

时事经济与航运

中国海洋运输情报网主办

2016年08月31日 (第1608期)

◇ 多种对策复苏全球经济 创新列首位	1
◇ 中国远洋期待整合协同效应	5
◇ 升级扩容 航运企业着力降本增效	7
◇ 韩国船企结构调整步履维艰	8
◇ 福建造船业唱响逆境崛起“三部曲”	11
◇ 水运供给侧改革如何撑起“铁水联运”10%年均增长率	14
◇ 港口“热身”走向一体	16

多种对策复苏全球经济 创新列首位

在全球经济复苏乏力的当前，以求合作、促进国际金融稳定和经济持续增长的二十国集团（G20）峰会又将为全球经济贡献何种智慧？

G20 领导人峰会将于 9 月 4 日在中国杭州举行，这是中国首次成为 G20 峰会的主席国，也是首次将“创新增长方式”列为重点议题。

8 月 25 日，《二十国集团国家创新竞争力发展报告》黄皮书（下称“黄皮书”）发布会在北京举行。黄皮书对 2013~2014 年 G20 中 19 个国家的创新竞争力进行的比较分析和评价显示，美国、英国、日本位列前三，中国排名第 9 位。

从综合得分来看，2013~2014 年，G20 大部分成员的创新竞争力得分总体呈上升趋势，说明这些年 G20 各成员为了尽快从经济危机的困局中实现恢复性增长，都采取了“科技创新成为各国实现经济再平衡、打造国家竞争新优势的核心”的创新战略，有力推动了创新能力的提升。

1 G20 关键词：创新

与 2014 年相比，在 G20 国家中，创新竞争力处于第一方阵（1~5 位）的依次为：美国、英国、日本、德国、加拿大；处于第二方阵（6~10 位）的依次为：韩国、法国、澳大利亚、中国、意大利；处于第三方阵（11~15 位）的依次为：土耳其、俄罗斯、沙特阿拉伯、巴西、墨西哥；处于第四方阵（16~19 位）的依次为：南非、阿根廷、印度、印度尼西亚。

G20 国家学者均认为，当前，推动 G20 讨论创新恰逢其时，共同讨论制定 G20 创新行动计划，对于增强世界经济中长期增长潜力意义重大。

加拿大多伦多大学国际事务研究院教授、G20 研究中心主任约翰·柯顿(John Kirton)对表示，今年 G20 峰会最让他期待的，就是中国作为主办方首次提出的“创新增长蓝图”。“我正在等待中方给出更多的细节。世界已经等不及了，需要这些变化。”柯顿说。

复旦大学国际关系与公共事务学院副教授朱杰进称，中国在 G20 议程中首提“创新增长方式”，可见核心还是增长的问题。“从 G20 机制 1999 年诞生到现在，各方的期待还是怎样促进世界经济增长，包括在金融危机之后，如何推动全球经济复苏。”朱杰进说，“中国把‘创新增长方式’放在议程中的首位，强调了 G20 还是要回应最大的关切，即寻找世界经济增长的新动力(310328, 基金吧)。”

2 急待拉动的全球经济

在各国 GDP 历经几年温和增长后，“花无百日红”的定律再次出现。2016 年初至今，世界经济起伏不定，各国对可能发生的全球范围内的经济衰退也不再掉以轻心。其中，新兴市场风头不再，巴西与俄罗斯目前正陷入严重的经济危机，中国等其他不少新兴经济体的 GDP 增速也放缓脚步，唯有印度还能保持在 7.6% 左右的高位。而对于发达经济体而言，总需求不足与长期增长率不高的现象并存。

面对新兴经济体和发达经济体今年以来谈不上“亮眼”的经济表现，各大机构未雨绸缪，频频发出对当前经济走势善意的提醒。国际货币基金组织（IMF）总裁拉加德今年年初就表示，2016 年全球经济增长将“令人失望且不平稳”。IMF 在 7 月 19 日发布的《世界经济展望》更新报告中指出，英国脱欧导致经济、政治和制度的不确定性使世界经济面临的下行风险上升，预计今年、明年全球经济增长率分别为 3.1%、3.4%，均较今年 4 月预测下调了 0.1 个百分点。

无独有偶，世界银行（WB）也在今年 6 月将全球经济的增幅从年初预测的 2.9% 下调至 2.4%。世行给出的下调理由是，发达经济体增长滞缓、大宗商品价格持续低迷、全球贸易疲软和资本流动日减。

“这种增长滞缓的局面，凸显出各国实行促进经济增长和改善极贫人口生活的政策具有极端重要性。”世行行长金墉说，“经济增长依然是减贫最重要的驱动器，因此我们非常担心出口大宗商品的发展中国家由于大宗商品价格低迷而出现增长大幅放缓。”

3 科技创新层出不穷

面对各方对全球经济增长低迷的忧心忡忡，当宽松货币政策和财政政策手段施展的空间被证明不断缩小且副作用出现时，加大创新的公共投资不仅有利于刺激短期需求，还有利于提升长期增长的潜力。

在上海外国语大学国际关系与公共事务学院副院长刘宏松看来，中国经济下行压力增大和世界经济增长乏力正是中国提出创新增长方式的背景，“只有创新才能为经济增长带来新的动力，也只有发展理念和体制机制方面的创新才能使更广泛的群体获益，实现包容式发展。”

朱杰进表示，“‘创新增长方式’这一议题在中国国内的牵头方是科技部，就是强调要在实体方面提高劳动生产率、提高全要素生产率，而不是像之前依赖政府的刺激政策。尤其是宽松的货币政策，通过增发货币方式来刺激经济增长，现在很难再去维系。”在朱杰进看来，“创新增长方式”所寻求的世界经济增长新动能，只可能来自实体经济，比如工业革命、科技创新等。

2015 年 11 月最新版的《世界知识产权报告》（WIPIR）显示，在过去 300 年中，卓越的技术突破几乎触及了人类活动的方方面面，并促使世界经济转型。目前具有突破性潜力的三项技术分别是 3D 打印、纳米技术和机器人工程，报告还设想了创新驱动型增长的未来前景。

的确，2008 年金融危机后，美国、欧洲都先后高调宣布重振制造业的山河。工业制造业一直是发达经济体的强项，这些国家要回归制造业，不可能走老路。从《重整美国制造业框架》、《构筑英国的未来》、《面向光辉日本的新成长战略》，到更加著名的德国工业 4.0 计划，不难看出，发达国家重振制造业走的是大幅提高科技含量、提高产品附加值的新路。大规模使用机器人就是发达国家欲通过创新走出经济低迷现状的一种尝试。

2016 年版的《美国总统经济报告》有史以来第一次将机器人列为了报告的关注对象。这份 435 页的报告认为，尽管机器人的出现无可厚非地会带来失业风险以及随之产生的焦虑情绪，但是机器人能显著提升生产力和劳动力增长，占到美国 10% 的 GDP 增长和 16% 的劳动生产率增长。

国际机器人联合会（IFR）公布的数据显示，2015 年全球工业机器人销售总额达到创纪录的 24.8 万个，与 2014 年相比出现 12% 的增幅。IFR 认为，这一销售的趋势短期内不会终结，甚至预计在 2018 年会有 230 万个工业机器人出现在全球各地的工厂。

3 年内工业机器人数量几近增长 10 倍的背后，是对传统人类劳动力的变革。美国银行的数据显示，机器人焊工的价格已从 2005 年的 18.2 万美元，降到 2015 年的 13.3 万美元，但精密性一直在提高。

一边是机器人价格的下降，一边却是传统人类劳动力成本的上升。在美欧和日本的汽车制造业，雇用机器人焊工每小时只要 8 美元，而雇用人类的时薪却要 25 美元。难怪，有分析人士感慨：当使用机器人的代价比雇用人类便宜 15% 时，全球经济的重要转折点已悄然到来。

而在 2016 年，VR（虚拟现实）技术的走红，已成为下一个经济增长的潜力。从 Facebook 一掷 20 亿美元收购 Oculus，到谷歌推出 DaydreamVR，VR 热度一路飙升，各大互联网巨头纷纷布局这一市场，试图从中分得一杯羹。

高盛的一份报告显示，鉴于 VR 技术对医疗、交通、教育、旅游等与人类生活相关行业的改变，到 2020 年，VR 直播用户数量有望达到 2800 万人，行业的营收规模有望达 7.5 亿美元。而且，随着技术的不断成熟、平台的不断扩大，VR 技术的经济和社会价值有待进一步释放。

4 创新鸿沟待弥补

不过，在一片大好前景中，创新遇到的瓶颈无时无刻不提醒着我们，通向创新之路并不好走。目前被称为“网红”的创新 VR 技术以及已在生产实践中广泛运用的机器人技术，要完全释放潜在的经济价值，必须突破当前的瓶颈。就 VR 技术而言，商业开发仍处于初级阶段的最终原因还是缺乏内容的开发。高盛的报告称，VR 技术迅速跳出小众市场走向大众，年营收最多可以达到 1820 亿美元。考虑到该产业可能要花费一定的时间解决延时和其他技术问题，即使按最慢速度预测，到 2025 年时 VR 和 AR（增强现实）的年营收也有 230 亿美元。

如果说，表面的技术障碍假以时日一定会被攻克，那么深层次的创新瓶颈却是各国希望在尽享创新红利之前必须迈过的坎。

创新离不开背后各国政府的支持，至关重要的就是科研领域的创新投入。今年 8 月 15 日最新发布的《2016 年全球创新指数》报告通过对比经济危机前后各国对创新的投入发现，危机后的创新投入不是稳健向上的。其中，2009 年金融危机后，全球研发支出在 2010 年增长 3.7%，2011 年增长 5.3%。2012 年增长略微放缓，为 4.3%，但随着信心增加，2013 年增长达 5.2%。但是，2014 年呈减弱态势，全球研发增长 4.1%。

报告认为，这是由于巴西、南非等发展中经济体创新投入减少，发达经济体研发预算趋紧的叠加效应。经济危机影响，加拿大、澳大利亚等发达国家对研究经费进行了大幅削减，不过，好在私营部门对科研投资的热情很大程度上弥补了政府在公共支出领域的削减。

细分国家而言，这场全球范围内的创新投入分布并不平均。从黄皮书的排名分布情况看，创新竞争力较高的国家主要为发达国家，美、英、日、德、加、韩、法、澳、意全部处于第一方阵和第二方阵，反映了发达国家长期以来经济、社会发展基础较好，其创新投入、创新人才资源和创新制度环境的优势。

世界知识产权组织总干事弗朗西斯·高锐（Francis Gurry）每年都参与“全球创新指数”（GII）的制定，他对创新资金投入乏力与创新鸿沟并存的现状颇为担忧：“创新需要持续的投入。在 2009 年危机之前，研发支出每年增速约为 7%。2016 年的 GII 数据表明，全球研发在 2014 年仅增长了 4%。这是新兴经济体增速放缓、高收入经济体研发预算紧缩的结果，这一点目前依然值得关注。”

此外，制度方面的约束也在某种程度上抑制了创新对经济活力的激发。

GII 指数涉及的 128 个国家中，拉美是一个重大的创新潜力尚未开发的地区，即便是撒哈拉以南非洲地区，进入“创新成就者”行列的国家比任何其他地区都多。在拉美，尤其是巴西，已经进入了经济动荡期，克服短期的政治和经济制约、增强长期创新承诺，非常重要。

反观已连续 6 年在全球创新能力排名中居第一的瑞士，虽然国土面积不大，但创新意识渗入这个国家的方方面面。今年 4 月，瑞士联邦主席约翰·施奈德-阿曼（Johann Schneider-Ammann）应邀对中国进行国事访问时，分享了瑞士创新的秘密。在他看来，创新是一个国家经济和社会进步最重要的动力之一。政府需要创造一种鼓励创造性活动的环境，除了高质量的科研机构、充足的研发投入、人才输送等，政府还需要学会放手，让民营领域的企业家精神发挥主导作用。

朱杰进认为，“创新增长方式”除了在科技层面的创新外，还要强调治理模式、体制机制、商业模式的创新等。“总体来说，这一理念强调回到实体经济本身、市场本身。毕竟，如何使得更加微观的经济主体发挥能动性，很大程度上还是涉及到经济制度性的改革。这与国内目前主导的供给侧改革、结构性改革还是吻合的。这是从供给的角度来寻求经济创新的活力，而不是简单地扩大需求、超发货币等。”

5 全球经济复苏还是要“多箭齐发”

在全球经济增速乏力的情况下，不难理解创新被寄予如此厚望。“旧有的增长战略限于财政或者货币政策，这一战略在 2008、2009 年金融危机期间还是非常管用的。目前来看，我们需要的是结构性的改革，为 21 世纪的增长铺平道路。比如，去除一些不必要的管制，使所有人的行动都能更为便利，为中小企业以及年轻的创业者提供良好的环境；建立完善的社会保障体系，保障工人的就业等。”柯顿说。

此前，中国外交部部长王毅在吹风会上表示，制定创新增长蓝图是 G20 杭州峰会力争取得的十大成果之一。“这份蓝图不仅将为世界经济增长找到新的强劲动力，还将在创新、新工业革命、数字经济等各领域制定一系列具体行动计划。我们将努力做到有理念、有行动、有机制，共同为全球增长开辟新路径。”

2015 年 11 月 15 日，在土耳其安塔利亚举行的 G20 峰会上，中国国家主席习近平发表题为《创新增长路径共享发展成果》的重要讲话。

在柯顿看来，习近平主席力推构建“创新的世界经济”也有细节可循：比如中国加大对科技的重视；从国企转型，强调新的商业模式；对中小企业发展的重视；激活创业者的活力；提倡数字经济的发展；通过对人力资本的投资，提高生产率等，都是中国正在努力为自身经济发展与其他国家协同发展创造“创新型”的环境。

针对具体的创新增长方式，刘宏松告诉《第一财经日报》记者，“除了中国官方给出的解释，（创新增长方式）包括科技创新、发展理念、体制机制、商业模式等方面以及结构性改革外，可能还有加强基础设施建设等。”

至于目前 G20 各成员国对“创新增长方式”的反响，朱杰进认为，“G20 各成员国经济复苏的阶段不一样，遇到的经济困难不一样。现在‘创新增长方式’还只是原则性的蓝图，起到倡导的作用。”

“不过，在 G20 中，各方的共识是要使用所有的政策工具来推动经济增长，包括货币政策、财政政策，还有结构性改革。其中的因果关系或者优先顺序怎么排列，不同的国家可能会根据本国的实际情况给出不同的答案。”朱杰进表示。他以美国为例，美国就认为当前还有财政政策调节空间的国家就要发挥更大作用。所以，美国还是更加依靠财政政策，扩大投资、积极的财政政策，而不是结构性改革。

朱杰进表示，无论是货币政策、财政政策，还是结构性改革，各方的共识最终还是体现出来：为了寻求经济复苏，势必要遵循“多箭齐发”的原则。[返回](#)

中国远洋期待整合协同效应

重组后的中国远洋交出首份半年报，在班轮运输市场极度低迷之下，上半年巨亏 72 亿元，扣非后净损 48 亿元。展望未来，中国远洋预计整合的协同效应将在 2016 年下半年和 2017 年得到更加充分的释放。

8 月 25 日，中国远洋公布 2016 年上半年业绩。上半年，受到集装箱运输市场运价水平极度低迷的影响，中国远洋集运业务平均单箱收入同比下降 23.93%，超过单箱成本降幅，实现营业收入为 309.41 亿元，同比减少 8.50%；由于公司重组交易带来的一次性账面影响（因期内出售中散集团、佛罗伦公司产生处置损失 24.30 亿元），以及中散集团出售前经营亏损 7.62 亿元，中国远洋实现归属于母公司所有者的净利润为-72.09 亿元，上年同期为 19.74 亿元；本期扣除非经常性损益后的净利润为-48.21 亿元，上年同期为-20.02 亿元。

1 各版块营收

上半年，中国远洋实现营业收入 309.41 亿元，同比减少 28.75 亿元，降幅 8.50%。其中由于分别于 2016 年 2 月 29 日、2016 年 3 月 31 日出售中散集团、佛罗伦公司，导致上半年收入同比减少 35.87 亿元。剔除该因素，上半年实现营业收入 296.11 亿元，同比增加 7.12 亿元，增幅 2.46%。

集装箱航运及相关业务收入板块，上半年实现收入为 279.66 亿元，同比增加 6.13 亿元，增幅 2.24%。自 2016 年 3 月起，中远集运新增原中海集运经营航线，从 3 月 1 日起，中远集运开始租入中海集运船舶投入运营，截至 2016 年 6 月 30 日集装箱船队自营船舶 304 艘，船舶运力达 161.12 万 TEU，运力规模升至世界第四位。截至 6 月 30 日，中国远洋持有 21 艘集装箱船舶订单，合计 32.70 万 TEU；中海集运及其控股子公司持有 14 艘集装箱船舶订单，合计 23.40 万 TEU，按照中国远洋重大资产重组相关协议内容，将由中远集运承租经营。上述合计持有 35 艘集装箱船舶订单，总计 56.10 万 TEU。上半年，中国远洋实现集装箱货运量 741.34 万 TEU，同比增加 39.19%。

码头及相关业务收入板块，上半年中远海运港口控股及参股集装箱码头业务总吞吐量为 4602.74 万 TEU，同比增加 155.85 万 TEU，增幅 3.5%。受中远海运港口控股码头集装箱吞吐量上升、散杂货吞吐量下降因素的共同影响，上半年实现码头及相关业务收入 18.20 亿元，同比增加 1 亿元，增幅 5.81%。

干散货航运及相关业务收入板块，上半年实现收入 11.18 亿元，同比减少 33.46 亿元，降幅 74.95%。主要由于 2016 年 2 月 29 日出售中散集团，因而中国远洋年上半年业绩包含中散集团出售前 2016 年 1-2 月的损益，去年同期包含 2015 年 1-6 月的损益。

集装箱租赁业务收入板块，上半年实现收入 4.77 亿元，同比减少 5.08 亿元，降幅 51.54%。主要由于 2016 年 3 月 31 日所属中远海运港口出售佛罗伦公司，因而中国远洋上半年业绩包含佛罗伦公司出售前 2016 年 1-3 月的损益，去年同期包含 2015 年 1-6 月的损益。

2 集运市场低迷

上半年，全球经济增速放缓，集装箱班轮运输市场需求整体延续了 2015 年下半年以来的疲弱态势，虽然运力增幅较上年有所回落，但供求失衡局面仍无明显改善，市场运价持续低迷并屡创历史新低。上半年，上海出口集装箱运价综合指数（SCFI）和中国出口集装箱运价综合指数（CCFI）均值分别为 533.8 点和 690.9 点，同比分别下跌 35.8%和 28.8%。SCFI 和 CCFI 分别在 3 月中旬和 4 月末跌至 400.4 点和 632.4 点的历史最低点。欧美干线主流运价同比有 40%左右的跌幅，亚欧线极端运价一度低至 50 美元/TEU，均明显低于 2008 年金融危机后的水平。

中远集运实现归属于母公司所有者的净利润为-41.86 亿元，同比减少 55.70 亿元，中远集运平均航线单箱收入为 3173.51 元/TEU，同比大幅下降 23.93%，集装箱航运及相关

业务毛利为-21.77 亿元，同比减少 36.34 亿元。此外，2016 年上半年中远集运无拆船补贴收入，去年同期收到拆船补贴 15.48 亿元。

由于上半年亏损金额巨大，因而中国远洋预计今年 1-9 月的净利润仍可能为亏损。“尽管进入三季度传统旺季后市场需求有所回暖，但预计效益的改善不足以弥补本报告期内亏损额，预测年初至下一报告期期末的累计利润额可能为亏损。”中国远洋在中报中称。

从 3 月 1 日起，中远集运开始租入中海集运船舶投入运营，由于运力及货运量的增加导致了集装箱航运成本的同比增加。上半年，平均单箱航运成本为 3600.44 元/TEU，同比下降 13.17%；剔除燃油费后，平均单箱航运成本为 3262.81 元/TEU，同比下降 7.07%。这主要由于，中远集运通过利用重组契机采取了航线网络优化、供应商费率谈判、箱管成本管控协同等措施，使得重组后的成本协同效益开始逐步体现；重组后，通过租入中海集运船舶，8000TEU 以上的自营船舶艘数由年初的 42 艘增加至 86 艘，8000TEU 以上自营船舶的运力由年初占比 51%，提高至 2016 年 6 月 30 日的 60%，使得大船成本规模效益进一步得到体现。

3 整合顺利推进

为了适应航运业新的竞争格局和发展形势，抓住中国实施“一带一路”战略的历史机遇，提升竞争力，中国远洋在 2015 年 12 月公布了重组方案，集中资源重点发展集装箱运输和码头业务。2016 年 2 月 1 日，有关交易方案获得股东大会超过 99% 的高票通过。

2016 年 3 月 1 日，中国远洋旗下的集运业务整合工作正式启动，在“四个一”（一个团队、一个文化、一个目标、一个梦想）理念指引下，推进了机构与人员的全面整合、船队与箱队资源的优化配置、客户和供应商的沟通与整合、海内外网络的优化整合、业务流程的梳理与完善、营销服务团队组建与全方位培训、航线 IT 系统切换等多项复杂、艰巨的工作。经过近半年的努力，各项工作进展平稳高效，业务整合的重点工作已基本完成，已形成了统一的营销管理体系和客户维护体系，统一的业务操作流程和经营管理系统。整合后的新集运公司航线产品更加丰富，服务网络更加广泛，客户体验持续提升。

中国远洋集运业务整合后的行业影响力显著上升。4 月 20 日重组后的新集运与法国达飞轮船、长荣海运和东方海外签署合作备忘录，宣布成立“海洋联盟”。这四家全球领先的集装箱班轮运输公司的合作将为货主提供更优质服务，同时可以改善经营效率，共享全球资源，促进行业总体健康发展。6 月 26 日，在全球瞩目下，“中远海运巴拿马”轮顺利完成了首航巴拿马扩建运河，成为第一艘穿过新建船闸的新巴拿马型船。

4 期待协同效应

展望下半年，全球经济低增长、高风险的局面难有根本改观，美元加息进程的不确定性增大，地缘政治风险上升。国际货币基金组织（IMF）在 7 月 19 日发布的《世界经济展望》因英国脱欧带来的潜在风险而将今明两年的全球经济增速下调至 3.1% 和 3.4%，今年的全球经济增速将与 2015 年持平，均为金融危机以来的最低水平。预计全球经济与航运市场需求将继续处在低速增长的新常态。虽然下半年全球集装箱船队运力增速继续放缓，进入三季度传统旺季后市场需求有所回暖，但总体运力过剩将继续困扰集装箱航运业，市场形势依然严峻。

中国远洋在面对挑战的同时，也面临前所未有的新机遇。首先是中国经济总体平稳，一批国家战略正加速推进。从“一带一路”战略到“长江经济带”建设，从海洋强国战略到“中国制造 2025”，都将给中国远洋未来几年的快速发展带来新的战略机遇。另外，中国远洋改革重组的效果已开始显现，作为中国最大专注于发展集装箱航运服务供应链的航运企业，行业引领能力显著增强，市场地位与话语权也得到了大幅提升。中国远洋的业务整合已取得了初步成功，整合的协同效应预计将在 2016 年下半年和 2017 年得到更加充分的释放。

中国远洋表示，在集装箱航运业务方面，洋将始终围绕“低成本、客户为中心、全程运输能力和全球化”四大核心战略，通过不断提升运营与管理能力，持续创造差异化服务优势，为客户和合作伙伴创造更高价值，改善经营业绩，为把公司打造成为具有国际竞争力的世界一流全球集装箱航运企业而不懈努力。

中国远洋未来主要的经营策略包括：第一，落实低成本战略，挖掘降本潜力，提高资源配置能力，加强供应商管理，加速实现更大协同效应。第二，以客户为中心，持续改善服务流程，及时解决客户“痛点”，不断提升服务能力与客户体验。第三，进一步提高全程运输解决方案的能力，挖掘客户的延伸服务需求，大力发展延伸服务业务，努力为客户创造价值。第四，为实现全球化战略，加快构建连接东西、贯穿南北、区域衔接的全球化航线网络，打造低成本网络。通过不断优化联盟合作机制和航线网络，持续提高运作效率。[返回](#)

升级扩容 航运企业着力降本增效

在国际油价持续低迷的背景下，“大船战略”已经成为很多航运企业降本增效的重要方式，马士基等航运巨头通过改造现役运力，一方面可以降低运营成本，达到规模经济效益的最大化，另一方面可以巩固其市场地位，提升自身及其所属航运联盟的竞争力。面对全球贸易增速放缓、航运市场需求乏力的现状，航运公司纷纷想对策、谋出路。

近日，航运巨头丹麦马士基集团提出了运力升级方案，计划对其 8 艘 1.56 万 TEU 级集装箱船的运力做进一步升级，通过提升起居处所、驾驶度以及绑扎桥的高度来获得更多的集装箱装载空间，实现每艘船的运力增加 1300TEU 的目标，从而延长这些有着 10 年船龄的集装箱船的运营寿命。此次升级计划中还包括安装新球鼻艏及新螺旋桨，旨在降低船舶航速，减少燃油成本消耗。在国际油价持续低迷的背景下，“大船战略”已经成为很多航运企业降本增效的重要方式，马士基等航运巨头通过改造现役运力，一方面可以降低运营成本，达到规模经济效益的最大化，另一方面可以巩固其市场地位，提升自身及其所属航运联盟的竞争力。面对全球贸易增速放缓、航运市场需求乏力的现状，航运公司纷纷想对策、谋出路。

1 降低成本 应对低潮

随着超大型集装箱船交付数量的逐渐增多，航运市场低成本竞争日趋激烈，特别是在需求增速放缓、运力依然过剩、收入增长受限的形势下，低成本战略已成为班轮公司的核心竞争手段。2016 年，在油价运价双双下跌的影响下，集装箱船的运输费率进一步下滑，甚至出现无法覆盖燃料成本的情况，马士基、赫伯罗特等航运公司的业绩纷纷下滑。为此，航运公司对降本增效提出了新的需求。在此次 E 级集装箱船升级计划中，马士基不仅将对自有船队进行翻新，还将为长租船舶改装新球鼻艏以减少燃油成本消耗，同时为平衡供给与需求，马士基选择继续使用现役船舶，并把重点放在提高集装箱舱位利用率上，这不仅提升了运力和船舶利用率，也确保了在市场有所复苏或发生变化的情况下，能够有足够的运力来适应需求变化。

2 抱团取暖 优化资源

除对自身船队进行优化升级外，马士基还积极与其他航运巨头组建航运联盟，提高资源综合利用率。其与地中海航运（MSC）组建的 2M 联盟，在资源配置、船舶设备订造、软硬件共同使用、联合经营管理、多式联运和综合物流服务等方面不断优化升级，并开展多元化经营，不断提高服务质量，在降低运营成本的同时提升了综合竞争力。2016 年 7 月 14 日，韩国现代商船株式会社发布消息称，其已经与 2M 联盟签订谅解备忘录，形成船舶共享协议，并将于明年 4 月正式加入 2M 联盟。合作协议的达成不仅有助于现代商船提供更好的服务，大大降低运营成本，也进一步提高了 2M 联盟在亚太地区的服务竞争力与市场份额，实现了优势资源的集中利用。

3 市场导向 稳步增长

面对市场需求过剩的困境，马士基积极探索将运力管理与市场需求紧密结合，一方面积极控制运力，通过结构调整来应对需求下降；另一方面，以高于或相等整体市场增长速度为目标，合理实现运力扩展和调配，以期达到运力利用率的最优化。当相关集运公司出现运力与市场需求不相匹配的问题时，马士基能够借助运力管理，作出及时调整，提高船舶配载率，降低单箱运营成本。2015年，根据季度收益情况，马士基迅速提出了削减运力、推迟交船、暂缓投资以及调整机构等措施，全年共取消了4条航线、110个航次，且近一半航次是在第四季度取消的，确保了其运力的合理利用。在成本相对较低的情况下，为确保运力增长与全球集装箱市场需求保持一致，马士基与韩国大宇造船海洋株式会社签订了11艘1.96万TUE集装箱船订造合同，并将投放在亚欧航线上，以替代效率相对较低的船舶，最终实现经济规模、能源效率和环境改善多重并举。

4 加速淘汰 化解运力

运费低位徘徊，经济贸易活动萎缩，使得2016年的新船订单量降至历史低位，对此，航运公司希望通过加速报废老龄船舶来减少过剩运力，进而抵消部分新造船交付量，使运力净增长维持在较低水平，降低航运市场的波动性。据统计，2016年将有1000艘船舶待拆解，总运力达5200万吨。多家国际航运巨头纷纷淘汰容量3000~5000TEU的小船，趋向于使用大船。对于我国来说，早在2013年12月，交通运输部、财政部、国家发展和改革委员会、工业和信息化部等4部委出台《老旧运输船舶和单壳油轮提前报废更新实施方案》，鼓励提前报废老旧船舶，国内航运公司在政策引导和政府补贴下，加速了老旧船舶的报废速度，2015年的拆解量更是创下历史纪录，占到了全球拆解总量的30%。但集装箱市场运力仍在发展，仅仅通过缩短船舶服役时间、加速老旧船舶报废淘汰无法根本解决当前运力过剩问题，从最近几年的造船量和订单量来看，在全球贸易市场出现萎缩时，航运业却依然有大量新增运输船舶等待下海。预计2017年将有更多大船实现交付，航运业的转型发展亟待破解良方。

5 加快改革提升实力

当前，中国经济进入“新常态”，我国航运业也面临着“去产能、去库存、去杠杆、降成本、补短板”的压力，如何根据市场需求变化，加快自身结构调整，实现企业转型升级，已成为我国航运公司创新发展的新课题。随着国家“一带一路”战略的深入推进，物联网技术的不断发展，我国航运企业应积极开展供给侧结构性改革，更要探索创新商业模式，借助互联网、信息化等手段，为客户提供系统性解决方案，通过打造货物信息实时跟踪、智能堆场管理系统等增值服务，提升货物装卸、后勤供应、计算机系统保障等软实力，实现真正意义上的供给侧结构性改革。[返回](#)

韩国船企结构调整步履维艰

早在2014年，韩国现代重工、三星重工、大宇造船海洋三大造船企业纷纷启动结构调整工作，以应对连续出现营业亏损的局面。尽管结构调整已近三年，但从今年2月韩国现代重工、三星重工、大宇造船海洋三大船企发布的第四季度财务报表情况来看，韩国三家船企2015年总计营业亏损额达8.5万亿多韩元。其中，海工装备建造带来的亏损超过了7万亿韩元。韩国三大船企在同一年内均亏损，且每家的亏损均在1万亿韩元以上，这在韩国40多年的造船历史上尚属首次，在韩国朝野、各界和民众中引起了震惊。一时间韩国三大船企经营状况被推向该国舆论的风口浪尖上。对此，韩国政府不得不表态，对韩国造船业采取措施，寻求突破困局的办法。

俗话说，冰冻三尺非一日之寒，韩国三大船企这场亏损危机，由于有外部船市持续低迷的因素，政府即使推出一系列举措，也并非一下子就能化解当前的矛盾。从今年半年来韩国三大船企结构调整的进程来看，的确是步履维艰，各种意见、批评指责、甚至嘲讽的声音不绝于耳，迫使韩国政府对三大船企结构调整的表态都很谨慎。

为大力推进结构调整，韩国政府成立造船结构调整班子。5月30日，韩国政府由金融委员会委员长牵头、由相关部级干部组成的“产业竞争力加强和结构调整协议团体”成立，决定由金融委员会和船企的主债权银行负责造船企业的结构调整工作。这个协议出台不久便遭到很多批评，不少人认为这是一个没有权威的机构，对造船业的结构调整发挥不出什么作用。6月下旬，韩国政府又决定：协议团体由一位副总理牵头、相关部的第一把手为成员，使协议团体的权威得到了提升。新的协议团体决定：在政府的引导下，韩国造船业要解决整体供给侧的产能过剩问题，结构调整的重点正是三大船企，由主债权银行与企业共同推进调整，债权银行发挥监督作用，企业主动进行调整，三大船企各自提出自己的自救调整计划方案后，送主债权银行审查同意，同意后由企业自律加快推进，尽早实现。

1 内外结合寻出路

结构调整工作也赢得韩国三大船企的支持，其计划筹资10万亿韩元进行自救。截至目前，韩国三大船企提出的结构调整自救计划方案均获各自的主债权银行同意，其核心内容是，船企将通过出售非主力业务部门资产和股票、精简机构、裁减人员、关闭相关生产设备、全体员工降薪、挖潜增效、拍卖国外子公司等工作，力争到2018年底筹措自救资金10.3万亿韩元，其中，大宇造船海洋5.3万亿韩元、现代重工3.5万亿韩元、三星重工2.5万亿韩元。同时，为解决造船产能过剩问题，大宇造船海洋还将关停2座浮船坞，相当于其产能的30%，现代重工和三星重工将分阶段关停部分船坞，预计相当于现产能的20%。目前的计划方案尚属纸面，但要变为现实并非易事，要出卖的资产是否能找到买主，拍卖的价格是否能达到预期的数额都是未知数，而这恰恰是结构调整计划实现的最关键环节。

2016年初，对于韩国三大船企结构调整工作，韩国业界已组织展开了一场大讨论，主要可归纳为两大调整方案：一是政府、造船海工协会、造船业界和三大船企等维持三大船企现有体制的方案，这一方案的调整方式是三大船企各自进行自我调整，结构调整结束后依然是保留三大船企现存体制；二是社会学界、社会学专家、学者、一些金融机构和船界研究机构人士、部分议员等力主将“三大”重组为“两大”——将大宇造船海洋并入三星重工，或拆解为两部分分别并入三星重工和现代重工，以从根本上解决韩国造船产能过剩的矛盾，以消除人员不稳定这一根本因素。

韩国政府目前对“三大”重组为“两大”的意见是暂时不考虑，先由船企自我调整。对于大量压缩造船生产设备，三大船企和造船业界一直有保留意见，担心现在大量压减生产设备能力，今后船市恢复时会失掉市场份额，从而让中国和日本的造船企业在国际船市上担任“老大”角色。

同时，鉴于韩国国内对三大船企的结构调整方案意见不一，且避免形成韩国政府是造船结构调整幕后操纵者的舆论风险，韩国政府决定聘请第三方来对三大船企的结构调整提出咨询建议。为此，由韩国造船海工装备协会出面，聘请了一家国外的咨询公司对三大造船企业进行综合考察评估，并根据全球船舶市场的供需状况及未来市场走向，对韩国的造船结构调整提出具体建议。

韩方认为，作为第三方的国外咨询公司，对韩国造船结构调整所提建议比韩国国内的一些意见可能会更公正、客观，减少一些片面性，会比较容易被韩国各方和造船企业所重视和参考采纳。目前，这家外国咨询公司正在对三大船企进行“会诊”，诊断意见和咨询建议报告预计在9月份出炉。韩国政府和造船海工装备协会均表示，咨询建议报告出炉后，政府和业界将对其进行认真研究，三大造船企业的结构调整可搭起新平台，导出新的调整思路和调整框架。

大宇造船海洋是韩国一家国营企业，韩国国有银行产业银行是它的最大股东，持股49.7%。韩国媒体称，大宇造船海洋是靠韩国国民的“血汗钱”——税金养活着的：1998年产业银行向大宇造船海洋支援6亿多美元，到2000年累计支援10亿多美元，当

年由“债转股”使产业银行成为了大宇造船海洋的最大股东，大宇造船海洋变成了产业银行的一家子公司；2015年三大船企合计亏损8.5万亿韩元，其中大宇造船海洋亏损5.5万亿韩元，其目前的负债率已高达7308%，而现代重工和三星重工分别为220%和309%；2015年10月产业银行为主的债权团又决定再支援大宇造船海洋4.2万亿韩元。对此，韩国国内一片哗然，认为是政府拿国民的“血汗税金”在大宇造船海洋打了水漂。今年上半年在巴黎召开的OECD造船委员会会议上，欧盟造船国家和日本代表又提出了韩国政府融资本国造船企业进行不公平市场竞争的质疑，日本通产省的官员不久前再次质疑韩国政府融资支援本国船企的问题。韩国政府对此感到很被动，不得不费许多口舌对外进行释疑。因此，韩国政府对本国造船业的结构调整政策和举措都怕触犯了欧盟和日本的这条底线。最近韩国警方披露的信息说，现在对大宇造船海洋多年的财务账目和前两届总经理的搜查中发现：大宇造船海洋财务上账目造假、虚报等至少在5万亿韩元的规模，它给韩国金融圈带来的损失超过了10万亿韩元。审查、搜查工作正在继续进行之中，目前，这两名涉事总经理已被逮捕。在过去10多年里，大宇造船海洋已被韩国产业银行两次推上企业兼购市场公开拍卖，产业银行希望卖掉其持有的大宇造船海洋49.7%股份，但两次拍卖均告失败。因此，大宇造船海洋的结构调整应该以民营企业的身份出现。将大宇造船海洋并入三星重工是其方案之一，因为大宇造船海洋、三星重工的船厂都在巨济市。据悉，韩国政府曾建议三星集团收购大宇重工，但三星方面表示困难而拒绝；还有将大宇造船海洋拆解分别并入三星重工和现代重工的方案，三星重工和现代重工均在非正式场合婉言表态自己现在困难很大；现在又出现了第三种方案：将大宇造船海洋的业务部门划分为具有竞争力和无竞争力的，有竞争力的船企并入三星重工或现代重工，无竞争力的船企则果断予以放弃。对此，大宇造船海洋已公开表态：此方案为子虚乌有，但业界人士分析认为这绝非空穴来风，因为对大宇的调整方案是各方考虑和研究得最多的。

对大宇造船海洋的巨额资金支援引起了韩国各界要求问责韩国产业银行负责人的意见，不久前产业银行前两届行长分别向媒体表示，包括去年10月决定支援大宇造船海洋4.2万亿韩元及以前的资金支援，还有对STX造船海洋（现正处于破产保护中）4万多亿韩元、对成东造船海洋2万多亿韩元的资金支援等都是青瓦台召开的高官会议上决定的，产业银行和进出口银行仅仅是按指令行事而已。大宇造船海洋严重亏损和债台高筑，但2015年其员工年终依然共拿到奖金1200亿韩元，对此，韩国业界对大宇管理混乱、无人管理的指责不绝于耳。可见，大宇造船海洋多年沉淀下来积重难返的问题使其对于结构调整煞费苦心。

2 多方深究过程

韩国三大船企的工会组织联手反对结构调整。特别是韩国船企进行结构调整过程中精简机构、压缩生产设备能力和裁人减员、降低工资和福利待遇水平必将相伴而行，三家船企公开的调整计划方案均包括上述内容，对此三家船企的工会组织均表示强烈反对，其中特别反对裁员和降薪等改革举措，称结构调整过程中工人便成了“替罪羊”。

近年来，韩国三大船企因大上海工装备项目，使韩国的造船从业人员从15万多人猛增至20.3万多人，其中，三大船企员工达6.2万多人，新增加的人员主要是投入海工装备建造。随着海工装备订单今年将基本消化完毕，预计今年年底前将裁员6000人左右，2018年前将裁员约3万名，现在裁员已从行政人员扩大到一线生产干部和工人。除裁员外，降薪改革工资制度、福利制度和人事制度也正在大力实行，三大船企目前降低生产成本中降薪一项的平均降幅在20—30%上下，因为过去他们的工资增长速度过快。调查统计显示，过去15年间，日本船企的员工年工资平均水平仅增长了5.0%，而韩国三大船企则翻了一番。现代重工业过去18年间工会没有举行过罢工活动，这在韩国的大企业当中被传为佳话。现在回头看，这是资方每年满足工会提薪要求的结果。

韩方相关调查显示，现在韩国三大船企员工的工资水平已与日本船企持平。而造船毕竟是劳动密集型产业，高昂的劳务成本费使三家船企失去了价格竞争力，这样的工资结构非改不可。

目前，韩国船企结构调整是大势所趋。因此，船企工会表示，他们不反对调整，反对的有两方面内容：一是企业高管层的失误和错误转嫁到工人身上分担苦果。二是结构调整方案中涉及的裁减员工和降低工资及福利待遇是资方单方面的意见，事先没有与工会组织进行协商和征求意见。因此，工会只得组织工会会员举行游行示威和罢工来表达诉求。今年韩国三大船企中三星重工的工会率先行动，在 6 月底组织了 150 多名工会会员到首尔国会大厦广场上举行示威游行，向媒体发表演讲，接着于 7 月 7 日有 1500 多人在船厂举行了 4 小时罢工；大宇造船海洋工会 88% 会员的投票赞同举行罢工，现代重工工会 59.9% 会员的投票同意举行罢工。与此同时，包括韩国三大船企在内的 STX 造船海洋、韩进重工和成东造船海洋等 9 家主要船企工会组成的造船工会联合会于 7 月 13 日在首尔向韩国媒体披露了相关罢工计划。

对三大船企工会组织工人举行罢工等活动，韩国国内上下均持否定态度，认为在危机时刻罢工只能使韩国的造船“雪上加霜”，而且让国外船东对韩国船企产生负面印象。不少造船配套和转包中小企业的员工表示，三大船企的正式工人拿着相当于他人 2—3 倍的工薪，他们是工人中的“贵族”，但仍不知足。韩国政府虽未公开表态，但实际上则表示反对，最近韩国政府出台了将造船业列为政府给予特殊支援的“特别雇佣行业”对象，即造船业面对着大量下岗失业的特殊状况，政府要予以特殊支援。但政府将三大造船企业列在了特殊支援的对象企业之外，给出的理由有两个方面：一是三大船企手中还握有一定时间的建造作业量，大批量下岗失业工人短期内不会出现，尚不属雇佣出了特殊情况；二是三大船企均提出了自救结构调整计划，计划有待于企业的劳资双方齐心协力去执行并实现，政府要看一看劳资双方共同推进计划实现的决心和信心及共同努力状况，待以后再考虑和研究是否将三大船企列为特殊支援对象的问题。而这是韩国政府方面借此特殊支援问题向三家船企的工会施压，要他们积极与资方一起共同推进企业的结构调整取得现实成果。

韩国船企结构调整不可能一蹴而就。韩国三大船企的结构调整是一项涉及到韩国一大支柱产业和从业人员达 20 余万的系统工程，牵涉到韩国的经济整体和上游庞大的产业链，从以往以大宇造船海洋为代表的造船企业调整近 20 年至今尾巴依然拖得长的现实看，从几家中型骨干船企近 10 年的调整没有取得成果，有的甚至进入破产保护的程序看，船企结构调整要取得圆满成果的确需要时间，也需要天时地利人和的大环境。因此，韩国三大船企的结构调整步履维艰也并不奇怪，三家船企计划在 2018—2019 年取得走上经营正常化之路的结构调整方案算是大胆的设想。韩国有关机构分析预测，自 2017 年下半年至 2018 年，国际船市有望恢复到过去 2015 年期间的平均水平，如果国际船市能恢复到这样的状态，将有利于促进三大船企结构调整的前进步伐，并由此走上正常化经营的道路。

然而，今年的船市依然不乐观，上半年全球船市共计新船签单 632 万修正总吨（CGT），仅相当于去年同期签单量 1833 万 CGT 的 1/3；韩国船企新船接单仅 83 万 CGT，占市场份额降至 13.1%，比去年同期接单 685 万 CGT 大幅下降了 88%；今年下半年，韩国船企仍将面对非常困难的局面。韩国船企大力推进结构调整要克服各种困难，义无反顾地按计划将结构调整进行到底直至取得实效。业界预测分析认为，韩国三大船企的这一轮结构调整至少用 3—5 年的时间。[返回](#)

福建造船业唱响逆境崛起“三部曲”

在全球船舶市场总体不景气的大背景下，船企“接单难”“融资难”“交船难”“盈利难”等一系列问题日益凸显。是退却，还是在困境中奋力作为？福建造船人选择了后

者，通过政府扶持、调整产品结构、狠抓技术创新，全面唱响逆境崛起“三部曲”。经过艰苦努力，1—6月，福建规模以上船舶工业企业创工业总产值 83.1375 亿元，其中出口交货值 35.7694 亿元；造船完工 175 艘，修船 973 艘；实现销售收入 78.6120 亿元，完成利税 4.7743 亿元。据业界人士预计，福建今年下半年将有可能比上半年有新的增长。

1 第一部曲：政府扶持强信念

在船企处于困境之时，福建省委、省政府、省人大、省政协有关领导不断深入船舶行业、企业进行深入调研。他们听汇报、走车间、下码头、看现场、开座谈，进行面对面交流，掌握了企业第一手资料。他们能当场拍板解决的就现场解决，需要研究的带回去研究，对带有全局性、普遍性的问题则由班子确定。通过深入调研都会尽快形成指导性意见，或下发文，或出台相应的政策，为企业排忧解难，解决实际问题，推动船舶工业的发展。福建省委副书记、省长于伟国为了与企业经营者及时沟通与交流，能第一时间获取企业信息，帮助企业解决难题，专门开设了 150 条省长热线，其中有福建西华科技有限公司（专业从事船舶设计与技术监理的公司）等船舶行业国有与民营的企业热线。福建西华科技有限公司总经理陈红说：“省长开通了 24 小时畅通热线，企业遇到问题、有什么诉求、有好的建议，就能随时向省长反映，并能得到及时回复，能得到实际的帮助，问题得到及时解决，确实给基层企业经营者提振做好企业的决心与信心。”

6月29日，福建省委常委、常务副省长张志南率领省政府办公厅副秘书长尤思德、省国资委党委书记刘捷明，在福船集团公司董事长赵金杰、总经理谢荣兴等陪同下，到东南造船公司进行实地调研，听取东南造船公司董事长黄如堂汇报，并深入生产现场。张志南提出了 4 点指导意见：一要奋力爬坡，二要创新转，三要提质增效，四要做好组织保障。大家认为，这不仅对东南造船公司起到重要指导作用，而且对福船集团公司乃至全省船舶工业企业都极具普遍的指导作用。

此外，福建省委、省政府、省人大、省政协的有关领导及有关部门通过一系列的调查研究，于日前出台了《福建省人民政府关于降低企业成本减轻企业负担的意见》，共推出 7 个方面 21 条政策措施，其中主要减负措施有：降低制度性交易成本、减轻企业税费负担、降低企业融资成本、降低企业人力资源成本、降低企业生产要素成本、降低企业物流成本。经有关部门初步测算，除落实现有税收优惠政策外，此举预计可降低企业成本 410 亿元。这对于福建企业无疑是极大的利好，必然增强广大企业经营者做好企业、渡过难关的决心与信心。

2 第二部曲：加速优胜劣汰

面对船舶市场的严重疲软，福建船企进一步加速优胜劣汰的步伐，企业之间竞争更加激烈，分化更加凸显，具体呈现以下三大特点：一是综合实力强的船企抗风险能力强，如已入围工信部“白名单”的企业，或具备相对综合条件好的企业。这些企业有单接、有船交、有微利、队伍稳、不欠薪，生产经营连续，是福建船舶行业的主力军。二是综合实力一般的企业，表现为企业规模既不大又不小。依靠长期积累的企业诚信度与口碑，依靠企业自有资金为主、或少量银行贷款为辅，依靠与专业的设计院所、公司合作开发产品，依靠老客户、回头客、老朋友等渠道承接订单，依靠企业员工、加上工程队共同承担船舶建造任务，依靠企业场地出租、或联合共同承建的方式维持企业运转，依靠多种经营、将造船主业暂调整为副业继续维持企业生存。这部分的企业数量在福建占比较大，其产值产量占全省的 40%—50%。三是一批困难企业。这些困难企业的困难虽不尽相同，但大体上可归纳为：企业资金链断裂难以为继；企业产品与经营定位失误丧失生存空间；企业没有量力而行，随意接单造成有单造不出船，导致船东弃船；遇到船东、或中间商（二船东）破产，造成船企无法生存；企业盲目过度扩张，摊子铺得过大，造成生存困难；企业诚信度差，或者上了银行（金融机构）的黑名单；企业内部无序管理，造成无法应对内外的复杂局面；企业关键人物被人挖走，造成人才与订单流失；企

业标书不规范、报价高、服务差、周期长、产品质量差，失去了客户。这些企业有的是诸多困难叠加，造成企业生存越来越困难，直至停产。

3 第三部曲：科技创新支撑发展

全球船市低迷，但不等于停市，产品创新仍具有广阔的市场前景。这种创新是基于企业的综合实力，正是由于有一批具备综合实力的企业，才撑起了福建的船舶工业。如，福建厦船重工股份有限公司承建的 8500 车位（PCTC）汽车滚装船，既有批量订单，又能陆续顺利交付；另外，承接首制 5390 载重吨不锈钢油化一体的特种船，这种高技术含量的产品，不仅要靠企业的信誉与业绩来承接，而且更是凭借企业技术综合实力去完成建造任务。与此同时，也标志着厦船重工在不锈钢油化特殊船型建造方面迈上了新的台阶，必将为企业开拓高附加值船的新市场赢得新空间。

福建马尾造船股份有限公司继承建 84 米双体半潜多用途移动平台之后，又凭借着企业的知名度与技术综合实力，先后承接了 227 米海底采矿船、105 米潜水支持船、7499 吨沥青船“勘探 313”8000 马力多用途供应船、“海洋石油 643”深水三用工作船等一批高技术含量的新产品，为后续的再发展助力。尤其是该公司利亚基地开展精细化管理，率先采用“无马造船”“数据化涂装”等一系列创新技术，在降本增效方面取得显著成效。

福建东南造船有限公司继承建 59M 系列多用途海洋工作船后，因其多变的设计和丰富的功能在全球市场上享有盛誉，先后承接订单超过 150 艘，同时又开发并建造了 60M、61M、65M、68M、70M、72M、75M、78M、85M、90M 系列海洋工程辅助船，以及 106 米滚装船与海上风电场运维服务船等，其中既有绿色环保的电推型船，又有安装了 DB1、DB2 等先进装备型的船。该公司在 2015 年成功交付 22 艘出口船之后，今年 1 至 6 月又交付 11 艘出口船。

福建白马船厂发挥自身综合能力的优势，在船舶市场疲软的态势下，始终坚持走“军民融合”道路，创造了良好业绩。特别是在民品上，该厂充分发挥地域、海域、人员、技术、检测、设施、设备的众多优势，在造船、修船、多种经营上均取得骄人业绩。

福宁重工当前除了 10 艘出口船等待交付之外，还有 106 米客滚船、103.5 米冷藏运输渔船、83 米海上科研补给冷藏船三种新船型正在建造中，还有意向订单在进一步洽谈中。福宁重工在当地是属于经营状态较好的企业，其主要得益于以下几个方面：一是大股东福建东南造船有限公司的大力支持与帮助；二是银行信任、支持与帮助；三是公司的诚信经营与良好的知名度；四是客户（船东、合作方）的信任与支持；五是企业广大员工的奋力拼搏与娴熟的技术，能按时将订单做成客户满意的产品，并及时交付；六是该公司进行规范的管理，获得政府大力扶持。

福建华东船厂有限公司则以修船为主，尤其以修理外轮而著称，其修理外轮的设备、设施，队伍水平，知名度，诚信度，产量，产值指标均排在福建前列。今后，随着福建自贸区的繁荣，“一带一路”的稳步推进，具备大型外轮承修能力的福建华东船厂有限公司将是大有作为的，也将有力地提升福建船舶工业的总体实力。

此外，福建省还有一大批船企努力做好“渔船”的文章，不仅面向本省，而且延伸至广东、浙江、广西、海南等地。其中，福建立新船舶工程有限公司、福建盛荣船舶设备制造有限公司、福建西华科技有限公司、福建恒生船舶重工有限公司、世纪华海（福建）船舶重工有限公司、福建聚兴凯平船舶工程有限公司、福建紫顺船业有限公司、龙海市造兴船业有限公司、龙海市兴明船舶工业有限公司、福建国安船业有限公司、龙海市浯屿国阳船厂、东山振标造船厂等均有渔船订单或设计与配套，有的企业多则 50 余艘，少则 2—3 艘，规格从 26 米—83 米，既有近海渔船，又有远洋渔船。渔船市场还有潜力可挖，因为还有许多老旧渔船需要更新，政府对渔船建造与更新有政策扶持，因此渔船市场将为船企带来新的希望与作为。

船企今后的路该怎么走？福建业界专业人士认为，首先，企业在经营管理模式上应采用规范化、多样化、互补式的经营模式，做到扬长避短，走主业与副业共同发展的道路，不能太单一，不能把鸡蛋都放在一个篮子里。其次，在资金筹措上，尤其中小民营企业尽可能以企业自筹为主、其他方式为辅，并坚持量力而行，确保企业的正常运营。第三，一个企业既要有大众化的产品，又要有自身特色的创新产品，让企业与市场连接得更加紧密。最后，也是企业立命之本，那就是要坚持“诚信经营”的理念。有了诚信，即时遇到困难，也只是暂时的。若无诚信，即便一时“经营红火”，也只是昙花一现。总之，市场是多元的，也是多变的，要分析市场、预测市场、引领市场，企业今后的路该由自己去走。[返回](#)

水运供给侧改革如何撑起“铁水联运”10%年均增长率

日前，交通运输部印发《关于推进供给侧结构性改革 促进物流业“降本增效”的若干意见》(简称《若干意见》)，提出支持 150 个左右货运枢纽和 3000 公里左右重点港口集疏港铁路、公路建设，建立多式联运标准体系，力争到 2020 年实现重点港口集装箱铁水联运比例年均增长 10%。

这一目标的提出，再次吹响了发展铁水联运的号角。那么，在降低物流成本、减少能源消耗方面，具有显著优势的铁水联运处于怎样的发展阶段？“年均增长 10%”的高增长目标能否实现，将如何实现？海铁联运的良性健康发展又将如何形成？

1 利好政策集聚夯实基础

2015 年，我国 14 个集装箱铁水联运主要港口的铁水联运总量突破 220 万 TEU，比上年增长 12.4%；

2016 年上半年，6 条集装箱铁水联运示范线和营口港集装箱铁水联运量达 104.4 万 TEU，同比增长 16.3%……

尽管统计口径不尽相同，但相关数据仍然清晰地反映出：自 2015 年以来，集装箱铁水联运进入了一轮快速发展阶段。

是什么带动了高增长？

醒目发展的背后，铁水联运货运量在总运量中占比依然较低的现状不容忽视。交通运输部规划司巡视员于胜英表示，当前我国重点港口集装箱铁水联运的货运量仅占港口总运量的约 2%，年均增长 10%的目标就是在这一基数上确定的。“由于起点较低，在利好政策不变的情况下，实现每年增长 10%的目标应该不存在问题。”一位业内人士分析。

“此轮铁水联运快速增长的背后有两个刺激因素，一是铁路货运价格出台了相对灵活的政策，二是适箱货类品类调整带来的货运量增长。”交通运输部水运科学研究院物流领域专家卢成分析，面对铁路货运量下降带来的压力，铁路总公司把促进集装箱运输列入了发展指标，加大了改革力度，出台了相关优惠措施，“在当前的货运形势下，铁路运输将更加注重争取集装箱运量，可以预见相关优惠政策有望持续。”

交通运输部水运局港口处处长柳鹏介绍，近年来交通运输部把促进多式联运发展作为推进运输服务转型升级的重要抓手，会同多个部门先后启动了集装箱铁水联运示范项目、多式联运示范工程建设，基本建成了国家集装箱海铁联运物联网应用示范工程，“试点示范工程的带动作用正逐步增强，未来仍将有相关支持政策出台，我们对实现年均 10% 的增长目标充满信心。”

2 “硬件”配套仍需宏观布局

“支持 150 个左右货运枢纽和 3000 公里左右重点港口集疏港铁路、公路建设，建立多式联运标准体系，力争到 2020 年实现重点港口集装箱铁水联运比例年均增长 10%”，围绕完善衔接顺畅的基础设施网络，《若干意见》明确了服务海铁联运发展的“硬件”建设。

“发展海铁联运离不开基础设施建设，要统筹提高港口及内陆无水港的运输服务能力，畅通‘最后一公里’，提升作业效率与可靠性，在此基础上才能充分挖掘海铁联运降本增效的优势。”卢成坦言，与国外一些港口在建设阶段同步规划铁路进港等基础设施建设不同，我国大多港口的大规模建设期已经结束，错过了在规划阶段统筹布局“硬件配置”的黄金时期，加之目前土地成本不断上升等因素带来的压力，在选择改造建设的同时，可以考虑加强区域性多式联运的布局思路，“例如，上海的土地成本、人口压力太大，是否可以考虑将附近的宁波、舟山作为区域海铁联运节点重点建设，从区域的角度布局，减少发展障碍。”

他还提醒，借鉴国外先进经验，应当探索市场主体的运营多元化。他认为，在不少国家，铁路、物流、港口等市场主体都可以参与铁路运营，既有助于在铁路货运领域引入竞争、打破垄断，也有助于与相关企业的深度合作。

3 “软环境”建设是重要着力点

“物流业降本增效，不是一味地降低价格，而是要通过相关部门简政放权、减税降费，通过市场的力量促进衔接协调，优化资源配置，整体上达到降本增效的目的。”中国物流与采购联合会副会长贺登才强调，铁水联运优势地发挥，软环境的作用不容忽视。

为了营造铁水联运发展的良好环境，《若干意见》提出了“推动建立多式联运技术标准体系，推进多式联运单证票据的通用化、标准化；加大简政放权力度，规范铁路港口机场收费项目、建立健全物流市场诚信体系”等一系列“软环境”建设要求。

“站在综合运输体系建设的角度来看，海铁联运的优势要从与多种运输方式的比较中体现出来。但在目前来看，不同行业间也存在竞争环境不尽公平的情况，例如，公路货运的行业门槛较低、车辆标准化程度低，甚至一些车辆存在安全隐患。在这种背景下，公路货运的低价竞争就有恶性竞争的嫌疑。”一位业内人士建言，相关部门要根据我国国情，鼓励多种运输方式发展，更要继续加强监管，确保各种运输方式合理合法合标准进行，营造公平有序的市场环境。

卢成则表示，对于企业来说，还要从提升服务水平上下功夫，确保铁水联运定点、定时、定量，“一直以来，‘慢’是大家对水路运输的印象，但在货物运输中，‘慢’并不可怕，对于企业来说只要做到定点、定时、定量，就能合理安排作业，从而确保产业链稳定。在此基础上，铁水联运提成本的优势便能更充分的体现出来。”

4 向优化运输服务供给要效益

“与新时期推进供给侧结构性改革、提高物流供需匹配效率的要求相比，交通运输仍存在一些差距和不足，突出表现在运输结构不合理、运输组织方式落后、装备技术和信息共享水平较低、创新能力不强等方面，难以适应日益增长的高品质、多元化、个性化物流需求，影响了物流综合效率效益的提升”，对于《若干意见》制定的思路、出台的背景，交通运输部规划司巡视员于胜英表示，《若干意见》的出台是基于对存在问题的再审视、再认识、再梳理、再聚焦，在广泛调研、深入论证的基础上，编制印发的。《若干意见》集中反映了供给侧结构性改革对优化运输服务供给的新要求，对于拓展交通发展新空间、培育发展新动能，满足经济社会发展对交通运输的新期待具有重要意义。

他表示，《若干意见》的核心在于通过拓展交通运输服务领域、延伸服务链条、优化运输服务供给，激发物流业发展的内生动力和市场活力，提升物流业发展的整体效率效益，从而更好地服务于实体经济企业成本降低。具体有三条路径：一是推进结构性调整，通过优化运输结构、市场主体结构等方式，充分发挥综合交通的效能，实现宏观尺度下的物流资源优化配置；二是推进技术性创新，结合“互联网+”，鼓励先进技术的应用推广，加快物流信息资源的互联共享，提升设施设备的专业化和智能化水平，提高物流活动的效率效益；三是推进制度性改革，通过提高政府综合治理能力，简政放权、优

化行政执法、信用体系建设、完善收费政策、推动跨部门管理协同等工作，激发市场发展活力。

对于《若干意见》提出的“降本增效”五项工作任务，于胜英阐释：

第一，完善衔接顺畅的设施网络是基础。在设施网络建设中，《若干意见》提出：一方面要加快主要交通干线贯通，推进繁忙路段扩容改造，形成货畅其流、经济便捷的跨区域物流大通道，另一方面，要畅通枢纽节点“微循环”，强化重点港口和大型综合性物流园区集疏运铁路、公路的配套建设，实现基础设施无缝衔接。同时，协同推进物流枢纽节点建设，引导和完善重点区域物流基础设施布局，支持一批具备多式联运、干支衔接、口岸服务功能的货运枢纽(物流园区)建设。

第二，构建集约高效的服务平台是载体。依据《若干意见》，交通运输部将大力推进物流相关信息开放共享和互联应用，依托国家交通运输物流公共信息平台等，推动国家物流大数据中心建设，促进跨运输方式、跨部门、跨区域、跨国界的信息互联共享，打造信息互联高速公路；鼓励基于“互联网+”的企业联盟和道路货运无车承运人等新业态发展。在公路港、快递、冷链等领域，重点支持一批全国性统筹布局、线上线下服务融合的平台型物流企业，充分发挥这类企业的示范带动作用，提高市场集约化水平；同时，鼓励服务单一的运输和物流企业利用“互联网+”发展一体化、全过程的供应链管理服务，实现传统交通运输企业向现代物流企业转型。

第三，提升运输链条的组织效率是关键。《若干意见》明确，将大力发展多式联运，通过示范带动，着力推进江海联运、陆海联运、滚装运输、驮背运输等先进运输组织方式发展，并研究推动“一单制”便捷运输；将进一步加快甩挂运输发展，在已有试点工作基础上，不断创新甩挂模式，优化甩挂运输条件；将不断完善城乡物流配送体系，强化城市配送车辆统一标识管理、优化农村物流基础服务网络；将落实国家区域发展总体战略和产业布局优化调整的要求，大力提升区域交通物流一体化发展水平，推进跨境运输便利化。促进运输全链条无缝衔接、高效运行。

第四，健全匹配协调的标准体系是前提。《若干意见》提出，将推进货运车型标准化，加大对车辆运输车、低平板半挂汽车列车、液体危险货物运输罐车等重点车型整治力度，引导现存非标车辆提前退出市场；将加快建立多式联运标准体系，包括装备技术标准、综合货运枢纽标准、信息接口标准、数据交换标准和单证票据标准等内容，破解多式联运发展中的标准难题。

第五，营造规范有序的市场环境是保障。依据《若干意见》，我们将加快“放管服”，持续推进完善公路收费管理和监督执法，探索高速公路分时段差异化收费政策和标准货运车型计重收费的ETC应用，通过创新治理方式，提升现有高速公路通行能力；规范机场铁路港口收费项目，切实消除不合理涉企行政事业性收费，并推动建立健全物流市场诚信体系、配合完善物流业“营改增”政策等工作，为物流业持续健康发展保驾护航。

[返回](#)

港口“热身”走向一体

日前，作为交通运输部在全国开展的9项深化改革试点工作之一，江苏南京以下沿江区域港口发展一体化改革从整合锚地资源启动。江苏港口一体化并非个案，近年来，随着世界航运形势的萧条，港口面临转型发展的诸多压力，国内港口以重组整合为标志的一体化热潮正不断升温。

1 市场环境恶化港口面临抉择

供给侧改革、结构性调整成为“十三五”经济贸易发展的主旋律，作为国民经济的晴雨表港口自然要先行先试。

记者了解到，在江苏，港口间“藩镇割据”的现象愈演愈烈，这导致本不富裕的锚地资源捉襟见肘，尤其是大吨位船舶因锚位不足经常是“等米下锅”。江苏省交通运输

厅巡视员王昌保坦言，目前，船舶锚泊难尤其是大型海船和危化品船如不能得到及时有序锚泊，不仅会带来重大的安全隐患，而且会严重影响 12.5 米深水航道效能的发挥。

江苏省交通运输厅港口局局长朱培德表示，结合交通运输部改革试点的有关要求，江苏省制定了《江苏南京以下沿江区域港口一体化试点改革工作推进实施方案，分步推进地市级港口资源整合。

对于长江沿线的港口企业，记者了解到，其市场集中度较低，公共码头企业普遍市场占有率不足 3 成。据统计，长江沿线 2700 家港口经营人中，500 万吨吞吐量以上的仅有 71 家。市场中“业主码头”林立，低价恶性竞争问题突出。

不仅如此，沿海港口也不断上演“三国杀”。一位业内资深人士告诉记者，受利益驱动，近年来，我国沿海港口建设投资热情高涨，但在部分区域、部分地域，已经出现了重复建设、无序建设导致的码头过剩问题。重复建设之下，港口间的同质化竞争愈演愈烈，甚至到了打价格战的边缘，使各码头运营主体都不堪其苦。“环渤海湾港口在煤炭、矿石等大宗干散货类上的同质化过度竞争就是一例。”

一面是竞争激烈，一面是经济萧条，对于港口企业无疑是雪上加霜。统计数据显示，今年上半年，6 成港口类上市公司业绩下滑。“当前，对于港口行业来说，寒冬似乎才刚刚来到，外贸增速下滑，大宗商品需求放缓，港口行业市场竞争加剧。”一位港口届人士认为，传统装卸仓储主业利润日益变薄，而成本及资源环境压力日益加大。此时，港口易出现同质化发展，定位趋同、腹地重合，局部结构性过剩，资源利用效率降低，行业整体盈利能力走低等等矛盾，在新形势下变得尤为突出。

港口行业普遍认识到，以往港口粗放式的发展模式不可持续，如何通过资源整合、实现现有港口资源的优化利用，正是港口能否浴火重生的一剂良药。

2 资源整合模式不断创新

国内港口重组，以连云港港、宁波舟山港最为抢眼。

2015 年 8 月，连云港港口控股集团有限公司成立。该集团以连云港港口集团资产以及江苏方洋集团、江苏金东方集团江苏金灌投资发展集团、江苏燕尾港港口有限公司涉港经营性资产组建，是以资产资本为纽带的港口经营新主体。集团整合了连云港区、赣榆港区、徐圩港区和灌河港区资源资产，下设赣榆有限公司、徐圩有限公司、灌云有限公司和灌南有限公司 4 家子公司，原连云港区暂由连云港港口集团有限公司承担连云子公司相应职责。

2015 年 9 月，宁波舟山港集团有限公司举行挂牌仪式。新组建的宁波舟山港集团通过股权等值划转整合而成。舟山市国资委将舟山港集团(含舟山港股份)100%股权，无偿划转给宁波港集团；同时，宁波市国资委将宁波港集团等值股权，无偿划转给舟山市国资委，宁波港集团更名为宁波舟山港集团。宁波舟山港集团有限公司的股东及持股比例为：宁波市国资委持股 94.47%，舟山市国资委持股 5.53%。集团公司持有宁波港 75.46% 的股份，为其控股股东。

以上这些港口以政府推动，同时以股权、以资产为纽带，以资本的力量推动重组。此外，还有京津冀地区资源整合加快推进，天津港与秦皇岛港、唐山港谋划更进一步的功能优化布局。以及山东省宣布“十三五”不再规划沿海新港区，以充分利用现有资源，等等。有消息称辽宁、安徽等省也在加速推进港口重组整合的步伐。

据了解，国外港口方面，哥本哈根—马尔默港的合并值得借鉴。丹麦首都哥本哈根、瑞典第三大城市马尔默，分别地处北欧的厄勒松海峡东西两侧，共同扼守出入波罗的海的咽喉要道。在本世纪初，由两国两市政府和港口董事局拍板实现了合并，共同组建成哥本哈根—马尔默港，开创了两个国家两个港口合并、由同一个公司同一个团队进行两地管理的先河。公司将注册地设在瑞典马尔默，总部设在丹麦哥本哈根，股权结构为：哥本哈根城市与港口发展局持股 50%、马尔默市政府持股 27%、私有股东持股 23%。10 多年的运营历程证明，两港合并实现了优势互补、协同发展。

针对长江港口资源整合的思路，有专家表示，应当是先整顿、再整合。要鼓励有实力的企业以资本为纽带推进资源整合，包括区域内港口的横向资源整合，也包括以物流产业链为基础的跨区域(上、中、下游之间)、跨行业(港、航、货)的长江港口物流产业链纵向整合，按照市场规律优化长江水运组织方式，提高长江水运效率。

3 发挥 1+1>2 的效果

强强联合可以有效地避免区域内港口企业的恶性竞争，提升区域市场竞争力，并发挥握指成拳的规模化效应。当下，一体化、统筹协调、错位发展等，正成为港口整合的代名词。

去年6月底，广西印发了《广西北部湾沿海港口发展一体化改革试点实施方案》，提出要“打造品牌一体化、管理一体化、政策一体化、信息一体化的北部湾港口”，具体将通过“行政管理一体化、政策服务一体化”两个阶段进行。

宁波舟山港集团也提出，要通过资产、人员、品牌、管理等各个要素的深度整合，加快推进“港口综合规划、基础设施建设、重点港区开发、海事航运服务、口岸监管”等五个“一体化”，真正实现建设更大规模的东方大港的目标。

港口一体化提升了行业集中度，打造了区域港口旗舰企业。以宁波舟山港为例，新的宁波舟山港集团成立后，拥有19个港区、600多个生产性泊位，年吞吐量近9亿吨，将真正成为名副其实的世界第一大码头运营商，也必将在码头运营商综合实力排名中向前挺进。宁波港可提供与港口装卸生产相关的全方位、综合性服务，而舟山港则是以水水中转为主要功能的深水良港，在这方面实现错位发展是其优先选择。

连云港港口控股集团整合了连云港地域范围内的多个港区，港口实力进一步增强，对以港口装卸主业为基础，全力推动以中哈产业园为代表的港口物流业务发展，聚焦“新亚欧大陆桥桥头堡”建设，全面融入国家“一带一路”战略具有重要意义。

这些重组后的港口集团，可在有效地分析市场需求、市场容量的基础上，科学、合理地规划码头泊位布局，合理地分配、使用岸线资源，差别定位各港区功能，并统一规划未来各港区的产能扩张计划，消除恶性竞争，出清过剩产能，实现了不同港区的错位发展。

“在国家加快推进供给侧改革的大背景下，港口资源整合深化发展，然而推进港口资源整合很难找到统一的模式。但无论谁主导或推动的资源整合，无论什么形式的港口资源整合，其目的都不应仅仅是实现港口吞吐量总和变大排名前移。”一位业内专家说，港口资源整合要真正发挥作用，必须能够促进区域内港口资源的优化配置并实现真正一体化运营，在新港口经营人的框架下实现各港区功能重新划分与合理分工，淘汰落后、过剩产能，提高区域内港口行业市场集中度及现有产能利用率，并提高港口企业整体市场竞争力、议价能力及盈利能力，发挥出1+1>2的效果。[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