

时事经济与航运

中国海洋运输情报网主办

2016年08月01日(第540期总第1599期)

◆ 中国经济将在改革调整中砥砺前行.....	1
◆ 结构性改革下“去产能”的政策取向.....	2
◆ 船舶排放控制区政策与实施进展.....	5
◆ 着力推进海洋港口一体化发展.....	8
◆ 港口集装箱货运的影响因素有哪些.....	11
◆ 中国港口新常态下的“应时之举”——港口群资源整合.....	13

中国经济将在改革调整中砥砺前行

1 世界经济面临五大不确定性

其一，世界经济复苏乏力、国际贸易停滞不前。相比于国内生产总值（GDP），世界贸易量自2011年以来不断减少，徐匡迪认为，“如果经济增长，贸易也会增长”的经济学常识开始行不通。他还列举了一系列数据：今年WTO预计世贸增长率2.8%，远低于1990年—2015年的平均值5%；英国全球贸易预警处的最新报告也指出，自2015年1月以来，世界范围内的商品贸易量和贸易增长都陷入停滞；荷兰经济政策分析局最近发布的今年4月数据显示，全球进出口规模低于2015年1月的水平，而自4月以来，情况几乎没有什么变化。

其二，各国政治局势动荡、贸易保护主义抬头。民粹主义抬头，“逆全球化潮流泛滥”。英国脱欧，重挫了国际金融市场，英镑走弱将不可避免。在今年7月召开的G20贸易部长会议上，世贸组织警告说，各国出台贸易保护主义措施的速度正在加快。全球贸易预警处的数据显示，各国在2015年采取的贸易保护性措施比上一年多了50%，其中G20成员国出台的占81%。

其三，大宗商品跌价的外溢因素。国际货币基金组织总裁拉加德（2016年6月）称：“石油市场是影响世界经济的重大外溢因素之一”。目前，石油、铁矿石、铜矿石、煤炭等大宗商品已从历史峰值下跌了50%—70%。

其四，美联储加息时机难以捉摸。作为全球最重要央行，美联储的加息幅度与节奏一直是经济学界关注的焦点。徐匡迪说，一旦美联储加息，全球资金流向将发生逆转，新兴市场与发展中国家的货币贬值与资本外流压力会显著增加。

其五，各国经济结构性改革受阻，货币政策又返回“大水漫灌”的老路。欧洲央行、日本央行实行负利率。全球范围内“便宜货币”时代将长期持续。一些经济结构单一、依赖大宗商品出口的国家，如巴西、俄罗斯、沙特等已暂停经济结构改革的步伐，先争取渡过眼下的政治、经济难关。世界经济将会“长期停滞”的判断，已受到越来越多人的关注。

2 中国经济运行总体平稳

在世界经济形势不确定性增加的背景下，中国经济表现如何？徐匡迪认为，受国内产能过剩及全球需求不足的影响，中国经济面临很大的下行压力，但在深化改革和结构

调整的支持下，经济运行总体平稳。不过在发展过程中仍显现了一些问题，未来，中国经济将在改革、调整中砥砺前行。

固定资产投资趋稳，民间投资滑坡明显。徐匡迪说，过去三十年，固定资产投资曾是中国经济高速增长重要的引擎，其中民间投资占比超过六成，但 2015 年下半年以来，民间投资急速下降，很大程度上是民企的投资方向不明，也是投资意愿与能力双下降的结果。

宏观杠杆膨胀、要防范风险累积的可能。徐匡迪提到，今年初，为应对潜在的通胀威胁，政府加大了稳增长的力度，一季度新增贷款曾创历史记录。各项经济先行指标和价格指数都显示经济企稳向好，但也使本已高企的宏观杠杆率再度上升，风险大大增加。央行降低融资成本后，也使房地产泡沫再度膨胀。

去产能、去库存、去杠杆、降成本、补短板的供给侧结构性改革仍然任重道远。徐匡迪说，在稳增长的投资驱动下，我国钢铁、水泥等试点去产能行业产能再度扩张，5 月份粗钢日产量已接近历史新高，不少原已停产的“过剩产能”又点火开炉，大干快上，“僵尸企业”僵而不死，供给侧结构性改革仍然任重道远。

此外，徐匡迪还提到，中国出口贸易出现了 20 多年来未有的略降趋势，这一点也需要重点关注。中国企业和企业家任务艰巨

“由于政府简化审批，改营业税为增值税，通过煤电价格联动和下调非居民用天然气价格等，减轻了企业负担，使企业主营收入利润率总体稳定，百元主营业务收入中的利润率略有提高。”徐匡迪说，近来政府的改革举措对企业发展确有实效，但面对经济发展的新常态，中国企业和企业家的任务依然艰巨。

3 四点建议

企业经营要从传统的规模扩张方式转向创新驱动方式，发挥各类人才的积极性、主动性、创造性，激发各类要素活力，使中国企业在工艺创新、产品创新、服务创新上做优做强。从“跟着做”、“帮人做”，向掌握行业核心技术、拥有性价比高的自主品牌的方向转变。

通过企业兼并重组，发挥市场在合理配置生产要素中的决定性作用，瘦身健体、化解过剩产能，使大型企业、国有企业在供给侧结构性改革中发挥核心、带动作用。

紧紧抓住世界新科技革命与网络经济快速发展的机遇，使企业在治理结构、运营模式、市场对接等方面实现智能化，形成产品与服务的多样化与个性化。

要把质量第一作为企业的核心价值观，牢固树立精益求精的工匠精神与品牌意识，真正使中国制造成为中国企业的名片、中国企业家之魂。[返回](#)

结构性改革下“去产能”的政策取向

当前理论和政策层面对产能过剩的测度、成因、机理及化解路径等方面，产生了诸多分歧。从宏观视角，产能过剩受到哪些因素的影响、影响程度如何？产能过剩与当前经济下行孰为因、孰为果？“去产能”是供给侧的问题，还是需求侧的问题，抑或两者兼有？“去产能”是政府干预，还是市场主导，在此背景下如何建立和完善企业退出的政策体系？诸如此类的理论与政策研究都有待深入。化解产能过剩的核心问题是加快结构性改革，并把握好“去产能”进程中政府调控与市场机制的关系。

1 当前产能过剩的主要特征

近两年，尽管国务院及各部委化解产能过剩的政策频繁出台，但过剩矛盾大有愈演愈烈之势，已经成为中国当前经济发展中面临的突出问题和主要风险之一。当前的产能过剩表现出如下特征。

一是范围扩展。当前我国的产能过剩已经从钢铁、水泥、有色金属等传统产业扩展到造船、汽车、机械等领域，甚至也蔓延到了光伏、多晶硅、风电设备等战略性新兴产业。2015年，风电设备产能利用率低于60%，光伏电池的产能过剩达到95%。

二是长期性。这轮产能过剩已从以往的相对过剩转变为绝对过剩，再依靠经济复苏后的快速增长来化解将面临很大困难。目前，我国人均产钢量达到600公斤，从国际经验来看已进入峰值区，在今后几年内将可能快速下降至人均500公斤。按此测算，“十三五”末期钢产量在7亿吨左右，考虑到正常80%的产能利用率，现有产能超过需求2亿吨左右。从煤炭行业来看，随着能源结构转型和污染排放标准的不断提高，煤炭需求量上涨空间有限。今后几年，如果目前已核准的新建、改扩建煤矿陆续投产，至“十三五”末期煤炭产能将超过需求10亿吨以上。

三是规模不经济。从管理上看，看似简单的产能过剩实际上是粗放式的发展模式亟待转变，低成本工业化亟须转型等深层次矛盾长期积累的集中体现，结构分散、粗放发展顽疾仍存。以钢铁行业为例，排名前10的钢铁企业粗钢产量仅占全国的36.6%；30万吨以下产能的煤矿仍有7000余处，其中有4000余处存在排放、安全不达标的隐患，体现出产业集中度低、技术能力薄弱。

四是衍生风险大。从影响上看，当前的产能过剩矛盾蕴含着巨大的经济风险。行业全面亏损的状况值得高度警惕。2015年前11个月，大中型钢铁企业利润水平由2014年的盈利186亿元转为亏损531亿元；国有煤炭企业整体由2014年盈利328亿元转为亏损238亿元，大中型煤炭企业亏损面达到90%。部分“僵尸企业”“拆东墙补西墙”，企业的运营风险在不断累积。在一定意义上，产能过剩就是“实体经济领域中的泡沫”，一旦泡沫破灭，会形成巨大的系统性风险，给整个社会经济发展带来严重的负面影响。

2 我国推进“去产能”进程中的关键问题

“结构性产能过剩”、“体制性产能过剩”的本质是供给与需求的结构性脱节。从需求来说，既要看到内需不足，也要看到需求外溢，许多中国人在国外大肆扫货就是例证。从供给来说，既存在低层次产品和部分产业的产能过剩，也存在着有效供给不足，主要是高附加值产品和产业的供给不足。我国推进“去产能”进程面临着如下几个关键问题。

第一，如何认识和界定产能过剩。在理论层面，产能过剩就是处于垄断竞争或不完全竞争行业的企业生产设备的开工率（或利用率）低于平均成本达到最小时的情形。在实践层面，产能过剩一般被表述为实际生产能力超过了市场需求、超过了正常期望水平的状态。产能利用率是测度产能过剩程度最直接、最常用的指标，其是指企业或行业的实际产出占潜在生产能力（或者合意产出）的比重。一般认为总体工业企业产能利用率的“合意”区间是79%—82%。事实上，产能过剩应从影响和危害的角度加以判断，市场经济和充分竞争条件下产能过剩固然是常态，但如果造成了行业经营效益普遍大幅下降甚至亏损，企业大范围难于盈利、积累能力和技术进步受到严重影响，就出现了绝对意义上的产能过剩。产能过剩与产业组织形态、全球竞争格局、技术革新等方面都有密切关联，必须动态地认识产能过剩问题，将长期性、绝对性、高风险性的过剩作为“去产能”的重点内容。

第二，如何健全国有经济退出机制，破解国企产权结构固化、社会性负担重等问题。部分大型国有企业资本规模大、人员多，破产退出造成经济下滑、失业加剧、财政收入锐减，市场出清存在障碍。但是，这些僵尸企业对资源的长期占用，反而成为一些地区经济结构调整的掣肘。

第三，如何把握好“去产能”进程中政府调控与市场机制的关系。毋庸置疑，“去产能”需解决“钱从哪里来、人往哪里去、资产如何核销、债务如何处理”等突出问题。这些问题如不妥善解决，将导致地方去产能过程延迟，甚至出现反复。但是，当前产能过剩形成与恶化有诸多的非市场因素。一方面，供给与需求结构性脱节背后的体制性因

素不解决，去产能可能仅是“一阵风”；另一方面，在市场机制不健全的情况下，单纯依靠市场“去产能”又存在很大的风险，政府并不能“无为而治”。总的看，应以推进结构性改革为着眼点，防止体制性因素导致新的产能过剩，通过产权改革、价格机制的完善引导市场出清，发挥市场主导作用。

第四，如何引导企业主动出清过剩产能。以往许多化解产能过剩的政策进一步扭曲产能过剩问题，导致市场机制失灵。“去产能”政策必须适应结构性改革的大背景，充分体现各个利益主体的互动、信息传递、预期，提高制度的执行力。全球市场看，长期产能过剩是客观存在的，在降低成本与全球化的压力之下，核心企业或寡头企业为利用快速增长的经济规模和保持一定的市场份额，有时过度投资是迫不得已的，但在经济下行期由谁承受损失、谁关闭工厂的问题上很难达成共识。国内调研发现，不少企业自身有压减产能的意愿，但又担心全国缺乏统一部署，其他企业不压减，造成“谁先动谁被动”的局面，陷入典型的“囚徒困境”，市场调节机制失灵。

3 结构性改革下化解过剩产能的政策取向

（一）明确“僵尸企业”退出标准

中央需尽快统筹考虑制定统一的标准和政策措施，避免各省份出现“各自为政、自由裁量”，建议结合产能利用率、资产负债率、每股收益等指标确定退出标准。由行业主管部门在和行业协会的密切沟通基础上，摸清各地产能退出的情况，主要包括为化解产能过剩有多少设施或者企业需要退出、安置人员多少以及退出后的企业或者设施如何处理等。

（二）将推进国有企业改革作为重要抓手

要根治钢铁、煤炭、电解铝等竞争性行业中因市场化改革滞后而出现的产能过剩，根本途径在于加快行业的市场化改革步伐。应放弃“扶大限小”的产业政策模式，避免国有企业在政策的激励下过度投资。同时要加快以合资形式吸收民营资本，提高国有企业效率，同时保障国有资本利益。对于竞争性强并且政府难以控制进入的产能过剩行业，应选择恰当时机，尽快推进国有企业混合所有制改革。

（三）健全地方政府与企业“去产能”的激励和约束机制

地方政府是消化过剩产能的主要组织者，必须充分激发地方政府的动力。第一，推动官员考核机制从GDP导向转向全要素生产率、环保等方面。第二，鼓励地方政府将过去用来补贴“僵尸企业”的资金节省出来，用来收购过剩设备报废、补贴下岗职工安置等，发挥中央专项奖补资金的支持和引导作用。第三，加大中央对特殊地区的公共投资力度，对冲“去产能”带来的地方财政收入锐减。

企业是“去产能”的主体，发挥主观能动性，政府适当提供间接的去产能补贴。第一，融资支持。中央可设立专项政策性贷款，对于实施兼并重组并压减过剩产能的主体企业和开展产能国际合作的企业给予信贷支持，向认定的主动退出的中小企业提供中转融资或设备贷款展期。第二，税收优惠。对主动处理过剩设备的企业进行税收优惠；完善银行抵债资产税收政策。

（四）完善企业债务重组和不良资产处置机制

一是成立专门的行业重组金融公司，集中处置不良资产，通过抵押品出售、资产管理外包、资产证券化、与私人资本合作等方式处理破产金融机构。二是地方政府建立企业金融债务重组和不良资产处置协调机制。三是鼓励银行通过贷款展期、贷款减免、降息、计息挂账等方式推进债务重组，适当降低拨备覆盖率。

（五）鼓励企业兼并重组，提高行业集中度

一是支持各种社会资本参与企业并购重组。鼓励保险资金等长期资金创新产品和投资方式，参与企业并购重组；完善并购资金退出渠道，加快发展相关产权的二级市场；完善兼并重组有关土地政策。二是鼓励兼并重组与优化产业区域布局相结合。引导生产要素集聚，实现国内产能向优势核心企业和更具比较优势的地区集中。[返回](#)

船舶排放控制区政策与实施进展

从字面上来看，船舶开放控制区，主要是针对船舶或者港口企业。但确实很多港方也在问，船舶排放控制区实施以后，是一些什么样的管理规定？对于港口运营会带来一些什么影响？

1 排放控制区设立的政策背景

首先来介绍一下排放控制区设立的背景。港口运营过程中，会大气污染产生的排放。港口在运营的过程中，无论是港口机械、港口的车辆还是船舶对大气污染物产生的影响主要有两类，从最终的排放来看，一类是细颗粒物，也就是PM2.5，这里无论是燃烧过程中形成的硫氧化物还是氮氧化物，以及直接排放的一次颗粒物都可能在大气的环境下产生反应，生成二次的细颗粒物，就是我们常说的PM2.5。另一类就是称之为挥发性有机物，英文名叫VOC，其实就是液体化工体，或者油品装卸过程中形成的油气排放。VOC的排放无论是对于细颗粒物的形成还是对于臭氧的形成都有很大的影响，也是国家现在面临的主要环境问题之一，在此背景下，我国一些主要港口进行了自己范围内的一些的所谓排放清单或元解析的工作。也是为了来揭示港口或者船舶的排放对于一个区域城市的影响到底有多少。以上海为例，上海市环保局进行了一个船舶污染物排放清单的研究。结果显示，上海的船舶和港口排放的硫氧化物、氮氧化物和PM跟上海市全市的排放量相比，大约占到了12.46%、11.6%和5.6%，这个数字看起来虽然不是很高，但是我们试想单独的一个行业，排放能够占到这么大的比例，也难免说港口的排放引起整个社会的关注。

那么作为香港或者深圳这两个城市，它们已经几乎没有什么工业的排放，所以这个数字就更加有些扎眼。香港的硫氧化物占到整个香港排放的50%以上，深圳的数据达到了66%。当然无论是氮氧化物还是PM，船舶的排放都占到了香港最主要的排放源，最少的也是占到了1/3左右，所以可以看出船舶的排放对于一个城市的环境影响已经有一个非常突出的地位。也正是在这样一个背景下，我们国家的大气污染防治法，还有大气10条，以及交通运输部颁布的船舶污染防治行动实施方案，都提出了要在全中国沿海、船舶行情密集的水域，也是我们国家大气污染防治重点控制的地区，建立船舶污染排放的控制区。在2016年1月1日实施的中华人民共和国大气污染防治法里面就明确规定交通运输主管部门在沿海海域划定船舶大气污染五排放区，在大气10条和交通运输部去年颁布的船舶港口污染防治专项行动实施方案中，也都提出了要加强船舶大气污染的控制，设立船舶排放控制区，在实施方案中，明确提出了要设立珠三角、长三角、环渤海水域的船舶排放控制区。当然设立排放控制区，在排放控制区内使用低硫燃油，也是国际上通行的做法。

目前国际海事组织即IMO，在全球一共设置认定了4个国际的船舶排放控制区。还有一些地区和国家设置了区域性的国内排放控制区。包括在美国加州的24海里内的更严格的排放控制，以及在中国的香港还有欧盟的一些港口都有这样的区域性的排放控制区设置。那么我们国家这一次排放控制区设置，应该讲目前阶段还处于国内的排放控制区或者区域的排放控制区，我们把国际上排放控制区称之为ATA，国内的排放控制区我们称之为DATA，前面加一个Domestic，就是国内的意思。在排放控制区海域船舶航行应用的燃料油的硫含量是大大低于非排放控制区海域的，这个比例可能低到80%-90%以上，当然在非排放控制区海域国际上也在制定越来越严格的要求。从目前的情况来看，2020年以后，在全球海域航行，都要使用硫含量低于0.5的要求，实际上0.5的排放要求相对于当前全球通行的3.5的要求。比例已经下降了86%。

人们认为在机动车这个领域和在陆上的固定源，比如说电厂和锅炉这个领域，已经把硫的排放压到了一个非常非常低的水准。而船舶的排放和控制现在还刚刚起步，依然在一个非常高的一个排放水平上。也正是基于这样的一些背景和政策要求，所以国家设

立了一个船舶排放区的政策，这个政策的目的是和意义非常明确。一是保护环境、减少排放，另外也是促进我们在相关产业的升级，这个产业包括水运行业、船舶制造行业和节能环保产业。

在排放控制区的政策制定时候，交通运输部一共遵循了4个主要原则，这4个主要原则分别是：

第一个原则是突出国家大气污染联防联控重点区域。在我们国家大气污染最重的地区，分别就是京津冀、长三角和珠三角。虽然珠三角近年来改善得非常明显，但是作为一个经济高度发展的地区，它的减排压力非常重。所以我们这次排放控制区首选的三个区域，也就是京津冀、珠三角和长三角。考虑到京津冀港口的区域范围，把京津冀的排放控制区扩展到了环渤海。

第二个原则是维护区域港口公平竞争，鼓励核心港区先行先试。我们希望在一定的区域范围内，大家都进这个排放控制区，而不是这个排放控制区只有1-2个港口。如果在地域范围相近或者相同的港区都能进排放控制区，处在一个相对平等的水平上，不会因为某个政策的实施，给个别港口造成竞争力的下降，所以把珠三角和长三角的排放控制区划的范围也相对比较大。把京津冀的控制区整个范围扩展到环渤海海域实际上是处于这样一个原则的考虑。

第三个原则，兼顾区域船舶活动密集程度与经济发展水平，其实这个原则非常好理解。这三个区域都是我们国家航运经济最发达也是船舶航行最密集的区域。受到船舶大气污染的影响也最突出。

第四个原则是遵守国际法和国内法律的相关要求。在划分排放控制区的时候，确实受到了国际海事组织和一些国内外不同利益团体的高度关注，在这个方面，方案的制定也一直坚持了遵守国际法和国内法的一个基本要求。

2 我国排放控制区实施的主要内容

其实长三角和珠三角这两个范围主要是依据了国务院发布的长三角和珠三角的区域性规划，非常好理解，也基本上没有什么含义，没有什么歧义。珠三角是东边到了贵州，西边包括到了江门。长三角北边是到了南通，南边是到了台州，也就是台州和温州的交界水域。环渤海的区域在我们制定的时候，国务院并没有发布环渤海的区域性规划，也就是环渤海的概念有很多的定义。所以我们当时用了几个地域型的概念，就是把渤海划进去，划渤海涉及到了两个城市，一个是大连一个是烟台，这两个城市有一半在渤海，有一半在黄海，所以考虑到整个港口管理的完整性，把大连港和烟台港也都划进了环渤海，整个大连港和烟台港划进了环渤海区域的排放控制区。

至于对外延伸水域的范围，考虑到我国临海原则，目前用的范围是大陆的基线向外拓展12海里，就是中国临海的这样一个概念。这个概念的好处是在中国临海的范围内，我国可以要求中国籍和外国籍船舶在不改变结构和增加配员的情况下，都使用更高标准的燃料油，也符合我们国家参与的联合国海洋法公约的要求。根据这三个排放控制区的实施方案，大致有几个时间节点。2016年的1月1日，要严格执行现有的国际国内的排放要求，实际上是给船方和港方大概留了一年的缓冲期。真正实施是2017年的1月1日，要求在几个核心港区，船舶靠泊期间，使用所谓的0.5低硫原油。到了2018年1月1日，从核心港区拓展到了排放控制区内的所有港口，都要使用硫含量低于0.5的船舶燃料油。到了2019年1月1日，进入12海里的排放控制区，全部要使用低硫燃油，而到了2019年年底，也就是2019年12月31日之前，在方案里明确提出要进行评估，这个评估的目的是为了采取更深一步的控制措施。有可能把0.5收敛到0.1，也有可能把排放控制区的空间范围进行扩展。

为什么提这样一条要求呢？因为可以看到在2020年的1月1日，全球都要使用0.5的燃料油了，实际上排放控制区仅仅是比全球的标准提前了一年而已，也就是我国提前到了2019年1月1日。等到2020年1月1日以后，我们排放控制区的0.5的排放标准

已经没有任何意义了，全球范围内都要用 0.5，所以在这个时候我国提出，中国是不是要进一步提出更严格的控制措施或者向世界海事组织来申请国际性的排放控制区这么一个措施。当然在国家的这个政策方案之内，长三角地区设置了一个提前实施的方案，他们把核心港口的排放控制区的实施方案从 2017 年的 1 月 1 日提早到了 2016 年的 1 月 1 日，而且针对特殊的水域和特殊的船舶，也提出了更高的要求。这是上海市已经发布的一个船舶排放控制区的一个要求，这个要求整体上无论是时间节点还是控制要求，都比国家的方案进行了提前。我们对比了一下这两个方案，一个是时间提前了，从 2017 年的 1 月 1 日提前到了 2016 年的 4 月 1 日。另外一个控制要求更严了，不仅仅要求船舶使用低硫燃油，还在一些特殊的水域，针对一些特殊的船舶，提出了具体的排放控制的要求。

针对排放控制区使用低硫燃油在方案里也提出了 2 类替代措施。一类是使用岸电，另一类是使用 LNG 或者使用后处理装置。

简单介绍一下岸电替代方案。我国是从 2012 年颁布了岸电的建设规范，逐步在各项法规和政策当中推行岸电的一些建设，可以看到今天各方对岸电建设高涨的热情，也是来自于这些法律法规的具体要求，像大气污染防治法里就明确规定，新建的码头应该规划设计和建设岸电，已建的码头应该逐步实施岸电的改造，船舶靠港后应该优先使用岸电。当然排放控制区的方案和船舶港口污染防治行动的实施方案也都有更加明确的要求。目前我国万吨级以上的码头已经建了很多套岸电，根据水运局在 2015 年底的统计设施是有 15 套，可能到了现在这个数字又向前推进提高了不少。水运局也组织了全国范围内的调研，下一步，作为 2016、2017、2018 年，部里会有相应的资金来补助各地岸电建设的示范项目。据了解，很多城市像上海和深圳也有地方性补贴政策。目前天津也在制定这样的一些地方性补贴政策，都来推进岸电项目的建设，当然岸电建设现在也存在一些具体问题，包括技术层面的问题和机制层面的问题。技术层面的问题主要包括船岸的接口、港口的电容、以及电能质量的不稳定等。机制层面的一些问题，也包括在岸电的销售和岸电的价格等等这方面都存在一些机制上的问题，来阻碍岸电的使用。现在面临的问题是岸电的设施建了不少，但是真正的岸电的使用效率有待提高。

交通运输部关于岸电也有一些后续的工作在逐步地安排，想重点说一下排放控制区，排放控制区方案实施了以后，交通运输部也加快制定了一些配套的文件。包括向国际海事组织报告了排放控制区的方案，对外发布了英文版的实施方案。海事局内部制定了一个排放控制区的监督管理指南，以便于执法的要求。而且下一步也不断完善在船舶废气排放、岸电等方面的一些法规、标准规范。目前岸电的行业标准已经制定，可能近期要升级为一个国家标准，而我们关于船舶排放的标准，目前环保部和交通运输部正在协调，近期可能出台船舶排放的国家标准。这个船舶排放标准实施以后，可能对我们船舶的航行和燃料的使用都会产生深远的影响。

另外一个方面，在部里专门成立一个船舶开放控制区实施的专门的办公室，开展了对我们国家的港航管理部门、航运企业、船东大规模的调研，掌握了一些实际情况，了解了在排放控制区实施过程中可能存在的问题。因为毕竟全国的方案是在 2017 年 1 月 1 日才正式地实施，那么在这之前可能还需要解决一些存在的主要问题。

在一些重点的城市，包括在上海、深圳、宁波、天津等等也在开展船舶大气污染排放监测的试点工程，这个交通运输部和交通运输部海事局也会有专项资金来投入。在试点的基础上，开展了一些船舶污染物排放的监测的顶层设计以及监测监管的一个机制研究，和监测监管的相关标准规范的研究。此外，还跟香港和澳门的有关部门就珠三角排放控制区的一体化实施的问题进行了多轮的探讨。

目前部海事局还开展了下一步的政策的研究，包括在中国设立国际排放控制区的设立程序和设立经验的研究，以及申请国际排放控制区的必要性和可行性的研究。实际上

就是在 2019 年底以后，在全球都实施 0.5 的时候，中国有没有必要采取更严格的措施？要不要向国际海事组织来申请国际的排放控制区这样的一些研究。

3 长三角地区船舶排放控制区实施经验

自 2016 年 4 月 1 日以来，长三角地区开始实施排放控制区，取得了一些进展。上海主要开展了几项工作，一是开展了一些科研工作，包括《上海港船舶大气排放清单计算》，长三角区域船舶污染物排放的联控机制等研究工作。二是相关方调研了整个上海港范围内的低硫燃油，就是 0.5 燃油的供应能力。目前来看这个供应还是存在很大的缺口。三是上海海事局印发了一些地区性的监管指南，召开了辖区的宣管大会，加强了对到港船舶的检查，主要是对他们的燃料油的抽检和送检等工作，也对不符合要求使用燃油的船舶进行了查处。此外，上海还跟美国开展了一系列的执法交流活动。

从目前整个长三角海事局在 4 月 1 日以后的执法情况来看，从 4 月 1 日起到现在已经检查了 728 艘次的船舶，送检燃料油取样 139 次，发现了 18 次未按规定使用低硫油行为。同时，上海开出首张船舶排放控制区的罚单。在检查中发现有的是船员对排放控制区政策不了解，不知道要使用低硫燃油。还有的对换油操作不熟悉，他按照规定要求要用低硫油的时候，整个低硫油还没进入到它的发动机系统内，当然也有换油的记录不规范和换油的程序不规范等问题。

针对这些问题，目前排放控制区实施可能会产生一些负面影响：第一是企业会在现在这个时间内增加用油的成本；第二是合规低硫油的供应存在较大的缺口；第三是替代措施就是所谓的岸电和 LNG 的推广还面临比较大的瓶颈；第四是海事机构的监管执法手段缺乏，仅仅是靠人工上去抽取送检，能检查的覆盖面还是有限的。针对这些问题，海事局提出了相应的措施建议，这些建议也会下一步提交到部里，协调财政部门、建设管理部门、能源供应部门协助来解决。

在浙江其实是类似的，浙江因为船舶的交通量比较大，检查了 254 艘船，一共发现了 13 艘次的违规的问题。送检的这些艘次里，这些油的硫含量最高的达到 2.8%，最低的达到 0.7%，因为我们的标准是 0.5%，所以确实也存在很多不符合排放控制区规定的。所以浙江方面也是给部里提出了希望进一步地完善法规体系，加强他们地方的法规建设，希望加强低硫油的燃料供应的问题，加强浙江的海事部门以及港航管理部门的监视监测的能力建设问题，以及加强像岸电、LNG 基础设施的替代措施的建设问题。[返回](#)

着力推进海洋港口一体化发展

党的十八大作出了建设海洋强国的重大部署。习近平总书记强调“要着眼于中国特色社会主义事业发展全局，统筹国内国际两个大局，坚持陆海统筹，坚持走依海富国、以海强国、人海和谐、合作共赢的发展道路”。纵观当今世界，各国都以提升港口综合功能作为发展海洋经济的重点，而要培育壮大海洋港口经济，推进一体化是大势所趋。

1 海洋港口一体化发展势在必行

科学合理地保护和利用海洋、发展壮大海洋经济是人类文明进步的重要标志，也是实现海洋资源环境可持续发展的必然要求。

海洋港口是战略资源依托。衡量一个国家或地区的资源条件和发展优势，重要的标志在于其海洋港口的客观基础和开发利用的实际水平。海洋港口是由大陆走向海洋、提升国际竞争力的物质依托和可靠支撑。

海洋港口是产业集聚基地。优化区域经济发展布局，把产业群向港口拉近，推进产业链的集聚，能有效促进临港产业、海洋科技的发展，增强综合经济特别是港口经济的竞争力。

海洋港口是综合服务枢纽。海洋港口不仅是交通的枢纽，而且是海洋经济综合服务的枢纽，贸易、物流、金融、信息、仓储等交易、交流活动都在港口区域集成。

海洋港口是对外开放门户。海洋港口展示着一个国家或地区经济社会发展的形象，是对外开放的战略重点。提升港口发展的国际化程度，能有效带动开放型经济的发展。

改革开放以来，我国依托海洋港口优势，促进沿海地区发展并辐射带动内陆地区发展，取得了令人瞩目的成效。在经济新常态下，我国依托海洋港口的开放经济格局更加明朗，加快走向海洋时代的趋势更加明显。

但分析现状，我国海洋港口发展主要存在以下问题：

一是行政区域分割。沿海各省市县都想开发港口、带动区域发展，都想掌握主动、不受制于人，这就容易造成不顾客观条件的重复建设、同质竞争。有的港口岸线利用低小散差，有的港区有码头缺业务长年晒太阳，海洋港口资源集约利用水平需要提高。

二是资源掌控分散。不少地方对岸线资源、航线资源统筹调控不够，规划刚性不足。有的新建项目选址和已建项目调整，不符合岸线规划或者岸线使用功能的要求。一些地方稀缺的优质岸线没有合理使用，业主码头占比偏高，公共码头偏少。

三是多式联运分离。海洋港口集疏运体系配套建设存在短板，江海河联运存在着瓶颈制约，海铁联运明显滞后。全国统一的海洋港口信息管理系统尚未建立，多种运输方式衔接不够紧密。

四是口岸机构分立。由于国家口岸监管单位实行按行政区划设置并在计划单列市单设海关和检验检疫等机构，导致出现一个省或相同海域两套监管机构的情况，一些地方海关、检验检疫、边防检查、海事监管、引航服务等两套机构之间相互独立、各管一段。

五是陆海联动分隔。海洋港口与内陆腹地联系不够紧密，港航服务业层次不高，影响海洋港口资源的有效利用和综合服务能力的整体提升。上述问题的实质是港航岸线资源被不同的行政主体、监管主体、市场主体多重多头“分割”，出路就是真正把海洋港口资源作为一个整体来统筹规划，加快推动海洋港口一体化发展。

2 浙江推进海洋港口一体化的主要做法

浙江海洋岸线 6600 余公里，居全国首位；规划可建万吨级以上深水岸线超过 500 公里，占全国的三分之一；面积大于 500 平方米海岛 2878 个，占全国的 40%以上。

习近平总书记在浙江工作期间提出要发挥海洋资源优势[0.43%]，大力发展海洋经济。2005 年 6 月，浙江省委、省政府作出推动宁波、舟山两港一体化的重大决策，确定了统一规划、统一建设、统一品牌、统一管理等“四个统一”的发展方向。

2015 年 5 月，习近平总书记在浙江考察期间，对浙江发挥海洋港口资源优势、在实施国家战略中起好示范作用提出了新要求。

2015 年 8 月，浙江省委、省政府决定以宁波—舟山港实质性一体化为突破口，推进全省海洋港口整合发展，主要抓了以下几个方面：

第一，整合港口运营主体。宁波舟山港是浙江港口核心，2015 年货物和集装箱吞吐量分别居全球第一和第四。撤销原宁波港[-1.36% 资金 研报]集团和舟山港集团，通过股权等值划转整合组建新的宁波舟山港集团，整合形成全省海洋港口运营的核心主体，推动实现重点港区运营管理一体化。

第二，整合投资开发主体。注入省级资产和宁波、舟山、嘉兴等市涉海涉港资产，成立省海港投资运营集团，重点发展投融资、开发建设和航运服务等板块，以市场化运作方式统筹开发全省海洋资源，在海港资源增量开发特别是重大基础设施建设、重要滩涂围垦和岸线资源开发利用等方面发挥主导作用。

第三，优化行政管理职能。成立省海洋港口发展委员会，作为省政府直属机构，经省政府授权履行省级经济管理权限，基本职责包括：综合协调全省海洋经济发展，负责海洋港口发展工作，统筹海洋港口岸线综合管理，组织协调全省口岸管理，负责全省海洋港口一体化发展等，将省级政府口岸管理及原在发展改革、交通运输、海洋等部门的涉海涉港统筹职能划归省海港委。

第四，优化口岸管理方式。加快推进口岸监管一体化。

一是努力实现“两关如一关、两检如一检”。以宁波舟山港为突破，船舶在不同港区移动按在不同泊位移动处理，货物在不同港区装卸按在不同堆场装卸处理，将电子口岸平台整合至“单一窗口”并在全省推广。

二是努力实现“多地如一地”。优化杭州、温州、义乌等口岸到宁波舟山港的监管程序，完善水水中转、陆海联运特别是海铁联运的海关、检验检疫方式，实现宁波舟山港调度引航一体化。

三是努力实现“多家如一家”。推动不同口岸部门信息互换、监管互认、执法互助，加快实现全省口岸跨部门、跨区域一体化通关协作。

第五，统筹陆海联动发展。推进形成以宁波舟山港为主体、以浙东南沿海港口和浙北环杭州湾港口为两翼，联动发展义乌国际陆港及其他内河港口的发展格局。

一是港口群联合。在实现宁波舟山港一体化的基础上，开展嘉兴、温州、台州港和义乌陆港的整合工作，加强与其他内河港口合作。

二是江海河联运。充分利用浙江八大水系纵横、京杭运河和杭甬运河贯穿的优势，大力推进江海河联运，实现港口资源的进一步深度融合和有效利用。

三是海陆空联通。积极发展公路、铁路、航空、管道等与海洋港口的多式联运，构建全省互联互通的港口集疏运体系。

四是港产城联动。坚持港口、产业、城市一体规划、协同发展，以港兴城、以城带业、以业促港。

五是国内外联接。紧密对接长江经济带，大力建设舟山江海联运服务中心，增强沿海港口对长江沿线及内陆腹地的辐射和服务作用。依托便利的江海河联运体系，重点推进国际水水中转，强化枢纽功能，辐射和服务 21 世纪海上丝绸之路。

3 推进海洋港口一体化发展的启示

启示之一：明确战略定位是推进海洋港口一体化发展的前提。坚定不移认准“三个着眼于”：一是着眼于服务国家战略。紧扣“一带一路”愿景和长江经济带国家战略，紧贴江海联运服务中心、海洋经济发展示范区和舟山群岛新区建设等国家战略举措。二是着眼于引领经济转型发展。通过海洋港口资源整合和统筹发展，构建临港先进制造业、涉海现代服务业等为主体的海洋产业体系，辐射带动内陆腹地产业升级，使海洋港口发展成为经济转型升级的新引擎。三是着眼于增强海港核心竞争力。通过海洋港口一体化发展，减少重复建设、同质竞争，实现错位发展、合作共赢，提升海港核心竞争力。

启示之二：坚持目标导向是推进海洋港口一体化发展的引领。浙江提出要以宁波舟山港和浙江省海港集团两大平台为主载体，努力实现“四个一流”目标：一流的现代化枢纽港，一流的航运服务基地，一流的大宗商品储运交易加工基地，一流的港口运营集团。立足浙江、服务长江经济带、连接海上丝绸之路，更好地发挥海洋港口一体化发展的综合效应。

启示之三：创新体制机制是推进海洋港口一体化发展的动力。始终把体制机制创新放在突出位置，做到整体谋划、整体设计、整体实施。充分酝酿、顶层设计，制订海洋港口管理职能优化与机构设置、企业集团组建及资产整合重组、人员优化调配等一揽子体制机制创新方案，在行政管理、投资开发、运营发展等方面明确了海洋港口资源整合的“路线图”。在组织实施上，组建省海港委、组建省海港集团、宁波舟山港一体化和全省海洋港口统筹规划、涉海涉港资产整合、口岸监管机制创新等举措紧密协同、整体推进。

启示之四：聚焦龙头引领是推进海洋港口一体化发展的关键。聚焦宁波舟山港，突出龙头壮大，力争宁波舟山港货物和集装箱吞吐量均超全国 10% 的占比有进一步提高。同时，更注重发展效益和综合功能的提升，推动宁波舟山港由大港向强港迈进，拓展在世界海运业中的影响力。推进港城联动、区域合作，形成海洋港口产业的集群、港航资源的集合、资金要素的集中、科技人才的集聚。以集疏运体系为链接，以重点城镇为支

点，辐射和带动全省各沿海港口、内河港口、公铁陆港的联动发展，协同推进全省港口一体化发展。

启示之五：立足共建共赢是推进海洋港口一体化发展的保障。注重兼顾各方利益，努力实现“三个共赢”：一是多港共赢。宁波舟山港一体化以资产为纽带，实现宁波港业务、管理优势与舟山港岸线、资源优势互补互利。嘉兴港、温州港、台州港和义乌陆港等充分融入宁波舟山港的航运服务体系，形成资源、利益共享。二是多方共赢。在海港资源整合中，省级国有资产和原属地方资产各股东保留分红权和未来企业发展带来的股东权益增值收益，原属地方的企业注册地和税收关系不变，做到共同发展、共享利益。三是海陆共赢。通过港口资源整合发展，进一步加强海港对内陆地区的辐射带动和产业延伸，形成海陆联动、统筹发展。[返回](#)

港口集装箱货运的影响因素有哪些

决定港口集装箱货运吞吐量的增长与否的因素是比较复杂的，可以说是一个综合性的因素。较长时期以来，上海港的集装箱吞吐量年增长率约为 30%，世界港口排位已达第 6 位，但随着基数的增大，再保持如此之大的增长率，是否还有可能？集装箱吞吐量的增长，到底有哪些主要的因素、与港口价格有多大的关系？如何促进港口集装箱吞吐量的增长？本文尝试对此作一探索。

1 价格的构成

1.1 港口价格的概念

港口对船舶提供进出港口、航道航行，提供装卸设备进行装卸及其他相关劳务，因而向船公司、收发货人收取的各种费用即为港口费用，而港口费用的计算基础与标准即为港口价格。

1.2 港口价格的构成

船舶港务费、货物港务费、港口建设费、引航费、停泊费、系解缆费、开关舱费、装卸费、上下车费、翻装费、搬移费、堆存费、拖轮费、理货费、船舶代理费、箱管费、EDI 费及检验费等。

1.3 港口价格的管理

我国港口价格的管理可以讲是统一领导分级管理，交通部制订港口收费规则，明确收费费目，确定收费标准，另有部分收费标准由地方自定，如集装箱中转包干费、非标准集装箱的装卸费、冷藏箱的制冷费等。

2 价格在集装箱运输中地位与关系

2.1 我国港口价格稳定，上下波动小

我国集装箱港口收费标准，自 1992 年 4 月 1 日颁布，20 英尺集装箱装卸包干费为 243.5 元；1994 年 1 月调整，20 英尺集装箱装卸包干费为 365.3 元。从表面上看，这样收费增长了 50%，但对船公司而言，因运费是以美元计收的，考虑到汇率变动情况，实际并未多支出。如 SCT（上海集装箱码头有限公司）费率虽然比部定费率高，但有的船公司以“SCT 附加费”名义向货主计收了每 20 英尺箱 15 美元，40 英尺箱 22.5 美元。可见，对船公司来讲收运费是美元的船公司来讲，无论以部费率还是以 SCT 费率标准向码头支付费用，实际上并未多支出。1997 年 6 月起执行新的收费规则，取消过磅费费目，将过磅费的费用分摊到集装箱上，20 英尺集装箱装卸包干费为 370 元。从上面的叙述可以看出 10 多年来，船公司在港口支付与集装箱作业相关的费用几乎没有增长。从进出口国内贸易方来讲，与外方结算的，绝大多数是美元，支付船公司运费也是美元，所以交通部调整的港口费用对货主来讲，影响不是很大。

2.2 集装箱运价不稳定，上下幅度大

航运界的竞争十分激烈，船公司的运价，变化莫测。去年上半年的中日航线，以 20 英尺集装箱运价为例，有的船公司为 180 美元左右，而激烈的竞争使中日航线运价一路

暴跌，最低的甚至为 120 美元，早已跌进成本价，跌幅令人触目惊心。中日航线运价最低时仅为 20 世纪 90 年代初期的 20%。船公司为生存、为发展而削价竞争，其结果是一些规模小的船公司退出航运市场。

2.3 港口价格在集装箱运输价格中的比重

在正常的情况下，港口价格占集装箱运输价格的比重并不大，而作为港口中主要环节的码头，如 SCT 的价格并不高，远低于香港、日本及欧美等码头。运价与路程相关，远洋运输运价高，港口费用占的比重小，对船公司的影响小一点；近洋运输运价低，港口费用占的比重大，影响必然大一些。

但是对于港口自身而言，不论是远洋船只还是近洋船只靠泊作业，装卸成本是一样的。但假如集装箱运价恢复到 20 世纪 90 年代初水平，每航次有七八成箱量，可能没有人会对长期几乎未变的港口价格提出批评。

3 影响港口集装箱吞吐量的主要因素

3.1 世界经济的影响

港口是船舶停靠装卸的地方，是商品交流的集散地。当世界经济繁荣时，各国间贸易繁忙，商品进出口增多，港口的吞吐量自然随之增长。港口的吞吐量在相当大的程度上取决于世界经济情况，美国 9.11 恐怖事件使世界经济受到冲击，我国也受到不小的影响。据一些船公司反映，我国出口到美国的集装箱箱量减少约 20%，港口吞吐量因此受到牵连。有资料表明，去年刚闭幕的广交会出口成交下降 15.4%，其中对美下降 22%，对海湾 8 国下降 55%。

3.2 码头供求关系的影响

价格因受供求关系的影响而波动，供大于求，价格下跌，供不应求，价格上涨。对于集装箱运输的枢纽港口来讲，吞吐量也受到供求关系的影响，周边港口多，竞争力强，集装箱货源必将分流。

3.3 港口自身条件的影响

港口价格高低对港口的集装箱吞吐量有一些关系。但一个港口要成为国际性枢纽港，还受到航道、码头前沿水深、气候的影响，还要看城市经济建设的作用地位，经济腹地是否辽阔，集装箱疏运的条件等。上海港口优势明显，但劣势同样也是显而易见的。先天的不足是建设上海国际航运中心的一道障碍，仅凭现有的 SCT 和外高桥码头，是难以完成国际航运中心建设大业的。

3.4 港口外部环境的影响

集装箱运输涉及面广，环节多，涉及到船公司、船务代理公司、支线船航运公司、保险公司、码头、领航、港监、理货、报关公司、货运代理公司、运输车队、堆场公司、海关、检验检疫、铁路运输等。在这些环节中，操作繁琐，收费名目繁多，价格不一，也造成货主成本上升，影响货主进出口贸易积极性，继而影响港口吞吐量。近年来各环节的服务质量及收费标准，虽然都有不同程度的改进，但与先进地方比，与顾客的要求仍有差距，仍需继续改进。

4 关于促进港口集装箱吞吐量增长思考

港口集装箱吞吐量增长是一个很大的课题。上海港为增长集装箱吞吐量，已经作出了极大的努力。为进一步促进箱量的增长，以下几方面可以考虑。

4.1 港口取消不合理收费，降低偏高价格

在当前严峻的形势下，港口应从自身做起，整顿收费，坚决取消不合理的收费项目。为促进箱量，可以暂时取消一些收费项目，价格高的，则下降。有宣传有行动，让利船公司和社会。

4.2 改进集装箱操作，提升服务质量

促进集装箱吞吐量，价格是重要因素，但作为港口，决不能因此而忽视服务质量。我们要提高箱量，就要更新理念，要从被服务者的角度来看港口的操作。只要不违反法

律、法规，不影响安全质量，不过多增加成本，就应尽量满足顾客的需求。不应以自身的规定来约束顾客，取消这样那样不合理的限制，一切为了顾客，一切为了箱量的增长，一切为了上海国际航运中心的建设。

4.3 加强与船公司的合作，达到“双赢”

要使集装箱吞吐量进入稳定增长的良性循环，在当前世界经济一体化的形势下，则要提倡“双赢”。在船公司困难时，必要的让利是需要的。要与船公司真诚配合，长期合作，引进船公司投资码头、投资堆场等，合作经营企业，从近期看，是让利；从长远看，只有“双赢”，才能真正形成从箱多到船多、从船多到箱多的良性循环。SCT 的成长经验值得参考。当初缺乏资金的集装箱码头，在合资后短时期内，设备得到更新，码头获得改造。合资后港务局尽管只有 50% 利润，但“蛋糕”做大了，50% 的大蛋糕大于 100% 的小蛋糕，而港口引进外资积极的政治影响更是难以估计。

4.4 市政府加大重视力度，改善港口外部环境

世界上许多成功的经验表明，港口对城市的经济发展促进很大，“城以港兴，港促城荣”已成为人们的共识。一些国家相当重视港口在国民经济中的地位与作用，有些国家甚至把港口作为非盈利性的公益事业，码头由中央或地方政府投资，亏损则由政府补贴。

中央和上海市政府确实重视港口的建设，市政府也曾动用地方财政资金，用于疏浚长江口航道，但是目前“以港养港”的政策，使上海港口箱量继续保持持续稳定地增长，有相当大的困难。要从根本上促进集装箱吞吐量的增长，市政府须加大重视力度，要协调、改善港口的外部环境，吸引各方面财力投资码头，理顺集装箱运输各个环节，指导各环节利润的合理分配，抓好集装箱运输这个系统工程。

4.5 灵活运用港口价格应是长期策略

港口既然是集装箱运输中的一环，价格对集装箱吞吐量自然有影响，但价格政策与集装箱运输市场要配套，要适应，更要有促进性。短期的降价，对船公司有一些好处，但时间短，见效小，进出口贸易的合同也来不及签订和实施。我国已加入 WTO，长期稳定的港口价格可能成为历史，我们要进一步研究港口价格，灵活运用这一杠杆，进一步促进集装箱吞吐量的增长。

综上所述，可以认为，港口价格对集装箱吞吐量有影响，但不是唯一的。港口价格对集装箱吞吐量有较大的影响，但不是决定性的。港口价格调整对集装箱吞吐量有促进作用，长期有效，但短期难见明显效果。促进集装箱吞吐量的增长是一个系统工程，非一方之力所能根本扭转。上海港集装箱吞吐量多年来持续稳定地增长，在世界港口排名年年递升，举世瞩目。我国已加入 WTO，港口的竞争将更激烈，上海港任重道远，港口相关各业都需不懈努力。[返回](#)

中国港口新常态下的“应时之举”——港口群资源整合

自 2006 年全国沿海港口布局规划发布以来已历十载，期间我国沿海港口生产、建设与区域竞合态势有了显著的变化。尤其在国内经济与进出口贸易增长动力减弱的环境下，2015 年我国沿海港口货物吞吐量涨幅仅 1.4%，其中外贸吞吐量仅增 1%，集装箱吞吐量增速也回落至 5% 以内，或将成为步入“中低速”增长新常态的窗口期。而另一方面，沿海港口的建设依然在继续，2015 年我国沿海港口新建及改（扩）建码头泊位达 130 个，新增吞吐能力 4.2 亿吨，万吨级及以上泊位新增吞吐能力 3.0 亿吨。当前，中国港口能力适应性（通过能力/吞吐量）已达到 1.2 以上，港口产能富裕情况逐步显现。

改革开放的 30 年也是我国港航事业辉煌发展的 30 年，在此过程中以土地、岸线等稀缺资源为砝码，进行了大规模的招商引资，由此形成了一批利用率不高的货主专用码头，同时随着船舶大型化的发展趋势以及港口间的竞争加剧，致使部分深水岸线的开发

缺少系统性规划，而已开发利用的岸线又未被充分利用。从国家统计局数据综合比较看，我国沿海每米岸线年吞吐量不足万吨，远低于香港的 2.0 万吨和新加坡的 4.1 万吨。

港口供给能力与市场需求的不平衡，以及岸线使用的低效加速了国家政府层面对港口资源整合的热情和动力。基于此，当前我国港口企业间的资产重组被赋予了更深远的意义，比起抑制竞争和改善服务，以资本为纽带的联合，更重在发挥市场对港口资源的配置作用。2015 年国务院批准实施《全国海洋主体功能区规划》，其中就明确加快港口资源整合及功能调整：优化开发区域为渤海湾、长江口及其两翼、珠江口及其两翼、北部湾、海峡西部以及辽东半岛、山东半岛、苏北、海南岛附近海域，要加强布局合理、优势互补、协调发展的港口群建设。

1 资源整合是港口发展的核心要素

港口资源整合主要为实现资源优化配置，其一是通过加强相邻港口的资源统筹，实现港口间的优势互补，拓展港口功能，调整港口结构，提供更好的物流服务；其二是加强顶层设计，确保港口总体布局规划的顺利实施，避免港口间的过度竞争和因重复建设导致深水岸线资源的浪费，实现港口集约化与可持续发展。

同时，港口资源不仅限于港口的实体资源，还包括对技能、客户、信息等无形资源的整合；也不仅仅是港口内部资源，还有港口间相关资源的整合，目前由于港口管理权下放地方和港口资源优化配置的市场化，使得港口资源整合的范围和作用都显著扩大。其建设和经营涉及到港口与城市规划、经济发展的互动问题；涉及到国家重点港口与区域经济互动；以及区域综合运输网络的构建。

2 港口资源整合成本与效益分析

对于港口整合所处的港口群而言，其发展不仅仅是以港口企业的自主机制和港口群的内在关联性形成的，而且是通过政府规划港口布局，制定税收、土地等优惠政策支持，以吸引并促进港口综合运输系统的空间集聚。

从港口集群出发，港口资源整合的成本包括：政策制定成本、整合交易费用、失败风险成本与政府机会成本。首先，港口群内各港口都有自己的发展与建设规划，整合后的港口群必须重新进行顶层设计与规划，而原本规划与地方政府及相关企业都有利益关系；而整合交易费用指港口资源整合后必须对港口原有的产业、服务、技术重新进行调整和安排，为此要承担相应的协调成本；失败风险较为明确，是由于信息不完全，事物发展的不确定性及参与整合主体的有限理性等因素，使得资源整合目标难以实现从而带来损失的可能性；政府机会成本则指在整合过程中政府、企业的投入用于其他可获得更好投资改革所产生的收益。

对具体港口而言，整合的成本也可从港口生产占用成本、专业分工成本、参与整合成本三个方面考虑。首先，港口生产占用成本是指随着港口的整合，码头集约化程度提升，但原码头的部分生产设施及岸线逐渐闲置，但这部分生产资料仍被占用，无法创造效益；而专业分工成本是指在港口资源整合进程中，各港口作为参与方，协调配置资源，实行专业化分工虽有利于港口集群总体效率的提高。但其中单个港口可能要为总体效益的最大化，付出原有效益受损的代价；参与整合成本则指港口集群内各港口作为不同的港口在管理模式、财务资料、企业文化等诸方面都会有着显著不同，就需要对这些相异点进行整合，并付出相应的费用。

从效益方面看，港口群的整合可以极大地降低生产和交易成本，产生规模效益、近邻效益、分工效益和关联效益等。规模效益体现在有交互关联性的沿港企业和机构与港口聚集在一起可以共享社会公共部门提供的服务，有利于港口专业性资源和其他相关配套资源的协同化发展；近邻效益则体现在港口和沿港企业在地理上相邻或者存在经常性地面对面接触，可以促使信息和知识的快速流通，相互之间增强信任感，降低搜集信息的成本和交易成本；分工效益是港口资源整合、提升集约化程度最为显著的效益，专业化的分工将有利于港口规模和服务水平的提升，同时也将大幅降低生产成本，减少重复

建设和无序竞争；关联效益指一个主导产业的发展可以沿着产业链条通过前后向关联效应和旁侧关联效应带动和影响前向、后向和旁侧关联产业的发展，实现港口与产业链的深度融合。

3 国际港口资源整合模式分析

提到港口资源整合，国际典型模式无外乎美国纽约新泽西、欧洲海港组织与日本东京湾港口群三大类。

3.1 美国：纽约新泽西

1921年，纽约与新泽西两港分属不同州政府，由于两港距离较近，常因航道与边界发生纠纷，为避免两港内耗，联邦政府决定成立纽约新泽西港务局，以整合纽约与新泽西两港业务、市场和管理体系。然而，其港务局既非行政单位，与州政府之间也无隶属关系，属于自负盈亏的公益性管理部门，负责两港的统一规划、航道维护、码头设施与围海造陆等基础设施，并以码头的租赁收益实现滚动开放。其特色主要是以“地主港”模式运营，并实现了两港在基础设施建设、信息互通、安全保障的全方位一体化。

3.2 欧洲：海港组织

相对地，欧洲国家众多，港口也分属不同国家，直至1993年欧盟成立后，设立欧洲海港组织对欧盟内20个国家的1600个港口实行统一协调和管理，其特点是以民间协会性质的组织形式，实行会员制管理，虽然组织架构完整，但不会干预各成员的经营管理活动，主要为成员单位提供交流平台、制定海事标准与技术咨询和职工培训等服务，约束力并不强。

3.3 日本：东京湾港口群

日本东京湾内7大港口的整合，主要以产业和港口错位发展为主，以政府干预的方式调整湾内港口分工，促进临港产业和腹地产业发展。1967年日本交通运输省提出《东京湾港湾计划的基本构想》，并组建东京湾联合港务局。在运输省与各港口所属地方政府的统一管理和协调下，东京湾各港在保持内部独立经营权的前提下，对外竞争中作为一个整体，共同联系业务，整体宣传，打造了一个分工明确、港产联动、一致对外的超级港口群。

2012年，台湾地区实现了政企分开、合作共赢的港口资源整合，其以台南部港口高雄港为核心龙头，实施台中、高雄、基隆、花莲四港资源和优化整合，将四个南部国际商港及辅助港合并，组建统一的“台湾港务控股有限公司”，成为100%独资经营的港务公司。各港口整合后功能定位上，以台北为两岸集装箱和海空快递的北部枢纽港，台中定位为两岸客货枢纽的中部主港，台南部高雄作为货物转运的集装箱主枢纽。基隆和花莲则分别还承担邮轮旅游与观光旅游的重要港口。

4 国内港口资源整合重点核心

从国际港口资源整合模式看，当前国内港口整合更趋向于美国纽约新泽西、洛杉矶与长滩港的近域港口整合。因此，其重点是以港口资源整合，促进港口集约化发展，提升单位资源产出率的同时，“退耕还林”保留岸线资源，减少低水平的重复建设和同质化竞争；其次，是在资源整合的基础上，以港口专业化分工和网络体系建设，提升港口功能，增强主枢纽港集成能力，改善港口水运、铁路、公路、管道集疏运效能、增强腹地网络通达性，降低企业综合物流成本。使简单港口集群向港口复合网络的高级形态演化，真正实现“资源节约、环境友好、服务高效”的现代化港口集群。[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