

时事经济与航运

中国海洋运输情报网主办

2017 年 7 月 26 日 (第 1688 期)

◆ 去杠杆稳步推进 防风险能力显著提升	1
◆ 从此，天下三分 看中远海运收购东方海外	3
◆ 世界海运贸易格局趋势性新变化	4
◆ “一带一路”之港口大观	6

去杠杆稳步推进 防风险能力显著提升

如何看待 2017 年的年中经济形势，尤其是在深化供给侧结构性改革的关键之年，去产能、去杠杆落实得如何？企业防风险能力是否得到有效提升？未来发力的侧重点在哪？中国经济时报记者日前专访了国务院发展研究中心宏观经济研究部副部长吴振宇。

中国经济时报：在深化供给侧结构性改革的关键之年，就您的观察，自去年以来尤其是今年上半年，我国的去杠杆政策取得了哪些效果？

吴振宇：就整体而言，我国引领新常态的宏观经济政策框架正在形成，去产能、去杠杆向纵深发展，微观活力不断提升，经济增速逐步企稳，并且，“三去一降一补”正引领经济走向增长新平台。自 2015 年推行供给侧结构性改革以来，我国经济运行中积极因素逐步增多，增速向新增长平台收敛。2017 年上半年，GDP 增速为 6.9%，与上年末相比，增速略有回升。

在增速企稳的同时，经济结构继续优化。随着去产能、去杠杆等政策的推进，经济困难地区的增长有所恢复，传统产业集中度提高，产业融合不断深化，资金外流和人民币贬值压力明显减弱。经济运行中的新动能不断涌现，共享单车、网络租车、电商等新技术、新产业、新业态快速发展。特别是重点行业去产能顺利推进，带动宏观经济全面走稳。2017 年，煤炭去产能任务为 1.5 亿吨，钢铁去产能任务为 5000 万吨。从上半年的情况看，任务进展顺利，预期仍将超额完成任务。去产能顺利推进，恢复了企业盈利能力，其积极效果向经济其他领域扩散，带动宏观经济全面走稳。黑色金属压延业、非金属矿制品业在 2016 年二季度经营状况就出现明显好转，黑色金属矿采业经营情况也在 2017 年一季度明显好转。过剩产能行业经营状况好转、工业企业主动增库存，改善了经济运行的宏观背景，成为增长回升的重要原因。

中国经济时报：在去产能的推动下，企业去杠杆的效果如何？负债率有何表现？

吴振宇：总的来看，去杠杆稳步推进，经济活力增强，风险防范能力提升。就企业而言，去杠杆效果显著，负债率持续下降。地方政府通过债务置换和规范融资行为，财政稳健性明显提升。宏观杠杆率增速放缓，去杠杆面临的有利条件增多。

一是去产能成为企业去杠杆的主要推动力。通过去产能，工业企业的负债率持续下降。2014 年规模以上工业企业资产负债率为 56.84%，2015 年下降为 56.20%，2016 年年底降为 55.8%。负债情况改善集中反映在过剩产能行业，煤炭采选业的负债增速于 2016 年 2 月达到 11% 的高点后，增速持续下行，今年一季度债务总规模同比出现下降。黑色金属采选业的负债增速于 2016 年 4 月达到 7.9% 的高点后持续下行，今年 3 月份以来，

债务总规模同比明显下降。非金属矿采选业和有色金属压延业等其他过剩产能行业也出现债务增速快速下行，或者债务总规模下降的良好局面。

二是规范地方政府举债行为，财政纪律得到强化。我国地方政府债务率平均已经达到 80.5%，局部地区超过 100%。地方政府债务水平过高成为影响地方经济社会发展的重要原因。应当通过存量债务置换和新增债务管理等方式，使得地方政府举债程序更加规范，债务负担有所下降。

三是货币供应量增速下行，宏观杠杆增速有所放缓。进入新常态，经济增速下行的同时，需要加快产业升级和结构调整，经济、金融和社会运行风险加大，对货币供应量增长形成倒逼机制。我国实施稳健的货币政策，在为转型升级提供有利金融环境的同时，也有效应对了部分领域出现的风险和波动。

总体看，近年没有采取大水漫灌的方式刺激经济增长，而是通过宏观调控方式创新，控制住了宏观杠杆率上升的势头。2015 年我国宏观杠杆率比 2014 年上升 11.4 个百分点；2015 年仅上升 6.2 个百分点，增幅收窄。今年 GDP 增速有所回升，但 M2 增速回落，年底宏观杠杆率增幅有可能会进一步收窄。

中国经济时报：在去产能、去杠杆迈向纵深的过程中，将面临哪些挑战和机遇？

吴振宇：一是去产能带动企业去杠杆的边际效应降低，需要多策并举加大去杠杆力度。

自 2015 年以来，过剩产能行业企业经营条件改善、财务状况好转，主要来源于“去产能”后供需关系调整引起价格上涨带来的积极效果。今年 4 月份以来，PPI 上涨势头放缓并出现下降。从宏观背景看，我国需求侧增长仍有一定支撑，去产能将继续推进，PPI 可能会在当前位置徘徊。PPI 趋于稳定，企业利润改善需要更多通过技术更新、产品质量提高、加强内控等管理手段。特别是债转股政策推进以来，地方政府积极设立资产管理公司，加快推进企业债务重组工作。政策支持下的企业降杠杆与去年以来“去产能”形成的去杠杆，形成政策上的接续。随着债转股政策推进，企业债务负担降低，有利于增强企业活力，提升经营能力。对于银行来说，也有利于盘活沉淀资金，提高资金运用效率。

二是要调整负债结构，更多使用中央财力支持地方政府去杠杆。

根据财政部统计，我国政府债务负债率为 36.7%，低于主要市场经济国家和新兴市场经济国家的水平。特别需要指出的是，我国经济增速仍保持在中高速水平，未来 5 到 10 年平均增速仍在 6%左右的水平上。相对较高的增速，为政府提高负债水平提供了有利的条件。另一方面，在稳增长和投资冲动下，不少地方政府通过依托地方融资平台、政府和社会资本合作（PPP）、产业投资基金等渠道，通过明股实债、违规购买服务、违规担保等不规范的操作，融资用于建设项目投资，积累了大量隐性债务。我国政府债务总体水平处于低位，有进一步提高的空间。而地方政府在债务融资渠道收紧后，面临经济增速下行、土地出让金收入减少的局面。可适当增加地方政府的债务限额，在“堵后门”的同时，根据各地财力、发展阶段适当提高其债务限额，为地方政府完善基础设施、培育经济增长新动力提供财力支持。

三是宏观杠杆率仍处于高位，经济增速企稳回升后，将对宏观调控带来压力。

2016 年底，我国宏观杠杆率为 208.3%，全球平均为 130%左右，美国、欧元区低于 100%，日本在 230%左右。相比于全球平均水平，我国宏观杠杆率处于高位。与杠杆率高企对应的是我国货币流通速度处于低位。在最近的一轮经济增长扩张期（2001 年—2007 年），我国的货币流通速度平均为 0.65。2014—2016 年，我国的货币流通速度平均 0.5。如果经济企稳回升，预期改善，货币流通速度将会以较快的速度回升，从而造成信用过快扩张，面对资产价格上涨受到较多控制的局面，可能会引起大宗商品或消费品价格的过快上升。为我国货币政策的操作带来两难的选择。当前，应该坚持稳健中性的货币政策。在保持流动性的同时，加强政策的灵活性，根据国际经济需求回升的态势和国内经

济运行情况，继续收紧 M2 增速。同时，加快推进供给侧结构性改革，在去产能、去库存的同时，加快推进降成本、补短板，更多通过供给活力的释放而不是需求拉动，促进经济回升，为保持经济持续稳定增长创造更有利的条件。[返回](#)

从此，天下三分 | 看中远海运收购东方海外

7 月 9 日，中远海运集团旗下控股上市公司中远海控与上港集团宣布，向香港联交所主板上市公司东方海国际的全体股东发出购买其持有的已发行标的公司股份的现金收购要约。本次要约收购为附条件的自愿性全面现金要约收购。

本次要约收购假设全部标的公司股东就其股份接受要约，应支付的现金代价总额将是 492.31 亿港元，折合美金 62 亿元。如果交易最后得到各方的批复并顺利完成，中远海控的集装箱运力规模将排名全球第三。而更为重要的是，中远海控的全球运营管理和数字化能力将有一个质的飞跃，通过跨越式的发展而跻身全球集装箱班轮行业的第一集团，实现三分天下。

风起云涌的航运业洗牌

自从 2015 年下半年开始的中远集团与中海集团合并以来，集装箱班轮航运业就掀起巨变，合并、收购、破产等等不一而足，前 20 大承运人迅速收缩为了 12 家（如果目前的几项交易最终都能批复）。

同时，也因为这种翻天覆地的变化，市场已经对后 5 家的承运人（包括阳明海运、太平船务、以星航运、现代商船和万海航运）是否会继续健康运营已经产生怀疑，或者是纷纷猜测这几家会被前七家承运人中的谁来收购。而这种好像突然发生的巨变，实际也是由长期的量变酝酿而来。尽管显得突然，但有其发生的必然性，是长期市场疲弱所导致的行业自主洗牌和产能集中，提高规模和生产效率以应对。

东方海外在数字咨询方面的先进程度

东方海外在资讯科技方面的投入一直是其被业界称道的，继 2015 年底其 IRIS-4 系统的全球应用进入最后阶段，从 2016 年起这款系统逐步进入实用，并取代其被广泛赞誉的 IRIS-2 系统。这一款智能组合系统的服务范围随着服务范围的扩充，也进一步的提升班轮公司的效益并减少支出。而其附属公司 CargoSmart 作为一家独立的第三方业务平台，正在拓展物联网以涵盖如海事运作等领域，协助承运人监察油耗及船舶其他运作表现，并按照采集的资料采取适当的行动。CargoSmart 系统作为与 Inttra 系统齐名的全球三大公共订舱平台之一，与各大船公司和商业物流企业具有强大的数据共享和业务粘性。所以，这两项资讯科技的推广完美的契合整个航运产业数字化的趋势。

其实，在 7 月初发生的由乌克兰开始的 Petya 网络攻击导致马士基航运只能迅速关闭网络以最大限度降低受攻击的损失，已经向整个航运界敲响了警钟。作为不可逆的航运数字化趋势，在业界算是相当优秀的马士基航运也无可幸免的受到网络病毒的攻击，据说造成的损失可能在接近 5 亿美元。可以想象，如果这一情况发生在其他系统能力稍差的班轮公司身上的话，这种损害的程度更会扩大到多大范围。因为即使有预期，马士基航运也承认没有想到此次网络攻击造成的损害会如此快速和巨大。所以，作为全球化业务的集装箱航运业，遍布全球的航线和码头也要求航运公司必须有匹配的全球系统和数字解决能力。而东方海外所开发的这两套系统，将会大大提升中远海控的全球数字化能力。

东方海外的优秀管理能力将在更大平台展现

东方海外也一直是集装箱行业中盈利能力和运营管理水平非常出色的企业。尽管规模一直处于行业中游水平，但在过去 10 年的经营业绩一直是可圈可点，被集装箱航运界普遍认为是值得学习的典范。虽然 2016 年公司也出现了亏损的情况，但鉴于 2016 整体行业的亏损，以及整体市场运价水平出现的历史低点，公司的经营仍然是稳健和可持续的。

从以上主要班轮公司过去 10 年的经营利润情况表来看，东方海外是少数几家经营稳健且盈利能力显著的公司。而如果单独看合并前的中海集运和中远集运，大致推论两家与东方海外都是规模相近的公司来说，东方海外的经营业绩一般都是翻两番甚至三番。

所以基于目前中远海控的规模是东方海外的 2.6 倍，在全面学习和推广东方海外的运营和管理之后，以最小业绩翻番来考虑的话，中远海控自身的业绩也会增长 5.2 倍。即，2017 年上半年公布 18.5 亿元人民币的预期盈利，将变为 96.2 亿元人民币。下半年初步估算经营情况与上半年保持相同（班轮行业下半年市场需求一般好于上半年），全年盈利 192.4 亿人民币（折合美元 28.2 亿）。

更大的协同效应

收购一旦批准通过，中远海控与东方海外两家公司在相应航线上的市场运力投放份额将随之增大，整个全球航线布局和规模优势也会得到更大的发挥。随之而来的，就是在各种成本项下的协同效应的体现。按照上市公司公告的初步估算，这个协同效应现值约为 26.94 亿美元。

而以上还仅仅是估算各种成本的节约，尚未考虑到东方海外在全球温控冷链等高端货运市场的能力开发，以及东方海外物流在各种专业类物流领域里（比如：服装、食品类）可以为中远海运相关产业所带来的全新业务领域开拓和盈利能力的提升。[返回](#)

世界海运贸易格局趋势性新变化

近年来，随着经济全球化的发展、知识经济的兴起及现代科学技术的发展，货物朝着轻、小、薄的趋势发展，管道、航空等运输方式也迅速发展，对海运贸易形成分流。

就海运贸易而言，社会对环保要求的提升，制约了化石类能源物资的贸易发展，海运贸易结构相应有所调整。尽管如此，克拉克森统计数据显示，近年来，世界海运贸易量权重基本稳居 84%，海运贸易依然是全球经济和贸易的支柱。

海运贸易量总体变化趋势

随着经济的发展，国家和地区对基础原材料、能源和消费品的需求增加，世界海运贸易量也随之呈持续增长态势，与世界经济呈高度相关关系。

但是，受政策趋向、经济结构变化等因素影响，世界海运贸易量增速较世界经济发展波动频率和波动幅度明显更大。

1987—2016 年，世界海运贸易量平均增速 3.85%。期间，亚洲金融风暴和美国次贷危机，使世界海运贸易量于 1998 年和 2009 年出现两次负增长拐点，世界海运贸易随着世界经济大幅震荡。

次贷危机发生以后，随着各国央行不断释放充沛的流动性，资产价格空前膨胀，实体经济发展迟滞，也使海运贸易平均增速进一步收窄，并于近年滞后于经济增长节奏。

2010—2016 年，全球工业生产增长值由 8% 降至 0.2%，并在 2012 年出现负增长。同时，世界海运贸易量增速由 9.4% 跌至 2015 年的 1.8%，较当年的经济增速减少 1.4 个百分点。2016 年，由于中国“去产能”后国内煤炭量降价升、上半年国际铁矿石价格大幅下降及中国地方炼厂生产活跃等原因，中国进口煤炭、铁矿石和原油大幅上涨，带动 2016 年世界海运贸易量反弹至 2.9%，但增速依然处于 3% 以下的低速增长区间。

如果用克拉克森的世界海运贸易/GDP 乘数则可以更直观地体现贸易与经济发展的关系：2010—2015 年，世界海运贸易乘数由 1.73 降至 0.58 的低点，2016 年反弹至 0.93。

近年来，由于各国内生动力不足，欧美等发达国家经济复苏迟缓、发展中国家经济结构调整，经济增长放缓，世界海运贸易量进入低速增长通道。

但是，下述四大因素将促进海运贸易保持长期健康的发展趋势。一是，中国“一带一路”倡议的实施将带动亚非欧沿线国家的经济增长；二是，各国“脱虚向实”的经济政策逐步见效，将有效拉动世界经济良性循环；三是，印度的逐步崛起和世界人口长期

持续增长的红利，将长期促进消费需求；四是，电子商务全球化愿景的预期，将开发中小企业跨境贸易潜力。

海运贸易货类结构变化趋势

近 30 年来，随着居民生活水平的提高和环保意识的提升，海运贸易货类结构悄然发生着变化：根据克拉克森报告，1987—2016 年，干散货、原油及成品油、集装箱、LNG 等各大板块货类贸易量均保持持续增长，部分货种表现出权重变化较大、近年增幅放缓等趋势。

干散货在大宗散货带动下，经历了 2000—2007 年和 2010—2014 年两波高峰，贸易量持续增长，权重上升 1.8 个百分点至 43.4%。其中，铁矿石贸易量和权重屡创新高；煤炭贸易量持续走高后于 2015 年出现负增长拐点，其权重由 2013 年的高点开始缓慢回落；粮食保持贸易量持续增长，权重呈现由高到低又持续回升的“U 型”走势，近年发展势头良好；小宗散货贸易量持续增长，但权重一路下滑，目前并无止跌迹象。

原油贸易量保持持续增长，权重总体下滑近 9 个百分点。但近两年，受油价大幅下跌影响，贸易量增速放大，权重有所反弹，但势头较弱；成品油贸易量平稳增长，权重稳定。

集装箱贸易量表现相对活跃，平均增长率高达 9.4%，近年回落至 4%左右，权重由 5%升至 15.5%。

LNG 贸易快速成长，平均增速达 6.4%，近年增速有逆势向上趋势，权重则由 1.2%升至 2.4%。

目前，高成本和高价格制约清洁能源健康发展、美国将改变对化石能源发展设限的做法等因素都将在近年内大概率地暂时稳定煤炭、石油等化石能源的需求。

同时，在较长时间内，印度等正在崛起的发展中国家和世界人口持续增长的刚性需求，将继续支撑铁矿石、粮食等大宗散货贸易量。由于其它货类增长较快，预计大宗散货权重将滞涨或缓慢回落。

随着生活水平的提高，人们对价格的敏感度降低，将更趋向于关注质量和效率，贸易的基础理念也由比较优势逐渐向竞争优势转变。由于集装箱运输固有的安全、便捷特点，近年来，适箱货源快速增长。中国“一带一路”倡议，加上未来中小企业电子商务贸易模式的逐渐成熟，预计全球集装箱贸易量和权重还有一定的上升空间。

2016 年 11 月 4 日《巴黎气候变化协定》生效，该协定将为 2020 年后全球应对气候变化行动做出安排，绿色、低碳发展已经成为全球能源发展的共识。因此，长期来看，清洁能源将是全球共同的发展方向，LNG 贸易具有很大的发展潜力。

海运贸易地理分布变化趋势

实体经济恢复尚待时日，新兴经济体和发展中国家快速崛起，海运贸易重心总体持续向新兴和发展中经济体转移：根据克拉克森报告，2008—2016 年，在中国和印度的强劲需求引领下，亚洲在大宗干散货的地位凸显；中东、南半球和区域集装箱贸易快速增长。

2016 年，中国进口铁矿石、煤炭、和原油分别升至 10 亿吨、2.01 亿吨和 3.53 亿吨，铁矿石和原油均位居全球第一、煤炭位居全球第二，其中铁矿石进口量占全球七成多；印度进口煤炭和原油快速升至 2.03 亿吨和 2.15 亿吨，分别位居全球第一和第二；日本进口铁矿石降至 1.3 亿吨，位居全球第二；欧洲铁矿石、煤炭和原油的进口量下降 15%，权重减少 8 个百分点至 17%；北美由于原油进口量锐减一半以上，导致铁矿石、煤炭和原油进口量下降 45%，其权重也减少 7 个百分点至 6%。

受欧美经济低迷、中国经济放缓、以及船舶大型化影响，2008—2016 年，北美、欧洲、远东之间的 3 条集装箱干线贸易量平均增速 2.07%，低于 3.73%平均水平，权重降至 29.3%。非干线贸易量增速加快，权重升至 29.8%。区域航线快速成长，权重升至 40.9%。中东地区和南半球的集装箱进出口贸易增速明显加快。

随着新兴和发展中国家对环境的高度重视，加上美国 LNG 出口增长预期，预计全球可再生能源和清洁能源在电力、汽车等行业的比重将快速成长。

2016 年 9 月 3 日，全国人大常委会批准中国加入《巴黎气候变化协定》，可以预见，2020 年后，中国在煤炭、原油等资源性化石能源的进口量将逐步萎缩，印度将进一步引领大宗散货市场。同时，经济的发展和适箱货源概念的延伸，电商全球化时代到来的预期，以及中国“一带一路”建设启动，预计世界集装箱贸易重心将向“一带一路”沿线国家转移。

时代在变、贸易格局在变、海运贸易模式也在变。随着互联网的深入，跨境、跨地区、跨行业的“互联网+全程物流”贸易模式将成为未来中小客户海运贸易的主旋律。只有转变思路、深入研究、因时而谋、顺势而为，才能促进海运业与时俱进、健康发展。

[返回](#)

“一带一路”之港口大观

2013 年国家主席习近平倡议共建“一带一路”；今年 5 月在北京举行的“‘一带一路’国际合作高峰论坛”见证了“一带一路”倡议从理想走向现实。在新时期，“一带一路”倡议提出了全球治理的中国方案，并为世界各国开辟了新的合作之路。

海运是“海上丝绸之路”的主要运输方式，传统上的“海上丝绸之路”自秦汉兴起就是联通东西交通、推动商业贸易繁荣发展的黄金路线，港口则是“海上丝绸之路”的起点和支点。“一带一路”倡议下的“21 世纪海上丝绸之路”还承担着建设广泛利益的“丝绸之路经济带”的愿景，其核心价值是通道价值和战略安全。

共建“一带一路”，港口是核心，是发展“先行官”，在多个国际场合，习近平提及港口均用“重要支点”“重要枢纽”来形容港口在“一带一路”倡议中的重要性。港口作为全球贸易的流通载体，日益成为区域经济发展的核心。从全球城市的成长轨迹看，港口仍然是主要驱动力。2017 年“中国航海日”活动，继续聚焦“21 世纪海上丝绸之路”建设，进一步促进和落实沿线国家和地区的交流与合作。

中国已经成为全球第一港口大国，在全球港口货物吞吐量和集装箱吞吐量排名前十大港口中，中国港口均占有 7 席。港口贸易支撑下，中国不断完善港口标准化体系，积累港口建设、投资、经营实力，在“一带一路”倡议下，中国港口企业“出海”探路。据不完全统计，中国已在“一带一路”沿线 23 个国家与地区投资港口码头建设，年投资额超百亿美元。

伴随着“一带一路”倡议在实体层面的推动，中国在沿线港口的建设将蔚为大观。6 月，国家发改委与国家海洋局联合发布《“一带一路”建设海上合作设想》，提出重点建设三条“蓝色经济通道”，该三大通道将承载更重磅的港口投资布局。

港口仰赖“海丝”大发展

顶层设计支撑之下，以中国港口企业为主体、资本为纽带的“一带一路”港口投资和建设如火如荼，港口串联的海上联通也更为畅通。反映在资本市场上，上海航运交易所发布的中国港航船企指数中，中国港口企业指数在“一带一路”倡议利好概念下，自 2015 年 3 月至今长期维稳 1200 点以上（见图）。在吞吐量高速增长一去不再的当下，中国港口企业仰赖“一带一路”建设获得了难得的再发展机遇。

对“海丝”港口投资井喷

“一带一路”建设已经成为全球投资的最大热点。商务部数据显示，2016 年全年中国企业对“一带一路”沿线国家直接投资 145.3 亿美元。截至 2016 年年底，中国企业在“一带一路”沿线国家建立初具规模的合作区 56 个，累计投资 185.5 亿美元。

而港口作为“一带一路”建设的“先行官”，2015 年以来沿线范围内的投资持续发展。据外媒报道称，在中国的计划中，9 个港口海外投资金额超 200 亿美元，并且相信随着“一带一路”建设的推进，港口投资将迎来稳健利好。

上述报道援引伦敦投行 GrisonsPeak 的统计，在截至 6 月的过去一年中，中国企业累计宣布对 9 个海外港口的投资计划，总金额达到 201 亿美元，而据英国《金融时报》统计，去年同期这一金额仅为 99.7 亿美元。最新数据虽然并未包括其他仍在讨论中的金额尚未披露的项目，但同比已经翻倍。

从具体投资情况来看，报道称，中国企业对马来西亚港口投资就有四起：马六甲皇京港项目的 72 亿美元投资、KualaLinggi 港口的 28.4 亿美元投资、Penang 港口的 14 亿美元投资和 Kuantan 港口的 1.77 亿美元投资。此外，在印尼，宁波舟山港也有意向对 Kalibaru 项目投资 5.9 亿美元。

上述金额的真实性尚不得而知，但梳理 2015 年至今中国主要港口集团的海外码头情况后，不难发现中国对“海丝”沿线港口的投资盛况（见表）。据不完全统计，仅报道和上市公司公开披露的可查的基础性投资便达 50 亿~60 亿美元，2016 年中国港口企业全球码头投资可谓是“你方唱罢我登场”。

其中，海外收购项目最多当属完成重组的中国两大港口企业——中远海运港口和招商局港口。中远海运集团副总经理叶伟龙在日前召开的“‘21 世纪海上丝绸之路’建设高峰论坛”上表示，中远海运集团正在探索新机遇、新动力和新空间，通过点线面布局，深耕“一带一路”市场，其中中远海运港口以码头为支点，加快港口码头投资布局，提升对产业链核心资源的掌控力。截至目前，中远海运港口在境外投资的 20 个码头中，“一带一路”沿线码头共有 11 个，分布在新加坡、比利时、荷兰、希腊、西班牙等国家。

招商局港口截至目前，海外港口总投资超 20 亿美元，建设全球港口网络，这些港口分布在 19 个国家和地区，包括斯里兰卡科伦坡港与汉班托塔港、吉布提港、尼日利亚庭堪码头、多哥洛美码头、土耳其昆波特码头等 49 个港口，大多是“一带一路”沿线国家重要港口。颇具特色的是，招商局集团在海外港口投资中成功推广“招商蛇口”模式，综合开发港口，以港口带动新区建设，如在投资控股吉布提港之后，进一步试点吉布提自贸区。据介绍，吉布提自贸区建成后将产生 GDP 超过 40 亿美元，相当于其目前 GDP 的两倍多，可创造就业岗位逾 10 万个，超过吉布提可就业人口的 1/6。

港口业绩再获提振

在欧美经济未完全复苏和发展中国家市场发展尚不完备的情况下，港口行业的发展已不能够依赖货物吞吐量的自然增长，在过去两年里不少港口企业的经营已现捉襟见肘。“一带一路”倡议的适时提出和推进，给了港口行业的再发展契机，在对“一带一路”沿线港口投资布局的同时，中国港口企业亦收获了难得的业绩提振。

招商局集团董事长李建红称，“‘一带一路’倡议对于招商局集团来说已不是一个抽象的概念，而是落地形成一个又一个具体的投资项目。在这些项目的推进过程中，中国与‘一带一路’沿线国家合作取得积极进展。”上述“一带一路”项目也为招商局集团带来了良好的经济回报和强劲的发展动力，2016 年，招商局集团境外营业收入达到 395 亿元，境外业务利润总额 18 亿元，实现经济效益和社会效益双丰收；招商局港口亦因此拓展全球码头业务，特别是参股国内外港口获得吞吐量增长，2016 年创造净利润 49.14 亿元，同比增长近 22%。

中远海运港口在“一带一路”沿线国家码头的总处理能力进一步提高至 1900 万 TEU，2016 年完成集装箱吞吐量 660 万 TEU，同比大幅增长 45%。“一带一路”沿线国家港口同样受益，以比雷埃夫斯港为例，2016 年该港完成集装箱吞吐量 347 万 TEU，较 2008 年的 68 万 TEU 实现 5 倍的增长，成为地中海第三大集装箱港口。

最先完成区域港口整合的浙江海港集团逐步与“一带一路”沿线国家的港口展开合作，上半年，浙江海港集团集装箱吞吐量同比增长 13.9%；宁波舟山港货物吞吐量超 5 亿吨，同比增长 11.3%，集装箱吞吐量完成 1238.6 万 TEU，同比增长 14.6%，货物和集装箱吞吐量均有两位数增长。

宁波舟山港通过搭建“海丝”港口论坛平台，先后与马来西亚巴生港、德国汉堡港等签订友好合作协议，7月11日第三届“海丝港口国际合作论坛”在宁波举办。截至目前，宁波舟山港共与13个“一带一路”沿线国家港口建立友好港关系。据宁波舟山港董秘蒋伟介绍，在对接“一带一路”倡议中，港航企业的合作力度越来越大。2016年，宁波舟山港“一带一路”航线升至82条，箱量升至908万TEU。截至目前，海铁联运班列开通11条，业务延伸至中亚、北亚及东欧国家；2016年海铁联运业务量突破25万TEU，年均增长率达36%。

自开埠以来，上海港凭借其首屈一指的国际化战略区位，一跃成长为全球最大的集装箱港。在“一带一路”倡议背景下，运营上海港的上港集团“国际化”战略得以稳健推进。2016年中国与“一带一路”沿线国家贸易总额占比为25.7%，港口企业为“一带一路”战略重要参与者，上港集团受益明显。

“海丝”港口发展沐春风

基于对未来发展潜力的预期，中外港口企业均表现出对“海上丝绸之路”沿线国家港口的投资热情。“海丝”沿线国家的人口、GDP、贸易在全球的占比均超过五成，从而导致整个“海丝”航线的集中度要高于其他区域。伴随着“一带一路”倡议的推进，相当部分的港口增长止住下滑，在过去一年里，“海丝”港口发展如沐春风。

“海丝”沿线港口吞吐向好

“一带一路”建设成为港口行业发展的主要增长驱动力。2016年，全球主要港口货物吞吐量保持低速增长，增速仅达2%。亚太港口服务组织最新发布的《亚太港口发展报告2016》显示，分区域来看，澳洲和亚洲经济体港口货物吞吐量保持相对较好的增长。其中，澳洲主要港口吞吐量同比增速达4.93%；亚洲主要港口货物吞吐量同比增速达2.52%（见表1）。这些均是“一带一路”建设所涉及的重要区域，该些港口货物吞吐量亦是带动全球港口吞吐量增长的主要动力，增速较2015年整体均有好转迹象。

港口集装箱吞吐量方面，“一带一路”沿线的亚太港口依旧保持领先，尤其东南亚经济体港口生产形势总体好于其他经济体，泰国、菲律宾、马来西亚等港口2014—2016年集装箱吞吐总量年均增速均在5%以上，其中菲律宾港口2016年完成集装箱吞吐量642万TEU，同比增长9.56%。

此外，得益于“一带一路”倡议，马来西亚巴生港近两年来发展迅速，2016年完成集装箱吞吐量1390万TEU，同比增长17%，增速在亚太集装箱港口中位列第一。巴生港作为“海丝”港口的重要节点，逐渐加强与中国港口的合作，截至2016年，中国与巴生港签订合作协议，使缔结友好港的港口达到10余个，中国港口企业积极参与巴生港投资建设，加密航线航班密度。2016年，中国与巴生自贸区加强合作，加工制造要素落户巴生自贸区。

码头运营商提升产能份额

在“一带一路”倡议下，“21世纪海上丝绸之路”沿线投资契机增加，全球码头运营商开始扩大其港口网络布局。根据德鲁里数据分析，2016年，全球码头运营商控制码头产能份额达60.9%，较2015年增加1.1个百分点。《亚太港口发展报告2016》分析称，整体来看，2016年全球码头运营商逐渐从2015年萎靡的经营形势中走出，虽然部分码头运营商开始从投资主导向成本管控及自身资产的更高效利用转移，但经营形势良好的码头仍然能够获得码头运营商的青睐。

具体来看，2016年前六大全球码头运营商共完成权益吞吐量2.32亿TEU，约占全球总箱量的30%，同比增长1.53%，其中新加坡国际位居首位。新加坡国际入股中国北部湾码头，在中国投资布局海铁联运集装箱网络。

从盈利能力来看，2016年各大码头运营商旗下港口吞吐量基本呈正向增长，港口业务经营有所改善（见图）。纵观竞争态势，《亚太港口发展报告2016》分析指出，各码头运营商之间竞争加剧，在欧洲及中国等经济体中仍存在“以价促量”抢占市场份额的

行为，这使得该些码头运营商的单箱收益较低。反观菲律宾国际及迪拜环球，虽在港口吞吐量上难匹及其他港口，但注重收益的提升仍使其获得了较好的单箱收益。2014年以来，菲律宾国际和迪拜环球的单箱收益基本维持在 50~60 美元，同行业其他码头运营商则不及 20 美元。

码头投资领域，在“一带一路”倡议影响下，不仅中国港口企业组团“出海”，其他全球码头运营商也是积极参与。远东港口码头投资建设最受青睐，以集装箱码头和干散货码头为主，全球码头运营商投资亚太码头的权益吞吐量所占份额几乎都达一半以上。其中，投资“一带一路”沿线亚太港口码头数量最多的为整合之后的中远海运港口；其次为和记黄埔、新加坡国际和 AP 穆勒码头。

远东港口投资受青睐

尽管“一带一路”战略推进和巴拿马运河扩建完工，提振了港口对于集装箱码头建设的投资热情，但总体而言，投资建设更趋于理性。同时，由于国际海事组织要求 2020 年开始实施船舶硫氧化物排放限制，使得 LNG 成为最佳燃料选择，因此全球 LNG 码头建设项目居多。

其中，中国 LNG 码头投资建设最为火热，2016 年全球 LNG 码头建设项目 13 个，中国占据 8 个，年气化能力占全部项目将近 70%（见表 2）。

“一带一路”倡议之下，东盟共同体的成立，推动了东南亚港航产业发展，东南亚港口建设迎来投资契机。2016 年，印度尼西亚启动扩建丹戎不碌港。马来西亚计划在未来 15 年内投入 86 亿马币用于扩建其最先进的丹戎帕拉斯港。新加坡为巩固枢纽大港地位，提出 80 亿美元的港口建设计划，在东南部启动建设大士港；新加坡全新的多用途码头 Combi 码头已于 2016 年正式运营，巴西班让码头项目全部工程也即将完工。

港口，是城市的港口

近年来，中国港口建设取得突出成就：截至 2016 年年底，中国港口万吨级及以上泊位达 2317 个，是 5 年前的 1.3 倍；在全球港口货物和集装箱吞吐量排名前十的港口中，中国港口占有 7 席；上海港、宁波舟山港连续多年集装箱吞吐量、货物吞吐量全球第一；招商局港口、中远海运港口也日渐成为参与全球码头运营竞争的佼佼者。

“一带一路”倡议提出以来，中国港口发展迎来新的机遇。目前，中国港口已与世界 200 多个国家、600 多个港口建立航线联系，开行以中国港口为起点的 20 条国际海铁联运班列。港口的蓬勃发展，也繁荣了所在城市。如今，港口行业所承担的投资热点和城市群概念已经成为新时期中国经济发展的驱动力。随着“一带一路”战略的深入实施，中国港口发展的红利，将惠及更广泛的地区和更多的人。

港口改革势在必行

今天中国已经站在了全球高度融合发展的历史巅峰，正在创造更加紧密合作的全球化新时代。在 2017 年“中国航海日论坛”和“海丝港口国际合作论坛”上，与会专家探讨了在新一轮全球化中港口发展和合作面临的新变化。新变化之下，中国港口迎来新的发展契机，同时也将承担新的历史使命，改革势在必行。

国家发改委综合运输研究所所长汪鸣指出，随着中国经济进入新常态，传统港口经济增长的动能减弱，亟待新旧动能的平稳接续与转换。在港口探索物流、商贸等延伸服务的过程中，港口经济发展面临新的探索，上一轮港口经济发展是出口加工推动的，出口经济遇到“天花板”后，港口经济应当谋求进出口平衡。

汪鸣表示，创新港口发展新模式，从传统的以铁路、公路等交叉网络为载体的网络枢纽转变为借助“互联网+”、跨境电商、智能信息等载体的枢纽网络。同时，港口发展由沿海向内陆延伸，加强江海联运、海铁联运等多种形式的联运建设。

在马士基（中国）有限公司董事长施敏夫看来，数字化创新是改善港口贸易的新路径，数字化不仅可以改变客户的体验，使服务成本更低，而且提升了资本的生产率。面

对当下竞争日益激烈的海港业发展现状，班轮业的兼并重组有利于运输网络的灵活性及整个行业的稳定发展。

数字化创新也是建设智慧港口的一大途径，在菜鸟国际总监关晓东看来，建设智能港口的核心是具备智能化的大数据平台，智能监管、智能服务、自动装卸为其主要呈现形式。借助高速增长的云市场，以信息物理系统为结构框架，通过高新技术的创新应用，使物流供给方与需求方共同融入“一体化”系统。

在多举措创新发展模式的基础上，在“一带一路”倡议下，中国港口企业通过转变海外投资方式来布局全球。招商局港口副总经理李玉彬表示，初期通过港口项目的海外投资与当地建立合作共赢的机制；中期通过综合开发的模式实现海外业务的可持续发展；远期通过与被投资国成为命运共同体造福当地并提升自己。

此外，招商局集团副总经理胡建华指出，随着全球化程度的加深，“海丝”港口的合作正面临四个新的变化。一是由财务投资型向投资、建设、运营并重转型。以前中国企业大多是投资海外港口建设，建设完了把港口、铁路交给当地人，现在则更看重建设后的运营状况。二是由机会触发式参与向战略导向型理性参与转型，现在从全局的观念开始重新布局。三是由单纯的港口投资向区港联动综合开发转型。投资港口不是目的，港口也是服务型的基础设施，要为经济服务，所以这种转型也非常重要。四是由短期获利向长期经营持续发展转型。不是简单的建个三五年，目前中国在很多国家签订的自由贸易区、合作区期限均为 99 年，甚至还给十几年的准备期。这相应地，对于“海丝”港口建设各方提出了新的能力和商业模式创新要求。

港城联通正逢其时

港口作为全球贸易的流通载体，日益成为区域经济发展的核心。从全球城市的成长轨迹看，港口仍然是主驱动力。作为率先在“一带一路”建设中实践“港—城—产”的企业，招商局集团不断探索建设“海丝”港口的新标准和新模式。

胡建华指出，“海上丝绸之路”沿线国家的港口是实现政策沟通、道路联通、贸易畅通、货币流通、民心互通的关键载体。“一带一路”倡议之下，“海丝”港口的发展，首先要牢牢把握与所在国家共商、共建、共享的原则，在共商的基础上形成共识，以港口设施联通促进沿线国家的水陆交通条件改善、物流中转提速和综合水平提升。

在此基础上，胡建华称，港口“走出去”首先要具备综合开发能力，“海丝”港口的业态趋向于多元化，不仅要完成港口基础设施建设，也不单纯是港航物流功能，而是要有港区与城区的联合互动；其次要具备组织协调能力，联合开发，充分发挥承包商的建设能力，地方港务集团精细化管理和运营能力，港口运营商的精准布局和国际管理的能力；第三是要具备精耕细作能力，“海丝之路”建设不在一朝一夕，要深耕当地，与所在国结成命运共同体和责任共同体。

在商业模式创新方面，招商局集团总结蛇口工业区和中国开发区 30 多年发展模式和经验，形成了“蛇口经验”，即在“海丝”沿线国家，以沿岸港口为特色，以中间经贸合作区为产业聚集平台，以后方城市为依托的“前港、中区、后城”的“一体化”战略综合布局方案；通过与“一带一路”沿线国家合作，在临港区域开发海外产业园区，打造适合国际产能合作的软环境，提供“一站式”服务，同时帮助东道国政府解决发展经济和就业、吸引外资等问题，将海外产业园区打造成连接中国和“一带一路”沿线国家的一个重要桥梁。

2015 年 3 月，“一带一路”建设顶层设计规划发布。国家发改委、外交部、商务部联合发布《推动共建丝绸之路经济带和 21 世纪海上丝绸之路的愿景与行动》（《愿景和行动》），界定“21 世纪海上丝绸之路”的重点方向是从中国沿海港口穿过南海到印度洋，延伸至欧洲和非洲；穿过南海到南太平洋，延伸到大洋洲和拉丁美洲。

在“一带一路”倡议提出近 4 年之际，“21 世纪海上丝绸之路”重点方向的规划已经逐渐细化成形——6 月 20 日新出炉的《“一带一路”建设海上合作设想》（《设想》）

勾勒出 3 条“蓝色经济通道”，其中在《愿景和行动》之外，《设想》新提出“经北冰洋连接欧洲的通道”。此外《设想》表示，将支持北冰洋周边国家改善北极航道运输条件，鼓励中国企业参与北极航道的商业化利用。

在《愿景与行动》中，“海上丝绸之路”以重点港口为节点，在具体建设上，圈定上海、天津、宁波舟山、广州、深圳、湛江、汕头、青岛、烟台、大连、福州、厦门、泉州、海口、三亚 15 个沿海港口。在此基础上，中国政府不断提出港口城市发展的新概念。在建设港口的同时，环渤海、长三角、海峡西岸、珠三角等经济区和沿海港口城市发挥地方特色，进一步加大开放力度；着眼于国家“一带一路”战略，层层递进提出建设粤港澳大湾区，探索珠三角区域城市发展新模式。港澳两个特别行政区的加入，也将使得大湾区战略升级为国家规划下的城市跨制度合作。[返回](#)

微信公众号“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](http://www.chinashippinginfo.net)E-mail: tong@sisi-smu.org



上海国际航运研究中心 Powered by SISI
CHINA SHIPPING DATABASE
中国航运数据库