

时事经济与航运

中国海洋运输情报网主办

2016 年 04 月 13 日 (第 511 期总第 1570 期)

◆ 3 月 CPI 涨幅低于预期 基本面难以推大通胀压力	1
◆ 低运价最终受益者是谁?	3
◆ 航运与金融的“肉搏”	5
◆ 上市企业加速处置散货船资产	10
◆ 拆船企业亏损严重 行业低迷工厂欲寻求转型	11
◆ 中国东北建成新出海口 中俄韩货物联运贯通	13

3 月 CPI 涨幅低于预期 基本面难以推大通胀压力

4 月 11 日, 国家统计局公布的数据显示, 3 月 CPI 涨幅录得 2.3%, 与上月持平, 但低于市场预期。其中, CPI 主要还受蔬菜猪肉价格推动, 其他方面上涨的动力并不强。不过, 蔬菜和猪肉占 CPI 权重已经在今年开始进行了大调整。另外, 物价稳定是央行货币政策操作的一个主要目标。有业内人士认为, 中期来看, 通缩比通胀更令人担忧, 控通胀不是货币政策的核心, 稳增长和防风险才是第一要务。

4 月 11 日, 国家统计局公布的数据显示, 3 月 CPI 涨幅录得 2.3%, 与上月持平, 但低于市场预期。其中, CPI 主要还受蔬菜猪肉价格推动, 其他方面上涨的动力并不强。不过, 蔬菜和猪肉占 CPI 权重已经在今年开始进行了大调整。另外, 物价稳定是央行货币政策操作的一个主要目标。有业内人士认为, 中期来看, 通缩比通胀更令人担忧, 控通胀不是货币政策的核心, 稳增长和防风险才是第一要务。

中国社科院财经院成本与价格研究室专家王振霞认为, 目前物价低于预期, 与 2016 年开始调整 CPI 权重有关。今年物价篮子中食品权重下降, 且整个 CPI 以 2015 年作为对比基期, 而去年是以 2010 年作为基期的。

3 月猪价让人大跌眼界

根据国家统计局公布的数字, 3 月全国猪肉价格比 2 月下降了 1.3%, 全国居民消费价格(CPI)比 2 月下降了 0.4%, 同比涨幅为 2.3%, 与 2 月一致, 这大大低于市场预期。

本月初, 各大机构预计 3 月 CPI 同比涨幅应该在 2.4% 以上, 有的甚至预计达到 2.7% 甚至更高。主要判断依据是, 猪肉价格保持高位, 以及鲜菜价格高居不下, 影响了物价上升。实际情况是, 物价上涨的态势未如预期那么高。

国家统计局经济景气中心副主任潘建成认为, 目前经济没有太大的通胀压力。因为 2 月物价涨幅大, 有春节的季节性因素, 3 月情况则不同。目前经济有企稳迹象, 例如房地产回暖和基建投资增速提升, 但是仍不可高估这次经济增长的空间。

“在当前, 必须通过改革提升企业的投资信心、经济效益, 营造更合理的供需环境。在坚决降成本、去产能的同时, 建议要将补短板 and 稳增长相结合。”他说。

3 月 CPI 涨幅低于预期

数据显示, 3 月全国 CPI 总水平同比上涨 2.3%。1-3 月平均, 全国 CPI 总水平比去年同期上涨 2.1%。

上述数字低于各大机构预期。此前不少机构预计, 3 月 CPI 总水平应该在 2.5%-2.6%

左右，1-3 月 CPI 水平可能在 2.4%左右。甚至有学者认为，目前的经济存在经济放慢、通胀上升的滞胀压力。

21 世纪经济报道记者了解到，很多机构高估 3 月物价，是因为 3 月蔬菜和猪肉价格的确涨幅很大，按照过去的蔬菜和猪肉等食品占全部 CPI 的权重，3 月 CPI 涨幅的确有达到 2.5%的可能。

国家统计局测算表明，3 月份，食品烟酒价格同比上涨 6.0%，影响 CPI 上涨约 1.78 个百分点。按此来看，食品加上烟酒占 CPI 权重都不到 30%，而去年仅仅食品的权重就达到 30 以上(约 33%)。

具体而言，蔬菜和猪肉占 CPI 权重已经在今年开始进行了大调整，3 月猪肉的权重在 2.2%左右，比去年减少了约 1 个百分点，鲜菜的权重为 2.57%左右，比去年也减少了 0.4 个百分点。3 月猪肉价格上涨 28.4%，影响 CPI 上涨约 0.64 个百分点，相比按照过去的权重要少 0.2 个百分点。

中国社科院财经院成本与价格研究室专家王振霞认为，目前物价低于预期，与 2016 年开始调整 CPI 权重有关。今年物价篮子中食品权重下降，且整个 CPI 以 2015 年作为对比基期，而去年是以 2010 年作为基期的。

3 月份物价涨幅没有预期的高，还与春节后交通、服务等价格比 2 月回落有关。国家统计局数字也显示，3 月受春节假日影响消退，飞机票和旅行社收费价格分别下降 8.2%和 5.5%，合计影响 CPI 环比下降约 0.11 个百分点。另外车辆修理与保养、美发、家政服务价格环比分别下降 5.8%、4.4%和 3.3%，合计影响 CPI 环比下降约 0.04 个百分点。

关键在于，猪价和蔬菜价格存在周期性和季节性因素，这个因素容易消除。3 月鲜菜和猪肉价格分别同比上涨 35.8%、28.4%，合计影响 CPI 同比涨幅 1.56 个百分点，也就是说 3 月 CPI 的 2.3%同比涨幅，66%是鲜菜和猪肉导致的。但是鲜菜 3 个月可以上市，猪肉最长 6 个月就可以上市。

此前 4 月 7 日，农业部办公厅主任、新闻发言人叶贞琴警告说，目前生猪养殖过热的迹象已经出现了。对于养殖户来讲，要提高风险意识，既要理性补栏，不能盲目扩大产能。

基本面难以推大通胀压力

从未来走势看，尽管可能存在翘尾因素(指上年年末的上涨因素，对第二年的影响)，使得单个月物价涨幅有些明显提升，但是全年物价仍难以突破 3%的增长目标，难形成大的通胀压力。

银河证券首席经济学家潘向东指出，4 月翘尾因素上升，可能使得物价同比涨幅抬头，二季度某个月物价可能会出现高点，但是 3、4 季度涨幅会回落。由于经济下行压力仍大，社会整体需求不足，全年 CPI 涨幅为 2.1%左右。

21 世纪经济报道记者了解到，因房地产 1-2 月投资和销售形势的好转，钢铁等大宗商品的需求增加，这使得钢铁价格回升，一些已经提供的企业正在蠢蠢欲动准备复产，这也拉高了全国工业生产者出厂价格(PPI)。

数字显示，2016 年 1-2 月份，全国房地产开发投资 9052 亿元，同比名义增长 3.0%，比去年全年的 1%要高，这是 1 年多来的首次投资增速回升。另外，1-2 月份，商品房销售面积 11235 万平方米，同比增长 28.2%，增速比去年全年提高 21.7 个百分点。

受此影响，全国钢铁价格近期出现了明显回升。国家统计局显示的 3 月黑色金属冶炼和压延加工(钢铁)出厂价格比 2 月上涨 4.9%，涨幅比上月扩大 4.4 个百分点。

整个工业领域的需求上升，在一定程度上改变了 PPI 持续大幅下滑的态势。3 月份全国工业生产者出厂价格(PPI)同比下降 4.3%，降幅已经持续 3 个月受窄。3 月份 PPI 比上月上涨 0.5%，是 2014 年 1 月份以来的首次上涨。

但是这并不能表明目前工业，以及整个经济进入到了新的增长期的拐点。

摩根士丹利华鑫证券宏观经济研究主管章俊认为，这段时间 PPI 反弹是因为政府的

稳增长的政策推出的力度比较大，包括房地产去库存的政策改变了整个市场的预期的结果。

但是未来是否可持续或者说未来的反弹度有多高还需要观察。“章俊说，”下一步稳增长，都需要更加宽松的财政政策和货币政策。

章俊表示，要促进经济持续稳定增长，从中长期看仍需要改革加大力度。例如国际油价大跌，本可促使中国经济增速提高，但为了解决油企的就业问题，实施了大大高于国际水平的成本油价，这使得企业付出高成本。

中国社科院财经院成本与价格研究室专家王振霞认为，下一步要打破石油领域的行业垄断，先从下游的零售等环节放开，然后逐步向开采和炼油领域放开。让民企和国企同台竞争，提高行业效率。

“中国国有石油企业生产效率不提高，将对整个经济起到负面作用。”王振霞说。

[返回](#)

低运价最终受益者是谁？

集装箱运价是反映国际航运的“温度计”，更是国际贸易的“晴雨表”。敏感之外，运价的特点就是复杂。运价的每一次升降波动，都牵动着整条供应链上上下下所有人的心弦，关乎着数不清的战略性调整。在这个错综复杂的市场上，运力投放、市场需求、航运公司经营策略等等因素，都会在运价中折射出其分量。

市场运价一片惨绿，几无可跌

根据上海航运交易所发布的 CCFI 和 SCFI，今年一季度 CCFI 平均为 738.78 点，同比下滑 30%；今年一季度 SCFI 平均为 528.28 点，同比下滑 46.6%，特别是三月份的 SCFI 屡创该指数发布以来的新低，且皆不足首次发布时的一半。

根据中国航贸网跟踪的中国出口集装箱成交均价，3 月份，中国市场至欧洲的集装箱运价不足 100 美元！超低价格甚至不足以去购买一部新手机。集装箱运价再创新低，整个航运市场继干散货市场整体陷入暗夜之后，又将集装箱市场拖入越发惨烈的低价竞争态势。

供需关系处于改善通道，但运价却再陷泥潭

自去年春节过后，欧地航线的运价始终萎靡不振，这样的低迷运价何以持续如此之长的时间？是坊间传闻的供求失衡吗？

从数据来看，基于对欧洲经济及货量的谨慎预期，主要班轮公司都主动控制了亚欧航线运力。据德鲁里统计，自 2015 年四季度以来亚欧航线运力持续缩减，至 2016 年一季度末，远东/西北欧航线西行年运力 1045.8 万 TEU，同比下滑 7.4%，同时结合近期部分船公司的航线调整计划，预计 2016 年二季度末远东/西北欧航线年运力同比下滑 7%。而 2016 年一季度远东/西北欧航线西行箱量增长 0.4%，预计 2016 年二季度西北欧箱量增长 1.6%。

供需对比来看，需求增速明显好于供给增速。但今年一季度的运价依然是在磕磕绊绊中艰难前行，运价恢复难度并没有减轻。可见供过于求的判断已非导致当下超低价的主要动因。

行业步入整合重组期，价格战直指份额

除了供求关系，可能要考虑航运业的整体竞争格局和部分航运企业的竞争策略。全球经济走势乏力，航运市场的低迷，已经让大量航运公司多年处于亏损边缘，苦不堪言。通常行业的低谷期便是新一轮整合期，过去两年，航运业已经迎来了新一轮合并潮：2014 年 4 月，赫伯罗特收购南美轮船，成为全球第五大班轮公司；2014 年 7 月，汉堡南美并购智利航运，排名跃升全球第八位；2015 年，达飞轮船并购海皇总统轮船公司，从而稳固了全球第三的排名；同年，中远集团和中海集团宣布合并重组，全球排名第六、第七的中远集运和中海集运合并后的运力规模跃升为全球第四大班轮公司。这一系列的巨大

变动，带来的不仅是市场份额的重新瓜分，还有整个市场格局的新调整。

随着行业集中度进一步提升，行业正在向着自我修复的道路迈进。我们认为，此时某些航运公司的低价销售在某种程度上已经是非理性竞争，是一种恶性的竞争行为。某些班轮公司持续引领的低运价策略，正是为了排挤竞争对手，抢占市场份额，寡头垄断的趋势很明显。

价格波动存在差异性，中国市场重灾区

尽管自中国出发的相关航线运价指数 CCFI 和 SCFI 惨淡一片，但是放眼全球，并非所有航线的运价都跌跌不休，在不涉及到远东区域的其他市场，比如大西洋航线，欧洲/南美东航线等，其市场主流船公司就是几家欧洲班轮公司，市场运价相对平稳。为什么在远东/欧洲市场，远东/南美东等市场出现如此惨象？

在亚欧航线中，市场运力基本被 2M, Ocean 3, CKYHE, G6 四家联盟所控，其市场份额达到了 99% 以上。受行业内并购的影响，原 Ocean 3, CKYHE, G6 联盟都面临着进一步重组的可能性，其中的几家亚洲公司被边缘化的可能很大，生存异常困难。亚洲公司的运力多集中投放于亚欧、太平洋航线等东西主干航线，持续的超低价格将极大影响公司的盈利能力。而部分欧洲公司虽然在远东出发航线上的利润也下降，但是通过全球布局，借助在其它市场获得的利润可以适当予以弥补。

随着亚欧航线及其他远东出发航线低运价状态的持续，部分市场份额较低的航运公司可能被淘汰，市场份额相对较高的航运公司将进一步扩大市场，市场集中度将进一步提高。可以预见，当市场集中度达到一个合适的范围时，全球及中国航运格局将发生明显改变。

低运价对谁有利，航运企业？客户？

如此低的运价，谁是最大的受益者？从股东的角度来看，低运价因为没有可持续性，不符合其利益，该群体会反对低运价；从航运公司的角度来看，因为低运价会影响到其业绩，该群体也会反对低运价。

按照常理，低运价的最大受益者为航运公司的客户。从客户结构来看，大客户一般是从长计议，希望有一个预期稳定的运价和服务，不是运价越来越低；一些小客户因为更多的考虑成本，对运价比较敏感，希望运价越低越好。

以牺牲利润为代价来获取收入及份额增长的方式，无异于饮鸩止渴、竭泽而渔。在当期超低价的背后是一定程度上服务水准的下降，为了应对竞争，压低成本，亚欧航线长期采用超低速运营，交货期相比危机前的航运鼎盛时期普遍延长 5-7 天，航线的准班率也每况愈下，德鲁里 (Drewry) 3 月 15 日发布的统计显示，今年 2 月的班轮准班率与前一个月相比下降了 6.9 个百分点至 62.7%，成为过去 12 个月里表现最差的月份。

综上所述，直观地看，航运企业不是低运价的受益者，部分小客户短期内会成为低运价的受益者，长期看，客户也无法受益。

行笔至此，我们推测低运价最终的受益者为某些寡头的航运企业，而届时客户利益将得不到妥善保护。有行业专家指出，目前的运价远远不能覆盖航运企业的成本，不仅严重影响到班轮公司经营的稳定性、持续性，而且也影响到了班轮公司的服务质量，给货主带来损失。建议运价稳定在合理水平，才能为班轮公司提供高质量的服务提供保障。

为了给客户提供更优质的服务，航运企业也需要公正的回报，回归合理的运价水平，便是目前航运企业生存之道。

价格倾销将受到法律规制

就我国而言，《价格法》明文规定经营者不得为了排挤竞争对手或者独占市场，以低于成本的价格倾销，扰乱正常的生产经营秩序，损害国家利益或者其他经营者的合法权益。同时《国际海运条例》也规定国际船舶运输业务经营者不得以低于正常、合理水平的运价提供服务，妨碍公平竞争。

就海外而言，在全球贸易自由化的趋势下，完善竞争法机制成为全球立法和执法的

潮流。一方面，各国各地区正不断推进完善竞争法立法；另一方面，反垄断、反倾销调查趋向频繁，处罚金额不断创造新高。

竞争立法的目的在于保护竞争而且是有序良性的竞争。在正常价格竞争中，市场经济不反对经营者通过改进生产技术或管理方法来提高生产效率、降低生产成本，以获得更大的利润。但通过恶意压低价格，以排除竞争对手为目的的倾销行为将受到法律的规制。经营者的倾销行为，虽然在短期内看，消费者从低价销售过程中获益，但消费者将可能长期承担由此行为带来的垄断高价。

就目前国际集装箱运输市场出现的以低运价为手段的恶性竞争已经危及到了正常的市场秩序，是否已触及相关法律的规定值得深思。

海运业关系国民经济命脉，亟需行业监管

海运业是经济社会发展重要的基础产业，在维护国家海洋权益和经济安全、推动对外贸易发展、促进产业转型升级等方面具有重要作用。

2014年国务院印发了《关于促进海运业健康发展的若干意见》，海运业发展上升为国家战略，这是建国以来国务院第一次对海运业长远发展制定的系统性政策意见。该文件首先是确定目标，即到2020年基本建成安全、便捷、经济、绿色、高效的具有国际竞争力的现代海运体系；完善海运企业法人治理结构，形成具有较强国际竞争力的品牌海运企业。

距离2020年仅剩下短短的不到四年的时间，国务院所列的目标能否顺利完成拷问着每个航运人的心。作为航运公司重要收入基础的海运价格持续低迷呼喊国家有关部门加强监管。[返回](#)

航运与金融的“肉搏”

去年，从同口径数量上来看，上海海事法院航运金融涉案数同比增加51件，增长幅度为170%；从金额上来看，银行与融资租赁企业处境最为尴尬，航运金融涉案金额占上海海事法院航运金融涉案总额的72.09%。当然，上海海事法院只是全国10家海事法院之一，或不能代表全国。

一方面，航运船企与金融机构对簿公堂事件激增；另一方面，金融机构与航运船企成“一家人”的情况也渐露端倪——最近中国银行变身成为华荣能源最大股东，一时引发市场热议。与此同时，也有部分现金流充沛的航运船企“嫌弃”自己深耕已久的传统航运业务，开始觊觎并积极拓展金融市场。

放眼全球，欧洲航运投融资业务依然受到严格控制；亚洲，特别是中国航运金融业务则有着多方面的发展，中国银行业船舶融资份额占全球的5%。

航运船企与金融机构之间的关系的确“剪不断理还乱”。进退之间，体现的或是产业之间的博弈。

一方面，航运船企与金融机构对簿公堂的事件激增；另一方面，金融机构与航运船企成“一家人”的情况也多——最近中国银行变身成为华荣能源最大股东。

“金主”变身“苦主”

去年，中国航运企业和造船企业（航运船企）发生一系列重大事件——原中远与中海两家集团合并，招商局集团整体吞并中外运长航集团；与此对应的则是舜天船舶退市，沙钢船务自愿清算。

央企、地方国企、民企虽命运各不同，但反映的则是一个共同的市场环境——航运业自2008年至今持续8年低迷。

如此长久的困境，最终拖垮了整个产业链，包括金融机构。

对簿公堂事件激增

上海海事法院数据显示，去年发生航运金融案件（包括保险）275件，诉讼标的4.3亿元。其中，涉及保险企业的诉讼案件194件，以银行为主体的案件38件，大型融资租

赁企业为主体的案件 43 件；航运保险诉讼标的超 6100 万元，船舶营运借款案件标的达 3.1 亿元。

从数量上看，去年上海海事法院的航运金融案件同比增加 51 件（2014 年为 30 件），数量同比增长 170%；从金额上看，银行与融资租赁企业处境最为尴尬，涉案金额占航运金融涉案总额的 72.09%。

上海海事法院航运金融专业合议庭审判长张亮表示，去年航运金融案件实在太多，平均每天一件，与审判资源严重不符。

“受航运金融案件增加影响较大的是银行业，一些前期在航运业投入较多的银行和融资租赁企业资金回收和资产评估都面临较大困难。”张亮表示。

去年金融机构“状告”航运船企的案件量激增，其实金融机构有其自身的苦衷。

中国银监会数据显示，截至去年年底，中国商业银行不良贷款余额为 12744 亿元，同比大增 51.2%；商业银行不良贷款率为 1.67%，同比上升 0.42%，较去年三季度上升 0.08%，这是该数据连续第 10 个季度环比上升。

在中国银行、中国建设银行、中国工商银行和中国农业银行四大银行中，中国农业银行的不良贷款率持续偏高。

此外，去年年底，中国商业银行正常贷款余额为 74.9 万亿元。其中，正常类贷款余额为 72 万亿元；关注类贷款余额为 2.89 万亿元（按照监管规定，商业银行按照风险程度将贷款划分为正常、关注、次级、可疑和损失五类，前两类为正常贷款，后三类合称为不良贷款）。

贷款违约频现

自 2013 年起，航运业的融资纠纷暴增，主要表现为航运船企贷款违约，最为典型的是 *ST 凤凰。

2014 年 5 月，*ST 凤凰遭遇浦发、光大等多家银行抽贷，面临 30 亿元贷款逼宫的窘境，多家银行组团讨债，更令银行感到担心的是 *ST 凤凰当时面临退市风险。

*ST 凤凰所遭遇的情况仅仅是航运船企的一个缩影。2013—2015 年，中国沿海城市航运船企违约情况频频出现，纠纷案件随之增多。

2 月份，中行崇川支行以舜天船舶不能清偿到期债务并且资产不足以清偿全部债务为由向南京中院申请对舜天船舶进行重整。

南京中院裁定同意重整，若重整失败舜天船舶则面临破产清算并被退市的命运。法院裁定显示：受各种不利因素影响，舜天船舶自 2014 年起逐渐陷入经营和财务危机（2014—2015 连续两年亏损）。

根据舜天船舶去年三季度财务报告，截至去年 9 月 30 日，该企业合并报表范围内账面资产总额 77.61 亿元，账面负债总额 83.1 亿元，净资产 -5.49 亿元；该企业本部账面资产总额 66.91 亿元，账面负债总额 75.39 亿元，净资产 -8.48 亿元。

截至 2 月 14 日，舜天船舶逾期融资额 82948.27 万元，企业控股子公司逾期融资额 3500.00 万元，企业及控股子公司共计逾期贷款额 86448.27 万元。

目前，舜天船舶及其子公司共有 15 个银行账户被查封。

去年，沙钢船务在香港提交自愿清算申请，起因是纽约上市的戴安娜航运在香港向沙钢船务提起仲裁，原因是沙钢船务提前于 2013 年 11 月（2014 年到期）退租其出租的海岬型散货船“Houston”号，并提出沙钢船务有 480 万美元租金到期未付。知情人士爆料，截至 2014 年年底，沙钢船务至少背负数亿美元债务。

此外，连云港建设银行有 27 艘船舶贷款出现问题，无法追回；宁波长江能源因无法向一家温州银行偿还到期贷款，两艘船舶遭扣押。

“金主”成股东

与舜天船舶、沙钢船务的“不幸”相比，华荣能源（前身为中国最大民营造船企业熔盛重工）则幸运得多。

3月8日，华荣能源公告称，拟向债权人发行最多171亿股股票抵债，抵消债务总额高达171亿元，“债转股”对象包括22家债权银行和1000家供应商债权人，其中中国银行是最大债权方，债务总额为63.1亿元。华荣能源将向中国银行发行27.5亿股股票以抵消27.5亿元债务。

资本市场和政策观察人士一致认为，除非对相关法规和政策进行修改，否则“债转股”不可能成为去产能和解决企业困境的主要手段。

熟悉相关政策的人士介绍，中国银监会对商业银行的资本充足率是有要求的，风险权重如果上升到一定程度，就会拖累银行的资本充足率，导致银行开展其他业务受限。

按照《商业银行资本管理办法》，商业银行被动持有工商企业股权的风险权重为400%，是银行对一般企业债权风险权重的4倍。银行对该企业的不动产或股权应在两年内予以处分，否则银行持有的企业股权性质将发生变化——变为非被动持有。对于非被动持有或非政策原因持有的企业股权，风险权重将从400%上升到1250%，远高于不良贷款250%的风险权重。那也意味着，一旦实行“债转股”，银行便需额外筹集大量资金以使资本水平达到法定要求。

中国银监会主席尚福林3月16日明确表示，“债转股”方案正在研究之中，需要经过一系列制度设计和技术准备才能推开。

不过不少分析人士认为，即使决策层为了“债转股”可行可能对相关法规进行调整，银行也只会选择那些仍然有市场竞争力，或是在业内可推动整合的企业进行“债转股”。

熔盛重工自然符合这一条件，其600万吨的年生产能力、4个大型船坞等设备在业内都属于佼佼者。而已经进入破产程序的明德重工、江苏东方重工、五洲造船及舜天船舶等，尽管技术上都得到认可（入围工信部“白名单”），但在产能、设施等方面则存在一定差距。

若无注资或放宽资本要求等形式的政府支持，任何“债转股”最终只能是将不良贷款从企业转到银行头上，进而可能严重威胁银行业的稳定。另一方面，一而再、再而三的重复1999年和2004年已经使用过的工具，从全局性上讲也不可行。此前银行业救助行动的结果是银行毫发无损而纳税人为之买了单。

融资租赁被责

一些不像熔盛重工那么幸运的航运船企正在寻求银行以外的资金支持。

2012—2013年长航油运向招银租赁获得的回租融资达6亿元。

目前大洋造船已经联合中国进出口银行上海分行、江苏分行和苏美达及中集暂时组成新企业，考虑采取船舶租赁的方式解决企业造船融资问题。这一做法与舜天船舶目前的操作一致。

舜天船舶去年开始将生产的散货船等出租，换来持续的现金收入。舜天船舶今年进入破产重整程序后，管理人方面也建议继续履行合同以获得租金，用于员工薪资发放。

招银租赁航运租赁部总经理苏宁表示，中国航运业目前的租赁资产超过1000亿元，规模较大，上海情况更为典型。

2014年，仅民生租赁、交银租赁和中船租赁3家融资租赁企业就累计订造了超过400万DWT的船舶，这或许是最近融资租赁企业被指责增加航运业风险的原因。

不过融资租赁企业自身也受到了相关冲击，去年上半年，远东宏信交通行业不良资产占总不良资产的比重为32.87%，其中次级和可疑类资产占比为13.58%。次级和可疑类资产中占比最高的为交通行业类资产，为24.67%。

不过有预测称，近年来惨淡的航运船企金融市场，今年或将企稳。我们将拭目以待。

市场上部分现金流充沛的航运船企“嫌弃”自己深耕已久的传统业务，开始觊觎并积极拓展金融市场。

航运船企自成“金主”

包括中海集运、中船集团在内的航运船企开始“嫌弃”自己深耕已久的传统业务，

利用自身的央企身份获得的大量银行信贷额度等优势，觊觎并积极拓展金融市场。

中海系

岁末年初，中国航运央企原中远与中海两家集团合并启航。中海集运通过将集装箱船和集装箱出租予中国远洋，同时出售集运配套业务和中海港口股权，收购原中远和中海两家集团租赁类、金融类资产及股权，成为专注于航运金融服务的上市平台。

据中海集运相关人士介绍，重组后，中海集运的商业模式将全面转型升级，由一家集装箱航运企业脱胎换骨转型为航运金融企业——覆盖集装箱租赁，船舶租赁，能源、教育、医疗等融资租赁，股权投资及相关金融服务，“航运+金融”的特色将成为中海集运的独特优势。

作为未来发展重要环节的金融产业，中海集运已在加紧布局。据了解，原中海和中远两大集团旗下的金融相关资产都将并入中海集运，中海集运未来几年或将逐步推进其他资产注入，从而达到 1500 亿元的资产规模，其金融板块的构成将包括渤海银行、上海人寿、海宁保险经纪公司等股权。

其实原中海集团早已涉足金融业务。2014 年 11 月 10 日，航运融资租赁国家队——中海租赁揭牌。揭牌当日，就展开了首单融资租赁业务——与民营航运企业达成总值 1 亿元的 25 艘新造内河驳船融资租赁项目。原中海集团副总裁张国发要求，争取用 3—5 年把中海租赁打造成为中海集团具有较强盈利能力和行业竞争优势的金融支柱产业之一。中海租赁注册资本 5 亿元，将在航运、能源及医疗等领域提供融资租赁、售后回租、租赁交易咨询和担保、投资管理等“一站式”金融服务。目前服务的领域除船舶与物流之外，还包括医疗、教育以及能源板块。但中海租赁并不是中国最大的船舶融资租赁企业，去年前三季度，中海租赁在教育 and 医疗板块的资产租赁收入达到 1.135 亿元，但物流业（包括航运在内）仅为 1100 万元，能源板块为 710 万元。

中船系

2012 年 6 月 25 日，中船集团旗下厂商系融资租赁企业中船租赁成立，注册资本为 27.30 亿港元，自此，中船租赁在中国造船市场开始发力。中船租赁董事长曾祥新介绍，中船租赁为中船集团带来批量订单，据统计，2013 年，中船租赁累计下单超过 170 亿元。

中船集团内企业还利用中船租赁实现回流现金的目的。2014 年，上海外高桥造船、中国船舶工业贸易公司（CSTC，作为共同销售方）与中船租赁签订《出口船舶进度款转让融资合作协议》，将 2013 年度签订的 7 艘出口船舶的部分船舶进度款共 3.47 亿美元出售给中船租赁，中船租赁享有对出口船舶进度款的追索权。中船租赁以该款项为质押，代理 CSTC 从境外银行借款 3.47 亿美元。其中，东亚银行 1.3 亿美元；平安银行 0.9 亿美元；星展银行 1.27 亿美元。

除了中船集团内的业务，中船租赁还积极拓展集团外业务。

2014 年 10 月 27 日，和润集团与中船租赁、中航租赁签订战略合作框架协议，三方同时还签订 4 艘 18 万吨级散货船融资租赁协议。此次也是中船集团与中航集团在签署战略合作协议后，两大集团旗下的中船租赁与中航租赁首次合作。

去年 1 月 18 日，中船租赁与山东华兴纺织集团签署融资租赁框架协议，标志着中船租赁在推进产融结合战略、拓展装备租赁业务方面迈出新的步伐。

中船租赁实力雄厚，离不开包括中国进出口银行在内的金融机构提供的源源不断的资金活水。去年，中国进出口银行为中船租赁提供近 20 亿元融资，主要用于在上海外高桥造船建造 3 艘 1.8 万 TEU 型船，承租运营方是达飞轮船。中国进出口银行交通运输部副总经理刘亚表示，截至去年 1 月底，中国进出口银行已累计支持中船集团出口船舶发放贷款约 930 亿元，开立保函 140 亿美元，为其旗下造船企业提供近 60 亿美元的买方信贷，支持出口船舶约 120 艘。

当下欧洲航运投融资业务依然受到严格控制；亚洲，特别是中国航运金融业务则有着多方面的发展。进退之间，体现的或是产业之间的博弈。

航运金融：“西退东进”为哪般？

“西退”：欧洲银行“知难而退”

航运市场低迷导致国际航运金融业不断收缩，欧洲央行在银行业普查中严格管束航运业贷款，显示航运投融资业务依然受到严格控制。

2008年全球金融危机爆发后，《巴塞尔协议》禁止银行在远期运费协议市场中进行交易，直接导致银行资本在航运市场急剧收缩。

2014年3月，欧洲央行开始大刀阔斧的银行压力测试，即从当时起到2014年8月底对128家银行的数万亿欧元资产进行详尽审查，促使银行剔除不良贷款、更新抵押品的估值及调整资本。如果某家银行在资产质量审查中表现不合格，该银行将会被资本重组或者被迫倒闭。欧洲央行从2014年11月4日起接手对欧元区银行的监管，其认为，德国银行业针对船舶贷款采用的估值模式过于乐观，应予以最高可达12%的减值。

对欧洲央行的压力测试，投资航运业的欧洲银行感到压力巨大，特别是德国北方银行、德国复兴银行、北德意志银行和德国交通信贷银行（DVB银行）等八大银行，其资产负债表显示航运业贷款共计超过1000亿欧元，其中不良贷款占20%。

不仅受监管影响，欧洲船舶融资银行的业绩也让其对船舶融资“知难而退”。DVB银行的年报显示，去年税前部门净收入为1150万欧元，较2014年的3270万欧元大幅下降64.8%；信贷损失准备金为7660万欧元，较2014年的3780万欧元大幅上升。2014年以来，DVB银行不断收紧航运信贷组合，管控由此带来的金融风险。

就2014年的数据来看，全球船舶融资总额降为约4750亿美元。据统计，全球前40家银行共发放船舶融资贷款3910亿美元，占银行船舶融资额的82.2%，其中欧洲银行的份额由2011年的81.7%降为2013年的71.6%和2014年的70.5%。挪威银行是行业内最大的贷款银行，贷款额达到283亿美元；德国北方银行排名第2位，贷款额约为220亿美元；中国银行排名第3位，贷款额为200亿美元；德国复兴银行、瑞典北欧联合银行、中国工商银行分列第4、5、6位，前六大银行的贷款额占到32.7%。由于数额大，欧洲银行仍然是船舶行业贷款的主角，但前十大银行中，德国北方银行和苏格兰皇家银行已缩减船舶贷款规模，德国商业银行已退出船舶融资市场。

“东进”：亚洲金融机构“出境”

欧洲银行的“后退”给其他金融机构提供了机会，一些出口信贷机构和国家性或区域性银行（特别是亚洲）进入船舶融资市场。

交通银行、交银租赁、民生租赁、工银租赁等中国金融机构频频参与国际大型船舶订单的融资。此外，日本既有政策性的金融支持，又成立政策性的产业基金来支持航运船企；韩国通过银行直接贷款、预付款还款保函、融资租赁、经营性租赁（如新韩银行设立的新韩金融投资股份有限公司）等方式来支持航运船企。

亚洲金融机构近年来在航运业的频频“出境”，或与中日韩三国跻身全球前三大造船国有关。就中国而言，目前中国银行业已占据全球船舶融资市场5%的份额，中国进出口银行总体业务规模已跃居世界出口信用机构首位。

2014年年初以来，中国出台一系列刺激政策，使得银行间市场资金面明显宽松，特别是短期资金利率下降较快，为船舶工业创造了较好的融资机会。

国务院颁布《船舶工业加快结构调整促进转型升级实施方案（2013—2015年）》以来，中国进出口银行船舶出口买方信贷业务批贷金额82亿美元，船舶出口卖方信贷业务签约金额640亿元，开立船舶出口保函67亿美元，重点支持高技术含量、高附加值、节能环保等高端船型的出口，高端船型占比达83%。

国家开发银行自2012年成立船舶融资中心以来，累计承诺额118.7亿美元，累计发放额84.2亿美元。国家开发银行以新一代信息技术为重点，持续拓展海工等领域。在海工项目融资方面，仅2013年6月即完成1笔100亿美元的融资项目，该项目为与华彬租赁合作开展海工装备租赁业务。[返回](#)

上市企业加速处置散货船资产

对于航运上市企业而言，在低迷的市场形势下，依然面临盈利压力，加速处置亏损严重的航运资产成为不得不面对的抉择

近日，波罗的海干散货运价综合指数（BDI）出现连续上涨态势，4月7日，BDI为517点，比今年最低点即2月份出现的290点上涨超八成，有评论称：“BDI大有筑底回升之势。”然而，这样的上涨，对于散货船船东而言是远远不够的，基本上是“杯水车薪”。4月7日，波罗的海海岬型船4条航次期租航线平均日租金为4533美元，巴拿马型船4条航次期租航线平均日租金为5003美元，这样的水平尚未达到船东的盈亏平衡点。

市场复苏遥遥无期

去年年底，德鲁里发布的市场预测报告指出，全球干散货运输市场前景仍然悲观，商品需求量大大低于船东的期望，船东不得不想尽办法弥补成本开支，2017年之前将难盈利。克拉克森预计，今年全球干散货海运量为47.34亿吨，同比增长1.1%。

市场需求低迷，干散货运力增幅趋缓，但仍高于需求。截至2月1日，全球干散货运力手持订单总计1470艘、1.19亿DWT。上海航运交易所分析认为，全球干散货运输市场继续饱受运力过剩之苦，在海运量没有明显改善、交付运力仍大于拆解运力的情况下，今年市场供过于求的状况将进一步加剧。首先，预计交付量高于去年，计划交付约9200万DWT，若按70%~50%的交付率计算，预计今年交付量在4600万~6500万DWT。另外，从拆船量来看，去年拆船量意外大幅回升，如果市场运价持续保持低位，不排除拆解量依然保持在2500万~3000万DWT较高水平，干散货运力净增量在2000万~4000万DWT，运力增幅在2.5%~5%左右。

一家散货船船东表示：“干散货运输市场局面之所以如此严峻，从根本上说，还是运力灾难性过剩。估计干散货运输市场运力过剩程度达到三成左右，各种船型全面过剩。”

如此境况，对于深陷其中的航运企业而言并不轻松。德意志银行在近期一份报告中指出：“一些干散货运输企业正在考虑出售资产，以提高资金流动性，降低日常现金消耗，并降低资本负担。待售船舶的供应过剩，对资产和股权价值都将产生负面影响。更为关键的是，很容易导致干散货运输企业贷款违约，并可能迫使这些企业采取其他的摊薄行动。”

加速处置散货船资产

全球干散货运输市场行情持续低迷，供需关系严重失衡，导致干散货运输业务利润率水平较低，对上市企业盈利能力产生一定负面影响。面对持续低迷的航运业，上市企业对旗下的干散货运输资产纷纷开启处置模式。

去年12月，原中海和中远两家集团旗下多家上市企业发布资产重组方案。一系列资产交易中，干散货运输业务从上市企业剥离给中远集团：中国远洋将中散集团100%的股权出售给中远集团；中海发展向中远集团出售旗下中海散运100%股权。对于两家上市企业而言，剥离干散货运输业务，有利于上市企业优化业务结构，集中精力实施业务转型，提升自身盈利能力。

韩国两家航运企业对散货船资产的处理方式则是出售。2月5日，现代商船与航运企业H-Line签订业务交割的正式协议，完成其散杂货运输业务总体出让计划。而成立于2014年的H-Line正是由韩进海运此前剥离出的干散货运输业务与LNG运输业务组建而成。

对于拥有巨量干散货运力的日本航运企业而言，艰难的抉择则是对干散货运输业务进行重组。商船三井宣布于4月份开始业务重组，分拆干散货运输业务和油轮运输业务。根据计划，商船三井将建立一新的干散货运输业务分支，优化船队配置，将进一步减少即期租船市场的好望角型、巴拿马型和小型散货船的数量，川崎汽船同样宣布将重组干散货运输业务。为了应对目前的困境，川崎汽船决定把焦点放在中小型散货船上，加速

干散货船队管理的合理化，此次船队重组将耗资约 500 亿日元。[返回](#)

拆船企业亏损严重 行业低迷工厂欲寻求转型

废钢船的价格跌幅“前所未有”，这让船东的拆船行为变得有些举棋难定，而对于拆船厂而言，越来越低的废钢船收购价也是不得已而为之。中国拆船协会表示，由于国内经济增速放缓，内需拉动有限，受钢铁产业结构性过剩，废钢及拆船下游市场需求不旺且价格持续下跌等因素影响，拆船企业面临拆船物资大量积压、资金周转困难、运营成本有增无减等经营压力，已连续 4 年处于严重亏损状态。

中国一家大型拆船厂内部人士表示：“市场环境如此低迷，基本上拆船厂都是亏损状态。我们现在也是在等待市场回暖，努力加大高附加值船型的拆解。”

中国拆船协会同样表示，从国内拆船下游市场分析，目前世界大宗商品价格在低位运行，国内钢铁等行业产能过剩，制造业低迷，内需拉动乏力，通缩风险加大，国内废钢价格与国际废钢价格倒挂等因素叠加，国内废钢及拆船下游市场供求关系，虽会伴随国家推进供给侧结构性改革后的国内经济发展变化而有所起伏，但短期内，行业整体难以出现根本好转。预计 2016 年拆船业废船成交拆解量仍呈下滑态势。面临发展困境，“渡难关”将成为拆船业不得不正视的现实。

全行业亏损严重

中国拆船协会的数据显示，据不完全统计，2015 年中国拆船企业总营业收入超过 34 亿元人民币，同比下降 15% 以上；经营亏损超过 5 亿元人民币，同比增幅明显加大。而 2014 年，国内拆船企业总营业收入超过 40 亿元人民币，经营亏损超过 3 亿元人民币。

对于拆船企业的亏损原因，尽管不能一一而论，但上述拆船企业内部人士坦言：“拆船税费高、安全环保投入多、劳动力成本增大、物资销售缓慢、库存占压资金周转率低、融资及财务成本居高等问题，导致拆船企业生产经营压力增大，亏损已成为企业不得不接受的现实。”

全球拆船厂迄今主要集中在孟加拉、印度、中国和巴基斯坦，这四个亚洲国家年均拆船吨位总量之和占全球拆船吨位总量的八成以上。而和亚洲其他主要拆船国家相比，中国拆船厂由于采取绿色拆船方式，国内拆船价格与之相比越来越大。

据统计，2015 年中国拆船企业进口废船均价在每轻吨 210 美元左右，而孟加拉国和印度废船均价在每轻吨 350 美元左右。巨大的差价，使得保有绿色拆船能力的中国企业失去了买船的竞争优势，去年中国拆船企业成交拆解进口废船数量同比再降 15%。而这种趋势在 2014 年更是明显。2014 年，国内拆船企业年进口废船均价在每轻吨约 309 美元，而孟加拉国和印度废船均价在每轻吨 465-480 美元。使得 2014 年中国拆船企业进口废船同比下降五成以上。

业内人士表示：“国内拆船价格与南亚拆船价格的巨大价差，是多方面因素造成的，如国际废钢价格与国内废钢价格长期倒挂，国内废钢市场受经济结构调整影响需求不旺，废钢限制出口以及安全环保投入巨大等等。”

废船价持续走低

统计显示，2015 年拆船企业成交国内废船平均价格为每轻吨 1327.4 元人民币，同比下降 28.8%；成交进口废钢船平均价格为每轻吨 212.6 美元，同比下降 31.1%。成交价格总体呈现逐月下降态势，其中，国内废船去年末均价为每轻吨 1043.4 元人民币，比去年年初下跌 33.7%，同比下降 36.3%；进口废船去年年末均价为每轻吨 162.3 美元，比去年年初下跌 37.5%，同比下降 40.2%。

可以拿 2014 年的一组数据对比看出，废钢船价格的跌幅明显。2014 年，国内废船年末均价为每轻吨 1638.5 元人民币，比年初下跌 20.2%，比上年同期下降了 25.7%。进口废船年末均价为每轻吨 271.3 美元，比年初下跌 19%，比上年同期下降了 24.9%。

但对于拆船企业而言，虽然废船成交价格呈下行态势，但由于拆船的主要产品如废

钢等物资的销售价格，其跌幅远远超过废船价格，并与废船成交价格出现倒挂现象。例如，华东主流地区废钢价格累计下跌 650~700 元/吨，2015 年年末不含税价格已跌至每吨 900 元左右，废钢价格已跌至近十年新低。而 2014 年年末，国内重型废钢市场均价为每吨 1720 元左右，国内统料废钢市场均价为每吨 1158 元。

下游市场如此乏力的表现，使得绝大多数拆船企业只能望市兴叹。上述拆船厂内部人士感叹：“对于拆船厂而言，新的一年期待通过价格变化，增大拆船盈利空间。”

部分拆船厂选择转型

自 2008 年国际金融危机爆发以来，拆船市场的复苏和兴旺，引发一轮投资热潮，资本的驱动，促使新的拆船能力大幅增加。这些增量主要来自新建拆船厂和一些原有的拆船厂的新增拆船能力。但自 2012 年以来，国内外经济增长速度放缓，固定资产投资力度减弱，受制造业低迷和房地产调控政策等因素影响，国内钢材、废钢供需关系逆转，拆船企业生产经营困难、亏损严重，再加上融资难，致使拆解能力，特别是新增能力难以释放而出现严重过剩。

面对行业低迷、产能过剩的现状，一些拆船企业已经开始停拆、转产或寻觅其他发展方向。也有一些拆船企业积极开动脑筋，瞄准并细分市场的需求，尝试提高拆船物资的再利用水平，如广东、江苏和浙江的一些拆船厂按照市场和客户需要，加工法兰、箱角、工程或建筑用材等，延伸拆船物资的用途，提高了拆船物资的附加值。有些企业还充分利用和发挥现有设施的优势，积极开展物流或其他多种经营活动，有的企业正在谋划“走出去”的发展战略。

在拆船主业上，选择性拆船、加大高附加值船舶的拆解比例成为拆船企业很容易变化的方向。上述拆船厂内部人士表示：“由于原油等国际大宗商品价格持续下跌，海工船东大量淘汰钻井平台和海工船舶。相较其他传统船型，钻井平台和海工船舶的拆解价格较高，所以拆船厂也是努力加大这部分船舶的拆解比例。”中国拆船协会公布的数据显示，2015 年成交拆解进口废船中，报废的钻井平台(船)数量同比增加近 2.7 倍，约占进口废船总轻吨量的 21.8%。

中国拆船协会会长谢德华在接受记者采访时表示：“船舶拆解是需要有码头、水域和陆域的，整个厂区设计和建造是有修造船行业的很多特点，专业性很强。谈及拆船企业的转型，如果说在修造船业同业之间相互转换的话，比较容易，但是目前修造船业也比较艰难。目前有一些有条件的拆船厂，比如说拥有一定吨位的码头或者有一定面积的厂区，从事一些仓储物流等活动，可以平抑下主业的亏损风险。”

目前拆船厂的上下游产业如航运业和造船业，都在加速企业的重组整合，但是谢德华坦言，对于拆船业而言，国有拆船厂不多，大多都是民营企业，而且规模小而散，所以重组整合成为大型拆船集团的可能性很小。

行业盼政策春风

一位熟悉拆船业现状的业内人士对于国内拆船企业和拆船业的未来发展忧心忡忡，他表示：“拆船厂现在大多都有修造船业务，或者利用废钢制造小型金属配件进行销售，但由于市场不好，也无法有效弥补拆船亏损。要提高拆船积极性，必须降低税收，并提高废钢收购价。”

2015 年，针对近几年包括拆船业在内的再生资源利用行业发展中遇到的问题和困境，国家有关部门认真听取并调查研究了相关意见、建议和诉求。去年 6 月，财政部、国家税务总局出台了《资源综合利用产品和劳务增值税优惠目录》，将废钢船列入销项退税 30% 范围；12 月，国务院关税税则委员会印发了《关于 2016 年关税调整方案的通知》，进口废钢船的进口关税由 3% 降至 1%。这些文件都给予了拆船企业一定比例的税收优惠政策。

但这些税收的优惠显然是杯水车薪。上述拆船厂内部人士表示：“下游的废钢价比较低迷，拆船厂进口废船的积极性不高，关税调整对于拆船企业而言，受益不大。”该

位人士强调，目前国家为了扶持航运业和造船业，出台了拆旧造新的补贴政策，但是拆船业却没有类似政策。“我们希望国家也能出台对于拆船业的补贴政策，以便行业渡过难关。”

谢德华认为，对于拆船业而言，不能依靠税收补贴等短期政策，必须参考电子废弃物发展基金一样，能够设立拆船业国家基金。“对于拆船业的发展，要‘疏’，不能‘堵’、‘关’。首先要明确谁生产谁回收的机制，这必然要考虑到拆船回收基金的问题。其次，对于拆船回收基金的资金来源也要推进，国家资本、行业资本和企业资本都可以加入。”谢德华也透露，目前中国拆船协会也正在和 IMO 进行协商，希望 IMO 首先在国际上能够设立此类基金。[返回](#)

中国东北建成新出海口 中俄韩货物联运贯通

4月12日，联结中国、俄罗斯、韩国的“哈绥俄亚”陆海联运大通道正式打通，实现常态化运行，成为“一带一路”倡议在东北亚地区的重要枝干，打通了中国东北地区新的出海口，将为加强东北地区的经济发展以及和周边国家的经济联系起到桥梁作用。

“中韩俄三国三赢合作模式的体现”

釜山港码头上集装箱堆放整齐，伴随着有节奏的撞击声，龙门吊忙碌地把货轮上的集装箱搬运到一辆辆货柜车上。一声汽笛，远处一艘货轮由牵引船缓缓领入港口。一排蓝色的集装箱前，“中国哈尔滨—俄罗斯海参崴—韩国釜山”陆海联运常态化运营开通仪式正在举行。

“在常态化开通哈尔滨至德国汉堡、哈尔滨至俄罗斯叶卡捷琳堡的货运班列之后，‘哈绥俄亚’陆海联运的常态化运行标志着横跨亚欧的国际物流通道全面贯通。”黑龙江省委常委、省委秘书长李海涛在仪式致辞中表示，这是中国的“一带一路”倡议对接俄罗斯的“欧亚经济联盟”和韩国“欧亚倡议”的重要成果。

2015年8月5日，144个满载中国制造产品的标准集装箱从哈尔滨国际集装箱中心站出发，经绥芬河口岸直达俄罗斯东方港装船，经海运抵达韩国釜山港，陆海联运试运行成功。今年3月30日，104个标准集装箱由机车牵引从绥芬河铁路口岸进入俄罗斯，经海参崴港到达了釜山港，这一批运送的主要是木材和粮食。4月12日，这一线路已经实现周班列常态化运营，从绥芬河经过两天时间到达俄罗斯远东港口，俄罗斯的东方港和海参崴港每周一三四五开船。经过两天时间的海上航程就可以到达韩国的东海港或釜山港。

韩国釜山港湾公社社长禹礼钟表示，12日是有重要意义的一天，线路的正式开通将提升釜山港在东北亚地区的货物覆盖能力，大通道的打通是中韩俄三国三赢合作模式的体现。

“给老百姓带来的实惠是直接的”

禹礼钟在接受本报记者采访时表示，线路的正式开通给进军中国黑龙江的相关企业节省了物流费用和时间，釜山港可藉此加强与东北三省和其他地区的合作与沟通。他认为，中国东北三省输送的货物，以及俄罗斯方面运输程序的简化，必将成为釜山港吞吐量增加的新契机。

黑龙江绥芬河陆海丝路国际物流公司总经理樊继忠参与了去年8月的试运行和今年的正式开通。他在接受本报记者采访时表示，试运营144个集装箱，主要为塑料颗粒。较此前经大连或营口出海的航运线路，时间上可以节约近两天，成本上每个标准集装箱可以省下约1000元人民币。“哈绥俄亚”陆海联运集装箱运输线路，给老百姓带来的实惠是直接的，简单来说，就是物流成本降低了，商品自然就变便宜了。在俄罗斯过境，手续简便快捷，“只是在运单上盖个戳”。樊继忠说，常态化刚开始，目前还只是中韩的单向线路，未来，韩国的产品，包括日用品、百货、化妆品，甚至汽车等，都可以使用该航运线路，中韩之间的货物双向流动很快就能实现。

虽然只是短途过境，俄罗斯仍十分重视这一通道的打通。俄罗斯驻韩贸易代表邦达

连科对本报记者表示，中俄韩陆海联运的常态化对于三个国家来说都是重大机遇，以此为平台，三国企业可以进一步展开合作，希望陆海联运能为俄罗斯港口吸引来更多的投资。俄铁集装箱亚太公司副总经理切普索夫高度关注联运的常态化，他认为这将为企业的发展提供巨大动力。

“合作模式可应用于其他领域”

仪式后，由中国黑龙江省省委书记、省人大常委会主任王宪魁率领的黑龙江省代表团举行了推介会，中韩双方签署了多项合作协议。

参与此次货物运送的一家黑龙江绥芬河经贸企业负责人韩宝江对本报记者表示，企业的物流成本降低很多，还节约了大量时间，在俄罗斯的通关也非常迅速。平台搭好以后，当地企业的积极性都很高。

在中韩都开设工厂的一家韩国水处理公司董事洪元基从通道的常态化中看到了商机，他计划在黑龙江投资设厂生产水处理设备，这样和在广东的工厂相比，产品不仅可以更快更低成本地运回韩国，还可以开拓俄罗斯乃至欧洲的市场。

韩国中国经济金融研究所所长全炳瑞认为，中俄韩三国都获得了实在的好处，航路的开通缩减了中国产品的运输时间和成本，提高了俄罗斯港口的利用率和韩国港口的货物吞吐量。这一合作模式未来可以应用于三国之间的其他经济合作领域，例如俄罗斯的资源由中国进行加工制造，韩国负责运输和销售。三国经济互补性强，合作潜力巨大，这一航路的开通是一个良好的开始。他相信，韩国的商品也可以通过这一通道更迅速地进入中国东北乃至欧洲市场。[返回](#)

公众微信“航运评论”



公众微博



安卓手机 APP



苹果手机 APP



自 2006 年开始原《信息传真》时事经济评论专刊改为《时事经济与航运》。《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

联系电话：021-65853850-8006 传真：021-65373125

<http://www.chinashippinginfo.net> E-mail: tong@sisi-smu.org

欢迎订阅