

上海国际航运研究中心简报



Shanghai International Shipping Institute (SISI)

本中心网址: <http://www.sisi-smu.org>

2016年4月 第1期

总第29期

上海国际航运研究中心主办

本期四版

中心要闻

航运研究中心获上海市政府决策咨询奖一等奖和二等奖

3月28日,上海市人民政府召开2016年市政府决策咨询工作会议,市委副书记、市长杨雄出席会议并讲话,市委常委、副市长屠光绍主持会议。会上,市人民政府秘书长肖贵玉为航运研究中心一等奖获得者真虹教授课题组代表颁奖。航运研究中心张婕姝课题组获二等奖。

真虹秘书长就中远中海重组接受中央电视台采访

2月18日,航运研究中心秘书长真虹就中远集团与中海集团重组成立中国远洋海运集团一事接受中央电视台英文频道采访。真虹秘书长就两家航运公司重组带来的优势及对推动上海航运中心建设和发展的意义等问题作出回应。

泛珠国际航运创新研究院及航运研究中心广州分中心工作会议在穗举行

3月7日,泛珠国际航运创新研究院及航运研究中心广州分中心2016年工作会议在广州召开。航运研究中心秘书长真虹作为创新研究院副院长,秘书长助理赵楠作为创新研究院副秘书长参加了此次工作会议。会上讨论确定了泛珠国际航运创新研究院和航运研究中心广州分中心2016年的工作计划和安排。

航运研究中心参与编制的《2015中国邮轮产业发展报告》正式发布

2月29日,《2015中国邮轮产业发展报告》新闻发布会在上海市虹口区政府举行,虹口区副区长徐彬、中国交通运输协会邮轮游艇分会常务副会长郑炜航、航运研究中心秘书长真虹等出席。航运研究中心邮轮游艇研究所副所长程爵浩向媒体介绍了报告的主要内容。该报告由航运研究中心与虹口区以及邮轮游艇分会联合编制。

航运研究中心参加《2016年“一带一路”航运运力交易研讨会》

1月18日,由上海航运运价交易有限公司主办的《2016年“一带一路”航运运力交易论坛》在上海外滩浦华大酒店举行,航运研究中心副秘书长张婕姝出席论坛并做了《国际航运形势分析》的主题演讲,航运研究中心航运金融研究所常务副所长甘爱平主持了圆桌论坛。

航运研究中心与亿海蓝巩固战略合作关系共同开发航运大数据

1月7日,航运研究中心港航大数据实验室主任徐凯拜访亿海蓝(北京)数据技术股份公司,与亿海蓝公司数据产品经理盛尊阔就巩固和发展双方战略合作关系进行沟通。

武汉新港委张林拜访航运研究中心

3月23日，武汉新港管理委员会主任张林、武汉理工大学原校长陶德馨、武汉新港管理委员会总工刘振兴、规划处处长刘东矫等一行拜访航运研究中心，航运研究中心秘书长真虹等领导对武汉新港委各位领导的拜访表示欢迎。双方就武汉长江中游航运中心的建设思路等相关议题进行了深入的探讨与交流。

阿姆斯特丹应用大学来访航运研究中心

1月28日，阿姆斯特丹应用大学的两位研究人员 Abdel Makhoulfi 和 Sander Onstein 到访航运研究中心，就正在开展的研究项目来上海调研海港和空港的实际情况。港口研究室主任兼秘书长助理赵楠等接待了来宾。

研究与咨询

2016年度国际航运中心专项课题开题评审会顺利召开

3月16日，由航运研究中心与上海市人民政府发展研究中心共同发布的2016年度上海市人民政府决策咨询研究国际航运中心专项课题开题评审会在航运研究中心召开。本年度课题包括《基本建成具有全球航运资源配置能力的国际航运中心内涵研究》、《上海航运营商环境与其他主要航运中心比较研究》、《互联网发展对航运中心的影响及建议》、《上海发展航运保险离岸业务的研究》、《上海国际航运中心服务于“一带一路”战略的深化研究》，课题承接方分别来自上海航交所、上海城市创新经济研究中心、上海工程技术大学和上海海事大学等单位。

航运研究中心提供咨询服务概况

2016年第一季度航运研究中心共承接了4个委托研究咨询项目，项目委托单位包括：浙江省交通投资集团有限公司、上海市交通委员会、上海市人民政府发展研究中心、南通通海港口有限公司等。

会议论坛

真虹秘书长应邀 2016 年 KMI 上海韩国物流·海运 CEO 会议

3月22日，韩国海洋水产开发研究院（KMI）在上海召开“2016年KMI上海韩国物流·海运CEO会议”，韩国物流及海运企业负责人参加会议。航运研究中心秘书长真虹出席会议并作主旨演讲，介绍十三五期间上海和中国航运事业的发展情况。

由航运研究中心发起的“湖州市创建国家内河水运转型发展试验区”研讨会顺利召开

1月23日，由航运研究中心发起的湖州市创新国家“内河水运转型发展试验区”研讨会在湖州举行，原交通运输部副部长徐祖远、浙江省交通厅副厅长任忠、湖州市常务副市长杨建新等出席论坛。航运研究中心秘书长真虹、港口研究所副所长茅伯科出席论坛，并就湖州内河水运转型发展发表了建议。

“内河水运转型发展研讨会”在航运研究中心举行

3月28日，“内河水运转型发展研讨会”在航运研究中心举行，会议围绕我国内河水运发展面临的问题以及湖州在内河水运转型发展中的示范作用进行了研讨。交通运输部原副部长徐祖远、上海组合港管委会主任徐国毅、航运研究中心秘书长真虹、航运研究中心港口研究所副所长茅伯科以及湖州交通局和港航局的领导参加了会议。

讲座报道：国内海运市场形势与供给侧改革

3月28日，“国内海运市场形势与供给侧改革研讨”专题免费讲座在航运研究中心召开。主讲人航运研究中心国内航运研究室主任周德全从国内集装箱海运市场、沿海干散货运输市场的走势分析入手，解码供给侧改革，与大家一同探讨了行业产能过剩问题、航运市场的供给与需求关系、影响沿海干散货未来需求的几个重大因素、海运行业的供给侧改革的方向和重点等问题。

讲座报道：国际航运市场形势与企业策略研讨

1月22日，“国际航运市场形势与企业策略研讨”讲座在航运研究中心召开。主讲人航运研究中心国际航运研究室主任张永锋从对近期国际干散货和集装箱市场在需求端、供给端、竞

争结构以及成本结构等方面发生的变化分析入手，判断未来航运市场将保持低成本常态化、需要大量运力退出的过程，认为当下中国未来的市场机会在国际化利基市场，同时建议企业积极探索共享经济模式发展，即时利益共享，也是风险分担。

真虹秘书长应邀在上海城市综合交通规划研究所作报告

3月23日，航运研究中心秘书长真虹应邀在上海城市综合交通规划研究所作题为“上海国际航运中心建设中的上海港发展”的报告。会上，就港口资源整合的模式进行了阐述，并结合我国港口资源整合的总体情况以及不同的整合模式进行了分析，给出了我国港口资源整合的相关建议，并与参加人员进行了互动交流。

全球港口发展形势

2015年全球港口增长呈现“弧顶区域”态势，总体增速仅维持1%左右，全球港口吞吐量增速显著下降，全球主要港口季度吞吐量于近年内首次陷入“负增长”。各区域港口吞吐量增速转换，亚澳市场陷入低迷，非洲港口随着经贸潜力的逐渐显现，加之基础设施投资力度加强，成为2015年唯一增速扩张的区域。中国港口生产形势持续放缓，中国规模以上港口货物吞吐量增速较2014年回落3个百分点。全球港口集装箱吞吐量增速逐季回落，各地区港口集装箱量增速较2014年均不同程度缩水，尤其欧洲港口再陷“负增长”泥潭。即便在国际煤价、矿价、油价大幅跳水的刺激下，大宗散货海运量也仅勉强维持正增长，干散货吞吐量增长不济，液体散货吞吐量增长平稳。

预计2016年全球主要港口将遇增速拐点，面临零增长挑战；全球港口集装箱吞吐量增速有望维持在3%以上，实现平稳增长；全球港口干散货吞吐量将达到高位，主要港口或将出现明显下滑。

国际干散货海运市场形势

2015年国际干散货海运市场需求增长不足1%，而运力仍在以2.6%的速度增长。全年BDI指数均值为718点，较2014年全年均值1105点相比下降35%。当前，航运市场供过于求的严重性远超以往，行业已经完全陷入萧条阶段。

2016年国际干散货海运贸易量面临负增长，约为-1.5%。原因在于中国煤炭和铁矿石贸易对市场的支撑将大幅减弱。印度的煤炭进口增速放缓，更加难以弥补中国需求下滑导致的减量。国际干散货海运市场中难以找到新的亮点。

国际干散货运输市场的形势将变得更糟，供给步伐将再次加快，供需失衡将严重加剧。同时市场结构发生重大转变，铁矿石海运市场逐步形成大货主-大船东-大钢厂的寡头集团垄断格局，市场集中度、排他性显著增强。海岬型船运输市场对指数运价的拖累将愈发明显。对于与指数挂钩形式经营的企业将面临更大的经营压力。

2016 年市场的底部还将继续下移，BDI 指数的最低点仍有大概率继续下探，低点将继续刷新，全年均值乐观情况下维持在 500-600 点。

中国沿海干散货运输市场形势

2015 年中国沿海干散货运输价格持续低迷，全年两次涨势分别出现在第二季度和第四季度，打破了原有的淡旺季特征。截止至 2015 年 12 月 25 日，上海航运交易所发布的中国沿海散货综合运价指数（CBFI）全年平均值为 851.62 点，较 2014 年再度下滑 13.97%，运力过剩局面加剧以及下游需求表现低迷是运价下跌最主要的因素。展望 2016 年，全球经济仍然存在较大下行风险，国内在供给侧结构性改革的背景下，将进一步削减过剩产能、消除房地产库存、打破国企垄断等，国内经济增速继续面临较大压力。结合 2016 年中国沿海干散货运量和运力的增幅，以及明年的通胀水平、翘尾因素、新涨价因素等，预计 2016 年沿海干散货运价仍有继续探底可能，全年均值较 2015 年的跌幅在 4% 左右，CBFI 将在 750 至 950 之间波动，总体走势较为平缓。

国际集装箱运输市场形势

从当前全球经济形势整体来看，复苏十分疲弱。2015 年全球集装箱海运量为 1.78 亿 TEU，同比增长 3.68%，增速不及 2014 年（2014 年增幅 5.54%）。中国出口集装箱运价综合指数跌破低点，同比大跌 19.39%。

在新的经济和贸易格局下，国际集装箱班轮市场出现了几大特征：一是集运市场供需失衡加剧，闲置运力处历史高位。二是成本控制难敌运价下跌，盈利曙光再次破灭。三是航运资源进一步整合，联盟格局或发生重大变化。四是航运业承受环保压力，运输成本提升。

展望 2016 年，全球经济增速小幅提升，在发达经济体内生需求不断增强的带动下，预计全球集装箱海运量增幅为 5.5%。受新增订单回升、超大型集装箱船舶交付集中、可拆解船舶空间有限等因素影响，预计全球集装箱运力增幅 4.5%。随着达飞收购美国总统轮船，“西强东弱”的趋势更加明显，同时大概率吸引中远中海同其形成稳定的联盟关系，现有联盟格局也将重新洗牌。在这个过程中，实力弱、反应慢的航运企业将被淘汰，航运资源加速集中，将有助于运价恢复和航运企业盈利能力的提升。预计 2016 年中国出口集装箱运价指数（CCFI）将实现小幅攀升，CCFI 全年均值将在 900 点-1050 点间震荡运行。

全球航空发展形势

2015 年，由于原油价格超预期下跌，第四季度全球航空公司财务利润强势增长，净利润达 330 亿美元，北美航空表现最为抢眼，尽管中国民航旅客量增长有所减缓，但同样得益于油价和旺盛的市场需求，航空利润依旧保持增长。2015 年全球航空受航空票价下降的影响，客运量整体增长 6.5%，但在第四季度受欧洲航空公司员工罢工影响，客运量增长有所放缓，但亚太地区的需求依然强劲，比去年同期增长了 6%；2015 年全年全球航空货运量增长 2.2%，第四季度同比增长 5.5% 左右。数据表明，上半年持续的下降已经触底，开始出现回暖迹象；受全球经济增长持续不平衡影响，两舱（头等舱和商务舱）客运量增长喜忧参半，欧元区经济好转，使两舱客运需求增强，而中国和巴西等重要新兴市场受经济下行压力影响，两舱客运量出现放缓甚至衰退。

预计 2016 年，油价短期内难以上涨，票价维持低位，航空市场需求将大幅增长，全球航空运输业将延续 2015 年的趋势，全球航空业净利润将达到 363 亿美元。

知识链接

国际航运中心：国际上对国际航运中心没有明确定义。一般认为，国际航运中心有三种形态：一是以市场交易和提供航运服务为主，代表港口为伦敦；二是以中转为重，代表港口为中国香港和新加坡；三是以为腹地货物集散服务为主，代表港口为鹿特丹和纽约。目前，世界公认的国际航运中心有伦敦、新加坡和香港等。按照规划，到 2020 年，上海将基本建成航运资源高度集聚、航运服务功能健全、航运市场环境优良、现代物流服务高效，具有全球航运资源配置能力的国际航运中心。