

时事经济与航运

中国海洋运输情报网主办

2016 年 07 月 04 日 (第 532 期总第 1591 期)

✦ 坚持供给侧结构性改革的主攻方向	1
✦ 金融资本与文化产业融合障碍何在	4
✦ 船舶或将面临闲置难	8
✦ 中国上市港口企业发展报告	10
✦ 全球港口投资风向	11
✦ 二季度港口信心指数跌至历史最低，三季度集运企业将迎全面复苏	14

坚持供给侧结构性改革的主攻方向

1 关于上半年经济形势的基本特点

分析经济形势，首先需要对经济运行的基本特点有一个比较客观的把握和概括。根据大家提供的书面材料和发言交流情况，结合近期公布的全国 1—5 月份的宏观数据，今年上半年经济运行的基本特点，可以大体概括为以下三点：

1.1 今年以来我国经济运行呈现总体平稳、稳中有进、稳中向好的态势

目前绝大多数省区市对今年以来经济运行情况的总结概括都是“总体平稳”且“稳中有进”或“稳中向好”，少数省区市没有用“总体平稳”，或在“总体平稳”后用的是“稳中趋缓”、“仍处下行通道”等。从宏观指标看，一是一季度全国 GDP 增长 6.7%，处在预期范围之内，5 月份全国规模以上工业增加值同比增长 6%，增速与上月持平，1—5 月全国规模以上工业企业实现利润同比增长 6.4%。二是城乡居民收入和物价水平保持稳定，民生继续改善。尽管少数地区存在一定的就业压力，但把就业当作突出问题情况尚不普遍。三是我们的生态环境状况在继续改善，特别是一些大中城市的空气质量继续有所改善。四是经济结构继续优化。比如，1—5 月高技术产业增加值占规上工业增加值的比重为 12.1%，较去年同期提高 0.8 个百分点；高技术产业投资增长 13.6%，比全部投资增长速度快 4 个百分点，说明工业正向中高端迈进。

1.2 经济回稳的基础仍不牢固，经济下行的压力依然比较大，稳增长的任务艰巨

各省市普遍认为，虽然经济保持平稳态势，且下半年有望继续保持平稳增长态势，但是实现全年增长目标仍非易事，80%左右的地区认为通过努力可以实现全年增长目标，仍有 20%的地区感到实现全年目标存在较大困难。从需求侧看，绝大多数省份投资增速有较大的下行压力，特别是工业投资和民间投资速度持续下行。与去年同期相比，31 个省区市中 21 个地区投资增速明显下降，平均降幅超过 3 个百分点，只有 10 个地区投资增速有所上升。其中工业投资和民间投资增速下降的趋势尤为明显。外贸出口的形势也不乐观，多数省份的情况是，今年 4、5 月与一季度相比，降幅有所收窄，而与去年同期相比，降幅还是大幅度扩大，全年很难实现正增长。从供给侧看，一是多数地方的工业增长速度放缓，企业效益普遍下滑。二是新兴产业规模仍然较小，不足以对冲传统产业增速下滑带来的压力。

1.3 区域分化的趋势比较明显

大体来讲，东部沿海地区，典型的如上海、江苏、浙江、广东、山东、福建等，结构调整和转型升级起步比较早，当前发展的稳定性和效益状况也相对比较好。而一些在上一轮增长中，对能源、重化工业依赖比较强的地区，典型的如辽宁、山西、黑龙江、河北、内蒙古等，面临的下行压力相对来讲要大一些。而过去处在中间状态的一些省区，一方面，其早期发展中劳动密集型轻纺工业不如东部沿海地区，而在上一轮能源重化工业发展中，其能源重化工业的依赖程度又赶不上一些东北、西北省区。典型的如中部地区的安徽、江西、河南、湖北、湖南，西部地区的贵州、重庆等。这些地区当前总体发展情况也是稳定的，其中一些地区抓住产业转移和升级的机会加快发展，取得了比较好的成效，增长速度相对比较高。由于发展水平、经济结构及转型任务的不同，同样面临增速下降和经济下行压力，但各自的感受却是不同的。相比而言，发展水平相对较低、确定的年度增长目标相对较高、财政状况相对比较弱的省区，所承受的经济下行压力相对来讲要更大一些。

2 对当前经济形势的基本认识

面对上面所说的当前经济运行状况的三个突出特点，如何从总体上评判当前经济形势和把握今后一个时期的政策方向呢？根据大家的交流讨论，我感到，有两点比较重要，实际上这也是大家讨论中所形成的两点重要共识。

2.1 当前形势总体上符合经济发展阶段转换的客观规律

我国是比较典型的后发追赶型增长的国家，在很长一段时间里，实现了比发达国家高得多的增长速度。但随着发展水平提升和后发优势的减弱，增长潜力和增长速度会回落到一个中高速增长乃至中速增长的区间，这具有发展阶段转换的必然性，其他追赶型经济的发展过程概莫能外。另外，我国的增长阶段转换过程，适逢国际金融危机之后世界经济的衰退及国际经贸环境的复杂变化，既增加了我国经济结构转型升级的紧迫性，也增加了我国经济转型升级的难度。国际经验表明，面对经济转型过程中经济增速的下行和培育经济增长新动能的艰巨任务，经济政策如何选择至关重要。简单采取大水漫灌式的需求刺激政策，虽能保一时之增长，但却不仅不利于新动能的培养，而且会积累新的矛盾，产生新的隐患。正确的选择，就是在保持需求适度扩张、经济总体稳定的前提下，着力推进改革，强化竞争，优胜劣汰，用市场的办法促进结构升级。中央提出推进供给侧结构性改革的实质，也正在于此。

从今年以来经济发展的实际情况来看，虽然结构优化升级的成效也还比较初步，“三去一降一补”的进展还不尽如人意，但总的来看，市场预期进一步改善，市场活力进一步释放，结构调整和动力转换的步伐正在加快。党中央、国务院所确定的着力推进供给侧结构性改革的政策方向是完全正确的。大家在分组讨论中提到了许多当前面临的突出问题，比如新旧动能接续转换的问题、资源环境约束问题、经济过分依赖某些行业、民生领域欠账等问题，从一个中长期的时间跨度来看，都是转型升级中必然要面临的情况，也是改革推进到一定阶段必然要去解决的问题。只要我们坚定信心，坚持供给侧结构性改革的方向，解决好深层次的体制机制问题，就能为我们本来具有的比较优势的发挥创造条件，从而形成新的增长动力。

2.2 当前经济运行中还面临一些比较突出的问题需要高度重视并加以改进

这些问题比较突出地表现在以下三个大的方面。一是稳增长的潜力尚待充分挖掘。不少同志反映，后续稳增长的压力仍然较大。我们的一个基本判断是，我们虽然属于比较典型的后发追赶型增长的国家，但我国经济体量大，区域发展差距明显，所以仍有巨大的发展潜力，今后一段时间，我国还有很多需求空间有待释放。例如，城市地下管网改造升级、中西部地区和农村地区基础设施及公用事业的完善、农房的抗震改造等，投资潜力还非常大，农村现代化和城乡消费新领域对新技术、新产品的需求还比较旺盛。这些领域投资有一个突出特点，就是大都具有一定的公益性质，不都是可以直接商业化

的投资。需要通过财政、金融制度的改革与创新，建立适应新形势的可持续的投融资体制，充分释放国内投资需求潜力，从而形成拉动增长的新动力。

2.3 结构调整和优化升级进展还不尽如人意

首先，在这次金融危机之后，全世界都在重新审视制造业的地位，美国提出“重振制造业战略”，德国提出“工业 4.0”。相比之下，中国制造业虽然体系比较完整，但在自主创新能力、资源利用效率、产业结构水平、信息化程度、质量效益等方面仍然存在明显差距，转型升级和跨越发展的任务还十分紧迫。其次，煤炭、钢铁等领域的产能过剩问题仍然突出，去年以来去产能工作有所进展，发布了一系列去产能的指导指导意见和实施细则，但实质性成效还不明显。去产能是一个“瘦身”与“强身”并重的过程。昨天小组讨论中我们明显感到，越是结构调得早、调得到位的地区，面对这种经济下行压力越稳得住。另外，在新兴产业和新兴服务业领域，我们的有效供给不足问题还比较突出，如何利用新技术改造传统产业，为新兴产业增长点创造更好的政策和市场环境，我们要做的工作还很多。

2.4 改革进展与大家期望相比还有不小的差距

有些领域改革措施不协调、不配套的现象还比较突出。特别是在大家比较关注的领域，比如国企改革、土地制度、金融改革等，仍需进一步加快完善相关改革措施。昨天许多同志讨论到民间投资增速下滑过快，背后的一个重要原因是关键领域改革不到位造成的，有些地方虽然改了，但“明放暗不放”，还存在各种“玻璃门、弹簧门、旋转门”。有的领域政策法规还不健全、不完善，部分重要法规仍然缺失，比如有同志反映在 PPP 领域，由于缺乏“政府和社会资本合作法”这样的上位法，难以顺畅解决 PPP 领域遇到的新情况、新问题。这些问题都需要进一步深化改革，继续扎实推进。

3 关于政策方向及工作重点

根据以上分析，下一步，要在坚持供给侧结构性改革这个总的政策方向的前提下，进一步处理好稳增长与调结构的关系，把握好二者的平衡。不能把稳增长与调结构对立起来。一方面，不能认为稳增长，结构调整就可以缓一缓。我们正处于增长阶段转换的关键时期，如果还沿用传统保增长的思路，而不扎实推进结构调整，那么保增长是低效的、短期的。另一方面，有些稳增长政策本身就有利于结构调整。比如，财政上加强对“补短板”的支出，加大对扶贫、基础设施和民生领域的投资，本身就是调结构。山东等省市新建改建农村住房最低按 7 级烈度设防的要求，还制定了农村无害化公厕的标准，改造农村公厕，既是民生需要，也会产生很大的投资需求。因此，下一步经济政策要在调结构和稳增长两个方面同时用力，并努力使两个方面相互支持、相互促进，形成良性循环。

3.1 在推进供给侧结构性改革过程中要着重处理好政府与市场的关系

供给侧改革的核心是提高供给适应需求的灵活性和能力，改善供给结构，提高供给质量。不论是淘汰僵尸企业、落后产能，还是促进新产业、新经济的发展壮大，最根本的还是要发挥市场机制的作用。为此，政府必须正确发挥作用，尽可能地减少政府对经济结构调整过程的直接行政干预。比如在新产业发展中直接认定特定技术路线并予以资金或政策扶持，或在去产能过程中直接认定过剩产能或僵尸企业，并采用一刀切的办法下达指标，事实证明这种做法最终是很难取得良好效果的。政府要把精力主要用在创造环境方面，包括进一步放松市场准入、打破垄断，促进竞争；进一步理顺价格机制，避免价格扭曲导致产业结构的失衡；进一步提高质量安全环保标准并严格执法，为各类企业创造公平的市场环境；进一步加强就业服务，完善社会保障，保持社会稳定等等。

3.2 在稳增长方面要着重处理好内需与外需的关系

在全球经济形势低迷的情况下，我们稳增长主要依靠扩大内需，但也要尽可能继续拓展国际市场空间。扩大内需的关键在于提高产品服务的质量。2014 年，我国居民境外

购物超过 1 万亿元，2015 年超过 1.2 万亿元。其中，2015 年中国消费者全球奢侈品消费达到 1168 亿美元，全年中国人买走全球 46% 的奢侈品。我国居民到境外大量购物，除了奢侈品高关税高价差之外，主要的原因是我们的产品质量安全监管不过关，特别是消费环境不好，购物不放心，不省心，是政府的监管不到位。扩大外需的关键是提高产品竞争力。出口不仅是经济发展的直接动力，还是促进产品参与世界竞争，并带动企业转型升级的重要支撑。要扩大出口，核心是要提高竞争力，要加大创新力度，研发更新更好的产品，同时要降低成本，包括交易环节的成本和能源成本。比如大家普遍反映煤炭价格下来了，但电力价格依然居高不下，没有发挥出为企业降成本的作用。

3.3 在深化改革中，要处理好顶层设计和地方探索的关系

改革推进要见成效，需要发挥好中央和地方两个积极性。顶层设计要进一步明确方向和原则，提出科学合理的方案和推进方式，避免方案的碎片化和工作的分散化。同时，要给地方和基层在改革试验方面更大的自主权和灵活性，建立必要的容错机制，鼓励地方结合基层实际大胆探索、大胆创新。另一方面，地方也要主动作为。昨天的讨论中，不少省市都谈到了在推进供给侧改革中进行了有益的探索，里面有很多好的经验和做法，值得其他地方学习借鉴。实践证明，尽管各地面临的大的政策环境是相同的，但地方是否根据中央精神并结合自身实际主动作为，实际效果还是大不一样的。

3.4 在鼓励干部积极作为方面，要处理好激励机制和约束机制的关系

不论是稳增长还是调结构，都需要充分发挥广大干部的积极性。目前传统的激励机制已经被打破，而新的激励机制没有建立起来。比较形象的说法就是“后门堵住了，而前门却没有打开”，从而使得一些地方和部门一定程度上出现“不作为、不敢为、不想为”的现象。昨天有地方同志反映在 PPP 项目中进入发改委目录的有上百项，但实际落地的不足 10%，真正引入民间资本的项目更少。其中一个原因是有些干部认为与民营企业合作，一旦项目亏损就存在国有资产流失的责任。这与我们当前在全面深化改革过程中，对公务员缺少科学的激励和约束机制有关。另外，在公车改革、国企干部薪酬改革、科研经费管理等方面，也都存在类似的情况。习近平总书记多次提出“三个区分开来”的要求，要保护那些作风正派又敢作敢为、锐意进取的干部。只有这样，才能把大家的积极性真正调动起来，把改革推向深入。

我们现在做出经济总体平稳、稳中有进等判断，在很大程度上是基于现有的统计数据。但近年来，随着经济下行压力的增大，大家对统计数据方面问题的反映越来越多。数据的真实性对我们做好政策咨询研究工作至关重要。在当前形势下，更需要政策研究人员深入一线调查研究，加大实地调研力度，注重宏观数据与微观数据、各类宏观经济指标之间的交叉验证。[返回](#)

金融资本与文化产业融合障碍何在

当前，在推进供给侧改革、重构新型供需关系的背景下，发展文化产业对于稳增长、促改革、调结构、惠民生、防风险以及提升国家软实力等将发挥不可替代的作用。然而，我国文化产业主要脱胎于文化体制改革，相对于其他领域，文化产业发展起步晚、基础薄弱，加之其自身具有一些特殊性，造成目前文化产业投资来源较为单一，服务于文化产业的金融中介体系薄弱，配套法律法规政策仍不完善，文化产业与金融资本融合不足，融资困难情况较为突出，严重制约文化产业快速发展。

“十三五”时期我国经济进入中高速增长阶段，文化产业以其自身的优势成为稳增长、调结构的重要力量，不仅是支柱产业，更是发展新动能、提高经济增长效率的重要依托。大力发展文化产业意义重大，事关“十三五”规划纲要提出的发展目标能否完成，也是供给侧改革能否顺利推进的关键一环。然而，我国的文化产业主要脱胎于文化体制改革，相对于其他领域，文化产业的发展起步晚、基础薄弱，加上其自身具有一些特殊

性，造成发展的严重制约，最突出的问题是与金融资本融合不足，出现了融资困难的情况，严重制约着产业的快速发展。

1 文化产业的资金来源仍较为单一

文化产业的投资主要来源于 5 个方面：财政投入、银行贷款、社会融资、外资以及文化企业内源资金。从国外发展经验看这几个方面都很重要：美国主要通过国家艺术基金会、国家人文基金会和博物馆学会对文化产业给予资助，公司、基金会和个人捐助也是重要来源之一，2007 年其社会赞助一项就高达 137.6 亿美元，是政府财政投入的数倍；澳大利亚文化产业的繁荣得益于商业赞助，政府通过立法，规定赞助者可免纳相应数额的所得税；印度通过优惠政策鼓励国内私人企业和财团投资文化产业，许多有影响的媒体都是私人投资；韩国制定了“文化产业专门投资组合”，以社会资金为主、官民共同投资；英国对投资文化产业的企业实行“政府陪同资助”，企业第一次资助文化产业时政府就会按照 1:1 的比例“陪同”。

我国文化产业的投资来源则较为单一，国有文化企业仍以财政投入为主，投资方式也很简单，大多局限于财政补助方面，贴息、转贷等方式很少运用。民营文化企业大都由旅游、房地产、广告等其他关联行业转入，资金来源主要靠私人公司的原始积累，部分企业发展到一定程度后投资来源虽然有多元化的趋向，但在资本市场上其直接或间接融资一般相对困难，利用外资和社会捐助更微不足道。

文化产业与金融机构之间缺乏有效联动

2010 年中宣部等九部委联合出台了《关于金融支持文化产业振兴和发展繁荣的指导意见》，为金融资本与文化产业融合提供了政策支持，但据中国银行业协会发布的《2014 年度中国银行业社会责任报告》，当年文化产业共获得贷款 5328 亿元，总量仅占 86.8 万亿元贷款总余额的 0.6%，占当年全部新增贷款 9.78 亿元的 5.4%。金融机构对文化产业不重视，其原因主要有以下几个方面。

金融机构对文化产业的了解不够，对接的主动性不强。我国文化产业不仅起步晚而且专业性强、相对独立，大多数金融机构对传统产业积累了丰富的数据，了解较为充分，而对文化企业则相对不熟悉，信息不对称的情况更为严重，金融机构既不了解文化产品的属性、特点和盈利规律，对风险也不好判断，在金融趋利本性和避险本性的共同作用下，传统金融机构更愿意把资金投向熟悉和能把握风险的行业，即使有政府出面牵线搭桥，它们对投入文化产业的积极性也不高。

传统文化企业不擅长使用金融工具。国有文化企业多脱胎于事业单位，在原有体制下资金来源主要是财政拨款，对市场化经营还有待一个习惯的过程，当有资金需要时往往还习惯于向上伸手，希望主管部门拨款或协助解决，自身的能动性较差。民营文化企业除少数有实力外，大多属于中小微企业，本来就容易被金融机构边缘化，有资金方面的需求也只能靠自身积累去解决。

金融机构制定的贷款门槛较高。金融机构强调资金的安全性、流动性和盈利性，现有投资标准更适合那些拥有大量有形资产的企业，文化企业不同于一般企业，主要凭借人力资本和特有的商业模式抢占市场，普遍缺少土地、厂房、设备等资金占用较大的固定资产。同时，文化企业资产如何评估、盈利如何测算、资金使用周期如何确定等也与一般企业不同，但大多数金融机构在评估文化企业贷款时还套用普通企业的标准，强调抵押和质押，给普遍缺少有形资产的文化企业出了难题。

对文化产业方面的金融创新较为薄弱。金融创新在我国历来是一个薄弱环节，对文化产业的金融创新更加薄弱，适用于文化企业的金融工具种类很少，除银行贷款难以获取，文化企业想在资本市场上获得直接融资也很困难，据中国人民银行发布的《2015 年金融市场运行情况》，2015 年共有 132 家文化类企业通过银行间债券市场发行了 652 只债券，累计融资 5873.19 亿元，相对于当年 21 万亿元的总融资规模而言，仅占 2.8%。

2 文化企业的自身特点阻碍了与金融资本的融合

文化企业往往具有双重属性：一方面是精神文明建设的重要载体，具有政治属性和意识形态属性；另一方面是物质文明的创造者，具有经济属性。除此之外，我国文化体制改革起步较晚，许多文化企业还处在“转企改制”的进程中，进一步增加了文化产业的复杂性。

文化企业的行政色彩较浓。对于有意识形态属性的企业，所有国家都会实行严格的管制，我国也不例外。近年来，通过文化体制改革，一部分事业单位转型为文化企业，虽然强调政企分离，但“多头管理、条块分割”的现状无法回避，不仅管理难度大、经营体制不顺，而且也形成了一定的产业垄断和壁垒，外资、民间资本进入部分文化产业仍存在着限制。

文化产业的盈利模式比较特殊。文化产品与一般产品不同，是一种内容产品，其盈利来自于文化创意和文化服务，只有保持产品的独特性才能打造出核心竞争力，为此需要投入大量资源进行创意和开发。同时，作为一种产业链特征突出的产业，文化企业还必须着力整合渠道资源、形成规模化经营，这也需要大量资金投入。从盈利周期看，许多文化产品从创意到盈利过程一般较长，不仅需要投资者有充分的实力，更要有充分的信心，这些情况增加了其融资的难度。

大量文化企业小而分散。据国家统计局的数据，2013年末我国共有小微文化企业77.3万个，占全部文化企业的98.5%，其中小型企业16.8万个，占21.4%，微型企业60.5万个，占77.1%，小微文化企业是文化产业的构成主体。对于小微文化企业来说，资金规模偏低、业务分散，难以形成规模效应。以动漫业为例，据国家工商总局企业登记信息，注册资金低于100万元的企业占企业总量的74%，100万元到500万元的企业占20%，500万元以上的仅占6%，与国外大型动漫集团竞争，难以形成知名品牌。

文化企业的投资风险大。对于大部分文化企业来说，大量资金投入后产出的是文化创意、知识产权、专项技术等无形资产，这些资产的价值难以评估和变现，受政策性和市场变化的冲击又很强，在前期投入大、资金回笼周期长、市场不确定性强、投资回报率不稳定的情况下，投资风险无疑比一般企业更大。

3 服务于文化产业的金融中介体系薄弱

完善的中介服务是金融市场健康发展的前提条件之一，对于文化产业而言，其资产评估、担保以及产权交易等环节均十分薄弱，成为金融资本与文化产业深度融合的另一个障碍。

文化资产评估难。文化企业拥有的产权多是无形资产，包括影视著作权、版权、专利权、商标权以及品牌等，对于这部分资产的评估业界虽然进行了大量探索，但仍存在很大困难：对无形资产的评估目前主要依据《资产评估准则》和《专利资产评估指导意见》，这两个文件对操作环节的规定尚不够具体，标准还难以统一，大量的评估工作还在依据评估者本人的从业经验；有些资产的评估对象和范围不容易界定，除企业本身外，文化资产往往还涉及作家、画家、导演、演员等个体，增加了评估的复杂性；文化资产的形式日益丰富，但评估所必须的经验数据积累严重不足，如何确定预期收益额、分成率和折现率、获利年限等往往缺乏历史数据或典型交易案例参考。

文化资产融资担保难。文化企业自身缺乏足够的有效资产进行抵押或质押，难以满足金融机构的贷款或其他融资的条件，在寻求抵押或质押过程中，一部分文化企业试图通过联保的方式解决担保难的问题，但实践效果并不理想，原因仍在于文化企业有形资产不足，只要现有资产评估办法和担保规则不改变，担保难的问题就无法根本解决。

文化资产交易难。文化资产的产权涵盖面广，其中包括大量具有文化属性的知识产权，转让的对象可能是所有权，也可能只是使用权或者其他外延权利，加上评估困难、风险不宜把握，增加了交易对象的复杂性，影响到产权交易的进行。除此之外，目前文

化资产的交易平台和交易经纪人也不足，交易信息不对称的问题比较突出，现有的一些交易平台，由于自身经营和外部监督跟不上，还没有形成统一的定价主体、定价标准、定价方法，公平性和透明性还得不到市场的充分认可，制约了文化产权的交易，使文化资产流动性差，影响到价值的实现。

4 财政对文化产业的投入仍然不够

在我国，文化产业资金中财政投入占据主导地位，但从绝对量和人均数量看都还比较小，与发达国家相比存在较大差距。同时，在财政投入的方式以及管理方面也存在一定缺陷，影响到财政资金效力的发挥。

财政对文化建设投入不足。为了大力发展文化产业，世界各国都很重视财政资金的投入，据有关统计，2007年美国各级政府共向文化产业投入451.9亿美元、人均149.98美元，加拿大投入42.17亿加元、人均131.78加元，澳大利亚投入40.67亿澳元、人均137.6澳元，而我国各级政府向文化产业投入的财政资金仅为136.17亿元、人均10.32元，是美国的1/109、加拿大的1/83、澳大利亚的1/80。近年来各级财政对文化领域的投入虽然有所增加，但由于基数低、基础差，财政投入与文化产业现实需求之间的矛盾仍然突出。

投入方式不尽合理。财政资金对文化产业的扶持应建立在科学规划、统筹安排和系统使用的基础上，随意化和各自为政只能降低效率，甚至造成重复建设和资金浪费，当前一些地方政府在投入文化产业时仍延续着计划体制下的拨款模式，不注意运用税收等优惠手段，不习惯把财政支持与各类金融工具相结合，使有限的财政资金没有发挥出真正的效力。

各类文化投资基金行政化色彩严重。设立产业投资基金是扶持产业发展的有效形式，近年来从中央到地方都设立了许多文化产业投资基金，在促进文化产业发展中发挥了重要作用，但这些基金一方面来源较为单一，没有充分利用起各类社会资金和金融资金，限制了基金的规模；另一方面，在基金的管理上多以行政手段为主，基金的设立和管理办法由政府部门制定，使用也由政府部门管理，使基金无法实现市场化运作。

财政资金的后期的管理较为薄弱。

无论财政拨款还是通过各类投资基金投入，由财政资金形成的文化资产也是重要的国有资产，理应纳入严格、规范的国有资产管理体制中，但相较于其他国有资产，文化资产具有“轻有形、重无形”的特性，管理起来有一定难度，资金投入的实效也不易评估，这就造成了财政资金投入文化产业“重投入、轻管理”的现状，即不可避免地造成了财政资金的浪费，又极易形成国有文化资产的流失。

5 法律法规及政策配套仍不完善

文化产业具有知识密集型、资本密集的特征，在现代服务业中处于高端位置，这些特点决定了其健康发展必须依赖于强有力的产业政策支持，只有制定出系统、科学的法律、政策体系才能确保产业发展的规范和稳定。但是，当前涉及于文化领域的立法还不多，涉及到文化产业发展的法律法规更少，不适应产业的发展需要，也不利于文化产业与金融资本的进一步融合。

现有法律法规立法层级较低。涉及文化产业发展的法律政策大多集中于行政法规或部门规章的层面，这些政策规定由于缺少较高层面的立法保障，稳定性和权威性较差。当前我国文化产业不断与国外产业发生关联，这就要求文化产业的法律政策规定要与国际贸易体系相融合，立法层级太低也影响到与国际的接轨。

现有法律存在“重审批、轻保障”的特点。涉及文化产业发展的现行法规中，有一部分是按照计划体制的思路制定的，强调了如何加强管理，条文中限制、处罚的规定比较多，而对于如何保障文化产业的自身权力、如何促进文化产业的发展则规定较少，一些法律规定还存在定义不明确、灵活性大、互相矛盾的问题，影响到执行效果。

存在着许多法律上的空白。相比于文化产业的迅猛发展，文化产业立法有所滞后，文化产业以创意为核心，在经营实践中具有一定的超前性，随着数字文化产业、动漫、网络视听点播、手机互联网等新的产业形态不断涌现，各种问题也层出不穷，许多问题依据现有法律规定已无法解决。

缺乏统一完整的税收优惠政策体系。针对文化产业国家和各级政府分别推出了各种税收优惠政策，但存在着优惠范围零乱、优惠手段缺乏协调配合、政策覆盖面不全、缺乏激励机制等问题，现有税收优惠政策局限于传统的报刊、广播影视、演艺等方面，近年来发展迅猛的数字技术、动漫、会展、新媒体等缺乏优惠规定。文化产业具有经营差异性大、成长周期长等特点，现有税收优惠政策往往“一刀切”，忽视了差异性和针对性，影响到税收优惠政策的执行效果。[返回](#)

船舶或将面临闲置难

前不久 Alphaliner 发布的一份调查报告显示，目前全球闲置集装箱船数量达 325 艘、148 万 TEU，占全球集装箱船队规模的 7.4%。这些被闲置的船舶中，载箱量在 5100~7499TEU 的达 54 艘，而 7500TEU 以上的有 55 艘。

与大量闲置船舶形成鲜明对比的是，尽管目前全球集运市场总体运力依然过剩，但亚洲造船企业依然有大批集装箱船正在建造，随着这批新建船舶的陆续下水，不难预见未来将会有更多的船舶“下岗”。

1 闲置船舶成新负担

船舶闲置是指船东在航运市场不景气时选择将船舶暂时停航，在船上仅配备少量船员以满足消防、损管、保安值班以及其他船舶应急操作的需求。船舶闲置通常可分为热车闲置与冷车闲置两种。热车闲置的船舶停航时间通常在 12 个月以内，闲置期间主辅机处于随时可以启动的状态，留守船员会根据船东要求定期开动船舶主机和辅机以确保船舶处于良好状态，热车闲置因此而得名。由于闲置期间主要机械设备均处于正常工作状态，通常一周内即可完成重新开航的准备工作。对于需要停航一年以上的船舶，船东通常会采用冷车闲置的方法。冷车闲置的船舶在停航期间除应急电源外，主要机械设备均处于非工作状态，闲置期间主要依靠应急电源供电，无需开动主机与辅机。相对热车闲置，冷车闲置可节约更多的燃油费用。然而，由于船舶长期停航，加之主要机械设备均处于非工作状态，要恢复至正常航行状态需进行厂修（厂修时间通常在一个月左右）。如果船舶停航时间超过 5 年，恢复至正常航行状态的时间将更长。

对于船东而言，在航运市场运力过剩的大背景下闲置船舶能够在一定程度上缓解资金压力。一旦市场复苏，闲置船舶能够通过适当的修复很快投入市场，迅速增加企业的市场份额。然而全球经济持续低迷导致闲置船舶的处境日趋尴尬，闲置船舶正在成为未来航运企业的新负担。

2 船舶闲置水域趋紧

对于船东而言，选择船舶闲置水域是一个较为纠结的问题。由于船舶闲置期间的机动性受到限制，闲置水域的风浪不能太大，最好在类似海湾的封闭水域内。从这个角度来看，北纬 35° 以北和南纬 35° 以南的水域都不适合船舶搁置。该水域的西风带会导致风浪状况相对其他水域更严重，同时，极地寒潮引发的气流将进一步增加闲置船舶的风险。更为重要的是，该水域冬季容易结冰，流动的海冰随时可能打断锚泊船舶的锚链，对于闲置船舶而言风险极大。

尽管从海洋环境的角度来看，南北纬 35° 之间的水域较适合船舶闲置，然而要在这一范围内找到能够闲置船舶的水域也并非易事。南北纬 35° 之间的水域上分布着国际航运的交通要道，闲置船舶受机动性能限制，不能过于靠近海上交通要道，但闲置地点又不能离主要航线过远（闲置船舶需要配备少量人员对船舶进行日常维护并确保在紧急情况下能够开动船舶）。此外，由于船舶停航期间船上造水机通常无法使用，淡水、食品

以及燃料的补给主要依靠交通艇，因此船舶闲置的地点不能过于偏僻，至少应确保交通艇易于到达，并能让船舶在重新投入营运后尽快上线以抢占市场份额。

与此同时，北半球的热带海域夏季经常产生台风，这也给船舶闲置地点的选择增加难度，必须避开台风可能经过的海域。另外，热带地区的高温将大大增加船体结构与机械设备老化的速度，特别是电子设备。因此，从经济的角度来看，船舶也不能长时间闲置在热带水域，以免增加船舶恢复航行前的修理成本。

相对中小型船舶而言，大型船舶受海洋风浪的影响更大，闲置过程中非常容易发生移动，因此大型船舶闲置过程中的风险更高，管理难度也更大。常规的锚泊或系泊措施已难以保证船舶在极端天气状况下的安全，需要采取额外的安全措施。一些船东会选择将几艘大型船舶首尾并联的方法进行闲置，增加闲置船舶整体的稳定性，降低走锚风险。然而这种方式使船舶机动性更差，一旦发生事故很容易导致“一损俱损”。因此，全球适合大型船舶闲置的水域实际上非常有限，然而目前船东往往更倾向于闲置大型船舶。全球范围内主要的船舶闲置地点已开始接近饱和，未来新“下岗”的船舶可能很难找到合适的闲置地点。

3 闲置船舶年轻化

本轮闲置船舶的另一个显著特点是船龄普遍较轻，多为 10 年以内的新船。在以往船舶闲置的高峰期，船东会优先选择船龄在 15 年左右的船舶停航。这主要有几大原因，首先，15 年以上船龄的船舶航行与维护成本将提升，停航对缓解企业资金压力效果更为显著；其次，无论是新船还是老船，闲置后重新起航前的恢复性修理成本大致相当，不会给船东增加额外开销；第三，15 年以上船龄的船舶本身残值较低，船东可以根据航运市场的实际情况灵活选择继续营运或拆解。

船东选择船龄不到 10 年甚至刚交付的新船闲置实属无奈。国际航运市场运力持续过剩让更多的大船开始面临“装不满”的尴尬处境，原先预计的规模化优势并不能挽救航运企业。在集运市场，载箱量超过 1 万 TEU 的超大型船舶普遍难以盈利，而一向不被看好的 4000~5000TEU 左右型船业绩反而逆市上扬。在散运市场，随着近年来中国港口对于大型船舶的解禁，越来越多的超大型矿砂船开始取代好望角型散货船在矿运市场的份额；而在煤炭、粮食等对于载重量需求不大的细分市场上，好望角型散货船也难以与传统的巴拿马型和灵便型散货船竞争。因此目前被闲置的普遍都是船龄在 5 年以内的大型船舶。

相对船龄超过 15 年的老船，闲置新船对于航运企业而言成本往往更高。与老船相比，新船营运期间的成本很低，停航新船对于企业资金压力的缓解将非常有限，而当这些船舶需要恢复航行时，进行修复的费用与老船相差无几；闲置无法从根本上解决船舶对于企业资金的占用，船龄越新的船舶对于企业资金的占用越大；船舶在闲置期间不会产生任何收益，对于以高杠杆融资建造的船舶，闲置期间一旦资产价值下降对于船东和投资者的打击往往是致命的。从这个角度来看，通常只有在航运市场无利可图，且船舶目前残值不宜拆解时船东才不得不选择闲置新船。

4 闲置船舶“上岗”艰难

航运市场的持续低迷将闲置船舶的“上岗”问题提上议事日程，对于船舶而言，闲置通常只是在航运市场不景气时暂时撤出运力的一种方法，无法从根本上解决运力供应过剩的问题。大批新船闲置依然无法挽救航运市场的失衡，一季度成功获得 12 个月租约的“ERVancouver”轮日租金仅 6500 美元，为一年前同样船型日租金的 20%~25%。目前市场上仍有大量超大型船舶在建造，预示着未来航运市场运力过剩还将持续相当长一段时间，“下岗”船舶的再“上岗”依然遥遥无期。

随着闲置时间的不断延长，大量“下岗”船舶对航运市场的危害开始逐渐显现。为降低整体闲置成本，一部分船东选择直接将船舶开到锚地后闲置，这些闲置船舶占用大量的锚地资源，并对锚地附近正常航行船舶造成危险；另一部分船东因无法找到合适的

闲置地点，不得不将船舶安排在偏远地区的水域闲置，并尽可能减少闲置船舶上的配员。由于地处偏僻，船舶供应非常困难，闲置船舶与留守船员的安全状况十分堪忧。

由于短期内难以找到合适的货源，一些船东在船舶闲置一段时间后不得不选择拆解。Braemar ACM 报告显示，一季度全球有 41 艘集装箱船、14.3 万 TEU 被拆解，而去年全年被拆解的集装箱船只有 85 艘、18.75 万 TEU。年初，船龄仅 15 年、6479TEU 的“00 后”集装箱船“DS Kingdom”号成为最年轻的报废船舶。随着未来船舶闲置市场的日趋饱和，更多船舶或将直接加入被拆解的行列。[返回](#)

中国上市港口企业发展报告

分析中国上市港口企业 2015 年年报可以发现，最早开始多元化发展的上市港口企业盈利始终领先，而只依靠大宗商品装卸来获取利润的港口则往往业绩不佳。

1 中国上市港口企业 2015 年发展情况

1.1 中国上市港口企业总体经营现状

近年来，我国港口企业为应对日益加剧的激烈竞争掀起上市热潮。发展到目前，沪深股市共有 16 家港口类 A 股上市，流通市值达 4014.33 亿元人民币。

当前我国进出口贸易增速趋缓，经济步入新常态，航运业保持低迷增长，港口业发展不景气。据统计，2015 年港口类 A 股上市公司超过半数业绩下滑。

究其背后原因，港口货物吞吐量增速放缓不得不提。根据我国交通运输部相关数据显示，2015 年全国港口完成货物吞吐量 127.50 亿 t，比上年增长 2.4%，港口货物吞吐量两位数的高增速期一去不返。吞吐量一度是支持港口发展的最重要数据，但在新常态下，港口体量已发展至一定规模，港口吞吐量增速放缓，如果继续走只依靠吞吐量来拉动营收的老路，港口企业的发展必定停滞不前。归属于上市公司股东扣除非经常性损益的净利润方面，值得一提的是珠海港，净利润同比增幅高达 425.77%。这主要得益于电厂投资收益——2014 年珠海港获得来自于广珠电厂的投资收益 1.12 亿元，同比增加 7286 万元，为珠海港提供了重要盈利支撑。

1.2 上港集团盈利能力渐趋平稳

上港集团无论在营业收入还是净利润上都遥遥领先国内其他上市港口企业，排名稳居榜首。2015 年上港集团营业收入同比增长 2.54%，主要原因是集装箱吞吐量增长推动集装箱板块收入增长，同时港口物流板块的代理业务收入同比上升。毛利率方面，自 2012 年下滑以来一直维持在 30% 以上，盈利渐趋平稳。

2015 年，上港集团虽然集装箱吞吐量呈正增长，但该板块成本涨幅略高于营收，致使单箱收益能力下滑 0.9 个百分点，至 192.85 元/TEU；受上海港转型发展、散货业务逐渐减少影响，上港集团散杂货盈利同比下降 42.56%，出现大幅下滑。散杂货盈利能力远不及集装箱盈利能力，所以未来上港集团可以在巩固港口装卸业务的基础上，加快业务转型，拓展港口物流及金融等增值服务，提高综合盈利能力。

1.3 宁波舟山港集团效益增长压力增加

2015 年，宁波舟山港集团大力发展水水中转和海铁联运等多式联运业务，集装箱吞吐量明显增加，集团箱量排名超越香港港，跻身世界港口前四强；虽然集装箱装卸业务量和贸易销售业务量增长使集团效益提高，但毛利率逐年下降，集团盈利增长面临的压力增加。

2015 年，宁波舟山港集团虽然集装箱吞吐量维持较快增长，但集装箱单箱收益下滑至 49.55 元/TEU，集装箱装卸业务毛利率比上年减少 1 个百分点；散杂货中的原油业务，受益于及时调整经营策略加大揽货力度，原油吞吐量增长较好，但盈利能力近几年连续下滑。2015 年海铁联运箱量同比增长 26.2%，冷链、保税物流业务量同比分别增长 137.6% 和 68.9%。同时，宁波舟山港集团也在尝试国际全程物流，为客户开展海外运输代理业务。

1.4 天津港集团盈利情况小幅改善

2015 年，受下属子公司贸易量减少和油价下跌影响，占天津港营业收入 61.4% 的贸易板块销售收入减少了 101.26 亿元，加上“8·12”爆炸事故影响，导致与滚装汽车相关的业务收入、利润下降，天津港营业收入出现跳水，同比下跌 39.67 个百分点。毛利率方面，因为销售收入减少的同时带来了销售成本的下降，因此 2015 年公司毛利率实现小幅上扬，近几年毛利率发展较为平稳。

2015 年，“8·12”爆炸事故对天津港集团影响很大，但由于受原煤、金属矿石吞吐量的增长弥补了汽车货源下降的影响，天津港集团货物吞吐量保持正增长，装卸业务盈利 6.88 元/t，同比增长 7.75%，实现 2013 年以来的首次正增长。

2 中国上市港口企业 2016 年发展展望

2.1 依靠多元化发展提升盈利能力

分析中国上市港口企业 2015 年年报可以发现：最早开始多元化发展的上港集团等上市港口企业盈利始终领先；珠海港投资电厂也尝到甜头，盈利能力直线上升，业绩翻番；而只依靠大宗商品装卸来获取利润的港口则业绩不佳，如日照港和连云港港等。所以，在港口新常态下，港口体量已发展至一定规模，港口企业应该通过构建全程物流服务体系拓展增值服务等挖掘物流、金融新的赢利点，通过多元化经营来分摊吞吐量单一增长点的不足，依靠多元化发展提高自身盈利能力。

2.2 港口资源整合成为大势所趋

2015 年宁波舟山港集团成立拉开了港口资源整合的大幕，随后的长江沿线湖北 5 市港口整合、大连港控股锦州港、连云港港联手日照港加速一体化进程、河北港口集团和天津港集团也在进行重组改革，甚至浙江省不仅整合宁波舟山港的资源，嘉兴内河港、乍浦港、长兴港、安吉港、绍兴港、东洲港也成立了海河联运港口联盟，并计划 5 年后整体上市。港口对城市经济发展的带动作用巨大，在当前国家重视区域发展、鼓励重组的大背景下，港口资源整合成为大势所趋。港口企业整合，可以提高资源利用效率，避免过度开发港口资源，有利于区域内港口群良性发展，避免同质竞争。但另一方面，各地也应因地制宜，根据自身情况选择资源进行整合，充分发挥整合应有的效果。

2.3 紧抓供给侧结构性改革契机

2016 年是“十三五”规划的开局之年，党的十八届三中全会通过的《中共中央关于全面深化改革若干重大问题的决定》提出：使市场在资源配置中起决定性作用，更好地发挥政府的作用。

具体到港航业，一方面随着国家发改委与交通运输部接连下发《关于放开港口竞争性服务收费有关问题的通知》《关于调整港口船舶使费和港口设施保安费有关问题的通知》和《港口收费计费办法》等，港口费收改革不断深入，从而降低货物在物流环节的成本。另一方面，随着上港集团投资海法港、烟台港集团投资博凯内港等，预计这种“走出去”的局面还会持续，中国港口将形成国际化的码头网络布局。然而，投资海外港口也有一定风险，我国港口企业可以借助“一带一路”等国家战略进一步探索如何抱团走向国门发展。[返回](#)

全球港口投资风向

1 拉萨罗卡德纳斯港

马士基集装箱码头公司 2012 年与墨西哥第二大港口拉萨罗卡德纳斯港签订为期 32 年的特许经营权，用于设计、建造、经营新的深水集装箱码头（TEC2），按照计划 TEC2 2016 年已经开始运营。

该工程总共投入 9 亿美元建设各项设施，第一期包括配备 7 台岸边集装箱起重机，同时 TEC2 深水集装箱码头每年集装箱吞吐量可达 120 万 TEU，有全自动化的闸门和拉美港口最大的码头铁路联运设施。

该项投资成为墨西哥在全球贸易特别是在环太平洋地区贸易中重要的经济增长点。墨西哥是拉丁美洲第 2 大经济体，人口 1.2 亿，贸易总额从 2000 年的 3 457 亿美元发展到 2013 年翻了一番达 7 710 亿美元。

墨西哥港口发展迅猛，2013 年集装箱吞吐量近 500 万 TEU，政府计划在未来 6 年内将港口集装箱吞吐量扩展一倍。拉萨罗卡德纳斯港 2013 年集装箱吞吐量 105 万 TEU，近 10 年仅增长 1 600 TEU，港口距墨西哥城 620 km，能通过铁路连接美国南部堪萨斯城的铁路网络。

到 2015 年年底，马士基集装箱码头公司确认公开投标墨西哥 Veracruz 港口以增加墨西哥集装箱吞吐能力，TEC2 将成为拉丁美洲技术最先进的集装箱码头。

2 巴拿马运河

巴拿马运河管理局（ACP）仍然在等待 2015 年 8 月提交的运河联合集团报告何时能通过船闸修复的测试结果。

投资 52.5 亿美元的巴拿马运河扩建计划预计 2016 年 4 月开放。运河扩建计划催生了加勒比和美国东海岸港口和基础设施的进一步提升。2015 年 11 月开始，等待通过运河的船舶滞留期间长达 5 天。2015 年 10 月中旬，运河管理局宣布，至 9 月 30 日的一个财年，运河通过货物达 3.408 亿 t，比 2014 年增长 4.3%。2017 年是运河扩建计划完成后的首年，运河管理局局长预测，即使中国经济增长率仅达 6%，但由于美国进口的持续增长，运河通过货物量仍将达到 3.6 亿 t。

巴拿马运河管理局同时在全球债券市场出售 4.5 亿美元债权用以建设新的运河跨大西洋两岸桥梁，计划 2017 年完工。2016 年 1 月，运河管理当局完成规模化模型机动训练设施的建设，以便于培训足够的引航员、拖轮船长来保障新扩建的运河开放。

3 哥斯达黎加港口

受巴拿马运河扩建因素影响，中美洲现在排名第四的哥斯达黎加利蒙—莫因港计划进行扩建，该港 2014 年集装箱吞吐量达到 109 万 TEU。预测冷藏箱运输量将在未来的 15 年内翻倍，从 30 万 TEU 增加到 60 万 TEU。

巴拿马运河扩建后 12500TEU 型集装箱船通行能力几乎能扩大 3 倍。德国赫伯罗特船务公司为拉美航线配备了 5 艘 10500 TEU 型集装箱船，每艘船能运 2100 个冷藏箱（4200TEU）。但利蒙港水深 9m，仅能靠泊 2500 TEU 型集装箱船。

利蒙港扩建的第一阶段将在 2018 年完工，马士基集装箱码头公司决定在利蒙港将航道修浚到 16m 深，新建 1.5km 防波堤，600m 的码头泊位配备 6 台超巴拿马型起重机、带有 29 组电力的橡皮起重机能处理 40 尺高冷柜。扩建完成后具备 130 万 TEU 处理能力的利蒙港将有 60%~70% 的处理冷藏箱能力。

整体工程完工后，利蒙港将有能力处理 80 尺高冷柜，有 1500m 码头岸线、5 个泊位、2.2km 防波堤、18m 深的航道，将成为加勒比海和中美洲的枢纽港。

4 非洲港口

南非交通运输集团有限公司旗下的国家港口局规划了 2016—2020 年港口和基础设施建设。首席执行官 Phyllis Difeto 在 2015 年 11 月于德班港召开的非洲港口改革会议上透露，南非交通运输集团有限公司对港口进行投资已持续 3 年，迄今为止投资金额达 57.8 亿兰特（4.02 亿美元）。南非政府准备通过投资港口驱动海洋经济发展，未来 5 年内将投资 20 亿兰特更新现有设施，同时投资 130 亿~150 亿兰特建设新的码头设施。

目前，南非正致力于德班港建设，疏浚航道加大港口通行能力，扩建码头泊位增大吞吐能力。理查兹贝港建设的方案是：短期内致力于安装移动式起重机，中期内采取利用 LNG 码头拓展和增加散货运能，长期打算增加液体货泊位。其它主要项目有：尼曲拉港新增一个年装卸能力 1 600 万 t 的锰矿码头和一个储油罐；在德班港重建梅登码头以扩大散货运能。

南非的“费吉萨”计划在萨尔达尼亚湾港、开普敦港、伊丽莎白港和德班港不仅致力于石油和天然气运输，而且关注船舶建造和修理产业。当然，该计划还涉及船队管理项目，包括拖轮、导航船和疏浚船。

5 印度港口

印度加瓦拉尔·尼赫鲁港和新加坡港务集团合作的第四期集装箱码头建设 2015 年 10 月已经开工。新的集装箱码头一旦建成将由新加坡港务集团下属的子公司 BMCT 管理，集装箱处理能力将达到瓦拉尔·尼赫鲁港的 2 倍即 1 000 万 TEU。

码头工程将分成两个阶段建设：每个阶段年均增加产能 240 万 TEU。包括重建 1 000 m 防波堤、组合大门、铁路堆场以及连接的公路，配备 12 台 STS 岸边集装箱起重机和堆场起重机。工程完成后 BMCT 公司将拥有长达 2 000 m 的防波堤、6 个泊位、24 台 STS 岸边集装箱起重机。至本文撰写时止，尚未决定是否在第一期工程结束后马上开始第二期工程，届时取决于市场需求。

印度政府坚信港口建设将促进集装箱吞吐量增长。印度交通运输部发布国家远景规划，为了综合发展区域经济，把港口和临近区域划分成沿岸经济带，经济带横跨海岸 300~500 km，内陆 200~300 km。至本文撰写之日印度政府已经建立横跨 7 个邦的 14 个沿岸经济带。印度交通运输部正与各个邦及政府各部门商谈，准备将铁路、公路、电力、钢铁等相关行业进行统一规划。

6 黑海港口

俄罗斯政府计划投资 200 亿~250 亿卢布（4 亿~5 亿美元）扩建黑海的沃罗西斯克港口，增加码头设施，加强与港口连接的公路和铁路。

计划预计于 2016 年第 1 季度开始建设至 2020 年完成，将建成一个拥有长达 1 665 m 岸线的最大港口。目前沃罗西斯克港是俄罗斯现行第二大港口，能靠泊 6 000 TEU 型集装箱船，在扩建完成后能靠泊 10 000 TEU 型集装箱船，扩建目的在于使集装箱吞吐量将猛增 15%，可与乌克兰深水港口进行竞争。

2016 年年初，格鲁吉亚的波季港进行了大规模扩建。马士基集装箱码头公司从 2011 年 4 月开始为格鲁吉亚最大港口波季港投资超过 7 000 万美元提升港口设施。据悉，2014 年格鲁吉亚总的集装箱吞吐量为 480 000 TEU，其中波季港就占 80%（385 000 TEU），2015 年预计货物吞吐量 800 万 t 和集装箱吞吐量 400 000 TEU，超过 1 300 艘船靠泊。

据港口总体规划显示，马士基集装箱码头公司波季港下一期扩建工程将于 2018 年完成，包括建成 2 个年吞吐能力达 100 万 TEU、能靠泊 9 000 TEU 型集装箱船的深水集装箱码头。

扩建工程完成后，波季港将拥有水深达 16 m 的泊位，货物吞吐量将达到 5 000 万吨，集装箱吞吐量将达到 200 万 TEU。与之相连的工业和自由贸易区产能也因此得到增长。

7 美国港口

美国港口协会欢迎联邦政府对港口设施投资 4 430 万美元，一些州也从传统上由联邦政府投资的疏浚和维护航道项目中获益。

近 10 年美国政府对减少了对航道投资但加大对港口投资，扩建后的巴拿马运河即将开放，码头基础设施建设和泊位疏浚都在为最新一代巨型集装箱船舶靠泊做准备。因难以等待政府资金到位，弗吉尼亚州和佐治亚州政府募集现金疏浚联邦航道，整个工程大概需要 5 亿美元。

美国港口协会秘书长认为，联邦政府资金短缺，港口投资仅能满足巴拿马型船舶需要，而超巴拿马型船舶至少需要 13 m 水深的码头，新一代巨型集装箱船甚至需要大约 15.24 m 水深的码头。

2015 年 12 月，为满足超巴拿马型船舶靠泊，迈阿密港完成深水疏浚工程成为弗吉尼亚州南部最深的港口，疏浚后水深达 15.8 m。工程总投资为 2.2 亿美元，联邦政府

将报销 7 700 万美元，剩余资金由州政府和当地资本募集。迈阿密港花费超过 10 亿美元配备能处理宽 22 个集装箱、甲板上堆放 9 层集装箱的超巴拿马型起重机应对超巴拿马型船，同时与佛罗里达东海岸铁路公司合作，能在 4 天左右时间内通过码头铁路将货物运至美国 70% 人口的所在区域，同时将通过与港口相连的隧道将州际高速公路系统连接。

佐治亚港口局同样花费 7 亿美元疏浚萨凡纳河，州政府分摊的金额是 2.66 亿美元，获得联邦资金可能要花上好几年时间。

当然并非所有的项目都能获得资金，德克萨斯州科珠斯克里斯蒂港刚刚获得国会批准，将港口浚深至 15.8 m，但至发稿时还有 3 亿美元资金缺口尚未实现。科珠斯克里斯蒂港口当局除了等待联邦资金外毫无他法。

8 土耳其港口

位于爱琴海伊兹米特港口的马士基集装箱码头公司在 2016 年第 1 季度开始运营，首艘船将已于 3 月份靠泊。伊兹米特港与土耳其石油化工生产商 Petkim 签订了 28 年的协议，第一阶段将建成 700 m 长、16 m 水深的码头，集装箱处理能力 1 300 万 TEU，新港口将投资 4 亿美元，设置 600 个工作岗位。

伊兹米特港扩建后能将吞吐能力增加到 400 万 TEU，成为服务于伊斯坦布尔和土耳其南部的爱琴海沿岸最大的集装箱港口。随着土耳其政府宣布到 2023 年将外贸出口额增加到 5 000 亿美元，伊兹米特港以此获得了坚实的发展基础。[返回](#)

二季度港口信心指数跌至历史最低，三季度集运企业将迎全面复苏

2016 年第二季度中国航运景气指数为 91.69 点，已经连续一年半处于不景气区间。中国航运信心指数为 52.74 点，仍处于较为不景气区间。船公司、港口企业、航运服务企业经营状况仍旧较为严峻，其中，中国港口企业信心指数创下历史新低。

1 船公司景气度依旧低迷，贷款负债继续增加

2016 年第二季度，船舶运输企业景气指数为 88.70 点，处于相对不景气区间，船舶运输企业信心指数为 43.26 点，仍旧处于较重不景气区间。虽然企业运力控制力度不断加大，但舱位利用率、运费收入依旧仍在下滑，营运成本却不断上涨，企业融资难度与贷款负债不断加大。2012 年第二季度，船公司的贷款负债景气指数仅为 78.89 点，处于较为不景气区间，船公司的贷款负债率大幅上升。

干散货运输企业恶化趋势大幅放缓。2016 年第二季度，干散货运输企业的景气指数为 76.67 点，较上季度上升 14.39 点，虽仍处于较为不景气区间，但恶化趋势大幅放缓；干散货运输企业的信心指数为 24.58 点，较上季度上升 17.36 点，仍处于严重不景气区间。

班轮控制力度继续加大，企业财务指标有所好转。2016 年第二季度，集装箱运输企业的景气指数为 96.75 点，逐渐逼近景气分界线，集装箱运输企业的信心指数为 75.36 点，处于较为不景气区间。运费收入、营运成本、流动资金与企业融资等经营指标呈现不同程度的转好。

2 中国港口企业信心指数创下新低

金融危机以来，海运市场一片惨淡，造船企业、航运企业不断传出破产倒闭消息，而中国港口企业一直保持着稳定发展态势，但是随着我国经济增长的持续放缓，港口企业的经营压力不断变大。2016 年第二季度，港口企业的景气指数为 95.58 点，首次连续四个季度处于不景气区间；中国港口企业信心指数为 80.28 点，创下历史最低点，深陷

相对不景气区间的泥潭。其中，二季度港口业务量叫上季度大幅上升，但受营运成本持续走高、收费价格继续走低、资产负债较高等因素影响，港口企业盈利状况仍持续恶化。

3 航运服务企业经营状况继续恶化

2016 年第二季度，航运服务企业景气指数为 91.80 点，处于微弱不景气区间。航运服务企业信心指数为 37.85 点，仍深陷较重不景气区间。虽然业务量、业务收费价格下行趋势虽有所减缓，但受业务成本增加及贷款等因素影响，行业盈利情况仍继续恶化。

4 三季度中国航运总体仍不景气，但集装箱海运企业或将迎来全面复苏

2016 年第三季度，中国航运景气指数预计为 96.07 点，中国航运信心指数预计为 66.61 点，均处于不景气区间。港口企业的盈利情况仍将持续恶化，航运服务业的总体情况也不容乐观。但船公司的经营恶化趋势将得到有效遏制，集装箱海运企业将成为一抹新的亮色。

集装箱海运企业或将迎来全面复苏。根据中国航运景气调查显示，2016 年第三季度，船舶运输企业的景气指数预计为 97.62 点，已经逼近景气分界线；船舶运输企业信心指数预计为 63.91 点，处于较为不景气区间。其中，集装箱运输企业的景气指数值预计为 108.57 点，时隔一年半之后再回景气区间。集装箱运输企业大部分经营指标进入复苏通道。虽然班轮运力将进一步控制，但是舱位利用率与运价将大幅增长，三季度运费收入景气指数为 130.71 点，大幅升至较为景气区间。受此影响，企业的盈利能力有望大幅提升，盈利景气指数预计为 129.29，也一跃进入较为景气区间，企业流动资金也更为宽裕，企业融资也开始趋松，贷款负债也预计将有所减少，集装箱海运企业或将迎来全面复苏。

港口企业盈利情况仍不乐观。根据中国航运景气调查显示，2016 年第三季度，港口企业景气指数预计为 96.70 点，处于微弱不景气区间，港口企业信心指数预计升至 85.56 点，仍处于较为不景气区间。尽管港口吞吐量仍将继续增长，但是受收费价格下滑与经营成本上涨的压力，港口企业的盈利情况仍旧十分不乐观。2016 年第三季度，中国港口企业盈利景气指数预计为 80.33 点，处于相对不景气区间。

航运服务企业经营状况持续恶化。根据中国航运景气调查显示，2016 年第三季度，航运服务企业的景气指数预计为 93.37 点，与本季度基本持平；航运服务企业信心指数预计为 51.26 点，处于较为不景气区间。受业务量持续低迷、业务成本及企业贷款拖欠不断增加、企业融资愈加困难等因素影响，航运服务企业持续亏损。但航运服务企业的流动资金依旧相对比较充裕。

5 VGM 重在协调、严防畸形竞争

国际海事组织海上安全委员会于 2015 年在其第 94 届会议上通过了《1974 年国际海上人命安全公约》第 VI/2 条修正案（第 MSC.380(94)号决议）。该修正案要求载货集装箱在交付船舶运输前应当对其重量进行验证，并将于 2016 年 7 月 1 日起强制生效。但是针对集装箱称重新规的讨论并未停止，根据上海国际航运研究中心的调查显示，33.81%的企业认为“船东、码头、货主等各方的执行与协调将是关键”；24.2%的企业认为“若缺少统一操作标准或指导方针，将致操作混乱或畸形竞争”。尽管 VGM 新规将称重的责任划归为托运人，但是具体落实在整个物流链的那个环节，才能最大程度的降低其对物流效率与操作成本的影响，需要有关部门制定统一的操作标准，船东、码头、货主与物流企业各环节加大协调的力度，才能提高整个供应链的竞争力。

6 企业积极应对油价再次上涨

2016 年以来国际油价持续不断上涨，截至 5 月 26 日国际油价每桶突破 50 美元，在长期低运价的市场环境下，油价上涨给企业带来一定的压力。加强内部管理、降低航速、

开辟供油渠道与采用新技术等都成为企业应对燃油价格上涨的重要措施。仅有 12.99% 的企业认为油价仍处于低位，企业还无需在燃油成本上进行控制。[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