

CNSS 海事新闻周刊

(2013.8.12—8.18)



目录

一. 中国经济速览	3
新结构经济学视角的民营经济发展	3
外资机构看好中国经济前景改善	4
中国经济或已闯过年内低点 未来仍存不确定性	4
二. 世界经济速递	6
2013 年法国二季度经济增长 0.5% 走出经济衰退阴影	6
新兴经济体仍是全球增长的主力	7
欧盟经济开始出现转机了	8
三. 璀璨海事之星	10
史佑：模块化设计建造一体化将是大势所趋	10
四. 聚焦航运经济	10
福建部分航运企业借“营改增”名义乱加费用	10
投资多元化让航运银行看见新希望	10
贷款数据不佳 投资者庆幸“还不算太差”	11
实现航运金融市场的超前发展	11
五. 把脉船舶经济	11
船舶业转型升级谁获益	11
中国廉价造船时代即将终结	11
船企对接产业升级艰难自救	12
交通部解读 船舶工业转型升级实施方案	12
六. 透析港口经济	12
深圳港口发展已超高雄 高雄要多努力	12
秦皇岛港口拟集资 62 亿港元弃A转H股上市	12

中远太平洋与日照港合营多用途码头	12
上海高桥集装箱码头月吞吐量创新高	13
七. 干散货市场	13
煤运疲软态势浓厚 市场走好尚需时日	13
散运市场行情周述	13
7 月份国际干散货运输市场评述	13
散货船市场复苏前景不容乐观	13
八. 集装箱市场	14
马士基航运和法国达飞 9 月上调亚欧线运价行列	14
8 月美国集装箱货物进口量将同比增 1.7%	14
7 月份中国出口集装箱运输市场评述	14
下半年集箱运输市场上行“添”阻力	14
九. 关注企业动态	14
中海发展重组设立“中海油运”	14
马士基对 2013 年业绩充满期待	15
中集集团：内外部变化有望推动两大业务迎来转机	15
中国远洋大举拆船砍运力	15
十. 权威指数中心	15
波罗的海运价指数	15
中国运价指数	17
北方航运指数	19

一. 中国经济速览

新结构经济学视角的民营经济发展

全国工商联副主席 林毅夫

作为发展经济学的第三波思潮，我想向各位解释一下什么叫作新结构经济学，在这样的视角下，民营经济在国家现代化的过程当中，中国梦实现的过程当中，到底有什么样的机遇和挑战。

发展经济学是在第二次世界大战以后，因为发展中国家现代化的需求，在现代经济学当中分离出的一个新的领域。第一波思潮叫结构主义。当时的发展经济学家认为，一个发展中国家发展现代化的话，就应该像发达国家那样搞资本很密集的大产业。可是按照市场资源配置那样的产业发展不起来。实现这一战略的途径是由国家配置资源发展现代化的大产业。这种战略开始的时候大家都有五年、十年投资拉动经济的快速增长，但是五年、十年以后，那些现代化的大产业建立以后，经济就停滞，危机不断，和发达国家的差距越来越大。因此，到了上世纪 70 年代，发展经济学界开始进行了很多的反思，当时的认识是说，发展中国家没有像发达国家那样完善的市场经济体制，有太多的国家干预。第二波思潮叫新自由主义，发展中国家采取推行私有化、市场化、自由化的办法，建立现代市场经济运行所必须的制度安排。但是，推行华盛顿共识进行改革以后，发现普遍的发展效果比上世纪 60 年代、70 年代的结构主义时期还要差。

企业家追求利润，企业家在追求利润的时候，产业和技术选择会自然地符合一个国家要素禀赋决定的比较优势。但这要有前提，就是必须要有一个有效的市场。除了有效的市场，我们知道经济发展是产业结构不断变通的过程。这个结构变通的过程，政府必须发挥非常好的作用。

结构主义发展经济学强调政府的作用，忽略市场的作用；新自由主义发展经济学强调市场的作用，忽略政府的作用。为什么前面两波的发展经济学理论是失败的？因为第一波结构主义时期发展中国家直接去建设和发达国家一样的产业，违反了比较优势，所以，那些产业没有竞争力，再加上保护补贴，效益非常差。第二波的新自由主义失败有两个原因：第一，在前一段时间结构主义时候建立的大产业在市场当中没有竞争力马上就破产和垮台的话可能造成 30%至 40%的人失业，这么大的失业率就不能有稳定的社会，没有稳定的社会就不会有经济的发展。第二，新自由主义过度强调市场的作用，忽略政府在结构当中必须发挥有

为的监视和引导作用。

转型过程当中，曾经被认为最糟的双轨制，现在看来渐进的效果反而最好。未来我们应该继续深化市场经济体系的改革，真正地平等使用各种生产要素，公平参与市场竞争，这样就会给民营企业的发展创造一个更大的天地。

外资机构看好中国经济前景改善

近期外资投行密集发表对中国经济的乐观评价，认为中国经济前景有所改善，经济大幅下滑的风险降低，但三、四季度的经济复苏进程仍将有反复。有外资机构认为，从地方政府对下半年工作的部署情况来看，地方政府特别是中西部地区“稳增长”意愿较高，但资金紧张问题严重，未来货币政策的方向将决定经济反弹的可能性。

摩根大通认为，三个因素将支撑未来中国经济复苏：一是持续强劲的基础设施投资和稳定的民间房地产投资，二是下半年全球经济形势改善，三是去年四季度和今年一季度信贷增长的滞后影响。基于此，摩根大通维持今年中国经济增长 7.6% 的预测，预计未来几个季度中国经济增长将逐步加速，但复苏势头较温和。

信用评级机构穆迪认为，7 月统计数据似乎显示中国经济开始回到正常状态，最坏的情况可能已过去，但经济上行仍会相对平缓。高盛指出，在十八届三中全会召开前，政府正在努力维持经济增长和市场稳定，包括对房价上涨更大的容忍度。瑞银证券指出，实体经济活动回升在一定程度上是持续至今年初的信贷强劲扩张的滞后效果，也受益于房地产建设活动销售持续稳健增长的带动，但 7 月宏观数据展现出良性组合，即信贷增速进一步放缓而实体经济增长回升，这有力地提振了市场情绪。

伴随中国经济企稳的预期，海外市场各类“中国敏感资产”纷纷走高。伦敦铜自 8 月以来累计上涨 6% 左右，价格一度创最近两个月高点。在中国 7 月经济数据发布当天，伦铝、锌、铅和镍均大涨 2% 左右，触及 6 月初以来的最高点。

在美股市场，中概股近期表现强势，中概股指数涨至 6 个月高点。分析人士表示，这一方面与美国资本市场整体转暖有关，另一方面也显示出海外资本对中国经济前景看好。

中国经济或已闯过年内低点 未来仍存不确定性

铁路货运量由负转正，中长期企业贷款环比增多，工业用电量加速增长……如果说此前海关、统计局公布的 7 月数据还有人怀疑存在水分的话，那么随着上述三大关键指标接踵走好，各界开始接受经济形势已经在回暖并将持续的事实。

经济学家判断，从年内形势来看，随着政府出台了一系列政策拉动增长，中国经济已经走过了最低点，有在低位企稳并反弹的迹象。但是考虑到中国经济回暖更多仍是依靠传统模

式，世界经济也并未真正走出危机，未来中国经济仍然面临很大不确定性。用国务院参事室特约研究员姚景源的话说就是：当前的经济形势既稳中有进，又稳中有忧。

工业用电量、铁路货运量和中长期企业贷款数据被认为能够更好地描述实体经济运行状况。截至 14 日，这三大关键指标的 7 月数据已经全部发布。从数据来看，7 月工业用电量同比增长 8.1%，增幅较上月扩大 2.41 个百分点，为连续第二个月加速增长。同时，7 月新增中长期企业贷款环比多增 500 亿元，已连续 2 个月回升，新增企业部门中长期贷款占比较 6 月提高 12.2 个百分点至 34.7%，住户部门中长期贷款占比较 6 月提高 5.6 个百分点。在经历了连续的负增长后，7 月份国家铁路货物发送量由负转正，比上年同期增长 2.5%，环比增长 2.8%。

三大关键指标集体好转，让市场确认经济已经企稳回升。中金公司首席经济学家彭文生表示，工业增加值是一个调查统计数据，涉及很多行业，有调查样本的大小、价格消胀等因素带来的误差，我们可以看一些误差小的数据。投资者关注的铁路货运量、发电量和经济活动联系紧密，而且统计误差小。从发电量看，7 月同比增长 8.1%，显著高于 6 月的 6%。当然，今年 7 月高温天气有多大影响不好估算，但起码发电量和工业生产增长在方向上不矛盾。

7 月铁路货运量出现连续 5 个月的负增长后第一次扩张。从历史数据看，铁路货运量的波动明显大于工业生产，但两者在方向上一致。需求端的数据也有改善，但不确定性较大。考察供给和需求端的数据，近期经济增长有在低位企稳并反弹的迹象。

北京大学校长助理黄桂田也预测，中国下半年经济局势可能会比上半年有所好转。他对《经济参考报》记者说，“这主要有两方面的原因，一是国际经济有所好转，尤其是美国、欧盟经济显示出向好迹象；二是国内经济没有出现明显的继续下滑。预计下半年从第三季度开始，经济会稍微好一些，尽管不会实现大幅度逆转，但是完成年初制定的 7.5% 的增长目标难度不大。”

近期政府一系列刺激经济的举措被认为是经济企稳回升的首要原因。农业银行战略规划部研究员付兵涛对《经济参考报》记者表示，在 7 月底的政治局工作会议上，中央进一步明确了“稳增长、调结构、促转型”的政策导向，政策导向的微调带动经济面的触底，7 月各项数据大多表现出经济回升的迹象。“经济企稳，同稳增长的政策导向、中央项目投资的加快以及经济主体预期的改善有很大关系。”

不过，仍有众多经济学家对未来经济形势表示担忧，其中一个关键因素是当前的经济企稳仍然依靠固有路径。日信证券表示，经济前景预期的好转根源于两方面：一是 7 月房地产

开发投资及开工、施工面积增长带来现实需求回升，二是短期稳增长政策信号及长期城镇化推进带来的需求预期好转。这样，城镇化-房地产-投资-产出的增长模式重现，而投资集中于重化工业。当前，产能扩张的需求基础及体制基础依然存在。如果未来城镇化建设需求无法消化当前过剩产能，那么当前的经济困境会在未来重现。

安信证券首席经济学家高善文则从国际经济形势变动的角度判断，中国经济最坏时候还未到来。他说，金融危机打击了全球经济，对发达经济体影响更大。发达经济体主导了全球货币发行权，低利率的货币政策适合发达经济体需要，但对新兴经济体就显得过于宽松。新兴经济体在 2011 年出现了普遍的通货膨胀，表现为投资的过度扩张。过快的投资增长形成了低效、无效产能，从 2012 年开始，新兴经济体增速台阶式向下。

“当前的国际国内条件都不支持中国经济增长上行。”中国宏观经济学会副会长兼秘书长王建通预测，今年四季度，中国经济增长率有可能破“7”，明年某个季度则有可能破“6”。姚景源也表示，由于稳增长与调结构存在内在矛盾，国际金融危机也不会很快结束，所以下一步，中国经济将继续面临经济下行和产能过剩的风险。

二. 世界经济速递

2013 年法国二季度经济增长 0.5% 走出经济衰退阴影

据法国《费加罗报》网站 8 月 14 日报道，2013 年法国第二季度经济增长达到 0.5%，结束了两个季度以来保持的 0.2% 的经济衰退。这标志着法国已经走出经济衰退的阴影。

上周，法国各方还在为法国经济是否出现复苏迹象而喋喋不休地争论。法国总统奥朗德表示，法国经济的转折点即将出现；法国财长莫斯科维奇表示，2013 年法国经济的持续改善将会带来 2014 年经济的平稳复苏。

本周，法国全国经济及统计研究所公布的数据证实了上述两者的说法。自 2011 年第一季度以来，法国经济增长首次达到 0.5%，这预示着经济衰退在法国已成为历史。

此次法国全国经济及统计研究所还对以下经济数据进行了统计和公布：消费者支出大幅提高，二季度环比提高 0.4%，与一季度相比，提高了 0.5 个百分点；企业投资降幅放缓，与年初 0.9% 的降幅相比，二季度企业投资降幅仅为 0.1%；商品出口快速增长，环比增加 2%。除此之外，与前几个季度相比，政府投资也略有增加。

法国政府对于国内经济出现回暖的愉悦之情溢于言表。此次法国经济回暖也得益于欧元区经济的复苏：在经历了六个季度的低谷后，欧元区经济也实现了 0.3% 的增长。尤其是德国，二季度国内经济增长达到 0.7%。

在经历了二季度经济 0.5% 的增长后，即使下半年国内经济出现下行，2013 年法国政府预期经济增长 0.1% 的目标也将会实现。法国社会党党内经济学家卡琳·贝尔热(Karine Berger)指出，“经济衰退已经远离我们而去了。”

法国企业运动对此次法国经济出现的增长表示谨慎。“单燕不成春”，现在我们仍需继续观察下一步国内经济的发展情况。我们需要确认法国经济是否呈现出从衰退中复苏的技术性反弹。

在正确的道路上继续前行

法国总理让-马克埃罗在新闻发布会上表示，法国二季度的经济增长显示出法国政府在应对国内经济问题时所做出的决策是正确的。“国内经济的增长并非出于偶然”，总理让-马克埃罗说道，“经济增长表明政府选择的发展道路是正确的，我们将继续贯彻执行之前采用的政策”。“我们并不能仅仅满足于 0.5% 的经济增长，我们需要在正确的道路上继续努力前行，保持经济的持续增长、继续改善就业状况以及提高全社会的创新能力。”

现在法国政府面临的主要挑战是为公司投资创造有利条件并创造出更多的就业机会。“扭转高失业率现状”需要以增强经济竞争活力的改革为依托。由此来看，9 月份出炉的 2014 年国家财政预算显得尤为重要。

新兴经济体仍是全球增长的主力

美国《华尔街日报》日前载文称,发达经济体今年再度成为全球增长引擎。对此,中国现代国际关系研究院世界经济所所长陈凤英 15 日表示,这一判断失实。实际情况是,新兴经济体和发展中国家今年在全球经济增量中仍将占据逾七成的比例,继续发挥全球增长引擎作用。

《华尔街日报》12 日所载的文章引用美国桥水联合基金编制的数据库称,包括日本、美国和欧洲在内的发达经济体今年对总规模 74 万亿美元的全球经济的贡献率自 2007 年年中以来首次超过中国、印度和巴西等新兴经济体。这一预测可能会重塑全球资本流动格局,并颠覆市场对新兴经济体的厚望。

针对这一判断,陈凤英当天接受新华社记者专访时说,文章中有两个重要数据:包括今年的全球经济总量(74 万亿美元)和全球经济增量(约 2.4 万亿美元,以美元市场汇率计算)。这两个数据与国际货币基金组织(IMF)今年 4 月份《世界经济展望》报告中的预测数据大体吻合。然而,关于增量中发达经济体与新兴经济体贡献度比例,桥水联合基金的数据却远离实情。根据 IMF 最新预测,今年全球经济增幅约为 3.1%,新兴经济体增幅约为 5%,发达经济体约为 1.2%。日本经济上半年虽有增长,但计入日元贬值的因素,日本对世界经济的贡献度不增反降,

而欧洲和美国对全球经济增量的贡献度总计仅约为 25.4%。

若以购买力平价(PPP)方法计算,今年全球经济增量预计为 4 万亿美元,其中新兴经济体约为 2.88 万亿美元,占 70.85%。

陈凤英说,即便考虑到今年新兴经济体增长减速,欧洲等发达经济体二季度恢复增长等因素,新兴经济体在全球增长中的贡献度也不会低于 60%,依然是全球增长的主引擎。

欧盟经济开始出现转机了

欧盟委员会最近的经济调查结果和统计数据显示,欧盟经济开始出现转机。欧盟委员会近日公布的调查报告显示,欧元区和欧盟今年 7 月经济景气指数(ESI)分别升至 92.5 点和 95 点。调查报告指出,欧元区经济景气指数上升主要得益于消费者以及工业、服务业和零售业经理的信心增强。今年 7 月,工业、零售业和服务业经理信心分别上升 0.6 点、0.9 点和 1.8 点,欧元区消费者信心指数上升了 1.4 点,已经连续 7 个月保持上升。经济景气指数没有涵盖的金融业则大升 3.1 点。

在欧元区最大的几个经济体中,意大利、西班牙、法国和德国的经济景气指数分别上升 2.9 点、1.2 点、1.2 点和 0.7 点。经济数据提供商马基特 7 月 24 日公布,欧元区 7 月制造业采购经理指数(PMI)终值为 50.3,创下两年来最高水平,也高于市场原先预期的 50.1。这是自 2011 年 6 月以来第一次高于荣枯线 50,表明欧元区经济有望在今年第三季度走出衰退。

外贸出口增加正在推动欧盟经济缓慢复苏。欧盟统计局公布的最新统计数据显示,今年 5 月,欧盟对外商品贸易顺差为 158 亿欧元,明显好于去年同期的 49 亿欧元外贸逆差。今年前 4 个月,欧盟制造业产品贸易顺差则由去年同期的 1027 亿欧元增加到 1283 亿欧元,欧盟与美国、瑞士和土耳其的贸易顺差分别由去年同期的 241 亿欧元、145 亿欧元和 79 亿欧元增加到 305 亿欧元、270 亿欧元和 91 亿欧元,欧盟与中国、俄罗斯、挪威和日本的贸易逆差分别由去年同期的 448 亿欧元、355 亿欧元、207 亿欧元和 45 亿欧元减少到 418 亿欧元、329 亿欧元、137 亿欧元和 13 亿欧元。统计数据表明,欧盟对外贸易已经由去年同期的逆差转为顺差,欧盟外贸出口不断增加正成为促使欧盟经济复苏的主要动力。

经济分析人士指出,欧盟经济景气指数已连续 3 个月保持上升趋势,欧元区经济景气指数已升至自 2012 年 4 月以来的最高点位。这表明工商企业的投资意愿和消费者的支出意愿正在逐步增强,欧盟经济正在出现转机。

欧盟经济虽然开始“阴”转“多云”,但距离真正“放晴”仍有相当长一段路要走。欧盟经济复苏进程将会受到多种不确定因素影响。目前,欧盟经济仍处于低迷状况。这从欧盟

统计局公布的最新数据中可以得到验证：今年第一季度，欧元区和欧盟的国内生产总值环比分别下降 0.2% 和 0.1%，欧元区经济已经连续 6 个季度出现负增长。今年 5 月，欧元区和欧盟商品零售额环比分别增长 1% 和 1.2%，工业产出环比分别下降 0.3% 和 0.6%，建筑业产出环比分别下降 0.3% 和 0.2%。欧盟经济景气指数目前仍低于 100 点，意味着工商投资和消费需求增长态势仍然较弱，将会继续抑制欧盟经济的复苏进程。

欧元区信贷市场状况依然偏紧，实体经济普遍疲弱，经济增长的下行风险主要来自于结构性改革实施放缓和全球需求低于预期等。欧洲央行行长德拉吉表示，欧洲央行将在今后很长一段时期内维持现有或更低的利率水平，并根据需要保持宽松的货币政策。欧洲央行在 8 月初召开的例行货币政策会议上决定将欧元区主导利率维持在 0.5% 的历史低点不变。欧洲央行在利率上按兵不动主要是基于其对欧元区经济的评估：欧元区经济虽已连续 6 个季度萎缩，但近期数据显示欧元区经济指数已有所好转，金融市场的改善开始对实体经济产生积极影响，欧元区经济正趋于稳定，将在年内缓慢复苏。

欧盟失业率居高不下将会拖欧盟经济复苏的后腿。欧盟统计局 7 月 31 日公布的数据显示，欧盟失业率从 5 月的 11% 降至 6 月的 10.9%，为 2011 年 1 月以来首次下降。欧元区 6 月失业率稳定在 12.1%，是连续 4 个月处于最高纪录。年轻人失业现象严重是欧盟就业市场的一大特点。今年 6 月，欧盟和欧元区的青年失业率分别为 23.2% 和 23.9%，是平均失业率的两倍还多。如此众多的失业大军意味着消费者整体收入下降，就业前景暗淡令消费者捂紧钱袋，不敢轻易放手消费，从而直接制约着欧盟市场消费需求的回升和经济的复苏进程。

三. 璀璨海事之星

史佑：模块化设计建造一体化将是大势所趋



作为一种广泛运用于能源、采矿、化工以及基础建设等多个领域的项目解决方案，模块化以其更低成本，更高安全性以及更短项目实施时间而倍受亲睐。刚刚在青岛结束的由中国海洋石油工程股份有限公司主办（COOEC）、北京美沙会展有限公司（BMC）承办的模块化技术建造和管理国际论坛（MFTM 2013），吸引了来自世界各地的专家、学者，他们就模块化领域的相关问题展开了广泛而深入的交流和研讨。其中，海洋石油工程股份有限公司副总工程师史佑接受了模块化技术建造和管理领域具有丰富项目工程经验的采访，畅谈模块化技术建造和管理面临的机遇和挑战。 >>[详细](#)

四. 聚焦航运经济

福建部分航运企业借“营改增”名义乱加费用

对于外贸企业而言，近年来持续低迷的国际市场已经让他们很头疼。不过，最近我省不少出口企业更是遭遇“雪上加霜”，部分航运公司向它们增加收费。航运公司的理由是，由于交通运输业“营改增”，因此需向客户加收 6.83%不等的增值税及其相关附加费用。外贸企业则认为增加收费不合理。 >>[详细](#)

投资多元化让航运银行看见新希望

北欧联合银行和挪威银行是全球最大的两家航运贷款方。在航运业长达五年的低迷之后，这两家银行似乎都看到了衰退结束的迹象。

北欧联合银行的首席执行官Christian Clausen称，第二季度，银行货运单位的贷款损失相比第一季度减少了15%，成为自2011年最少的一个季度。营业利润达到七个季度以来最高点，而航运方面的贷款损失很可能会继续下降。Clausen表示，他认为航运业的贷款损失已不再是问题。 >>[详细](#)

贷款数据不佳 投资者庆幸“还不算太差”

今年上半年，德国商业银行在航运贷款方面的减损准备金高达2.4亿欧元（约合3.32亿美元），现打算将航运业务一并售出。该行称上述数字确实偏高，但低于2012年同期的2.84亿欧元。它还称，贷款数据不佳的改进速度比预期的要快，今年其船舶融资额已减少10%，至170亿欧元。该银行是在净利润大跌之后发表上述评论，但因为之前已多番令市场失望，投资者反而庆幸还好没有更差。 >>[详细](#)

实现航运金融市场的超前发展

航运金融市场是国际航运中心和国际金融中心的连接点，也是上海两个中心建设的核心和关键，因此，采取恰当的政策实现航运金融市场的超前发展具有重要的意义，而且支持航运金融市场超前发展的政策效应最为显著，能够充分发挥国际航运中心建设与国际金融中心建设的协同效应。 >>[详细](#)

五. 把脉船舶经济

船舶业转型升级谁获益

7月的最后一天，饱受财务压力的上市公司熔盛重工发布公告称，拟发行14亿港元可转债。这一消息让身陷“停产门”、“讨薪门”的熔盛重工喘了口气。不久后，国务院下发船舶工业转型升级方案，确定今后三年船舶工业的主要任务。其中包括调整生产力布局、严控新增产能。信贷方面，新方案提出了加大出口买方信贷投放、金融机构支持企业并购融资等要求，来纾解造船业的困局。 >>[详细](#)

中国廉价造船时代即将终结

贸易风日前报道称，近日中国政府决心对低迷的造船业进行整顿重组，这将意味着中国近十年的低价造船将落下帷幕，而全球受惠已久的船东亦难免受到影响。

近日，国务院印发《船舶工业加快结构调整促进转型升级实施方案（2013-2015年）》，这份三年期的造船规划内容与业界预期相差无几，但不能忽略其对中国造船业带来的深远影响，并且在未来十年及更长的时间内，对全球船东及航运市场造成长远的冲击。 >>[详细](#)

船企对接产业升级艰难自救

国务院近日公布了《船舶工业加快结构调整促进转型升级实施方案(2013年-2015年)》(下称“方案”),明确了今后3年船舶工业结构调整和转型升级的主要任务。中国船舶重工集团公司经济研究中心主任李升江接受导报记者采访时表示,该方案鼓励并购重组、为企业提供金融信贷支持、提高企业技术优势、支持产能结构调整,给出了船舶业发展的大方向,但具体会带来什么样的改变,还需观察后续出台的细化政策的力度和覆盖范围。 >>>[详细](#)

交通部解读 船舶工业转型升级实施方案

国际金融危机的深层次影响,国际航运市场持续低迷,新增造船订单严重不足,新船成交价格不断走低,产能过剩矛盾加剧,我国船舶工业发展面临严峻挑战。国务院日前印发了《船舶工业加快结构调整促进转型升级实施方案(2013—2015年)》(简称《实施方案》),将对我国造船行业、航运业等有何影响?交通运输部水运科学研究院船舶运输技术研究中心副主任纪永波对《实施方案》进行了解读。 >>>[详细](#)

六. 透析港口经济

深圳港口发展已超高雄 高雄要多努力

据台湾“中央社”报道,正在深圳做城市交流的台湾高雄市长陈菊昨晚出席了在深圳威斯汀酒店举行的高雄推广介绍会。她在推介会上表示,这次来到大陆,感受到了大陆有很多特色城市,是亚太城市峰会中不可或缺的部分,并称深圳港口的发展已超越高雄,高雄要多努力。 >>>[详细](#)

秦皇岛港口拟集资 62 亿港元弃 A 转 H 股上市

消息称,内地最大运煤港口秦皇岛港口,决定放弃排队在A股上市,转投港交所的怀抱,计划集资 8 亿美元。据腾讯财经援引香港信报报道,A股IPO(首次公开发行股票)至今仍未重启,不少内地企业先后弃A转H。继富贵鸟及天地一号后,据彭博通讯社引述消息人士指,内地最大运煤港口秦皇岛港口,决定放弃排队在A股上市,转投港交所的怀抱,计划集资 8 亿美元。 >>>[详细](#)

中远太平洋与日照港合营多用途码头

据悉,日照港集团与中远太平洋已签署多用途码头合作意向书。根据合作意向书,日照港集团将与中远太平洋共同经营石臼港区相关多用途码头,同时,加快石臼港区规划调整,以扩大港口对外开放,增强日照港在山东半岛蓝色经济区和鲁南临港产业集聚区的龙头带动作用。 >>>[详细](#)

上海高桥集装箱码头月吞吐量创新高

高温酷暑，海边是人们避暑的好去处。可在浦东高桥集装箱码头上，24 小时轮班坚守的海港工人，却要在码头上经受考验。记者昨天来到位于浦东新区高桥镇的上海国际港务(集团)股份有限公司振东集装箱码头分公司，各类港口大型机械设备在不停运转，运输车辆奔腾不息。截至7月底，今年码头完成集装箱达345.1万标准箱，7月份完成55.6万标准箱，创码头单月吞吐量历史新高。当前极端高温下，上海港口正常有序运作，装卸货物丝毫没有受高温影响，背后是码头工人坚守的身影。>>[详细](#)

七. 干散货市场

煤运疲软态势浓厚 市场走好尚需时日

7月份，沿海煤炭运输疲软态势浓厚，表现在下游煤炭需求萎靡不振、到港拉煤船舶急剧减少、港口存煤缓慢增加等等。受以上因素影响，下水煤价格持续回落，用户采购积极性进一步减弱，港口发运煤炭数量较上月相比有所减少。7月份，北方港口合计发运煤炭4800万吨，其中秦皇岛港发运煤炭1800万吨，唐山港发运煤炭1100万吨，黄骅港发运煤炭950万吨，各港煤炭下水数量环比均出现小幅下滑。>>[详细](#)

散运市场行情周述

据挪威Fearnleys周报显示，本周灵便型散货船远东市场活动较少，东南亚市场活动较为平静，日租金在8000美元左右。环北太平洋基准航线超灵便型散货船日租金可达到8000美元。而在中东市场，印度西海岸至东南亚、中国的日租金维持在6500-7000美元左右。由于货运量少，中国北部前往东南亚的基准航线日租金仅为8000美元。>>[详细](#)

7月份国际干散货运输市场评述

7月份，中国进口干散货运输市场铁矿石船运活动稳定，远程矿船运略有增多；巴拿马型船大西洋市场船运有所增加，太平洋市场需求不旺；镍矿市场依旧不容乐观。整体而言，国际干散货运输市场各大船型运费波动相对较小，中国进口干散货运输市场海岬型船运价平稳运行、巴拿马型船运价小幅上调，超灵便型船运价有下调趋势。>>[详细](#)

散货船市场复苏前景不容乐观

尽管目前散货船收入仍维持在较低水平，但这一领域仍然吸引了相当一部分人的目光。在新造船市场，散货船手持订单充足，2014年预计将有4200万载重吨的散货船交付使用。同时，一些在2008年保存现金的大船东如今也重回市场，购买大量船舶。那么，这是否意味着散货船市场复苏近在眼前？>>[详细](#)

八. 集装箱市场

马士基航运和法国达飞 9 月上调亚欧线运价行列

据外电报道，马士基航运（Maersk Line）将从 9 月 1 日起，上调亚洲（日本除外）至北欧航线运价 400 美元/TEU；对亚洲（日本除外）至地中海（叙利亚除外）航线，涨价 500 美元/TEU。同日起，法国达飞（CMA CGM）将上调所有亚洲港口至所有北欧港口运价 450 美元/TEU。>>[详细](#)

8 月美国集装箱货物进口量将同比增 1.7%

据外电报道，根据由美国全国零售联合会（NRF）和咨询公司Hackett Association共同发布的《全球港口追踪（北美版）》的最新预测，8 月美国主要零售货物进口港集装箱进口量将同比增长 1.7%，直至圣诞假期的今年余下的时间，进口量都将增长，全年增幅将为 2.4%。>>[详细](#)

7 月份中国出口集装箱运输市场评述

7 月份，中国出口集装箱运输市场总体行情稳中有升，但各航线运价涨跌不一。在欧地、北美等主干航线旺季货量的支撑下，班轮公司强力推涨运价；但其他次干、南北航线供大于求的形势导致运价继续下滑。7 月份，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 1051.7 点，环比上涨 2.5%；上海出口集装箱运价指数平均值为 1096.1 点，环比上涨 11.4%。>>[详细](#)

下半年集箱运输市场上行“添”阻力

今年国际集装箱运输市场船队规模增速仍高于需求增速。

由于发达经济体增长动力不足，国际货币基金组织预测，今年国际货物贸易同比将增长 3.5%，而集装箱船舶运力约达 1730 万TEU，同比增长 6.5%，预计下半年供大于求的状况将进一步加剧，运价回升将面临更大压力。>>[详细](#)

九. 关注企业动态

中海发展重组设立“中海油运”

中海发展股份有限公司通过关于设立油运子公司及实施油运业务重组的议案，董事会同意管理层提出的实施油运业务重组的整体方案并批准今年内准备陆续实施的具体方案，即在境内设立全资子公司“中海油轮运输有限公司”（以下简称“中海油运”），在中海油运设立后，中海发展将油运业务相关的境内资产、股权投入中海油运，包括本公司持有的境内船舶资产、从事油运业务的合营、联营公司股权以及其它零星资产等，同时将本公司油运业务、

相关负债以及人员等转移至中海海运。>>[详细](#)

马士基对 2013 年业绩充满期待

据丹麦《商报》网站报道，尽管全球航运业运力过剩，但运输价格的提高以及世界贸易环境的改善使马士基航运公司（Maersk Line）对其 2013 年的业绩充满期待。作为马士基集团的下属企业，马士基航运是世界最大的集装箱运输企业。近期，其北亚地区主管 Tim Smith 对路透社记者表示，相比 2012 年，马士基对 2013 年业绩的提升充满信心，但企业目前没有购买新船的计划，仅会根据航运市场增长情况相应调整运力，以免打破目前航运业的供需平衡。>>[详细](#)

中集集团：内外部变化有望推动两大业务迎来转机

中集集团在过去两年经历了较大幅度的业绩下滑，归属母公司股东的净利润从 2011 年 Q1 的 1,449 百万元，降至 2013 年 Q1 的 219 百万元。这主要有两方面的原因，一是全球经济在金融危机后的调整，尤其是欧洲经济衰退导致集装箱需求减少；二是新兴业务-海工装备板块在收购后进行调整，消化历史问题、排产不足导致的亏损拖累。尽管利润表现不佳，但公司仍然保持经营上的稳健，而内外部的变化有望推动转机的出现。>>[详细](#)

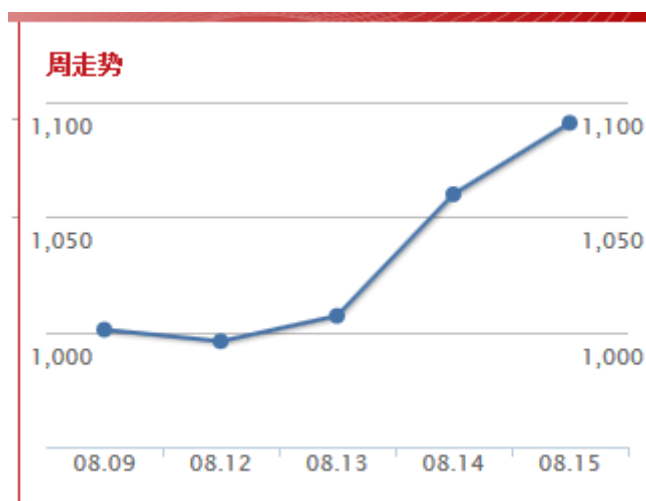
中国远洋大举拆船砍运力

港交所上市公司中国远洋一口气将 4 艘集装箱船以及 9 艘散货船拆废，并称此举是为了重组旗下船队。尽管该公司未指明被拆船只的具体名称，但它透露将从干散货船队砍去 55.3535 万载重吨，并从集装箱船板块减掉 1.1207 万标准箱的运力。>>[详细](#)

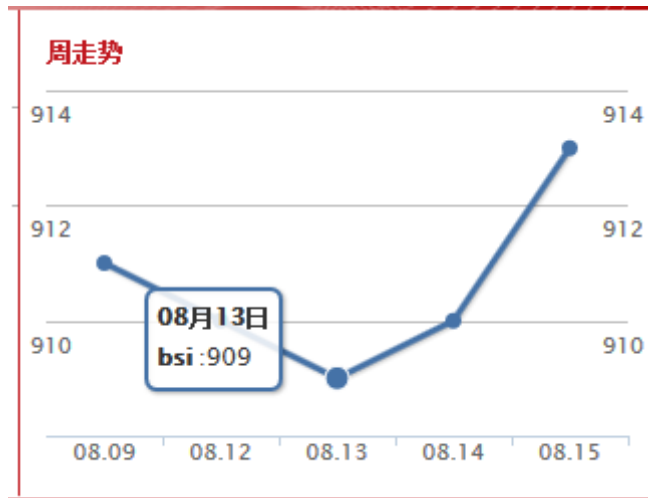
十. 权威指数中心

波罗的海运价指数

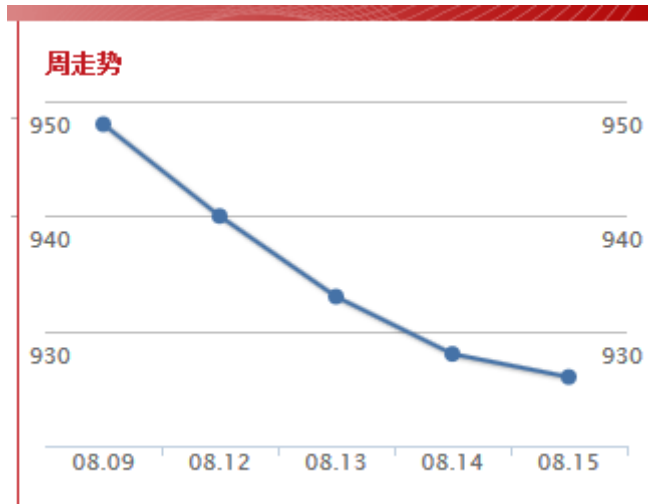
(1) .BDI (波罗的海综合运价指数)



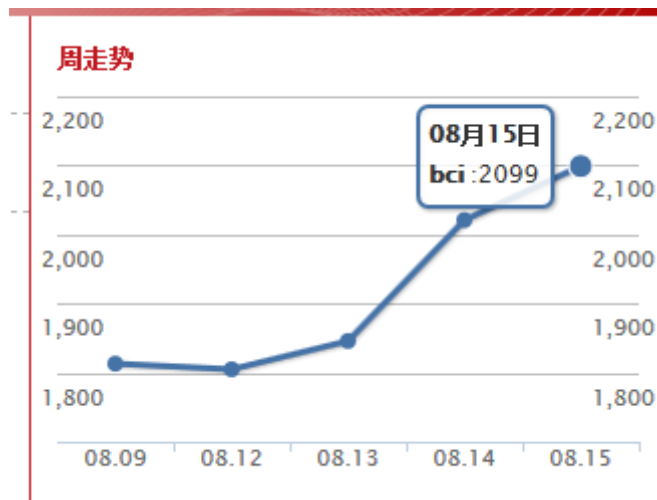
(2) . BSI (波罗的海超灵便型船运价指数)



(3) . BPI (波罗的海巴拿马指数)



(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 2013-08-02	本期 2013-08-09	与上周比涨跌 (%)
中国出口集装箱运价综合指数	1105.28	1102.31	-0.27 %
日本航线 (JAPAN SERVICE)	771.92	782	1.31 %
欧洲航线 (EUROPE SERVICE)	1431.18	1436.85	0.40 %
美西航线 (W/C AMERICA SERVICE)	1085.35	1076.83	-0.79 %
美东航线 (E/C AMERICA SERVICE)	1213	1229.18	1.33 %
香港航线 (HONGKONG SERVICE)	713.69	704.42	-1.30 %
韩国航线 (KOREA SERVICE)	667.92	635.81	-4.81 %
东南亚航线 (SOUTHEAST ASIA SERVICE)	826.75	815.83	-1.32 %
地中海航线 (MEDITERRANEAN SERVICE)	1510.03	1521.14	0.74 %
澳新航线 (AUSTRALIA/NEW ZEALAND SERVICE)	867.26	843.94	-2.69 %
南非航线 (SOUTH AFRICA SERVICE)	741.05	726.17	-2.01 %
南美航线 (SOUTH AMERICA SERVICE)	738.43	736.29	-0.29 %
东西非航线 (WEST EAST AFRICA SERVICE)	887.68	884.7	-0.34 %
波红航线 (PERSIAN GULF/RED SEA SERVICE)	923.06	899.89	-2.51 %
台湾航线 (TAIWAN SERVICE)	842.15	830.15	-1.42 %

上海航运交易所发布

中国沿海散货运价指数(CCBFI)

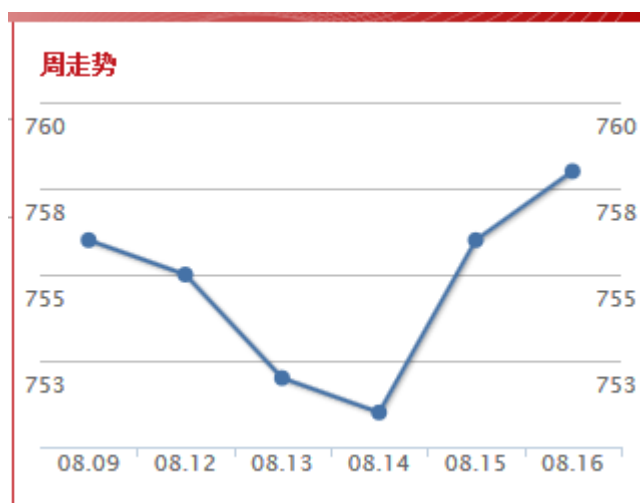
航线	上期 2013-08-02	本期 2013-08-09	与上周比涨跌 (%)
综合指数	968.44	977.64	0.95 %
煤炭货种指数	1016.55	1030.35	1.36 %
秦皇岛-广州(5-6万DWT)	919.81	921.35	0.17 %
秦皇岛-福州(3-4万DWT)	834.26	843.36	1.09 %
秦皇岛-宁波(1.5-2万DWT)	875.08	890.84	1.80 %
秦皇岛-上海(4-5万DWT)	1187.28	1206.16	1.59 %
秦皇岛-张家港(2-3万DWT)	1042.1	1063.94	2.10 %
天津-上海(2-3万DWT)	981.29	999.78	1.88 %
天津-镇江(1-1.5万DWT)	1046.6	1057.31	1.02 %
黄骅-上海(3-4万DWT)	956.38	970.96	1.52 %

北仑 - 镇江(3-4万DWT)	892.2	896.44	0.48 %
舟山 - 张家港(0.5-1万DWT)	726.87	729.82	0.41 %
成品油货种指数	1223.72	1223.72	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)	1216.52	1216.52	0.00 %
天津 - 温州、台州(柴油)(0.2-0.5万DWT)	1421.08	1421.08	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 %

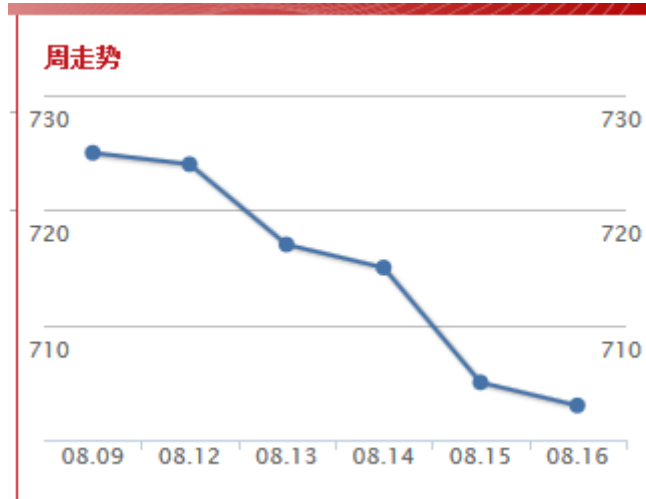
上海航运交易所发布

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)

