

时事经济与航运

中国海洋运输情报网主办

2016年05月30日(第523期总第1582期)

◆ 5月CPI缺乏大幅攀升动力 将温和上涨2.4%	1
◆ “营改增”下航保业亟需呵护	4
◆ 甩挂运输推进缓慢	6
◆ 2016年1-4月港口航运业运行分析	8
◆ 港航最冷寒冬：2015年全球港口生产形势回顾	12

5月CPI缺乏大幅攀升动力 将温和上涨2.4%

一、4月物价变动情况回顾

1.4月CPI同比上涨2.3%，环比下降0.2%

2016年4月CPI同比上涨2.3%，与3月持平。其中食品价格上涨7.4%，非食品价格上涨1.1%；消费品价格上涨2.5%，服务价格上涨2.0%。2016年1-4月，全国居民消费价格总水平同比去年同期上涨2.2%。环比方面，4月CPI增速下降0.2%，其中食品价格下降1.4%，非食品价格下降0.1%；消费品价格下降0.4%，服务价格上涨0.2%。

食品烟酒价格中，粮食同比上涨0.4%，比3月收窄0.1个百分点；食用油同比上涨1.8%，比3月增加0.7个百分点；鲜菜价格同比上涨22.6%，比3月收窄13.2个百分点，影响CPI上涨约0.56个百分点；畜肉类同比上涨20.1%，比3月扩大3.6个百分点，其中猪肉价格同比上涨33.5%，比3月扩大5.1个百分点，影响CPI上涨约0.75个百分点；蛋类价格同比下降1.6%，跌幅比3月收窄4.2个百分点；水产品同比上涨4.1%，涨幅比3月扩大1.4个百分点；鲜果价格同比下降7.9%，降幅比3月收窄2.3个百分点；奶类同比上升0.3%，比3月扩大0.2个百分点；烟草同比上升6.4%，与3月持平；酒类价格同比上涨0.3%，与3月持平。

非食品价格同比上涨1.1%，增幅比3月扩大0.1个百分点。分项看，衣着价格同比上涨1.5%，与3月持平；生活用品及服务同比上涨0.5%，增幅较3月扩大0.1个百分点；医疗保健价格同比上升3.2%，增幅比3月扩大0.1个百分点；交通和通信价格同比下降2.4%，降幅比3月份收窄0.2个百分点；教育文化和娱乐同比上升1.2%，与3月持平；居住价格同比上涨1.4%，涨幅较3月扩大0.1个百分点，其中租赁房房租一项同比增长2.7%，与3月持平。

总体来看，4月份CPI增速平稳，尽管食品价格出现了明显回落，但其仍然是决定4月CPI同比与上月持平的主要因素。具体来看，4月气候温和，适合植物生长，当季蔬菜集中上市，价格被拉低，环比下降12.5%；猪肉价格环比上涨3.2%，仍高位徘徊，一定程度上抵消了蔬菜价格对CPI的影响；加之期间有“清明”假期，服务类价格季节性上涨。综合来看，随着夏天的来临，温度的升高，蔬菜价格可能继续回落；而猪肉供给缺口仍然存在，猪肉价格本季度内将仍处高位；另外，翘尾因素也将在5月继续回升，我们预计5月CPI仍将保持温和上涨的水平，同比增长2.4%。

2. PPI同比降幅继续收窄，符合预期

2016年4月PPI同比下跌3.4%，已连续第50个月负增长，但降幅较上月收窄0.9个百分点；环比上涨0.7%。具体而言，在工业生产者出厂价格中，生产资料价格同比下降4.5%，影响全国工业生产者出厂价格总水平下降约3.3个百分点。其中，采掘工业价格下降13.0%，原材料工业价格下降7.7%，加工工业价格下降2.5%。生活资料价格同比下降0.2%，影响全国工业生产者出厂价格总水平下降约0.1个百分点。其中，食品和衣着价格均上涨0.7%，一般日用品价格下降0.5%，耐用消费品价格下降1.7%。

环比方面，在工业生产者出厂价格中，生产资料价格环比上涨1.0%，影响全国工业生产者出厂价格总水平上涨约0.7个百分点。其中，采掘工业价格上涨2.9%，原材料工业和加工工业价格均上涨0.9%。生活资料价格环比上涨0.1%。其中，食品价格上涨0.1%，衣着和耐用消费品价格均下降0.2%，一般日用品价格下降0.1%。

4月PPI继续改善，同比跌幅收窄至-4%以内，与预期完全一致。4月PPI降幅明显收窄的主要原因有以下几个方面：一是随着年初信贷放量和地方PPP项目的落地，基础建设投资开始回升，带动部分上游工业品价格上涨；二是以原油为代表的大宗商品价格持续反弹；三是近期房地产价格的快速上行，使房地产投资增速提升，从而刺激市场对工业品需求的增加。综合来看，尽管目前PPI指数仍在收窄，但同比仍是负值，考虑到低基数效应、大宗商品价格变动、及市场需求回暖等因素的影响，我们预计5月份PPI同比降幅将继续收窄，但收窄速度将会放慢。

二、5月CPI预计温和上涨2.4%，PPI改善速度放缓

1. 4月翘尾因素为0.95%，5月翘尾因素继续回升

同比数据可以去掉一些季节性因素影响，但是滞后性太强，环比数据本身季节性又太强。因此，在两年相接的时点上做出划分，恰好把同比数据分成两个部分，两个部分都有季节性。在年初的时候，便可以计算出未来一年的翘尾因素，有利于辅助预测。

通过计算2015年CPI环比数据，我们发现4月份2.3%的居民消费价格总水平同比涨幅中，2015年价格上涨的翘尾因素为0.95%，新涨价因素为1.35%。5月翘尾因素将继续回升至1.12%左右，比4月增加0.17个百分点，对5月物价将起到一定的抬升作用。

2. 猪价仍会持续上涨

无论仔猪如何买卖，真正决定着市场上生猪数量的还是能繁母猪存栏量。基于生猪繁育固有的生理周期，当年能繁母猪的存栏量也就基本决定了未来一年的生猪供应。此外，生猪价格持续下跌进入亏损后必然会造成大量的母猪淘汰，进而造成产能减少，从而为猪价上涨创造了有利条件。

从监测数据来看，近期生猪价格、猪粮比价仍双双持续走高。22个省市的生猪价格继续上行，另外截至5月第三周，猪粮比价已经上升到10.88:1，仍处在红色预警区域。这就意味着5月成本端的饲料价在继续下降，一头自繁自养的生猪，利润在目前已经高达近1100元。因此，我们预计在养殖成本进一步下降、利润持续增长的背景下，养殖户补栏意愿强烈，短期内猪价仍会高位徘徊。

（2）生猪存栏、能繁母猪存栏开始回升

从供给来看，到4月份，生猪供给端微幅抬升，生猪存栏量为37223万头，较3月增加0.6%，仍处于历史低位；能繁母猪存栏3771万头，环比止跌，较3月份增长0.3%，同比下降4.5%。其中，生猪存栏连续两个月环比增长，能繁母猪存栏连续36个月下降后首次环比增加，同比降幅也快速收窄，表明生猪产能已经触底回升，进入增长通道，市场供应也将逐步增加。

综合来看，供给端现阶段猪肉供应的缺口仍然存在，生猪存栏量的恢复仍需要一定时间，我们预计短期供给仍然紧缺，5月猪价涨势将高位徘徊，对整体CPI仍有一定的拉动作用，但6月-8月通常为消费淡季，后期猪价上涨可能性不大。

3. 农产品价格继续呈现季节性回落

通过分析发现：农产品批发价格总指数与 CPI 同比指数存在长期协整关系，即线性组合抵消了两个时间序列中的随机趋势。但短期内，两个变量仍会产生偏离，我们采用误差纠正机制对失衡做出调整。在对食品类 CPI 估计的过程中，我们发现长期关系方面，若农产品批发价格指数上升 1 个百分点，则食品价格指数上升 0.75 个百分点，两者间的关系比较紧密。短期内，农产品批发价格指数变化 1 个百分点会导致食品价格指数变化 0.39 个百分点，且中长期和短期食品价格指数的误差中有 18.5% 能被矫正。

全国农产品批发价格指数能够及时准确全面地反映全国批发价格的变化情况。其小类样品品种包括：粮食样本品种为 5 种（粳米、籼米、玉米、面粉、大豆），食油样本品种为 4 种（菜油、豆油、花生油、香油），蔬菜样本品种为 26 种（菠菜、大白菜、油菜、洋白菜、生菜、茄子、青椒、西红柿、豆角、白萝卜、胡萝卜、葱头、土豆、莴笋、芹菜、莲藕、黄瓜、冬瓜、南瓜、西葫芦、平菇、香菇、韭菜、大葱、花菜、西兰花），水果样本品种为 7 种（富士苹果、鸭梨、蜜桔、香蕉、西瓜、菠萝、巨峰葡萄），畜产品样本品种为 5 种（猪肉、牛肉、羊肉、白条鸡、鸡蛋），水产品样本品种为 5 种（鲤鱼、鲢鱼、草鱼、鲫鱼、大带鱼）。对于农产品批发价格总指数的权重设定，主要是利用相关资料（如市场成交额和产量等）进行推算和估计，以得到与各品种实际交易量比重尽可能一致的一组权数。

从数据来看，从 4 月上旬开始，随着天气转暖，农产品集中上市，价格被拉低。5 月温度继续升高，我们认为蔬菜、水果等农产品价格 5 月将继续回落且趋于平稳，对 CPI 的上涨产生一定的阻碍作用。不过，基于目前猪肉价格高位运行的态势，5 月蔬菜价格的回落对 5 月 CPI 不会产生大幅的影响。

4.5 月 PPI 跌幅收窄速度将放缓

4 月 PPI 环比继 3 月上涨 0.5% 以后，再度上涨 0.7%，较 3 月提升了 0.2 个百分点，连续第二个月为正值。综合多方面原因，我们认为 PPI 负增长态势短期内将继续改善，但收窄速度会有所放缓，具体如下：

（一）低基数效应。工业品价格从 2014 年开始出现下跌至今，导致 2015 年呈现出低基数的特点。这为 PPI 在 5 月出现跌幅收窄创造了条件，并且有助于改善我国工业长期处于通缩的状况。

（二）大宗商品价格持续反弹。从以往经验看，国际大宗商品价格是我国 PPI 持续负增长的主要因素之一。在我国原材料结构中，主要的资源如原油、铁矿石等对外依存度很高，因而我国 PPI 对国际大宗商品价格波动有很高的敏感度，很大程度会受到国际输入性通紧的影响。近几个月大宗商品价格从底部反弹仍旧是 5 月 PPI 降幅大幅收窄的主要原因。近期大宗商品价格已经有所回落，我们预计 5 月 PPI 环比增速会有所放缓，但同比跌幅仍将继续收窄。

（三）一二线城市房地产价格大涨。去年 10 月以来，在税费减免和宽松货币等一系列利好政策影响下，大量资金由股市流入楼市，刺激了楼市的爆发，导致北、上、深等一线城市购房需求大量释放，量价齐涨。房地产投资增速大幅提升，将大大刺激市场对工业品需求的增加。

（四）上游工业品价格上涨。随着年初信贷放量和地方 PPP 项目的落地，基础建设投资出现回升，短期内必将带动上游工业品价格的上涨。

综合来看，尽管目前产能过剩的状态并未出现根本的转变，生产价格资料价格上涨也难以继续，但考虑到 2015 年同期对比基数较低、近期大宗商品价格的上涨、工厂开工意愿的提升以及去库存、去产能过程的持续推进，我们预计 5 月 PPI 跌幅将继续收窄，但幅度或有所减弱。

三、4 月信贷社融大幅收缩，货币政策将维稳

4 月主要金融数据情况。2016 年 4 月末，广义货币 (M2) 余额 144.52 万亿元，同比增长 12.8%，增速比上月末低 0.6 个百分点，比去年同期高 2.7 个百分点；狭义货币 (M1)

余额 41.35 万亿元，同比增长 22.9%，增速比上月末高 0.8 个百分点，比去年同期高 19.2 个百分点；流通中货币 (M0) 余额 6.44 万亿元，同比增长 6.0%。4 月末 M2 超预期回落，环比回落 0.6 个百分点创 2015 年 7 月以来新低，主要原因在于居民与企业存款锐减。而 M2 同比增速大幅下降的原因主要有两个方面：一是“营改增”的推进，财政存款激增，导致基础货币减少；另一方面是受到新增贷款萎缩的影响。4 月末 M1 同比仍然保持高位，未出现明显减速，表明企业的活期存款增多，不过并未进行投资。

4 月末，人民币贷款余额 99.12 万亿元，同比增长 14.4%，增速比上月末低 0.3 个百分点，比去年同期高 0.3 个百分点。当月人民币贷款增加 5556 亿元，同比少增 1523 亿元。分部门看，住户部门贷款增加 4217 亿元，其中，短期贷款减少 64 亿元，中长期贷款增加 4280 亿元；非金融企业及机关团体贷款增加 1415 亿元，其中，短期贷款减少 925 亿元，中长期贷款减少 430 亿元，票据融资增加 2388 亿元；非银行业金融机构贷款减少 128 亿元。月末外币贷款余额 7981 亿美元，同比下降 13.2%，当月外币贷款减少 107 亿美元。可见，非金融企业及机关团体贷款的大幅减少是 4 月新增人民币信贷回落的主要原因，是 2009 年 12 月以来的新低。另外，本月住户贷款的总增量贡献了本月人民币贷款总增量的 75.9%，显示出居民购房意愿的提升，不过考虑到前期房地产价格上涨幅度较高以及相关政策调控的落实，我们预计未来房地产销售景气度将有所回落，住户贷款在下季度减少会成为大概率事件。

4 月人民币存款余额 141.95 万亿元，同比增长 12.9%，增速比上月末低 0.1 个百分点，比去年同期高 3.2 个百分点。当月人民币存款增加 8323 亿元，同比少增 388 亿元。其中，住户存款减少 9296 亿元，非金融企业存款增加 2175 亿元，财政性存款增加 9318 亿元，非银行业金融机构存款增加 3873 亿元。月末外币存款余额 6668 亿美元，同比下降 1.5%，当月外币存款增加 9 亿美元。可见，4 月财政存款大幅上升，主要得益于本月发行的过万亿地方债，政府融资规模加大。

4 月份当月社会融资规模增量为 7510 亿元，比去年同期少 3072 亿元。从分项结构来看，当月对实体经济发放的人民币贷款增加 5642 亿元，同比少增 2403 亿元；对实体经济发放的外币贷款折合人民币减少 706 亿元，同比多减 441 亿元；委托贷款增加 1694 亿元，同比多增 1350 亿元；信托贷款增加 269 亿元，同比多增 315 亿元；未贴现的银行承兑汇票减少 2778 亿元，同比多减 2704 亿元；企业债券净融资 2096 亿元，同比多 480 亿元；非金融企业境内股票融资 951 亿元，同比多 354 亿元。1-4 月社会融资规模增量累计为 7.40 万亿元，同比多 1.69 万亿元。可见，4 月社融出现大幅回落主要是受到新增人民币贷款大幅回落、外币贷款持续减少、以及表外融资持续收缩的影响。

总的来说，尽管 4 月信贷、社融的数据大幅收缩，但市场整体流动性较为充裕。基于当前波动的国际经济局势、下行压力较大的国内经济、以及大概率的美元加息等因素，我们判断未来货币政策将回归稳健的思路，更加注重保持灵活适度，降准降息的可能性不大。[返回](#)

“营改增”下航保业亟需呵护

现代物流体系中，航运业与保险业的合作异常紧密。航运业从自身风险分散、事故担保成本、责任处理角度需要保险业的大力支持。随着 5 月 1 日“营改增”全面铺开，航运保险业又会受到怎样的影响？

“营改增”对航保业的影响

从短期的微观层面看，保险业是金融业的重要组成部分，而航运保险又是保险业的一部分，不妨先看看“营改增”对金融业的影响。

增值税在金融业至少存在以下五方面的征收难点：第一，金融业的业务贡献难以评价，即金融业的征税基数难以确定；第二，金融业的征税方向和业务复杂程度与实体行业存在较大不同；第三，对金融业而言，由于其机构高度分散性，加之业务存在一定的

不平衡性，因此可能出现某些机构进项不足，而另一些机构销项不足的情况；第四，金融机构为了有效截留现金流，获得现金流收益，曾经被代征、代缴的税费也可能因增值税票的开具而发生纳税主体的变化和业务流向的变化；第五，金融机构的运行除了前端展业还包括末端的风控，而其中最为核心的部分就是对经济资本的核算，这是一门基于统计学的成本核算和风险模型预测科学，但其经验数据的积累基本都基于营业税的体系，且不含可抵扣部分，因此，之前数据对于后期模型的预测存在不可预测的影响。

保险业除了存在与金融业共性的问题，还存在更多细节性问题，不妨用一个计算模型加以定量阐述。以 106 元的保费作为计算基础（称为 106 模型，见表 1），按照过去的保费结构，106 元被认为是含税保费。其中，营业税为 $106 \times 5.5\% = 5.83$ 元，而剩余的 100.17 元为交给保险公司的保费，参与保险公司的风险定价和成本支出。在“营改增”体系下，考虑到整个保险业的市场竞争和客户需求，通常保险公司以不高于以往的价格向客户收费，假如当前的增值税率为 6%，那么保费为 100 元，另加 6 元的增值税，共计 106 元。

表面看，保险公司缴纳的税款从 5.83 元上升为 6 元，但从成本核算的角度看，由于增值税发票可进行进项抵扣，因此两种税制下导致的收益差并不大。对于保险公司而言，争取更多的进项抵扣就变得尤为关键。目前，就现金赔款是否能作为进项抵扣项尚未明确，这使得保险公司在现金赔款的过程中更加倾向于采用实物赔款。这种赔偿模式虽被法律认可，但在赔偿过程中容易产生险种间的差异。如，商用车险，由于物损部分要在 4S 店修理，这部分费用可通过保险公司直接支付给 4S 店的方式开具增值税发票。但对于责任险等险种，由于受赔偿的对象往往是被侵权方，因而往往需要现金赔付，这部分赔付就无法得到增值税发票，更无法得到相应的抵扣。不过，车险虽然可以通过实物赔偿的方式获得进项抵扣，但激烈的市场竞争未必会使这部分多出来的收益持续存在，保险公司必然会将这部分税收优惠转化到前端的价格优势上去争抢业务，从而最终实现利润分配平衡。

回归到航运保险业务，对货运险而言，由于货运牵涉订单合同，因此无论是买方还是卖方，接受保险公司实物赔偿的可能性都相对有限。而船舶险赔款往往涉及修船、海事救助、打捞等，这些部分有些属于增值税免税环节，因此，保险公司获得进项抵扣的可能性也较小。

从 106 模型不难看出，保险业乃至金融业的每一个环节都与实体行业存在较大的不同，很多费用和支出都可能无法获得增值税发票，因此，需要国税总局提供更加细化的抵扣和流程认定。

“营改增”对上海航保业的影响

在实务操作中，“营改增”对航运保险的影响会更复杂，原因在于政府为鼓励构建国际航运和金融中心而在上海等地实施的航运保险免征营业税制度。

上海近年来一直着力打造国际航运和金融中心并颁布一系列优惠政策，其中最为外界称道的就是上海为航运保险提供的免征营业税政策，即在上海开展特定的航运保险业务时，免除相应的营业税，这为全国航运保险业务在上海的大集中奠定了坚实基础。2014 年年底，全国已有近 50% 的船舶险落地上海，远洋保险也有 80%~85% 集聚在上海，同时有 8 家财险在上海成立航运保险中心，另有 3 家在筹建中。

航运保险业务在上海的高度集中，为上海构筑人才中心、定价中心、风险管控中心形成良好的基础，上海开始在航运保险协会、加入 IUMI、航运保险产品注册制、航运保险指数等多个层面上全面推进，与航运业、航运司法界的相互促进作用显著增强，可以说上海正在向国际航运和金融中心的方向迈步前进，也可以说上海的航运保险业务代表了中国航运保险业务的高度和国际竞争力。

目前实施的“营改增”究竟会对上海航运保险业产生什么影响？以 106 模型为例（见表 2），由于之前免征营业税，因此 106 元中没有税收成分，航运企业 106 元的支出成

本将全部变成保险公司的保费收入。根据目前国税总局针对上海航运保险业的政策，表面看“营改增”对上海航运保险业没有实质性的影响，但仔细分析就会发现，营业税体系下，航运企业在上海投保航运险，需支出 106 元，在其他地区投保，同等前提下则要支出 $106 / (1 - 5.5\%) = 112.17$ 元，异地投保多支出的 $112.17 - 106 = 6.17$ 元成本为税收，因此在上海购买航运保险的成本更低，优势明显。而在增值税体系下，虽然根据上海市的免税政策，106 元的航运保费支出仍不需交税，其他区域在同样的风险定价基础上，需要 106 元的保费支出和 $106 \times 6\% = 6.36$ 元的增值税，但这多交的 6.36 元税金具有进项税的特点，可用于税收的抵扣，用于企业的成本冲销。因此航运企业在上海购买航运险因免增值税而享受的优惠力度显然比较有限。

那么，在当前“营改增”过程中，上海辛苦建立的航运保险集中优势是否就会重新回流分散到各个省市呢？笔者认为答案是否定的。

因为从企业现金流的角度看，一艘船的保费动辄几十万甚至上百万元，对于船队而言，投保过程中的增值税部分也将达到几十万甚至上百万元的规模，这个现金流占用显然会给企业带来一定负担，而且上海市政府已经多次在非公开场合表示，将对在上海投保航运险的航运企业给予更多的奖励政策，这对航运企业的诱惑也是十分显著的。另外，随着航运市场不断深化组合，对航运险的整体采购将变得越来越普遍，这种“总对总”的采购显然与上海之前的种种努力不谋而合。因此，虽然上海没能在此轮“营改增”税收政策中获得压倒性优势政策，但只要积极利用先发优势并依靠自身的强大财政补助政策支持航运保险业发展，上海仍能在全国航运保险中心建设中拔得头筹。

当然，航运保险是最为国际化的险种，保险业为了有利分散风险也需在全球范围内开展业务。中国航运保险费率在国际市场上偏低，虽在价格上具有一定竞争力，但也被认为在参与国际竞争时定价不足，抵御风险能力较差。在当前体系下，船东在上海投保航运险免征增值税的同时也无法获得相应的进项抵扣，这与欧盟国家实施的基本免税法基本一致；较新加坡实施的固定比例抵扣法则劣；较加拿大、新西兰所构建的零税率更显劣势。因此，上海希望构建国际航运和金融中心的难度进一步加大，加之上海尚未形成足以与伦敦相抗衡的司法和贸易体系，亦尚未形成与新加坡相抗衡的营商环境，因此上海国际航运和金融中心建设尚需更多细化的配套政策来呵护和支持。[返回](#)

甩挂运输推进缓慢

甩挂运输是目前世界通行的主流运输方式，不仅具有单位成本低、运行效率高、周转快等显著特点，还可以促进汽车运输与铁路运输、水路运输等多式联运的发展，实现以汽车甩挂运输为基础的铁路驮背运输、水运滚装等方式的联合运输，充分发挥各种运输方式的技术、经济、环保优势，并产生可观的经济效益和良好的环保效果。

蹒跚起步

甩挂运输在国外起步于 20 世纪 40 年代，在欧美和日本等发达国家，几乎所有的大型企业都采用甩挂运输方式，甩挂运输的货物占货物总周转量的 70%~80%。牵引车与半挂车数量之比达到 1:2.5 以上，极大地提高了运输效率，降低了物流成本。

中国甩挂运输出现于 20 世纪 80 年代，而真正的政策支持开始于 90 年代后期。1996 年，国家经贸委、公安部和交通部联合发布《关于开展集装箱牵引车甩挂运输的通知》，明确鼓励企业开展集装箱牵引车甩挂运输。然而，由于各方面的限制和环境的制约，有能力开展甩挂运输业务的企业并不多。

相关资料显示，中国货运企业大部分规模小，单车个体经营现象普遍，运输企业户均货车拥有量仅 1.3 辆。从区域看，甩挂运输主要集中在港口城市，其他地区基本没有得到发展，公路运输仍然以普通的单体货车为主，甩挂运输的推广与发展缓慢。

试点效果不佳

2009年，交通运输部、国家发改委、公安部、海关总署、中国保监会五部委联合发布促进甩挂运输发展的通知，提出完善政策和管理制度，为甩挂运输营造良好的发展环境。

2010年，《关于印发甩挂运输试点工作方案的通知》印发，细化甩挂运输试点项目的条件和范围以及扶持政策，中国物流真正进入甩挂运输时代。

中国物流与采购联合会副会长贺登才介绍，自试点工作启动后，已有四批100多家运输企业参与甩挂运输试点项目并获得国家资金支持，第五批试点也于近期开始申报。

一位不愿透露姓名的市场人士表示，虽然试点工作不断推进，但范围有限、效果不佳，相当时期内无法普及推广。

重庆轮船总公司负责甩挂运输业务经理刘远芳在接受媒体访问时表示，自开展甩挂运输业务以来，由于货源不足，业务发展一直不乐观。同时上下游的货运不对称也是不利因素，下水货源明显少于上水，导致部分班次出现空载现象。水路甩挂运输涉及车辆、码头、仓储、配送等多个环节，要求投资甩挂运输的主体必须具有很强的资金实力和关系网，否则很难保证众多运输环节的正常运转。

上海汉唐物流总经理范金生此前表示，上海集装箱道路运输企业有1600多家，拥有集装箱牵引车辆1.8万台，普遍规模小，缺乏话语权。从事甩挂运输业务的企业车辆自有率相对较低，多为挂靠经营，在甩挂车辆标准没有统一的情况下，很难说服个体车主对车辆进行标准化改装。

“很多码头场站和仓库建设不配套，码头陆域内基本没有供甩挂运输车辆停放和货物堆存的空间。”一位市场人士透露。

发展瓶颈有待突破

观察人士指出，导致甩挂运输试点效果不理想的因素很多。政策制度方面，由于甩挂运输的发展曾受到管理制度的严重制约，至今尚未完全消除。

据了解，中国目前的管理制度对不同企业间、不同行政区域间的牵引车和半挂车是否能够自由组合并没有统一明确的规定，各地在执行中存在很大差异，有些地方要求牵引车和挂车必须隶属于同一家企业、同一注册地，否则不允许上路行驶。半挂车牌证管理、半挂车车辆检测、海关监管、通行费、半挂车保险等诸多问题尚需解决。甩挂运输还面临集中度低、大型骨干龙头企业少、人才匮乏、管理水平有待提升、企业甩挂运输“单干”等问题，影响甩挂运输集约化、网络化发展。市场秩序方面，管控手段相对缺失，监管力度相对薄弱，恶性竞争、竞相压价等问题突出，市场秩序亟待规范。企业经营方面，货运经营成本不断增加、企业整体赢利水平不断下降。

众所周知，运输规模越大其产生的效应越好，而大规模的物流管理必须对车队进行信息化管理，车辆的监控和调度也影响着甩挂运输的实际效果，无法实现集约化及网络化管理，就无法解决管理效率低下的问题。建立一个健全的车辆信息监控与发布平台往往需要大量的资金投入，企业缺乏有效的融资渠道，导致投资受限。

甩挂运输对道路货运站场的数量、布局和服务功能都有较高要求，甩挂运输的开展需要站场符合作业标准，能够提供摘挂、泊车、装卸等流程性服务。甩挂车辆长度接近20米，场站必须有足够的空间满足车辆驶入、掉头等基本操作。与此同时，场站的建设需要足够的资金支持，运营和管理也需要专业的操作来实现。然而，现有货运场站功能不全、车辆配备不合理、货运行业的信息化水平较低，难以满足对甩挂运输车辆动态调度和管理、组织货物配载的要求。以上因素严重抑制了甩挂运输行业的发展。

联盟松散

面对甩挂运输的现状，企业试图摆脱“单打独斗”，通过资源共享实现甩挂运输集约化、规模化、网络化发展而组建甩挂运输联盟。

2012年5月，鲁辽津冀蒙吉黑7省启动中国第一家多省域的甩挂物流联盟——环渤海湾甩挂运输联盟；同年7月，甩挂运输第一二批试点企业合作实践，成立山东省甩挂

运输联盟；同年9月，苏盟物流股份有限公司成立，这是由江苏省4家甩挂物流企业共同组建的中国首家甩挂运输联盟实体企业。此后，各城市以及跨区域间的甩挂运输联盟如雨后春笋般涌现。

然而，这些甩挂运输联盟内的成员数量有限，并且各企业具有不同属性，协调资源共享难度较大，开放性不足。联盟内成员之间的互动，多数情况下只限于经验等基础性交流，运营经验尚不成熟，处于松散状态。

有专家认为，甩挂运输客观上要求道路运输资源向竞争力强的企业集中，应不断推进道路货运业的集约化经营。政府要引导运输企业之间合作，在满足生产企业个性化运输服务需求的同时，对物流资源进行有效整合，进一步延伸甩挂运输产业链条。应该以发展全产业链条的思路去推进，吸纳更多的行业进入，如以多式联运的方式吸纳铁路、公路、水路多个行业参与，同时引进新能源、新技术，降低行业物流成本。

在水路甩挂领域，以新能源应用为切入点，将LNG能源的推广应用作为甩挂运输推进的有力抓手。在船舶和车辆升级改造的过程中，吸纳能源、船舶制造、发动机生产及金融等多个领域的企业进入，从而盘活甩挂运输，让这一新兴产业拥有更加广阔的发展空间。[返回](#)

2016年1-4月港口航运业运行分析

一、水运业固定资产投资完成情况

2016年以来，水运业固定资产投资增速较上年同期有所回落。根据交通运输部的最新统计数据，2016年1-4月，水路运输业城镇固定资产投资累计完成601.17亿元，同比下降2.8%。水路运输业城镇固定资产投资占全国城镇固定资产投资的比重为0.5，与上年同期持平。

在今年水运投资当中，内河建设投资较上年同期大幅提升，沿海建设投资较上年同期大幅回落。2016年1-4月，内河建设和沿海建设完成固定资产投资额分别达到1499088万元和1536551万元。内河建设累计同比增长27.17%，沿海建设累计同比下降34.56%。

二、港口生产形势分析

2016年4月份，全国港口生产运行总体平稳。主要货运指标延续前三月回升态势，港口旅客吞吐量增速降幅扩大。

1、规模以上港口货物吞吐量完成情况

货物吞吐量增速稳中有升。2016年1-4月，全国规模以上港口完成货物吞吐量376820万吨，累计同比增长2.2%，增速较去年同期加快0.8个百分点。其中，沿海港口完成262690万吨，累计同比增长1.8%；内河港口完成114130万吨，累计同比增长3.2%。

2016年4月，全国规模以上港口完成货物吞吐量99064万吨，同比增长3.6%。其中，沿海港口完成67824万吨，内河港口完成31240万吨。

2、规模以上港口外贸货物吞吐量完成情况

外贸货物吞吐量持续增长。2016年1-4月，全国规模以上港口完成外贸货物吞吐量120744万吨，累计同比增长2.8%，而上年同期为负增长。其中，沿海港口完成108889万吨，累计同比增长2.6%；内河港口完成11854万吨，累计同比增长4.6%。

2016年4月，全国规模以上港口完成外贸货物吞吐量30944万吨，同比增长5.7%。其中，沿海港口完成27928万吨，内河港口完成3017万吨。

3、规模以上港口集装箱吞吐量完成情况

集装箱吞吐量增速回升。2016年1-4月，全国规模以上港口完成集装箱吞吐量6825.67万TEU，累计同比增长2.1%，增速较去年同期放慢4.2个百分点。其中，沿海港口完成6120.88万TEU，累计同比增长1.9%；内河港口完成704.80万TEU，累计同比增长3.8%。

2016年4月,全国规模以上港口完成集装箱吞吐量1816.55万TEU,同比增长3.1%。其中,沿海港口完成1627.78万TEU,内河港口完成188.76万TEU。

4、规模以上港口旅客吞吐量完成情况

旅客吞吐量下降。2016年1-4月,全国规模以上港口完成旅客吞吐量2938万人,累计同比下降1.3%。其中,沿海港口完成2610万人,累计同比增长1.2%;内河港口完成328万人,累计同比下降17.3%。

2016年4月,全国规模以上港口完成旅客吞吐量690万人。其中,沿海港口完成604万人,内河港口完成86万人。

三、航运业运行情况分析

1、客货运输情况

(1) 货运情况

从货运量来看,2016年4月,全国水路货运量达到5.03亿吨。统计数据显示,2016年1-4月,全国水路货运量达到18.91亿吨,累计同比增长1.40%,增速同比下降1.6个百分点,环比下降0.2个百分点。

从货物周转量来看,2016年4月,全国水运货物周转量达到7101.83亿吨公里。统计数据显示,2016年1-4月,全国水运货物周转量达到28592.34亿吨公里,累计同比下降1.80%,而上年同期和上期均为正增长。

(2) 客运情况

从客运量来看,2016年4月,全国水路客运量达到0.22亿人。统计数据显示,2016年1-4月,全国水路客运量达到0.80亿人,累计同比增长0.1%,增速同比下降6.8个百分点,环比下降0.9个百分点。

从旅客周转量来看,2016年4月,全国水运旅客周转量达到5.79亿人公里。统计数据显示,2016年1-4月,全国水运旅客周转量达到20.76亿人公里,累计同比下降4.20%,降幅环比有所扩大,而上年同期为正增长。

2、运价指数变化情况

(1) 波罗的海干散货运价指数走势

2016年4月,干散货运价指数出现阶段性反弹行情。从月度运价均值来看,4月份,波罗的海干散货综合运价指数(BDI)平均值为607点,比上月均值上升58.47%;波罗的海海岬型船运价指数(BCI)平均值为846点,比上月均值上升352.35%;波罗的海巴拿马型船运价指数(BPI)平均值为677点,比上月均值上升52.10%;波罗的海超灵便型船运价指数(BSI)平均值为524点,比上月均值上升23.53%;波罗的海灵便型船运价指数(BHSI)平均值为318点,比上月均值上升26.91%。从月末运价指数来看,截至4月29日, BDI报收于703点,较上月底上升63.87%;BCI报收于1117点,较上月底上升313.70%;BPI报收于667点,较上月底上升33.13%;BSI报收于582点,较上月底上升22.27%;BHSI报收于367点,较上月底上升34.93%。

从月度运行来看,月初,海岬型船铁矿石船运明显增多,期租租金飙升,受煤炭、粮食船运支撑,巴拿马型船租金运价延续升势,超灵便型船货盘较多,成交活跃,运价稳步上涨。中国进口干散货综合指数、运价指数、租金指数全线上扬。随之,国内钢厂补库需求升温,铁矿石进口增多,海岬型船运价继续攀升,巴拿马型船南美粮食船运暂时小幅降温,运价阶段性横盘整理,超灵便型船运价继续碎步慢涨。中国进口干散货综合指数、运价指数、租金指数全线上涨。中下旬,煤炭、钢铁、有色等大宗商品价格暴涨,原油期货价格触及年内高点,到港进口铁矿石明显增多,海岬型船运价再创新高。受大船运价上冲刺激,巴拿马型船和超灵便型船运价跟涨。中国进口干散货综合指数、运价指数、租金指数继续上扬。月末,“五一”假期临近,市场成交降温,但受船用燃油价格升至近5个月新高支撑,中国进口干散货运输市场各船型运价小幅波动。

（2）波罗的海油轮运价指数走势

2016年4月，波罗的海原油和成品油运价指数涨跌不一。4月份，波罗的海原油运价指数(BDTI)平均值为774点，比上月均值下降3.16%；波罗的海成品油运价指数(BDTI)平均值为524点，比上月均值上升4.12%。从月末运价指数来看，截至4月29日，BDTI报收于730点，较上月底下降13.10%；BCTI报收于545点，较上月底上升10.10%。

从月度运行来看，月初，卡塔尔首都多哈的冻结产量协议前景不明，汽油需求也现疲弱信号，原油运价明显下降，成品油运价小幅波动。上旬，受原油低价打击影响，非欧佩克国家的原油生产减少，全球原油即期运输市场成交波动，VLCC运价震荡下调，苏伊士型油轮运价反弹，阿芙拉型船运价低迷，综合运价水平小幅提升。国际成品油轮运输市场LR型船成交减少，MR成交平稳，运价综合水平小幅上升。下旬，全球原油即期运输市场交易减弱，运价震荡下降，中国主要进口航线运价先扬后抑。国际成品油轮运输市场运价综合水平继续上升。月末，全球原油即期运输市场交易波动，运价跌中有升，综合水平继续下降。中国主要进口航线运价跌势延续，国际成品油轮运输市场LR型船成交增多而MR型船成交减少，运价综合水平基本持平，亚洲石脑油运输航线运价小幅上升。

（3）中国出口集装箱运价指数走势

4月，中国出口集装箱运输市场需求稳步恢复，但由于多数航线市场运力随着航班恢复而呈快速上升态势，总体供需关系未获根本性改善，市场行情总体低迷。4月，上海航运交易所发布的中国出口集装箱综合运价指数平均值为644.2点，较上月平均下跌8.5%，较上年同期下跌32.9%；即期市场方面，由于运价水平低迷，航商尝试提涨，市场不断震荡。4月，上海出口集装箱综合运价指数平均值为488.5点，较上月平均回升16.2%，较上年同期下跌35.1%。

欧地行情：震荡走低。4月，欧元区多项指标走势分化：消费者信心指数为-9.3，较上月有微弱改善，但仍处于负值区间；月内发布的3月欧元区综合采购经理人指数(PMI)终值为53.1，低于初值；欧元区经济景气指数为103.9，一改此前连续三月走低态势出现回升。由于经济恢复态势不明朗，货量表现虽较上月有所增长，但恢复态势疲软。月初，货量恢复速度不及预期，航商对于运价上涨信心不足，运价推涨仅获小幅成功，且涨后运价未能企稳并持续回落，但在缓慢恢复的货量支撑下跌幅趋缓。月末，随着传统“五一”节前出货高峰到来，运力过剩局面获得缓解，多数航班船舶平均舱位利用率攀升至九成以上，最后一周市场订舱价格取得较大幅度上升。4月，中国出口至欧洲、地中海航线运价指数平均值分别为636.1点、599.9点，分别较上月平均下跌9.0%、6.7%，分别较上年同期下跌42.2%、49.0%。

北美运价：反弹乏力。美国经济复苏步伐出现放缓迹象，据美国密歇根大学数据显示，4月份美国消费者信心指数初值为89.7，为连续第三个月下跌。受此影响，货量恢复速度缓慢。运力方面，随着航班恢复以及欧洲航线大船运力替入，市场运力供给充足，船舶平均舱位利用率在85%左右。受供需基本面疲软影响，多数航商的月初运价上涨计划执行程度不足预宣涨幅的一半，且为维护各自市场份额，航商此后即逐周回调运价。4月22日，上海出口至美西基本港市场运价(海运及海运附加费)为725美元/FEU，创SCFI指数发布以来新低。月末，由于市场竞争较为激烈，美西、美东航线的运价上涨计划仅获得约100美元/FEU的上涨，远低于预宣涨幅。4月，中国出口至美西、美东航线运价指数平均值分别为687.1点和834.3点，分别较上月平均下跌13.3%、12.0%，较上年同期下跌28.5%和34.9%。

澳新航线：低位徘徊。澳新航线，据澳大利亚统计局最新数据显示，一季度出口物价指数为72.9，显示出口商品价格继续下跌；西太平洋银行和墨尔本研究院发布的消费者信心指数为95.1，较上月下跌4.0。由于经济恢复势头不佳，拖累市场运输需求恢复步伐，航线供需关系持续低迷。虽然航商主动采取轮流停航措施，但收效甚微。月初，

市场运价虽在航商推涨下回升至 450 美元/TEU 以上，但随后涨幅即在航商降价揽货策略下被逐渐侵蚀。至月末节前出货小高峰，由于市场舱位仍有较大富余，多数航商在运价上涨计划的执行上出现分歧，最后一周市场平均订舱运价涨幅不足 20 美元/TEU。4 月，中国出口至澳新航线运价指数平均值为 597.3 点，较上月平均下跌 4.5%，较上年同期下跌 20.3%。

日本航线：总体平稳。日本航线，运输需求恢复势头缓慢，上海港船舶平均舱位利用率在六成左右，市场运价总体平稳。4 月，中国出口至日本航线运价指数平均值为 620.4 点，较上月平均下跌 1.7%。

（4）中国沿海（散货）运价指数走势

4 月份，沿海散货运输市场行情整体依旧低迷，虽然在兼营船舶转战外贸航线的利好拉动下，市场曾出现一波上涨行情，但需求低迷仍主导市场走势，运价低位震荡。4 月 29 日，上海航运交易所发布的沿海（散货）综合运价指数报收 774.09 点，较上月同期下跌 4.0%。

煤炭运输：4 月份，在需求和兼营船舶转战外贸市场两大因素的影响下，沿海煤炭运输市场行情“一波三折”。月初，一方面，经济下行压力较大，工业用电持续不振，且正值传统用煤淡季，气温适宜，雨水较多，煤电需求隐现回落迹象，电厂日耗水平偏低，存煤可用天数运行于 20 天以上的高位。另一方面，中国铁路总公司下发文件，进一步扩大铁路局运价调整自主权，直通运输运价自主下浮幅度由现在的 15% 调整为 30%，影响下游企业采购成本，后期煤炭价格增长动力不足，下游观望情绪持续加重。受上述因素制约，沿海煤炭运输市场行情延续 3 月末的低迷走势，运价低位下探。进入中旬，情况有所改观，国际干散货运输市场行情触底反弹，而内贸运输需求却持续低迷，大量内外贸兼营船舶投入外贸航线，国内大船供给略显紧张。同时供给侧改革效果显现，去产能政策扎推出台，北方港口资源偏紧，部分有效运力滞留北方，市场可用运力大幅减少。加上国际油价上涨，运营成本预期增加，运价步入上升通道。这波上涨行情一直持续至下旬。随着时间的推移，运力供给利好支撑作用逐步消化，需求低迷重新主导市场走势。另外月度拉运计划于前期完成，运输市场出现“真空期”，沿海煤炭运输市场主流航线成交寥寥，货主加大压价力度，但因成本限制，运价下跌幅度较为有限。

4 月 29 日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 762.76 点，较上月同期下跌 5.3%。上海航运交易所发布的中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）中，秦皇岛至上海（4-5 万 dwt）航线市场运价为 15.1 元/吨，较上月同期下跌 0.9 元/吨；秦皇岛港至南京（3-4 万 dwt）航线市场运价为 22.1 元/吨，较上月同期下跌 1.0 元/吨；秦皇岛至张家港（2-3 万 dwt）航线市场运价为 22.1 元/吨，较上月同期下跌 0.7 元/吨。华南航线运价受兼营船舶经营策略影响，走势相对较好。4 月 29 日，秦皇岛港至广州（5-6 万 dwt）航线市场运价为 20.5 元/吨，较上月同期小幅上涨 0.2 元/吨。

金属矿石运输：近段时间，钢材市场较为火热，钢价的触底反弹并快速上涨使得钢厂盈利情况得到改善，钢厂生产积极性不断提高。截至 4 月 1 日，全国高炉开工率为 77.49%，较 1 月份低点回升近 4 个百分点。钢厂复产消息增多，但环保、信贷以及复工复产等因素导致短期钢厂复产程度低于预期。且当前钢厂对铁矿石价格上涨已产生一定抵触情绪，采购趋于谨慎，金属矿石运输需求疲软态势难有改善，运价延续下跌走势。4 月 29 日，金属矿石货种运价指数报收 658.93 点，较上月同期下跌 5.5%。

原油及成品油运输：受经济形势低迷制约，工矿基建等户外用油单位开工负荷受限，尤其是南方地区正逢雨季，柴油需求疲弱难改。整体而言，供需基本面主导之下，国内成品油市场行情仍不容乐观，市场观望氛围浓厚，业者操作谨慎，中下游用户多按需交易，购销行情寡淡。4 月 29 日，成品油货种运价指数和原油货种运价指数分别为 1246.17 点和 1541.72 点，均与上月持平。

粮食运输：4月南北粮食市场呈现“两弱”窘境，北方港口贸易粮收购基本停滞，货源以临储为主。因价格优势，南方饲料厂更倾向于使用进口谷物，一定程度压制了内贸粮食需求量。贸易商基本停滞收购动作，粮食运输市场运价低位震荡。4月29日，粮食货种运价指数报收600.90点，与上月同期基本持平。[返回](#)

港航最冷寒冬：2015年全球港口生产形势回顾

2015年全球主要港口货物吞吐量年增长率连续3年递减，首次跌破5%，为自金融危机爆发后增长最缓慢的一年；全球港口集装箱吞吐量增速较上年下降4个百分点，除2009年以外，成为1980年以来增速最低的一年。

一、全球经济低迷复苏，港航业陷入最冷寒冬

2015年，全球金融市场动荡加剧，大宗商品价格大幅下跌，国际贸易持续低迷，增长乏力，航运市场运力过剩，港口生产经营越发不济。2015年或是全球港航业自金融危机爆发后最为寒冷的一年。

发达经济体稳步复苏，但基础不牢。其中：美国经济复苏势头相对良好，个人消费增长加快，财政支出的拖累因素减弱，房地产市场持续改善，内需仍然是拉动美国经济增长的主要动力；欧元区得益于低油价、弱汇率、负利率与量化宽松等积极因素影响，同时在私人消费的拉动下，保持了温和的复苏势头；日本经济日显疲态，再现“技术性”衰退，主要原因是企业设备投资低迷以及个人消费增长放慢。

新兴经济体增长放缓，各地区表现并不统一。其中：亚太新兴市场经济企稳，而印度、印度尼西亚、泰国、越南、菲律宾等国经济增长反弹，开始成为支撑其回稳的重要力量；中国仍处于结构性调整阶段，传统产业的去库存、去产能依旧不容乐观，经济下行压力加大，经济增长乏力。

据世界银行2016年1月最新预测，2015年世界经济增长率为3.1%，较2014年3.4%的增速再次收窄，并且较2015年10月份的预测值下调0.2个百分点。其中：发达经济体的增速为1.9%，较2014年加快0.1%；发展中国家由4.6%下跌至4.0%，放缓趋势显而易见。世界贸易增长幅度与经济形势相辅相成，同样出现回调，贸易增长幅度为2.6%，比上年回落0.8个百分点。在国际贸易低迷的背景下，全球海运贸易量增速为2%，创金融危机以来新低。据相关机构预测，2016年全球经济形势或将出现触底回暖，世界经济增速约扩张0.3%至3.4%；发达国家增速约提高0.2%至2.1%；发展中国家增速约加速0.3%至4.3%；国际贸易量回升至2014年3.4%的增速；全球海运量继续呈现平稳态势，预计增速为2.5%。

2015年全球主要港口货物吞吐量年增长率连续3年递减，首次跌破5%，为自金融危机爆发后增长最缓慢的一年；全球港口集装箱吞吐量增速较上年下降4个百分点，除2009年以外，成为1980年以来增速最低的一年。

二、全球主要港口货物吞吐量增长率首次跌破5%

2015年，全球经济继续承压，国际贸易增长乏力，加之金融市场波动加剧，全球主要港口货物吞吐量年增长率连续3年递减，首次跌破5%降至2.34%，为自金融危机爆发后增长最缓慢的一年。

其中：非洲地区随着经贸状况的逐步回暖，港口基础设施投资建设不断增加，加之吞吐量基数相对较小，货物吞吐量同比增长最快，表现优异；受铁矿石和煤炭全球需求放缓的影响，澳洲货物吞吐量同比增速收缩8.69个百分点，但年中签署的中澳自贸协定在一定程度上提振了澳洲地区的贸易量，使得澳洲地区主要港口的货物吞吐量仍能保持3.79%相对较好的增长态势；欧洲地区主要港口得益于低油价、低利率以及经济复苏等因素的影响，整体保持温和复苏，但受外围经济的影响，汉堡港、塔兰托港跌幅较大，导致欧洲主要港口货物吞吐量增长幅度较2014年小幅收窄0.62%至3.32%；美洲地区受政治及金融的不确定性影响港口增速波动性较大，但在当地内需的拉动下，主要港

口的货物吞吐量得以维持 2% 以上的增速；亚洲地区受新兴经济体经济放缓的影响，下游需求增长乏力，主要港口的货物吞吐量增长率仅为 2.06%，是 2015 年全球主要港口货物吞吐量增长的主要阻力。

2015 年全球前 20 大港口共完成货物吞吐量 86.63 亿 t，同比增长 1.1%，较 2014 年同期港口增速回落超过 5%，收窄幅度明显扩张。其中，包括中国香港在内的中国港口占据 13 席，货物吞吐量达 60.31 亿 t，占前 20 大港口总吞吐量的 70% 左右，进一步说明了中国港口在全球港口布局中地位难以撼动。

三、全球港口集装箱吞吐量发展形势

2015 年，全球港口集装箱吞吐量同比增长 1.3% 至 6.89 亿 TEU，增速较上年下降 4 个百分点，除 2009 年(增速为 -8.7%)以外，2015 年增速为 1980 年以来的最低水平。

1、北美经济温和复苏，美洲港口增速放缓

北美经济复苏相对良好，但 2015 年以来，大宗商品价格的持续低迷对资源与能源产业依赖度较高的加拿大受到了一定的冲击。与此同时，美国经济的复苏对邻国的拉动作用显著下降，美元的持续走强和外部需求疲软，导致总需求依然不足，美洲港口集装箱量增速放缓。2015 年，美洲地区主要港口累计完成集装箱吞吐量 5 730 万 TEU，同比增 2.9%，增速较上年下降 1.2 个百分点。受美西航线运价低的响，美东集装箱货源向美西港口分流，有效带动沿线港口集装箱吞吐量增长。其中，长滩港、西北海港联盟、温哥华港集装箱吞吐量均有较大的涨幅。随着经济的复苏，预计北美 2016 年集装箱吞吐量将有所提升，长滩港、西雅图—塔科马港（西北海港联盟）和温哥华港集装箱吞吐都有望稳定增长。

2、欧洲经济缓慢爬坡，港口遭遇“滑铁卢”

西欧国家受希腊债务问题、恐怖主义等因素的影响，保持温和复苏步伐，东欧国家则受国际油价低迷和地缘政治问题的冲击较大，欧洲经济显现疲软态势，难以提振需求，港口同比增速惨遭滑铁卢。欧洲地区主要港口 2015 年累计完成集装箱吞吐量 1.17 亿 TEU，同比下降 3.3%，增速较上年下降 8.1 个百分点。鹿特丹港、汉堡港两大港集装箱吞吐量同比分别下降 0.5% 和 9.6%。

3、亚洲缺乏增长动力，集装箱吞吐量增速继续回落

2015 年，亚洲地区发达国家经济低迷、新兴市场增速放缓，导致主要港口集装箱吞吐量普遍增长乏力，出现新加坡港、中国香港港、大连港等个别大港集装箱吞吐量出现负增长的局面。据德鲁里统计，亚洲地区主要港口累计完成集装箱吞吐量 3.74 亿 TEU，同比增长 2.0%，增速较上年下降 3.6 个百分点。其中，中国经济结构调整稳步推进，对外贸易下行压力较大，中国进出口总值出现下滑，同比下降 7%。受需求疲软和外贸下降的影响，全国规模以上港口集装箱吞吐量达到 2.09 亿 TEU，同比增长 4.1%，增速有所放缓；2015 年，在中转箱量的助力下，韩国港口集装箱吞吐量为 2 568 万 TEU，同比增长 3.3%，其中：釜山港同比增长 4.0% 至 1 943 万 TEU，釜山港集装箱中转量为 1 008.5 万 TEU，首次突破 1 000 万 TEU；仁川港和光阳港分别为 238 万 TEU 和 233 万 TEU，同比分别增长 1.8%、下降 0.6%。

2015 年全球前 20 大集装箱港口共完成集装箱吞吐量 3.12 亿 TEU，同比增长仅 0.6%，趋近零增长，较 2014 年 5.0% 的增速明显放缓。其中，包括中国香港在内的中国港口共包揽九席，累计处理集装箱吞吐量 1.69 亿 TEU，占前 20 大集装箱港口总箱量的 54.16%，较 2014 年略有提升。港口排名方面，大部分港口与上年排名基本保持一致，上海港完成集装箱吞吐量 3 654 万 TEU，同比增长 3.5%，稳居全球第一；新加坡港出现 8.7% 幅度的下跌，但由于其箱量的基数大以及重要的港口地位，仍位居第二；深圳港自 2014 年超过中国香港港后，2015 年再次稳固其第三的位次；宁波—舟山港继 2014 年超过韩国第一大港釜山港后，2015 年再次以 6.0% 的增长速度超过中国香港港，跻身全球四大集装箱港口行列；安特卫普港以 7% 的增速增加近 70 万 TEU 依次超过汉

堡港和大连港，排在第 14 位。在吞吐量增速方面，负增长港口数目明显增多，从 2014 年唯一的负增长港口中国香港港增加到包括新加坡港、中国香港港、汉堡港等 7 个港口。

[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@isis-smu.org

欢迎订阅