

时事经济与航运

中国海洋运输情报网主办

2017 年 10 月 18 日 (第 1710 期)

◇ 中国经济：稳中向好基础不断夯实 风险可控	1
◇ 油运业整合“寻踪”	3
◇ 两“游”经济的十年拐点	10
◇ 三季度中国集装箱运输企业持续复苏	11

中国经济：稳中向好基础不断夯实 风险可控

最近关于中国经济的预测信息不少，而乐观情绪居多。这是对中国经济转型的肯定和健康运行，乃至风险可控的信心表达。

1 中国经济稳中向好基础不断夯实，有望持续保持较高增速

10 月初，美国智库彼得森国际经济研究所高级研究员、知名中国问题专家尼古拉斯·拉迪在华盛顿说，中国并不存在信贷快速扩张导致金融风险增加的情况，明年中国经济将实现 6%-7% 的增速。他作为乐观派认为，悲观派是对中国经济的动力来源没有看清，也没有充分看到这些年中国经济转型的进展。拉迪认为，中国私人消费持续强劲增长，抵消了近年来投资和出口增长放缓的影响，中国经济增长正从依赖投资转向依靠消费，从依赖工业转向依靠服务业。

他的这一判断符合中国经济发展的事实。自从 2016 年开始，中国经济的增长格局发生重要转折，消费占 GDP 的比重首次突破 50%，达到 51.6%，以消费为主导的经济发展模式开始到来。这是中国经济转型的新进展，是增长质量不断提升的新标志。像刚刚过去的“十一”黄金周，全国共接待国内游客 7.05 亿人次，实现国内旅游收入 5836 亿元，分别是 2000 年“十一”黄金周的 11.8 倍和 25.4 倍。而全国零售和餐饮企业实现销售额约 1.5 万亿元，日均销售额比去年“十一”黄金周增长 10.3%。这一景象折射出中国居民生活方式、生活理念、消费行为等都出现新的变化，由此会带来市场活力的不断增强。

中国的大市场为中国经济的腾挪转换提供了巨大空间，增长动能的变化，尤其是“双创”为经济发展注入新活力不可小觑。来自国家统计局的最新数据显示，随着“双创”的持续推进，新市场主体大量增加，新的经济增长点不断形成。1-8 月份，全国新登记企业 399 万户，同比增长 12%，日均新登记企业 1.64 万户。1-8 月份，全国近万家新建规模以上工业企业投产，占全部规模以上工业企业的 2.4%，对工业增长的贡献率为 9.5%。小微企业活力增强。二季度，规模以下小微工业企业景气指数回升至近两年最高点，产品订货量增加，生产经营有所改善。与此同时，新经济快速增长。1-8 月份，工业机器人产量同比增长 63%，民用无人机增长 107.8%，城市轨道交通车辆增长 34.9%，新能源汽车增长 25.4%；SUV、集成电路、锂离子电池、太阳能电池、光电子器件等新兴工业产品均保持快速增长。

这些是中国经济良好表现的一个侧面。实际上，今年以来，我国实体经济主要指标明显好于预期。9 月份，我国制造业 PMI 为 52.4%，连续两个月上升，达到 2012 年 5 月份以来的最高点；1-8 月份，规模以上工业增加值同比实际增长 6.7%，增速同比加快 0.7 个百分点；工业出口交货值同比增长 10.3%，增速同比加快 10.2 个百分点；工业用电量

同比增长 6.1%，增速同比加快 4.1 个百分点；全国铁路货运量同比增长 15.3%。新华社近日发布的“挖掘机指数”显示，6 月份，大挖掘机的平均开工时间达到 113.4 小时，同比增长 28%。大挖掘机主要用于采矿业，开工率上升反映出基础原材料的市场需求呈现明显增长。

企业经营状况明显好转，效益持续改善。1-8 月份，全国规模以上工业企业利润同比增长 21.6%，增速同比加快 13.2 个百分点。从行业看，在 41 个工业大类行业中，39 个行业利润同比增加，比上年同期多 6 个行业；从利润率看，规模以上工业企业主营业务收入利润率为 6.13%，同比提高 0.45 个百分点，重返“6”时代；从减亏看，亏损企业数量同比下降 3.3%，扭转了上年同期亏损企业增加的局面。从近三年看，2015 年，工业利润同比下降 2.3%；2016 年，工业利润同比增长 8.5%；今年 1-8 月份，工业利润增速再比 2016 年全年加快 13.1 个百分点。国家统计局总经济师盛来运说，三年里，工业利润实现了由降转升、增长提速的跨越式转折。

无论从采购经理指数（PMI）持续上升、市场主体不断增加，还是企业经营效益的持续改善等，都指向一个事实，就是中国经济增长的质量在提升，市场活力在迸发，市场信心和预期在增强。这一点，国际货币基金组织（IMF）、世行等机构同样看在眼里。10 月 10 日，IMF 分别上调了 2017 年和 2018 年全球 GDP 增速预期，理由是因中国经济前景改善。其中，中国 2017 年 GDP 增速预期被上调至 6.8%，此前预期为 6.7%；2018 年增速预期则上调至 6.5%，此前预期 6.4%。这是 IMF 今年第四次上调中国增长预期，其表述的理由是因为上半年中国经济超预期增长，外部需求也较预期更强劲。而世行在最新《东亚太平洋经济展望》报告中，也将 2017 年中国经济增速预期从 6.5%上调到 6.7%，花旗银行将 2017 年中国国内生产总值增速预计值从 6.6%上调到 6.8%，渣打银行预计中国经济实现 2010 年以来首次加速增长。

事实上，今年上半年经济增长 6.9%已经超出预期，预计前 9 个月仍然可以实现这一增速。10 月 13 日，海关总署新闻发言人黄颂平表示，今年前三季度，全球经济温和增长，国内经济稳中有进，推动我国外贸进出口持续向好。前三季度，我国货物贸易进出口总值 20.29 万亿元人民币，比去年同期增长 16.6%。其中，出口 11.16 万亿元，增长 12.4%，进口 9.13 万亿元，增长 22.3%；贸易顺差 2.03 万亿元。在贸易结构有所优化，对传统市场进出口全面回升，与部分“一带一路”沿线国家进出口快速增长的情况下，中西部和东北三省进出口增速高于全国整体增速是一个积极信号。前三季度，中西部 18 省区市外贸整体增速为 24.7%，超过全国整体增速 8.1 个百分点；东北三省外贸整体增速为 18.5%，超过全国整体增速 1.9 个百分点；东部 10 省区市外贸整体增速为 15.3%，区域发展更加协调。

国家统计局局长宁吉喆表示，今年中国经济实现 6.5%左右的预期发展目标没有任何问题，中国经济稳中向好的趋势没有改变，全年可能还会有更好一点的结果。

2 中国不会通过大规模扩张信贷刺激经济，金融风险、政府债务风险总体可控

对于经济放缓阶段，通常以扩张信贷来拉动增长的做法都习以为常，但由此累积的金融风险被外界担忧。近期，这些担忧放在了我国身上，其实不足为虑。

拉迪在谈到外界这一担忧时表示，中国领导人已经将控制金融风险视为优先事项，监管当局也在着力打击高风险行为，例如禁止保险机构利用短期资金进行流动性差的长期投资。他还指出，中国新增贷款更多流向家庭部门，而不是非金融机构。前者的杠杆率更低，这意味着金融风险或在降低而非升高。

拉迪预测，即便信贷增速放缓导致中国经济增速放缓，当局也不会重新鼓励通过信贷来刺激经济。因为未来 3 年经济年均增速只须达到 6.2%，中国就能实现从 2010 年到 2020 年国内生产总值翻一番的目标。因此，中国可在不增加金融风险的前提下实现经济增长目标。

实际上，中国政府在进行宏观调控时，已经明确而且近年来都在执行“不搞强刺激、

大水漫灌”的政策，在保证市场流动性合理充裕时，综合运用多种工具进行调节，保持货币政策的稳健中性，区间调控、定向调控、相机调控、精准调控是新时期宏观调控方式的创新和发展，近期实行“定向降准”就是其中一种方式，而非“全面降准”释放流动性。特别强调风险防控，守住不发生系统性金融风险的底线，这已经成为一条硬杠杠。这不仅在货币政策取向上坚定体现这一原则，而且在工作中注意排查风险隐患，坚决采取“去杠杆”行动，规范地方举债，摸清底数，不断化解区域性债务风险，已取得积极成效。

与此同时，IMF 预计 2022 年中国债务占 GDP 比例将升至约 300%，中国应加速改革，以避免中期内面临大幅调整的风险。基于同样的担忧，以穆迪、标普为代表的国际评级机构今年下调了中国的主权信用评级，由此引发了一些争论。对此，我们并不认同，而是将之作为一个提醒，因为对中国经济本身看法和角度、计算方法不同，得出的结论自然不同。

针对外界担忧中国的债务风险问题，前不久中国社科院财经战略研究院研究员杨志勇在发布“中国政府负债表 2017”时得出的结论是，中国政府债务风险总体可控。他说，2016 年末，全国地方政府债务余额 15.32 万亿元，中央财政国债余额 12 万亿元，均控制在年度债务限额之内。按照国家统计局公布的 2016 年 GDP 初步核算数 74.41 万亿元计算，中国政府债务负债率（债务余额/GDP）为 36.7%，远低于 60%的《马约》警戒线。2017 年，中国仍实行严格的债务规模限制，中央财政国债余额限额 141408.35 亿元；地方政府一般债务余额限额 115489.22 亿元；地方政府专项债务余额限额 72685.08 亿元。因此，从未来趋势来看，债务增长速度已经得到控制。因此，仅从债务一侧就可以得出中国不易发生政府债务支付危机的结论。

杨志勇还从政府收入和政府资产这两个指标来看政府债务风险。他说，如果一国政府当年收入足以满足当年包括债务在内的支出需求，那么债务危机不可能爆发；如果一国政府资产数额较大，且可以变现，变现之后足以覆盖债务规模，那么债务危机同样很难发生，而政府资产是应对债务风险的坚实后盾。根据中国社会科学院财政税收研究中心的初步研究结果，若计入社保基金缺口的参考值（按 10 万亿元计），政府净资产规模的波动区间为 40 万亿元至 50 万亿元；若不计入社保基金缺口的参考值，政府净资产规模的波动区间为 50 万亿—60 万亿元。而且，上述净资产波动区间是基于谨慎性的原则，在低估资产和高估债务的条件下估算出来的，这一结果支持了中国政府债务风险总体可控。[返回](#)

油运业整合“寻踪”

“适者生存”，油运业为应对航运周期性变化已经表现出明显的整合动机，此前的诸多合并谈判也陆续在近期得以落实。今年截至目前，包括前线油轮、马士基油轮、Scorpio Tankers 和 Teekay Tankers 等在内的多家油运企业已开启多起引人注目的整合活动；整个油运行业在更新船队、环保新规的客观要求下，进入整合之年。

油轮业的整合活动由来已久，从最初的组建“联营运力池”，到股权投资和企业并购，行业整合的方式日益发展、不同寻常。在一系列整合活动之下，油运业呈现出更为细分化和专业化的特点。

从全球油轮运力格局分布来看，中国以全球最大石油进口国的身份占据最大油轮船东地位，尤其超大型油轮运力称雄业内；以沙特、伊朗为代表的产油国极力扩充其国有油轮运力；日本在“国油国运”战略支撑下运力排名居前，且作为公共承运人的竞争优势尽显；希腊船东则以独到的投资战略确保了油运市场的传统领先地位，包括希腊船东在内的传统油轮运营商更在成品油运市场独领风骚。

油运业整合还被置于传统能源的式微和新能源的崛起这个不可逆背景之下，新能源俨然已经开始冲击国际石油的各种格局。全球产业生态正在重构，石油能源发展正在进

入平台期，“牵一发而动全身”，油运业更多的整合正在路上。

伴随商业化运营的推进，国际油运的市场化成分更加明显，主要油轮运力分布在石油供需地两端，集中度不断提升，呈现出四分格局。

1 油轮运力的四分格局

伴随商业化运营的推进，国际油运的市场化成分更加明显，主要油轮运力分布在石油供需地两端，集中度不断提升，呈现出四分格局。

东亚和中东作为当前最大的石油消费和输出地区，加之“国油国运”战略，近年油轮运力不断增长。根据克拉克森截至 9 月 11 日全球前 30 大油轮船东统计数据，东亚地区的中日韩三国和中东地区的沙特、伊朗油轮运力分别占据其中的 25%和 11%。其中，中国以全球最大石油进口国的身份占据最大油轮船东地位，尤其超大型油轮（VLCC）运力称雄业内；日本作为公共承运人的竞争优势突出。

除此之外，油运市场上的希腊船东亦不可小觑，其凭借独到的投资眼光持有着超过 23%的国际油轮运力，其投资活动更在某种程度上引导着行业整体趋势发展。

2 希腊：持续保有全球最大运力

近年来，希腊船东持续保持其全球最大油轮船队拥有国的地位。数据显示，截至 9 月 11 日，全球前 30 大油轮船东中，希腊船东占据 8 席，共拥有油轮 461 艘、6486 万 DWT（见表），以船舶数量计，同比增加近 70 艘；总载重吨位同比增加 300 万 DWT。2016 年《劳氏日报》评选的全球海运业最有影响力的人物百人榜单中，有 15 位希腊船东掌管人入选。

希腊最大航运企业——Angelicooussis 集团以稳健的实力确保其在油轮运输各个板块市场占有绝对主导地位，并不断拓展新造油轮计划。4 月，Angelicooussis 集团旗下 Maran Tankers 与大洋造船签约建造 3 艘 31.8 万 DWT 级 VLCC，总价约为 2.5 亿美元，新油轮将在明年交付。在过去 11 个月来，Angelicooussis 集团已三次在大洋造船下单造船。去年 6 月，Angelicooussis 集团曾订造 2 艘 LNG 船和 2 艘 VLCC；同年 12 月下单订造 1 艘 LNG 浮式储存再气化装置。截至目前，Angelicooussis 集团共有 18 艘在建新船；油轮 55 艘、1504 万 DWT，均为 VLCC 和苏伊士型油轮，平均船龄 8 年，为全球第四大油轮船东，其中 VLCC 手持订单 7 艘。其他希腊船东，如 Dynacom Tankers、Tsakos Group 也是油轮建造市场的活跃力量。

希腊船东以独立的身份确保了油运市场的传统竞争地位，除原油油轮市场外，希腊船东更在成品油轮市场大展拳脚。希腊船东 Navios 集团旗下油运业务板块 NaviosTankers 为全球知名成品油轮运营商，自油运业务创建初期以来，Navios Tankers 持续扩张船队规模，目前运营成品油轮 28 艘。作为资深买卖玩家，NaviosTankers 通过适时出售油轮和扩张船队，自 2014 年以来持续盈利，但因运价缺乏有力支撑，近来其盈利水平遭受挑战。2017 年上半年，NaviosTankers 业务实现营业收入 1.55 亿美元、息税折旧摊销前盈利 1 亿美元，同比分别下降 20%和 36%。在现货市场租金缩水的背景下，Navios Tankers 持续寻求油轮长租协议，从而能够维持高出市场租金的收益。上半年，其油轮船队获租油轮的平均租金相比现货市场租金高出 40%，同时今年的油轮获租天数已超过 90%。

3 中国：整合造就最大 VLCC 船队

在能源运输方面，中国能源进口高度依赖海上通道。在油运市场，国际上普遍强调“国油国运”，中国伴随着航运央企的整合，国有油轮的运力也得到专业化、规模化的整合。

整合后的中国国有油轮运力达到高峰，克拉克森统计数据显示，中远海运集团旗下的中远海能以 156 艘、1934 万 DWT 的油轮总运力成为全球最大的油轮船东；招商局集团旗下的招商轮船紧随其后，拥有油轮 128 艘，总运力达 1925 万 DWT。中国油轮船东是 VLCC 的主要投资者，拥有全球最大的 VLCC 船队。

上半年，招商轮船接收 3 艘 VLCC 后其 VLCC 船队规模达到 42 艘。此外，招商轮船还有 11 艘 VLCC 新造订单。在“一带一路”倡议下，中远海能也将继续招兵买船。中远海能在 2017 年半年报中称，目前，国际买造船市场和油运企业估值都处于相对低位，其将果断把握合适的机会低成本发展和并购船队，进一步降低船队平均成本，放大船队规模效应。

在巨大运力投放之下，中远海能和招商轮船业务完成量持续增长。上半年，中远海能完成货运量 5596.8 万吨，同比增长 12.8%，运输周转量 1930.1 亿吨海哩，同比增长 17.5%；实现外贸油运收入约 31.50 亿元，内贸油运收入约 14.47 亿元。上半年，招商轮船油轮船队完成货运量 3313 万吨，同比增长 14.8%，承运国油 2037 万吨，同比增长 16.3%。其中，油运业务营业收入 26.59 亿元；营业利润 5.63 亿元。招商轮船旗下 VLCC 船队与石油央企在即期市场上订载继续增加，占总订载航次比例超过七成。

此外，伴随着能源战略储备和“国油国运”战略的推进，中国石油企业成为油运市场需求的主力，其中中石化在油轮及 VLCC 租赁市场规模均为全球第一。据 Poten 统计，上半年，全球第 1、第 3 和第 6 大 VLCC 租船人均为中国石油企业，分别为中石化、中石油和中化。

作为石油的衍生产品，LNG 因清洁能源被广泛看好，海上运输 LNG 占世界 LNG 运量的 80%以上，此种背景下，主要油轮船东积极运营 LNG 船贸易。目前，中远海能运营 LNG 船 13 艘、207.9 万立方米，招商轮船运营 LNG 船 6 艘、50 万 DWT；中远海能及其与招商轮船成立的合营企业在建 LNG 船合计 21 艘、363 万立方米，2020 年年底将全部交付使用，其中合营企业在建冰级 LNG 船 15 艘，交付后为亚马尔 LNG 项目提供服务。

4 日本：公共承运竞争优势明显

亚洲主要经济体——日本“国油国运”已达到较高比例，早在 2014 年日本 3 家航运企业就已承运其国内 80%以上的进口石油。克拉克森数据显示，截至目前日本两大油轮船东——商船三井和日本邮船分别拥有油轮 163 艘、1442 万 DWT 和 45 艘、790 万 DWT，按载重吨计，分属全球第 5 和第 15 大油轮船东。作为综合航运业务运营商，日本 3 家航运企业联手整合旗下细分业务，并于去年最先整合了油运业务。

在油价腰斩之际的 2014 年，商船三井便有计划缩减其油轮船队规模。商船三井运营全品种油轮，其中 VLCC 运力超 20 万 DWT。此前，为提高效率，商船三井宣布业务重组。去年 4 月，商船三井宣布开始业务重组，将其油轮、海工及 LNG 业务整入能源运输业务部门。

但为满足现货运输需求，商船三井在多个板块参与组建油轮“联营运力池”以保持市场地位，并尽可能减少风险敞口。目前，其“联营运力池”主要通过其新加坡子公司管理，包括 12 艘 VLGC、28 艘 LR1 型成品油轮、24 艘 VLCC 以及 60 艘化学品船，其中商船三井 20%的油轮在“联运营力池”中经营。商船三井一季度（2017 年 4—6 月）财务数据显示，油运业务实现 667 亿日元，同比增长 3.3%；部门收益 34 亿日元，同比大幅下降 50%。

日本邮船运营一支高能效的船队，并继续稳定长期合同，以确保其液体散货业务的收益。与商船三井统一战略，日本邮船也进行了船队调整，缩减油轮运力的同时，近年来将主力投放在 LNG 和 LPG 船运营，并持续扩大运力。日本邮船增加从美国至东亚的 LPG 运输船，并通过 LNG 运输船船队的长期运输合同保证稳定的收入来源。1 月，日本邮船称与三菱商事、东邦 LNG 航运公司以及日本东北电力公司达成协议，通过合资组建航运企业投资建造 LNG 船，参与美国 LNG 项目，提供稳定和经济的 LNG 运输服务。

作为最早推行“国油国运”战略的国家，日本油轮船东在持续多年的运营中积累了油轮船队运营的诸多经验。在国际油运承运领域，日本油轮船东优势明显。

5 产油国：产供一体志在国油国运

中东地区的石油出口地位依旧难以撼动，欧佩克成员国中近半数位于中东，中东国

家开始启动“从卖石油到运石油”的战略部署。中东的石油出口国大打价格战，并成功拉低油价，希望借机实现“国油国运”。

沙特是世界上最大的石油出口国，解禁后的伊朗也正在急速重返石油出口市场。沙特已不再满足于“最大产油国”的头衔，希望打造全球最大油轮船队。沙特约 20% 的原油产品由国有石油企业通过海运输出。从克拉克森的统计数据来看，沙特国航以 82 艘船、1602 万 DWT 的总运力位居全球油轮船东第 3 位。

继整合沙特国家石油企业——沙特阿美的油轮船队后，沙特国航进一步披露了其新造船计划。去年 7 月，沙特国航宣布筹集 15 亿美元投资基金协议，用于购买 15 艘 VLCC，最终打造一支 46 艘 VLCC 船队，并一举成为世界上最大的石油运输企业。今年 5 月，沙特国航与沙特阿美、阿联酋兰普雷尔、韩国现代重工合资建设海湾地区最大造船厂。该造船厂规模达 4.3 平方公里，拟在 2019 年正式投产，2022 年或达峰值，预计年产 40 艘商业船舶，其中包括 3 艘 VLCC。按照目前对外公布的合作计划，沙特国航未来 10 年至少 52 艘商船将自此采购，其中含 1 艘 VLCC。

伊朗国油曾是全球最大的油运企业，目前伊朗国油正在积极夺回市场份额，计划到 2021 年原油产量升至 450 万桶/日。目前，伊朗国油运营油轮 56 艘、1381 万 DWT，为全球第 6 大油轮船东。

伊朗国油曾表示，希望未来 6 年内，通过购买新油轮和翻修现有油轮，将油轮运力提高一倍。去年年初，伊朗国油宣布收购或订造 25 艘现代化油轮，以取代老龄油轮，据估算，这批油轮的合计运力在 600 万 DWT 左右。今年早些时候，有消息援引伊朗国油董事总经理 SiroosKianersi 表述，国际制裁解除后，伊朗国油也在寻找机会订造其首艘 VLCC，并计划与其他船东及运营商通过“联营运力池”建立合作伙伴关系。SiroosKianersi 称，订造新油轮是为补充船队，而非扩大规模，因此伊朗国油将为“任何合适的‘联营运力池’合作伙伴”敞开大门。

除中东之外，马来西亚、巴西、俄罗斯等产油国也持有大量油轮运力，如俄罗斯船东 SCF Group 运营油轮 134 艘、1257 万 DWT，马来西亚石油公司油轮船队规模 83 艘、运力 1083 万 DWT，均高调、积极地参与国际油运市场的竞争。

油运业俨然已进入整合之年，几乎所有的合并谈判都最终变成了实际行动，且市场还酝酿着更多的整合活动。

6 油运业整合浪潮来袭

全行业都在进行着“适者生存”的整合游戏，尽管完美避开了油价断崖式下跌的直接冲击，但市场经济条件下的油运业亦难逃“过剩”魔咒，油轮运价也随之进入下行周期。经营遭遇挑战，从组建“联营运力池”，到股权投资、企业并购，行业内部的整合浪潮来袭。

对此，近年来一直处于油运业整合前沿的挪威油轮企业——前线油轮首席执行官 RobertHvide Macleod 指出，国际海事法规变革将加快报废老旧船舶，大型船东在财力方面有能力投资现代船舶。新规的生效将拉低不具备燃油效率的老旧船舶运营的经济性，推动航运各板块船队的更新，最终将看到船东间的进一步整合。

更有油轮船东认为，油运业俨然已进入整合之年，几乎所有的合并谈判都最终变成了实际行动，且市场还酝酿着更多的整合活动。

7 整合活动频现

从“联营运力池”开始，油运业便启动了早期整合，国际油轮“联营运力池”也成为近年在国际油轮市场上比较活跃的油轮经营方式。发起企业将不同船东、同一类型油轮通过签订协议方式召集在一起，组建成油轮船队，并以代理身份为油轮承揽货物、收取运费，按油轮的评分情况分配收益，然后向船东收取约定的管理费、佣金。目前全球主要“联营运力池”经营收益普遍好于市场平均水平，国际上绝大多数传统油轮运营商都参与组建了“联营运力池”。

近两年，在低油价市场的竞争中，以产油国和消费国为代表的亚洲船东推进“国油国运”战略，整合运力扩充国有油轮船队。在该种思路下，国际市场诞生了中远海能、招商轮船和沙特国航前三大超级油轮船东，掌控着细分的原油轮以及运输市场。

此外，更多更活跃的市场整合活动还集中在传统的公共承运商中，多家油轮船东在不断变化的市场中调整船队结构，应对市场的同时也改变着行业的发展趋势。

油运市场已现出低迷势头，油运业的整合也更加多样，股权投资、企业并购的资本运作也越发常见。今年以来已经发生的多起整合活动，引发市场关注。

3月，百慕大群岛原油轮船东 DHT Holdings (DHT) 签署协议，以 5.38 亿美元从环球航运购买 11 艘 VLCC。收购该系列 VLCC 后，DHT 的船队规模将达到 30 艘 VLCC、2 艘阿芙拉型油轮，平均船龄 6.9 年。环球航运将拥有 DHT 33.5% 的流通股，包括董事会 2 个董事席位。

而 DHT 同时也是他人的“意中人”，挪威船王 John Fredrikse 掌管的前线油轮上半年曾两次试图收购竞争对手 DHT 的股权，但均未成功。前线油轮仍坚信下半年油运市场的低迷将出现更多并购机会，未来的战略方向不会改变。有报道称，前线油轮目前正在与美国纽约原油船东 Gener8 Maritime 进行收购或合并的谈判，这将可能会创造出一个拥有约 100 艘原油轮的“庞然大物”。

6月，全球第 8 大油轮船东——Teekay Tankers 宣布与 Tanker Investments (TIL) 签署达成合并船队协议。在完成合并后，Teekay Tankers 将拥有 62 艘油轮。该合并交易将创造全球最大的中型油运上市企业，总资产 24 亿美元。根据协议，合并交易在第三季度完成，TIL 将成为 Teekay Tankers 子公司，并拥有 30% 的合并后实体股权。

9月4日，摩纳哥船东 Scorpio Tankers 与 Navig8 Product Tankers (NPTI) 的合并宣告完成，运营 105 艘油轮的 Scorpio Tankers 收购 NPTI 27 艘环保设计成品油轮船队组建新企业，新企业也一举成为全球最大的上市成品油轮船东，总运力将超过 130 艘，平均船龄也最为年轻。

除股权收购外，还有油轮船东寻求战略合作者。马士基集团在分拆油运业务独立运营之后，将马士基油轮出售给控股公司——A.P. 穆勒控股。马士基油轮自 1928 年以来一直是马士基集团的一部分，拥有油轮 104 艘、572 万 DWT，目前马士基油轮主要在全球范围内进行成品油运输。同时，A.P. 穆勒控股还宣布与日本的三井物产及其他潜在合作方设立财团，作为马士基油轮的所有者。三井物产是全球最大的能源商之一，未来财团公司在条件成熟时完全可以采取市场并购等方式扩大规模，甚至重新上市。

无独有偶，化学品船巨头 Stolt-Nielsen 正在将其化学品船业务从集团中剥离出来，并积极寻找合作伙伴。去年年底，Stolt-Nielsen 收购 Jo Tankers 化学品船业务的项目已获得相关竞争管理部门的批准。Stolt-Nielsen 以 5.75 亿美元价格获得 13 艘化学品船，合资企业还拥有 8 艘新造化学品船订单。

8 船队更新不断

细分来看，油运市场又划分为原油油轮和成品油轮市场，与其他航运市场一样，油运市场基本行情也直接受运力供需、船队结构的影响。前线油轮曾指出，目前船队的船龄结构及油轮的逐渐老化将刺激船东们淘汰老旧油轮，并投资于更现代化、更节能的油轮。挪威最大船舶银行 DNB 预测，在未来 12 个月里，将有 6 艘 VLCC 的船龄达到 20 年，38 艘 VLCC 的船龄达到 17.5 年，这将引发油轮板块进一步的整合浪潮。

除船东之间的直接整合活动外，油轮船东基于自身对市场的预判和业务发展，其进行的“一买一卖”的油轮交易活动乃至新造油轮也在客观上重塑着整个市场的格局。不同于以往的综合化运营方式，就异常动荡的油轮市场而言，细分化和专业化运营方式的趋势已经越发显现。相较原油轮市场，成品油轮市场的投资行为更是见仁见智，但总体来看，伴随全球炼化格局的调整，更长距离的油气运输已经不仅局限在原油运输领域，成品油运输的平均运距也在增加。在这一过程中，成品油轮运力也得到进一步更新的整

合。

日前，成品油轮船东 DIS 称正在商议再出售 3 艘 MR 型成品油轮（适合中程运输）。此前，DIS 已出售 2 艘 MR 型成品油轮，售价为每艘 1350 万美元。DIS 称，该交易预计将产生超过 1500 万美元的净现金流，将大幅改善公司资产负债表，为企业完成长期投资计划所需的资源。DIS 计划在今年四季度至明年四季度期间接收 6 艘 LR1 型成品油轮。

年初，全球第 5 大成品油轮船东马士基油轮通过大船重工下单订造 10 艘 LR2 型成品油轮。在 LR2 型成品油轮市场上，马士基油轮船队规模位居第 3，仅次于 ScorpioTankers 和前线油轮。

早前，德国交通信贷银行（DVB）银行曾分析，LR 型成品油轮（适合长程运输）预计将比 MR 型成品油轮获得更多业务量（DVB 银行此判断基于各型油轮现有运力）。MR 型成品油轮占据了成品油轮船队 55% 的规模，DVB 银行预测，MR 型成品油轮前景今年将较为艰难，预计明年才会有所改善。LR2 型成品油轮占据全球船队规模的 19%，而该型油轮在新造成品油轮订单量中也维持着 19% 的份额。

新造油轮方面，今年以来新油轮订单量爆增，除对未来两年油运市场的乐观预期外，当下油轮价值的回落和新油轮订单的诱人价格也为资本雄厚的投资者喜闻乐见。克拉克森统计，前 7 月，VLCC 新订单量已超过去年全年的 3 倍，其他船型的油轮新订单也超过了去年全年，而近一半订单均在 6 月份签约下单（见表）。成品油轮市场上，英国船舶经纪公司 Gibson 称，上半年，阿芙拉型油轮新订单量达到 35 艘（去年全年仅为 6 艘）；LR2 型成品油轮新订单量为 12 艘（去年全年仅 2 艘）。MR 型成品油轮新订单量同样超过了去年总和。

当一些周期性强的行业正处于周期底部时便被认为是最好的投资机会，那么，当下油运业似乎就处在这个阶段。

9 油轮投资机会知多少

油轮服务于国际油运贸易，由于需求和供应结构的调整，油轮运输的平均运距在近年不断变动，世界范围内的油气贸易和海上运输格局也在调整，国际油运市场的波动性增强。加之石油供需地缘关系的博弈，国际油运的市场噪音无处不在。

但资本的嗅觉灵敏度更强。当下，油运业仍然受困于供应过剩，运价正在低谷徘徊；油运企业经营业绩连同债券、股票的市场估值一落千丈，这为投资者和油轮业的大玩家提供了千载难逢的机会——“花点小钱，然后静静等着他们变肥”。

于是乎，油运业开启了一波整合大浪潮。而一系列的整合活动之后，行业将呈现新的业态，焕发新的生机。因此，整合也被视为市场要素和资源的重新优化配置。

同时，整合的结果是“优胜劣汰”。在资本为王的当下，此番油运业的整合则将是“大”胜“小”汰。对整合活动“前赴后继”的前线油轮指出，整合动机的进一步增加将营造出“适者生存”的氛围，这有利于大型船东，尤其是面对即将生效的新规。“大型船东在融资方面还有机会，而小型船东恐无以寻找到融资渠道。”

市场低迷时期，规模效益是弥补弱盈利的惯行方式。就今年多起并购整合来看，成立新企业的目的均为扩张运力规模。

针对此，有观点表示，油运企业的整合是积极的，但如果一家企业规模发展得太大，在整个行业中占据主导地位，将破坏整个行业的公平竞争环境。瑞典成品油轮船东康科迪亚海事公司首席执行官金姆·乌尔曼表示，整合活动是积极的，可以有效控制油轮数量的增加。不过，如果一家油运企业规模发展得太大，情况就不那么乐观了，他表示，“发展是要有限度的。”

分析指出，类似像康科迪亚海事公司这样规模较小的船东（拥有 12 艘成品油轮和 1 艘苏伊士型油轮），如果船东们之间的竞争大幅减少，市场被一些拥有巨大市场份额的巨头主导，那么小型船东很可能会被挤出市场。而令人担心的不仅仅只有那些小型船东，

还包括一些正活跃运营中的中等规模船东，如意大利航运企业 DSI，其拥有约 50 艘成品油轮。DSI 首席执行官马尔科·菲奥里表示：“适当的整合动作是具有积极意义的，但不应是一家企业拥有所有的船舶，船东的数量太少对市场发展并不好。”

因此，马尔科·菲奥里认为避免上述问题出现的一种选择是创建“联营运力池”。“联营运力池”减少了船东之间的竞争，但保留了“联营运力池”内的个体船东的自主权；另一种选择是让船东去定期租船。

日前，深蓝全球投资发表的《2017 年 9 月投资展望》指出“油运行业目前正是最好的机会，虽然目前的情况很恶劣，但上一轮行业从繁荣走向衰落的周期的教训告诉我们，很多导致今天行业困境的因素都是不可持续的。就像 2015 年时发生的所有的正面因素（期货正价差，供应不足等）而开启当年的牛市一样，导致今天行业困境的因素在未来一至两年最终也会得到逆转。”

该投资展望从“短期欧佩克不可能永远处于减产的状态”“长期中国和印度对原油不断增长的需求的驱动因素”和“行业自身对供应的调节，未来（或是 2020 年）整个油运行业的运力将进一步下降”三个角度阐述了油运市场发展的驱动因素，认为“油运行业中长期发展的基本面仍然是健康的，但目前资本市场对油运行业的估值忽略了这些中长期的利好因素。”

10 油运业投资的机会来了？喜大普奔吗？

上海航运交易所发布的《2017 年年中外贸油轮水运形势分析》显示，从基本面来看，尽管欧佩克和以俄罗斯为代表的非欧佩克产油国将减产协议延长 9 个月，但全球石油库存始终偏高。而消费市场中石油需求正在接近峰值，产量接近零增长。有数据显示，全球 34 个经合组织国家加上中国、俄罗斯及巴西石油消耗量已占全球总量的 70%。

另一个威胁——新能源，俨然已经开始冲击国际石油贸易格局，一改以往态度，传统的石油巨头已经在跃跃欲试，寻求在新能源变局下的突破口。伴随着国际能源结构的重塑，全球核心人口增长的停滞，及新技术、新能源的开发利用，石油的供需将趋于平衡，对油轮运力的需求也将保持在相对平稳的水平。

从目前来看，全球油轮运力依旧过剩，上海航运交易所分析预测，今年全球油轮过剩约 19%，约 1.01 亿 DWT，同比增加 2 个百分点。苏伊士型、巴拿马型原油轮和 LR1 型成品油轮过剩较为严重；LR2 型和包含 MR 型在内的 1 万～6 万 DWT 级成品油轮较为平衡；原油轮过剩 20%，其中 VLCC 过剩 18%，苏伊士型和阿芙拉型油轮分别过剩 27%和 17%；成品油轮过剩 17%，约 2710 万 DWT，其中 LR2 型和 LR1 型油轮分别过剩 15%和 23%；1 万～6 万 DWT 级油轮过剩 16%。因此，业界普遍认为拆解油轮或是抑制油轮运力增长的最后稻草。

油价是影响油运市场的关键因素，深蓝全球投资在《2017 年 9 月投资展望》中对此进行了深入剖析。2015 年，当油价从 100 美元/桶跌至 40 多美元/桶时，油运业获得了一个千载难逢赚取暴利的机会。低油价对油运有两方面的影响：一方面，低油价通常会刺激对石油的需求，因此对油轮的需求也有所增加；另一方面，在油价低迷时，油价期货市场会处于升水（远期价格高于现货价格），市场会出现非常有吸引力的套利机会。

而去年，当欧佩克决定减产原油价格开始稳定下来，原油价格趋向稳定时，期货市场的正价差随之消失，上述有丰厚利润的套利机会也不复存在。2015 年在行业高点时所下的新油轮订单现在已陆续交付（一般造船需要两年时间）并投入市场服务。当供应增加，同时碰上需求减少时，价格不可避免地崩盘。这也是今天行业所处的境地。

油价的走势何去何从呢？在刚刚过去的两个月，石油市场增长强劲，布伦特原油价格在 9 月 25 日涨至 60 美元/桶关口附近，日前又居高回落，价格跌至 55 美元左右；WTI 则回落至约 50 美元/桶。伴随着油运市场持续走向平衡，普遍观点认为，油价不太可能再次出现暴跌，但持续上涨也缺少动力。

然而油运市场多动荡，实践多次显示，在过去 2～3 年间，市场曾多次出现短期牛

市，油价上涨和下跌的速度都让人措手不及。这就为对冲基金提供机会，包括油轮在内的各项投资活动也正是在这样的起起伏伏中跌跌撞撞地发展。[返回](#)

两“游”经济的十年拐点

伴随着国民经济发展和休闲文化普及，以游轮（包括远洋邮轮）和游艇为代表的两“游”经济越来越受到重视。2006年至今，中国邮轮产业从无到有，开始进入到第二个发展十年；游艇产业也在休闲经济的概念重塑之下，艰难获取再发展的可能。十年茫茫，在这个发展拐点，中国两“游”经济发展弥长道远。

1 邮轮业风光藏暗伤

远洋邮轮作为游轮产业的重要部分，对城市经济发展的贡献日渐突出，中国邮轮产业在十年发展中也迎来了邮轮经济发展的“中国时代”。9月22日，在“2017年上海邮轮游艇旅游节”开幕式上正式发布的《2016—2017中国邮轮发展报告》（《邮轮白皮书》）显示，去年中国11大邮轮港共接待邮轮1010艘次（同比增长61%），邮轮旅客出入境456.74万人次（同比增长84%）；接待母港邮轮927艘次（同比增长72%），访问港邮轮83艘次（同比下降8%）；以中国旅客为主的母港艘次出入境428.98万人次（同比增长93%），以境外为主的访问港艘次出入境27.76万人次（同比增长8%）。从邮轮客源地市场来看，美国以年总量1152万人次依然保持全球第一，中国以邮轮出境旅客年总量210万人超越德国，跻身全球第二大邮轮市场，上海已经成为亚洲最大的邮轮港口城市。

伴随着中国邮轮产业潜力不断释放，各地邮轮码头迎来建造高潮。目前，中国已有大连、天津、烟台、青岛、上海、舟山、厦门、广州、深圳、海口、三亚、香港12座沿海城市14个邮轮码头投入运营，基本形成了长三角、渤海湾和南部沿海三大邮轮圈。

与此同时，一大重磅是国产邮轮建造实质化启动。支持本土邮轮产业的邮轮建造和运营企业、首只邮轮产业基金已相继落定。在此基础上，中船集团和芬坎蒂尼集团共同在亚洲最大的邮轮母港所在地上海市宝山区发展邮轮配套产业体系。首艘国产大型豪华邮轮计划于2023年交付，由上海外高桥造船建造。

中交协邮轮游艇分会副秘书长程爵浩在发布会上提出，总体上看，中国邮轮将从市场需求快速增长的第一个十年转入本土邮轮产业创新发展的第二个十年。在新的机遇和挑战面前，中国邮轮产业发展的核心任务在于练好市场服务内功、推动产业结构升级和促进本土邮轮经济发展。

中交协邮轮游艇分会常务副会长兼秘书长郑炜航直言，中国邮轮经济快速发展，表面一片风光，但细究起来，在中国运营的国际国内邮轮公司经济效率较差，开展邮轮业务的旅行社也未挣到多少钱，8个投入使用的邮轮港只有1个盈利，剩余7个均亏损；邮轮上下游还有很多链条没有打通，更严重的是，中国旅客对邮轮旅游的体验度、满意度都在明显下降。

因此，郑炜航指出，在当下这个发展拐点期，中国邮轮产业需要重点关注如何解决邮轮市场无序竞争、邮轮旅游品质下降等问题。《邮轮白皮书》提出加强对“邮轮是目的地”理念的推广、拓展东北亚东南亚邮轮航线、进一步调整和完善邮轮包船模式、扩大邮轮的分销渠道、实行邮轮早鸟计划等8项建议。

另一方面，内河游轮市场持续旺盛，以长江豪华游轮为代表的内河游轮旅游产品已成为远洋邮轮的重要互补性产品，成为新的亮点。《邮轮白皮书》显示，目前在长江上经营豪华游轮的企业共8家，在线航行的游轮为32艘；长江游轮区域年接待高端旅客的能力为20万~30万人次。随着中国人口老龄化进程的提速，中老年群体每年的消费比重在攀升，预计2020年将占据15.43%的比重。

基于此判断，携程旅游与重庆世纪游轮共同宣布成立合资企业，进军长江中下游豪华游轮旅游市场，将以经营长江中下游的上海至南京航线为试点，扩展整合码头、景区、景点等资源，共同打造新游轮、新产品。

2 游艇业重塑休闲经济理念

“自 2008 年国际金融危机以来，全球游艇行业规模萎缩 30%。”国际游艇码头行业协会主席 Roberto Perocchio 表示，欧洲游艇行业的衰退更为严重，有些企业不得不裁员 70%。欧盟一份关于休闲船艇产业竞争力的研究报告显示，欧洲新艇注册数量比国际金融危机爆发前下降 40%。在过去 10 年间，欧洲游艇船东的平均年龄从 45 岁增至 55 岁，这意味着很少有新的消费者进入游艇市场。2007 年，全球共有 269 艘新艇订单，到 2014 年订单数量则降至 122 艘。发展时间不长的中国游艇行业更是深感迷茫，遭受严重打击。

经历了近两年的蛰伏期，曾经以“高端、奢华”著称的游艇业正在重塑其休闲经济理念，获取再发展的可能。《2016—2017 中国游艇产业报告》指出，目前全国运营的游艇港（俱乐部）达 110 家。其中，京津冀地区增长速度最快，达到 86%；江浙沪地区数量最多。目前，全国开展游艇进出口的企业达 1195 家，该报告首次对全国游艇进出口总量前十省份和城市进行排名。

为拓展游艇这种休闲经济的理念，9 月 23—26 日，中交协会邮轮游艇分会偕同宁波滨海旅游休闲区管委会共同主办“2017 首届宁波湾海上嘉年华、2017 亚太游钓艇及水上休闲展、亚太水上休闲产业发展论坛”系列活动。该系列活动旨在务实推动中国水上新兴经济专业化、产业化、大众化，着力推广水上休闲文化，培育广大中产阶级和城市白领参与水上休闲的消费理念，通过水上休闲产品和亲民活动“把水盘活”。

近年来，“游艇两杆经济”（钓竿、桅杆）得到产业内的普遍认同、认可，也引领了中国游艇消费向大众化休闲市场的转变。“十三五”期间，国家将重视休闲旅游产业发展，市场需求日益旺盛，休闲渔业将迎来发展的黄金期。去年以来，国务院及国家发改委、工信部、国家旅游局、国家海洋局、国家体育总局、交通运输部等部委密集发文支持游艇新兴产业。

据悉，宁波滨海旅游休闲区是此次游艇休闲活动的永久落户地，拥有东海之滨屈指可数的天然蓝海及未经开发的 61 公里海岸线，具备发展水上休闲产业的天时地利人和，未来将集游艇休闲、海洋度假、海岛旅游于一体。该项目也将成为中国滨海城市休闲经济发展的缩影。

郑炜航在接受媒体采访时指出，随着国家海洋战略的不断推进，伴随“2017 亚太游钓艇及水上休闲展”的召开，钓鱼艇及水上休闲产业在宁波地区将产生爆发力，进一步引导市民大众面对面近距离了解钓鱼艇的魅力，对水上休闲文化感知将更为直观。同时，通过此次展览，也将推动宁波奉化湾区和海域新资源的开发，促进当地旅游业、海洋渔业的升级和发展。

宁波腹地远及江浙沪及更广泛的华东地区，钓鱼俱乐部、组织及个人买家众多，游钓艇产业在区域内具有深厚的市场基础，深受大众喜爱。同时，宁波地区游钓艇制造业近年逾显集中，产业发展快速，产值已占浙江省 50%，占全国约计 10%。此次游艇休闲活动，首次将钓鱼艇产业上游制造业、钓艇品牌与下游钓鱼消费业对接，搭建起一个强有力的产业平台，可实现区域内生产与消费的无缝衔接。[返回](#)

三季度中国集装箱运输企业持续复苏

日前，上海国际航运研究中心发布了《2017 年第三季度中国航运景气报告》，指出中国航运企业景气状况再创新五年新高，航运企业盈利状况大幅改善。本期将对 2017 年第三季度中国集装箱运输企业发展情况进行探讨。

1 三季度中国集装箱运输企业稳中向好

集装箱运输企业经营状况持续向好。2017 年第三季度，集装箱运输企业的景气指数为 122.25 点，较上一季度小幅下跌 1.42 点，仍处于较为景气区间；2017 年第三季度，集装箱运输企业的信心指数为 148.08 点，较上一季度上升 13.08 点，仍处于至较为景气区间。（见图 1-1）

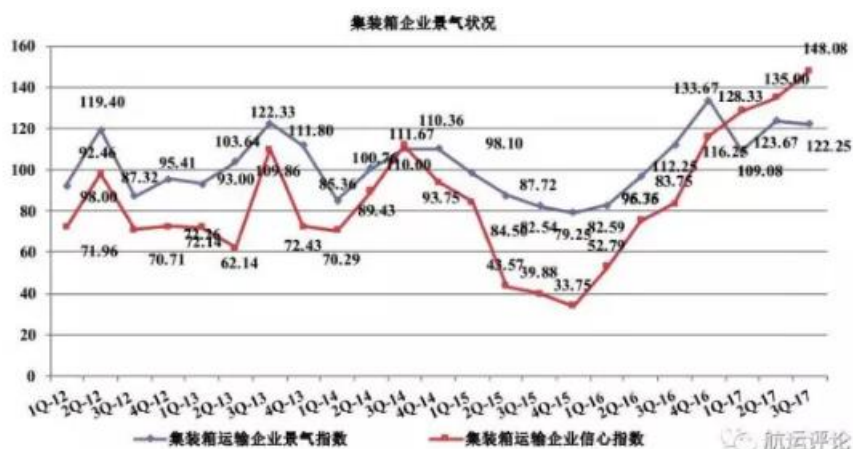


图 1-1 集装箱运输企业景气指数和信心指数

大、中、小型集装箱运输企业均处于较为景气区间。本季度大、中、小型集装箱运输企业景气指数值分别为 120 点、120 点和 135 点，均处于较为景气区间。其中大型集装箱企业下跌 10 点，中型与小型集装箱运输企业均有不同程度的上涨，均从微景气区间跨入较为景气区间。

集装箱海运企业经营状况持续好转。2017 年第三季度，集装箱运输企业除营运成本处于景气线以下外，其余均处于景气线以上。其中，随着班轮市场的持续好转，企业对运力投放力度不断加大，舱位利用率也持续提升，运费收入持续增加，企业盈利情况大幅向好，贷款负债持续减少，流动资金仍旧十分充裕，融资难度也不断降低，船舶投资意愿与劳动力需求持续上升。（见图 1-2 和图 1-3）

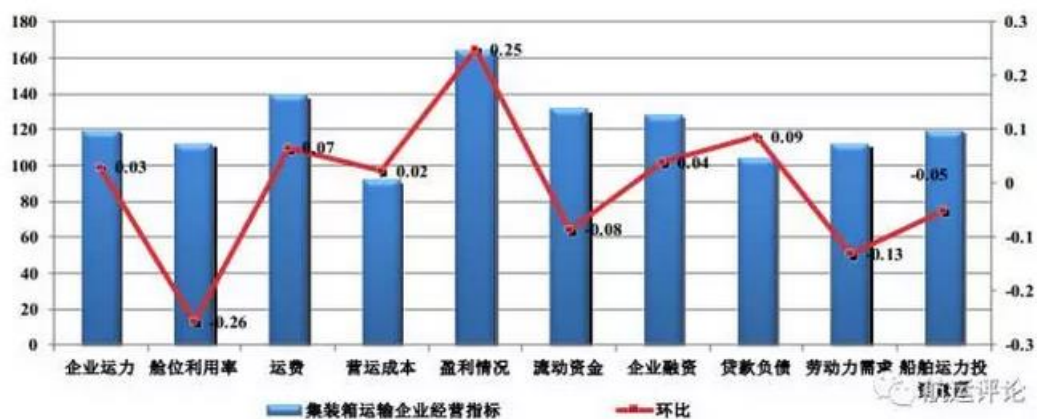


图1-2集装箱运输企业经营指标景气指数状况

集装箱运输企业经营指标	本季度景气指数值	较上季度情况	景气状况
企业运力	119.5	↑ 3.67	相对景气区间
舱位利用率	112.08	↓ -38.75	相对景气区间
运费	139.5	↑ 8.67	较为景气区间
营运成本	92.08	↑ 2.08	微弱不景气区间
盈利情况	163.5	↑ 32.67	较强景气区间
流动资金	131.92	↓ -12.25	较为景气区间
企业融资	128.17	↑ 4.84	较为景气区间
贷款负债	104.17	↑ 8.34	微景气区间
劳动力需求	112.08	↓ -17.09	相对景气区间
船舶运力投资意愿	119.5	↓ -6.33	相对景气区间

图 1-3 集装箱运输企业经营指标景气指数

数据来源：上海国际航运研究中心

注：100 点为景气状况分界值，100 点以上为景气区间，100 点以下为不景气区间，数值越大越景气。

2 四季度中国集装箱运输企业预计复苏放缓

集装箱运输企业好转趋势将有所放缓。根据中国航运景气调查，2017 年第四季度，集装箱运输企业的景气指数预计为 115.05 点，较本季度下跌 8.62 点，跌落至相对景气区间；2017 年第四季度，集装箱运输企业的信心指数预计 120.33 点，较本季度下降 27.75 点，下降至相对景气区间。预计第四季度集装箱运输企业景气状况好转趋势放缓，企业信心依然充足。（见图 2-1）

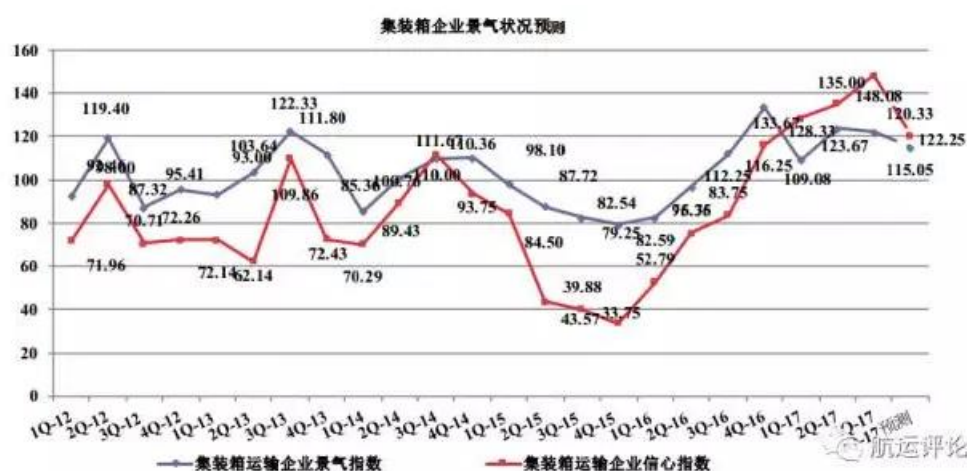


图 2-1 集装箱运输企业景气状况预测

大、小型集装箱运输企业预计回暖放缓。2017 年第四季度，大、中、小型三类集装箱运输企业的景气指数预计分别为 118 点、120 点、125 点。其中，大型集装箱企业景气指数下跌 2 点，跌至相对景气区间；中型集装箱运输企业景气指数保持稳定，小型集装箱企业景气指数预计下降 10 点，中、小型集装箱企业景气指数均处于较为景气区间，企业经营状况持续好转。

集装箱运输企业经营指标预计继续向好。2017 年第四季度，集装箱运输企业相关经营指标均在景气线以上。预计班轮市场将持续好转，企业运力投放将持续小幅上涨，舱位利用率也略有增加水平。同时，由于运费上涨、成本减少、集装箱运输企业盈利情况将继续好转，企业流动资金充足、贷款负债减少，集装箱运输企业船舶运力投资意愿将上涨，劳动力需求增加。

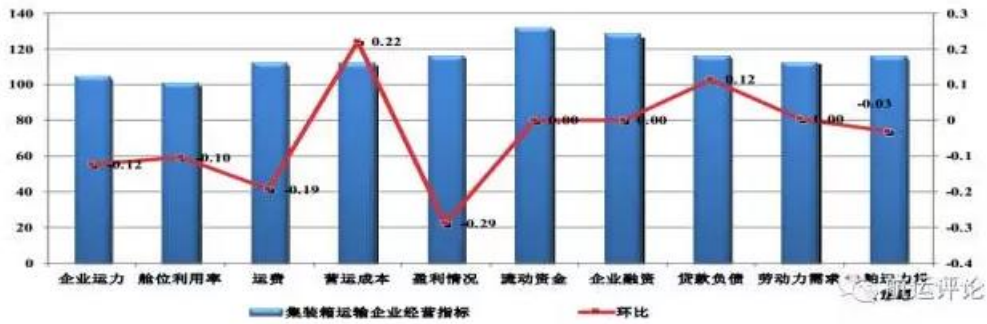


图 2-2 集装箱运输企业经营指标景气状况预测

集装箱运输企业经营指标	下季度景气指数预测值	较本季度情况	景气状况
企业运力	104.58	↓ -14.92	微景气区间
舱位利用率	100.42	↓ -11.66	微景气区间
运费	112.42	↓ -27.08	相对景气区间
营运成本	112.42	↑ 20.34	相对景气区间
盈利情况	116.17	↓ -47.33	相对景气区间
流动资金	131.92	→ 0	较为景气区间
企业融资	128.17	→ 0.00	较为景气区间
贷款负债	116.17	↑ 12	相对景气区间
劳动力需求	112.5	↑ 0.42	相对景气区间
船舶运力投资意愿	115.75	↓ -3.75	相对景气区间

图 2-3 集装箱运输企业经营指标景气指数预测

[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