

# 时事经济与航运

中国海洋运输情报网主办

2017年11月22日 (第1720期)

- ◇ 上海自贸区和科创中心建设是重中之重..... 1
- ◇ 最近大热的“上海自贸港”对于企业有哪些商机?..... 2
- ◇ 8290亿美元!全球最新船队规模披露..... 4
- ◇ LNG船运输市场:今朝“负重前行”只为明日“柳暗花明”..... 5
- ◇ 规范港口生产经营行为 降低进出口物流成本..... 7
- ◇ 资金卡脖,民营造船业洗牌在路上..... 10
- ◇ 宁波舟山港集装箱吞吐量超2160万标箱..... 11

## 上海自贸区和科创中心建设是重中之重

履新第三周,上海市委书记李强已在公开活动中多次强调了上海自贸区和科创中心建设的重要性。

11月15日,在上海市委举行的区、大口党委书记季度工作会议上,李强指出,进一步谋划推进自贸试验区和科创中心建设是当前全市工作的重中之重,必须抓牢不放,持续推进,务求实效。

2017年前三季度,上海全市完成地区生产总值2.16万亿元,同比增长7%,时隔两年重回7%以上。多年来,上海在开放创新领域不断积累的新动能,开始迎来逐步释放的周期。在经济进入新常态、新旧增长动能转换的关键时期,李强的一言一行自然都备受关注。

### 1 调研了解上海经济情况

2017年10月29日,在上海召开的全市领导干部会议上,李强被中央任命为上海市委书记。

担任过浙江与江苏两省书记的李强,对于上海并不陌生,但李强还是在短短的三周内以“每周调研一个区”的速度先后走访了黄浦、浦东与徐汇三个地方,除了黄浦区,李强调研时皆对当地经济社会发展提出要求。

履新后的第二天,李强便调研了中共一大会址的所在地,推动学习宣传贯彻党的十九大精神。11月18日,仅过一周,李强便走访调研浦东新区,他指出,浦东是全国改革开放的窗口和现代化建设的缩影,在上海经济社会发展中的地位举足轻重。

在浦东调研时,李强走访了上海自由贸易试验区和张江国际创新港,体现出对这两项国家级战略的重视。

李强在调研时指出,浦东要聚焦自贸试验区建设,加快探索形成更多制度创新成果,更好彰显全面深化改革、扩大开放试验田的作用。对于张江综合性国家科学中心建设,李强要求以“全球视野、国际标准”进行建设,提出加快集聚和建设世界一流的大科学设施集群,加快科技成果转化和人才培养与引进。

11月14日,李强在调研徐汇区时提出,一个区域的发展要从最有条件最有优势的领域入手,不断发挥优势突出特色增强竞争力。李强要求徐汇区传承好历史文脉资源,做好滨江沿线的开放利用。

履新三周时间以来，李强的工作主要以调研上海各区的实际为主。其调研过的浦东与徐汇分别代表了上海两种不同的区域经济发展格局，前者代表着经济发展的新生力量，潜力无限但需引导；后者则是成熟经济区域，面临如何升级转型问题。

## 2 全市工作的重中之重

公开行程显示，在徐汇区调研结束后的第二天，11月15日在上海市委举行的区、大口党委书记季度工作会议中，李强再次强调了上海自贸区和科创中心建设这两项国家战略的重要性。

在上述会议上李强指出，目前上海经济运行总体平稳、稳中向好、好于预期，增长更稳、结构更优、效益更好。他强调，进一步谋划推进自贸试验区和科创中心建设两项国家战略，这是全市工作的重中之重，必须抓牢不放，持续推进，务求实效。

中国城市发展研究院投资部主任刘澄在接受采访时指出，上海自贸区和科创中心建设推动了上海市整体产业结构升级，成为上海市不断提升国际竞争力的重要支撑。

未来如何更好地建设上海自贸区与科创中心，成为上海发展的关键问题。

上海社科院城市与区域经济研究中心主任左学金说，上海建设科创中心，关键是要发挥中小科创企业的作用。目前，上海科学研究做的比较好，但企业创新相对较弱，其中一个重要的原因是，上海的创新型中小企业无论是规模还是影响力都还有培育的空间。

华中科技大学自贸区研究中心主任陈波认为，上海自贸区当前的第一要务是要把计划脚踏实地地落实，把创新的状态从概念落实到实际中去，真正体现在相关企业的发展当中。上海自贸区依然需要在建设标准、金融创新、人才政策、监管体制以及法律体系方面不断提升整体的开放水平。

在15日召开的会议上，上海市委副书记、市长应勇对下一阶段全市经济社会发展工作进行部署，提出要抓好七方面的重点工作，其中就对上海自贸区与科创中心建设的未来工作进行了重点部署。

应勇强调，要深入实施自贸试验区和科创中心两大国家战略。自贸试验区建设要按时完成年初确定的24项重点工作并做好评估。科创中心建设要抓好大科学设施、共性技术研发转化平台、重要承载区等落地推进。此外，还要求落实好支持外资研发中心发展的“16条”政策。[返回](#)

## 最近大热的“上海自贸港”对于企业有哪些商机？

这两天“上海自贸港”成为了新闻热词。自贸港究竟是什么？对外贸来说又有哪些机遇呢？

十九大报告中第一次出现了自由贸易港的内容，报告明确提出：要推动形成全面开放的新格局，“赋予自由贸易试验区更大改革自主权，探索建设自由贸易港”。

随后，中央政治局常委、国务院副总理汪洋在其署名文章《推动形成全面开放新格局》中对自贸港做了定性：“自由港是设在一国(地区)境内关外、货物资金人员进出自由、绝大多数商品免征关税的特定区域，是目前全球开放水平最高的特殊经济功能区”。

### 1 何为“自贸港”？

自由港是设在一国(地区)境内关外、货物资金人员进出自由、绝大多数商品免征关税的特定区域，是目前全球开放水平最高的特殊经济功能区。

《人民日报》旗下侠客岛评论称，“说白了，就是要在现有某些自贸试验区以及其包含的自由区的基础上，对标国际最高水平，建立高标准的对外开放区域，立志成为全球贸易枢纽中心。基于此，自贸港也常被视为自贸试验区的‘升级版’。”

所谓“更高标准”，是指高于自贸试验区的口岸监管标准，对标国际最高标准。基本要素是：

第一，货物、物品进出“一线”免于惯常海关监管，取消或最大程度简化入区货物的贸易管制措施，最大程度简化甚至免于货物进出“一线”的申报，进入自由贸易港的货物不缴纳关税和其他进出口税；

第二，在自由贸易港区内，企业可以自由开展仓储、物流、销售、展览、维修、组装、加工、制造、包装等生产经营活动，区内的业务准入方面无需经过审核批准；

第三，货物、物品进出“二线”实行进出口申报管理，依靠高标准的国际贸易“单一窗口”安全高效管住。

简而言之，自由贸易港就是自贸区中的自贸区。与自贸试验区相比，自由贸易港比较大的变化发生在一线管理的放开程度上。依托信息化监管手段，自由贸易港将取消或最大程度简化入区货物的贸易管制措施，最大程度简化一线申报手续，大幅提升贸易便利化水平。

除了贸易，自由贸易港还可以实施符合国际惯例的金融、外汇、投资和出入境等管理制度，从而营造出一种“境内离岸”的环境。

目前在全世界范围内，香港、新加坡、迪拜、德国汉堡、荷兰鹿特丹等都已经建起并运行自贸港。排名世界集装箱港口中转量第一、第二位的新加坡港、中国香港吸引大量集装箱前去中转，奠定其世界集装箱中心枢纽的地位；新加坡通过电子系统处理贸易报关，99%可以在10分钟内处理完毕，每年节省的贸易成本高达上十亿美元。

中国企业目前在全球价值链的位置仍处于中低端。通过探索建设自由贸易港，将推动我国自身的制度创新，这将有利于中国企业实现价值链位置的突破与上移，显著加快中国企业的转型升级脚步，进而获得更大规模的国际贸易增量。

## 2 在哪里设自贸港？

目前上海、天津、浙江、福建、广东等多地都在启动或酝酿探索自由贸易港。我国一些自由贸易试验区本身就带有港区，如上海自贸试验区包括外高桥、洋山港等港区，浙江自贸区有舟山港等港区，天津有天津港保税区。

从进度来看，上海无疑走在了前面。根据今年3月公布的《全面深化中国(上海)自由贸易试验区改革开放方案》，上海将在洋山保税港区和上海浦东机场综合保税区等海关特殊监管区域内，设立“自由贸易港区”。而宁波自贸港先行区的发展目标是推动以油品为核心的国际大宗商品贸易自由化。

## 3 上海自贸港将会怎样建设？

与自贸试验区相比，上海自由贸易港有望在一线(国境线)放开方面取得新突破，将取消或最大程度简化入区货物的贸易管制措施，有望实现不报关、不完税、转口贸易也不受限制。此外，国际融资租赁等离岸产业也将成为上海自贸港的一大亮点。

从上海自贸港建设初步方案看，它将借鉴新加坡、迪拜等做法，围绕货物、资金和人员三大要素的自由流动展开，某些方面有望取得突破。

在货物自由流动上，争取一线无条件准入、登记式备案、区内免证免审，进出口的货物在自由港之内不需要海关等部门审核，相关部门只对重点货物实行抽检。

资金自由流动上，主要内容包括，改善外汇管理方式，调整税收优惠政策，完善自贸区账户制度，加快人民币离岸业务发展等。落实到具体细节上，自由港将争取实现“增量”外汇的自由流动。此外，自由港将争取大幅降低港区内注册企业的所得税税率。

人才自由流动上，对于港内企业聘用的外籍人才，将以发放中国绿卡为目标，在港内企业工作的外地人才上海落户也可能会有更进一步的优惠措施。

在方案的整体设计上，“境内关外”这一概念成为重中之重，相对应的是，“一线放开、二线安全高效管住、区内自由”。“一线放开”就是要从原来的常规性监管，变成精简监管。“二线高效管住”立足于“单一窗口”的平台功能，将涉及贸易监管的海关、检验检疫、外汇、支付等相关监管部门接入“单一窗口”作业平台，实现集约式、一站化的高效管理。

自由贸易港的建设，目标并不止于贸易自身，方案的初步设想是以贸易带动产业，要把巨大贸易量带来的巨大附加值留下。以此为目标，离岸贸易、离岸金融将是自由贸易港政策的发展方向。离岸贸易的核心在于“境内关外”式监管，货物存储在自由港区免税，同时也不需要报关。

中国已成为全球最大的潜在市场之一，若允许离岸贸易，大量的国际商品甚至整个东亚的国际商品都会放到上海。

#### 4 哪些企业将受惠于自贸港？

通过借鉴过往自由贸易港的建设经验，贸易自由度、金融自由度和投资自由度的提升料成为后市掘金“三大主线”。

首先，贸易自由度方面，主要体现在无关税壁垒、进出口货物管制力度小、手续简单、贸易结算自由。一方面，更高层次的开放将带来贸易量的上升；另一方面，贸易量的上升将带来未来港口吞吐量的上升。从世界范围看，自贸港区建设多集中在具有国际枢纽地位港口、机场。因此，贸易自由的提升势必将为物流、港口等方面的投资机会带来催化。

其次，从金融自由度来看，表现在汇兑及资金进出自由、开放的资本市场。比如，在自由贸易港完善资金流动的便利措施；优化本外币一体的跨境资金服务；跨境人民币产品的创新力度还可以加强；允许金融机构创新境外融资方式来支持自由贸易港。而随着本地资金和国外资金的自由流动，金融业也将以此为契机进一步加速国际业务的开展，从而对金融行业的整体发展起到积极作用。

最后，从投资自由度来看，其主要表现在投资领域的开放、监管环境友善、法律制度完善三个方面。而投资自由度提升也将带来创新产业的集聚。2013年上海自贸区提出之前，在保税区内90%左右的企业集中在贸易、物流、加工三个行业，达到7000余家，而4年之后，这三个行业的企业数量虽然增加了1万家，但占比已大幅下降到了58%，背后伴随着的是商务服务、技术服务、文化服务三大创新行业的爆发，新增的高附加值服务业占比达到35%。自贸港相比自贸区是进一步的深化，也将会为创新产业企业创造更多发展机会。

参与决策咨询研究的上海财经大学上海发展研究院、自由贸易区研究院院长赵晓雷教授认为，根据自由贸易港的功能定位，贸易类企业特别是经营国际中转贸易的企业会获得较大的发展机会。

大力发展国际中转贸易是上海国际贸易中心、国际航运中心建设的重要内容。自由贸易港实施更高标准的“一线放开”，将大幅度节约两头在外业务的时间成本和税收成本，促进国际中转及离岸贸易的发展。“一线”监管的放松也可以促进服务贸易特别是技术类服务贸易的发展。

自由贸易港的区港一体化监管也有利于国际航运企业的发展。自由贸易港“区内自由”的制度红利更是有利于“原进原出”的全球维修、加工制造、仓储物流、跨境电商等类企业的发展。与自由贸易港区外的海关特殊监管区域相比，经营国际业务的企业不仅可以享受保税政策，也可以享受区内流转税优惠政策以及更宽松便捷的监管服务。

另外，自由贸易港在外汇管理及跨境结算支付方面的便利性改革可以催生第三方金融服务及投资服务新业务的发展。总之，自由贸易港对标国际最高水平的国际贸易自由化便利化改革创新，将为经营国际业务的各类企业带来更大的制度红利。[返回](#)

### 8290 亿美元!全球最新船队规模披露

联合国贸易和发展会议（UNCTAD）发布《2017年国际海运述评》，数据显示，截止2017年初，全球商船船队价值8290亿美元。从船舶建造、运营、船旗国、拆船以及船队价值、船型、船龄等方面，不同的国家和地区均出现了比较明显的变化。

以五年为时间段，全球船队的增长出现了下降，期中2016年商船船队规模仅增长

了 3.15%，低于 2015 年 3.5% 的增长率。

在造船领域，2016 年，韩国、中国和日本三个国家建造船舶数量占全球船队总吨位的 91.8%，其中韩国份额最大，占比 38.1%。

在拆船领域，2016 年，印度、孟加拉、巴基斯坦和中国四个国家拆船数量占全球 94.9% 的份额。

按货物载重吨运输能力计算，全球五大船东国依次为希腊（3.09 亿载重吨）、日本、中国、德国和新加坡，这五个国家占全球船舶运输市场载重吨份额的 49.5%。拉丁美洲只有一个国家——巴西进入全球前 35 位船东国，而非洲没有一个国家入榜。

五大船旗登记国和地区分别是巴拿马、利比里亚、马绍尔群岛、中国香港和新加坡，共占 57.8% 的市场份额。

按船舶数量计算，中国是最大的船东国，1000 及以上总吨的船舶数量达 5206 艘，而且近海有大量小船运营。希腊 4199 艘，仅次于中国，位居世界第二。

欧洲和北美的传统海事强国在全球船队的份额持续下降，而中等收入的发展中国家，尤其是亚洲国家，份额在增长。

UNCTAD 解释称，船东行业并不是高技术行业，无需最新、最复杂的技术，因此机遇往往提供给了新兴经济体。同时，船东也不是人员密集型行业，因此低工资国家往往显示不出成本优势，这与拆船行业不同。因此，过去的十年，中等收入国家的市场份额在增长，而最不发达国家都不是全球主要的船东国。

从数据可以看出，按商船价值来看，美国船队排名第一，船队价值 960 亿美元。随后是日本、希腊、中国和挪威。卡塔尔船东因为拥有大量昂贵的 LNG 油船和其它特种油船，单船平均价值高达 7500 万美元。而印度尼西亚、泰国和越南的船队，其平均单船价值较低。其中，印尼船队因为拥有大量小且老旧的货船、渡船，其单船平均价值仅为 360 万美元，主要进行岛屿间运输。

另外，从全球看，中国的海运连结性指数最高，排在首位。韩国第二，马来西亚第三，美国第四。

世界前十位船东国的船队构成（按 DWT 计算）。希腊油轮比例最大，中国杂货船比例最大，德国集装箱船比例最大。

从船型看，LNG 运输船继续保持高速增长，增长率超过了 9.7%。油船的增长率也达 5.8%，化学品油船为 4.7%。长期处于下降的是普通货船，增长率为 -0.2%，目前普通货船占全球船队吨位的比例仅为 4%，大大低于 1980 年的 17% 比例。

截止 2017 年初，全球商船平均船龄为 20.6 年，比前几年略有增长，显示新造船数量和拆船数量都有所减少，带来平均船龄的增加。但与历史平均值相比，目前全球船队仍然相对年轻，尤其是散货船和集装箱船。

悬挂发展中经济体国旗的船龄平均比悬挂发达经济体国旗的船龄多 10 年。从船型看，一般货船船龄最大，超过了 25 年；干散货船则是最年轻的，船龄不到 9 年。[返回](#)

### LNG 船运输市场：今朝“负重前行” 只为明日“柳暗花明”

10 月，英国海事研究咨询公司德路里 (Drewry) 发布了最新全球液化天然气 (LNG) 贸易及 LNG 船航运市场分析报告。该报告指出，2017 年全球 LNG 船航运市场 (现货船队) 将累计亏损 2.3 亿美元。由于全球 LNG 船队强劲扩张，运费上涨受限，船东公司将继续面临压力和挑战。

但同时，德路里对 LNG 船航运市场的未来预期作出了乐观判断——庞大的市场需求将刺激 LNG 贸易，化解 LNG 船过剩运力。德路里分析认为，除了中国、印度等传统的 LNG 进口大国，巴基斯坦、泰国、孟加拉国、菲律宾和缅甸这 5 个新兴市场国家 LNG 进口需求也很旺盛，将有力推动全球 LNG 贸易增长。随着天然气在全球能源消费中的比重稳步提升，全球 LNG 需求持续增加。在供给端，澳大利亚、卡塔尔、美国等主要 LNG 出口国

持续输出 LNG，多国能源巨头公司积极投资部署 LNG 生产项目，也将创造 LNG 船运力需求。

因此，尽管当前 LNG 船航运市场经受着亏损之“痛”，船东公司面临经营压力，但未来预期向好。假以时日，等到运输需求全面释放时即可扭亏为盈，LNG 船航运市场也将迎来“柳暗花明”。

### 1 供过于求 亏损难以避免

报告显示，2017 年 1~9 月，全球 LNG 船平均运费为 33000 美元/天，与去年同期相比上涨了 5%。尽管这足以支付约 15000 美元/天的营运成本，但仍低于德路里预测的盈亏平衡点。

据德路里估计，今年全球 LNG 船航运市场将面临 2.3 亿美元的亏损。受交船量增加影响，预计 LNG 船航运市场面临的压力将持续到 2018 年，且全球造船市场低迷，LNG 船造价继续处于历史低位，船东公司也将继续面临营收压力。为应对运力过剩和 LNG 新项目投产推迟，不少船东纷纷延后交船日期。

“当前 LNG 船航运市场运力过剩，与前些年大量订造 LNG 船有关。”中国船舶工业经济与市场研究中心市场研究室主任张琦认为，“通常情况下，LNG 船需要根据相关项目进行订造，但市场上存在一些投机订单。”LNG 船供应过多，导致当前的亏损难以避免。张琦介绍，2012~2015 年，由于很多 LNG 生产项目延期，LNG 产量和贸易不及预期，而大量 LNG 项目船及“投机”船建造完工后被投放到现租市场，这就导致市场运力过剩，运费价格也相应走低。

“2016 年，情况有所好转，一些 LNG 生产项目开始陆续投产，LNG 海运量回升至 2.7 亿吨，2017 年年底有望进一步增长至 2.9 亿吨，并开始消化过剩运力。”张琦说，考虑到目前 LNG 船航运市场依然处于运力过剩的状态，2018 年 LNG 船新造市场可能依然相对低迷，2019 年有望逐步复苏。

对于 LNG 船航运市场的前景，德路里同样持乐观判断。“2017、2018 年全球 LNG 船队增速约为 10%，而 2019 年将放缓至 4%；同时，2019、2020 年，全球 LNG 贸易有望增加 6.5%。”德路里 LNG 航运分析师 Shresth Sharma 表示，“我们对 LNG 船航运市场的前景保持乐观态度。”

### 2 未来可期 LNG 需求继续扩张

今年 2 月，壳牌公司发布了一则《液化天然气(LNG)前景》报告。该报告指出，2016 年全球 LNG 需求量达 2.65 亿吨，其中，中国和印度是全球 LNG 进口增长最快的两大“买家”，预计两国还将继续推动全球 LNG 需求增长。

近年来，中国的天然气消费一直保持两位数增长。目前，中国大陆 LNG 进口规模仅次于日本、韩国和中国台湾。“中国正在全球各地进购 LNG，推动其现货价格超过了油价联动的价格。”路透社报道称，在“煤改气”以及环保政策的推动下，中国对天然气的需求急剧扩大。壳牌公司预计，到 2030 年，中国天然气需求量将达到 4500 亿立方米。

中国 LNG 的进口来源国为澳大利亚、卡塔尔、美国等，这些国家也是全球主要 LNG 供应国。此外，中国还与马来西亚、印度尼西亚、巴布亚新几内亚签订了长期 LNG 进口合约。除了直接进口 LNG“现货”，中国也积极投资 LNG 生产项目，进一步提升对气源的掌控力。

11 月 8~10 日，在美国总统特朗普访中国期间，中美签署了 2535 亿美元的经贸大单，其中包括中国石油化工集团公司、中国投资有限责任公司、中国银行与美国阿拉斯加州政府、阿拉斯加州天然气开发公司(AGDC)签署的合作协议。根据该协议，中国将投资约 430 亿美元促进阿拉斯加州液化天然气(LNG)的开发。

此前，中国石油天然气集团公司与俄罗斯天然气生产商诺瓦泰克(Novatek)签署战略合作协议，双方将继续就亚马尔 LNG 项目开展合作，并研究北极液化天然气二号开发项目(Arctic LNG 2)的可行性。亚马尔 LNG 项目地处俄罗斯亚马尔半岛北极圈内，是全

球纬度最高、规模最大的在建 LNG 项目，计划年产 1650 万吨 LNG 和 100 万吨凝析油。2013 年，中国加入该项目，中石油持股 20%。亚马尔项目投产后，每年将有 400 万吨 LNG 运往中国市场。

除了中国、印度等老牌 LNG 进口大国，新兴市场国家对 LNG 的进口需求也是刺激全球 LNG 贸易的强劲动力。德路里报告指出，到 2020 年，巴基斯坦、泰国、孟加拉国、菲律宾和缅甸这 5 个国家的 LNG 进口总量将达到 3200 万吨左右，可创造 25~30 艘 LNG 船运力需求。

### 3 未雨绸缪 抢占市场先机

作为替代煤炭最经济、最可靠的清洁能源，天然气占一次能源的比重不断提升，全球 LNG 需求持续增加。“目前，LNG 占全球天然气贸易的比重仅为 30%，2035 年有望达到 50%，将需要大量的 LNG 船进行运输，LNG 船市场前景十分广阔。”张琦说。

跨国石油公司同样看好 LNG 的市场前景，积极投资建设 LNG 项目。这些项目一旦投产，也必将刺激 LNG 贸易及运输需求。例如，澳大利亚雪佛龙公司运营的年产 890 万吨的 Wheatstone 项目已进入调试阶段，壳牌公司运营的 360 万吨 Prelude 浮动 LNG 设施项目以及日本国际石油开发帝石公司运营的年产 890 万吨的 Ichthys 项目计划明年投产。据统计，全球计划于 2020~2021 年投产的 LNG 项目对 LNG 船的需求将超过 200 艘。

由此看来，尽管当前 LNG 船航运市场正经历着低价带来的亏损之“痛”，但从长远看来，未来预期收益十分可观。面对这块“大蛋糕”，全球造船企业之间的竞争势必会更加激烈。“未雨绸缪”才能抢占先机。事实上，在 LNG 船市场，造船企业之间的技术竞赛和订单争夺战早已开始，尤其是中韩两国的“较量”。

以沪东中华造船(集团)有限公司为代表，中国船企在 LNG 船建造技术方面不断赶超韩国。如何保持并扩大领先优势?张琦认为，中国船企应继续深耕 LNG 船市场，着重提高建造效率，缩短建造周期，逐步调整产能结构，使产能资源更多地向 LNG 船领域倾斜。此外，除了沪东中华等 LNG 船建造骨干船企，其他有能力的船企也可进军 LNG 船建造业务，进一步增加市场份额。[返回](#)

### 规范港口生产经营行为 降低进出口物流成本

规范港口生产经营行为 降低进出口物流成本，促进实体经济持续健康发展——国家发展改革委有关负责人就港口反垄断调查问答

近日，国家发展改革委公布了部分港口企业按照反垄断调查要求进行整改的有关情况，并就此采访了国家发展改革委有关负责人。

**问：请介绍一下此次对港口开展反垄断调查的基本情况。**

答：按照党中央、国务院关于持续为实体经济减负、激发市场活力和社会创造力的宏观调控要求，根据有关方面的反映和举报，国家发展改革委会同交通运输部，从今年 4 月中旬起，依法对上海港和天津港开展了反垄断调查。

此次调查持续了近两个月的时间，从有关省份抽调 100 余名执法人员，调查走访了港口及其下属企业、上下游相关经营者等 100 余家市场主体，深入细致地了解了有关情况，查明了港口涉嫌违反《反垄断法》的主要行为。在此基础上，国家发展改革委会同交通运输部、中国港口协会于 9 月 22 日联合召开会议，要求全国沿海 39 个港口都要对照此次反垄断调查发现的问题，进行自查自纠和切实整改。其中，19 个规模以上港口的整改方案报国家发展改革委审核。从目前有关港口上报的自查自纠情况看，多数港口认识深刻，进行了全面自查，并制定了切实可行的整改措施。

**问：调查中发现港口生产经营中涉嫌违反《反垄断法》的行为主要有哪些？**

答：由于所处地理位置不同，不同的港口有不同的腹地，相互之间的竞争关系不强。每一个港口在一定的地域范围内，都具有较强的市场力量。换言之，这个范围内的货物

经由当地港口运输，最具有经济合理性，从而导致船公司和货主对其高度依赖。此次调查中发现，港口普遍存在以下三个方面问题：

第一，要求船公司使用本港下属企业提供的拖轮、理货、船代等服务。拖轮、理货和船代是船舶在港口进行停靠和装卸作业时所需要的一些辅助性业务，市场本来是放开的。但调查中发现，港口通过签署格式合同、不开放信息端口、为不同公司划分市场等方式，限定或者变相限定船公司只能接受港口下属企业提供的服务。

例如，在拖轮方面，有的港口与船公司签署合同中设置由港口下属企业提供服务的格式条款；有的港口在船舶信息申报系统中，根本没有设置拖轮公司选项，实质上剥夺了船公司对于拖轮公司的自由选择权。在理货方面，有的港口不允许非下属企业进入港口开展业务，有的则直接为理货公司划分了市场。在船代方面，有的港口在内贸、中转等领域，不开放信息端口，使得船公司只能选择港口下属企业。这些做法完全排除了港口内相关服务市场的竞争，涉嫌构成限定交易行为，导致相关服务价格高企，不合理增加了实体经济运行成本。

第二，对不可竞争的本地外贸集装箱业务，收取远高于竞争性国际中转集装箱的装卸作业费。总体来看，在港口运输的外贸集装箱分为两类：一种是以港口为出发地或者目的地的，可称之为本地集装箱；还有一种是在港口中转，换船运输至其他港口的，可称之为国际中转集装箱。对港口而言，这两类集装箱在成本和面临的竞争条件方面，均存在显著差异。从成本来看，国际中转集装箱由于装卸次数更多，成本相对高；本地集装箱的成本则相对较低。因此，在政府定价时期，国际中转集装箱的装卸费用定价高。但从面临的竞争条件来看，本地集装箱受运输距离限制，货主难以选择其他港口运输，港口面临的竞争约束很小；对国际中转集装箱则不需考虑港口与货物最终目的地之间的距离，在不同港口中转差别不大，港口面临的竞争环境非常激烈，甚至还面临周边其他国家港口的竞争。

调查显示，由于竞争环境和压力不同，很多沿海港口在两种集装箱装卸费用上，采取了不同的定价策略。国际中转集装箱虽然装卸成本高，但由于竞争较为激烈，很多沿海港口均制定了较低的价格。而对本地集装箱，由于港口面临的竞争约束较小，其收费水平显著高于国际中转集装箱的水平，中间的差距高达2—3倍。这种依靠市场支配地位抬高价格的做法，涉嫌构成《反垄断法》禁止的不公平高价行为。

第三，向交易对象附加强制服务、不竞争条款、忠诚条款等不合理交易条件。很多港口利用其在相关市场的支配地位，在与船公司和货主交易时附加了一些不合理的交易条件。例如，有的港口将本应由货主自主决定是否需要的拆箱理货服务，设置为码头提箱放行的前置条件。货主需要提箱，必须先进行拆箱理货并支付相关费用，增加了货主负担。有的港口在与船公司签署的合同中，要求船公司将其作为周边港口的中转港，并且保证海运费不高于周边港口相应航线的海运费水平。这些条款都与港口和船公司的交易本身无关，是不对等和不合适的，涉嫌构成附加不合理交易条件行为。

#### **问：港口的这些行为对我国经济发展有哪些不利影响？**

答：部分港口的这些行为，排除和限制了市场竞争，增加了实体经济的运行成本，也不利于港口自身做大做强，不能适应对外开放和经济发展的需要。

首先，增加了实体经济的运行成本。一是在市场已经放开的拖轮、理货、船代等领域，由于港口的限定交易行为，使得相关市场完全缺乏有效竞争，服务价格高企。我们进行了对比。以理货为例，在南方一些港口，理货市场已经充分竞争，集装箱船舶理货价格已低至5元/箱。而在一些市场竞争不充分的港口，船舶理货价格还高达18—22元/箱，差距达3—4倍。二是对本地集装箱收取的装卸费用过高。这部分费用由港口直接向船公司收取，再由船公司向货主收取，费用过高也增加了实体经济的负担。三是强制要求交易对象接受一些不必要的服务，如有的港将拆箱理货作为提箱的必备条件，并支付有关费用，不合理增加了相关经营者的生产经营成本。



其次，影响了公平透明的营商环境。港口是国家重要的基础设施，也是一个复杂的业务系统。在这个系统中，有的业务只能由港口完成，如船舶的靠泊和装卸业务；有的业务已经引入市场竞争，可以由港口之外的其他市场主体完成，拖轮、理货、船代等业务都属于这一类。很多港口在这些已经形成竞争的业务上，只允许自己下属企业提供服务，而不允许其他社会资本进入，人为制造了市场壁垒，没有形成对各类市场主体“权利平等、机会平等、规则平等”的准入环境，不利于充分激发市场主体活力，使市场在资源配置中起决定性作用，增强经济发展的内生动力。

最后，不利于港口自身做大做强。竞争是企业发展的根本动力。只有在竞争的压力下，企业才有动力积极创新，提升生产经营效率。在这次调查中发现，港口与交易对象签署忠诚条款，甚至是不竞争条款，以此来逃避市场竞争。这种做法虽然在短期内可以维护自身的市场地位，获取更高收益，但从长远看，势必会削弱企业创新发展的动力，不利于企业自身做大做强，也会降低经济运行的效率。

**问：港口将采取哪些措施，对上述行为进行整改？**

答：目前大多数港口都研究制定了整改方案。上海港、天津港、宁波舟山港、青岛港等主要港口对有关问题进行了全面规范，大幅调降了外贸集装箱装卸作业费水平；唐山港、黄骅港、威海港、日照港、连云港港、北部湾港等港口也对自查出的有关问题，制定了整改措施。这些措施主要包括：

一是全面开放拖轮、理货和船代市场。港口要充分尊重船公司及其船舶代理选择拖轮公司的自主权，为拖轮公司公平竞争创造条件。废止关于划分理货市场的备忘录或者约定，不限制任何理货公司在港口开展业务，由船公司自主选择理货公司。在船代方面，港口也将畅通渠道，允许并鼓励船公司通过其下属公司之外的渠道，报送船舶信息。

二是合理调降外贸进出口集装箱装卸费。上海港、天津港、宁波舟山港和青岛港将从2018年起下调外贸进出口集装箱装卸费用，下调幅度在10—20%左右，每年可降低进出口物流成本约35亿元。以20尺重箱为例，上海港将从现有的595.5元/箱降至480元/箱，下调幅度为19.4%；天津港将从现有的530.3元/箱降至470.3元/箱，下调幅度为11.3%；宁波舟山港将从现有的620.53元/箱降至490元/箱，下调幅度为21%；青岛港将从现有的575元/箱降至480元/箱，下调幅度为16.5%。

三是立即废止和清理有关不合理交易条件。港口将停止将拆箱理货作为船公司提箱前置条件的做法，由货主自行决定是否进行拆箱理货，并终止要求船公司承诺不开展竞争业务，以及优先选用本港下属企业服务的合同条款。同时，终止要求船公司将本港作为中转港、对本港运价不得高于其他港口的合同条款，促进港口之间的公平竞争。

下一步，国家发展改革委将督促有关港口，切实落实整改措施，恢复公平竞争的市场秩序，使港口能够更好地服务于实体经济发展。同时，也将继续加强执法监督，对部分港口的自查自纠情况进行调查核实，确保全行业生产经营行为得到全面改善。同时，也欢迎有关方面通过12358价格监管平台等方式，及时向我们反映港口生产经营中存在涉嫌违反《反垄断法》的问题，维护自身的合法权益。

**问：今年上半年，国家发改委曾公开多家船公司经过执法调查，主动调整码头作业费的有关消息。此次调查同样也在海运领域，二者之间有什么关系吗？**

答：推动物流降本增效，是推进供给侧结构性改革的重要举措，也是当前宏观调控的一项重要任务。这两项工作，都是围绕党中央、国务院这一要求展开的。在对船公司进行调查的过程中，多家船公司向我们反映了港口生产经营中存在涉嫌违反《反垄断法》的一些问题，为我们对港口开展反垄断调查，提供了重要线索。

同时，船公司收取的码头作业费，主要是基于港口收取的装卸作业费。我们一直强调，船公司应当按照成本补偿的原则，合理制定码头作业费。今年上半年，船公司按照这一原则，合理调整了码头作业费水平。此次港口调降装卸作业费后，我们也正在约谈

有关船公司，督促船公司相应调整码头作业费水平，确保为实体经济减负落到实处。[返回](#)

## 资金卡脖，民营造船业洗牌在路上

作为山东省蓬莱市的普通小镇，北沟镇唯一的优势，是北部 8 公里的海岸线，利用这一优势建设的船舶工业园区内，一度聚集了 8 家船舶重工类企业。在 2008 年之后的洗牌期，如果不是像“八仙过海”各显神通，扎根在北沟镇的蓬莱中柏京鲁船业有限公司（以下简称京鲁船业），可能不会坚持到现在，也不会成为全国排名前五的民营造船企业。

事实上，这里早已风光不再。近日，京鲁船业副总经理郭书远表示，单纯的造船厂，蓬莱当年有 3 个，如今已经倒下了 2 个。

对民营船厂来讲，订单还是其次，首要问题还是资金瓶颈。在京鲁船业董事长王轰看来，“只要金融机构能够‘拉一把’，很多船企就不会破产。”

### 1 融资难仍是生死符

“自造船行业被列为产能过剩之后，四大国有银行，把对民营造船的融资支持‘一刀切’下来了。”郭书远称，不仅仅是流动贷款不做了，固定贷款想都不用想了。

据悉，船东之前正常付款是分五期进行，每期是 20%，按造船进度支付。但现在为首期付款 30%，有的甚至是 20%，其他要等到交船前才能结清，需要船厂垫资。

郭书远算了一笔账：“一艘船合同价 1.6 亿元，首付也就 4800 万元，剩下的一个多亿，要靠企业自有资金把船造起来，一条船要垫资 1 亿多元，那要是 10 条船呢？”

在这方面，京鲁船业还是幸运的，因为他们背靠一个有钱的集团。从隶属关系上，京鲁船业是山东省出口创汇的龙头企业——山东汇洋集团五个分公司之一。

山东当地多位业内人士称，船厂的倒闭，没有订单还只是其次，金融机构对船厂融资的“一刀切”才是最致命的。

随着近几年融资渠道增多，民营船企可以各显神通。不过，须有银行开具的保函，而这却如同横亘在船厂与船东之间的一座大山。

“我们收船东的钱造船，要把保函给船东。签造船合同必须给人家保函，而且出具的银行必须是对方认可的。”郭书远说，这个保函对造船厂来讲，生死攸关。

“保函收益为千分之几，主要在于存款利润。”工商银行青岛分行人士表示，船东把预付款打到银行账户上，相当于给银行拉了一笔金额较大的活期存款。

不过，银行的这笔存款也不是白拉的。按照约定，如果船厂出现问题，银行在船东和船厂仲裁生效后，代替船厂承担相应的担保责任和损失。

上述工商银行人士表示，在矛盾尚未爆发时，开具预付款保函看起来是不错的买卖，但银行之所以收紧保函，也有自己的苦衷。

“船舶市场在 2008 年金融危机后高台跳水，船东弃船，未造完的船就像废铁一样烂在手里，也让不少银行吃尽苦头。”郭书远如是称。

与民营船厂一纸难求相比，浙江某民营船厂高管透露，有些民营船厂与国营船厂合作，因为国营船厂的保函可能用不完。

王轰提到，“《中国制造 2025》提出要完善金融扶持政策和加大财税政策支持力度，这对民营船企来说，是一件好事。”

事实上，正是得益于中国进出口银行等一些金融机构的支持，京鲁船业才能在激烈的市场竞争中获得更多的订单，但这种支持却不是普遍的。

烟台市政府人士则坦言，造船厂资金都紧张，虽然银行对民营船厂的贷款收紧政策，这两年逐渐在淡化，但金融机构对这个行业还是谨慎。

### 2 民企将成削减主力军

让王轰想不到的是，身为京鲁船业董事长的他，10年前热情满满地扎进造船圈子，如今至少有三分之一的精力，却要耗费在为一张纸上。不过，王轰是幸运的，至少京鲁船业还在运转。京鲁船业隔壁邻居蓬莱渤海造船有限公司（以下简称渤海造船），在去年宣告破产。

烟台市经信委人士证实，渤海造船倒闭源于资金链断裂。而郭书远表示，因为融资困难，现在还有船厂在倒闭。

位列全球10大造船商的扬子江船业执行主席任元林认为，造船行业还需要三四年时间来洗牌重组，“今后会是‘强者恒强、赢者通吃’，到最后中国市场只剩下两成业者。”

2016年底，工信部装备工业司司长李东介绍，“中国此前通过淘汰、消化、整合、转移过剩产能，已将2012年的8000万载重吨的产能削减至2015年底的6500万载重吨，然而仍然存在着无效产能，中国造船业必须‘瘦身’，估计削减30%以上的过剩产能。”

来自船厂、政府的多位人士表示，民企将是消减的主力军，事实上，因银行贷款收紧造成的融资困难，也成为民营船厂退出的主要动力。

烟台经信委人士坦言，造船厂资金都紧张，银行因过剩产能一下子把民营船厂贷款收紧了，这两年逐渐在淡化，但银行系统还是对这个行业不看好。

在外高桥造船董事长王琦看来，去产能的关键在于防止反复。

王轰还是希望其他金融机构能够“拉一把”，使那些有订单、有技术的民营船企能够获得支持，推动我国船舶工业实现持续、稳定、健康的发展。[返回](#)

### 宁波舟山港集装箱吞吐量超2160万标箱

全球首个“9亿吨大港”再传利好消息。宁波舟山港生产快报显示，截至11月12日，宁波舟山港今年累计完成集装箱吞吐量2161.2万标准箱，已超过去年全年2156万标准箱，同比增长13.5%，增幅居国内主要港口前列。

今年以来，宁波舟山港牢牢抓住国际市场贸易需求逐渐回暖和“一带一路”建设步伐加快的契机，充分发挥浙江海洋港口一体化发展优势，通过主动出击开拓国内外市场，科学优化码头生产组织，做优“超级大船”、做强水水中转、做大多式联运，促进集装箱运输生产保持快速增长势头。

瞄准国际船舶大型化趋势，积极打造超大型集装箱船舶的“必经之地”。目前，宁波舟山港已实现1.8万标准箱以上集装箱船舶的常态化靠泊。今年前10个月，宁波舟山港已累计作业1.8万标准箱以上超大型集装箱船舶超过600艘次，日均作业约两艘次。宁波舟山港还加强与马士基、地中海、中远海运等大型船公司的战略合作，今年已新增10条航线，目前航线总数创下242条的历史新高，其中远洋干线117条，为做强集装箱水水中转业务提供了强大支撑。

以海铁联运为代表的多式联运快速发展。9月12日，一列来自宁波舟山港的海铁联运专列顺利抵达云南省昆明市、楚雄州，标志着宁波舟山港-云南海铁联运业务正式启动。至此，宁波舟山港海铁联运业务已经覆盖全国14个省、35个市（州）。而随着义乌港马士基海铁联运班列的开通，以及萧山、长兴等班列的常态化运行，省内铁路箱源正逐步向宁波舟山港集聚。今年前10个月，宁波舟山港完成海铁联运业务量同比增长近七成。

来自交通运输部官网的最新数据显示，今年前10个月，宁波舟山港累计完成货物吞吐量8.54亿吨，其中外贸货物吞吐量达3.99亿吨，同比均增长10.4%。

### 汉堡港9个月内处理1亿430万吨货物

包括一般货物和散货部分，汉堡港在前9个月的海运货物装卸量为1.043亿吨，处于稳定的水平。其间，集装箱运输量达到680万TEU（20英尺标准集装箱），集装箱货物吞吐量持续增长。而散货吞吐量虽为3410万吨，但仍低于去年的数字。

对于汉堡市场而言，与加拿大集装箱运输的良好趋势是令人满意的指标。该港口的营销组织认为 CETA 自由贸易协定为海运贸易提供了额外的推动，将使汉堡港受益。

“在集装箱吞吐量方面，总计 680 万 TEU(增长 0.4%)代表了略微增长的复苏。”在港口的季度新闻发布会上，汉堡市港口市场的联合首席执行官阿克塞尔·马特恩(Axel Mattern)说。

相比之下，空箱处理量为 924,000TEU，比上一季度下降 4.3%。Mattern 提到尚未实施的易北河航道疏浚作为空箱处理低迷的一个原因。

汉堡市的市场研究表明，对 Elbe 的限制，加上对汉堡的限制，加上有限的潮汐“窗口”，造成航运公司将优先使用其大型集装箱船上的可用舱位作为优先事项。Mattern 补充说，空箱正越来越多地通过北欧的其他港口。

在北欧主要港口中，汉堡的集装箱吞吐量在空箱率中所占比例最低，为 13.7%，而集装箱吞吐量最高的则是 86.3%。

“随着航道的调整，我们可以增加汉堡的集装箱和散货吞吐量，因此我们继续密切关注空箱处理的低迷情况，从附加值的角度来看，在装卸集装箱的过程中，我们可以看到港口的吞吐量更高，我们的货箱吞吐量凸显了汉堡作为北欧枢纽港的吸引力。”

在大型集装箱运输联盟的重大重组、关闭港口货物装卸码头和海关人员短缺造成的清关延误的背景下，两个港口专家认为汉堡港在最初的 9 个月里保持了良好的状态。

前九个月在汉堡处理的 680 万 TEU(增长 0.4%)中，有 350 万 TEU 是进口集装箱(增长 0.7%)和 320 万 TEU 出口集装箱(增长 0.1%)。前九个月在汉堡处理的 680 万 TEU(增长 0.4%)中，有 350 万 TEU 是进口集装箱(增长 0.7%)和 320 万 TEU 出口集装箱(增长 0.1%)。与中国的集装箱运输量呈上升趋势，汉堡与主要贸易伙伴的集装箱运输量大幅度增加。

汉堡港大宗货物吞吐量基本稳定，在前 9 个月下降 1%至 3410 万吨。进口和出口趋势不同。进口略低，下降 2.5%，为 2510 万吨。[返回](#)



中国航运数据库是上海国际航运研究中心全力建设的一个整合中国港航领域统计数据、信息资源的公共服务平台，旨在为政府机关、航运企业、科研院校等各类用户提供便捷的查询和数据分析等功能的一站式数据服务。数据库收录了国内外港口生产的各类详细数据以及港口基础信息；动态跟踪国内外航运市场实时信息以及航运服务领域各类数据；密切关注航运相关经济数据，涵盖经济、贸易、产业等诸多领域；聚焦全球港航发展趋势，提供及时、全面、权威的国际数据信息。目前，中国航运数据库已经收录了各种指标超过 **850 种**，共计 **280 万条** 数据，分为航运市场、港口码头、航运服务、经济指标、景气指数 5 大板块。

## 港航大数据实验室

港航大数据实验室是上海国际航运中心建设推进小组办公室确立的 2015 年上海国际航运中心建设 50 项重点工作之一，由上海市交委、上海市教委、上海国际航运研究中心共同建设。实验室搭建了适合港航领域大数据存储和分析的实验环境、研究并掌握了国际领先的港航大数据分析关键技术和应用方案。面向港航业提供多种数据应用服务和大数据咨询服务。目前，已经搭建起了基于 HDFS 和 Cassandra 数据库的船舶轨迹数据分布式存储环境，并将全球过去 4 年的船舶轨迹大约 500 多亿条数据存入其中，建立基于 Spark+HDFS+Cassandra 技术私有云存储和分布式计算环境，主要完成的大数据分析研究包括：船舶行为自动识别、船舶轨迹预测、航线运力统计、港口服务能力评估、全球港口信息库建设、海事安全数据挖掘系统开发等。



**航运评论**是上海国际航运研究中心旗下综合媒体宣传渠道，主要包括“航运评论”微信公众平台、中国海运信息网网站及微博、中国航运数据库网站及微博。作为航运媒体平台，**航运评论**一直秉持“与时俱进、深层次、多样化服务”的理念，关注港航领域发展潮流，汇聚大咖精辟观点，探讨港航业热门话题；精心提供名家讲座免费名额和高价值的情报干货。

**“航运评论”微信公众平台** 2014 年上线至今，累积了业界粉丝 20000 余人，组建了庞大的专家和业务人士供稿团队。同时，微信平台实现与中国航运数据库的对接，为广大用户提供港口、航运市场、航运服务等五大版块数据“一站式”查询！

**市场瞬息万变，您是否想随时掌握港航领域动态资讯？**

**专家精辟点评，您是否想获知港航热门话题的主流观点？**

**大数据不可或缺，您是否想免费“一站式”查询港航领域数据？**

**广告宣传必不可少，您是否想在网络媒体平台进行广告宣传？**



## 《时事经济与航运》介绍

《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主办

电话：(021) 65853850-8006

传真：(021) 65373125

tong@sisi-smu.org

[www.chinashippinginfo.net](http://www.chinashippinginfo.net)

欢迎订阅