

时事经济与航运

中国海洋运输情报网主办

2017年12月25日 (第1729期)

- ◇ 解读中央经济工作会议：经济发展高质量 风险防控常态化 1
- ◇ 关于下一场海事革命的分析 3
- ◇ 世界经济新常态下的集运行业新常态 4
- ◇ 强势稳妥：招商轮船整合航运资产的风格 5
- ◇ 自由贸易港的起源与发展 8

解读中央经济工作会议：经济发展高质量 风险防控常态化

中央经济工作会议 12 月 18 日至 20 日在北京举行。会议认为，中国特色社会主义进入了新时代，我国经济发展也进入了新时代，基本特征就是我国经济已由高速增长阶段转向高质量发展阶段。我们约请国内知名券商分析人士解读会议精神。他们认为，我国经济的“高速增长”将让位于“高质量发展”。我国启动“金融防风险”不是要打压金融行业，2018 年货币政策基调仍为“稳健中性货币政策”，流动性环境与 2017 年大体相当，超预期收紧的可能性不大。

1 “高速增长”让位“高质量发展”

中信证券首席经济学家诸建芳认为，从本次中央经济工作会议精神来看，我国经济的“高速增长”将让位于“高质量发展”。2018 年各领域改革有望迎来改革活跃期、深化期，各项改革可能围绕以下方面展开：一、完善产权制度和要素市场化配置，实现产权有效激励、要素自由流动，营造价格有效、公平有序的市场环境。二、完善各类国有资产管理体制，改革国有资本授权经营体制，加快国有经济布局优化、结构调整、战略性重组，促进国有资产保值增值，推动国有资本做强做优做大。三、全面实施市场准入负面清单制度，清除统一市场和公平竞争的壁垒，支持民营企业发展，激发各类市场主体活力。四、创新和完善宏观调控，发挥国家发展规划的战略导向作用，在财政、货币、产业、区域等经济政策实现协调一致。五、促进消费和投资体制的改革完善，增强消费对经济发展的基础性作用，发挥投资对优化供给结构的关键性作用。六、加快建立现代财政制度，实现中央和地方财政关系权责清晰、财力协调、区域均衡，预算制度全面规范透明、标准科学、约束有力，全面实施绩效管理。深化税收制度改革，健全地方税体系。七、深化金融体制改革，增强金融服务实体经济能力，提高直接融资比重，促进多层次资本市场健康发展。落实货币政策和宏观审慎政策双支柱调控，深化利率和汇率市场化改革。

货币政策方面，诸建芳认为，2018 年货币政策基调仍为“稳健中性货币政策”，流动性环境与 2017 年大体相当，超预期收紧的可能性不是很大。2018 年中国经济仍然处于“筑底回升”阶段，经济增速超预期回升的可能性不大，通胀的回升仍然“温和”，房地产和债券市场泡沫问题得到一定化解，因此，货币政策超预期收紧的可能性不大。我们预计 2018 年货币政策仍然会提供适度的流动性，整体货币流动性环境与 2017 年相差不大。尤其对于股票市场，流动性环境仍然非常友善。2018 年利率中枢水平将会小幅抬高，但并不意味着进入存贷款利率的“加息周期”。虽然美国、英国等发达国家启动

了加息周期，但是中国进入加息周期仍然需要等待经济进一步的回暖和通胀的进一步上升。

2 “金融防风险”不是一阵风式监管

此次中央经济工作会议指出，中国特色社会主义进入了新时代，我国经济发展也进入了新时代，新时代证券首席经济学家潘向东表示，我国经济已由高速增长阶段转向高质量发展阶段。根据十九大精神，伴随我国社会主要矛盾的变化，经济工作也将更多的重心也将体现在满足人民对美好生活的向往，不再像过去主要都集中在物质财富的增长，追求经济增长的速度。

“这一方向的确立也就意味着我们未来可能不再每年为经济增速设定硬性目标，也不再像过去一样为了保住每年的经济增长目标进行反周期操作。”潘向东说。

“防范化解重大风险、精准脱贫、污染防治三大攻坚战成为今后3年经济工作的主要任务。”潘向东表示，2016年下半年以来，防范金融风险和实现资金脱虚就实就已经成为中央经济工作的重要任务，2016年下半年以来到今年年底“资管新规”的出台，监管政策是步步收紧，成效显著。到2017年前三个季度，地方政府债券发行额同比减少1.55万亿，公司信用债券的融资规模同比减少2.27万亿。可以说是达到了预期的效果，杠杆率上升的势头得到了有效的遏制。潘向东认为，尽管已经得到有效的遏制，但也需要巩固成果，避免出现再次抬头。我国启动“金融防风险”不是要打压金融行业，也不是一阵风式的监管，未来的重点将转向更为全面的制度建设，实现金融监管的常态化机制，从而使金融体系在能够在整体风险可控的情况下更好地支持实体经济发展。

另外，在建立房地产的长效机制方面，会议指出建立多主体供应、多渠道保障、租购并举的住房制度。潘向东表示，这意味着未来住房主体供给的多元化，将有助于缓解当前土地供给有限制约房地产供给导致供需失衡的压力，这对抑制房价上涨将产生积极作用。

3 推进雄安新区投融资建设将成热点

中国首席经济学家论坛理事、东兴证券董事总经理、首席经济学家张岸元认为，中央经济工作会议明确提出了习近平新时代中国特色社会主义经济思想，并在一定程度上淡化了GDP增长指标，强调新时代的基本特征就是我国经济已由高速增长阶段转向高质量发展阶段。

在深化供给侧结构性改革方面，明年的重点是要推进中国制造向中国创造转变，中国速度向中国质量转变，制造大国向制造强国转变。在激发各类市场主体活力方面，会议提出要推动国有资本做强做优做大。

在实施乡村振兴战略方面，本次会议提出要科学制定乡村振兴战略规划。会议强调，京津冀协同发展要以疏解北京非首都功能为重点，高起点、高质量编制好雄安新区规划。未来北京如何实现减量发展，雄安新区如何推进投融资建设，将是各界关注热点。

在加快建立多主体供应、多渠道保障、租购并举的住房制度方面，会议再次强调要发展住房租赁市场，建立促进房地产市场平稳健康发展的长效机制。此前市场热议的房产税事宜，新闻通稿没有提及。

4 “去杠杆”和“严监管”仍是工作重点

天风证券研究所宏观团队负责人宋雪涛认为，此次中央经济工作会议着重落实了十九大会议精神，维持稳中求进的工作总基调，并以高质量发展为基本要求安排规划2018年的经济工作。具体来看，会议精神体现在以下几个方面：

首先，推动经济高质量发展。会议指出，推动经济高质量发展是当前和今后一个时期确定发展思路、制定经济政策、实施宏观调控的根本要求。其次，统筹规划，打赢防范化解重大风险、精准脱贫、污染防治三大攻坚战。“防范化解系统性风险”排在首要位置，意味着“去杠杆”和“严监管”仍将是2018年经济工作的重点。第三，抓好八项重点工作。会议指出要深化供给侧结构性改革，推进中国制造向中国创造转变，中国

速度向中国质量转变，制造大国向制造强国转变；激发各类市场主体活力；实施乡村振兴战略；推进区域协调发展；推动形成全面开放新格局，促进贸易平衡，更加注重提升出口质量和附加值，积极扩大进口，下调部分产品进口关税；提高保障和改善民生水平；加快建立多主体供应、多渠道保障、租购并举的住房制度；加快推进生态文明建设。第四，维持积极的财政政策、财政支出更精准，货币政策保持稳健中性、配合金融监管推进。会议强调要控制货币供给，保持货币信贷和社会融资规模合理增长，保持人民币汇率在合理均衡水平上的基本稳定，促进资本市场更好为实体经济服务，守住不发生系统性金融风险的底线。[返回](#)

关于下一场海事革命的分析

近日，Transas 首席执行官 Frank Coles 在 Lloyd's List 主办的网络研讨会上警告称，即将席卷整个海运行业的这场革命并不主要是新技术的成果，而是由从高级管理层到新员工的各层次人员态度的转变所驱动。如果海运业坚持仅对现有商业模式作出微小调整，并将目前已应用的最浅显的数字技术称之为“数字化”，那么，颠覆性所带来的机遇将会溜走。

谈及未来十年间将出现的“新常态”，Coles 坚称，“未来的航运将不会是如今的样子，物流和连通性将受到货主和电子商务企业的控制。”在不到 10 年的时间里，集装箱运输板块从孩提成长为巨人。“因此，我们有理由相信传统的航运商业模式将可能在 2028 年之前消失。”

Lloyd's List 总编 Richard Meade 预测，行业将会出现“巨变”，不仅会出现人工智能、机器人技术和 3D 打印，还会有来自顾客的监管压力。转变已经开始，而且已经远远超出了海事板块的范围。“船东和管理者正在规避风险：他们知道发生了什么事，但他们不知道该如何应对。”

1 十年后的新常态将是什么样子？

由于贸易受到亚洲和欧洲之间的铁路联络线的影响，这种颠覆性将在 2018 年更加清晰，同时，为抓住市场回暖机遇而出现的投机性订单将取代全球大宗商品参与者去订造特定的船舶来为特定交易服务。Coles 表示：“货主会要求不同的商业模式，如果现有的船东不能满足其要求，那么新的船东和管理者就会被创建。”

这场颠覆性是否会在 2018 年或者接下来几年里被引爆，目前还无法确定。Meade 建议谨慎为妙。“我们必须对时间尺度有现实的认识。即将到来的数字化转型将会更快，并将以‘对数据和管理系统的态度的转变’为标志，而不仅仅是新技术。”可以确定，船东们“将不会是航运业的 Uber，他们将是 Uber 司机。”

Coles 同意目前市场的颠覆性发展较慢的说法，但他认为其步伐正在加快。“总体趋势将是创新的爆炸式增长、船厂的商品化以及沟通成本的降低。”颠覆性的迹象已经被证实。“罗尔斯·罗伊斯船舶公司、瓦锡兰、ABB Marine、康斯伯格和 Transas 所采取的措施都与颠覆性有关。但是，除非船东和管理者差异化公司的经营方式，否则他们将陷入技术变革的困境。”

Richard Meade 则把注意力集中于思维模式的艰难转变，从当前的短期主义转为中期展望。“当新的商业模式刚刚出现时，船东需要足够有远见的投资者和支持者来维持现有的商业模式。”

这可能会给行业带来双层结构，这取决于哪种商业模式更占优势。Coles 表示，想必和必拓、美国嘉吉、力拓矿业、阿里巴巴和亚马逊，这些公司都将建造适合其特定交易目的的绿色船舶。他们将向货主提供他们想要的东西。

网络安全问题通常被认为是数字化的致命弱点，但许多人并不这么认为，Meade 和 Coles 对此表示赞同。Frank Coles 认为：“网络安全并不是关于密码的建设，更多的是关于商业模式的改变，公司内部流程的改变。”

然而，对于那些采用新商业模式、新态度和新技术的企业是会比竞争对手更有优势，还是会被淘汰，目前还无法定论。Richard Meade 指出，目前来看，还没有任何一个早期尝试者战胜过他们的竞争对手，但是 Frank Coles 反驳说：“如果早期尝试者与需要特定船舶的货物供应商合作建造船舶，就不会处于不利地位。”外部利益将推动航运：早期行动者的状况可能比搭便车更糟糕。

在接下来的一个月，执行者们将会制定一个更加健全的网络安全战略。

2 下一场海事革命何时到来？

Meade 表示，保险公司正摸索着进入这场颠覆中，“走向他们自己的革命，慢慢地数字化和创新，并试图将一种极其传统的商业模式现代化。”

船员培训已经开始作出回应，利用扩增实境技术来改变训练方法。“这很快就可以实现转变，届时，只要戴上虚拟现实头盔便可进入训练，”Coles 预测。这将是一种更简单且更灵活的培训方式：具备“任何时间，任何地点，任何方式”的特征。

商业模式、工作环境、培训和职业前景等方面的转变，将使航运业对下一代新生力量保持其吸引力。“航运业将成为创新、物流和贸易的温床，这将对数学家、数据科学家、机器人专家以及传统的航运专业人士产生吸引力，”Richard Meade 认为。颠覆性将提供一个行业亟需的全新视角。

Coles 警告说，下一代人不会对老式的管理结构、官僚主义感兴趣。“目前的商业模式不再吸引人。但随着我们进入颠覆性的世界，在游戏环境中长大的千禧一代，他们相互连接着，对该环境充满热情，他们会认为航运是非常有趣的。”

在接下来的一个月里，人们将认可“改变观念”这种转变。网络安全问题无法靠船级社发布的手册或软件公司发布的新指南来解决；简单地将数据放到区块链上并不是一种转变。Coles 表示：“除非我们改变对船舶管理方式、办公室管理方式以及流程管理方式的态度，否则将不会发生转变。”

“航运业将继续受阻，直到对数字化有一个完整的可视化的定义出现，”两位均对此表示同意。如果这种情况发生在明年，2018 年将被证明是下一场海运革命的开始。[返回](#)

世界经济新常态下的集运行业新常态

虽然自从 2008 年全球金融危机以来持续存在的异常情况似乎可能即将结束，但是，要找到关于“新常态”准确的定义比想象的要困难。实质上，“常态”是可以让我们去计划未来且已经建立好的一种形势。它可能是一个增长或下降的形势，但它是用来定义“常态”的一种期望，而不是这种形势本身。同时，“常态”是“烫平”波动性的“熨斗”，它应该成为我们对于可以构建光明未来的期待。尽管“新常态”这个词看上去不错，但我们对于它的理解应该更深入、精辟。否则，我们仅仅是抓住了那根救命稻草。

更乐观的行业前景或许只不过是意味着航运业长期以来异常状态的终结。

波罗的海国际航运公会(BIMCO)指出全球经济正处于加速周期性上升之中。BIMCO 说，目前全球大多数经济指标都呈现积极的态势，航运业在“新常态”下有极好的增长前景。

国际货币基金组织(IMF)将 2017 全球产出预期提高了 0.1 个百分点，达到了 3.6%。2016 年时的预测是 3.5%。

在贸易方面，国际货币基金组织也将其对 2017 全球贸易量的预测提高了 0.2 个百分点，达到了 4.2%。同 2016 年 2.4% 的贸易量增长率相比，这是一个巨大的增长。

在全球最大的经济体美国，尽管工资增长缓慢，但对集装箱化商品的需求增长强劲，这表明了消费支出出现了上升趋势。美国工资上涨的可能性促进了集装箱航运业的增长，因为更高的工资会转化为更高的家庭收入，从而促进消费商品的加快增长，这一切

都表明集装箱货物运输需求量还有更大的增长空间。

IMF 将 2017 美国经济增长预期从 2.1% 提高到 2.2%，而 2018 年则提高到 2.3%。

根据德国、法国和希腊公布的 9 月份创纪录的制造业采购经理人指数来看，欧洲的情况似乎也在好转。

IMF 说：“欧洲制造业整体走强，目前正以 2011 年以来最快的速度增长。强劲的制造业增长，加上出口额的增长，表明欧洲的产出增长正被欧洲以外的地区所消费，因此产量增加对沿海和远洋航运活动都有好处。”

因此，IMF 将 2017 和 2018 年欧元区的增长预期分别上调了 0.2 个百分点，达到 2.1% 和 1.9%。

亚洲方面，日本政府为支持其财政态势而采取的更强劲的全球需求和政策措施，致使 IMF 将对其今年的经济增长预测提高了 0.2 个百分点，达到了 1.5%，2018 年的则提高 0.1 个百分点，达到了 0.7%。

今年，中国通过减少当地生产的大宗商品以及增加对此类商品的进口，提高了降低尾气排放量和空气污染的成效。这使得干散货航运公司受益匪浅。

IMF 预测，2017 年中国经济增长率为 6.8%，2018 年为 6.5%。

尽管所有这些似乎都为全球航运提供了一个更加改善的方案，但 BIMCO 指出，全球航运业的一些细分行业由于自身造成的损害，而不是缺乏支持和需求，可能会面临暗淡或者黑暗的盈利前景。

BIMCO 指出：“这种自我造成的损害导致了一种根本的不平衡，致使运力供给大于运力需求。如果不将关注的重点放在降低运力供给的增长上，这种影响将持续好几年。”

BIMCO 表示：“为了让需求方面充分发挥这一可能的全球经济好转的全部好处，必须拥抱全球化。开放贸易的收益必须成为政策制定者议程的一个关键焦点，取代任何看起来都是内向型的政策。”

强势稳妥：招商轮船整合航运资产的风格

招商系航运资产整合进程有明显的强势稳妥特点，如果一切顺利，招商轮船不久后将整合除中外运航运以外的几乎所有的涉及同业竞争的集团内航运产业，而与后者的整合也将在 5 年内完成。

12 月 4 日，招商轮船发布一系列关于整合非上市航运资产新进展的公告。公告显示，招商轮船拟向同属招商局集团的中国经贸船务有限公司（经贸船务）发行股份购买后者的 4 项航运资产股权——恒祥控股 100% 股权、深圳滚装 100% 股权、长航国际 100% 股权及经贸船务香港 100% 股权。根据调整后的发行价格，招商轮船向经贸船务发行股份的数量为 761453821 股，总价约为 35.86 亿元。

本次整合集团内航运资产若一切顺利，招商轮船将成为“油、散、气、特”专业化运营平台，形成以海宏、明华、长航国际、深圳滚装、中国液化天然气运输（CLNG）等 5 家专业船舶经营管理公司，分别管理油轮、干散货及件杂货、滚装船队和 LNG 船队，实现不同船队的差异化管理，及船队资源的统一调配；集团内航运业务同业竞争的情况也将基本扫除，唯有香港上市公司中外运航运的航运资产需要费心处理。对此，此次系列公告中也有谈及——在相关监管政策允许后的 5 年内，根据相关业务的具体情况综合运用委托管理、资产重组、股权置换、业务调整等多种方式，稳妥推进相关业务整合以解决同业竞争问题。

时间点明确，只是整合方式将视未来的具体情况而定。一边是即将成为综合航运平台的招商轮船，步步为营、相机行事；一边是等待招商轮船“一声令下”的中外运航运，“待字闺中”，静候整合——招商轮船在整合航运资产的进程中，带有明显的属于招商系的强势稳妥风格。

1 综合航运平台呼之欲出

本次交易完成后，招商轮船经营规模将继续稳步扩大。

油运方面，交易前，招商轮船持有中国能源运输有限公司（CVLCC）51%的股权，购入恒祥控股后，招商轮船将持有 CVLCC100%的股权。截至 12 月 4 日，CVLCC 拥有 43 艘 VLCC、1197 万 DWT，平均船龄 5 年，订单 10 艘，数量居全球第一，是承运中国进口原油的骨干力量。去年，CVLCC 油轮船队承运石油石化央企原油占油轮船队总订载的 80%以上，全年承运中国进口原油 3511 万吨，约占中国原油海运进口量的 10%，凸显了作为国家进口能源运输主力船队的地位和作用。招商轮船拥有 CVLCC 的全部股权后，还将提升自身融资能力，为船队进一步发展提供动力和支持。

干散货运输方面，招商轮船主要经营 VLOC、海岬型及超灵便型三类干散货船型，全部投入国际航线。本次交易前招商轮船经营管理 11 艘 40 万吨级 VLOC，是世界排名第一的 40 万吨级 VLOC 运营商。预计至 2019 年，招商轮船拥有和控制的 40 万吨级 VLOC 将达 28 艘，管理规模 31 艘。拟购入干散货运输资产中，长航国际主要从事国内外大宗干散货、件杂货及特种货物运输。本次交易后，招商轮船将扩大干散货船队种类，提高干散货船队服务覆盖范围，强化在中小船型市场的竞争优势，形成国内外联动的综合运输网络，产生协同效应。

新业务方面，招商轮船将通过本次交易进入内贸滚装船运输市场，成为第一家拥有国内规模化、网络化滚装业务的航运上市企业，该业务未来有望被打造成为招商轮船的利润增长点。截至 12 月 4 日，深圳滚装拥有和控制汽车滚装船 25 艘，市场份额全国第一，是唯一能够实现近洋、沿海和长江内河全程运输的滚装服务商，并实现连续 13 年盈利。此外，招商轮船通过本次交易进入活畜运输行业，活畜运输企业将以海运为平台，聚合招商局集团内部冷链、陆运等优势，从供给侧打造进口澳洲活牛育、养、贸、运、检、宰、销的完整产业链（见表 1）。

表 1 招商轮船购买经贸船务资产前后主营业务收入对比

项目	2017年前6月				2016年			
	交易完成后(备考)		交易完成前		交易完成后(备考)		交易完成前	
	金额(亿元)	占比(%)	金额(亿元)	占比(%)	金额(亿元)	占比(%)	金额(亿元)	占比(%)
油轮运输	34.27	54.58	33.75	80.67	50.47	58.23	49.68	82.47
散货船运输	19.18	31.94	7.29	17.41	25.25	29.14	9.65	16.02
其他船舶运输	5.49	8.74	-	-	7.73	8.92	-	-
货物代理	1.79	2.84	-	-	2.06	2.37	-	-
公路运输	0.07	0.12	-	-	0.11	0.12	-	-
仓储	0.10	0.16	-	-	0.13	0.15	-	-
其他	1.02	1.62	0.80	1.91	0.92	1.07	0.91	1.51
合计	62.79	100	41.84	100	86.67	100	60.24	100

对于被整合的 4 家企业而言，其成为招商轮船的子公司后，也将受到招商轮船优越资金的“庇护”。公告显示，由于招商轮船资金充裕，预计将用部分自有资金置换 5 亿~8 亿的外部融资，进一步降低财务费用。交易后，对于标的公司的外部融资，招商轮将陆续通过商谈、重组、置换等方式，降低融资成本，以目前融资环境预测，平均资金成本将可以降低 15%左右。另外，招商轮船畅通的境内外融资渠道，将解决滚装运输等新业务发展壮大的资金瓶颈。

当然，经贸船务的 4 项资产被整合进入招商轮船后，并非从此“安枕无忧”，其对招商轮船进行了净利润承诺，尽可能地保护招商轮船现有投资者的利益（见表 2）。

表 2 经贸船务承诺净利润 单位:亿元

年度	承诺净利润
2017年度	5.82
2018年度	3.59
2019年度	4.18
2020年度	7.60

注:本文表格来源均为《招商局能源运输股份有限公司发行股份购买资产暨关联交易报告书(草案)(修订稿)》

此次收购还需要得到监管机构的认可。目前来看，此次收购尚需获得的批准和核准程序如下：一是商务部的境外投资备案；二是国家发改委的境外投资备案。招商轮船已向国家发改委申请办理备案手续，预计自受理后 3 个月内取得项目备案；招商轮船预计于年底前向商务部报送相关材料，预计自此 3 个月内将取得商务部境外投资项目备案。

2 五年内解除同业竞争

在中外运长航集团整体划入招商局集团之后，除招商局轮船及招商轮船外，招商局集团控制的从事航运业务的企业新增了中外运长航集团及其下属子公司，存在同业竞争情况。一是招商轮船与中外运航运及长航国际在国际干散货运输业务方面存在一定的同业竞争；二是招商轮船与长航油运主要从事的业务均包含海上原油运输业务。就此同类业务而言，招商轮船目前通过 VLCC、阿芙拉型原油轮经营，而长航油运目前主要通过巴拿马型、MR 型原油轮以及其他 6 万 DWT 级以下中小型原油轮经营。由于船舶载重吨位、航线、港口等方面的不同，招商轮船与长航油运在上述船型上并不存在实质的同业竞争。就长航油运目前拥有的、与招商轮船重叠船型的 1 艘阿芙拉型油轮（“白鹭洲”号）而言，其系通过融资租赁方式租赁持有，且目前已对外期租，长航油运并未直接控制该油轮的经营，且该油轮去年租金收入占招商轮船及长航油运营业收入均不足 1%，因此对招商轮船业务不构成重大影响。除此之外，招商局集团及其控制的其他企业与招商轮船之间不存在同业竞争。

为避免招商局集团及其控制的其他企业与招商轮船发生同业竞争的情形，招商局集团 9 月 1 日出具《关于避免同业竞争的承诺函》，承诺性条款如下：

（1）就招商轮船与长航油运均从事的海上原油运输业务而言，承诺于 2020 年 6 月底前按照合法程序采取有效措施（包括但不限于集团内部业务整合、资产剥离、股权转让等），解决前述双方均拥有或管理阿芙拉型原油轮的问题。

（2）就招商轮船、长航国际以及中外运航运均从事的国际干散货运输业务而言，招商轮船拟向经贸船务发行股份收购后者持有的包括长航国际 100% 股权在内的标的资产，长航国际干散货业务与招商轮船现有业务的同业竞争将得以解决。

对于中外运航运干散货运输业务与招商轮船干散货运输业务的同业竞争，将按照相关证券监管部门的要求，在适用的法律法规允许的前提下，本着有利于发展和维护股东利益尤其是中小股东利益的原则，在相关监管政策允许后的 5 年内，根据相关业务的具体情况综合运用委托管理、资产重组、股权置换、业务调整等多种方式，稳妥推进相关业务整合以解决同业竞争问题。

而在 11 月 5 日举行的“中外运航运路演：业务稳中求进 兼顾长远发展”中，中外运航运的业务现状得以展现，除了干散货运输业务，明年将带来投资收益的液化气运项目或许也将形成与招商轮船的同业竞争状况，这是招商轮船在此次的一系列公告中并未提及的一点；此外，中外运航运还有招商轮船目前并未涉及的集运业务。

在干散货运输方面，中外运航运是中国最大的干散货运输企业。截至 9 月底，中外运航运干散货船控制运力为 81 艘（其中 36 艘为自有运力），每年运载货物量超过 4000 万吨。

在集运方面，中外运航运专注于亚洲区内航线，包括中国大陆到日本、中国台湾、韩国、澳新及东南亚航线。截至 9 月底，中外运航运控制集装箱船运力 30 艘、40379TEU。上半年集装箱运量达到 47 万 TEU。

2015 年，中外运航运与 CLNG、希腊 LNG 运输公司 Dynagas 成立合营企业。其中，中外运航运占 25.5% 的股权；CLNG 占股 25.5%；Dynagas 占股 49%。这家合营企业中标 5 艘液化天然气（LNG）船项目，也与亚马尔贸易签订近 30 年的长期合同。这 5 艘船中的 2 艘将在年底交付，预计明年会为中外运航运带来稳定的投资收益。另外 3 艘将在 2019 年交付。

在船队发展方面，中外航运持续升级船队，今明两年都会陆续有新船交付。干散货船订单暂定有 6 艘 3.88 万 DWT 级船。其中，1 艘于年底交付；5 艘于明年交付。而集装箱船在手订单有 4 艘 1900TEU 型船。其中，3 艘已经交付；1 艘年底交付。

对于将来的规划，中外航运投资关系部曾璐表示，现在的整合工作以“招商系”为主，中外航运主要在静候指令，在大方向确定下来后，中外航运下一步才能够有一些大的动作。

当然，曾璐也对市场行情表示乐观。曾璐表示，现在钢铁、煤炭行业形势很好，目前的钢铁限产并不包括南方，如果北方限产，南方可能把北方限产的缺口补上。在煤炭运输领域，煤价目前处于高位，有利于进口，限制二类港口进口劣质煤炭（一类进口并没有限制）。因此，中外航运并不特别担心国家政策限制。另外，曾璐也看好房地产和基建增长。总体而言，从需求上看，全球 GDP 从 2015 年增长不到 1%到现在一路上，明年全球 GDP 增长预计为 3.6%，因此干散货海运需求预计增长 4%；从运力供给上来看，明年预测只有 1.4% 的增长，因此运力供需平衡的趋势很明显，可能会持续到 2020 年。曾璐认为，中外航运会有几年好的行情。

另外，招商轮船表示，本次重组系招商局集团以招商轮船为核心的集团内部航运资产整合，未来不排除随着市场变化及政策调整，招商轮船还将进一步整合内外部优质的航运资产。[返回](#)

自由贸易港的起源与发展

自由贸易港是指全部或者大多数外国商品可以免税进出口的港口，划在一国的关税国境之外。国家开辟自由贸易港可以增加转口贸易，从中获得各种贸易费用，扩大外汇收入，促进经济发展。

自由贸易港的概念最早产生于欧洲。1547 年，意大利正式将热那亚湾的里南那港定名为世界上第一个自由贸易港，从事单一的转口贸易。随着大航海时代航运业的快速发展以及二战之后世界经济的高速复苏，自由贸易港的数量在持续增加，功能也在不断扩充，并随着世界经济一体化的发展从它的发源地欧洲传到了世界各地。目前，全世界有 100 多个自由贸易港和 2000 多个与自由贸易港有相似内涵和功能的特殊经济和自由区。

随着时代的变化，自由贸易港也由早期单一的“转口贸易型”进一步发展出了“工商型”、“旅游、购物型”和“综合型”等紧跟时代步伐的类型。

首先是“转口贸易型”自由贸易港。这类自由贸易港主要分布在西欧地区，以德国的汉堡港和英国的利物浦港为典型代表，属于第一代自由贸易港。通过这种“转口贸易型”自由贸易港，货物的贸易不直接在生产国与消费国之间进行，而是通过将货物运往第三国的自由贸易港，由第三国易手进行买卖。这类自由贸易港为遭遇反倾销的国家提供了有效躲避贸易制裁的途径。但是，随着经济一体化的发展，区域经济体的形成使得国家或地区间的关税壁垒正在消除，导致“转口贸易型”自由贸易港的功能地位受到了冲击。在这种国际环境下，这类自由贸易港为了生存，一部分升级为第二、第三代自由贸易港，另一部分则在一体化的浪潮中选择取消自身自由贸易港的定位。

以德国汉堡港为例，汉堡港作为德国重要的港口，在 1888 年就正式确立自身自由贸易港的定位。因为优异的地理位置以及在关税上的优惠，汉堡港的经济发展稳步向前从未停止，直到大萧条和两次世界大战才放缓。随后汉堡港伴随“经济奇迹”恢复生机，并成为德国最大港和货物集散中心，在当时享有“欧洲门户”、“世界市场”的美誉。但是近二十年来，欧盟关税一体化、内部市场一体化，WTO 框架下多边及诸边贸易协定的签订，以及欧盟和其他国家双边贸易协定等因素极大地改变了欧洲自由贸易港的生存环境，使得自由贸易港的传统功能——国际货物的免税转运、储存和加工，在如今的海关条款和航运发展新阶段之下，已经部分丧失了。这种情况下，为了顺应时代变化和市场需求，一向是自由贸易先驱的汉堡市率先废除了汉堡自由贸易港，从 2013 年 1 日开

始，欧盟关于海关港口的法律规定适用于整个汉堡港，汉堡自由贸易港正式完成其历史使命。

其次是“工商型”自由贸易港。这类自由贸易港主要分布在拉丁美洲、非洲和东欧地区，以巴西的马瑙斯港和罗马尼亚的苏利纳港为代表，属于第二代自由贸易港。因为二战之后加工制造业对场地和交通运输网络有更高的要求，使得第二代自由贸易港突破了空间限制，选址更为广阔。区位上由港口码头向港口腹地延伸，功能上由原有的“转口贸易”的功能扩大到既能促进贸易发展又能促进工业发展的方向，建立成为“工商型”自由贸易港。这种自由贸易港极大地促进了地区周边的经济发展，增加外汇收入，并有效改善当地的就业情况。

以罗马尼亚的苏利纳港为例。苏利纳是多瑙河注入黑海的3个入海口中最重要的一个，得益于它天然的地理位置，早在1840年俄罗斯与奥地利在圣彼得堡签署协议，将苏利纳确定为多瑙河自由贸易港。因为其自由贸易港地位的确立，使得它成为了欧洲一个重要的贸易港口，人口数量激增，城镇基础设施完善，经济快速发展，使其享有“东方威尼斯”的美誉。但是过快的发展导致多瑙河出海口的通航压力增大，航道日益堵塞，通航萎缩，限制了苏利纳港的发展，再加上第二次世界大战后期，苏利纳遭遇盟军轰炸，城市60%建筑毁于一旦，港口一度关闭。在1978年重新开设后，苏利纳继续作为自由贸易港，除允许一般业务外还允许外商在港内开办加工、生产、销售性的独资、合资企业，并享受税收减免等优惠政策。虽然在自由贸易港的相关政策下，现在的苏利纳港每日依旧繁忙，但是却远没有过往作家笔下的那种繁华景象。

接着是“旅游、购物型”自由贸易港。这类自由贸易港主要分布在加勒比海地区，以委内瑞拉的马格里塔港和哥伦比亚的圣安德烈斯港为代表。这类自由贸易港由于所在地区的经济并不发达，并且产业结构多以与旅游购物有关的第三产业为主，使得自由贸易港在发展过程中，为了回笼货币、弥补国内商品短缺等缺憾，补充以“旅游、购物”为主的功能，建立“旅游、购物型”自由贸易港，以达到促进地区经济发展的目的。

马格里塔港和圣安德烈斯港等“旅游、购物型”自由贸易港，得益于所在地区的自然风光，大力发展与旅游有关的相关产业。圣安德烈斯岛气候宜人，拥有诸多天然海水浴场和名胜古迹风景，供游客疗养、休假、游玩，再加上廉价的商品供应，使其正在成为具有极强吸引力的“购物中心”。马格里塔港则在发展“旅游、购物型”自由贸易港方面更加彻底，它既不从事出口加工制造业，也不经营转口贸易，主要通过出售廉价畅销的商品发展商业和旅游事业，每年马格里塔吸引的旅游者达300多万人。“旅游、购物型”自由贸易港为缺乏手工业制造的地区，提供了有效的经济促进手段。[返回](#)



中国航运数据库是上海国际航运研究中心全力建设的一个整合中国港航领域统计数据、信息资源的公共服务平台，旨在为政府机关、航运企业、科研院校等各类用户提供便捷的查询和数据分析等功能的一站式数据服务。数据库收录了国内外港口生产的各类详细数据以及港口基础信息；动态跟踪国内外航运市场实时信息以及航运服务领域各类数据；密切关注航运相关经济数据，涵盖经济、贸易、产业等诸多领域；聚焦全球港航发展趋势，提供及时、全面、权威的国际数据信息。目前，中国航运数据库已经收录了各种指标超过 **850 种**，共计 **280 万条**数据，分为航运市场、港口码头、航运服务、经济指标、景气指数 5 大板块。

港航大数据实验室

港航大数据实验室是上海国际航运中心建设推进小组办公室确立的 2015 年上海国际航运中心建设 50 项重点工作之一，由上海市交委、上海市教委、上海国际航运研究中心共同建设。实验室搭建了适合港航领域大数据存储和分析的实验环境、研究并掌握了国际领先的港航大数据分析关键技术和应用方案。面向港航业提供多种数据应用服务和大数据咨询服务。目前，已经搭建起了基于 HDFS 和 Cassandra 数据库的船舶轨迹数据分布式存储环境，并将全球过去 **4 年**的船舶轨迹大约 **500 多亿条**数据存入其中，建立基于 Spark+HDFS+Cassandra 技术私有云存储和分布式计算环境，主要完成的大数据分析研究包括：船舶行为自动识别、船舶轨迹预测、航线运力统计、港口服务能力评估、全球港口信息库建设、海事安全数据挖掘系统开发等。



航运评论是上海国际航运研究中心旗下综合媒体宣传渠道，主要包括“航运评论”微信公众平台、中国海运信息网网站及微博、中国航运数据库网站及微博。作为航运媒体平台，**航运评论**一直秉持“与时俱进、深层次、多样化服务”的理念，关注港航领域发展潮流，汇聚大咖精辟观点，探讨港航业热门话题；精心提供名家讲座免费名额和高价值的情报干货。

“航运评论”微信公众平台 2014 年上线至今，累积了业界粉丝 20000 余人，组建了庞大的专家和业务人士供稿团队。同时，微信平台实现与中国航运数据库的对接，为广大用户提供港口、航运市场、航运服务等五大版块数据“一站式”查询！

市场瞬息万变，您是否想随时掌握港航领域动态资讯？

专家精辟点评，您是否想获知港航热门话题的主流观点？

大数据不可或缺，您是否想免费“一站式”查询港航领域数据？

广告宣传必不可少，您是否想在网络媒体平台进行广告宣传？



《时事经济与航运》介绍

《时事经济与航运》以全球宏观经济形势、国内政策变化趋势、国内外重大经济事件和航运市场、航运管理为主要研究、观察对象，即时分析。对涉及广泛的经济面各领域、各行业的发展走势，与经济相关的政策、社会、事件及其相互关系进行深入分析与精练解读决策咨询，旨在帮助企业高层决策人员获取对各类经济事件的分析观点和参考依据，以便做出科学有效的经营管理决策及适合市场的企业发展规划。



中国海洋运输情报网主办

电话：(021) 65853850-8006

传真：(021) 65373125

tong@sisi-smu.org

www.chinashippinginfo.net

欢迎订阅