
中国航运金融市场报告 (2016-2017)

甘爱平 主编



上海交通大学出版社
SHANGHAI JIAO TONG UNIVERSITY PRESS

上海高校知识服务平台建设项目(ZF1209)

中国航运金融市场报告 (2016-2017)

甘爱平 主编



上海交通大学出版社
SHANGHAI JIAO TONG UNIVERSITY PRESS

内容提要

本书从产业金融的角度,审视过去一年来中国航运市场发展的现状,并展望新的一年里航运市场的发展趋势。其主要内容包括:本年度国内外航运金融市场环境宏观分析,航运和航空运输业融资、保险市场微观分析,重要的航运金融政策分析,航运金融业年度要事梳理,并在此基础上展望未来航运金融市场的发展趋势。

图书在版编目(CIP)数据

中国航运金融市场报告. 2016—2017 / 甘爱平主编.

—上海:上海交通大学出版社,2018

ISBN 978-7-313-19042-0

I. ①中… II. ①甘… III. ①航运-金融市场-

研究报告-中国-2016—2017 IV. ①F552

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2018)第 037681 号

中国航运金融市场报告(2016—2017)

主 编:甘爱平

出版发行:上海交通大学出版社

邮政编码:200030

出版人:谈毅

印 刷:虎彩印艺股份有限公司

开 本:889mm×1194mm 1/16

字 数:303千字

版 次:2018年3月第1版

书 号:ISBN 978-7-313-19042-0/F

定 价:78.00元

地 址:上海市番禺路951号

电 话:021-64071208

经 销:全国新华书店

印 张:11.5

印 次:2018年3月第1次印刷

版权所有 侵权必究

告 读 者:如发现本书有印装质量问题请与印刷厂质量科联系

联系电话:0769-85252189

《中国航运金融市场报告(2016—2017)》编委会

主编单位:

上海国际航运研究中心
中国建设银行
上海金融业联合会航运金融专业委员会
上海市人民政府发展研究中心—上海海事大学决策咨询研究基地

参编和指导单位(排名不分先后):

上海海事大学	渣打银行
国际海事信息网	远东宏信有限公司
世界海事大学(上海中心)	上海航运交易所
上海市交通委员会	上海航运运价交易有限公司
交通银行	上海清算所
交银金融租赁有限责任公司	上海浦东新区航运办公室
上海浦东发展银行	上海虹口区航运服务办公室
中国太平洋财产保险股份有限公司	香港华光海运控股有限公司
上海金融业联合会	克拉克森(Clarksons)航运经纪公司
汇远船舶服务(上海)有限公司	英士律师事务所
中国银行上海市分行	其礼律师事务所
中国建设银行上海市分行	上海泛华天衡保险公估有限公司
交银金融租赁	沃森法利与威廉律师事务所
招银金融租赁有限公司	敬海律师事务所
荷兰银行上海分行	

编写指导和顾问(排名不分先后):

於世成	上海海事大学	原党委书记
	上海国际航运研究中心	主任
张 林	上海市交通委员会	副主任
黄有方	上海海事大学	校长
马 硕	世界海事大学	副校长
严 伟	上海海事大学	副校长
郝相君	上海金融业联合会	秘书长
徐众华	中国建设银行上海市分行	副行长

李 如	交银金融租赁有限责任公司	副总裁
杨 斌	上海浦东发展银行投资银行及大客户中心	总经理
施正伟	上海市交通委员会航运发展处	处长
王 勇	上海海事局研究室	主任
黄 坚	中远海运集团资本运作部	副总经理
佟成权	中远海运集团研究中心	主任
张 页	上海航运交易所	总裁
真 虹	上海国际航运研究中心	秘书长 教授 博士生导师
牛卫东	远东宏信有限公司	高级副总裁
丁嵩冰	上海国际港务集团战略发展部	总经理
祖宙军	人保财险航运中心	总经理
刘 斌	上海海事大学经济管理学院	院长 教授 博士生导师
汪传旭	上海海事大学经济管理学院	教授 博士生导师
曲林迟	上海海事大学经济管理学院	教授 博士生导师
王国华	上海海事大学法学院	院长 教授 博士生导师
沙 梅	上海海事大学科研处	副处长 教授 博士生导师
王学锋	上海海事大学交通学院	教授 博士生导师
余思勤	上海海事大学高级航运学院	院长 教授 博士生导师
王坚敏	上海航运交易所	副总裁
姚伟福	上海航运交易所	副总裁
马洁华	上海机场(集团)有限公司战略发展部	副部长
林仙云	舟山市政府	副秘书长、金融办主任
陈斯勇	广州航运交易所	所长
苏建国	武汉航运交易所	总经理
杨来科	华东师范大学金融与统计学院	教授 博士生导师
张良卫	广东外语外贸大学国际物流与运输研究中心	主任 教授
张效莉	上海海洋大学海洋经济研究中心	常务副主任 教授
殷 明	上海国际航运研究中心	副秘书长 教授
李 钢	上海国际航运研究中心	副秘书长 副教授
张婕姝	上海国际航运研究中心	副秘书长 教授
程爵浩	上海国际航运研究中心邮轮研究所	常务副所长 副教授
陈德明	上海船东协会	副会长
庄 峻	上海浦东管理咨询行业管理协会	会长
陈 玫	上海航运交易所船舶交易部	总经理
吴 蓉	上海自贸区管理委员会政策法规处	处长
徐 峰	中国太平洋财产保险公司航运保险事业部	总经理
林大鹏	中国太平洋财产保险公司航运保险事业部	副总经理
凌 健	中国人民财产保险公司上海分公司卢湾支公司	总经理

陈 皓	中国平安财产保险公司上海分公司航运金融部	副总经理
方修志	交银金融租赁有限责任公司航运租赁部	总经理
洪 星	工银金融租赁有限公司航运金融部	副总经理
周 凌	招银金融租赁有限公司船航运租赁部	总经理
王逸奇	上海国际航运研究中心航运服务研究所	常务副所长
孙鸣岐	中国海事仲裁委员会	仲裁员 律师

主编

甘爱平	上海海事大学经济管理学院	教授
	上海国际航运研究中心航运金融研究所	常务副所长

副主编

宋 涛	中国建设银行上海市分行大客户一部	总经理
方修志	交银金融租赁有限责任公司航运租赁部	总经理

责任编辑

梁 苗	交银金融租赁有限责任公司航运租赁部	主管
娄昊楠	交通银行公司机构业务部	高级经理
张 力	中国建设银行上海市分行	高级经理
王 媛	中国太平洋财产保险股份有限公司航运保险事业部	高级经理
茅 峰	上海海事大学经济管理学院	
吴双礼	上海海事大学经济管理学院	

参编人员

张永锋	上海国际航运研究中心国际航运研究室	主任
赵 楠	上海国际航运研究中心港口发展研究室	主任
赵萃云	上海国际航运研究中心航运中心建设研究室	副主任
周德全	上海国际航运研究中心国内航运研究室	主任
金嘉晨	上海国际航运研究中心航运中心建设研究室	主任
徐 凯	上海国际航运研究中心航运中心建设研究室	主任
朱伊俐	上海海事大学经济管理学院	
殷欢欢	上海海事大学经济管理学院	
陈可桢	交银施罗德基金公司	
朱孝飞	上海海事大学经济管理学院	
司伟杰	上海海事大学经济管理学院	
段南南	上海海事大学经济管理学院	
卢思佳	上海海事大学经济管理学院	
周丽华	上海海事大学经济管理学院	

前 言

航运金融很酷：它既古老，又很现代。

航运金融很有历史感，从人类的第一张保单在 14 世纪的海上保险诞生起，它就打上了航运金融的烙印，且弥久而芬芳。

航运金融很现代：伴随着航运中心和金融中心的时空变迁，几个世纪以来，从大西洋到太平洋，今天又在东方的中国焕发着勃勃生机，中国有多个沿海沿江城市开始重视发展航运金融，并力创辉煌。

纵观航运金融发展的历史进程，审视着世界经济发展与全球进出口的变化，以及它对船舶制造、港口投资、海上运输、船舶投融资、海上保险、航运金融衍生品带来的影响，会发现历史总有惊人相似的一幕。作为强周期的行业，航运金融在经济繁荣时商家赚得盆满钵满；但在 2011 年—2016 年全球经济萧条时期，商家们亏损累累，饮恨江海。

《中国航运金融市场（年度）报告》已出版 5 年了。令人感慨的是，在我们即将出版这本《中国航运金融市场报告（2016—2017）》时，航运业又迎来新的曙光：BDI 指数从 2016 年 2 月 10 日创下的历史最低点 290 点后，现已回升到近 1500 点。而航运金融活动也开始活跃：国内外船舶制造、港航运企业投融资活动频繁，业绩逐渐回升。随着我国“一带一路”倡议的实施，航运金融又被赋予新的使命。

航运金融是围绕大航运概念展开的，是航运与航空运输业密切联系的产业集群与产业链相关主体资金的融通、货币流通和信用活动以及与之相联系的经济活动的总称。航运金融不仅在国际金融市场中具有举足轻重的地位，而且对国际航运市场的发展有着重要影响。航运金融的出现，是由航运业本身的特点所决定的。航运业是一个资本密集型产业，所需投资额巨大，投资回收期较长，而且航运产业风险性高，这些特点决定了航运企业很难依靠自身力量进行投资活动。航运金融的出现可以解决航运企业资金不足和风险规避等问题，从而促进航运产业的发展。航运金融中的融资业务能为航运业提供巨大的资金支持；航运金融中的保险能使航运企业合理地规避运输业的巨大风险。航运金融经过 6 个多世纪的发展，各类业务发展已比较成熟，形成了一批比较专业的服务机构。航运金融的业务主要包括：船舶、港口、航道融资以及飞机、机场等融资，还包括海上保险、资金结算、航运价格衍生产品以及碳交易产品等。从事航运金融的主体主要有航运企业、港口、造船厂、银行、证券公司、基金公司、金融租赁公司、保险公司与保险经纪，以及商品和衍生业务的经销商、投资者等。

航运金融在我国的发展方兴未艾。在经济产业结构转型升级之时，各沿海沿江城市，如上海、大

连、天津、青岛、宁波、厦门、广州、深圳、重庆、武汉、南京等城市纷纷瞄准了现代服务业的高端领域——航运金融业,并推出了有效的举措,为推动我国航运金融业的市场发展做出了积极的贡献。

《中国航运金融市场报告(2016—2017)》站在产业金融的角度,审视过去一年来中国航运市场发展的状况,展望新的一年航运市场的发展趋势。本报告是国内研究航运金融市场的第一本报告,在研究过程中遇到了很多困难,尤其是相关数据和资料有限,数据统计口径不一致且没有可比性。由于编者的水平、时间和精力有限,难免会有些遗漏和不足之处,希望使用和阅读本报告的读者提出宝贵意见,以便进行修改完善。本报告得到了主编和参编单位多位领导和同仁们的支持和帮助,在此一并表示衷心的感谢!

目 录

第一章 航运经济环境	001
一、2016 年世界经济总体情况	001
(一) 全球贸易、海运概述	001
(二) 中国海运贸易市场	007
二、2016 年全球港口状况	008
(一) 全球港口	008
(二) 中国港口	010
三、全球船舶运力	012
(一) 船舶运力市场	012
(二) 新造船市场	013
(三) 拆船市场	016
(四) 二手船市场	017
四、全球航空市场	018
(一) 全球航空市场简况	018
(二) 航空客货运市场发展格局	019
(三) 中国民航市场	023
(四) 展望	029
五、国际经济金融形势	030
(一) 国际经济金融形势	030
(二) 国内经济金融形势	033
(三) 商业银行运行概况	034
(四) 中国资本市场	036
(五) 航运类上市公司情况	039
(六) 船舶制造类上市公司经营情况	040
(七) 港口类上市公司经营情况	041

(八) 中国航空类上市公司经营情况	043
第二章 船舶、飞机融资	045
一、2016 年商业银行对船舶、飞机贷款情况	045
(一) 全球银行业对船舶的融资	045
(二) 中国商业银行对船舶的贷款	048
二、融资租赁市场	050
(一) 全球融资租赁	050
(二) 中国融资租赁市场	054
(三) 中国主要省市融资租赁发展情况	057
(四) 船舶融资租赁企业	060
三、2016 飞机融资租赁	061
(一) 全球飞机租赁市场	061
(二) 中国飞机租赁市场	063
(三) 飞机租赁的市场前瞻	065
第三章 水运港口、机场投资	067
一、全球港口投资	067
(一) 主要码头运营商投资分布情况	067
(二) 和记黄埔(HPH)	067
(三) AP 穆勒码头(APMT)	067
(四) 新加坡国际(PSA)	068
(五) 迪拜环球(DP World)	069
二、我国港口国内外投资	069
(一) 2016 年国内港口投资	069
(二) 2017 年上半年国内港口投资	069
(三) 中国海外港口投资	070
三、我国民航基建投资	071
第四章 航运保险	072
一、2015 年全球航运保险概况	072
(一) 总体情况	072
(二) 2015 年货运险经营情况	073
(三) 2015 年全球船舶险情况	075
(四) 2015 年海上能源险情况	079
二、2016 年中国航运保险市场	081
(一) 总体情况	081
(二) 2016 年我国财产保险情况	082

(三) 2015 年我国货运险、船舶险经营情况	084
(四) 中国出口信用保险	087
(五) 中国再保险集团航运险情况	088
(六) 中国船东互保协会	089
(七) 2016 年—2017 年我国香港船舶险发展情况	091
第五章 航运衍生品和船舶交易	093
一、国际航运价格指数与船舶交易	093
(一) 航运价格指数	093
(二) 国际船舶交易市场	098
二、中国航运类指数及其交易和船舶交易	104
(一) 中国航运景气指数	104
(二) 国内运价市场	106
(三) 新船交易价格指数	107
(四) 二手船交易场	108
第六章 上海航运金融发展现状	109
一、航运融资	109
(一) 商业银行贷款	109
(二) 融资租赁	110
二、航运保险	113
(一) 上海航运保险“十二五”回顾	113
(二) 上海保险“十三五”规划任务	113
(三) 上海保险市场	113
(四) 航运保险产品注册	116
三、上海航运交易所衍生品交易和船舶交易	116
(一) 船舶交易	116
(二) 2015 年上海航运衍生品运价指数交易	118
(三) 航运金融服务产品与创新	118
第七章 我国部分金融机构航运金融业务	120
一、商业银行	120
(一) 交通银行	120
(二) 浦东发展银行	123
(三) 中国建设银行——上海分行	124
二、政策性银行	126
(一) 进出口银行	126
(二) 国家开发银行	128

三、融资租赁	129
(一) 工银租赁	129
(二) 交银租赁	130
(三) 招银租赁	130
(四) 远东宏信	131
(五) 民生租赁	132
(六) 光大租赁	133
(七) 浦银租赁	134
(八) 渤海租赁(金控)	134
四、保险公司	135
(一) 太平洋财产保险	135
(二) 人保集团	136
(三) 平安财产	136
(四) 中国再保险	138
(五) 中国出口信用保险公司	138
 第八章 航运金融政策	 140
一、交通运输政策	140
(一) “十三五”现代综合交通运输体系发展规划	140
(二) 交通运输部关于修改《国内水路运输管理规定》	140
(三) 水运建设市场监督管理办法	140
(四) 交通运输部关于修改《中华人民共和国船舶及其有关作业活动污染海洋环境 防治管理规定》	140
(五) 《关于促进交通运输与旅游融合发展的若干意见》	141
(六) 《推进物流大通道建设行动计划(2016—2020 年)》	141
(七) 《中国船员发展规划(2016—2020 年)》	141
二、金融	141
(一) 金融工作会议召开	141
(二) 《关于促进外资增长若干措施的通知》	141
(三) 《互联网金融风险专项整治工作实施方案》	141
(四) 中国银监会发布《关于提升银行业服务实体经济质效的指导意见》	142
(五) 《网络借贷资金存管业务指引》	142
三、“一带一路”	142
(一) 《“一带一路”建设海上合作设想》	142
(二) 《关于推进绿色“一带一路”建设的指导意见》	142
(三) 《“一带一路”融资指导原则》	142
四、自贸区	143
(一) 《全面深化中国(上海)自由贸易试验区改革开放方案》	143

(二)《关于为自由贸易试验区建设提供司法保障的意见》	143
(三)《外商投资产业指导目录》修订	143
(四)第三批自贸区将挂牌,中国自贸区形成“1+3+7”雁行阵	143
第九章 船运金融要事记	144
一、2016—2017 国际航运金融要事记	144
(一) 2016 年国际航运金融要事记	144
(二) 2017 年国际航运金融要事记	148
二、2016—2017 中国航运金融要事记	157
(一) 2016 年中国航运金融要事记	157
(二) 2017 年中国航运金融要事记	162
参考文献	169

第一章

航运经济环境

一、2016 年世界经济总体情况

2016 年,全球经济延续 5 年来的低速增长,增速较 2015 年略有收窄。不同经济体和国家间经济发展继续呈现分化态势,其中先进经济体黑天鹅事件频发,复苏存在不确定性,整体增长乏力,而新兴和发展中经济体增速减缓,但仍是维护全球经济稳定增长的核心力量。得益于美国和中国实施的财政刺激,预计 2017 年全球经济将有所改善,经济增长前景看好(见图 1-1)。

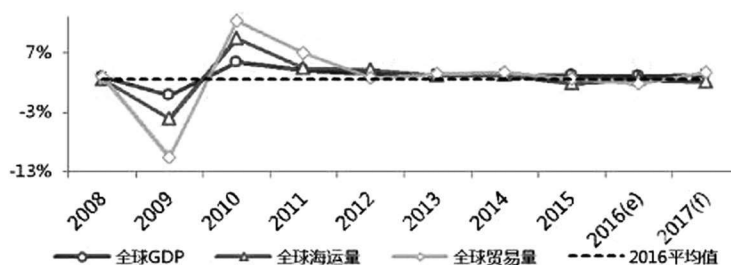


图 1-1 2008 年—2017 年全球 GDP、海运量、贸易量增长情况

注:2016 年平均值是指全球 GDP 增速、全球海运量增速和全球贸易量增速的平均值。

资料来源:国际货币基金组织(IMF)数据。

先进经济体中,美国经济在 2016 年历经了由黄灯区进入绿灯区的过程。而欧洲经济增速下滑,负利率和量化宽松的政策对经济的提振作用未达到预期效果,消费需求依旧疲软。英国脱欧给欧洲经济复苏带来了复杂性。日本经济增长放缓,实行量化宽松的货币政策刺激消费后,内需有所增加。中国、印度、印尼等新兴和发展中经济体经济增速有下行压力,但依赖于政策的支持,仍是全球经济最有活力的区域。

(一) 全球贸易、海运概述

1. 全球经济增长乏力,政治经济不确定性加大

2016 年,全球经济增速下行减缓,处于“后危机”时代经济复苏的关键当口。频繁的政治经济事件

给经济复苏带来了高度的不确定性,机遇与挑战并存。且随着贸易保护主义的持续和“去全球化”势头显现,使得经济复苏形势更加复杂。据国际货币基金组织(IMF)2017 年 1 月最新的预测显示,2016 年全球经济增速降至 3.1%,增幅同比减少 0.1 个百分点。其中,先进经济体经济的增速为 1.6%,同比下降 0.5 个百分点,新兴和发展中经济体经济增速维持在 4.1%左右。

表 1-1 2013 年—2017 年全球 GDP 增长率及预测

区域/指标	历史值(%)			预测值(%)		与 10 月预测相比(%)	
	2013	2014	2015	2016	2017	2016	2017
全球 GDP	3.3	3.4	3.2	3.1	3.4	0	0
先进经济体	1.2	1.9	2.1	1.6	1.9	0	0.1
新兴和发展中经济体	5.0	4.6	4.1	4.1	4.5	-0.1	-0.1
世界贸易量(货物和服务)	3.5	3.8	2.7	1.9	3.8	-0.4	0

资料来源:国际货币基金组织(IMF)数据。

根据 IMF 预测,2017 年全球经济增速仍在低位波动,但较 2016 年将略有回升。先进经济体的增长力量正反交织,对全球经济增长的贡献不明确;新兴经济体和发展中经济体经济增速有所回升,仍然是拉动全球经济增长的核心力量。

2. 制造业 PMI 总体下滑,俄罗斯增长强劲

2016 年,全球制造业采购经理人指数(PMI)年度均值从 2015 年的 51.2 下降至 2016 年的 50.8,全球制造业表现平平。从全年的趋势来看,总体缓慢波动上升,年底普遍出现小幅反弹,受益于大宗商品和油价的回升,通胀水平上扬。从各经济体发展走势来看,美国 PMI 走势波动,2016 年第四季度触底反弹,同比增加 2.5 个基点。欧元区 PMI 较 2015 年波动较大,PMI 均值与 2015 年持平,2016 年第四季度出现连续增长。中国制造业虽受到国家政策的持续支持,但 PMI 增长放缓,2015 年同比增长 0.3 个基点。大宗商品出口依赖型的俄罗斯得益于市场价格的平稳回升,有望从经济衰退中走出,2015 年其 PMI 同比增加 1.6 个基点。

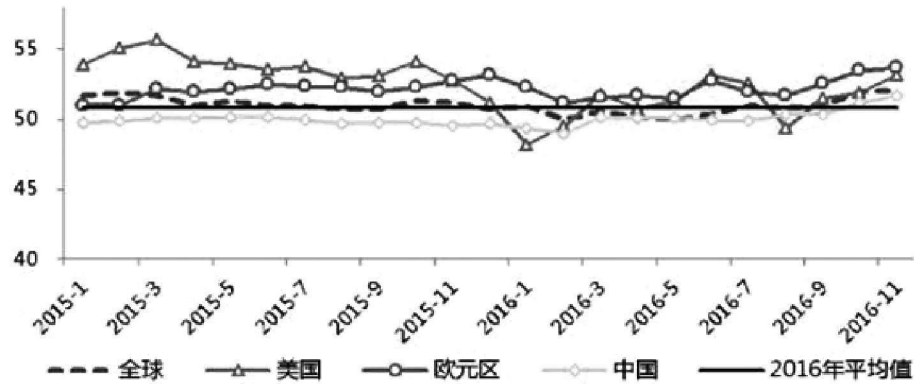


图 1-2 2015 年—2016 年全球制造业采购经理人指数

资料来源:Wind 资讯。

3. 全球贸易低迷,发展阻力加大

2016 年,国际贸易需求进一步放缓,贸易增速为 1.9%,同比减少 0.8 个百分点,商品贸易发展持续低迷。一方面,经济活动尤其是投资的疲软是限制全球贸易发展的最主要原因;另一方面,贸易保护主义及“去全球化”势头强劲,阻碍了贸易的增长。全球价值链增长的放缓,也在一定程度上影响了贸易增长。发达国家贸易增长下降,拖累经济复苏;发展中国家贸易需求旺盛,但地区差异明显。随着大宗商品价格触底回升,全球贸易情况有望回暖。

表 1-2 2013 年—2016 年全球各地区货物贸易增长率

出口(%)				地区/国家	进口(%)			
2013	2014	2015	2016		2013	2014	2015	2016
3.3	2.3	1.4	—	全球	2.7	2.4	1.6	—
2.2	1.9	2.2	1.8	发达国家	0.0	2.8	3.3	2.4
-1.5	0.6	-1.0	-0.2	日本	0.3	0.6	-2.8	-16.4
2.8	4.4	-0.2	-3.8	美国	1	4.3	4.8	-3.1
1.8	1.7	3.2	4.4	欧盟	-0.9	3.3	3.6	2.1
4.6	3.1	0.4	2.9	发展中国家	6.3	2.5	0.4	2.3
-0.7	0.0	2.1	—	非洲	6.5	5.7	1.5	—
1.9	3.3	2.9	—	拉美及加勒比	3.6	0.2	-1.8	—
7.7	6.8	-0.9	1.5	中国	9.9	3.9	-2.2	9.2
8.5	3.5	-2.1	—	印度	-0.3	3.2	10.1	—
4.7	3.5	-0.3	—	东南亚	4.3	1.7	2.8	—

资料来源:TRADE AND DEVELOPMENT REPORT 2016(LNCTAD);各国统计局;IMF10 月报告。

各经济体中,美国进出口贸易额增速相对平稳,受特朗普贸易保护主义影响,2016 年第四季度进出口额都出现下滑。日本贸易进出口均处于负增长,受国内民众投资疲软和需求不振的影响,进出口额减少。欧盟受英国脱欧的影响小于预期,2016 年第三季度进出口贸易额激增,出口至中国及其他大发展中经济体的增速温和。中国经济转型和制造业增长减缓,以及中国与其他低成本生产商的激烈竞争,进一步影响了中国的进出口贸易。

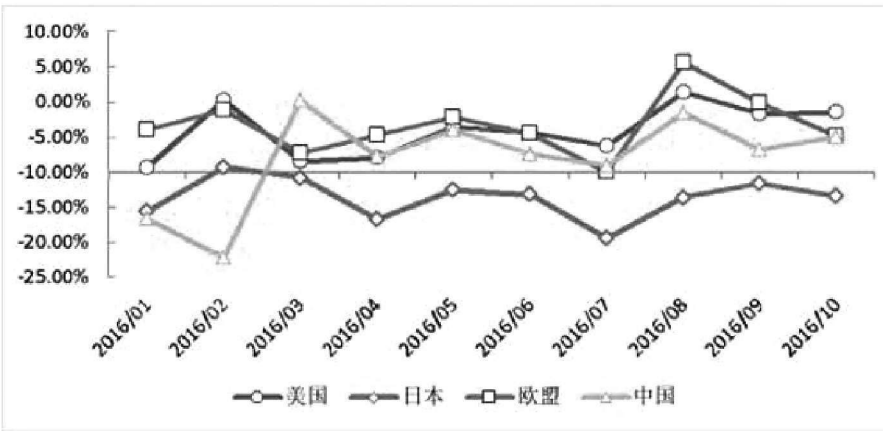


图 1-3 2016 年全球主要经济体进出口贸易额增速

资料来源:Wind 资讯。

分货种来看,石油贸易量在中国、印度和美国原油进口的强劲支持下,以及欧洲对成品油需求的增长下,2016 年其贸易增速达到 4.1%。尽管某些地区石油的需求受到石油价格下跌的冲击,但总体来看,仍保持了相对较高的增长速度。2016 年全球集装箱贸易增速达到 3.5%,同比增长 1 个百分点。

4. 全球海运贸易增速低位震荡

2016 年,全球海运贸易量较 2015 年增长了 2.6%,达到 111.01 亿吨,占世界贸易总额的 84%。与 2015 年同期相比,增速上涨了 0.7 个百分点,海运贸易表现整体好于世界贸易的增速,但增速仍在低位震荡。

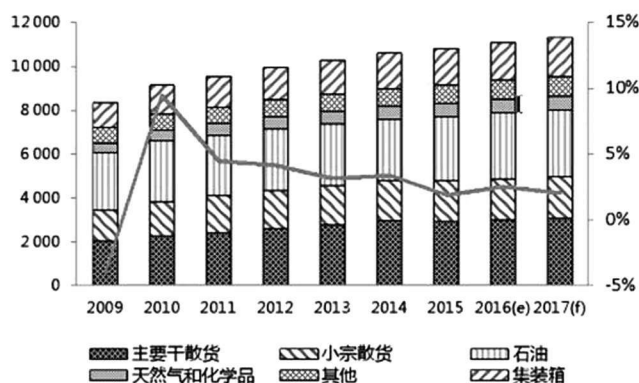


图 1-4 2009 年—2017 年全球各货种海运量

资料来源:Clarksons seaborne trade.

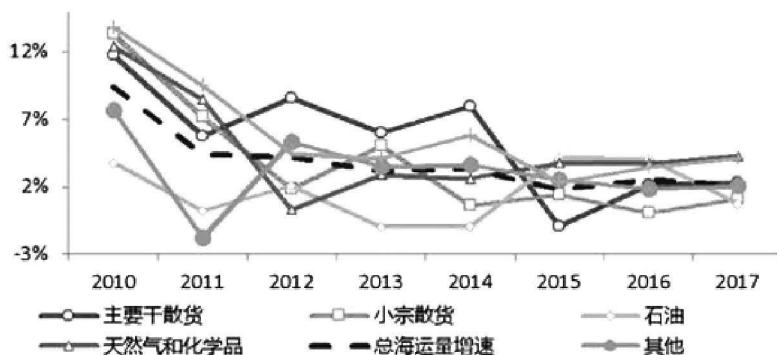


图 1-5 2010 年—2017 年全球各货种海运量增速

资料来源:Clarksons seaborne trade.

5. 海运贸易货种结构稳定,集装箱占比稳步扩大

2016 年,全球各货种海运量占比在稳定区间内波动。干散货占比最大为 44%,其中铁矿石、煤炭和谷物等主要干散货占比达 27.2%,小宗干散货收窄 0.4%~16.8%。石油海运量占比达 27%,在各货种中增幅最大,为 0.35%。天然气和化学品占比小幅增加 0.06%~5.66%,集装箱占比增加 0.15%~15.55%。未来在“散改集”的业务进一步深化的背景下,集装箱比重仍将进一步增加。