

时事经济与航运

中国海洋运输情报网主办

2017年10月9日 (第1707期)

- | | |
|--|----|
| ◆ 营造良好市场环境促进经济繁荣发展 | 1 |
| ◆ 航运企业再入大幅盈利阶段 | 4 |
| ◆ 中远海运集团整合方案诞生背后分析 | 9 |
| ◆ 以习总书记有关港口发展重要指示为指引，加快推进我国港口的转型发展 | 11 |

营造良好市场环境促进经济繁荣发展

党的十八大以来，按照党中央、国务院决策部署，牢固树立新发展理念，以深化商事制度改革为突破口，围绕营造良好的市场准入环境、市场竞争环境和市场消费环境，更新观念，提高认识，积极推动市场监管改革创新，充分发挥市场竞争机制在经济发展中的作用，充分释放我国经济蕴藏着的巨大潜力，促进了我国经济高效运行和健康发展。

党的十八大以来，商事制度改革不断深入、持续拓展，商事制度发生了根本性变革，这是向完善的社会主义市场经济体制迈进的重要标志

商事制度是规范市场主体和商事活动的制度安排和政策规定，是市场经济健康运行的基础性制度。过去，我国经济活力不足、创新乏力，一个重要原因在于传统的政府管理模式，对微观市场主体的行政审批过多、行政干预过多，制约了市场的活力和创造力。按照党中央、国务院的部署，我们深入推进商事制度改革，着力在减少行政审批、降低准入门槛、精简工作流程、提高服务效率上下功夫，还权于企业，还权于市场，不断降低投资创业的制度性成本，成为“放管服”改革中的一大亮点，展现出鲜明的改革特点。

1 改革特点

1.1 从试点探索拓展到整体推进

改革的顶层设计来源于基层实践。我国改革开放的一条成功经验，就是充分发扬基层的首创精神，为整体改革探索路径、积累经验。商事制度改革同样是从基层起步。2012年，广东省率先启动商事登记制度改革试点，北京、天津、浙江、重庆等地区都积极开展了传统登记方式改革。正是基于各地鲜活的改革实践，我们与有关部门深入研究，于2013年10月报请国务院印发《注册资本登记制度改革方案》，提出从2014年3月1日起全面推进改革，为推进改革做了整体设计，明确了改革的总体部署。

1.2 从微观改革拓展到宏观制度建设

商事制度改革，切入点是微观，是针对百姓投资创业面临的突出问题，着眼点是宏观，通过改革着力推动体制机制的完善。改革之初，把注册资本实缴制改为认缴登记制，把企业年检制改为年报公示制等改革，看似微观、具体，却蕴含着丰富的改革内涵。不仅降低了准入门槛，提高了社会资金效率，也培育了市场主体诚信意识，为建立企业信用监管为核心的新型监管机制创造了条件。特别是“先照后证”“证照分离”等项改革的推进，改革的焦点进一步拓展到行政审批制度改革、政府职能的转变，成为“放管服”这场深刻革命中的重要突破口。

1.3 从单一部门改革拓展到多部门的综合性改革

最初的工商注册制度改革、注册资本登记制度改革，主要是工商系统自身的改革，如将市场巡查改为随机抽查等。随着“三证合一”“五证合一”“多证合一”改革任务的展开，商事制度就从工商自身的改革，拓展为部门之间的联动改革，成为影响长远、影响全局的综合性改革。改革的综合性越来越强，涉及的改革部门越来越多，改革的宏观效应越明显，相应用对改革的统筹协调、部门协同、有序推进提出了更高的要求。

1.4 从激发市场活力拓展到规范市场秩序

完善的市场经济是有活力、有秩序的。没有活力，市场经济就失去了生机；没有秩序，市场经济就失去了保障。我们坚持宽进与严管相结合，在推动营商自由的同时，着力保障交易安全；在激发市场活力的同时，把规范市场秩序、维护公平竞争作为市场监管的重要着力点。积极探索事中事后监管新机制，企业信用监管机制和“双随机、一公开”等新型监管模式逐步形成。

1.5 从便捷准入拓展到便捷退出

市场主体的便捷进入和便捷退出，是市场竞争、优胜劣汰的客观要求，也是市场优化资源配置的重要体现。大量市场主体进入，意味着大量资金、技术、劳动力等生产要素进入到经济运行、进入到市场竞争。一些市场主体，不适应市场需求，缺乏竞争优势，从市场中退出来，可以避免资源的无效占用。我们在提高市场准入便捷程度的同时，简化市场主体注销程序，加大对僵尸企业清理力度，破解创业者“退出难”的问题，推动资源的优化配置。

1.6 把法制保障贯穿到改革的全过程

推进商事制度改革过程中，按照习近平总书记的指示精神，坚持重大改革于法有据，坚持深化改革与法治建设相结合，始终遵循先立后破、依法改革的原则。按照党的十八届四中全会全面推进依法治国、深入落实依法行政的要求，不依靠红头文件，靠法律法规，确保改革在法治的轨道上推进。通过一系列法律法规和规章制度的修改完善，使商事制度改革在法治下破题、在法治下完善。

通过几年的实践，商事制度改革改善了营商环境，激发了市场活力和创造力，释放了我国经济蕴藏着的巨大潜力

改革前，市场准入门槛高、环节多、效率低、期限长、成本高，制约着百姓投资创业热情。通过商事制度改革，释放出巨大的改革红利，改革的宏观效应不断显现，在经济社会发展全局中发挥了重要作用。

2 重要作用

2.1 夯实了经济发展的微观基础，促进了大众创业万众创新

企业是创造就业、创造财富的源泉，是经济发展的微观主体。许多国家都把新设立公司的便捷程度、新设立公司的数量增长，作为创业创新的重要因素，作为经济繁荣程度的重要标志。商事制度改革与大众创业、万众创新政策形成叠加效应，在全国掀起新一轮创业创新热潮。新设市场主体持续较快增长，成为推动大众创业、万众创新的重要力量，成为创业创新活力的风向标。

2.2 促进了新产业新业态蓬勃发展，为经济转型升级提供了新动能

大量新设企业，特别是创新型企业发展，意味着新技术、新产业、新模式的不断涌现。近年来，在新设立企业中，服务业企业大增，占到 80%以上。特别是高新技术产业、新兴服务业、“互联网+”快速发展，为新常态下新旧动能转换提供了新的动力。今年上半年，新设企业的结构性效应愈加突出，在三次产业中，第二产业增速加快，制造业明显提高，与宏观政策取向相一致，体现了振兴实体经济的政策方向。

2.3 扩大了就业和税收，促进了经济持续发展

近年来，我国经济增速放缓，就业不减反增，市场主体的大量涌现发挥了重要支撑作用。据测算，2016 年新设市场主体对城镇新增就业的贡献达到 40%。同时，新设市场主体的税收贡献不断提升，为经济繁荣发展提供了微观基础。据分析，通过“五证合一”

“两证整合”改革，新设市场主体经营状况不断改善，对经济发展的贡献持续提升。只要市场主体有就业、有税收，相对应对经济增长的贡献就会不断提高。

2.4 改善了营商环境，提高了国际竞争力和影响力

从国际趋势看，创造更为宽松便利的营商环境，已成为世界各国的改革潮流，也是增强国家竞争优势的重要因素。商事制度改革以来，我国营商环境不断改善。世行《营商环境报告》显示，从2013年度到2016年度，我国营商环境的世界排名每年提高6位，这几年共提高了18位，其中开办企业便利度大幅上升31位。商事制度改革，不仅增强了百姓的获得感和满意度，也提高了国际影响力。

3 营造良好的市场环境的重要性

从发展趋势看，营商环境就是生产力，良好的市场环境是我国经济繁荣发展的重要保障。随着经济发展进入新常态，我国经济的发展，已经到了依靠良好的市场环境保障发展的阶段，由过去追求优惠政策“洼地”，转为打造公平营商环境的“高地”，这是发展理念、发展模式的深刻变革。

3.1 营造良好的市场环境是激发市场活力和创造力的重要源泉

市场经济的内在活力是经济持续增长的重要动力，是经济走向繁荣的重要基础。良好的市场环境，是经济软实力的重要体现，也是综合竞争优势的体现。只有形成良好的市场环境，市场机制才能充分发挥，市场的力量才能充分释放，市场的活力和创造力才能充分激发，市场经济才能公平竞争、优胜劣汰、高效运行。这是推动我国经济转型升级、创新发展的重要保障，是构建开放型经济新体制的客观要求。

3.2 营造良好的市场环境是推动供给侧结构性改革的重要动力

推动供给侧结构性改革，推动经济转型升级，重塑经济增长新动能，关键是要发挥市场的力量，发挥市场竞争机制的作用。只有营造良好的市场环境，鼓励竞争、鼓励创新，才能依靠市场发现商机、培育创新，才能为经济发展提供新活力。只有公平竞争、优胜劣汰，形成僵尸企业退出机制，才能促进产业转型升级。只有打击各种假冒伪劣、侵害企业权益行为，才能为企业健康发展腾出市场空间。只有改革扭曲市场竞争的政策和制度安排，消除地方保护和行政垄断，才能发挥我国统一大市场的优势和潜力。

3.3 营造良好的市场环境是增强国际竞争力的重要因素

全球金融危机后，世界经济格局正处于深刻调整，竞争更为激烈。在全球化背景下，市场环境成为重要的竞争力。市场环境、市场监管规则不仅影响本国的市场经济运行，也是影响跨国投资和国际竞争的重要因素。

3.4 营造良好的市场环境是政府职能转变的重要任务

传统的政府主导、行政干预，对微观市场主体的大量行政审批，已不适应经济发展的需要。转变传统的政府职能，关键要转变传统的思维定式，理顺政府与市场的关系。要按照市场化改革方向，深化行政体制改革，转变政府职能，创新政府管理。政府要从发展的主体，转为推动发展的主体，要从过去直接干预经济、配置资源，转到加强市场监管、营造良好市场环境上来。在新的发展时期，抓环境就是抓发展，营造良好的市场环境就是谋划最好的发展。

4 市场环境的必要条件

着眼未来，要进一步深化商事制度改革，推动市场监管改革创新，为经济发展营造良好的营商环境和市场环境。贯彻落实国务院《“十三五”市场监管规划》的战略部署，以深化商事制度改革为突破口，围绕营造良好的市场准入环境、市场竞争环境和市场消费环境，树立现代市场监管理念，改革市场监管体制，创新市场监管机制，形成有利于创业创新、诚信守法、公平竞争的市场环境，形成便利化、国际化、法治化的营商环境，促进经济社会持续健康发展。

4.1 营造宽松便捷的准入环境，充分激发市场活力和社会创造力

市场准入，是投资创业第一道门槛。门槛越高，参与市场竞争的企业越少，市场越僵化，越缺乏活力。竞争促进繁荣，市场准入是市场经济繁荣发展的基本前提。改善市场准入环境，关键是要改革，目的是要放活。要按照“放管服”改革要求，改革市场准入制度，破除不合理的条条框框限制。继续推进“先照后证”和“证照分离”改革，全面推进“多证合一”改革。对标市场经济完善国家的先进水平，大力推进企业登记全程电子化，切实缩短开办企业时间。

4.2 营造公平竞争的市场环境，为经济转型升级创造条件

市场竞争环境是企业优胜劣汰、持续发展的运动场。企业要健康发展，需要市场竞争，否则，就不能优胜劣汰。目前，社会上出现一种好的趋势，企业对政府优惠政策的期望在减弱，对市场公平竞争的要求在增强。这是我国企业走向成熟的重要标志，更相信市场，不再迷恋政策优惠。要顺应这一发展趋势，围绕全国统一大市场建设，不断创新市场监管机制。全面实施“双随机、一公开”监管，加强企业信息公示、信息共享、协同监管和联合惩戒，逐步建立以企业信用监管为核心的市场监管新机制。加大竞争执法力度，加强商标、广告、网络、合同等领域市场监管，加大打击假冒伪劣、虚假宣传、盗版侵权、互联网新型传销等违法行为，规范市场秩序，净化市场环境。

4.3 营造安全放心的市场消费环境，充分发挥消费拉动经济增长的作用

我国拥有庞大的消费市场，但由于产品质量和消费环境的制约，消费对经济增长的作用还没有充分释放。全国两会期间，百名企业家联名倡议打假，表明假冒伪劣问题已经从消费领域延伸到生产领域，从影响消费者延伸到影响生产经营者。持续扩大消费，必须不断改善消费环境，从天下少假到天下无假。要根据消费的新趋势和新特点，加强日常消费领域、互联网等新兴消费领域和农村市场的监管，加强线上线下一体化监管，维护良好的消费市场秩序。创新消费维权理念和机制，完善维权体系，健全维权渠道，加强消费宣传和消费引导，提高百姓消费信心，进一步释放消费潜力。

推进市场监管改革创新，不断完善市场监管体制机制。市场经济在发展，市场监管也要与时俱进、开拓创新。要健全监管机制，丰富监管手段，改革监管体制，强化法治保障。特别要创新监管政策，把竞争政策贯穿到经济发展的全过程，用竞争政策推动我国经济转型和体制完善。要完善公平竞争审查制度，规范政府部门的不公平竞争行为，破除地方保护和行政垄断。要既注重产业政策，又注重竞争政策，在对企业优惠支持的同时，创造更加公平的市场竞争环境。[返回](#)

航运企业再入大幅盈利阶段

2017年10月9日，上海国际航运研究中心发布了2017年第三季度中国航运景气报告，报告显示中国航运企业景气状况再创近五年新高，航运企业盈利状况大幅改善。2017年第三季度，中国航运景气指数为118.72点，处在相对景气区间。中国航运信心指数为143.31点，较上季度大幅上升21.66点，处于较为景气区间，中国航运企业家对市场预期信心大涨。其中，船舶运输企业、港口企业和航运服务企业经营状况继续好转，各类港航企业景气指数都处于景气线之上。



图 1 中国航运景气指数与信心指数走势图

1 船公司盈利继续大幅增加

2017 年第三季度，船舶运输企业景气指数为 117.92 点，持续四个季度处于相对景气区间；2017 年第三季度，船舶运输企业信心指数为 137.29 点，较上季度大涨 22.54 点，升至较为景气区间。随着企业运力投放增加，尽管船舶利用率略有降低，但运费收入持续上涨，企业盈利还是大幅增加，流动资金相对充足，企业融资更加容易，企业贷款负债进一步减少，企业船舶运力投资意愿持续增强，劳动力需求也进一步增加。

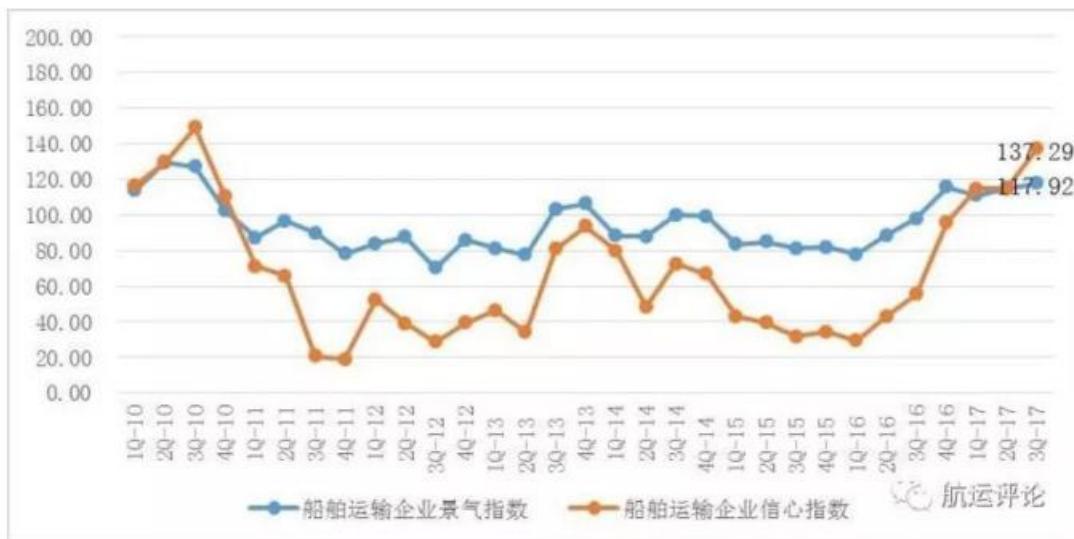


图 2 船舶运输企业景气指数与信心指数走势图

干散货海运企业盈利罕见大幅跳涨。2017 年第三季度，干散货运输企业的景气指数为 117.7 点，处于相对景气区间，干散货运输企业的信心指数为 156.21 点，五年来首次上涨至较强景气区间。由于企业运费收入的大幅增长，企业盈利出现大幅跳涨，竟然达到前所未有的 190.37 点，处于非常景气区间。企业贷款负债大幅减少，船舶投资意愿也出现一定程度提升。但是企业流动资金依旧不宽裕，企业融资难度仍旧十分困难。

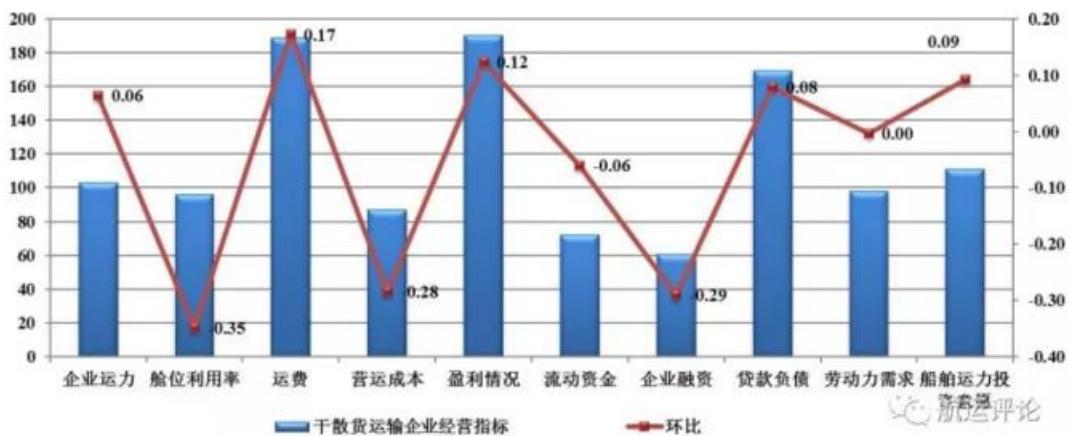


图3 干散货运输企业经营指标景气指数状况

班轮企业盈利指标持续向好，船舶投资意愿大幅提升。2017年第三季度，集装箱运输企业的景气指数为122.25点，仍处于较为景气区间。集装箱运输企业的信心指数为148.08点，仍处于至较为景气区间。随着班轮市场需求的持续好转，尽管企业运力投放力度不断加大，但船舶舱位利用率不断提升，运费收入持续增加，企业盈利情况大幅向好，贷款负债持续减少，流动资金仍旧十分充裕，融资难度也不断降低，船舶投资意愿与劳动力需求持续上升。

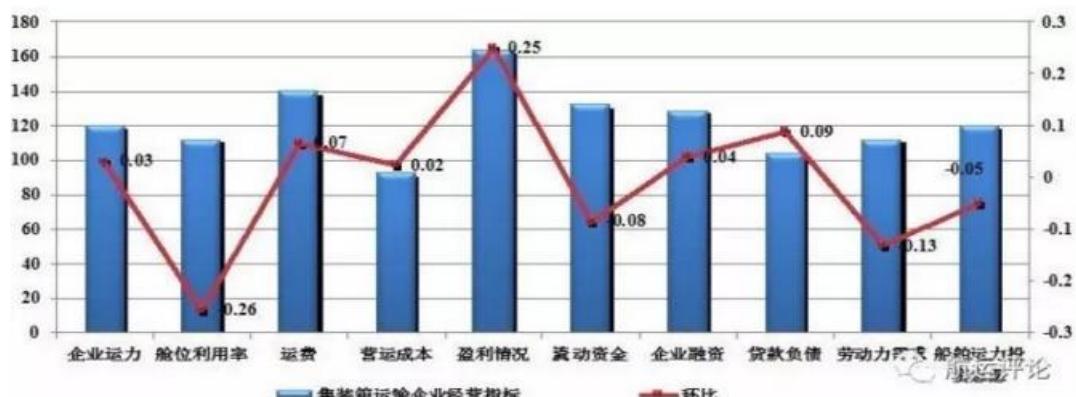


图4 集装箱运输企业经营指标景气指数状况

2 港口企业盈利持续大幅增加

2017年第三季度，中国港口企业的景气指数为121.02点，仍然保持在较为景气区间，中国港口企业的信心指数为156.36点，5年来首次进入较强景气区间。中国港口企业得益于吞吐量的增多，泊位利用率的提高，企业盈利继续大幅增加，企业流动资金十分充足，资产负债继续降低，融资难度也略有下降，港口企业的劳动力需求与固定资产投资需求有所上升。

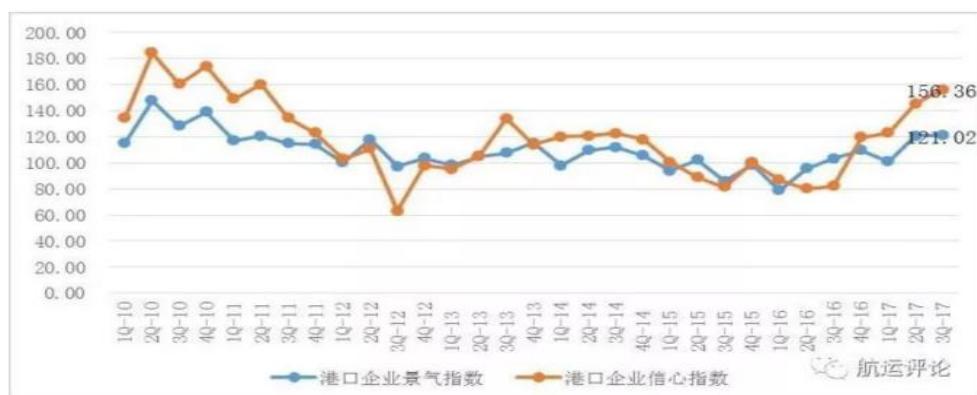


图5 中国港口企业景气和信心指数走势图

3 航运服务企业盈利景气度也进入较强区间

2017年第三季度，航运服务企业景气指数为117.49点，上升至相对景气区间；航运服务企业信心指数大幅上涨至138.28点，处于较为景气区间。各项经营指标中，业务预定和业务量快速增长，业务收费价格的不断提升，从而使企业的盈利状况大幅好转，企业流动资金保持充盈，劳动力需求与固定资产投资将有所增加。

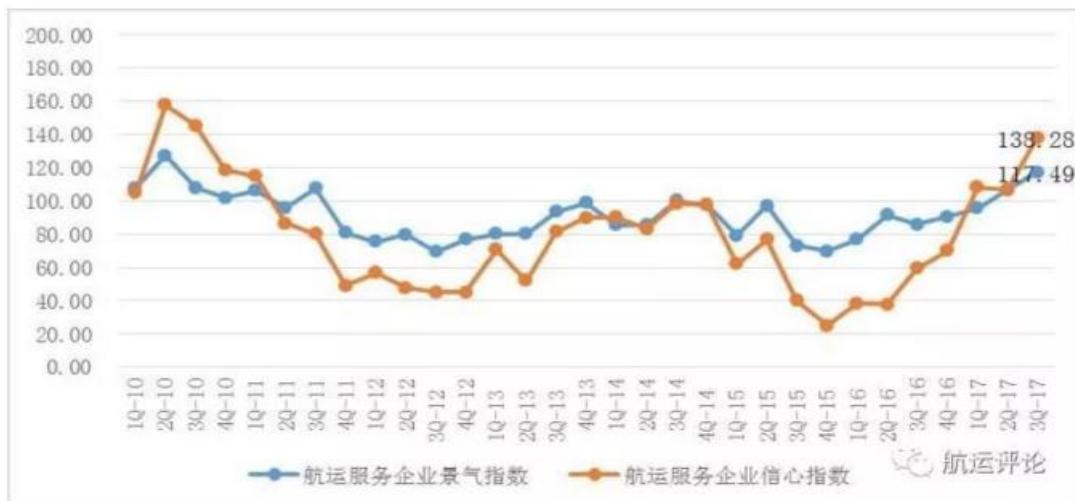


图6 中国航运服务企业景气和信心指数走势图

4 四季度航运企业盈利情况依旧向好

2017年第四季度，中国航运企业复苏势头有所放缓，根据中国航运景气调查显示，2017年四季度中国航运景气指数预计为110.02点，保持相对景气区间。中国航运信心指数预计为129.79点，处在较为景气区间。虽然复苏势头较三季度有所放缓，但是总体中国航运业全面复苏的总体趋势几已形成。

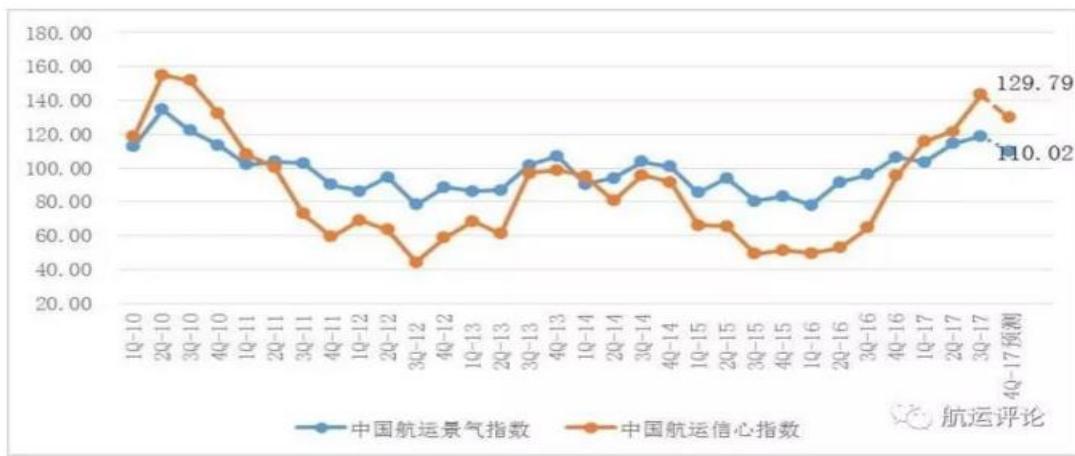


图7 中国航运景气指数与信心指数走势预测图

船舶运输企业盈利情况将继续好转。根据中国航运景气调查显示，2017年第四季度中国船舶运输企业的景气指数预计为113.26点，仍处于相对景气区间。中国船舶运输企业信心指数预计为125.09点，依旧位于较为景气区间。各项经营指标方面，虽然预计舱位利用率略有下降和营运成本略有上涨对企业盈利情况有所影响，但是预计得益于运费收入提升，船舶运输企业盈利情况预计持续向好，贷款负债继续减少，融资更趋容易，企业流动资金将更加充足，劳动力需求与船舶投资意愿继续增加，船舶运输企业总体经营状况预计延续良好发展势头。

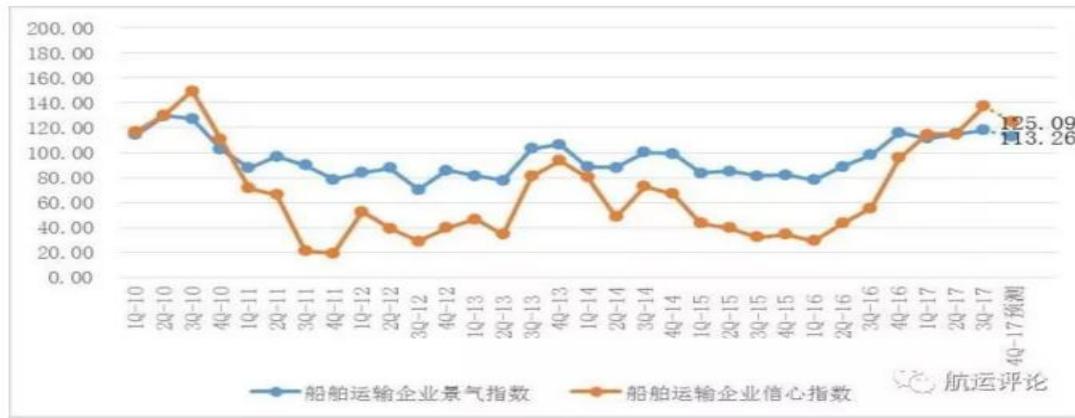


图 8 船舶运输企业景气指数与信心指数走势预测图

港口企业盈利情况继续向好。根据中国航运景气调查显示，2017 年第四季度中国港口企业景气指数预计为 103.48 点，降至微景气区间。中国港口企业信心指数预计为 141.36 点，继续保持在较为景气区间。虽然预计四季度业务收费价格难以上调，营运成本也继续增加，但受益于贸易与海运需求的增加，泊位利用率将继续提升，吞吐量也继续增加，中国港口企业盈利情况依旧保持较好的状态。



图 9 港口企业景气指数与信心指数走势预测图

航运服务企业景气度继续上扬。2017 年第四季度，中国航运服务企业的景气指数预计为 112.25 点，上升至相对景气区间。中国航运服务企业的信心指数预计为 124.5 点，进入较为景气区间。随着业务量与业务预订量继续增加，收费价格继续提高，企业盈利情况仍然保持良好态势，保持在较为景气区间。

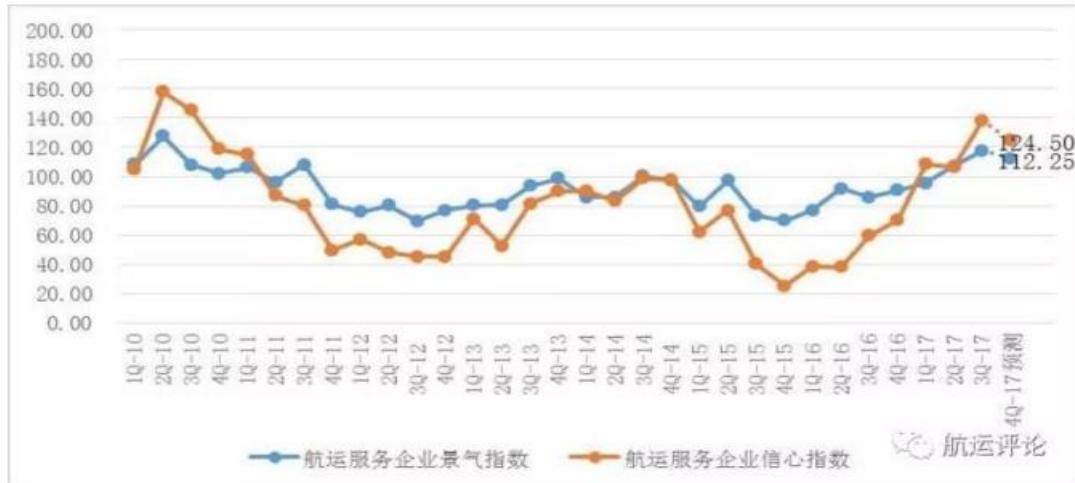


图 10 航运服务企业景气指数与信心指数走势预测图

5 近 40%的船公司计划于未来 1-2 年内订造新船

2017 年以来，随着航运市场逐步回暖，航运企业盈利情况日趋改善，企业对船舶投资意愿也在逐步增强。2017 年 8 月，法国达飞轮船分别与沪东中华集团、上海外高桥造船公司签署了超大型集装箱船建造意向书，订单共计 9 艘 2.2 万 TEU 双燃料动力集装箱船；同月，沙特阿拉伯国家航运公司旗下子公司 Bahri Dry Bulk Companey 在现代重工下单订造了 4 艘 80000 吨散货船；今年 9 月，Socatra 将在金陵船厂和 STX 海洋造船分别下单订造 2+2 艘 MR 型成品油船……

在此背景下，上海国际航运研究中心对船舶运输企业在近期（1-2 年内）有无船舶建造计划进行了调查。调查结果显示，接受调查的船舶运输企业中，有 46.97% 的企业在 1-2 年内是无造船计划的，39.39% 的企业在 1-2 年内是有造船计划的，其余 13.64% 的企业是不确定是否有造船计划。其中，集装箱海运企业造船意愿相对较高，40% 的企业在 1-2 年是有造船计划。但是干散货海运企业造船意愿较低，仅有 11.11% 的干散货运输企业在 1-2 年内是有造船计划。

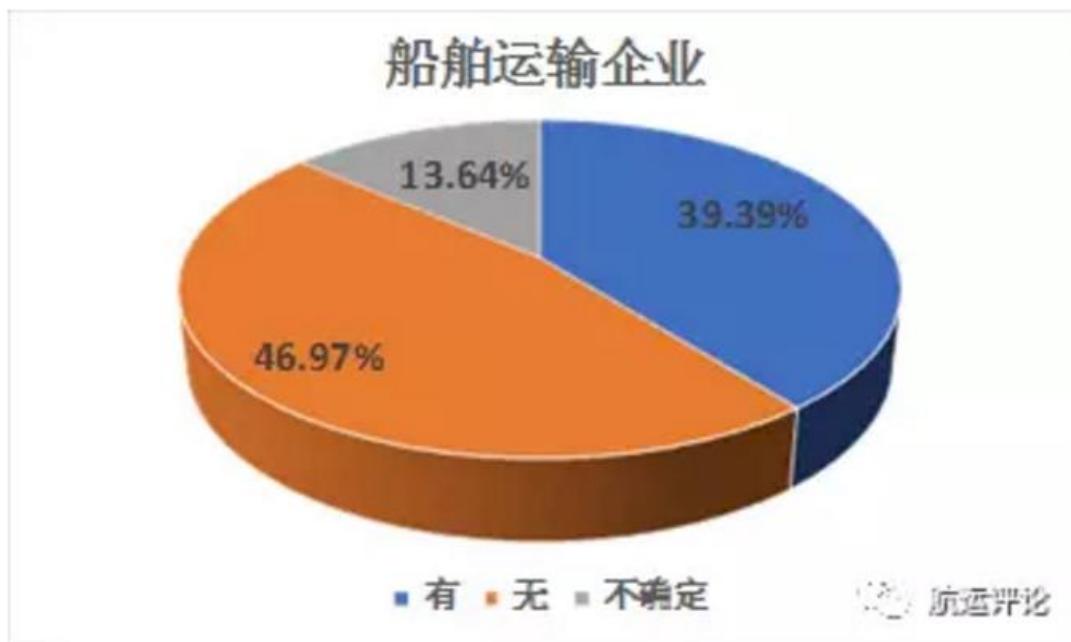


图 11 船舶运输企业有无造船计划比例 [返回](#)

中远海运集团整合方案诞生背后分析

涉及 74 项交易、600 多亿资产、3.8 万员工的被称为“史上最复杂交易”的上市公司整合方案，如何才能获得股东大会非关联股东超过 98% 的赞成票通过？

中远集团、中海集团通过实施重组整合，于 2016 年 2 月 18 日在上海正式成立的中国远洋（股票）海运集团有限公司（中国远洋海运集团）攻克了上述难题。

10 月 4 日，经济观察网记者从中国远洋海运集团获悉，该集团成功对 4 家主要公司进行重新定位，确定集装箱运输、港口经营、航运金融、能源运输四大专业化上市平台。

数据统计显示，2016 年，重组后的中国远洋海运集团实现利润总额 161 亿元，同比增加 47.3%，超额完成国资委下达的奋斗目标。2017 年上半年，集团利润总额超过 100 亿元，实现两位数增长。

按照集团内部最新规划，2017 年集团将继续深化改革重组，刚刚又确定了 12 个重点整合项目，主要包括：船员和船舶管理、船舶燃供、财务公司、信息公司、地区公司的定位及股权整合等。

目前，“各项整合工作正在有条不紊地全面展开，我们将准确把握改革节奏，争取年内全面完成深度整合工作”，一名中国远洋海运集团人士表示。

1 扭亏为盈

为了实现效益改善，重组后的中国远洋海运集团付出了持续的努力。

经济观察网记者获悉，通过深改快改，各业务板块迅速打造规模和成本领先优势，效益显著提升。仅集装箱船(船型 船厂 买卖)队就释放了年化约 50 亿元人民币的协同效益。2016 年集团实现利润总额 161 亿元，同比增加 47.3%，超额完成国资委下达的奋斗目标。2017 年上半年，集团利润总额超过 100 亿元，实现两位数增长。尤其是，连续亏损多年的航运主业在市场低迷的情况下实现了扭亏为盈，集装箱运输、油品运输、散货运输、特种货运输、旅客运输五大航运公司全部实现盈利。

所谓“深改快改”，是指全面推进集团总部的战略性重组以及下属各业务板块的专业化重组、集约化经营。在该集团内部人士看来，由于原两家集团业务复杂且高度重叠，为了真正达到服务国家战略、提高国际竞争实力、发挥规模优势的改革目的，“深改”、“快改”是必然的选择。

在上述路径的引导下，截至 2016 年末，集团的七大核心业务----全球集装箱运输、全球港口和码头经营管理、全球油轮运输、全球干散货运输、全球综合物流以及航运金融、装备制造都已先后完成专业化重组，成立了新的专业公司。航运、物流、航运金融、装备制造等主力产业集群初步成形，进入良性和快速发展的轨道。

2 四大专业化上市平台

对于难度较大、关注度高的上市公司重组，集团大胆创新，对 4 家主要公司进行重新定位，确定了集装箱运输、港口经营、航运金融、能源运输四大专业化上市平台，形成了涉及 74 项交易、600 多亿资产、3.8 万员工的被称为“史上最复杂交易”的上市公司整合方案，均获得股东大会非关联股东超过 98% 的赞成票而通过。

而且，在改革重组过程中，中国远洋海运集团还就企业压减工作、体制机制创新等方面紧密融合。

具体来看，在推动所属公司专业化重组的过程中，集团积极响应国资委关于压减工作的要求，把压减作为突破口大力推进业务整合和结构调整，截至 2017 年 6 月底，累计减少法人单位 374 户，压减比例为 20.7%，管理层级已压至 4 级。集团明确要求同地区同业务类型公司必须整合，在全球范围内，已完成关闭存在内部竞争关系的企业 158 户，关闭低效无效资产公司 43 户，无实质作用的特殊目的公司 31 户，资产清理完毕的单船公司 142 户。

在于与体制机制创新融合方面，首先，在总部层面，按照管控上移、经营前移的原则，确立了“小总部、大产业”的管理模式，采用“职能部门+共享中心”的组织架构，突出总部“战略管控”的定位和“定战略、配班子、管资源、抓考核、防风险”等五大决策管理职能，总部管理人员从原先的 559 人精简到 249 人；同步设立研究咨询、财务服务、人力资源、审计、集中采购和新闻媒体等 6 个共享中心，提供专业化的支持与服务。

其次，在二级公司层面，集团积极“做大产业”，推进经营靠近市场，开展直属公司董事会制度建设，明确向直属公司董事会授权，在直属公司中建立健全权责对等、运转协调、有效制衡的决策执行监督机制，规范直属公司董事长、总经理行权行为，强化企业市场主体地位，提高企业决策的科学性和效率。截至目前，已完成集团 31 家直属公司董事会授权和相关制度建设工作，覆盖了绝大多数直属公司。

至于人才选聘方面，该集团正在探索创新选人用人机制，激发干部人才队伍活力，在航运金融板块已全面推进市场化选聘职业经理人的制度，并建立与之相适应的市场化薪酬制度，为航运金融板块快速发展提供组织保障。

值得关注的是，在体制创新方面，该集团所属泛亚航运公司已经入围国资委十家员工持股试点企业，目前已经顺利完成改制。

在中国远洋海运集团内部人士看来，作为国有骨干航运企业，兼并重组的目的不是简单的股权整合，而是要利用这个难得的契机适应市场竞争的需要、深度参与全球竞争、提升国际竞争力、提升服务国家战略的能力。

“为了达到这一目标，我们在兼并重组启动之初，就首先明确了新集团的发展战略，然后以战略制定改革方案、以战略确定交易结构、以战略打造业务板块”，上述该集团内部人士表示，根据“规模增长、盈利能力、抗周期性、全球公司”四大维度，集团确定了航运、物流、航运金融、装备制造、航运服务、社会化产业和“互联网+”等“6+1”产业集群，并明确了各产业集群的发展次序和发展重点，为重组指明了方向。

下一步，为了确保战略落地，该集团将对每个业务板块进行“深度重组”、“彻底再造”，集团加强顶层设计，设立特设机构“整合管理办公室”，抽调业务骨干，专门负责各业务板块整合方案的设计、流程管理、跟踪以及后评估等。[返回](#)

以习总书记有关港口发展重要指示为指引，加快推进我国港口的转型发展

21世纪是一个机遇与挑战并存的时代。从国际视角来看，和平与发展仍是当今时代的主题。在科技革命迅猛发展、产业结构调整加快、经济合作与竞争共存、国际贸易进一步扩大的新形势下，港口已成为一个地区通往世界各地的纽带，是城市和地区发展的重要资源禀赋，“港为城用，城以港兴”、“要开放，先建港”是人们对港口影响区域和城市发展的归纳与总结。以习近平总书记为核心的党中央提出的“一带一路”伟大倡议为21世纪人类发展提供了一条崭新的宽广路径。

2017年7月6日人民网-人民日报发表题为“书写新世纪海上丝绸之路新篇章：习近平总书记关心港口发展纪实”的文章，港口作为21世纪海上丝绸之路的起点和支点，在习总书记的心中，始终有着沉甸甸的分量，它将联动世界，打开中国与世界各国共同繁荣发展的大门。

1 中国港口发展之历程篇

新中国成立以来，我国的港口事业得到了迅速发展，无论是港口码头的规划建设，还是生产经营和管理都发生了历史巨变，取得了令世人瞩目的成就，不仅基本扭转了过去长期与国际经济发展不相适应的被动局面，缩短了与发达国家的差距，而且进一步增强了港口在我国国民经济中的地位、作用和在国际上的竞争力。党的“十八大”以来是我国港口投入最多、基础设施建设最快、科技含量和管理水平迅速提升、吞吐量增长迅猛的时期。总结归纳，自建国以来，我国港口共经历了五个发展阶段（见图1）：

第一阶段：恢复发展建设期（1949年-1970年）。我国港口的发展主要是以技术改造、恢复利用为主，交通运输主要依靠铁路和公路，海运事业发展缓慢。全国港口完成生产资料所有制改造，建立了“集中统一、分级管理、政企合一”的水运管理体制，由国家为主导有计划、有重点地建设和管理港口。

第二阶段：起步发展建设期（1971年-1979年）。我国港口的发展主要是基础设施的建设、生产能力的提高。当时，随着我国对外关系的发展，对外贸易迅速扩大，外贸海运量猛增，沿海港口货物通过能力不足，港口的船舶压港、压货、压车情况日趋严重。在这样的形势下，周恩来总理于1973年初发出了“三年改变港口面貌”的号召，开始了建国后的第一次港口建设高潮。

第三阶段：沿海、内河港口全面建设期（1980年-本世纪初）。我国港口兴起了第二次建设热潮。交通主管部门明确了全国枢纽港布局，加快了沿海港口的建设步伐，同时也继续推进长江内河港口的建设。

第四阶段：港口系统发展期（本世纪初年-2012年）。本世纪初，我国对港口体制进行了重大改革，港口下放，“一城一港一政”搞活了港口，调动了地方建设和发展的积极性，我国港口建设出现了大的跨越。在交通主管部门制定的以建设公路主骨架、水运主通道、港站主枢纽和支持保障系统为主要内容的“三主一支持”交通基础设施长远

发展规划的指导下，港口开始注重深水化、专业化建设，港口的发展有力地支持了我国经济快速发展的需要。

第五阶段：港口全面提升期（2012年-今）。党的“十八大”以来，为适应国际形势变化和国民经济发展出现新常态的需要，调结构、转方式，在注重港口发展的同时，保护生态环境，促进港口与区域社会经济协调发展成为了我国港口发展的主旋律。特别是“一带一路”倡议的提出，为我国港口走出去提供了更广阔的发展思路。



图 1 中国港口发展历程

正如习总书记 2017 年 4 月 19 日考察广西铁山港时所强调的，沿海地区要想富就要先建港。中国港口的发展离不开建设，从恢复发展建设期到港口的全面提升期，共走过了 50 余年，让我们亲眼见证了中国港口翻天覆地的变化，且还在不断变化中。

2 中国港口发展之现状篇

党的“十八大”以后，以习近平总书记为核心的党中央在更广阔的视野上对港口进行谋篇布局。在推进供给侧结构性改革中，推动港口由分散竞争向区域协同发展，做大做强港口，服务“一带一路”建设。当前，我国港口建设发展大步走在世界前列。截至 2016 年年底，我国港口万吨级以上泊位 2317 个，是 5 年前的 1.3 倍，亿吨大港数量达到 34 个。在全球港口货物吞吐量和集装箱吞吐量排名前 10 名的港口中，中国港口均占有 7 席（详见表 1、表 2）。全国港口货物吞吐量，从 1979 年的 3 亿吨增长为 2016 年的 118.3 亿吨，集装箱吞吐量从 1986 年的 40 万 TEU 增长为 2016 年的 21798 万 TEU。我国港口货物吞吐量和集装箱吞吐量连续 10 余年位居世界第一，港口建设取得显著成效。

表 1 2016 年世界港口货物吞吐量前十榜单

排名	港口名称	所属国家	吞吐量（万吨）
1	宁波舟山港	中国	91777
2	上海港	中国	70005
3	新加坡港	新加坡	59330
4	苏州港	中国	57376
5	天津港	中国	55000
6	广州港	中国	52181
7	唐山港	中国	51580
8	青岛港	中国	50083
9	黑德兰港	澳大利亚	48451
10	鹿特丹港	荷兰	46118

数据来源：各港口港务局网站，中国交通部网站

表 2 2016 年世界港口集装箱吞吐量前十榜单

排名	港口名称	所属国家	吞吐量（万 TEU）
1	上海港	中国	3713
2	新加坡港	新加坡	3090
3	深圳港	中国	2400
4	宁波舟山港	中国	2157
5	香港港	中国	1981
6	釜山港	韩国	1943
7	广州港	中国	1882
8	青岛港	中国	1801
9	迪拜港	阿联酋	1477
10	天津港	中国	1452

数据来源：ALPHALINER

在港口供给侧结构性改革的推动下，我国沿海已经形成环渤海、长三角、东南沿海、珠三角和西南沿海5个现代化港口群（见图2），基本建成了包括集装箱、煤炭、石油、铁矿石、粮食、商品汽车、陆岛滚装和旅客运输等综合性、立体式运输系统。

在考察武汉新港时习总书记指出，长江流域要加强合作，发挥内河航运作用，把全流域打造成黄金水道；推动长江经济带发展必须走生态优先、绿色发展之路，真正使黄金水道产生黄金效益。他还提出，长江航运发展不能只盯着国际市场和长三角地区，一定要向内延伸到整个流域。目前，我国在水资源较为丰富的长江水系、珠江水系、京杭运河与淮河水系、黑龙江和松辽水系及其他水系，已形成长江干线、西江航运干线、京杭运河、长江三角洲高等级航道网、珠江三角洲高等级航道网、18条主要干支流高等级航道（两横一纵两网十八线，简称2-1-2-18）和28个主要港口布局（见图3）。随着国家对内河水运建设投资力度的增加和重视程度的日益提高，内河港口在我国综合运输体系的重要性日益突出，改革带来的成效也是非常明显的。



航运评论

图2 中国沿海港口分布图



航运评论

图3 中国内河航线和主要港口分布图

3 中国港口发展之成就篇

在习总书记为核心的党中央的领导下，我国港口经过多年的建设和发展，已取得了多方面的创新与突破，主要成就有以下四个方面：

3.1 港口基础设施规模不断扩大

我国港口在各个发展时期，为了满足经济社会的发展需求，在政府部门的发展战略、规划、政策指导下，开展了大规模的基础设施建设。根据国务院批准的《全国沿海港口布局规划》、《全国内河航道与港口布局规划》、《国家水上交通安全监管和救助系统布局规划》，以及长江三角洲、珠江三角洲、渤海湾三大区域沿海港口建设规划的指导下，一批大型原油、铁矿石、煤炭、集装箱等专业化码头和深水航道工程相继建成并投入使用，各层次的港口和码头都得到了前所未有的资金投入和建设。基本建立了包括主要港口、地区性重要港口和其他一般港口三个层次的港口体系，在长江三角洲、珠江三角洲、环渤海湾、东南沿海、西南沿海五大区域形成了规模庞大并相对集中的港口群。在长江、珠江、黑龙江、淮河水系和京杭运河形成了绵延的沿岸港口带。以集装箱、煤炭、矿石、油品、粮食五大货种和客运为重点，构架了水路客货港口运输装卸系统。内河主要港口面貌也有较大改观。特别是“十八大”以来，先后在厦门、青岛和上海建成了自动化集装箱码头，打破了我国长期以来没有自动化集装箱码头的技术落后局面，标志着我国港口技术水平达到了国际领先水平。

3.2 港口运输生产能力迅速提高

随着我国港口基础设施建设以及相关配套服务的完成，港口运输生产能力得到了大幅提高，2016年港口货物吞吐量达118.3亿吨，上海港、宁波舟山港、广州港、天津港、苏州港、唐山港、青岛港均进入世界港口吞吐量的前十位，宁波舟山港连续八年位居世界第一大港。2016年我国港口集装箱吞吐量达到2.18亿TEU，是五年前的1.4倍。近年来，港口接卸了90%以上的进口原油和进口铁矿石，原油、铁矿石、煤炭等大宗散货吞吐量占总量的60%以上，由此可见，原油、铁矿石、煤炭等是我国港口的主要货种，与之相应的港口设施专业化、大型化发展趋势明显。此外，与之相对应的港口作业效率也有了很大的提高。

3.3 港口功能拓展大大增强

我国港口已经逐步从传统的客货运输中转换装场所向现代物流链的枢纽转变。港口产业的发展与其他产业的关联性越来越高，港口发展对港口所在城市和地区的经济贡献越来越大。“以港兴市、以市促港”成为港口城市的发展战略，利用港口区位优势，在港口周边地区发展临港工业和现代物流，是港口地区发展经济的重要方式。依托港口建设保税港区、物流园区、保税区、高新技术产业区、经济开发区等已成为港口和区域新的经济增长点。港口不仅具备传统的港区装卸仓储功能，而且正在形成以港口为核心的港口服务供应链，促进港口与腹地经济更有效的链接。

3.4 港口资源整合不断深化

近年来，中央及各地省、市政府将推进港口资源整合及一体化发展作为推进港口行业转型升级的重要内容加以推动，各地都在不断探索——浙江省港口资源一体化加快发展，成立浙江省海港集团，将省内五大港口整合并入，统一运行；江苏省也作为试点地区，分步推进地市级港口资源整合，目前江苏省沿江沿海8市国有港口企业已整合并入江苏省港口集团；京津冀地区资源整合加快推进，天津港与秦皇岛港、唐山港谋划更进一步的功能优化布局。此外，山东省宣布“十三五”时期不再规划沿海新港区，以充分利用现有资源等等。我国沿海区域广阔，各地情况差异较大，推进港口资源整合很难找到统一的模式，在国家加快推进供给侧改革的大背景下，港口资源整合将继续深化发展。

4 中国港口发展之“一带一路”篇

港口是水路交通和物流的枢纽，是“一带一路”建设的重要载体和纽带。历史上，海上丝绸之路的兴起与沿海港口的发展直接相关。如今我国大力推进“一带一路”战略建设与发展，沿海港口今后将扮演更加重要、更加关键的角色。

21世纪海上丝绸之路成为中国推动的一项重要议程。2015年3月，在国务院授权下，国家发改委、外交部和商务部联合发布了《推动共建丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路的愿景与行动》，明确界定了21世纪海上丝绸之路的重点方向是从中国沿海港口过南海到印度洋，延伸至欧洲；从中国沿海港口过南海到南太平洋。在具体建设上，强调以重点港口为节点，共同建设通畅安全高效的运输大通道，并明确提到重点加强上海、天津、宁波舟山、广州、深圳、湛江、汕头、青岛、烟台、大连、福州、厦门、泉州、海口、三亚等15个沿海港口建设。

4.1 “21世纪海上丝绸之路”对中国港口能力建设的影响

“十三五”期间，“21世纪海上丝绸之路”沿线国家与中国港口间集装箱吞吐量有望再新增180万TEU，而铁矿石与煤炭则分别在现有基础上再增长1250万吨与1840万吨，三大货类累计增幅分别为41.8%，23.8%和33.9%，具有一定潜力。

东南、西南沿海港口岸线开发潜力大。当前，中国沿海港口岸线开发利用程度较高的主要集中在经贸发展较快的环渤海、长三角与珠三角地区，2014年沿海五大港口群已利用岸线占比分别为16.4%，57.6%，4.8%，16.4%和4.8%；其中东南与西南沿海岸线开发规模不足中国总量的5%，对比其可开发岸线总长，仍有一定的发展空间，未来应对“21世纪海上丝绸之路”沿线国家贸易增长有充足潜力。

南方支线转运业务多、货量增长效应明显。对比2014年沿海港口泊位数量可以发现，南方的江苏省、浙江省、广东省，以及广西壮族自治区岸线开发规模庞大的同时，泊位数量也十分多，其单位泊位的平均长度不足百米，主要因为长江与珠江水系发达，海港码头需要设置中小型支线泊位，以便通过“水水中转”的二程运输辐射内陆。因此，未来“21世纪海上丝绸之路”沿线国家港口货物增量在南方港口进行作业，将对长三角、珠三角等地港口发挥一定的乘数效应。

“21世纪海上丝绸之路”沿线国家港口增量不仅优先向具备区位和产业优势的地区转移，在贸易流向上更会优先向产能富裕及码头岸线效率较高的港口转移；以降低综合物流成本为宗旨的海运网络自主选择效率高、船期影响低的港口进行集聚，从表3可以看出，2014年沿海五大港口群主要运营企业百米岸线产量分别为17.7万TEU，21.2万TEU，7.9万TEU，14.4万TEU和11.5万TEU，其中海口、深圳、虎门、广州、宁波舟山、上海等港口都有望作为首选。

表3 2014年中国沿海港口集装箱码头相关数据统计

区域	港口	吞吐量(万TEU)	泊位长度(米)	泊位数量(个)	平均泊位长度(米)	百米岸线产量(万TEU)
环渤海	大连港	980	4391	14	314	22.3
	天津港	1237	7462	24	311	16.6
	青岛港	1658	7236	22	329	22.9
长三角	上海港	3507	13007	42	310	27.0
	宁波舟山港	1935	10393	33	315	18.6
东南沿海	福州港	194	4376	16	274	4.4
	厦门港	737	7502	24	313	9.8
珠三角	广州港	1298	5360	22	244	24.2
	汕头港	120	2141	9	238	5.6
	深圳港	2333	16489	45	366	14.2
西南沿海	海口港	135	902	3	301	4.4

4.2 中国主要港口服务“一带一路”现状

在提起港口时，习总书记常常用“重要支点”“重要枢纽”来形容港口在“一带一路”中的重要性。随着“一带一路”建设的全面推进和向纵深发展，全国沿线港口均做出了积极的响应，并已经取得了明显成效。

4.2.1 大连港：借助“一带一路”连通全球

作为东北地区唯一纳入“一带一路”建设总体规划的港口，大连港海铁联运目前已形成“4大中心、12个场站、31个站点”的内陆网络布局，实现与东北腹地和欧洲各国的互联互通，是交通运输部、铁路总公司确定的全国铁水联运六个示范港口之一。

4.2.2 天津港：打造“一带一路”上的黄金支点

辐射东北、华北、西北及中西部等地区，连接东北亚与中西亚的天津港，是京津冀海上门户、中蒙俄经济走廊东部起点、21世纪海上丝绸之路战略支点，对促进“一带一路”国家战略实施具有重要意义。目前，天津港向东开放，已构建联通日韩密集航线航班；向南开放，构建起联通珠三角、长三角等国内沿海港口海上大通道，拥有覆盖东南亚、南亚、中东、非洲、欧洲等沿线国家和港口集装箱航线近50条，全球排名前3位海运联盟均已在天津港开辟规模最大的“一带一路”班轮航线，实现1.8万至2万TEU船舶周班常态化运行。

4.2.3 青岛港：“一带一路”成果显现

“一带一路”绘就发展新蓝图，青岛港充分发挥自身优势，“走出去”在全球广泛缔结友好港。目前，该港已经先后到东南亚、中东、欧洲、非洲等24个“一带一路”沿线重要战略节点国家和地区，推介港口、拜访船公司总部、搭建平台、推进合作。2016年以来，青岛港先后与吉布提港、埃及塞得港、马来西亚巴生港、俄罗斯圣彼得堡港建立友好港关系；与青岛港建立友好港的海外港口现已达21家，在业务合作、文化交流等领域有了更加丰富的往来。抓住“一带一路”发展机遇，青岛港不断加大与沿线国家和地区港口间的直达航线，过境班列密度、贸易量显著提升，充分发挥枢纽和桥梁作用。

4.2.4 上海港：走出去和请进来

推进“一带一路”倡议的实施，交通运输互联互通是基础，也是优先领域。在陆路，“中欧班列”已开行39条，到达10个国家15个城市。中巴经济走廊两大公路施工工作全面展开。港口建设与合作也正如火如荼地展开。“一带一路”给上海港带来了非常好的发展机遇，尤其是海上丝绸之路。上海港连续多年保持了世界港口集装箱吞吐量第一的位置，所有的班轮公司都在上海港开设了航线，航线主要覆盖了206个国家和地区，600多个直航的港口。上海港每月的国际航班数超过1400班，是世界上港口航线密度最大的港口。海上丝绸之路从其整个分布来看，又恰恰是整个上海港航线密度最广的区域，其覆盖了亚欧航线、中东航线、非洲航线、东南亚航线。也就是说从上海始发的航线，绝大部分都是在海上丝绸之路的轨迹上。除了走出去，4月26日，上海港联手重庆港进军四川走进内陆，主要是为了抢抓“一带一路”、长江经济带战略发展机遇，发挥宜宾、上海、重庆三港组合优势，实现长江上下游港航物流资源优化整合，进一步降低物流成本，促进三方持续、快速、健康发展。

4.2.5 宁波舟山港：全力打造“一带一路”最佳支点

宁波舟山港加大与全球航运巨头合作，加强丝路沿线国家和地区航线航班开发力度，成为名副其实的“21世纪海上丝绸之路”国际枢纽大港。对比2014年、2016年，宁波舟山港“一带一路”航线从74条升至82条，全年航班从3780升至4412班，全年箱量从838万TEU升至908万TEU。其中，东南亚航线从20条增至目前的28条，覆盖了越南、泰国、缅甸、马来西亚、印度尼西亚、新加坡、菲律宾、柬埔寨等东南亚主要国家，成为东南亚国家输往日韩、北美等地国际贸易货源的重要中转站。宁波舟山港北仑、镇海两个港区直通铁路，作业能力达45万TEU，已成为中国南方海铁联运业务量第一大港、对接“丝绸之路经济带”的重要枢纽。截至目前，全港海铁联运班列已开通11

条，业务范围涵盖江西、安徽、陕西、甘肃、新疆等 12 个省份 20 余个城市，进而延伸至中亚、北亚及东欧国家。

4. 2. 6 福建省港口：与沿线国家合作互动取得积极效果

沿线国家友好港口合作成果丰硕。2015 年厦门港与马来西亚巴生港结为友好港。2016 年，作为 21 世纪海上丝绸之路重要港口的厦门港与海口港，发挥各自航线、货源、区位等优势，签订友好协议，共同布局东南亚航线。厦门积极推进 21 世纪海上丝绸之路与丝绸之路经济带无缝对接，开通“厦蓉欧”班列，2015 年 8 月 16 日开行以来至 2016 年底，“厦蓉欧”班列已累计开行 76 班次，发行 2185 集装箱。2006 年、2015 年、2017 年，福州港分别与西班牙坎塔布里亚州桑坦德港、马来西亚巴生港、马来西亚马六甲结为友好港口，有力推进了福建省港口在“一带一路”和海丝核心区的建设中发挥更大作用。

“不积跬步，无以至千里。”正如习总书记在“一带一路”国际合作高峰论坛开幕式中所言，紧跟“一带一路”步伐，抓紧机遇，中国港口也需一步一个脚印推进实施，一点一滴抓出成果。

5 中国港口未来发展之建议篇

习总书记明确提出，中国港口要做到以一流的设施、一流的技术、一流的管理、一流的服务，即“四个一流”，为“一带一路”建设服务好。为了适应我国经济发展新常态、产业结构调整、船舶大型化趋势所带来的新变化，积极响应“一带一路”倡议和“长江经济带”等国家战略实施的新要求，加快推进我国港口发展的步伐，我们在学习、领会习总书记讲话精神后，对我国港口事业发展提出以下三点建议：

第一，为顺应我国港口的新形势和新情况，应加快调整完善我国港口布局规划，完成对港口资源的整合和区域一体化建设，完善多式联运主通道布局，建立港口间互联互通运输网络，各港口结合自身优势作出精准定位，分工明确，避免无序竞争、重复建设、资源浪费；提高港口资源的利用效率，努力打造绿色生态型港口。

第二，沿海港口要利用区位优势，依托自由贸易试验区先行先试的政策优势，打造“向海经济”，联动世界，建立“大进大出”的临港产业带、发展高端的海洋装备和深海生物技术，面向“一带一路”国家建设合作建设港口等基础设施，提供完善的远洋航运服务，带动中国的临港工业、海洋装备制造走向东盟等“一带一路”国家。内河港口要继续加强合作，发挥内河航运作用，将内河航运发展延伸到整个流域，实现“江海联运”、“河海联运”的多式联运新模式，带动内陆地区经济的发展。

第三，加大与全球其他港口间的互联互通，打造航运“全球网”。利用“一带一路”为我国港口带来的新的发展契机，将港口视作起点和支点，由点到面，打造若干个具有全球影响力的“全球码头运营商”，加大我国与世界各国之间的联系，进一步繁荣海上合作，营造不但属于我们，更属于世界的航运“全球网”。

蓝图绘就，征程再启，在以习总书记为核心的党中央的领导下，我国港口建设必将进一步服务“一带一路”建设，为携手构建人类命运共同体作出更大的贡献！[返回](#)

微信公众号“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@sisu-smu.org

