

CNSS 海事新闻周刊

(2013.3.18—3.24)



目录

| | | |
|----|-------------------------------------|----|
| 一. | 中国经济速览..... | 2 |
| | 交通运输部成立班子统筹大部制工作..... | 2 |
| | 高虎城：今年保持外贸适度增长 稳定外资规模..... | 3 |
| | 汇丰 PMI 初值回升 尚难判制造业回暖..... | 3 |
| 二. | 世界经济速递..... | 4 |
| | 经合组织报告显示主要经济体呈复苏迹象..... | 4 |
| | 世界经济由快速发展进入深度转型调整期..... | 5 |
| | 欧元区 3 月综合 PMI 创 4 个月新低..... | 8 |
| | 监测显示：亚洲出现资产价格泡沫风险..... | 8 |
| 三. | 璀璨海事之星..... | 8 |
| 四. | 聚焦航运经济..... | 10 |
| | 航运业弱复苏 上市航企盼减负..... | 10 |
| | 欧盟航海碳税计划变策略 航运企业或陷被动..... | 11 |
| | BDI 运价指数维持低位 运力处于严重过剩状态..... | 13 |
| | 中国航运经纪公司提振需解决三方面问题..... | 14 |
| 五. | 把脉船舶经济..... | 16 |
| | 全球船市需求萎缩 造船行业今年复苏无望..... | 16 |
| | 全球 2 月新船市场回落 环比上月减少 30.54%..... | 17 |
| | 船价现拐点，新船订单强势反弹..... | 18 |
| | 造船业：欧洲关注高附加值特种船舶..... | 18 |
| 六. | 透析港口经济..... | 19 |
| | 我国港口生产回暖 货物吞吐量双位数增长..... | 19 |
| | 1-2 月我国港口煤炭吞吐量继续回升..... | 20 |
| | 集装箱吞吐量超香港 深圳港有望跃居全球第三..... | 20 |
| 七. | 企业动态关注..... | 21 |
| | 马士基航运未来拟削减超 10 亿美元成本..... | 21 |
| | 中外运今年续致力控制运力 料资本开支 26 亿人民币..... | 22 |
| | 银桦航运 49% 股权挂牌 1.05 亿 实际控制人无意摘牌..... | 22 |
| | SAL 和 ASA 成员将合并升级东南亚至澳大利亚航线..... | 22 |
| 八. | 权威指数中心..... | 23 |
| | 波罗的海运价指数..... | 23 |

| | |
|-------------|----|
| 中国运价指数..... | 24 |
| 北方航运指数..... | 27 |

一. 中国经济速览

交通运输部成立班子统筹大部制工作

3月21日上午的交通运输部新闻发布会上，发言人何建中表示，交通部已经成立了专门的班子，由部长亲自挂帅做好改革的顶层设计。国家铁路局的主要职责很快会公布，铁路总公司对火车票定价有相对的经营自主权。

何建中表示，新一届国务院成立之后，第一次常务会议已经研究了国家铁路局“三定”方案，国家铁路局主要职责很快将明确。按《国务院机构改革和职能转变方案》，交通运输部要统筹规划铁路、公路、水路、民航发展，铁路局的主要职责，包括拟订铁路技术标准、监督管理铁路安全生产、运输服务质量和铁路工程质量等。

人们关心铁道部改革后，火车票价是否会上涨。何建中说，公路运输特别是客运是政府指导价，由市场机制来调节，航空运输基本是市场调节，“我觉得铁路的票价应该由有关部门加强监督，但是作为铁路总公司，企业应该有相对的经营自主权。”

何建中说，按照改革方案，新的交通部将是一个新的起点，其核心是转变职能，关键是简政放权，目的是提升服务。目前，交通部已经成立了深化改革和转变职能的领导小组和专门的班子，统筹规划引领，深化大部制改革的具体方案。

这一轮的大部制改革是国务院第七次机构改革。和机构撤并这样的“物理变化”相比，学界和坊间更期待大部制改革能发生“化学变化”，也就是让政府的机构和职能更加合理，而不是分开办公、各管各的业务。

何建中说，在统筹铁路、公路、水路、民航发展的职责，特别是部管国家局方面，国务院有文件、有法律依据，交通部将按照国务院关于改革的统一部署和要求，依法依规实施管理，本着促进综合交通运输发展的要求，发挥各种运输方式的比较优势，提升综合交通运输的效益和效能。

今年，交通部将从几个方面着手：第一，按国务院要求落实好主要任务的分工和责任。第二，按照新的“三定”方案要求，进一步调整和完善交通运输部机关的管理职能，特别是在简政放权上会有一些实质性动作。第三，目前交通部有65项行政审批事项，将深化其改革。第四，深化公路管理体制改革。第五，深入推进交通行政执法管理体制的改革，切实做到文明执法和规范执法。第六，加大交通运输领域基础设施建设投融资管理体制改革。第七，大力推进综合运输体系的建设。特别要从规划引领的角度，统筹铁路、公路、水路、民航的协调发展。

高虎城：今年保持外贸适度增长 稳定外资规模

商务部部长、党组书记高虎城在主持召开部党组扩大会时指出，近期要重点抓好十项工作，其中包括保持外贸适度增长，进一步优化外贸结构；稳定外资规模，提高利用外资质量。

3月18日下午，商务部部长、党组书记高虎城主持召开部党组扩大会，研究近期部重点工作以及如何进一步改进工作作风和加快职能转变。

高虎城说，全国“两会”刚刚结束，新一届政府成立，“十二五”规划实施也进入承上启下的关键年，我们必须责无旁贷地做好今年的各项商务工作。他表示，根据党中央、国务院的要求和当前的工作进展情况，近期要重点抓好十项工作：做好《关于深化流通体制改革加快流通产业发展的意见》的贯彻落实；做好市场保供等国内贸易相关工作；保持外贸适度增长，进一步优化外贸结构；稳定外资规模，提高利用外资质量；加快完善对外投资合作促进政策的“顶层设计”；创新援外工作，提升援外综合效益；积极参与多边和区域次区域经贸合作，提升国际话语权；妥善处理重点双边经贸合作；深化两岸四地经贸合作；妥善应对经贸摩擦。

汇丰 PMI 初值回升 尚难判制造业回暖

3月份汇丰制造业采购经理人指数(PMI)初值21日公布，录得51.7，较2月份终值回升1.3。经济学者认为，3月份汇丰PMI初值回升很可能与年初的出口情况好转以及投资增速加快有关，但是只看这一个数据尚不能判定制造业在3月份已经回暖。

专家认为，3月份汇丰PMI初值回升很可能与今年以来出口情况的回暖有关。从分项指标来看，3月份无论是产出指数、新订单指数还是新出口订单指数都呈现出加速扩张的态势。中国社会科学院工业经济研究所工业运行研究室副主任原磊表示，从近两年的通常情况看，制造业情况的好转往往与工业品出口回升有关。2012年7月份出口交货值当月增速为3%，8月份和9月份增速回升到了3.6%和5.8%，就直接导致去年9月份当月的全国规模以上工业企业实现利润同比增速在当年首次出现正增长。1月份我国出口同比增长25%，2月份增长21.8%，这将拉动制造业景气程度的回升。

汇丰PMI初值回升还可能和前两个月的投资增速加快有关。美银美林大中华区首席经济学家陆挺表示，两会闭幕后，地方政府的换届已经开启，并预计于4月后基本完成。在新一届地方政府负责人上台后，将会重新鼓励投资。因为钢铁、建筑材料和建筑企业相当大一部分的收入来自基础设施项目与房地产建设，制造业活动有望凭此进一步复苏。

但是陆挺同时说，汇丰PMI初值反弹表明，2月份数据确实受到了春节假期的影响，现在扰动基本消失，但由于汇丰PMI数据的样本数量小且季节调整大，说服力较为有限。今年以来能源需求不旺，发电量持续疲弱。国家统计局公布的数据显示，2013年1-2月发电量同比增速仅为3.4%，不仅低于2012年同期的7.1%，也低于2012年12月的7.6%。发电量增幅下降暗示了制造业的不景气。为此，美银美林已经将中国2013年1季度GDP增速预期由8.3%降至7.9%，2季度GDP增速预期由8.3%降至8.1%。

联讯证券宏观及固定收益高级分析师杨为教说，汇丰PMI初值上行有季节性因素影响，虽然整体序列的季节性剔除得比较干净，但春节周边带来的采样不完全或工作日较少的因素对整体数据仍有扰动，经过我们的处理计算，认为目前的经济基本处于平稳的状态，比去年

底水平略微下降。

不过作为数据的发布方，汇丰中国首席经济学家屈宏斌对中国经济走势则较为乐观。他说，新业务与生产的较快增长带动3月份汇丰PMI初值反弹至51.7，这表明中国经济仍然保持了温和复苏的态势。同时通胀压力不大，为决策层延续相对宽松的政策支持经济复苏提供了空间。

澳新银行大中华区首席经济师刘利刚认为，从此前公布的一系列数据来看，中国经济复苏态势仍在持续，但这样的复苏仍然是投资以及重工业驱动的“旧式”复苏，也表明地方政府在年初的投资热情高涨。而这样的复苏需要宽松货币政策的支持，在通胀抬头以及房地产泡沫再度升温的预期下，这样的复苏势头能持续多久将存在疑问。从长期健康经济增长的需求来看，中国仍然需要推进多项改革，包括减税、利率市场化以及金融体系的市场化、重建社会保障体系，以为未来的经济增长提供持久的动力。

二. 世界经济速递

经合组织报告显示主要经济体呈复苏迹象

总部设在巴黎的经济合作与发展组织（经合组织）11日发布的综合经济先行指数报告显示，该组织整体经济将在未来几个月内持续稳定增长，全球多数经济体显示出经济呈现复苏迹象，但增长态势存在差异。

从总体来看，经合组织地区经修正后的整体先行指数自2012年9月份以来逐月上升，到今年1月升至100.4点，表明经合组织地区经济增长持续获得动力；七国集团（美国、英国、德国、法国、加拿大、意大利、日本）整体先行指数近五个月来也逐月上升，显示经济增长稳定；欧元区修正后的整体先行指数去年10月止跌反弹，今年1月升至99.6点，显示出增长趋稳迹象。

报告还显示，亚洲五国（中国、印度、韩国、日本、印度尼西亚）经修正后的整体先行指数从去年9月份开始逐月下降，但降幅不断收窄，显示经济趋于温和增长，增长动力还没有完全发挥出来。

从国别看，美国和日本的先行指数近五个月来在长期平均值100点以上逐月上升，显示经济持续增长；欧元区三强中，德国经济重新恢复增长，而法国和意大利增长趋于稳定；英国经济增长仍然接近其长期平均增长水平，但增幅呈现放缓趋势。

在新兴经济体中，中国、印度和巴西先行指数从去年9月以来逐月下降，显示这三个国家经济增长减弱，低于长期平均增长水平；而俄罗斯的先行指数同期逐步走高，显示经济重新恢复增长动力。

经合组织通过统计其成员国及少数非成员国经济数据，定期公布各国和地区综合经济先行指数，以提前半年左右预测经济发展形势。（李明）

世界经济由快速发展进入深度转型调整期

过去一年，世界经济复苏步履蹒跚。经济增长在低位徘徊，发达经济体、新兴市场与发展中经济体都面临不同程度的发展困境。今年世界经济形势依然错综复杂，充满变数，世界经济低速增长态势仍将持续，各种形式的保护主义明显抬头，潜在通胀和资产泡沫的压力加大，世界经济已由危机前的快速发展期进入深度转型调整期。

2012 年世界经济形势五个表现

全球经济复苏步履蹒跚。全球经济复苏至今已三年，但复苏步伐依然沉重。2012 年 10 月国际货币基金组织预测显示，2012 年世界经济按购买力平价计算增速为 3.3%，比 2011 年下降 0.5%。发达经济体经济增速为 1.3%，比上年下降 0.3%，其中美国经济增长率为 2.2%，比上年提高 0.4%；新兴市场与发展中经济体经济增速为 5.3%，比上年下降 0.9%。

发达国家失业率仍处高位。美国劳工部数据显示，2012 年 11 月美国失业率仍维持在 7.7%，非农劳动参与率仅为 63.6%。有分析认为，剔除 2012 年以来劳动参与率下降因素，11 月美国的失业率将达到 8% 以上。根据欧洲央行数据，2012 年 10 月欧盟和欧元区的平均失业率分别为 11.7% 和 10.7%。日本青年失业问题突出。日本内阁府数据显示，2012 年 10 月失业率为 4.1%，其中 15 岁—24 岁青年人完全失业率达 7.5%。

全球通货膨胀水平 2012 年较上年明显回落。发达经济体和新兴与发展中经济体的通胀水平同步走低。经济合作与发展组织数据显示，2012 年前三季度经合组织国家的消费者物价指数(CPI)分别同比上涨 2.8%、2.2% 和 2.1%，扣除食品与能源价格外的核心 CPI 同比上涨 1.7%，较上年第四季度下降 0.3 个百分点。其中，美国 CPI 上涨 2.0%，比上年回落 1.1 个百分点；欧盟 CPI 上涨 2.5%，比上年回落 0.6 个百分点。2012 年新兴市场与发展中经济体通胀水平总体高于发达经济体，多数国家通胀压力有所缓解，印度、印度尼西亚和俄罗斯等国通胀压力加大。

贸易增速明显放缓且争端不断。世界贸易组织《2012 年世界贸易报告》预测，2012 年全球贸易增速为 2.5%，低于此前 20 年平均水平的一半。贸易增速显著下滑与贸易保护主义不无关联。根据经合组织和联合国贸易与发展组织的报告，2011 年 11 月至 2012 年 5 月期间，20 国集团成员国采取的保护主义措施达 124 件，月平均 17.7 件，贸易保护措施更加隐蔽，并趋于长期化，非关税措施日益增多，给世界贸易带来新挑战。

发达经济体债务继续攀升。发达经济体累计政府债务占国内生产总值比例逐年上升，2010 年这一比例为 100.6%，2011 年升至 104.7%，预计 2012 年为 109.9%，接近二战高峰期水平。其中，2010 年欧元区政府债务占国内生产总值比例为 85.4%，预计 2012 年为 93.6%。2010 年美国这一比例为 98.6%，预计 2012 年为 107.2%。2010 年日本这一比例为 215.3%，预计 2012 年为 236.6%。尽管欧债危机是 2012 年世界经济的一大热点，但当前美国和日本的偿债能力也在沿着不可持续的道路前行，并可能成为引发下一轮债务危机的隐患。新兴市场经济体的财政状况相比之下健康得多；2011 年；财政赤字占 GDP 比例为 1.2%，比 2011 年下降 1.4 个百分点，2012 年预计为 1.4%；2011 年其政府债务占 GDP 比例为 36.3%，2012 年预计为 34.4%。就国别而言，2011 年巴西、中国、印度、俄罗斯和南非政府债务占 GDP 比例分别为 64.9%、25.8%、67.0%、12.0% 和 38.8%，预计 2012 年将分别为 64.1%、22.2%、67.6%、11.0% 和 41.2%。

2012 年世界经济运行八个特征

欧、美、日央行进一步释放流动性。2012 年，欧洲央行实施了第二轮长期再融资操作，并史无前例推出欧洲版量化宽松政策。美联储为维持低利率并促进就业连续出台两轮数量宽松政策，扩大对国债购买并宣布将超低水平的联邦基金利率(0%至 0.25%)至少延至 2015 年。日本央行宣布将资产购买规模增加 10 万亿日元，使日本央行累计资产购买规模达到 80 万亿日元。尽管欧、美、日央行进一步释放流动性的措施缓解了债务危机并有助于稳定金融市场，但释放出的大量流动性则会引发一系列问题。

国际能源格局有所变化。美国逐步倾向于有效开采和使用油气等传统能源而非借重替代能源，势必产生深远的地缘政治经济影响。2011 年美国石油进口量只占年需求量的 45%，比 2005 年下降 15%。石油输出国组织特别是中东产油国在石油政治中的核心地位受到挑战，俄罗斯在全球能源格局中的影响力也将减弱。

发达国家“日本化”日趋明显。所谓“日本化”有四个特征：一是债务积累，导致财政刺激空间越来越小，明显不可持续。二是货币政策陷入“流动性陷阱”。利率即使降低到零或接近零的水平，经济增长和就业也难见起色，唯一可用的是采取非常规性的货币政策。三是人口老龄化。这在日本、欧洲非常明显。在美国，战后婴儿潮时期出生者大量进入退休年龄，社会保障和医疗福利负担给美国财政带来巨大压力。四是政治严重对立。各党派对于政府在经济危机中到底该扮演什么样的角色，该采取哪些政策，越来越难达成共识。以上四种现象意味着美、欧、日等主要发达经济体在未来几年将进入一个中长期低速增长通道。

持续的欧债危机促进了欧洲一体化进程。尽管欧债危机跌宕起伏，却为推进欧元区一体化进程提供了契机。从 2012 年 3 月，除英国和捷克以外的欧盟 25 国正式签署旨在加强财政纪律的“财政契约”草案，并启动批准程序。7 月，欧元区各国财长正式签署成立欧洲稳定机制的协议。9 月，欧盟委员会拟定了欧洲银行业联合监管体系的路线图并在 12 月中旬的欧盟峰会上通过。10 月，欧盟峰会就银行业单一监管机制问题达成一致。

大宗商品价格结束本轮增长。2012 年全球大宗商品价格总体呈现下行态势。欧洲经济出现衰退，美日经济增速低缓，新兴经济体增速下滑，美国油气产量增长，流动性效应尚未大规模显现，共同构成了大宗商品价格稳中略降的基本原因。

贸易不平衡程度减弱。2006 年美国经常账户逆差达国内生产总值的 6.0%，中国的顺差在 2007 年达到国内生产总值的 10.1%。此后中国的经常账户顺差占国内生产总值比例逐年下降。国际货币基金组织数据显示，2011 年中国这一比例为 2.8%，预计 2012 年将进一步下降至 2.3%。同时，美国的经常账户逆差也保持改善势头。美国商务部数据显示，2012 年前三季度美国经常项目逆差均保持在较低水平，预计全年经常项目逆差占国内生产总值比例为 3.1%。

亚洲经济一体化取得新进展但受到政治掣肘。2012 年 5 月，东盟与中日韩财长和央行行长会议就加强清迈倡议多边化危机应对达成共识，将现有危机解决机制命名为清迈倡议多边化稳定基金，在各方出资份额不变的前提下使资金规模扩大一倍至 2400 亿美元，并延长救助资金使用期限。同月，中日韩三国正式签署《关于促进、便利和保护投资的协定》，三国领导人还一致同意年内正式启动中日韩自由贸易区谈判。此外，中日两国货币实现直接兑换也应被视为亚洲货币合作的一件大事。然而，日韩、中日以及中国与部分东盟国家由于领

土领海争端升级，地区经济一体化的进程将受到负面影响。

全球治理进展不显著但有亮点。作为全球治理的首要平台，G 20 峰会又一次被欧债危机“绑架”，未能给当前世界经济面临的主要问题找到有效的解决方案。尽管如此，2012 年全球治理仍取得一些进展。比如世贸组织在服务贸易自由化、政府采购和信息技术协定等具体领域取得新进展，金砖国家领导人在印度峰会上明确提出全球治理改革的诉求。

影响 2013 年世界经济走势八个因素

未来几年世界经济中低速增长将成为一种常态，2013 年增速与 2012 年基本持平或轻幅上扬，按购买力平价计算的增长率为 3.5%、按市场汇率计算的增长率为 2.8% 的可能性较大。整体来看，影响 2013 年世界经济走势的因素主要有以下几个：

第一，欧洲债务危机仍旧是一个重要的不确定因素。尽管危机整体上维持在可控水平，但不排除个别重债国债务危机的恶化，由此产生的政治分歧很可能引发新一轮的政治、社会问题，从而拖累整个欧元区经济，并对世界经济产生负面影响。

第二，“财政悬崖”对世界经济的影响不可忽视。如果 2013 年美国坠入“财政悬崖”，即减税期结束的同时政府支出缩减，美国经济势必陷入全面衰退，这也会给世界经济造成巨大风险。不过美国两党在“财政悬崖”边缘达成某种妥协的可能性较大。

第三，美欧日等发达经济体释放流动性的规模、速度和波及面都会对整体世界经济产生一系列影响。通货膨胀预期抬头、汇率股市债市及房市大幅波动、部分国家采取诸如资本管制等防范措施等，都有可能出现。如果 2013 年经济复苏态势不佳，发达国家则有可能进一步释放流动性。

第四，贸易保护主义仍旧是制约贸易健康增长的因素之一。全球复苏动力不足，贸易不平衡持续存在，国内利益集团的博弈，针对国有企业的所谓“竞争中立框架”的推行，均会催生新一轮的贸易保护主义。反对贸易保护主义任重而道远。

第五，大宗商品市场不确定性增加。美国能源产出的增长态势和伊朗核危机的走势是影响全球能源供给的两大基本变量。未来世界经济的中低速增长意味着对包括能源在内的大宗商品需求总体稳定，但其价格波动幅度还取决于流动性的数量和流向。2013 年油价维持在 95 美元一桶的可能性较大。

第六，全球治理和区域合作前景值得关注。2013 年将要召开的南非金砖国家首脑会议和俄罗斯 G 20 峰会，欧洲一体化的进程能否继续，中日韩自由贸易区谈判能否摆脱政治干扰而得到推进，均会对相关地区乃至世界产生影响。

第七，地区安全危机可能对世界经济产生消极影响。叙利亚和伊朗等国局势变化以及其他国家国内政治与社会形势的变化，不仅对全球原油市场带来冲击，也会造成诸多区域和全球范围内的不稳定。

第八，美国总统奥巴马连任后的政策调整和 2013 年德国大选值得关注。美国能源独立的趋势将会赋予美国更多的地缘政治政策灵活性。德国新领导人上台后的政策变化会不同程

度地影响区域经济一体化的步伐及走向。(作者为中国社科院世界经济与政治研究所所长)

欧元区3月综合PMI创4个月新低

英国马基特经济研究公司(Markit)21日公布最新数据称,3月份欧元区综合采购经理人指数(PMI)连续第二个月下滑,由2月份综合PMI终值47.9降至46.5,创4个月新低,不及预期值48.2;3月制造业PMI初值为46.6,创3个月新低,不及预期值和前值48.2与47.9;服务业PMI初值由2月份的47.9降至46.5,同创3个月新低,且不及预期值48.2。

受不佳数据影响,21日欧股普跌。截至北京时间17时45分,英国富时100指数下跌0.66%,德国DAX指数下跌0.75%,法国CAC40指数下跌1%;欧元对美元汇率下跌0.2%。

具体成员国来看,德国3月综合PMI初值为51.0,创3个月低点,不及2月综合PMI终值52.7,但仍勉强维持在50关口上方;法国3月综合PMI初值为42.1,创2009年3月以来的四年新低,不及2月份的43.1。(陈听雨)

监测显示:亚洲出现资产价格泡沫风险

近日,亚洲开发银行(亚行)发布《亚洲债券监测》称,2012年新兴东亚地区本币债券市场继续增长,这表明投资者对该地区快速增长的各经济体仍感兴趣,但同时也加大了出现资产价格泡沫的风险。

亚行区域经济一体化办公室高级经济学家黄天喜称:“新兴东亚地区比过去更具经济弹性,但各国政府仍需警惕,防止资本流入激增,过度推高资产价格,同时应针对美国和欧洲经济回暖后的资本回流做好准备。”

报告显示,截止到2012年年底,新兴东亚地区的未偿本币债券为6.5万亿美元,以本币计算季度增幅达3.0%,年增幅达12.1%。企业债券市场虽然规模小于政府债券市场,却是推动这一增长的主要力量,季度与年度增幅分别为6.2%和18.6%,规模已达2.3万亿美元。

东亚地区包括中华人民共和国(中国)、中国香港、印度尼西亚、韩国、马来西亚、菲律宾、新加坡、泰国和越南。

数据显示,2012年下半年,大部分新兴东亚地区本币债券市场的外资占有比例不断上升,来自海外的投资日益增加。以印度尼西亚为例,到2012年年底海外投资者持有33%的未偿政府债券,而到2012年9月底外资持有马来西亚政府债券比例已达总量的28.5%。

新兴东亚地区各国政府越来越多地选择出售长期债券,这是反映该地区各经济体强大市场信心的又一迹象,并使其更加具备应对资本流动变化的能力,印度尼西亚和菲律宾的情况尤其如此。该地区企业债券市场的票据期限有缩短的趋势。(高晨)

三. 璀璨海事之星

傅育宁:2013年航运业仍严峻



温家宝总理3月5日在政府工作报告中指出，今年的外贸增长目标为8%。招商局集团董事长傅育宁同日表示，该目标是“完全有可能实现的”，预计内地今年的出口将好于去年，同时中国对欧洲贸易需要做出更多努力。对航运业而言，2013年仍然是“严峻的一年”，他估计，中央政府会推出若干帮助航运企业度过难关的政策。

傅育宁5日出席“两会”期间接受媒体采访时表示，今年的干散货运输市场仍会有压力，供大于求局面仍未改善，能否实现谷底反弹，还需要多观察一段时间。至于集装箱市场，他指去年第三、四季度的表现有改善，相信今年船队经营效果会不错，认为“如果船队经营者能保持理性，不盲目扩张，今年的集装箱市场将好于去年”。

傅育宁同时强调，目前整个航运市场的供求关系仍然失衡。他称，虽然今后不会再有新运力大幅度扩张，但过去几年的庞大船舶订单仍会陆续投入使用，导致实际运力市场仍处于供大于求态势，造成运价低迷。故他估计，今年的运价总体不会提升，“能够保持稳定就不错了”。

傅育宁估计，今年的太平洋航线表现会好一些，中东、欧洲航线的表现也有稳定迹象，主要是由于航运界“理性布置运力”所致，因此可以把握贸易微弱增长的机会，再通过节油措施，使行业的绩效保持比较稳定。

至于成本方面，傅育宁指，燃油成本仍是业界最大的成本，希望今年油价稳定，笑称“我希望印出来的钞票不要全都去炒油价”。他称，最近两个月油价相对还算稳定，没有大幅度攀升，但是始终有“波动向上的压力”，而这也是业界最关心的问题。

被问及今年贸易表现时，傅育宁指8%的外贸增长目标“完全有可能实现”，但之后又补充称，要实现该目标有很多不确定性，主要是欧债危机还有很多不明朗因素，欧洲是中国重要的贸易伙伴，目前仍深受欧债危机的影响，市场本身比较疲弱，“中国对欧洲贸易需要做出更多努力，希望市场能在疲弱的需求下保持稳定，或者略有增长”。

傅育宁又称，中国经济既要保持增长，又要控制通胀的反弹，宏观经济采用积极的财政政策，符合“目前经济总体处于下行周期，经济放缓的趋势”，加上中国财政的负债水平很安全，有实行积极财政政策的空间，在各国相继推出“量化宽松”之后，中国保持稳健货币政策，对控制通胀是很有针对性的。

四. 聚焦航运经济

航运业弱复苏 上市航企盼减负

尽管中国远洋近日第二次发布可能被实施退市风险警示的提示公告,但结合交通运输部部长杨传堂此前接受采访时关于航运业将获得更有力扶持的表态来看,陷入亏损泥潭的航运业或有望迎来转机。

运力过剩 行业弱复苏

尽管具体政策和出台时间都是未知数,但相关上市公司并不显得意外。“关于扶持政策,我们的确听说了一些,而且同业公司的高层都有过强烈呼吁。”一家大型集运公司相关人士昨日向记者表示。

事实上,尽管金融危机已渐行渐远,但航运业一直未曾彻底恢复,呈现长期低迷。相关上市公司受需求减少、运力过剩以及成本高企等众多不利因素的影响,近年业绩情况也屡屡“告急”。目前正值 2012 年年报发布期,一些航运大企业均面临保壳压力——*ST 长油因连续三年亏损,眼看就要暂停上市;中国远洋或因连续两年亏损,将被实施“*ST”;而集装箱运输巨头中海集运去年底连续处置集装箱资产,才得以让 2012 年前三季度亏损的局面不至于扩大到全年。

从 2013 年已公布数据看,运价的同比大幅上升并企稳、外贸进出口数据的向好、美国经济的复苏,都折射出航运业最危急的时刻或已过去。但是,复苏的过程仍将是漫长的,困扰着航运业的种种矛盾依然突出。以运力过剩为例,由于前段时间市场相对景气,彼时运力的增加同如今需求恢复缓慢成为一组矛盾。“今年又是运力交付大年,主要是大船的交付。”资深航运专家吴明华告诉记者。

由此,“纾解”运力困局的一个可能的路径在于对老旧船只的淘汰上。“这方面如果出台政策,可以一定程度上减缓运力过剩的压力。这是国际上通行的运力调控手段,同时有助于加快对新技术的推动和应用。”吴明华向记者分析指出。

根据《老旧运输船舶管理规定》,海船的强制报废年龄至少为 25 年,较之国际上较为常见的 15 年、20 年来得长。“从产能上说,目前航运属于过剩的局面。政府应该加强旧船拆解速度。通过取消旧船拆解征收的所得税或者其他方式,鼓励旧船拆解,也是一种办法。”国金证券交通运输组表达了这样的观点。

提高准入 “减负”呼声高

另一个困扰着航运公司的问题就是“负担重”。“希望在税收方面给予更多的优惠政策,比如降低税率。”某物流业上市公司相关人士将“税收优惠”作为“头等提议”,向记者做了陈述。在该公司目前业务中,航运业务占据了不小规模。

据介绍,航运企业“背负”的成本中,以燃油、港口使用费、船期费为三大成本,但税负也是一个方面。据吴明华介绍,航运企业的税收包括营业税、增值税、吨位税、购置税

等等，多达十余种，且税率同国际并不接轨，相对较高，造成成本高企，并不利于国内航运企业参与国际竞争。由此，减轻税负的呼声一直很高。

关于行业门槛的问题也被相关上市公司提及。“比如，有些企业将报废后船只再投入市场，由于此类船只维护成本低于正常水平，低价竞争的情况干扰了正常的市场价格。因此，希望建立完善的市场准入和淘汰机制，规范市场。”有两家上市公司相关人士不约而同地表示。

业内同时还寄希望于金融支持和航运企业同货主的沟通。吴明华指出，金融扶持主要包括设立更多的航运基金，以通过政府引导或参与资金配置，实施国家宏观产业政策。另一方面，希望有政策鼓励航运公司同货主尤其是大型企业之间建立直接联系，直接减少中间成本，甚至让双方建立长期运输合同关系。这一方式从大物流的供应链角度看更为理想，同时也能给国内航运企业增加机会。

尽管具体的政策出台尚无时间表，但在航运业弱复苏格局之下，此时出台扶持政策正当时。乐观的看法是，如果今年上半年能够出台有效政策，无疑将给航运业的弱复苏带来很大提振。“尽管行业最困难的时期已经过去，但要完全恢复还要有一至两年的时间。”吴明华认为。

欧盟航海碳税计划变策略 航运企业或陷被动

曾考虑征收海航碳税的欧盟航海碳减排计划，似乎随着航空碳税的暂停没了下文。

日前，丹麦的马士基航运环境与社会责任部门专家透露，欧盟已经转换了策略，打算采用报告的形式对航海碳减排方式做些动作，目前正邀请多名专家讨论。不过，该专家表示，目前仅是非常初步阶段，报告或主要关于测量碳排放，但报告的用意，以及谁制作并由谁监督等都尚未获知进一步消息。

航运业分析人士指出，欧盟航海碳税的销声匿迹或与其在航空碳税上“碰壁”有关，航运业低迷的形势或也是其变更策略的原因。但对于一直主张遵循国际海事组织（IMO）的中国政府及船运企业来说，或处于被动局面。

欧盟正讨论航海碳排问题

“2012年，马士基航运在能源效率方面取得了令人骄傲的成果，公司提前8年完成了将碳排放减少25%的目标。”3月18日，马士基航运环境与企业社会责任部门总监Jacob A. Sterling 在香港做《2012年度可持续发展进度报告》中称，“碳排放是全球性的问题，航运业也是全球性行业，应该在全球的框架内统一碳排放的法规，任何地区性的单方立法行为皆是不恰当的。”

2012年10月，在航空碳税遭遇阻力而“气急败坏”的欧盟称，将在2013年引入一项针对航运业的措施，用以监控、核查和报告航运业的温室气体排放，甚至考虑将航运业纳入欧盟碳排放交易体系。如果在2013年1月1日之前，航运业碳减排在IMO层面没有达成共识，那么欧盟将考虑立法，将航运业纳入欧洲碳排放交易体系，从而削减航运业碳排放。当时有行业分析人士认为，这意味着欧盟在继推出航空碳税之后，又打算搞航海碳税。

在航空碳税方面，经过多个国家长达一年多的联合抵制，欧盟终于在 2012 年 11 月提出暂停征收航空碳税议案。2013 年 2 月 26 日，欧洲议会环境委员会投票通过了暂停向进出欧盟境内机场的外国航空公司征收航空碳排放税的提案，暂停期为一年。随着上月欧盟在航空碳税的暂停，航海碳排放问题上似乎也暂时偃旗息鼓了。

日前，中国船东协会常务副会长兼秘书长张守国对《每日经济新闻》记者表示，就航海碳排放问题上，目前并没有听说欧盟以及 IMO 方面有新的动作。

马士基航运在丹麦总部办公的环境专家日前向记者透露，欧盟已经变化策略，目前正邀请很多专家讨论航海碳排问题并打算制作相关报告，内容或是关于测量碳排放，不过对于报告的真实用意以及谁负责制作等，马士基该专家表示并未进一步获知，目前知悉的情况是这项计划正处在初步阶段。

“欧盟在航海碳排方面的态度快速转变或与其在航空碳税受挫有关。”某航运业内人士表示，“对航空业来说很负责，对航海就更加复杂。此外，欧盟此举或与眼下航运业低迷形势有关，虽然当初的设想很好，但选择的时间点不对。”

税收将进一步加重企业负担

事实上，欧盟策略的转变并不意味着可以就此放松。航运业低迷时期，欧盟任何有关举动都会挑动航运企业脆弱的神经。

“与陆路、航空运输相比，航运运输是非常节能的运输方式，单位碳排放量也较低。”Sterling 对《每日经济新闻》记者表示，马士基不赞成任何地区性的碳税增收方案，目前航运业低迷形势仍未改观，在此背景下不适宜再通过税收的方式给航运业增加负担。

国内某航运企业人士也指出，对大部分航运企业来说，目前本来就盈利无望，航运业何时复苏大家一直在等待，如果一旦欧盟将航运纳入碳排放交易体系，甚至考虑征收航海碳税，这对目前低迷的航运业无疑是雪上加霜。

中投顾问高级研究员高博轩指出，目前来看，欧盟的减排措施并未得到世界其他国家的一致应允，预计欧盟在航运方面的主张将遭遇更大阻力。

在航海碳排放问题上，中国政府一直寄希望 IMO 主持“正义”。一位交通行业分析师表示，IMO 许多成员国来自欧洲甚至就是欧盟成员国，他们之间关系暧昧，中国航运企业或面临一些被动。

历史资料显示，每次欧盟在航海碳排问题上的新动作，都或多或少对 IMO 产生影响。最近的消息是，在欧美等国家的推动下，船舶能效设计指数 EEDI 已经于今年正式实行，航运碳排放将从船舶制造的根源得到控制。

昨日，中国船舶工业行业协会会长张广钦透露，虽然我国新造船舶已经尽力满足 IMO 的 EEDI 的最新规范要求，但老旧船舶目前在市场上依旧占有大部分比重，要加快这些船舶的更新换代，船东的压力较大。

据张广钦介绍，国内主要船东已经在呼吁淘汰老旧船舶，尤其是 15 年~20 年的船舶，

能耗较高，给企业带来很大负担。

“我国绿色造船仍处于起步阶段，大多数船东对绿色船舶的选择余地较小。”张守国也坦承，“我国现有航运队伍老旧船舶比重较大，技术要求相对较低，大部分尚难以满足推行的碳排放标准。”

高博轩表示，目前，我国航运船舶在设计能效指数方面的达标情况不容乐观，将近 50% 的船舶需要在相应改造措施的辅助下，才能满足 EEDI 基准线——折减率为 0，与发达国家的达标情况仍有不小差距。在该标准的督促下，我国造船企业将努力升级改造船舶，争取超额完成标准，以符合未来发展需求，新型环保船舶的出现指日可待。

上述交通行业分析师还指出，不像航空碳税有美国的强烈反对，除了马士基等巨头，主要的船运公司都在亚洲，美国很少有什么大的船运公司尤其是集装箱运输公司，因此在欧盟的航海碳排计划上美国恐不会发出多大的声音。因此，中国航运企业在欧盟航海碳减排动作上或处于比较被动的局面。

BDI 运价指数维持低位 运力处于严重过剩状态

经济好转，商品价格随之而动，但航运业经济指标并没跟上复苏的节奏。

在国际航运业，有一个波罗的海干散货指数（BDI），它包含了航运业的干散货交易量的转变，主要由几条主要航线的即期运费加权计算而成，运费价格的高低会影响到指数的涨跌。当原材料需求增加，各国对货轮运输的需求也跟着提高。

国际散装船运以运输钢材、纸浆、谷物、煤、矿砂、磷矿石、铝矾土等民生物资及工业原料为主，散装航运业的营运状况与全球经济景气荣枯、原材料行情高低息息相关。一般来说，该指数和大宗商品市场中一些基础工业原材料价格的变动呈现一定的正相关性，这也使得商品期货市场的投资者对该指数尤为关注。

然而，随着全球主要经济体的恢复和欧洲债务危机的缓和，人们惊奇地发现，BDI 这个曾经的领先指标似乎“掉队”了。历史上的 BDI 一度在 2008 年达到 11000 点以上的纪录最高，随后在金融危机的影响下，当年下半年该指数又跟随大宗商品价格急速坠落，直至 660 多点。经过那次极端的跳水之后，尽管 BDI 也曾试图和关联市场同步恢复，尽管多数商品价格依旧处于大幅上涨阶段，但 BDI 大规模的反弹在 2010 年上半年就已止步。

而在过去一年，BDI 整体都维持在 650~1100 点的窄幅区间内，和历史上的大幅波动不可同日而语。去年 11 月之后，BDI 再次跌破 1000 点关口，目前该指数大约位于 700~800 点之间。令人诧异的是，这种“低调”的运行和同时期的多数大宗商品价格几乎没有相似之处，唯一能“攀上亲戚”的恐怕只有铜价，LME 三个月期铜一年来总体在 7200~8700 美元/吨震荡，亦没有出现极端的单边波动行情。

有一种观点认为，BDI 的沉寂和航运市场运力过度增加有关，这使得该指数暂时不能充当基础商品市场的“晴雨表”。据估计，截至 2012 年底，全球干散货船达到 6.9 亿载重吨，较 2011 年净增 7390 万载重吨，增幅为 12%。2012 年运力的增长速度超过需求增速的一倍多，折合成船舶，相当于多增长了 637 艘巴拿马船，运力的供需增长比高达 2.4: 1，处于运力严重过剩状态。

换句话说，虽然基础金属、铁矿石、农产品等多数商品价格近年仍有大幅波动，但 BDI 本身还受到航运市场自身基本面影响，航运市场运力供需失衡导致 BDI 跟不上商品需求增长节奏。

从运力供给维度看，一个完整的“中周期”一般包括四个阶段。第一个阶段是前一“中周期”尾端运力收缩或者运力供给增速降低（持续时间为 2~4 年）阶段。第二个阶段伴随着前期运价指数上升出现大量新船订单（2 年左右时间）。第三个阶段为运力交付的高峰期（持续 2~3 年时间）并伴随着运价指数的大幅下滑。最后则是运价指数维持低位并逐步吸收过剩运力的阶段（持续 2~3 年时间）。

有专家指出，到今年 2 月末，BDI 已在 1100 点之下的底部区域运行了近 1 年时间，当前的国际航运运力供给可能就处于上述的第四阶段。而目前，包括金属等商品价格仍处于历史相对高位，BDI 这一指数本身又不存在短线资金炒作的问题，如果炒作资金维持了一个较高的商品市场价格，而同期 BDI 指数没有出现相应的上涨，那么现在有些虚高的基础原材料市场就值得警惕了。

中国航运经纪公司提振需解决三方面问题

虽然近三年航运经纪在上海逐渐发力，国际知名航运经纪公司选择在上海成立专业机构，但谈及航运经纪在中国的发展潜力，依然会招徕很多业内人士的摇头叹息。问题在哪里？航运经纪公司不专业欠诚信、交易行为不规范、市场监督能力匮乏是一方面，另一方面，也有航运经纪公司向记者抱怨：“在国外很多航运公司已经习惯通过经纪公司的介入进行交易，但国内航运市场上还没有把经纪公司当一回事，中国人谈生意不太愿意牵扯到第三方。”

造船兴市成提振主因

提及中国航运经纪，哀叹大于期待，尤其 2010 年前，航运经纪公司根本无法在中国大陆注册。业内知情人士向记者介绍，他曾经接触过一家在香港注册的租船经纪公司，该公司曾一度打算在上海成立分公司，但注册时发现没有“航运经纪”这一类别，与上海市虹口区政府商议后，试图以“航运咨询”类别注册，但当时工商注册系统明确表示航运咨询类不得从事经纪业务，与经纪人相关的《上海市经纪人条例》中也没有涉及航运经纪人一栏，航运经纪被漠视程度可见一斑。

但 2010 年 7 月，借上海建设国际航运中心的东风，包括克拉克森、辛普森、菁英航运经纪在内的 9 家国际航运经纪公司成为第一批在上海挂牌成立的国际航运经纪公司，上海市工商局向 135 名通过航运经纪人执业资格考试的工作人员颁发执业证书，航运经纪正式走入市场。截至去年 12 月底，共有 13 家国际知名航运经纪公司集结虹口区北外滩，今年年初马士基经纪公司入驻浦东，成为浦东首家航运经纪公司；通过航运经纪资格考试获得执业资格的经纪人数量也已上升至 345 人。如果这个市场很糟，为何人们还能看见大批国际知名经纪公司与专业人员在这个行业聚拢？某船舶经纪人告诉记者：“推动航运经纪发展的一大因素正是中国造船业的兴起。”

10 年前，中国制定了在 2015 年造船量达到 2200 万吨的目标，而早在 2010 年中国新造船量已经是该目标的三倍。尤其海工市场，根据巴克莱投行分析师预计，中国自升式钻井平台、钻井船和半潜式驳船的交付量在今年将占据全球市场份额近 25%。此外，随着中国造船企业纷纷向高附加值船方向转型，手持订单量仅次于韩国，将日本远远甩至身后。

由于中国造船业处于兴势，吸引不少国际订单，而国外船东在找船厂时，秉持的是通过船舶经纪公司找船厂的国际习惯。但这些船东对中国经纪市场并不了解，不会冒风险随意选择经纪公司，它们自然会求助国际知名经纪公司的中国大陆办事处。随着国际船东在中国造船的需求日益增大，且业务量日益稳定，自然吸引了克拉克森、辛普森、马士基等知名航运经纪公司在中国市场扎营。而上海肩负建设国际航运中心的使命，对任何可以推动“中心”建设的政策都大力支持。有了政府支持的土壤，这些国际经纪公司自然会选择上海作为自己的首选地，而这些国际经纪公司带来的国际经验，对中国经纪市场的发展确有裨益。

就中国大陆市场而言，中小型航运经纪公司似乎发展得更如鱼得水。对大型经纪公司而言，它们希望接触大船东，接触例如高附加值船的订单。以 LNG 船为例，常见的 16 万立方米船造价通常稳定在 2 亿美元左右，根据市场行情，经纪公司可获得的佣金徘徊在 0.5%~2%，如果推荐成功，最多可拿到 400 万美元佣金，价格不菲。但有实力订购这些船舶的多为中国资深的大船东，它们对市场充分了解，且有保持长期合作关系的造船厂，如有造船需要它们习惯直接找相熟的船厂，不需要找一家经纪公司让事情复杂化。出于中国大船东没有找经纪公司的“习惯”，大经纪公司依靠大船东获得佣金的机会较少，而它们又不愿接受小船东的“请愿”。

对中小型经纪公司而言，这却是机遇，能够拿到 40 万美元的佣金是不错的经营收入。同时，其客户大多刚接触市场，并不熟谙业内规矩，经纪公司可以帮它们收集造船资料，帮它们进行合同谈判、商品交割，为这些中小型船东争取最大的利益。

由此也暴露出中国航运经纪市场发展畸形的问题，但凡航运强国如英国，对航运经纪的需求都集中在大船东上，佣金高，整个航运经纪才有活力大力发展。而中国却是中小型航运经纪的天下，所赚无非是蝇头小利，难以刺激大发展。

法律漠视经纪权益

中国航运经纪目前难有大作为的一大原因，要归结为法律法规对该行业的漠视。业内某航运经纪人向记者抱怨：“我们的权益缺乏有力的保障。在国外，如果有船东在与经纪公司合作中，通过经纪公司了解到某船厂某船型的报价，就要支付一定佣金，如果得到消息后拒付佣金，经纪公司可以凭借往来邮件作为证据上诉法院索求赔偿，而在国内目前还不承认邮件往来具有法律效应。”

中国法律保护不到位的地方远不止“邮件”这一面。举例说明，假设某韩国公司想要租船运货来中国，委托某国际航运经纪公司（甲）为其寻找合适的船，双方已经进入合作谈判阶段，甲向韩国公司报了运价。这一情况被某中国经纪公司（乙）得知后，为了抢下该生意，乙在异地建立一家空壳公司，直接找到韩国公司表示有渠道可以把每标箱的价格再降低 15%。如果发生这种情况，国际上的做法是，甲可以通过法律途径状告乙违规操作抢生意，韩国公司如愿与乙合作，甲同样有权状告韩国公司违约。但是，如果两家经纪公司都在中国，中国法律则对该现象没有强制性制约，中国的法律难保经纪公司的权益。如此一来，中国航运经纪的有序发展实在难以得到保障。

基于此，业内专家严词批评航运经纪市场混乱的现状，法律制度不完善直接导致诚信缺失，交易行为不规范，甚至有劣质或者超龄船舶可以轻易被更改信息重新流入市场营运，给水路运输带来安全隐患，一些暗箱操作和违规操作导致国家税费和国有资产的流失。

除了法律监管亟待加强，业内专家还呼吁政府应当利用现有资源，以宏观调控为主，引导行业协会来提升航运经纪业的服务和水准。行业协会不能只有一家，起码要有三家及以上，大家群策群力，如果只有一家，不仅容易形成偏激的“意见领袖”，还无助于协会在服务上的进取心。对会员来说，只要协会不由一家垄断，协会就会在服务上下功夫，否则会员就可以选择另一家。这样也有助于行业内形成良性竞争，可以提升航运经纪业的服务和水准，增强市场自治功能。

资质考试难出人才

除了法律保护力度堪忧，中国航运经纪发展的另一难点来自一个老生常谈的话题，即人才。记者在咨询一些经纪公司如何提高航运经纪整体质量与水平时，得到的答案基本都围绕“人才”两字。如要注意人才的培养；要加强、完善航运服务业的资质考试制度，以吸引更多、更高端的人才在上海聚集；加强高等航运教育和培训，以培养更多的人才。但问题是，如何培养人才？完善资质考试制度就能培养出人才么？现有的航运教育和培训体系是否就能培养出市场所需要的人才？

据悉，仅在航运服务业中，中国的资质种类就远超世界上任何一个航运大国。但事实证明，资质种类的繁多并没有带来航运服务业的发达，反而增加了企业的负担，消耗职工的精力，压制了实干人才的发展。以从事船舶保险公估为例，中国船舶保险公估将检验和理赔合并，追求大而全，表面上对公估人员的综合素质要求很高，但没有实质意义。而在国际市场上，通常将检验和理赔分开，走专业化道路，英国、新加坡、中国香港等航运发达国家和地区甚至根本没有公估这一分类。中国保险公估的名称不仅与航运没有太多关系，甚至连基本的检验和理赔技能都很少涉及，完全是理论化的保险和法律知识，没有实践意义。聚集人才不能只依靠强化准入制度，还应全面检讨、修正当前在航运经纪培训制度上存在的不合理之处。同时要指出的是，仅修正培训制度，使其合理化只能吸引现有的人才，还应该要有合理有效的教育培训机制来创造人才。

五. 把脉船舶经济

全球船市需求萎缩 造船行业今年复苏无望

全球船市需求将持续萎缩，去年国内造船行业遭遇重创，上市公司频频放出业绩“黑榜”。同花顺统计数据显示，8家船舶制造上市公司中仅有1家实现净利润同比略增，其余7家较去年同期出现不同程度下滑。中船股份沦为“首亏”船企。

不过，今年以来国内造船行业新接订单同比获得稳步回升。券商分析师预计，今年新接订单好于去年概率较大，但新接订单继续维持亏损局面，行业复苏为时尚早。

业绩下滑居多

2012年是造船行业艰难的一年。欧债危机弥漫、宏观经济增速放缓、运力不断萎缩，令众多造船企业陷入窘境。企业资金链紧缺、订单锐减沉重地打击着中国造船业。

中船股份2012年业绩首度亏损。年报显示，2012年公司实现营业收入10.42亿元，同

比减少 30.71%；归属于上市公司股东的净利润为-7605.18 万元。

公司称，船市持续低迷、成套机械设备市场萎缩以及传统钢结构产品市场竞争加剧，致使公司销售收入、净利润以及综合毛利率下滑。其中船配产品销售收入较上年减少 2.87 亿元，毛利率下降 4.89 个百分点；非船产品销售收入较上年减少 1.7 亿元，毛利率下滑 32.11 个百分点。

不过，2012 年的船艇消费市场却依旧活跃，成为“大雪弥漫”的全球船舶市场傲立的“红梅”。海关总署统计，去年我国船艇进出口贸易保持高速增长，进出口总额达到 4.98 亿美元，同比增长 28.8%。其中，出口额为 2.62 亿美元，同比增长 17.5%。鉴于目前的船艇消费市场情况，业内人士预计，2013 年我国船艇进出口将继续保持增长。

太阳鸟成为 2012 年唯一实现业绩正增长的船舶企业。公司 2012 年年报显示，报告期内实现营业收入 5.82 亿元，同比增长 46.9%；归属于上市公司股东净利润 5526 万元，同比增长 25.5%。民生证券分析人士指出，宏观经济放缓致公司游艇业务近两年增速略有放缓，但特种艇需求依旧旺盛。公司 2013 年仍将继续斩获新订单。

内外压力仍存

2012 年我国三大造船指标同比下降幅度空前，船舶行业受伤严重。海关总署统计数据 displays，2012 年我国船舶出口额为 388.2 亿美元，同比下降 11.1%，是 30 多年来首次下降；船舶进口额为 17.8 亿美元，同比下降 1.5%；船舶进出口总额为 406 亿美元，同比下降 10.1%。

日前，中船协发布最新报告预测，受手持订单量下降、生产成本上升等影响，2013 年中国船舶行业主要经济指标仍将下行，全年完工船舶约 5500 万 DWT。新接订单虽略有增加，但手持订单将下降到 1 亿 DWT 以下。

数据显示，自去年 12 月份以来，全球新接订单有所回升。业内预计今年全年新接订单好于去年的概率较大。“若下游航运运力过剩和造船行业产能过剩的局面无法获得较大改观，则新造船价复苏幅度有限，当前新接订单亏损局面仍将持续。”有券商分析人士在接受中国证券报记者采访时表示。

受制于造船行业和下游航运业产能双双过剩，新造船价自 2010 年以来整体低迷，2012 年新造船价又较 2011 年再度下滑 5%-10%。当前新签订单亏损压力不减。业内人士预计，新造船价有望在今年下半年出现缓慢复苏。

全球 2 月新船市场回落 环比上月减少 30.54%

今年 2 月份，油轮订单船价格小幅下滑，其他船型基本稳定，同时全球新造船订单继续回落。

据统计，全球新增各类造船订单共计 91 艘，环比上月减少 30.54%。其中，新增散货船订单 16 艘，油轮订单 21 艘，超巴拿马型集装箱船订单 9 艘。新增 FPSO、LNG、LPG、船坞、客滚船、海工船和钻井平台订单数分别为 2 艘、2 艘、6 艘、1 艘、3 艘、24 艘、7 艘。

2 月份，中国、韩国、日本和新加坡船厂所接新船订单量分别为 35 艘、28 艘、9 艘、2

艘。

船价现拐点，新船订单强势反弹

截止 2013 年 2 月末，Clarkson 新造船价值数为 126.4 点，环比上涨 0.2 点。

自从去年 10 月后，Clarkson 新造船价指数持续在 126 点前后徘徊，这或许说明新造船价已经触底，不可能再出现大幅度的降幅，并且随着新船订单强势反弹，新造船价有望出现拐点持续向阳，因此有充分数据显示目前可能是订造新船的最佳时机。

数据显示，散货船新造船价 5 个月不变；油轮新造船价 2013 年前 2 个月持续下降，平均每月降幅达 1.7%。

根据 Clarkson 统计，2 月全球新船订单量为 88 艘 640 万 DWT，其中 17.1% 为成品油船、12.5% 好望角型散货船以及 10.2% 小灵便型散货船等。2 月份，城东造船海洋从希腊 Marmaras Navigation 公司获得 6 艘 18 万 DWT 级好望角型散货船订单。

今年前 2 月，新船订单累计 74 亿美元，同比下降 36%，中国船厂获得 30 亿美元（91 艘）订单，韩国船厂获得 31 亿美元（53 艘）订单。今年前 2 个月，成品油船（PC 船）订单量达 110 万 DWT(21 艘)，韩国船厂获得其中 20 艘成品油船订单。同期，VLCC 订单共 13 艘，已经接近去年年度 14 艘的订单量，每艘平均新造船价为 8640 万美元，其中大部分 VLCC 订单为中国船厂获得。

此外，2 月份，全球新船完工量为 640 万 DWT(91 艘)，散货船所占 62%。其中，中国完工量为 28 艘、韩国 26 艘、日本 25 艘。以 DWT 为准，日本船厂散货船完工量占 46%，继 2011 年 2 月之后，日本月度完工量首次超过中国。

今年前 2 个月里，中国、韩国、日本三国新船完工量占 82%(以 DWT 为准)。2 月末，全球手持订单量为 2.491 亿 DWT(9120 万 CGT、4499 艘)，环比上月下降 1.4%。2 月，新船订单量及完工量都为 640 万 DWT，因此手持订单下降幅度不大。其中，散货船手持订单占 51%，大部分船舶安排在今年交付。另外，2 月份老龄船舶拆解规模为 310 万 DWT(64 艘)，环比上月下降 32%，这主要是因为拆船价下降 15-25 美元/LDT。

此外，2 月份，海工领域新订单总额共计 7 亿美元，连续 14 个月海工订单总额超过船舶订单。

造船业：欧洲关注高附加值特种船舶

继 2008 年 9 月之后，欧洲造船业界的新造船手持订单量约下降 30%，在此背景下，目前欧洲造船厂更侧重于高附加值特种船舶领域。

SEA Europe(European Ships & Maritime Equipment Association)及欧洲委员会(EC)近日发表名为“The Sea Opportunities for the Future”的报告，在报告中这样表示，然后说明，全球新造船订单量也从达到顶峰的 2007 年 8000 万 CGT 之后一直下降到去年的 3000 万 CGT 以下水平。

欧洲造船业界的专家展望,以后新造船需求年均可能达到3000万-4000万CGT的水平,不过去年全球造船业界的建造能力竟达到6000万CGT,呈现相当程度的不均衡。

报告预测,在此背景下,世界造船业难免结构调整,如果新造船需求持续保持下滑趋势,那么在2013年有9%的全球造船业界建造能力将要被淘汰,到2014年再有11%的造船厂要关门。

尤其是欧洲造船业界在新造市场上的占有率远低于亚洲业界,亚洲造船厂一般建造标准型的商船,与此相比,欧洲造船厂主要建造高附加值特种船舶,不管怎样,在豪华邮轮领域的绝对强者为欧洲。眼下,欧洲船舶业(造船业及相关船配件业)年均约创造出720亿欧元(约940亿美元)规模的销售利益,在300个左右的造船厂约雇佣了50万人。

报告强调,眼下存在海运业界的船舶容积量过多及造船业界的产能过剩、世界经济衰退以及船舶金融紧缩等问题,这些问题应该要有效的解决,这样才能让企业免于结构性的损害。

另外,根据Clarkson,欧洲造船厂攻略了高附加值特种船舶及缝隙市场,得益于此,虽然2013年1月末,其手持订单量在全球手持订单中仅占6%(以CGT为准),不过其手持订单增加值竟达到294亿美元。韩国的手持订单占有率31%、1050亿美元;中国36%、730亿美元;日本16%、320亿美元。欧洲专家指出,欧洲造船厂不应该像亚洲造船厂那样具备大规模建造系统,更多的要注重于高附加值特种船舶的建造,这样在日益加强的环境规范下,可具备更高的竞争力。

六. 透析港口经济

我国港口生产回暖 货物吞吐量双位数增长

交通运输部日前发布的数据显示,2013年前两个月我国港口生产开局良好,内外贸回升势头巩固,大宗能源原材料进口强劲。

据交通运输部综合规划司统计数据,1至2月份,规模以上港口完成货物吞吐量16.1亿吨,同比增长11.2%,增速较去年四季度、去年同期分别加快1.8个和4.1个百分点。其中,外贸货物吞吐量5.3亿吨,增长10.5%,增速较去年四季度、去年同期分别加快4.0个和放慢1.3个百分点;内贸货物吞吐量10.8亿吨,增长11.6%,增速与去年四季度持平,较去年同期加快6.6个百分点,港口生产实现良好开局。

1至2月份,规模以上港口完成集装箱吞吐量2792万标箱,同比增长9.5%,增速较去年同期、去年四季度分别加快0.9个和0.7个百分点。

就2月份的港口生产形势,中港网分析师认为,由于受农历春节和去年闰年因素影响,1月份和2月份单月同比和环比增速并不能准确反映实际情况,因此,综合前两月的情况来看,才具有可比性。据中港网的港航贸等产业链综合数据分析和印证,总体来看,在外贸货物吞吐量增速回暖、内贸货物吞吐量回升趋稳的共同作用下,前2月我国港口生产整体回升势头明显,11.2%的货物吞吐量累计增速超过了去年任何一月的表现(去年2月份受春节基数因素影响除外),从去年全年6.8%的个位数增长轨道重返双位数增长轨道。经中港网跟踪

分析，前 2 月港口生产主要特征表现为：外贸货物吞吐量去年全年增速 8.8%，去年底更向零增长逼近，今年前 2 月出现明显回暖，增速达到 10.5%，这主要是沿海港口的贡献，得益于大宗货类进口的平稳增长，相反，内河港口的增速呈现继续微幅下滑的势头；内贸货物吞吐量增速在去年三季度后开始复苏，尽管全年增速才 5.9%，但至年底，增速反弹已超过 10%，今年前两个月延续去年底趋势，增速与去年底水平基本持平，其中，沿海港口增势稍稍放缓，环比出现小幅下滑，内河港口出现大幅反弹。

1-2 月我国港口煤炭吞吐量继续回升

2013 年 1-2 月，我国规模以上港口完成货物吞吐量 16.1 亿吨，同比增长 11.2%，增速较去年四季度、去年同期分别加快 1.8 个和 4.1 个百分点。其中，外贸货物吞吐量 5.3 亿吨，增长 10.5%，增速较去年四季度、去年同期分别加快 4.0 个和放慢 1.3 个百分点；内贸货物吞吐量 10.8 亿吨，增长 11.6%，增速与去年四季度持平，较去年同期加快 6.6 个百分点，港口生产实现良好开局。

煤炭吞吐量继续回升，外贸进港量大幅增长。1 月份，规模以上港口完成煤炭及制品吞吐量 1.8 亿吨，同比增长 17.7%，增速较去年同期加快 19.4 个百分点，与去年 12 月份相比加快 10.3 个百分点。其中，完成煤炭外贸进港量 2866 万吨，创近两年来新高，同比增长 41.6%。大量的煤炭进口对北方港口下水量带来影响，一次下水量完成 5079 万吨，与去年同期基本持平。

油品吞吐量回升明显，外贸进港量持续增加。1 月份，规模以上港口完成石油天然气及制品吞吐量 6871 万吨，同比增长 5.7%，受春节因素影响，增速较去年同期加快 12.4 个百分点，比去年 12 月份回升 4 个百分点。其中完成原油外贸进港量 2477 万吨，增长 8.4%，增速较去年同期加快 5.8 个百分点。

金属矿石吞吐量稳步增长，外贸进港量继续维持高位。在国际钢价回升以及我国粗钢产量增加的拉动下，1 月份规模以上港口完成金属矿石吞吐量 14150 万吨，同比增长 4.5%。港口铁矿石库存由去年的 1 亿吨高点降至 1 月底的 7000 多万吨。1 月份港口进口铁矿石 7604 万吨，由于去年基数较高，同比下降 2.5%，但进口量仍处于较高水平。

集装箱吞吐量增速有所加快。外需形势有所改善，加之春节前国内及欧美商家集中出货的节前效应，推动我国外贸回升。1 至 2 月份，规模以上港口完成集装箱吞吐量 2792 万标箱，同比增长 9.5%，增速较去年同期、去年四季度分别加快 0.9 个和 0.7 个百分点。分航线看，1 月份的国际航线、内支线和内贸航线集装箱吞吐量分别增长 5.3%、27.5% 和 35.5%，增速较去年 12 月份分别加快 5.2 个、6.2 个和 17.4 个百分点。国际航线中，欧洲航线增长 3.2%，美国航线增长 1.3%，新加坡航线增长 24.7%。

集装箱吞吐量超香港 深圳港有望跃居全球第三

深圳市交通运输委网站近日发布头两个月深圳港的统计数据，对比同期香港港口发展局公布的港口统计数据，深圳港再次超越香港。

有香港媒体及业内人士乐观预测，今年深圳全年港口集装箱吞吐量有望超越香港成为全球第三。但深圳港口协会负责人接受采访时表示，应该理性看待这一趋势，即使数据赶超，深圳港创造价值方面的能力，仍需向香港好好学习。

近期，全球集装箱前四大港上海、新加坡、香港、深圳先后公布 2 月的港口统计数据。数据显示，2013 年 2 月份上海港完成港口货物吞吐量 4926.91 万吨，比去年同月下降 3.6%，国际标准集装箱吞吐量 201.05 万标准箱，下降 8.1%；香港港口集装箱吞吐量 2 月同比跌 8.8% 至 149.4 万箱，累计头两个月处理箱量为 348.1 万箱；新加坡 2 月港口集装箱吞吐量为 236.1 万箱，同比微升 0.69%，今年 1 至 2 月，该港累计处理箱量为 499.1 万箱，较去年同期的 488.8 万箱增长 2.1%；深圳港 2 月标箱 206.46 万箱，两月累计 353.25 万标箱，同比增长 5.92%。

数据显示，上海、香港集装箱吞吐量增速均呈跌势，新加坡略有上升，而深圳港增幅最大，且头两月标箱总量超过香港 1.47%。为此香港大公报等媒体疾呼，香港被深圳“扒头”，全球第三港的位置可能不保。

有分析师认为，香港被深圳港月度超越的现象在近年来并不少见，单是去年一年，深圳港就有 6 个月超过香港港口，其中下半年，香港有 5 个月被深圳港超过，此消彼长之势明显。去年 12 个月的数据显示，香港港口以 15 万箱的微弱优势，保持全球第三港口的地位，多名业内人士认为，深圳港或在今年能跻身全球第三。

深圳港口协会秘书长刘银胜表示，深圳港前两月领先的增幅，确实意味着深圳经济复苏的强劲动力。同时，他还表示，了解到港府已对深圳强劲的赶超势头非常关注，将会出台一些扶持港口的政策，以增强香港港口的优势。

“我们对数据的简单对比还是应该持理性态度。”刘银胜表示，即使在标箱数据上，深圳港接近或超越香港，深圳市也不应该过于乐观，香港港口为产业链创造价值的的能力，以及香港港口业多年积淀下来的人才、经验，各方面围绕港口经济的协调配合，都是深圳港需要下大力气学习的。“我们更要学习香港港口经济的精细化耕作方式。”

七. 企业动态关注

马士基航运未来拟削减超 10 亿美元成本

据外媒报道，马士基航运首席执行官 Soren Skou 称，未来该公司还能削减超过 10 亿美元的成本。

Skou 称，马士基在 2012 年从亏损 30 亿美元成功转亏为盈，获利 4.61 亿美元，但这个数字对于该公司投资的款项而言并不是个能接受的回报。他表示，随着集运业不断发展，该公司为了维持竞争力，必须采取进一步的措施来削减成本。随着高能效低能耗的 3E 型集装箱船投入运营，该公司有机会削减 10 亿美元左右的成本。

尽管面对巨大的市场压力，Skou 仍然坚持投资 20 艘 18000TEU 船不会是一个错误的决策。他表示，由于大部分的船舶会在 2014 年之后交付，因此 2013 年交付的 5 艘 3E 型船对于市场运力的注入量并不算多。若市场没有好转，该公司将在投入新船的同时退出其他运力，使市场得以平衡。

马士基航运今年已出售 2 艘巴拿马型散货船“Hellenic Sky”轮(建于 1994 年)和“Hellenic

Sea”轮（建于1991年），售价分别为1050万美元和530万美元。

中外运今年续致力控制运力 料资本开支26亿人民币

中国外运执行董事兼董事长赵沪湘于全年业绩发布会上表示，行业于过去数年一直低迷，料运力过剩仍会是影响增长的主因，所以集团将继续控制运力增长。

赵氏表示，由于航运成本上升，因此录得经营亏损6.83亿元人民币(下同)；未来会透过调整船队规模，航线和成本结构来改善业务，并期望今年海运服务之亏损可收窄。

他续指，今年首两月的内地进出口数据已高於预期，料今年国内航运业会有增长，同时料公司收入亦将按年上升。

他预期今年的资本开支为26亿元；相信国家未来会推出利好行业的政策，期望有关政策为营运商提供税务、融资及造船等方面的优惠。

银桦航运49%股权挂牌1.05亿 实际控制人无意摘牌

上海产权交易所今日披露了上海银桦航运有限公司49%股权转让的公告。值得一提的是，持有其51%股权的中海发展表示放弃行使优先购买权，同时管理层亦表示无参与受让意向。

据转让公告披露，江苏新龙源投资有限公司拟转让其持有的银桦航运49%股权。经评估，银桦航运资产总计20811万元，负债总计386.83万元，净资产20424万元。基于此，转让标的对应评估值为10491万元。持有51%股权的中海发展表示放弃行使优先购买权，同时管理层亦无参与受让意向。

从转让方提出的一系列要求来看，江苏新龙源投资有限公司急于出手之心颇切，因此对意向受让方的要求也不算太高：受让方须为单一企业法人，注册资金不低于2000万元，2012年度总资产不得低于2.2亿元，办理受让申请手续时须提供不低于本次挂牌底价的银行存款证明；不接受联合受让，也不得采用信托和委托方式受让；具有良好的商业信用和社会信誉，近5年经营行为无不良记录。

回查历史，银桦航运系中海发展和江苏新龙源投资有限公司共同出资组建，成立于2007年，注册地在上海，注册资金为2亿元，中海发展和江苏新龙源的持股分别占51%和49%，主营业务为国内沿海及长江中下游各港间水上货物运输。有意思的是，资料显示，早在2012年9月底，中海发展已将其持有的包括上海银桦航运有限公司在内的9家公司股权，出售给其全资子公司中海散运运输有限公司，形成投资收益2524万元。

翻看中海发展历年财报可知，受行业景气度影响，银桦航运自成立至今，历年净利润一直在数百万元起伏上下，对上市公司贡献不多。以最近三年为例，银桦航运2010年营业收入6712万元，净利润351万元；2011年营业收入3274万元，净利润882万元；2012年营业收入2821万元，净利润186万元。

SAL和ASA成员将合并升级东南亚至澳大利亚航线

SAL成员（CSCL、HLCL、UASC和HMM）以及ASA成员（OOCL、RCL和HJS）

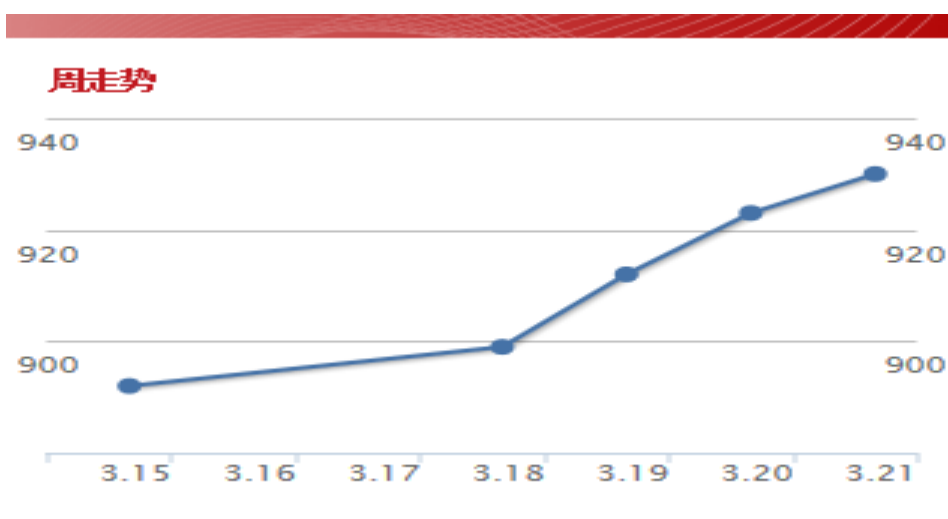
决定合并现有航线，投放一组名为 ASAL 的新东南亚澳洲周班航线。ASAL 航线首班将于 4 月 19 日从新加坡出发，由 5 艘 4000~4700TEU 型船舶营运，CSCL、HLCL、UASC、RCL、HJS 各投入一艘船，OOCL 和 HMM 在该线使用舱位。

新的服务将取代现 SAL 和 ASA 航线，目前两线均由四艘 2500TEU 型船舶营运。通过该合并升级，ASAL 将提供更稳定的班期和更全面的挂港：巴生港—新加坡港—布里斯班港—悉尼港—墨尔本港—阿德莱德港—雅加达港—巴生港。

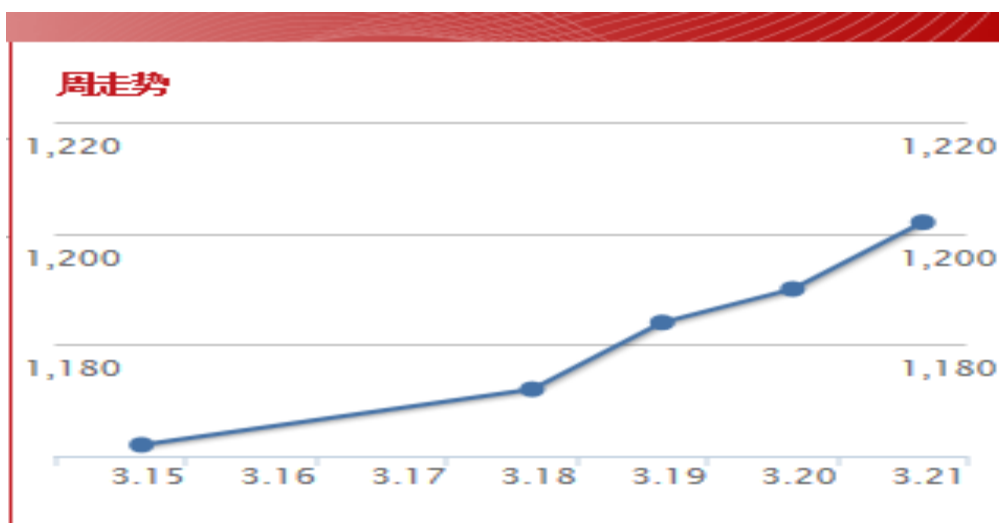
八. 权威指数中心

波罗的海运价指数

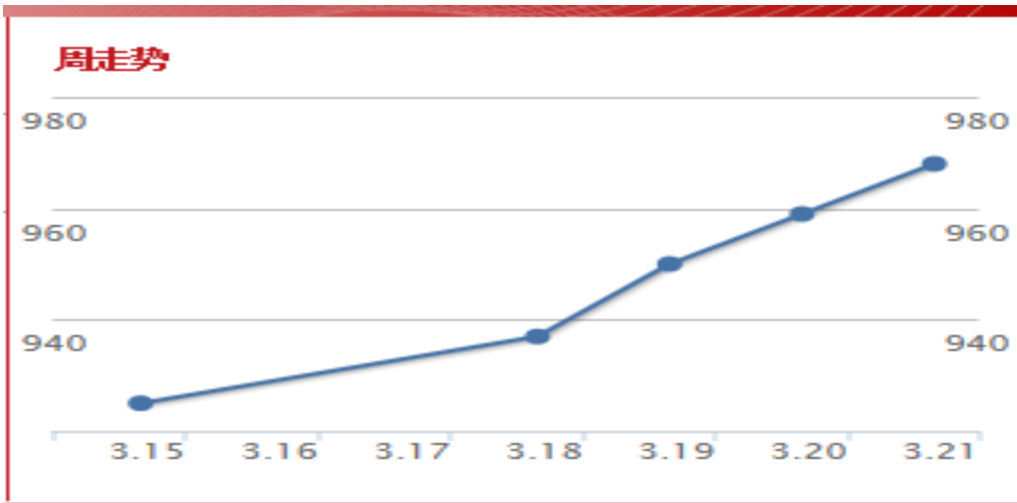
(1) .BDI (波罗的海综合运价指数)



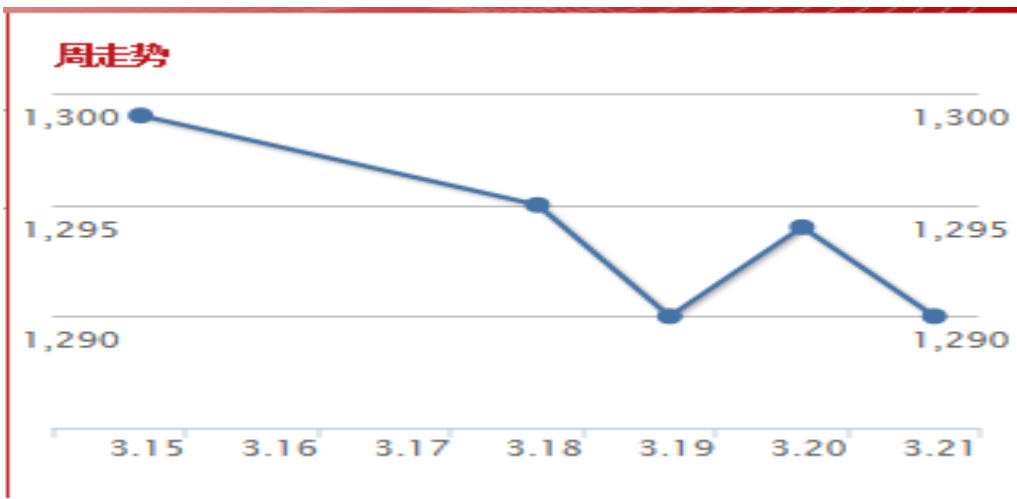
(2) .BPI (波罗的海巴拿马指数)



(3). BSI (波罗的海超灵便型船运价指数)



(4). BCI (波罗的海海岬型指数)



中国运价指数

中国出口集装箱运价指数(CCFI)

| 航线 | 上期 2013-03-08 | 本期 2013-03-15 | 与上周涨跌 (%) |
|--------------------------------------|------------------|------------------|--------------|
| 中国出口集装箱运价综合指数 | 1110.77 | 1090.92 | -1.79 % |
| 日本航线 (JAPAN SERVICE) | 757.44 | 752.03 | -0.71 % |
| 欧洲航线 (EUROPE SERVICE) | 1449.74 | 1392.43 | -3.95 % |
| 美西航线 (W/C AMERICA SERVICE) | 1069.77 | 1076.83 | 0.66 % |
| 美东航线 (E/C AMERICA SERVICE) | 1233.45 | 1257.35 | 1.94 % |
| 香港航线 (HONGKONG SERVICE) | 780.92 | 736.62 | -5.67 % |
| 韩国航线 (KOREA SERVICE) | 616.18 | 595.3 | -3.39 % |
| 东南亚航线 (SOUTHEAST ASIA SERVICE) | 866.33 | 848.13 | -2.10 % |
| 地中海航线 (MEDITERRANEAN SERVICE) | 1428.03 | 1318.22 | -7.69 % |
| 澳新航线 (AUSTRALIA/NEW ZEALAND SERVICE) | 1039.4 | 1026.11 | -1.28 % |

| | | | |
|-------------------------------------|---------|---------|---------|
| 南非航线 (SOUTH AFRICA SERVICE) | 731.7 | 766.06 | 4.70 % |
| 南美航线 (SOUTH AMERICA SERVICE) | 1040.76 | 1011.53 | -2.81 % |
| 东西非航线 (WEST EAST AFRICA SERVICE) | 859.99 | 866.06 | 0.71 % |
| 波红航线 (PERSIAN GULF/RED SEA SERVICE) | 917.42 | 905.84 | -1.26 % |
| 台湾航线 (TAIWAN SERVICE) | 731.39 | 772.27 | 5.59 % |

上海航运交易所发布

中国沿海散货运价指数(CCBFI)

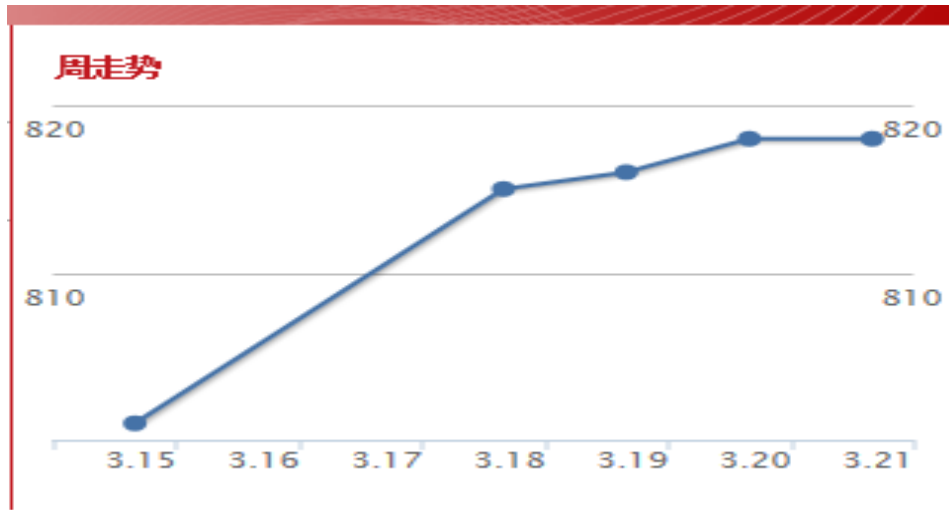
| 航线 | 上期 2013-03-08 | 本期 2013-03-15 | 与上周比涨跌 (%) |
|--------------------|------------------|------------------|---------------|
| 综合指数 | 1059.6 | 1070.67 | 1.04 % |
| 煤炭货种指数 | 1159.59 | 1172.94 | 1.15 % |
| 秦皇岛-广州(5-6万DWT) | 1045.28 | 1056.77 | 1.10 % |
| 秦皇岛-福州(3-4万DWT) | 853.86 | 866.51 | 1.48 % |
| 秦皇岛-宁波(1.5-2万DWT) | 1087.08 | 1100.83 | 1.26 % |
| 秦皇岛-上海(4-5万DWT) | 1312.93 | 1329.85 | 1.29 % |
| 秦皇岛-张家港(2-3万DWT) | 1141.07 | 1154.82 | 1.21 % |
| 天津-上海(2-3万DWT) | 1212.83 | 1225.81 | 1.07 % |
| 天津-镇江(1-1.5万DWT) | 1207.34 | 1222.84 | 1.28 % |
| 黄骅-上海(3-4万DWT) | 1038.41 | 1049.7 | 1.09 % |
| 京唐/曹妃甸-宁波(4-5万DWT) | 1123.21 | 1131.62 | 0.75 % |

| | | | |
|-----------------------------|---------|---------|--------|
| 粮食货种指数 | 725.38 | 753.43 | 3.87 % |
| 大连/锦州 - 广州(2-3万DWT) | 718.54 | 743.79 | 3.51 % |
| 营口 - 深圳(4-5万DWT) | 714.72 | 744.75 | 4.20 % |
| 金属矿石货种指数 | 860.02 | 869.16 | 1.06 % |
| 青岛/日照 - 张家港(2-3万DWT) | 607.05 | 613.4 | 1.05 % |
| 北仑 - 镇江(3-4万DWT) | 892.2 | 900.69 | 0.95 % |
| 舟山 - 张家港(0.5-1万DWT) | 716.64 | 725.48 | 1.23 % |
| 成品油货种指数 | 1262.04 | 1262.04 | 0.00 % |
| 大连 - 广州(柴油)(3-4万DWT) | 1107.93 | 1107.93 | 0.00 % |
| 大连 - 南京(柴油)(0.5-1万DWT) | 1242.31 | 1242.31 | 0.00 % |
| 天津 - 温州、台州(柴油)(0.2-0.5万DWT) | 1553.89 | 1553.89 | 0.00 % |
| 原油货种指数 | 1597.14 | 1597.14 | 0.00 % |
| 宁波/舟山 - 南京(3-4万DWT) | 1607.56 | 1607.56 | 0.00 % |
| 宁波 - 上海(3-4万DWT) | 1597.14 | 1597.14 | 0.00 % |
| 广州 - 南京(3-4万DWT) | 1662.43 | 1662.43 | 0.00 % |

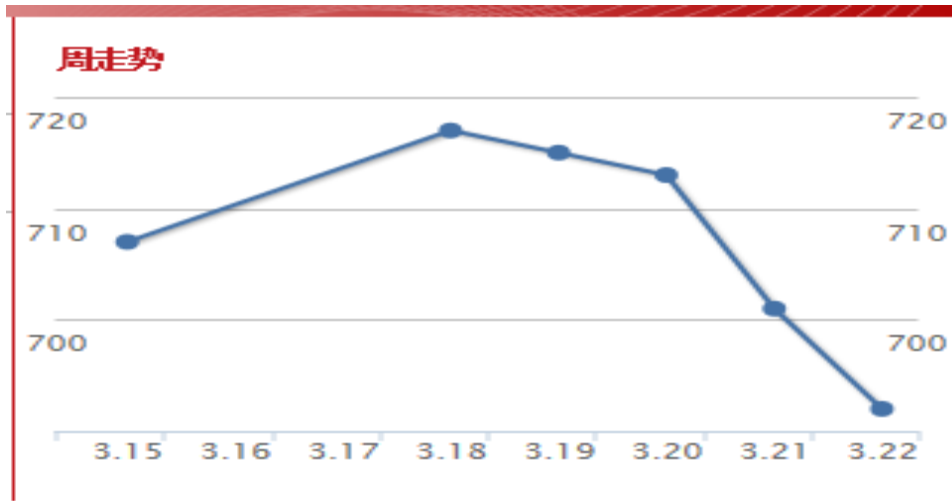
上海航运交易所发布

北方航运指数

天津航运指数(TSI)



北方国际集装箱运价指数(TCI)



北方国际干散货运价指数(TBI)

