

时事经济与航运

中国海洋运输情报网主办

2016 年 07 月 11 日 (第 534 期总第 1593 期)

◆ 美国公共政策评估体系的运行情况及启示	1
◆ 中国经济下一步如何走	4
◆ 集装箱称重新规 (VGM) 的“前世今生”	5
◆ 关于第三人对船东保赔协会赔偿请求权问题探析	8
◆ 完善发展政策, 促进 “互联网+物流” 市场一体化发展	11
◆ 我国港口发展的新形势与新方向	14

美国公共政策评估体系的运行情况及启示

1 美国麻州公共住房管理体制

在美国, 各州对公共住房的界定标准不一。马萨诸塞州 (以下简称“麻州”) 的公共住房定义是: 收入占当地中位数收入 80% 的家庭, 能够租赁或购买得起的住房, 就叫公共住房。

麻州负责全州公共住房建造、融资和管理的机构, 是住房和社区发展部 (DHCD), 于 1969 年成立。DHCD 再分四个部门: 住房发展和建设、政策和项目、特殊项目和住房管理, 分别负责公共住房建设、项目管理、融资模式创新和与相关机构沟通。

除了 DHCD, 麻州还有两类机构跟公共住房的运营管理相关。第一类是区域管理机构 (RAAs), 属于非营利组织, 主要职责是为州和联邦住房保障项目的申请人提供咨询、申报等服务。第二类是地方住房部门 (LHAs), 负责监督公共住房建设、管理住房券项目以及为所在区域增加公共住房机会等。

上述三类机构在公共住房和租金补贴的申请资格、审核信息等方面, 有明确分工:

麻州在 2014 年更新了公共住房申请人收入的标准。首先, 公共住房针对低收入个人和家庭, 也包括老人和残疾人。老人必须 60 岁以上, 残疾人须提供证明。具体审核工作由 LHAs 负责。审核通过后, 候选人就会进入等候名单。一般而言, 无家可归者、退伍军人以及当地居民有优先权, 可以排到名单前列。DHCD 负责制定全州公共住房的最高租金水平: 如果是整个家庭入住, 租金是占到家庭收入的 25%—30%。如果是老人和残疾人入住, 租金则占收入的 30%。

从上世纪 90 年代开始, 麻州每年新建公共住房的数量很少, 主要靠发放租金补助, 即从“补砖头”向“补人头”转变。租金补助项目分为“麻州住房券项目” (MRVP) 和“可替代的住房券项目” (AHVP)。住房券由 DHCD 负责额度控制和管理, 分为两类: 一类是可流动的, 跟着租客走, 只要住在符合州卫生法律的房屋, 就能使用住房券; 另一类是固定在房屋上的, 即住房券只能用于规定的房屋上。

申请人或家庭的收入水平, 必须在联邦政府规定的贫困线的 2 倍以下。AHVP 申请人必须在 60 岁以下, 且符合住在属于老人和残疾人公共住房的资格。RAAs 或 LHA 都可以接收申请。申请者可享受低于社会住房的租金水平。不管使用固定在房屋上还是可移动的住房券, 个人支付的租金占收入水平的 35%—40%。另外, AHVP 个人支付的租金占收

入水平的 25%—30%。个人能够支付的最高租金跟市场租金的差额，就由住房券上的金额来弥补。

如果申请联邦公共住房和租金补助，程序基本类似，但具体申请条件和标准不一样。另外，住房券的分类也不同，联邦政府分为“补贴住户的住房券计划”（HCVP，可在符合条件的任何州使用）和“固定在住房上的住房券项目”。本报告主要介绍州公共住房项目的评估情况，故略去对联邦公共住房项目的相关情况介绍。

2 麻州公共住房评估体系的运行情况

麻州公共住房评估体系由事前、事中、事后评估组成，事前和事中评估由政府相关部门负责（主要由 DHCD 承担），借助先进的计算机辅助管理系统，具有程序化、规范化等特点。事后政策效果评估则由专门的咨询委员会负责，该委员会由政府部门成员、学者、居民及其他利益相关者组成，负责出台独立的评估报告，并有权要求政府部门及时给出回复，以及监督政府给出的后续措施。

麻州公共住房评估体系具有以下特点：

低收入住房税收信贷（LIHTC）和补贴住户的住房券计划（HCVP），是当前全美占据主导地位的两大大低收入家庭住房保障政策。两者的政策目标一个重点在于通过市场主导扩大供给（LIHTC），另一个则在于提高家庭住房可承担能力（HCVP）。

随着经济发展，美国的住房保障政策目标逐步转移到通过校正这两种方案，以实现贫困的分散化和消除种族隔离，即从住房保障的初始目标转向范围更为广泛的目标，包括以扩大住户社会福利水平如减少贫困集中、提高就业、实现教育机会均等化，并积极追求经济效率。

麻州住房保障制度的目标，跟联邦政府的目标基本一致，都要兼顾补充住房缺口、提高住房可承担能力和降低贫困集中这三个核心目标，从而避免政策在未来出现反复实验进而增大纠错成本。

麻州在 2003 年建立了自动化计算机系统，用来监督和评估全州重大公共政策的实施效果，称为评估、衡量和验证系统。公共住房的评估也通过这套系统来执行。需要指出的是，评估环节包括事前可行性评估、事中进展评估和事后效果评估，EM&V 系统主要管理由政府负责的事前和事中评估：可行性评估。麻州 DHCD 先聘请有资质的建筑与城市规划企业，对项目进行可行性评估。项目进展评估。项目开工后，城市规划委员会又对项目进展情况进行跟踪评估。居民可负担能力评估。这是 EM&V 系统中最重要的一块内容。

比如，波士顿市议会要求“用于租赁或出售的新建多单元楼房”中必须有 10%的比例是用于公共住房。入住者的收入必须不高于当地居民总收入中位数的 60%，相应的公共住房租金必须不高于当地市场租金的 60%。举例说，2015 年波士顿市的住房市场月租金平均值是 2280 美元，年租金约是 16416 美元。如果这些符合住房保障条件的家庭去市场上租房，租金支出约占他们家庭总收入的 52.7%。如果入住公共住房，年租金约是 9850 美元，占家庭总收入的比重就会降至 31.6%。

负责麻州公共住房评估的机构，叫公共住房咨询委员会，每年按照当地给出的公共住房建筑和管理计划，给州住房和社会发展委员会和公共住房所在的市议会等机构，提交独立的“评估报告”。

首先，AHAC 会针对当年地方政府提出的公共住房建设任务，比如波士顿市在 2014—2015 年公共住房发展战略和计划中，提出“要增加保障房数量，提高住房密度和可担负性”，评估委员会据此确定了本年度的两个评估重点：（1）是否实现住房信托基金（HTF）的增值。即城市房产价值每增加 100 美元，要求 0.01 美元放到住房信托基金里，该基金主要负责给兴建公共住房的开发企业提供低息贷款。（2）鼓励开发商提高住房密度和兴建公共住房。为降低融资成本，允许住房信托基金以较低利率借贷给开发商。比如，如果低于当地中位数收入 30%的家庭能够购买得起，兴建房屋的开发商，从住房

信托基金的贷款利率就可以从 2%降至零；如果低于当地中位数收入 50%的家庭能够购买得起，开发商的贷款利率就能降到 1%。

其次，为完成评估报告，咨询委员会将听取随机抽取的 30 家开发企业的意见，主要针对如何更好吸引私人资本进入公共住房领域，内容包括主要障碍和政策诉求等。以 2015 年为例，开发企业反映的主要是成本和建设两方面问题：降低成本。要求州和市政府加大公共住房基础设施投资，提高公共住房附近区域的未来城市交通系统的便利性。按照 40B 条款，建造公共住房的开发企业，可以申请“综合许可性”，容积率可以比市政当局分区规划确定的水平提高 25%。但考虑到麻州分区规划确定的容积率偏低，开发企业希望可以适度提高保障房容积率。最后，减免准入费和污水处理费，降低建设成本。公共住房建设问题。大多数城市都会面临“邻近社区反对公共住房建设”的问题，“不要在我的后花园建房”是美国根深蒂固的观点，过去有很多开发企业由于“邻里强烈反对”而不能修改土地分区规划，造成公共住房项目流产。另外，美国公共住房建设的流程很多，现在开发企业需要分别同许多部门“打交道”，希望可以享受“一站式”服务。

最后，给出评估意见。按照前面提到的可持续性评估体系，2015 年咨询委员会给出的评估意见主要涉及：项目完成情况、受益群体情况和进一步的制约因素。

第一，项目完成情况。2015 年全州共完成 46 个公共住房项目，过去四年间共完成项目 162 个，建造了 1 万多个住房单元。其中，50%左右的项目为新建，其余主要是翻修和整治。这跟麻州的税收体系有关，开发企业的房屋翻修和整治项目，不能享受跟新建项目一样高的税收补贴额，开发企业就偏向于新建公共住房项目。

第二，受益群体情况。评估中发现，麻州的公共住房项目出现一定空置。另外，高收入家庭入住比例过高。前几年，项目覆盖的低收入家庭占比一般在 80%，但从去年开始只有不到 60%的公共住房为低收入家庭所拥有，高收入家庭占比提高到了 15%。另外，公共住房项目一般处在偏僻区域，交通便利性差，周边生活等公共配套设施不足，造成入住者的通勤成本增加、生活品质下降，2015 年入住者的平均通勤时间超过 2 个半小时，比麻州平均水平多了 1 小时左右。

第三，规划和社区文化的制约性。受制于过于僵化的土地分区规划，比如要求一英亩最小面积和两个车位的车库等，公共住房项目很难满足这样的条件。另外，受美国“不在我的后院建房”的传统社区文化影响，政府主导的公共住房项目会受到周边居民的极力反对。开发周期过长、企业盈利空间小等原因，造成企业对开发公共住房项目的热情不高，也直接影响了入住时间。2015 年入住者的平均轮候时间是两年零三个月，比前几年高出半年左右。

评估意见出台后，会第一时间在 DHCD、RAAs 和 LHAs 等相关机构的主页上公布，所有麻州市民都有权提出进一步修改意见。汇总完意见后，在规定时间内评估委员会要对公众提出的意见，进行解答。同时，评估报告会直接送给 DHCD 和 LHAs、当地市政议会等机构，评估委员会有权要求这些机构对评估意见给出明确回复，并对这些回复进行跟踪评估。

3 启示

中美两国不同的国情和社会政治体制，决定了各自的公共政策决策和评估机制必然会有差异。但在评估体系构建、指标设置和程序设定等方面，可以借鉴美国的一些做法，为完善我国公共政策评估体系，提供一些启示。

第一，提高重大公共政策评估的法律效力。我国公共政策评估工作起步晚，中央政府层面的“第三方评估工作”从 2012 年才正式启动，地方政府还没有实行“第三方评估”，还没有形成规范化、制度化的机制。建议中央政府尽快公布关于公共政策评估的办法，就评估目的、对象、程序以及反馈等方面出台实施细则，为重大公共政策评估工作提供法律依据、增强法律效力。

第二，注重评估程序的系统性和客观性，减少“人为干预”因素。美国公共政策评估体系的自动化程度高，有一套完整的指标体系，便于量化研究和分析比较。建议我国建立符合国情的政策评估体系，并借助计算机网络系统，自动追踪事前、事中环节的评估进程。在事后评估环节中，建立由各方利益代表组成的评估委员会，出示客观公正的评估报告。

第三，强化评估反馈机制建设，实行“再评估”。评估具有时点性、实时性等特点，决定了基于某一时点上的评估结果会有一定局限性。建议加强评估反馈能力建设，一是在不涉及国家机密的前提下，尽可能公开征集社会意见尤其是受影响群体的意见，完善评估报告。二是对评估报告揭示出来的问题和建议，要跟踪相关部门的应对举措，对采取的后续措施进行“再评估”。美国法律规定，评估委员会有权质询相关部门对评估建议的落实情况。[返回](#)

中国经济下一步如何走

中国经济下一步如何走？继续刺激还是攻坚改革？结构性改革步伐缓慢是一个世界性现象，大家都不愿意改革，都希望最后依赖货币政策刺激。通过刺激资产市场支持经济增长的风险相当大。短期内在宏观层面去杠杆基本没有可能，微观上去产能必须强化市场纪律，化解那些负债率高、产能过剩严重的僵尸企业。政府提出的供给侧改革的关键就是能否真正强化市场纪律、做到公平竞争。

去杠杆，短期内在宏观层面很难见效，微观上要对僵尸企业下手。去库存政策似乎已经看到了一些成效，房地产投资有所回暖与此有关。

从国际经验来看，去杠杆的难度非常大，成功率很低。一般来说无非是两条途径：一是通过经济危机甩掉坏账，二是企业通过违约化解债务。当然，还有一种模式叫债转股，但债转股效果如何，取决于主导债转股的机构的能力、资源和市场环境。

从宏观层面来看，看我们常用的 $M2/GDP$ 、总债务/ GDP 等指标来衡量的高杠杆率，近期内看不到去杠杆的可能性。现在 $M2$ 的增速 13% 左右， GDP 增速 6.9%，假设缩减指数 0。现在分子的增长速度远远超过分母的增长速度，显然杠杆率还在上升。要把这个比率压下来只有一个办法，就是让分母长得快一点，让分子长得慢一点。但短期内有没有可能把 $M2$ 的增长速度压到名义 GDP 的增长速度以下？几乎不可能。当然这个指标是否合理，也存在一些疑问，因为总债务和 $M2$ 都是存量指标，而 GDP 是一个流量指标。

在近年的五大经济政策任务中，最重要的任务是去产能。目前确实有很多僵尸企业，政府经常抱怨金融不支持实体经济。企业家也怨声载道，融资成本攀升让实体经济举步维艰。所以政府在过去一、两年，出台了很多相关政策，要金融支持实体经济。根据我们的研究，金融支持不支持实体经济的主要原因不是金融资金在空转。整体信贷增长没有明显下降，但是 GDP 增长明显在走低。也就是说，同样的信贷能支持经济增长的速度已经下来了，资金的利用效率在下降。

出现这个问题的原因，就是经济中存在很多本应关门的僵尸企业，它们依然在吸取“信贷”资源，却没有创造新的经济活动。我们也看到在很多僵尸企业比较多的地方，民营经济不太发达，创新活动很少。这一现象在东北比较突出。

深圳则是完全相反的情况，经济有活力、创新也活跃，金融也在积极地支持企业发展。深圳经济活跃的原因很多，但深圳自 2003 年以后就再没有主要国企拖累，经济发展环境宽松、政府强制干预较少。因此，僵尸企业能否有序破产退出，对供给侧改革成功与否至关重要。

相较其他领域，金融改革常有单兵突进，领改革之先，但现在水深步缓确实明显制约了经济发展。利率市场化改革提出多年，目前任务还剩下两个：一是风险定价，二是货币政策传导机制。利率市场化步伐缓慢有很多具体原因，与市场存在很多软预算约束的企业紧密相关。这些软预算约束的企业特别是僵尸企业的存在不仅影响总体经济增长，

还严重压制了资金资源效率。因此说，去产能很重要，而去产能的核心是要让僵尸企业退出市场。但去产能碰到的首要问题是，由谁来判断哪些是僵尸企业？如果是通过增强行政干预的办法来去产能，最后能不能得到理想的结果，其实很难说。

归根到底，改革是否成功，检验的标准非常清楚，目前看落在两个点上：第一是支持已经失去竞争力的旧产业和企业快速、平稳地退出。这当然包括去产能，而去产能主要难在两个字：人和钱，即人往哪去、钱从哪来。把这两个问题解决了，去产能也不是什么大不了的事情，但这个问题恰恰最难办。我觉得中央政府应该承担更多的责任。第二是设计和创造更多的有效的机制，支持创新和产业升级，包括金融改革与创新。金融改革最后要达到两个目的，一个是提高资源配置的效率，在不同部门不同企业之间，达到资源配置的效率。第二个要创造很多新的融资形式，满足创新和升级的需要。我们常说中小企业融资难、融资贵，其根源就在于金融系统里的双轨制。

未来中国经济会怎么样？我的看法是谨慎乐观。乐观来自几个方面，第一，中国经济发展到今天，我对它的乐观更多的是对市场的信心。现在中国经济有很多困难，但凡市场能够发挥作用的地方，经济都还可以。即便江浙这一带，现在困难很大，但企业家们都在艰难地努力，他们能够走过来的可能性很大。深圳和上海都迈过了中等收入陷阱，跨入高收入行列。市场的前景非常大，只要政府不强制性地限制市场的作用，沿海地区的经济会继续往前走，应该是大概率事件。

第二，当然，这并不意味着我们的经济在短期内不会出现大的问题，过去金融部门、国企部门积累了很多风险，这也考验政府能不能在碰到较大困难时做出有决断性的处置和回应。

有风险当然值得担忧，我们希望尽可能地避免任何灾难性的事件，这就要求政府在风险与稳定之间取得一个好的平衡。比如去杠杆，不去杠杆，风险总有一天会爆发，但如果现在强制性地去杠杆，也许风险就提前爆发了。但我想说的是，即便发生一次小概率的金融不稳定事件，也不会是世界末日，韩国就是发生了金融危机以后走出来的。很多国家恰恰是在经历了危机之后，才加快了改革进程。因此，我们要严密防范危机，但对一旦发生金融不稳定事件，也需要有预案，这一点，对国家很重要，对企业很重要，对个人同样很重要。

最后，中国经济改革就是两个双轨制，一个是国有企也和民营企业的双轨制，一个是产品和要素市场的双轨制，这两个双轨制导致了增长速度越来越快，结构失衡越来越严重。2011年我们在之前的研究中曾经提出，中国经济将面临下一次转型，从过去的经济奇迹走向常规发展，今日用时髦的说法则叫“新常态”。在我们当时的设想中，所谓的常规发展，就是中国经济发展会越来越接近于其他新兴市场国家的增长模式。

那么，什么图景符合关于十年后的中国经济猜想？十年前的中国，纺织女工在织机前成排劳作、钢铁工人勤作冶炼、大型购物中心鳞次栉比。十年后的中国经济，我的展望是是工厂里智能机械代替人工、电子商务和物流高度发达，当然以及可能会面临当前日本社会所经历的人口老龄化。[返回](#)

集装箱称重新规（VGM）的“前世今生”

1 关于集装箱称重新规（VGM）“前世”的解读

最早在 2011 年召开的 IMO 海上安全委员会（MSC）第 89 次会议上，讨论了一些国家和行业组织发起的核实集装箱总重的提案（MSC89/22/11、MSC89/22/17），同时建议作为新议题的一部分，考虑修改 SOLAS，增加装船前核实载货集装箱重量要求；2015 年召开的 MSC 第 94 次会议通过了关于 SOLAS 第 VI/2 修正案以及《关于核实载货集装箱总重导则》（MSC.1/Circ.1475）（简称“导则”），修正案和导则已于 2016 年 7 月 1 日起生效实施。

2 为什么要对集装箱进行强制称重？

集装箱误报重量似乎是普遍现象，当集装箱在事故后称重时，所获总量结果经常与其货物舱单上数据不同。相关调查表明，有超过 10%的集装箱存在声明重量与实际重量严重不符的情况，最大实际重量达到声明重量的 6 倍以上。超重的集装箱在运输过程中存在巨大安全隐患：在公路运输阶段，超重集装箱可能导致车辆难以驾驭，从而引发交通事故；进入港区后，超重集装箱可能超过港口机械的额定载荷，导致设备损坏、侧翻、砸箱等安全事故；装船时，超重集装箱可能对船舶结构造成损坏，影响船舶稳性、强度、吃水、装载量等，给航行安全带来严重隐患；在航行途中，超重集装箱和风浪的共同作用可能引发船体断裂、集装箱移位坠海等严重事故。被认为是导致许多集装箱船的主要原因，如“MSC Napoli”、“Riverdance”和“Husky Racer”等重大事故发生的主要原因均与集装箱重量的错误申报有关。

因此，对集装箱进行强制性称重的必要性主要体现在保障安全上。从货主角度上考虑，其所承担的集装箱租赁费用是以集装箱数量计算的，单箱装货越多越有利，难免为追求低成本下的高效益而导致集装箱超重；此外，从口岸监管角度来看，严格监测集装箱重量也是打击走私活动的重要手段之一；从有些箱子的超载重量超过了码头设备的作业能力，导致码头设备受损。

3 如何对集装箱进行称重？

3.1 集装箱称重的方法

按 SOLAS 修正案和导则的规定，核实载货集装箱总重即对集装箱进行称重的方法包括以下两种：1) 整体直接称重法。即对于一个包装并铅封完的载货集装箱，由托运人（或由托运人安排第三方）使用经主管机关校准并获得证书的称重设备直接对其进行整体称重的方法；2) 累加计算法。即托运人（或由托运人安排第三方）可对拟装入集装箱内的所有包件和货品进行称重，包括托盘、衬垫、其他包装和系固材料的重量，并采用导则说明的经主管机关认证的方法，将集装箱的皮重和集装箱内所有货物、物品的重量进行累加求和的方法。

但选择何种称重方法几乎完全取决于拟运输货物的种类和托运人可用的称重设施。例如，累加计算法不能用于如废铁、未包装的散装货物等因自身特性不能独立称重的商品等。

3.2 集装箱称重各方的责任

根据 SOLAS 公约，集装箱称重的责任方是托运人，比对方是码头，监督抽查方是海事局等。（见表 6-1）

表 6-1 集装箱称重所涉责任方及其责任

序号	责任方	责任
1	托运人	（1）获得载货集装箱核实的总重量（不包括集装箱本身重量的核实）。应获得经认证的称重单位、使用经校准和发证的设备和经认可的程序，按导则的方法之一获得载货集装箱核实的总重，将其制成文件、并声明和签字；（2）确保将载货集装箱核实的总重信息在装船足够提前的时间提供给船舶和码头，以便于船舶和码头制定装载计划。为保证集装箱顺利装船，托运人必须提前与承运人和码头经营人进行沟通，明确递交时间；（3）对于多式联运的集装箱，载货集装箱核实的总重信息应提供给下一个集装箱保管方。
2	船旗国主管机关	决定哪些船舶应受 SOLAS 管辖，要求这些船舶应按 SOLAS 第 VI 章 A 部分第 2 条 4、5、6 的要求，拒收未提供核实总重的载货集装箱上船；
3	港口国主管机关	应监督检查船舶履行 SOLAS 要求的情况。对于未履行 SOLAS 要求，核实载货集装箱总重的事件 应根据国家的法律予以处置；
4	国家政府主管机关（装箱和封箱完成地）	（1）对整体直接称重法所用设备提出法定要求并制定技术标准，规定称量设备应满足的精度标准；（2）针对累加计算法，可对称重程序或从事称重的单

		位进行认证批准，也可对两者都进行认证批准；
5	船舶或船舶代理	(1) 装船前应从托运人得到载货集装箱核实的总重并用于装载计划；(2) 船公司有义务在集装箱到港/装船前，就载货集装箱核实的总重信息提交给码头并做出安排，和码头共享总重信息；(3) 多式联运集装箱核实的总重信息应提供给下个集装箱保管方；(4) 由公路、铁路或非 SOLAS 适用的船舶交付运输的载货集装箱，若未提供核实总重，船舶和码头应代表托运人获得核实的总重；(5) 船长对于拟装船的中转载货集装箱可依据上一程船舶提供的总重信息；(6) 不允许超过最大允许总重的集装箱装船；(7) 船长有权从安全运输的角度决定提供了符合 SOLAS 公约规定的核实总重的集装箱是否装船。
6	码头或码头代表	(1) 装船作业前从托运人得到载货集装箱核实的总重并将其用于码头装载计划；(2) 做出安排，利用已有的通讯工具和船舶共享核实的载货集装箱总重信息；(3) 由公路、铁路或非 SOLAS 适用的船舶交付运输的载货集装箱，如没有提供集装箱核实的总重，码头和船舶应代表托运人获得核实的总重；(4) 当托运人运输文件中宣称的载货集装箱总重和实际的总重不符时，以核实的实际载货集装箱总重为准。如和码头核实的总重不符，以码头核实的为准；(5) 当托运人交付到港口码头的集装箱未提供要求的核实的总重情况时，不应装船，直到获得核实的总重。船舶和码头可代表托运人获得载货集装箱核实的总重，其将用于船舶装载计划的制定。
7	装箱场站	从事部分或全部集装箱装箱的第三方应告知托运人装入集装箱的货品和包装系固材料的重量，以便于托运人根据方法 2) 核实已完成装箱的集装箱总重。在托运人和任何第三方之间如何交流这些信息应在涉及的商业相关方之间做出安排。

3.3 集装箱称重环节分析

近期，包括马士基航运、地中海航运、达飞轮船、中远海集运、长荣海运、韩进海运、东方海外、APL、以星航运等航运企业，已陆续发布 VGM 操作规程；港口方面，上海港、宁波舟山港等，已明确称重及数据传输的收费标准，以及港方的交接流程等。但均尚未明确应将集装箱称重放在集装箱运输过程中的哪一环节，关于集装箱称重环节的评价分析见表 6-2。

表 6-2 集装箱称重各环节评价分析

称重环节	措施	评价
托运人处	安装集装箱称重和验重设备（设备成本估算 20000 美金左右）	可行性不高；成本高；中转箱无法称重。
陆上运输环节	在底盘车或拖车上安装集装箱称重和验重设备	无法在全球范围普及。
码头闸口	码头闸口称重设备进行整车称重	存在一定困难；特别是在搭载两个集装箱的情况下。
堆场	在堆场的集装箱堆码设备上安装集装箱称重和验重设备	较大可行性；但设备改造费的分摊问题
装船过程	在岸边集装箱起重机或移动式港口起重机作业阶段或已装上船舶	不可行；装船过程中超重，不好处理，船上也没有称重设备。

4 集装箱称重新规（VGM）“今生”或将面临诸多挑战

装船前核实载货集装箱总重，一方面为保证集装箱装卸、海上运输安全增加了一道防线；另一方面船舶在集装箱真实重量的基础上，通过积载和配载不但能保证安全，还能充分利用船舶的载运能力达到最佳经济效益。这是航运界在呼吁集装箱称重立法之路

上迈出的重要一步。从长远来看，集装箱货物重量错报、误报将得到法规的有效约束，对于历时 60 年的集装箱运输业来说，意义十分重大。

但对已于 7 月 1 日起生效实施的集装箱称重新规（VGM），我们在提高集装箱作业安全的同时，也应正视其将带来增加集装箱运输新成本、影响航运业供应链等负面的影响。此外，针对强制执行的新规，各国的准备情况并不十分充足，特别是国内外集装箱码头应用相当的普遍的闸口汽车衡称重模式存在称重精度不够、无法进行双箱称重、无法进行中转箱称重等较为明显的弊端，给集装箱码头、航运企业和口岸监管部门都带来了一定的困扰。

中国作为 SOLAS 的缔约国之一，也将于 7 月 1 日起实施集装箱称重新规（VGM）。针对集装箱称重新规（VGM）实施的重点与难点，上海国际航运研究中心对 150 多家港航企业（包括船公司、集装箱运输企业、港口企业及航运服务企业）进行了调查。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”；而认为“许多港口目前不能提供称重服务，其业务可能流失”以及“若集装箱被拒上船，将直接影响船公司班期及港口作业流程”的企业分别只占 8.19%和 8.90%。[返回](#)

关于第三人对船东保赔协会赔偿请求权问题探析

1 赋予第三人对船东保赔协会赔偿请求权的必要性

传统保赔保险以保护被保险人的利益出发，根据“无损失即无保险”的赔偿原则，在被保险人没有实际赔付受害第三人前，被保险人没有因事故而受到损失，因此保险人没有义务向被保险人支付保险赔偿金。船东保赔协会的“会员先付”原则同样是遵照“无损失即无保险”的赔偿原则，要求入会会员必须先向受害第三人赔偿，然后由协会向会员赔偿。这样的赔偿方式显然不利于保护第三人，同时也增加了诉讼成本，尤其在海上事故造成环境污染责任、船东货损责任、罚款责任、绕航责任等问题上更是难以起到适时补救，减少损失的目的。因此，当前在司法实践和海事立法上需要对第三人对船东保赔协会的赔偿请求权问题进行研究。

1.1 赋予第三人对船东保赔协会的赔偿请求权是督促船东保赔协会及时理赔的需要

由于海上事故往往损失巨大，除非实力雄厚的船公司，否则很有可能出现赔付不能的情况。如果固守传统保赔保险理赔的原则，当被保险人怠于履行或履行不能时，会出现船东保赔协会收取会费，却以“被保险人未赔偿而无损失”为由，拒绝履行支付保险赔偿金的义务。因此，赋予第三人对船东保赔协会的赔偿请求权，有利于督促实力较强的保赔协会积极介入事故理赔，保障第三人的合法权益。

1.2 赋予第三人对船东保赔协会的赔偿请求权是降低索赔成本的需要

在第三人没有对船东保赔协会赔偿请求权的情况下，索赔过程要经会员船东先向船东保赔协会索赔，然后船东将得到的保险赔偿金再转移给受害第三人；或者是先由船东向受害第三人支付赔偿金，再由船东保赔协会补偿给会员船东，无论哪个索赔方式都需要经过两个程序，这种做法无疑提高了第三人索赔的代价。赋予第三人赔偿请求权后，受害第三人只需直接向船东保赔协会索赔，降低了第三人的索赔成本。

1.3 赋予第三人对船东保赔协会的赔偿请求权有利于推动船东保赔协会加强自身管理

允许受害第三人直接向船东保赔协会索赔，增加船东保赔协会承担责任的可能性，可以促使船东保赔协会加强自身管理，提高其对入会船舶的要求，加强营运船舶的管理和维护，加快老旧船舶的淘汰，对促进保赔协会自身发展和降低海上事故发生具有重大意义。

2 国际公约及国外立法在赋予第三人赔偿请求权方面的发展

2.1 国际公约在赋予第三人对责任保险人赔偿请求权上的突破

《海诉法》第九十七条来源于我国已加入的《1969年国际油污民事责任公约》（以下简称《1969CLC》），《1969CLC》规定：“载运 2000 吨以上散装油类的船舶造成的油污损害的任何索赔，可以向承担船东油污损害责任的保险人或者提供财务保证的其他人直接提出”。《海诉法》作为程序性法律对该条进行了引入，从法理上来说，《海诉法》第九十七条只是在程序上肯定了受害第三人对保赔协会的诉权。由于我国实体法存在立法缺陷，若将《海诉法》九十七条理解为仅赋予第三人诉权而非赔偿请求权，在司法审判实践中则显得毫无意义。因此在案件审理中，《海诉法》第九十七条直接被法院作为油污损害受害第三人向保赔协会求偿的诉权和实体请求权依据。然而，众多国际公约在更广泛的领域赋予第三人赔偿请求权，值得我们进行研究和借鉴，目前主要有以下几部重要的国际海事立法：

在国际海事领域，《1969CLC》第一次设立了强制保险制度。在此制度下，船舶所有人被要求进行强制保险或取得其他财务担保。同时，第三方受害人可以直接向为船舶所有人所承担的污染损害责任提供保险或其他财务担保的保险人或担保人提起赔偿诉讼。[林春红：“第三人对船东互保协会直接诉讼研究”，厦门大学硕士学位论文，2009年6月，第16页。]而《1969年国际油污损害民事责任公约1992年议定书》（以下简称《1992年议定书》）在《1969CLC》的基础上赋予了当事人更多的实体权利，其中第7条第8款规定：“对油污损害的任何索赔可向承担船舶所有人油污损害责任的保险人或提供财务保证的其他人直接提出。在上述情况下，保险人可不问船舶所有人的实际过失或暗中参与而援用第5条第1款所规定的责任限度。保险人可以进一步提出船舶所有人本人有权援引的抗辩。”

国际海事组织于2001年通过了《2001年燃油污染损害民事责任国际公约》（以下简称《2001年燃油公约》），目前该公约尚未生效。《2001年燃油公约》适用于任何形式船舶或非油轮船舶的燃油泄漏，明确要求船舶进行强制保险，并且要求船舶所有人提交能够证明保险或其他财务担保机构确实存在及资质的证据，同时还明确燃油污染的第三方受害人可以直接向船舶保险人提起诉讼。

《1996年国际海上运输有害有毒物质的损害责任和赔偿公约》（以下简称《HNS1996》）是另一部关于船源污染的责任及赔偿制度的国际公约，该公约尚未生效。与《CLC1969》和《燃油公约》一样，《HNS1996》规定了强制保险、保险或财务担保以及第三人对保险人或其它财务担保提供者的直接诉讼机制。

从上述国际公约可以看出，随着公约被广泛认可生效后，将在更多领域内赋予第三人对船东保赔协会的实体请求权，无论被保险人是否破产或已无力偿付，船东保赔协会都将面临被第三人起诉的风险。而曾经作为协会章程特色的“会员先付”条款将逐渐失去效力，使得协会面临第三人诉讼时得以主张的抗辩事由进一步减少。

2.2 国外及台湾地区针对第三人对保险人赔偿请求权的立法

由于上述国际公约对第三人直接起诉保险人的权利作了规定，世界各航运大国也敏锐的察觉到这一立法动向，部分国家通过立法或判例的形式赋予第三人对责任保险人的赔偿请求权。

2010年3月25日英国通过了《第三人（对保险人）权利法》（以下简称2010年《第三人权利法案》），2010年《第三人权利法案》规定，第三人可以直接对保险人请求权利而无须事先对相关被保险人提出请求或控告，但是，在确定被保险人对第三人责任以前不能够以此来直接强制保险人承担责任。

根据上述规定，第三人在无法起诉被保险人的情况下，针对保险人有权直接提起诉讼，并在这一诉讼中对被保险人对自己的责任进行确认以及请求保险人承担被保险人的责任，并解决所有和索赔有关的争议。通过2010年《第三人权利法案》，极大的节约了诉讼时间和费用，更加经济有效的解决了第三人对保险人的赔偿请求权问题。

在美国路易斯安那保险法典中，大多数章节的条文规定本章节的条款不用于海上保险，但在第三人直接诉讼法规中却没有类似规定，法律允许受害第三人对海上保赔保险人提起直接诉讼。该州的第三人直接诉讼法规赋予了第三人直接诉讼的权利，不受保险合同中任何有关限制该权利的条款的约束，如“会员先付”条款等，都被法院视为无效条款。

《法国保险法》第 53 条规定，如果被保险人因其应负法律责任的行为对受害第三人造成损害，而其法律责任又在责任保险合同的承保范围之内，则当第三人未从被保险人处取得保险赔偿时，保险人不能将保险赔偿金支付给受害方以外的任何人。如果受害人只从被保险人处取得部分赔偿，则保险人不能将差额部分付给受害方以外的任何人。虽然该条文没有从字面上赋予受害的第三人直接的请求权，但该条文实际上赋予第三人对于的其他债权人的优先代位权。当被保险人不能履行其债务时，受害第三方有权依据民法典向保险人实施代位权，并从中直接受偿。法国法院通过司法解释的方式赋予第三人直接向责任保险人索赔保险赔偿的权利，而不受被保险人是否丧失支付能力等条件的制约。

2001 年修改前的我国台湾地区保险法在第 94 条规定，保险人于第三人由被保险人应负责任事故所致之损失，未受赔偿之前，不得以赔偿金额之一部或全部给付被保险人。2001 年对该法进行修改时在第 94 条增设了第 2 款，明确规定了第三人向责任保险人的直接请求权：“被保险人对第三人应付损失赔偿责任确定时，第三人得在保险金额范围内，依其应得比例，直接向保险人请求给付赔偿金额。”由此可见，该法将原先赋予受害的第三人相对于被保险人的其他债权人的优先的代位权改为赋予受害的第三人直接的请求权，对受害的第三人提供了更为及时和充分的保障。

综上所述，目前绝大多数从事海上运输业务的商船均加入了不同类型的船东保赔协会，而船东保赔协会的保障与赔偿业务也在不断推陈出新。除接受大量的分保业务外，商业保险也不断融入保赔保险中，英国、瑞典等国家的保赔协会逐渐转向非互助化，如英国海上保赔协会（British Marine Mutual）率先接受船舶保险，并从保赔协会转变成一家固定保费提供商；德国保赔协会（The German Club, Trampfahrt of Hamburg）设立了一家船舶保险公司。面对船舶保赔市场的不断发展，国外的责任保险立法已经在保赔协会、会员船东以及受害第三人之间寻求新的利益平衡，来维护保赔保险市场的健康发展。我国立法部门也必须紧跟现实，对赋予第三人对船东保赔协会赔偿请求权问题从新进行审视。

3 构建我国第三人对船东保赔协会赔偿请求权的法律框架

正如上文所述，除船舶油污损害赔偿案件外，第三人直接起诉船东保赔协会的其他案件，多因无法律依据被法院驳回诉讼请求。当前国际条约及发达的西方国家法律已经赋予了第三人这项权利，因此构建我国保赔保险中第三人对船东保赔协会赔偿请求权已非常必要。同时，既然在船舶油污损害赔偿案件中已赋予第三人对船东保赔协会的赔偿请求权，那么在其他责任案件中有所突破也不存法律障碍。然而，船舶油污损害赔偿案件中受害第三人此项权利仅来源于《海诉法》第九十七条的规定，从立法角度来说，《海诉法》第九十七条规定赋予的是实体性权利还是程序性权利，学术界一直在争论。所以，如果进行立法，应该创设一个整体的框架，统一解决第三人对船东保赔协会赔偿请求权这一问题。

3.1 赋予第三人对船东保赔协会赔偿请求权应当从程序法上和实体法上两个角度予以考虑

程序法上，第三人完全可以依据《中华人民共和国民事诉讼法》第一百零八条提起诉讼，不需要另行设计新的立法，这也是很多学者和办案法官认为《海诉法》第九十七条规定的是实体权利的原因。实体法上，现行的法律存在以下障碍：1. 根据《保险法》第六条规定，保险业务由依照本法设立的保险公司以及法律、行政法规规定的其他保险

组织经营，其他单位和个人不得经营保险业务。而船东保赔协会不是依照《保险法》成立的商业性保险公司，第三人不能够依据《保险法》要求船东保赔协会承担赔偿责任。2。《保险法》第四十九条第一款规定，保险人对责任保险的被保险人给第三者造成的损害，可以依照法律的规定或合同约定，直接向该第三者赔偿保险金。从该条规定可以看出，责任保险人对第三者的赔偿可不经诉讼程序。但是，该条只是保险人赔付的法律依据，并不是受害第三人起诉责任保险人承担赔偿责任的法律依据。3。《海商法》第二百零六条规定，被保险人依照本章规定可以限制赔偿责任的，对该海事赔偿请求承担责任的保险人，有权依照本章规定享受相同的赔偿责任限制。该条款仅仅暗含第三人可以请求责任保险人直接赔偿，但目前没有司法解释对该条所包含的第三人请求权进行明确，因此不能作为第三方直接诉讼责任保险人的依据。

3.2 立足我国的社会发展现状，充分结合国际公约和国外立法的先进理念，在现有的立法体系下赋予新的内容，以此理念构建我国责任保险中第三人对船东保赔协会赔偿请求权的法律框架

我国《保险法》第一百五十六条规定，“本法规定的保险公司以外的其他性质的保险组织，由法律、行政法规另行规定”。立法者已经考虑到除保险公司以外的其他非营利性的保险组织在我国法律地位的界定问题。《保险法》第一百五十三条规定，“海上保险适用海商法的有关规定；海商法未作规定的，适用本法的有关规定。”因此，可以在《海商法》第十二章“海上保险合同”中加入专节，明确“保障和赔偿责任险”的定义及其法律性质，将游离于我国《海商法》之外的船东保赔协会从新拉回法律调整的框架之内，使得船东保赔协会在出险后不能以非保险人为由进行抗辩。

在保赔保险纠纷诉讼中，船东保赔协会通常以“会员先付”原则进行抗辩，虽然现代海上保险出于保护受害第三方的立场，对“会员先付”这一抗辩理由限制越来越多，但保赔保险毕竟有其特殊性，不能够一味维护第三人利益，完全否定“会员先付”条款的价值。因此，在界定第三人直接诉讼的范围上，要吸收国际公约和各国立法的经验，寻找能平衡各方利益的解决方法。将保赔保险要区分强制保险和非强制保险，如我国已加入的《1969CLC》中明确规定油污保险属于强制保险，作为强制保险可以在《海商法》中直接赋予第三人对保赔协会赔偿请求权，第三人不受获得胜诉的判决或仲裁裁决以及会员船东已无能力清偿的限制。对非强制保险，如船东货损责任、罚款责任、绕航责任等，由于其承保的事故责任相对较轻，法律没有必要将其纳入强制保险的范畴内。但其中很多案件标的数额巨大，船东一般无力偿还或不出庭抗辩，这时候如果船东保赔协会不进行赔付，原告将遭受重大损失。此时，第三人作为原告需要举证证明船东已无力偿付损失或船东无正当理由拒不赔偿或已消失等情形，则赋予第三人对保赔协会的赔偿请求权，即通过立法设定一个门槛。这样既避免船东保赔协会收到应接不暇的传票，同时也保存了船东保赔协会“会员先付”原则的价值，根本目的就是实现受害第三人与船东保赔协会利益的平衡。

4 结语

保赔保险做为责任保险的重要组成部分，强化对第三人利益的保护，已然成为国际立法的趋势。随着我国海运事业的发展，我国海上保险的相关制度急需与国际以及其它海运大国接轨。但立法的根本目前在于促进本国海洋经济的发展，我国经济发展阶段与西方发达国家并不相同，在立法上既要考虑利益的平衡又要立足本国的现实。因此，我们在保赔保险中赋予第三人对船东保赔协会赔偿请求权的同时，也要为船东保赔协会的发展留下足够的空间，从而形成航运业和保险业双赢的局面。[返回](#)

完善发展政策，促进“互联网+物流”市场一体化发展

“互联网+物流”以计算机技术和信息技术为重要支撑，以供应链管理为核心，充分利用物流网络节点汇集信息以有效延伸和放大传统物流的功能，将原本分离的商流、

物流、信息流和采购、运输、仓储、装卸、加工、代理、配送、信息等环节有机结合起来，为用户提供多功能、一体化、综合性和个性化物流服务。

“互联网+物流”本质是将互联网理念、技术全面植入传统物流产业各环节，使得物流行业的服务理念、管理手段、服务内容、产业能级发生显著变化。不同于传统物流产业发展，“互联网+物流”具有一些显著的特征：从单向传递信息向网格化共享转变；从价值实现向价值创造转变；从标准化向定制化产品和服务转变；从成本竞争向差异化竞争转变；从业务驱动向数据驱动转变。

1 “互联网+物流”内涵

“互联网+物流”本质是将互联网理念、技术全面植入传统物流产业后的在线化、数据化，通过技术、设备、商业模式等诸多方面创新促使传统物流业运作方式的改变和效率提升。互联网的植入，使得物流行业的服务理念、管理手段、服务内容、产业能级发生显著变化，互联网重塑传统物流业成为可能。

首先是物流服务理念差异。传统物流是被动服务，以满足供方利益最大化为导向；企业倾向于“大而全，小而全”的经营模式。而现代物流是主动服务，以满足客户需求为导向，物流服务的供给方和需求方之间由竞争关系转变为合作关系；企业专注于核心业务，将不具有竞争力的业务环节进行外包；更加强调供应链一体化管理模式，强调供应链整体最优。

其次是物流管理手段的差异。传统物流采用传统运作方式，运输工具和承载设备标准化和规范不统一，管理装备和管理手段都较为原始。而“互联网+物流”实施信息管理，随着无线射频技术、全球定位系统、地理信息系统、电子数据交换、物联网、云计算等信息技术的不断发展，物流管理手段有了很大提高，极大地促进了“互联网+物流”效率的提升。而物联网和云计算的迅速发展将物流业带进智能时代。

再次是物流服务内容的差异。传统物流产业内部分工一般是水平的，各种运输方式之间以孤岛形式存在，服务内容较为单一；而现代物流则以解决客户需求为目的，整合运输、仓储、配送、加工、物流咨询等多种物流服务功能，同时辅之于信息、保险、融资、需求等物流相关领域的不断创新，物流服务内容得到了极大的丰富和拓展。

最后是物流能级的差异。传统物流侧重点到点或线到线服务，无统一服务标准，服务的能力和半径区域非常有限；而“互联网+物流”实施标准化服务，物流需求时间与空间跨度不断加大的现实需求促使物流网络不断扩展和功能不断拓展，物流需求激增，跨区域、跨行业物流资源的整合能力强大；与三次产业及其子行业关联性显著增强，对资源整合和产业及区域竞争力提升发挥重要作用。

2 “互联网+物流”特征

2.1 从单向传递信息向网格化共享转变

伴随着信息技术的快速发展，以云物流为代表的新业态快速崛起，极大地改变了传统物流运作模式，组织管理模式面临重大创新；借力云联网、大数据，智能物流不断突破效率边际，信息从单向传递向网格化共享转变，改变了信息传递的路径，提高了信息利用效率，从而大幅提高物流效率降低物流成本。

2.2 从价值实现向价值创造转变

“互联网+”的植入，改变传统物流行业仅作为商品和服务价值实现的定位。工业化思维下物流服务被视为售后成本，是产品销售的延续，只是产品价值实现的部分；“互联网+”下，产品成为成本，物流等服务成为创造价值的核心，承担起与用户直接交互的功能，逐渐成为感知用户需求的终端“神经末梢”。工业产品价值创造构成中制造环节所占的比例降低，而以物流配送为代表的专业化生产性服务或中介服务占比显著提高。

2.3 从标准化向定制化产品和服务转变

“互联网+物流”产品和服务是基于信息化大数据思维，通过定制化服务实现差异化，从而构筑企业核心竞争力。随着移动互联网终端迅速推广使用，人们获取信息的来

源、方式发生了重大变化，服务的实现方式也发生了显著改变。企业根据消费者异质性需要提供差别化服务，通过对时间、地点、质量、交付方式等优化调整，最大限度地提高用户体验度。

2.4 从成本竞争向差异化竞争转变

在产品经济向服务经济转型过程中，消费者注意力也由产品质量转向服务体验。“互联网+物流”通过信息技术整合社交媒体、关系应用、大数据等，能够更加精准识别消费者需求、明确价值所在，通过干线、支线、仓储、配送、装卸打造用户高差异化的最佳体验，提供多样化选择、多层次服务、更深的参与感、便捷的支付等，从而大幅提升客户满意度和体验度。

2.5 从业务驱动向数据驱动转变

物流与供应链上下游企业的日常运营会产生海量数据，随着互联网技术和移动终端的迅速发展，物流企业成为获得在线数据的重要端口。信息时代供应链走向开放和社会化协同，大数据成为物流企业至关重要的新型生产力。通过数据或信息汇集和匹配，物流企业发展的内在驱动力由业务驱动向数据驱动转变。云物流、云联网、云计算等广泛应用，拥有海量数据的物流企业在产业链中的竞争地位发生着重要且显著的变化。

3 展望与对策建议

随着经济全球化和区域经济一体化进程加速，全球制造业向中国转移趋势明显，跨国公司在世界范围内形成全球生产网络和全球货物网络，使得采购、生产、销售和贸易发展等得以在全球范围内展开，大型物流企业随着本国制造产业的转移跨越国境；国际产业间分工、国际产业内分工日益向国际产品内分工延伸，国际产业结构调整转移日益体现为国际产品内工序环节的调整和转移，促使更多商品在更大范围做更远距离、更大批量的流动，对物流资源的快速集散提出更高要求；适应国际产业分工的变化，全面融入国际产业分工体系，将带来巨大的国际和区域物流需求。

在“互联网+”推动下，物流业的信息化、网络化、规模化、专业化的特点突出；第三方物流企业与生产企业、商贸企业、电子商务企业之间的经营模式互相跨界融合延伸的趋势明显；电子商务作为一种新的数字化商务方式，代表未来的贸易、消费和服务方式，电子商务的快速发展要求物流前移与产品对接及快速响应，云物流成为电子商务物流的重要发展趋势；随着物流服务外包整体性和复杂性的提高，供应链物流发展迅速，要求从物流的角度协调供应领域的生产和进货计划、销售领域的客户服务和订货处理业务，以及财务领域的库存控制等活动；金融和物流深度融合，贸易、物流和金融一体化的供应链服务需求增加较快。用物流新技术对传统产业改造提升、捕捉把握研究物流新趋势和新机遇，成为一项重要课题。

据工信部信息化推进司《2013年物流信息化检测报告》显示，我国物流企业信息化建设相对滞后，现有物流企业技术装备和信息处理能力不足以支撑商业模式创新。随着互联网时代的到来，传统物流运作模式需要创新，除体制机制及人才短板等以外，还需发挥互联网信息集聚优势、完善相关发展政策，培育市场主体，打造物流的3.0版。

3.1 发挥互联网信息集聚优势，切实提高物流资源利用效率

加快物联网等技术推广应用，充分发挥互联网信息集聚优势，聚合各类物流信息资源，搭建面向社会的国家级跨行业、跨区域的物流公共信息服务平台；选择重点领域大型物流企业、配送中心、售后服务平台以及物流园区和重点区域开展标准化试点示范工作；构建国际国内物流信息互联网络，建立各类可开放数据的对接机制，加快完善物流信息交换开放标准体系，在更广范围促进物流信息充分共享与互联互通；充分应用互联网和智能信息技术，实行物流资源动态化管理，优化和提升以仓储、运输等传统物流发展业态和能级。

3.2 完善发展政策，促进“互联网+物流”市场一体化发展

完善物流税收和投融资等政策。鼓励各级政府加强与地方税务、财政等相关职能部门沟通协调，建立合理合规的物流相关优惠机制；鼓励各级政府积极引导风险投资、股权投资等社会资本投向重点区域重点“互联网+物流”项目；拓宽“互联网+物流”企业投资融资渠道；引导银行业金融机构探索适合“互联网+物流”业发展特点的信贷产品和服务方式；结合跨境物流发展要求，制定跨境物流便利通关的支持政策。

完善物流市场监管体系。加强物流业信用体系建设。推动物流信用信息资源整合共享，培育物流信用服务机构，在部分专业物流领域开展试点示范，初步建立分类监管和失信惩戒机制。加强物流市场安全监管。研究制定“互联网+物流”业安全监管制度、跨境物流生物安全监管等相关法律法规或部门规章；建立健全物流安全监管机制和信息共享机制；加强物流业外资并购安全审查；加强危险化学品行业集中整治及危险化学品运输行业整治。

3.3 培育扶持行业龙头企业，提高“互联网+物流”跨区域整合资源能力

研究制定专项支持政策，鼓励物流业对外开放和“走出去”，鼓励物流企业国际化拓展；支持大型物流企业通过参股、控股、联盟等方式兼并重组国际物流企业，建设一批海外仓库、物流园区，支持建设国际快递转运中心和分拨中心；鼓励企业加强大数据、云计算在物流领域的应用，提升仓储、运输、分拣、包装等作业效率，提高各类复杂订单的出货处理能力；鼓励大型物流企业搭建面向中小物流企业的物流信息服务平台，促进各类平台之间的互联互通和信息共享。[返回](#)

我国港口发展的新形势与新方向

1 深刻认识港口经济的战略意义

港口是基础设施的一部分，但其战略意义远远超越一般的基础设施，是综合国力的重要组成部分，是支撑我国对外开放的非常重要的基础。如今我们已经意识到，实行陆海统筹、发展海洋经济，是我国要真正成为一个世界大国的必由之路。在此情况下，我们更加要充分认识到，港口经济及海洋经济的发展在整个国家战略中不断提升的战略意义。

随着经济全球化不断深化，世界经济发展格局发生了重大变化。在农业文明时代，经济发展的重心往往集中在一些气候较适宜农业发展的地区，但从地理大发现之后，慢慢有了全球化的概念，特别是二战后，随着经济全球化的深入发展，世界经济的重心向沿海不断移动。

全世界经济总量多半集中在沿海岸带 300 公里之内的地区。美国、日本、欧洲等发达经济体皆是如此，我国也不例外。尤其是改革开放以后，沿海地区发展特别快，而这背后有其内在规律，正是开放发展的必然结果。

全球化的发展有两个重要动力，一是来源于制度方面，不断通过自由化和便利化，将阻碍商品和资本流动的各种制度性障碍逐步减少直至消除。在此过程中，过去主要以多边合作为平台，如今则更多是以区域合作为平台，例如美国主导的跨太平洋伙伴关系协定（TPP）和东盟十国发起的区域全面经济伙伴关系（RCEP）。我国已经成功与多个国家先后签署了 14 个自贸区协定。习近平总书记代表中国政府提出的“一带一路”重大战略倡议，实际上也是以推进开放的区域合作来推进贸易自由化和便利化，共谋发展。

全球化的另一动力来源于技术进步，其中最重要的有两个，一是远洋运输的技术，特别是集装箱运输技术的进步，大大降低了运输成本，也使得各国能够参与到全球分工中来，能够充分发挥出各自的比较优势。因此，海运技术的发展是推动全球化的一个关键力量。二是信息技术的进步，使得信息流动尤其是跨境流动的成本大大降低。

全球化的进步，反映了生产力的内在要求，是靠制度和科技进步来推动的。

中国过去其实并不是一个向海外看的国家，在农耕文明时代，我国的视野是极为内向的。洋务运动开始，中国逐渐“睁眼向洋看世界”，中国真正深入地融入全球化是在

改革开放以后，实行了对外开放的基本国策，这对中国来说是一项非常重大的改变。随着对外开放的不断深入，中国经济发展取得了巨大成绩，迅速崛起为世界第二大经济体和第一大货物贸易的出口国。这其中，港口发展起到了非常关键的作用。

2 我国港口发展面临的新机遇与新挑战

当前，中国港口发展正面临一个全新的大环境，同时也带来诸多新的挑战。第一，世界经济与贸易增长速度与格局的变化。2008 年全球金融危机爆发后，全球经济增长、贸易投资增长的速度与格局都发生了重大变化。过去我国外贸增长速度曾高达 20%多，尤其是加入世贸组织之后，外贸的快速增长带动了港口的发展，而港口的快速发展亦支撑了我国对外经济的发展。而如今，情势已然发生重大改变。2012 年之后，全球的贸易增长速度低于经济增长速度。对于全球经济能否在短期内走强，目前来看形势不容乐观。而这种全球经济的“新平庸”，即低迷的增长速度仍会维持很长时间。这也对港口发展提出了新的要求与挑战。

第二，我国产业转移的变化。中国的比较优势转换后，过去支撑港口发展的劳动密集型活动开始对外转移，有的是转移到内陆地区，通过铁海联运、江海联运也还会用得上港口。但有的则转移到了境外，比如东南亚、非洲等地，这对本土港口来说无疑是一个挑战，需要从长计议。同时，随着中国经济进入新常态，过去以房地产飞速发展带动基础设施建设和城镇化发展，大量初级产品进口快速增长，而现在进口速度已大大放缓，这也会对港口发展带来新的挑战。

第三，我国产业结构升级的变化。中国经济进入新常态后，不仅仅体现在速度换挡，更重要的是结构升级和动力转换。结构升级就意味着今后我国经济要依靠创新，经济运行效率要更高。这对物流领域也提出新的要求，需要运输更加便捷、高效。另外，港口的监管体制、通关效率也要提升，才能与之配套，以支撑高端产业的发展。

第四，中国的物流运输存在“进”“出”不匹配的长期矛盾，“进”是以干散货为主，“出”则是以集装箱为主。这种不匹配一方面反映了今后降低成本的空间很大，另一方面则要求我们今后要重点考虑，如何利用好这种不匹配，以使成本大幅降低。

第五，对港口的安全和监管体制的新要求，特别是天津爆炸案后，我们更应痛定思痛，必须进一步提高管理水平，确保安全。

诚然，国际国内的变化以及监管体制的变化，对港口经济发展都将带来新的要求。但另一方面，恰恰在这些新要求中，也蕴含着诸多新的机遇。

首先，全球性海运船舶大型化带来了机遇。我们看到，为了降低成本，如今油轮、集装箱以及干散货船越造越大，对原有的港口航道设施提出新的要求。因此，谁能做到、谁有优势，谁就有机会。

其次，物流运输的多式联运也会对港口发展带来很多新的机遇。

第三，“一带一路”的机遇。“一带一路”区域合作倡议的实施，将有力促进区域内 60 多个国家经济、贸易、投资、金融、人文等方面的合作，此战略的实施也会给港口发展带来新的机遇。其中，“21 世纪海上丝绸之路”的提出也是旨在陆海统筹。对“一带一路”的沿线地区而言，今后如何抓住该战略带来的新机遇，则需各国港口结合自身实际，更加系统深入地研究。

第四，信息化带来的机遇。以信息技术为代表的新一轮技术革命，对我们的生产生活方式已然带来深刻影响。信息化的进步也会对港口管理、物流运作、政府与企业间的互动等方面产生深刻影响。因此，信息化既是推动未来港口现代化、智能化的一项重要内容，也是重要的机遇。

第五，国家推进构建开放型经济新体制，对港口发展来说，也是一个非常重要的机会。港口是开放型经济新体制的一个窗口和前沿。整体经济发展既取决于实体经济的贸易投资活动；同时，其竞争力还体现在监管体制与服务，特别是在海关、检验检疫以及金融服务等方面。十八届三中全会明确提出，要形成开放型经济新优势，构建开放型经

济新体制，其中有大量改革领域的内容。在过去几年，我国在上海自由贸易试验区内，监管部门在单一窗口、高效通关、部门协调等方面已做出不少探索，成绩喜人。

尽管如此，我们也应清楚地认识到，虽然在监管体制等方面我们已取得巨大进步，但与世界范围内最发达、最自由、效率最高的经济体和港口相比，我国通过体制创新提高效率仍有很大空间。

3 我国港口经济发展的新方向

面对一系列新挑战与新机遇。今后我们一方面要积极应对新挑战，另一方面还要努力思考如何抓住新机遇。

下一步，要主动对接并积极服务于国家发展战略，结合各自港口条件，深入研究如何更好地对接国家“一带一路”战略。我国港口应采取进一步有力举措，不断推进转型发展、协调发展。

首先，推进港口集群化发展。在思想理念层面，我们要深刻认识到全球经济的变化以及中国经济进入新常态后的深刻变化，在服务于经济新常态，尤其是引领新常态方面，港口发展领域可以率先做出探索和努力。在港口竞争的新格局下，航运的全球联盟化趋势初见端倪。我们要瞄准这种港口之间、航运公司之间的联盟趋势，率先推进港口的集群化发展。

第二，推进港口智能化发展。要深度运用好信息技术，来推进港口的智能化，打造智慧港口，将物流、信息流、资金流等有效整合起来。今后我国港口应对信息技术保持一种高度敏感，大胆积极地拥抱新技术革命。

第三，推进港口产业化发展。在整个产业链中，要超越物流产业发展本身，以港口为依托，发展与物流业相适合的制造业、服务业，实现港城融合，通过将临港产业与物流产业更加有机地相结合，真正形成港口经济。同时，还要依托港口，发展海洋经济。未来海洋产业将成为重要的新兴产业，其未来发展空间同样巨大。

第四，要深化改革，积极探索通过体制创新来适应集群化、智能化、产业化的发展方向。其中，既要有监管部门的体制创新，也要有港口本身在产业组织、产业管理、公司运作等方面进行的制度创新，为新发展提供制度性保障。[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