

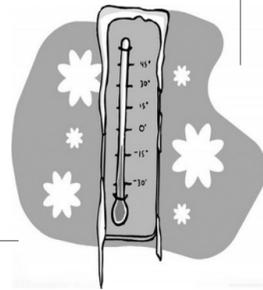
航运市场回暖 或开启新一轮上涨周期

□ 全媒体记者 甘琛 见习记者 王有哲



近日，国内外航运、港口及船舶上市企业陆续披露了2017年财报或业绩快报，记者整理统计发现，中远海运、马士基航运等国内外龙头航运企业均实现扭亏为盈或净利润较大幅度增长。

航运业绩在2017年释放，是否意味着新一轮上涨周期开始？2018年航运业是否会延续温和复苏态势？



A 春江水暖鸭先知

航运业的春天来了吗？航运企业的业绩或许能说明问题。

1月29日，中远海发发布公告，该公司预期截至2017年12月31日止，年度股东应占净利润不低于人民币13亿元，相比截至2016年12月31日止年度同期约人民币3.686亿元，增加不低于252%。

1月31日，中远海控发布2017年业绩预告，宣布2017年度实现净利润27亿元，与上年同期的亏损99亿元相比，漂亮地扭亏为盈。

2月6日，中远海运宣布，董事会预期截至2017年12月31日止年度的公司权益持有人应占溢利较去年同期有显著增长，同比增长不低于40%。

我国最大的航运企业中远海运在2017年打了业绩翻身仗，背后的深层次原因是什么？从宏观上看，2017年集装箱航运市场延续底部回暖态势，中国出口集装箱运价综合指数均值820.08点，同比增加109.36点，增幅15.39%。从微观个体看，得益于公司重组启动之初就明确的“6+1”产业集群的发展战略。

中远海运成立之初，中远海运董事长许立荣表示，新集团将发展航运、物流、航运金融、装备制造、航运服务、社会化产业和“互联网+”相关业务的“6+1”产业集群。“6+1”产业集群发展战略打破了过去把航运主业当作底线的定式，打造一个金融控股的上市平台，从根本上提高了企业的抗周期能力。

再看全球最大的集装箱航运公司马士基航运。2月9日，马士基集团发布了2017年全年财报：受到马士基航运业绩表现的驱动，马士基集团营收实现增长，利润得以增加。马士基航运公司营收达到238亿美元，与2016年207亿美元相比增加14.9%。营收增加主要受到平均运价上涨11.7%及货量上涨3%的积极影响。

其实不只是航运企业，港口企业的业绩也相当不错。据上港集团2018年1月13日公告，公司2017年营收为373.3亿元，同比增长19%；净利润为115.3亿元，同比增长66.1%。

宁波舟山港股份有限公司发布业绩快报，公司2017年实现营业收入181.07亿元，同比增长10.91%，港口航运行业平均营业收入增长率为17.29%；归属于上市公司股东的净利润26.50亿元，同比增长15.25%。

日照港股份有限公司发布2017年年度业绩预增公告，2017年度归属于上市公司股东的净利润与上年同期相比，预计增加16700万元到19400万元，同比增幅为95%到110%。

经秦皇岛港股份有限公司财务部门初步测算，预计2017年年度实现归属于上市公司股东的净利润与上年同期(法定披露数据)相比，将增加5.29亿元到6.39亿元，同比增加145%到175%。

春江水暖鸭先知。2017年的港航企业，日子过得不错，春天似乎真的来了。

与港航企业的业绩表相对应，我国的航运景气指数也在去年第四季度创下新高。

根据上海国际航运研究中心发布的中国航运景气调查，2017年第四季度的中国航运景气指数创下七年来新高，达到119.94点，处在相对景气区间；中国航运信心指数为148.94点，处于较为景气区间，中国航运企业家经营信心处于历史较高水平，航运业强势复苏态势明显。

航运企业经营状况大幅改善。2017年第四季度，船舶运输企业景气指数为124.56点，大幅跃入较为景气区间；船舶运输企业信心指数为141.31点，处于历史上第二高位，中国船东的经营信心大涨。在十大景气监测指标中，除营运成本外，其余指标均处于较为景气区间。

C 多诱因促使市场回暖

回望2007年前后，伴随全球贸易增长，航运业曾经历过一轮疯狂的上涨。船运价格提升，航运公司的股票价格飙升，并在周期高点投入大量资本造船……盲目而疯狂地扩充运力，导致航运业在随后的金融危机中持续低迷了10年，至今还没能翻身。

而今，随着全球经济和贸易增长逐渐恢复，2017年成为航运业扭转乾坤的破土之年。那么，沉寂了10年之久的航运业，为何能在去年重回盈利区间？

上海国际航运研究中心航运研究室主任周德全表示，2017市场转好主要是由于全球海运市场的供需水平都出现了不同程度的改善。他介绍称，以集装箱海运市场为例，由于全球贸易的复苏，2017年全球集装箱海运量达1.91亿TEU，同比增长5.12%。2017年全球集装箱总运力为2068万TEU，增幅为3.4%，低于需求增长速度。

此外，周德全还认为，航运企业经营信心大幅上涨对航运业也有刺激作用，2017年第四季度中国航运信心指数为148.94点，中国航运企业家经营信心处于历史较高水平。“在供需水平好转，企业家信心高涨的情况下，市场运价出现了较好的复苏，同时各项成本又相对控制

B 景气指数创7年新高

特别需要指出的是，集装箱运输企业经营状况持续好转。2017年第四季度，除营运成本处于景气线以下外，其余均处于景气线以上。其中受益于班轮市场的持续好转，企业对运力投放力度持续加大，舱位利用率也持续提升，运费收入小幅增加，企业盈利情况持续向好，企业流动资金仍旧十分充裕，融资难度也不断降低，贷款负债进一步减少，船舶投资意愿与劳动力需求持续上升。

随着航运市场逐步回暖，航运企业盈利情况日趋改善，企业对船舶投资意愿也在逐步增强。

2017年8月，法国达飞轮船分别与沪东中华造船(集团)有限公司、上海外高桥造船有限公司签署了超大型集装箱船建造意向书，订单共计9艘2.2万TEU双燃料动力集装箱船；同月，沙特阿拉伯国家航运公司旗

较好，因此航运企业盈利较好。”他表示。

在大连海事大学航运经济与管理学院教授黄庆波看来，除供需水平出现改善外，航运企业整合重组、租船费率下降、国际形势及中国政策等对国内航运市场回暖都有促进作用。

据黄庆波介绍，近两年来，国内的主要航运企业开始积极参与国际航运市场竞争，着力加大整合重组力度，积极与同类企业进行兼并整合、对“僵尸企业”进行有效处理、并且废除低效无效资产，同时进行自身业务结构的优化，使运力及效率提升；由于国内租船费率一直维持在较低的水平，能够在一定程度上减少成本增加带来的负面影响，在短期新的运力投放不会出现提升的情况下，优质的新船也为航运企业未来提供了充足的盈利空间。

此外，随着2017年美国整体需求的上升、欧盟经济状况的好转以及各经济体贸易结构的转变，尤其是我国“一带一路”倡议的有效实行，都将在未来创造出大量新的国际海运贸易需求，也为我国众多航运企业开辟海外市场提供了新的机遇。

企中业绩不佳，港股上市公司的中外航运2015年净利润亏损6633.4万美元，同比扭亏为盈。并入招商局集团之后，中外运长航业绩大幅增长，2016年实现营业收入865亿元，利润总额33亿元，超额完成年初预算目标。

立志做精造船业

近年来，招商局集团对中外运长航的不断重组使其业绩不断增长。但相比较而言，造船业务一直是招商局集团的短板。公开资料显示，招商局集团创立于1872年晚清洋务运动时期，目前是一家以交通、金融以及园区与房地产开发为主的综合性中央企业，旗下拥有招商银行、招商轮船等多家上市公司。截至2016年底，招商局集团总资产6.81万亿元。全年营业收入4954亿元，同比增长78%；实现利润总额1112亿元，同比增长34%。

招商局集团董事长李建红表示，长航建立时的基础就是老招商局在长江沿线的资产和业务。80年代以前长航曾经非常有实力，后来随着时代的发展，市场的变化，给长航传统业务造成较大冲击，同时由于长航在急于探索转型中的一些问题，造成了长航集团的困难。下一步，要打造新长航，重振百年长航雄风。

长航重工是重组后的中外运长航的全资子公司，年造船能力达450万载重吨。下辖金陵船厂、江苏金陵船厂、江东船厂、青山船厂、宜昌船厂、长江船舶设计院、中国长航对外经济技术合作总公司、中国外运长航集团船舶贸易公司(香港)、红光港机厂、长航电机厂、长江航运物资总公司等11家全资及4家合资企业。

李建红表示，将组建长航集团与长航重工重组筹备工作组，待正式宣布后，全面开启重组与新长航的打造工作。

对于重组规划，李建红表示可分两步走。第一步是在近两三年，努力达到长航集团历史最辉煌时期的收入、利润、资产规模；第二步将布局沿江七省两市，成为在当地有影响力的企业。

招商局和中外运长航的“第三次握手”

□ 全媒体记者 胡逢整理报道

记者从近日召开的2018年招商局集团年度工作会议获悉，2017年该集团跑赢大市，经营业绩再创新高：实现营业收入5844亿元，同比增长18%；截至2017年底，集团总资产7.3万亿元，同比增长7.8%，规模在央企中排名第一。

2017年，已经145岁“高龄”的招商局集团收获颇丰——盈利1271亿元，主要指标再创新高；连续13年被国务院国资委评为A级中央企业；“一带一路”项目取得可喜进展；招商平安资产管理公司、招商局仁和人寿保险股份有限公司相继开业；招商局蛇口工业区控股股份有限公司实现千亿元签约销售目标；招商局港口集装箱吞吐量突破1亿标准箱……

招商局取得的成功离不开在航运、物流板块的重组，据悉，招商局集团与中外运长航重组整合第三步即将启动。

计划第三番重组

回首中外运与招商局的“情路”，2015年12月29日，国资委网站发布通告：中外运长航整体并入招商局集团，成为其全资子公司，合并设置3年过渡期。2017年4月7日，中外运长航完成工商变更登记手续，自此正式成为招商局集团全资子公司。2017年年底，招商局集团称与中外运长航整合工作基本完成并取得显著成效。

此前，中外运长航曾因业绩不佳遭遇危机，自2015年以无偿划转的方式整体划入招商局集团之后，双方一直在不同的业务板块进行重组，中外运长航业绩也开始逐渐回升。

去年，招商局集团董事长李建红曾到长航青山船厂、长航集团调研，宣布招商局集团与中国外运长航重组整合第三步年内启动。两大重组对象为中国长江航运(集团)总公司和中外运长航集团船舶重工总公司(以下简称“长航重工”)，这两家公司分别以内河航运和船舶制造为特长。

2015年底中外运长航以无偿划转的方式整体划入招商局集团之后，双方业务上的整合进程备受关注。去年7月底，招商局集团航运业务重组拉开序幕，集团旗下的A股上市公司招商轮船公告称，拟发行股份购买中国船务下属的深圳长航滚装物流有限公司等公司100%股权。招商轮船经营着国内规模最大的超级油轮船队，

而中国船务是中外运长航设立的航运业务运营管理平台公司。当年8月，招商局集团物流板块重组也宣告启动。8月22日晚，中国外运公告称，拟自招商局集团收购招商局物流集团的全部股份，总对价人民币54.5亿元。中国外运是中外运长航控股的H股公司，而招商局物流集团为招商局集团旗下发展现代物流业的核心企业。至此，招商局集团旗下物流板块的整合尘埃落定。

整合之路坎坷

被划入招商局集团并进行多次业务板块整合的中外运长航其实也是重组而来。

公开资料显示，中外运长航由中国对外贸易运输(集团)总公司(以下简称“中外运”)与长航集团于2009年3月重组成立，总部设在北京。

中外运与长航集团重组前，国资委旗下的航运板块共有5家央企，分别是中远集团、中海集团、长航集团、中外运和招商集团旗下的招商轮船。其中，中远集团占五家运力的55%，位列第一，中海集团运力占25%，其余三家运力所占比例均不到10%，招商轮船由招商局集团控股，是主要从事能源运输业务的航运企业，作为上市公司其命运暂时不用担忧，而剩下的就是中外运和长航集团。

因此，从2007年开始，两家充满危机感的航运集团开始接触，2007年6月，时任中外运总裁的赵沪湘赴长航集团谈整合方案。2008年9月，国务院正式批准中外运和长航集团进行重组。2009年3月，中外运长航正式挂牌，成立后的首要任务，就是将原属于中外运和长航集团的业务重组整合在一起。

合并后的中外运长航成为横跨海运、造船、物流、货代等多项业务的综合物流集团，资产近1000亿元，仅次于中远集团。

重组后的几年，中外运长航遭遇整合而不合的情况，导致2013年出现了百亿亏损。2015年，经国务院批准，招商局集团与中外运长航实施战略重组，中外运长航整体并入招商局集团。招商局集团与中外运长航同属央企序列，但无论是体量还是盈利能力，招商局集团均远超后者。

2015年，招商局集团利润总额483亿元，同比增长43%，增幅在央企中排名第一。中外运长航长期在航运业

2018年，航运市场走势将如何？中国航运景气调查认为，中国航运业将继续温和复苏。

根据调查结果发现，54.87%的船舶运输企业家认为2018年航运市场将实现温和复苏；14.28%的船舶运输企业家认为市场将出现大幅上涨态势；但同时也有10.95%的船舶运输企业家认为市场可能会再次探底。其中，干散货海运企业家更加乐观，而集装箱海运企业家相对悲观，认为2018年基本与今年持平或再次探底的比例达到了七成以上。

中金发表的研究报告也持类似观点，该报告称，航运是全球化市场，具有长周期特点，以干散货和集装箱为代表的全球航运市场在2016年触底复苏，随着供需关系继续改善，未来几年有望继续复苏过程。

报告认为，全球经济增长筑底回升且具有持续性，带动贸易量增速显著加快(从2016年的2.3%加快至2017年4.3%，贸易量增速对GDP增速的弹性自2012年之后首次回到1以上，且将继续保持快于GDP的增长)，为航运市场提供良好的需求环境。

其次，供给方面新船订单在2016年创下历史最低，目前在手订单与现有运力之比也处于过去20年以来最低值，后续订单对2020年以前的运力影响较小。

此外，行业持续整合，市场集中度提升。受十年寒冬影响，航运业格局发生深刻改变。随着小公司破产及大公司的并购整合，全球集运联盟从2015年的4大联盟变为2017年的3大联盟，前五位航运公司市场份额，从2013年的44%提升到2017年的66%。

黄庆波分析称，总体来看，2018航运市场整体势头强劲，多个市场将保持复苏态势。具体体现在以下几个方面：

油运市场将继续震荡调整，油运费很可能还将保持低迷。

随着全球石油消费量不断上升，美国石油出口量增加，同时沙特阿拉伯和俄罗斯这两个占据全球石油供应五分之一的国家联合宣布并重申减产承诺，石油库存逐步放缓，由此缓解石油市场供应过剩的局面，将推动2018年油船需求适度增长，油运需求可能上升约4%。同时，OPEC石油组织坚持减产、船舶拆解市场乏力等不利因素将成为油运费2018升高的阻力。

2017沿海干散货市场运价恢复至盈利区间，2018运价回升势头仍会继续。

从大宗干散货供需来看，由于近两年国内供给侧改革成果显著，2018年与干散货需求息息相关的制造业将保持较好的增长态势，加上基建需求提升，叠加去产能、环保限产、运输方式调整使供给偏紧等因素，国内对铁矿石、煤炭等大宗散货的需求必然继续提升。

2017年集装箱运输市场回暖，预计2018年总体上将保持盈利状态，但运价波动幅度较大。

2018年随着大量大型集装箱船集中交付，其中12000 TEU以上船舶约50艘，预计运力增长将达到5.4%。受贸易量供需情况不稳定的影响，2018年集装箱运输很可能面临需求疲软、价格下行的压力，运量将出现季节性下降。而由于船舶运力供应不断增长，集装箱市场在2018年会面临运价周期性大幅波动的不稳定情况。

2018年LNG船的发展将会成为航运市场最大的亮点，邮轮运输市场势头强劲。

LNG燃料动力船的订单数量在近5年内已大幅增长，有望成为未来发展的整体趋势。邮轮市场在近几年势头一直十分强劲，新船与新航线层出不穷，邮轮市场对客户的吸引力和盈利能力良好，如果处理好运力的合理分配和游客体验的问题，邮轮市场的盈利额一定能进一步攀升。