

时事经济与航运

中国海洋运输情报网主办

2016 年 08 月 17 日 (第 545 期总第 1604 期)

✦ 经济回落需“宽财政” 财政稳增长效率仍待提升	1
✦ 中小航企如何跨越融资与转型的“两道坎”？	3
✦ 宁波航运业向“新”而生	5
✦ 中外运航运半年续亏损	7
✦ 解读：韩国政府为船企提供的“特殊支援”	8
✦ 于胜英：全面优化运输服务供给 促进物流业降本增效	10
✦ 上半年企稳回升向好 天津港释放转型升级新动能	12

经济回落需“宽财政” 财政稳增长效率仍待提升

“我们现在主要在抓财政收入，以扩张财政支出。但现在财政收入下降，财政支出的压力也加大，我们只能调整支出结构，砍掉一些支出。”东部省份一省会城市财政系统人士表示。

7 月经济、金融数据双双疲软后，市场期盼更积极的宏观政策出台，以稳定经济增速。

据了解，鉴于 M1、M2 增速“剪刀差”的扩大，宽货币无法有效转化为宽信用，货币政策的宽松可能进一步加剧资产泡沫。因此，下半年经济稳增长有赖于财政政策加码。

但目前财政收入增速放缓，部分地方还出现负增长，由此制约财政支出规模的扩大。财政部数据显示，7 月全国一般公共预算支出 12768 亿元，同比增长 0.3%，增速创年内新低。

“PPP、产业引导基金等方式最终都可能体现为政府的隐性债务。”东部省份一省会城市财政系统人士表示，“积极的财政政策可以增加今年新增债券的规模，或者允许置换债用于投资，并用以后年度的新增债券规模抵减。”

上述操作均将扩大今年财政赤字及赤字率，不过这一建议仍有争议。

1 货币政策将保持稳健

7 月经济数据全面疲软。国家统计局数据显示，7 月规模以上工业增加值增长 6.0%，相比上月回落 0.2 个百分点。投资、消费等数据也在回落。

金融数据也不乐观。7 月新增贷款几乎全部为居民按揭贷款，M1 增速则为 25.4%，M1、M2 增速形成的“剪刀差”持续扩大。

“从 7 月数据来看，经济跌破 L 型的风险仍然是存在的。宏观政策还要更加有力地支持稳增长。”光大证券首席经济学家徐高表示。

作为调节总需求的两大宏观政策——货币政策和财政政策的下一步操作备受市场关注。

8 月 15 日，央行相关负责人在回应 7 月货币信贷数据时表示，当前银行体系流动性充裕，利率水平低位运行，稳健货币政策将继续保持灵活适度，适时预调微调，为稳增长和供给侧结构性改革营造适宜的货币环境。

今年以来，央行更多通过公开市场操作及 MLF 向市场提供流动性，而非降准。Wind 数据显示，8 月中旬 MLF 到期 2370 亿。为保持银行体系流动性合理充裕，央行于 8 月 15 日对 15 家金融机构开展 MLF 操作共 2890 亿。

九州证券全球首席经济学家邓海清认为，7 月 M1-M2 剪刀差继续扩大，表明“流动性陷阱”进一步加剧，继续“放水”只会导致资产价格泡沫。在邓海清看来，目前货币政策宽松的空间不大。

央行相关负责人 8 月 15 日称，在经济发展“新常态”和落实“去杠杆”任务的大背景下，货币信贷增长的中枢水平可能比过去有所调整。央行相关负责人也否认了市场热议的“流动性陷阱”。

邓海清解释称，如果政府目标是调结构，那么过度宽松的货币政策容易导致泡沫的出现，以及市场出清的减缓，不利于进行供给侧结构性改革、防范金融系统风险和挤泡沫；如果政府目标是稳增长，那么通过财政政策发力更为有效。

“国内历次稳增长的经验均表明，宽货币无法稳增长，稳增长需要的是宽财政。”邓海清表示。

2 积极财政政策发力如何？

7 月 26 日召开的政治局会议称，要坚持适度扩大总需求，继续实施积极的财政政策和稳健的货币政策。这一表态与去年底的中央经济工作会议相一致。

历史上，积极的财政政策主要通过扩大财政支出、提高赤字率、盘活沉淀资金、减免税费等政策来支持经济稳增长。

根据财政部最新公布的数据，7 月全国一般公共预算支出 12768 亿元，同比增长 0.3%，增速创年内新低。1-7 月财政支出增速则为 13%，相比去年同期下降 0.4 个百分点，增速也有所放缓。

“我们现在主要在抓财政收入，以扩张财政支出。但现在财政收入下降，财政支出的压力也加大，我们只能调整支出结构，砍掉一些支出。”前述省会城市财政系统人士表示。

赤字率方面，年初政府工作报告确定今年的赤字率目标是 3%，赤字规模为 2.18 万亿。其中，中央财政赤字 1.4 万亿元，地方财政赤字 7800 亿元。此外今年预计将有 5 万亿的地方政府置换债发行。

根据 wind 数据，截至 8 月 15 日，国债发行 1.83 万亿，地方债发行 4.35 万亿，相比上年同期分别增长 52%和 168%。

东部省份一省会城市债务办负责人介绍，地方债券资金进国库后将计入财政性存款。去年地方债发行并没有形成沉淀；而今年发债规模扩大，有的置换债券由于金融机构不同意置换而无法使用，由此形成财政资金沉淀。

wind 数据显示，7 月末政府存款（含财政性存款和机关团体存款）余额 27.91 万亿，相比上月和上年同期上升 6533 亿和 29473 亿，创历史新高。

综合地方债发行和政府存款数据看，虽然地方债发行规模扩大，但是由于置换债资金的沉淀以及财政支出增速的放缓，积极财政政策稳增长的作用并未有效发挥。

此外，由于《预算法》的约束，地方政府预算外的融资渠道收窄，因此政府净新增投融资总量并未增加很多，甚至有可能是收缩的。

一位政策性银行人士表示，目前已经压缩对融资平台的贷款，地方政府通过融资平台实施基建稳增长的功能已经大不如前。

3 地方建言扩大赤字率

在财政收入增速放缓、融资平台融资约束加强的背景下，市场有研究者提出“准财政政策”将会继续发力，如 PPP、专项金融债、产业引导基金等。

不过，上述操作模式有的采用明股实债、承诺收益、政府担保等方式增信。前述财政系统人士认为，这些措施都最终可能体现为政府的隐性债务。他建议，积极的财政政策可以增加今年的新增债券规模。

积极财政政策的发力还有待继续盘活置换债存量资金。前述财政系统人士表示，因为有金融机构不同意置换，一些置换债已经形成沉淀资金。他建议，在中期财政规划的框架内，可允许置换债用于投资，并用以后年度的新增债券规模抵减。上述两种操作均将扩大今年财政赤字及赤字率。

“从目前经济运行的情况来看，经济增速还在合理的区间，不至于扩大赤字超过 3%。”中央财经大学财政学院教授、中财-鹏元地方财政投融资研究所执行所长温来成建议，“如果需要调整赤字率，扩大政府债的发行来刺激投资，这还需要按照法定的程序报请全国人大批准，这种可能性比较小。” [返回](#)

中小航企如何跨越融资与转型的“两道坎”？

7月初，南京市 25 家中小航运企业收到南京市航运管理处送达的“运力情况告知书”，约占南京航运企业总量的 20%。这些企业被纳入整改范围的主要原因是“自有运力不足”。

根据交通运输部《关于开展 2016 年国内水路运输及其辅助业核查工作的通知》等文件要求，航运企业自有运力应于 2017 年 3 月 1 日前满足《国内水路运输管理规定》的运力下线要求，否则将撤销经营许可。不少中小企业或将因运力不达标，面临无法经营的境况。为此，南京市 20 余家企业呼吁停止执行运力下限的规定。

据悉，该政策是对全国市场调研后作出的，目的在于反向推动中小企业间的兼并重组，转型升级，撤销并不现实。

1 生死一线间

残酷的现实是，即使交通运输部没有运力下限要求，大量中小企业仍挣扎在破产的边缘。

以中小航企最为集中的宁波地区为例，137 家水运企业拥有 625 艘营运船舶，总运力 589.22 万载重吨，居浙江省第一位。2015 年，宁波市重点监测的水运服务企业全年平均货运量仅为 24.5 万吨，营业收入较去年同期减少 30.9%，利润大幅缩水，亏损企业面接近 50%。

航运业高投入、高风险、长周期的特点，放大了中小企业的经营风险。中国船东协会常务副会长张守国直言，中小航运企业因实力较弱，缺乏金融、法律、税务等方面的专业人才，近期来看，肯定会有一批企业坚持不下去。

长期关注航运业发展情况的北京大成律师事务所高级合伙人童登勇也同意上述观点。根据他的调查，很多中小航运企业是家族企业，在战略上，企业控制人都希望在自己所擅长的领域做大，很少考虑到市场是否饱和及其他经营风险；在具体经营上，财务管理不规范、随意性大、真实性差、透明度低，企业信誉积累缺乏、信用等级低。

2 如何破“钱荒”

经营困难的企业大多数都面临资金难题。

据宁波市港航管理局最新调研报告显示，宁波市绝大多数航运企业发展所需的外部资金，主要来源于银行抵押贷款与民间借贷。“航运市场陷入低谷，银行对航运企业抽贷、压贷现象非常普遍；而民间借贷融资成本巨大，大多数企业难以承受。融资渠道单一，是制约发展的一大瓶颈。”某航运企业负责人表示。

金融机构真的已经放弃航运业了吗？中国农业银行小微企业金融部业务发展处处长黄建勤否认了这一说法。在他看来，中小航企通过拓宽渠道和战略调整，尚有转机。

根据银监会公布的数据，国内银行不良贷款余额从 2012 年的 4929 亿元，上升至 2015 年的 12744 亿元。这其中，航运业不良贷款率上升明显。不过，近几年，银行的营业收入大幅减少，利润率持续下降，有向市场投入更多资金的考虑，这对于航运企业融资是

个转机。黄建勤表示：“一方面，企业可以通过业务转型，赢得被金融机构注意的机会。另一方面，也可以根据发展情况拓宽融资渠道，比如融资租赁、股权转让、上市、P2P等。企业要坚持诚信经营、积累良好的信用记录。优质的中小航运企业依然是被关注的对象。”

他进一步解释说，首先出于风险防范的考虑，近段时期解决中小企业融资难这个问题并不十分地乐观，企业应该有所预期；第二，银行更加注重定价管理、资产配置和期限配置，过去单纯追求大客户、大项目的做法会有所调整，这对中小企业是一个好消息，应与金融机构积极沟通；第三，银行信贷政策的针对性正变得更强，“两高一剩”行业信贷投放在进一步压缩，战略新兴产业的信贷投放会逐年增加，企业进行适当转型，前景将更加广阔。

童登勇则提醒，中小航企遭遇资金链紧张或断裂时，避免扣船是第一要务。应尽快积极与金融机构言明厉害，一旦被法院扣船，漫长的诉讼期会给双方带来巨额损失。如果双方达成妥协，抵押其他固定资产，允许船队继续经营，就能获得翻身机会。

3 转型更关键

应用各种金融手段，可以缓解企业短期内的经营压力，但想从根本上改善经营现状，转型才是根本出路。

关于转型，近期中小航企间的结盟、合作变得异常活跃，从单打独斗到不约而同的选择抱团发展，这一转变已成为中小航企转型的普遍共识。

4月10日，宁波市43家航运及配套服务企业共同成立了中小航运企业联合会。5月31日，舟山航运和船东协会牵头筹建的浙江省船东协会正式成立，舟山、宁波、台州、温州等地的100余家单位入驻。7月9日，上海、浙江、江苏、安徽、山东等地近400家企业见证了全国中小航运企业联盟的诞生。7月12日，宁波召开中小航运企业领袖论坛，数百人参会。

对于联盟将发挥的作用，宁波市中小航运企业联合会会长牛小华表示，协会将起到中间商作用，把分散的个体反映转化为集体话语权，满足企业的合理需求。组织各种资源、专业技能，建立行业的人才服务库，为企业提供技术、信息、人脉、司法等各项服务。同时，通过规范化引领，在利益均衡基础上完成行业自律，避免“饿死同行，累死自己”的情况再发生。全国中小航运企业联盟理事长干观德也表示，联盟将引导中小航运企业向供应链两头延伸，形成产、供、运、销一体化的航运物流服务体系。打造航运大数据网络平台，建立信息资源共享机制。

据了解，参与其中的企业，大多抱着寻求突破的愿望，不少企业就同时参加了多个组织的交流活动。用某参会企业负责人的话说：“依靠自身能力，很难实现转型，参加协会，是希望抱团取暖，寻找突破机会。”但参与其中的同时，更多企业还是在观望，联盟能否将企业联合起来，减少内部竞争？解决实际问题？现在还不好说。

具体到企业个体的转型发展，倒是有可借鉴的方向。交通运输部水运科学研究院经济政策与发展战略研究中心主任宁涛给出了案例。他表示，尽管航运市场仍相对艰难，但还是有非常多的优秀经营者、优秀的公司和团队，他们的做法可以带来更多启示。

20大班轮公司中，东方海外的业绩一直十分稳定，其经营热点之一是专注细分市场，同时对成本和收益进行精细化管理，并充分利用各种信息化技术。海丰国际也十分专注细分市场，顺应了全程供应链的大趋势，高频次、多航线的服务满足了小批量、多批次的运输需求。同时，通过资本纽带，使股东、员工、供应商、客户等利益趋同，形成合力。

不过，对中小航企更具有借鉴意义的转型样本是规模不大的韦立航运。其2010年完成从租船公司到航运企业的转型，几年间，韦立航运同时与烟台港和几内亚的铝矾土集团达成合作，形成了从货主到运输，从运输到落地的物流全产业链整合，形成了“门到门”的高品质服务。

宁涛总结说：“中小航运企业要打造核心竞争力，要深度融入产业链中，与上下游客户紧密合作，充分发挥自己的特色，在细分市场寻求机遇，打造核心竞争力，让客户主动为高品质服务支付溢价。”。 [返回](#)

宁波航运业向“新”而生

在宁波恺舟海运有限公司掌舵人任大立的眼里，船就像是他的孩子一样，他比谁都熟悉它，比谁都爱惜它。他说，要陪着它坚守到海运的下一个春天……

每天早上9点，宁波金增海运有限公司准时举行例行早会，盘查前日差错事故，安排当日航次出行……8月14日，公司总经理周方平表示，低迷的海运市场，反倒给了企业精于管理，不断挖潜的机会，于高潮时不张扬，低谷时不放弃，才是一家成熟企业的表现。

在航运企业自身主动作为的基础上，宁波市港航管理部门搭台助力，不断完善保障措施，引导企业开拓创新，在推动航运业转型升级上狠下功夫。

1 精细化管理 航企苦练内功

海运市场低迷已经持续8年了，在这一轮连绵至今的价格滑坡中，有的企业被掏空了利润，却也精湛了管理。优胜劣汰的竞争中，那些有实力、能坚守、精管理、敢创新的企业依然坚强挺立。

金增海运有限公司共有货运船舶3艘。尽管只有3条船，吨位不一，却让金增公司有了合理安排航次的主动权。“行情困难，更要精打细算，从管理、节能上挖潜。”周方平认为，这个时候如何妥善地安排航次，节能降耗是考验一家海运企业管理实力的真正时候。接单的时候不但要看对方的集货时间，还要密切关注沿途海域的气象、风向，靠泊码头的忙碌程度，如此细致分析才能计算出最准确的经营成本，赢得更大的利润空间。

正是因为有一班精打细算的管理人员，一套可靠的安全管理体系，这8年来，金增公司始终保持盈利状态。

宁波恺舟海运有限公司的掌舵人任大立对航线管理、船舶维修保养，亲力亲为，曾多次押船到东北。“甚至船上哪个小部件坏掉了，他都能准确说出得用多长多宽的零部件，一转身自己就买来了。”一位船老大说。

在公司船老大眼里，船就像是任大立的孩子一样，他比谁都熟悉它，比谁都爱惜它。他说过，要陪着它坚守到海运的下一个春天。

因为任大立对船舶检修、安全管理特别上心，在航线安排、维修保养上就少走了很多弯路，载货量也比同等吨位的要多，这为公司提升利润空间打下了基础。

鄞州昌顺海运有限公司负责人王成松认为，在这一轮市场低迷期中，除去人工、燃料等成本，尚有利润空间。“关键是航运企业贷款压力大，船舶动辄上亿元，多数企业的融资成本很高。银行给予船运企业的贷款额度逐年下降，利息却在看涨，这时候若客户的结账周期延长就会影响企业的正常运转。”

因此，从2009年开始，昌顺公司不接受超过3个月结账周期的订单。目前昌顺公司接单不但要看运价，更要看客户的结款诚信。因此，这一轮市场下滑，也让昌顺公司筛选出了一批优质客户，至今保持着良好的合作关系。

据鄞州区港航管理处统计数据，2015年该区海运企业共完成货物周转量700596万吨公里，相比5年前递增57%，价格虽没有上升，但运输秩序持续稳定，运输服务质量始终如一，这是一场来之不易的应对全球海运市场持续低迷的“八年抗战”的胜利。

2 精准化扶助 航运业逆势突围

“县港航局服务支持航运业发展成效明显，望继续加大工作力度，努力促进航运业转型升级、健康发展。”近日，宁波航运大县——象山县委书记叶剑鸣做出批示，对港航管理部门强化保障优化服务，引导航运业转型升级的做法予以肯定。

据象山港航管理部门资料显示，截至 2015 年底，该县航运注册船舶为 107 艘，合计货运载重为 86.7 万吨，去年全县航运企业实现经营收入 7.84 亿元，上缴地方税收 1072 万元，连续三年呈现正增长态势，实现了航运业平稳发展。

据了解，今年象山县修订出台了《关于促进象山县海洋运输业发展的若干意见》，从运力补助、技术改造、税收奖励等方面综合施策，加上之前的优惠，已累计向航运企业发放运力补助资金 1750 万元。新增运力补助标准，根据船型分类从 40-50 元/吨提高至 50-60 元/吨，重点加大对企业兼并重组、技术改造等方面的奖励额度，并将航运业高层次人才纳入县人才公寓政策享受范围。

针对企业转贷资金难题，象山县建立担保注册资金逐年增长机制，搭建银企交流平台。目前，该县航运企业可享受 2000 万元应急转贷专项资金，并由县中小企业担保中心按 500 万元专项资金的 1:10 授信比例。

同时，推进货源本地化，实行以年运输量 40 万吨为基数，超出部分按 0.15 元/吨对港口企业进行奖励。目前，永正、神鱼等航运公司获得大唐国际发电股份有限公司、上海嘉乐船舶代理公司等大型企业长期运输业务，银星等航运公司通过对接大唐乌沙山电厂、海螺水泥等港口企业，拥有煤炭、水泥等货物长期承运业务。

在服务企业模式上，象山县建立落实涉港项目审批联系人制度和审批容缺受理制度，提高效率。截至去年底，累计受理各类航运行政许可申请 2893 件，办结 2893 件，办结率达 100%，未发生任何投诉举报。同时，实行联动帮扶方式，实施保姆式服务，推进委托船舶运营方式改革试点和船员远程培训考核试点工作，探索新型管理模式。

在规范产业转型布局方面，象山县明确大吨位船舶运力补助高于小吨位船舶、特种船舶运力补助高于普通船舶的补助原则，并在企业新增运力时严把运力审批关，促使运力结构向“大、新、特”转变。对县内航运企业兼并重组实行“绿色通道”制度，按普通货运船舶、液货危险品船舶不同载重吨分别一次性给予 50 万元和 100 万元财政补助，对国内航线转为国际航线的船舶，申请 ZC 检验改造成 CCS 检验，一次性提供总技术改造资金的 8%进行补助。

目前，象山县航运企业在稳固国内市场营销基础上，已成功开辟 6 条国际航线。

3 创新无止境 方能实现凤凰涅槃

自 2014 年以来，宁波市港航管理部门运用《宁波中小航运企业发展模式创新研究》成果，选择象山、宁海等地的中小航运企业，开展了中小航运企业创新试点工作。试点工作开展一年多来，取得了显著成效。

据介绍，象山县的银星海运和象山海运两家企业共 5 艘船舶经营国际和台湾航线。其中，2 艘散货船经营台湾航线，主要货种是石油焦、硫磺、长石等，2014 年对台航次和货运量同比翻了一番；3 艘油船经营韩国至国内液货危险品船运输，与货主签订了长期的包运合同，保证了货源，取得了稳定的收益。

象山县港航管理部门抓住国家发展海洋经济，实施大批海洋建设工程项目的机遇，会同当地航运协会，积极为航运企业牵线搭桥。目前象山的永正公司与南沙岛礁填海施工方达成合作意向，据该公司介绍，施工方前期需要该公司组织投入 8 艘经改造的 1-3 万吨散货船，后期则需要投入 40 艘同类船舶。

珠三角航运市场发达，货源充足，但是部分地区港口因航道限制，只能由小型船舶从事运输，而当地该类型的船舶较为短缺。掌握这一情况后，宁海县港航管理部门充分利用当地小型船舶运力资源，积极引导宁海航运企业申请新增珠三角普通货船经营范围，目前宁海已有多家企业开辟了货运航线，取得了不错的效益。

据了解，以宁波汉陆物流有限公司为代表的宁海航运企业从市场夹缝中寻找商机，在干散货市场上率先实现了传统航运服务商到多式联运物流服务商的转型。目前该公司的宁波-佛山、宁波-中山两条干散货物流专线已经实现了天天发，在市场上形成了较高的知名度，在给公司带来更多客户和效益的同时，也为当地大量的船舶运力找到了出路。

与此同时，宁波市港航管理部门不断探索利用网络资源创新管理服务，提高企业管理水平。象山县港航部门大胆探索，组织辖区航运企业开展船员远程培训考核试点。培训试点开展以来，成效凸显，船员安全业务素质得到进一步提升，船舶安检缺陷率同比下降 26.4%，企业在船员教育培训方面的投入成本大幅减少，人均节省约 5000 元。

“在困难中，只有牢牢扭住创新发展要务，才能成功转型升级，实现凤凰涅槃。”宁波市港航管理局局长葛更坚表示，在前期试点创新的基础上，将进一步扩大创新试点范围，深化企业创新发展内涵，着重推进中小航运企业战略联盟、经营业务、企业管理、融资模式、营销方式等五方面发展创新。[返回](#)

中外运航运半年续亏损

受总体需求低迷影响，上半年，航运市场供求失衡局面持续深化，干散货航运市场和集装箱航运市场指数均跌入前所未有的低谷。主营干散货和集装箱运输业务的中外运航运有限公司（中外运航运）实现营业收入 3.86 亿美元，同比减少 20.5%；录得亏损 4023 万美元，2015 年同期实现盈利 1828 万美元。

1 半年亏损 4023 万美元

但整体来看，中外运航运各项业务同比均有所下降。其中，干散货航运市场低迷依旧，中外运航运散货船的日均租金费率/期租租约对等费率（TCE）同比腰斩，致使干散货航运业务亏损。集装箱运输市场方面，中外运航运坚持定位于亚洲区内集装箱承运人，最终实现盈利。（见表 1）

表 1：2016 年上半年中外运航运运营情况 单位：万美元，%

部门	收入	同比	成本	同比
干散货航运	16277	-34.3	19996	-28
集装箱航运	22327	-5.7	21347	-5.8
船务代理及船舶管理	57	-62.8	27	-61.4
总计	38580	-20.5	41371	-18.1

来源：中外运航运 2016 年半年报

航运交易公报

干散货航运方面，中外运航运上半年实现业务量 2047 万吨，相较 2015 年同期的 2097 万吨变化不大。实现自有干散货船的日均租金费率/期租租约对等费率 4947 美元，2015 年同期为 8122 美元。

上半年，中外运航运录得来自干散货航运的收益为 1.63 亿美元，同比跌幅达 34.3%。其中，运费收入 1.27 亿美元（2015 年同期为 1.94 亿美元），租金收入 3625 万美元（2015 年同期为 5353 万美元）。

集装箱航运方面，上半年，亚洲区域市场的供求关系保持相对稳定，市场运价跌幅小于欧美等主要干线，尤其是中日航线运价同比仅下跌 5.9%，远小于中国出口集装箱运价指数 CCFI 综合指数的跌幅。此外，受益于船舶租金水平下降以及燃油价格在低位徘徊，集装箱航线营运成本有所降低，在一定程度上减轻了经营的压力。

在市场整体低迷的形势下，中外运航运坚持定位于亚洲区内集装箱承运人，强化中日、中台航线的经营优势，严格控制营运成本，最终实现经营溢利逆势增长。

上半年，中外运航运集装箱运载量为 40.65 万 TEU（2015 年同期为 42.29 万 TEU），平均标准箱收入为 396 美元，略低于去年同期的 419 美元；录得来自集装箱航运的收益为 2.23 亿美元，同比小幅下降 5.7%。其中，实现航线收入 2.06 亿美元（2015 年同期 2.18 亿美元），货运代理和其它收入为 1772 万美元（2015 年同期为 1844 万美元）。

2 寄望 LNG 船运输业务

面对当前严峻的市场形势，中外运航运继续优化船队结构、降低船舶管理成本、提高管理水平，巩固船队低成本优势。上半年，其运营成本为 4.14 亿美元，同比减少 18.1%。

同时，中外运航运还积极开拓以液化天然气运输船（LNG 船）为代表的新业务，丰富业务结构，寻求有长期稳定回报的项目，以提升综合竞争力。

2015 年，中外运航运中标俄罗斯亚马尔冰级 LNG 船项目，共同投资建造 5 艘 LNG 船，经营液化天然气北极航线运输业务。目前合营公司正式成立并开始运作，部分新船已经开工建造，预期将于 2017 年起陆续交付。

上半年，中外运航运继续优化船队结构，加快船队更新换代，拆解 5 艘老旧船舶，并顺利接收 3 艘节能环保大灵便型船。截至目前，中外运航运共有船舶 103 艘，其中自有 47 艘，租入 56 艘；手持订单 11 艘，其中，1 艘大灵便型船预期在下半年交付，6 艘小灵便型散货船和 4 艘集装箱船预期将于 2017 年起陆续交付。（见表 2）

表 2：中外运航运船队情况

	自有运力(艘)	租入运力(艘)	控制运力(艘)	手持订单(艘)
好望角型	9	2	11	/
巴拿马型	11	31	42	/
大灵便型	12	8	20	1
小灵便型	4	/	4	6
散货船合计	36	41	77	7
散货船合计(万吨)	335	325	660	30
集装箱船	11	15	26	4
集装箱船(TEU)	9537	22491	32028	7600
冰级 LNG 船	/	/	/	5
总计	47	56	103	16

来源：中外运航运 2016 年半年报

航运交易公报

展望后市，航运市场低迷状况短期内难有改观，但在现金为王的现世，中外运航运家底依旧丰厚，上半年拥有现金净额（超逾债务），可从容应对市场。

此外，2015 年 12 月，国资委批准中外运航运母公司中国外运长航集团有限公司（中外运长航）与招商局集团有限公司（招商局集团）的战略重组。中国外运长航将以无偿划转方式在管理上划入招商局集团，成为后者的全资附属公司。

日前，招商局集团旗下招商蛇口披露，正在整合中外运长航土地资源，中外运航运在集团整合过程中，其物流优势将得以释放。亚马尔项目的推进，其在 LNG 运输市场亦值得期待。[返回](#)

解读：韩国政府为船企提供的“特殊支援”

通过近一个月的调查研究，在广泛听取各方意见和经过一系列法规程序后，韩国政府日前作出决定：将本国造船业指定为国家特殊支援的行业。韩国媒体将其称为：“特别雇佣支援行业”。

去年 11 月，韩国政府制定出台了一项政策性法规——“特别雇佣支援行业（区域）指定制度”，即当某一行业或区域雇佣状况恶化、失业增加达到一定程度时，经中央政府突击认为其符合政策规定标准的，政府可将其指定为因就业状况恶化而给予特殊支援的行业或区域。此次造船业被指定为特殊支援行业，是这项政策性法规出台之后在韩国国内的首次实施。对此，业内人士唏嘘不已，作为韩国经济的支柱产业之一的造船行业，竟成为国家给予特殊支援的首位对象，而且支援的规模和金额庞大。

韩国政府表示，现代重工、三星重工和大宇造船海洋（包括与其相关的配套企业在内）三大船舶企业不在此轮特殊支援范围。

1 7900 多家企业受惠

韩国政府表示，受惠的造船相关企业数量约为 7900 家，涉及员工人数近 14 万人。其中，船企有 6500 多家，配套企业有 400 多家。目前，韩国造船行业的员工总人数约为 20 万人，除去现代重工、三星重工和大宇造船海洋这三大船企及其配套企业的 6.2 万名员工，大约有 13.8 万多人被纳入特殊雇佣支援范围。

韩国政府推出“特殊雇佣支援”政策主要是为了稳定船舶市场，最大幅度降低失业率。为了摆脱经营困境，韩国船企不断加大结构调整力度，压缩生产设备能力、精减机构、批量裁员，通过一系列降本增效方式，集中精力挖掘效益潜能的效果，但这也一定程度上给社会带来失业潮。韩国造船海工装备协会提供的数据显示：到 2017 年年底，韩国造船行业的离岗员工人数将达 6.3 万人，占目前行业总人数 31.5%。此次支援将紧紧围绕“稳定市场”这一中心，采取如下具体措施：

第一，对维持原有雇佣规模的企业，政府上调补助金额度。这一项主要针对经营困难、但不解雇员工的企业。在手持船舶订单量大幅下降的情况下，企业以员工休假的方式暂停开工。按规定，休假员工每月可领取原工资的 70%，这其中，中小企业的政府支援补助金比例由原来的 2/3 提高到 3/4，支援期限为一年；大型企业的支援补助金由原来的 1/2 提高至 2/3。

第二，提高员工职业培训费的补助额度。为提升员工技能，企业开展职业技能培训时，可获支援补助。如果员工在带薪休假情况下参加职业培训，且企业规模在 1000 人以内，企业可获 100% 的培训费支援，雇佣员工超过 1000 的企业可获 70% 的补助。

第三，国税、地税享受优惠。船配企业应缴纳的国税和地方税等，允许延长缴纳时限，部分欠缴的可以减缴。

第四，政府替企业支付拖欠工资。企业因破产导致拖欠时间满 6 个月以上的外包企业工资，政府代替企业偿还。

第五，政府支援部分养老金和保险金。按照企业支付养老金和保险金的额度不同，政府予以相应的支援金，适当情况下，可以考虑提高额度。

第六，创造就业新岗位。由政府出资，在造船企业较集中的韩国蔚山、巨济、英岩、釜山和镇海等市设立“造船业希望中心”，并与船企工会组织、民间机构等共同组建“对策委员会”，共同为当地失业员工创造新的就业岗位，有计划地进行岗前技能培训。为推动类似就业平台的搭建工作，中央政府将原来 50 亿韩元的支援金额提高到 80 亿韩元。

据悉，此次雇佣支援期限暂定为 1 年，即从今年 7 月 1 日起，至 2017 年 6 月 30 日截止。

2 三大船企排除在外

韩国政府明确表示，现代重工、三星重工和大宇造船海洋不在特殊支援内，原因主要有两点：首先，三大船企的手持订单量可以在较长时间内维持企业运转，保持较为稳定的雇佣队伍。目前，三大船企结构调整方案尚未进入实施阶段，短期内不会面临因裁员出现的就业率下滑情况；其次，三大船企的结构调整方案仅为书面计划，未来，还需要企业和员工共同携手，努力实现自救计划。结构调整的具体情况如何，有待后期观察。因此，韩国政府将在今年下半年考虑是否将三大船企视为特殊雇佣支援对象。

业内人士表示，三大船企之所以被排除在外是受罢工活动影响。韩国三大船企提出了总价值约 10.35 万亿韩元（约合 88 亿美元）的重组计划。按照重组计划，三大船企将在未来两年半的时间内削减总产能 20%，裁减员工 30%。对此，三大船企工会组织表示，不满韩国政府及船企未采取有效措施应对行业衰退，罢工是保护造船业和员工的唯一途径。

韩国政府利用特殊支援政策向三大船企的工会组织施压，要求他们积极配合结构调整计划，不搞罢工活动影响员工情绪。不过，三大船企工会组织公开表示，不能接受他们未被列入特殊支援对象内。近期，大宇造船海洋 88% 的工会会员投票表示，同意再次

举行罢工；三星重工工会组织于7月7日举行了4小时的集会罢工；现代重工工会组织也发声，认为结构调整将严重侵害工人的权利和利益，将组织会员罢工，反对政府实施结构调整计划。7月20日，韩国造船业工会举行大规模罢工以示不满。相关工会领导人表示，结构调整计划的出台，并没有事先与工会组织协商讨论，因此，不接受公司裁员的决定。[返回](#)

于胜英：全面优化运输服务供给 促进物流业降本增效

交通运输部日前印发《关于推进供给侧结构性改革 促进物流业“降本增效”的若干意见》（简称《若干意见》），深入贯彻落实党中央、国务院关于推进供给侧结构性改革和降低实体经济企业成本的决策部署，切实发挥交通运输在物流业发展中的基础和主体作用。针对文件编制背景、工作路径和目标、重点任务以及部署落实等相关问题，中国交通新闻网记者邀请部综合规划司巡视员于胜英进行深度解读。

1 “降本增效”才能适应物流发展新需求

推进供给侧结构性改革，是党中央综合研判世界经济形势和我国经济发展新常态作出的重大决策。推进物流业“降本增效”、促进实体经济企业成本降低是当前供给侧结构性改革对交通运输最直接、最紧迫的要求。

于胜英介绍，交通运输是物流业的基础环节和重要载体，在推进物流业发展中具有基础和主体作用。近年来，交通运输部党组高度重视物流业发展，积极推进交通物流基础设施建设，成效显著。“不过，与新时期推进供给侧结构性改革、提高物流供需匹配效率的要求相比，交通运输仍存在一些差距和不足。”于胜英指出，“突出表现在运输结构不合理、运输组织方式落后、装备技术和信息共享水平较低、创新能力不强等方面，难以适应日益增长的高品质、多元化、个性化物流需求，影响了物流综合效率效益的提升。”

根据党中央、国务院关于推进物流业发展的有关决策部署，交通运输部着眼于降低实体经济企业成本，以促进物流业“降本增效”为导向，对交通运输推进物流业发展工作进行了再审视、再认识、再梳理、再聚焦，在广泛调研、深入论证的基础上，编制印发了《若干意见》，明确了今后五年交通运输促进物流业发展的总体要求、主要任务和保障措施。“《若干意见》集中反映了供给侧结构性改革对优化运输服务供给的新要求，对于拓展交通发展新空间、培育发展新动能，满足经济社会发展对交通运输的新期待具有重要意义。”于胜英表示。

2 激发物流业发展内生动力和市场活力

据介绍，《若干意见》的核心在于通过拓展交通运输服务领域、延伸服务链条、优化运输服务供给，激发物流业发展的内生动力和市场活力，提升物流业发展的整体效率效益，从而更好地服务于实体经济企业成本降低。

具体有三条路径：一是推进结构性调整，通过优化运输结构、市场主体结构等方式，充分发挥综合交通运输的效能，实现宏观尺度下的物流资源优化配置；二是推进技术创新，结合“互联网+”，鼓励先进技术的应用推广，加快物流信息资源的互联共享，提升设施设备的专业化和智能化水平，提高物流活动的效率效益；三是推进制度改革，通过提高政府综合治理能力，简政放权、优化行政执法、信用体系建设、完善收费政策、推动跨部门管理协同等工作，激发市场发展活力。

“目标是到2020年，基本建成经济便捷、高效优质的交通运输物流服务体系，物流运行效率明显提升，降低实体经济企业物流成本取得积极成效。”于胜英介绍。一是切实增强交通运输在物流业“增效”中的引领作用，铁路货运集装箱运输比例达15%左右，重点港口集装箱铁水联运比例年均增长10%左右。二是进一步发挥交通运输在物流业“降本”中的先行作用，货运领域不合理涉企收费基本消除。三是全面提升交通运输与物流业融合发展的水平，道路货运无车承运人、多式联运经营人、平台型物流企业等

“互联网+”环境下的新业态取得突破性进展。四是有效改善交通运输物流发展环境。物流标准化水平进一步提升，交通运输物流诚信体系初步建立。

3 五大任务促进物流业“降本增效”

《若干意见》提出了交通运输促进物流业“降本增效”的五项工作任务。

完善衔接顺畅的设施网络是基础。在设施网络建设中，《若干意见》提出，要构建全国物流骨干网络，畅通枢纽节点“微循环”，强化重点港口和大型综合性物流园区集疏运铁路、公路的配套建设，协同推进物流枢纽节点建设，支持一批具备多式联运、干支衔接、口岸服务功能的货运枢纽（物流园区）建设。

构建集约高效的服务平台是载体。依据《若干意见》，交通运输部将大力推进物流相关信息开放共享和互联应用，促进跨运输方式、跨部门、跨区域、跨国界的信息互联共享，打造信息互联“高速公路”；鼓励基于“互联网+”的企业联盟和道路货运无车承运人等新业态发展。重点支持一批全国性统筹布局、线上线下服务融合的平台型物流企业，推进传统交通运输企业向现代物流企业转型。

提升运输链条的组织效率是关键。《若干意见》明确，将大力发展多式联运，通过示范带动，着力推进江海联运、陆海联运、滚装运输、驮背运输等先进运输组织方式发展。进一步加快甩挂运输发展，优化甩挂运输条件。不断完善城乡物流配送体系，强化城市配送车辆统一标识管理、优化农村物流基础服务网络。大力提升区域交通物流一体化发展水平，推进跨境运输便利化。

健全匹配协调的标准体系是前提。《若干意见》提出，将推进货运车型标准化，引导现存非标车辆提前退出市场；将加快建立多式联运标准体系，包括装备技术标准、综合货运枢纽标准、信息接口标准、数据交换标准和单证票据标准等内容，破解多式联运发展中的标准难题。

营造规范有序的市场环境是保障。依据《若干意见》，将加快“放管服”，持续推进完善公路收费管理和监督执法，提升现有高速公路通行能力。规范铁路港口机场收费项目，切实消除不合理涉企行政事业性收费。推动建立健全物流市场诚信体系、配合完善物流业“营改增”政策等工作，为物流业持续健康发展保驾护航。

4 各部门横向协同上下联动共同推进

“在贯彻落实《若干意见》的过程中，需要凝聚各方共识、团结多方力量，共同推进。”于胜英表示。一是建立工作机制，交通运输主管部门要加强与发展改革、商务、工信、海关、铁路等相关部门的沟通协调，形成横向协同、上下联动的工作格局，统筹推进各项工作。二是完善支持政策，统筹利用好中央预算内投资、车购税等财政性资金以及专项建设基金等，加大对“三大战略”等重点区域、扶贫攻坚重点地区和交通物流重点领域及薄弱环节的政策倾斜力度。三是发挥协会作用，充分发挥行业协会在政企之间的纽带作用，在交通物流运行监测、标准制修订与宣传推广、交流合作、人才培养、诚信体系建设、统计工作等方面提供助力。四是加强运行监测，加强市场运行动态监测和跟踪评估，及时研究解决出现的新问题，适时开展工作效果评估总结，形成典型经验并推广交流。

为进一步实化抓手，细化措施，交通运输部同步制定了落实《若干意见》的三年行动方案，明确了2016年至2018年的具体工作举措，确保交通运输在促进物流业“降本增效”中取得实实在在的成效。

交通运输部科学研究院副院长崔学忠表示：主要任务广覆盖畅衔接促融合补短板。

当前，我国物流业发展存在着结构不合理、体制机制障碍仍未打破、基础设施相对滞后、政策法规体系不够完善等问题，对实体经济企业发展的支撑作用有待进一步提升。交通运输作为物流业的关键环节和重要载体，在推进物流业发展中大有可为。

总的来看，《若干意见》提出的主要任务实现了广覆盖，范围涵盖了国际、区域、城乡三个层面；实现了畅衔接，以优化运输组织为主线，贯穿运输链条“最先一公里、

中间一公里和最后一公里”；实现了促融合，消除行业藩篱和行政壁垒，推动运输链、物流链、产业链协同联动发展；实现了补短板，回应社会关切和重大民生，聚焦重点领域薄弱环节出实招，对今后一个时期交通运输促进物流业发展的各项工作指明了方向、明确了重点、细化了抓手，定位准确，具有很强的系统性和可操作性，对打好物流业“降本增效”攻坚战具有积极作用。

中国物流与采购联合会副会长贺登才：《若干意见》有助于鼓励发展新兴业态。

近年来，全国物流业“降本增效”的成效明显，2013年至2015年，全社会物流总费用占GDP的比例分别为18%、16.6%、16%，呈现逐年下降趋势；2016年上半年这一数据进一步下降为14.6%，这与物流业提质增效的努力是分不开的。在这个过程中，综合交通运输体系的逐步完善和交通运输政策环境的有效改善发挥了重要作用。

持续推动物流业“降本增效”，不是要一味降低运输及物流服务的价格，而是要通过简政放权、减税降费，营造创新发展的环境，通过市场的力量促进衔接协调，优化资源配置，整体上达到“降本增效”的目的，进而增强物流企业创新发展的后劲。

从着力点来讲，目前行业最关心的有四个方面，即“网络通、平台兴、行路畅、负担轻”，这些在《若干意见》中都有所回应。可以说，19项具体任务既着眼解决交通运输在物流业发展中的短板和瓶颈问题，又充分结合物流业未来发展需求，有助于积极拓展服务领域、鼓励发展新兴业态，主动谋求与物流链、产业链深度融合。因此，《若干意见》符合供给侧结构性改革的政策导向，符合经济新常态下物流业结构调整的客观要求，符合交通运输业与物流业融合发展的实际需要。[返回](#)

上半年企稳回升向好 天津港释放转型升级新动能

近日，从天津市政府新闻办公室召开的新闻发布会上获悉，2016年上半年，天津港集团公司完成全港货物吞吐量2.7亿吨，集装箱吞吐量725.9万标准箱，实现同比增长和时间过半任务过半，稳居我国北方第一大港。

天津港集团公司主动瞄准建设高水平世界一流大港，着力在顺应国家供给侧改革要求中调结构、破解制约港口发展的突出问题，加强海铁联运大通道建设，大力开发集装箱班轮新航线，积极引进亚洲最大最先进的邮轮，不断做强服务国家战略发展的新优势，有效释放出了转型升级的新动能。

1 做强做优港口装卸业 加大集装箱航线开发

天津港着力加大集装箱航线开发力度，积极推进“港口一站通”项目，配合口岸单位创新监管模式，进一步加快向全球资源配置枢纽转型升级。

上半年，天津港成功新开辟了现代东南亚线、东方海外东南亚线等6条集装箱班轮航线，促成了达飞西非线、欧洲线、地中海线等多条国际集装箱班轮航线的运力升级和舱位扩容，进一步优化了天津港“一带一路”航线布局。

与此同时，天津港继续深耕环渤海集装箱内支线市场，在实现运力升级和增加营口、锦州等航线班期密度的基础上，又成功开通了京唐港至天津港的新航线，进一步巩固和提升了环渤海集装箱枢纽港的地位，为今年上半年集装箱吞吐量实现同比增长提供了有力支撑。

2 大力发展国际物流业 海铁联运业务高速增长

天津港以市场为先导，大力发展全程物流示范项目，充分利用25个“无水港”、5个区域营销中心及陕西、山西、内蒙古、宁夏、新疆、甘肃、河北等10余条内陆海铁联运通道形成的物流网络优势，成功布局了山西应县物流节点，开发了“美国-中国-蒙古国”商品车和“韩国-中国-蒙古国”大客车海铁联运过境运输业务，与北京铁路局合作创新开展了“批量零担货物快运”服务，开通了西安一站直达天津的“特需班列”，全面推动了集装箱海铁联运业务的升级发展。

与此同时，为有效解决长期以来港口铁路集装箱疏运能力不足的“瓶颈”，天津港集团公司与北京铁路局深入开展战略合作，进一步加快推进港口铁路基础设施建设，建成并投入运营了京津冀首个海铁联运综合性集装箱铁路枢纽“中铁天津集装箱中心站”，打通了天津铁路进港三线这条新的“快速通道”，开行了天津新港北集装箱中心站至广州和包头的货运班列。此举不仅有效缓解了港城之间的交通矛盾，促进了陆、海、空、铁多种运输方式有效整合衔接，还为进一步做强做优“津蒙俄”、“津新欧”物流通道品牌奠定了坚实基础。

据统计，2016年上半年天津港累计完成集装箱海铁联运量 15.1 万标准箱，继续保持了同比 22.5% 的高速增长。

3 豪华邮轮产业迅猛发展 接待旅客数同比增 215%

据介绍，在大力发展邮轮产业方面，天津港集团公司抢抓京津冀地区旅游市场快速增长和中韩自贸区建设等有利时机，提升国际邮轮母港能级，完善配套服务功能，在打破了天津冬季无邮轮运营历史的基础上，又先后吸引了“中华泰山”号、“黄金公主”号和亚洲最大最先进的邮轮“海洋赞礼”号在天津港首航，并以此为中心运营母港航线，极大地带动了天津邮轮产业蓬勃发展。

据统计，今年上半年，天津港共接待豪华邮轮 52 艘次，出入境旅客突破 20 万人次，分别同比增长 206% 和 215%，再创历史新高。

4 强化安全基础管理 制定安全生产建设纲要

安全重于泰山。今年上半年，天津港一方面全面加强安全生产管理，按照安全“五加一”举措要求，落实企业安全主体责任，制定下发了《安全生产建设纲要 2016-2020》实施方案和实施意见，确定重点任务，明确实施意见，进一步加强和完善了天津港集团公司安全管理工作。深入开展了隐患排查治理“两化”建设工作，制定建设工作方案和工作指南，确定第三批 12 家试点单位。设立了安全总工程师岗位，安监部门增配了一批专业人机力量，进一步加强了安全生产管理专业队伍建设。做好安全宣传教育培训工作，累计组织各类安全教育培训 1000 余次，培训 14000 余人次，聘用首批四大类 20 名安全生产专家。

另一方面，深入推进危险货物作业企业的专项检查及整治。积极贯彻落实交通运输部《危险货物港口作业安全治理专项行动方案(2016-2018 年)》和《港口经营管理规定》及天津市政府、滨海新区政府的有关工作要求，进一步加大对天津港集团公司所属从事危货(危化)企业开展检查的力度，抽调基层单位从事危货(危化)生产作业的专业人员组成“整治推动指导小组”，由集团公司领导亲自带队对危货(危化)企业开展了多轮次、循环式的系统检查督查，进一步健全和完善规章制度，协助有关公司做好危险货物作业流程的梳理，有效推动了整治工作的全面深入开展。

5 港口提升进展加快 新港北铁路集装箱中心投运

天津港按照加快建设中国北方国际航运核心区要求，落实天津城市总体规划修编部署，统筹滨海新区与港口协同发展，不断完善“东高端、南优质、北提升”的现代港口规划体系，努力形成区港联动、港产联动、港城联动的科学发展新格局。

2016 年上半年，港口提升进展加快。天津市重点工程新港北铁路集装箱中心站投入运营，南疆 27# 通用码头开始码头桩基施工；临港新兴建材通用码头主体完工；东疆商务中心基本完成外檐调整及内部装修；东疆红酒展销中心主体完工；新跃进路与八号路立交工程已完成计划进度 90%；碱渣山治理已完成总量的 91%。

与此同时，北疆集装箱中心堆场一期、港湾国际汽车物流中心完成立项；大港港区东港池通用泊位完成工可修改；海嘉码头正在办理手续，各项涉及港口能级提升的项目前期工作也加快推进。

6 引进高质量项目 新增注册企业 386 家

今年上半年，天津港还引进注册了一批高质量项目，完成招商引资金额 410.7 亿元，同比增长 30.9%。新增注册企业 386 家，注册资本金亿元以上规模项目 120 余项。

不仅如此，天津港还加快落地一批重点项目。中铁装备集团盾构机再制造中心、武清工业园等项目完成土地摘牌手续；京津物流产业园、东疆澳洲国际食品园、中远物流基地等项目完成落户；阿里巴巴菜鸟物流跨境电商平台等项目推进成效明显。

天津港扎实推进了一批战略性合作项目，与北京铁路局签署了“1+7”战略合作协议，形成了与神华集团、中外运等央企的战略合作框架，加快构建以港口为核心的海陆双向大物流通道体系；加强与天津渤海化工集团、天津物产集团、浙江传化集团、京唐港等地方大型国企和知名民企的战略合作，延伸上下游产业环节，做精做优产业链；增强与临港经济区、大港港区、生态城、保税区、开发区、静海区等天津市内各区的协同合作，全面梳理对接项目，放大港口服务功能。[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