

时事经济与航运

中国海洋运输情报网主办

2017年8月2日 (第1690期)

- ◇ 疏堵结合 引导地方政府债务良性发展 1
- ◇ 航运融资：冰火两重天 3
- ◇ 上海国际航运中心：要排名更要“内涵” 11
- ◇ “一带一路”之港口大观 13

疏堵结合 引导地方政府债务良性发展

国务院总理李克强近日主持召开国务院常务会议，部署积极稳妥化解累积的地方政府债务风险，坚决遏制隐性债务增量。会议强调，各地要落实属地责任，堵住“后门”，坚决遏制违法违规举债。坚持分类指导，继续整改违法担保，纠正政府和社会资本合作、政府投资基金、政府购买服务中的不规范行为。会议对有关工作进行了深入部署，要求开好“前门”，支持地方政府合法合规举债融资，加大对易地扶贫搬迁、深度贫困地区基础设施建设等的支持。

此次会议围绕地方政府债务再作部署，凸显政府对化解累积的地方债疏堵结合的政策本意。在接受中国经济时报记者采访的专家看来，避免地方政府陷入大肆举债的危机，关键是要通过政策实施，刺激实体经济发展，弱化纯粹依靠政府投资刺激经济发展的模式。而加大地方政府债务向扶贫乃至贫困地区基建的倾斜，亦表明政府决心推动和进一步激发地方政府债务发挥均衡区域发展的积极作用。

制度护航严堵地方债“后门”

对于现存因地方政府不断加大举债规模，致使债务负担持续加重的问题，包括政府和学术界早已形成一致共识，认为有必要尽快促成地方举债制度化、透明化，避免地方不断陷入举债规模增大以增加投资资金的恶性循环或怪圈之中。实际上，近年来围绕地方政府债务规范发展的一系列政策文件乃至法律法规都在围绕这一初衷展开。

一直以来，地方政府发债都是无法逾越的红线。1995年颁布的《预算法》明确规定，除法律和国务院另有规定外，地方政府不得发行地方政府债券。然而，地方政府在城市建设和经济发展中又的确存在着明显的举债需求。2009年，为应对国际金融危机，扩大政府投资能力，国务院允许地方政府发行债券，由中央代理发行，财政部代为办理偿还手续，列入省级预算管理。至此终于拉开了地方举债的序幕。

2011年3月1日，按照《地方政府性债务审计工作方案》要求，地方政府性债务审计工作全面启动，此次审计地方债的目的是要摸清全国省市县三级地方政府性债务的规模、结构及增减变化情况。作为地方发债可行性研究的基础，2011年，对地方政府性债务进行全面审计是审计署工作的“重头戏”。

此后至2013年，财政部通过年度地方政府自行发债试点办法一再对地方政府自行发债试点进行扩容。2014年，新修订的《预算法》勾勒出地方债改革路线图，促使地方债从隐形走向阳光；同年，国务院还发布了被坊间冠以“地方政府举债方向性纲领”之名的《关于加强地方政府性债务管理的意见》，并正式实施。

2017年5月，财政部发布《地方政府专项债券发行管理暂行办法》，旨在加强地方政府债务管理，规范地方政府专项债券发行，保护投资者的合法权益。这也被坊间视为对地方发债政策的进一步细化。至此，我国地方政府举债在制度化和透明化的轨道上不断前行。

对于地方政府举债，坊间舆论一度强调应强化监管以防治出现违法违规举债，或非以促进拉动地方投资为目的的举债行为。长期关注地方政府举债行为与地方经济发展关系的国家发改委国土开发与地区经济研究所区域发展研究室副主任贾若祥在接受中国经济时报记者采访时指出，自2009年起，为应对国际金融危机，扩大政府投资能力，国务院允许地方政府发行债券，“由中央代理发行，财政部代为办理偿还手续，列入省级预算管理”的表述一度传递出中央政府为兜底地方债务的“总负责人”的信息倾向，“这显然在一定程度上弱化了地方政府作为地方债务主体的权责意识。”

贾若祥强调，随着后续一系列制度的完善和政策的明确，对于地方政府举债已经明确了“中央政府不救助”的原则，中央政府已经转向了兼具针对地方政府举债的规则制定者和监管者的双重职能。他认为，政策的本意正是要不断强化中央监管以及地方政府的自律作用，比如，将地方债务作为硬指标纳入政绩考核、建立地方政府性债务风险预警机制以及政府存量债务要逐级汇总上报国务院批准后纳入预算管理的政策要求都是勒紧地方政府举债监管口子的直接表现。

实际上，此次国务院常务会议要求各地要落实属地责任，堵住“后门”，坚决遏制违法违规举债。坚持分类指导，继续整改违法担保，纠正政府和社会资本合作、政府投资基金、政府购买服务中的不规范行为，均可视为对地方政府举债完善监管的继续和深化。贾若祥强调，应更好地发挥市场力量为契机，促使地方政府举债实现发行和偿债责任的对等，促使地方政府在举债过程中承担更多责任。

开好“前门”适度举债利好地方经济发展

对于地方政府举债，我国从严令禁止到逐步放开，其背后遵循的正是地方债务对于地方经济发展和投资有着正面积作用的本质。学界的观点也一致认为，适度发行地方债务对促进地方经济发展是有益的。尤为值得强调的是，在经济下行压力加大的大背景下，地方债的适度增长对于化解地方政府和银行业资金流动量趋紧局面作用积极。

因此，在增长的需求面前就会衍生出这样一番逻辑：地方政府乐于刺激经济增长，特别是通过投资保持经济增长的需求巨大，继而催生了普遍的举债需求。在当前我国经济步入新常态中高速增长宏观背景下，善用投资稳定经济增速的手段，从积极层面看值得肯定，当然，前提是各个地方政府已经站上了“不再倚仗靠投资扩产能带动增长”的新起点上，且必须以对地方政府偿债能力的严格评估为基础，杜绝出现过度发债转嫁上级政府甚至留存至下届政府的局面。

中国人民大学经济学院副院长王晋斌在接受中国经济时报记者采访时指出，早在数年前，在地方发展和投资需求不断扩大，带来举债需求快速上升的现实条件下，社会各界对我国探索地方发债新模式的普遍共识是：必须先要完善各种制度，推进试点，并通过试点范围的扩大，对预算制度、资产负债的核算制度、政府事权的改革等同时推进，如今，地方政府债务正肩负着去杠杆以及维持金融市场稳定的重任。

对于地方政府债务规模问题，王晋斌说，值得重申的就是地方政府债务置换问题，其核心要求就是去杠杆，否则如果任由地方债务规模维持高位，地方也会缺乏投资动力。因此，国家采取必要手段对地方性政府债务予以置换是可取的。王晋斌认为，另一可为措施就是通过资本市场吸引更多民间资本，除深交所、上交所外，各地基本都存在柜台市场、地方产权交易中心等，借此吸引民间资本参与，对于企业来讲也是去杠杆的办法，因为能够融到资金杠杆自然会下降。

显然，去杠杆有助于地方政府轻装上阵，适度举债有助于发挥政府将投资导向更为迫切的建设需求之上，比如此次常务会议所强调的扶贫和贫困地区基建。贾若祥认为，

按照既定政策，地方政府举债须按照“疏堵结合、分清责任、规范管理、防范风险、稳步推进”的原则，建立“借、用、还”相统一的地方政府性债务管理机制，“这也将促使地方政府举债规模更趋合理，同时促使地方政府合理的债务需求和举债能力更加匹配，防止债务需求规模超过合理需求的债务扩大情况的出现。” [返回](#)

航运融资：冰火两重天

时过境迁。2015年，《航运交易公报》还在报道《融资租赁暂不待见航运业》；而据美国北方航运基金中国区合伙人金海日前透露，去年中国10大融资租赁企业船舶融资金额达115亿美元，较2015年船舶融资租赁市场投放金额增长近40%。预计今年中国市场融资租赁投放金额将维持在120亿~150亿美元的水平。

至于突增原因，已转型为综合金融服务商的中远海发某人士曾经说过：虽然去年航运市场依旧持续低迷，但是经过一系列的破产和并购，中国航运从业者普遍看好今年航运市场的实质性改善，“尤其新船交付放缓，售后回租融资有望保持较高的发展态势。”可见，一贯聪明的金融从业者似乎于去年争相“抄底”航运业，特别是天津，其在海事融资方面几乎占据了全部疆域。今年，中国融资租赁企业对航运业也大多持有“扩张”意愿，甚至开始尝试各种此前不曾试过的新方式，如民生信托基金投资“民益公主”轮等。

与此相对的是，欧美老牌航运融资机构如花旗银行等却表示一季度其支持的航运融资为12年来最低，并预计今年不会好于去年，原因是相关国家利率与中国相比失去竞争优势，且面临政府监管压力等。此外，瑞克麦斯海运信托的破产清算与民生信托基金始入航运业也形成鲜明对照。

航运融资，东西方之间势如冰火。

欧美老牌航运融资机构的退出，能为中国航运融资租赁企业让路吗？以中国经济强劲增长为基础的航运业及航运金融业2008年前的五年“高歌猛进”还历历在目，那么现在以“一带一路”倡议为契机的中国经济增长能否如之前那样支撑起全球航运业及航运金融业呢？这个问题当然很复杂，不过目前看来美好预期不少，航运业及其衍生产业是强周期性产业则是市场人士一致认同的。

去年，中国融租业对船舶所投金额同比增长近40%，呈现出全球投资、专业化投资等特点；今年，中国首单信托基金投资航运业拓宽了融资租赁企业的资金来源——

中国融租“火”起来

去年以来，中国航运融资租赁业突飞猛进，“截至2017年3月底，中国银监会共批复60家融资租赁企业，其中23家开展船舶租赁业务，融资租赁行业船队规模达到989艘，船舶租赁资产余额1139亿元，且68%为直租业务，同比增长58%。”在“第三届中国海事金融（东疆）国际论坛”上，中国银监会非银部主任毛宛苑披露了这组数字。

强劲增长

“眼睛一眨，老母鸡变鸭”，2015年5月，《航运交易公报》还在报道《融资租赁暂不待见航运业》，其中指出：“对于航运板块，一些融资租赁企业的态度是：由于航运市场低迷，运价整体下滑，航运企业在盈利能力和对外融资方面持续承压，面临资金紧张局面，因此将其调整为关注类资产。”

然而现在的情况已经完全不同。日前，美国北方航运基金中国区合伙人金海向媒体透露，当下中国航运投融资市场非常活跃，去年中国10大融资租赁企业船舶融资金额115亿美元。其中，新造船融资约51亿美元；售后回租融资约64亿美元，这组数据较2015年船舶融资租赁市场投放金额增长近40%。预计今年中国市场融资租赁投放金额将维持在120亿~150亿美元的水平。

零壹融资租赁研究中心数据显示，从纳入其统计的全部32家中国银监会批复的融资租赁企业的业务领域来看，涉及大型装备租赁的最多，有29家；车辆与轨道交通领

域次之，有 23 家；医疗行业 22 家；航运领域 18 家（工银租赁、建信租赁、民生租赁、邦银租赁、国银租赁、兴业租赁、河北租赁、哈银租赁、交银租赁、招银租赁、农银租赁、浦银租赁、江苏租赁、华融租赁、皖江租赁、湖北金租、珠江租赁、信达租赁）；涉及航空领域的有 16 家；从事能源（含新能源）的 14 家；服务于工程机械、城镇公用事业、绿色环保三大领域的融资租赁企业各 12 家；涉及三农和教育文化领域的融资租赁企业最少，均为 9 家。可见航运领域还是挺受融资租赁企业欢迎的。

5 月 5 日在上海召开的“第二届资本链接国际航运论坛（中国）”上，中国融资租赁企业表达了对航运融资的高度兴趣及自身企业强劲增长的愿望。

工银租赁航运金融事业部总经理郭芳萌表示，目前状况很好，杠杆很低，所以工银租赁对航运将继续增加投资而不是离开。作为标杆企业，截至去年年底，工银租赁船舶和海工平台资产规模超过 619 亿元，船舶和海工平台合计 334 艘。据郭芳萌介绍，工银租赁主要的船舶资产是 LNG 运输船等，其认为 LNG 运输船非常有前途。通过与淡水河谷、太平船务、海贸集团等多家全球领先企业的密切合作，工银租赁客户已涉及 11 个国家和地区。

中民投租赁集团旗下中民国际融资租赁股份有限公司（中民投国际租赁）资产副总经理赵蓓佳表示，中民投国际租赁从 2015 年开始从事航运国际租赁，目前已具有相当规模。在“第三届中国海事金融（东疆）国际论坛”上，中民投国际租赁获得“航运金融新锐奖”殊荣。短短两年，中民投国际租赁船舶板块资产规模迅速突破百亿，与达飞轮船、地中海航运、太平船务等全球领先的班轮公司开展广泛深入的交流合作，积极进入国际主流航运领域，境内外业务均取得关键性突破，已经成为中国航运金融领域一支不可忽视的新兴力量。

最近的一次融资租赁大单是交银租赁为赫伯罗特提供的。7 月 11 日，在国家主席习近平访问德国并参加汉堡 G20 峰会前夕，赫伯罗特与交银租赁签署战略合作协议。在此协议条款下，交银租赁将为赫伯罗特提供高达 5 亿美元的融资支持，用于后者在新造船和二手船买卖项目上的船队扩张。

除了专业金融机构去年以来在航运领域开疆辟土，航运、造船等领域企业也对融资租赁板块心生觊觎。

中国最大航运集团中远海运集团旗下的中远海运租赁成立于 2015 年，系中远海运发展有限公司（中远海发）子公司，主要从事医疗、教育、能源、建设、工信等领域的非航租赁和保理业务。其注册资金为 25 亿元，截至去年年底，其总资产达 166 亿元，租赁资产余额达 140 亿元，2016 财年实现净利润约 3.2 亿元。

此外，在“第三届中国海事金融（东疆）国际论坛”上，金海表示，中远海发目前正在牵头中国其他机构，筹备设立远海航运基金。金海表示，该基金是航运类的投资基金，以市场为导向，不只是为船舶投融资，更多的是作为金融服务的抓手为航运提供服务。未来，该基金会侧重于投融资不良资产、航运企业资产重组或者进行资产证券化等业务。该基金的设想是，联合对航运板块感兴趣的金融机构，以行业基金的形式搭起台子，服务大航运板块。“目前我们正在联合几家机构来做这只基金。具体来看，这只基金有两块：一是人民币基金，放在国内，与船舶相关；二是美元基金，放在境外。当然，这两块会同时向前推进。这只基金不仅仅与航运资产相关，更是为企业、新造船，甚至是船舶的不良资产的盘活提供助力。”至于远海航运基金的规模，金海表示：“目前还不方便透露”。

3 月才开始招兵买马的中船重工租赁有限公司（北船租赁）动作也很迅速。北船租赁风险管理和法律事务部负责人赵申表示要加强集团金融支持，据说目前正在进行其开业以来的首艘船舶的融资租赁业务。

6 月 23 日，渤海轮渡公告称将在天津设立渤海轮渡融资租赁有限公司，注册资本为 2 亿元。其中，渤海轮渡出资 1.5 亿元，持股 75%；渤海轮渡全资子公司渤海轮渡（香

港) 租赁有限公司出资 0.5 亿元, 持股 25%。渤海轮渡(香港) 租赁有限公司注册资本为 1 亿元, 由渤海轮渡以自有资金全额出资控股, 主要经营租赁业务、租赁咨询服务、保理业务。此番大举设立融资租赁企业, 渤海轮渡解释是为了进一步拓展企业业务领域, 提升企业核心竞争力, 增强企业金融板块的未来盈利能力和可持续发展能力。

提升专业化

民生租赁此前一直是航运融资租赁业务的重要参与者, “民生租赁现在是最大的船东”, 在船市低迷期, 对民生租赁的状况, 市场上曾广泛流传着这类或带嘲笑或带同情的言论。目前, 民生租赁正在提高对专业性要求更高的经营性租赁业务的比例, 这其中得益于其在航运业积累的丰富经验, 就像《人民日报》微信公众号曾经推过的一篇文章写道的: “人生本没有白走的路, 就算是弯路, 也算数。”

民生租赁副总裁乔凯在“第三届中国海事金融(东疆) 国际论坛”上表示: “在我们上千亿的资产规模中, 融资性租赁业务比重高达 75%左右, 经营性租赁业务比重偏低。”这也是中国银行系租赁企业的普遍现象。因此, 民生租赁于去年提出以经营性租赁为主体、以融资租赁和资产交易为协同的“一体两翼”五年发展战略, 这是民生租赁首次将经营性租赁定位为业务发展的核心产品。去年, 民生租赁成功完成荷兰托克集团 11 艘沥青船经营租赁项目的审批, 并完成 9 艘船舶的交接, 实现资金投放 2.8 亿美元。今年一季度, 民生租赁又完成剩余 0.8 亿美元的资金投放。该交易完成后, 民生租赁一跃成为全球排名第一的沥青船船东。

至于为何要强调经营性租赁业务的重要性, 2014 年 3 月, 时任交银租赁董事长陈敏曾解释道: “租赁业过多扮演了资金提供方的角色, 离租赁‘由实物资产为载体, 持有资产所有权的根本特征’根本属性渐远。所以, 在我看来, 要从资金提供方的角色向专业的资产管理人转变, 突出租赁业务‘融物’的特性。我们已在做这方面布局, 未来 2~3 年, 我们将争取大幅提高经营性租赁资产的占比。许多国际知名的租赁企业也在业务结构上体现出高度专业化的经营租赁特征, 即以产业专家的角色, 深度参与客户对设备的技术选择以及资产的投资和运营决策。”

关注高端与细分市场机会

由于对专业性的关注, 中国航运融资租赁企业已经不再是“钱多人傻”, 而开始关注高端与细分市场的机会。

在“第三届中国海事金融(东疆) 国际论坛”上, 天津东疆保税港区管理委员会主任沈蕾分析, 航运金融企业对高端船舶和特种船舶的关注度正不断提升。5 月 15 日, 来自境内外的 200 多位嘉宾参加首次增设的邮轮经济分论坛, 对邮轮的建造、维修、配送、人才培养、母港建设等议题表现出浓厚的兴趣, 这远远超出了主办方的预期。

另一个热点在能源运输领域。在互动讨论环节, 来自金融机构的与会人士认为, 能源合作是中美之间新达成的贸易共识中最大的亮点。5 月 12 日, 中国与美国同时宣布达成 10 项合作协议, 其中一项就是美国放开对中国出口 LNG 的限制, 中国企业可与美国 LNG 供应商自由达成采购协议甚至长期租约, 这将带来新的商机。此外, 风电安装船、活畜运输船、拆解平台等装备也存在新的机遇。

中国进出口银行交通事业部副总经理刘茜表示, 中国进出口银行已与相关行业主管部门共同制订重点船型目录, 下一步将按照国家政策导向要求, 继续加大对大型集装箱船、大型邮轮及绿色节能环保船等高端船型的支持力度。

信托首单诞生

融资租赁企业数量越来越多, 业务同质化严重, 使得业务模式的创新加速进行, 以基金方式结合融资租赁投资船舶产业就是其中之一。

去年年底, 中国民生信托有限公司设立船舶基金, 通过向合格投资者募集资金以及融资租赁方式, 用于对干散货船的投资。今年 1 月, “民益公主”轮顺利完成交割并实现租金回境, 标志着民生信托船舶业务起航。目前, 首批 9 艘超大型散货船租赁业务已

相继完成，第二批 12 艘船舶租赁业务也已陆续开展，一支百万载重吨级的船队正在组建中，民生信托成为中国唯一涉及航运板块业务的信托企业。

中国首单信托基金融资结构业务的完成，一方面，为信托企业开展非金融资产管理、提升管理能力起到良好的示范作用；另一方面，融资手段的增多可以提升市场流动性的水平，帮助不同的参与主体更好地识别风险，对市场来说是很好的现象。目前，中国融资租赁企业的资金来源主要为股权融资和债权融资（见图）。

“民益公主”轮教母王彤表示，船舶作为航运生产的载体以及非标准化资产管理的标的，具有如下特点：第一，船舶单体价值高，体量大；第二，船舶权属清晰，价值可衡量；第三，船舶稳定的经营现金流；第四，船舶自身的高流动性、高杠杆融资、可贷款。

同时，船舶作为大型非标准资产标的还具有不动产的强周期特性和可频繁投资特点。当前航运市场的 BDI 是衡量国际干散货运输市场的权威指数，直接决定了船舶资产的盈利能力，对船价有着重要影响。此外，还可通过收购持有船舶资产，优质的运营管理实现船舶资产增值、退出和超额收益，未来还将进行准资产证券化和 IPO 上市准备。

“基于以上，我们认为当前时点是实现信托企业战略转型及非标准实物资产管理的最有利时机。”王彤称，“希望今后进一步加强与造船厂、船东、航运市场资深的船舶管理企业、船级社等相关单位利益方开展密切合作。”

还能“火”多久

如火如荼的中国航运融资租赁市场，不知还能“火”多久，近来有迹象显示资金面正在趋紧。

近日，中远海运租赁公告发行一项额度 12 亿元、以融资租赁租金为基础资产的资产证券化（ABS）产品——嘉实资本中远海运租赁 2017 年第一期资产支持专项计划。

本期 ABS 已于 6 月 8 日在上海证券交易所挂牌交易，采用优先/次级分层结构的增信措施。其中，优先 A1 档规模 3.8 亿元，利率 5.3%；优先 A2 档规模 3.1 亿元，利率 5.4%；优先 A3 档规模 3.1 亿元，利率 5.3%；次级规模 2.0 亿元。

值得注意的是，近一年来融资租赁企业在上交所、深交所公告发行的信用评级为 AAA 级的 ABS 票面利率大致介于 3%~7%，ABS 票面利率最低的区间为 2016 年 8—11 月。而从去年年底开始，发行利率呈现出逐渐走高的趋势，这反映出市场资金面在 2016—2017 年逐渐由松到紧的过程，央行监管层面“去杠杆”回收流动性的措施收效显著。

当然，除了“去杠杆”这些利空因素外，也不乏利好因素。

在“一带一路”倡议中，交通运输是优先发展领域之一。天星资本研究所王晨表示，“丝绸之路经济带”东联亚太经济圈，西抵欧盟经济带，纵贯亚欧大陆，沿线多是新兴经济体和发展中国家，覆盖人口约 46 亿，经济总量 21 万亿美元，分别占全球的 63%、29%。航运行业将率先直接受益于亚欧交通运输大通道的建成，而“海上丝绸之路”概念则将直接打开航运板块上行空间，积极影响航运业的发展。

对航运市场的长期不看好和面临监管机构的压力，以及资金成本的昂贵，导致欧美老牌航运融资机构一直承压，今年的融资额更是 12 年来的最低水平

欧美老牌融资机构“冷”下去

日前，希腊船舶融资研究机构 Petrofin Research 数据显示，截至去年年底，全球从事航运贷款业务的排名前 40 家银行的航运融资为 3553 亿美元（2015 年为 3657 亿美元），同比下降 10.26%，为十年来最低水平，仅相当于 2007 年的水平。

Petrofin Research 指出，在世界前 5 大船舶融资银行中，有 3 家是亚洲银行。挪威银行（DNB）去年为航运领域提供融资 210 亿美元，为最大航运融资机构；中国银行预计融资总额为 200 亿美元，排名第 2 位；中国进出口银行预计为 185 亿美元，排名第 3 位；中国国家开发银行预计为 120 亿美元，排名第 12 位；中国工商银行（不含融资租赁）预计为 80 亿美元，排名第 19 位。

Petrofin Research 认为，因船舶销售、坏账冲抵、贷款出售和还款的正常减少等现象的出现，银行的贷款在逐步“瘦身”。

历年新低

对欧美老牌航运融资机构的“瘦身”，在“第二届资本链接国际航运论坛（中国）”上，主要的国际性航运融资机构介绍了各自的情况。

德意志银行董事总经理 Peter Illingworth 表示，目前航运融资市场出现巨大波动，欧美曾是航运融资市场主流，拥有专业金融机构、KG 市场等，现在中国市场增长强劲。目前二级市场虽有所活动，但银行出售资产得不到很好溢价。

北德意志银行航运金融部董事总经理 Oliver Faak 表示，目前航运融资市场呈现三种趋势：一是融资数量同比减半；二是众多投机者不再出现；三是海港建设投资较多。所以总体而言，航运融资市场处于低谷，今年表现或不及去年。

花旗银行航运与海工金融部董事总经理 Christopher Conway 表示，一季度该银行对航运业的投融资额创过去 12 年来的新低。

荷兰银行亚太区航运部董事总经理 Perry van Echtelt 介绍，过去 6 个月放款快速降低，客户关注再融资，私募、二级市场也有一些活动。

多重原因

至于原因，这些欧美老牌航运融资机构有话要说。

原因一：航运市场不复从前

德国少有的还在从事航运融资的德国交通信贷银行（DVB）高级副总裁 Toon Ben Ang 表示，目前航运业处于周期性发展低谷，2008 年的海运贸易量同比增长 5.5%，而今年一季度仅为 2.9%；运费波动率则从此前的 6%、11%，上升到如今的 13%。Toon Ben Ang 指出，如今海运增长率/GDP 的倍数也发生了变化，2000—2008 年为 2.0 倍，而 2010—2017 年仅为 1.2 倍。

花旗银行航运与海工金融部董事总经理 Christopher Conway 介绍，一季度该银行对航运业的投融资额创过去 12 年来的新低。原因为：一是船舶资源巨大不平衡，银行需要花很长时间去做尽职调查，因此对航运融资提高限制，调低信用评级；二是目前市场尚面临来自海工、干散货船运输市场的压力，及来自政府监管的压力。总的来说，花旗银行不会对某个项目进行大量融资。

专业航运机构人士一致认为，如今的航运市场已不复当年。在勇利航业集团主席 ChihChien Hsu 看来，2003—2008 年的航运业增长只有一个原因，那就是中国的经济增长，至于将来航运业是否还能增长，Chih Chien Hsu 并不确定，但是航运业不会再有 2003—2008 年那样的增长。基于这样的判断，勇利航业集团正在不断收缩航运业务。至于会否抛弃祖业，勇利航业集团正在纠结，或许会与东方海外一样。

当然，DVB 也预期今年集运市场会好转：航运运费上升，租赁市场增长，新的三大联盟将实现盈利。

原因二：面临监管压力

至于欧美老牌航运融资机构面临的监管压力多年来不曾有改善的状况，对此，《航运交易公报》记者此前就曾梳理过这些监管压力。

2008 年全球金融危机爆发后，《巴塞尔协议》禁止银行在远期运费协议市场中进行交易，直接导致银行资本在航运市场急剧收缩。

2014 年 3 月，欧洲央行开始大刀阔斧的银行压力测试，即从当时起到 2014 年 8 月底对 128 家银行的数万亿欧元资产进行详尽审查，促使银行剔除不良贷款、更新抵押品的估值及调整资本。如果某家银行在资产质量审查中表现不合格，该银行将会被资本重组或者被迫倒闭。欧洲央行从 2014 年 11 月 4 日起接手对欧元区银行的监管，其认为，德国银行业针对船舶贷款采用的估值模式过于乐观，应予以最高可达 12% 的减值。

对欧洲央行的压力测试，投资航运业的欧洲银行感到压力巨大，特别是德国北方银行、德国复兴银行、北德意志银行和 DNB 等银行，其资产负债表显示航运业贷款共计超过 1000 亿欧元，其中不良贷款占 20%。

原因三：资金成本东廉西贵

种种原因最终导致中国能够提供的航运融资的成本目前低于欧美老牌航运融资机构。

在“第二届资本链接国际航运论坛（中国）”上，来自全球的航运融资机构解答了中国与欧美老牌航运融资机构之间势如冰火的原因。据纽约上市公司 Tsakos Energy Navigation (TEN) 战略和事业发展部总监 Harrys Kosmatos 表示，美国现在债券融资的成本已经高达 8%~9%，而中国现在的企业债成本约在 5.5%~6.5%。“三十年河东，三十年河西”，中国的资金成本由之前的相对昂贵变成现在的相对便宜，或导致中国航运融资产品相对欧美老牌航运融资机构更具吸引力。

德鲁里咨询公司董事总经理 Arjun Batra 强调，此种利率上涨趋势不可逆转，且投资回报率越来越波动。

当然，这些欧美老牌融资机构也知晓中国市场的吸引力。DVB 是德国少有的从事航运融资的机构，在中国的资产总额达到 10 亿美元，Toon Ben Ang 表示对中国的投资还会增加。荷兰银行也称赞中国的融资环境日渐开放。北德意志银行表示与中国合作超过 10 年，拥有长期的欧美船舶租赁业务经验。

瑞克麦斯海运信托退市警示

欧美老牌航运融资机构对航运融资兴趣寥寥其实真的无可厚非，瑞克麦斯海运信托近来的遭遇已是人尽皆知。

7 月 25 日，瑞克麦斯海运信托的受托经理公司 Rickmers Trust Management 已获得新加坡证券交易所批准，瑞克麦斯海运信托将从新加坡交易所退市，作为其结束信托的一部分。

瑞克麦斯海运信托是拥有 180 多年历史的德国航运世家——瑞克麦斯集团的子公司，拥有并经营 16 艘 3450~5060TEU 型船（总运力为 66410TEU），此前主要以长期固定费率向主要班轮公司——达飞轮船、韩进海运、马士基航运、商船三井、日本邮船、西马泰克等出租船舶。

2015 年，瑞克麦斯海运信托的船舶出租率达到 99.2%。2015 年三季度开始租船市场低迷，直接影响了瑞克麦斯海运信托的业务，部分船舶更新其租赁费率至现货市场水平。因现货市场费率低于历史平均水平，信托管理人将这些船舶进行短租，以便在市场最终好转时能够获益；信托管理人将 5 艘闲置的船舶退役，以期减少经营和管理费用。去年三季度，瑞克麦斯海运信托的船队使用率降至 85.3%，资产减值 6910 万美元。截至去年 9 月底，瑞克麦斯海运信托有 5 艘船舶退役；6 艘船舶以现货市场租金出租；5 艘船舶拥有长期租赁合同。值得一提的是，曾经的大客户——韩进海运和日本邮船均退出了承租人队伍。

可见，无论航运融资如何更新换代，能够支撑它的仍然是实际的航运业务，一旦航运市场走入低迷，航运融资将“毛将焉附”？

虽说资本具有天然的流动性，然而就中国而言，却有着两大融资租赁中心：上海的融资租赁企业数量和资产总额最多和最高；天津囊括 80%的船舶资产和 100%的海工资产……

沪津：融资租赁“双雄”

中国目前较青睐用融资租赁模式来进行航运融资，这其中既有着市场主体趋利避害的原因，也有着政策方面的原因。

2017 年 2 月新的船舶登记办法开始实施，专门设置自贸区船舶登记专章，放宽登记主体外资股权比例，同时简化流程、突出服务、提供网上登记，明确融资租赁船舶所有

权的相关要求，解决了融资租赁船舶的登记问题。按照财政部、国家发改委关于清理行政性收费的相关政策要求，交通运输部海事局自 2017 年 4 月 1 日不再征收船舶登记费、设施检验费，系列利好政策的出台对海事金融产业的发展具有极大的促进作用。

此外，《关于推进国际产能和装备制造合作的指导意见》选定的 12 个重点行业中，船舶和海洋工程都是推进国际产能与装备制造合作的重点领域。而融资租赁则是进行国际产能合作，推进中国装备“走出去”非常重要的工具。针对金融租赁业的发展，中国政府明确中国要打造具有国际竞争力的现代化金融租赁体系，要求融资租赁企业积极开拓国际市场，帮助中国装备制造业“走出去”，为国际产能合作提供配套服务。从发展历史来看，德日等发达国家的历史证明，租赁是推动国内装备走向国际市场的有力的金融工具。20 世纪 80 年代，正是借助租赁的方式，德国、日本包括美国的制造企业打开了中国市场，中国租赁业在 20 世纪诞生，正是最好的例证。

从中国各地具体实践来看，虽说资本具有天然的流动性，却有着两大融资租赁中心：上海融租企业数量和资产总额最多和最高；天津几乎囊括全部的海事金融资产。

上海：整体第一

根据商务部数据，历年来，上海融资租赁企业在数量和资产规模上，无疑是全国融资租赁的中心。

企业数量最多

截至 2015 年年底，上海融资租赁企业数量最多，为 1216 家；天津为 589 家；深圳为 508 家。上海、天津和深圳三地融资租赁企业数量占全国的 64.0%，比重同比增加 12.2 个百分点。其中，上海融资租赁企业数量增加最多，同比增加 764 家；天津、深圳同比分别增加 254 家和 235 家。

截至 2015 年，沪津粤闽四大自贸试验区相继完成挂牌，上海、天津、广东（含深圳）、福建（含厦门）融资租赁企业数量同比分别增长 169%、75.8%、62.5%和 97.2%。

资产总额占比最大

截至 2015 年年底，资产总额排名前三的地区为上海、天津和北京，分别为 7123.6 亿元、2982.6 亿元和 2244.5 亿元，同比分别增长 101.5%、45.6%和 17.6%。上海、天津和北京三地总量占全国比重为 75.9%，同比提高 7.9 个百分点，其中上海融资租赁企业资产总额占全国比重达到 43.8%，接近全国总量的一半。

根据“2017 融资租赁创新与发展高峰论坛”的信息，截至去年年底，上海共有各类融资租赁企业 2089 家，占全国融资租赁企业数量总数的近 30%（全国融资租赁企业为 7120 家）。其中，内资融资租赁试点企业 18 家；外商投资融资租赁企业 2064 家；金融租赁企业 7 家。上海各类融资租赁企业注册资本总额 7762 亿元，占全国总量的 30%。据不完全统计，上海融资租赁资产规模超过 1.2 万亿元，约占全国总量的 23%（全国融资租赁资产规模约 5.3 万亿元）。

上海融资租赁行业发展主要表现出以下四个特点：一是，企业数量和资产规模呈几何数增长，从 2011 年的 82 家增至 2089 家，资产规模从 2011 年的 1200 亿元增至 1.2 万亿元，增加近 10 倍；二是，业务范围不断拓展，目前已经涵盖航空、船舶、工程机械、医疗设备、新能源、节能环保、基础设施及个人消费等领域；三是业务模式不断创新，“租赁+X”的混合型业务不断涌现，租赁与保理、ABS、供应链金融等其他金融类复合型业务不断增加；四是，创新租赁产品不断涌现，在直接租赁、售后回租等传统租赁业务基础上，经营性租赁、联合租赁、创投租赁、杠杆租赁等业务比重不断增加，依托互联网、物联网、大数据、云计算等信息化手段，个人消费类融资租赁、租赁+互联网等新兴租赁不断涌现。

在去年发布的《上海市推进国际航运中心建设条例》（《条例》）中，上海提出要支持金融机构利用境内外机构网络资源和电子化手段，为航运相关企业提供融资、结算、避险、财务顾问、信息咨询等金融服务。上海市金融服务等行政管理部门应当促进航运

融资信息交流，支持航运相关企业通过银行贷款、发行债券和股票、融资租赁、金融租赁等方式解决资金需求问题。

对此，华东政法大学教授赵劲松解释道，上海航运金融业已经有了长足的发展，但服务类型和产品还较单一，处于相对低端的水平，还有非常大的发展空间。为此，《条例》提出不仅要为航运企业提供融资服务，还要开展结算、避险、财务顾问、信息咨询等航运金融服务，同时要支持航运企业发行债券和股票，支持航运融资租赁和金融租赁产业发展，多方式、多渠道解决资金需求问题。

赵劲松表示，航运结算是一个前景广阔的领域，特别是船舶交易结算，现在往往都在中国香港、新加坡和英国伦敦等地的船舶融资银行进行，可见航运结算对航运金融影响巨大，但在上海结算的船舶交易却少之又少。发展航运结算，涉及到外汇管制、海关、船舶登记、船舶物权法律等多个领域的制度创新问题。

除了船舶产业基金以外，船舶租赁和金融租赁是另一个航运金融的重要领域，近年来在中国发展迅猛，特别是在天津东疆保税港区。然而，船舶租赁和金融租赁法律制度源于美国法中的设备租赁制度，已不适应中国航运金融发展需求，需要进行船舶金融租赁权法律制度创新。

天津：海事金融居首

天津东疆保税港区管委会资料显示，天津东疆已经成为中国船舶海工、设备租赁的中心以及创新基地。

据统计，截至2017年4月底，天津东疆共注册融资租赁企业2230家，累计注册资本金达2888亿元；累计注册单船公司160家，国际船舶租赁资产达52亿美元，占全国的80%；海上钻井平台租赁资产25亿美元，占全国的100%。天津东疆已累计完成108艘船舶跨境租赁业务、12座海工平台跨境租赁业务，领跑全国。

在天津东疆的船舶海工企业已经形成集群效应。

天津东疆之所以形成如此规模，或得益于其所获得的政策红利。

政策创新

海关异地监管

海关异地委托监管采用“属地申报、口岸验放”的创新通关模式。天津东疆船舶融资租赁业务开展以来，通过海关异地委托监管的模式，通过船舶、海工结构物等企业注册地申报，异地海关验放的模式，解决了船舶实物入区的问题，极大地节约了企业的物流成本和通关时间成本，是“东疆模式”的又一大创新举措。

产业规模

目前，国内与船舶海工租赁相关的100%创新结构均源于天津东疆，已完成SPV租赁、进口租赁、出口租赁、离岸租赁、保税结转租赁、“三地两跨”租赁（生产地、出租地与承租地不一、跨关区跨境）等多种租赁交易结构，形成了业界公认的“东疆租赁模式”。天津东疆已经成为中国船舶海工租赁产业创新基地和源泉。

税收优惠

在税收政策方面，2012年财政部、海关总署、国家税务总局出台《天津东疆试行融资租赁货物出口退税的通知》；2014年将该试点优惠政策扩大到全国实施，规定对融资租赁出租方购买的，并以融资租赁方式给境内列名海上石油天然气开采企业且租赁期限在5年（含）以上的国内生产企业生产的海洋工程结构物，视同出口，试行增值税、消费税出口退税政策。

融资创新

成熟的外币筹措通道

目前，借助天津东疆平台，除外资融资租赁企业利用其自身拥有的外债通道获得的境外中长期贷款外，天津东疆帮助各类融资租赁企业及其子公司获得国家发改委审批外债20多亿美元，还有近20亿美元申请正在审批中，上述融资规模占到全国的95%。

成熟的融资功能和政策

母子公司能设立共享外币资金池、人民币资金池；母公司及 SPV 结合运作结构，无限额和无资产负债限制的外债筹措绿色通道，搭建面向全球的国内外资金融通平台，有效拓宽了融资通道、降低融资成本，提高竞争力。

船舶海工融资机构体系快速完善

已与国家开发银行船舶融资中心商谈合作事宜，国家开发银行天津分行船舶融资业务发展迅猛。国家外汇总局积极支持天津东疆创新多渠道、多模式利用外储的机构和结构。

天津东疆保税港区管委会主任沈蕾表示，今年天津东疆又涌现出中国首单信托基金融资结构、全程物流模式、世界上最先进的超深水半潜式平台租赁等业务新模式。

谈及下一步时，沈蕾称，天津东疆将在现有的政策基础上进一步深化自贸试验区的改革，探索更为开放的创新体制，加快国际航运中心和国家融资租赁创新示范区的建设，提高投资和贸易便利化的水平。“现在我们正在设计，计划以自由贸易港区作为突破口，探索更为灵活的、更为高效的制度高地，营造与国际接轨的政策环境”。

沈蕾指出，“未来，在‘一带一路’‘中国制造 2025’等国家战略支撑下，天津东疆将积极探索、大胆创新，建设中国最大海外工程出口基地，打造中国海事金融和离岸金融创新区，持续推动中国海事金融产业快速发展。” [返回](#)

上海国际航运中心：要排名更要“内涵”

7月19日，新华社中国经济信息社、中国金融信息中心联合波罗的海交易所推出的“2017 新华·波罗的海国际航运中心发展指数”在上海发布。

国际航运中心综合评价结果显示，2017 年全球综合实力前 10 位的国际航运中心分别为新加坡、伦敦、香港、汉堡、上海、迪拜、纽约、鹿特丹、东京、雅典。其中，亚太地区的上海、迪拜凭借自贸区创新驱动效应，排名实现了战略性提升，分别跃至第 5 位、第 6 位；经济增长疲软的欧洲地区受益于“一带一路”倡议，其贸易航运保持相对稳定，汉堡港排名继续位于第 4 位。

全球排名前十的国际航运中心中，5 个位于亚洲，4 个位于欧洲，1 个位于美洲。国际航运中心全样本城市集中在亚洲和欧洲，分别是 18 个和 12 个。整体来看，亚洲和欧洲各大国际航运中心发展迅速，亚洲国际航运中心崛起趋势愈加明显。

何为国际航运中心

现如今，港口不仅要建设得规模更大，也需建设得更为智能，要引进新技术以提高港口服务效率，同时也要有掌握足够技能的员工驾驭这些新技术。但一些拥有这样港口的城市，仍然仅被视为港口城市。如今，社会更为关注的是如何把港口城市发展成为国际航运中心。

波罗的海交易所中国区总经理李贤明认为：国际航运中心建设也同样基于以上港口城市的建设标准，然而，更多的重点还将放于城市本身所提供的专业海事服务上，也就是说，如果某人想开办一项航运相关业务，这座城市应该有一整套现成的海事服务，例如航运经纪法律法规、船舶融资和保险等。简而言之，这座城市应当可以提供一站式海事服务。而要吸引国际企业在这样的城市设立分支机构，就必须具备良好的政策及营商环境。不仅如此，该城市也应有一套完备的生活配套服务，如好的学校。这样一来，外籍高级管理人员就愿意与家人搬迁至此生活与工作。此外，良好的国际航班网络同样有必要，有利于与世界其他地区保持密切联系。

李贤明强调说，一个国际航运中心就是一座提供“一站式”专业海事服务的大型港口城市。国际航运中心如何走向国际化？首当其冲的自然就是其地理位置，理想的深水港必须拥有良好的地理位置，且有足够的发展空间。领先的商业中心，也需要位于合适

的时区，与世界各地紧密联系。但最为重要的是，一个国际航运中心离不开与时俱进、能适应航运市场变化发展的人才供给。

如何解读具有全球航运资源配置能力

上海国际航运中心建设是国家战略，其基本目标是到 2020 年，上海基本建成具有全球航运资源配置能力的国际航运中心。

那么，究竟如何解读具有全球航运资源配置能力呢？上海市交通委副主任张林坦言，具有全球航运资源配置能力是上海必须回答的问题，尽管专家层面对这个问题的答案至今没有统一的说法。

资源配置本身是一个经济学的概念，资源配置有两种，一是计划配置；二是市场配置。张林表示：“大量基础设施等自然资源，一般是政府进行计划配置的。但是具有全球航运资源配置能力，我认为主要是指市场配置。市场谁来配置？市场主体。市场主体是谁？市场主体是航运企业、航运服务企业、航运功能性机构以及整个航运产业链里与航运相关的各类功能性机构以及服务机构。”

如果说主要是由市场主体来配置资源，那究竟如何才能体现国际航运中心的配置能力？张林认为，首先，上海需为这些企业以及功能性机构提供优质的服务；其次，上海需持续具有这种吸引力和影响力。

“很多专家都比较认同上海现在集聚度很高，这就是上海国际航运中心的吸引力。我认为，目前上海已经具备一定的虹吸效应，只要全球从事航运的人都在向上海集聚，并且上海能够持续提供这种吸引力，上海就具备了全球航运资源的配置能力。当然，目前我们还不能说上海已经完全具备全球航运资源的配置能力，但是正在朝着这个目标奋进，相信经过大家的共同努力，2020 年上海建成具有全球航运资源配置能力的国际航运中心是完全有信心的。”张林强调说。

国际航运中心的主要发展路径

上海要求 2020 年基本建成国际航运中心，目前尚有三年多时间，按照当前的现状，发展的主要路径在哪里？发展的重点在哪里？这是需要思考的问题。上港集团董事长陈戌源提出了自己的思考，他认为，上海国际航运中心建设应该在三大方向更加努力发展。

第一，营造一个更加开放的国际航运中心。经济全球化势不可挡、不可逆转。中国经济发展与全球化经济发展是融为一体的，港口建设与航运发展也是一样。建设一个更加开放的国际航运中心，对提升上海国际航运中心影响力意义十分重大。离开开放就国际航运中心讲上海国际航运中心，这不是真正意义上的国际航运中心。开放包括更加开放的市场、更加开放的资源、更加开放的合作伙伴和更加开放的视野。要站在全球港航业未来发展的高地，去认识上海国际航运中心如何真正更加开放。

第二，建设一个更加融合发展的国际航运中心。从这个意义上讲，上海国际航运中心建设迈出了很重要的一步，但是光有这一大步是远远不够的。国际航运中心不可能只具备单一功能，而应该是航运与金融的结合，航运与“互联网+”的结合，航运与新技术革命的结合，航运与港口的结合，航运与相关合作方、利益方的结合，这些高度融合对于推动上海国际航运中心建设具有十分重要的意义。

第三，致力于更加提升服务功能的国际航运中心。追求利润是企业的根本任务之一，但绝不是企业的全部，企业的真正实力在于推动社会发展当中的价值体现。这种价值体现从国际航运中心的角度来讲，要了解国际航运中心建设目标是什么？国际航运中心建设的目标是为了更好地推动中国经济和全球经济发展。服务融合全球经济，推动国际经济发展，保障区域经济发展，这是国际航运中心的社会价值和使命。从上海国际航运中心建设来讲，进一步健全功能，提升功能，尤其是提升枢纽港对服务国家战略具有特别重要的意义。[返回](#)

“一带一路”之港口大观

2013 年国家主席习近平倡议共建“一带一路”；今年 5 月在北京举行的“‘一带一路’国际合作高峰论坛”见证了“一带一路”倡议从理想走向现实。在新时期，“一带一路”倡议提出了全球治理的中国方案，并为世界各国开辟了新的合作之路。

海运是“海上丝绸之路”的主要运输方式，传统上的“海上丝绸之路”自秦汉兴起就是联通东西交通、推动商业贸易繁荣发展的黄金路线，港口则是“海上丝绸之路”的起点和支点。“一带一路”倡议下的“21 世纪海上丝绸之路”还承担着建设广泛利益的“丝绸之路经济带”的愿景，其核心价值是通道价值和战略安全。

共建“一带一路”，港口是核心，是发展“先行官”，在多个国际场合，习近平提及港口均用“重要支点”“重要枢纽”来形容港口在“一带一路”倡议中的重要性。港口作为全球贸易的流通载体，日益成为区域经济发展的核心。从全球城市的成长轨迹看，港口仍然是主要驱动力。2017 年“中国航海日”活动，继续聚焦“21 世纪海上丝绸之路”建设，进一步促进和落实沿线国家和地区的交流与合作。

中国已经成为全球第一港口大国，在全球港口货物吞吐量和集装箱吞吐量排名前十大港口中，中国港口均占有 7 席。港口贸易支撑下，中国不断完善港口标准化体系，积累港口建设、投资、经营实力，在“一带一路”倡议下，中国港口企业“出海”探路。据不完全统计，中国已在“一带一路”沿线 23 个国家与地区投资港口码头建设，年投资额超百亿美元。

伴随着“一带一路”倡议在实体层面的推动，中国在沿线港口的建设将蔚为大观。6 月，国家发改委与国家海洋局联合发布《“一带一路”建设海上合作设想》，提出重点建设三条“蓝色经济通道”，该三大通道将承载更重磅的港口投资布局。

港口仰赖“海丝”大发展

顶层设计支撑之下，以中国港口企业为主体、资本为纽带的“一带一路”港口投资和建设如火如荼，港口串联的海上联通也更为畅通。反映在资本市场上，上海航运交易所发布的中国港航船企指数中，中国港口企业指数在“一带一路”倡议利好概念下，自 2015 年 3 月至今长期维稳 1200 点以上（见图）。在吞吐量高速增长一去不再的当下，中国港口企业仰赖“一带一路”建设获得了难得的再发展机遇。

对“海丝”港口投资井喷

“一带一路”建设已经成为全球投资的最大热点。商务部数据显示，2016 年全年中国企业对“一带一路”沿线国家直接投资 145.3 亿美元。截至 2016 年年底，中国企业在“一带一路”沿线国家建立初具规模的合作区 56 个，累计投资 185.5 亿美元。

而港口作为“一带一路”建设的“先行官”，2015 年以来沿线范围内的投资持续发展。据外媒报道称，在中国的计划中，9 个港口海外投资金额超 200 亿美元，并且相信随着“一带一路”建设的推进，港口投资将迎来稳健利好。

上述报道援引伦敦投行 GrisonsPeak 的统计，在截至 6 月的过去一年中，中国企业累计宣布对 9 个海外港口的投资计划，总金额达到 201 亿美元，而据英国《金融时报》统计，去年同期这一金额仅为 99.7 亿美元。最新数据虽然并未包括其他仍在讨论中的金额尚未披露的项目，但同比已经翻倍。

从具体投资情况来看，报道称，中国企业对马来西亚港口投资就有四起：马六甲皇京港项目的 72 亿美元投资、KualaLinggi 港口的 28.4 亿美元投资、Penang 港口的 14 亿美元投资和 Kuantan 港口的 1.77 亿美元投资。此外，在印尼，宁波舟山港也有意向对 Kalibaru 项目投资 5.9 亿美元。

上述金额的真实性尚不得而知，但梳理 2015 年至今中国主要港口集团的海外码头情况后，不难发现中国对“海丝”沿线港口的投资盛况（见表）。据不完全统计，仅报

道和上市公司公开披露的可查的基础性投资便达 50 亿~60 亿美元，2016 年中国港口企业全球码头投资可谓是“你方唱罢我登场”。

其中，海外收购项目最多当属完成重组的中国两大港口企业——中远海运港口和招商局港口。中远海运集团副总经理叶伟龙在日前召开的“‘21 世纪海上丝绸之路’建设高峰论坛”上表示，中远海运集团正在探索新机遇、新动力和新空间，通过点线面布局，深耕“一带一路”市场，其中中远海运港口以码头为支点，加快港口码头投资布局，提升对产业链核心资源的掌控力。截至目前，中远海运港口在境外投资的 20 个码头中，“一带一路”沿线码头共有 11 个，分布在新加坡、比利时、荷兰、希腊、西班牙等国家。

招商局港口截至目前，海外港口总投资超 20 亿美元，建设全球港口网络，这些港口分布在 19 个国家和地区，包括斯里兰卡科伦坡港与汉班托塔港、吉布提港、尼日利亚庭堪码头、多哥洛美码头、土耳其昆波特码头等 49 个港口，大多是“一带一路”沿线国家重要港口。颇具特色的是，招商局集团在海外港口投资中成功推广“招商蛇口”模式，综合开发港口，以港口带动新区建设，如在投资控股吉布提港之后，进一步试点吉布提自贸区。据介绍，吉布提自贸区建成后将产生 GDP 超过 40 亿美元，相当于其目前 GDP 的两倍多，可创造就业岗位逾 10 万个，超过吉布提可就业人口的 1/6。

港口业绩再获提振

在欧美经济未完全复苏和发展中国家市场发展尚不完备的情况下，港口行业的发展已不能够依赖货物吞吐量的自然增长，在过去两年里不少港口企业的经营已现捉襟见肘。“一带一路”倡议的适时提出和推进，给了港口行业的再发展契机，在对“一带一路”沿线港口投资布局的同时，中国港口企业亦收获了难得的业绩提振。

招商局集团董事长李建红称，“‘一带一路’倡议对于招商局集团来说已不是一个抽象的概念，而是落地形成一个又一个具体的投资项目。在这些项目的推进过程中，中国与‘一带一路’沿线国家合作取得积极进展。”上述“一带一路”项目也为招商局集团带来了良好的经济回报和强劲的发展动力，2016 年，招商局集团境外营业收入达到 395 亿元，境外业务利润总额 18 亿元，实现经济效益和社会效益双丰收；招商局港口亦因此拓展全球码头业务，特别是参股国内外港口获得吞吐量增长，2016 年创造净利润 49.14 亿元，同比增长近 22%。

中远海运港口在“一带一路”沿线国家码头的总处理能力进一步提高至 1900 万 TEU，2016 年完成集装箱吞吐量 660 万 TEU，同比大幅增长 45%。“一带一路”沿线国家港口同样受益，以比雷埃夫斯港为例，2016 年该港完成集装箱吞吐量 347 万 TEU，较 2008 年的 68 万 TEU 实现 5 倍的增长，成为地中海第三大集装箱港口。

最先完成区域港口整合的浙江海港集团逐步与“一带一路”沿线国家的港口展开合作，上半年，浙江海港集团集装箱吞吐量同比增长 13.9%；宁波舟山港货物吞吐量超 5 亿吨，同比增长 11.3%，集装箱吞吐量完成 1238.6 万 TEU，同比增长 14.6%，货物和集装箱吞吐量均有两位数增长。

宁波舟山港通过搭建“海丝”港口论坛平台，先后与马来西亚巴生港、德国汉堡港等签订友好合作协议，7 月 11 日第三届“海丝港口国际合作论坛”在宁波举办。截至目前，宁波舟山港共与 13 个“一带一路”沿线国家港口建立友好港关系。据宁波舟山港董秘蒋伟介绍，在对接“一带一路”倡议中，港航企业的合作力度越来越大。2016 年，宁波舟山港“一带一路”航线升至 82 条，箱量升至 908 万 TEU。截至目前，海铁联运班列开通 11 条，业务延伸至中亚、北亚及东欧国家；2016 年海铁联运业务量突破 25 万 TEU，年均增长率达 36%。

自开埠以来，上海港凭借其首屈一指的国际化战略区位，一跃成长为全球最大的集装箱港。在“一带一路”倡议背景下，运营上海港的上港集团“国际化”战略得以稳健

推进。2016 年中国与“一带一路”沿线国家贸易总额占比为 25.7%，港口企业为“一带一路”战略重要参与者，上港集团受益明显。

“海丝”港口发展沐春风

基于对未来发展潜力的预期，中外港口企业均表现出对“海上丝绸之路”沿线国家港口的投资热情。“海丝”沿线国家的人口、GDP、贸易在全球的占比均超过五成，从而导致整个“海丝”航线的集中度要高于其他区域。伴随着“一带一路”倡议的推进，相当部分的港口增长止住下滑，在过去一年里，“海丝”港口发展如沐春风。

“海丝”沿线港口吞吐向好

“一带一路”建设成为港口行业发展的主要增长驱动力。2016 年，全球主要港口货物吞吐量保持低速增长，增速仅达 2%。亚太港口服务组织最新发布的《亚太港口发展报告 2016》显示，分区域来看，澳洲和亚洲经济体港口货物吞吐量保持相对较好的增长。其中，澳洲主要港口吞吐量同比增速达 4.93%；亚洲主要港口货物吞吐量同比增速达 2.52%（见表 1）。这些均是“一带一路”建设所涉及的重要区域，该些港口货物吞吐量亦是带动全球港口吞吐量增长的主要动力，增速较 2015 年整体均有好转迹象。

港口集装箱吞吐量方面，“一带一路”沿线的亚太港口依旧保持领先，尤其东南亚经济体港口生产形势总体好于其他经济体，泰国、菲律宾、马来西亚等港口 2014—2016 年集装箱吞吐总量年均增速均在 5% 以上，其中菲律宾港口 2016 年完成集装箱吞吐量 642 万 TEU，同比增长 9.56%。

此外，得益于“一带一路”倡议，马来西亚巴生港近两年来发展迅速，2016 年完成集装箱吞吐量 1390 万 TEU，同比增长 17%，增速在亚太集装箱港口中位列第一。巴生港作为“海丝”港口的重要节点，逐渐加强与中国港口的合作，截至 2016 年，中国与巴生港签订合作协议，使缔结友好港的港口达到 10 余个，中国港口企业积极参与巴生港投资建设，加密航线航班密度。2016 年，中国与巴生自贸区加强合作，加工制造要素落户巴生自贸区。

码头运营商提升产能份额

在“一带一路”倡议下，“21 世纪海上丝绸之路”沿线投资契机增加，全球码头运营商开始扩大其港口网络布局。根据德鲁里数据分析，2016 年，全球码头运营商控制码头产能份额达 60.9%，较 2015 年增加 1.1 个百分点。《亚太港口发展报告 2016》分析称，整体来看，2016 年全球码头运营商逐渐从 2015 年萎靡的经营形势中走出，虽然部分码头运营商开始从投资主导向成本管控及自身资产的更高效利用转移，但经营形势良好的码头仍然能够获得码头运营商的青睐。

具体来看，2016 年前六大全球码头运营商共完成权益吞吐量 2.32 亿 TEU，约占全球总箱量的 30%，同比增长 1.53%，其中新加坡国际位居首位。新加坡国际入股中国北部湾码头，在中国投资布局海铁联运集装箱网络。

从盈利能力来看，2016 年各大码头运营商旗下港口吞吐量基本呈正向增长，港口业务经营有所改善（见图）。纵观竞争态势，《亚太港口发展报告 2016》分析指出，各码头运营商之间竞争加剧，在欧洲及中国等经济体中仍存在“以价促量”抢占市场份额的行为，这使得该些码头运营商的单箱收益较低。反观菲律宾国际及迪拜环球，虽在港口吞吐量上难匹及其他港口，但注重收益的提升仍使其获得了较好的单箱收益。2014 年以来，菲律宾国际和迪拜环球的单箱收益基本维持在 50~60 美元，同行业其他码头运营商则不及 20 美元。

码头投资领域，在“一带一路”倡议影响下，不仅中国港口企业组团“出海”，其他全球码头运营商也是积极参与。远东港口码头投资建设最受青睐，以集装箱码头和干散货码头为主，全球码头运营商投资亚太码头的权益吞吐量所占份额几乎都达一半以上。其中，投资“一带一路”沿线亚太港口码头数量最多的为整合之后的中远海运港口；其次为和记黄埔、新加坡国际和 AP 穆勒码头。

远东港口投资受青睐

尽管“一带一路”战略推进和巴拿马运河扩建完工，提振了港口对于集装箱码头建设的投资热情，但总体而言，投资建设更趋于理性。同时，由于国际海事组织要求2020年开始实施船舶硫氧化物排放限制，使得LNG成为最佳燃料选择，因此全球LNG码头建设项目居多。

其中，中国LNG码头投资建设最为火热，2016年全球LNG码头建设项目13个，中国占据8个，年气化能力占全部项目将近70%（见表2）。

“一带一路”倡议之下，东盟共同体的成立，推动了东南亚港航产业发展，东南亚港口建设迎来投资契机。2016年，印度尼西亚启动扩建丹戎不碌港。马来西亚计划在未来15年内投入86亿马币用于扩建其最先进的丹戎帕拉斯港。新加坡为巩固枢纽大港地位，提出80亿美元的港口建设计划，在东南部启动建设大士港；新加坡全新的多用途码头Combi码头已于2016年正式运营，巴西班让码头项目全部工程也即将完工。

港口，是城市的港口

近年来，中国港口建设取得突出成就：截至2016年年底，中国港口万吨级及以上泊位达2317个，是5年前的1.3倍；在全球港口货物和集装箱吞吐量排名前十的港口中，中国港口占有7席；上海港、宁波舟山港连续多年集装箱吞吐量、货物吞吐量全球第一；招商局港口、中远海运港口也日渐成为参与全球码头运营竞争的佼佼者。

“一带一路”倡议提出以来，中国港口发展迎来新的机遇。目前，中国港口已与世界200多个国家、600多个港口建立航线联系，开行以中国港口为起点的20条国际海铁联运班列。港口的蓬勃发展，也繁荣了所在城市。如今，港口行业所承担的投资热点和城市群概念已经成为新时期中国经济发展的驱动力。随着“一带一路”战略的深入实施，中国港口发展的红利，将惠及更广泛的地区和更多的人。

港口改革势在必行

今天中国已经站在了全球高度融合发展的历史巅峰，正在创造更加紧密合作的全球化新时代。在2017年“中国航海日论坛”和“海丝港口国际合作论坛”上，与会专家探讨了在新一轮全球化中港口发展和合作面临的新变化。新变化之下，中国港口迎来新的发展契机，同时也将承担新的历史使命，改革势在必行。

国家发改委综合运输研究所所长汪鸣指出，随着中国经济进入新常态，传统港口经济增长的动能减弱，亟待新旧动能的平稳接续与转换。在港口探索物流、商贸等延伸服务的过程中，港口经济发展面临新的探索，上一轮港口经济发展是出口加工推动的，出口经济遇到“天花板”后，港口经济应当谋求进出口平衡。

汪鸣表示，创新港口发展新模式，从传统的以铁路、公路等交叉网络为载体的网络枢纽转变为借助“互联网+”、跨境电商、智能信息等载体的枢纽网络。同时，港口发展由沿海向内陆延伸，加强江海联运、海铁联运等多种形式的联运建设。

在马士基（中国）有限公司董事长施敏夫看来，数字化创新是改善港口贸易的新路径，数字化不仅可以改变客户的体验，使服务成本更低，而且提升了资本的生产率。面对当下竞争日益激烈的海港业发展现状，班轮业的兼并重组有利于运输网络的灵活性及整个行业的稳定发展。

数字化创新也是建设智慧港口的一大途径，在菜鸟国际总监关晓东看来，建设智能港口的核心是具备智能化的大数据平台，智能监管、智能服务、自动装卸为其主要呈现形式。借助高速增长的云市场，以信息物理系统为结构框架，通过高新技术的创新应用，使物流供给方与需求方共同融入“一体化”系统。

在多举措创新发展模式的基础上，在“一带一路”倡议下，中国港口企业通过转变海外投资方式来布局全球。招商局港口副总经理李玉彬表示，初期通过港口项目的海外投资与当地建立合作共赢的机制；中期通过综合开发的模式实现海外业务的可持续发展；远期通过与被投资国成为命运共同体造福当地并提升自己。

此外，招商局集团副总经理胡建华指出，随着全球化程度的加深，“海丝”港口的合作正面临四个新的变化。一是由财务投资型向投资、建设、运营并重转型。以前中国企业大多是投资海外港口建设，建设完了把港口、铁路交给当地人，现在则更看重建设后的运营状况。二是由机会触发式参与向战略导向型理性参与转型，现在从全局的观念开始重新布局。三是由单纯的港口投资向区港联动综合开发转型。投资港口不是目的，港口也是服务型的基础设施，要为经济服务，所以这种转型也非常重要。四是由短期获利向长期经营持续发展转型。不是简单的建个三五年，目前中国在很多国家签订的自由贸易区、合作区期限均为 99 年，甚至还给十几年的准备期。这相应地，对于“海丝”港口建设各方提出了新的能力和商业模式创新要求。

港城联通正逢其时

港口作为全球贸易的流通载体，日益成为区域经济发展的核心。从全球城市的成长轨迹看，港口仍然是主驱动力。作为率先在“一带一路”建设中实践“港一城一产”的企业，招商局集团不断探索建设“海丝”港口的新标准和新模式。

胡建华指出，“海上丝绸之路”沿线国家的港口是实现政策沟通、道路联通、贸易畅通、货币流通、民心互通的关键载体。“一带一路”倡议之下，“海丝”港口的发展，首先要牢牢把握与所在国家共商、共建、共享的原则，在共商的基础上形成共识，以港口设施联通促进沿线国家的水陆交通条件改善、物流中转提速和综合水平提升。

在此基础上，胡建华称，港口“走出去”首先要具备综合开发能力，“海丝”港口的业态趋向于多元化，不仅要完成港口基础设施建设，也不单纯是港航物流功能，而是要有港区与城区的联合互动；其次要具备组织协调能力，联合开发，充分发挥承包商的建设能力，地方港务集团精细化管理和运营能力，港口运营商的精准布局和国际管理的能力；第三是要具备精耕细作能力，“海丝之路”建设不在一朝一夕，要深耕当地，与所在国结成命运共同体和责任共同体。

在商业模式创新方面，招商局集团总结蛇口工业区和中国开发区 30 多年发展模式和经验，形成了“蛇口经验”，即在“海丝”沿线国家，以沿岸港口为特色，以中间经贸合作区为产业聚集平台，以后方城市为依托的“前港、中区、后城”的“一体化”战略综合布局方案；通过与“一带一路”沿线国家合作，在临港区域开发海外产业园区，打造适合国际产能合作的软环境，提供“一站式”服务，同时帮助东道国政府解决发展经济和就业、吸引外资等问题，将海外产业园区打造成连接中国和“一带一路”沿线国家的一个重要桥梁。

2015 年 3 月，“一带一路”建设顶层设计规划发布。国家发改委、外交部、商务部联合发布《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》（《愿景和行动》），界定“21 世纪海上丝绸之路”的重点方向是从中国沿海港口穿过南海到印度洋，延伸至欧洲和非洲；穿过南海到南太平洋，延伸到大洋洲和拉丁美洲。

在“一带一路”倡议提出近 4 年之际，“21 世纪海上丝绸之路”重点方向的规划已经逐渐细化成形——6 月 20 日新出炉的《“一带一路”建设海上合作设想》（《设想》）勾勒出 3 条“蓝色经济通道”，其中在《愿景和行动》之外，《设想》新提出“经北冰洋连接欧洲的通道”。此外《设想》表示，将支持北冰洋周边国家改善北极航道运输条件，鼓励中国企业参与北极航道的商业化利用。

在《愿景与行动》中，“海上丝绸之路”以重点港口为节点，在具体建设上，圈定上海、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 15 个沿海港口。在此基础上，中国政府不断提出港口城市发展的新概念。在建设港口的同时，环渤海、长三角、海峡西岸、珠三角等经济区和沿海港口城市发挥地方特色，进一步加大开放力度；着眼于国家“一带一路”战略，层层递进提出建设粤港澳大湾区，探索珠三角区域城市发展新模式。港澳两个特别行政区的加入，也将使得大湾区战略升级为国家规划下的城市跨制度合作。[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@sisi-smu.org



上海国际航运研究中心 Powered by SISI
CHINA SHIPPING DATABASE
中国航运数据库