

时事经济与航运

中国海洋运输情报网主办

2017年11月27日 (第1721期)

- ◇ 建立现代化经济体系的六个着力点 1
- ◇ 马士基航运：在变化之前变化 4
- ◇ 现代商船订造大船的影响分析 6
- ◇ 自由贸易港区的发展分析 9

建立现代化经济体系的六个着力点

建立现代化经济体系，夯实迈向社会主义现代化强国的经济基础，必须加快完善社会主义市场经济体制。一是完善产权制度，实现产权有效激励；二是深化国有企业改革，推动国有资本做强做优做大；三是加快完善现代市场体系，激发各类市场主体活力；四是创新和完善宏观调控，促进经济平稳健康运行；五是加快建立现代财政制度，发挥好中央和地方两个积极性；六是深化金融体制改革，增强金融服务实体经济能力。

建立现代化经济体系，夯实迈向社会主义现代化强国的经济基础，必须加快完善社会主义市场经济体制。党的十九大报告指出，“经济体制改革必须以完善产权制度和要素市场化配置为重点，实现产权有效激励、要素自由流动、价格反应灵活、竞争公平有序、企业优胜劣汰。”着力构建“市场机制有效、微观主体有活力、宏观调控有度”的经济体制。

1 完善产权制度，实现产权有效激励

“归属清晰、权责明确、保护严格、流转顺畅”的现代产权制度是建立社会主义市场经济的基石。对产权的清晰界定和严格保护，能够使市场主体明确参与经济活动的权利与责任，有效保障其合法经济收益，激发企业和公众创业创新的动力。现代产权制度的建立，推动了产权交易，促进企业产权优化重组，提高了资源配置效率。

改革开放以来，我国现代产权制度不断健全，但在产权保护方面仍存在不少短板，比如国有产权关系界定不清、对私有产权的平等有效保护不足、对知识产权保护不力等。只有加快完善现代产权制度，依法有效保护各种所有制经济组织和公民财产权，才能增强人民群众财产财富安全感，增强社会信心，形成良好预期，增强各类经济主体活力，维护社会公平正义。

第一，坚持对产权进行平等保护。要完善国有产权制度建设，清晰界定国有企业财产权归属，严格规范国有资产交易程序，切实防止国有资产流失。完善农村集体产权确权和保护制度，规范农村产权流转交易，切实防止非法侵占集体资产。强化对非公有制经济产权保护，坚持权利平等、机会平等、规则平等，废除对非公有制经济各种形式的不合理规定，消除各种隐性壁垒。

第二，加强对各类产权进行全面保护。保护产权不仅包括保护物权、债权、股权，也包括保护知识产权及其他各种无形财产权。

第三，强化公权力对产权的保护机制。扎紧法律和制度的笼子，有效约束政府干预市场经济的行为，防止政府对私有产权造成侵害。大力推进法治政府和政务诚信建设。

第四，建立产权纠纷案件纠错和救济机制。

2 深化国有企业改革，推动国有资本做强做优做大

第一，完善国有资产管理体制改革，加快国有经济布局优化和战略性重组。要继续推进组建国有资本投资和运营公司，拓展授权内容，加大授权力度，积极探索有效的运营模式。坚持以市场为导向、以企业为主体，促进国有资本战略重组，加快推动国有资本向重要行业、关键领域、重点基础设施集中，向前瞻性、战略性新兴产业集中，向产业链关键环节和价值链高端领域集中，向具有核心竞争力的优势企业集中。进一步转变国资监管机构职能，加大简政放权力度，促进政企分开，更好维护企业市场主体地位。健全规范国有资本运作监管制度，有效防止国有资产流失。

第二，积极稳妥发展混合所有制经济，是深化国有企业改革的重要突破口。继续按照“因地施策、因业施策、因企施策，宜独则独、宜控则控、宜参则参”的原则，积极稳妥推进混合所有制改革，探索在集团层面进行混合所有制改革。全面完成国有企业公司制改革，推进改制企业上市，优化股权结构。推动混合所有制改革在电力、石油、天然气、铁路、民航、电信、军工等领域迈出实质性步伐，稳妥推进混合所有制企业员工持股试点。鼓励非公有制经济参与混合所有制改革，确保改革过程依法公开公正，严格保护各类出资人权益。

第三，推进国有企业供给侧结构性改革，培育具有全球竞争力的世界一流企业。要抓住供给侧结构性改革的契机，加快推动国有企业转型升级。一是大力化解产能过剩，积极淘汰落后产能，坚决处置僵尸企业，矫正资源配置扭曲；二是促进企业瘦身健体，突出做优主业，压缩管理层级，降低债务水平，推动企业提质增效、换发生机；三是加大培育企业的技术创新、体制创新和商业模式创新能力；四是抓住“一带一路”倡议的机遇，支持国有企业走出去，在更大范围、更广领域、更高层次上参与国际竞争与全球分工，不断提升资源技术获取能力和国际市场份额。

3 加快完善现代市场体系，激发各类市场主体活力

改革开放以来，我国现代市场体系不断发展，但仍存在不少制约公平竞争的问题，必须加快形成企业自主经营、公平竞争，消费者自由选择、自主消费，商品和要素自由流动、平等交换的现代市场体系。

第一，清理废除妨碍统一市场和公平竞争的各种规定和做法，建立公平透明的市场规则。一是全面实施市场准入负面清单制度；二是继续以深化商事制度改革为突破口，营造良好的市场准入环境、市场竞争环境和市场消费环境。

第二，加快要素市场改革，促进要素市场的发育完善。加快要素市场改革，首先，要加快推进要素价格市场化改革。凡是能由市场形成的价格都交给市场，政府不进行不当干预。继续推进水、石油、天然气、电力、交通、电信等领域价格改革，放开竞争性环节价格，形成主要依靠市场力量决定要素价格的机制。其次，健全各种要素市场体系建设。深化劳动力市场改革，改革户籍制度，打破城乡、区域、行业分割，实现劳动力在城乡间自由流动。深化土地市场改革，加快城乡统一的建设用地市场建设，实现农村集体经营性建设用地与城市建设用地同等入市、同权同价；促进多层次资本市场健康发展，建立更加完整和有效的金融市场体系。

第三，支持民营企业发展，激发各类市场主体活力。改革开放以来，民营企业在稳定增长、促进创新、增加就业、改善民生等方面发挥了重要作用，但民营企业在发展中还面临不少问题：市场准入限制较多、政策执行中“玻璃门”“弹簧门”“旋转门”现象大量存在、中小企业融资难问题突出等。要进一步完善支持民营企业发展的各项政策措施：健全完善金融体系，着力解决中小企业融资难问题；进一步放开市场准入，凡是法律法规未明确禁入的行业以及我国政府向外资开放的领域都应向国内民间资本开放；着力加快公共服务体系建设，为民营企业自主创新提供技术支持和专业化服务；引导民营企业利用产权市场开展跨地区、跨行业兼并重组，培育特色突出、市场竞争力强的大企业集团；精简民间投资管理的行政审批事项和收费，规范中间环节、中介组织行为，减轻企业负担。

4 创新和完善宏观调控，促进经济平稳健康运行

尽管市场配置资源是最有效率的形式，但也会出现市场失灵，导致资源配置扭曲，降低市场运行效率，引发宏观经济波动。因此，要发挥好政府宏观调控的作用，有效弥补市场失灵。

第一，发挥国家发展规划的战略导向作用，健全财政、货币、产业、区域等经济政策协调机制。在我国宏观调控中，必须重视运用国家规划手段，充分发挥社会主义制度优势。宏观调控要依据国家发展战略和规划确定的目标，科学确定调控目标。根据保持经济总量平衡、促进重大经济结构协调和生产力布局优化，减缓经济周期性波动影响，防范区域性、系统性风险，稳定市场预期，实现经济持续健康发展要求，健全涵盖关键领域、重点突出、相互衔接、导向明确的宏观调控目标体系。

第二，我国经济正处于经济结构调整、发展方式转变、发展动力转换的关键阶段，宏观调控目标的多维性更加凸显，不同目标之间的关系日趋复杂，这就要协调运用财政、货币、产业、区域等多种调控政策实现经济发展的多层次均衡，要健全重大政策协调机制，把握好各项经济政策的方向、力度、节奏和出台时机，使其相互协调，避免政策效力过度叠加或相互抵消，形成宏观调控的合力。

第三，完善促进消费的体制机制，增强消费对经济发展的基础性作用。我国居民消费已呈现出从注重量的满足向追求质的提升、从有形物质产品向更多服务消费、从模仿型排浪式消费向个性化多样化消费等重要转变。要加快发现和培育新的消费增长点，把服务消费、信息消费、绿色消费、时尚消费、品质消费、农村消费等作为消费升级重点领域和方向。大力破除阻碍消费升级和产业升级的体制机制障碍，维护全国统一市场。加快服务业发展，以推进人口城镇化为抓手壮大消费群体。全面改善优化消费环境，加快完善标准体系和信用体系，加强质量监管，规范市场秩序，健全消费者权益保护机制，打造面向全球的国际消费市场，营造安全、便利、诚信的良好消费环境。

第四，深化投融资体制改革，发挥投资对优化供给结构的关键性作用。投资是经济新常态下供给侧和需求侧两端发力的重要引擎，要进一步深化投融资体制改革，发挥其促进供给侧结构性改革的重要作用。一是平等对待各类投资主体，确立企业投资主体地位，放宽放活社会投资；二是调整优化政府投资范围和管理方式，完善政府和社会资本合作模式，充分发挥政府投资的引导作用和放大效应；三是提升政府综合服务水平，为企业投资营造良好环境；四是不断创新融资机制，畅通投资项目融资渠道，拓宽投资项目资金来源，加快构建更加开放的投融资体制。

5 加快建立现代财政制度，发挥好中央和地方两个积极性

财税体制改革的目标是建立有利于优化资源配置、维护市场统一、促进社会公平、实现国家长治久安的科学的可持续的现代财政制度。党的十九大报告聚焦深化财税体制改革的三个关键领域：中央与地方的财政关系、预算管理制度和税收制度。

第一，建立权责清晰、财力协调、区域均衡的中央和地方财政关系。一是清晰划分中央与地方的财政事权，按照“谁的财政事权谁承担支出责任”的原则确定中央政府和地方政府各自的支出责任，做到权、责、利统一。二是合理确定中央与地方的收入划分。在保持中央和地方财力总体格局稳定的前提下，推进税制改革，合理划分税种，使各级政府的财力与事权和支出责任相匹配。三是完善中央对地方转移支付制度。增加一般性转移支付比重，减少并规范专项转移支付，增强财力薄弱地区尤其是老少边穷地区的财力，推动地区间基本公共服务均等化。

第二，建立全面规范透明、标准科学、约束有力的预算制度，全面实施绩效管理。一是推进全口径预算管理，把政府的全部收支总量、结构和管理活动纳入预算管理。二是建立透明的预算制度。继续扩大公开范围，细化公开内容，除涉密信息外，所有使用财政资金的部门预决算都应向社会公开。三是改进年度预算控制方式，实施跨年度预算平衡机制，以提高财政资金配置效率。四是全面实施绩效管理，强化支出责任和效率意

识，逐步将绩效管理范围覆盖各级预算单位和所有财政资金。

第三，深化税收制度改革，健全地方税体系。进一步深化有利于科学发展、社会公平、市场统一的税收制度改革，建立规范有效的地方税体系。兼顾税收效率与税收公平，科学选择地方税主体税种，健全主辅税种合理配置、收入调节功能相互协同的地方税体系。将地方掌握信息较充分、对本地资源配置影响较大、税基相对稳定的税种划分为地方税。赋予地方政府适当税收管理权限，培育地方支柱税源。

6 深化金融体制改革，增强金融服务实体经济能力

金融是实体经济的“血脉”，为实体经济服务是金融的天职，也是防范金融风险的根本举措。要全面提升金融服务效率和水平，更好满足实体经济多样化的金融需求。

第一，增强金融服务实体经济能力，提高直接融资比重，完善多层次资本市场体系。发展多层次资本市场体系有利于促进储蓄更快转化为投资，满足实体经济对资金的需求；有利于改变过度依赖银行间接融资导致的金融市场结构性失衡，降低债务率，分散金融风险。根据实体经济发展需要和金融监管能力要求，推进股票市场、债权市场等资本市场的发展，拓展企业直接融资渠道，优化社会融资结构。积极稳妥推进资本市场发展和金融创新，既要尊重市场规律，减少对资本市场不必要的行政管制和准入限制，又要发挥好政府作用，加强事中事后监管，完善市场退出机制，有效保护投资者合法权益。逐步形成包括场外、场内市场在内的分层有序、品种齐全、功能互补、规则统一的多层次资本市场体系。

第二，健全金融监管体系，守住不发生系统性风险的底线。要把主动防范化解系统性金融风险放在更加重要的位置，科学防范，早识别、早预警、早发现、早处置，着力防范化解重点领域风险，不断完善金融安全防线和风险应急处置机制。深化供给侧结构性改革，稳妥推动经济去杠杆。坚定执行稳健的货币政策，处理好稳增长、调结构、控总量的关系。严控地方政府债务增量，坚决整治严重干扰金融市场秩序的行为，严格规范金融市场交易行为，加强互联网金融监管，强化金融机构防范风险主体责任。改革金融监管体制，克服分业监管盲区，加强和提升金融监管的协调机制，实施宏观审慎管理，及时有效识别和化解各种风险。要进一步完善货币政策和宏观审慎政策双支柱框架，抑制过度金融投机行为，控制经济泡沫化趋势，有效维护国家金融安全。[返回](#)

马士基航运：在变化之前变化

前三季度，马士基航运实现盈利为 4.93 亿美元（去年同期则为亏损 2.30 亿美元）；三季度，马士基航运实现盈利为 2.2 亿美元（去年同期则亏损 1.16 亿美元）。

这个数字的背后有一个让人印象深刻的背景。6 月底，马士基航运业务受到网络攻击，采取的相关应急措施导致三季度马士基航运的货量下滑 2.5%、单箱成本上涨 3.9%，最终产生 2.5 亿~3 亿美元的巨额损失。

“领头羊”的遭遇给全行业都提了个醒：在互联网时代，网络安全愈发重要。某种程度上，领先者的一举一动对于行业都有示范和引领作用，其中包括它们正在进行的、即将实施的、尚在研究的种种战略以及战术。

作为班轮市场的领头羊，马士基航运强调在市场变化之前就要有所行动。

1 市场：淡旺季界限不明

三季度，集装箱运输市场需求增长 5%，市场基本面持续走高，马士基航运几乎所有航线的费率都有所增加，平均运价水平同比增长 13.9%。其中，东西航线运价同比增长 19.8%；南北航线平均同比增长 13.8%；区域内航线运价增长 6.9%。

马士基航运大中华区总裁方雪刚在接受《航运交易公报》记者专访时表示，从前三季度的市场表现来看，集运市场至少可以说是触底反弹，今年的运价较去年已有大幅反弹，原因在于全球各个经济体的经济都在发展，一些国家的购买力有所恢复。

对于四季度而言，方雪刚坦言基于马士基航运的全年盈利目标来说，压力是有的。

“‘国庆节’之后运价反弹比预期要好。通常 11 月份是淡季，但今年还不错，马士基航运很多航线运价还能够上涨。所以应该是好的现象。”

方雪刚表示，当前航运市场的淡旺季界限已经不太分明，经常会出现“旺季不旺，淡季不淡”的状况，原因在于当前航运市场受到太多因素的影响，包括国家政策、贸易形势、舱位供应、航线调整等。此外，通过电商平台的订单更加分散更、小量化、更难预测，也导致航运的季节性变得不太明显。

对于明年的市场，方雪刚认为：“总体来说，供需关系与今年相比不会有本质的转变。明年这种发展的势头将持续，可能会略好于今年。运价不会像以往一样大幅波动，根据季节性在平稳过程中有所上扬。”

2 战略：收购代替造船

截至三季度末，马士基航运手持订单为 20 艘，其中包括 7 艘 2 万 TEU 型船、6 艘 1.52 万 TEU 型船以及 7 艘 3600TEU 型船，预计明年全部交付。马士基航运手持订单量相当于船队运力的 7.4%，并重申不打算订造新船。

考虑到身后的两位竞争对手近期都宣布订造全球最大的 2.2 万 TEU 型船，马士基航运不订造新船的态度有何深意呢？方雪刚表示：“很难对竞争对手的具体经营行为作评价。整体而言，班轮市场目前的新造船订单占现有船队的比例相对较小，不会影响整个市场的供需关系。对于马士基航运而言，现有的船队能够满足业务的发展。对于未来业务的发展，可能更多会通过并购的方式来扩大规模。”

马士基航运收购汉堡南美案中，目前只剩下韩国和哥伦比亚尚在审核中，预计年底能够完成交易。在完成收购后，马士基航运的市场份额将达到 18.5% 左右，相信在未来几年里能够保持足够的领先地位。方雪刚表示：“马士基航运作为规模最大的班轮公司，会继续保持领先地位。我们定义领先班轮公司最主要的是盈利能力，另外就是客户的认同和体验。”

对于班轮市场近几年的整合收购，方雪刚预测，行业的整合还将继续。“对于马士基航运而言，与汉堡南美的整合将是明年的工作重点。”

3 电商：自有平台推出在即

6 月底马士基航运业务遭受网络攻击，现在看来，更像是对整个行业的警示。对于马士基航运而言，数字化作为中长期战略不会因此改变，但对于网络安全、应急响应等方面给予了更多的设置和完善。

谈及数字化的初衷，方雪刚解释，航运业涉及的环节比较多，各环节之间有很多不规范和不方便的地方，其中的浪费也比较多，通过数字化的手段，班轮公司进行各种尝试，希望能够将上下游各环节进行整合，以减少浪费，提高可视性，为客户提供更多更好服务。

今年，马士基航运成为第一家可以提供更强可视度冷箱监测服务的班轮公司，可以为客户实时提供货物地点、温度、湿度等各种数据。客户因而可以更好控制及调整其供应链，在需要的时候与马士基航运一起设计应急预案，减少浪费，降低成本。

马士基航运还与 IBM 合资成立一家新公司，双方将合作探寻基于区块链技术的端到端全球数字化贸易网络的可行性。目前双方已经从肯尼亚运输至荷兰的集装箱鲜花的流程中进行测试。结果表明，区块链的应用可以提高物流的透明度、减少和简化人工操作文件流通过程，从而加快物流及贸易的速度，防止欺诈等额外防范成本。

在中国，年初马士基航运与阿里合作推出的舱位宝实际效果对业务的促进不大。方雪刚透露，马士基航运将在中国推出自有在线平台。“自有平台，灵活性更大，反应速度更快，而且可以拿到所有的数据。”据了解，马士基航运 11 月初推出一个新的在线试运行平台 www.ship.maerskline.com，其初步目标是为华北地区的选定客户提供特定航线和港口服务。新的试运行平台将支持询价和船期查询、装运操作和文件处理。该平台的一个主要特点是双向承诺，客户能主动订舱，马士基航运则提供协议服务。通过这

次试点，马士基航运旨在为客户提供更好的数字解决方案，并解决行业面临的临时取消订舱的痛点。这项新的试点有可能在稍后阶段应用到更多的航线和客户中。

4 架构：大中华区或有提升

自去年 9 月马士基集团宣布将分拆业务以来，今年马士基石油和马士基油轮陆续完成出售。在马士基集团的新战略中，马士基航运无疑是核心企业。方雪刚透露，在马士基集团的拆分过程中，马士基航运大中华区的重要性会越来越大，其架构也正在研究中，或许将有所提升。

此言非虚，大中华区一直是马士基航运非常重要的组成部分。据悉，大中华区业务量差不多占全球 30% 的比例；按收入计算的话，大中华区要占到全球的 30%~35%；对利润的贡献，比例则更高。在马士基航运内部的客户满意程度评比中，大中华区同样排名全球第一。

伴随着经济形势的发展，大中华区的进出口也有了新的趋势。方雪刚表示：“从马士基航运的情况来看，进出口的质量有所提高。出口上，马士基航运要与‘中国制造 2025’、‘一带一路’倡议等紧密结合，与相关客户保持联系；进口方面，三废产品大幅下降，未来将以消费品为主，如近期美国与中国签署的大量进口协议都会为班轮公司带来新的业务增长点。”

随着中国经济发展从沿海向内陆城市延伸，马士基航运会跟随客户发展的脚步为它们提供解决方案。今年以来，根据客户的需求，马士基航运协同丹马士在武汉推出汉新欧专列，在此基础上，马士基航运会出台相应的中西部区域拓展计划。[返回](#)

现代商船订造大船的影响分析

最近，韩国媒体 MTN 报道，现代商船（HMM）可能会很快开始订造 20000TEU 超大集装箱船舶。MTN 称，HMM 预计于明年 3 月份下单，这批船将于 2021 年交付。到那时，HMM 的集装箱船队运力将能从目前的大约 38 万 TEU（含在建运力 2.2 万 TEU）提高至 60 万 TEU。笔者认为，从目前来看，现代商船（HMM）还不具备订造超级大船资格。假如韩国政府把现代商船（HMM）改造为一家“准国企”并以巨额注资助其订造大船，无论对行业、对托运人、对韩国纳税人，还是对韩进海运的债主，都将带来较大的负面影响。

1 现代商船目前不是全球承运商

现代商船（HMM）原来属于全球承运商。在同胞韩进海运于去年 8 月宣告破产以后，现代商船撤掉了在亚欧航线市场上的全部服务航线，力保跨太平洋航线上的市场份额（目前约为 3%）。马士基与地中海航运组成的 2M 联盟为了弥补自己的短板，同现代商船（HMM）签订了一份为期三年并可以续约的舱位互换与互购的舱位共享（VSA）“战略合作协议”。签约的三方都认为这是一份“三赢”的协议，它将有助于补足 2M 联盟在跨太平洋航线上的“短板”，也将有助于现代商船（HMM）加强其在亚欧航线上的存在感。但是，为了安抚因韩进破产而惊魂未定的客户，马士基和地中海航运都向货主承诺，在这两家公司订舱的货，未经货主签署“知情同意书”，决不会装到现代商船（HMM）的船上。美国联邦海事委员会（FMC）和欧盟委员会已向这两家公司发出警告：如果未经货主签署“知情同意书”，则 VSA 无效。因此，严格来说，现代商船（HMM）已经不能算是全球承运商了。如所周知，所谓“全球承运商”，必须至少在亚欧、跨太平洋和跨大西洋三条主干航线中的两条航线上有独立提供的服务航线。

作为韩国最大的班轮公司，依托马士基和地中海航运这两棵“大树”，现代商船（HMM）可能逐渐走出高负债、高风险的困境。但是像首席执行官 Yoo Chang-keun 说的五年内跻身全球五强的目标，看来断无实现的可能。事实上，其市场份额已从今年年初的 2.3% 跌到目前的 1.7%，而且手上的新船订单只有 2.2 万 TEU，仅为现役船队运力的 6%，为世界平均水平（12.5%）的一半。（表 1）

表1 十大顶级承运商的船队运力预测（在役和在建） 2017年11月4日

承运商	在役 (TEU)	在建 (TEU)	合计 (TEU)	在建/在役	平均容量 (TEU)
马士基航运+汉堡南美	4,109,435	247,970	4,357,405	6.03%	5537
地中海航运	3,128,878	367,038	3,495,916	11.73%	6609
中远海运+东方海外	2,490,007	565,443	3,055,450	22.71%	6642
达飞轮船	2,481,455	352,286	2,833,741	14.20%	5471
ONE	1,448,298	201,740	1,650,038	13.93%	6762
赫伯罗特	1,497,740	0	1,497,740	0.00%	7065
长荣海运	1,068,506	271,408	1,339,914	25.40%	6009
阳明海运	579,826	70,000	649,826	12.07%	6498
太平船务	380,736	131,753	512,489	34.60%	3463
现代商船	363,707	22,020	385,727	5.74%	6027

注：达飞轮船订单运力包括已确认的订造9艘22,000TEU新船订单。地中海航运的订单运力包括已确认的订造11艘22,000TEU新船订单。以目前已经宣布的并购案为依据，假设这几宗并购案都能顺利完成。否则，数据将发生变化。

资料来源：Alphaliner, November 4, 2017

2 地中海航运和达飞轮船造大船的理由

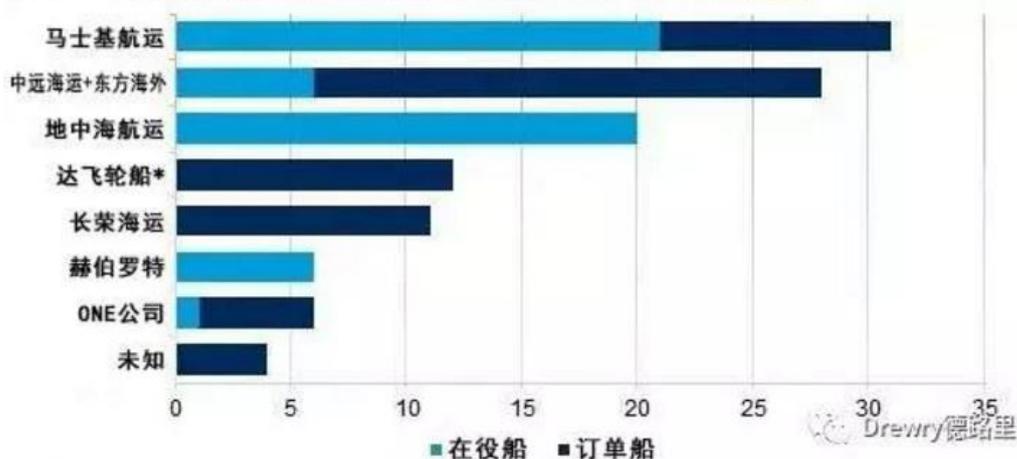
如果现代商船（HMM）订造大船的传闻属实，那么它将成为自2015年10月全行业停止订造大船以来的第三家重启大船订单的公司。

9月初，达飞轮船和地中海航运分别宣布订造9艘和11艘2.2万TEU的新船。这两份大船订单已经引起行业人士对于重启“装备竞赛”、加剧运力过剩、打压运价上升势头和断送行业复苏前景的担忧。

虽然班轮公司做出任何重大决策时，主要考虑的都是本公司的利益，而不是全行业的利益，但是这两家公司订造大船的理由还算说得过去。

地中海航运秉承祖训，从来不收购公司，那么要保持市场份额唯有造新船。而且，作为2M联盟的成员公司，它与马士基航运的运力规模和构成必须相接近。如果加上这11艘大船订单，地中海航运在役和在建的1.8万TEU以上船的艘数（33艘）才能同马士基（31艘）并驾齐驱（图1）。而且，即使包括这11艘船，地中海航运公司的造船订单占在役船的比重在世界最大的七家公司中仅高于赫伯罗特（0艘），为11.7%，仍低于行业平均。

图1 拥有18,000TEU集装箱船的承运商（艘数）



*含达飞报道中的9艘22,000TEU订单船

资料来源：Drewry Maritime Research, Container Forecaster

再看达飞轮船，在中远海运完成收购东方海外之后，全球第三大承运商的位子将被取代。为了夺回这一位子，达飞必须加快运力扩充的步伐。更重要的是，在役和在建的18,000TEU以上集装箱船的艘数（3艘）在前七大承运商中是最少的。即使加上新投放的9艘22,000TEU集装箱船也只有12艘，还不到中远海运加东方海外（28艘）的一半（图1）。

3 其他全球承运商不造大船的理由

笔者认为，除了达飞和地中海航运以外，其他五家运力在100万TEU以上的全球承运商几乎都不可能订造大船。

马士基集团首席执行官施索仁（Søren Skou）一直呼吁要克制。他指出，考虑到燃油价格的下跌和最低水平的租船费率，订购新船没有成本方面的吸引因素存在。他表示，特别是当在公开市场上租用船舶更具经济性的时候，很难找到一个订购新船的理由。马士基航运的首席营运官虞索仁说，与其订造大船，马士基更愿意收购一家公司。马士基航运在公布第三季度业绩时，仍然重申不打算订造新船的立场。

日本Ocean Network Express(ONE)公司的首席执行官杰瑞米·尼克松（Jeremy Nixon）也提出了警告。他在最近的一次访谈中说，当大家都很自律地停止订造大船的时候，传出了一家顶级承运商订造22000TEU大船的传闻。全球投资行业流动性泛滥，数万亿美元的资金正在寻找高于目前低迷的债券利率、可提供资本回报的机会。如果这些资金流入集装箱航运业，并被用来为跟进订造大船的承运商提供资金，可能会导致刚刚开始复苏戛然而止。

中远海运（加上东方海外）和长荣海运的订单运力与在役运力之比分别高达23%和25%，为行业平均水平的两倍左右。两家公司在役和在建的大船分别有28艘和11艘，而且其中绝大部分大船订单还没有开建，更不可能投放新的大船订单。

赫伯罗特虽然目前订单为零，但是由于同阿拉伯轮船合并，所以已经拥有6艘大船。赫伯罗特首席执行官罗尔夫·哈奔·詹森一贯反对造大船，甚至为此不惜顶撞老板库恩。

4 现代商船造大船的障碍

最近，现代商船（HMM）以知名咨询公司报告的结论为依据，向韩国政府和国家银行申请89亿美元注资。这笔钱远远超过中远海运收购东方海外的成交价（63亿美元），足以收购2.2家被马士基收购的汉堡南美公司或3.5家被达飞收购的美国总统轮船那样的公司。

在去年韩进破产的时候，韩进海运负债率为687%，现代商船（HMM）的负债率更是高达1442%。试问，除了韩国政府的主权财富基金以外，有哪家银行敢冒“颗粒无收”的风险借数十亿美元给现代商船（HMM）订造新船？如果韩国政府真要注资近90亿美元，那么首先遇到的障碍是韩国纳税人。政府有什么理由拿纳税人的巨额资金去资助一家私营企业？去年韩进海运破产时，政府坐视不救。如今韩进的全球债权人（包括合伙船公司、托运人、船东、港口和码头营运商等）索赔金额高达105亿美元，政府依然坐视不赔？牺牲国家信用，为一家私营企业背书，是否值得？

另一个障碍是行业舆论。从整个集装箱航运业来说，超级大船的新订单会不会毁掉了各班轮公司寻求运力供求平衡的努力？在行业复苏的嫩芽刚刚冒出地面的时候，任何一家承运商订造大船的行为都可能被视为播种毁灭的种子，而遭致谴责。

此外，全球承运商在役船队的平均单船容量是很有讲究的。一家班轮公司的全球网络系统要正常运转，干线船舶和支线船舶的比例搭配必须合理。马士基和达飞的平均单船容量最低，各为5500TEU左右。其他几家都在6000至7000TEU之间，现代商船（HMM）为6030TEU（表1）。按最保守的估计，假定这次透露的大船订单为10艘22,000TEU集装箱船，那么现代商船（HMM）未来船队平均单船容量将高达8180TEU，支线船舶运力肯定不够，除非另有配套资金订造几十艘支线船舶。

综上所述，从目前来看，现代商船（HMM）还不具备订造超级大船资格。假如韩

国政府把现代商船（HMM）改造为一家“准国企”并以巨额注资助其订造大船，无论对行业、对托运人、对韩国纳税人，还是对韩进海运的债主，都将带来较大的负面影响。

[返回](#)

自由贸易港区的发展分析

自贸港是管理体制由“境内关内”特殊监管升级为“境内关外”的重大突破，是进一步对外开放的具体举措，也成为建成资源配置型国际航运中心的重要抓手。

近期，多个消息源证实，上海自贸港方案已上报，只待批准。据知情人士透露，境外入区货物有望实现不报关、不完税、转口贸易不受限。进出口贸易参与各方对政策的落地充满期待。

上海自1995年成立外高桥保税区以来，先后批准设立了出口加工区、保税物流园区、综合保税区等，为上海港集装箱码头及长江经济带的发展，做出了巨大贡献。2002年，上海市科技发展软科学重点项目《关于设立洋山自贸港的研究》就有了自贸港的初步设想。2013年建立上海自由贸易区，自此与自贸港只相距一尺之遥。

我国设立的保税区、出口加工区、保税物流园区、跨境工业区、保税港区、综合保税区、自由贸易区等，体现了我国沿海港口及城市对外开放不断进步的历程，但他们的共同属性是“海关特殊监管区”，本质仍是“境内关内”的管理模式。虽然政府和港口反复强调要与国际惯例接轨，实现进出便捷、手续简化，也提出了启运港退税、捎带运输等要求，但要真正实行“自由贸易”举步维艰。

今年上半年，《全面深化中国（上海）自由贸易试验区改革开放方案》提出，设立自由贸易港区，若此次方案获批，将是一次新的起点。

1 自贸港的关键是“境内关外”

自贸港政策是海关政策的例外和补充，以最小的成本来保证和促进国家经济和贸易有利发展。

国际贸易需要各国之间有自由、便利的贸易环境，而各国在进行国际贸易的同时，又要保护本国、本地区的产业经济发展不能受到过多影响，因此产生各种贸易壁垒。

为此，各国都设立自己的海关，根据国家法令，对进出国境的货物、旅客、货币和运输工具等进行监督检查，征收关税，查禁走私，运用关税壁垒和各种非关税壁垒，保护本国经济和对外贸易的发展。根据本国具体情况制定自己的海关政策和关税标准，并在全国范围内统一实施，是国家意志在贸易发展方面的体现。但由于监管、征税、壁垒、查禁，又会对港口业务、临港经济带来阻碍，特别是对集装箱国际中转、货物加工增值、开展国际物流等产生不利影响。为此，各国通常的对策是设立自贸港，实行“境内关外”的政策。因此，自贸港政策是海关政策的例外和补充，以最小的成本来保证和促进国家经济和贸易有利发展。

从全球已经设立的自贸港来看，多数是国家或地区划在国境之内关境以外的港口区域，进出该港的国际货物，可以免受海关监管，免征关税。早在欧洲共同体（欧盟前身）时期，该组织就在法律文件中规定：“自贸港是港口的一部分，自贸港有严格明确的界线，该界线受海关监督。自贸港划在海关管制区以外，准许外国商品免税出入。在该区域内，商品可以储存、重新包装、展览等，或在遵守有关条例的前提下，转运、销售或加工，海关一般不予监督或限制。”即国际货轮停靠自贸港，即进入了该国的境界范围，可以在此区域进行装卸、运输、仓储、加工、装配等，并再行出口，不受监管。但如果货物从自贸港进入国家内陆地区，必须在关界接受海关监管检查并交纳关税。

自贸港和现有自贸区可以形成共生互补。香港、新加坡等港口的经营颇具借鉴意义，这些港口都在码头区和港区以外设有保税仓库。在港区保税仓库进出的货物，不需交纳任何税费，港区外仓库则需交纳商业税；港区保税仓库主要是短期储存，临时堆放，港区外仓库适合较长期储存或者需进行加工装配的货物；港区保税仓库通常为“有主”的

货物，运输方向明确，港区外仓库具有公共仓库的性质，许多为暂时“无主”的货物，称为第三者物流服务；港区保税仓库收费较高，港区外仓库收费则相对较低。

因此，自贸港设立后，保税区或自由贸易区仍将存在，并继续发挥巨大作用。上海有望受益于自贸区和自贸港的双轮驱动。

2 从物畅其流到“流+留+聚”

自贸港的发展是国际贸易自由化、便利化的产物，也是建设和巩固国际航运中心的必然条件。

从历史发展的长河看，要先建立国际集装箱枢纽港和转运中心，之后才有国际航运中心。作为以港口为依托的航运中心，集装箱枢纽港和转运中心发展的第一步，是实现物畅其流，包括集装箱货物集散式转运和集装箱航线交汇式转运等方面。

集装箱货物集散式转运中，枢纽港作为远洋干线的挂靠港，周边小港不参与主航线的运行，只作为主干线挂靠港的喂给港或支线港，形成集装箱水上集疏运网络。集装箱航线交汇式转运，则多是班轮公司在航线配备上有意为之，安排某一航线与本公司其他航线交叉，或与其他班轮公司的航线在特定港口交汇，以提高集装箱船的载箱率，同时避免部分航段重叠，增加营运港口数量。

上述转运方式往往不是单独发生的，而是综合作用的结果。转运港的选点往往货流量大、周转高效、有较大的竞争力，最终成为集装箱枢纽港、国际集装箱转运中心。

以港口为依托的航运中心建设，更高的努力方向是完成加工服务和物流式转运——“流+留”。

建设国际集装箱枢纽港不仅为了装卸货物，还要促使货物留下来进行加工服务，促进货物增值，进而实现所在国家和地区的经济发展。

如果一个港口具有某些独特的禀赋优势，如港口具有区位优势、土地丰富、劳动力低廉及政策优惠等，就可以吸引其他地区的原料、半成品、组装件等进行加工、装配后，再运往其他地区。这些加工作业通常在港口或附近区域进行，并执行自贸港的政策，不征收关税，生产的产品就更具有价格竞争力。港口码头或附近区域加工中心往往与前述的转运中心共生，即同时具备了“流+留”的功能，成为货运量增长和集聚转运的重要源泉。“流+留”成为枢纽港的核心竞争力，使得他们在全球集装箱枢纽港和转运中心的地位进一步增强。

以港口为依托的航运中心建设，终极努力方向是实现全球配送和服务的转运——“流+留+聚”。

国际经贸和物流界曾提出即时运输和零库存的理念，即工厂和商场不需要配备仓库和巨大的商品库存，不必把大量资金积压在各种商品的库存投入上，而要求物流能在指定的时间将指定的商品运到指定的地点。

由于集装箱港口（特别是自贸港）具有贸易自由、集聚便利、货源交汇广、量大价廉等优势，理所当然地承担起全球货物集聚和配送的任务。码头除了进行原有的装卸、仓储、转运等作业外，还承担了诸如订货、采购、拼箱、拼装及配送等服务，其核心是以满足客户的不同要求为目标，并为此提供最佳的物流供应链方案。

3 资源配置能力是终极目标

只有当港口具备了“流+留+聚”的功能，才能发挥出巨大的能量。

放眼全球，新加坡正是在自由贸易的理念下，从一个贸易需求小国发展成为了全球配送中心。

新加坡自身进出口量只有几百万箱，港口吸引的集装箱转运量比自有量大出6-7倍，这不能不引起我们的深思。审视其成功经验，除了地理位置优越、现代化港口设施和信息网络外，新加坡的自贸港建设也是其最主要的支撑。

新加坡港自2010年集装箱吞吐量落后于上海港，进入增长缓慢期，近三年还出现了负增长，与上海港的差距扩大到600万TEU。新加坡港的地理位置没有变，港口设施

和自贸港政策也没变，2010年以来，全球和东北亚的集装箱吞吐量还在增长，新加坡港口吞吐量下降又说明了什么问题呢？

最重要的原因是，我国大陆港口的“流+留”能力在增长。上海港以上海市和长三角为直接经济腹地，是长江流域各省市国际贸易的出海通道，而江浙沪三省的GDP是新加坡的7倍。长三角经济圈具有世界上码头最密集、货运量最大的港口群，集装箱总量达到8000万TEU以上。此消彼长，上海港的箱量在增加，到新加坡港的箱量就减少了。

但是，新加坡港得利于自贸港的优势，其“留+聚”的功能仍是我国大陆港口无可比拟的，其全球配送中心的地位仍不可动摇。上海港的国际集装箱转运量只有百分之十左右，这不仅是数量上的差距，实际上是港口是否具备了“流+留+聚”功能的差距。

没有自贸港制度的突破，上海港要想成为全球资源配置型枢纽港，是难以实现的。

集装箱枢纽港是建设上海国际航运中心的主体，当然，国际航运中心的建设还需要航运经纪、金融、保险、法律、仲裁、信息咨询等服务系统的支持。有人把码头设施装备、港口生产作为硬环境，把其他作为软环境，认为上海港码头设施已进入先进行列，码头操作能力已经达到世界先进水平，因此主要是补足软环境建设的短板，依据世界一流标准建设港口服务体系。此事虽呼吁多年，但成效不大。

笔者认为，这陷入了一个误区。在港口主体需求与服务供给的两者关系上，低层次的国际贸易活动和港口生产，只能产生低层次的服务，即使引进了高层次的航运经纪、金融等服务，也无用武之地。只有多元化的高层次国际贸易活动和港口生产，才能产生高层次的服务，即使暂时没有，也会应运而生。自贸港的制度突破，恰恰可以推动高层次国际贸易活动的产生。

因此，自贸港建设的目标在于提升枢纽港的资源配置能力，届时，资源配置型的港口服务体系会随之而生，资源配置型的上海国际航运中心也就不远了。[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