 47 美元/吨的价格卖出 160 万吨铁矿石，而当相关 62 指数高于 54 美元/吨时，看涨期权购买者将有权利按 54 美元/吨的价格从 atlas 手里买入 120 万吨铁矿石。

总结四大矿山和中小矿山的情况发现，淡水河谷凭借卡拉加斯地区天然绝佳的资源禀赋和巨大的产量优势，还能进一步压缩生产成本，但受制于能源价格的大幅反弹，除淡水河谷外，其余三大矿山的成本下降空间已不大。众多中小矿山正在着力采取各种措施降低生产成本，以应对未来可能出现的极端生存环境。

短期钢厂复产支撑，长期运行中枢仍将下滑

2016 年，力拓、必和必拓、FMG 的增量较少，淡水河谷由于 samarco 公司尾矿坝溃坝，集团口径显示产量基本与 2015 年持平。总体上，2016 年全球铁矿石增量有限。

中小矿山的主要增量来源于罗伊山矿山、唐克里里矿山和 minas-rio 矿山。据贸易商反映，2016 年一季度，各矿山如罗伊山发货依然不畅，下半年才会逐步释放。

2017 年淡水河谷有 4000 万—5000 万吨的增产计划，2018 年计划继续增产 4000 万吨，之后保持 4.2 亿—4.5 亿吨的年产量。另外，年产能约 3000 万吨的 Samarco 公司，

先前由于溃坝而关停，何时重启需要重点跟踪。目前，市场预计其会在 2016 年年底 2017 年年初重启。除此之外，中小矿山中，成本相对较低、股东背景较强的罗伊山，其 5500 万吨的年产量何时兑现也值得长期跟踪。

对于国内市场来说，除了海外进口，国内产量也是供应的一个来源。国内铁精粉开工率正持续回升，但幅度和速度有限，预计 5 月产量仅小幅上涨。以唐山地区为例，众多民营矿山对矿价的悲观预期不变，叠加更加严厉的环保政策，短期矿山复产进度缓慢。不过，矿山复产需要招工以及调试机器，要消耗 1 个月的时间。国产精粉增产对铁矿石价格的负面影响需要持续跟踪。

综上所述，现阶段相关 62 指数运行于 50—60 美元/吨。对于海外矿山而言，铁矿石运输到中国都有丰厚利润，四大矿山毛利超过 50%，短期生存基本无忧。而众多中小矿山成本较高，运输到中国的成本集中在 40—50 美元/吨。在此情况下，不少公司通过新加坡掉期等成熟市场对远期铁矿石生产进行了套保，确保下半年出现极端行情时，公司依然能存活下去。

短周期内，钢厂仍在复产，高炉重启后暂时不会关停，这对近一两个月的铁矿石价格形成支撑。但长周期内，澳洲罗伊山矿山、唐克里里矿山、minas-rio 矿山、淡水河谷 S11D 项目的扩产以及 Samarco 的复产，是悬在铁矿石市场的利刃。2016 年由需求好转带来的价格反弹在长周期上只是昙花一现。随着低成本矿山再次进入扩张周期、中国钢材产量回归下行通道，铁矿石价格中枢将逐步回落，进一步考验 40—50 美元/吨的支撑有效性，甚至会挑战 FMG 的生产成本。[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