

时事经济与航运

中国海洋运输情报网主办

2017年10月30日 (第1713期)

◇ 现代化经济体系：发展的战略目标	1
◇ 航运业未来发展方向分析	3
◇ 世界造船竞争新格局	5
◇ 资源整合背景下港口市场经营地位与法律制度	7

现代化经济体系：发展的战略目标

党的十九大报告首次明确提出，中国特色社会主义进入了新时代，这是我国发展新的历史方位。报告还首次提出“建设现代化经济体系”。这是跨越关口的迫切要求和我国发展的战略目标。

1 为什么要建设现代化经济体系

新时代意味着新特征，新特征意味着新任务，新任务需要新的战略谋划。党的十九大报告提出“建设现代化经济体系”，这是我们党根据新时代的历史方位、主要矛盾和发展目标，对经济发展作出的总体部署和扎实安排。党的十九大报告明确指出，建设现代化经济体系是跨越关口的迫切要求和我国发展的战略目标。如何理解这一论述？具体来说，可从以下几方面把握：

其一，这是由我国的发展阶段决定的。我国经济已由高速增长阶段转向高质量发展阶段，正处在转变发展方式、优化经济结构、转换增长动力的攻关期，必须坚持社会主义市场经济改革方向，发挥社会主义制度优越性，在经济发展的同时，更好推动人的全面发展、社会全面进步。

其二，这是由我国的基本国情决定的。党的十九大报告首次提出，我国社会主要矛盾已经转化为人民日益增长的美好生活需要和不平衡不充分的发展之间的矛盾。人民美好生活需要日益广泛，不仅对物质文化生活提出了更高要求，而且在民主、法治、公平、正义、安全、环境等方面的要求日益增长，发展的不平衡、不充分问题已经成为满足人民日益增长的美好生活需要的主要制约因素。这就必须坚持解放和发展社会生产力，坚持社会主义市场经济改革方向，建设现代化经济体系，推动经济持续健康发展。

其三，这是由我国的发展目标决定的。党的十九大报告提出，从全面建成小康社会到基本实现现代化，再到全面建成社会主义现代化强国，是新时代中国特色社会主义发展的战略安排。现阶段是全面建成小康社会决胜期，要建设现代化经济体系，在深化供给侧结构性改革，坚决打好防范化解重大风险、精准脱贫、污染防治的攻坚战等方面下功夫，确保如期实现“十三五”规划所提出的各项目标和任务。同时成功转向高质量发展阶段，成功迈向全球价值链中高端，为实现“基本实现现代化”的目标、为实现“把我国建成富强民主文明和谐美丽的社会主义现代化强国”的目标，奠定更为牢靠的基础。

建设现代化经济体系，是我国经济进入高质量发展阶段的必然要求，是创造人民美好生活的必由之路。党的十九大报告首次提出“建设现代化经济体系”，旨在解放和发展社会生产力，坚持社会主义市场经济改革方向，加速各类现代化要素的投入和积累，全面释放改革红利，激发全社会创造力和发展活力，不断增强我国经济创新力和竞争力，努力实现更高质量、更有效率、更加公平、更可持续的发展。

2 什么是现代化经济体系

什么是现代化经济体系？与以往相比，它又具有哪些现代化因素和新的特征？我们要建成什么样的现代化经济体系？我们认为，至少包括如下几方面：

一是高质量的经济发展。以科技驱动代替要素驱动，形成以创新为引领发展第一动力的创新型国家，发展循环经济，实现经济增长与排放污染“脱钩”，建成人与自然和谐共生的绿色经济模式。这就意味着中国将进入全面创新时代、绿色发展时代，将成为包括科技强国、质量强国、航天强国、网络强国、交通强国、数字国家、智慧社会等在内的创新型国家。

二是高效益的经济水平。建设实体经济、科技创新、现代金融、人力资源协同发展的产业体系，全要素生产率大大提高。

三是中高速的经济增速。作为国际上举足轻重的大国，中国的经济增速保持世界前列，人均收入持续增长，进入高收入阶段。

四是高水平的农村发展。具有较高的农业综合生产能力、完善的现代农业产业体系、融合的城乡发展体制、现代化的农业科学技术。农村居民收入与城市居民收入同步增长，并较快提高。

五是更平衡的地区发展格局。国家战略规划、跨地区战略规划、区域性战略规划衔接有序、配合有效。区域协调发展机制更加成熟，生产要素的配置和流动更为有效。跨地区的转移和互助机制逐步成型。形成以城市群为主体的大中小城市和小城镇协调发展的城镇格局。

六是更完善的市场经济体制。包括更具活力的市场调节机制、更具竞争力的国有资产管理体制、更有效率的政府服务体系以及更加安全有效的宏观调控与政策协调机制。

七是更全面的对外开放。形成陆海内外联动、东西双向互济的开放格局。成为贸易强国、对外投资强国，具备一批全球贸易中心、研发中心，以及面向全球的创新合作、产能合作、服务合作、投融资合作网络。

3 如何建设现代化经济体系

党的十九大报告对建设现代化经济体系指明了清晰的方向，并提出“深化供给侧结构性改革”“加快建设创新型国家”“实施乡村振兴战略”“实施区域协调发展战略”“加快完善社会主义市场经济体制”“推动形成全面开放新格局”等具体部署。未来，贯彻新发展理念，建设现代化经济体系，可从以下几方面发力：

第一，以实体经济为经济发展的着力点。要把提高供给体系质量作为主攻方向，显著增强我国经济质量优势。在这一过程中，不仅要加快发展先进制造业，推动互联网、大数据、人工智能和实体经济深度融合，还要形成若干世界级先进制造业集群，加快形成新的现代产业优势。

第二，加快培育新的增长点，形成新动能。进一步增强原始创新能力，提高科技的持续创新能力。要瞄准世界科技前沿，强化基础研究，实现前瞻性基础研究、引领性原创成果重大突破，从而实现科技对国民经济发展各重要领域的全方位战略支撑。要加快科技创新的体制机制和人才机制建设，促进科技成果加快转化，培养造就一大批具有国际水平的科技领军人才和高水平创新团队等。

第三，推动农村建设事业大发展。重点推动农村基础设施建设，不断提高农村公共服务水平，全面改善农村生产生活条件，加快推进农业现代化水平，形成现代农业产业体系、生产体系、经营体系。要按照产业兴旺、生态宜居、乡风文明、治理有效、生活富裕的总要求，建立健全城乡融合发展体制机制和政策体系，形成集约化、专业化、组织化、社会化相结合的新型农业经营体系。着力在城乡规划、基础设施、公共服务等方面推进一体化，形成城乡要素平等交换和公共资源均衡配置的新格局。

第四，加快推动区域协调发展。要完善区域发展机制，促进区域协调、协同、共同发展。在产业发展方面，东部地区要加快推动产业升级，打造全球先进制造业基地，引

领新兴产业和现代服务业发展，打造具有国际影响力的创新高地；中部地区和西部地区则有序承接产业转移，发展产业集群，使我国产业发展展现全面的创新力和竞争力。

第五，继续加强基础设施网络建设。发挥投资对优化供给结构的关键性作用，注重投资的整体收益、长期回报与外部效益结合。通过破解物流瓶颈、降低生产原料成本等，带来更高的生产效率和更快的经济增长。

第六，进一步全面提高开放型经济水平。实行更加积极主动的开放战略，以“一带一路”建设为重点，坚持引进来和走出去并重，遵循共商共建共享原则，加强创新能力开放合作，统筹双边、多边、区域次区域开放合作，加快实施自由贸易区战略，推动同周边国家互联互通。

总之，现代化经济体系的建设，将极大提高我国经济内生增长动力，为中国经济保持高质量稳定增长提供源源不断的发展活力。[返回](#)

航运业未来发展方向分析

与去年的“诉苦”不同，今年 10 月份在深圳召开的泛太平洋海运亚洲大会（TPMA）上，众多业内人士共同表达了复苏初现的观点，上半年各大班轮公司普遍向好的业绩，也似乎印证了这一点。但与此同时，新的动向和新的变化也纷至沓来，考验着行业企业的智慧。

1 贸易与市场：全球航运业看好中国机遇

“现在可以很确定地说，今年年初开始，大部分航运企业都赚钱了，行业复苏已经有了良好的基础。”多位业内人士及行业专家不约而同地表达了上述观点。数据方面也更直观地反映了这一现状。德路里最新报告预计，2017 年集运业的营业利润预计将达 60 亿美元。该机构同时分析称，今年上半年，全球集装箱港口处理量增长近 6%，尽管预计下半年将有所放缓，但全年集装箱港口处理量增幅将达 5.5%。

汇丰银行亚太地区运输研究负责人 Parash Jain 认为，从过去一年全球经济表现看，中国、欧洲、美国、俄罗斯等主要经济体均有复苏表现，这其中，中国经济走势依然是全球关注的焦点。

根据国际货币基金组织最新一期发布的《世界经济展望报告》预测，2017 年和 2018 年，全球经济增速分别为 3.6%和 3.7%，中国经济增速分别为 6.8%和 6.5%，预期均有提升。

金融信息服务商 IHS Markit 中国区经济分析师许亚婷也表达了类似观点，她认为，中国经济增速未来几年会稳定在 6.5%左右，目前中国追求的是高质量的经济增长，而非高速增长。

具体来看，中国经济求稳增长对于航运业的影响在于，过去维持中国经济和贸易量增长的因素，是低端产品的出口，而随着供给侧结构性改革和中国“一带一路”倡议的深入推进，这一因素正转变为因海外固定资产投资，如港口、物流园区等，带来大量机械设施及材料出口需求。

此外，上海航运交易所总裁张页还提出，航运企业还应将目光投向雄安新区规划。他认为，在这一规划的实施过程中，大量基础设施建设所需设备及材料运输，必将极大提振全球航运业信心，因为在中国放缓部分制造业产能的当下，这类需求将大量依赖进口。

不过，在关注经济贸易稳增长利好航运业复苏的同时，还有一些潜在风险值得警惕。譬如从现在到 2019 年年底，将有 78 艘运力超过 14000TEU 的大船交付。同时，较低的融资成本也让更多的新船订单成为可能。针对经济增速与贸易间的关系，张页还带来了一组令人不安的数据，他说：“5 年前，全球经济增速与贸易量增速之比为 1:2，也就是说，全球经济每增长 1 个百分点，贸易量将增长 2 个百分点，但现在这个比率为 1:0.8。”可以说，如果错误估计了贸易量增长形势，将会给航运业的复苏前景蒙上阴影。

2 合并与联盟：真的是航运必需品吗？

2017 年，随着中远海运集团向东方海外国际发出要约收购，集运业的“姻缘”再添一桩。顶级承运商间的合并和重组，已从行业趋势变为现实常态，并将延续。

Parash Jain 分析称，未来集运业或许只剩两类公司，一类是少量的超大型企业，布局全球市场，另一类则是专注于个性化航线和区域性“小而美”型的企业。对于部分中型班轮公司而言，并购和整合带来了新动力。

被达飞并购的美国总统轮船，其现任首席执行官 Nicolas Sartini 表示，整合对其而言，最大的意义在于不再去考虑规模化的问题，转而专注于如何构建合理的运费体系，让收入变得更为合理，以及如何更好地提高服务。今年上半年，美国总统轮船为达飞贡献了约 38% 的净利润，助力达飞成为今年上半年全球最赚钱的班轮公司。

而日本三大船企新成立的集运公司 ONE，则把目标锁定在了规模化发展。其全球首席执行官 Jeremy Nixon 认为，对于当前的行业来说，整合是必须的，其所产生的规模效应不容忽视。根据 Alphaliner 今年 10 月 18 的运力数据显示，日本三大班轮公司合并集运运力超过 142.9 万 TEU，超过排名第 6 位的长荣海运。

同时，Jeremy Nixon 还表示，此前，日本三大船公司在集运领域存在竞争关系，整合后，新公司将重建业务体系，以便更适应当前的市场环境。他还透露，ONE 公司已于今年 4 月 18 日开始，以新公司的名义签订相关货运服务协议。

除了兼并重组以外，今年 4 月份，随着 Ocean Alliance 和 THE Alliance 的正式运营，也带来了新的联盟格局。对集运业而言，联盟是有效提升行业集中度的又一手段。截至目前，在全球运力排名前 20 的班轮公司中，联盟成员占据了 12 席。运力份额方面，三大联盟合计运力份额占比超过 75%。正如 Parash Jain 所说，联盟已经是集运业的必需品。

但货主和供应链其他环节似乎并不这么看。SeaIntel 海事情报首席执行官 Alan Murphy 以“一场被迫的婚姻”来形容目前的联盟现状。他认为，对于货主来说，联盟并非好事。

事实上，已经有货主对于联盟的服务和准班率提出了质疑。德迅全球贸易副总裁 Paolo Montrone 就表示，对于货主企业来说，需要多家承运商是一种有效分担风险的手段，但是，联盟的出现让这样的选择少了很多。嘉吉物流副总裁 John McCauley 亦表达了同样的观点，他认为联盟在保持统一性方面做了很多，这似乎也是提升内部协调的重要方式，但个性化需求和差异化服务是目前联盟的“痛点”。此外，对于联盟船期稳定及准班率的质疑，也引发现场关注。95% 的准班率是货主们提出的期待值，而如何实现，联盟企业或许还要做更多工作。

班轮公司和货主间的博弈一直都在进行，不过对于班轮公司来说，由供需驱动的时代将要过去了，现在是服务驱动的时代。

3 环保和新技术：成本考验航企智慧

除了服务亟待提升之外，航运企业当前还面临着一个严峻的考验，那就是日趋严格的环保政策。

“如果航运企业严格按照目前的环保政策运营，那么整个行业将为此多支付 600 亿美元的成本。”现代商船总裁兼首席执行官 Yoo Chang Keun 提出了一个令人咋舌的数据。

除了已经生效的压载水公约外，2016 年，根据国际海事组织伦敦会议的决定，自 2020 年开始，全球船用燃料含硫上限从 3.5% 下调至 0.5%。随着限定日期的逐步临近，处在复苏阶段的航运业面临因环保而来的额外成本增加。

在 Yoo Chang Keun 看来，针对硫排放新规，航运企业有三种应对措施。首先是低硫油的使用，这也是目前大多数航运企业正在采用的方式。但从成本角度看，低硫油的价格较高，因此班轮公司当前大多采用分时段、分区域使用的方式。其次，对原有船舶

进行改造，安装船用洗涤器，进行过滤和净化。经过改造，船舶运营商依然可以用重油，通过设备来进行过滤，但设备安装成本非常高，价格在 500 万美元-1000 万美元之间，而且还要等待 10 个月的加装时间。第三种是建造 LNG 动力船舶。目前，该船型在近洋航线中使用比较广泛，在远洋较少。但其劣势在于，LNG 动力船的建造成本较高，在加燃油地点上也有所限制，还会导致船舶牺牲部分空间，在载箱量上有所损失。

不管采用上述哪种方式，航企都将为此支付更多的额外成本。尽管 Yoo Chang Keun 并未透露现代商船可能的策略，但他对新造 LNG 动力船表示出了极大的兴趣和关注。此外，达飞近期的 22000TEU 超大型船舶订单，也考虑采用 LNG 动力模式，这或许是未来行业发展的方向。

既然额外的成本支出不可避免，如何更大程度地提高运营效率，就成为了航企思考的重点。而层出不穷的新技术，给海运业提供了更多解决方案。如物联网和区块链技术的应用，能够大范围提高供应链效率，同时建立一个包含价格管理、运费基准、货运预订等方面的自动化解决方案，不仅为航运企业，也为货主节约成本，并具有可见性，从而推动其他环节参与。不过，德迅相关人士也发出警告，在新技术被采纳之前，航企应该为系统缺乏兼容性、相关部门监管、网络安全、隐私曝光以及前期投资成本等问题，想好解决方案。

如果说此前的航运业是由供需关系而决定的，那么现在和未来，航运业的发展将更多由新技术引领。如何开发新技术，使用新技术，将成为考量航运企业智慧的关键。[返回](#)

世界造船竞争新格局

从世界经济贸易及能源发展趋势看，高附加值船舶需求更加旺盛，这促使世界造船竞争格局更加聚焦于高附加值船舶的竞争。

1 从手持订单看世界造船厂竞争阵列

我们通过手持订单排名，可以看到：在世界造船厂前 11 名榜首中，中日韩船厂各占 3 位，韩国造船集团规模位居其首，名列前三位。

表1 从手持订单看世界造船厂的竞争方阵

竞争格局	船厂	相对应船厂手持订单情况
第一竞争方阵	韩国现代重工、韩国大宇海洋造船公司、日本今治造船、意大利邮轮公司Fincantieri	2017年8月手持订单319.9~666.8万修正总吨，前4名造船集团手持订单占全球手持订单25%
第二竞争方阵	韩国三星重工、德国迈尔-海王星集团(Meyer Neptun Group)、中国中远海运重工、中国江苏扬子江集团、日本海事联合公司、中国外高桥、日本常石造船	2017年8月手持订单198.6~312.1万修正总吨，第5名~第11名的造船集团手持订单占全球手持订单25%
第三竞争方阵	韩国STX Offshore & SB、中国沪东造船厂、中国中船海洋与防务、中国大连船舶重工集团、日本大岛、日本NamuraZosensho船厂、日本三菱、中国福建造船、中国武昌船舶重工集团、中国招商局集团、韩国韩进重工、日本尾道造船(Onomichi Dockyard Co)、日本川崎重工、日本新来岛集团(Shin Kurushima)	2017年8月手持订单80.4~187.7万修正总吨，第12名到第26名的造船集团手持订单占全球手持订单25%
第四竞争方阵	中国新世纪、中国海航集团、江苏韩通船舶重工、扬帆集团和其他中小造船厂	2017年8月手持订单少于75.3万修正总吨，排名在26名以后的206个造船公司，他们的手持订单总和仅仅占全球手持订单10%份额

2 从订单看船舶行业的市场格局

世界造船产业最先的霸主源于欧洲，上世纪 50 年代，日本造船业崛起，打破了西欧造船国一统天下的局面；而从 70 年代开始，韩国造船业逐步发展并赶超过了日本，1999 年，韩国承接新船接单超过日本。2000 年，新船接单和手持订单远远超过日本，造船产量也首次超过日本，成为新的世界造船霸主。2009 年 6 月，中国新接订单和手持订单双

双超过韩国，成为世界第一。但是在今年上半年韩国造船业夺得霸主地位，在新接订单方面开始赶超中国。

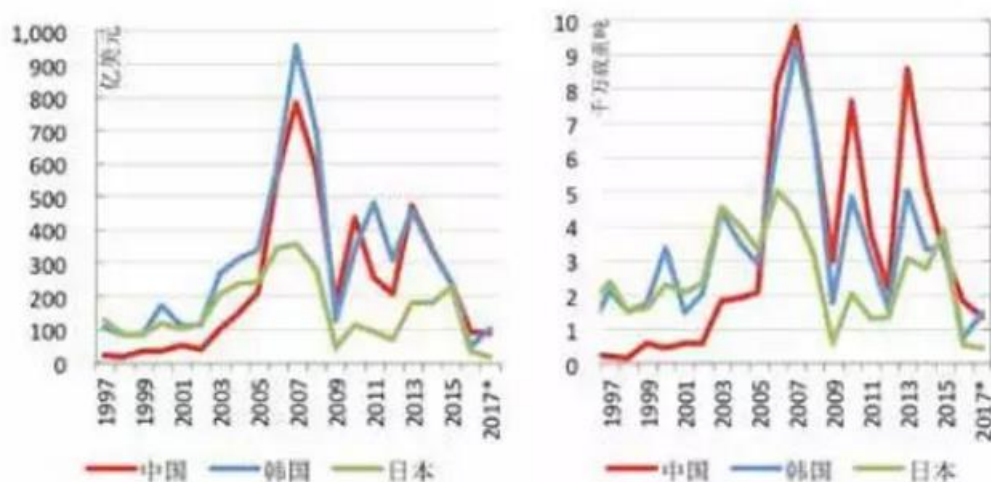


图 1 三大造船国新船成交比较

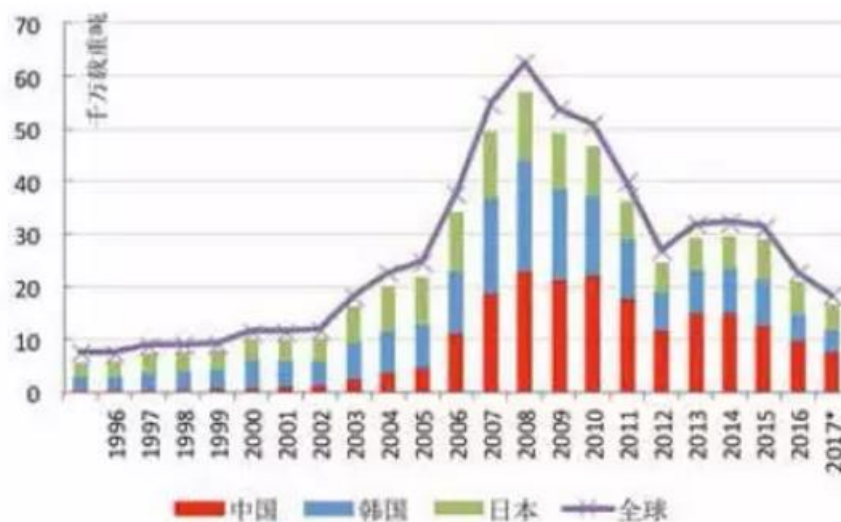


图 2 主要造船国手持订单走势

不过中国手持订单仍为世界第一。据克拉克松数据报告，截止今年 8 月底的统计数据，如以修正吨为单位，中国（大陆）、韩国、日本手持订单占世界份额分别为 35%、22%、23%；如以载重吨为单位，中韩日手持订单占世界份额分别为 42%、23%、27%。

截止 2017 年 8 月份，全球手持订单为 1.81 亿载重吨。如果以 2016 年 1 亿载重吨完工量计算，其手持订单量竟然不能够维持 2 年的造船生产。

3 韩国造船业 2017 年竞争策略的调整

今年前 8 个月，韩国造船业通过改变竞争策略，利用其品牌优势、低价抢单和合作等方式几乎囊括了世界船舶业的制高点——LNG 船、VLCC 船的绝大多数订单，在大型游轮建造上也与欧洲船厂一拼高低。在前 8 个月韩国三家公司将所有超大型油轮的订单都收入囊中，全世界 46 艘订单中，韩国占据 35 艘，而中国和日本分别只占据 7 艘和 2 艘。14 艘液化天然气（LNG）运输船订单中，韩国造船公司接到了 9 艘，中国 4 艘，新加坡 2 艘。

合资已成为 2017 年韩国造船厂抢夺市场份额的新彩头。针对俄罗斯国船国造，韩国造船厂改变策略，用合资方法“分享”俄罗斯未来千亿美元超级大单。6 月 2 日，现代三湖重工与红星造船厂签署了技术支持协议。6 月 4 日，现代三湖重工宣布，与俄罗斯红星造船厂成立船舶工程与项目管理合资企业 Zvezda-Hyundai。针对沙特“国船国造”战略，韩国现代重工联盟全球最大石油公司沙特阿美、全球最大的 VLCC 运营商 Bahri

和海湾地区最大钻井平台建造商 Lamprell，欲打造一座全球最大的“超级船厂”，投资 52 亿美元，2019 年开建 VLCC。

船舶环保改造成为韩国船企投资新热点。针对国际海事组织（IMO）出台的 2020 年船舶硫氧化物排放量从目前 3.5%降至 0.5%的规定。韩国船舶安全技术局近期与韩国机械与材料研究院签署了“绿色船舶技术合作协议”。近来，韩国已有不少中小船配企业放弃市场过剩产品的生产，转向联手研发节能、环保型船的新设备，韩国产业通商资源部根据“企业激活法”已批准了 28 家有实力的船配企业联手转产，并提供技术、资金及税收等方面的支援。

韩国在 LNG 船制造上具有绝对竞争优势。韩国三大船企集体出动抢夺 LNG 船和 FSRU 订单。由于韩国船厂占据了将近 80%的 LNG 船新造市场，这也让韩国船厂主导了全球 LNG-FSRU 市场。尤其在破冰船制造方面韩国造船厂具有绝对优势，例如大宇造船实现破冰 LNG 运输船的首制，并在 2014 年承接了 15 艘破冰 LNG 运输船。由于全球变暖速度加快，这使得韩国造船厂在北冰洋航道上赢得先机。[返回](#)

资源整合背景下港口市场经营地位与法律制度

三季度经济持续回暖，受全球基建投资增速加快、中国供暖季环保政策、大宗商品价格大涨和市场囤货行为增多等影响干散货航运运价大幅增长。展望第四季度，虽然经济形势温和回升，东南亚需求亮点较多，但反弹支撑因素仍然不足，固定投资增速已经有所减缓，市场仍处于波动恢复周期中。随着四季度钢材市场旺季效应的淡出，加之港口库存高企，后期环保政策效应的发力，钢厂、焦化企业产量将有所下降，铁矿石、焦炭等进口需求将受到影响，且港口库存量高企，BDI 下行压力较大。

港口行业向来因其资源禀赋和稀缺性而在经营垄断上饱受诟病，即使国外由多家码头运营商经营的港口也多处于寡头垄断的市场环境，港口作业价格与服务水平参差；而中国等亚洲市场由于政府管理到市场经营的体制沿革，使得地方港口经营人多为当地国有企业，在集团企业的统一管理下设立多家码头经营公司从事具体生产经营活动，但服务定价等事项仍由集团统一协调，对上下游行业具有较强话语权。

当前，全球完全国有并采取行政方式管理的港口已不多，从德鲁里的相关统计数据看，全球国家管理类港口份额仅占 19.2%左右，完全私有港口占 16.2%，而剩余全球码头运营商的市场份额将近 64.5%。宏观层面上，港口经营市场较为自由活跃，但由于地方管理方式的不同依然存在较大差异。例如，在中国由于码头岸线全部为地方港口集团所拥有，全球码头运营商采取租赁形式获得使用权从事生产经营活动，但大部分均为合资模式，即使不属于地方港口集团的码头运营商获得经营权或股份占控制地位，在定价和服务上依然会受港口集团影响。

区域	吞吐量/百万 TEU	市场份额		
		全球码头运营商	私有码头运营商	国家管理港口
北美	58.27	56.3%	22.6%	21.1%
欧洲	118.12	64.2%	27.2%	8.6%
亚洲	370.28	69.2%	9.0%	21.7%
中东印度	60.27	65.4%	15.8%	18.8%
拉美	42.70	49.8%	35.6%	14.6%
非洲	24.02	53.8%	5.6%	40.6%
大洋洲	11.42	30.8%	60.3%	8.9%
全球	685.08	64.5%	16.2%	19.2%

表 1 2015 年全球区域内集装箱港口资产属性

数据来源：德鲁里，《全球码头运营商报告 2016》。

地方港口集团与国际地主港模式下代表政府拥有港区及后方一定范围土地、岸线及基础设施产权的“特许经营机构”不同，港口集团具有企业属性并直接从事港口生产经营活动，因此不可回避地引导当地码头运营商向有利行业发展的方向发展。在此环境下，一个形式多样、事权统一的港口除了对大型船公司或船公司联盟相对谦和外，与集疏运、物流仓储等中小企业的谈判占尽优势。2015 年，热极一时的《青岛船东协会致青岛港集团公开信》曾提到青岛港下属物流公司要求对船代业务实施份额制，并试图以不提供港口信息要挟新上航线的境外船公司不得自主选择代理，便是利用地方港口集团的垄断优势。那么港口大整合时代，无论是地方港口集团亦或是全球布局的全球码头运营商，当对某一区域内港口码头岸线等资源的占有率达到一定比例或存在会加剧市场的不公平、降低市场自由度的风险。

1 国际对垄断行为的立法与认定

美国是世界上最早进行反垄断立法和实践的国家，在 1890 年便颁布了《保护贸易及商业不受非法限制与垄断危害的法案》即著名的《谢尔曼法》；1914 年又颁布《克莱顿法》和《联邦贸易委员会法》，此三部反托拉斯法奠定了美国反托拉斯法律体系的基础。此外，美国司法部和联邦贸易委员会还分别于 1992 年 1995 年联合发布《横向合并指南》与《国际经营中反垄断指南》等文件，虽无直接法律效力，但对执法具有指导意义。



图 1 美国关于反垄断法规

美国反垄断法主要有两个判定原则：本身违法原则和合理原则。违法原则是指某些损害竞争行为已被司法判例确定是违法行为，无须通过对其他因素考虑就可判定，该原则体现了反垄断法的权威性和严格性；合理原则是指某些对竞争限制比较模糊的行为是否构成违法，必须慎重考虑行为人意图、行为方式和行为后果等因素，才能判断，以体现反垄断法的灵活性。

相较之下，欧洲对反垄断法规的引入较晚，但出于对市场竞争的重视与维护，其对垄断行为的认定更加严格，相关条例还被纳入了《欧共体条约》，而主要欧盟成员国也有较多涉及反垄断的国内立法。例如，世界上最早以法律保护竞争的英国，曾于 1948 年颁布《垄断和限制性惯例法》、1973 年的《公平贸易法》，以及 1980 年的《竞争法》；德国则于 1896 年制定世界最早的《反不正当竞争法》，旨在对各种不正当竞争行业进行规制，并于 1924 年在《谢尔曼法》基础上制定《卡特尔条例》对垄断行为进行规制，1949 年德国再次制定《反限制竞争法》，与欧盟反垄断法一致性更强。

2 港口经营行为垄断的认定

垄断是在市场运行过程中，限制和排斥或控制自由竞争和公平竞争的，具有违法性和社会危害性特征的一种经济行为。在市场经济中，扭曲市场竞争机制的原因主要有两方面，一是来自于政府权力的行政性垄断；另一种则是市场自身原因导致的经济性垄断，主要包括垄断协议、滥用市场支配地位和经营者集中三种情况。各国港口行业面临情境不同，就中国港口市场而言，由于港口既有资源稀缺带来的市场经营属性又有公共服务

和国家安全属性，往往受行政和市场双重因素共同作用。

反垄断的实质是阻止市场力量的获得与行使，当港口企业降低产能或实施其他限制竞争的行为使服务价格提升至自由竞争或合理水平之上时，就属于行使市场力量。而当服务价格高于竞争时的均衡价格，往往会造成船公司和货主即消费者盈余的减损，如图中阴影区域反映出支付高于竞争水平的价格但并无有价值产出时的消费者盈余损失。

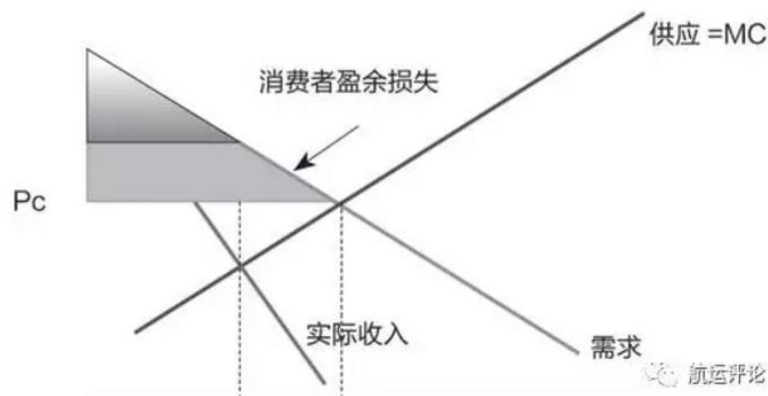


图 2 垄断环境下使用市场力量导致的消费者盈余减损

3 港口行业反垄断的实质

各国《反垄断法》设立的目的和意义大同小异，主要表现在认定和执行过程中的差异。总体看来，反垄断的实质主要表现为：一是禁止卡特尔，即禁止企业通过订立协议的方式排除和限制其他竞争者；二是控制企业合并，即对企业的合并和联合进行一定的限制，以防止某些企业通过合并来限制排斥其他竞争者；三是禁止滥用市场支配权利。因此，《反垄断法》直接表现为对使用市场力量即垄断行为的防止，旨在保护市场公平竞争、提高经济运行效率、维护消费者利益；它反对限制竞争、防止效率不足、打击扰乱公平竞争的行为，而非打压处于优势地位的企业，不允许市场内的企业做大做强。

港口是个特殊的行业，具有私利性与公共性、计划性与市场性、竞争性与垄断性相统一的特征。所谓私利性与公共性是指港口企业作为独立的市场主体，按市场规则从事生产经营活动，并自主经营、自负盈亏；但同时，港口又作为国民经济的基础服务性行业，必须承担政府指定任务、保障国家重点物资装卸和旅客运输等公共服务职能。计划性与市场性则体现在港口经营性收费实行政府指导和市场调节相结合，无论是显性还是隐性，港口作为基础服务行业在价格上多少受到政府影响和干预，即便是较自由的地主港模式下，在特许经营合同中也有可能涉及服务价格的合理性要求。竞争性与垄断性是指一方面港口经营人在港口群之间、港口群内港口之间、同一港口不同企业之间的市场竞争行为，另一方面港口占据优越岸线、水文和航道条件具有天然的垄断性，自然对外来者形成某种优势和排斥。鉴于此，港口行业的垄断与竞争不能以一般行业的情况来论处。

4 资源整合背景下港口行业的经营

随着国内国外港口整合频率与合作程度的升级，港口行业涉嫌垄断的质疑声不断出现，其行为是否违法关键还在于对垄断协议、滥用市场支配地位和经营者集中的认定。

首先，在我国 2008 年出台的《中华人民共和国反垄断法》中明确，垄断协议的内容包括：固定或者变更商品价格；限制商品的生产数量或者销售数量；分割销售市场或者原材料采购市场；限制购买新技术、新设备或者限制开发新技术、新产品；联合抵制交易等，同时禁止经营者与相对交易人达成：固定向第三人转售商品的价格；限定向第三人转售商品的最低价格等协议。而以资本为纽带的港口整合虽然形成了更大型的企业集团，但下属码头公司之间仍较为独立，并实行内部竞争，服务价格虽受集团影响，但更多依据上下游市场和码头所处位置的实际情况综合制定。港口资源整合的重点仍是促

进港口与港口之间的协同发展，以减少重复建设与恶性竞争，降低生产运输成本、增进效率，并统一服务标准，在港口间实行差异化、互补性的合作。

其次，不是所有的经营者集中都属于违法行为。对于一定规模的经营者集中，法律规定实行事前申报制度，由反垄断机构进行审查。《反垄断法》禁止的经营者集中，是具有或者可具有排除、限制竞争效果的集中，对于经营者能够证明该集中对竞争产生的有利影响明显大于不利影响，或者符合社会公共利益的集中，法律不予禁止。港口企业之间的合并虽增强了企业在资源利用和市场地位上的影响力，但只要未抬高行业准入门槛，不限制和阻碍市场进入者，并对国民经济发展产业正面积积极的影响，那么在《反垄断法》中享有一定的灵活度。

港口资源整合后是否涉嫌垄断的关键还在于企业是否滥用市场支配地位，因为整合后的港口企业无疑在市场占有率和行业话语权上更进一步。市场地位主要看相关市场竞争状况下的市场份额、控制原料和销售的能力、财力和技术条件、被其他经营者的依赖程度、竞争者市场进入障碍等，而《反垄断法》主要禁止的是滥用市场支配地位的行为，而非禁止企业占据市场支配地位。简言之，“大”不违法、“以大欺小”才违法，只有在滥用规模权利，实施了不合理的搭售、倾销等行为才会导致对法律的违反。

综上分析，港口资源整合本着节约资源、协同发展，促进市场良性循环的宗旨并不违反国家垄断条例，但如果凭借自身优势干扰市场正常活动、妄图制定市场秩序，获取非法利益则涉及垄断和违法。因此，港口资源整合不在于企业整合后对市场格局的影响，而在于企业在垄断结构中的经营行为是否合理，这也对政府监管部门提出了更高的要求。[返回](#)



中国航运数据库是上海国际航运研究中心全力建设的一个整合中国港航领域统计数据、信息资源的公共服务平台，旨在为政府机关、航运企业、科研院校等各类用户提供便捷的查询和数据分析等功能的一站式数据服务。数据库收录了国内外港口生产的各类详细数据以及港口基础信息；动态跟踪国内外航运市场实时信息以及航运服务领域各类数据；密切关注航运相关经济数据，涵盖经济、贸易、产业等诸多领域；聚焦全球港航发展趋势，提供及时、全面、权威的国际数据信息。目前，中国航运数据库已经收录了各种指标超过 **850 种**，共计 **280 万条** 数据，分为航运市场、港口码头、航运服务、经济指标、景气指数 5 大板块。

港航大数据实验室

港航大数据实验室是上海国际航运中心建设推进小组办公室确立的 2015 年上海国际航运中心建设 50 项重点工作之一，由上海市交委、上海市教委、上海国际航运研究中心共同建设。实验室搭建了适合港航领域大数据存储和分析的实验环境、研究并掌握了国际领先的港航大数据分析关键技术和应用方案。面向港航业提供多种数据应用服务和大数据咨询服务。目前，已经搭建起了基于 HDFS 和 Cassandra 数据库的船舶轨迹数据分布式存储环境，并将全球过去 **4 年** 的船舶轨迹大约 **500 多亿条** 数据存入其中，建立基于 Spark+HDFS+Cassandra 技术私有云存储和分布式计算环境，主要完成的大数据分析研究包括：船舶行为自动识别、船舶轨迹预测、航线运力统计、港口服务能力评估、全球港口信息库建设、海事安全数据挖掘系统开发等。



航运评论是上海国际航运研究中心旗下综合媒体宣传渠道，主要包括“航运评论”微信公众平台、中国海运信息网网站及微博、中国航运数据库网站及微博。作为航运媒体平台，**航运评论**一直秉持“与时俱进、深层次、多样化服务”的理念，关注港航领域发展潮流，汇聚大咖精辟观点，探讨港航业热门话题；精心提供名家讲座免费名额和高价值的情报干货。

“航运评论”微信公众平台 2014 年上线至今，累积了业界粉丝 20000 余人，组建了庞大的专家和业务人士供稿团队。同时，微信平台实现与中国航运数据库的对接，为广大用户提供港口、航运市场、航运服务等五大版块数据“一站式”查询！

市场瞬息万变，您是否想随时掌握港航领域动态资讯？

专家精辟点评，您是否想获知港航热门话题的主流观点？

大数据不可或缺，您是否想免费“一站式”查询港航领域数据？

广告宣传必不可少，您是否想在网络媒体平台进行广告宣传？



《时事经济与航运》介绍

《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主办

电话：(021) 65853850-8006

传真：(021) 65373125

tong@sisi-smu.org

www.chinashippinginfo.net

欢迎订阅