

时事经济与航运

中国海洋运输情报网主办

2016年04月20日(第513期总第1572期)

◆ 广交会出现新动向 内外压力促使企业求新求变	1
◆ 航运业“供给侧改革”箭在弦上	3
◆ 航运市场正处于低谷中	6
◆ “挖金掘银”，挖泥船市场后市可期	8
◆ 熔盛还是舟山，外高桥造船的选择题	10
◆ 海运行业最后一座堡垒——港口“沦陷”??	11

广交会出现新动向 内外压力促使企业求新求变

在目前国际贸易环境低迷、进出口挑战加剧的背景下，中国外贸企业坚持求新求变，进行产品创新和转型升级，提升国际竞争能力和抗风险能力，努力破解外贸难题。

这些年，全球经济增速放缓，贸易持续低迷。在过去两届广交会上，到会采购商数量明显下滑，这个素有中国贸易“风向标”之称的展会感受到了阵阵寒意。本届广交会的前两天，组委会发布的统计显示，有超过6.6万名采购商到会，比前两届同期阶段有所增加。

不过，从国内参展企业的实际感受来看，情况并不乐观。广东韶关正星车轮公司的谢经理介绍说：“去年下半年开始，我们就感觉形势差了一点。我们的客户主要是非洲的多，石油降价对这些国家冲击很大，外汇来源都受到影响，采购商从国家那里审批不到美金，这块影响很大。”

重庆大江动力设备公司国际业务部经理黄云庭称，受汇率波动影响，亚太地区一些新兴市场的采购意愿在下滑：“感觉全球市场中，除了美国，其他市场都不好。我记得去年去一个（东南亚）国家，当地货币和人民币的汇率是180：1，这次再去就变成了360：1，就是说贬值了100%，这种形势就让采购商处于一个观望的态度。”

今年一季度，中国出口情况虽逐月好转，但进出口同比下降了5.9%。国内参展企业在展望今年出口形势时都普遍出言谨慎。目前，外需减缓与国内同行竞争压力加剧、制造成本上升、人民币汇率波动幅度加大等因素交织，构成影响出口走势的多重变数。

如何破解外贸难题？不少企业正在探索坚持创新，开发具有科技含量的产品。在电子信息展区，广州太极电子公司研发的一款小型智能美甲彩绘打印机很受客商关注。消费者可通过手机APP关联打印机，在APP上选择图案，同步绘到指甲上。

这家公司的总经理吴宁介绍，他们的产品具有自主专利，目标是把单一产品做成创意和消费的平台。“全世界的设计师可以往我们的平台上上传设计，利用手机能够把它们下载下来，通过设备把图案绘在消费者的指甲上。消费者下载个性图案是需要付费的。这就是一个O2O（线上到线下）的模式。不仅仅是一个产品，而是一个系统。”

来自危地马拉的采购商加西亚对这个产品挺感兴趣：“这是我第一次见到这样的产品。很新的理念。很多女孩子或许都会喜欢它。对美容院来说，也是个不错的设备。”

坦率地说，创新研发知易行难。像家电、家居建材、机电产品这些中国传统出口领域，加工贸易目前所占的份额依然比较大。某些国内知名的家电大品牌，也没有放弃贴

牌生产这块大市场。

不过，贴牌代工的定价权和主导权毕竟掌握在外国品牌手上。他们在挑选中国代工企业时，标准也越来越严苛。换言之，想把代工做好，难度也在增加。土耳其某知名家电品牌的国际市场负责人伊尔迪兹女士表示：“我们经常会碰到一些中国小型的加工企业。他们对土耳其市场和产品定位没有任何概念。我们必须费很大力气去解释，土耳其消费者需要什么样的产品。但你知道，这是个非常困难和麻烦的问题。”

在目前的形势下，一些率先转型的国内企业已经尝到了“甜头”。惠达卫浴就是其中一家。在以往与国际品牌合作的积累中，他们提升了国际化生产标准和水平。目前，自主品牌的认知度和美誉度都在提升，产品结构从单一卫生瓷砖延伸到整体的卫浴产品。目前，代工贴牌占惠达产品结构的比重已降到两成以下。自主品牌产品在巴基斯坦、中东、希腊等地的销路很好。

惠达卫浴国际营销部总监阎振利表示，去年，公司销售业绩逆势增长了20%，不断提高生产率，加大研发投入是重要原因：“目前，我们已经改造了三条自动化生产线，将来还会改造三到四条。过去1万人的生产能力还不如现在的6、7千人。现在，把整体研发综合到一起，从卫生陶瓷到整体家居结合在一块，形成整体研发的概念，让企业有更强的竞争力吧。”

据广交会主办方最新统计数据显示，本届广交会总体展览格局和展位安排保持稳定，展览总面积为118万平方米，展位总数60233个，境内外参展企业24514家，比上届减少了186家；首日到会采购商43306人，比上届同期40633人增长6.6%，但与2014年的48738人相比仍有差距。

“一带一路”带来新商机

尽管最新出炉的3月份外贸数据难得地出现大幅增长，但对于本届广交会最终的到会采购商人数，新闻发言人徐兵依旧持审慎态度：“一季度我国进出口总值还是负增长，同比下降5.9%，当前形势依然严峻，仍不乐观。”

大部分参展商也没有轻易认为外贸会迅速回暖，人民币汇率和原材料价格的波动、企业综合成本，尤其人工成本的攀升、行业价格竞争激烈等一系列因素叠加，都给他们带来困扰。多家中小企业主表示，维护老客户、打响价格战是他们应对外贸“寒潮”的主要办法。

但是本届广交会的整体气氛并不让人悲观。在展会现场，境外采购商的入口通道外数百米长的人龙，相比境内采购商较为冷清的入口安检，显得非常火爆。不少参展企业也表示，今年希望借助广交会平台，全力以赴开拓“一带一路”沿线商机，进一步开拓海外市场。据了解，此次广交会按16大类商品设置的50个展区中，来自33个“一带一路”沿线国家和地区的参展企业有374家，占进口展区参展企业总数的61%，比上届有所增加。

佛山陶瓷业近年来一直致力于改进工艺，并积极拓展新兴市场，不少佛山陶企在尽力维持南北美订单的同时，开始有针对性地就瓷砖的花纹、性价比等方面，开发迎合中东等新兴市场需求的新一代产品。展馆现场一家陶企证实，他们企业正逐步改进生产线，以满足中东客商的定制化产品需要。据广交会主办方介绍，此次展会上，国内很多地区也积极采取各种措施，“抱团”发展，抢抓“一带一路”机遇。

但也有参展商坦言，“一带一路”战略和创新驱动发展的推进，对今年采购商与会有一定的促进作用，但对本届成交形势仍不乐观：“开拓市场和改进产品的高企成本令人心有余而力不足。”他希望政府能加大对企业出口的支持力度。

出口企业主打自主研发

格力电器携旗下格力、晶弘、TOSOT三大品牌上百款精品亮相广交会，展出以智慧空气系统为主的格力智能环保家居系统，让参展者现场体验“智慧家庭”的魅力。

格兰仕集团的海外市场销售总监刘清宇表示，企业对新产品的研发力度在不断加大。

根据目前在手的订单来看，格兰仕二季度的出口非常可观，预期会有同比 15%-30% 的增长。

“多年参与国际市场竞争的经验让中国制造的抗压力还是比较强的，配套完善、性价比高是我们的长处。”一家汽车配件生产厂家负责人表示，虽然下行经济压力大、外贸形势不乐观，但由于该厂生产的产品工艺和质量成熟稳定，因此参与全球同类产品的竞争，依然很有信心：“保持去年的出口水平，应该问题不大，而且开展首日前来咨询的采购商增多了，所以我们乐观地预计今年订单量能增长两成左右。”

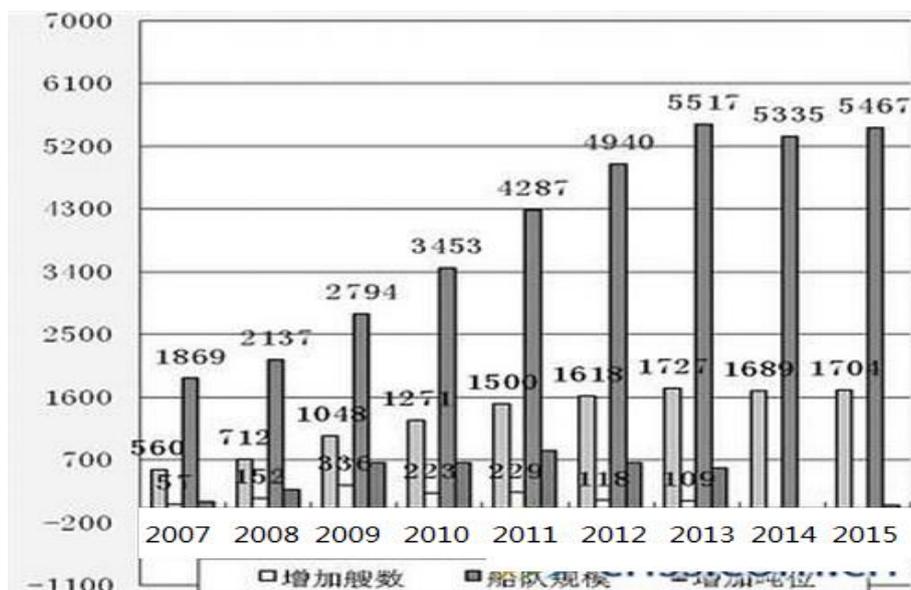
据分析，今年以来，中东和北非的动荡局势总体缓和、经济明显改善，当地消费需求猛增，至少带来了 2 亿人口的消费市场。同时，美联储加息预期降低，资本回流美国趋缓，客商采购意愿提升。这些积极因素都给中国制造业带来了机遇。

据徐兵介绍，近年来，每年举行两届的广交会每届参展国内企业总数都在 2.4 万家左右，其中 90% 以上都是中小企业，占据了广交会展馆 80% 的展览面积：“我国外贸产业特别是数量上占主要位置的中小企业，整体依然保持了较高的活跃度和国际竞争能力。” [返回](#)

航运业“供给侧改革”箭在弦上

今年以来，国内外干散货海运市场运价延续历史低位，其中反映国际干散货海运市场的波罗的海指数（BDI）最低已击穿 400 点，其主流的三大船型日租金在 3000-4000 美元间徘徊，创该指数设立以来最低水平，与历史上的最高 20 万美元一天不可同日而语；沿海运输市场同样如此，上海航交所发布的沿海散货运价指数今年也击穿 800 点，创下历史新低，其主流航线秦沪线每吨煤炭运价最低已触及 12 元，与历史上的最高 120 元形成鲜明对比。

全行业处于严重亏损状态。据公开资料显示，A 股上市的所有行业，航运业亏损位于前列，亏损数额从几千万到数十亿不等。由于较长时间的低迷累积，一些小型船公司“度日如年”，现金流紧张的“僵尸企业”越来越多，破产案件时有发生。据沿海一家船舶交易所统计，今年一季度破产拍卖的船舶数量已经超过去年全年，预计今后可能还会更多。



2007-2015年沿海运力增长图表（万载重吨）

供需严重失衡

运力过剩三分之一

如今的海运危机，主要表现在运力供需的严重失衡，其严重程度已经到了前所未有的

的程度。日前，交通运输部水运局发布 2015 年我国国内沿海货运船舶运力分析报告显示，截至 2015 年 12 月 31 日，万吨以上省际沿海干散货船共计运力 5467 万载重吨，运力规模较去年同期增加 47 万载重吨，增幅为 0.87%。运力在增长，而我国沿海煤炭运量却出现了负增长，全年沿海煤炭运量为 61123 万吨，同比减少 6.2%。

到底运力供需失衡有多严重？当今万吨以上的沿海运力有 5467 万载重吨，据粗略计算，刨去铁矿石、粮食等约 900 万载重吨运力，剩下约 4600 万载重吨可用来拉煤炭，按照每月拉 1.5 航次，可支配运力就达 6900 万载重吨，而煤炭需求量月均仅为 5100 万吨，多余了 1800 万载重吨运力，相当于目前运力规模的三分之一，这还是较保守的测算。如此巨大的多余运力沉淀在市场，价格战就不可避免，恶性竞争越演越烈，现已一地鸡毛，但危机仍在继续，何时结束尚难以推断。



运力供给野蛮生长

沿海船队三年翻番

交通运输部数据显示，2008 年底，我国万吨以上船舶运力为 2137 万载重吨，2011 年已猛增到 4287 万载重吨，实现了船队规模翻番。运力从 2008 年前的短缺到此后的野蛮生长，短短 3 年时间走完了先前需要 30 多年才建立起来的船队规模。2013 年更是达到顶峰、5517 万载重吨，较五年前多增了 3380 万载重吨，整整扩大了 1.6 倍。如此惊人的疯长，主要还是受制于经济大环境。

为了消除全球金融危机对我国的影响，2008 年底，政府出台强经济刺激政策，短短 4 个月央行 5 次降息，4 次降准，特别是 4 万亿财政投入加 18 万亿信贷投放，令 2009 年中国广义货币 M2 猛增了 27.7%，相当于 GDP 增速 3 倍还多。

在超发货币下投资狂奔，航运业作为当时最火爆的钢铁、煤炭上下游行业，受到各路资金的热捧。当时银行求航企贷款“多多益善”，并一路“绿灯”放行；另外，主管部门对新增运力采取开放态度，没有进行正确引导及合理调控；但主要还是航企本身对“后危机”时代经济发展过于乐观，多种利好因素叠加，导致投资冲动，造船订单成倍增长，为今天的危机埋下了祸根。其中一矿业巨头一次性新船订单就达到 250 万载重吨，震惊整个航运界。

而正当新增运力大量出炉之时，2012 年起，国民经济增速进入下降通道，煤炭需求开始降温，风险集中爆发，主流航线--秦沪线煤炭运价每吨首次跌破 20 元，全行业开始进入衰退通道。

形势倒逼

“去产能”刻不容缓

面对经济下滑，首先想到是刺激需求。近几年来，政府始终把“稳增长”放在第一位，释放宽松的货币政策、人民币 M2 投放量持续在高位增长，来阻止 GDP 增速的下滑，

但效果不明显。代表“需求侧”的三驾马车，“外贸、投资、消费”增速仍未能有效放大，特别是反映工业活动景气度的工业品出厂价格 PPI, 已连续 37 个月负增长，CPI 也进入了“2”时代，

经济通缩开始显现，经济向下压力增大。反映到具体的沿海运输市场，主要的运输货种煤炭，近几年一直在 6 亿吨上下徘徊，沿海运价已连续 2 年改写历史最低水平，整个行业亏损面在日益扩大。我国经济经过多年高速增长，产能不断扩张，而当下需求却无法与产能同步增长，反而出现了周期性、结构性收缩。去年的中央经济工作会议首次提出，由“稳增长”的“需求侧改革”转向“供给侧改革”，并且把“供给侧结构性改革”中的“去产能”放在 2016 年经济工作中的首位，可见化解过剩产能的重要性。

近期，国务院先后印发关于煤炭、钢铁等行业化解过剩产能实现脱困发展的意见，目标从 2016 年开始，用 5 年时间再压减粗钢产能 1 亿-1.5 亿吨；用 3 至 5 年的时间，再退出煤炭产能 5 亿吨左右、减量重组 5 亿吨左右，继钢铁、煤炭之后，水泥、造船、电解铝、玻璃等行业的去产能路线图也逐渐明晰。上述物资的去产能化，特别是钢铁、煤炭的大幅减产对承接运输的沿海市场影响巨大，倒逼航运业下狠心去产能，是无可回避的选择。

尽管之前，为了缓解困境，航企也施出了不少招数进行自救，如延缓银行还贷周期、压缩运营成本、向社会融资解决流动性、船舶资产证券化以及整合重组，但由于运力过剩的根本性问题没有改善，收效有限，只解决短期而改变不了长期的发展。同时，政府也出台过政策，对在 2013 年-2017 年期间提前报废的老旧船进行一定的财政补贴，但又同时在此基础上，对新造船也进行同样补贴。“一手淘汰落后运力、一手又扶持新增运力”的政策受到业内的诟病，“这哪是在救航运，分明是在救船厂”，再加上补贴的力度不大，使原先化解过剩运力的努力成为泡影。

数据显示，沿海船队规模在 2013 年达到顶峰后，至今的两年多时间运力下降还不到 1%，2015 年甚至还出现反弹，政策效应没有显现。而这次受大的经济环境所逼，应该是动真格的时候，如不进行“刮骨疗毒、壮士断腕”式的去产能，将影响到今后的航运业健康发展。

运力平衡还需市场主导

政策扶持

针对目前市场的运力严重过剩这一基本现实，航运业的“供给侧改革”核心是去产能，去杠杆。在市场的主导下，通过充分竞争，优胜劣汰，发挥市场在配置资源中的决定性作用，最后达到船舶运力与货物保持在一个相对均衡的水平，这才有利于航运事业的健康稳步发展。预计在不久的将来，一批有货源背景的、有良好信贷支持的、经过整合重组的中大型航企（主要是国企或央企），有望在竞争中从低谷走出来，而一些缺乏资金、货源的小微企业，在竞争中处于下风，不少甚至遭市场淘汰出局。

由于船队规模逐渐下移，运力供需开始走向平衡，市场竞争的主体也由分散走向集中，航企的集中度提高，其议价能力提升，运价将逐渐回归到一个合理可持续发展的水平。

尽管“去产能化”整个过程通过市场主导来实现，但政府也应给予高度的重视及扶持。针对钢铁、煤炭行业化解过剩产能，国务院已出台相关文件；国家为此将拿出 1000 亿元资金解决员工安置和债务处理。海运业与钢铁、煤炭业一同作为国民经济的基础产业，其在“去产能”的过程中，也理应参照相关的优惠政策，资助一些处于困境的中小企业，特别是一些小微航企平稳有序退出，使运力供需出现相对平衡，让海运业走出低迷，走上健康稳定的发展之路。

实现航运产业链创新

金融危机后，全球航运业仍寄希望于中国需求端的强劲扩张。然而，事实证明，航运市场出现大幅反弹，但并未出现根本性反转，市场不改下行通道。此番转向供给侧改

革，希望市场通过价格、产能整合、淘汰等方式来清理过剩产能，完成市场出清。同时，依靠提高全要素生产率（技术、制度等）实现经济增长。

当下，随着市场低迷态势加剧，航运业已经开始了供给侧的改革，并且进入加速轨道。无论是成立联盟、建造大船，还是降低航速等，这些措施都是主动的供给侧改革。但这些改革仅仅是为了适应眼下的市场需求，从长远来看，除此之外，还应使航运业呈现新业态。

交通运输部原副部长徐祖远曾经提出航运业产业链创新这一观点或可值得一试。他认为，航运业本身是物流行业的一个节点，产业延伸意味着与整个物流行业连贯起来，与物流企业进行全面合作，整合航运服务，提高全程解决客户问题的能力，最终构建供应链产业集群。在这个过程中，航运企业可以与货主、物流提供者、贸易商、金融机构、电商平台等这些主体构建多个产业集群，形成产业生态圈，市场格局就会发生革命性的变化。[返回](#)

航运市场正处于低谷中

2016年是航运市场异常艰难的一年。根据调查显示，超六成的中国企业认为2016年BDI将低于800点，经济增长乏力，大宗散货需求仍会进一步下滑，运力供大于求。海运需求或将会出现一定程度下滑。事实上，中国造船业产能过剩，民营船企破产加剧。这一系列的事实告诉我们，航运市场正处于低谷中。

BDI：全球经济晴雨表总“下雨” 航运业春天不易来临

进入2016年后的短短两周，BDI跌幅已经超过15%。2016年1月18日，BDI跌至了369点，创15年来新低。这种开年不利的局面，让整个行业都陷入一种悲观的氛围当中。虽然之后有一些反弹，但是也是昙花一现。2016年4月8日，BDI指数攀升22点或4.26%，报539点，创下去年12月9日来最高水平。从2016年2月10日的低位以来，BDI指数反弹了85.22%。但是业内人士认为，行业基本面仍然没有改善。从长期来看BDI仍有回落的空间。

由于美国经济回暖速度放缓，加上欧洲市场提振乏力，以及中国经济转型期间对外需求减速等多重因素影响，使得世界主要经济体贸易量萎缩或只在某个阶段做盘整或小幅增长，为此市场人士预测，航运市场的冬天仍然会持续一段时间；虽然有印度等新兴经济体似乎发展速度很快，但由于其经济体量尚不具规模所以还不能起到经济引擎的作用。从世界范围看，贸易保护壁垒并不鲜见，国家和地区间的矛盾冲突不断加剧，经济发展的不确定性因素明显比以往增加很多，这些无疑都对BDI指数的回升构成压力。航运在线小编认为，BDI身为全球经济晴雨表，一直下雨的情况让航运业的春天似不是那么容易来临。

集装箱：供需失衡，总体下跌

2016年1月，市场进入中国传统农历新年出运高峰，中国出口集装箱运输市场总体需求出现回升，但受运力基数过大影响，供需关系改善效果有限，多数航线市场运价于月初大幅拉升后即逐周下滑。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760.5点，较上月平均上升5.3%；上海出口集装箱综合运价指数平均值为689.0点，较上月平均上升28.4%；2016年2月，中国出口集装箱运输市场进入传统农历春节后的淡季，总体需求低迷，虽然航商在多条航线上采取了运力收缩措施以维持供需关系，但效果不佳，市场运价低位震荡。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766.6点，较上月平均基本持平；上海出口集装箱综合运价指数平均值为527.7点，较上月平均下跌23.4%；2016年3月，中国出口集装箱运输市场正处于节后货量恢复期，运输需求总体低迷，供需失衡较为严重，多条航线运价下跌。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704.2点，较上月平均下跌8.1%；上海出口集装箱综合运价指数平均值为420.3点，较上月平均下跌20.4%。

油运市场：运力不断释放，运价告别高位

国际原油市场做空筹码增多。美国原油（WTI）和布伦特原油现货价格虽然有所上涨，但依然在低位徘徊。无论原油运输还是成品油运输，显示出可用运力不断释放，导致运价也从前期高位开始回落。油运市场虽然曾经前期小有繁荣，但不难看出是因为中国等国家进行石油储备而对运价的拉升和维持，由于储油设施的限制以及资金使用的规划，油运已经告别相对紧张的时代，一些大型油轮已经被或短期或长期的当成储油容器了。虽然眼下油运市场没有散货和集装箱市场那样惨淡，但也不会有前期春光明媚的日子了，坚持持久战也将是摆在油运船东面前的严肃课题。

拆船市场：废钢需求量提升 拆船价格将延续利好

2016年3月，中国物流与采购联合会和国家统计局服务调查中心发布了中国制造业PMI为50.2%，比上月回升1.2%，自去年8月以来首次回到荣枯线以上。国内废钢市场略有起伏，成交量尚可，铁矿石有下跌行情出现，钢坯和煤焦却出现上涨行情，废钢市场心态比较乐观，操作积极性较强，资源交易也较为理想。本月国内重废平均收购价格为1223元人民币/吨，环比微涨13.70%，南亚次大陆废钢船收购价格提升显著，国内废钢船收购价格触底反弹。据统计，15000-25000轻吨原油轮，6000-10000轻吨成品油轮，7000-12000轻吨散货船，上述船型本月平均拆船估价分别为143.5美元/轻吨、139.8美元/轻吨、130.2美元/轻吨，环比上涨6.93%、7.87%、7.40%。进入4月份，钢材市场旺季需求启动，开工面越来越多，加上唐山限产正式执行，钢材销售情况良性发展，废钢需求量有所提升，预期废钢船拆船价格将延续利好。干散货运输市场的持续低迷，以及拆船价格的持续上涨，刺激了干散货船拆解量大幅增加。本月国内拆船厂在国际市场上收购废钢船10艘，44.36万载重吨，80%为散货船，部分船龄仅为16年。本月国内拆船厂共拆解各类废钢船共计50万载重吨，比上月增加10万载重吨。

修船市场：修船业务有所减少 需求应对解决之道

2015年舟山船企共修船约2000艘，占全国五分之一，已成为我国名副其实的重要修船基地。其中，地处六横岛的中远、龙山、鑫亚这三家船企，共修船约800艘，成为舟山修船业的亮点。2016年船舶改装业务和修船有所减少。六横龙山船厂董事长周亚国表示，首先还是要降成本，各个生产部门要核费用，2016年争取再降成本4%，因为近期修船价格想上涨基本不现实。其次是着眼长远，在困难时期敢于投入，适应未来船舶大型化发展趋势，目前该公司已征用了300多亩土地、700米岸线，用于建设40万吨级船坞。“作为一家地方性的民营修船企业，面对经营压力，只有依靠现有条件，加大市场开发力度，运用各种资源争取传统大型航运公司的订单，加大油轮、化学品船、工程船的开发力度。”在“万邦永跃”，总经理陈勇透露，目前他们已开始采用机器人作业，同时还与国外巨头研发自动修船保养设备，目前该公司的客户均是全球一流航运企业。

造船市场：订单同比有所下降

2016年1至2月，51家重点监测的造船企业造船完工392万载重吨，同比下降21.6%。承接新船订单90万载重吨，同比下降76.4%。2月底，手持船舶订单11540万载重吨，同比下降20.8%。利润方面，1至2月，船舶行业94家重点监测企业实现主营业务收入357亿元，同比下降7.5%；利润总额1.6亿元，同比下降46.7%。2016年3月，根据Golden Destiny周报，船东共订造了2艘新船，仅包括2艘油船总运力达到316,000载重吨。新船订单量相比之前一周下降了60%。在散货船领域，招商局集团分别在外高桥造船、北船重工和招商局重工下单订造了4艘、4艘和2艘400,000 DWT VLCC，预计在2018年和2019年交付，交付后将长期租赁给淡水河谷。在其他船型领域，宁波达羽船务有限公司在长航集团江东船厂下单订造了6艘9,800 DWT杂货船，预计在2017年和2018年交付。油船订单量最多，占总订单量的100%。与之前一周相比，液化气船订单量下降了100%，从1艘降至0艘；杂货船订单量下降了100%，从2艘降至0艘；滚装船订单量下降了100%，从2艘降至0艘。

大宗商品：“十三五”带来利好信号

2016年，中国的铁矿石价格自2月初开始大涨了26%。挪威银行市场分析师指出，“中国的‘十三五’规划草案有史以来第一次提到‘供给侧结构性改革’，暗示市场将在资源配置中起决定性作用，政府将减少对经济的干预，这在我们看来，将会大宗商品出口贸易产生利好作用。”该分析师在最近的一次报告中表示，中国的新“五年规划”将会利好大宗商品进口贸易，因为中国将加快去除过剩产能及不必要工业产能的步伐。

中海中远：“抱团取暖”成为企业新选择

2016年1月，中国忙着迎来新年之后，又迎来了一个重磅消息。中国航运业两大巨头，即中远和中海合并。一时间，航运业算是“炸开了锅”。两大央企合并成立的新集团投入运行，标志着我国航运业正式拉开整合的序幕。行业内普遍认为，在经历了多年的低迷之后，全球航运业进入一个整合并购的高发期。业内人士称，2016年大范围的收购与整合将会成为行业的一大主旋律。在行业回暖无望的大环境下，只有那些资金充足、规模效益明显的企业才能在激烈的竞争中获得生存和发展。面对这种情况，主动或者被迫合作来抱团取暖，就成为企业发展的一种必然选择。2016年4月11日，因为担心韩国造船业可能会失去全球市场的主导地位，同时解决产能过剩问题，韩国政府正在酝酿推进韩国造船业整合，未来全球三大造船巨头或将合并成两家甚至是一家企业。航运在线小编认为，航运企业间的合并或重组将会越来越多。届时，并购整合的大戏很可能在航运业接连上演。而整合、并购带来的集中度提升，也有利于改变目前较为分散的市场格局。这对于航运业未来的健康发展有利。

航运在线小编认为，应对新形势，企业降低成本，加大市场开发必不可少。对于航运企业来说，首先要抛弃固有思想，加大研发力度，扩大市场渠道，或联盟或“抱团取暖”，才能在市场低迷的情况之下走出自己的一条康庄大道。[返回](#)

“挖金掘银”，挖泥船市场后市可期

挖泥船又称疏浚船，主要用于各类疏浚工程、开采水下沙石和矿藏，服务于海洋工程等，其对于港口、航道的建设和清淤以及滨海开发工程的建设均具有重要意义。与全球船市发展情况相似，近几年，全球挖泥船市场持续低迷。不过，挖泥船市场发展也有其自身特点，不论是从国内疏浚市场还是从国际疏浚市场的未来发展来看，挖泥船市场仍然面临着很多机遇。“十三五”期间，全球挖泥船市场将稳步回暖，年成交量在20艘左右。鉴于此，我国挖泥船建造企业要积极主动出击，在保证建造质量的基础上，大力开展科技创新和配套产品研发工作，力争在挖泥船市场竞争中占据一席之地。

A

挖泥船队“茁壮成长”

根据英国克拉克松研究公司统计，截至2016年2月底，全球挖泥船船队保有量为1978艘、446.5万总吨，平均船龄为29.7年。

从船型构成情况来看，目前，在全球挖泥船船队中，绞吸式挖泥船和耙吸式挖泥船的数量分别为391艘和584艘，占比分别为19.8%和29.5%，合计占比接近50%。可见，绞吸式挖泥船和耙吸式挖泥船是现有挖泥船船队中的主流船型，不仅数量居多，在疏浚能力上更是占绝对优势。绞吸式挖泥船和耙吸式挖泥船“术业有专攻”，绞吸式挖泥船专长于建设性疏浚和海洋工程服务，耙吸式挖泥船则主要承担吹填工程、维护性疏浚和岸滩维护等工作。

从船龄情况来看，挖泥船船龄普遍较高，其中，20年以上高船龄挖泥船达1362艘，占挖泥船船队运力总艘数的68.9%。

目前，全球挖泥船船队呈现几大显著特点：

第一，近年来，全球挖泥船船队船舶普遍呈大型化趋势。截至2016年2月，挖泥船现有船队平均单船吨位达到2270.2总吨，较2005年的1768.2总吨的平均吨位增长28.4%。

第二，挖泥船船队集中度不高，分布非常分散，船东多为港口和当地疏浚承包商。

第三，挖泥船潜在更新需求相对较大。一般而言，挖泥船普遍拆解年限在 35 年左右。目前全球挖泥船船队中，船龄 35 年以上的老龄船舶达到 766 艘，存在较大的更新需求。

目前，世界上最著名的欧洲四大疏浚承包商为荷兰的 Van Oord 和 Royal Boakalis Westminster nv 以及比利时的 Jan De Nul 和 DEME。其中，Van Oord 拥有各型挖泥船共 67 艘，Boakalis 挖泥船船队规模达到 64 艘，Jan De Nul 和 DEME 也分别拥有 50 艘挖泥船。

目前，中国船东共拥有挖泥船 289 艘。相比较而言，我国国内疏浚市场结构较为特殊，主要是区域性航道局为本区域内的港口和航道提供疏浚服务，相互之间竞争比较少。目前，中国交通建设股份有限公司的三家全资子公司是国内最大的三家疏浚企业，分别是中交上海航道局有限公司、中交广州航道局有限公司和中交天津航道局有限公司。近些年，这几家公司已向着专业的疏浚承包商方向发展，挖泥船船队迅速扩大，并开始在世界范围内承揽疏浚业务。截至 2016 年 2 月，中交股份旗下挖泥船船队规模达到 127 艘。

B

建造崛起“中国力量”

一直以来，全球挖泥船建造市场被欧洲船厂主导。欧洲大型挖泥船船企的设计和配套实力雄厚，经营方式灵活多样——既可以承接整船建造订单，由各公司在自己的船厂生产，也可以向其他挖泥船承包商或造船厂提供单个组件或套件，与其他造船厂共同设计挖泥船并管理挖泥船的建造过程。

不过，近些年全球挖泥船市场有几个趋势值得关注：一是欧洲建造挖泥船的船厂数量锐减，目前只有为数不多的几家欧洲船厂建造大型耙吸式、绞吸式挖泥船；二是挖泥船整船建造越来越多的转移到发展中国家，欧洲船厂只提供设计和关键设备；三是中国船厂迅速崛起，目前已在挖泥船建造市场占有显著份额。

荷兰 IHC 公司是世界最大的挖泥船和挖泥船设备设计、建造商。据克拉克松公司统计，截至目前，该船厂共完工交付 246 艘挖泥船，是全球交付挖泥船最多的企业。IHC 能够提供标准的海狸(Beaver)系列挖泥船，由其子公司 IHC Holland Beaver Dredgers BV 建造；IHC 另一家子公司 IHC Engineering & Renovation BV，主要提供包括单个部件、系统和套件在内的设备。荷兰 Damen 船厂也是全球知名的挖泥船建造企业，成立于 1927 年，主要生产标准型耙吸式、绞吸式和吸扬式挖泥船。

迄今为止，中国船厂共完工交付挖泥船 235 艘。目前，国内挖泥船建造厂主要有中船黄埔文冲船舶有限公司、天津新河船舶重工有限责任公司和南通港闸船舶制造有限公司等，这三家企业在全世界范围内也属于主要的挖泥船建造企业。其中，黄埔文冲和新河船舶重工均完工挖泥船 39 艘，是我国建造交付挖泥船最多的造船企业。

C

受困危机“量价齐跌”

国际挖泥船市场船东主要是荷兰、比利时的四大疏浚承包商和分散在世界各地的本地疏浚承包商或港口、河道运营机构。2001-2003 年，国际疏浚市场低迷，疏浚承包商的挖泥船大量闲置。这期间，四大疏浚承包商的新船建造主要集中在少量大型绞吸式挖泥船上，同时因新加坡填海工程的中断等因素影响，耙吸式挖泥船几乎没有新订单。2004-2005 年，国际疏浚市场逐渐走出低迷。全球挖泥船船队使用率越来越高，主要疏浚公司承接了大量工程，尤其是许多疏浚量巨大的填海工程。2006-2007 年，疏浚市场的高潮导致来自疏浚承包商的挖泥船订单大量增加。

2008 年国际金融危机爆发之后，全球挖泥船市场新船成交量有所回落，但依然保持在较为可观的水平。此后，在中国疏浚市场强劲需求的推动下，挖泥船市场明显复苏。

2010年，全球共成交挖泥船66艘，创该船型成交历史新高。2011年之后，随着大批量疏浚项目的完工以及前几年的集中订造，挖泥船市场需求大幅回落，年新船成交量基本保持在20艘左右，2015年挖泥船新船成交量仅为14艘，成为近年来挖泥船新船成交最低的年份。2016年年初至今，全球仅成交4艘挖泥船。

值得关注的是，当前挖泥船市场行情的低迷，也导致了该船型新船价格出现明显下跌。从近年成交案例来看，2013年11月，Boskalis Westminster在IHC建造的1艘万吨绞吸式挖泥船，成交价格为1.7亿欧元。

从手持订单方面来看，截至2016年2月底，全球挖泥船订单共计36艘、22.6万吨，其中包括22艘耙吸式挖泥船、8艘绞吸式挖泥船、2艘抓斗式挖泥船以及其他类型挖泥船4艘。

在现有挖泥船手持订单中，有来自国外四大疏浚承包商的订单14艘；来自中建建股公司的订单2艘，订单分别来自广州航道局和天津航道局；来自俄罗斯船东Rosmorport的订单5艘；来自印度船东Adani Group的订单2艘等。

D

稳步回暖后市可期

目前，尽管全球挖泥船市场持续低迷，但无论是从国内疏浚市场还是从国际疏浚市场未来发展来看，挖泥船市场依然充满了一定的机遇。

从国内疏浚市场发展来看，一方面，未来几年，我国内河航道疏浚将迎来大发展，投入将创新高。目前，内河航运发展已上升为国家战略，《国务院关于加快长江等内河水运发展的意见》明确提出要利用10年左右的时间，建成畅通、高效、平安、绿色的现代化内河水运体系，到2020年全国要建成1.9万公里高等级航道，长江等内河主要港口和部分地区重要港口建成规模化、专业化、现代化港区，长江及其他主要内河航道等级要普遍提高，这将给疏浚企业及挖泥船建造企业带来大量的发展机会。另一方面，水利疏浚市场也值得关注。目前，我国面临着众多湖泊被污染、水库淤积、防洪设施落后等问题亟待解决。中央一号文件指出，我国要力争通过5-10年时间，从根本上扭转水利建设明显滞后的局面，到2020年基本建成防洪抗旱减灾体系。因此，作为水利建设重要组成部分的河道湖泊疏浚、库区清淤工程数量会大幅增加，水利疏浚投入将创新高。目前，我国水利系统的挖泥船普遍船龄偏大、性能落后，难以满足水利建设需求。同时，由于我国水环境污染日益严重，与水利疏浚密切相关的环保疏浚市场需求也不断增长，预计未来几年，我国环保疏浚将迎来较好的发展机遇。

另外，值得关注的是，随着我国南海战略的稳步推进，南海岛礁相关建设已势在必行，而我国主要疏浚企业现有的疏浚装备无法满足今后的南海疏浚工程需要，迫切要求大型绞吸挖泥船的加入。

国际疏浚市场方面，目前国际市场上的大型工程仍然很多，比如近年来随着超大型集装箱船不断投放国际航运市场，欧美许多港口码头正加快扩建改造步伐，以满足未来发展需求；非洲主要能源出口国大型港口建设工程也正在规划中；新加坡、马来西亚等国家不断开展大型疏浚工程，总疏浚量呈上升趋势。

目前来看，我国疏浚企业在国际市场上所占份额较为有限，但与世界几大疏浚巨头相比，我国主要疏浚企业大型先进装备明显不足，需加快高端挖泥船运力的补充。因此，综合各方面因素，从未来需求预测看，预计“十三五”期间，全球挖泥船市场将稳步回暖，年均成交量在20艘左右，特别是大型绞吸挖泥船成交量将明显增加。[返回](#)

熔盛还是舟山，外高桥造船的选择题

是放弃新建舟山虾峙岛项目，还是重新考虑接手熔盛重工，或者还有其他更好的选择，对于外高桥造船而言目前是一道头疼的选择题。

否认将在舟山投资建造大型船坞

据贸易风消息，外高桥造船日前否认了将在舟山建造大型船坞。此前，有消息称，外高桥造船计划与和润集团合作在舟山虾峙岛建造 50 万吨大型船坞。

外高桥造船的一位负责人表示，外高桥造船目前没有任何扩张计划。该负责人表示，此前，外高桥造船确实曾与和润集团就开发新船厂进行谈判，但由于造船业产能过剩、市场低迷，这一计划之后就被搁置。

该负责人称，因为能够帮助推动地方经济，舟山当地政府希望该船坞建设项目能够实现，不过，对于船厂而言，目前市场上并新造船需求不足。

和润集团是外高桥造船的现有客户之一。2013 年 10 月，和润集团与外高桥造船签署 4 艘 18 万载重吨好望角型散货船建造合同，每艘价值 5400 万美元，交付时间定于 2016 年。

外高桥造船的负责人表示，由于目前散运市场疲软，越来越多的船东倾向于推迟新船交付时间，外高桥造船希望和润集团能够接收这批好望角型散货船。

一位市场专家认为，考虑到外高桥造船仍在为盈利而苦恼，该船厂在一段时间内不会投资建设新船坞。他表示，外高桥造船每年需要为其贷款支付高额利息，不大可能会再为其资产负债表增加更多债务。

不过，有消息人士透露，和润集团此前和外高桥造船商谈的关于虾峙岛项目的合作方式很多，包括通过控股、参股、收购、租赁等方式，未必一定需要通过出资方式。

和润集团总裁助理张勇此前也表示，“虽然近年来船市并不景气，但我们了解到外高桥造船有转移需求，希望找到更好的船坞。他们也希望我们抓紧时间启动项目建设。现在我们跟外高桥造船谈的意向是，我们先把船厂造起来，然后租给外高桥造船使用。”

因此，外高桥造船否认将在舟山建造大型船坞，但实际上并不排除租赁使用的可能。不过，即便是外高桥造船愿意租赁，在目前供给侧改革的形势下，如此大的项目能否通过发改委的审核也要打上一个问题号。

熔盛重工依然是最好选择

早在 2014 年，就有传闻称中船集团欲收购熔盛重工。当时有媒体报道称，江苏省政府、如皋市政府和中国船舶三方召开了一次会议，会后，如皋市向外高桥造船提供了一份江苏熔盛的《固定资产清单》，内容包括资产数量、主要生产设备等，随后，外高桥造船在江苏熔盛进行第一阶段评估工作。

中国船舶董事会一位内部人士之后证实，中船的确和当地政府以及熔盛方面有过接触，根据其提交的资产情况，中国船舶制定了多个方案。不过该人士也表示，由于熔盛重工的负债较多，在债务结构没有理清之前，中国船舶不会贸然收购。

当地政府为何出面牵头让外高桥造船来进行重组，一位接近如皋市政府的人士向财新记者透露，这主要是当地政府获悉外高桥造船可能有扩产或搬迁的打算，“上海自贸区内的工业用地十分紧张，上海市政府有意让外高桥造船进行搬迁，腾出土地用于自贸区配套工业园区的建设。之前外高桥造船考察过浙江舟山的一些船厂，但就占地面积和船厂设备方面来说，江苏熔盛无疑是最能与外高桥造船进行匹配的”。

消息人士称，外高桥造船 2020 年之前要搬迁，让地给自贸区。而且近期更一次性接获淡水河谷 14 艘 VLCC 订单，对于目前外高桥造船而言，如何尽快消化这些订单倒是当务之急。与其在舟山建新船坞，远水解不了近渴，倒不如重新考虑接手熔盛重工，一方面不用担心新增产能，甚至解决了产能过剩，另一方面，熔盛重工是国内唯一建造过淡水河谷 40 万吨矿砂船的船厂，而此前担心熔盛重工的债务问题如今已经因为采用债转股的方式基本理顺，通过换股方式外高桥造船连资金都不要考虑，可以说，无论是经验、时间、距离还是资金投入，相比舟山项目，熔盛重工显然是更好的选择。[返回](#)

海运行业最后一座堡垒——港口“沦陷”??

金融危机以来，全球海运市场持续走低，造船企业、航运企业盈利情况不断恶化，甚至间或传出破产倒闭消息，整个海运行业一片惨淡。但是中国的港口行业却如风暴中

的灯塔，一直保持着稳定发展态势。据中国航运景气报告显示，2011-2015年，中国港口企业景气指数、泊位利用率景气指数和企业盈利景气指数总体均位于景气分界线（100点）以上，这期间中国港口企业泊位利用率和盈利水平均持续保持较高水平（见图1）。



数据来源：上海国际航运研究中心

注：年度景气值为季度景气值的平均值

图1 2011-2015 中国港口企业景气指数变化情况

1. 中国港口货物吞吐量下行压力较大

2015 全年，中国港口货物吞吐量总体保持下行趋势，中国港口货物吞吐量的下行趋势在 2015 年下半年表现较为明显，10 月份开始港口吞吐量出现负增长。2016 年 1 月，中国港口吞吐量同比仍处于负增长状态，中国港口货物吞吐量下行压力仍然较大。（见图 2）



数据来源：交通运输部综合规划司，上海国际航运研究中心整理

图2 2015年1月-2016年1月中国规模以上港口货物吞吐量及增长率变化情况

2. 中国港口企业景气指数连续三季度处于不景气区间

中国港口企业景气指数自 2010 年发布以来，仅有极个别年份因受中国春节等季节性因素影响，会跌入不景气区间，同时也会在紧邻的一个季度迅速恢复至景气区间。但是，自 2015 年第三季度以来，中国港口企业景气指数已连续三季度处于不景气区间。而且，每年的第二季度在传统意义上属于生产恢复期，港口企业家却普遍预计企业经营状况也并不能出现明显改善。根据中国航运景气调查显示，2016 年第二季度中国港口企

业景气指数预计为 99.27 点，仍将处于微弱不景气区间。（见图 3）



数据来源：《2016 年第一季度中国航运景气报告》

图3 中国港口企业景气和信心指数走势图

3. 中国港口企业经营指标大幅恶化

2016 年第一季度，中国港口企业经营指标中仅有流动资金和企业融资两项经营指标处于景气区间，其余指标均处于景气分界线以下，这就意味着仅企业融资和流动资金状况有所好转。受港口企业吞吐量大幅下滑、泊位利用率大幅下降，港口收费价格下调等影响，2016 年第一季度企业盈利情况景气指数大幅下跌 62.96 点，由景气区间直接跌入较为不景气区间，港口企业盈利状况堪忧。

表1 中国港口企业经营指标景气指数表

港口企业经营指标	本季度景气指数值	较上季度情况	景气状况
吞吐量	71.32	↓ -50.35	较为不景气区间
泊位利用率	68.03	↓ -23.49	较为不景气区间
收费价格	56.87	↓ -18.58	较为不景气区间
营运成本	79.84	↑ 19.39	较为不景气区间
企业盈利	51.89	↓ -62.96	较为不景气区间
流动资金	103.53	↓ -8.74	微景气区间
企业融资	123.45	↑ 1.18	较为景气区间
资产负债	82.59	↑ 0.62	相对不景气区间
劳动力需求	56.43	↓ -54.02	较为不景气区间
新增泊位与机械投资	96.47	↓ -0.2	微弱不景气区间

数据来源：《2016 年第一季度中国航运景气报告》

在中国港口企业生产形势日益严峻的情形之下，港口企业向政府大声疾呼三方面的扶持。

一是希望政府降低港口企业税费

在对中国港口企业的调查中发现，呼声最高的是希望国家降低港口企业税费。在全球航运业不景气的大形势下，航运企业对于成本的控制尤为重要，港口企业也不例外。港口企业除加强自身管理、提高资金利用率等成本控制外，同时希望政府层面，出台或完善相关政策，降低企业各种税费，为港口企业在“拐点”阶段营造更好的经营环境。

二是期待政府优化港口产业布局

在新经济环境要求下，特别是煤炭、钢材等去产能后的物流变化，港口企业希望政府能优化港口产业布局，进行港口资源整合，不断推进港口行业结构调整，不断深化港口供给侧改革，加强区域及跨区域港口产业之间的协同，避免出现低价竞争等不利于港口行业健康发展的状况。

三是呼吁望政府为港口企业转型升级提供便利

面对较为严峻的港口生产形势，在控制成本的前提下，港口企业除提高自身的生产

效率和服务水平，推动港口功能的集成化和标准化，并完善港口现代物流功能外，在“绿色港口”建设和“互联网+港口”时代，港口企业呼吁政府为其进行转型升级提供更多的便利，如支持其设立“港口大数据信息系统平台建设专项资金”“绿色港口发展专项资金”、开通“港口企业行政审批绿色通道”等。[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