

时事经济与航运

中国海洋运输情报网主办

2016 年 09 月 12 日 (第 1611 期)

◆ 推进“一带一路”须及时对接国内互联互通建设.....	1
◆ 完善全球治理 增强经济动能.....	5
◆ 以结构性改革释放经济转型新动力.....	8
◆ 互联网+物流”的加减法则.....	11
◆ 韩进海运破产保护申请事件及可能影响.....	13
◆ 今年第二季度全球港口呈现低位回升.....	20

推进“一带一路”须及时对接国内互联互通建设

“一带一路”是中国重要跨地区经济的合作倡议。从中国向欧亚大陆腹地及西部延展被称为“一带”，从中国向太平洋和印度洋延展被称为“一路”，“一带”与“一路”对接，形同鲲鹏展翅，是“丝绸之路经济带”与“21 世纪海上丝绸之路”的形象概括和精炼整合。

如何抓紧推进和落实“一带一路”构想，是新时期我国对外发展的主要任务。8 月 17 日，习近平主席在推进“一带一路”建设工作座谈会上再次发表重要讲话，提出要通过聚焦政策沟通、设施联通、贸易畅通、资金融通、民心相通，聚焦构建互利合作网络、新型合作模式、多元合作平台，携手打造绿色丝绸之路、健康丝绸之路、智力丝绸之路、和平丝绸之路。

古人云：不积跬步，无以至千里。如何一步一步把“一带一路”建设向前推进，造福沿线各国人民，需要各界人士的共同努力。本期特别邀请了我国“一带一路”领域深有研究的几位专家学者，就如何实施这一构想进行了探讨。

1 基础设施互联互通是“一带一路”建设的重中之重

在 8 月 17 日召开的推进“一带一路”建设工作座谈会上，作为受邀学者，你有什么感想？你认为打造“一带一路”国际开放合作中最重要基础条件与核心内容是什么？

与以往有所不同的是，这次座谈会上不仅强调了以“一带一路”建设为契机实现世界经济再平衡，还提出了“一带一路”建设要联动国内的京津冀协同发展、长江经济带发展等国家战略相对接，并且要与西部开发、东北振兴、中部崛起、东部率先发展、沿边开发开放相结合，形成全方位开放、东中西部联动发展的局面。

在谈到“一带一路”建设的重点内容时，习近平总书记提出了五个方面的互联互通（以下简称“五通”），即政策沟通、道路联通、贸易畅通、货币流通、民心相通。除了道路联通属于典型的基础设施互联互通的情况外，其他的“四通”都属于制度层面的互联互通。

我认为打造“一带一路”国际开放合作中的基础是从互联互通入手。而推进“一带一路”建设的核心重在构建起两大新格局：从国内角度来看，就是构建全方位对外开放新格局；从国际角度看，就是构建全方位区域合作新格局。其本质在于构建一种开放的体系，最终实现合作共赢的目的。因此，“开放”实际上就成为共赢的关键因素。开放

的基础则在于建立起广泛的联系，让不同的要素、主体之间建立起联通的关系。其中有些硬件之间的联通关系，比如，通过修建公路、铁路以及开通航空线路，可以让不同国家或地区连接起来；有些则是软件之间的联通关系，比如不同国家或地区之间通过协商以后，确定双方或多方都可以接受的关税、汇率等，以促进各相关国家或地区的贸易、金融协同发展。

从我国改革开放近 40 年的实践来看，中国与世界其他国家的联系取得了良好效果。以 2001 年中国加入 WTO 为起点，又从贸易、投资规则建设为新的切入点，逐步融入国际贸易、投资体系。因此，中国在提出“一带一路”倡议后，又迅速提出了促进“一带一路”沿线国家加强互联互通建设的政策与方案，并以交通基础设施建设为重点，开始实施一批重点项目。其目的就在于让中国与“一带一路”沿线国家联通起来，然后才有可能开展一系列的经济合作活动。与此同时，共同建设以交通基础设施建设为重点的互联互通网络体系，可以直接促进合作各方的经济增长，增加就业机会，提高沿线国家人民的收入水平。

如此看来，互联互通是基础，也是重点。有人提出，“中国式的国际互联互通”是“一带一路”建设的基本特征，能否谈谈“互联互通”包含了哪些具体内容？

互联互通建设将包含所有相关国家或国际组织的智慧，“一带一路”的突出特征就是“共商、共建、共享”，我虽然不太清楚“中国式的国际互联互通”确切含义是什么，但是中国作为倡导者，在加快“一带一路”沿线的互联互通过程中，一定包含着中国经验、中国模式、中国方案。

互联互通的分类可能很多，比如按合作的基本框架可分为“五通”；按领域可分为铁路、公路、电力、电信等基础设施的互联互通；按所涉及的国家可分为境内、跨境基础设施的互联互通；跨境基础设施互联互通又可分为双边和区域等等。

基础设施互联互通是我国“一带一路”建设的重中之重，扮演着先导性作用。不仅是基础设施互联互通对相关国家有着重要的经济贡献，而且为“政策沟通、贸易畅通、资金融通、民心相通”提供着强有力的基础性支撑，共同联通世界，融会贯通。

“一带一路”是中国版的全球互联互通战略。丝绸之路是沟通中西的大动脉，丝绸之路史也堪称全球互联互通史。全球互联互通是全球化时代的根本特征。任何一个国家的开放发展都可以视为全球互联互通的有机组成部分。创新丝绸之路经济带合作的“五通”模式，或许就是中国对全球互联互通的理解，是物质与精神、官方与民间、理念与实践的互联互通。“一带一路”是全球互联互通史在 21 世纪的延续，将成为促进全球互联互通新演进的强劲动力。借助“一带一路”建设，中国将成为全球互联互通的动力源(12.390, -0.20, -1.59%)和重要网络节点。

我认为“一带一路”的基本特征是互联互通，主要特征是国际互联互通。国际互联互通除了包含人文交流、基础设施、贸易投资、货币金融和规则政策、危机管控的互联互通，也就是所谓“五通”，还包括危机管控互联互通。如果按照国内层面划分，则将包括区域内部、区域之间和城乡之间的互联互通，如京津冀协同发展等。如果按照国际层面划分，则将包括我国和周边国家之间、和亚洲国家之间、和其它大洲国家之间的互联互通。

在“一带一路”的建设中，陆桥经济带与新欧亚大陆桥经济走廊将对互联互通起到哪些重要作用？

新亚欧大陆桥是从我国连云港(4.870, -0.12, -2.40%)直通欧洲鹿特丹港的铁路交通大动脉，贯通欧亚大陆，跨越“丝绸之路经济带”和“21 世纪海上丝绸之路”，途经我国东中西部 7 省区，辐射 30 多个国家和地区。随着国内、国际铁路网的完善，辐射面仍在不断扩大。从中国到欧洲，货物走新亚欧大陆桥，比走海运节省约 2/3 的时间。如果国内处理好各地协调、加强国际海关合作，实现大通关，将对“一带一路”经贸合作发挥出更大的作用。

陆桥经济带的独特地理位置让它成为“一带一路”的重要衔接点。其内容不限于单纯的新欧亚大陆桥基础设施，而是涉及各种人流、物流、资金流和信息流等多元发展的综合经济带。如果说新欧亚大陆桥经济走廊建设是加快推进“一带一路”国际互联互通的重要举措，那么陆桥经济带的建设就是继续推进国内互联互通的必然要求，二者应共同推进国际国内互联互通的平稳协调发展，缺一不可。

2 规则政策互联互通是确保“一带一路”健康发展的制度保障

那么，国际与国内互联互通之间的联系与区别是什么？对我国而言，如何实现两者的有效对接？

国际与国内“互联互通”是浑然一体的。我认为两者的区别在于，国际互联互通要与相关国家共商、共建，而我国没有自主的规划权和完全的管辖权。如果要想实现有效对接，还需要国家出台顶层设计和统筹规划，然后与相关各国进行磋商。

一般来说，无论是国际还是国内的互联互通，都要符合互联互通的基本要求，承担互联互通的基本责任。包括促进内部的资源合理配置、实现群体的基本物质诉求、改善必要的生存发展环境，等等。但是由于两者所处的发展环境有所不同，就会呈现不同程度的差别。例如，国际互联互通主要分属于两个甚至多个涉事国家或地区，除了遵循各自国家或地区的有关法定依据外，还要遵循相关的国际惯例和通行规定，而国内互联互通则主要遵循国内的相关法定依据。

就我国而言，目前要实现两者之间的有效对接，既需要把握“一带一路”和长江经济带、京津冀协同发展等国内互联互通之间的有效对接，也要把握“六大经济走廊”之间的有效对接。比如长江经济带与京津冀协同发展；京津冀协同发展与东北振兴；沿海经济带与长江经济带；成渝经济区与长江经济带；陆桥经济带、黄河生态区和西部大开发；陆桥经济带和中巴经济走廊；珠江三角洲和长江三角洲等区域之间的有效对接。

那么，在“一带一路”的建设中，推进互联互通有哪些具体措施？

改革开放以来，我国不论是在基础设施互联互通方面，还是在制度互联互通方面，都积累了比较丰富的经验，可以供“一带一路”沿线国家参考，促进“一带一路”国家互联互通建设的健康发展。如今，以交通基础设施建设为重点的不少工程已经在沿线国家顺利开工，从太平洋到波罗的海的连接东亚、西亚、南亚的交通运输网络正在逐步实施之中，有些区域性地段已经取得了实际效果。

目前，我们需要更加积极关注制度层面的互联互通。我认为，应该首先加强政策沟通，比如，如何利用“一带一路”建设机遇，推进人民币国际化；如何完善贸易政策、投资政策、产业政策等。

其次是资金融通制度。我在中亚国家调研时发现，大多数“一带一路”国家都面临资金短缺的问题，银行的贷款利息都很高，企业运用资本的成本也很高，是否可以考虑通过适当的融资制度安排，让这些国家在中国发债。比如说，在中国专设“一带一路”国际版，通过直接融资方式为这些国家好的企业在中国融资等等。

再就是，加快中国与“一带一路”沿线国家的自贸区建设的同时，加强国内产业园区、商贸园区建设，通过制度促进各方经济更好地互补发展。目前中国与格鲁吉亚正在就建设自贸区进行谈判，具有积极的示范效应。

此外，与民心相通的各方面有关互联互通的潜力巨大，包括教育、卫生、文化、科技、智库等各个方面都应积极探索，同时推进。

我们了解到，推进“一带一路”建设还面临着巨大的环境风险，如何规避环境风险，促进顺利实现“五通”的根本要求？

生态环境问题已危及“一带一路”建设，由于“一带一路”沿线国家地区国土面积不到世界的40%，人口却占世界的70%以上，人口密度比世界平均水平高出一半以上。境内年均水资源量只有世界的36%左右，但年水资源开采量约占世界的67%，对于环境和水资源的压力高于世界平均水平。

在东南亚地区，快速工业化和城市化的空气污染问题凸显，严重地影响了区域可持续发展。而中亚是全球生态问题突出的地区之一，干旱缺水、地震频繁，外来环境污染加重，人口增长过快，咸海生态危机愈演愈烈，资源环境压力正在增大。此外，各国为了保护草坪不受病虫害和当地野草侵扰，不断使用化肥和农药，严重污染了城市大气环境、地表和地下水环境以及土壤环境，在一定程度上制约着地区经济社会的发展。有些沿线国家对环境管理的基础信息和风险底数不清，环境监测监管、预警应急、管理能力存在着较大的差距，环境风险防范预警和管控能力低，生态承载力持续下降，进一步加剧了生态风险。

我国建设“一带一路”过程中也遇到环境问题。目前有关部门发布的“一带一路”有关政策文件中，对生态、环保、绿色化的关注和政策设计严重不足。在我国企业“走出去”参与“一带一路”建设的过程中，还没有意识到其自身代表着中国企业形象和肩负着企业责任，把在国内不注重环保的不良行为和粗放式经营方式带到相关沿线国家，遭到当地政府和司法部门的惩罚。随着我国直接投资数量不断增加，环境问题的风险也在逐步积累，严重损害中国的国家形象，甚至危及国家间关系。

因此，“绿色化”是中国深化与沿线各国经济合作的负责任大国形象，经过认真研究，我们认为，我国可推广以生态农业、水资源治理和可再生能源开发的“三点支撑”打造出绿色发展的“一带一路”，首先，生态农业、水资源治理并行，让可再生能源开发良性互动，促进沿线国家的绿色发展。因为农业多为“一带一路”沿线国家支柱产业，将东南亚和中亚地区适宜耕种的土地逐步转化成耕地是生态农业发展的关键。

其次，要改变东南亚国家水资源不均衡，关键是改变农业灌溉模式，水资源治理将带动可再生能源的开发与利用。初步计算，在中亚的一半适耕土地上打井，即便建设10000千瓦规模的风电站，也需要建设3120座。如果在中亚建立相应的生产基地，可以产生巨大的产能合作项目。此外，将农产品(12.320, -0.18, -1.44%)等运至国内将带动中亚国家交通工具、铁路建材、钢铁水泥、机械加工等一系列的产能引进，将跨越式提升中国—中亚的产能合作。

总体上，以农业为基础，契合沿线国家的现实情况和基本需求。生态农业开发有助于相关国家农业现代化，使我国获得更加稳定和可持续的农产品供给。而水资源治理不仅有助于改善当地环境，也有利于缓解邻水资源纠纷，促进我国西南和西北边疆稳定。可再生能源开发有助于消化我国过剩产能，带动我国能源产业“走出去”。

3 继续推进“一带一路”需要完善合力共建、趋利避害的推进模式

“一带一路”建设自2013年底推出以来，作为一项世纪性的复杂系统工程，毫无疑问需要合力共建。“合力共建”需要哪些支持？

未来，“一带一路”建设可以继续完善多利益相关方采用“合力共建、趋利避害”的推进模式。总体上，可以由“一带一路”工作领导小组完善升级“一带一路”的总体规划，统筹国内国外，调动国内多种资源，因地制宜，整体规划，综合施策。原则上，总体战略规划应与国内治理体系的改革一致，顺应国家总体安全观以及《国家安全法》。内容上，总体规划既要包括《“一带一路”愿景与行动》等侧重趋利的内容，还要包括建立相应的风险防范体系等避害的内容。总体战略规划强调运用“多利益相关方”模式，协调官方、商业、产业、学术、媒体、军队、民间、宗教、法律、金融、保险等各个领域的相关方，争取让国内外的多利益相关方，如政府、企业、媒体、智库、民间组织等协调配合，争取共赢。

在合力共建的过程中，政治上的危机对“一带”与“一路”的发展存在哪些差异影响？如何采取有效对策来平衡这种差异？

在危机方面，“一带”主要是极端主义、恐怖主义风险，“一路”的政治风险大些。目前总体局势都比较稳定，尚未称为危机管控。当前，关键应建立危机防控的应对机制，

一方面采取必要措施，加强抵御风险的能力，另一方面应汇集各方面的资源和信息，做好风险评估预警。

“一带一路”建设在为地区和全球互联互通提供公共产品的同时，也将面临复合型风险，其中，政治安全风险首当其冲。“一带一路”建设与“后金融危机时代”世界的深刻调整转型期重叠交织，地区形势复杂多变。沿线各国多处于政治转型阶段，传统安全与非传统安全风险联动将始终贯穿“一带一路”建设。国内外的相关方利益深度卷入既要承受各自风险，又要协同管理风险，形成事实上的利益共同体、责任共同体与命运共同体。

其次，“一带一路”建设体现的就是兼顾矛盾、突破困境，带动甚至是逼迫中国企业在进行动态、阶段性风险评估和预测的基础上，主动采取风险应对措施，创造性地将风险转化为利益。中国企业从争取当地民众的认可，到应对恐怖主义；从化解政府监管挑战，到政局更迭中艰难推进，既需要借助系统的政治安全风险评估来支持顶层战略设计，也要有具体微观的保障措施。企业在决定投资或运营项目前，对投资地区或国家的政治局面、政策监管、安全形势、各利益相关方诉求等方面应进行分析，结合项目本身得出有层次的风险评估，才可以更有效地进行远景规划和设计细致的风险管理预案，以保证投资收益为正。

自从 2013 年习近平总书记提出“丝绸之路经济带”和“21 世纪海上丝绸之路”以来，无论是“一带”还是“一路”，都取得了重要进展，但是对比“一带”与“一路”之间的发展还有较大差距。

除了因为和有关国家之间政治互信有所不同、经济互信有所差异和安全互信有所不一等以外，还与如何妥善处理彼此之间的关系，甚至领土领海危机、地区领导权危机和资源能源危机等各种危机管控的态度、方式和机制建设都有关系。如果不能妥善处理，可能会严重影响重大基础设施的有效实施。

由于我国和俄罗斯以及哈萨克斯坦等中亚国家之间政治、经济、文化互信较高，并积极借助上海合作组织等多边协调机制，及时处理各种分歧，“一带”发展相对较快。

相反，我国与越南、菲律宾、美国、日本等国存在一定的纠纷，截至目前还没有找到一条比较合适的解决方案，如果这些国家联手，必将影响“一路”的发展。

我认为有效破解两者之间的发展差异，关键在于如何妥善处理我国与这几个国家的基本诉求，然后再采取有效的协调机制。比如，我国和东盟部分国家之间，可采取经济先行、外交跟进、主权搁置的基本方针，在吸收借鉴亚洲基础设施投资银行筹建经验的基础上，抓紧成立南海区域经济合作委员会。一方面可以满足越南、菲律宾等主张多边协调的政治诉求，另一方面也可暂时搁置与越南、菲律宾等国的领海主权争议，还可将美国、日本等干扰南海稳定和“一路”发展的国家排除在外。[返回](#)

完善全球治理 增强经济动能

G20 峰会是由全球金融危机而生，8 年后，随着全球格局的不断变化，G20 峰会也希望在全球经济金融治理中能顺应时代的发展，不断进步。此次 G20 峰会在全球最大的发展中国家——中国举行，从此次杭州峰会后对外发布的《二十国集团领导人杭州峰会公报》中可以找到世界各国的共识：构建创新、活力、联动、包容的世界经济，以创新和可持续的方式推动经济转型，将创新经济增长理念和财政、货币、结构性改革政策相互配合，实现包容发展，确保经济增长的成果普惠共享。

然而，全球经济治理从来都不是件容易的事。2015 年联合国《巴黎气候变化协议》签署过程就反映出达到国际共识的艰难。G20 峰会虽然从 2008 年才开始举办，但最早可追溯到 1999 年，东南亚经济危机促使发达国家要和发展中国家一起，共同维持全球经济稳定，因而有了全球财长和央行行长会议。从 G5 到 G7，G7 到 G8，最后再到 G20。全球治理理念也在探索在现行国际机构基础上的新的多边主义和制度主义。在 G20 平台上

可以充分协调各国立场，如果能够朝着共识的方向努力，对于推动世界经济的复苏和增长是有利的。

1 加强政策设计和协调，实现包容性增长等目标

当前国际问题、地区问题重重叠叠，全球经济复苏的前景又被众多不确定的事件所影响。《公报》提出，“要实现经济增长，必须加强政策设计和协调，用货币、财政和结构性改革政策，以实现强劲、可持续、平衡和包容性增长的目标。”

“今后各国的政策一定要协调好。如果能相互告知所采取的措施和力度，彼此有个照应，那么政策带来的冲击力度也会小一些。”中信证券首席经济学家诸建芳在接受中国经济时报记者采访时强调了这一点。他解释道，2008年金融危机之后，经济开始出现复苏迹象，但各国的同步性和协调性并不一致。美国开始启动加息，欧洲和日本却实施宽松政策，大的国家的政策都有外溢效应，会给其他国家带来负面效应，这不利于全球经济的顺利复苏。《公报》也提到要加强协调，有的国家放松政策时一定要考虑对其他国家的负面压力。

全球经济目前处在持续复苏、增长新动能开始渐渐出现的过程中。“全球整体经济的全要素生产率和经济增长潜力下降，如果没有创新，经济增长就很难保持较快的增长。”诸建芳称，G20杭州峰会强调了包容性增长，每个国家选择的模式、道路、制度、体制都不一样，有资本主义国家，也有社会主义国家，我们都要选择包容，相互要尊重，每个国家都在选择适合自己的道路。况且，当前的很多经济问题都不是周期性问题，几乎所有的国家都面临改革的考验。日本经济低迷，人口老龄化，支柱产业弱化，劳动力短缺。中国也有很多产业过剩，服务行业相对不足。各国都需要进行结构性改革。

“中国的决策层对结构性改革有相当大的理念性的认识，创新、活力、联动、包容的主题，实际上与中国的五大发展理念创新、协调、绿色、开放、共享有很多交集。普惠共享是经济发展的基本目标。中国正在把自己努力做的事情与国际发展方针结合起来，变成国内政策跟国际政策打通，这是只有大国才能做的，也只有这么做通了，一个国家才能真正承担国际责任。在杭州峰会上凝聚结构性改革的共识，制定结构性改革路线图是中国最重要的贡献之一。”北京大学国家发展研究院副院长卢锋对记者表示。

“G20杭州峰会用4个I，即创新（innovative）、活力（invigorated）、联动（interconnected）、包容（inclusive），生动诠释了即将到来的新经济周期。全球经济已经到了去乱求治的节点，只有自由贸易才是全球经济的活力源。”加拿大风险投资顾问陈思进对中国经济时报记者表示。G20杭州峰会公报也表明，正在制定一个覆盖短期、中期和长期措施的增长战略，确保深化结构性改革议程和创新增长蓝图中的要素得到清楚阐释。在所有的倡议中，20国集团将考虑发展中国家和发达国家面临的不同机遇和挑战，推动创新、新工业革命和数字经济议程。承诺推动贸易投资自由化和便利化，加强开放型世界经济。继续支持国际税收合作以建立一个全球公平和现代化的国际税收体系并促进增长。

国务院发展研究中心研究员吴庆在接受中国经济时报记者采访时说，从当前的世界经济前景来看，只有个别国家可以看到持续复苏的迹象，最近的数据又显示复苏不是很有力，因此全球经济金融治理都要加强。

普华永道北京首席合伙人吴卫军告诉本报记者，中国将扩大金融业双向开放，有序推动人民币国际化进程，推进“一带一路”建设，加强同国际金融机构的合作，推动建立多元化的全球融资框架。对中国而言，G20是中国融入世界政治和经济体系的标志。

《公报》称，将研究20国集团在必要时可采取的适合各国国情的政策措施，以支持增长和应对潜在风险。结合2030年可持续发展议程、亚的斯亚贝巴行动议程和《巴黎协定》，将开创全球经济增长和可持续发展的新时代。

2 完善全球金融治理，迈向更稳定的国际金融架构

G20 杭州峰会还决心完善全球金融治理，使 20 国集团迈向更稳定、更有韧性的国际金融架构。公报中提到的重点包括资本流动的风险管理，加强以国际货币基金组织为核心的全球金融安全网，IMF 份额调整应提高有活力经济体的份额占比，可能的结果是新兴市场和发展中国家的份额占比整体提高。支持世界银行逐渐实现平等投票权。

国务院发展研究中心研究员陈道富在接受中国经济时报记者采访时表示，此次峰会肯定了国际金融机构在促进全球经济金融治理更有效、更平衡方面的努力，未来致力于保持现有国际金融机构的能力，提高其平衡性，将原有的国际经济金融安全网与区域性安全网联系起来，将方向也引导到全球合作上。同时鼓励并支持国际组织在银行、保险、宏观审慎、基础设施方面实现技术性完善，尤其要关注资产管理、影子银行等新风险点的管理。20 国集团还将致力于推动世界普惠金融与绿色金融的发展，提高金融透明度，并强化反腐败、反恐、反洗钱的合作。

资本流动的风险管理显得尤为迫切。“对于全球的资金流动应加强跟踪，中国的跨境资本流动也很严重。资本流动是全球面临的困难，我国目前正好处在被跨境资本冲击的时点，短期内这是中方最大的关切。”吴庆说，但对中国影响最大的应该是巴塞尔银行监管委员会在 2016 年底完成的巴塞尔协议Ⅲ框架。

巴塞尔协议Ⅲ框架在推动公平竞争环境的同时，避免大幅度提高整个银行业的总体资本金要求。吴庆表示，中国现行的监管框架与巴塞尔协议Ⅲ框架相差还比较远，但我们要往这个方向前进。中国和西方金融业最大的差距在于监管，如果能在中国大步推进该协议，对中国金融改革将是最大的推动力，甚至可以称为中国金融的现代化。现在中国金融体系是 1.0 版本，美国和英国已经到 3.0 版本。监管理念是给金融机构自由并松绑，但前提条件是金融机构能自担风险，拥有足够的资本金，可以承担更多的风险。西方国家的金融机构如果资本金不够，会严格限制它拓展其他业务。而中国金融业准入和退出要管，业务和指标也要管，还有很多窗口指导，金融机构缺乏更大的自主权。

“中国的金融监管需要一场革命，要大幅消减监管机构的权力，这必须由外力来推动。G20 达成的共识可以成为推动中国金融业实现监管革命的动力。短期内最大的关切是 IMF 基金份额的调整，但 10 月份应该不再有悬念。”吴庆说。

《公报》指出，欢迎国际货币基金组织、金融稳定理事会和国际清算银行联合进行的总结宏观审慎框架等工作，以帮助促进实施有效的宏观审慎政策。期待进一步合理明确监管预期的工作，呼吁 20 国集团成员、IMF 和世界银行加大对各国能力建设的支持力度。

如果各国扩大金融业的开放力度和银行、保险、证券、债券、养老等市场的准入，将极大地提升金融市场的规模和国际化水平，对发达国家和新兴市场国家都是有益的。金融行业至少可以在绿色金融、金融科技、资产管理等方面为世界经济的发展提供动力。金融体系的改革也可以推动经济发展，构建多层次、广覆盖、有差异的银行机构体系，发展普惠金融和中小微金融组织，使经济更加包容。

吴卫军表示，与传统金融相比，绿色金融旨在通过关注资源消耗、环境、气候变化等方面，支持环保、生态等产业，促进经济的长期可持续协调发展。绿色金融的发展带来了众多新的经济增长点。据中国人民银行测算，“十三五”期间中国绿色经济每年需投入约国内生产总值（GDP）百分之三的规模，年均在 2 万亿元人民币以上，商机巨大。金融科技行业的创新极大地拓展了金融服务的边界。利用云计算、大数据、移动互联网等新兴技术对传统金融进行革新和改造，金融科技已全面融入支付、借贷、保险、财富管理、交易结算等核心金融领域。未来，金融科技将促进金融体系重建，其经济效益提升的机会将为发展中国家带来无限的想象空间。随着全球财富增长，中产阶级群体增加，以及主权财富基金的不断扩张，资产管理市场的产品范围在不断扩大。而人口老龄化催生出庞大的养老金融需求，也创造出大量的投资和就业机会。

金融透明度和所有国家对透明度标准的有效落实，特别是落实法人和法律安排的受益所有权方面的透明度标准，对保护国际金融体系的完整性，防止将这些实体用于腐败、逃税、恐怖主义融资和洗钱活动至关重要。“在推动金融资源全球有效利用的同时，G20各国政府有必要在金融治理体系方面加强联动和协调，改革并完善适应现代金融市场发展的金融监管框架。”吴卫军认为，各国可以充分利用现代信息科技手段，围绕建立金融审慎管理制度、促进金融风险管控、债务管理、反洗钱和反恐怖、加强对跨境资本流动的监测、分析和预警等领域讨论建立一套相对完善的国际监管和协调标准，从而提高金融机构的风险防控和危机应对能力。[返回](#)

以结构性改革释放经济转型新动力

我国正处于经济转型的关键时期，需要客观判断转型的历史性趋势与阶段性特点，对我国经济转型的大趋势、大机遇、大挑战要有清醒认识。当前，面对经济持续下行挑战，迫切需要通过结构调整释放增长新动能。要抓住改革重点，实现经济转型的重大突破。发挥有为政府在经济转型中的作用。

2016年8月23—24日，由中国井冈山干部学院、中国海南改革发展研究院共同主办的“2016井冈山高峰论坛”在井冈山召开。本次论坛以“新趋势、新结构、新动力——‘十三五’结构性改革”为主题，深入探讨“十三五”时期我国经济转型升级的趋势与深化结构性改革面临的重大任务。

1 对我国经济转型的大趋势、大机遇、大挑战要有清醒认识

我国正处于经济转型的关键时期，需要客观判断转型的历史性趋势与阶段性特点。中国（海南）改革发展研究院院长迟福林指出，当前，经济转型与发展面临着多方面的挑战，其中最大的挑战在于对转型估计不到位，对全面转型的准备不足。我国经济社会发展正处在一个重大的历史转型时期：产业结构正由工业主导向服务业主导转型，城镇化结构正由规模城镇化向人口城镇化转型，消费结构正由物质型消费为主向服务型消费为主转型，开放结构正由以货物贸易为主向以服务贸易为重点转型。各方关心经济增长的“底”在哪？我国经济增长前景，不仅取决于潜在增长率、取决于资源要素投入，更取决于经济转型的实质性破题。如果经济转型没有突破，增长很难找到“底”；即便下行势头暂时得到缓解，也难以持久。面对经济下行的挑战，主要不是在现有的旧结构下寻找“稳增长”的药方，而是在经济转型的新趋势、新结构下寻找“新增长”的源泉。

中国发展研究基金会副理事长、国务院发展研究中心原副主任刘世锦指出，随着“转型再平衡”的推进，我国经济回落已经接近底部，但接近底部与实现触底是两回事，未来我国仍然面临不确定性加大的挑战。我国在中速增长期的表现如何与供给侧结构性改革能否到位直接相关，这就要求加快推动供给侧结构性改革。第一，纠正资源错配，促进城乡土地、人员、资金等要素的双向流动、优化配置。第二，激励产业升级，稳定预期，减少泡沫经济。第三，营造创新环境，保护并运用知识产权，推动创新要素的流动和聚集。

以结构调整实现第四次动能转换。中国国际经济交流中心副理事长郑新立指出，改革开放以来我国发展动能经历三次大的转换：第一次是农村土地家庭联产承包责任制与乡镇企业的崛起，造就了上世纪80年代的经济腾飞。第二次是以国有企业改革为中心的宏观经济管理体制改革的四大支柱产业（电子机械、石油化工、汽车制造和建筑业）的振兴，造就了上世纪90年代的经济腾飞。第三次是大规模基础设施建设，支撑了新世纪头十年的黄金增长期。当前，我国已进入发展新阶段，面对经济持续下行挑战，迫切需要通过结构调整释放增长新动能。他认为，城乡一体化是我国新阶段发展的重要新动能。

国家行政学院经济学教研部主任张占斌指出，新经济是我国发展的重要动力。处理好新经济和传统经济的关系，是推进结构调整需要研究破解的重大问题。

充分认识经济转型的长期性、系统性、深刻性、复杂性和艰巨性。迟福林认为，新阶段我国经济转型呈现四大新特点：一是增长与转型高度融合，增长直接依赖于转型。如果经济转型能够取得突破，我国有条件在“十三五”时期实现6%—7%的增长，在未来10年实现5%—6%的中速增长。二是转型的全面性明显增强，经济转型牵动转型发展全局。经济转型对社会转型和治理转型有重要促进作用；社会转型对经济转型的反作用力也日益增大；同时治理转型成为经济转型和社会转型的重要保障。三是经济转型与新一轮技术革命交织在一起，转型的技术影响明显增强。四是经济转型与国际经济格局变化交织在一起，转型的双向影响明显增强。因此，转型与改革的系统性、深刻性、复杂性明显加大。当前的某些政策还主要是“稳增长”，而不是在推进结构调整中寻找新的增长动力，对结构调整和经济转型升级的着力严重不够。要实现结构性改革的突破，需要新的思想解放，处理好五大关系，即速度与结构、短期与中长期、政策与体制、政府与市场、顶层设计与基层创新。

郑新立认为，以城乡一体化形成增长新动能，需要尽快破除四个认识误区：一是破除农村土地“两权分立”是搞私有制的认识误区；二是破除城市资本下乡是掠夺农村资源的认识误区；三是破除小生产是中国农业不变特色的认识误区；四是破除解决“三农”问题主要靠财政投入的认识误区。

中央党校研究室原巡视员曾业松对全国800名县委书记进行问卷调查后发现，部分县委书记还停留在传统的发展思路上，坚持把招商引资、项目建设作为第一要务，把大企业、大产业、大园区作为拉动经济增长的手段。他认为，县域经济实现转型升级，要把创新发展作为重要抓手。

2 抓住改革重点，实现经济转型的重大突破

加快产业结构调整。迟福林指出，大力发展服务业，提高服务业比重的趋势越来越强，但也要冷静思考，每个省都对服务业进行全面布局是否合理？从第二产业发展的经验教训看，如果没有全国的合理布局，服务业发展有可能出现某些负面后果。因此，适应服务业转型与发展趋势，要重点考虑如何实现全国服务业发展布局的合理安排。

中国社会科学院学部委员吕政认为，当前工业增速下降的根本原因是以数量赶超为主的发展阶段已经结束。新阶段推进工业转型升级、促进工业持续稳定增长的立足点，应当放在对现有产品及其生产技术的改进和革新上，找准与工业先进国家的差距，实现技术赶超。

实现农村土地改革的新突破。郑新立指出，从实践看，农村土地的两权分离不是土地私有制。恰恰相反，所有权和用益物权的分离，是农村土地公有制与市场经济相融合的有效实现方式。以承包地使用权、宅基地使用权和农村集体建设用地经营权为抵押，可以撬动50万亿元左右的投资，起到“一箭三雕”的作用：一是有助于缩小城乡收入差距；二是有助于释放国内消费需求；三是有助于农民从经济增长中获益。

迟福林指出，土地改革和土地制度创新，是我国经济转型发展面临的重大课题。在规划管理和土地用途管制的条件下，农村土地资源配置要发挥市场的决定性作用。如果能把赋予农民长期而有保障的土地使用权落实到位，就可以把50多万亿元的资金潜力释放出来，不仅对广大农民是一个福音，对经济转型改革也是重大红利。

中国社会科学院农村发展研究所宏观经济研究室主任党国英建议，一是改革土地规划管理体制。可以划定农业保护区，由中央政府直接管理；农业保护区之外的土地交由地方政府管理。二是确立耕地永久财产权，促进农业现代化。三是打破城市土地交易的政府垄断。四是建立农村居住新形态，建立人本主义城市居住形态。

下大力气重振民营经济。国家发展和改革委员会宏观经济研究院教授常修泽指出，民营经济下降成为当前经济增长的主要挑战，推进供给侧结构性改革亟须发挥面广、量大的民营企业作用。这要求倒逼三大改革：一是产权保护，要以公平为核心，保障权利平等、机会平等、规则平等；二是市场准入，突破口是放宽基础领域的准入标准；三是

政府重塑，关键是明确政府“辅”的职能。政府要摆正位置，坚持“市场决定”而不是政府主导；要辅佐企业，真正建设成服务型政府，建立真正管用的服务平台。

3 以服务贸易为重点推进“二次开放”

迟福林对“二次开放”提出了一系列需要深入思考的问题。比如，在世界经济格局快速、深刻变化的背景下，我国开放大布局的重点是什么？多边、双边开放哪个是重点，如何排序？怎么考虑中欧、中美发展贸易关系的优先次序？服务贸易是不是制约我国对外开放的一个焦点所在？推进以服务贸易为重点的“二次开放”，国内转型改革应当如何与之配套？

国务院发展研究中心发展战略和区域经济研究部部长侯永志提出，确立共赢思维是抓住共建“一带一路”战略机遇的重要前提。“一带一路”沿线国家虽然处于发展不同阶段，但他们同样需要高质量的产品，包括消费品和资本品。我国的策略是确立共赢思维，把为全球可持续发展作出积极贡献放在突出位置，以实现“一带一路”的新突破。

中国海南改革发展研究院副院长何冬妮认为，由于服务贸易更多涉及非关税壁垒和边境后措施，面临的壁垒更加隐蔽，对规则对接和治理协调要求更高，服务贸易自由化进程很大程度上决定了新一轮全球化和全球贸易自由化的进程。我国推进以服务贸易为重点的“二次开放”，是创造有利于经济转型升级的外部条件、推进全球自由贸易进程的重大战略选择。

4 发挥有为政府在经济转型中的作用

发展新经济需要政府做正确的事。张占斌指出，支持新经济发展，需要加快改革政府监管体系：一是弹性监管。各部门应当承认新经济的“新”，承认其可能超出了政府已有的认知范围，承认现有的监管规则可能是不适用的，在此基础上再讨论如何监管；二是从管理到治理，推动监管方式转型升级，更加注重平台化治理和行业协会治理；三是从“信息孤岛”到大数据，创新政府监管技术手段；四是在“放管服”基础之上，继续深化政府监管体制改革。

南开大学经济与社会发展研究院产业经济研究所所长杜传忠认为，促进新经济发展需要推进结构性改革：一是改革并完善新经济统计体系。二是强化技术创新，提升要素质量。三是提高政府产业政策的作用效能。四是营造制度创新与监管到位的新经济发展环境，加速推进新动能形成和旧动能转型，寻求平衡。

发挥财政对经济转型的重要作用。国务院发展研究中心研究员倪红日认为，在我国经济转型中，货币政策空间十分有限，财税政策已经成为主导性宏观政策，对企业、金融、创新的作用在不断释放。但财税政策面临的挑战也不可小觑，要高度重视短期或者中期政策长期化、财政可持续等问题。这就要求把握好市场与政府的关系，尤其是高度重视科技创新、商业模式创新对财税创新提出的新要求。

“降成本”要降到关键点上。北京师范大学收入分配与贫困研究中心主任李实指出，从调研情况看，企业劳动力成本确有一定程度的提高，但这种劳动报酬的提升具有合理性。企业负担过重的主要原因不是劳动力成本提高，而是制度成本过高，尤其是税费和社保缴费过高。要有效“降成本”，可以采取“降、调、除、保”四字方针：一是降税费。进一步压缩政府行政支出，减少税收、各种行政性收费和费用摊派。二是调社会保险缴费。未来五年中养老保险缴费率每年下调1—2个百分点，由现在的28%下调到20%。三是除住房公积金，即取消住房公积金制度，可以使企业总成本下降2个百分点左右。四是保工资。“降成本”不等于“降工资”。劳动者工资仍有上涨空间，应保持职工工资合理、稳定增长。

调动基层与区域积极性，释放新的发展动力。迟福林指出，是否延续我国2000多个县的治理格局，值得认真思考和深入探讨，这要从转型发展大局来考虑中小城镇的合理布局与县域经济格局调整。

曾业松认为，推进县域经济转型升级，县域既需要按中央部署做好改革“规定动作”，也需要做好改革“自选动作”。比如，确立中央管宏观、省级管微观、县级管执行的整体格局，加快“省直管县”，把更多权力下放到县；划清中央、省与县级政府事权，合理确定税收分成比例等。

鼓励改革基层创新。刘世锦认为，改革机制很关键。过去 30 多年的成功经验，关键之一在于顶层设计和基层试验相结合。顶层设计主要是“指方向，划底线”，基层试验主要是“竞争，试错，比较，推广”。因此，要给改革基层创新足够的空间和时间，也要挖掘和总结好的改革案例，因为这些实践案例包含了改革的所有细节和信息。

中国海南改革发展研究院经济研究所所长匡贤明分析了海南省农信社小额贷款创新案例后认为，顶层设计和基层创新互为促进，都需要从需求方出发，从解决实际问题出发。成功的基层创新，都是系统性创新，其他地区要复制、要借鉴、要上升为顶层设计，重在借鉴其创新思路而不是照搬其具体举措。[返回](#)

“互联网+物流”的加减法则

近期，国务院总理李克强在国务院常务会议上强调，“推进互联网+物流，既是发展新经济，又能提升传统经济”。

1 “互联网+物流”作为新经济 发展潜力巨大

“互联网+物流”与大宗商品、一般贸易所涉及的能源、钢铁、机械、快消品、家具等等一切传统商品行业的转型升级都保持密切相关，对传统经济的提升和对促进传统行业商品流通模式的变革具有巨大的意义。

在提升传统经济的同时，“互联网+物流”作为新经济的潜力也是巨大的。我国物流市场是一个十万亿级的巨大市场。在衡量我国物流市场规模时，社会物流总费用是一项重要指标，它是指国民经济各方面用于社会物流活动的各项费用支出的总和，包括运输费用、保管费用、管理费用三部分。



图 近十年我国社会物流总费用和国内生产总值比重变化情况 (单位: 万亿元)

物流资源分散、利用率较低。如上图所示，我国的社会物流总费用和国内生产总值（GDP）的比值过去十年间从最高约 17.8% 降至目前的 16%，这一方面说明了我国物流效

率水平的提升，另一方面也显示了与欧美发达国家（约 8-9%）相比仍然有巨大的差距。具体来说，我国物流业“散、乱、差、小、弱”的特征明显，信息不对称成为常态，并且牵扯着行业利润的分配机制。公路空驶率超过 30%的资源利用效率，甚至长期处于不超载不赚钱的畸形模式之下，罚款成为物流企业和个体业主必须计入成本的项目，导致很多物流企业的利润难达 5%，一边亏着钱，一边承担着物流总费用过高的骂名。

调整优化制造业产业结构，降低社会物流总费用。物流作为制造业的周边服务，制造业的产业结构同样影响着物流费用的比重，初级加工品和低附加值的产品为主的制造业结构会间接提高物流费用的比重。比如，运输一个集装箱的 iPhone7 和运输一个集装箱的袜子，运输费用相当，但是创造的 GDP 差距很大。

不仅如此，很多高附加值产品即使在我国生产，但增值过程却往往发生在境外。诸如此类，都会提升社会物流费用的比重。因此，降低社会物流总费用是一个综合性的工程，除了会对物流业产生巨大的影响，也必然会对整个制造业和国民经济结构调整提出新的要求。而推动“互联网+物流”，实现物流供给侧结构性改革，这一过程必然是艰巨的，不过同时也会是最具潜力的增长点。

2 物流是商品流通四要素中最难互联网化的一个

商品流通过程中有四大要素，即物流、商流、资金流和信息流。在商品经济发展的最初，这四个要素通常是一起出现的——以“当面交易、钱货两清”的方式。



随着历史和时代的进步，这四个要素在时间和空间上慢慢地分离开来，衍生出了期货交易和跨境贸易等多种新的流通形式。不得不说，相比商流、资金流和信息流，物流是四大要素中唯一必须依赖线下完成的一环，因此也是最难与互联网结合的要素。如今，一些服务和产品完全可以通过互联网提供、不需要线下物流服务的虚拟商品交易行业，比如唱片业、出版业、游戏业等已经被互联网模式颠覆，被新的商业模式所替代。在这些新业态、新模式迅速发展的同时，资金流和信息流的线上服务也随之日益完善。于是，物流就成为了目前商品流通要素中的“短板”。

3 “互联网+物流”是一条艰难的标准化的之路

“互联网+”是促进物流业转型发展的最佳支点。我国物流业发展的痛点，从根本上来说是两个问题：一是物流资源配置优化程度不够，主要体现在各类物流资源在时间、空间方面的不平衡；二是对人力劳动的依赖程度过高，劳动密集程度极高，乃至除去运输操作人员仅仅是信息流转环节都需要大量的人力来完成。因此，推动我国物流业转型的两个核心驱动力应运而生：一是共享经济和平台经济模式变革；二是人口红利的消退和老龄化社会压力。不难发现，要将这两种驱动力导入物流业并驱动其转型发展的最佳支点，就是“互联网+”：既包括互联网技术，也包括互联网代表的新经济模式。

“互联网+物流”的主要表现形式就是电子商务，但关键绝非撮合交易。因为电子商务并不是撮合交易的网上中介，而是通过信息技术手段实现行业质量、服务、数据标准化的规则再造者。所以，发展电子商务绝非是做物流领域的“京东”或者“阿里巴巴”，需知在 B2C 和 C2C 领域的交易撮合功能却并不是 B2B 和 B2G 领域电子商务要实现的核心功能。

发展“互联网+物流”的关键，是提升物流行业的标准化、规范化、信息化程度。

“2C”领域中，产品标准化程度相对更高，服务质量有统一的标准，品牌价值体系更加健全，决策错误的成本低，个体消费者更容易因价格产生冲动消费。但是，在“2B”领域中，标准化程度往往不高，促使供应商作出选择的不仅仅是价格，还有企业信用、质量、服务、商誉、规模等等一系列要素。因为没有企业会为了 10% 的价格优惠去轻易的变更供应商，而间接给自己带来商业上的履约风险。

4 “互联网+物流”的“+”和“-”法则

标准化、信息化为代表的“互联网+物流”，才是新理念、新技术下的物流供给侧结构性改革的实现路径。

“互联网+物流”包含着物流的“+”和“-”：“物流+”包括了交易、监控、运营、资源方面要增加沟通效率、提升资源配置和利用率；“物流-”包括了在人力成本、价差利润、资源浪费方面要做减法。

在网络带宽资源充沛，移动互联网高度发达的今天，以云计算为代表的新技术有利于构建全社会物流的标准化，更加适应于我国目前社会物流资源分散度高的现状。因此，笔者建议从冷链、电子、精细化工等高附加值的物流细分领域入手，提供能够直接对接 ERP 和 WMS 系统的 SaaS 解决方案，然后逐渐将成熟的模式推广到更多的物流细分市场。同时，“互联网+物流”的创新必须从制造业的需求出发，以大数据为驱动力，形成“需求导向、数据驱动”的发展模式，只有遵循科学的发展模式才有可能创造出更符合市场需求的创新业态。[返回](#)

韩进海运破产保护申请事件及可能影响

1 事件近期进展梳理

2016 年 8 月 31 日，韩国最大航运企业、全球第七大班轮公司韩进海运向韩国首尔中央地方法院提交破产保护申请，此消息一出，全球航运市场陷入短暂混乱。

截止 2016 年 8 月 2 日，韩进海运 2017 年前需要归还债务缺口 1.2 万亿韩元，除去韩进集团注资 1000 亿韩元，韩国政府提供 1000 亿韩元低息贷款，目前的债务缺口仍较大。但是与船东的减租协商仍在继续，若能成功，将减少 8000 亿韩元债务，同时，韩国产业银行在减租成功的基础上也愿意注资。因此，韩进海运未来达成各方共担债务的重组方案或许会是大概率事件，同时由政府主导来推进韩进海运与现代商船之间的兼并重组也不无可能，以避免由于混乱所产生更大的违约损失。

2016.4.20

韩进海运计划转向债权人主导的债务重组备案改善其财政状况。

2016.4.27

韩进正式向其主要债权人韩国产业银行申请债务重组。

2016.6.16

韩进海运未能达成削减租价谈判，与22家船东的削减租价首轮谈判以失败告终。

2016.6.28

韩进海运将退还38艘船出售资产筹资，其中集装箱船20艘(总运力达到93608TEU)及18艘散货船。

2016.7.15

韩进海运争取延长重组最后期限，获得债权人债务减免。

2016.7.28

大韩航空（韩进集团子公司）将向韩进海运注资7000亿韩元（6.15亿美元）

2016.8.02

债权人要求重组必须以公司独立解决现金流赤字为前提。

2016.8.30

债务重组失败，其最大债权人韩国产业银行终止对韩进海运的支持。

2016.8.31

政府力促现代商船收购。

2016.9.03

韩进海运向美国申请破产保护（美国新泽西州纽瓦克美国破产法院）。

2016.9.06

韩进集团计划筹资1000亿韩元平息货运混乱。

2016.9.06

韩国政府决定向韩进海运提供1000亿韩元或以上的长期低息贷款。

2 韩进海运公司的基本情况

2.1 集装箱船和散货船占比较高，油轮主要以租赁为主

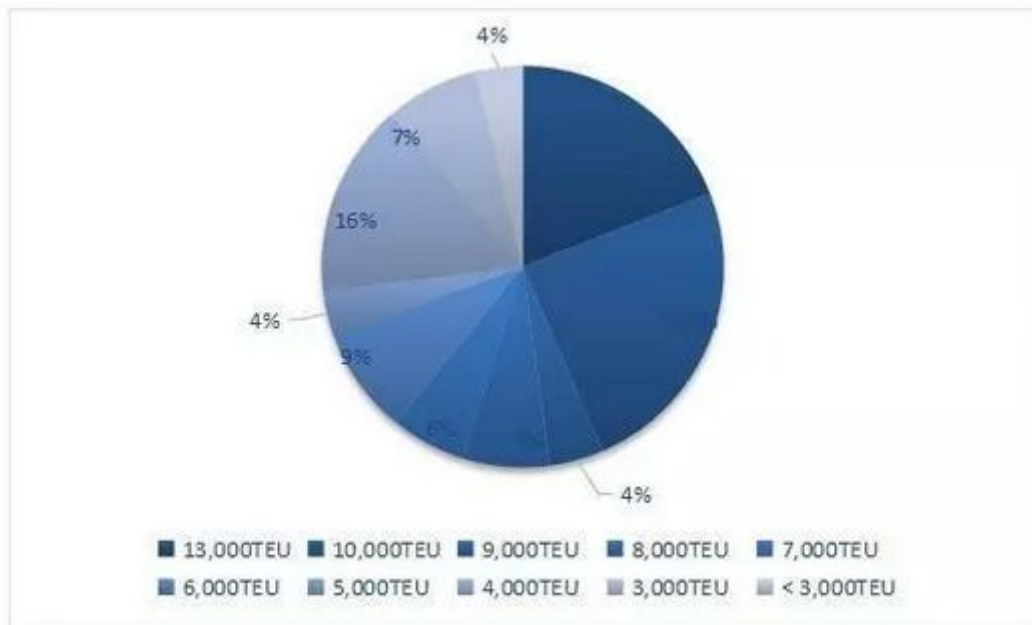
韩进海运是韩国最大的航运企业，目前韩进海运共经营船舶 151 艘，其中集装箱船舶 95 艘，散货船 42 艘，油轮 12 艘。集装箱船舶中，10000TEU 以上超大型集装箱船占比 43%，6000TEU 以下船舶占比 31%。散货船以海岬型船舶为主，油轮租赁比例高达 85.7%。

表 1 韩进海运运力一览表

分类		自有船舶		租赁船舶		总量	
		数量	TEU/DWT	数量	TEU/DWT	数量	TEU/DWT
集装箱船	13,000TEU	5	65,510	4	52,408	9	117,918
	10,000TEU	5	49,770	10	101,042	15	150,812
	9,000TEU	-	-	3	27,030	3	27,030
	8,000TEU	5	42,930	-	-	5	42,930
	7,000TEU	-	-	5	37,355	5	37,355
	6,000TEU	8	53,240	-	-	8	53,240
	5,000TEU	2	10,610	2	11,504	4	22,114
	4,000TEU	12	52,210	10	44,231	22	96,441
	3,000TEU	-	-	13	46,430	13	46,430
	< 3,000TEU	-	-	11	23,863	11	23,863
	总量	37	274,270	58	343,863	95	618,133
干散货船	海岬型	10	1,664,431	10	1,798,420	20	3,462,851
	巴拿马型	4	328,632	6	430,566	10	759,198
	超灵便性	4	217,847	2	111,516	6	329,363
	灵便型	1	35,177	7	244,843	8	280,020
油船	油船	4	79,989	7	181,026	11	261,015
	VLCC	-	-	1	297,412	1	297,412
	总量	23	2,326,076	33	3,063,783	56	5,389,859
TOTAL		60	-	91	-	151	-

2.2 集装箱主力船型竞争力不足，全球物流网点布局完善

截至 2016 年 8 月，旗下拥有 95 艘各类集装箱船，总运力达到 61.8 万标准箱，运力位列全球第 7 位。公司共设有 4 个地区总部，全球 200 多家分支机构和 30 多家公司共同形成了全面的全球营业网。韩进海运的世界级物流运输网络包括 13 座专业码头分别位于长滩，安特卫普，高雄，釜山等以及位于上海，青岛，巴生港等的 6 个内陆物基地。

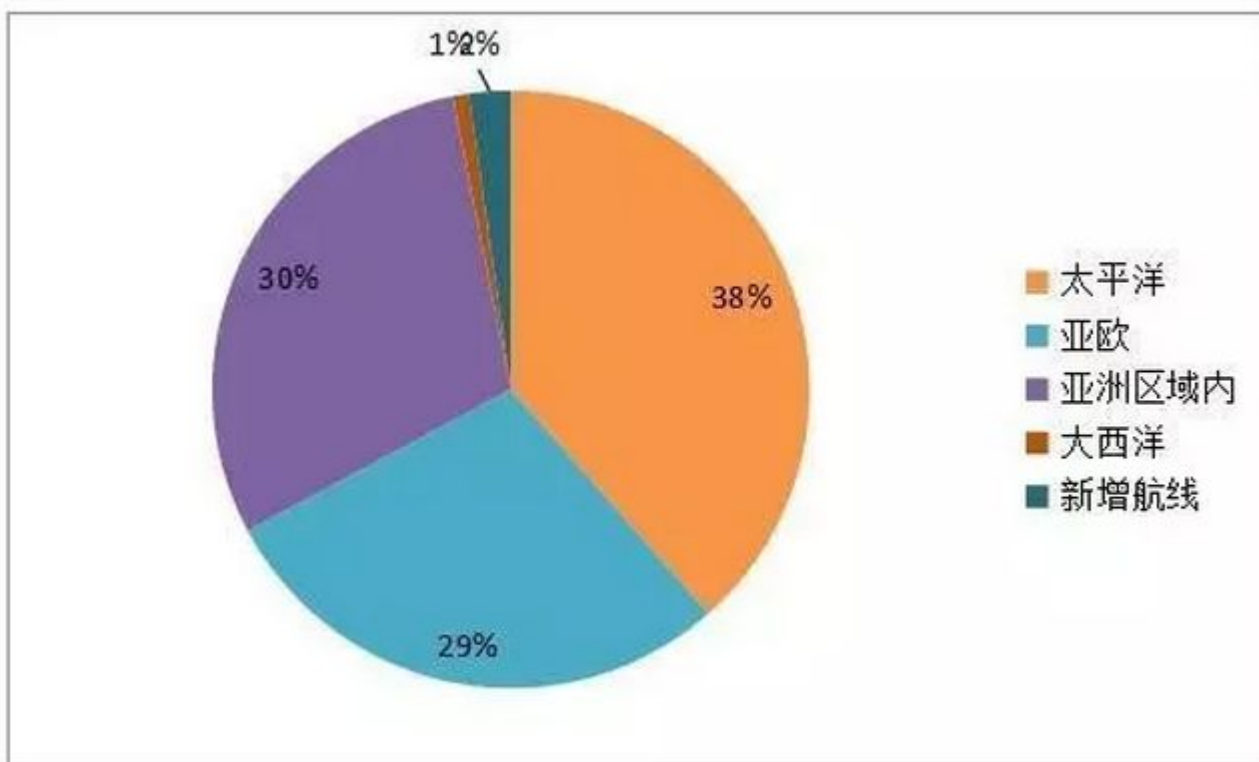


2.3 运力投放聚焦太平洋、亚洲区域内及亚欧航线，同比、环比都有所收缩

韩进海运集装箱业务集中在太平洋、亚欧以及亚洲区域内航线，投入运力占比 97%。其中，太平洋航线占比 38%，亚欧航线占比 29%，亚洲区域内航线占比 30%。除亚洲区域内航线运力投放有所增长，其他航线运力投放呈下降趋势。

表 2 韩进海运航线运能分配表

航线		2016 1Q	2015 4Q	Q-on-Q	2015 Q1	Y-on-Y
太平洋	E/B	261,217	317,208	-17.70%	294,624	-11.30%
	W/B	158,426	162,824	-2.70%	160,804	-1.50%
	总量	419,643	480,032	-12.60%	455,428	-7.90%
亚欧	E/B	123,202	132,421	-7.00%	123,618	-0.30%
	W/B	189,354	213,818	-11.40%	192,672	-1.70%
	总量	312,556	346,239	9.70%	316,290	-1.20%
亚洲区域内		323,977	255,859	26.60%	293,190	10.50%
跨大西洋		9,430	13,792	-31.60%	9,273	1.70%
新增航线		24,620	43,806	-43.80%	35,718	-31.10%
总量		1,090,226	1,139,728	-4.30%	1,108,899	-1.80%



2.4 韩进海运持续亏损严重，韩进集团经营业绩较为稳定

近两年来韩进海运负债累累，经营状况堪忧。相关数据显示，截至 2015 年年底，韩进海运总债务超过 6.6 万亿韩元（约合 59 亿美元），负债与股东权益比率将近 850%；2016 年第二季度亏损 2120 亿韩元，上半年韩进海运累计亏损 4730 亿韩元。

2014-2015 年，韩进集团的整体收入较为稳定，净利润同比有所增长，但是对比韩进海运的巨额债务，仍显杯水车薪。

表 3 2014-2015 年韩进集团收入简明报表 (单位：十亿韩元)

	2015	2014	2013
售出	1542	1306	1255
总利润	73	80	70
营业收入	42	42	35
营业外收入	32	62	3
营业外支出	46	46	33
普通受益	116	58	-14
净收益	90	43	

3 事件产生的影响分析

破产保护是指对已经具有破产原因或有破产原因而又有再生希望的债务人实施的旨在拯救其生存的积极程序。破产保护并不完全意为着“破产”，它旨在制定破产重组争取时间，就债务偿还期限、方式以及可能减损某些债权人和股东的利益做出安排。申请破产保护后，企业的一般债务只能按清算后的实有资产，按比例偿还，损失部门不再追究，可以起到规避债务的清偿责任的作用，也为韩进海运的破产争取“缓刑”时间。

然而韩进海运破产申请事件使得企业资产快速缩水，同时客户丢失、船舶被扣和巨额索赔等市场混乱所产生的风险快速上升。其对航运市场的影响主要体现在以下几个方面。

3.1 短期内将造成一定程度上的市场混乱

在申请破产保护后，汇总相关资料发现，对市场产生的直接影响主要体现在三个方面：

一是相关合作协议的终止。在韩进海运宣布申请破产保护后，中远海运、法国达飞、长荣海运、阳明海运等韩进海运的合作方纷纷宣布暂停接受来自韩进海运的订舱，并停止对韩进海运的船舶进行订舱操作。

二是一些港口拒绝韩进的船舶入港靠泊，存在扣船威胁。相关港口由于担心相关港口费用无法收取，纷纷拒绝韩进船舶驶入。据韩国金融监管部门的数据，包括美国、中国、加拿大和西班牙在内，韩进海运在全世界被拒绝停靠港口的船只数量升至 79 艘，其中集装箱船 61 艘、散装货船 18 艘。

三是货主及货代将面临较大风险。货物订舱后无法装上船舶，如韩进海运台北子公司新海船务紧急通知暂停接受订舱，这样货主及货代需及时另找船东进行订舱；转运货物可能会被卸在中途港，韩进不再另行安排转运船舶运至目的港，在此种情况下，货主及货代可能被要求自行另找船东安排转运；货物在中转港或目的港因韩进海运未能支付港口的费用造成中转港或目的港码头扣押或留货物。如果韩进海运陷入破产程序，则货主及货代可能被迫加入破产程序，而进入破产管理清算期间韩进海运的船舶、货柜和货物可能会被码头扣押或留置，并可能在码头产生一系列堆存费用等巨额费用。

3.2 部分航线即期运价或将上涨

由于韩进海运部分货物需要寻找新的承运人，相关航线出现运力短暂紧缺，尤其美国货主正在不断施加压力。为此现代商船决定，将从 9 月 8 日开始部署 13 艘船舶在欧美航线上，顶替韩进海运受影响的部分运力。同时，这种短期的运力紧张也给其他船公司适时运价提供了空间。

3.3 全球集装箱班轮联盟或将再次面临调整

全球集装箱班轮市场再经历了多次重组调整后，形成了以韩进海运、赫伯罗特、川崎汽船、商船三井、日本邮船和阳明海运联名宣布成立的 THE Alliance 联盟，达飞轮船、中远海运、长荣海运和东方海外组建的 Ocean Alliance 联盟，以及现代商船加入由马士基、地中海组建的 2M 联盟等三足鼎立格局。THE Alliance 联盟占全球集装箱船队规模的 18%，对比其他两个联盟，在船队规模、船型配置、协调效率等方面相对处于劣势，一旦韩进海运进入破产程序或被现代商船兼并，将进一步影响现有联盟的稳定性。同时韩进海运当前运力收缩所产生的市场空间，也会对其他联盟策略变化或网络布局产生重要影响。

3.4 船队运力过剩状态很难得到有效缓解

虽然韩进海运是否会最终破产退出市场，或是会步入重组方案尚是未知之数，但是其船队不会被快速拆解。长远来看，国际航运市场运力过剩的局面不会有实质性改变，韩进海运破产事件正是当前市场供需矛盾突出的一个集中体现。如若未来集装箱市场在低谷的时间太久，可能还会出现类似的破产现象。当然，一旦公司进入破产清算，其相关船舶资产可能会被法院冻结或被债权人扣留，其有效的市场运力投放将会有所减少，同时由于相关处理时间可能较长，对于当前运力过剩的市场情况会有一定程度的缓解。

[返回](#)

今年第二季度全球港口呈现低位回升

近日，上海国际航运研究中心发布《2016 年第二季度全球港口发展报告》。据报告显示，二季度，全球 GDP 较上季度增长 2.7%，全球 PMI 指数愈加接近荣枯线，国际贸易需求虽未摆脱疲软态势，但相比上季度有回升倾向。全球主要港口货物吞吐量同比增速低位回升、环比出现正增长，主要港口集装箱吞吐量继续呈现负增长，港口铁矿石吞吐量保持增长态势，港口煤炭吞吐量区域间发展不平衡，港口液体散货吞吐量总体表现良好。总体上来看，全球主要港口生产呈现低位回升的发展格局。

二季度，全球主要码头运营商逐渐恢复平稳增长，全球港航市场稍有回升，不仅中国本土的中远海运港口和招商局港口保持快速增长，国外码头运营商增速也出现良好局面，AP 穆勒码头一改 2015 年以来的负增长趋势，首次出现正增长。

未来，受发达经济体复苏减缓，新兴经济体增长放缓影响，再加上英国“脱欧”或将加大金融市场的波动幅度，预计未来全球港口货物吞吐量仍将在低速增长区间徘徊。

1 中国港口吞吐量小幅上扬，集装箱低速增长

二季度，由于中国国内供给侧改革取得成效，国内生产总值（GDP）环比增长 6.7%，受到基本面预期向好的影响，货币供给宽松，钢材和铁矿石价格大涨，钢厂开始进入补库存周期，加上原油进口量平稳推进，中国规模以上港口完成货物吞吐量 29.95 亿吨，同比增长 2.5%，其中沿海、内河规模以上港口货物吞吐量分别增长 1.22% 和 0.65%，至 20.46 亿吨和 9.49 亿吨；但受到国际经贸形势的不利影响，二季度，中国港口集装箱吞吐量呈现低速增长态势。

2 韩国港口吞吐量全面负增长，油类货物吞吐量持续增长

由于中国经济放缓、油价上涨和全球需求疲软等原因，韩国海外订单缩水、进出口贸易形势不良，对韩国港口货物吞吐量造成巨大影响。二季度延续了一季度乃至去年的颓势，韩国港口吞吐量同比下跌 0.45% 至 3.01 亿吨，连续三个季度负增长，但相比去年同期和上季度的大幅下滑较为缓和。同样，集装箱增速呈现负增长态势；而韩国港口油类货物吞吐量整体小幅上升，同比增长 7.63%。

3 美洲港口吞吐量持续下滑，集装箱增长缓慢

受企业削减库存，资本投资减弱等影响，美国第二季度 GDP 增长速度只有 1.2%，远低于预期的 2.5%，美洲港口总体生产情况不及去年。美洲主要港口吞吐量达 1.5 亿吨，

同比下降 1.84%，环比实现正增长至 3.81%；美洲主要集装箱港口吞吐量达 780.2 万 TEU，同比下降 6.34%，环比则上升 3.62%。

4 欧洲港口吞吐量近三年来首度下跌

虽受货币宽松政策、低油价等有利因素支撑，欧元区经济持续温和复苏，但难民、国家安全问题加之英国“脱欧”严重影响消费和投资信心，二季度，欧洲主要港口吞吐量同比下跌 3.28%，是近三年来首度出现负增长；欧洲主要港口集装箱吞吐量同比下跌 1.56%，环比增长 4.98%；受到煤炭需求持续低迷和欧洲可持续能源使用的逐步推广影响，欧洲煤炭市场交易低迷，各主要港口煤炭吞吐量持续下跌；受英国“脱欧”、原油公司利润大幅下跌的影响，欧洲港口液体散货吞吐量整体下滑 3.25 个百分点。

5 货物吞吐量全球排名变化不大

二季度金融市场波动回升、实体经济有所回暖，新兴经济体增长趋缓，全球主要港口生产同比增速低位回升，在货物吞吐量全球前十大港口排名中，宁波舟山港仍居首位，广州港和青岛港分别超越唐山港排名第五和第六，黑德兰港超越鹿特丹港排名第八。

6 全球码头运营商权益吞吐量恢复平稳增长

世界航运市场表现出回暖趋势，航运和港口行业存在短期结构性回升。集装箱运输市场持续减速发展，所统计的马士基、招商局港口、迪拜环球、中远海运港口、菲律宾国际等全球主要码头运营商权益吞吐量均呈现正增长态势。其中，中远海运港口吞吐量增速优于上季度及去年增速；招商局港口逆势上扬同比增长 6.98%，国外码头运营商同比增速也多有所改善；虽然市场有所回暖，但全球码头运营商的盈利状况依然面临挑战，预计未来短期内全球码头运营商吞吐量增速仍将有所回落。

7 全球港口拥塞情况较上一季度有所好转

二季度，港口拥塞情况较去年有所好转，港口滞港船舶数量较上一季度有所减少，较去年大幅减少。巴西、中国、南非、澳大利亚、印度尼西亚和印度等六国的滞港船舶共计 2535 艘，同比下降 36.55%，增速较去年同期和上季度分别下降了 37.84 和 21.96 个百分点，其中除巴西外的其他地区，干散货船舶滞留情况有极大改善。[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](http://www.chinashippinginfo.net)E-mail: tong@sisi-smu.org

欢迎订阅