

时事经济与航运

中国海洋运输情报网主办

2016年10月24日 (第1621期)

◆ 三季度经济形势解读.....	1
◆ 实现增长动能转换，促进经济持续发展.....	5
◆ 小货代的大烦恼.....	8
◆ “大船时代”面临终结？.....	9
◆ 为什么要推多式联运？.....	11
◆ 大连港全力开赴“创新之路”.....	14

三季度经济形势解读

1 深化改革是巩固扩大经济由降转稳的基础

尽管前三季度我国经济运行出现多方面积极变化，但从目前来看，需要充分释放改革红利，加强风险管控，夯实企稳基础。

10月19日，国家统计局发布的前三季度数据显示，在供给侧结构性改革和适度扩大总需求政策的共同作用下，我国国民经济运行发生了多方面积极变化，“稳质两兼”“以稳为先”。前三季度GDP同比增长6.7%，符合经济增长预期，经济由降转稳的条件正在逐步积累。

一方面，前三季度由降转稳的因素逐渐增多。一是投资稳。前三季度全国固定资产投资同比名义增长8.2%，比1—8月份加快0.1个百分点；8月、9月当月投资分别增长8.2%和9.0%，相比7月的3.9%连续两个月出现回升，结束了年初以来投资增速下降的趋势。二是就业稳。前三季度城镇新增就业1067万人，提前完成全年目标；9月份31个大城市的城镇调查失业率降至5%以下。三是物价稳。前三季度CPI同比上涨2.0%，比上半年回落0.1个百分点。四是贸易稳。前三季度，进出口总额降幅比上半年进一步收窄，其中出口收窄1.1%，进口收窄2.4%。五是收入稳。前三季度全国居民人均可支配收入同比名义增长8.4%，仍保持较快速度稳定增长；城乡居民人均收入倍差为2.82，比上年同期进一步缩小。

另一方面，经济结构持续优化。工业生产方面，前三季度高技术产业增加值同比增长10.6%，增速比规模以上工业快4.6个百分点，占规模以上工业增加值比重增至12.2%，比上年同期提高0.6个百分点，工业结构继续优化；PPI9月份同比增长0.1%，扭转了连续54个月的下降态势，工业产品供需矛盾有所缓解。消费方面，前三季度最终消费支出对经济增长的贡献率达到71.0%，比上年同期提高13.3个百分点，使得我国经济对外部冲击的敏感性进一步降低；实物商品网上零售额增长25.1%，高于社会消费品零售总额增速14.7个百分点，新业态动力优势逐渐显现。民间投资方面，前三季度增长2.5%，9月单月增长4.5%，民间投资企稳回升。

尽管前三季度我国经济运行出现多方面积极变化，但从目前来看，世界经济复苏依然缓慢复杂，我国经济优化升级、动力转换进入攻坚阶段，国内国际相互影响，不稳定、不确定因素仍然较多，经济由降转稳的基础尚不牢固。需要充分释放改革红利，加强风险管控，夯实企稳基础。

首先必须按照中央经济工作的主线，坚定不移地推进供给侧结构性改革，狠抓改革政策落地，保持总需求适度增长，加快落实“去产能、去库存、去杠杆、降成本、补短板”，增强经济发展内在活力，努力巩固扩大经济由降转稳的积极变化，推动我国经济在更高质量上建立新的平衡。

其次必须深化财税体制改革。加快推进中央和地方事权与支出责任划分改革，减轻地方不合理负担，加强地方债务风险管控；加快消费税、房产税、个人所得税改革进程；强化财政政策绩效评估，防范财政政策挤出效应。

再次必须打破要素低效锁定，提高资源利用效率。通过优胜劣汰的市场化方式挤出过剩产能，探索建立过剩产能配额交易平台，鼓励优势企业按照市场规律兼并重组；充分发挥财政资金的引导作用，加大债务重组力度，积极推进不良资产证券化试点；加快户籍制度改革，促进社保信息的共享互通，实现资金、人员、土地的自由流动和优化配置。

最后，必须大力推广运用政府和社会资本合作（PPP）模式。PPP模式是基础设施和公共服务提供的制度安排创新，近年来在稳增长、提效率、引民资、促创新方面发挥了重要作用。下一步应着力细化完善制度框架，加强政策协调衔接，积极引导各类社会资本参与，规范有序推进项目实施，促进更多的PPP项目尽快落地，不断巩固扩大经济由降转稳的基础。

2 新动力星星之火已经出现

上周，在国务院新闻办举办的新闻发布会上，国家统计局发言人评价当前的国民经济运行状况，用了十六个字：“总体平稳、稳中有进、稳中提质、好于预期”。回顾三个月前，同一位发言人在同样的场合评价上半年的国民经济运行情况时，只用了其中的前八个字。

国家统计局的六位司长也公开发表了文章。工业司司长赵云城的文章标题是《工业经济平稳向好、活力渐增》，投资司司长贾海的文章标题是《前三季度全国固定资产投资增速缓中趋稳》，贸易外经司司长孟庆欣的文章标题是《前三季度我国消费品市场稳中有升》，服务业统计司司长许剑毅的文章标题是《三季度我国服务业保持较快发展》，住户办主任王萍萍的文章标题是《前三季度全国居民收入和消费保持稳定增长》，城市司司长邢志宏的文章标题是《当前价格运行反映市场供求形势积极变化》。

我同意国家统计局对当前国民经济运行状况的看法，但我更加关注下一步中国经济的走势，尤其是经济增长的趋势。当前支撑经济增长的力量当中，投资的贡献很大。前三季度，全国固定资产投资（不含农户）42.7万亿元，占同期国内生产总值53万亿元的80%，同比名义增长8.2%。在固定资产投资当中，基础设施投资10.5万亿元，同比名义增长18.6%。也就是说，在固定资产投资的增量当中，基础设施投资增量的贡献超过一半。

基础设施投资有利于促进经济转型，但还不是充分条件。转型升级意味着经济要素从失去竞争力的企业和行业退出，投入到新兴的有竞争力的行业和企业中去。用一句俗话来说，叫“旧的不去，新的不来”。与这个进程相对应的经济增长走势，必然是一条“探底一回升”的曲线。所以，中国经济必须经历阶段性的经济增长速度探底。而我们的决策，应该提高对经济下行的容忍度，正是我在三个月前评论上半年经济走势的时候提出的建议。

打出去的拳头如果不收回来，就打不出去下一拳。一级火箭不熄火、不脱落，二级火箭就没法点燃。经济增长的规律也是一样：在新的增长动力开始燎原之前，探底还会继续。所以，今年前三个季度的经济增长率都是6.7%，并不意味着中国经济增长速度已经见底，更不意味着很快会迎来回升。只能说明中国政府依然拥有相当强大的经济调控能力，通过针对民间投资的督查和扩大基础设施投资等有力措施，有效地实现了阶段性保增长的目标。

也许，经济政策应该建立在这样的自信之上：新动力的星星之火已经出现，燎原之势还会远吗？

3 需求侧和供给侧共同发力确保经济“双高”目标实现

需求侧和供给侧的综合对策发挥了难得的明显效果，实现了三季度好于预期企稳的经济“中高速”增长速度，同时经济发展的质效也进一步得到改善。

需求侧和供给侧的综合对策发挥了难得的明显效果，实现了三季度好于预期企稳的经济“中高速”增长速度，同时经济发展的质效也进一步得到改善。从面对的问题出发、对原因作系统分析、采取有针对性的综合措施，是这届国家领导集体治国的鲜明特点之一。为应对这轮新常态下的经济下滑，国家经过多次反复，终于形成了比较成熟有效的多管齐下的综合性措施，将对我国经济长期保持稳定的“L”型增长和产业结构进入“中高端”起到十分重要的作用。

需求侧的措施主要是扩大内需，包括三个方面。一是加速推进新型城镇化。城镇化不仅是人口向城镇集中的过程，也是城镇本身聚集的过程，也就是城镇集群的形成过程，这种“双集中”过程是新型城镇化的特点之一。在这个过程中孕育着巨大的内需和明显的经济质效以及生活水平的提高。新型城镇化特点之二是特大及以上规模城市的郊区化和广大农村地区的乡村城镇化，形成各类特色小镇和为农业服务的功能小镇，符合汽车时代发展趋势，也是较为普遍地提升城乡居民生活水平的有效途径。新型城镇化特点之三是行政村和自然村的个体农户家庭的农庄化、土地规模经营化，这是解决我国农业问题，实现城乡一体化的唯一途径。

二是强化对人力资本的全面投入。人既是消费者也是生产者，消费的一大功能就是生产更高质量的人力资本，因此人力资本的投资应该是最有价值的投资，也是最有效率的投资。因此，许多国家包括一些发展水平低于我国的国家都把医疗和教育投资，以及社会保障投入，放在国家投资的重中之重的地位，多实行全民免费制度，这很值得我们借鉴。

三是进一步加大绿色低碳循环可持续发展的力度。在众多的淘汰过剩产能的措施中，能不能加这样一条措施，即使用更加严格的生态保护和污染治理标准和手段，促使一些在现有技术条件下能够做到清洁生产的企业采用生态环保控制和治理设备实现清洁生产，这不仅可以保护生态环境，同时还能创造新的环保产业，一举多得（为此，国家需要加大对环保产业和治理生态环境的投入力度，可以把这样生产出来的产品专属称为有环保治理的产品，并逐步培养人们对这类产品较高的认可度）。此外，对于基础设施的投入依然需要加强，但可以不作为重点对待。

供给侧的措施主要是结构性改革，也就是深层次的要素市场化的改革，包括人力资本、土地资源、资本要素、技术要素以及管理要素等。首先，是关于人力和人才资本培育、配置市场化体系建设。目前，我国城乡户籍制度虽然已基本实现一体化，并正在有效推行居住证制度，但有关人事制度，如社会保障、就业用工、医疗教育等福利待遇方面仍然处于城乡分割、区域标准不一，甚至就业单位性质和职务等级有别的状态，人口完全自由流动仍然受到根本的限制，人力资本和人才市场只是起到异地就业机会的有限作用，真正全国统一的、不受分割性福利待遇影响的人力资本和人才市场还有待探索和建立。

其次，是土地资源配置的市场化。目前，我国正在推行农村土地所有权、承包权、经营权“三权分置”的改革（参见深改组《关于完善农村土地所有权承包权经营权分置办法的意见》），下一步改革的关键是农村土地直接入市，实现城乡土地市场一体化，以充分体现农村土地的价值并承认农民是集体土地出让收益的主要获得者，为农民致富提供一条正当的新路。

第三，是资本要素的市场化。面临的主要问题是实现对各类市场主体的全面开放，无论是直接资本市场，还是间接资本市场都需要在强化依法监管的前提下，进一步加大

对社会的开放力度，特别是要继续鼓励互联网金融的快速发展。就直接资本市场而言，一方面要进一步完善市场体系，要在公开市场的基础上，切实建立起基础性作用的证券柜台交易体系，并将两者有机地结合起来，比如按照国际惯例，任何公司的证券只有在柜台交易达到一定的业绩和水平，才有资格进入公开市场，如果上市公司业绩出现问题，也可迅速退回到柜台交易，实现平滑过渡。广泛建立证券柜台交易市场，将给苏州市这样的经济发达城市带来实实在在的新的发展机遇，同时苏州市还可尝试争办地方性“新三板”或其他直接资本交易机构和融资市场（如产权交易市场等，为企业兼并、重组及破产创造条件）。另一方面，还要切实推进证券投资的专业化和专门机构化，彻底解决不合理的散户投资问题，证券投资是极其复杂、专业性很强的工作，需要专业人才、专业技术和专业机构才能做得好、做得到位，散户缺乏这种的能力，而且过多的散户影响证券市场的稳定。就间接资本市场而言，关键是进一步加快民间资本申办正规受监督的中小银行的步伐，尽早消除问题越来越多的地下钱庄的不利影响，并为中小微企业提供一个互依互存的金融伙伴，也为过多的金融货币开辟一个投资新渠道，在一定程度上可以避免对楼市、股市的不当冲击。

第四，技术市场的开放包括两个方面：一是强化知识产权的保护，完善专业性专利技术交易平台体系，鼓励技术成果产业化等；二是解决好职务性技术开发人员技术入股和收益合理分成难题，寻找出充分发挥研发经费投入方（包括政府和企业）与研发人员两个方面积极性的有效制度安排。

第五，管理要素的市场化，本质上是指企业家的市场化。企业是市场的主体，企业家则是企业的主体，是企业和经济发展的直接推动者，建立职业化、专业化的企业家市场是优质人才资源脱颖而出和更好发挥作用的必要条件，也是成熟市场经济的必然要素。

4 中国经济增速回调已初步触底

从消费、基础设施投资、房地产投资等方面观察前三季度经济运行的主要指标，可以看到支持经济增速触底的因素明显增加。

2016年一、二、三季度，中国GDP增长率均为6.7%。与“十二五”期间各年经济增长走势比较，增速止降趋稳的特点比较明显。观察前三季度经济运行的主要指标，可以看到支持经济增速触底的因素明显增加。

第一，消费持续保持10%左右的平稳增长。1—9月份社会消费品零售总额按照可比价格同比增长9.8%，增速较上半年提高0.1个百分点。1—9月份城镇新增就业1067万人，提前完成年度就业目标，就业形势总体平稳；全国居民人均可支配收入按可比价格同比增长6.3%，与经济增长大体同步。综合就业和收入形势，预计年内消费将继续保持平稳增长，对经济增长的托底作用比较稳定。

第二，基础设施投资持续保持较高增速。1—9月份基础设施投资同比增长19.4%，持续保持较快增长。其占全部投资的比重，已由2012年的17%左右提高到25%左右。作为投资增长稳定器的作用趋向增强。从项目储备、开工和资金保障情况看，预计年内基础设施投资仍将保持较为强劲的增长态势，对投资的稳定作用会进一步显现。

第三，房地产投资有望保持平稳增长。1—9月份房地产投资同比增长5.8%，增速较1—8月份提高0.4个百分点。一季度以来，房地产出现了局部过热现象，无论从市场销售，还是新开工面积扩大、土地购置等方面，都存在不稳定、不可持续的问题。目前正在进行分城施策的调控。从近期情况看，房地产局部过热的问题得到了初步控制，这一变化将有助于房地产投资保持平稳增长。中国房地产发展的基础条件是城镇化的持续推进，近年来新型城镇化步伐加快，继一线城市人气度持续提高之后，一批二线城市人气度开始加快提高；同时在城市群发展的推动下，一些三四线城市的人气度也有所提高。这些将是支持房地产市场需求持续增长的基础性力量。到9月末商品房待售面积较最高点（2016年2月末）减少4319万平方米；1—9月份房地产企业资金来源同比增长

15.5%，增速较1—8月份加快0.7个百分点。综合这些情况，预计年内房地产投资总体将保持平稳增长态势。

第四，工业企业经济效益结束下降态势，转型升级效果日益明显。1—8月份规模以上工业企业实现利润同比增长8.4%，增速比1—7月份加快1.5个百分点。在41个工业大类行业中，33个行业利润总额同比增加，其中非金属矿物制品业增长9.1%，黑色金属冶炼和压延加工业增长2.1倍，有色金属冶炼和压延加工业增长31.1%。表明市场需求趋稳对企业销售和经营活动的积极作用开始显现，也表明企业转型升级的效果开始显现，适应当前市场环境的企业不断增加。

综合2016年经济运行的基本特点及其背后的支持因素，可以认为中国经济增速回调过程已初步触底。[返回](#)

实现增长动能转换，促进经济持续发展

三季度GDP增长企稳，造成企稳的动力因素是多方面的。要坚定不移地推进全面改革，特别是加快推进供给侧结构性改革，在供给侧培育经济发展新动力。

三季度经济数据亮点频频，有些超预期，显示经济企稳、稳中有进。但我们更要探讨：造成经济企稳的原因是什么？这种态势是否可持续？

三季度GDP增长企稳。GDP同比增长6.7%，与一季度、二季度持平。支出法核算的GDP三大构成部分，即“三驾马车”也表现较好：前三季度，投资同比增长8.2%，较1—8月高0.1个百分点，环比增长0.52%；消费同比增长10.4%，较上半年加快0.1个百分点；出口同比下降1.6%，较上半年降幅收窄1.1个百分点。

为何企稳？主要原因有：一是部分城市房价上涨带动了相关产业发展。前三季度，全国商品房销售面积同比增长26.9%，商品房销售额同比增长41.3%，个别城市房价同比上涨超过60%。房地产的带动能力很强，成为部分工业企业效益改善的重要因素。1—8月，规上工业企业实现利润同比增长8.4%，较上年同期快2.2个百分点；8月末，规上工业企业产成品存货同比下降1.6%，企业资产负债率同比下降0.6个百分点；前三季度工业企业产销量达到97.5%；PPI在连续54个月后开始由负转正，9月同比上涨0.1%。二是货币金融政策的支撑。前三季度，新增贷款达到10.16亿元，超过了2009年全年的9.56万亿元；社会融资总额达到13.46万亿元；M2今年一直保持10.2%以上的增速，9月为11.5%，达到GDP增速的1.5倍以上。三是产业结构继续优化。前三季度，第三产业增加值同比增长7.6%，高于一、二产业的增速，占GDP的比重达到52.8%，比上年同期提高1.6个百分点；战略性新兴产业同比增长10.8%，高新技术产业增加值同比增长10.6%，都明显高于传统产业的增速。四是“三驾马车”内部结构有所优化。最终消费支出对GDP增长的贡献率上升到71%，较上年同期提高13.3个百分点；全国网上零售额同比增长26.1%；民间投资同比增长2.5%，较1—8月快了0.4个百分点，民间投资占全部投资的比重达到61.4%。

从以上数据来看，三季度经济增长企稳实属不易，造成企稳的动力因素是多方面的。其中，有些动力只是暂时性动力，未来具有不确定性。部分城市房价大幅上涨加剧了资产泡沫，积累了经济风险，为此不得不在国庆前后采取了新一轮力度较大的、分城施策的调控政策，显然未来依靠房价上涨来带动相关产业发展，进而维持经济较高速度增长具有不可持续性。新增贷款总额、社会融资总额、M2的增长都已达到了很高的高度，带来了高杠杆率等金融风险，故也具有不可持续性。

但也有一些动力是可持续的动力，如产业结构优化、需求结构优化还有很大的发展潜力。为了将三季度的经济企稳态势保持下去，就要按照十八届三中全会的既定部署，坚定不移地推进全面改革，特别是加快推进供给侧结构性改革，在供给侧培育经济发展新动力——制度变革、结构优化、要素升级，或改革、转型、创新“三大发动机”。

1 出口形势虽趋稳但仍面临较大下行压力

我国出口处于多期叠加阶段，出口形势趋稳，但依然不容乐观，出口增长形势严峻成为常态。

根据海关统计数据，今年1—9月出口累计增长-7.5%（美元计价）。出口形势趋稳，但依然不容乐观。今年1—4月、1—5月、1—6月、1—7月、1—8月出口累计增长分别为-7.6%、-7.3%、-7.7%、-7.4%、-7.1%（美元计价）。展望今年全年及未来几年，我国出口形势不容乐观。

在影响出口的因素中，既有短期因素，又有长期因素影响。影响出口的短期因素主要体现为世界经济增长低迷，不利于我国出口市场。出口形势越严峻，国际竞争越激烈，企业出口利润越低。

影响出口的长期因素则主要体现为世界经济格局调整与国际经贸重构、劳动力成本上升。一是世界经济格局调整，对我国出口带来不利的影响。当前，世界经济格局调整仍在进行，部分高端制造业回流发达国家、我国部分劳动密集型产业转移到成本更低的东南亚国家，使得我国高端产业与发达国家形成竞争、劳动密集型产业与发展中国家形成竞争，加大了我国出口难度。今年1—9月我国机电产品、高新技术产品出口增长分别为-7.6%、-7.8%，略高于我国出口累计增长-7.5%，这也在一定程度上表明了高端产业出口竞争激烈。二是国际经贸规则重构对我国出口带来不利的影响。以美国主导的TPP，代表高标准的国际经贸规则。未来，国际经贸标准更高、议题更加多样化，长期内对出口带来一定的压力。三是我国劳动力成本上升将对出口带来一定的不利影响。改革开放之初，我国出口竞争优势主要体现为低成本优势，劳动力成本较低。改革开放以来，我国劳动力成本不断提升，传统的低成本优势逐步削弱，而以创新为代表的新的竞争优势正在形成。竞争优势转换阶段，必然会对出口带来一定的影响。

总的来看，我国出口处于“竞争优势转换期”“世界经济增长复苏期”“国际经贸规则重构期”“世界经济格局调整期”等多期叠加阶段，影响出口增长的短期因素与长期因素交织，使得出口增长形势严峻成为常态。

2 金融业不仅需要保增长，更需要调结构力

目前我国金融业在“调结构”方面作为较少，需要政府出面发挥“把稳方向、杜绝作弊”的作用。要引导中国金融业不止成为保增长的工具，更成为调结构的工具。

行至第三季度，统计局对中国经济形势的总结是：“总体平稳、稳中有进、稳中提质、好于预期”。单就GDP指标而言，增长率连续保持在6.7%完美诠释了“总体平稳”，但怎么体现“稳中有进”呢？不妨借用微观经济学中“风险调整后收益”这一概念来帮助理解，即绩效衡量不能只看收益，不看风险；如果在风险和困难加大的情况下，经济仍然能够保持较高速增长，实属难得。

经济企稳离不开金融业的支持。尽管金融业本身对GDP的贡献度已经从二季度的9.1%下降至第三季度的6.3%，但从“金融服务实体经济”角度，不管是房地产还是制造业，贡献增长份额的军功章里绝对少不了金融的身影，这在金融数据里已有充分反映。自8月份以来，信贷与社会融资规模恢复增长。9月份新增人民币贷款同比上升16.2%，高于市场预期，其中新增贷款的39%是个人住房贷款。

然而，当前宏观经济的问题和风险同样离不开金融业的助推，并集中反映在金融风险中。例如，本轮房价上涨背后的重要基础是宽松的货币和信贷政策，结果是银行业以及许多其他金融、类金融机构处于高度的房地产风险暴露中；地方政府和国有企业严峻的债务风险与其占用越来越多的金融资源密切相关，结果是银行、债券市场等处于高度的信用风险暴露中，而小微企业融资难、融资贵问题依然突出。

如果想认清我国金融业在当前宏观经济中扮演的角色，大而化之可以概括为“支持增长有功，但支持转型乏力”。应该说，这远远低于我们的期望，通过发挥资源配置、价格发现、降低信息不对称等功能，金融业本应在“调结构”中扮演更为重要的引领作用。一个正面例子是美国金融市场对页岩油气业繁荣的支持。即使油价下跌，美国油气

公司仍能不断从债市、股市和银行获得源源不断的投资（相比之下，过去两年许多经济体对石油业的投资都出现了暴跌）。据统计，2007—2015年间美国油气公司发行的债券价值高达2410亿美元，其中高收益债券占了相当大的比例。金融市场的有力支持帮助美国页岩油气业加快了创新步伐、显著降低了生产成本，经受住了油价下跌的考验。

目前我国金融业在“调结构”方面作为较少，当然不能只埋怨该行业“垄断经营”“嫌贫爱富”“不思进取”实际上，金融业作为典型的市场体系，总是在逐利的动机下行事，总是在不断寻找制度、政策、监管缝隙中的套利机会，这是非常自然的事情。此时就需要政府出面发挥“把稳方向、杜绝作弊”的作用。政府必须发出更加明确的“调结构”信号，毫不犹豫地践行之，并对金融业的真正创新予以保护，对伪创新予以打击。在上面美国页岩油气业的例子中，金融业的“给力”表现背后是多种因素综合作用的结果，包括美国政府对该行业的鼎力支持、监管机构鼓励冒险和创新的一贯态度以及有利于金融市场不断向深化发展的优良外部环境。

如何引导中国金融业不仅成为保增长的工具，更成为调结构的工具，这是必须要认真对待的重大课题。说到底，金融业以外的体制机制改革至为关键。

3 继续推进供给侧结构性改革

防止出现结构性改革反复，需要在政策层面坚定不移，更重要的是，需要在思想层面对“去产能”等改革任务的长期性、艰巨性有清醒的认识。要通过推进结构性改革，加快产业升级，提升企业竞争力。

10月19日，国家统计局公布了2016年前三季度国民经济运行主要数据，新闻发言人对经济运行情况的概括是“总体平稳、稳中有进、稳中提质、好于预期”四句话。前三句的概括，从主要宏观经济指标和结构层面的指标中已经可以看得比较清楚，对最后一句“好于预期”谈一点看法。

“好于预期”表现在不少方面，比较重要的一个方面是工业企业利润明显好转，尤其引人关注的是钢铁和煤炭这两个产能过剩问题较为突出、去产能压力较大的行业出现了产品价格上涨和企业利润好转。出现这种变化是内外部因素共同作用的结果。从国内来看，今年以来，供给侧结构性改革强力推进，钢铁和煤炭是去产能、去库存政策重点推动的两个行业。从外部环境来看，全球经济正逐步进入缓慢复苏通道，同时，一些主要经济体为刺激增长持续推行偏松的货币政策，释放出大量流动性，在这些因素作用下，2016年以来国际大宗商品市场整体走强，也会对国内市场产生影响。

结构性改革行到半途遇到“好于预期”的状况不能轻喜。凤凰卫视记者在新闻发布会上提到，煤价和钢价上涨使一些需要淘汰的企业出现复产冲动。对于这一类问题如果麻痹大意，不在苗头出现时就加以严格控制，就有可能使结构性改革的阻力迅速积累形成，使改革在短期利益诱惑下出现反复。

防止出现结构性改革反复，需要在政策层面坚定不移，更重要的是，需要在思想层面对“去产能”等改革任务的长期性、艰巨性有清醒的认识。这一轮结构性改革是在经济发展进入新阶段、旧的供给结构和新的需求结构变化不能匹配的情况下推动的。从一些工业化国家的转型经验来看，结构调整背景下的“去产能”要经历相当长的一段时期。例如，以应对石油危机和广场协议为契机，日本从1978年开始启动“坚决的结构调整时期”。尽管出台了《稳定特定萧条产业的临时措施法》等一系列政策措施，但是由于行业需求下滑并不明显，企业仍有一定盈利，日本钢铁业的产能到1981年才见顶，达到1.4亿吨。而经过10年后，到1990年，日本的钢铁业产能才比历史峰值降低了18%。

要继续坚定不移地推进结构性改革，地方政府有关部门和企业也要对结构性改革的战略意义有充分认识。“去产能”不只是为了应对经济下行压力，更是为了产业升级和企业竞争力提升而必须进行的结构调整。结构性改革的目标最终是否实现，检验标准不是简单地看产能总量降低了多少，而是要看企业效益、技术能力和整个行业的综合竞争

力是否真正有了长足进步。如果能够实现后一目标，无论是地方还是企业都会从中获得巨大的长期收益，因此克制短期利益诱惑所做的付出也都是值得的。

4 制造业未来发展需要新思维

制造业未来何去何从？制造业的未来要怎么走？答案是“两降四革命一全球”。

对于制造业当前的增长状况，无论上升还是下降，短期内的波动对于研究中国制造业状况有一定意义，但从根本上看，中国制造业的形势依然十分严峻。首先，中国制造业面临的短期和长期问题，以及面临的挑战都没有得到很好解决。虽然产能过剩、质量不高、效益下滑等短期问题有所解决但没有根本解决。结构优化升级、转变发展方式等长期问题一直没有得到根本性解决。从国际经验来看，美国、日本、德国可以跨越中等收入陷阱，是他们在不同时期适时调整战略政策和进行产业升级的结果。

中国制造业正处在新旧并存的状态，但仍以旧为主，尚未进入由旧为新、以新带旧的阶段。人力成本、物流成本、土地成本、环境成本、政府交易成本等各种成本在提升，国际贸易摩擦加剧，国际竞争更加激烈。

制造业未来何去何从？制造业的未来要怎么走？答案是“两降四革命一全球”。

一是“两降”，降成本和降库存。各种要素成本不断上涨，削弱了制造业的比较优势和竞争优势，必须要把综合成本降下来。去库存包括去产品库存、中间产品库存和其他各类库存。

二是“四革命”。制造业要实现四种革命，首先是质量革命，要大规模提升中国制造业的品种、品类和品牌，让制造业更好地满足经济社会发展。其次是数字化革命。中国工业还处于 2.0 版本，发达国家已是 3.0、3.5 版本，中国要提升信息化、数字化、智能化程度。三是服务革命。制造业的内涵已经发生了新变化，制造业不仅仅是生产，还包括服务、信息、与消费者的结合，我们要重新理解制造业的内涵和形态，制造业的服务化将会变得非常重要。四是绿色革命。整个制造业绿色化，包括从设计到研发到生产、到资源的节约和利用以及回收再利用，全过程都是绿色的。

三是“一全球”。中国制造业的发展要放在全球制造业增长的格局下，配置全球人力资源、全球市场和全球要素。要推动中国的发展就要融入到全球的价值链中，提升中国制造业在全球价值链地位。

“两降四革命一全球”方案提出很容易，但实施起来非常艰难。

制造业要进行升级，在方向明确的同时还要结合中国制造业的实际情况。比如在升级方向上明确智能化方向，但路径上可以分类施策，例如有些制造部门可先通过人工和自动化相结合的方式升级，大方向下可以有不同的选择。

中国的投资方向也在变化。现在中国讨论的投资更多是固定资产投资，但发达国家更多的是知识资产投资。中国未来制造业的投资方向更多应是知识资产投资，包括数据库、软件、知识产权、组织结构、人力技能等。基于对知识资产的投资可以推动产业升级，包括产品升级、功能升级、服务升级和价值链升级。因此，将来评判中国经济，包括制造业的运行情况，要重新设置一些指标体系，不能仅仅看固定资产投资，还要看对知识资产的投资。

中国的产业政策也要发生相应的调整。过去产业政策更多是倾斜式政策，随着中国产业发展格局调整，未来的产业政策需要考虑以下几点：首先，要从过去的倾斜式政策向功能性和倾斜式相结合的方式转变。其次，功能性政策要对各类企业一视同仁。再次，中国产业政策要考虑各国产业战略与政策的调整。另外，产业政策和宏观政策、社会政策、贸易政策、环境政策等要协调，比如产业政策要与社会政策协调好，过度超前、不切实际的社会政策不利于产业竞争力的提升。

中国制造业在不同发展阶段，需要相应的政策配合。中国产业政策要与宏观调控政策有机结合。例如中国的房地产政策，如果未来房地产价格还继续保持高速增长，会对我国的实体经济带来极大损害。尽管房价上涨有一些好处，可以带动一些产业链，比如

建材、运输、煤炭、钢铁，也可以带动一部分制造业，比如家电，但对大部分制造产业的带动比较小。房地产价格高速上涨会对投资和投机带来巨大影响，把资本、资金、人力、土地等都配置至该领域，使得实体经济的资金、人才、土地等配置不足，从而损害中国实体经济，影响制造业的健康发展。

因此，形势很严峻。事实上，实体经济已经受到很大冲击。中央必须加强对房地产市场的调控，唯有如此，中国经济才能健康发展。要实现中国制造业出现大的变化，走出目前经济形势下行的压力，必须有新思维，即不能用过去的思维来谋划未来的发展。新的思维、新价值观、新文化、新人力资源、新要素、新组织结构和新技术等，它们是实现中国制造业未来成功的关键因素，要让这些因素成为中国经济的新动力，则需要有更好的体制机制和政策来保证。

5 市场内生性投资基本实现触底企稳

预计 2017 年民间投资和制造业投资仍可实现 3% 左右的增长，市场内生性投资基本实现触底企稳。

投资增长速度有没有触底，何时能够触底企稳，是判断中国宏观经济走势的核心问题。从 2011 年至 2015 年，我国投资增速从 23.8% 持续下降到 10.0%，平均每年下降 3.5 个百分点，民间投资增速更是从 34.2% 下降到 10.1%，平均每年下降 6 个百分点，2016 年前三季度仍然继续下行，给经济带来了巨大的下行压力，稳投资成为稳增长的重要目标和手段。

前三季度民间投资和制造业投资止跌回升，市场内生性投资基本实现触底。

民间投资增速小幅回升。前三季度全国固定资产投资完成 42.7 万亿元，同比增长 8.2%，增速比 1—8 月份略微提升 0.1 个百分点，这是自 7、8 月份全国固定资产投资增速持续快速下降到 8.1% 后，进一步保持了企稳的态势。其中，前三季度，民间投资总额达 26.2 万亿元，同比增长 2.5%，增速比上月提高 0.4 个百分点。从月度投资增速看，9 月份民间投资增长 4.5%，7、8、9 三个月呈明显回升趋势。

民间投资增速回升的范围较为广泛。从三次产业看，二三产业的民间投资分别比上月提高了 0.4 和 0.2 个百分点。进一步细分，除民间基础设施投资累计增速为 6.7%，比上月下降 0.8 个百分点外，民间采矿业和建筑业投资增速虽然仍是负增长，但分别比上月提高 5.0 和 2.9 个百分点，民间制造业投资累计增速比上月回升 0.4 个百分点，达到 2.5%，在服务业内部，文化、体育和娱乐业的投资增速由上个月的负增长 1.2% 转变正增长 1.3%。从地区分布看，1—9 月份东部地区的民间投资增速为 7.1%，与上月持平，但中部、西部地区民间投资增速为 5.8% 和 2.5%，分别比上月提高 0.2 和 1.1 个百分点。

制造业投资增速本年度首次回升。1—9 月份，制造业投资累计同比增长 3.1%，比 1—8 月份提高 0.3 个百分点，这是在制造业投资从年初的 7.5% 逐月持续回落到 8 月的 2.8% 后，首次出现止跌回升。从月度增速看，6 月份制造业投资增速为负 0.4%，此后 7、8、9 三个月分别为 1.6%、2.1% 和 5.1%，持续回升的趋势明显。

预计 2017 年民间投资和制造业投资仍可实现 3% 左右的增长，市场内生性投资基本实现触底企稳。根据影响投资增长的主要因素，特别是市场需求的变化分析，当前市场内生性投资企稳具备了相应的基础，例如，我国的总体经济形势基本稳定，就业总体平稳，居民消费平稳增长，对外出口已经连续企稳，没有持续下滑，房地产投资也已经降到 5% 左右的水平，这些需求的基本稳定将带动市场内生性投资企稳增长。结合模型预测，2017 年的我国制造业投资有望实现 3% 左右的增长，自 2012 年以来下行速度最快，下调压力最大的投资部分有望实现稳定的持续增长。

内生性投资触底企稳降低经济下行压力，为经济结构调整创造良好空间。

投资下行的压力主要在于市场内生性投资。在经济下行时，市场内生性投资由于受经济增长空间减小、投资回报率降低，以及去产能等因素影响，下降幅度不仅显著高于

GDP下降幅度，也高于总投资下降幅度。例如，2011年，我国民间投资和总投资增长速度分别是34.2%和23.8%，到2016年前三季度是2.5%和8.2%，近几年来民间投资增速累计下降了31.7个百分点，而总投资增速下降了15.6个百分点，民间投资下降幅度几乎是总投资的一倍。

投资下调对经济的冲击主要在于变化幅度，随着市场内生性投资触底企稳，投资下滑对经济的进一步冲击将有所减小。2012—2015年，我国总投资下调的幅度分别是3.2、1.0、3.9和5.7个百分点，其中2015年下调的幅度最大，对经济带来的下行压力也最为明显。2016年前三季度与上年同期相比，投资增速下降了2.1个百分点，对经济的冲击要小于2014和2015年。

基础设施和房地产投资增速仍有下行压力，预计2017年总投资增速可望实现触底企稳。自2012年以来，为了促进稳增长，我国基础设施投资增速显著高于其他投资增速，特别是今年前三季度，基础设施投资增速达17.9%，高于总投资增速近10个百分点，2017年将面临融资难和财政压力大的约束。在房地产投资方面，由于三四线城市仍然面临去库存的压力，在房价变化预期改变的情况下，预计2017年增速也会有所下调。综合政策性投资和市场内生性投资的变化趋势，2016年基本可实现市场内生性投资增速企稳，2017年有望实现总投资增速企稳，并带动宏观经济稳定增长。

6 用“慢思考”理解微观行为汇聚成宏观结果的复杂过程

正确认识形势、制定政策，需要充分认识到从个体的心理及行为汇聚成宏观经济结果这一过程的复杂性，并用“慢思考”方式来理解这种复杂性。

近期情况表明，供给侧结构性改革在工业领域已取得阶段性实效。国家统计局数据显示，今年三季度全国规模以上工业增加值同比实际增长6.1%，前三季度同比增长6%，工业经济整体稳中有升，尤其是自二季度以来工业品价格有了明显回升，企业经营状况有了明显改善，出口增速也实现了由负转正。

拉长分析周期，回顾近几年的情况，可以发现我国工业经济一直处于比较优势重塑及结构调整的转型期，也持续表现出明显的分化态势，包括行业的分化、行业内企业的分化。以固定资产投资这个关键指标为例，自2012年以来，文教、工美、体育和娱乐用品制造业，医药制造业，计算机、通信和其他电子设备制造业，食品制造业等行业总体保持着相对较高的年均增速，这说明企业对这些行业总体或其中的一些细分领域仍有比较乐观的预期；相对应地，黑色金属冶炼和压延加工业等则经历了持续的负增长。实地调研中也发现，那些生产智能手机、新能源汽车等符合消费需求升级方向的企业，以及生产工业机器人、集成电路等符合制造业智能化发展方向的企业，普遍都对市场前景长期看好，自身发展面临很好的机遇。少数已能够部分打通数字世界和物理世界、提供智能制造相关解决方案的服务型制造企业，甚至还存在产能不足的压力。综合这几年的情况，不少行业的内部结构正在经历比以往更为剧烈的变动和调整，但工业总量增速基本平稳。这就像一潭湖水，从水面上看相对平静，但水下则未必。要想真正看清这湖水，就必须潜下水去。

由此也引申出一个重要的问题，那就是如何才能更加准确地认识和把握我国工业以及其他很多领域发展的基本脉络，进而采取更有针对性的政策措施？笔者赞同一些学者所提出的，“宏观数据揭示的可能至少和掩盖的一样多”，而且认为这种情况在一个以分化为重要特征的时期会表现得尤为突出。有鉴于此，在理论层面上，我们要充分认识到，从不同经济个体的心理及行为汇聚成宏观经济结果的这一过程是极端复杂的，简单化处理很可能得出错误的理论指导；在实践层面上，要更多从微观角度观察分析问题，小心求证那些与微观事实不符的宏观结果，更要避免直接以此作为政策制定的依据。

笔者一直在尝试从这些角度总结和反思我们的政策。得出的一个初步结论是，改进的空间依然很大。未来，在政策制定的全过程中，我们需要及时吸收借鉴各学科发展中出现的最新有益成果，特别是那些关注“现实的人”而不仅仅是“经济人”的研究成果；

需要所有利益相关者拿出“工匠精神”，多用“慢思考”（引自丹尼尔·卡尼曼，意指付出大量努力系统思考得出结论的思维方式），尽量规避“快思考”（意指主要依靠直觉得出结论的思维方式）。

如需提炼关键句，我的建议如下：总量增速平稳、内部分化明显是我国工业发展转型期的一个重要特征。在这种情况下要准确认识形势、制定政策，需要充分认识到从个体的心理及行为汇聚成宏观经济结果这一过程的复杂性，并用“慢思考”方式来理解这种复杂性。

6 第三季度企业整体效益开始向好

虽然企业效益在三季度得到了较为明显的改善，但微观基础仍然需要进一步巩固、结构仍然需要进一步优化。从企业层面来看，可以利用当前经济企稳的有利时机，进一步清理体制机制障碍，更快地推进真改革、释放实质性改革红利：一、深化国有企业改革需要有实质性进展；二、对于民营企业发展，需要更好地简政放权，约束部门利益、破除地区壁垒，避免既得利益的杯葛。

三季度的宏观数据显示，中国经济开始出现企稳态势。在复杂严峻的国际国内形势下，中国经济在改革中探索、在创新中提速、在转型中企稳，这样的成绩来之不易。

同时，我们也注意到，2016年1至8月，全国国有及国有控股企业收入同比增长0.2%、利润同比下降1.3%。此外，2016年1至9月，企业所得税24162亿元，同比增长8.3%。其中，金融业企业所得税7634亿元，增长6.4%；工业企业所得税5843亿元，增长0.6%；房地产企业所得税3035亿元，增长25.4%。

这些数据虽然表明企业整体效益开始向好，但也传递出以下两个信号。

一是国有企业相对过去一两年的运行情况，虽然出现了趋稳向好的态势，但国企改革仍然任重道远，仍需取得实质性成果，以提升国有企业活力和避免陷入危机。

二是间接说明不同行业企业财务绩效分化仍然存在、结构性矛盾依然突出：金融业所得税超过工业企业1791亿元，房地产企业在最新一轮房价快速上涨中摘取了不少“果实”。

因此，虽然企业效益在三季度得到了较为明显的改善，但微观基础仍然需要进一步巩固、结构仍然需要进一步优化。从企业层面来看，可以利用当前经济企稳的有利时机，进一步清理体制机制障碍，更快地推进真改革、释放实质性改革红利。

一、深化国有企业改革需要有实质性进展。经济企稳说明供给侧结构性改革取得了实在的进展，如钢铁煤炭行业去产能成效显著。国有企业是供给侧结构性改革的主战场，需要更好地通过市场化机制，推进特困企业改革和僵尸企业退出；面对挑战，国有企业需要更好地落实瘦身健体和提质增效等任务。这些工作，都可以与深化国企改革更好地结合起来，如以提升管资本能力为主目标进一步完善国资管理体制，发挥国有资本投资公司和国有资本运营公司在优化国有资本布局结构、完善政企关系等方面的积极作用，以优化国有资本布局结构和提升国有资本经营效率；通过发展混合所有制经济切实转变国有企业经营机制，通过落实董事会职权、市场化选聘和管理经理层来激发人的积极性、释放国有企业活力等。

二、对于民营企业发展，需要更好地简政放权，约束部门利益、破除地区壁垒，避免既得利益的杯葛。在政策和资源配置方面，进一步抑制所有制歧视和弱化规模化导向；尊重市场在配置资源中的决定性作用，试金石之一就是是否尊重新经济，对新兴业态、模式和技术在没有弄清发展规律之前，宁愿多观察和准备预案，而非不合时宜地过早过多以“监管”之名行干预之实，应更多地采取“放水养鱼”的态度，以培育新兴动能；还应注意保持相关政策适当的稳定性和连续性，提振企业家发展信心、增强安全感，提升企业的稳定预期和增加企业的长期行为。[返回](#)

小货代的大烦恼

如果说货代行业关系着国计民生甚至社会稳定，也许会让人觉得有些夸张。但如果你身处货代公司集中度很高的上海市虹口区，你一定会被鳞次栉比的办公楼里浩若烟海的公司数量所惊讶；如果你有心推开其中一扇陪着货代人儿加班的门，你也一定会被那些刚从莘莘学子蜕变出来的、怀揣着对事业和生活无尽可能性的眼神所感染……

这些员工数目在八九个、甚至五六个的小型货代公司位于整个货代业“金字塔”的最低端，并在这个航运业顽迷期持续受到上方的压力。《中国国际货代物流行业 2015 年度发展报告》指出：2015 年百强综合榜前 10 名企业的总营收达 2212.81 亿元，占百强企业总营收的 66.20%，较 2014 年提高 2 个百分点。另外，“百强榜”中前 10 名与后 10 名企业营业总收入相差 50 倍，说明市场集中度不断提升，行业“小、散、弱”的状态正在渐进改善，这是行业进步的表现——而整座“金字塔”所呈现出来的却是“强者愈强、弱者愈弱”的局面，大量小货代被挤压到了墙角。

1 被逼不思进取

甲货代公司的负责人对《航运交易公报》记者表示：“关于箱量的下降和用工成本的上升已经是老生常谈，现在更要命的是单箱利润已经下降到了一个令人发指的水平——以东南亚和中东的小柜来说，正常情况下的净利润只有 10~20 美元/箱，在箱量得不到保证的情况下，这种利润水平能撑起一个公司么？”

谈到转型和创新，这位负责人更是一肚子苦水：“经营者不是不想在处于窘境时求变、求新，微型企业也不是不想做大做强。比如一直在说的货代电子商务化，我本人也一直在关注，可很多货代类的 APP 一开始都号称是‘货代从业者的终极助手’，用了两三个月后，使用习惯刚刚建立，它就歇菜了——那些做 APP 的公司自己都养不活自己，我们还能指望它们帮企业转型？而一些相对靠谱的航运类电商平台，似乎看上去很美，但其中大多数只是照顾到了其本身发展的需求——最典型的例子就是硬性规定押账期，在这个‘流动为王’的市况下，反而大大地增加了我们这种小公司的负担。单量没有增加多少，额外的精力倒投入不少——自己赔了本，弄到底还是为别人吆喝——客户需要的是个性化服务，而太多的航运类电商平台从没有把我们当过‘上帝’……”

2 被迫安于现状

乙货代公司的负责人因“裙带关系”常年来维持着一家十人规模的货代公司并享受着“亲缘红利”，他对《航运交易公报》记者表示：“不是因为亲戚的缘故，也不会做货代。现在小日子过得挺舒服，所以不管市口向哪个方向发展，都会以不变应万变。对我们这种规模的货代公司来说，这个行业就是靠关系和人脉，与其夸夸其谈什么求新、求变，不如自己领着一帮销售多跑跑来得实惠——公司里没有单纯的客服、单证，统统是多面手。”

说起“人无远虑，必有近忧”的道理，这位负责人感叹道：“忧虑是肯定有的，像我们这类传统货代公司，每天做得无外乎是订舱、报关、装箱、仓储这个链条上的冗杂事务，不是自我贬损，这些事务几乎没有什么增值环节，人员的可替代性也极高，就服务上来说则是低端服务业，且比例在八成以上的货代公司尚处于这个阶段。然而做项目货、跨境电商和保税区内物流等具有高附加值的新兴面孔对公司的资源条件和人员的资质能力是极大的考验。目前的情况是小货代甚至是中型货代不是不想碰这块肥肉，而是没法碰、不敢碰——既没人，也没钱。最后，目前国家的产业结构也在进行调整，原本处于下游的一些品类和货源近乎枯竭——大型货代不稀得做的生意也渐渐地从市场上消失，让整个市场的竞争更趋恶性化——‘守成’也是基于以上现实情况的无奈之举。”

[返回](#)

“大船时代”面临终结？

2016年8月12日，航运巨头马士基集团发布第二季度财报显示，第二季度亏损1.51亿美元（去年同期盈利5.07亿美元），这是马士基航运近年来首度亏损，让人大跌眼镜。而这样的业绩并非个案，赫伯罗特航运上半年亏损约1.58亿美元，东方海外上半年亏损0.57亿美元，川崎汽船一季度亏损约合2.6亿美元，日本邮船一季度亏损约1.25亿美元，韩进海运第二季度约1.82亿美元，中外运航运上半年亏损0.40亿美元。德鲁里发布研究报告表示，2016年上半年马士基航运、赫伯罗特、商船三井、日本邮船、东方海外、川崎汽船等几大集装箱船航运公司的整体收入同比下滑了18%，预计今年集运业总收入相比2015年减少290亿美元，集运业全年将亏损50亿美元。今年基准的亚洲至欧洲贸易航线的运费均价为575美元/标箱，2015年运费均价为620美元/标箱，而2014年为1165美元/标箱。

集运市场如此惨淡确实不可思议，这是否表明市场供需失衡形势下的成本缩减已经走到了尽头？总体亏损下的集运行业是不是已经到了最坏的时候，即将否极泰来？或者，这恰恰说明金融危机后用船舶大型化和节能型船舶拯救行业的努力没有奏效？笔者脑中闪过的念头是，这是不是“大船时代”终结的标志？如果一味地认为造大船是航运业颠扑不破的真理，那么马士基航运的亏损就是给航运人长期以来单一追逐大船的思维定势以恰当的纠正？

1 船舶大型化不断突破人们的想象

自大航海以来船舶技术进步从来没有停歇，铁壳船替代木质船，螺旋桨替代风帆，内燃机替代蒸汽机，与这些技术进步相伴的则是船舶大型化一直以来没有停歇。说“大船时代”似乎并不恰当，因为工业革命以来每一个时代的人都在面对不断增大的船舶，也即每一个时代都是“大船时代”。伴随着世界贸易的不断发展，船舶大型化得以实现规模经济，进而进一步促进世界贸易的兴起，船舶大型化所形成的规模经济与世界贸易量的不断增长之间形成了相互促进的正反馈。从集装箱船舶的发展历史来看，1956年4月26日，装载着58个铝制卡车车厢的“理想X”号的油轮起航，标志着集装箱运输时代的到来，至此集装箱船开始飞速发展，并不断更新换代，发展到现在的“第八代”，目前集装箱船已经能够装载19200TEU，而且正在设计22000TEU、甚至24000TEU的集装箱船，并且这似乎还不是极限，有研究提出未来集装箱船将向30000TEU级的规模发展。从1956年开始至集装箱船的平均容量达到1500标箱用了40年，而从1500标箱上升至3000标箱只用了10年时间（2005年），到2013年已经达到5800标箱。而到2015年新造集装箱船的平均规模已飙升至约8000标箱。

除了集装箱船，其他各船型的大型化也在推进。如邮轮领域22.5万吨的“海洋魅力号”已经下水，淡水河谷的散货船已经达到载重量40万吨，据说这些大船还远远小于造船界已经具备的建造力，关键看市场是否需要。迄今为止，世界上最大(DWT)和最长的船舶是1981年改装后的56.5万吨级油船“海上巨人(Seawise Giant)”号；韩国大宇重工在2003年建成的“泰欧(TI Europe)”号ULCC(44万吨级)是目前在航的最大船舶，其34米的型深也是现今船舶之最；最宽的船舶是1978年建成的宽79米的Nanny号；空载水线以上高度为69米的1.8万TEU集装箱船是当今世界净空最高的船舶。

2 “船舶大型化终结”的预言总是落空

一直以来，“船舶大型化”终结的论断时有发生。最具代表性的是1996年初，有学者论述8000TEU集装箱船时曾断言，集装箱船舶的大型化将以6000~6800TEU为限。4年后，劳氏船级社又提出，按现有集装箱和码头设施水平，能建造的最大集装箱船为10000TEU，但2013年马士基航运的3E级船舶又大大提升了人们的想象空间。

从油轮大型化的发展路径来看，船舶大型化并非颠扑不破的真理。20世纪70年代总载重吨超过50万载重吨、承载能力达到3700万桶的超大型原油油轮(ULCC)兴起，但

随之而来却不是其吨位不断冲顶，而是自 80 年代以来最大的原油油轮中的绝大部分已经报废或被改装后转换到其他用途（如海上钻井平台和浮动油库），需求变动、石油泄漏风险以及吃水过深造成的航行区域受限是其大型化终结的主要原因。那么，对于集装箱船来说，大型化还会持续发生吗？2014 年英国克拉克松研究公司总经理 Marlin Stopford 在新加坡表示，大型船舶能节省的成本将不断减少，这会使船舶大型化趋势逐渐接近尾声。

3 “大船时代终结”即将成真

需求缓慢增长乃至逆转。1840 年以来世界海运需求年均增长 3.65%。2008 年金融危机之后，仅有 2009 年世界海运需求负增长为-4.9%，而到了 2010 年则有了恢复性的 9.6% 增长率。其后几年的增长率都相对平稳，2011 年为 4.1%，2012 年 3.5%，2013 年 3.7%，2014 年 4%，可是 2015 年仅增长了 2.0%。未来几年，美国“再工业化”并没有当初提出来的时候那么振奋人心，欧盟债务危机、英国脱欧等事件也在影响着欧洲经济的复苏空间，在这样的大环境下期待世界海运量恢复到 4% 的平均水平几乎不可能。同时，第三次工业革命正在以超乎想象的速度向我们袭来，智能制造、共享经济、新能源、移动互联网等新技术和新模式将重塑经济和社会的方方面面，进而对海运需求产生影响。可再生能源的遍在性使得能源的大范围运输失去了必要性，全球海运 38% 的能源运输需求（包括原油和煤炭）将遭受致命打击。分布式能源使得每家每户都能够通过太阳能发电实现能源自给，进而减少对化石能源的需求。中国已经在第四代核能技术上取得突破并具有全球领先的地位，将通过核电解决化石能源的成本问题和污染问题，这也将对能源运输需求产生重大影响。3D 打印可以通过网络传输某件产品的设计图样并就地打印生产，一定程度上来说产品可以通过网络传输，这样将大幅减少对运输的需求。供应链体系将被简化和缩短，被网络传输所替代。随着 3D 打印技术的兴起，许多产品的生产再也不需要那么多环节，也不需要在全世界组织生产，对集装箱运输的需求将大大减弱。移动互联网使得人们可以只为使用汽车付费而不用购买汽车，这是由过去汽车所有权向未来汽车使用权的转移，进而减少 90% 的汽车使用，提高汽车出行效率，减少对化石能源的使用。这些新模式和新技术将在 10 年内对经济社会产生实质性影响，进而影响到海运业的需求。预计 2025 年海运需求将达到 130 亿吨的峰值继而掉头向下。海运需求增长逆转使得船舶大型化没有了需求端的支撑。马士基航运首席执行官施索仁(Soren Skou)称，目前被报废船只的服役时间变短，但单凭回收无法解决运力过剩问题，只有市场增长才能解决这个问题，但市场增长的空间已经很有限。

个性化时代的到来。人们天生追求个性化，但个性化往往对应着更高的成本，在一定的经济社会发展阶段，个性化不是大众能够企及的消费模式，只有少数有钱人才能够实现，比如在发达的国家，私人订制是高端消费的象征。尽管在发展中国家（比如泰国）还能看到定制西装的商店鳞次栉比，但那并不是泰国的消费层次已经接近发达国家了，而仅仅说明泰国的人工成本还很低，甚至低于中国。个性化的消费对应着社会物流的小规模和小批次。人们因新能源的使用实现了运输成本逐步变小，货物空间移动的成本相对减小，而人们对货物空间移动的时间要求就更高了，规模大、速度慢的海运模式将不再流行，因此海运的一部分会被长距离跨欧亚大陆桥的铁路和空运所替代。同时，对于企业来讲，为了满足时效性更强的客户需要，供应链升级也势在必行，其对供应链各环节的准确性和时效性的要求也越来越高，这必将引发物流的小规模小批次潮流。未来全球海运网络恐怕并不是船舶大型化而形成的少数枢纽港一统江湖、其他港口为枢纽港喂给的局面，而可能是为了满足多样性和时效性而呈现的大小共存、快慢共生的众多港口网络化的格局。在航运业如此低迷的当下，仍然盈利的公司恰恰就是抓住了海运需求个性化。2016 年前 6 个月，海丰国际虽然收入微降 7.5% 至 6.02 亿美元，但仍然实现了净利润 0.71 亿美元。海丰国际盈利的原因很多，其中之一就是仔细耕耘近洋航线，为客户提供班次更为密集的服务，进而获得定价的话语权。武林盛传“天下武功唯快不破”，

长期以来航运业似乎形成了“天下航运唯大不破”逻辑，只有当马士基航运这样的行业龙头也在大船上栽了跟头的时候，我们的眼光才能聚焦到那些“小而美”的公司。2013年马士基航运推出1.8万TEU的3E级船舶以后，排名前几位的各大航运公司纷纷追逐效仿。也许马士基航运对大型船舶的追逐本身并没有错，就怕有无数的跟风者，让本来还有可能借此巩固龙头地位的策略落空。

4 “大船时代终结”之后的市场空间

邮轮。近日，在纽约上市的皇家加勒比游轮公司发布第二季度财务报告，该季度经调整后的净收益为2.35亿美元，相当于每股1.09美元，较2015年同期增长25%。进军邮轮市场可能是航运企业转型的一条路径，虽然这个市场已经是红海，但作为世界第二大经济体的中国市场正在崛起，中国出境游的人数每年已经超过1亿人次。中国的高净值客户需要在邮轮上为其奔波忙碌的人生寻找暂时的闲暇时光，而具有中国文化符号的邮轮产品还没有。

定制化服务。航运企业的传统逻辑就是提供“价廉物美”的服务，很多时候甚至只要做到了“价廉”即可，因此过往航运业的技术革新不过是把船造得越来越大。在未来如果仅仅把视野定在“价廉物美”则可能犯错。如果说航运业是传统行业，其实仅仅是因为长期浸淫其中的老板的脑袋是传统的。当所有的品牌和销售渠道必须嵌入到社交和支付环境当中时，如果我们的格局还仅仅停留在让客户懵圈的海运附加费上，那么航运人确实仍然游离于经济社会的大潮之外。而当航运人真正关注渠道、消费、支付、供应链四个领域的巨变而投身其中的时候，必将迎来凤凰涅后的重生。吴晓波讲了一个很好的例子：美国一家保险公司今年初推出一个产品。该产品通过给车里安装一个传感器能够实现根据客户每年开车出行时间来计算费率，车开得多保险就交得多。《论真理》里有一句哲学名言：“人是万物的尺度，人存在时万物存在，人不存在时万物不存在。”这说明未来万物唯一的标准就是“人”，一切都因讨好了“人”而存在。你讨好“人”的程度，决定了你存在的价值。虽然航运人运输的是货物，但本质上仍然面对的是人，只有航运人把关注视角真正放到人身上，航运业才有未来。 [返回](#)

为什么要推多式联运？

1 多式联运是什么？

多式联运通常意义上是指由两种及以上的交通工具相互衔接、转运来共同完成货物运输的运输过程。根据是否跨越其他国家分为国内多式联运和国际多式联运。其中国际多式联运根据《联合国国际货物多式联运公约》的规定，一般是指按照国际多式联运合同，以至少两种不同的运输方式，由多式联运经营人把货物从一国境内接管地点运至另一国境内指定交付地点的货物运输方式。

2 多式联运的特征

多式联运整个过程只有一个运输合同。多式联运与传统的联运最大的区别在于多式联运整个过程中只有一个多式联运合同，明确多式联运经营人与托运人的合同关系。在签订相关合同的过程中，从事多式联运服务的企业将负责货物从接收地到目的地的全程运输责任并据此收取全程单一运费。

运输方式覆盖两种及以上。目前全球对于固态货物的运输主要包括海、铁、公、空四种，根据定义，多式联运需涵盖四种运输方式中的两种及以上。在我国由于国际海上运输与沿海运输、内河运输分别适用不同的法律，因此我国将国际海上运输、国内沿海以及内河运输视为不同的运输方式，同时我国与国际上通行的标准有所不同，我国对于多式联运的定义中明确规定多式联运所包含的运输方式中必须涵盖海上运输方式，可以是沿海运输也可以是国际海上运输。

3 为什么我国要发展多式联运？

当前，我国对于固态货物的运输主要包括公路、铁路、航空以及航运四种方式，其中公路运输是现阶段我国陆地货物运输的主要方式，航运主要用于国际货物的运输，铁路主要用于国内大宗货物的长距离运输，航空则主要用于对时效要求较高的货品的运输。但随着我国经济的不断发展，单一的运输方式很难再满足企业庞大的物流需求。再加之我国现阶段物流成本居高不下，多式联运作为一种能够提高效率同时降低成本的运输方式越来越受到追捧，发展多式联运成为大家共识。

4 多式联运可实现优势互补，削弱单一运输方式影响

根据多式联运是否包含航空运输来划分，多式联运主要分为海陆联运和海空联运两种，其中海陆联运主要用于对运输时效要求不太高，同时对成本较为敏感的货物，海空联运则主要用于对时效有一定要求，但对成本又需要进行控制的货物。

5 海陆联运--有效解决单一运输方式覆盖范围有限困局

海陆联运是国际上多式联运的主要组织方式，也是远东/欧洲多式联运的主要组织形式。从事该业务的公司主要有班轮公会的三联集团、北荷、冠航和丹麦的马士基等国际航运公司，以及非班轮公会的中国远洋运输公司等。根据主导企业的不同，其主要分为路桥运输和普通的海陆联运，对于陆地上的运输方式又分为海铁联运、海公联运及海铁公联运三种。

海陆联运可有效解决货物运输过程中权责不清的难题。目前在所有的运输方式中，海运是最便宜的运输方式，受运输范围以及航线的限制，航运只能抵达为数不多的港口，但我国对于货物的需求主要在内陆地，原有的分段式运输由于不同运输方式的承运商不同，导致货物出现问题时很难鉴定。而且在原来的分段式运输中，因承运商的不同，不同承运商之间难以共用同一套运输系统，导致货物交割过程中存在耗时长、效率低的难题。而采用海陆多式联运后，原有的分段运输将被多式联运服务企业所整合，并承担全程货物的损失问题，因此原有的交接效率低下、货物权责不清的问题将得到很好的解决。

6 海陆运输流程

海陆联运可有效扩宽货物运输范围。以中国为例，我国海运能够抵达的只有天津港、上海港等地区，运输范围受到极大的限制。当采用海陆联运后，虽然运输成本相对单一的海运来说有所上升，但其相对只采用陆运的方式时成本又较为低下。而且采用海陆联运后，将能够使整个运输网络扩展到各个分散的大陆板块，运输网络相对单一的陆运来说扩展到了不连接的大陆板块，相对单一的海运来说又能够扩展到内陆区域，再加之我国现阶段公路已经实现了全国县级城市的联通，因此采用海陆联运后货物运输将实现全国覆盖。

7 海空联运--提高时效的同时，有效进行成本的控制

海空联运又被称为空桥运输。在运输组织方式上，空桥运输与陆桥运输有所不同：陆桥运输在整个货运过程中使用的是同一个集装箱，不用换装，而空桥运输的货物通常要在航空港换入航空集装箱。

海空联运在提高时效的同时，能够有效进行成本的控制。海空联运运输方式综合了目前所有运输方式中最便宜的运输方式和最昂贵的运输方式，同时这两种运输方式也是运送时效最低和最高的两种运输方式。因而对于海空运输来说，海运距离越长，其成本控制的越好，但时效提高的程度也小，与此相对应的，航空运输的距离越长，其成本控制的效果越低，但时效的提高程度越高。

8 多因素叠加，利好我国多式联运发展

我国多式联运的需求主要来自于三大经济发达地区：长三角、珠三角以及环渤海地区，且大多数货物均为外贸货物。近年来，随着我国对外开放区域向内地不断扩展以及制造业向中西部逐步转移，外贸产品的运输距离不断加大，原有的分段运输对于运输货

物的满足程度逐渐降低，从而促进了多式联运的发展。再加之我国一带一路的推进，公路新规的实施都在一定程度上促进了多式联运的发展。

9 基础设施不断完善奠定多式联运发展基础

港口建设发展迅速。近年来，随着我国对于多式联运发展的持续推进，港口建设尤其是集装箱码头、深水航道和大型深水泊位的建设处于高速发展期。根据交通运输部的统计数据，截至2014年底，我国主要港口货物吞吐量中已有10个港口的货物吞吐量超过3亿吨。目前，我国已初步形成环渤海地区、长江三角洲和珠江三角洲地区三大港口群，对外开放港口数量已增至130多个，航运主通道达标率为85%，五级以上航道里程达到3万公里。

陆地交通运输线路不断完善。铁路方面，目前我国已经形成了三横四纵的网络运输体系，根据交通部的统计数据，我国2010-2014年铁路营业里程平均增长率为5.27%，其中2014年铁路运输线路长度达到11.2万公里，同比增长8.6%。公路方面，在2007年我国就完成了“五纵七横”的国道主干线，到2014年我国公路里程达到446.39万公里，比2013年增加了10.77万公里，公路运输随着最后一个县级城市墨脱的开通，我国公路已经覆盖了所有的县级城市。水路方面，截至2014年底，我国内河航道通航里程数达12.63万公里，比上年增加427公里，全国航运主通道达标率为85%，五级以上航道里程达到3万公里。

示范工程启动，带动多式联运发展。2015年交通运输部与国家发改委联合下发《关于开展多式联运示范工程的通知》，明确表明我国要加快多式联运的建设。2016年6月首批多式联运示范工程项目名单确定，我们预计随着这部分示范工程的展开，将在很大程度上完善多式联运设施、装备、信息化以及组织运营等方面，从而促进我国多式联运发展。

10 政策支持保障多式联运快速发展

一带一路政策推动我国海陆联运高速发展。根据我国对于一带一路的规划，其沿线大部分国家均处于工业化初级阶段，对于煤炭、矿产等初级能源存在较大的需求，同时这部分国家能源种类丰富，也能够很大程度上满足我国对于能源的需求。再加之一带一路涵盖国家基本都能够通过铁路和海运抵达，能源类产品能够很好地通过集装箱进行运输，因而受益一带一路的高速发展，将在很大程度上提振我国海陆联运的需求量。

中欧陆路运输通道形成。以中欧国际集装箱班列为例，自2011年3月19日重庆到德国杜伊斯堡的国际集装箱班列开行以来，中欧班列开行总数已经达到2000列，从第一列到第200列，用时3年零3个月；而在国家一带一路政策的实施后，从第200列到第800列，耗时1年零2个月，从第1501列到第2000列，用时仅3个半月。目前中欧集装箱班列呈常态化运行，中欧陆路物流通道已经形成，原来中欧海陆联运发展最大的制约陆地部分得到很好解决。

公路新规的实施将进一步强化铁公运输合作。2016年8月30日交通运输部发布了《超限运输车辆行驶公路管理规定（交通运输部令2016年第62号）》，规定对超载车辆的吨数要求更为明确，并且加大了对于超载的处罚力度。而这次新规的实施，将在一定程度上削弱现阶段公路运输的运力，原来的超载等情况将得到很好地控制。而且根据莫尼塔研究发布的调研数据来看，在查处较严的北京、天津、山东等地汽运成本涨幅高达80%，全国汽运成本的涨幅在40%左右。持续增高的成本将在很大程度上削弱现阶段公路运输的优势地位，出于成本的考虑物流企业不得不寻求新的物流方式来缓解成本增长的压力。铁路、水运作为现阶段运输成本较低的运输方式很有可能分流公路运输的货物，提高铁路、水运的运量。 [返回](#)

大连港全力开赴“创新之路”

全面开展“头脑风暴”，打造高附加值产品，建跨境电商平台和口岸电子交易平台……最近，《大连港集团“十三五”创新工作规划》正式发布，一批新举措将在全港推行。近几年，国内港口纷纷转型，作为东北亚国际航运中心建设的“旗舰”企业，大连港集团未来5年“怎么转”？如何从传统装卸生产变为物流供应商？牵动着各方目光。

“十三五”创新工作规划的正式“出炉”，为大连港集团未来5年的创新驱动发展战略敲定了时间表、路线图。6项目重点工作、7大业务板块、5大保障体系，引领大连港集团全力开赴“创新之路”。

1 “四个驱动”明确创新方向

今年8月，伴随着汽笛长鸣，装载有150吨新鲜蔬菜、水果的全冷藏集装箱过境班列缓缓驶出大连港铁路中心站，奔赴8600公里外的莫斯科。这标志着全国首列全冷藏集装箱过境班列在大连港开通，中俄间建立起一条稳定、高效、便捷的冷藏产品贸易物流通道。

全国第一列全冷藏集装箱过境班列开通，全国第一张国际中转水产品证书签发，“辽满欧”首趟商品车专列开通。从年初的“三星班列”开始，围绕“一带一路”国家战略，大连港不断创新过境班列产品。这诸多个“第一”，清晰记录了大连港创新发展的脚步。

从要素驱动发展转换到创新驱动发展，怎么转变，如何驱动？据大连港集团介绍，首先从“理念驱动”入手，观念转换了，才有创新发展。在“十三五”创新工作规划的总体要求中，共确定了理念驱动、改革驱动、市场驱动、开放驱动的四个方向。

按照“四个驱动、四个原则、三个聚焦”的创新工作总体要求，大连港集团将对制约发展的重点工作、重大课题、疑难问题，专门设立创新项目，协调集团内部资源、发挥外脑作用，进行协同攻关。同时，打通创新贡献与待遇激励通道，形成既有尖端人才的核心创新突破，也有全员革新改善的创新格局。

未来5年，大连港集团将力争创造一系列行业领先的新技术、新产品、新方法、新效率、新标准，不断提升集团自主创新能力。

2 “6个重点”破解发展难题

创新方向明确了，在哪些方面创新，如何落实到实践之中？据了解，大连港集团在“十三五”创新规划工作中列出了“六个重点方面、二项实施措施、五大保障体系、三大平台和四项激励机制。”一系列的规划通过设定具体的重点任务，为港口创新发展提供清晰“路线图”。

这六个重点方面，一是观念创新。重点解决干部职工思想僵化、固步自封，工作因循守旧、墨守成规等问题。重点任务是通过全面开展创新观念提升、头脑风暴、思想大解放等活动，引入“互联网+企业创新”思维，对习惯性思维定式进行全面清理，营造全员创新的文化氛围。

二是管理创新。重点解决体制机制不完善、管理手段方式方法单一、管理效能不高，管理科学性不强等问题，创造有利于企业创新发展的政策、制度环境。

大连港集团计划通过实施产业、架构、资产重组，打造集团核心产业体系；建立完善现代企业制度与公司治理结构；采取财务创新管理与研究等措施，提升企业的管理水平。

针对市场开发深度不够、产业链条单一、港口生产智能化程度不高、人才培养机制不完善、发展空间不足、获取资源能力不强等深层次问题，大连港集团还确定了产品创新、科技创新、人力资源创新、发展空间创新等重点内容。加快从装卸型港口向物流型和贸易型港口转变，从简单生产向高端服务转化，从区域大港向智能化、现代化的国际强港转变。

提出问题，给出方案。“十三五”创新工作规划在直面港口当前发展难点的同时，也列出数十项重点任务为创新铺路。目前，大连港集团正筹划设立创新工作领导小组，设定创新发展的具体指标。其中包括创造多少项生产作业记录、通关等作业效率要达到什么水平、获得多少国家专利数量、港口吞吐量综合能耗下降比率等等。

大连港集团提出，力争利用5年的时间，通过“六个重点”的合力驱动，促进集团加快转型升级、高效、健康、可持续发展的动力，将大连港打造成为全球自主创新能力最强、效率效益最佳、产业结构优化、管理水平一流、智慧智能化最高的港口之一。

3 “7个板块”构建国际强港

十三五期，大连港集团将大力构建港口安全生产、供应链服务体系、港口金融、港口建设、港城开发、产业投资、信息产业等七大板块，积极推进各产业体系实施一体化、专业化管理，推动国际强港建设。

目前，七大板块创新发展规划已经制定，每个板块都设定了发展目标、创新领域和具体项目。其中，在港口生产安全板块中明确，将全面建成布局合理、规模超前、技术先进、服务领先、安全高效、绿色环保的现代化港口，成为世界一流的码头运营商。

在港口供应链物流服务板块，大连港集团将基本建成现代物流服务体系，不断完善以物流为核心，以金融、贸易、信息为支持的供应链一体化发展模式，港口供应链物流综合服务能力与水平居于国内港口领先水平。

为了实现这样的目标，大连港集团将优化、整合、推进内陆干港和区域物流园区体系建设；推动国家级物流节点城市和重点港口的互动联动；推动渤海大通道建设，打造“要塞经济”，引导物流要素向“一带一路”、“东北新丝路”汇聚；依托期、现两大交易平台，积极构建集电子商务、全程物流服务、金融服务和信息服务于一体的综合物流贸易服务平台，等等。

据了解，在大连港集团目前确定的“7个板块”，均瞄准了国内甚至国际一流的目标。比如，对港口金融服务板块，要力争成为全国港航金融服务知名品牌，并全力打造区域性乃至全国首屈一指的金控平台；对港口建设板块，要力争成为全国一流的港口工程建设管理咨询公司，并以分包商的身份参与到国际项目施工中；对港口城市开发板块，将打造自贸区旅游商贸中心、国际客运中心和物流服务中心，等等。

为了保证创新工作规划顺利实施，大连港集团目前正建立健全责任体系、督导体系、教育培训体系、人才交流体系，全过程评价体系等五大体系，为创新工作的实施开展提供有力保障。

大连港集团还初步决定，预留工资总额的1-5%统筹作为创新专项资金，用于创新项目的启动资金和支持重大创新课题研究及获得集团级及以上创新成果奖励。绩效考核拿出超额奖的30%，对各单位的创新工作给予表奖。大连港集团将通过奖项奖励、应用奖励、职称职务晋升、组织绩效奖罚等激励政策，推动创新工作展开。[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