

时事经济与航运

中国海洋运输情报网主办

2016 年 05 月 25 日 (第 522 期总第 1581 期)

✦ 王一鸣：改革推动市场预期改善 经济有望阶段性企稳	1
✦ 新巴拿马运河开航倒计时 32 天 大幅通行优惠抛向航运公司	3
✦ 船企背景码头运营商整合之路	5
✦ 应对船舶排放控制区——市场调节 or 政府补贴？	9
✦ 中船重工集团 6 家船厂或将合并重组	15
✦ 促进我国港口货运供给侧结构性改革	16

王一鸣：改革推动市场预期改善 经济有望阶段性企稳

5 月 21 日，在国务院发展研究中心金融研究所学术指导、海南省农村信用社联合社和中国（海南）改革发展研究院主办的“精准扶贫小贷先行”普惠金融主题论坛暨《中国农村金融发展报告 2015》发布会上，国务院发展研究中心副主任王一鸣作了《当前的宏观经济形势和发展展望》的演讲。他认为，当前，中国经济运行的主要矛盾是供需结构错配，矛盾的主要方面在供给侧。如果在适度扩大总需求的同时，能够坚定不移地推进供给侧结构性改革，本轮经济放缓有望实现阶段性企稳。

供需结构错配是主要矛盾

“随着中国经济进入新常态，一些重大的阶段性变化集中显现。”王一鸣说。

从需求侧看，房地产投资和汽车消费回落到个位数增长，“住”和“行”主导的需求结构向多样化、高端化、服务化需求结构转变。高品质需求难以得到满足，旅游、教育、养老、医疗和各类生产性服务需求与日俱增。

从供给侧看，2012 年后劳动年龄人口减少 1300 万，土地资源供需形势发生变化，环境硬约束进一步强化，大规模高强度投入条件发生变化。制造业迅猛扩张形成的巨大产能，在市场需求变化的情况下，钢铁、煤炭、石化、有色、建材等传统行业，面临严重的产能过剩，利润水平大幅回落，有的行业甚至出现全行业亏损。

经济增长放缓是需求不足吗？王一鸣认为，这不是需求不足，而是需求变了。“经济下行压力加大，表面上是有效需求不足，实际上是有效供给不适应市场需求的变化。”

“当前，经济运行的主要矛盾是供需结构错配，矛盾的主要方面在供给侧。”王一鸣说。他表示，随着传统产业需求饱和，原有的供给结构已经越来越不适应市场需求结构的变化，再简单用扩大投资的办法化解供需矛盾，投资的边际效应会明显递减，对经济增长的拉动作用减弱，还会使现有矛盾和问题后延，潜在风险进一步积累。

改革推动市场预期改善

今年以来，中国经济的运行出现了一些变化。这表现在以下几个方面。

房地产和基建投资增速回升。今年前 4 个月，固定资产投资累计同比增长 10.5%，较去年年底上升 0.5 个百分点，较前 3 个月下降 0.2 个百分点。房地产开发投资同比增长 7.2%，而去年年底最低时下降至 1%。

消费增长相对平稳。今年 4 月社会消费品零售总额增长 10.1%，与去年同期相比基本稳定，不过环比略有下降。从消费结构看，汽车销售小幅回升，食品类、家装类保持稳定。

出口降幅收窄。今年前 4 个月，出口和进口都是负增长。尽管 4 月份出口是正增长，但是整体上看，出口还比较低迷。不过，降幅有一定收窄。

此外，CPI 同比连续 5 个月回升；PPI 跌幅连续 4 个月收窄，特别是一季度大宗商品价格在回升，跨境资本流出压力缓解。

“从上述变化来看，经济形势有转好的迹象。之所以会出现这样的迹象，最重要的原因是供给侧改革特别是化解钢铁和煤炭产能过剩的举措，推动了市场预期改善；同时稳增长政策增强了市场主体的信心，比如，较为充足的货币供应量；政府支出进度加快；基础设施项目建设进度提前等。”王一鸣说。

经济企稳需满足三个条件

王一鸣认为，中国经济探底需要满足三个条件：投资的“软着陆”；化解产能过剩实质性启动；经济增长新动力能够抵消旧动力的衰竭。

“总的来看，投资增长有缓中趋稳的迹象。当前，房地产投资变化是决定投资走势的关键，而房地产投资有逐步走稳的趋势。”王一鸣说。

受产能削减和限产政策的影响，铁矿石、螺纹钢、动力煤和焦炭价格较去年低点的累计反弹已经有了一定的幅度。王一鸣认为，如果既定的产能压减任务能切实完成，PPI 持续下跌的态势将会进一步扭转。“去产能面临阵痛，比如影响地方经济增长速度和财政收入；人员的安置和债务的处置；‘僵尸企业’退出缓慢等，但是去产能势在必行。”

同时，中国经济新动力的成长抵消旧动力的衰竭，效果正在逐渐显现。比如，我国的旅游文化产业快速增长，电影票房市场规模已经跃居全球第一。去年，我国工业机器人产量增长了 42%，实物商品网上零售额保持了较高增幅。

“经济下行的主要原因不是周期性的，不可能通过短期刺激实现 V 型反弹，经济很可能会经历一个 L 型增长阶段。如果能够坚定不移地推进结构性改革，在经济探底过程中，2016 年本轮经济有望实现阶段性企稳。‘十三五’期间，中国经济运行有望趋稳，中高速增长平台将基本确立。”王一鸣说。

需要重点关注的几个问题

王一鸣提醒，中国经济需要重点关注几个问题。

第一，全社会杠杆率仍在攀升。

2008 年国际金融危机以后，我国债务总规模持续快速上升。初步测算，截至 2015 年年底，全社会杠杆率已经超过 220%。考虑到社会融资规模存量增速仍将大于名义 GDP 增速，2016 年总杠杆率可能还会上升。而从国际比较看，我国非金融企业的杠杆率已经超过 120%，高于美国、日本、德国和英国等主要经济体，短期内上升幅度过快，出现债务违约和局部流动性风险的概率也在上升。

第二，房地产和金融资产泡沫风险不容小觑。

受首付比例和利率下调、购置税减免等因素影响，居民实际购房能力提升约 30%，房地产销售价格涨幅明显过高。而由于全社会资本回报率下降，理财产品和债券市场的投资者往往通过加杠杆来提升收益率。若不采取有效的审慎管理措施，逐利资金通过推高杠杆率会助长资产泡沫，将加大流动性风险和债务违约发生的概率，增加金融资源配置的扭曲。

第三，结构性失业问题进一步凸显。

随着煤炭、钢铁等行业去产能进入实质性阶段，原先通过调岗、轮班、放假等安置人员的隐性失业问题将逐步显性化。外需订单减少、机器换人、部分企业向境外迁移，将进一步加剧低技能工人特别是农民工的就业难度。

第四，南北分化明显加剧。

转型起步较早的南方地区，以广东为例，今年一季度经济增长 7.3%，固定资产投资增长 12.1%，工业增加值增长 6.9%，地方财政收入增长 16.8%。而转型滞后的北方地区，以辽宁为例，今年一季度经济增速下降 1.3%，工业增加值下降 8.4%。这反映了结构调整的差异。

宏观经济政策取向

“要强化预期改善与经济企稳形成良性互动。”王一鸣说。在他看来，要保持政策定力，坚定不移地推进供给侧结构性改革，坚持积极的财政政策和稳健的货币政策，从供需两侧协调发力，引导和维护好已经改善的市场预期。

“供给侧结构性改革可能会在短期内形成一定的收缩效应，债务风险和隐性失业压力有可能释放，需要充分发挥需求管理的对冲作用。”王一鸣说。

首先，积极的财政政策要加大力度。今年财政赤字率提高到 3%，主要用于减税降费，加大对民生等薄弱环节的支持。

其次，稳健的货币政策要灵活适度。今年广义货币 M2 预期增长 13% 左右，社会融资规模余额增长 13% 左右。要疏通传导机制，降低融资成本，加强对实体经济的支持。

再次，市场预期管理需要加强。稳预期的关键是稳政策，要加强政策沟通，提高透明度，减少误读空间。

重构经济新平衡

要重构新平衡，就要推进供给侧结构性改革。“要减少无效和低端供给，扩大有效和中高端供给，着力推进体制机制创新，通过创新来提高生产效率。”王一鸣说。

供给侧结构性改革有着深刻的国际背景。国际金融危机以来，主要经济体都采取了史无前例的宽松货币政策。但从实际效果看，市场需求持续低迷，大宗商品价格仍处于低位，投资和国际贸易并不活跃，全要素生产率增速放缓，经济未从根本上转入持续复苏的轨道。面对这种困境，不改革将没有出路。

今年中国经济的五大重点是去产能、去库存、去杠杆、降成本、补短板。对此，王一鸣给出了一些建议：

在去产能方面，要积极探索用市场化的方法出清产能，坚决处理“僵尸企业”，并与国企改革结合起来。

在去库存方面，要通过人的城镇化去库存。同时，要有效化解房地产库存。比如，在人口净流出地区控制房地产用地供给量，提高保障性安居工程货币化安置比例，创新融资模式使租赁企业可以盈利，鼓励农业转移人口购买城镇商品房等。

在去杠杆方面，高杠杆必然带来高风险，要积极稳妥去杠杆。比如，企业的资本结构必须要有大的改革，要有效化解地方政府的债务风险，对信用违约要依法处置，坚决遏制非法集资蔓延势头等。

在降成本方面，要在降低企业税费负担、五险一金和电力价格等基础上，降低制度性交易成本，进一步清理规范中介服务。

在补短板方面，要支持企业技术改造和设备更新，培育发展新产业、新技术、新产品、新业态，加大投资于人的力度等。

供给侧结构性改革最核心的还是创新。从更长远的角度来说，最根本的还是要通过研发和创新，提升产业价值链和产品附加值，增强市场竞争力。“供给侧结构性改革，不是短期能够完成的，要做好打持久战的准备。经济下行既是压力，更是机遇。不要轻易浪费经济下行中推进结构调整和动力转换的机会。”王一鸣说。[返回](#)

新巴拿马运河开航倒计时 32 天 大幅通行优惠抛向航运公司

2006 年就开始筹备扩建的巴拿马运河，历经“千辛万苦”才得以与世人见面。巴拿马运河扩建工程于 2007 年 9 月开始实施，由于超支严重、工人罢工、牵涉腐败等问题，

完工时间一再延后，在扩建金额超出原计划金额的约 20 亿美元后，今年 6 月 26 日，巴拿马运河终于将以新颜面世。

大幅通行优惠抛向航运公司

为吸引更多船舶通过新巴拿马运河，巴拿马运河管理局修改了船舶收费方案，对集装箱船的运河通行费给予折扣：根据班轮公司或班轮联盟 12 个月内的集装箱运量进行计算，超过 150 万 TEU 运量的，通行费折扣幅度为 3 美元/TEU；运量为 100 万~150 万 TEU 的，折扣幅度为 2 美元/TEU；运量为 45 万~100 万 TEU 的，折扣幅度为 1 美元/TEU。此外，运管局还调低了空箱通行费以缓解班轮公司当前的运营压力。按照新修改的收费方案，20 尺标箱空箱折扣将从目前的 8 美元提高到 30~40 美元，具体将根据船舶尺寸而定。

对于散货船，将依据船舶标称载重吨和实际载货公吨来计费；对 LNG 船和 LPG 船，将依据载货总立方米来计算；对油轮，将依据巴拿马运河通用测量系统（PC/UMS）和载货公吨来计量和计费。

新收费方案鼓励大型船舶通行新船闸以产生规模效应，同时鼓励小型和载重不满的船舶通行现有的船闸。运管局表示，相比现行的计算方法，新收费方案收取的费用更少。例如，一艘最大载重为 1 万 TEU 型船，当其实际载重为 80% 时，需缴纳 78 万美元通行费，比现行收费方案减少 2.4 万美元，降幅约 3%。

而在之前，巴拿马运河的收费方式是：

如果一条货轮（船舶）通过运河船闸时，一前一后需要用两艘拖轮，使用一艘拖轮是 195 美元，使用两艘拖轮就是 390 美元。运河共有 3 座船闸，一艘通过 3 个船闸的船就增加拖轮使用服务费 1170 美元。每条船过河时在岸上还需用 4 个火车头牵引，每个火车头用一根或两根钢缆牵引过河船只；一根钢缆提价 6.5 美元，8 根就是 52 美元，通过 3 个船闸就是 156 美元。

新巴拿马的通行将引发航运界变革

新巴拿马运河的开通将带来航运界船队构成发生本质性改变。

虽然目前大型和超大型集装箱船大量闲置的主要原因是经济疲软，海运贸易极度低迷，运力过剩；但随着新巴拿马运河的开通，大型及超大型集装箱船闲置的状况将得到一定程度的缓解。之前法国达飞轮船不得已停用的 18000TEU 集装箱船“Benjamin Franklin”，也有望加入到通行于新巴拿马运河的航线之中。

在集装箱船队中，载箱量 10000TEU 以上的船舶将成为远东至美国东海岸集装箱干线运输的主力，未来的巴拿马型集装箱船很可能呈现出多样化的发展趋势；载货量约 12 万吨级以上散货船将逐渐取代传统的 7.6 万吨系列成为新巴拿马型散货船，与此同时，灵便型散货船依然会有所发展；而在国际油船船队中，载重量为 11 万吨左右级阿芙拉型油船的比例将显著上升。

进一步影响订船市场

新巴拿马运河的开通可能将带动全球新船订造趋势发生以下变化：由于新巴拿马运河通航能力的大幅提高，使船舶大型化趋势进一步加强，使用新能源的大型及超大型巨轮会再次被提出建造并投入市场。传统的巴拿马型船舶这一曾经为国际航运市场的主力船型正在被综合性能更为优越的新型船舶所取代，一些旧的巴拿马型船舶将被迫转入地区性航线、改建或拆解。

有专家预计，新巴拿马运河运营后，将有超过 100 艘巴拿马型船将被淘汰。目前有 171 艘巴拿马型船部署在亚洲—北美航线，其中 138 艘要穿过巴拿马运河，预计新运河开通后，这些船将面临压力，部分老龄船可能会送往拆解。据统计，2016 年船龄 20 年以上的巴拿马型船为 62 艘。

从各型船舶市场份额来看，大中型散货船、集装箱船和油船订单大约占世界每年新船订单的 80% 以上，大型船和绿色环保船等具有高附加值的船舶已成未来发展的方向，这一趋势将在新巴拿马运河开通后得到进一步强化。

全球运输航线将重新规划，港口自动化进程将加速发展

更多的货物将在太平洋和大西洋之间流通，航运成本将大大降低，而全球运输航线将重新规划。

随着运河交通量的上升，转运的数量将有所上升。所谓转运，是指商品从大船转移至小船上，运往浅水港。巴拿马运河的三大港口，Balboa、Colón 和 Manzanillo 将连接上海等航运中心与 Barranquilla 等小港口。这将提升巴拿马对区域运输网络的重要性。

更多的船只可能选择从亚洲直接前往美国东岸，而不是在前往美国西岸港口后，再将货物通过铁路运往东岸各地。对于从事美洲东海岸至亚洲货物运输的船东来说，以前对不能通过巴拿马运河的船舶，均选择从大西洋线路走苏伊士运河或通过绕道好望角行驶，出于安全和费用等因素的考虑，船公司更爱改道好望角，但扩建后的巴拿马运河将为船公司提供更多选择。

运河的扩张将让更多的美国内部农产品运往东亚。这将提升密西西比河相对于目前美国东西两岸港口的地位。美洲东西岸海运贸易将会扩大，支线船可能出现一定幅度增长，同时美国东西部一度停滞的港口自动化进程也将被加紧实现。 [返回](#)

船企背景码头运营商整合之路

港航一体化的行业特征注定了码头运营商与航运企业之间紧密的裙带关系，在全球码头运营商中，便有 AP 穆勒码头（APM）、中远太平洋（COSCO）、码头投资集团（TIL）、中海码头（CSTD）、韩进（Hanjin）等一系列全球码头运营商都以航运企业作为集团母公司。而在 2015 年这一特殊时期，随着中国两大航运企业的整体整合，全球码头运营商的势力又将发生新变化。

航运企业背景的全球码头运营商市场份额保持稳定

如下表所示，根据德鲁里最新全球码头运营商报告（2015），在前 22 大全球码头运营商中，与航运企业紧密相关的运营商达到 14 个，数量占比高达 63.6%。航运企业背景的全球码头运营商权益吞吐量在全球码头运营商总量中占比 39.6%，占全球集装箱港口吞吐量的 18.1%，与其航运企业集装箱船舶运力 69.1% 的份额相较仍较低，主要受部分国有港口和本土企业经营港口所限，但在码头运营商投资中的比重已十分突出，今后围绕航线的码头资源调整或将更加频繁，而航运企业的经营策略直接影响着全球码头布局的发展方向。

表 1 航企背景全球码头运营商排名

全球码头运营商	排名	权益吞吐量 / 百万 TEU	相应航运企业	排名	运力 / 万 TEU
AP 穆勒码头	3	37.0	马士基	1	301.96
中远太平洋	6	20.2	中远集运	6	85.49
码头投资集团(TIL)	7	16.8	地中海航运	2	267.34
中海码头	8	8.1	中海集运	7	69.99
长荣海运	9	7.8	长荣海运	4	93.9

			9		
韩进海运	1	7.1	韩进海运	9	62.0
0			8		
美国总统轮船	1	4.3	美国总统轮船	1	53.5
4			3	0	
日本邮船 (NYK)	1	3.9	日本邮船 (NYK)	1	48.2
5			5	3	
CMA CGM/Terminal Link	1	3.4	达飞轮船	3	182.
6			04		
东方海外 (OOCL)	1	3.2	东方海外(OOCL)	1	57.5
7			0	8	
川崎汽船 (K Line)	1	3.1	川崎汽船 (K Line)	1	38.0
8			7	3	
现代商船	1	2.8	现代商船	1	38.9
9			6	4	
阳明海运	2	2.6	阳明海运	1	52.5
0			4	2	
商船三井 (MOL)	2	2.4	商船三井 (MOL)	1	56.9
1			1	9	
合计	—	103.9	合计	—	1141
				.1	

数据来源：德鲁里（2015），Alphaliner2016.2.1

航运企业收益下滑，码头资产保值增值

在经历了数十年的航运繁荣期后，受国际经贸环境不景气影响，当前港航产业正处于漫长而低迷的恢复期。以四大典型全球码头运营商来看，完全专注港口经营的和记黄埔、新加坡国际等全球码头运营商在权益吞吐量及经营收益方面均略逊于具有航运企业背景的全球码头运营商所投资的港口带来的回报，即使经营收入有所提升，但在盈利能力方面仍不及航运企业背景的运营商。一方面是在联动关系下集团船舶会优先选择集团投资的码头进行作业，另一方面是在货量同样增长的情况下，航运企业背景的码头运营商可以为货物提供一系列全程物流供应链的增值服务，有助于码头经营商企业效益的提升。

表 2 典型全球码头运营商 2014 年收益对比

	权益 吞吐量 增幅/%	增 幅/%	经营 收入 / 百万 美元	增 幅 /%	EBITD A / 百万 美元	增 幅/%
非航企全球码头运营商						
和记黄埔 (HPH)	45.9	2.0%	4594	4.4%	1565	6.0%
新加坡国际 (PSA)	55.1	4.3%	2889	-2.0%	1193	-6.6%
航企全球码头运营商						
AP 穆勒码头	37.0	5.5%	4450	2.7%	1010	13.2%
中远太平洋	20.2	8.	517	14.6	221	17

		4%		%		. 6%
--	--	----	--	---	--	------

数据来源：各码头运营商网站

航运企业码头运营商谨慎出手

即便有航运公司航线优势的支持，但近年航运企业码头运营商的扩张仍显得十分谨慎，甚至一些运营商为摆脱财务窘境，不惜转让出售码头资产，例如地中海航运、达飞轮船虽有购置新码头，但旗下码头资产总体保持减少态势，尤其达飞轮船旗下的 Terminal Link 码头运营商减量明显；日韩等航运企业同样受集团公司经营收益下滑影响，陆续出售部分码头资源，仅中远太平洋、中海码头等资金相对无忧的码头运营商有收购扩充之举。

表 3 主要航运企业码头运营商转让收购码头资产情况

运 联 盟	船 公 司	近期码头资产活动	
		卖出	买入
M	马士基	——	——
	地中海	将 TIL35%股权卖给 GIP	卡亚俄、布宜诺斯艾利斯和美西的码头
3	达飞轮船	出让 Terminal Link 49%股权	莱基、蒙德拉项目，并成功竞标金士顿码头
	中海码头	——	和黄香港码头 20%股权、高明码头 10%股权、泽布鲁日 24%股权
	阿联酋轮船	——	——
6	日本邮船	洛杉矶 49%股权、新奥尔良和蒙特利尔码头	高雄高明码头 10%股权、雅加达项目
	东方海皇	纽约和温哥华码头	——
	赫伯罗特	——	——
	总统轮船	——	——
	商船三井	洛杉矶 49%股权和奥克兰码头	——
	现代商船	洛杉矶和塔科马码头	——
KYHE	中远集团	——	和黄香港码头 40%股权、高明码头 10%股权
	川崎汽船	长滩 30%股权和塔科马码头	——
	阳明海运	高雄高明码头	——
	韩进海运	阿尔赫西拉斯 70%股权	——

	长 荣海运	——	——
--	----------	----	----

资料来源：德鲁里

航运企业抱团取暖，码头资源相继整合

近期，动作最大的莫过于中国两大航运巨头的牵手整合，随着集团业务的全面融合，两大航运集团对于旗下码头资产的整合也势在必行。按其计划，整合后的中远太平洋与中海码头将在迪拜环球之后，跻身第五大全球码头运营商（权益吞吐量）。在经营策略方面，仍将继续贯彻“四个着力点”方针，顺应船舶大型化的趋势，把握枢纽港的发展机遇，持续优化控股码头的经营模式，提升中远太平洋的品牌价值、并配合中远集团船队的全球发展战略和航线布局，致力推进码头全球化布局。

通过此次重组，中国远洋在集装箱船队运力规模和航线网络支持上，将实现全面增长，集装箱船队规模将达到 158.3 万标准箱，占全球运力规模的 8%，码头数量将达到 39 个，泊位数量 172 个，成为全球第四大集装箱班轮公司和以权益吞吐量计全球第五大码头运营商。

表 4 中远集团与中海集团业务合并范畴

上 市 公 司	主要交易	目 标 平 台 性 质
中 国 远 洋	租入并经营中海集运集装箱船舶和集装箱	集 装 箱 航 运 服 务
	收购中海集运经营网络，并出售干散货航运资产	
中 远 太 平 洋	收购中海港口	全 球 码 头 业 务
	出售佛罗伦租箱业务	
中 海 集 运	出租集装箱船舶和集装箱给中国远洋	航 运 金 融 服 务
	出售集运配套业务和中海港口股权	
	收购中远和中海集团租赁类、金融类资产及股权	
中 海 发 展	收购大连远洋	油 气 运 输
	出售中海散运及其他散货资产	

资料来源：中国远洋网站

整合以后的码头经营企业有望通过发挥业务协同效应，集中资源深耕集装箱运输和码头业务，使集装箱航运业务和码头业务协同共进，并实现从综合性航运服务到专注于发展集装箱航运与码头服务的战略转型。

具体到重组方案，两家航运央企旗下的四家上市公司将打造四大服务集群：

1) 中国远洋通过租入并经营中海集运集装箱船舶和集装箱，收购中海集运经营网络，并出售干散货航运资产，成为专注于集装箱航运服务的上市平台；

2) 中远太平洋通过收购中海港口，出售佛罗伦租箱业务，成为专注于全球码头业务发展的上市平台；

3) 中海集运通过将集装箱船舶和集装箱出租予中国远洋，同时出售集运配套业务和中海港口股权，收购中远和中海集团租赁类、金融类资产及股权，成为航运金融服务平台；

4) 中海发展通过收购大连远洋，出售中海散运及其他散货资产，成为专注于油品运输业务、LNG 运输业务的油气运输上市平台。

由此，不仅码头业务自身的整合，航运企业、航线网络，乃至整个物流与综合航运服务产业链的整合，将对码头业务发展产生明显的积极作用，例如航运金融加快码头投资融资灵活性等。[返回](#)

应对船舶排放控制区——市场调节 or 政府补贴？

2015 年初，原央视主持人柴静的《穹顶之下》纪录片揭露了空气污染的成因，一时间引起了国人的共鸣，更暴露出运输领域，特别是船舶运输领域长期难以根治的排放问题。故交通部海事局在 2015 年年底出台船舶排放控制区的方案，并于 2016 年 4 月 1 日开始正式实行。

本文将对比国内排放控制区和国际排放控制区的限排要求，借鉴国外船公司应对排放控制区的经验，分析国内各方对排放控制区实施的意见，对排放控制区实施的利弊给出一个综合各类因素的探讨。

1 我国船舶排放控制区将要如何实施？

排放控制区由国际海事组织（IMO）创建，旨在通过制定严格的燃料和引擎要求，减少在环境敏感区域的气体排放。

根据交通运输部印发的《珠三角、长三角、环渤海（京津冀）水域船舶排放控制区实施方案》（以下简称《实施方案》），船舶排放控制区划分的具体海域边界如下：

（1）珠三角水域船舶排放控制区

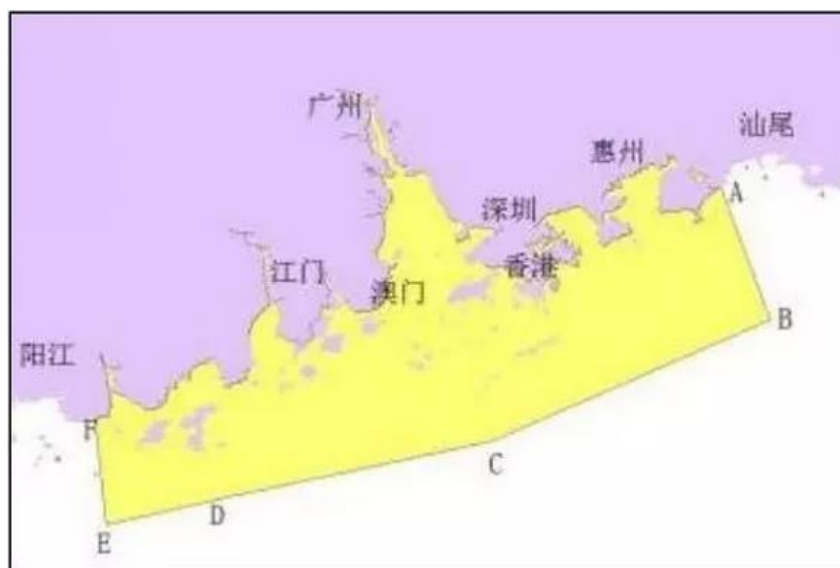


图 1 珠三角水域船舶排放控制区 航运评论

(2) 长三角水域船舶排放控制区



图 2 长三角水域船舶排放控制区

(3) 环渤海（京津冀）水域船舶排放控制区



图 3 环渤海（京津冀）水域船舶排放控制区示意图

根据《实施方案》，自 2016 年 1 月 1 日至 2019 年 12 月 31 日，我国船舶排放控制区的实施将逐步推进，具体实施时间轴如图 4 所示。



图 4 实施时间轴

航运评论

经交通运输部初步测算，船舶排放控制区计划实施后，到 2020 年，珠三角、长三角、环渤海（京津冀）水域船舶硫氧化物和颗粒物将比 2015 年分别约下降 65% 和 30%。

2 国际船舶排放控制区的现状如何？

如图 5 所示，目前国际船舶排放控制区主要在几个发达国家海岸线周围，如北美洲和美国加勒比海排放控制区、欧盟船舶排放控制区等，而图 6 中则列举了国际排放控制区的具体边界划分。



图 5 国际船舶排放控制区

航运评论

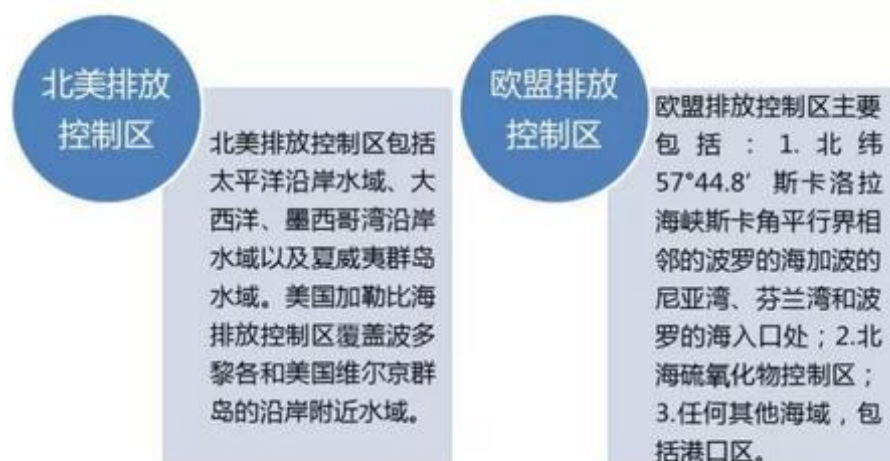


图 6 国际排放控制区的具体边界

北美船舶排放控制区到现在为止带来了诸多影响，如图 7 所示。

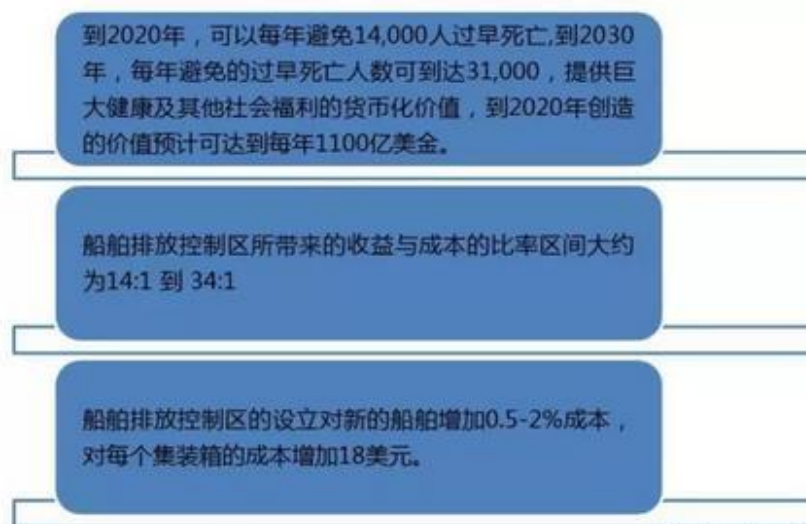


图 7 北美船舶排放控制区带来的影响

参照美国和欧盟的数据，对于中国这样一个人口更多、远洋船航运活动更频繁、污染情况更严重的国家来说，建立船舶排放控制区的必要性相当大。

3 排放控制区实施对航运企业的成本影响

船舶靠岸后，需要柴油发电以供照明及各种设备使用，大型船舶每天需消耗数吨柴油，而市场硫含量 0.5% 的燃油与一般的燃油相比，每吨价格相差近两百美元。

随着排放标准提高，航运企业的经营成本无疑也将增加。以原中远集装箱运输有限公司为例，2015 年该公司燃油消耗约 250 万吨，其中低硫油消耗约 15.3 万吨。通过使用含硫量低于 0.1% 的燃油，减少二氧化硫排放约 9000 吨。同时增加成本支出约 1.8 亿元人民币。

除了切换低硫油，船舶降低排放的另一个途径是安装废气洗涤器，而洗涤器最多可减少 99% 的硫氧化物和 98% 的颗粒物排放。

4 各大航运企业有何反应？

本文以马士基航运公司与中远集装箱运输有限公司为例，可以看出各大航运企业除了寻找替代方案，更多的是期望增加的成本能得到分摊。

- 国外航运企业马士基航运公司表示支持中国政府关于船舶排放控制区政策的决定，并将积极遵守。因为控制和减少空气污染、改善大气质量是全球贸易供应链上每个参与者的责任。但马士基（中国）有限公司相关负责人表示希望政府有关部门能够通过规费减免的形式予以财力扶持。

马士基航运公
司



- 国内航运企业中远集装箱运输有限公司为全面落实控制区要求，在使用低硫燃油满足排放控制区要求的同时，还在有条件使用岸电的港口积极使用岸电。目前，该公司自有船舶中，新造船舶已全部配备了岸电接收装置，同时还对部分营运船舶进行岸电接收装置改造。

中远集装箱运
输有限公司



5 业内人士畅所欲言

对于排放控制区的实施，上海海事大学万征教授认为政府可以通过适当补贴鼓励航运企业减排。



万征教授

- 面对日益严峻的市场环境，政府可以通过税费优惠或补贴来鼓励航运企业减排。比如深圳港对于使用低硫油并符合相应申请要求的航运企业，根据使用燃油硫含量的区别，予以75%至100%不等的用油差价补贴；香港对于使用泊岸时换油的航运企业将减免50%的港口设施和灯标费；新加坡对于泊岸时使用低硫油或使用其他减排技术的远洋船，将减免15%的港口费用。类似的政策如果在我国船舶排放控制区实施会大力推动船东使用低硫燃油。同时，虽然洗涤器的费用昂贵，船舶安装一套进口设备约需花费200万美元，但我国从2013年开始平均每年花费1500亿美元用于环保如果从每年的环境治理经费中抽出0.5%，则完全有能力为本国集装箱船队整体安装洗涤设备进行50%的费用补贴。

航运评论

上海海事大学李宇为教授对于排放控制区的实施则给出了较为中肯的评价。



李宇为教授

- 我国实施排放控制区，有四个方面的问题需要引起重视：一是按照国际惯例，一国制订排放控制区不仅可以主张在岸线12海里以内的领海范围内进行减排，还可以主张在24海里以内设立控制区，关于区域的划定仍存在扩大区间；二是目前方案中要求船舶使用硫含量 $\leq 0.5\%$ m/m的燃油，但是市场上能够供给的燃油多为硫含量 $\leq 1\%$ m/m和 $\leq 0.1\%$ m/m的燃油，对于船舶燃油补给就很难配套不利于规定实施；三是排放控制区的实施一定要有执行力度，特别是对所有的船公司一视同仁，公平执法，这样才能保证政策对所有船公司带来相同的成本增幅，从而刺激良性竞争，保障守法船公司的权益；四是排放控制区的实施应当注重成本效益评价，这样才能为将来升级为IMO公约做好准备。

航运评论

排放控制区的实施，对国内民营船东也产生了巨大的压力。上海友鸿船务有限公司的薛迎春船长长期从事干散货租船业务，对于我国船舶排放控制区的设立则持有消极的态度。



薛船长

- 一方面，薛船长认为在这波罗的海指数200多点的航运业水深火热之时实施“排放控制区”可能会得不偿失，且控制燃油的含硫量主要是控制酸雨，而不是控制雾霾的；另一方面，薛船长还认为“排放控制区”可能会成为压垮船东的最后一根稻草，“排放控制区”所带来的成本增加等问题对于民营船东们来讲有些难以应对，而环境保护方面可能减少污水排放和电场脱硫等治理带来的效果更好。

航运评论

6 市场调节 or 政府补贴？

综上所述，不难看出我国出台的船舶排放控制区政策对航运市场的影响非常重大，航运公司除了要积极应对增加的运营成本外，切换低硫油可能产生的相关问题也应及时处理。

笔者在吸收了各方观点并与世界海事大学副校长马硕教授探讨后，认为假如排放控制区对每一个船公司的规定是相同的，从长远看就不存在补贴的需要，因为这种成本影响对每家公司都是一样的。如果有的船公司仍然能够盈利，则那些盈利成本低的公司需要在经营绩效上提升自己；而若所有的船公司都难以负担成本的上升，那么不论是采用燃油附加费的形式还是上涨运费，都是应当取决于市场的调节，而不应该加入行政干预。短期内针对老旧船舶的改造和燃油供给的实际困难，进行适当补贴是可行的，但仍应当兼顾多方利益，特别是要注重保护资金、技术实力都相对较弱的民营船东利益。

我国在排放控制区实施方面已经先亚洲一步，走在了前列，成为了第一个推出此项措施的发展中国家，展现了身为大国的环境责任意识。那么我国是否可以引领更多的亚洲发达国家联手保护环境，将一国法规式的排放控制区措施上升为国际公约式的共同准则？笔者翘首以盼。[返回](#)

中船重工集团 6 家船厂或将合并重组

中船重工集团在北方地区的六家大型船厂——大连船舶重工和天津新港船舶重工、渤海船舶重工和山海关船舶重工、青岛北海船舶重工和青岛武船重工或将两两配对，打造超强“兄弟连”。胡问鸣执掌下的中船重工集团新一轮企业兼并重组拉开序幕。



六家船厂两两配对

据报道，中船重工在北方的造船厂将合并重组，由三家大型船企配对三家规模相对较小船企。

消息称，中国政府一项整合提案征询业界的意见，该提案的目的是简化中船重工集团北方地区船厂的管理和生产，并且使它们更加专业化。6 家船厂将根据市场和管理被组成三对，每家船厂维持一定程度的独立运营，但其中一家船厂担任“大哥”角色，掌握决定权。

按照该方案，山海关船舶重工将成为渤海船舶重工子公司，天津新港船舶重工成为大连船舶重工子公司，而青岛北海船舶重工将成为青岛武船重工的子公司。

关于青岛北海船舶重工与青岛武船重工的合并，其实早在去年年底业界就已经有传闻。

消息称促成这一合并计划的是刚从中船集团调任中船重工任董事长的胡问鸣，此前他在中船集团执掌的3年间，曾“主持”过一系列船厂兼并项目，包括一系列船厂被集体并入上市公司广船国际，外高桥造船收购江南长兴重工、沪东中华收购上海船厂以及江南长兴造船等。因此，胡问鸣可能会继续推行他在中船集团的政策，着手对中船重工船厂兼并重组。

按照船型专业分工

根据重组方案，重组后的六家船厂在生产方面将有所侧重，其中渤海船舶重工主要建造 suezmax 型和 MR2 型油轮以及 newcastlemax 型散货船(船型 船厂 买卖)，大连船舶重工将建造好望角型散货船、大型集装箱船(船型 船厂 买卖)和 VLCC，北海船舶重工建造好望角型散货船及超大型矿砂船(船型 船厂 买卖)(VLCC)，青岛武船重工仅建造 kamsarmax 型散货船，新港船舶重工建造 handysize 和 ultramax 型散货船以及集装箱船为主，山海关船舶重工将建造 handysize 型散货船、水泥运输船(船型 船厂 买卖)以及牲畜运输船。

按照该方案，重组后6家船厂的生产将按照吨位船型变得更加专业化。

有专家表示，以上列出的船型清单已反映出各家船厂的强项。不过，业内经纪人对该计划的可行性持有不同意见，一些人认为计划可以提高效率并消除内部的价格竞争，但是在市场低迷很难接到订单的时候，专业化的分工显然不太实际。他们认为，重组给船厂带来的商业上的灵活度过少，影响船厂抓住机会利用船坞空档建造其他船型。

有业内人士称，尽管重组合并不能减少造船产能，但总是正面趋势，因为这么做能在船厂数量减少规模不变的情况下，让船厂变得更加专业高效。

中船重工集团6家船厂或将合并重组

胡问鸣“分板块”改革思路

在胡问鸣出任中船重工董事长后，一如其在中船集团打造“中船防务(股票)”的思路，中船重资本运作方面的思路发生变化，“分板块”的思路成为未来的改革方向。而将“风帆动力”打造成为中船重工动力资产业务平台“中国动力”，就是胡问鸣上任中船重工集团后的又一资本运作的杰作。

按照胡问鸣的思路，集团任何一个板块都是一个行业、一个产业，其市场都是面向全世界、全行业的，都可以“独挡一面”，如果不分专业全放在一个资本平台里面，别人会误以为其他板块只是为这个平台所属的舰船或海洋装备配套，市场空间将会变得狭小、产业就难以做强做优做大。而通过专业板块划分，分散在集团的各个产业分别整合上市，将催生巨大的市场空间。

兼并重组目前已经成为央企的主导产业政策，尤其是在国有航运公司与船厂之间。目前看来，此次6大船厂按照专业类型合并重组方案，从某种意义上说依然是胡问鸣“分板块”改革的思路，因此虽在意料之外，却也在情理之中。对于胡问鸣而言，没有船舶行业背景反而是一个巨大的优势，可以放开手脚。相对于此前已经在中船集团实施的一系列成功政策，如今合并重组北船旗下船厂也只是又一次重复而已。[返回](#)

促进我国港口货运供给侧结构性改革

港口企业正在尝试从货运供给侧结构性改革方向寻找突破口，以便为货主提供更多更好的货运服务的选择，也为港口企业寻找改革发展的红利

随着我国改革开放的不断深入，港口吞吐量和集装箱吞吐量均实现了较快的发展。在港口转型升级的背景下，港口企业正在从提供传统的装卸业务向供应链物流服务方向发展。同时，针对经济发展新常态的形势，港口企业也在尝试从货运供给侧结构性改革方向寻找突破口，以便为货主提供更多更好的货运服务的选择，也为港口企业寻找改革发展的红利。

一、我国港口货运供给侧结构性改革的必要性

港口货运供给侧结构性改革是在货运服务产品上提高供给质量，实现“供需匹配”。因此，有必要将货方的有效需求和港方的有效供给相结合，从货运供给侧去激活新需求。从港口货运服务供给侧来看，至少有给货主提供最需要的货运服务、实现港口货运服务的推陈出新和创新港口货运服务的技术工艺等三个方面需要改革。

1. 给货主提供最需要的货运服务

货物运输可以采用水路运输、铁路运输、公路运输、航空运输和管道运输等方式。运输方式的选择除可得性外，一般还根据货物的价值、批量、时效、运距、安全等多种因素决定。通常，不同运输方式根据其自身特点有一定的规律，典型的说法是：公路运输的经济运距在 500km 左右，铁路运输的经济运距在 1 000 km 左右，水路运输的经济运距在 1 500 km 以上。人们经常看到实践中没有体现这样的规律性，就说明货运服务供给侧发生了问题。因此，有必要进行改革，以给货主提供其最需要的货运服务。

2. 实现港口货运服务的推陈出新

“集装箱化”是海上运输方式中的一项“革命”，也是一种货物运输供给侧结构性改革，并给多式联运打下了良好的基础。集装箱运输大大促进了运输效率，得到了广泛的普及。由于港口是水陆交通的集结点和枢纽、进出口物资的集散地，所以在涉及港口的货物运输服务方面，除水路运输方式外，还会使用公路运输和铁路运输方式。传统的港口集疏运方式为公路运输，这种情况在我国港口更为普遍。人们已经意识到公路运输对港口货运的重要性，也认识到了铁路运输和水水联运的重要性。因此，有必要促进实现充分利用不同运输方式的港口货运服务的推陈出新。

3. 创新港口货运服务的技术工艺

以运输形态为标准，传统上货物可以分为散装货和件杂货。在标准化的集装箱出现以后，货物的分类中就有了集装箱货物，而件杂货基本上就装入集装箱运输了，散装货在一定条件下也逐渐成为“适箱货”装入集装箱运输。在我国货物运输中，集装箱化程度还不是很高，

专业化运输程度也有待提高，因此，有必要在作为货运枢纽的港口创新货运服务技术工艺。

二、港口货运供给侧结构性改革的实践

现代港口企业已经成为供应链物流服务的提供商。因此，港口企业在货运供给侧结构性改革方面已经有了一定基础。港口企业可以在“公转铁”“公、铁转水”“散改集”等方面开展实践，提供更有效的供给。

1. “公转铁”

“公改铁”模式是对在经过港口中转的陆路运输区段的货物将原来由公路通道完成中长距离的运输方式改为由铁路通道完成的运输方式，因此将铁路运输方式与海上运输方式相结合，完成货物的全程运输。铁路运输相比公路运输在一定条件下其经济运距更长、货运质量更高。“公改铁”的优点包括环保、减轻公路运输压力等。运用“公改铁”模式，对企业经营和社会环境都会取得比较优势。“公改铁”模式适用于商品车长途运输，即原来由轿运车作为运输工具进行运输，改为由铁路特种专用货车作为运输工具进行运输。“公改铁”模式也适用于大批量、同批次货物的中长距离运输，即原来由公路运输的集装箱货物改为铁路运输。我国有条件开展“公转铁”实践的地区包括广州港、上海港、大连港等很多港口（企业），一些港口可以“先行先试”，其经验具有较强的可推广性和可复制性。

2. “公、铁转水”

“公、铁转水”模式基于港口周边达到的水运体系而建立，将原来由公路通道、铁路通道完成陆运货物的运输方式改为经过港口中转由水路通道完成的运输方式。水路运输相比公路、铁路运输，在一定条件下其运输成本、运输能力更具优势。在我国南方沿海港口与北方沿海港口之间，在水网密集、具有水路运输条件的地区，可以采用该模式。

如在珠江水系、长江水系、渤海湾水域，在南方港口与北方港口之间，都具有采用该模式的条件。

利用珠江水系、长江水系、渤海湾水域，将原来由公路集疏运的部分货物改为利用“穿梭船舶”（俗称“水上巴士”）开展水水联运。如广州港以南沙港区为中心建设集疏运网络，开启“穿梭船舶”江海联运，连接周边水运港口，实现快速稳定的货物转运及珠三角区域中小码头业务全覆盖。

在南方港口与北方港口之间将铁路超长距离的运输改为由港口至港口的运输，再衔接铁路、公路运输，完成货物的全程运输任务。

3. “散改集”

“散改集”模式是散货运输领域的一大创新，基于原有的铁路运输方式，将散货装入集装箱进行运输，利用集装箱装卸优势，可提高转运效率。因此，对有铁路运输系统的散货港口都具有尝试运行的可能性。港口可以结合当地的货源情况设计符合自身海铁联运方案，可实现散货运输的海铁联运，增加铁路货物运输量，更有利于港口联运体系的发展。

三、存在的问题与对策

在港口货物供给侧结构改革中，主体不仅仅涉及港口企业本身，相关的铁路运输企业、公路运输企业和水路运输企业等都需要发挥各自的作用。

铁路方面的发展：铁路已经在货运方面跨出了改革的一大步，但是，在规则、运行管理、运价等方面还有待进一步市场化。

水路运输的利用：水路运输在市场化方面走在前面，但仍然存在环保等问题，需要采取措施进一步改进。

在货运流程与工艺改进方面，港口货运供给侧结构性改革还有很多科技进步、管理进步的规则要做。在支持政策、技术组织创新等条件下，港口货运供给侧结构性改革就会取得成功。[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