

时事经济与航运

中国海洋运输情报网主办

2017 年 9 月 6 日 (第 1700 期)

◆ “一核心两支柱”：未来供给侧改革关键	1
◆ 疏堵结合 引导地方政府债务良性发展	2
◆ 绿航运融资：冰火两重天	2
◆ 长三角沿海地区优化产业布局带动长江救济整体发展	12

“一核心两支柱”：未来供给侧改革关键

2017 年，行将过半，中国经济延续企稳向好态势，供给侧结构性改革初见成效。中国人民大学副校长、国家发展与战略研究院执行院长刘元春 6 月 17 日在接受中国经济时报记者采访时认为，未来还需要长期的供给侧结构性改革，目标是提升长期生产率，长期改革的具体内容需要坚持“一个核心，两个支柱”。

延续企稳向好态势

“中国经济成功探底回升、风险和压力得到初步释放，而且供给侧结构性改革初见成效。”中国人民大学国家发展与战略研究院研究员刘凤良向本报记者表示，2017 年上半年，中国宏观经济呈现反弹与分化两大基本特征。在以供给侧结构性改革为核心的国内各项宏观政策和世界经济复苏拉动的共同作用下，上半年中国宏观经济运行延续了 2016 年下半年以来企稳向好的态势，多项宏观经济指标都趋于改善，名义 GDP 增速连续 5 个季度回升，经济运行的微观基础进一步增强，经济结构持续优化，经济总体实现良好开局。

在现有宏观政策调整基调下，刘凤良预计，下半年基建投资和房地产投资增速将会放缓，而民间投资的反弹力度还有待观察，弥补前者缺口的可能性很小，全国固定资产投资的下行压力将会逐渐显现；随着居民收入增速的持续放缓，消费增长受到一定的制约，但国际周期会在短期内提供较强的支撑作用。

根据中国人民大学国家发展与战略研究院宏观经济课题组发布的《中国宏观经济分析与预测 2017 年中期报告》测算认为，2017 年全年 GDP 增速为 6.7%，CPI 为 2%。

未来需要更长期的供给侧结构性改革

刘元春向本报记者表示：“目前中国经济需要迈过三道坎：一是金融整顿和房地产治理，否则经济“脱实向虚”的趋势将更明显，储蓄转化为投资的效率将大大降低；二是国有企业改革，这是我们面临的一个很大的问题；三是政府改革，如果仍按照现有模式简单加速地方投资，我们很难实现经济新周期的升级和发展，另外经济新周期的升级需要服务型政府，需要政府打破管制，释放投资空间，真正使第三产业向所有经营主体放开。”

当前供给侧结构性改革的主要任务是“三去一降一补”，这是对当前急迫的供给侧问题进行的有针对性的、直接的改革。例如，高杠杆是当前中国非金融企业和金融企业共同面临的问题。只有去杠杆，才能疏通宏观传导机制。

刘元春认为，当前供给侧结构性改革的任务还是较为短期，未来还需要长期的供给侧结构性改革，目标是提升长期生产率，长期改革的具体内容需要坚持“一个核心，两个支柱”。

“一个核心”是重塑政商关系，明晰政府和市场的界限。新常态需要新动能，新动能需要新型的政商关系。原有的市场和政府界限更多是要素推进型模式下的产物，已经不适应当前的环境。需要塑造创新导向的政商关系。“两个支柱”是以财政体制为代表的央地关系调整和以混合所有制为突破的国有企业改革。

刘元春说，通过这些改革，一方面解决经济传导中的结构性问题，重塑中国经济传导路径，激活国内经济；另一方面也可以进一步提升潜在生产率，达到“一石二鸟”的效果。

在短期内，为了给新改革提供时间和空间，需要进一步发挥财政金融政策。由于当前阻碍宏观经济传导的核心在于高杠杆，这就需要进一步通过金融有序去杠杆来降低经济的总体杠杆率。在这个过程中，需要防止竞争式监管放大监管要求，需要更多的协调。同时，加强货币政策对市场利率的关注，加快推进将市场利率设为基准利率。财政政策需要进一步发挥税收对经济的正向作用。

供给侧结构性改革应体现新特点

当前中国经济最主要的问题是短期国内宏观经济传导不畅和长期生产率下滑。刘凤良说，这集中体现了中国经济在经济周期性下滑过程中积聚的各种风险的释放与国内政策趋紧、传统动能削弱与新周期孕育之间所产生的各种结构性矛盾。

刘凤良表示，本轮改革是在新常态下进行的，以供给侧结构性改革为核心的新改革相比于以往的改革应该体现如下新特点。

本轮改革需要避免通过 GDP 竞赛类的排名来进行激励。在新常态下，经济质量重于经济数量。由于质量是多维度的，单一维度的数量竞赛就不再合适，这只会导致地方关注某些数量目标，忽视其他目标。

本轮改革需要将改革的主导权从地方政府提升到中央政府。在 GDP 竞赛等数量经济竞争环境下，为了发挥地方政府动力，需要地方政府发起改革。但是，对于现有的质量导向的多目标改革，需要中央统一协调。

新一轮改革需要关注的是地方政府在“四个意识”下的执行力考核。对待新改革由于不用简单的 GDP 竞赛，就需要在监督落实上下功夫，重点考虑地方政府在“四个意识”下如何自我创新，更好地执行改革，确保主体责任。

加强深化改革领导小组的协调作用。在改革由中央部委承担牵头的时候，最大的问题是不同部门和地方之间的协调。这就需要进一步强化深化改革领导小组的日常协调功能，工作需要常态化。[返回](#)

疏堵结合 引导地方政府债务良性发展

国务院总理李克强近日主持召开国务院常务会议，部署积极稳妥化解累积的地方政府债务风险，坚决遏制隐性债务增量。会议强调，各地要落实属地责任，堵住“后门”，坚决遏制违法违规举债。坚持分类指导，继续整改违法担保，纠正政府和社会资本合作、政府投资基金、政府购买服务中的不规范行为。会议对有关工作进行了深入部署，要求开好“前门”，支持地方政府合法合规举债融资，加大对易地扶贫搬迁、深度贫困地区基础设施建设等的支持。

此次会议围绕地方政府债务再作部署，凸显政府对化解累积的地方债疏堵结合的政策本意。在接受中国经济时报记者采访的专家看来，避免地方政府陷入大肆举债的危机，关键是要通过政策实施，刺激实体经济发展，弱化纯粹依靠政府投资刺激经济发展的模式。而加大地方政府债务向扶贫乃至贫困地区基建的倾斜，亦表明政府决心推动和进一步激发地方政府债务发挥均衡区域发展的积极作用。

制度护航严堵地方债“后门”

对于现存因地方政府不断加大举债规模，致使债务负担持续加重的问题，包括政府和学术界早已形成一致共识，认为有必要尽快促成地方举债制度化、透明化，避免地方不断陷入举债规模增大以增加投资资金的恶性循环或怪圈之中。实际上，近年来围绕地方政府债务规范发展的一系列政策文件乃至法律法规都在围绕这一初衷展开。

一直以来，地方政府发债都是无法逾越的红线。1995年颁布的《预算法》明确规定，除法律和国务院另有规定外，地方政府不得发行地方政府债券。然而，地方政府在城市建设和经济发展中又的确存在着明显的举债需求。2009年，为应对国际金融危机，扩大政府投资能力，国务院允许地方政府发行债券，由中央代理发行，财政部代为办理偿还手续，列入省级预算管理。至此终于拉开了地方举债的序幕。

2011年3月1日，按照《地方政府性债务审计工作方案》要求，地方政府性债务审计工作全面启动，此次审计地方债的目的是要摸清全国省市县三级地方政府性债务的规模、结构及增减变化情况。作为地方发债可行性研究的基础，2011年，对地方政府性债务进行全面审计是审计署工作的“重头戏”。

此后至2013年，财政部通过年度地方政府自行发债试点办法一再对地方政府自行发债试点进行扩容。2014年，新修订的《预算法》勾勒出地方债改革路线图，促使地方债从隐形走向阳光；同年，国务院还发布了被坊间冠以“地方政府举债方向性纲领”之名的《关于加强地方政府性债务管理的意见》，并正式实施。

2017年5月，财政部发布《地方政府专项债券发行管理暂行办法》，旨在加强地方政府债务管理，规范地方政府专项债券发行，保护投资者的合法权益。这也被坊间视为对地方发债政策的进一步细化。至此，我国地方政府举债在制度化和透明化的轨道上不断前行。

对于地方政府举债，坊间舆论一度强调应强化监管以防治出现违法违规举债，或非以促进拉动地方投资为目的的举债行为。长期关注地方政府举债行为与地方经济发展关系的国家发改委国土开发与地区经济研究所区域发展研究室副主任贾若祥在接受中国经济时报记者采访时指出，自2009年起，为应对国际金融危机，扩大政府投资能力，国务院允许地方政府发行债券，“由中央代理发行，财政部代为办理偿还手续，列入省级预算管理”的表述一度传递出中央政府为兜底地方债务的“总负责人”的信息倾向，“这显然在一定程度上弱化了地方政府作为地方债务主体的权责意识。”

贾若祥强调，随着后续一系列制度的完善和政策的明确，对于地方政府举债已经明确了“中央政府不救助”的原则，中央政府已经转向了兼具针对地方政府举债的规则制定者和监管者的双重职能。他认为，政策的本意正是要不断强化中央监管以及地方政府的自律作用，比如，将地方债务作为硬指标纳入政绩考核、建立地方政府性债务风险预警机制以及政府存量债务要逐级汇总上报国务院批准后纳入预算管理的政策要求都是勒紧地方政府举债监管口子的直接表现。

实际上，此次国务院常务会议要求各地要落实属地责任，堵住“后门”，坚决遏制违法违规举债。坚持分类指导，继续整改违法担保，纠正政府和社会资本合作、政府投资基金、政府购买服务中的不规范行为，均可视为对地方政府举债完善监管的继续和深化。贾若祥强调，应更好地发挥市场力量为契机，促使地方政府举债实现发行和偿债责任的对等，促使地方政府在举债过程中承担更多责任。

开好“前门”适度举债利好地方经济发展

对于地方政府举债，我国从严令禁止到逐步放开，其背后遵循的正是地方债务对于地方经济发展和投资有着正面积极作用的本质。学界的观点也一致认为，适度发行地方债务对促进地方经济发展是有益的。尤为值得强调的是，在经济下行压力加大的大背景下，地方债的适度增长对于化解地方政府和银行业资金流动量趋紧局面作用积极。

因此，在增长的需求面前就会衍生出这样一番逻辑：地方政府乐于刺激经济增长，特别是通过投资保持经济增长的需求巨大，继而催生了普遍的举债需求。在当前我国经济步入新常态中高速增长的宏观背景下，善用投资稳定经济增速的手段，从积极层面看值得肯定，当然，前提是各个地方政府已经站上了“不再倚仗靠投资扩产能带动增长”的新起点上，且必须以对地方政府偿债能力的严格评估为基础，杜绝出现过度发债转嫁上级政府甚至留存至下届政府的局面。

中国人民大学经济学院副院长王晋斌在接受中国经济时报记者采访时指出，早在数年前，在地方发展和投资需求不断扩大，带来举债需求快速上升的现实条件下，社会各界对我国探索地方发债新模式的普遍共识是：必须先要完善各种制度，推进试点，并通过试点范围的扩大，对预算制度、资产负债的核算制度、政府事权的改革等同时推进，如今，地方政府债务正肩负着去杠杆以及维持金融市场稳定的重任。

对于地方政府债务规模问题，王晋斌说，值得重申的就是地方政府债务置换问题，其核心要求就是去杠杆，否则如果任由地方债务规模维持高位，地方也会缺乏投资动力。因此，国家采取必要手段对地方性政府债务予以置换是可取的。王晋斌认为，另一可为措施就是通过资本市场吸引更多民间资本，除深交所、上交所外，各地基本都存在柜台市场、地方产权交易中心等，借此吸引民间资本参与，对于企业来讲也是去杠杆的办法，因为能够融到资金杠杆自然会下降。

显然，去杠杆有助于地方政府轻装上阵，适度举债有助于发挥政府将投资导向更为迫切的建设需求之上，比如此次常务会议所强调的扶贫和贫困地区基建。贾若祥认为，按照既定政策，地方政府举债须按照“疏堵结合、分清责任、规范管理、防范风险、稳步推进”的原则，建立“借、用、还”相统一的地方政府性债务管理机制，“这也将促使地方政府举债规模更趋合理，同时促使地方政府合理的债务需求和举债能力更加匹配，防止债务需求规模超过合理需求的债务扩大情况的出现。” [返回](#)

航运融资：冰火两重天

时过境迁。2015年，《航运交易公报》还在报道《融资租赁暂不待见航运业》；而据美国北方航运基金中国区合伙人金海日前透露，去年中国10大融资租赁企业船舶融资金额达115亿美元，较2015年船舶融资租赁市场投放金额增长近40%。预计今年中国市场融资租赁投放金额将维持在120亿~150亿美元的水平。

至于突增原因，已转型为综合金融服务商的中远海发某人士曾经说过：虽然去年航运市场依旧持续低迷，但是经过一系列的破产和并购，中国航运从业者普遍看好今年航运市场的实质性改善，“尤其新船交付放缓，售后回租融资有望保持较高的发展态势。”可见，一贯聪明的金融从业者似乎于去年争相“抄底”航运业，特别是天津，其在海事融资方面几乎占据了全部疆域。今年，中国融资租赁企业对航运业也大多持有“扩张”意愿，甚至开始尝试各种此前不曾试过的新方式，如民生信托基金投资“民益公主”轮等。

与此相对的是，欧美老牌航运融资机构如花旗银行等却表示一季度其支持的航运融资为12年来最低，并预计今年不会好于去年，原因是相关国家利率与中国相比失去竞争优势，且面临政府监管压力等。此外，瑞克麦斯海运信托的破产清算与民生信托基金始入航运业也形成鲜明对照。

航运融资，东西方之间势如冰火。

欧美老牌航运融资机构的退出，能为中国航运融资租赁企业让路吗？以中国经济强劲增长为基础的航运业及航运金融业2008年前的五年“高歌猛进”还历历在目，那么现在以“一带一路”倡议为契机的中国经济增长能否如之前那样支撑起全球航运业及航运金融业呢？这个问题当然很复杂，不过目前看来美好预期不少，航运业及其衍生产业是强周期性产业则是市场人士一致认同的。

去年，中国融租业对船舶所投金额同比增长近 40%，呈现出全球投资、专业化投资等特点；今年，中国首单信托基金投资航运业拓宽了融资租赁企业的资金来源——

中国融租“火”起来

去年以来，中国航运融资租赁业突飞猛进，“截至 2017 年 3 月底，中国银监会共批复 60 家融资租赁企业，其中 23 家开展船舶租赁业务，融资租赁行业船队规模达到 989 艘，船舶租赁资产余额 1139 亿元，且 68% 为直租业务，同比增长 58%。”在“第三届中国海事金融（东疆）国际论坛”上，中国银监会非银部主任毛宛苑披露了这组数字。

强劲增长

“眼睛一眨，老母鸡变鸭”，2015 年 5 月，《航运交易公报》还在报道《融资租赁暂不待见航运业》，其中指出：“对于航运板块，一些融资租赁企业的态度是：由于航运市场低迷，运价整体下滑，航运企业在盈利能力和对外融资方面持续承压，面临资金紧张局面，因此将其调整为关注类资产。”

然而现在的情况已经完全不同。日前，美国北方航运基金中国区合伙人金海向媒体透露，当下中国航运投融资市场非常活跃，去年中国 10 大融资租赁企业船舶融资金额 115 亿美元。其中，新造船融资约 51 亿美元；售后回租融资约 64 亿美元，这组数据较 2015 年船舶融资租赁市场投放金额增长近 40%。预计今年中国市场融资租赁投放金额将维持在 120 亿~150 亿美元的水平。

零壹融资租赁研究中心数据显示，从纳入其统计的全部 32 家中国银监会批复的融资租赁企业的业务领域来看，涉及大型装备租赁的最多，有 29 家；车辆与轨道交通领域次之，有 23 家；医疗行业 22 家；航运领域 18 家（工银租赁、建信租赁、民生租赁、邦银租赁、国银租赁、兴业租赁、河北租赁、哈银租赁、交银租赁、招银租赁、农银租赁、浦银租赁、江苏租赁、华融租赁、皖江租赁、湖北金租、珠江租赁、信达租赁）；涉及航空领域的有 16 家；从事能源（含新能源）的 14 家；服务于工程机械、城镇公用事业、绿色环保三大领域的融资租赁企业各 12 家；涉及三农和教育文化领域的融资租赁企业最少，均为 9 家。可见航运领域还是挺受融资租赁企业欢迎的。

5 月 5 日在上海召开的“第二届资本链接国际航运论坛（中国）”上，中国融资租赁企业表达了对航运融资的高度兴趣及自身企业强劲增长的愿望。

工银租赁航运金融事业部总经理郭芳萌表示，目前状况很好，杠杆很低，所以工银租赁对航运将继续增加投资而不是离开。作为标杆企业，截至去年年底，工银租赁船舶和海工平台资产规模超过 619 亿元，船舶和海工平台合计 334 艘。据郭芳萌介绍，工银租赁主要的船舶资产是 LNG 运输船等，其认为 LNG 运输船非常有前途。通过与淡水河谷、太平船务、海贸集团等多家全球领先企业的密切合作，工银租赁客户已涉及 11 个国家和地区。

中民投租赁集团旗下中民国际融资租赁股份有限公司（中民投国际租赁）资产副总经理赵蓓佳表示，中民投国际租赁从 2015 年开始从事航运国际租赁，目前已具有相当规模。在“第三届中国海事金融（东疆）国际论坛”上，中民投国际租赁获得“航运金融新锐奖”殊荣。短短两年，中民投国际租赁船舶板块资产规模迅速突破百亿，与达飞轮船、地中海航运、太平船务等全球领先的班轮公司开展广泛深入的交流合作，积极进入国际主流航运领域，境内外业务均取得关键性突破，已经成为中国航运金融领域一支不可忽视的新兴力量。

最近的一次融资租赁大单是交银租赁为赫伯罗特提供的。7 月 11 日，在国家主席习近平访问德国并参加汉堡 G20 峰会前夕，赫伯罗特与交银租赁签署战略合作协议。在此协议条款下，交银租赁将为赫伯罗特提供高达 5 亿美元的融资支持，用于后者在新造船和二手船买卖项目上的船队扩张。

除了专业金融机构去年以来在航运领域开疆辟土，航运、造船等领域企业也对融资租赁板块心生觊觎。

中国最大航运集团中远海运集团旗下的中远海运租赁成立于 2015 年，系中远海运发展有限公司（中远海发）子公司，主要从事医疗、教育、能源、建设、工信等领域的非航租赁和保理业务。其注册资金为 25 亿元，截至去年年底，其总资产达 166 亿元，租赁资产余额达 140 亿元，2016 财年实现净利润约 3.2 亿元。

此外，在“第三届中国海事金融（东疆）国际论坛”上，金海表示，中远海发目前正在牵头中国其他机构，筹备设立远海航运基金。金海表示，该基金是航运类的投资基金，以市场为导向，不只是为船舶投融资，更多的是作为金融服务的抓手为航运提供服务。未来，该基金会侧重于投融资不良资产、航运企业资产重组或者进行资产证券化等业务。该基金的设想是，联合对航运板块感兴趣的金融机构，以行业基金的形式搭起台子，服务大航运板块。“目前我们正在联合几家机构来做这只基金。具体来看，这只基金有两块：一是人民币基金，放在国内，与船舶相关；二是美元基金，放在境外。当然，这两块会同时向前推进。这只基金不仅仅与航运资产相关，更是为企业、新造船，甚至是船舶的不良资产的盘活提供助力。”至于远海航运基金的规模，金海表示：“目前还不方便透露”。

3 月才开始招兵买马的中船重工租赁有限公司（北船租赁）动作也很迅速。北船租赁风险管理和法律事务部负责人赵申表示要加强集团金融支持，据说目前正在进行其开业以来的首艘船舶的融资租赁业务。

6 月 23 日，渤海轮渡公告称将在天津设立渤海轮渡融资租赁有限公司，注册资本为 2 亿元。其中，渤海轮渡出资 1.5 亿元，持股 75%；渤海轮渡全资子公司渤海轮渡（香港）租赁有限公司出资 0.5 亿元，持股 25%。渤海轮渡（香港）租赁有限公司注册资本为 1 亿元，由渤海轮渡以自有资金全额出资控股，主要经营租赁业务、租赁咨询服务、保理业务。此番大举设立融资租赁企业，渤海轮渡解释是为了进一步拓展企业业务领域，提升企业核心竞争力，增强企业金融板块的未来盈利能力和可持续发展能力。

提升专业化

民生租赁此前一直是航运融资租赁业务的重要参与者，“民生租赁现在是最大的船东”，在船市低迷期，对民生租赁的状况，市场上曾广泛流传着这类或带嘲笑或带同情的言论。目前，民生租赁正在提高对专业性要求更高的经营性租赁业务的比例，这其中得益于其在航运业积累的丰富经验，就像《人民日报》微信公众号曾经推过的一篇文章写道的：“人生本没有白走的路，就算是弯路，也算数。”

民生租赁副总裁乔凯在“第三届中国海事金融（东疆）国际论坛”上表示：“在我们上千亿的资产规模中，融资性租赁业务比重高达 75%左右，经营性租赁业务比重偏低。”这也是中国银行系租赁企业的普遍现象。因此，民生租赁于去年提出以经营性租赁为主体、以融资租赁和资产交易为协同的“一体两翼”五年发展战略，这是民生租赁首次将经营性租赁定位为业务发展的核心产品。去年，民生租赁成功完成荷兰托克集团 11 艘沥青船经营租赁项目的审批，并完成 9 艘船舶的交接，实现资金投放 2.8 亿美元。今年一季度，民生租赁又完成剩余 0.8 亿美元的资金投放。该交易完成后，民生租赁一跃成为全球排名第一的沥青船船东。

至于为何要强调经营性租赁业务的重要性，2014 年 3 月，时任交银租赁董事长陈敏曾解释道：“租赁业过多扮演了资金提供方的角色，离租赁‘由实物资产为载体，持有资产所有权的根本特征’根本属性渐远。所以，在我看来，要从资金提供方的角色向专业的资产管理人转变，突出租赁业务‘融物’的特性。我们已在做这方面布局，未来 2~3 年，我们将争取大幅提高经营性租赁资产的占比。许多国际知名的租赁企业也在业务结构上体现出高度专业化的经营租赁特征，即以产业专家的角色，深度参与客户对设备的技术选择以及资产的投资和运营决策。”

关注高端与细分市场机会

由于对专业性的关注，中国航运融资租赁企业已经不再是“钱多人傻”，而开始关注高端与细分市场的机会。

在“第三届中国海事金融（东疆）国际论坛”上，天津东疆保税港区管理委员会主任沈蕾分析，航运金融企业对高端船舶和特种船舶的关注度正不断提升。5月15日，来自境内外的200多位嘉宾参加首次增设的邮轮经济分论坛，对邮轮的建造、维修、配送、人才培养、母港建设等议题表现出浓厚的兴趣，这远远超出了主办方的预期。

另一个热点在能源运输领域。在互动讨论环节，来自金融机构的与会人士认为，能源合作是中美之间新达成的贸易共识中最大的亮点。5月12日，中国与美国同时宣布达成10项合作协议，其中一项就是美国放开对中国出口LNG的限制，中国企业可与美国LNG供应商自由达成采购协议甚至长期租约，这将带来新的商机。此外，风电安装船、活畜运输船、拆解平台等装备也存在新的机遇。

中国进出口银行交通事业部副总经理刘茜表示，中国进出口银行已与相关行业主管部门共同制订重点船型目录，下一步将按照国家政策导向要求，继续加大对大型集装箱船、大型邮轮及绿色节能环保船等高端船型的支持力度。

信托首单诞生

融资租赁企业数量越来越多，业务同质化严重，使得业务模式的创新加速进行，以基金方式结合融资租赁投资船舶产业就是其中之一。

去年年底，中国民生信托有限公司设立船舶基金，通过向合格投资者募集资金以及融资租赁方式，用于对干散货船的投资。今年1月，“民益公主”轮顺利完成交割并实现租金回境，标志着民生信托船舶业务起航。目前，首批9艘超大型散货船租赁业务已相继完成，第二批12艘船舶租赁业务也已陆续开展，一支百万载重吨级的船队正在组建中，民生信托成为中国唯一涉及航运板块业务的信托企业。

中国首单信托基金融资结构业务的完成，一方面，为信托企业开展非金融资产管理、提升管理能力起到良好的示范作用；另一方面，融资手段的增多可以提升市场流动性的水平，帮助不同的参与主体更好地识别风险，对市场来说是很好的现象。目前，中国融资租赁企业的资金来源主要为股权融资和债权融资（见图）。

“民益公主”轮教母王彤表示，船舶作为航运生产的载体以及非标准化资产管理的标的，具有如下特点：第一，船舶单体价值高，体量大；第二，船舶权属清晰，价值可衡量；第三，船舶稳定的经营现金流；第四，船舶自身的高流动性、高杠杆融资、可贷款。

同时，船舶作为大型非标准资产标的还具有不动产的强周期特性和可频繁投资特点。当前航运市场的BDI是衡量国际干散货运输市场的权威指数，直接决定了船舶资产的盈利能力，对船价有着重要影响。此外，还可通过收购持有船舶资产，优质的运营管理实现船舶资产增值、退出和超额收益，未来还将进行准资产证券化和IPO上市准备。

“基于以上，我们认为当前时点是实现信托企业战略转型及非标准实物资产管理的最有利时机。”王彤称，“希望今后进一步加强与造船厂、船东、航运市场资深的船舶管理企业、船级社等相关单位利益方开展密切合作。”

还能“火”多久

如火如荼的中国航运融资租赁市场，不知还能“火”多久，近来有迹象显示资金面正在趋紧。

近日，中远海运租赁公告发行一项额度12亿元、以融资租赁租金为基础资产的资产证券化（ABS）产品——嘉实资本中远海运租赁2017年第一期资产支持专项计划。

本期ABS已于6月8日在上海证券交易所挂牌交易，采用优先/次级分层结构的增信措施。其中，优先A1档规模3.8亿元，利率5.3%；优先A2档规模3.1亿元，利率5.4%；优先A3档规模3.1亿元，利率5.3%；次级规模2.0亿元。

值得注意的是，近一年来融资租赁企业在上交所、深交所公告发行的信用评级为 AAA 级的 ABS 票面利率大致介于 3%~7%，ABS 票面利率最低的区间为 2016 年 8—11 月。而从去年年底开始，发行利率呈现出逐渐走高的趋势，这反映出市场资金面在 2016—2017 年逐渐由松到紧的过程，央行监管层面“去杠杆”回收流动性的措施收效显著。

当然，除了“去杠杆”这些利空因素外，也不乏利好因素。

在“一带一路”倡议中，交通运输是优先发展领域之一。天星资本研究所王晨表示，“丝绸之路经济带”东联亚太经济圈，西抵欧盟经济带，纵贯亚欧大陆，沿线多是新兴经济体和发展中国家，覆盖人口约 46 亿，经济总量 21 万亿美元，分别占全球的 63%、29%。航运行业将率先直接受益于亚欧交通运输大通道的建成，而“海上丝绸之路”概念则将直接打开航运板块上行空间，积极影响航运业的发展。

对航运市场的长期不看好和面临监管机构的压力，以及资金成本的昂贵，导致欧美老牌航运融资机构一直承压，今年的融资额更是 12 年来的最低水平

欧美老牌融资机构“冷”下去

日前，希腊船舶融资研究机构 Petrofin Research 数据显示，截至去年年底，全球从事航运贷款业务的排名前 40 家银行的航运融资为 3553 亿美元（2015 年为 3657 亿美元），同比下降 10.26%，为十年来最低水平，仅相当于 2007 年的水平。

Petrofin Research 指出，在世界前 5 大船舶融资银行中，有 3 家是亚洲银行。挪威银行（DNB）去年为航运领域提供融资 210 亿美元，为最大航运融资机构；中国银行预计融资总额为 200 亿美元，排名第 2 位；中国进出口银行预计为 185 亿美元，排名第 3 位；中国国家开发银行预计为 120 亿美元，排名第 12 位；中国工商银行（不含融资租赁）预计为 80 亿美元，排名第 19 位。

Petrofin Research 认为，因船舶销售、坏账冲抵、贷款出售和还款的正常减少等现象的出现，银行的贷款在逐步“瘦身”。

历年新低

对欧美老牌航运融资机构的“瘦身”，在“第二届资本链接国际航运论坛（中国）”上，主要的国际性航运融资机构介绍了各自的情况。

德意志银行董事总经理 Peter Illingworth 表示，目前航运融资市场出现巨大波动，欧美曾是航运融资市场主流，拥有专业金融机构、KG 市场等，现在中国市场增长强劲。目前二级市场虽有所活动，但银行出售资产得不到很好溢价。

北德意志银行航运金融部董事总经理 Oliver Faak 表示，目前航运融资市场呈现三种趋势：一是融资数量同比减半；二是众多投机者不再出现；三是海港建设投资较多。所以总体而言，航运融资市场处于低谷，今年表现或不及去年。

花旗银行航运与海工金融部董事总经理 Christopher Conway 表示，一季度该银行对航运业的投融资额创过去 12 年来的新低。

荷兰银行亚太区航运部董事总经理 Perry van Echtelt 介绍，过去 6 个月放款快速降低，客户关注再融资，私募、二级市场也有一些活动。

多重原因

至于原因，这些欧美老牌航运融资机构有话要说。

原因一：航运市场不复从前

德国少有的还在从事航运融资的德国交通信贷银行（DVB）高级副总裁 Toon Ben Ang 表示，目前航运业处于周期性发展低谷，2008 年的海运贸易量同比增长 5.5%，而今年一季度仅为 2.9%；运费波动率则从此前的 6%、11%，上升到如今的 13%。Toon Ben Ang 指出，如今海运增长率/GDP 的倍数也发生了变化，2000—2008 年为 2.0 倍，而 2010—2017 年仅为 1.2 倍。

花旗银行航运与海工金融部董事总经理 Christopher Conway 介绍，一季度该银行对航运业的投融资额创过去 12 年来的新低。原因为：一是船舶资源巨大不平衡，银行

需要花很长时间去做尽职调查，因此对航运融资提高限制，调低信用评级；二是目前市场尚面临来自海工、干散货船运输市场的压力，及来自政府监管的压力。总的来说，花旗银行不会对某个项目进行大量融资。

专业航运机构人士一致认为，如今的航运市场已不复当年。在勇利航业集团主席 ChihChien Hsu 看来，2003—2008 年的航运业增长只有一个原因，那就是中国的经济增长，至于将来航运业是否还能增长，Chih Chien Hsu 并不确定，但是航运业不会再有 2003—2008 年那样的增长。基于这样的判断，勇利航业集团正在不断收缩航运业务。至于会否抛弃祖业，勇利航业集团正在纠结，或许会与东方海外一样。

当然，DVB 也预期今年集运市场会好转：航运运费上升，租赁市场增长，新的三大联盟将实现盈利。

原因二：面临监管压力

至于欧美老牌航运融资机构面临的监管压力多年来不曾有改善的状况，对此，《航运交易公报》记者此前就曾梳理过这些监管压力。

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 DNB 等银行，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%。

原因三：资金成本东廉西贵

种种原因最终导致中国能够提供的航运融资的成本目前低于欧美老牌航运融资机构。

在“第二届资本链接国际航运论坛（中国）”上，来自全球的航运融资机构解答了中国与欧美老牌航运融资机构之间势如冰火的原因。据纽约上市公司 Tsakos Energy Navigation (TEN) 战略和事业发展部总监 Harrys Kosmatos 表示，美国现在债券融资的成本已经高达 8%~9%，而中国现在的企业债成本约在 5.5%~6.5%。“三十年河东，三十年河西”，中国的资金成本由之前的相对昂贵变成现在的相对便宜，或导致中国航运融资产品相对欧美老牌航运融资机构更具吸引力。

德鲁里咨询公司董事总经理 Arjun Batra 强调，此种利率上涨趋势不可逆转，且投资回报率越来越波动。

当然，这些欧美老牌融资机构也知晓中国市场的吸引力。DVB 是德国少有的从事航运融资的机构，在中国的资产总额达到 10 亿美元，Toon Ben Ang 表示对中国的投资还会增加。荷兰银行也称赞中国的融资环境日渐开放。北德意志银行表示与中国合作超过 10 年，拥有长期的欧美船舶租赁业务经验。

瑞克麦斯海运信托退市警示

欧美老牌航运融资机构对航运融资兴趣寥寥其实真的无可厚非，瑞克麦斯海运信托近来的遭遇已是人尽皆知。

7 月 25 日，瑞克麦斯海运信托的受托经理公司 Rickmers Trust Management 已获得新加坡证券交易所批准，瑞克麦斯海运信托将从新加坡交易所退市，作为其结束信托的一部分。

瑞克麦斯海运信托是拥有 180 多年历史的德国航运世家——瑞克麦斯集团的子公司，拥有并经营 16 艘 3450~5060TEU 型船（总运力为 66410TEU），此前主要以长期固

定费率向主要班轮公司——达飞轮船、韩进海运、马士基航运、商船三井、日本邮船、西马泰克等出租船舶。

2015 年，瑞克麦斯海运信托的船舶出租率达到 99.2%。2015 年三季度开始租船市场低迷，直接影响了瑞克麦斯海运信托的业务，部分船舶更新其租赁费率至现货市场水平。因现货市场费率低于历史平均水平，信托管理人将这些船舶进行短租，以便在市场最终好转时能够获益；信托管理人将 5 艘闲置的船舶退役，以期减少经营和管理费用。去年三季度，瑞克麦斯海运信托的船队使用率降至 85.3%，资产减值 6910 万美元。截至去年 9 月底，瑞克麦斯海运信托有 5 艘船舶退役；6 艘船舶以现货市场租金出租；5 艘船舶拥有长期租赁合同。值得一提的是，曾经的大客户——韩进海运和日本邮船均退出了承租人队伍。

可见，无论航运融资如何更新换代，能够支撑它的仍然是实际的航运业务，一旦航运市场走入低迷，航运融资将“毛将焉附”？

虽说资本具有天然的流动性，然而就中国而言，却有着两大融资租赁中心：上海的融资租赁企业数量和资产总额最多和最高；天津囊括 80%的船舶资产和 100%的海工资产……

沪津：融资租赁“双雄”

中国目前较青睐用融资租赁模式来进行航运融资，这其中既有着市场主体趋利避害的原因，也有着政策方面的原因。

2017 年 2 月新的船舶登记办法开始实施，专门设置自贸区船舶登记专章，放宽登记主体外资股权比例，同时简化流程、突出服务、提供网上登记，明确融资租赁船舶所有权的相关要求，解决了融资租赁船舶的登记问题。按照财政部、国家发改委关于清理行政性收费的相关政策要求，交通运输部海事局自 2017 年 4 月 1 日不再征收船舶登记费、设施检验费，系列利好政策的出台对海事金融产业的发展具有极大的促进作用。

此外，《关于推进国际产能和装备制造合作的指导意见》选定的 12 个重点行业中，船舶和海洋工程都是推进国际产能与装备制造合作的重点领域。而融资租赁则是进行国际产能合作，推进中国装备“走出去”非常重要的工具。针对金融租赁业的发展，中国政府明确中国要打造具有国际竞争力的现代化金融租赁体系，要求融资租赁企业积极开拓国际市场，帮助中国装备制造业“走出去”，为国际产能合作提供配套服务。从发展历史来看，德日等发达国家的历史证明，租赁是推动国内装备走向国际市场的有力的金融工具。20 世纪 80 年代，正是借助租赁的方式，德国、日本包括美国的制造企业打开了中国市场，中国租赁业在 20 世纪诞生，正是最好的例证。

从中国各地具体实践来看，虽说资本具有天然的流动性，却有着两大融资租赁中心：上海融租企业数量和资产总额最多和最高；天津几乎囊括全部的海事金融资产。

上海：整体第一

根据商务部数据，历年来，上海融资租赁企业在数量和资产规模上，无疑是全国融资租赁的中心。

企业数量最多

截至 2015 年年底，上海融资租赁企业数量最多，为 1216 家；天津为 589 家；深圳为 508 家。上海、天津和深圳三地融资租赁企业数量占全国的 64.0%，比重同比增加 12.2 个百分点。其中，上海融资租赁企业数量增加最多，同比增加 764 家；天津、深圳同比分别增加 254 家和 235 家。

截至 2015 年，沪津粤闽四大自贸试验区相继完成挂牌，上海、天津、广东（含深圳）、福建（含厦门）融资租赁企业数量同比分别增长 169%、75.8%、62.5%和 97.2%。

资产总额占比最大

截至 2015 年年底，资产总额排名前三的地区为上海、天津和北京，分别为 7123.6 亿元、2982.6 亿元和 2244.5 亿元，同比分别增长 101.5%、45.6%和 17.6%。上海、天津

和北京三地总量占全国比重为 75.9%，同比提高 7.9 个百分点，其中上海融资租赁企业资产总额占全国比重达到 43.8%，接近全国总量的一半。

根据“2017 融资租赁创新与发展高峰论坛”的信息，截至去年年底，上海共有各类融资租赁企业 2089 家，占全国融资租赁企业数量总数的近 30%（全国融资租赁企业为 7120 家）。其中，内资融资租赁试点企业 18 家；外商投资融资租赁企业 2064 家；金融租赁企业 7 家。上海各类融资租赁企业注册资本总额 7762 亿元，占全国总量的 30%。据不完全统计，上海融资租赁资产规模超过 1.2 万亿元，约占全国总量的 23%（全国融资租赁资产规模约 5.3 万亿元）。

上海融资租赁行业发展主要表现出以下四个特点：一是，企业数量和资产规模呈几何数增长，从 2011 年的 82 家增至 2089 家，资产规模从 2011 年的 1200 亿元增至 1.2 万亿元，增加近 10 倍；二是，业务范围不断拓展，目前已经涵盖航空、船舶、工程机械、医疗设备、新能源、节能环保、基础设施及个人消费等领域；三是业务模式不断创新，“租赁+X”的混合型业务不断涌现，租赁与保理、ABS、供应链金融等其他金融类复合型业务不断增加；四是，创新租赁产品不断涌现，在直接租赁、售后回租等传统租赁业务基础上，经营性租赁、联合租赁、创投租赁、杠杆租赁等业务比重不断增加，依托互联网、物联网、大数据、云计算等信息化手段，个人消费类融资租赁、租赁+互联网等新兴租赁不断涌现。

在去年发布的《上海市推进国际航运中心建设条例》（《条例》）中，上海提出要支持金融机构利用境内外机构网络资源和电子化手段，为航运相关企业提供融资、结算、避险、财务顾问、信息咨询等金融服务。上海市金融服务等行政管理部门应当促进航运融资信息交流，支持航运相关企业通过银行贷款、发行债券和股票、融资租赁、金融租赁等方式解决资金需求问题。

对此，华东政法大学教授赵劲松解释道，上海航运金融业已经有了长足的发展，但服务类型和产品还较单一，处于相对低端的水平，还有非常大的发展空间。为此，《条例》提出不仅要为航运企业提供融资服务，还要开展结算、避险、财务顾问、信息咨询等航运金融服务，同时要支持航运企业发行债券和股票，支持航运融资租赁和金融租赁产业发展，多方式、多渠道解决资金需求问题。

赵劲松表示，航运结算是一个前景广阔的领域，特别是船舶交易结算，现在往往都在中国香港、新加坡和英国伦敦等地的船舶融资银行进行，可见航运结算对航运金融影响巨大，但在上海结算的船舶交易却少之又少。发展航运结算，涉及到外汇管制、海关、船舶登记、船舶物权法律等多个领域的制度创新问题。

除了船舶产业基金以外，船舶租赁和金融租赁是另一个航运金融的重要领域，近年来在中国发展迅猛，特别是在天津东疆保税港区。然而，船舶租赁和金融租赁法律制度源于美国法中的设备租赁制度，已不适应中国航运金融发展需求，需要进行船舶金融租赁权法律制度创新。

天津：海事金融居首

天津东疆保税港区管委会资料显示，天津东疆已经成为中国船舶海工、设备租赁的中心以及创新基地。

据统计，截至 2017 年 4 月底，天津东疆共注册融资租赁企业 2230 家，累计注册资本金达 2888 亿元；累计注册单船公司 160 家，国际船舶租赁资产达 52 亿美元，占全国的 80%；海上钻井平台租赁资产 25 亿美元，占全国的 100%。天津东疆已累计完成 108 艘船舶跨境租赁业务、12 座海工平台跨境租赁业务，领跑全国。

在天津东疆的船舶海工企业已经形成集群效应。

天津东疆之所以形成如此规模，或得益于其所获得的政策红利。

政策创新

海关异地监管

海关异地委托监管采用“属地申报、口岸验放”的创新通关模式。天津东疆船舶融资租赁业务开展以来，通过海关异地委托监管的模式，通过船舶、海工结构物等企业注册地申报，异地海关验放的模式，解决了船舶实物入区的问题，极大地节约了企业的物流成本和通关时间成本，是“东疆模式”的又一大创新举措。

产业规模

目前，国内与船舶海工租赁相关的 100%创新结构均源于天津东疆，已完成 SPV 租赁、进口租赁、出口租赁、离岸租赁、保税结转租赁、“三地两跨”租赁（生产地、出租地与承租地不一、跨关区跨境）等多种租赁交易结构，形成了业界公认的“东疆租赁模式”。天津东疆已经成为中国船舶海工租赁产业创新基地和源泉。

税收优惠

在税收政策方面，2012 年财政部、海关总署、国家税务总局出台《天津东疆试行融资租赁货物出口退税的通知》；2014 年将该试点优惠政策扩大到全国实施，规定对融资租赁出租方购买的，并以融资租赁方式给境内列名海上石油天然气开采企业且租赁期限在 5 年（含）以上的国内生产企业生产的海洋工程结构物，视同出口，试行增值税、消费税出口退税政策。

融资创新

成熟的外币筹措通道

目前，借助天津东疆平台，除外资融资租赁企业利用其自身拥有的外债通道获得的境外中长期贷款外，天津东疆帮助各类融资租赁企业及其子公司获得国家发改委审批外债 20 多亿美元，还有近 20 亿美元申请正在审批中，上述融资规模占到全国的 95%。

成熟的融资功能和政策

母子公司能设立共享外币资金池、人民币资金池；母公司及 SPV 结合运作结构，无限额和无资产负债限制的外债筹措绿色通道，搭建面向全球的国内外资金融通平台，有效拓宽了融资通道、降低融资成本，提高竞争力。

船舶海工融资机构体系快速完善

已与国家开发银行船舶融资中心商谈合作事宜，国家开发银行天津分行船舶融资业务发展迅猛。国家外汇总局积极支持天津东疆创新多渠道、多模式利用外储的机构和结构。

天津东疆保税港区管委会主任沈蕾表示，今年天津东疆又涌现出中国首单信托基金融资结构、全程物流模式、世界上最先进的超深水半潜式平台租赁等业务新模式。

谈及下一步时，沈蕾称，天津东疆将在现有的政策基础上进一步深化自贸试验区的改革，探索更为开放的创新体制，加快国际航运中心和国家融资租赁创新示范区的建设，提高投资和贸易便利化的水平。“现在我们正在设计，计划以自由贸易港区作为突破口，探索更为灵活的、更为高效的制度高地，营造与国际接轨的政策环境”。

沈蕾指出，“未来，在‘一带一路’‘中国制造 2025’等国家战略支撑下，天津东疆将积极探索、大胆创新，建设中国最大海外工程出口基地，打造中国海事金融和离岸金融创新区，持续推动中国海事金融产业快速发展。” [返回](#)

长三角沿海地区优化产业布局带动长江救济整体发展

根据《依托黄金水道推动长江经济带发展的指导意见》《加强长江经济带工业绿色发展的指导意见》等指导性文件，我国将继续优化长三角沿海地区的产业分布。日前从工信部采访了解到，我国将对长三角沿海产业带发展作出进一步的合理规划，调整现有产业分布，积极培育临港制造业、海洋高新技术产业、海洋服务业，并在此基础上，有序推进沿海产业向长江中上游地区转移，并促进长江中上游地区产业升级，带动长江经济带整体发展。

根据相关配套文件，未来长三角沿海地区的发展理念，是构建与生态建设和环境保护相协调的沿海产业发展带，这符合上述两大指导性文件对长三角沿海地区发展的总体规划。在此基础上，长三角沿海产业带将重点发展临港制造业、海洋高新技术产业、海洋服务业等高附加值产业；同时还将加快江海联运建设，有序推进沿海产业向长江中上游地区转移，主动承接国际先进制造业和高端产业转移。

在具体的产业分布上，将突出上海的核心带动作用，结合科技创新中心建设，重点发展高端船舶、海洋工程装备产业，并力争在深海远洋装备等领域填补国内空白；依托整个长三角沿海地区，积极发展石化、重型装备等临港制造业，培育壮大海洋工程装备、海洋新能源、海水淡化和综合利用等新兴产业，做大做强海洋交通运输、滨海旅游等服务业，改造提升海洋船舶、盐化工等传统产业。

此外，还将以宁波舟山港为龙头，大力整合海港资源，加快发展具有国际竞争力的现代海洋物流业，打造全球一流的现代化枢纽港和国际港航物流中心。

长江经济带横跨我国东中西三大区域，覆盖上海、江苏、浙江等 11 个省市，全国人口占比接近 43%，地区生产总值占全国的 44%。恒丰银行商业银行研究中心负责人吴琦表示，从空间战略布局来看，长江经济带是我国优化经济发展空间格局的重要区域，与东部沿海沿边经济带构成了我国“T”型发展格局。作为我国最重要的工业走廊之一，长江经济带工业体系完备，中上游装备制造、钢铁、建材、有色金属等优势主导产业群正在形成，下游地区产业不断转型升级，电子、生物医药、集成电路等技术密集型产业优势明显。

外界普遍认为，随着长三角沿海地区产业带发展规划成型，这一地区的产业分布将得到进一步优化，产业升级进程将提速。而随着相关产业和产业集群逐步落地并形成规模，沿海地区产业也有望向长江中上游地区转移，逐步带动沿江各地区产业升级和经济发展。

《经济参考报》记者从上海、江苏、浙江三地了解到，这些省市正在加紧各自的产业优化。以浙江为例，2017 年浙江政府工作报告首次提出“八大万亿产业”，即大力发展信息、环保、健康、旅游、时尚、金融、高端装备制造业和文化产业，推进各产业融合互动、业态创新，加快形成以八大产业为支柱的产业体系。

广东体改研究会副会长彭澎表示，长江中上游地区的产业层次搭配，相较东北等地区更为合理，劳动力较为充沛，水资源丰富，更贴近市场，是承接产业转移的理想之地。未来长江中上游地区的产业升级将更加明显，并有望和沿海地区围绕新产业形成沿江产业集群。

吴琦告诉《经济参考报》记者，长江经济带在区域协调发展和产业转移升级方面，需重点推进一些工作。一是打破行政区域限制，优化沿江各省市产业协同发展的市场机制和政策环境，为区域要素的自由流动和企业顺畅的空间转移，提供有效的政策和服务供给；二是根据沿江各省市资源禀赋和发展优势，优化产业布局，发挥上海的核心带动作用，提升中上游地区的产业发展层级和配套能力，推动产业转型升级并有序转移，形成分工协作、互为支撑的沿江产业空间格局，促进产业从中低端向中高端转型；三是探索区域联动发展、协同发展路径，缩小区域差距，提升中上游地区的发展层级，使各区域平衡发展，释放区域发展潜力。同时加快打造长江上、中、下游三大城市群，建设沿江铁路网和公路网，提升中心城市的辐射带动能力。

此外，吴琦认为，由于长江经济带“生态优先”的战略定位，还要立足长江经济带省际协商合作机制，完善长江流域生态环境保护相关法律法规，加强长江流域生态环境协同保护和治理。[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