

时事经济与航运

中国海洋运输情报网主办

2016 年 12 月 12 日 (第 1636 期)

◇ 借鉴国际经验改革我国农业支持政策	1
◇ 中国新型增长模式建立要靠改革真正落地	4
◇ 探索国企混合所有制改革路径选择	8
◇ 利物浦港扩容接洽远东	11
◇ 陷阱：内河航运复苏尚需跨三关	12
◇ 丁嵩冰：港口也需进行供给侧改革	14

借鉴国际经验改革我国农业支持政策

我国以价格支持为主的农业支持政策实施 10 余年来，对促进农业增产、保障农民增收、稳定农产品市场发挥了重要作用。但随着国内外市场形势变化而不断叠加的多重政策保障功能，致使“保底价”变成“托市价”、临时收储变为常年收储，造成严重的市场扭曲，到了迫切需要改革的关口。作为一个人口众多、农业人口比重较高但却已高度融入全球农产品市场的发展中国家，我国农业支持政策改革面临国内成本上涨与国际农产品价格下跌的双重压力、国内农业政策目标与 WTO 补贴限制的双重约束，需要在借鉴发达国家经验的基础上，全盘谋划、系统设计和慎重推进。

1 发达国家已对农业支持政策进行重大调整

发达国家一度以价格支持为主对农业进行支持和保护。但鉴于价格支持导致的农产品过剩、财政负担加大、市场调节失灵、农业竞争力下降等问题以及多哈和乌拉圭回合农业谈判中面临的压力，欧美国家自 20 世纪 90 年代就开始推进农业支持政策改革，逐步削减价格支持而转向与价格和生产脱钩的其他支持，新的支持政策更加强调农民收入、风险管理、环境外部性和创新问题。美国、欧盟、澳大利亚和新西兰价格支持占农业总支持的比重已由上世纪 80 年代的 60% 以上下降到了目前的 20% 以下，而公共服务和非生产性支持的比例显著提升。具体来说，政策调整的方向大致可以分为三大类。

第一，向综合的风险管理转型。美国在调低最低保护价（即无追索权贷款的贷款率）的同时，引入了营销贷款、目标价格差额补贴、生产灵活性固定补贴、反周期补贴，以缓解政策调整对农户收入的冲击和强化政策的精准性，同时不断加强农业信贷和保险服务，为农业生产建立了政策与市场机制相结合的多重风险防线。2014 年美国新设立价格损失保险计划和农业风险保障计划，替代了直接支付、反周期补贴和平均作物收入选择补贴，这意味着更加积极地利用市场化服务来提升政策支持的效率和降低对市场运行的干扰。

第二，向提升可持续发展能力转型。欧盟进入 21 世纪后农业政策目标从生产支持转向了对食品安全、农业竞争力和可持续发展以及农村社会发展的支持，将农民职责与功能从单一的食物生产扩展为通过乡村旅游和其他新商业创业与文化活动的促进农村发展。2014 年欧盟价格支持占农业总支持的比重从 1986—1988 年的 74.23% 削减为 17.36%，大部分生产者补贴已与当期生产脱钩，超过 30% 的政策支持以环境保护为目标。

第三，向强化一般性服务转型。澳大利亚和新西兰从 20 世纪 80 年代开始取消了农产品价格支持政策，并通过服务体系的建设促进农业生产者能力提升和经营成本降低。目前，澳大利亚已完全取消价格支持，新西兰价格支持占农业总支持比重为 19.38%，而他们对农业服务（包括研发、农业基础设施、产业支持服务、市场体系建设等）的支持比例分别达到 61.69% 和 76.18%。

发达国家农产品价格支持的削减是以强化投入、服务、保险等支持为基础的，并且在相当长一段时期价格差额补贴和固定收入补贴还并行实施，在确保农民收入不出现大幅下降的情况下实现渐进平稳过渡。

2 我国农产品价格支持政策改革的试点探索与现实困境

针对我国农产品价格支持政策带来的“高价格、高库存、高进口”问题，2014 年以来我国推进了相关改革。但由于多重政策目标未能分离、政策间系统协同性缺乏、精准施策的能力不足等原因，改革面临诸多困境，新政策实施效果与改革预期目标有较大偏差。

（一）多重政策目标下的政策功能错位

我国以粮食最低收购价和重要农产品临时收储为核心的农产品价格支持政策，承载了保护农民务农收益、稳定农业生产和保障农产品市场调控等多重目标。在市场变化条件下政策缺乏调整弹性，出现了支持价格只升不降、政策性收储比例不断提高等问题，不仅加重财政负担，而且高原料成本导致下游加工企业开工不足，进而使农产品需求萎缩。以“价补分离、市场定价”为核心的改革，希望通过将保收入的功能分离出去，消除政策对市场价格形成的扭曲，形成市场对产需的有效调节。但在改革实施过程中，利益平衡的压力和政策间的关联影响使改革定位出现重心偏移。两年来的实践表明，棉花和大豆目标价格补贴难以兼顾市场形成价格和保障生产者收益的双重目标。

玉米生产者补贴与种植结构调整补贴不协调，影响了调减玉米和支持优势产区政策目标的实现。玉米生产者补贴是调减玉米库存和调整玉米生产结构的辅助政策，其目的是缓解临储政策取消对农户收入带来的冲击，以减轻生产结构调整中的“阵痛”。该补贴虽然与价格完全脱钩，但因为没有与生产脱钩，实施该补贴与调减玉米的目标相冲突。黑龙江省和辽宁省虽然在中央定额补贴资金中提取 10% 左右的种植结构调整资金，用于对上年种植玉米、今年改种大豆的农户进行补贴，但这个力度远远比不上对继续种植玉米农户的补贴。2016 年黑龙江省调减玉米 1530 万亩，相当部分没有获得种植结构调整支持。因而，实际上形成了继续种玉米有补贴，调减玉米不仅没有补贴还要承受调整成本的局面，这势必影响调减玉米的积极性、背离政策设计的初衷。

（二）政策分立实施带来政策转移效应

缺乏对不同品种比价关系和供求结构的统筹考虑，针对单一品种的政策调整会加剧农业生产结构的失衡。当前采取“分品种施策”的办法对稻谷和小麦、棉花和大豆、玉米实行三种不同的支持政策，考虑的是不同品种供应保障的战略重要性，但却忽视了差异化政策会影响市场对不同品种间生产资源的优化配置。在东北地区，大豆和玉米价格与市场接轨后，水稻在最低收购价支持下明显收益更高和更稳定，具有生产条件和调整能力的农户更倾向于改种稻谷。而且在玉米结构调整压力下，一些地方整合基本农田改造、结构调整资金支持“旱改水”，有些地方甚至不惜打井推进“旱改水”。黑龙江省 2016 年玉米调减后有 200 万亩改种了水稻，吉林省水稻播种面积较上年增加 33 万亩。当前玉米过剩是短期内国内外市场价差导致的出库难形成的。从长期来看，玉米、豆粕等饲料粮的需求将继续增长，预计到 2030 年还将增加 13129 万吨，而稻谷、小麦的口粮需求在持续下降，到 2030 年将会减少 6902 万吨。种植结构向稻谷的调整会加剧未来饲料粮的供需矛盾，并可能导致口粮过剩。目前稻谷库存也已处于历史高位，其加工链条短，去库存将面临更大压力。

（三）基础数据的缺乏制约精准施策

相比托市收购，大豆和棉花目标价格补贴、玉米生产者补贴对基础数据和政策执行力有更高要求。为实现分品种精准施策，需要核实各类产品实际生产情况作为补贴发放依据。种植面积的核实需要经过三轮调查工作，存在工作量大、核实困难的问题。随市场行情变化，农户的种植选择每年都会发生变化，并且轮作、套种以及土地流转越来越普遍，这些都增加了核定补贴对象、补贴额度的难度。如果每年都要对种植面积进行核查，在相关部门有限的人力财力下难以保障政策执行到位。

还需要注意的是，由于缺乏农业生产基础数据和统一的调查方法，省统计局核查数据与国家统计局调查数据存在较大偏差，加重了政策执行中的矛盾。比如，2015 年国家统计局核定的黑龙江省大豆种植面积为 3865 万亩、单产为 238.1 斤 / 亩，而黑龙江省统计局核查的种植面积为 4407 万亩、单产为 265 斤 / 亩；国家统计局核定的新疆棉花产量为 350.3 万吨，新疆维吾尔自治区统计局核查的产量为 429.8 万吨。中央财政按国家统计局的数据锁定对各地的补贴总额，地方按各自的统计数据将补贴摊薄后发放到户，容易引发基层不满。

（四）价格倒挂下目标价格保险缺乏市场可持续性

目标价格（或收益）保险可以借助保险公司的服务网络，降低目标价格补贴中核查的行政成本，提高政策支持的精准度。市场化运作的保险公司的参与，有利于科学制定目标价格标准，促进市场价格理性回归。但由于市场价格风险属于系统性风险，保险公司缺乏分散风险的机制。特别是在当前国内农产品成本价持续高于国际市场价格条件下，目标价格（或收益）保险业务不具有市场可持续性。比如，在黑龙江大豆目标价格保险、重庆水稻目标价格保险试点中，保险公司都出现较大亏损。

3 进一步推进我国农业支持政策改革的建议

如何从最低收购价和临时收储政策造成的困境中走出来，发挥市场机制在农业资源配置中的决定性作用，提高农业质量、效率和竞争力，是农业供给侧结构性改革的重要内容。应在深入总结近两年相关改革实践和充分借鉴发达国家经验的基础上，尽快建立起以非价格支持为主导的新型农业支持政策体系。

（一）对现有价格支持政策改革模式进行调整完善

不同的改革模式具有不同的政策目标和政策属性。应根据不同产品对保收入、保产量、调结构等目标的具体要求以及 WTO 规则的约束，调整完善各自的改革模式。

一是强化玉米生产者补贴的收入保障功能，缓解政策调整带来的冲击。鉴于当前玉米去库存压力大，现阶段应以 2014 年的种植面积为基期进行补贴，补贴应设定在一定期限内（比如，2—3 年），这既可强化其促进种植结构调整的功能，又实现了与当期生产脱钩。今后需要保产量时，可在特定产品“黄箱”补贴不超标前提下采取与当期生产挂钩的办法，恢复种植面积。

二是还原大豆和棉花目标价格补贴的市场风险缓冲功能，避免对市场信号造成干扰。推进目标价格由成本加基本收益向市场趋势判断定价法转变，将补贴限定在由市场波动造成的损失上；在三年试点到期后，可与这三年年均交售量（棉花）或面积（大豆）挂钩，实现与当期生产脱钩，从而实现政策属性由“黄箱”转型为“蓝箱”。

三是稻谷和小麦最低收购价回归底线保护功能，保障国家粮食安全和市场稳定。调整定价原则，增强政策弹性，改变只涨不降的刚性预期，避免造成新的过剩。以科学的需求预测和市场供求形势判断为基础，确立合理的战略储备和市场调节储备规模，以此为标准逐步收缩政策性粮食收储规模。

四是积极扩大目标价格和收益保险范围。完善期货、巨灾、再保险等风险分散机制。也可考虑待市场发展成熟后，将目标价格补贴转变为政策性的目标收益保险，强化对生产者的价格、灾害等综合风险的保障作用。

（二）以农业支付政策转型引领农业发展方式转型

目前采取的将种粮农民直接补贴、良种补贴、农资综合补贴合并为“农业支持保护补贴”的做法，不仅名称看起来像“黄箱”政策、容易授人以柄，而且按目前绝大多数地方的实际做法，仍是对承包户的一种收入补贴，无法达到“提高耕地地力和扶持粮食适度规模经营”的预定目标。可将其转型为“农业绿色发展支付”，与农业生产者减肥、减药、节水等绿色发展措施挂钩。去掉“支持保护”和“补贴”，冠之以“绿色”和“支付”，有利于与国际接轨。

（三）以产业链的价值提升保障农民收入和农业产能

加大对下游加工和服务企业的支持，以产业链价值提升带动农业产能增长和农民收入增加。在流通环节，全面推广农产品质押贷款业务，对签订订单且收购价格在以市场趋势价确定的目标价格之上的企业发放政策性贷款；加强烘干、运输、仓储、质量检测检疫等基础设施和服务能力建设，采取保本微利运营方式向企业提供服务。在生产环节，鼓励在粮食主产区建设加工基地，通过电商、超市直供、集团直购等方式实现产地直采直销；加大对企业和合作社技术升级、研发创新、新产品开发、品牌建设等方面的支持；充分利用国民饮食偏好，以市场差异化战略强化我国特色化、品牌化以及专用品种的竞争优势；以产业链带动，引导农户根据加工企业需求种植特色、专用加工品种以及高品质品种，以优质优价的市场机制倒逼农户生产转型。

（四）以“提能力、降成本”接续价格支持政策承载的保收入功能

价格支持政策承载的保收入功能淡出后，需要有接续力量。我国大宗农产品生产成本不断上涨，国内成本价格倒挂、国内外价格倒挂，重要原因在于投入要素价格上涨过快、依靠过量使用化肥农药的生产方式没有转变以及生产的规模不经济。与欧盟、澳大利亚等国家相比，我国农业支持结构中投入和服务占比明显偏低。应加大对土地集中连片整理、农田基础设施、机耕道等建设扶持力度，创造规模经营和机械化作业条件；创新农业社会化服务机制，以政府购买服务、服务补贴以及项目资助等多种形式促进社会化服务组织的可持续发展，通过统一的机械化作业、水肥管理、植保等服务，实现农业的提质、节本和增效。

（五）充分利用市场化机构，降低政策执行成本

目前这种主要靠行政机关层层落实农业支持政策的做法，不仅效率低，而且行政成本高。应借助市场力量，提升政策支持效力和效率。为农户提供替代直接补贴的信贷和保险支持可选方案，逐步将与生产挂钩的补贴转换为政策性的信贷和保险支持，使生产者从被动等待发放补贴向主动申请转变，利用市场化机构的业务网络和甄别机制降低政策执行成本、提高支持的精准度。

（六）加强基础数据建设

整合农业、遥感、气象、水利、统计、物价等相关部门数据，加强对农户基本经营、主要农产品市场价格、灾害等基础数据的积累，增强对市场形势的预判能力。建立覆盖农户和村组的农业补贴数据平台，支持农户和村组自主申报以及农业、遥感、统计、信贷和保险等相关部门的监督核实，对申报数据不实者应取消其获得政策支持资格并降低其信用评级。[返回](#)

中国新型增长模式建立要靠改革真正落地

在经济新常态下，坚持稳中求进、推进转型升级，是经济工作要把握的关键词。中央经济工作会议去年提出的五大任务在日前的中共中央政治局会议上得到延续，包括要深入推进“三去一降一补”有实质性进展，大力振兴实体经济，培育壮大新动能，加快推进国企、财税、金融、社保等基础性关键性改革，更好发挥经济体制改革的牵引作用。要推进“一带一路”建设、完善法治建设、改善投资环境、释放消费潜力、扩大开放领域、积极吸引外资等。国内经济研究人士认为，中国保持相对合理的经济增速是重要的，

但可以不固定具体的目标。供给侧结构性改革要提高全要素生产率，万众创新、体制机制继续配套和创新、提高企业创新能力都是关键。

“十三五”规划纲要明确了中国经济将由工业主导型经济转向服务业主导型经济、由要素主导型经济转向创新主导型经济、由投资主导型经济转向消费主导型经济。2017年是深化改革之年，经济形势会怎样？新旧动能的转换无疑是一个痛苦的过程，但也是一个充满希望的过程。如何增强转换的动力，尽快建立新型增长模式？

中国经济实现增长和结构转型，保持一个相对合理的经济增速是重要的，但没必要把它固定成一个具体的目标，比如是6.5%或是多少。只要能保证中国经济成为引领全球经济的火车头，能超过其他主要经济体就足够了。现在来看，中国经济增速快于美国和欧盟的增速是没问题的，美国的盘子大，如果想保持3%以上的增长是非常难的。

中国如果全要素生产率没有快速提升的话，为了达到一定的经济增速而拔苗助长的话，欲速则不达。供给侧改革是提高全要素生产率，要增加企业的创新能力，万众创新是关键，仔细衡量工序的改进和新产品的创新。新产品和高端技术很难依靠普通老百姓实现，要依靠科研实力强的机构或企业来研发。要让企业具有创新能力，让中国产品在全球保持竞争力。从前30年经济增长看，中国产品比其他国家廉价，但现在劳动力成本相比东盟国家已没有竞争力。中国仍能保持较大的出口额，是因为东盟国家总体市场较小，虽然拿走了一部分，但大头还是中国的。中国产品相比德国和日本的产品质量还有一段距离，提高产品质量不是一日之功。

从长远来看，中国经济不能简单靠投资拉动，也不应简单地看作将来要通过消费来拉动。现在中国属于中等收入国家，以消费拉动经济有些力不从心，通过拉动内需可以促进经济增长，提高消费能力只是拉动内需的一种方式。拉动内需可以通过减税等方式，让企业盈利增加，然后企业根据合理的方向去投资。

“十三五”时期进入经济新常态，经济结构要转换，制造业、农业转向服务业，高新技术和战略性新兴产业比重上升。实现经济动能的转换，2020年全面实现小康社会目标，都不是一蹴而就的，需要有产业发展的转型、新兴增长区的转换、社会领域的动能转换、新型城镇化来支撑。

产业发展转型主体从传统的、低端、低附加值的产业，逐步转向高端、高科技含量的产业。如果这个转型能持续推动，就能支撑“十三五”时期的经济增长。服务业占比目前超过了制造业，重要的是产业竞争力要能在国际上有影响力，这不是短期内能完成的，需要多地方、多部门共同努力。中国现在很多产业和产品从总量和规模上在全球排第一，但核心技术都在国外，下一步要让产业的核心竞争力上台阶。

改革开放前30年主要依靠东部沿海地区，新兴增长区下一步要转换到中西部地区，从空间转换上有序、梯度地转移到中部，甚至部分西部地区，就为动能转换提供了很大的支撑。在社会领域的动能转换方面，“十三五”时期要依靠基本公共服务。当前社会领域的最大问题是基本公共服务总体水平不高，教育、医疗、环境、居住等都需要大幅度提升。即使在北京、上海这些大城市，平均公共服务水平很高，但还不够均等，郊区还有待挖掘的空间。

新型城镇化蕴含着巨大的投资需求，农业转移人口进城，要解决看病等公共服务需求，购物、娱乐，也会产生消费需求，城镇化蕴含的潜力巨大。我国现在真正有消费能力的富裕人群基本消费已满足，而且都去国外买优质产品了，国内仍然缺少满足消费的优质产品，比如健康、养老、休闲等优质、高端的消费产品不足。广大的低收入群体，耐用品消费还远远没有饱和，这对农村消费是很大的带动，但农民有限的钱要买农资、看病、供子女上学，也不敢花钱。当前挖掘新兴的增长动能，让消费拉动经济增长，先要提高居民收入水平。

决定经济潜在增长的是全要素生产率，中国过去几年不增反降，以下几方面要配套政策：我国资本投资回报率有走低趋势，要保证其提高。当前固定资产投资回报率都

在 10% 以下，要积极撬动广大的民间资本。我国土地就紧缺，现在用地又粗放，效率低下，土地要素供给紧张和短缺，对存量土地如何改造和提升，这是非常重要的。现在已经过了刘易斯拐点，劳动力红利下降。今年放开二孩政策，保证劳动力供给不会出现大的下降。体制机制要继续配套和创新，这决定着全要素增长率能否提升。

2017 年中国将推进供给侧结构性改革，经济新旧动力进一步切换、新旧模式进一步转换，预计经济总体上将稳定运行，GDP 增长在 6.7% 左右，与 2016 年基本持平。但国内外发展环境和条件更加复杂多变，不确定性显著增多，增加了研判形势和政策抉择的难度。国内要保持经济稳定运行，需要关注基础设施建设投资能否保持 20% 左右的高增长，房地产新政将影响市场预期。制造业持续去产能、PPI 上涨可持续性，都影响工业生产和制造业投资能否持续回升。而美国经济贸易投资政策变化、英国脱欧进程、各国经济走势和宏观政策不同步等，是影响中国经济的重要外部因素。

随着《中国制造 2025》不断推进和落实，创新氛围逐步形成，传统产业的转型升级和新兴产业的培育步伐将加快，产业结构的优化调整有利于工业的稳定增长。经济趋稳、去产能背景下工业产品价格或将延续回升。2017 年降成本力度会加大，有利于企业盈利能力的持续改善。伴随供给侧结构性改革加快推进，新产业、新行业加快形成，基础设施将继续加码。十八届六中全会确立的“核心”、国企改革有效推进已经激发市场活力，明年下半年召开的十九大将打开改革红利的想象空间，提振市场信心。

中国经济在 2016 年企稳，此种趋势会在 2017 年延续。随着需求的提升，通缩压力将继续缓解，通货再膨胀将持续。价格的改善将有助于增加企业利润、减轻债务负担，并使民间投资企稳甚至适度复苏。尽管房地产市场增速似乎会在未来几个月放缓，但预期其对经济增长的整体影响是可控的。与国内的稳定形势不同，外部经济环境更具挑战性。预计中美将就市场准入、知识产权保护和国企改革等问题继续展开一系列艰难的谈判，不会爆发全面的贸易战。2016 年，中央政府在国企去杠杆方面取得了一些进展。明年去杠杆会提速，将有更多僵尸企业被关闭、重工业将继续去产能，坏账处理将加快。

在世界经济一体化进程中，中国的经济转型将给世界其他国家带来机遇。“一带一路”倡议、推进结构性改革都是为了促进繁荣发展，如何减少与其他国家的摩擦，加快开放，共同推进包容性、可持续的经济增长？

美国总统特朗普上台后，中美贸易摩擦会加大。他说要退出 WTO 和 TPP、把中国定为汇率操纵国等，基辛格说他不会都这么做，但在我理解是有的提法会做，有的不会做。具体地，美国退出 WTO 是不太现实，定义成汇率操纵国目前看来也言之尚早。但美国应该会退出 TPP。这样的话，中国的“一带一路”大有可为。就目前来看，海上丝绸之路比陆上丝绸之路更贴近现实。

之前有中国—东盟自贸区，东盟“10 加 6”（东盟 10 国加中国、日本、韩国、印度、澳大利亚、新西兰），区域全面经济伙伴关系（RCEP）。日本一直偏向 TPP，但现在的现实是，如果东盟“10 加 6”的自贸谈判成功，海上丝路就更可能成功。关于中美贸易摩擦，可以预计当前人民币贬值后，2017 年第一季度过后会稳步升值。因为如果美国把中国定为汇率操纵国会影响到贸易。可能的对策是：在对外贸易中“化整为零”。中国不应过分依赖于与美国的贸易，其实现在美国和欧盟的贸易差不多，分别是 13% 和 12%，中国应加强对金砖五国的出口，不是传统的南北贸易（南指发展中国家，北指发达国家），更多出现北北贸易或南南贸易，在同等行业中既出口也进口。推进 RCEP、金砖五国自贸区的建设等，是化解贸易摩擦的方式。我们要“有利、有理、有节”地进行贸易谈判。如果他国实行高关税，实施特保税、反倾销税、反补贴税，那我们也可以适当地实施“双反”，这样他国的贸易制裁就会适可而止。

至于说中国是否是汇率操纵国？客观讲，中国并没有操纵汇率。美国如要将中国合法地界定为汇率操纵国，需要满足三个条件：中国长期对美国保持贸易顺差、中国的贸易顺差占 GDP3% 以上、中国政府持续对汇率干预。就目前看，中国只符合第一个条件。

但中国的贸易顺差除了去年以外，其他各年的顺差 GDP 比都是低于 3%。另外，自 2015 年“811”汇改以来，央行对汇率基本是没有干预，是让市场去决定均衡汇率。所以说界定中国为“汇率操纵国”是不合理、不公平的。

以前改革开放多强调“对外开放、对内改革”。现在应该逆过来说，就是“对外改革、对内开放”。对内开放，应取消国内经济中扭曲部分和资源错配。客观讲，目前对民营经济的“玻璃门”仍然存在，民营企业借钱或拿地的价格要比国企高得多，这就是要素扭曲。要素扭曲必定造成资源错配。现在部分民营企业在国内受到排挤，就希望“走出去”投资。如果取消政策的扭曲，民营经济的活力会得到释放。此外，户籍制度必须尽快改革，这是计划经济的产物。户籍制度导致国内劳动力成本不断上涨，年轻人出去打工，最后会回老家。如果户籍制度改革或废除的话，人口红利可以进一步释放，继续保持中国产品的竞争力。而且对加工贸易的企业，应该允许在国内进行销售。如果这部分产品进入国内市场，物价会下降，经济会增长，可以挖掘经济的潜力。

在“十三五”时期推进“一带一路”建设，可以进一步提升开放的水平，加强同世界经济体系的融合。我们发展开放型经济，在进出口贸易方面提出“优进优出”，而不是“大进大出”，以后很难再靠大量的进出口来拉动经济，要提升贸易的层次和效益，靠服务、品牌、质量来提升国际竞争力。贸易分为一般贸易、加工贸易、服务贸易。这几年，我国加工贸易下降，一般贸易在提升，要提升一般贸易的附加值。加工贸易是两头在外，赚了个组装费，而且把国内环境破坏了，效益却让国际上赚走了。以后高排放、高污染的项目要少发展，发展科技含量高、排放小的加工贸易。服务贸易现在是逆差，流出的多，流进的少。旅游消费是构成服务贸易逆差最重要的一块。2015 年境外旅游超过 1 亿人次，今年的人数可能更多，大量的国人都到国外去留学、休闲、娱乐、看病等。

现在企业“走出去”投资的也很多。2015 年对外投资超过实际利用外资，对外投资能力在增加，但可能会引发投资国的摩擦。今后要提高对外投资的层次，现在很多投能源、矿产、林业，下一步要投中高端制造业和服务业。现在对外投资主体是央企、国企，下一步要带动民间资本投资，形成多元化的格局。目前我们的对外工程承包，尤其是对“一带一路”沿线国家增长得很快，可以带动劳务输出，修基础设施、体育馆等，同时把中国的标准、设计、创造都带入全球体系。

近来贸易保护主义加剧、英国脱欧公投和美国大选等，冲击了投资者信心。展望明年，中国、印度、印尼等亚太新兴经济体有望维持相对较高的增速，继续成为维护全球经济稳定增长的核心力量，特别是“一带一路”地区的投资与建设步伐持续推进，成为全球需求增长的亮点。全球经济持续低迷的困局需要寻找突破口，加强全球政策协调和治理合作尤为重要。通过完善全球治理，可加大宏观政策对实体经济的支持力度，深化结构性改革以激发技术创新的动力，推动国际金融市场更趋稳定以促进实体经济复苏。同时，通过维护和平稳定的地缘政局和公平开放的多边贸易体系，为各国发展营造良好的外部环境。

在全球经济增长放缓和生产率增长乏力的背景下，各国政策均面临压力。双边贸易和投资关系也变得更加复杂多样。未来一年不太可能会出现重大突破，但这并不意味着贸易战。双边谈判可能会发挥重要作用，甚至随着双方逐渐适应对方不断变化的需求，可能会提供重建双边关系的机会。

在 11 月 11 日《中美贸易关系：评估对中国进口征收“45%关税”的影响》报告中，我们分析了美国对从中国进口的所有产品均征收 45% 的关税等极端建议的潜在影响。通过对此种假设的分析，考虑到中国很可能会采取反击措施，此种策略对双方的伤害过大，并非是明智之举。更现实的情况是，这些极端措施可能被用作谈判的筹码，双方则侧重于更实质性的问题。中国于 2001 年加入世界贸易组织以来，中美经济都发生了巨大变化，两国的大部分愿望已无法在现有的世贸组织框架下实现。美国要求中国取消对国有企业的优惠政策，特别是在服务业领域，这不属于中国在现有的世贸组织框架下的义务。

中国希望为其成长型企业提供更加国际化的平台，更多关注的是投资而不是商品。这表明基于互需的新的理解框架是必要的，惩罚性政策不能使任何一方受益。

尽管双边关系越发复杂，但仍存在合作的空间。美国可以将其减少对重工业产品补贴（甚至是国企改革）的需求与中国“市场经济地位”的前景相挂钩。投资领域的谈判范围更广。对于美国而言，重点在于美国公司在中国服务业中市场准入和公平竞争环境的问题。对中国而言，重点是解决希望“走出去”并攀升学习曲线的中国企业的市场准入问题。这些目标的实现需要复杂的准入条件和监管标准设置。为此，中美已就双边投资协定展开近十年的谈判，但尚未达成最终共识。尽管双方有时在许多问题上似乎与达成共识相距甚远，但需要强调的是合作已给双方乃至全球经济带来很多经济利益。中国经济结构的快速变化意味着总会有新的合作机会。从这个角度看，中国对外直接投资的快速增长应被视为是互惠互利之举。

2017 年政策总基调是稳中有进，宏观调控可能继续采取“积极财政、稳健货币”组合，如何在经济面临下行压力之下实现稳增长？

明年上半年出口会呈现比较正面的提升，现在人民币贬值有利于出口。但到明年第二季度左右，我判断人民币又会升值，出口会有所下降。现在经济比较低迷，明年出现通货膨胀的可能性不会太大。现在实体经济比较差，可能会增加货币的投放。明年的经济环境总体和今年差不多，面临更多的贸易摩擦，出口会更加严峻。投资和消费将会是重要的一块。

明年面临的改革会放在更加突出和重要的位置。如果没有改革的真正有效落地，很多工作都会受到影响。改革要更多强调落地和实效。适当重点突出，收缩会议和出台文件的数量，聚焦改革的突破口，提高改革的实效。要加强改革涉及相关部门的协调。有时候，这个部门允许做这个，那个部门又不允许做，很多部门都无所适从，不知道改革是放还是收，因此，改革应加强统筹协调，在协调方面要形成合力，让改革真正往前推进。

在货币政策继续保持稳健的背景下，积极财政政策依然是稳增长的重要支撑。2017 年我国经济增长面临一定的不确定性，财政收入增速或进一步回落，基建、民生等领域支出保持刚性，财政形势将会更加严峻，财政稳增长有空间，但也面临一定挑战。在财政和债务风险可控的基础上，赤字率可能在 2016 年的基础上有所上调，延续阶段性提高赤字率的调控思路。从国际经验来看，减税不仅可以减轻企业税负、促进企业增加有效投资，又能够促进资本、劳动和技术等生产要素的供给，提高资源配置效率，是稳增长和供给侧改革的利器。尽管财政收入不容乐观，但新增赤字可以主要用于弥补减税降费带来的财政减收，这为 2017 年继续深入推进结构性减税创造了条件和空间。

基础设施投资仍然是当前稳增长的重要抓手，但当前地方政府不仅财政收入下降，部分地区偿债压力较大，尤其是市县级政府面临较大的资金约束压力。估计 2016 年财政支出增速在 12% 左右，2017 年或将进一步下滑。新增财政赤字用于改善生产力形成条件，用于改善民生，有利于经济长远发展，从跨周期平衡看，经济下行期适当扩大赤字是必要的。房地产需要维持适当的调控力度，这对中国实体经济发展和社会长期稳定非常重要。不过其短期影响效果还需关注。

明年将继续实行财政扩张，基础设施投资仍将是主要的增长驱动力。由于通缩压力继续缓解，预计明年将不会降息或降准。然而，近期尚无全面的通胀压力，预计货币环境将维持大体宽松。与国内的稳定形势不同，稳定的经济增长和通缩压力的缓解应为改革提供支持。[返回](#)

探索国企混合所有制改革路径选择

12 月 5 日召开的中央全面深化改革领导小组第三十次会议审议通过了《关于深化国有企业和国有资本审计监督的若干意见》《国务院国资委以管资本为主推进职能转变方

案》等多份文件。会议强调，要按照以管资本为主加强国有资产监管的要求，依法依规建立和完善出资人监管权力和责任清单，重点管好国有资本布局、规范资本运作、提高资本回报、维护资本安全。

关于国企改革，万科一案在中国公司治理及混合所有制改革史上均具有标杆意义，跳出万科事件本身和各方的利益纠葛之外进行深入的理论探讨，意义深远。站在国有企业混合所有制改革的角度来看，多年来无论是深特发还是华润作为第一大股东都充分放权，只以财务投资人身份参与万科治理，这一模式曾被认为是我国国有企业积极探索混合所有制改革的标本。然而，本次纷争却不禁让人发问：这种混改模式是否仍存在制度上的障碍？国有资本在其控股或参股的企业遭遇社会资本的恶意收购时是进是退？如何协调混合所有制企业中国有资本和管理层之间的关系？上述诸多问题都有必要深入思考和研究。

1 国有企业的混合所有制改革是大势所趋

2015年8月，中共中央、国务院下发了《关于深化国有企业改革的指导意见》（以下简称《意见》）。《意见》要求，推进国有企业混合所有制改革。在电力、石油、天然气、铁路、民航、电信等重点领域，选择一批国有企业开展混合所有制改革试点示范。且有消息称，中国联通已获批成为首批国有企业混合所有制改革的试点企业。国有企业改革一直是我国经济改革的重点领域，在充分竞争的市场化领域中，由于委托代理、层层监管、薪酬无法市场化等多方面的局限性，国有企业的市场竞争力被大大削弱。因此，十八届三中全会针对国企改革做出了大力发展混合所有制的重要决定，就是要通过混合所有制改革进一步放大国有资本功能，提高国有资本配置和运行效率。但从全局来看，现阶段我国的混合所有制改革呈现上热下冷、里热外冷、官热民冷的尴尬局面。究其原因，大部分参与混改企业仍然沿袭国企过去的“管人、管事、管资产”模式，民营资本缺少参与治理公司的有效途径，也缺少资本退出机制，从而导致混改进行得并不顺利。

经济学理论认为，短缺经济创造利润的是供给，管制经济创造利润的是垄断，而在过剩的自由经济下，创造价值的则是企业家才能。国有企业混合所有制改革的关键在于在生产经营方面充分放权，建立职业经理人制度，通过管资本实现国有资产的升值保值。王石自己也曾坦言，造就万科的是国有企业的混合所有制改革，而非房地产。万科、格力电器的混合所有制改革之所以成功，正是因为华润、珠海市国资委等国企股东良好地贯彻了“管资本”的理念，一方面给予企业经营充分的法人财产权和自主决策权，从而大大地激发了企业家的才能和创造性；另一方面，国有企业仅仅作为股东行使股东权利，通过公司治理体系的构建和优化促进公司经营发展以达到所有权监管的目的。

从发达国家发展历程来看，国资管理体制改革的改革路径主要有两条：一是以美国、英国为主的“完全私有化”道路，尽可能缩小国有资产规模，强调私有化竞争。二是以新加坡为代表的“淡马锡”模式，通过国有企业的混合所有制改革，引进社会资本参与，激发国有资本的效率，强调国有企业产权多元化改革。就我国国情来看，国有企业是中国特色社会主义的重要物质基础和政治基础，完全私有化的道路是行不通的，国有企业混合所有制改革是大势所趋。

2 混合所有制改革面临的几个问题

从万科之争来看，华润作为原第一大股东的股权被逐渐稀释，管理层与大股东的目标已经出现了不可调和的矛盾，这为国有企业的混合所有制改革提出了几个值得思考的问题。在国有企业开始实施混合所有制改革过程中，几个关键问题必须提前厘清，即国有股东到底要不要对混改企业的经营决策进行干预？国有资本同以职业经理人为代表的管理层的关系如何处理？国有股权的意志如何体现？

就第一个问题来看，国有企业混合所有制改革的一大内容就是要健全企业的治理结构，开展落实董事会的职权，建立职业经理人制度。这实际上是将企业的经营权与控制权进行分离，职业经理人所在的管理层负责公司的日常经营，只有在重大事项（增资扩

股、资产重组)时才交由股东会表决。这也符合现代企业制度“委托—代理”这一核心理论,因为经营者比企业所有者更具备信息优势和决策经验。但现阶段,我国国有企业的管理层大多由大股东的领导兼任,大股东对于其控股和参股的企业干预过多,各种“越位、错位、缺位”问题频现,大大弱化了下属企业的自主权,以至于中小股东的利益经常受到损害。

针对第二个问题,职业经理人制度是国有企业探索混合所有制改革的重要的突破口,通过职业经理人制度实现控股股东和公司治理分离。但是问题在于,现代企业的职业经理人管理团队往往通过持股计划或者资管计划持有一定股权比例作为激励措施,而且这种比例还在不断增加,并极有可能引起内部人控制。这就使得管理层与国有大股东的关系变得更加复杂,由单一的委托—代理关系升级为委托—代理和股东—股东的双层关系。因此,在混合所有制改革中,管理层要不要进行持股?其持股比例是否要进行限制?怎样通过有效途径避免陷入内部人控制?当出现利益不一致时国有资本同职业经理人的关系应当如何处理?这一系列问题必须在改革前期加以明确。

第三个问题就是国有资本应该如何体现“存在感”,也就是国有资本在混合所有制企业中的持股比例问题。我国现行法律对国资所占比例并无明确的要求和限制,但是从万科、格力电器的混合所有制改革的经验来看,其第一大股东的持股比例不超过30%,通过构建相对分散的股权结构从而达到各方相对制衡。但是,上述两家企业相对分散的股权结构也为宝能系等民营资本的“野蛮入侵”埋下隐患。国有企业的混合所有制改革一方面放开限制欢迎民营资本、社会资本的进入,但更重要的一点是,如何通过股权制度设计防止“野蛮人”通过高倍杠杆进行恶意收购,导致企业的经营陷入困境。

3 探索我国国有企业混合所有制改革路径选择

(一) 明确参与混改国企的盈利性

长期以来,国有企业一直身兼“政府”和“企业”双重属性,导致很多决策受政府的行政干预过多,对中小股东的利益造成实际损害。应当注意到,在成熟的市场经济条件下,企业进行一切经济活动的最原始动力在于对利润最大化的追逐,国有企业也不例外。因此,国有企业混合所有制改革的首要目标就是要推动国有企业成为独立的以盈利为目的的市场主体。这就是说,参与混改的国企必须剥离原有的“政府”属性,成为完全独立的企业主体。这就要求企业在项目投资和决策时必须把盈利和股东利益摆在首要位置,其次才兼顾政府产业政策。而且,兼顾政府政策的投资支出必须经过市场化的公开操作,并辅助以相应的政府补偿机制,补偿额度的多少要根据市场化的评估决定。总之,推动国有企业全面市场化的第一步就是追求盈利能力的提高,高度注重提高股东的投资价值。

(二) 国有资本的持股比例应视具体情况确定

国有企业混合所有制改革在组织形式的总体原则就是适当降低国有企业的持股比例,吸引民营资本、社会资本的进入,但这并不意味着国有资本的比例越低越好,国有资本在混改企业中的比例应该站在全局角度进行统筹安排。总体来看,国有投资企业应当主动缓慢降低原控股企业的持股比例,一方面实现国有资本优化配置,促进经济结构合理布局,另一方面也将极大释放原国有企业活力,推动企业在市场经济中更加平等的竞争地位。与此同时,随着民营资本的进入和金融体系的完善,单一大股东很难依靠持续投资把握企业控制权。在混合所有制经济中,任何国有资本都难以实现绝对的控股,两到三家大股东相互制衡,相对分散的股权结构将会呈现常态化。因此,国有资本在混改企业中的股权比例要把握一个总体原则:对涉及国家战略和安全的企业以及部分特殊行业,采取独资方式;对于其他企业,则可采取控股或参股方式,而且尽可能少控股、多参股,充分调动国有资本的能量。

(三) 构建激励相容的董事会结构

董事会是企业经营决策的核心，推动国有企业的混合所有制改革，必须建立现代化的董事会治理结构：一是明确划分管理层、董事会和股东会的权利、责任和利益，允许管理层持有一定比例的股权，使得三者之间的目标一致。二是在董事会构成中增加专业董事的数量，专业董事由相应领域的专家、学者来担任，同时赋予其通过专业化的判断来行使表决的权力并承担相应的责任。三是构建完善的独立董事制度，借鉴目前国外成熟市场股权分散的上市公司的董事会构建经验，增加独立非执行董事在董事会中的比例，通过制度设计避免大股东控制独立董事成为“花瓶”的不合理现象。

（四）稳妥推进、加强监管，构建完备的金融制度和政策

随着我国资本市场的发展，资本市场对万科、格力电器等优质且股权相对分散的混合所有制企业的收购正在如火如荼地进行，很难讲清这种收购到底是企业的梦魇还是企业潜力的发掘者。但是可以预测，在我国现阶段并未出台专门的企业并购法对并购行为进行规范的情况下，随着国有企业混合所有制改革的推进，一些社会资本可能会通过杠杆收购抢夺参与混改的优质国有企业的股权，如不加以限制极有可能影响国有企业混合所有制改革的成效。因此，国有企业混合所有制改革必须稳妥推进，并着重做好以下几点：一是要稳妥推进、统筹安排，在一些重点领域挑选一定范围的国有企业进行试点后再稳妥推进；二是要明确混改过程中社会资本资金的组织方式，对于险资、资管计划参与的要严格审查，防止短期资金长期配置导致的恶意收购；三是要厘清市场机制和行政监管的边界，对于国有企业混合所有制改革中设计资金组织的监管和审批建议由相关部门制定相应的业务规则、监管政策，为国有企业的混合所有制改革的顺利进行制定完备的金融制度和政策。[返回](#)

利物浦港扩容接洽远东

历时 3 年竣工落成、投资超 3 亿英镑的英国利物浦港二期新集装箱码头于 11 月 4 日正式运营。利物浦港二期码头能够同时接靠 2 艘 1.35 万 TEU 型船，大大提升了接卸能力（此前只能容纳 1 艘 4500TEU 型船）。

利物浦港是英国北部最大的港口，也是英国第三大集装箱港。2015 年英国港口数据显示，利物浦港是英国第六大港口，完成货物吞吐量 3126 万吨，占整个英国港口货物吞吐量的 6.3%，相较 2014 年的 3100 万吨货物吞吐量，同比维稳。

目前，英国北部港口集装箱吞吐量落后于南部港口，2015 年英国港口货物吞吐量前 4 位的港口均位于南部地区。但英国最主要的生产力和消费群却集中在北部，在英国“北部经济引擎”战略背景下，利物浦港成为提升英国经济活力的众望所归之选。

但另一个现实是，利物浦港二期码头投入运营之时适逢港口增长乏力期，英国主要港口货物吞吐量呈负增长，新码头能否发挥其应有的作用尚需期待。

1 新码头投入运营

利物浦港投资经营方——英国皮尔港口集团亚太区总监 Jeremy Masters 介绍，目前挂靠利物浦港的班轮航线有 13 条，年集装箱吞吐量为 300 万 TEU。但伴随联盟势起和船舶大型化发展，利物浦港已不能满足市场需求。英国海运贸易中 55% 的货物最终将运往北部地区，但北部港口货物吞吐能力不足，船舶不得不在南部港口停靠，目前只有 8% 的集装箱货物在利物浦港装卸。2016 年之前利物浦港只能容纳巴拿马型船，利物浦港二期码头的战略目标便是扩展能力，接纳更大型船舶，进一步扩大市场份额。

Jeremy 称，未来 20 年英国集装箱吞吐量还将继续增长 50%，基于这个预测，必须调整现有的物流结构，让大型船舶进入利物浦港，就能极大缓解英国内部的交通阻塞，供应链成本也会下降，从而进一步降低碳排放。

皮尔港口集团集装箱部门总监 Roger Megann 向《航运交易公报》记者进一步解释道，英国目前的物流方式是不可持续的。北部港口接卸能力不足，铁路货物运输触及上限，公路运输堵塞，这便是英国港口发展面临的问题。90% 的集装箱货物均是运到南部

港口，再通过铁路和公路运至北部，这样的现状使利物浦港成为一个复兴英国工业和经济、减少公路和铁路运输压力的众望所归的港口。

为此，利物浦港投入 1 亿英镑进行设备更新，包括 22 台悬臂起重机和 8 台集装箱岸边起重机。9 月份，利物浦港还与另外 3 个北部港口游说政府投资东西向物流走廊以促进国际贸易，对现有铁路基础设施进行改进，预计花费 350 亿~600 亿英镑。

利物浦港接近英国主要的人口密集区和生产基地，同时因临近爱尔兰和苏格兰，为英国最大的转运基地。伴随着利物浦港二期码头的落成，利物浦港将晋升为英国最大的转运港口，能够处理各种类型的货物。其 16 公里的陆运范围内有 10 条高速公路，还有多条铁路将其与曼彻斯特运河相连。曼彻斯特运河从利物浦港口延伸 44 公里到达曼彻斯特，是沟通远洋货物运输和内陆集装箱运输的枢纽。

2 可接洽远东航线

得益于二期码头的建设，利物浦港目前能容纳世界上 95% 的集装箱船型，航线覆盖美国、印度、欧亚大陆和加勒比海等。Jeremy 表示，利物浦港二期码头建设意义非凡，为其提供了一个接近远东业务的机会。

亚洲—欧洲航线多运用大船运输，一般只有 7 个停靠点，需要更多物流进行区域分流，而利物浦港便是一个优势突出的港口节点。此前，远东过来的航线一般经苏伊士运河抵达欧洲，随着巴拿马运河拓宽，更多亚洲航线选择经巴拿马运河抵达欧洲，利物浦港有望成为这些全球航线进入欧洲的切入点。目前，利物浦港尚无亚欧直达航线，二期码头完工后，利物浦港将具备接载超大型集装箱船的能力。

半自动化是利物浦港改进的非常重要的一个方面。利物浦港二期码头应用智能码头系统 Navis N4，效率有望得到显著提升。对比来看，现有的利物浦港容量为 100 万 TEU、员工 350 人、占地面积 52 公顷；新码头容量也是 100 万 TEU，员工数却可减少 150 人，占地面积只有 20 公顷。Roger 指出，自动化码头系统虽然减少了就业岗位，但伴随着码头效率提升，港口货物吞吐量扩大，促进了英国北部生产力的提升，在整个产业链上可以创造更多就业岗位。

3 “脱欧”与“一带一路”不期而遇

利物浦市与中国关系源远流长，利物浦市拥有英国乃至整个欧洲最早的华人社区，在战乱年代华人最早漂洋过海来到这里，最终安顿下来。如今“一带一路”建设又将两国紧密相连。中国国家主席习近平 2015 年访问英国期间表示：“‘一带一路’战略是开放的，是穿越非洲、环连亚欧的广阔‘朋友圈’，所有感兴趣的国家和地区都可以添加进入‘朋友圈’。”英国亦表示“愿同中方积极探讨在‘一带一路’框架下开展合作”。

如今，英国在“北部经济引擎”计划框架下，正大力开展港口建设，以期拓展航道，增加货物吞吐量。但这种庞大的基础设施建设，需要以资本为有力支撑，而中国的“一带一路”建设恰好实现对接。对此，Jeremy 向《航运交易公报》记者表示，“一带一路”建设的逻辑是清晰明了的，对沿线国家也是有利的，任何形式的互联互通都能给物流链发展带来利益。欧洲也希望成为“一带一路”建设进程的一部分，任何能够促进贸易的举动对港口都是有利的，这对于英国的港口发展也是有益的。

英国拥有近 120 个商业港口，从货运量来看，英国港口承担着英国 95% 的进出口货量，年均 5 亿吨。对于一个如此依赖港口经济的国家而言，英国“脱欧”这样的政治变动无疑牵动着行业各方神经。在 Jeremy 看来，除集运货物外，利物浦港还处理散货、液货等多种货物。目前来看英国“脱欧”的影响尚不明显，但“脱欧”对英国来讲是一个能够接近更多贸易体的机会。目前英国的整体态度是，更加积极地去拥抱世界，英国对与中国的合作充满期待。[返回](#)

陷阱：内河航运复苏尚需跨三关

1 行业的“塔西陀陷阱”

所谓“塔西陀陷阱”，得名于古罗马历史学家塔西陀的一种观点。他指出，当公权力遭遇公信力危机时，无论发布何种言论，社会回应的都是负面评价。

具体到航运业而言，“塔西陀陷阱”的意义可以解读为：如果行业发展的前景遭到投资者或金融机构的质疑，民众对行业发展失去信心而选择将资金和精力转移至其他行业，就会导致航运陷入恶性循环，以至于行业发展丧失社会信心。

信心是一个行业发展的根本所在。对于有着上千年历史的航运业而言，之所以历久弥新，长期保持着顽强的生命力，与从业者及社会民众对其发展充满信心是分不开的。但是，本轮航运业遭遇的“寒冬期”历时之长、情况之糟，前所未有。这样的境遇一步步蚕食着业内及社会对航运业发展的信心，一系列的连锁负面效应接踵而至。

首先是金融信贷业对航运发展评级的降低，导致银行业不愿意再将贷款发放给航运业，给行业发展带来巨大的融资困难。这在以干散货为代表的亏损严重、运力过剩的板块表现最为明显。以重庆为例，资金链断裂已经让许多干散货运输企业走向了破产，甚至一些企业负责人不堪负债而走上绝路。

2 “中等收入陷阱”引发负面效应

从国际发展经验来看，一个国家的人均 GDP 从 4000 美元到 10000 美元之间的发展进程，往往是经济社会风险较高，社会矛盾频发的阶段，一旦处理不好就容易陷入经济长期停滞的“中等收入陷阱”。

据统计，2015 年我国人均 GDP 为 7924 美元，恰好处于跨越中等收入期的关键阶段。我国“十三五”期发展的核心命题就是如何跨越“中等收入陷阱”。为此，提出了经济保持中高速增长、产业迈向中高端水平的“双中高”目标。

为了实现这一目标，就必然需要从两个方面下功夫，一是加快推进传统产业的升级改造，二是要创造经济发展新引擎。

在此背景下，航运业面临着与以往不同的发展机遇和挑战。一方面，随着我国经济发展由高速逐渐回落到中高速阶段，内需运输需求也必然持续下降，给本来就不景气的航运业带来更大的发展阻力。另一方面，作为传统行业，航运业也必须进行结构性调整，这必然要求打破原有的业态平衡，寻找新的发展突破口，考验着行业发展的智慧。

看到挑战的同时，我们也应该看到机遇。一是我国新型城镇化进程还在继续，目前我国城镇化率只有 50%多，与发达国家 80%的水平还存在很大的差距，进一步发展带来的基础建设需求会给航运业发展提供运输量的增加；二是我国中西部发展还有很大的上升空间，这为以长江为主的内河航运业带来机遇；三是从未来经济发展方向来看，扩大内需是重要的抓手，这也为内河航运发展提供了新的增长点。

3 “修希蒂德陷阱”式困惑

“修希蒂德陷阱”原指新兴国家与老牌强国之间竞争的关系。套用到航运发展领域，也可指新的发展模式与原有发展业态之间的博弈。

从历史发展规律来看，任何新兴事物在发展初期必然要冲破重重阻力，才能“破茧成蝶”。这个过程荆棘遍布，陷阱重重。比如，二战后日本想挑战美国的霸权地位，被其用“广场协定”扼杀。

具体到航运业，为了冲破现在的发展困境，众多新技术、新理念被引入到行业发展中。其中最值得关注的莫过于绿色发展的新模式，以推广应用高效能、低排放的节能技术，LNG、港口岸电等一系列新概念被提及。

但是，从近年来推进的实际情况来看，虽然各方都认为这是行业发展的必然选择，但是推进的速度确实异常缓慢。分析其中缘由，主要还是因为对新兴业态各方都还没有相关的经验，无论是政府、监管部门、投资商还是航运从业人自己，都对 LNG 和岸电等新鲜事物在安全性、经济性、实用性等方面存在着诸多质疑。

这样的情况似乎并不难理解。从管理部门的角度来看，对既有航运业发展在管理方面都有了一套完善的体系，但是对于新兴业态缺乏相关经验，出于对安全性的担心，很多部门都持谨慎态度。而对于投资者来说，虽然都在找寻新的投资领域，但是对这些全新的业态，都还是比较小心，不会轻易将资金投入。而对于从业者来说，固有发展理念先入为主，同时缺乏对新事物的掌控经验，一时间也很难全盘接受。

对于内河航运未来的发展而言，需要克服的阻碍还远远不止上述这几个，但是这几个“关卡”是行业必须要面对并闯过的，只有跟随国际国内经济发展大趋势，不断创新，才能构建起内河航运健康发展的新体系。[返回](#)

丁嵩冰：港口也需进行供给侧改革

上港集团“智慧港口”研究项目提出码头运营智能化、海运物流协同化、国际贸易便利化、数据服务商业化及金融服务普及化，这也是港口供给侧改革的目标

作为全球最大的集装箱港口——上海港的经营方，上港集团在航运市场新常态下，开始新时期发展方向的思考与尝试，尤其是港口供给侧改革。

谈及港口供给侧改革，上港集团战略研究部总经理丁嵩冰特别提出：第一，改什么？首先要回答的一个问题是港口有没有过剩？如果有过剩，是怎样情况的过剩？第二，哪些方面需要改？传统的港口服务已不太适应现代市场的要求，港口在服务方面有什么需要提升？第三，怎么改？涉及两个方面，一方面考虑是否会引发同质化竞争，包括怎样发挥协同价值，如何实现港航生态圈的共生共融；另一方面港口如何服务经济增长、服务贸易发展？

1 港口出现结构性过剩

本世纪初，中国万吨级码头泊位数量相对比较有限，进入 2004 年以来，中国进入发展速度最快的“黄金期”，万吨级泊位有了突飞猛进的增长。应该说，港口在这段“黄金期”里抓住了快速发展的机遇。交通运输部水运科学研究院的数据显示，2004 年中国港口吞吐能力适应度是 0.9，2016 年达到 1.22，从总体水平来看，相当于港口设计吞吐能力比实际吞吐量高出 20%。丁嵩冰指出，如果拿该数字与集装箱船运力或散货船运力作对比，港口吞吐能力从总量来说，富余程度并不比航运好多少，这一点可能出乎很多人的意料。

丁嵩冰指出，如果放眼全球港口，以供给除以需求作为比例系数，只有三个区域相对好些，就是中国、东南亚和南亚，其他很多地方有效需求不足，能力过剩非常突出。这三个区域各有各的特点，其中中国的变数较大，很大程度上取决于港口运营商及资本的力量。全球其他十几个不同区域的港口过剩能力可能会非常突出，尤其是西非、北非、南美一带。

中国各港口都有自己的“雄心”，都希望建设不同的航运中心、航运枢纽，每一个港口都有自己的服务腹地 and 不同的经济体。丁嵩冰表示，港口主要分为三类：第一类基本服务自己的腹地；第二类服务直接腹地及周边的经济腹地；第三类是核心的国际性枢纽港，如上海港、新加坡港和香港港，除了服务本地腹地外，还有富余能力从事支线中转业务，这样的港口才能成为国际航运中心。

2 如何进行供给侧改革

对于港口供给侧改革，丁嵩冰表示，上港集团“智慧港口”研究中提出一个核心思想——港口未来要向“五化”转型，即码头运营智能化、海运物流协同化、国际贸易便利化、数据服务商业化以及金融服务普及化。

丁嵩冰认为，港口供给侧改革主要需促进四大转变：第一，从点上的竞争向网络竞争过渡。未来港口优势会体现在与其他港口形成真正的网络联动、互动及将整个供应链的服务水平提升到足够的高度。第二，从控制资源向管理资源转变。谁都想控制更多的资源，但控制资源的代价相对较高。将来港口要转变思路，可以复制一些管理经验，但

未必一定要形成对某些资源的绝对控制。第三，从单纯提升码头经营效率向供应链的协同与互动转变。第四，从增加客户的价值向实现生态系统价值最大化转变。

丁嵩冰认为，港口供给侧改革，应处理好港航生态系统四大关系。随着航运市场的改变，港口企业必须进行适应性调整，这是港口供给侧改革的核心内容。在海侧，港口与港口间的往来关系是港口供给侧改革的另一项重要内容，只有港口与港口间深度融合或者建立交互体系，客户才能真正体会到全程供应链的益处；在陆侧，港口与港口间的竞争体现在叠加腹地的竞争，这样的竞争，应该是健康、合理的，允许它存在的。而港口最终的改变，是更好地服务贸易商，回到港口航运的本原，而贸易商要求的是更便捷、更安全、更高性价比的服务。

丁嵩冰认为，港口供给侧改革，归根到底，能充分降低国际贸易的交易成本，让以前不可能发生的一些贸易变得可以发生，这是港口供给侧改革最终要做的事情。[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