



中国航运业发展

内容

序言	3
世界航运业的变化	4
2012 年中国航运业表现	7
2013-2014 中国航运业发展主要看点	9
结束语	12

序言

中国有 18000 多公里的海岸线和 12.3 万公里的内河航运线，得天独厚的自然条件为中国航运业的发展奠定了良好的基础。而中国经济的蓬勃发展也为中国航运事业的兴起与发展提供了难得的机遇和动力。中国外贸出口货物的 84% 由航运完成，国际海运船舶占世界商船队总量的 5.3%，集装箱位占世界总量的 5.0%，船队总运力在世界商船队中排名第五位，成为世界主要航运大国。然而 2008 年世界金融危机对实体经济产生巨大冲击，包括航运在内的众多行业均受到影响，伴随金融危机后这些年间世界经济形势及中国经济的发展，中国的航运业也有了新的变化，产生了新的机遇和挑战。



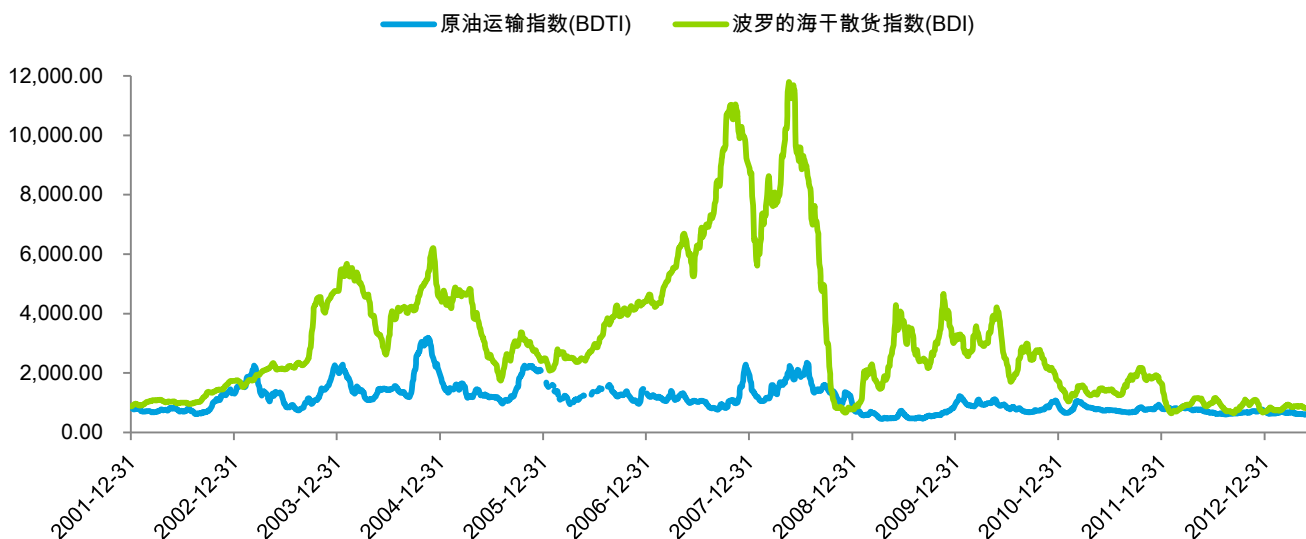
世界航运业的变化

世界经济环境的改变对航运业的影响

航运是一个典型的周期性行业，和世界经济发展有着密切的联系。全球经济每增长一个百分点，国际海运量将上升1.6%。世界经济的波动状况决定着航运业的发展。以2008年9月美国投资银行雷曼兄弟的倒闭为标志，金融危机以及从而引发的实体经济严重衰退迅速蔓延整个世界，作为经济波动晴雨表的航运业难于幸免。

在干散货和原油运输市场，金融危机对全球经济的影响导致全球大宗初级商品需求低迷，需求增速下滑，但由于2008年之前国际市场对行业前景的乐观判断导致新船订单量大幅攀升，使得2008年后交付的新船运力持续增加。低迷的运输需求与大量供应的新增运力使得全球干散货和原油运输市场近些年来持续低迷不振，虽然在2009年后，各国政府的经济刺激政策令市场景气有过小幅度的回升，但全球经济复苏的不确定性使得航运市场目前仍然处于徘徊期。

图：原油及干散货运输价格指数变化



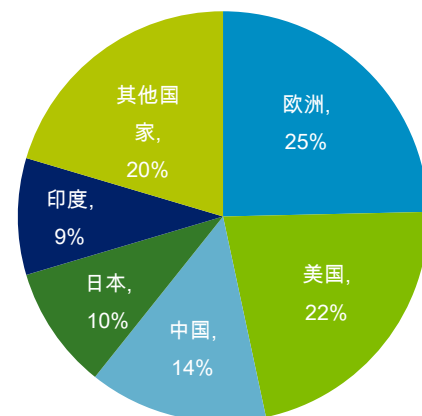
数据来源：英国波罗的海交易所

中国经济环境的改变对航运业的影响

中国经济快速增长对航运的影响

根据联合国贸易和发展会议的数据，2012年在世界海运贸易中，原油及油气制品占海运货运量的33%，而以铁矿石为代表的五种干散货占货运量的27%，原油和铁矿石等大宗商品对国际海运贸易有着巨大的影响力。而随着经济的快速发展，中国对国际石油及铁矿石贸易的影响力与日俱增，从2003年到2012年的十年间，中国原油进口量以年均12%的复合增长率增长，即使在全球经济萧条的2008年金融危机期间，中国的原油进口仍然保持了旺盛的上升趋势，但同时期作为主要经济体的美国、欧洲、日本对石油的需求却呈下降趋势。此消彼长之间，中国已经占到世界原油进口量的14%，仅次于欧洲和美国。而

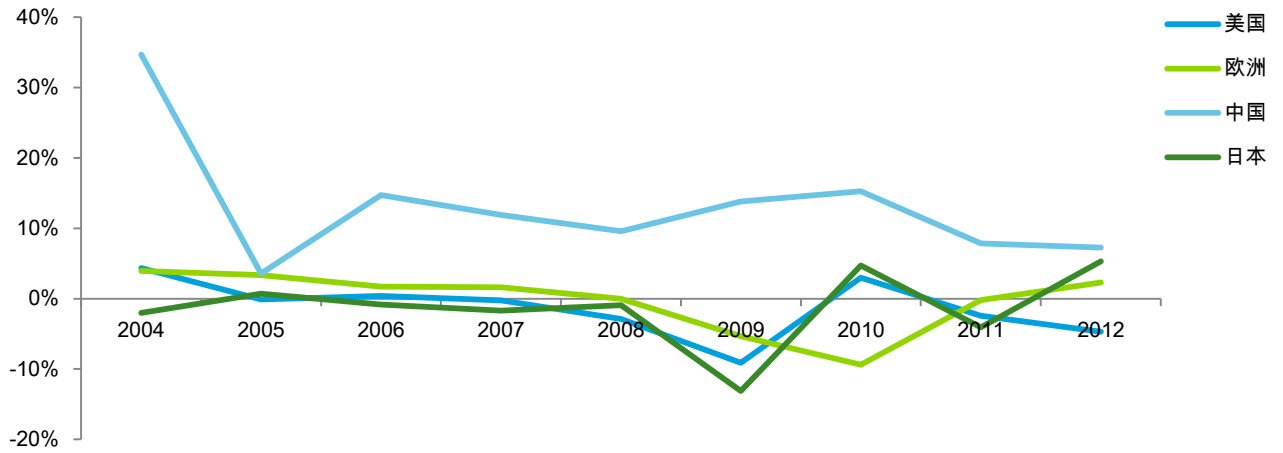
图：2012年主要国家和地区原油进口量占世界总进口量的比重



数据来源：BP

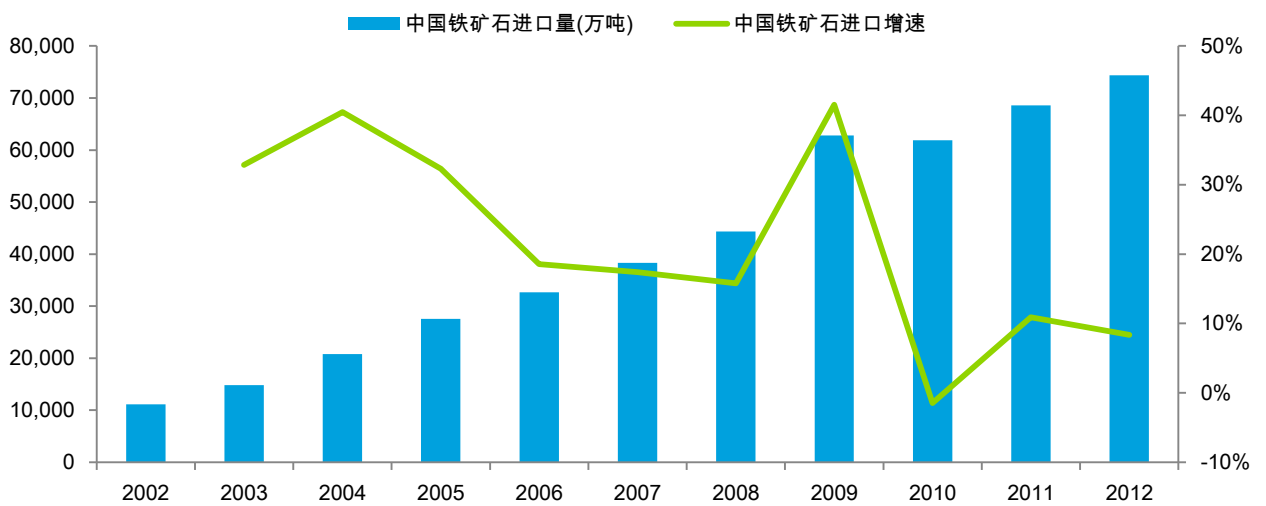
在铁矿石领域中国的影响力则更加明显，在 2010 年以前中国铁矿石进口连年保持 15% 以上的增速，2009 年甚至达到 41%，2012 年中国已经占到世界铁矿石进口量的 63%，如此庞大的进口量使得中国因素成为世界航运市场不可忽视的一股力量，同时也使得中国的航运企业得到了快速成长。

图：中国及主要经济体原油进口增速



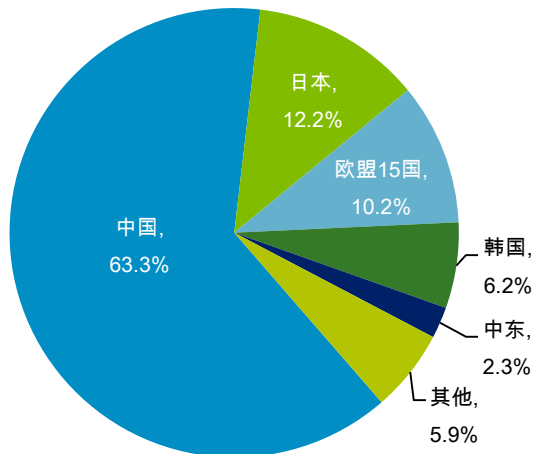
数据来源：BP

图：中国铁矿石进口量及增速



数据来源：Wind

图：2012 年世界铁矿石进口量按经济体分布



数据来源：Wind

- **中国航运企业的快速成长**

依赖中国快速增长的经济规模，以及由此带来的对世界航运市场的影响，中国航运行业整体快速成长。截至2011年中国已经拥有船队总量1.2亿载重吨，占世界船队总规模的8%，排名世界第四位。而中国航运企业伴随中国经济的发展也出现巨大的提升，据2012年联合国商业暨发展会议（UNCTAD）发布的数据，中国远洋运输公司（COSCO）已经排名世界第五大班轮公司，排名在丹麦马士基航运公司（Maersk Line Ltd.）、瑞土地中海航运公司（MSC）、新加坡美总轮船（APL）和法国达飞航运集团（CMA CGM Group）之后。

表：2011年拥有船队规模十大国家地区排名

2011排名	国家（地区）	拥有船队总量 （百万载重吨）	占世界船队比重 （%）	不同类型船舶占世界船队比重（%）		
				油船	散货船	集装箱船
1	希腊	217.1	14.9	18.2	17.1	5.8
2	日本	209.8	14.4	11.1	20.3	7.5
3	德国	125.5	8.6	4.4	4.2	33.2
4	中国	115.6	8.0	4.1	11.9	5.6
5	韩国	54.5	3.7	2.5	5.5	2.9
6	美国	44.5	3.1	3.9	2.8	1.7
7	中国香港	42.4	2.9	2.6	3.9	1.4
8	挪威	40.6	2.8	3.7	1.6	0.2
9	英国	40.3	2.8	2.5	2.7	4.0
10	中国台湾	37.7	2.6	1.7	3.2	3.8

数据来源：《2011中国航运发展报告》

2012 年中国航运业表现

中国航运业 2012 年处于深度低迷期

- **中国航运整体形势低迷**

但自 2008 年金融危机以来全球航运业均受到沉重打击，而且随后的欧债危机等宏观经济波动对航运业的复苏均有不小的负面影响，在此大背景下中国航运业也未能幸免。2012 年中国航运业整体处于低迷状态，根据中国国家统计局的数据，全年水运货物周转量为 8 万亿吨公里，比 2011 年小幅增长 7%，是除 2008 年金融危机以来最小增幅年份。

在干散货运输市场，2012 年干散货船交付量为 9800 万载重吨，同比增长 10%，而旧船报废量为 3400 万载重吨，占现有船队总载重吨的 5%，干散货船报废运力无法抵消新增运力增长速度，由此导致干散货运市场运力过剩，进而影响干散货运整体价格水平。

在集装箱市场，在 2012 年前半期由于世界对全球整体经济环境改善的预期及经济整体有回暖迹象，世界主干航线市场及新兴市场航线运费均有上涨的表现。2012 年 5 月中国出口集装箱综合运价指数（CCFI）曾快速上涨到 1335 点，是自 2002 年以来的最高点，但随后随着世界整体经济的不确定性增强及其他宏观因素影响，集装箱运价出现快速回落。

- **中国航运业低迷的原因**

中国航运业的低迷主要源于两方面，一方面中国作为一个重要经济体已经与世界经济相融合，世界经济的波动必然对中国经济产生重大影响，而航运业作为基础型行业对宏观经济的波动异常敏感，因此当世界宏观经济产生较大波动时中国的航运业也就陷入低迷状态。

另外一方面，中国航运业自身也存在一些待解决的问题。中国航运公司数量众多，但除了少数央企外，绝大部分都是规模实力都很小的小型企业，不能形成规模效应，缺少竞争实力；而即使已经形成规模的大型航运公司也由于历史原因导致缺乏专业分工，船型和技术设备与国际船运企业存在差距；而在管理和 service 素质上，目前中国航运公司管理水平不高，缺乏专业航运经营管理人才，管理体系的建立及优化尚需一段时间；另外，中国经济仍然处于整体结构调整过程中，航运市场体系的法律法规、市场机制等仍与国际航运业发达国家存在差距；同时，虽然随着中国经济的快速增长，中国水运基础设施也已经有了长足的发展，但基础设施的技术水平与管理效率仍然存在上升空间，港口设施在适应船舶的大型化及专业化的发展方向方面仍存在差距。

航运企业运营状况

在整体经济低迷的背景下，中国航运企业在 2012 年也普遍面临困难，出现业绩下滑甚至亏损的局面，部分企业甚至陷入困境。

表：2012年中国航运业A股上市企业业绩概览

	2012年营业总收入 (亿元)	2012年净利润 (亿元)	2012年营业总收入 同比增长率	2012年利润总额 同比增长率
凤凰	21.1	-19.0	-18%	-115%
海峡股份	5.8	1.3	-10%	-35%
中海发展	111.6	1.4	-9%	-127%
长油	66.3	-12.4	30%	-53%
中远航运	63.0	0.4	22%	-68%
亚通股份	6.1	0.3	126%	119%
天津海运	1.3	3.2	-30%	305%
宁波海运	10.2	-1.5	-20%	-376%
中海海盛	10.2	-3.7	-15%	-1494%
中海集运	325.8	5.7	15%	106%
招商轮船	28.7	0.9	3%	-27%
中国远洋	720.6	-81.4	5%	5%
渤海轮渡	10.6	2.1	0%	-24%

数据来源：Wind

在上市的 13 家企业中，2012 年实现盈利的企业有 8 家，亏损企业有 5 家，但是 13 家企业的利润总额为-102.6 亿元，也就是说行业整体出现亏损，其中中国远洋一家即亏损 81 亿多元人民币；而从增幅来看 13 家企业中有 6 家企业的营业总收入增速为负，占比将近一半；而利润总额增幅则有 9 家企业为负，占比将近 70%。如果以综合分析营收绝对值和增长情况来看，我们发现只有亚通股份和中海集运两家企业实现了收入，净利润及增长速度有全面增长，其余 11 家企业均面临不同程度的困境。

表：2011-2012中国航运业A股上市企业盈利及营运能力概览

	2011年净资产收 益率ROE(平均)	2012年净资产收 益率ROE(平均)	2011年销售毛利 率	2012年销售毛利 率	2011年应收账款 周转天数	2012年应收账款 周转天数
凤凰	-151%	0%	-7%	-24%	29	44
海峡股份	11%	7%	47%	37%	16	24
中海发展	5%	0%	13%	-1%	25	36
长油	-16%	-28%	-4%	-7%	28	31
中远航运	3%	0%	6%	8%	11	13
亚通股份	1%	4%	8%	23%	19	10
天津海运	0%	0%	-4%	0%	128	123
宁波海运	3%	-6%	26%	17%	17	24
中海海盛	1%	-20%	6%	-4%	28	40
中海集运	-10%	2%	-7%	0%	19	19
招商轮船	2%	1%	7%	2%	22	31
中国远洋	-25%	-32%	-4%	-1%	31	36
渤海轮渡	26%	12%	37%	29%	7	6

数据来源：Wind

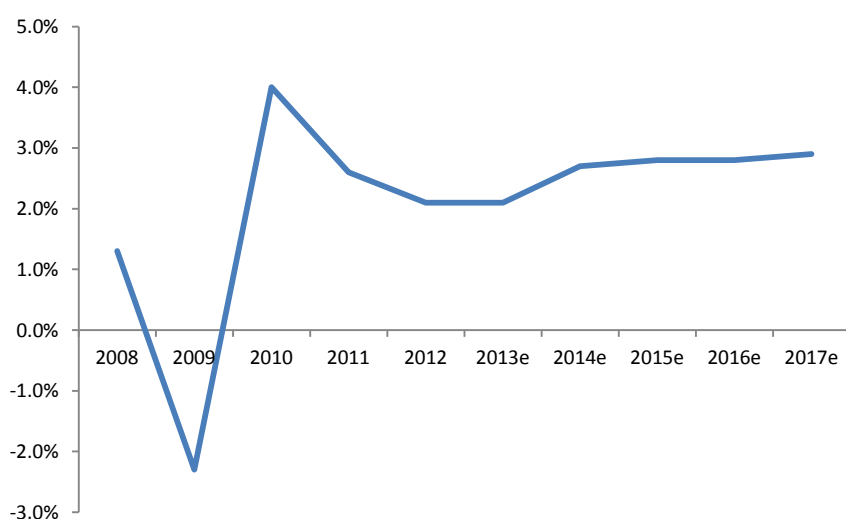
2012 年中国航运企业的盈利及营运能力也出现不同幅度的下降。在净资产回报率方面，13 家上市企业中有 8 家企业的 ROE 为负或近似于零，占比 62%，而与 2011 年相比更有 10 家企业出现了不同程度的下降，占比 77%；在销售毛利率方面，2012 年由 7 家企业的销售毛利为负或近似于 0，占比过半，如果综合考虑 2011 年的情况，那么销售没有盈利或者出现下降的企业共有 11 家，说明全行业的盈利能力均受到较大的挑战；在营运能力方面，2011 年 13 家企业的平均应收帐款周转天数是 29 天，而 2012 年周转天数上升到 34 天，在宏观环境低迷的压力下航运业整体均面临较为严峻的营运压力。

2013-2014 中国航运业发展主要看点

航运业低迷期很可能将持续

在 2008 年金融危机后航运业虽然有过短暂的回升，但整体上处于逐渐下行的过程中，不确定的世界经济形势使得货运需求不足，而大量交付的新船运力更加使得全球船舶产能利用率降低，整个航运行业处于低迷状态。根据经济学人智库(EIU)对世界 GDP 增速的预测，2013 年世界 GDP 增速预计将于 2012 年持平，但是 2014 年世界经济整体开始回升并在未来几年保持小幅上升态势。由此预计 2013 年世界整体货运需求仍将会与 2012 年持平，航运业的低迷状态预计难以改变，而 2014 年后随着整体经济形势的回归预计世界货运需求将会开始出现复苏迹象，届时或许可以缓解航运业的低迷状态。

图：世界 GDP 增速预测



数据来源：EIU

另外，根据 EIU 的预测，世界不同地区的 GDP 增速存在差异。在主要经济体中，西欧的经济复苏预计将会非常缓慢，其 2013 年的 GDP 增速预计为-0.1%，说明在受到金融危机和欧债危机的接连打击后，欧洲区域经济体面临十分严峻的结构性经济问题，经济的复苏将是一个长期的过程；而北美的数据要好于欧洲，虽然 2013 年仍将是一个低谷，但其后会迎来小幅增长；亚洲和大洋洲的 GDP 增速预测则明显好于西欧及北美，并且高于世界平均水平。

由于航运业对区域经济的敏感性，预计亚欧航线在未来的数年里都将保持低迷态势，而亚洲北美航线将会有所回升，另外随着中国及亚太其他国家的经济高速增长，对能源及大宗商品的需求预计会重新增强，那么与之相关的中东、非洲、拉丁美洲的航线货运需求也将重新恢复。

表：世界及主要地区GDP增速预测

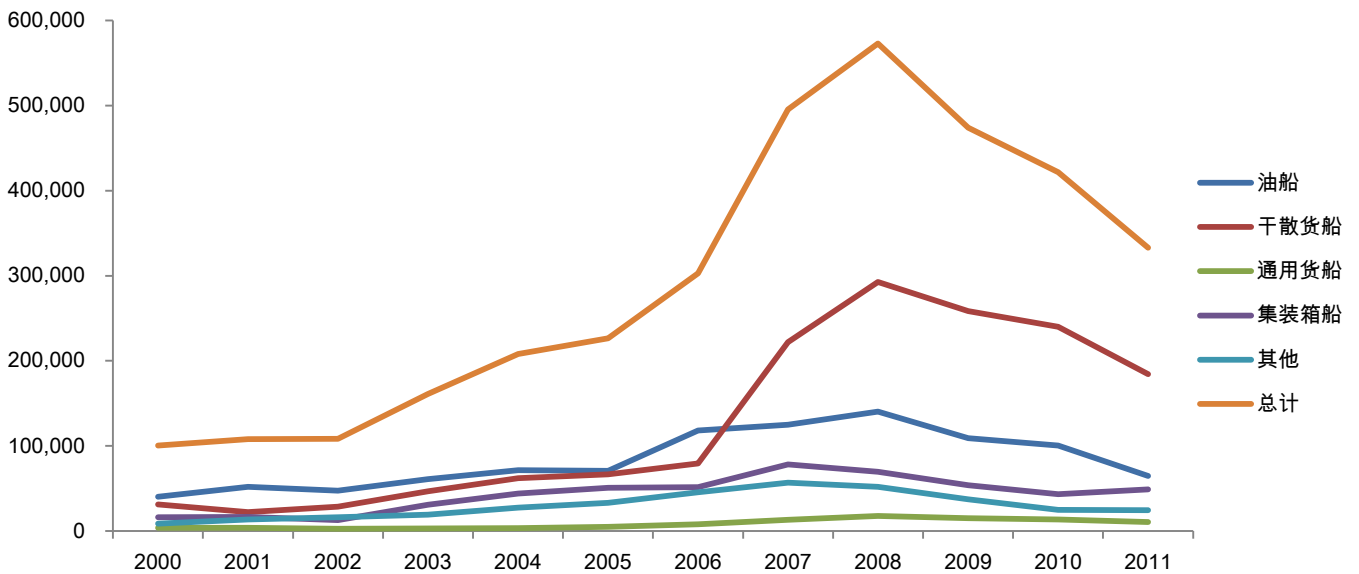
	2008	2009	2010	2011	2012	2013e	2014e	2015e	2016e	2017e
世界	1.3%	-2.3%	4.0%	2.6%	2.1%	2.1%	2.7%	2.8%	2.8%	2.9%
北美	-0.2%	-3.0%	2.5%	1.9%	2.2%	1.9%	2.5%	2.3%	2.4%	2.4%
西欧	0.1%	-4.2%	2.3%	1.8%	-0.1%	-0.1%	0.7%	1.2%	1.3%	1.3%
亚洲和大洋洲（包括日本）	2.8%	0.7%	6.9%	3.6%	3.9%	4.0%	4.3%	4.2%	3.9%	3.9%
拉丁美洲	3.9%	-1.9%	5.9%	4.3%	3.0%	3.0%	3.7%	3.6%	3.8%	3.9%
中东北非	5.4%	2.0%	5.3%	2.6%	4.3%	3.0%	4.1%	4.5%	4.8%	4.9%
撒哈拉以南非洲	4.9%	1.3%	4.6%	4.6%	4.1%	4.1%	4.8%	5.1%	5.5%	5.7%

数据来源：EIU

部分运力过剩状况将持续

由于 2007 年前后世界航运业的乐观预期导致新船订单量骤增，使得随后世界航运业运力过剩的现象非常严重。截至 2012 年底，全球干散货船运力约为 6.8 亿载重吨，而在未来的两年时间里仍将新增交付运力 1.3 亿载重吨左右；油轮方面全球总运力约 4.9 亿载重吨，2013、2014 年计划交付的新增运力总计约为 0.5 亿载重吨；而全球集装箱总运力约为 1600 万 TEU，同样是在 2013 和 2014 两年新交付的运力合计将达到 290 万 TEU。在未来两年时间里全球干散货和集装箱运力增速为 19% 和 18%，而油轮运力增长为 10%，考虑到未来两年全球经济复苏的步伐仍将沉重，如此多的运力投入必将使得全球航运市场仍然处于低迷状态，同时航运业将不得不加快淘汰陈旧船舶，使得部分运力退出市场。总体而言，未来两年航运市场运力供应大于货运需求的状态还会延续。

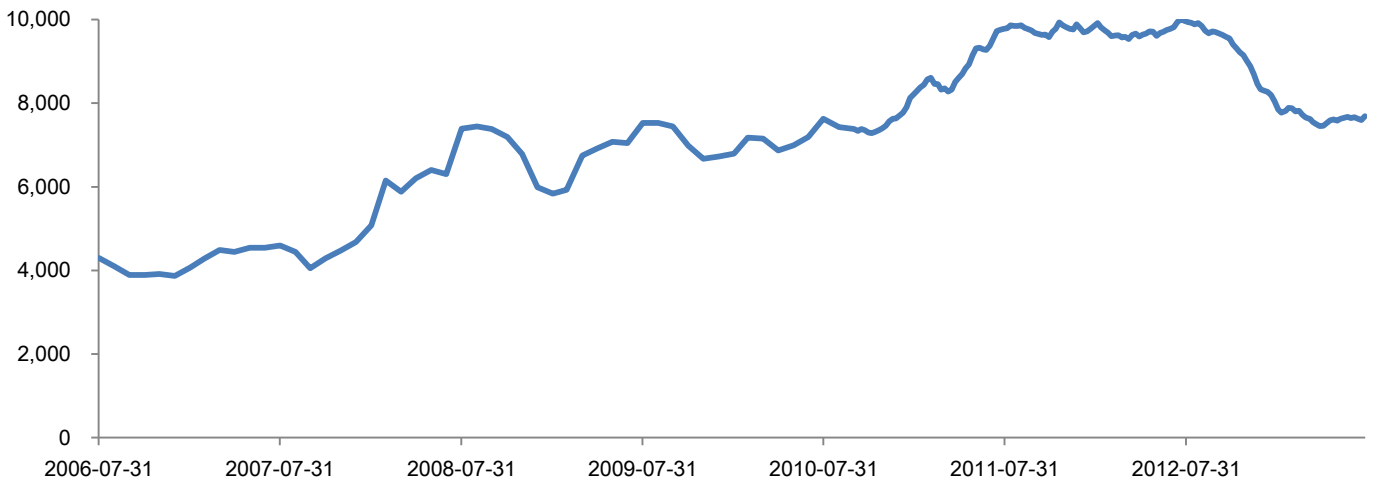
图：2000-2011 年世界船舶订单量



数据来源：<Review of Maritime Transport 2012>

但是考虑到 2011 年新船订单已经回落到 2006 年时的水平，而且后续新船订单一直处于下落状态，可以预计 2014 年以后全球新增运力压力将会减低，于此同时随着全球经济的回暖，尤其是以中国为代表的新兴国家经济逐渐恢复到上升状态，自 2008 年以来的全球去库存操作预计将会逐渐退出，取而代之的将是对石油、铁矿石等商品的需求增加，而这些大宗商品的货运需求必将重新刺激航运业的发展。

图：中国国内铁矿石港口库存量走势(万吨)

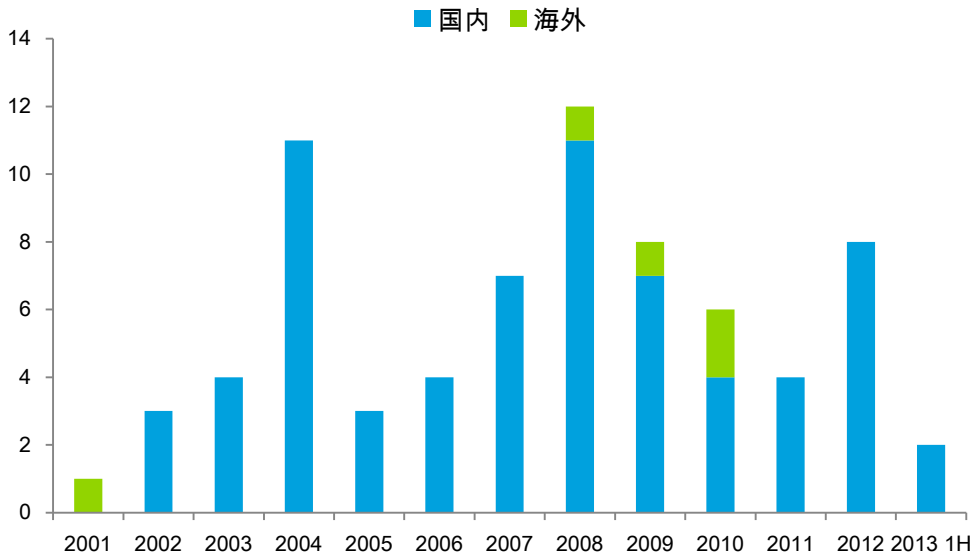


资料来源：Wind

行业加速整合及产业链延伸

为了加快发展，中国的航运企业在加速自身发展的同时也在通过并购整合等方式实现规模的快速扩大。根据汤姆逊路透(Thomson One Banker)的数据，在2001至2012年的12年间，中国航运业共发生71件并购案，其中5件为海外并购，其他66件发生在中国国内，从数据中可以看出中国航运企业现阶段关注的重点在于国内资源的整合以及产业链的延伸，目的在于自身实力的提升。

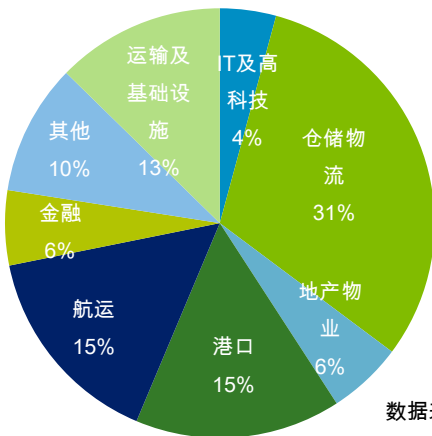
图：中国航运业并购案例走势



数据来源：Thomson One Banker

而从被并购企业的行业分布来看，31%的被并购方是仓储物流企业，这与目前中国航运业整体开始打造全产业链价值，为客户提供门到门物流服务的大方向相一致。其次为航运业内其他企业和港口，这两个行业占比约为全部并购案例的30%，在行业整合的大背景下，航运企业通过收购兼并实现规模的快速扩张，同时达到减少竞争对手的目的。

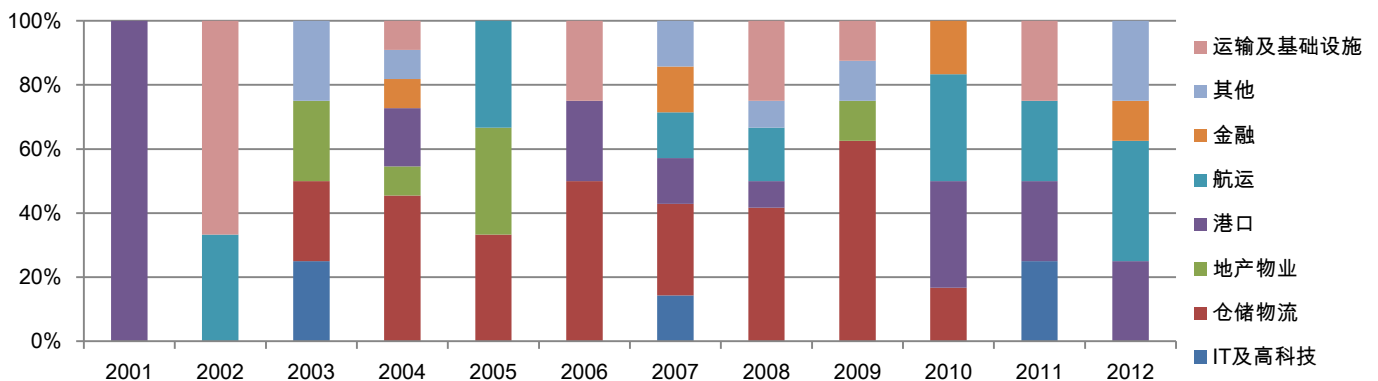
图：2001-2012 中国航运业并购案例按被并购方行业分布



数据来源：Thomson One Banker

另外，从被并购方的行业分布走势来看，在2003年到2010年间的8年时间里，航运企业对仓储物流业的兼并收购业务比较集中，说明在2010年前，行业的重点主要在于门到门物流服务的建立与完善；从2010年以后开始，航运企业和港口的整合成为行业主流；从2010年至2012年连续三年间，航运业中的整合收购案例均在当年收购兼并案例数的50%以上。预计未来几年会有更多的并购案例趋向于行业内的整合收购，行业集中度将会进一步升高。

图：2001-2012 中国航运业并购案例按被并购方行业分布走势



数据来源：Thomson One Banker

结束语

伴随中国经济的高速成长，中国航运业的发展受到世界的瞩目，以中远集团、中海集团为代表的中国航运企业已经在国际航运市场占据一席之地。在散货运力、集装箱运力及总体船队运力规模等方面均已经进入世界前列，中国已经成为世界航运大国。但在高速发展的背后中国航运业也有着成长的烦恼，数百家企业运营国际远洋运输业务，数千家企业经营沿海运输业务，行业的分散性导致中国航运企业综合实力与国际航运集团尚存在差距。同时中国的航运企业对国内市场过度依赖，缺乏第三国运输市场开拓的布局，不能形成全球化的运营网络。另外中国航运企业在精细化管理、成本控制、风险防范、服务优化、国际市场运营等方面均存在不足。

虽然在 2008 年之后世界经济的波动对航运业产生一些影响，但考虑到中国在未来 20 至 30 年仍旧处于城市化进程过程中，巨大的经济规模增长将会持续推动货运需求的增长，我们相信依托中国市场的中国航运企业未来仍旧有着非常可观的增长空间。



联系资料

杨文忠

能源与资源行业主管合伙人

电话：+852 2852 5601

电邮：chayeung@deloitte.com.hk

阿迪·卡立夫

船运与港口行业联席主管合伙人

电话: +852 2852 6442

电邮: adikarev@deloitte.com.hk

胡景华

船运与港口行业联席主管合伙人

电话: +852 2852 6514

电邮: shwoo@deloitte.com.hk

德勤中国业务联络详情

北京

德勤华永会计师事务所(特殊普通合伙)
北京分所
中国北京市东长安街1号
东方广场东方经贸城德勤大楼8层
邮政编码:100738
电话:+86 10 8520 7788
传真:+86 10 8518 1218

成都

德勤咨询(成都)有限公司
中国成都市人民南路二段1号
仁恒置地广场写字楼34层3406单元
邮政编码:610016
电话:+86 28 6210 2383
传真:+86 28 6210 2385

重庆

德勤咨询(重庆)有限公司
中国重庆市渝中区
解放碑民权路28号
英利国际金融中心33层8单元
邮政编码:400010
电话:+86 23 6310 6206
传真:+86 23 6310 6170

大连

德勤华永会计师事务所(特殊普通合伙)
大连分所
中国大连市中山路147号
森茂大厦1503室
邮政编码:116011
电话:+86 411 8371 2888
传真:+86 411 8360 3297

广州

德勤华永会计师事务所(特殊普通合伙)
广州分所
中国广州市天河路208号
粤海天河城大厦26楼
邮政编码:510620
电话:+86 20 8396 9228
传真:+86 20 3888 0119 / 0121

杭州

德勤商务咨询(杭州)有限公司
中国杭州市教工路18号
欧美中心企业国际A区605室
邮政编码:310013
电话:+86 571 2811 1900
传真:+86 571 2811 1904

哈尔滨

德勤管理咨询(上海)有限公司
哈尔滨分公司
中国哈尔滨市南岗区长江路368号
开发区管理大厦1618室
邮政编码:150090
电话:+86 451 8586 0060
传真:+86 451 8586 0056

香港

德勤·关黄陈方会计师行
香港金钟道88号
太古广场一期35楼
电话:+852 2852 1600
传真:+852 2541 1911

济南

德勤咨询(上海)有限公司
济南办事处
中国济南市泺源大街150号
济南中信广场A座十层1018单元
邮政编码:250011
电话:+86 531 8518 1058
传真:+86 531 8518 1068

澳门

德勤·关黄陈方会计师行
澳门殷皇子大马路43-53A号
澳门广场19楼H-N座
电话:+853 2871 2998
传真:+853 2871 3033

南京

德勤华永会计师事务所(特殊普通合伙)
南京分所
中国南京市汉中路89号
金鹰国际商城11层
邮政编码:210029
电话:+86 25 5790 8880
传真:+86 25 8691 8776

上海

德勤华永会计师事务所(特殊普通合伙)
中国上海市延安东路222号
外滩中心30楼
邮政编码:200002
电话:+86 21 6141 8888
传真:+86 21 6335 0003

深圳

德勤华永会计师事务所(特殊普通合伙)
深圳分所
中国深圳市深南东路5001号
华润大厦13楼
邮政编码:518010
电话:+86 755 8246 3255
传真:+86 755 8246 3186

苏州

德勤商务咨询(上海)有限公司
苏州分公司
中国苏州市工业园区苏惠路88号
环球财富广场1幢23楼
邮政编码:215021
电话:+86 512 6289 1238
传真:+86 512 6762 3338 / 6762 3318

天津

德勤华永会计师事务所(特殊普通合伙)
天津分所
中国天津市和平区南京路189号
津汇广场写字楼30层
邮政编码:300051
电话:+86 22 2320 6688
传真:+86 22 2320 6699

武汉

德勤咨询(上海)有限公司
武汉办事处
中国武汉市建设大道568号
新世界国贸大厦38层02号
邮政编码:430022
电话:+86 27 8526 6618
传真:+86 27 8526 7032

厦门

德勤咨询(上海)有限公司
厦门办事处
中国厦门市思明区鹭江道8号
国际银行大厦26楼E单元
邮政编码:361001
电话:+86 592 2107 298
传真:+86 592 2107 259

关于德勤

Deloitte (“德勤”)泛指德勤有限公司(一家根据英国法律组成的私人担保有限公司,以下称“德勤有限公司”),以及其一家或多家成员所。每一个成员所均为具有独立法律地位的法律实体。请参阅 www.deloitte.com/cn/about 中有关德勤有限公司及其成员所法律结构的详细描述。

德勤为各行各业的上市及非上市客户提供审计、税务、企业管理咨询及财务咨询服务。德勤成员所网络遍及全球逾 150 个国家,凭借其世界一流和高质量专业服务,为客户提供应对最复杂业务挑战所需的深入见解。德勤拥有约 200,000 名专业人士致力于追求卓越,树立典范。

关于德勤大中华

作为其中一所具领导地位的专业服务事务所,我们在大中华设有 21 个办事处分布于北京、香港、上海、台北、重庆、大连、广州、杭州、哈尔滨、新竹、济南、高雄、澳门、南京、深圳、苏州、台中、台南、天津、武汉和厦门。我们拥有近 13,500 名员工,按照当地适用法规以协作方式服务客户。

关于德勤中国

在中国大陆、香港和澳门,我们通过德勤·关黄陈方会计师行和其关联机构包括德勤华永会计师事务所(特殊普通合伙),以及它们下属机构和关联机构提供服务。德勤·关黄陈方会计师行为德勤有限公司的成员所。

早在 1917 年,我们于上海成立了办事处。我们以全球网络为支持,为国内企业、跨国公司以及高成长的企业提供全面的审计、税务、企业管理咨询和财务咨询服务。

我们在中国拥有丰富的经验,并一直为中国会计准则、税制以及本土专业会计师的发展作出重大的贡献。在香港,我们为大约三分之一在香港联合交易所上市的公司提供服务。

本文件中所含数据乃一般性信息,故此,并不构成任何德勤有限公司、其成员所或相关机构(统称为“德勤网络”)提供任何专业建议或服务。在做出任何可能影响自身财务或业务的决策或采取任何相关行动前,请咨询合资格的专业顾问。任何德勤网络内的机构不对任何方因使用本文件而导致的任何损失承担责任。