

时事经济与航运

中国海洋运输情报网主办

2016 年 12 月 19 日 (第 1638 期)

◆ 供给侧结构性改革是 2017 年工作的重要牵引	1
◆ 李伟：加强政策沟通，共创中国——海湾国家经济合作新格局	2
◆ “银行消失说”可休矣	4
◆ 物流转型 路在何方	6
◆ 经济新常态下的港口航运创新发展	9
◆ 中远海运重工：700 亿资产整出名堂	13

供给侧结构性改革是 2017 年工作的重要牵引

知者行之始，行者知之成。今年的中央经济工作会议总结了 2016 年经济工作，阐明经济工作指导思想，部署 2017 年经济工作。

作为“十三五”开局之年，今年经济形势总的特点是“缓中趋稳、稳中向好”，具体表现为：经济运行保持在合理区间，经济结构继续优化；改革开放取得新突破，主要领域“四梁八柱”性改革基本出台；对外开放布局进一步完善；人民生活持续改善……我们妥善应对了风险挑战，成绩来之不易。

回望十八大以来，党中央初步确立了适应经济发展新常态的经济政策框架。第一，作出经济发展进入新常态的重大判断，回答了“怎么看”的问题。第二，形成以新发展理念为指导、以供给侧结构性改革为主线的政策体系，这是党中央对经济工作作出的重大决策，回答了在经济新常态下“干什么”的问题。第三，贯彻稳中求进工作总基调，这是党中央对经济工作思想方法作出的重大调整，回答了在经济新常态下“怎么干”的问题。

四年以来的实践证明，这一重大判断、一系列重要决策和思想方法的重大调整是符合实际的，取得了明显成效。目前中国经济正在朝着更高质量、更有效率、更加公平、更可持续发展的方向发展。

2017 年，其重要意义不言而喻：党的十九大将要召开，“十三五”规划实施的重要一年，供给侧结构性改革推进的深化之年。

在此背景下，首先要把握稳中求进工作总基调，这既是治国理政的重要原则，也是做好经济工作的方法论。稳中求进工作总基调明年贯彻好这个总基调具有特别重要的意义。稳是主基调，稳是大局，但是稳决非不作为，在稳的前提下要在关键领域有所进取，在把握好度的前提下奋发有为。

按照稳中求进的总基调做好明年经济工作还要把握好如下几点。

第一，坚持推进供给侧结构性改革。这是因为，我国经济运行面临的突出矛盾和问题，虽然有周期性、总量性因素，但根源是重大结构性失衡，导致经济循环不畅，必须从供给侧结构性改革上想办法，努力实现供求关系新的动态均衡。同时应该看到，这些重大结构性失衡虽然有政策上、工作上的一些因素，但根本原因是体制机制的障碍，是市场在资源配置中没有起到决定性作用，是政府没有更好地发挥应有的作用。

第二，今年以“三去一降一补”五大任务为抓手，供给侧结构性改革取得初步成效，明年将其拓展为四大方面：继续深入推进“三去一降一补”，中央要求应根据新情况新问题完善政策措施，推动五大任务有实质性进展。推进农业的供给侧结构性改革，中央提出要把增加绿色优质农产品供给放在突出位置。着力振兴实体经济，这一战略思想必须坚定不移，不能有丝毫的动摇，振兴实体经济是供给侧结构性改革的主要任务，实体经济是强国之本、富民之基，而且今后中国要跨越高收入国家也只能和必须依靠实体经济。促进房地产市场平稳健康发展，中央提出，要坚持“房子是用来住的、不是用来炒的”的定位，要加快研究建立符合国情、适应市场规律的基础性制度和长效机制，既抑制房地产泡沫，又防止出现大起大落。

第三，加快推进基础性关键性改革，更好发挥改革牵引作用。中央提到经济体制改革重点任务有：深化国企国资改革，中央提出混合所有制改革是国企改革的重要突破口，在电力、石油、天然气、铁路、民航、电信、军工等领域迈出实质性步伐。加强产权保护制度建设，加强对各种所有制组织和自然人财产权的保护；保护企业家精神，支持企业家专心创新创业。稳妥推进财税和金融体制改革，深入研究并积极稳妥的推进金融监管体制改革等。此外，还要完善养老保险的顶层设计方案落实等。

事在四方，要在中央。中央经济工作会议已为明年的经济工作指明了方向，需要我们笃定地推进和深化改革，进一步夯实稳中向好的发展态势。[返回](#)

李伟：加强政策沟通，共创中国——海湾国家经济合作新格局

2013年秋天，习近平主席提出共建“一带一路”的倡议。3年多来，“一带一路”合作取得不少可喜可贺的进展。“一带一路”倡导的“共商、共建、共享”原则和“政策沟通、贸易畅通、设施联通、资金融通、民心相通”目标，已成为亚欧非地区重要的区域发展理念，越来越得到沿线国家的认同。目前，已有100多个国家和国际组织表示愿意积极参与“一带一路”建设，中国与40多个沿线国家签署了各种形式的共建“一带一路”合作文件。

中国视海湾地区为共建“一带一路”的重要合作伙伴。回顾历史，两千一百年前开始的古丝绸之路，无数使者、商旅、文人往来穿梭、不绝于道，长长的驼队络绎不绝，满载的商船相向而行，运来了阿拉伯的香料、药材，载去了中国的丝绸、瓷器，互促经济繁荣的同时，缔结下深厚的友谊，在人类文明的交流史上，留下了互学互鉴的光辉印记。近代以来，中海双方在民族独立、国家建设方面守望相助，延续了彼此互信，保持了合作传统。

经过近几十年来全球化的快速发展，世界各国经济已经实现了深度融合和高度依赖，奉行互利共赢的开放战略，是世界绝大多数国家发展战略的必然选择。中海双方在对外开放合作方面优势互补十分明显。海湾地区自然资源丰富，有“世界油库”之称，已探明的石油、天然气储量分别占全球的45%和23%；地理位置优越，处在亚欧非三大洲交界之处，是连接大西洋、印度洋、太平洋三大洋的关键节点，兼具陆海运输便利。中国是新兴经济大国，经济规模居世界第二，制造业产值和货物贸易额高居全球第一，对世界经济增长的贡献超过三分之一，有“增长引擎”之誉。

正因如此，近年来中国与海合会经贸合作发展迅速。2014年，双方贸易额达1752亿美元，是2001年的20倍，年均增速高达25.7%。2015年，受油价下跌、全球贸易低迷等因素的影响，中海贸易出现暂时性下降，但贸易额仍超过1300亿美元，中国从海合会进口原油从2014年的1.05亿吨，增加到2015年的1.09亿吨。目前，海合会是中国第七大货物贸易伙伴，第一大建筑工程承包市场。中国是海合会第二大贸易伙伴和最为重要的石油出口目的地。

近年来，海湾国家面临经济结构调整和转型升级的压力。新能源技术和非常规天然气开采技术突飞猛进，对世界能源格局产生了巨大影响，对海湾地区造成了较大冲击。

美国页岩气开采技术成熟后，其天然气产量出现井喷式增长。2009年，美国首次超过俄罗斯，成为世界第一天然气生产国。据普氏能源发布的数据，今年11月份美国已成为天然气净出口国。2014年第三季度开始，国际油价出现了断崖式下滑，导致海合会六国2015年货物贸易盈余同比下降55%。为改变经济发展高度依赖油气资源的脆弱性，海合会成员国提出新的发展规划，积极推进经济结构的多元化，延伸发展能源密集型制造业，着力发展旅游休闲、物流运输等服务业，大力投入基础设施建设，全力打造经济发展新模式。

当前，中国所处的外部环境和自身比较优势也发生了较大变化。一是对外经济合作重心出现东移、南移。发达经济体是中国长期倚重的重要出口市场，2008年国际金融危机后，欧美等发达经济体市场需求出现总体萎缩，而亚非发展中国家和新兴经济体则表现出较强活力，成为中国国际合作拓展的优先方向。二是人力资本要素优势发生调整。劳动力低廉曾经是中国突出优势，随着人均GDP上升和人口老龄化，中国这一传统优势正在弱化，人口数量红利逐渐消失。代之而来的，是中国的人口素质红利。中国近些年新毕业的高校毕业生都在750万以上，2017年将达795万，博士毕业生超越欧美，科研人力资源总量居世界首位，创新正成为中国经济发展的新动力。三是中国巨大市场需求日益显现。2015年，中国城镇常住人口达7.7亿，超过欧盟人口总和，是美国人口的2.4倍。规模庞大的城镇人口和消费结构的不断升级，正带动中高端产品和能源需求的持续扩张。

经济转型为中国和海合会国家创造了巨大的合作空间，双方对加强合作也充满期待。习近平主席在今年初访问沙特与海合会秘书长扎耶尼会谈时指出，海合会是中东海湾地区最具活力的地区组织。中国同海合会建立联系35年来，中海关系日臻成熟，双方合作具有坚实基础和广阔发展前景。扎耶尼秘书长对习近平主席的建议做出积极回应。他表示，海合会期待深化同中国经贸关系，并加强“一带一路”框架下合作。海合会成员也在不同场合，表达了对“一带一路”的支持和对未来合作的期待。如科威特的朋友认为，“一带一路”是一个充满希望的全球性战略构想；卡塔尔的朋友认为，海合会成员国是中国共建“一带一路”的天然合作伙伴；阿联酋和阿曼的朋友认为，海合会和中国围绕“一带一路”倡议开展合作，具有远大的发展前景，将带来无限的商机和丰厚的回报；巴林的朋友希望，依托“一带一路”合作，看到更多来自中国的投资；沙特的朋友表示，“一带一路”建设和“沙特2030愿景”落实，都需要对方发挥重要作用，沙特期待与中国发展更密切的合作关系。

当前，中海开展全面合作的目标已经清晰，蓝图已经展开。2014年6月，习近平主席在中阿合作论坛第六届部长级会议开幕式上，提出了中海合作的基本设想，即构建“1+2+3”合作格局，以能源合作为主轴，以基础设施建设、贸易和投资便利化为两翼，以核能、航天卫星、新能源三大高新领域为新的突破口；并以此作为中国落实“一带一路”对海合作的重点和主轴，全面推进与海合会国家的关系。

中海双方合作迎来重大机遇，但正如阿拉伯的谚语所言，“风并不按照船的要求吹拂”。双方合作面临的国际形势依然非常复杂。中东这块富饶的土地，迄今仍未摆脱战争和冲突的风险；在全球范围内，贸易保护主义有所抬头，民粹主义、孤立主义盛行，逆全球化的黑天鹅事件不断出现，区域经济合作和全球治理机制碎片化加剧，多边贸易机制遭遇挑战。

在此背景下，维护世界和平稳定的发展环境与互利共赢的合作氛围需要各国和包括智库在内的各界人士的共同努力。智库集聚了大批高端人才，是知识中心和思想宝库，应充分发挥“政策沟通”和“民心相通”的坚实桥梁和重要平台作用，也应充分发挥政府决策的参谋助手和企业民间合作的引路人作用。借此机会，我提几点建议：

第一，共同推动双方发展战略的对接。双方应加强沟通和协调，凝聚更多契合点，实现彼此发展规划战略对接，推动中海合作更多惠及双方人民。在“一带一路”框架下，

研究将海合会的经济结构多元化战略和中国提出的国际产能合作倡议结合起来，充分发挥双方比较优势，共商共建，相互借力，推动经济结构加快优化调整的同时，引领中海经济合作和共建“一带一路”建设。

第二，务实推进中国-海合作自贸协定谈判。自2004年双方启动磋商，中海自贸区谈判已逾10年，可谓艰难曲折。很高兴地看到，在双方领导人的共同推动下，今年谈判得以重启且进展喜人，目前第九轮谈判即将开启，我们期待来自海湾谈判的更多好消息。中海双方政府应着眼发展大局，加快谈判进程，争取早日达成协议，使得双方企业和消费者能够更好的分享双边贸易自由化的红利。中海双方智库也应加强政策沟通，为谈判提供智力支持，发挥桥梁纽带作用。

第三，深入探讨重点领域常态化合作机制建设。能源、金融、基础设施、产业园区、智慧城市是中海合作的重点领域，在彼此分享发展经验的同时，还应借鉴国际经验，结合双方基础和条件，进行模式创新、平台创新、机制创新，将能源合作与货币合作结合起来，将金融合作与基础设施建设结合起来，将产能合作与共同开拓第三方市场结合起来等。

第四，着力加强智库之间的合作交流。在国际形势复杂多变和双方经济合作步伐加快的背景下，智库上通政府，下晓民情，中通世理，其合作是重中之重。今年1月，在两国元首的见证下，中国国务院发展研究中心和沙特阿美石油公司签署了开展联合研究的框架协议，这一合作纳入了习近平主席访问沙特的成果清单；我们还与沙特国王石油研究中心建立了紧密密的交流合作关系。2015年，我们牵头发起成立了丝路国际智库网络，旨在促进各国沟通协调，推动构建全方位、高水平的智库合作体系，已有三十多个国家的知名智库和十多个国际机构加入。当前我们还积极筹建去年9月份习近平主席在联合国发展峰会上宣布中国将成立的国际发展知识中心，我们将借助这一平台，同各国一道研究和交流适合各自国情的发展理论和发展实践。这里，也十分欢迎海合会国家的更多智库参与其中。[返回](#)

“银行消失说”可休矣

最近，毕马威会计事务所在一份报告中称，到2030年，银行及其服务可能“消失”，类似于语音控制功能的人工助手将接管客户的生活与金融服务。在报告中，毕马威设想了一种类似于语音控制功能的人工助手，并称如今人工助手已经具备先进的数据分析、语音认证、人工智能、设备互联、应用程序接口以及云计算等相关技术。

银行是靠信誉而生、凭信用而强的，银行讲求唯一性、确定性，不需要模棱两可、似是而非，虚构在银行没有市场。尽管数据分析、语音认证、人工智能等在银行的应用前景广阔，但这些技术在性能上仍然具有很大的不确定性，不可能神乎其神。

形势决定任务。目前的形势是，银行要与科技携手，解决六大燃眉之急问题。一是不良贷款。银行的主要功能有三个：存款、结算（支付）、贷款。目前，互联网金融、微信给客户带来的便利，主要表现在支付（结算）功能上，但是，人们往往忽视了贷款的重要性，放松贷款管理必然要付出惨痛代价，这是问题症结所在。阿基米德说：“给我一个支点，我可以撬动地球。”贷款也可以撬动地球，但若本末倒置地使用杠杆，即使找到支点，带来的必是社会的紊乱，这既是前车之鉴，也是现实之痛。科技金融可以提高银行的贷款质量，但不是包治百病的万能药。部分银行在技术上盲目冒进，导致银行不良贷款居高不下，主要问题反映在：有的在技术上简单模仿，与创新趋势渐行渐远；有的畸形发展，片面利用技术贪大求速，重规模轻质量，等等。解决这些现实之痛，拖延时间仅仅是权宜之计，蒙混过关是不可能的。解决银行不良贷款，需要凝聚共识、形成合力，而掉以轻心，会酿成更大的麻烦。

二是“准银行”的泛滥。科技金融“准银行”正在改变金融生态，但喜忧参半，尤其是产生了一些不容忽视的问题，如果新进入者只有激情，不重视技术、数据、风控能

力、人才、文化储备，不注重信誉的积蓄，把银行具有的传统行业的短暂弱点视为自身优势，而忽略自身的明显甚至致命的劣势，这必然会导致“准银行”泛滥，其最终的危害必然殃及银行。科技金融“准银行”的泛滥，把风险传播到银行内部，银行必然难堪重负。现在，是拨乱反正的最佳时机。

三是纠正技术之偏。以云计算、互联网、移动化、区块链和人工智能为代表的金融科技风起云涌，并迅速向金融领域渗透融合。可以简单认为：技术可以使银行发展得更好、更强大、更快捷，但是，技术策略往往被过高地估计了。目前，需要关注挑战：被永续不宁的设备升级论、人机对决论、银行颠覆论、银行灭失论等烟幕弹所迷惑，乃至被人牵着鼻子走，其后果不言而喻。譬如，在风险管理上，一家欧洲的大银行在软件、硬件方面投资数十亿美元，号称拥有一流的大数据风险管理系统，但其结果却事与愿违：贷款及资产质量惨不忍睹。在大量的、眼花缭乱的技术面前，银行控制技术的手段往往是凭天由命式的，无论多么优秀的银行高管及从业人员，都如老虎吃天，显得无能为力，技术复杂多变的特性使银行变得十分脆弱，甚至不堪一击，特别是，如果银行盲目自信多于敬畏务实，偏听偏信多于明知自判，那么，国外咨询公司、设备供应商便会乘虚而入。特别是，在金融安全问题上，银行如果蔑视真理、轻视正义，就会疏于防范，那么，其敌人将会遍天下。当前，要反思人与机器的角色，既要反对轻视科技，又要反对用科技绑架人，正本清源，防患于未然。

四是重建以人为本的银行体系。商业和舆论热捧互联网金融技术、人工智能、大数据、云计算等，短期内或许能激发人们的热情，但长期看也可能埋下失望的种子。要理智拥抱新技术，也要清醒地意识到，缺乏技术的实质性支撑，只有舆论的吆喝，很可能会触发新一轮泡沫，其兴也勃，其衰也忽。一些优秀的银行之所以没有成为金融技术的奴隶，其秘诀就是不忘初心、以人为本。任何时候，决定银行命运的是辨别，而不是盲从。一位哲人说：如果一个人缺乏辨别能力，那就什么都缺。

五是强化人在风险管理上的主体责任。银行经营的全过程都伴随着风险，从目前多发的信用风险状况，反映出传统的信贷管理方式和现有的数据信息能力都已经不足以防控风险。譬如，无法及时和准确把握资金流、物流、信息流；社会征信碎片化和缺乏共享；无序竞争、多头授信和数据屏蔽；一些企业利用数据信息不对称，假造交易，甚至造成“劣币驱逐良币”，劣质企业驱逐优质企业，形成恶性循环。防风险会成为今后金融领域相当长时期重点所在，特别需要指出的是，没有任何机构可以替代银行在管理风险方面的独特优势。任何新技术，也无法取代人的大脑；任何新程序，也不能代替人的智慧。人是最决定性的因素。无论科技如何发展，离开了掌握高技术的人的操作使用、检查、验证、辨析，都是本末倒置，其结果必然是竹篮打水、镜花水月。

六是把保护金融消费者作为使命。科技安全难题的解决永远离不开人。目前，技术在金融领域应用安全上尚存在漏洞，即使公司拥有最严密的制度，最有力的执行，最优秀的人才，客户密码还是存在被破解的可能。譬如，现实中，已存在不少由于密码被盗用的案例，受害客户投诉无门、起诉无果。无论遇到任何困难，银行必须坚定地站在客户一边，扬善抑恶。

“知其事而不度其时则败”，上述六大问题，绝对需要银行与科技达成共识、形成合力，并各尽洪荒之力。那些厚此非彼的银行消失说，若仅仅耸人听闻、催人奋进，还不必大惊小怪，但已经带来扰乱军心之弊，有的民众、银行不知所措。对此，必须有清醒认识，不能信马由缰。

“附其时而不失其称则成”，银行需要与时俱进，随时借助科技之翼为自己扎上与时代同舞共飞的翅膀，或许这正是银行得以浴火重生，获得更好发展的必经之路。如此，终将使银行从“山重水复疑无路”，走向“柳暗花明又一村”。[返回](#)

物流转型 路在何方

日前，国家发改委发布的《2015年全国物流运行情况通报》指出，去年中国的社会物流总费用为10.8万亿元，占GDP比率为16%，而发达国家普遍低于10%。

此外，据相关机构测算，美国货车每天平均有效行驶里程是1000公里，而中国货车每天平均有效行驶里程只有300公里。

据初步统计，目前，中国汽车物流企业公路运输车辆空驶率高达39%，成为汽车物流成本居高不下的一个重要原因。公路物流占到货运总量的70%以上，车辆空驶率偏高，对环境、能耗、交通基础设施等的负面影响巨大。

服务业超过工业成为第一大产业，对物流产业功能提出新的要求。物流业面临从传统的低门槛、劳动密集型产业向依托高科技、资金密集型产业的蜕变过程，这也是物流产业转型升级的必然趋势。

“目前，我们的铁路、公路、水运的货运量全球第一，快递量目前也全球第一。但从全球来看，物流业的国际竞争力落后于发达国家。”国务院发展研究中心产业经济研究部研究员魏际刚指出，问题的关键是，物流资源没有很好地互联互通，没有很好地社会协同，更难说实现大规模的个性化定制，“未来物流业的建设，就是要改变分散、分裂、分割的状态，实现共利、共赢、共享的发展新格局。”当前物流行业仍然存在市场环境差、市场化程度低、仓储发展不足、基础设施落后等结构性矛盾，对我国经济和生产方式实现转型形成了挑战，同时，如何打破政策性桎梏也成为物流业带动经济发展突破的重要瓶颈。

多年来，我国物流业保持了高速增长，2001年至2010年，社会物流总额年均增长达23%。国际金融危机爆发后，社会物流需求增长出现拐点，增速持续回落，2015年社会物流总额增速回落至5.8%。社会物流需求增速放缓，有效物流需求不足成为物流业发展的大趋势。

我国物流业当前存在的突出问题是“小、散、乱、差”——“小”，经营主体规模小、数量多，全国公路物流企业有750多万户，平均每户仅拥有货车15辆；“散”，经营运作处于“散兵游勇”状态，产业的组织化水平很低，90%以上的运力掌握在个体运营司机手中，行业集中度仅为1.2%左右；“乱”，市场秩序较乱，竞争行为不规范，诚信体系缺失，“骗货”事件时有发生；“差”，服务质量不高，经营效益较低。

一路向西的中欧班列驶出国门之前，都将在新疆的阿拉山口进行最后的检验。这个人们印象里飞沙走石、寸草不生的边境口岸，随着一带一路倡议的推进，已成为沟通中外、连接欧亚的核心枢纽，基础设施建设逐步完善，通关过货能力不断增强。但由于大宗商品价格持续下滑，需求开始不断下降，截至2015年，阿拉山口口岸进出口货物、对外进出口贸易额和海关税收收入库同比分别减少28.7%、38.2%和46.7%。

与此同时，随着近年来电商物流、快递快运、冷链物流的持续快速增长，生活性物流成为物流业发展的动力来源。由于现有物流产品和服务主要适用于大批量、少批次的生产性物流，而生活性物流则更加强调小批量、多批次、个性化和灵活性。在同质化竞争挤压下，企业并不能有效满足这些新需求，受此影响，物流行业出现开工不足和产能过剩等问题，市场配置资源效率降低，导致供给质量下降和有效供给不足，今年1月至9月，全国铁路货运量为19.16亿吨，同比下滑6.31%。

中国物流与采购联合会会长何黎明认为，我国物流业需求不足的主要矛盾在于结构，而结构性矛盾主要在于供给，大量存量资源沉淀在传统物流业务领域不能退出，无法满足生产者和消费者对高端服务的需求，同时因增量资源投入不足和体制机制约束，难以创造新需求。因此，供给侧结构性矛盾已成为当前物流业面临的主要矛盾。

此外，我国物流成本多年居高不下。中国物流与采购联合会副会长蔡进说，由于我国GDP规模统计口径变化，今年上半年我国社会物流总费用占GDP的比例下降至14.6%，

距离美国、日本等国家 8%至 9%的水准仍然高出很多。如果降至这一水平，仅物流费用一项，每年将节省 4 万亿至 5 万亿元的成本。

物流行业被称为经济的“大动脉”，是维护经济顺畅运行的大通道。然而，受到五大结构性“梗阻”影响，目前我国这根“大动脉”还不通畅，既制约了行业发展，也推高了我国社会经济运行成本。

一是市场环境有待改善。2015 年，由于全国铁路完成货运量同比下降 11.9%，铁路货运改革正式启动，加快向现代物流转型，但由于铁路货运市场化不足，开放度不够，仍不适应现代物流发展需求，特别是铁路承运主体较为单一，民营资本难以进入，导致铁路货运全程业务缺乏，组织多式联运的市场化主体缺失。

同样，在物流企业的财税环节，由于缺乏事中事后监管，市场出现了“劣币驱逐良币”现象。一些“挂靠”公司未参与物流任何环节，本应被市场淘汰，却拥有领购发票的资格，而真正有实际业务的物流企业反而取不到发票，导致挂靠公司领用的发票通过收取一定手续费的方式“转卖”给需要发票冲减成本的企业，加重了物流企业负担。

二是仓储能力不足。我国仓储能力与需求存在较大差距，中国物流与采购联合会的数据显示，全国通用仓储设施面积 8.6 亿平方米，折合人均面积 0.66 平方米；高标准仓储设施较为短缺，总面积仅占全国仓储设施面积的 2%左右，大量老旧仓储设施已不适应现代化仓储需要。

三是促进消费升级的冷链物流成为短板。业界人士认为，行业仍然存在冷链物流监管体系不完善、医药冷链物流相关法规标准内容不统一、第三方医药冷链物流相关政策缺乏细则、城市道路限行“一刀切”等问题。

四是基础设施结构性矛盾突出。由于部门间缺乏统筹协调，铁路和水路基础设施衔接不畅，集疏运体系不健全，制约了铁水联运发展。例如，湖北省沿长江 17 个主要港口，与铁路接轨的港口仅 6 个；我国物流园区利用铁路专用线的比例为 37%，缺乏转运换装设施；大量中长距离运输业务由公路承担，抬高了综合运输成本。同时，随着沿海制造业成本上升，相关产业逐步向内陆转移，迫切需要加大配套设施。

五是供应链结构性矛盾明显。中物联副会长贺登才认为，我国物流外包水平仍有待提升，物流企业承接业务仍然主要是产前、产后的采购物流、销售物流，企业内部的生产物流没有进行有效剥离，物流资源分散在不同部门和环节，无法实现一体化运作，降低了整个供应链物流运作效率。未来，企业间的竞争将上升到供应链间的竞争，如何做好供应链上下游的采购、生产、销售等各个物流环节的协同发展，节约供应链物流成本，提升供应链效率成为竞争焦点。

业界人士建议，除了物流行业自身亟待进行供给侧结构性改革外，国家也应从政策层面对物流的有效供给提供必要支持，尤其是在一些税费的制定上。

一些企业家表示，2012 年物流业成为首批营改增试点行业，而在实施营改增的过程中却出现了税负大幅增加的情况。从新近公布的财税 36 号文及其相关附件来看，这一问题目前并未得到有效解决。

同样，物流企业缴纳的土地使用税也面临政策尴尬。2012 年财税 13 号文明确“截至 2014 年底，物流企业自由大宗商品仓储设施用地，减半计征城镇土地使用税。”这对企业减负、拉动基础设施投资大有裨益，但政策出台后一些地方采取调整土地等级等方式，抵消了减税效应。

一家物流行业的央企负责人透露，公司旗下的一家物流中心，原仓储用地单位税额为 9 元每平方米，但减税政策后，单位税额反而上涨至 30 元每平方米。在河南郑州的另一处物流中心也出现高达 50%的涨幅。这位负责人表示，地方自行提高土地使用税的收费标准后，公司下属的好几家子公司都因税收过高从盈利变成了亏损。

其次，在一些通行政策上，也让许多物流企业感觉无所适从。一方面，车辆过路过桥费占企业运输成本高达 20%以上，挤占了企业利润；另一方面，二线以上城市大多采取

限制货运车辆进城的管制措施，导致很多企业改用金杯面包车或依维柯客车违规送货，增加了城市拥堵和空气污染。

如何降低物流成本，真正把物流业做大做强？这就需要推动互联网技术与交通物流业深度融合，促进行业生产方式、组织方式创新，提高整体效率。

业界人士认为，在此过程中，物流业应采取以下措施：

第一，多种举措促进物流业成本降低。近年来，我国社会物流总费用占 GDP 比重由 18% 降至 16%，仍然处于较高水平，继续降低物流成本是物流业提质增效的重要内容。

一般来讲，企业成本包括自身运营成本和各类外部成本，而企业自身运营成本又可分为直接成本和间接成本。

在降低直接成本方面，一是通过兼并、重组等方式整合现有物流企业，做大做强企业规模；二是提升企业现代化水平和信息化程度，在规模化的基础上，提高效率。

在降低间接成本方面，一是完善全国、省地市、区域性物流骨干网，将物流园区规划与流通节点相结合，减低物流企业运输费用支出；二是鼓励物流企业建立联盟，发展共同配送，实现资源共享，降低空载率，提高物流资源使用率；三是加快物流信息平台建设，加大物联网、大数据、云计算技术的开发使用力度，加强公共物流信息资源的整合利用，减少企业独立投入支出，提高信息使用率，改善管理效率。

在降低外部成本方面，一是消除体制性成本，进一步简化行政审批手续，为企业创造宽松外部环境；二是进一步减轻税费负担，提高发展质量。随着“营改增”的全面实施，物流企业的抵扣项目逐步完善，减轻了企业税负。业界建议在此基础上，本着清费立税的原则，严格控制收费政策的出台，对已有的收费政策全面清查，废止、取消不合理的收费政策。

第二，加快物流资源整合，促进第三方物流发展。随着社会分工不断深化，物流专业化和社会化程度日益提高，第三方物流成为物流业发展的主要形态，通过与服务对象将来紧密协作机制，为其提供个性化、差异化服务，降低企业成本，提高竞争力。

近年来，我国很多物流企业都在向第三方物流发展，涌现出一些大型第三方物流企业，但无论在产业规模、产业绩效、利润水平等方面，都与发达国家相比存在着不小的差距。因此，大力发展第三方物流是经济新常态下提质增效、实现内涵式增长的重要举措，也是物流业提升功能、提高竞争力的重要组成部分。

第三，推进供应链管理，重构物流流程。多数跨国企业都实施了供应链管理系统。物流企业需要根据服务对象的要求，对各环节进行整合重构。

第四，提高物流现代化水平，改善物流效率。随着信息技术和现代化水平提高，大规模生产、大批量消费使物流规模和物流活动的范围进一步扩大，物流产业信息化、现代化水平不断提升，物流企业不断向集约化、协同化方向发展。在此过程中，需要通过设施现代化、管理集成化、企业规模化等手段，降低物流成本，提高物流效率。

第五，产业深度融合发展，提升物流服务能力。当前我国物流社会化程度较低，物流企业之间缺乏合作，大多数企业仍处于单打独斗竞争状态，造成大量无序竞争，资源浪费严重。随着技术进步和管理水平的提高，物流一体化程度加深，物流业已由单纯承担运输仓储职能转变为提供一揽子解决方案的“第三利润源”。

随着网络技术的高速发展和应用程度的加深，催生了订单式生产，对物流供应能力提出更高要求，需要不同企业在共同目标下，实现深度融合，协同发展。因此，物流企业一方面需要与上下游企业建立战略联动关系，通过建立协作机制，为相关企业提供仓储管理以及供应链金融等专业服务，更好地提供物流支撑服务；另一方面要与相关企业通过资源整合、资产整合、平台整合、品牌整合等方式发展物流联盟，共同实施扩张战略和走出去战略，开拓市场，实现利益共享，合作共赢。[返回](#)

经济新常态下的港口航运创新发展

12月14日，由上海海事大学主办，上海国际航运研究中心承办的“SISI国际港航发展论坛（2016）——经济新常态下的港口航运创新发展”成功召开！

经济新常态下的航运业长期处于低位运行，供求失衡、运价低迷、成本上涨、利润空间紧缩笼罩着航运业，短期内似乎看不到缓解的迹象；曾经红红火火的港口发展也出现了拐点，吞吐量增速下滑，港口企业利润下降；港航正面临一场颠覆性的变革，唯有创新才能摆脱目前的困境。但航运的创新之路在何方？论坛上，国内外专家、企业高管和政府官员共同论道港航业的战略转型、模式创新、供给侧改革和新业态培植，以推动我国港航业面对经济新常态，谋求新突破，实现新发展。

全国政协常委、民建中央副主席、上海市政协副主席周汉民，交通运输部前副部长、全国政协委员、国际海事组织海事大使徐祖远，上海海事大学党委书记金永兴，上海海事大学校长黄有方，上海海事大学副校长严伟等嘉宾莅临会议。上海国际航运研究中心于世成主任主持开幕式，上海海事大学党委书记金永兴致辞，对论坛的召开表示了祝贺。

目前，国际贸易和物流领域正在发生着深刻的变革。一方面，电子商务正在改变着传统的商业模式，大量的交易信息通过网络源源不断地产生；另一方面，随着物联网的应用，分布在物流和交通各个环节的传感器也在时刻产生着海量数据。政府和企业掌握了比过去更多的数据，人们迫切需要新的手段来充分发挥这些数据的价值。

上海国际航运研究中心长期致力于深度挖掘船舶自动识别系统（AIS）大数据，从而为港航市场分析提供有力支撑。论坛上，上海国际航运研究中心基于AIS大数据的港航市场分析系列产品正式对外发布！

1《沿海部分集装箱港口综合服务评价指数》

为客观、定量的反映中国沿海主要集装箱港口的运营服务、口岸服务、拖轮引航服务等方面的综合效率和服务水平，上海国际航运研究中心（SISI）联合北京亿海蓝科技有限公司利用AIS数据与研究中心港航大数据系统共同开发并发布《沿海集装箱港口综合服务评价指数》，综合衡量当前各集装箱港口的生产效率与服务水平。

2国内干散货海运船舶营运效率排名

基于AIS获取国内沿海干散货船舶的营运时间、航行时间、航次数等航行基础数据，对国内运力排名前三十大的沿海散货船东所拥有的沿海散货船舶进行船舶营运效率评价并排名，最终获得船舶营运效率较为优越的全国前十大沿海散货船东。

3基于AIS系统全球海岬型船舶动态监测分析

通过AIS识别全球海岬型船的实时动态轨迹，融合全球500个核心干散货港口数据，对海岬型船舶进行系统甄别，深入分析全球海岬型船的所处位置、挂靠港口、航行状态、航行路径等，运用大数据挖掘相关理论实现实时全球海岬型船的流量、流向分布，并与运价匹配，通过大数据分析建立联系，挖掘即时运力分布与运价变化的内在规律。同时匹配船舶基础信息，可以实现对不同航运公司运力分布、承运比例等进行挖掘，为航运企业、铁矿石贸易商、金融机构提供运价制定与预测、铁矿石交易、衍生品交易等决策依据。

金永兴书记指出经济新常态是我国当前经济发展的新阶段。习总书记多次在讲话中阐述了“新常态”的内涵，即经济增长从高速转为中高速，从规模速度型粗放增长转向质量效率型集约增长，从要素投资驱动转向创新驱动。他指出，经济新常态下的航运业既面临诸多挑战，航运运价低迷、成本上涨、利润空间紧缩的局面在短期内似乎看不到缓解的迹象，港口吞吐量增速下滑，港口企业利润下降等情形普遍存在。

不过，经济新常态同时也孕育着发展机遇。金书记在论坛上说，当艰难维持已有模式仍无法摆脱困境时，创新的机会成本正在降低，创新将成为经济新常态下港口和航运

谋求发展的主旋律。因此，今天我们共济一堂，共同探讨港航业的战略转型、模式创新、供给侧改革和新业态培植，以推动我国港航业面对经济新常态，谋求新突破，实现新发展。

上海海事大学是一所以航运、物流、海洋学科为特色的高校。金书记强调，我们不会停下致力于培养学生创新创业精神的脚步，这是海大学生在未来职场上的核心竞争力，同时我们也希望这些学生成为未来行业创新的先驱者。同时，他还强调，上海国际航运研究中心是我校重要的智库平台，也是上海国际航运研究协同创新中心的牵头成员，我们希望借助这个平台整合政府、企业、教学和研究各方面创新要素的综合力量，搭准港航创新的脉搏，探寻港航创新的着力点，为港口和航运创新发展扫清障碍和提供动力。

4 经济新常态下港口供给侧改革的思考

交通运输部前副部长、全国政协委员、国际海事组织海事大使徐祖远就“港口供给侧结构改革”发表精彩演讲，指出我国港口供给侧结构性改革已经到了势在必行、别无选择之境。

自 2015 年 11 月 10 日，国家领导人习近平总书记提出，“在适度扩大总需求的同时，着力加强供给侧结构性改革，着力提高供给侧体系质量和效率，增强经济持续增长动力，推动我国社会生产力水平实现整体跃升”以来，已历时一年。纵观国内产业发展，都在积极践行国家“三去一降一补”的供给侧结构性改革方针。徐部长表示，不过我国港口市场化改革相对较晚，市场化程度仍有待提高。实际上，我国港口产业是在市场的作用下“被”改革。

从实际数据来看，今年前三季度我国进出口贸易总额下跌 7.8%、进出口货运量增长 1.0%，价量增速均创 09 年以来新低，增速倒挂和出口量价齐跌，一定程度上反映出我国贸易结构转变的新常态。

从港口领域来看，港口运输下行压力凸显。全国规模以上港口累计完成货物吞吐量增速已由 2013 年起的 10.3%、4.5%、2.8%下滑至今年前三季度的 2.2%，集装箱增速也下跌至 3.5%。与严峻的外贸形势相比，国内运输需求同样低迷。自去年下半年起，岁末年初内贸一度陷入负增长，年内累计增速仅 1.5%。当前我国港口贸易需求正发生改变，经济新常态、贸易新常态已经来临。我国港口供给侧结构性改革已到了势在必行、别无选择之境。

同时，徐部长指出，船企联盟、船型升级、航线重组、纵向整合等新趋势也将倒逼港口加速改革。今后，随着国内产业结构调整，港口货种结构将发生较大变化调整，部分地区港口运输能力与市场需求也将更不相符，存在区域性和结构性产能供给过剩；传统生产模式和单一经营业务无法满足新的运输需求和实现新市场拓展的需要。行业经营成本仍居高不下，资源分散，主营业务利润率不高问题越发凸显。

徐部长强调，近年来，国家政府为加快推动我国港口供给侧结构性改革已做出了积极的努力。交通运输部曾发布《交通运输部关于推进港口转型升级的指导意见》，指出我国港口转型升级必须积极拓展服务功能、科学配置港口资源、加强技术和管理创新。同时，在《交通运输部关于全面深化交通运输改革的意见》中也提出要推动港口资源整合，促进区域港口集约化、一体化发展，并支持国有港口企业创新建设、经营方式，发展混合所有制经济。《国务院关于促进海运业健康发展的若干意见》则要求形成具有较强国际竞争力的港口建设和运营商、全球物流经营主体。众多行业指导性意见均为当前我国港口供给侧结构性改革指明了发展方向。此外，促进港口产业减税、减费，降低企业负担，优化港口行业费收结构的实质性改革的利好政策也积极推出。

面对经济新常态下的增长压力，徐部长提出了港口产业供给侧结构性改革应实现立体化的“三维”改革，从港口资源整合、产业结构转型和国际市场化三个方面寻找突破。

第一，加快港口资源整合，促进产业资源统筹协调、均衡发展。

坚持从国家和区域港口布局出发，平衡沿海沿江港口服务供给、减少港口资源重复开发、利用率不高。要统筹谋划区域内沿江沿海岸线和港口资源，集中优势打造运输高效、功能齐备、布局合理的现代化港口，以解决当前沿海沿江港口资源分散、港口规模小而散、集约化程度低、区域分割、功能布局不尽合理等问题。

第二，加快港口产业转型，步入“综合物流服务供应商”时代。

港口企业逐渐步入“低增长、低收益”的新常态。从供给侧改革的角度看，必须要做大做强港口建设-运营-服务板块，加快港口主业转型升级，以创新带动新需求。实施多元化战略，打通全程物流服务纵向一体化产业链，推动港口从单一的吞吐量驱动型经济，向复合型多产业驱动型经济发展，打造港口新增长极。

第三，加快国内港口企业国际化步伐，降低经营风险。

随着国家“一带一路”战略的实施，国内港口企业走出去既是提升国际基础设施互联互通水平、降低国际运输瓶颈，同时也是引导国内产能转移，实现合作共赢。不过，当前由于国际经贸形势和政局动荡，加之对国外法律和人文情况了解不够，使我们国内港口企业海外投资、参与国际经营都面临一定风险和挑战；同时，适应国际化发展的国际性人才也相对缺乏。建议有海外投资、海外合作意向的企业积极沟通、谨慎选择，投资之前做好充足的论证和评估工作。

5 国际航运发展五大环境

全国政协常委、民建中央副主席、上海市政协副主席周汉民教授主旨演讲

全国政协常委、民建中央副主席、上海市政协副主席周汉民教授就“国际航运发展五大环境”发表精彩演讲，提出中国港口和航运事业应该追随自由贸易区、京津冀一体化、长江经济带和“一带一路”四大国家战略，在注意国际航运发展面临的政治、经济、文化、社会和法制五大环境的基础上，以更大的开放倒逼更深入的改革。

谈及自贸区战略，周汉民教授强调，中国“自贸区”战略从上海自贸区 1.0 时代，发展到上海、天津、福建、广州四大自贸区协同并进的 2.0 时代，再到 2016 年 9 月第三批、7 个自贸区的 3.0 时代，明确指出了一个问题——何以解忧，唯有改革，而且是更深入的改革。

周教授指出，发展国际航运，五大环境要格外注意，即政治环境、经济环境、文化环境、社会环境和法律环境。

世界经济发展正面临全球化和反全球化的博弈中，中国入世 15 年市场经济地位却遭质疑，特朗普当选美国总统入主白宫等等，都会对航运业发展产生深远影响，可见国际航运发展的政治环境不容忽视。

2016 年喧嚣尘上的美元加息会出现吗？周教授明确表示：从 2016 年发达经济体的经济发展情况看，各国经济基本发展平平，唯一的亮色则是美国第三季度 GDP 的 2.9%。所以，我认为，会；而且 2017 年，美元加息之路将会持续。要注意美元加息对中国经贸发展的影响。

文化对于人的影响是绝对不能小觑的。在“一带一路”战略，我们需要不断地身体力行，不断地向一带一路沿线国家和地区传播坚持开放合作、坚持和谐包容、坚持市场运作、坚持互利共赢的“四个坚持”的基本原则，和政策沟通、设施联通、贸易畅通、资金融通、民心相通的“五通”思想，急于求成、竭泽而渔不是明智的做法。

周教授强调，政府需要高举公平和正义的鲜明旗帜，打破极端民族主义等对于推进社会交流的阻碍；同时，还要注意到法律障碍丛生问题。他提出发展国际航运业面临的法律障碍主要包括四点：第一，缺乏契约精神，权责不分，职责不明，利益与风险不确定；第二，税法的契合问题；第三劳动者权益保护问题；第四，知识产权保护问题。

最后，周教授提出了一句 8 字箴言：各美其美，美美与共，表达了其对航运业未来发展的新理念和美好愿景。

“各美其美，美美与共”，出自社会学家费孝通先生提出的用以处理不同文明之间关系的十六字箴言——“各美其美，美人之美，美美与共，天下大同”。2014年6月28日，习近平总书记在和平共处五项原则发表60周年纪念大会上提出：我们应该把本国利益同各国共同利益结合起来，努力扩大各方共同利益的汇合点，不能这边搭台，那边拆台，要相互补台、好戏连台。要积极梳理双赢、多赢、共赢的新理念，摒弃你输我赢、赢者通吃的旧思维，“各美其美，美人之美，美美与共，天下大同”。

6 从供应链角度看航运业供给侧结构性改革

上海海事大学黄有方校长就“航运业供给侧结构性改革的”发表了精彩演讲，并提出了几点思考。黄校长提出，当前我国航运产业供给侧结构存在4个方面的核心问题：

第一，严重的运力供给过剩，虽然全球船舶运力增长有所放缓，但全球运输需求持续低迷，造成运力供给过剩。

运力供给过剩是当前航运产业面临的重大难题。1990-2003年全球船舶运力年平均增长率为2.83%，而2003-2013年全球船舶运力年平均增长率上升为6.86%。虽然在2013-2015年船东更加谨慎，新增订单大幅减少、部分订单推迟交付甚至取消、老旧船舶拆解加速等更加频繁，运力年均增速也减缓至3.35%。但是当前运力增长依然略高于全球海运贸易量的年均增幅2.64%（2013-2015年）。

第二，航运企业管理制度短板凸显。作为国际化程度最高的行业之一，我国航运企业在管理体制方面已取得了明显进步。但对标世界一流航运公司，我国航运企业在管理体制、经营模式、盈利能力、国际竞争力等方面仍存在较大差距。在当前持续低迷的市场背景下，航运企业兼并重组频繁，主要的航运巨头纷纷通过裁员来控制成本，是推动企业转型升级的必然之举。我国国有航运企业受制于体制机制、社会责任等问题，仍然无法完全的市场化运作，人员过剩问题突出，难以更好的控制成本与推进企业的转型升级、创新发展。管理体制不合理、管理模式粗放、人员冗余、风险控制能力不足等问题凸显。

第三，抵抗市场风险的能力差。面对当前全球航运形势，我国不同类型航运企业都面临适应市场波动、管控市场风险的紧迫问题。对于大型国有航运企业来说，一方面受当前航运形势低迷拖累，经营业绩不尽如人意，企业负债率高。另一方面，国有航运企业在动态市场实时跟踪、快速决策与调整机制、风险防范措施等方面仍然存在较大不足。中小型航运企业融资难、融资成本高的问题，已是不争的事实。同时，也会制约中小航运企业的做大做强。民营航运企业在资金、技术、经营管理、人才资源、国际化运营等方面仍不成熟，抗市场波动风险的能力较差。

第四，现代航运服务发展滞后。基础航运服务形成一定规模优势，国内航运要素集聚度非常高，同时航运新业态取得一定进展（如航运电商、大数据等），但高端航运服务规模或者体量较小，国际影响力明显偏弱，航运总部、国际性组织或机构总部依然偏少（仅为办事处、分公司、子公司等）。

伴随亚洲主要国家或地区港航基础设施的逐步完善，航运金融、航运保险、海事仲裁、海事法律等高附加值航运服务要素也开始向亚洲转移，并且呈现加速趋势。然而从当前国际航运中心诸多要素承接来看，新加坡、香港和上海等城市具有一定的基础。不过，无论从融资环境、市场秩序、政策配套、人才基础、总部经济，还是从产业发展基础、行业集中度来看，新加坡都已经具备了明显优势，且从实际企业转移情况来看，其优势更加明显。

随后，黄校长提出了航运业供给侧改革的几点思考。

航运要素供给与市场要素需要之间是否有效匹配？

航运企业的经营理念与管理模式是否适应当前最终消费者对于全程供应链一体化的运输需求？

围绕航运产业有关的信息流、物流、资金流等是否能够为航运产业的可持续发展提供强有力的保障？

首先，航运与供应链需要实现“一体化”发展。黄校长指出，四流合一，航运不仅仅是运输的过程，而是一定要考虑商流、资金流、信息流和物流。他认为航运企业关注的是一段一段的运输，而消费者需要的全程服务。因此，航运企业需要考虑能否为最终消费者提供全程的一体化的运输服务。

其次，航运发展战略应该成为国家供应链战略的重要组成部分。黄校长认为，随着全球供应链体系不断扩展和创造价值，供应链水平的高低已经成为衡量一国综合实力的显著标志之一，美国和欧盟率先将全球供应链战略提升到国家战略的高度。作为中国新一轮经济发展核心竞争力之一，供应链已经从企业和产业层面，上升为国家发展战略。而且，他强调，为应对《美国全球供应链安全国家战略》和《欧盟网络安全战略》，中国需尽快建立国家供应链战略体系。

第三，应该高度重视“航运+自贸区+供应链”的联动发展。经过近三年多的建设，我国自贸区形成了“1+3+7”的战略布局。物流成为新设自贸区的主要产业和推力，自贸区改革创新的核心是自贸区供应链的改革与创新。“航运+自贸区+供应链”联动发展是指航运与自贸区+物流、自贸区+商流、自贸区+信息流、自贸区+资金流的一体化发展，以此推动航运业的转型升级。

第四，航运与供应链和供给侧改革的协同推进。黄校长表示，现在的航运企业经常强调成长性、竞争性、盈利性，但是正是这种经营理念导致了供给侧结构的矛盾。他认为，企业要考虑的应该是拥有能力、控制能力、服务能力、适应能力等四项能力。面对经济新常态，在供给侧结构性改革的战略背景下，四大能力建设应该成为中国航运企业基于供应链的转型和创新发展的的重要理论和实践评价标准。

7 第三次工业革命对航运发展的影响

上海国际航运研究中心秘书长真虹就“第三次工业革命对航运发展的影响”发表主旨演讲，提出中国航运企业应尽快成为物流价值链的集成商，提供与规模化定制式制造相匹配的定制化的物流供应链服务，应该在强化洲际间干线运输的同时，把更多的注意力引向洲域内（区域内）的航运需求，应将人力、资金等资源投放到物流的末端，在货源地创造一种面向“社区”的精准服务。[返回](#)

中远海运重工：700 亿资产整出名堂

继整合集运、散运、能源运输、港口和航运金融业务后，由原中远与中海两家航运央企合并而成的中远海运集团重整旗下船舶工业板块，将造船及海工相关业务合并整合。整合涉及旗下三大造船集团及其下属 44 家企业，涉及人员近 6 万名，资产总额超过 700 亿元。

12 月 16 日，中远海运集团旗下以造修船及海洋工程装备为主的工业板块整合平台——中远海运重工有限公司在上海成立，标志着仅次于“南北船”的中国第三大造船集团形成。

目前来看，中远海运集团船舶工业板块的整合既延续了集团重组的既定思路——原有重叠业务合并同类项后交由单一实体经营，亦在全球造船业哀鸿一片的背景下，遵循了中国船舶工业结构调整“去产能”的思路。

根据中远海运集团工业板块重整规划，到 2017 年年底，船舶工业板块整体商船建造产能将由 1205 万 DWT 压缩至 1060 万 DWT；到 2020 年年底，商船产能进一步压缩至 960 万 DWT。作为未来中国造船力量的重要一极，中远海运集团 700 亿元造船资产将整出“新名堂”。

在深化国有企业改革和中远海运集团装备制造产业集群“十三五”发展规划背景下，中远海运集团启动以造修船及海洋工程装备为主的船舶工业板块整合。

1 中远海运造船业务大整合

在成立 10 个月后，中远海运集团开始启动旗下船舶工业板块的业务整合，以新企业——中远海运重工有限公司（中远海运重工）为统一运营平台，在造船、海工、修船和船配 4 个领域进行业务及资产重组，以实现集团造船资源的统一、优化配置，发挥规模优势和协同效益。

2 合并船企

中远海运集团的船舶工业板块包括中远船务工程集团有限公司（中远船务）、中远造船工业公司（中远造船）和中海工业有限公司（中海工业），主要从事造船、海工、修理改装、船配制造等业务。

目前上述 3 家企业拥有造船产能 1205 万 DWT/年，修船产能 1500 艘/年，年可完工交付海工产品 20 个，拥有船坞 29 座/24 泊位。截至去年 12 月底，资产总额为 753.14 亿元。

其中，中远船务旗下有 6 家修造船企业，其上市平台——中远投资（新加坡）公司（中远投资）在新加坡上市，海工业务相对强势；中远造船旗下有 3 家造船企业，南通中远川崎由原中远集团与日本川崎重工各 50%比例合资而成，“智能造船”技术领跑全国；中海工业旗下有 7 家修造船企业，船舶修理改装逐渐形成规模化和专业化经营。

据《财新》报道，8 月 18 日，中远海运集团召开船舶工业板块重组整合现场启动会，成立船舶工业板块重组整合项目制定方案工作领导小组和工作小组。9 月 12 日，中远海运集团整合管理办公室正式提交集团领导审议《工业板块业务整合总体建议方案》（《方案》）。

在企业股权关系和组织结构调整方面，《方案》建议将中远造船改制为有限责任公司，并更名为“中远海运重工”，作为运营管理的统一平台。同时将中远海运集团所持的中远投资和中远船务股权、中海工业股权，划转至中远海运重工内。中远海运重工再以现金收购中海工业持有的中海江苏、中海长兴股权。

整合完成后，中远海运重工将对所有造船业务的日常经营进行直接管理，主要负责市场营销，科研设计，信息化、资金、战略、投资管理，资本运营等。中远船务、中海工业和中远投资股权划转至中远海运重工后，在法律允许的框架内维持存续状态，但不再作为管理层级履行管理职能。中远船务、中海工业将视上市企业及土地有关遗留问题解决情况择机关闭。

中远海运重工总部将下设 11 个部门、1 个特设机构和 4 个业务发展中心。其中，特设机构为整合整理办公室；4 个业务发展中心为经营中心、技术研发中心、集中采购中心和信息中心。

3 压缩产能

据悉，中远海运集团此次改革重组以中共中央和国务院《关于深化国有企业改革的指导意见》和中远海运集团装备制造产业集群“十三五”发展规划为指导，践行《中国制造 2025》战略，力争十年内将中远海运重工发展成为中国领先、世界一流的船舶和海洋工程装备制造企业。

2 月份，由原中远与中海两家航运央企重组成立中远海运集团。根据两大集团重叠业务合并同类项后交由单一实体经营的思路，历经近 10 个月，中远海运集团基本完成对旗下集运、散货、能源、港口和航运金融的业务整合。

目前，在中远海运集团已整合的业务中，中远海运集运的运力规模排名全球第四，集装箱运力占全球总运力规模的 8%；中远海运港口在全球控股和参股运营的码头数量达 46 个，泊位数量达 171 个，以集装箱总吞吐量计算，为全球第二大码头运营商；中远海运发展的集装箱租赁业务规模排名全球第三；中远海运能源旗下的油气船队运力规模位居全球第一；中远海运特运旗下的特种船运输船队位居全球第一。目前启动的船舶工业板块的整合将使中远海运重工成为继“南北船”后的中国第三大造船集团。

造船业受产能过剩困扰，航运业表现低迷，中远船务、中远造船和中海工业经营表现亦不佳，财报显示，中远船务上半年亏损 5284 万美元（约合 3.5 亿元）。分析人士普遍认为，合并前，三者的造船业务与“南北船”类似，在同一区域存在同类产品的相互竞争；合并后可能依然存在同家企业的内部竞争。中远海运集团对内部造船业务进行整合梳理将有利于优化资源配置，压缩过剩产能，但如何优化产品结构，避免内耗式竞争是当务之急。若调整适宜将是强强联合，不仅能布局合理，还能满足“去产能”的政策需要。

根据《方案》，到 2017 年年底，中远海运集团的船舶工业板块整体商船建造产能将由 1205 万 DWT 压缩至 1060 万 DWT；到 2020 年年底，商船产能进一步压缩至 960 万 DWT。此外，海工船企数量将由目前的 5 家压缩至 2 家，修船改装业务也将根据地域进行产能合并和淘汰。

对于此次改革重组，涉及企业、员工众多，资产巨额，不仅涉及企业股权关系和组织结构的调整，还涉及人事调整和职工的切身利益，依旧是一项艰巨工程。目前看来，中远船务下属企业数量最多，体量也最大，但整合后造船业务将以中远川崎为主，而中远船务保留的只是少部分海工业务，而且，目前海工市场持续低迷，中远船务重整力度和障碍或更大和更多；中海工业中利润负增长的僵尸企业，若想在整合中脱困，需要相关政策的扶持，这些均是未来整合的重点。

中远海运集团组建中国海运重工，打造中国第三大造船集团，进一步完善其“6+1”产业布局。

造船第三极：中远海运重工成立

12 月 16 日，中远海运集团以造修船及海洋工程装备为主的船舶工业板块整合平台——中远海运重工有限公司（中远海运重工）在上海成立，中国第三大造船集团由此形成。据悉，中远海运重工总部定址上海，中远船务工程集团有限公司（中远船务）原总经理梁岩峰出任中远海运重工总经理。

根据中远海运集团装备制造产业集群“十三五”发展规划的总体要求，中远海运重工将响应国家装备制造业“走出去”与国际产能合作的战略，以“向外看、压产能、控风险、促升级”为主线，通过信息化与工业化的高层次的深度结合，实现智能制造，走新型工业化道路，推动船舶和海工制造业务技术和产品升级；延伸拓展非船产品，培育船舶配套产业。

同时，作为国企改革的重要航运主体，中远海运重工成立后，在改革重组方面，将推进体制、机制创新，引入战略投资者，充分利用各类资本参与国有企业混合所有制改革，释放改革红利，激发创新活力。

具体到业务层面，未来中远海运重工将在船舶制造、海洋工程、船舶修理改装和船配业务 4 个领域，对中远造船工业公司（中远造船）、中远船务和中海工业有限公司（中海工业）及下属企业的造船业务和资产进行腾挪组合，打造“南北船”之外的造船力量重要一极，并基于此进一步完善中远海运集团的“6+1”产业布局。

造船：中远川崎，全局主导

目前具体整合方案和何时启动尚未确定，但根据此前媒体披露的《中远海运工业板块重整方案规划》，到 2017 年年底，中远海运重工的商船建造产能将由 1205 万 DWT 压缩至 1060 万 DWT；到 2020 年年底，商船建造产能进一步压缩至 960 万 DWT。

具体来看，《航运交易公报》记者获悉，中远海运重工将对现有造船产能压缩、调整，严格控制新增产能投资，在此基础上，加强市场营销，努力争取订单。从造船业务来看，中远造船具有技术和示范优势，中远海运重工正是通过对中远造船改制有限公司更名而来。

资料显示，中远造船旗下拥有南通中远川崎、大连中远川崎和南通中远重工 3 家主要造船企业。作为中远海运集团与日本川崎重工的合资企业，南通中远川崎船舶制造技

术全国领先，年生产能力达 300 万 DWT，主要从事各种散货船、15 万～30 万吨级油轮和超巴拿马型集装箱船、大型汽车滚装船、特种船、LNG 船等高技术船舶的建造。

去年，南通中远川崎交付船舶 21 艘、约 167 万 DWT，完成产值约 46 亿元，在船舶行业持续低迷、“盈利难”等问题凸显的形势下，依旧保持盈利增长；接获 11 艘优质船舶订单、220.4 万 DWT。据报道，今年，南通中远川崎计划建造交付船舶 17 艘、约 163.8 万 DWT；预计实现销售额超 40 亿元。截至 4 月底，南通中远川崎手持订单 29 艘、约 450 万 DWT、100 万修正总吨，手持订单交船期已排至 2018 年年底。

南通中远川崎最为优势的当属智能造船技术，它是中国船舶行业唯一一家由工信部确定的智能制造试点示范企业。据南通中远川崎负责人介绍，南通中远川崎的智能车间将机器人应用和生产线智能制造作为信息化与工业化深度融合的切入点，取得了实实在在的效果。以最新刚投产的中 1 径智能管加工线为例，该线总投资近 400 万元，生产效率提高近 1 倍，年节约 8000 多工时，经济效益明显。智能化制造已成为造船行业的共识，工信部副部长辛国斌称，中国造船效率水平每提升一个百分点，全行业将可节约人工成本 2 亿～3 亿元。

因此，在船舶制造业务方面，中远海运重工提出，推广南通中远川崎造船技术和管理经验，在全系统增强船舶研发能力、提升设计水平、改进制造工艺；进一步完善创新研发体系和机制、加强基础共性技术和前沿技术研究，大力开展节能、减排、低碳、环保等方面的新技术研发，开发绿色船型和高技术船型，保持和树立集团船舶制造在国内外的技术领先优势和高端品质形象。

中远造船的另两家造船企业——大连中远川崎年设计生产能力为 300 万 DWT，建造大型船舶有一定优势，一直沿承南通中远川崎管理模式，与南通中远川崎一起形成中远造船南北呼应的发展格局；南通中远重工是国内最大的船舶舱盖产品生产基地，年生产能力 4 万余吨，具备 800 吨以上超大型门机设备总装能力和港口机械设备、船体分段及海洋工程制造的资质和能力。

除中远造船外，中海工业下属位于广东的英辉南方主要建造高速船型，是目前中国乃至东南亚地区最具规模的大型铝合金船生产企业；另一家为中海工业江苏，2010 年新厂区投产后年造船能力为 350 万 DWT，主要从事各类中大型船舶、水上浮动装置和海洋工程装备制造。为有效压缩产能，中海工业江苏老厂区将关停。

海工：压缩产能，严控风险

从目前布局来看，中远海运重工的海工业务集中在中远船务，具体为启东中远海工、大连中远船务、舟山中远船务、广东中远船务和南通中远船务 5 家造船企业。此前梁岩峰在接受媒体采访时表示，中远船务一直坚持“在‘特’字上下功夫”的发展战略，注重专业化发展，努力做细分市场的领军者。中远船务已陆续交付多艘多型特种船，叫响中国品牌。

中远海运重工将以“严控风险、向产业链其他环节延伸、业务有所聚焦”为战略指导，布局海洋工程业务，强调控制、化解在建海工项目风险，进一步挖掘浮式生产储油卸油装置（FPSO）、海上风电安装船等细分市场，全面深化与大客户合作，严格把关新增订单风险敞口。

自 2014 年下半年以来，国际油价长期低位运行，海工市场遭受“灭顶之灾”。中国船舶工业经济与市场研究中心称，今年以来，海工船运营市场惨淡，市场需求不断下滑，退租、撤单现象频现，船队利用率持续走低，当前闲置锚作拖轮（AHTS）的数量已经超过正在作业的数量；今年截至目前，全球仅有两份海工辅助船（OSV）新造订单，创下有纪录以来 OSV 新船订单量的最低水平。

不少船东因项目资金紧张或盈亏平衡问题，往往会以各种理由迟迟不肯接船，“交船难”已成为众多海工制造企业的心头之患。目前来看，海工船手持订单主要集中于平台供应船（PSV）、AHTS 领域，中国海工制造企业拥有这两类船型手持订单的 55%。据

不完全统计，目前中国造船企业还约有 100 艘 PSV 订单属于投机订单。海工船成为“烫手山芋”，中国造船企业的海工在建项目风险进一步凸现。

此种背景下，海工业务方面，中远海运重工将大幅压缩产能，计划到 2020 年，将目前的 5 家海工建造企业压缩为 2 家，南通中远船务、舟山中远船务及广东中远船务将关闭，年完成交付海工产品的生产能力由 18 个压缩至 9 个。

保留的启东中远海工和大连中远船务为中远船务海工业务的核心企业。当前技术难度最大的极地冰区模块运输船、中国首制 Super 116E 型自升式钻井平台、牲畜船等均属于上述两家造船企业建造交付。

资料显示，启东中远海工总体规划使用岸线 2030 米，占地面积 100 万平方米，拥有“一坞二滑道三码头”和专业化的生产车间及配套设施，海工产品几乎覆盖从浅海到深海、从油气平台到海洋工程船舶的各种类型。中远船务下设的海洋工程技术研发中心，是中国海工装备行业产品研发水平最高、科研设施设备最先进、研究领域覆盖面最广的研发中心。

大连中远船务最早从单一修船起步，后转型为修船、造船、海工三业并举，而今海工业务领先全国。大连中远船务被业界誉为“中国第一 FPSO 改装工厂”，还建造了世界最大的 50 万吨级浮船坞及各型 FPSO（见表）。

修船：搬迁合并，沪粤分立

在船舶修理改装业务方面，中远海运重工将重视内部挖掘与整合资源相结合，在服务好中远海运集团内部修船需求的基础上，完善现有的全球营销网络，积极开拓国际修船市场。

根据此前媒体报道，中远海运重工将按照地域范围重整修船业务。对上海地区修船企业（中海长兴船厂、上海中远船务、立新船厂）实施搬迁、整合，淘汰 3 万吨及以下船坞 3 座，新造或改造 30 万吨浮船坞 1 座。同时将上海中远船务海工模块建造业务整体迁移至中海长兴船厂，广东地区船厂（广东中远船务、菠萝庙船厂）的修船业务也将进行整合。

修船业务主要集中在中海工业，由中海长兴船厂、立新船厂和菠萝庙船厂组成的中海修船，拥有总坞容量近 80 万吨。其中，30 万吨级船坞 1 座；20 万吨级船坞 1 座；4 万～8 万吨级船坞 3 座；4 万吨级以下船坞 3 座。另一家修船重量级企业为中远船务下属的上海中远船务，该企业在特种船修理改装方面独树一帜，2011 年以来进行产品转型升级，按照国际标准，建立了海工设计和模块建造 QHSE 管理体系，并通过了美国船级社认证。

与此同时，伴随着中远海运集团港口业务的全球化布局，中远海运集团在修船领域也已有布局，力争成为“游戏变革者”。11 月 14 日希腊媒体报道，由中远海运集团主导的比雷埃夫斯港务局管理层向比雷埃夫斯港运送一座 30 万吨浮船坞，这使得位于雅典一比雷埃夫斯工业区内希腊两个现有主要造修船企业 Skaramangas 和 Elefsina 前景变得暗淡。据悉，小型船舶的修理通常由船员在比雷埃夫斯港口处理，但大型船舶通常在上述两个干船坞修理，中远海运集团的参与将使希腊修船行业增加了又一个竞争者。

在全球营销网络建设方面，中远海运重工提出，将充分利用互联网搭建网上平台，打造“线上+线下”的全球船舶维修维护平台企业；重点开发化学品船、液化气船、豪华邮轮、海洋工程等修理和改装的高端市场，保持船舶及海洋工程修理改装的市场领先地位。

船配：集中整合，破“散杂弱”

除主要修造船、海工企业外，中远造船和中海工业旗下还有十多家船配供应企业。在配套业务方面，中远海运重工意在通过重组整合，改变此前的“散杂弱”局面，做好“大管家”。

中远海运重工将统一规划，集中优势资源布局船舶配套产业的高附加值产业链，重视船舶动力系统、机电控制设备、海工装备专用设备 etc 配套设备的研究和发展，加快船舶配套自助品牌产品的开发，培育新利润增长点。

船舶工业产值、体量大，船配需求也巨大，但中国船配制造业的现状是大部分靠进口，做大船配交易市场是中国船舶工业需要补上的一块短板。中国船舶工业经济与市场研究中心主任包张静指出，当前，中国船配业发展的突出问题主要为：自主创新能力依然薄弱，尤其是主机领域，自主品牌低速机方面处于空白，中高速机难与国外先进产品匹敌；缺乏具有国际影响力的大型企业，产业集中度相对较低，例如在辅机领域，最大的辅机企业年产值只有十几亿元；配套体系不完善，市场竞争力不强。

为此，7 月份国家出台《船舶配套产业能力提升行动计划》，提出到 2020 年，建成较为完善的船用设备研发、设计制造和服务体系，散货船、油轮、集装箱船三大主流船型本土化船用设备平均装船率达到 80% 以上，高技术船舶本土化船用设备平均装船率达到 60% 以上，船用设备关键零部件本土化配套率达到 80%。

作为中国造船业的重要力量，具体操作上，中远海运重工将采取合资、合作、自主研发等多种方式，围绕造船、海工核心业务，发展高附加值型、节能环保型配套产品，打造高端配套产业链，提高自助配套能力。

船舶作为航运企业经营的关键要素，是中远海运集团实施改革重组涉及的重点。“6+1” 布局亦是围绕船舶展开的。

中远海运的“船”

船舶作为航运企业经营的关键要素，是中远海运集团实施改革重组涉及的重点。继航运产业集群和航运金融产业集群后，中远海运集团规划的装备制造产业集群正通过中远海运重工这一平台而搭建成型。

船舶“智造”

具体来看，中远海运集团欲打造的装备制造产业集群，主要包括船舶海工制修和集装箱制造等业务（集装箱制造业务主要为股权投资中集集团和东方国际集装箱）。伴随船舶工业发展和劳动、资金要素聚集，中国造船在世界造船市场的份额迅速提高，已跻身全球造船大国行列。

纵观中远海运集团的“船”，中远海运集团副总经理俞曾港称，重组后的中远海运集团达到 4 个世界“第一”，船队综合运力 8532 万 DWT、1114 艘。其中，自有干散货船队运力 3352 万 DWT、365 艘；油轮运力 1785 万 DWT、120 艘；杂货特种船队运力 300 万 DWT。中远海运集团的海洋工程装备制造接单规模稳居世界前列。

中远海运集团以中国第三大造船体量支撑着全球最大综合运力船队的运营。此前，中远海运集团的造船资源首先服务于集团的需求，今后，伴随着船舶工业板块的整合，资源和优势得以进一步释放。有评论指出，中远海运集团亦有将优势船型向行业内推广的决心。

目前，中远海运集团已将修船业务进行国际化布局和推广，其智能制造技术在中国船舶工业行业中也拔得头筹。

针对船舶“智造”话题，《航运交易公报》时评栏目《或许应该从船开始……》认为，在全球产业重构背景下，由效率产生的成本优势、由即时响应产生的技术优势、由统筹产生的环境优势将成为产业的发展方向，将成为企业在竞争中致胜的利器。因此，若干年来，向全球航运业提供一半以上船舶的中国造船业，技术将更全面，产能体量、产品存量将更大，中国舰船建设的需求处在爆发期，最有愿望、能力和机会率先在传统制造业平台上实现互联的飞跃。造船业长期不景气，本身也需要一次蜕变才能够健康地生存下去。

去“双”产能

产能过剩导致航运业长期低迷，“去产能”已成为行业的共识。中远海运集团产能过剩表现在两个方面：一是运力产能；二是造船产能。

拆解老旧船舶是缓解运力过剩的方法之一，中国和希腊为主要的拆船国家，2012—2015 年，包括中远海运集团在内的中国国有航运企业是最活跃的拆船企业，拆船量占中国总拆船量的 70%。

在造船领域，“去产能”也是船舶工业结构调整的“中国”思路，2014 年以来，中国民营造船企业和地方国有造船企业尽管因经营不善，倒闭不断，但客观上压缩了部分造船产能。当下，在国企央企改革背景下，中国造船央企的“去产能”动作日渐频繁。5 月底，中船重工集团启动北方地区 6 家造船企业整合，优化配置造船资源；中远海运重工明确提出压缩造船产能目标。

原中远与中海两家集团整合的目标就是通过“拆开来、合起来”的深度合并减少重复投资和经营。从整合后业绩来看，上半年，中远海运集团实现营业收入 910 亿元，利润达 91.74 亿元。营业成本方面，前 9 月同比减少 180.79 亿元，降幅 11.78%，压缩涉及重复投资的计划约 40 亿元。在 141 项低效无效资产中，89 项已处置完毕。[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@sis-smu.org

欢迎订阅