

时事经济与航运

中国海洋运输情报网主办

2016 年 06 月 29 日 (第 531 期总第 1590 期)

◆ 供给侧结构性改革下的中国宏观经济——2016 年中期中国宏观经济分析与预测..	1
◆ 新巴拿马运河的“多米诺”回响	6
◆ 英国“脱欧”对航运业影响几何	12
◆ 山东造船 VS 江苏造船 各有秋千	15
◆ 全球港口投资风向	19

供给侧结构性改革下的中国宏观经济——2016 年中期中国宏观经济分析与预测

2016 年上半年，在积极财政政策、货币政策以及房地产新政作用下，中国宏观经济在持续探底中呈现出企稳迹象——CPI 重返“2 时代”、PPI 负增长大幅收窄、企业利润增速“转正”以及房地产类数据反弹，都表明中国宏观经济并不存在“硬着陆”可能，其雄厚的经济存量、广阔的纵深空间以及强大的中央政府决定了中国经济能够承受世界经济“长期停滞”和“新平庸”的冲击。

但是，部分宏观经济数据短期趋稳的同时，以下几方面变化却值得高度重视：“去产能”还在布局阶段，过剩行业产品价格却开始出现大幅度波动；三四线城市房地产“去库存”还没有开始，一二线城市房价却出现全面上扬；对“僵尸企业”和高债务企业的整治还没有实质性展开，大量高负债国有企业却已经大规模进军土地市场、海外并购市场和金融投资市场；“去杠杆”各类举措刚开始布局，但宏观债务率却持续上扬，部分指标已经大大超过警戒线；“降成本”如火如荼地展开，但各类宏观税负指标却持续加重，企业总体盈利能力持续下滑；房地产投资增速超预期反弹，各类新开工项目大幅上扬，但民间投资增速却直线回落；M2 增速保持稳定，但 M1 增速却出现持续上扬，M1-M2 缺口持续扩大；居民收入增速持续超过 GDP 增速，但劳动力生产率以及企业盈利能力却出现持续下滑；对外投资增速急剧上扬，但出口增速却持续低迷；各类技术指标进步神速，新经济增长动力开始显现，但总体劳动生产效率依然处于持续下滑的区间；工业等传统行业有所企稳，但服务业和新兴行业却开始呈现疲态；政策类投资增速回升，但消费却出现持续回落。

这十二大现象充分说明中国宏观经济运行依然面临四方面问题：一是供给侧改革的着力点还没有完全找到；二是稳增长政策并没有缓解宏观经济深层次问题，反而使各类扭曲大幅度上扬，资源配置效率持续恶化，经济主体的信心没有得到改善；三是经济回落的负反馈机制开始发生变化，经济内生性下滑压力有所加剧，“生产效率预期下滑+投资的预期收益下滑+收入增速预期下滑”所带来的市场型投资疲软和消费疲软开始向深度蔓延。短期产出与中期潜在产出的负向强化机制、超国民收入分配所带来的“消费-投资”困局、实体经济与虚拟经济相对收益下滑所带来的进一步“脱实向虚”等新难题已成为中国宏观经济摆脱持续探底困境的核心障碍；四是当前宏观经济的短期企稳构建在大规模政策宽松和泡沫化房地产复苏之上，实体经济与虚拟经济之间的分化决定了中国宏观经济还没有形成持续稳定或复苏的基础。

中国宏观经济并不存在“硬着陆”可能，其雄厚的经济存量、广阔的纵深空间以及强大的中央政府决定了中国经济能够承受世界经济“长期停滞”和“新平庸”的冲击。本轮“不对称 W 型调整”的第二个底部将于 2016 年底至 2017 年初出现，并呈现出强劲的底部波动特征。

2016 年-2017 年是中国实施供给侧结构性改革的关键期，“大改革+更为积极的财政政策+适度宽松的货币政策+强监管”必须要有可操作的抓手和可实施的方案，各类改革方案 and 政策措施应该做出新的调整。

1 五方面压力凸显企稳态势料难持续

2016 年下半年，中国宏观经济难以持续上半年企稳态势。外部经济波动的重现、内部扭曲的强化、金融风险的不断累积与间断性释放、结构性改革的全面实施等方面因素决定了经济下行压力的进一步抬头。与此同时，政策刺激效率的递减和房地产泡沫的管控决定了经济政策的对冲效应将大幅下降。因此，本轮“不对称 W 型调整”的第二个底部将于 2016 年底至 2017 年初出现，并呈现出强劲的底部波动特征。

第一，世界经济形势持续表现为“四低”特征，即持续的低增长、低贸易、低通胀和低利率。“新平庸”或“大停滞”的世界经济，通过贸易渠道、投资渠道和汇率渠道对中国经济产生较为不利影响。大宗商品价格剧烈波动以及各国央行货币政策不协调，给 2016 年脆弱的宏观经济和金融市场带来了巨大的不确定性，加剧了国际资本流动和汇率波动风险。2016 年新兴经济体的动荡将超越以往新兴经济体所面临的各类波动，各类地缘政治的超预期冲击可能导致欧洲经济复苏夭折。因此，世界经济不仅面临总体性的持续低迷，同时还存在“二次探底”可能，中国经济难以在世界经济探底之前全面实现周期逆转。

第二，内部再平衡带来的冲击将持续显化。一是出口持续下滑决定了过去利用政策性内需弥补外需的方法出现失灵，简单的“扩投资”不仅不能改变中国“贸易品过剩、非贸易品不足”的结构性问题，反而强化了贸易品过剩局面；二是出口持续下滑意味着中国储蓄过剩将持续出现，但由于资金市场的刚性，无风险基准利率难以快速下降，市场性投资不仅没有在充足的储蓄供应下有所上扬，反而由于投资预期收益的下滑、投资空间的压缩以及资金匹配的结构性问题等因素出现下滑，计划投资与储蓄之间的缺口不断扩大，宏观平衡的压力持续上扬；三是财政政策和信贷政策带来的是偏向性救助和资源流动，导致大量效率低下的国有企业获得大量资金，这些资金的投入不仅强烈地挤压了民间投资的空间，更为重要的是导致国有企业可以利用廉价的资金大举进入房地产市场、土地市场、海外并购市场以及其它非主营投机性业务，导致资金进一步“脱实向虚”。四是工资与福利性收入持续超国民收入分配的后果开始显化，一方面国民消费率在中高端消费供给短缺的制约下并没有得到明显改善，另一方面在政府投资功能没有得到转变的前提下而实施的社会建设和福利体系建设，严重侵蚀了企业的投资收益，在外部需求持续下滑、内部盈利大幅度下降、新型政商关系还没有完全建立等因素的作用下，中长期经济增长的发动机——资本形成和研究开发增速持续下滑。这不仅导致短期需求不足，更为重要的是，导致中长期潜在增速伴随短期增速持续下滑而下滑。

第三，汇率贬值、债券违约、房地产价格泡沫、期货价格大幅度波动等因素在 2016 年下半年所带来的局部风险将进一步上扬，这将大幅提升经济主体的风险厌恶情绪，从而导致风险溢价大幅度上升、资金供求在总量和结构上双重趋紧，进一步导致投资下滑。特别是由于房地产泡沫扩散力度和上扬态势远远超过预期，对于房地产泡沫的治理很可能导致目前快速上扬的房地产投资增速趋缓，房地产健康复苏存在夭折可能。

第四，中国目前不断加剧的扭曲、不断弱化的内生增长动力以及全球性结构性改革竞争，决定了 2016 年下半年必须全面启动结构性改革，这是最佳时点和必须时点，但以“三去一降一补”为核心的供给侧结构性改革必定会给宏观经济带来短期阵痛和下行压力。

第五，积极的财政政策和稳健的货币政策虽然对于下行压力有较好的对冲作用，但是，不断蔓延的房地产泡沫与持续上扬的金融风险将严重掣肘货币政策的宽松取向，结构性改革带来的短期高额成本将严重压缩财政政策更为积极的空间。虽然中国经济周期已经开始从底部反弹，但新型的激励相容的正向激励体系还没有完全建立起来，各类政策传导的行政机制和经济机制还没有完全常态化，政策对冲下行压力的效果将大打折扣。

2 投资消费双疲弱内生增长动力望启动

在外需持续疲软和消费下滑作用下，2016年上半年GDP实际增速较去年回落0.2个百分点。但值得注意的是，由于PPI和CPI持续改善，GDP平减指数由去年上半年的-0.12%上升到2016年上半年的0.6%，导致2016年上半年GDP名义增速达到7.4%，较去年同期提高0.5个百分点，较去年全年提高1个百分点。这种价格效应大大缓解各类经济主体的压力。

下半年，由于投资增速回落和消费疲态进一步延续，GDP增速将出现明显回落，预计全年GDP实际增速为6.6%，较去年全年下降0.3个百分点，但由于价格效应，2016年GDP名义增速为7.5%，较去年全年提高1.1个百分点。

因此，从经济运行角度来看，2016年虽然延续了新常态艰难期不断探底特征，但价格水平摆脱生产领域的“萧条”和消费领域的“低迷”，将有利于内生经济增长动力的启动。

从供给角度来看，除第一产业保持相对稳定之外，第二产业和第三产业基本上保持了持续回落态势，特别是第二产业在供给侧结构性改革作用下，去产能和化解“僵尸”企业直接导致短期工业产出明显下滑，预计2016年上半年工业增加值增速为5.9%，全年为5.5%，较2015年下滑0.5个百分点，较2016年上半年下滑0.4个百分点。值得注意的是，经济转型寄予厚望的第三产业改变了2015年增速回升态势，预计2016年上半年增速仅为7.7%，较去年同期下滑0.6个百分点，2016年全年增速为7.9%，较去年全年增速回落0.4个百分点。

从总需求角度来看，三大需求总体疲软，但回落幅度在短期需求扩张政策的作用下小于总供给，这导致2016年总产出实际增速回落的过程中，价格水平出现改善，GDP平减指数得到较大幅度回升。

第一，基础建设投资和房地产投资持续改善难以填补民间投资增速下滑和制造业投资增速下滑所带来的缺口，城镇固定资产投资增速在一季度快速抬头之后持续回缓，预计上半年城镇固定资产投资增速为9.9%，比去年同期下降1.6个百分点，比去年全年增速下降0.1个百分点。预计全年城镇固定资产投资增速为9.8%，比去年下降0.2个百分点。如果考虑下半年固定资产投资价格指数的回升，实际投资增速回落更为明显。

第二，在高端消费外流、收入增速疲软以及预期恶化等因素作用下，2016年消费总体疲软现象比较明显。预计2016年上半年全社会零售名义增速为10.1%，实际增速为8.0%，比去年同期分别下降0.3个百分点和1个百分点。预计2016年全年名义增速为10.1%，实际增速为7.8%，比去年全年增速分别下降0.6个百分点和1.5个百分点。

第三，在世界经济持续疲软和人民币贬值等因素作用下，进出口在2016年呈现“前低后稳”的走势，预计2016年上半年以美元计价的出口增速为-7.0%，全年增速为-2.3%左右，而以美元计价的2016年上半年进口增速为-4.6%，全年为-1.2%。上半年贸易顺差为2196亿美元，全年顺差预计达到5616亿美元，占GDP的比重为5%左右，略低于去年的水平。

第四，2016年低迷经济中最为显眼的指标就是价格数据明显回升。从表象来看，各类价格指标回升是蔬菜、猪肉以及大宗商品的轮番驱动的产物，但深层次看，货币宽松、供给增速更快回落以及持续的成本推动才是本轮价格回升的关键。预计2016年全年CPI增速为2.3%，比2015年上涨0.9个百分点。

与此同时，工业领域通货紧缩现象将在“去产能”全球大宗商品价格反弹、房地产反弹和价格基数等因素的作用下得到全面缓解，预计 2016 年全年 PPI 跌幅为 1.2%，比 2015 年缩小 4.8 个百分点，年末单月同比由负转正；2016 年 GDP 平减指数由负转正，全年同比增速 0.85%，较 2015 年回升 1.3 个百分点。

第五，2016 年货币政策继续持续总体宽松的基调，但受到物价上涨、房地产市场泡沫以及杠杆率持续攀升等因素的掣肘，货币政策将由上半年较为宽松的定位转向适度稳健；同时，受到资金内生性收缩压力，广义货币供应量 M2 与狭义货币供应量 M1、全社会融资增速之间的差额扩大，流动性向实体经济渗透力进一步下滑。预计 M2 增速保持在 13%，社会融资总额增速为 13.4%。

3 多层面关注供给侧把握改革政策协调性

2016 年-2017 年是中国实施供给侧结构性改革的关键期，“大改革+更为积极的财政政策+适度宽松的货币政策+强监管”必须要有可操作的抓手和可实施的方案，各类改革方案和政策应做出新的调整。

3.1 把握目前中国经济持续回落的逻辑

高度重视当前总体经济增长动力持续下滑的现实，要密切关注目前劳动生产率下滑、企业投资预期收益下滑、实体经济与虚拟经济收益的缺口不断扩大、消费与投资等内需持续同步回落等现象，把改革与调控的落脚点切实放到投资收益预期逆转、劳动力生产率回升之上，积极构建短期扩大需求与中期提升潜在增速相契合的“政策包”。

1) 要利用目前比较宽裕的财政空间来化解持续“超国民收入分配现象”带来的“消费-投资困局”。

2) 要充分认识金融资源过剩所带来的“金融资源诅咒”，要采取系列政策缩小实体经济收益与虚拟经济收益的缺口。

3) 对于短板行业、基础设施、技术改造、研究开发以及人力资本等领域的投资应当全面提升，这不仅关系到短期总需求提升，更为重要的是，它涉及到中期潜在产出水平提升。

4) 实施多种举措，积极化解“民间投资急剧下滑”困局。实质性的国有企业改革和政府改革依然是提振民营企业信心的核心；投资领域特别是第三产业投资领域的开放依然是关键；改变金融资源过度偏向性投放，在目前国有企业软约束问题重新高涨时点上依然具有十分重要的作用；很多降成本的举措难以解决民间投资燃眉之急，同时也不是民间投资下降的核心原因；要从国际竞争的角度来认识提升劳动生产力的战略意义。

3.2 十二大类扭曲现象证实了供给侧结构性改革全面实施的迫切性

一方面我们必须抓住当前经济不断探底所带来的“大破大立”的大改革时机；另一方面，我们必须梳理目前供给侧结构性改革进展不顺的关键，重新寻找供给侧结构性改革的着力点和实施的“抓手”。

1) “僵尸”企业的出现、高债务和高产能部门的显化、地方政府财政的恶化以及局部区域经济的塌陷，已经为大改革提供了前所未有的突破口。

2) 按照上述预测，今年年底中国经济“不对称 W 型调整”的第二个底部将显现，明年年底会出现复苏迹象，这决定了今年到明年是全面实施供给侧结构性改革的最佳时机。

3) 反腐倡廉为大改革创造了良好的政治基础，但这并非供给侧结构性改革成功实施的充要条件，通过行政权力的重构来强化改革执行力和统筹性是成功推行大改革的另一必要条件。

4) 供给侧结构性改革也需要有实施的先后顺序。整顿“僵尸”企业和淘汰过剩产能必须与制度性改革相结合；短期而言，减免税收成本要比制度性交易成本的降低更为重要，但中期仍要落脚到体制改革上来；短期“补短板”推行力度可以进一步强化，但中期来看，“三去”等存量调整依然是关键和落脚点；在近期下行压力持续抬头、风险

持续上扬的经济环境下，优先出台“扩需求”与“促改革”相契合的举措；重新规划实质性改革并落在实处是提振目前低迷信心的关键，特别是国有企业改革新规划和政府行政改革规划的出台是树立民间投资信心的关键，各类社会安全体系建设规划出台是提升消费信心的关键。

3.3 明确供给侧改革在增量调整和存量调整中的主导作用

1) 世界经济在技术进步、潜在增速、投资增速、贸易增速以及劳动力生产率等众多变量上的持续下滑，说明世界经济已经陷入“长期停滞”或“新平庸”状态，世界技术进步大周期、大宗商品超级大周期以及世界经济不平衡周期，不仅决定了中国外部环境难以在短期得到改善，同时也决定了中国很多基础性变量也将伴随世界变量陷入低迷状态。

2) 中国在很多经济参数上与世界具有同步性，但中国经济的要素禀赋以及体制特征也将赋予各种变量变化中国特色。因此，一方面我们要有应对世界危机和风险传递的中期应对策略，避免过度频繁地进行运动化、短期性的刺激政策；但另一方面，需要政策思路的创新，避免在政策模仿中走偏。

3) 世界经济不平衡的逆转和基本参数的变化决定了“取长补短”式的供给侧增量调整与存量调整是本轮危机治理中的基本政策定位，需求侧管理具有辅助性，其核心在于防止转型过猛带来的总量性过度下滑和系统性风险爆发。

3.4 防止微观主体行为出现整体性变异

1) 高度重视生产领域的通货紧缩与高债务叠加产生的内生性紧缩效应。

2) 通过清除“僵尸”企业、重组高债务企业、加速产能过剩行业产能退出，厘清经济运行的微观机制，恢复市场自我出清的功能，并创造适度的盈利空间。

3) 债务置换、资产证券化、利用股市实施的宏观债转股以及利率水平的较大幅度下调应当同时并举。

4) 高度重视中国宏观经济与金融背离问题。

5) 进一步通过差别化政策推进新兴产业发展，进一步从体制机制上促进创业、创新活动，但应当吸取以往在新兴产业、创新活动中失败的教训，不能把中国战略转化成各级部门短期的“行政运动”，更不能通过国家补贴等模式形成新的寻租活动。

3.5 强化积极财政政策的定向宽松

1) 进一步提高财政赤字率，考虑到 2016 年-2017 年大改革的特殊性，公共财政赤字率可以达到 3.5%-4% 的区间，中央政府要积极利用国债发行来增加政府支出能力，加大改革推行力度，解决目前国民收入超分配所带来的“投资-消费”两难困境。

2) 关注局部区域财政收入崩塌的问题。

3) 应将结构性减税过渡为总量性减税，特别是对于那些供给不足、创新活力强、升级压力大的行业进行全面减税。

4) 快速启动过渡期的财政支出新措施，改变目前财政支出难问题，要在“堵歪门”的同时，快速启动“开正门”。

5) 财政支出应当从投资导向向民生导向转变，从补贴导向向福利导向转变。

3.6 货币政策应当根据新时期的要求重构

1) 在内需持续回落、外需持续疲软、泡沫与风险上扬之时，货币政策既要避免过度宽松的定，也要避免从紧取向。

2) 为改革创造宽松环境、为经济摆脱内生性下滑困局，这两大目标应是当前货币政策选择的落脚点，优于其他目标。

3) 货币的对内贬值与对外贬值要有组合。

4) 治理“萧条性泡沫”以及局部金融震动向系统性金融风险演化依然十分重要。新型、全覆盖、强力的金融监管体系建设显得尤为迫切。

5) 资金回归实体不能简单依靠过度的、行政化的定向宽松。引导资金回归实体的核心是利用多种政策组合,从根本上改变日益下滑的实体投资收益率与虚拟投资收益率的比值。

3.7 持续关注房地产市场复苏态势,及时调整当前的房地产调控政策

要改变简单宽松的政策导向,针对不同区域和不同类型房地产企业进行分类治理。对于一二线城市实行供给导向政策,在增加土地供应和信贷支持等方面着力,加快房地产销售向投资的转化,避免全国房地产投资下调过于剧烈而陷入紧缩链条。对于三四线城市实行需求导向政策,鼓励房地产销售,增强复苏的韧度。

3.8 要持续关注去产能过程中的就业市场压力,防范和化解劳动力市场风险

尽管去产能给劳动力市场带来的冲击与影响总体可控,但叠加经济下行调整本身的就业压力,失业风险依然不容忽视。

1) 进一步开放服务业,鼓励市场进入和竞争,促进服务业可持续发展。

2) 重视传统制造业发展的连续性以及与服务业扩张的协调关系,把握好转型升级和退出的节奏。

3) 针对农业劳动力转移急剧放缓的局面,应出台专项计划加大对劳动力市场流动的支持力度,多项并举促进农业劳动力转移。[返回](#)

新巴拿马运河的“多米诺”回响

历时9年,世界最大的水闸式运河——巴拿马运河第三船闸于6月26日正式通航,届时新运河的货物年通过量有望翻倍,从目前的3亿吨增至6亿吨。无疑,这将对航运市场、港口基建、运输格局和运力分配产生一系列影响。

作为东西主干航线的咽喉要塞,新运河通航后,亚洲大型集装箱船可直达美东港口,包括马士基航运、地中海航运和CKYHE在内的班轮公司和班轮联盟已对远东—美东航线及运力投放进行了调整。

在此背景下,美东港口针对新运河通航的潜在调整开启应对工作,迈阿密港称已准备好迎接远东巨轮,萨凡纳港亦斥巨资进行港口疏浚,但依旧有因生态环保、费用高企和自身限制等因素乐在安于现状的不同声音。

与此同时,新运河的通航还将引发三大主力船型运力的流向分配,传统巴拿马型集装箱船会否遭淘汰,何去何从?巴拿马运河焕然一新,但在航运整体低迷、运力持续过剩的当下,其牵一发又能引发多大回响?

6月26日,世界最大水闸式运河——巴拿马运河以全新面貌对外通航,届时新运河的货物通过量有望翻番,全球海运版图将由此迎来大变动。

1 巴拿马运河焕然一新

按照计划,扩建后的巴拿马运河于6月26日通航。新运河的首航,由中远海运集团的新巴拿马型集装箱船——“安德罗尼克斯”号完成。据悉,为祝贺巴拿马运河扩建启用,该船更名为“巴拿马”号。“巴拿马”号于1月15日交付使用,船长299.99米,船宽48.2米,载箱量9443TEU。

2007年9月,巴拿马运河扩建工程启动,历时九年,耗资52.5亿美元。扩建后的新运河理论上能够通过最大集装箱船的名义运力为1.3万TEU,是过去(5000TEU、的两倍多。新运河货物年通过量,也有望从目前的3亿吨增至6亿吨。

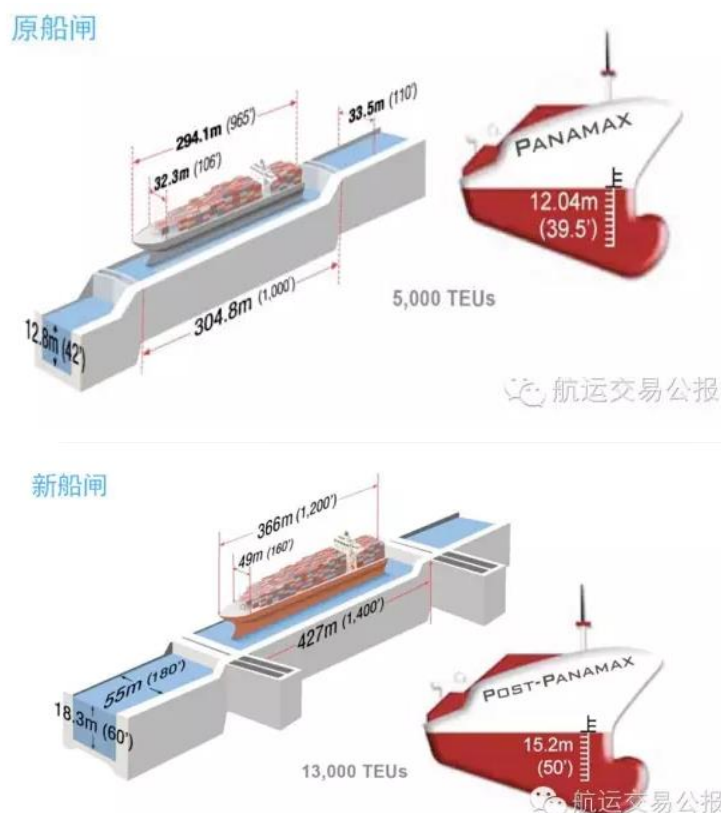
巴拿马运河管理局局长吉哈诺表示,对巴拿马而言,这是一百年来最重要的基建工程,扩建通航对巴拿马和巴拿马运河都是一个新时代,也将使运河管理局和客户的关系进入一个新纪元。

1.1 第三船闸问世

此前,巴拿马运河有两条航道,每条航道两端各有1套3级6个船闸。2007年启动的扩建计划是指在巴拿马运河上增加第三条航道,并在两端配合建设船闸,以提升通航

能力。其中，一套船闸建在运河连接太平洋的一侧，密拉福劳斯船闸的西南端；一套建在大西洋一段，加通湖船闸的东部。资料显示，新建船闸均包含 3 个连续的闸室，用以将其内部的船舶从海平面抬升到加通湖面后再下降至海平面。

巴拿马运河新修船闸长 427 米、宽 55 米、深 18.3 米，比现有船闸加长 40%、加宽 64%（见图）。



相关人士介绍，巴拿马运河新船闸运用圆辊闸门代替之前采用的人字闸门，并采用拖轮代替原有的机车固定闸内船舶进行引航。每个船闸与 3 个侧向的蓄水池相连（新船闸共 18 个蓄水池）。仿照旧船闸原理，新船闸同样利用重力作用将蓄水池的水注满、排空。即使是双航道的情况下，当湖水位较低时，巴拿马运河旱季末水量的供应也会受到限制。因此，新增第三套船闸意味着必须解决水量供应问题，而蓄水池的作用便是用来减少船闸在工作时的耗水量。这些蓄水池，加之挖深加通湖和加盖尔渠（8 英里长的巴拿马运河一部分），提高加通湖最大作业水平面 0.45 平方米，额外增加日供水 1000 万吨，可增加 48 次闸操作。

第三船闸的启动，意味着允许更多的船舶航行巴拿马运河，这将为当地的财政带来可观的收入。有观点指出，巴拿马运河扩建将给巴拿马带来更多的转口集装箱，将在多方面拉动包括旅游业在内的巴拿马经济，巴拿马国家经济在扩建中获益匪浅。

巴拿马运河管理局发布的 2015 年财报数据显示，去年通过巴拿马运河的船运货物量为 3.4 亿吨，同比增长 4.28%。巴拿马运河管理局首席执行官 JorgeLuisQuijano 称，预计未来 10-20 年，这一数量将增至每年 6 亿吨。明年起，巴拿马运河将每年向巴拿马国家财政贡献 13.8 亿美元，同比增加 3.37 亿美元。新运河的开通将使运河超越单纯交通设施的作用，创造更多的价值。

对国际海运业而言，巴拿马运河通航后，运河区将成为全球南北向与东西向海运贸易航线的交叉点。1.3 万 TEU 以下型船，运力更大的汽车运输船、液化天然气船，15 万

DWT 级好望角型散货船等，之前受原船闸限制无法通行的超大型船舶，均得以在新运河航行。美湾地区更大型散货船可出口到东亚，国际油轮通过能力将从目前的 5%增至 80%。

此外，通过巴拿马运河的亚洲至美东的东向航线，和绕经马六甲海峡、印度洋和大西洋的亚洲至美东西向航线，也有可能合并形成一条适应性更佳的一环赤道全球航线。这将进一步影响远东地区，尤其是中国与美国东部地区和拉美地区贸易的发展。

1.2 新收费标准启用

伴随巴拿马运河扩建收官，巴拿马运河管理局 4 月 1 日起开始启用最新的运河通行费收费方案。6 月 26 日起，巴拿马运河原船闸和新船闸对船舶共同开放，并对使用原船闸和新船闸的商船分别计费。

巴拿马运河管理局推行基于运输量为基础的计费方式，且根据船舶大小不同，实行差异化收费。根据新方案，经由巴拿马运河的船舶通行费由两部分运费组成。首先，按照船舶设计运力，对经新运河的船舶征收船舶通行费用。其中，5100-6000TEU 型船仍为 60 美元/TEU；9000-12000TEU 型船为 50 美元/TEU。其次，需根据船舶实际载箱量，缴纳实载箱量通行费。其中，5100TEU 及以下型船为 30 美元/TEU；5100-6000TEU 型船为 40 美元/TEU；9000-12000TEU 型船为 35 美元/TEU。

传统上，货物都装在甲板之下，通行费是按仓内所载货物计算。然而，由于船舶设计的改变，以及广泛以集装箱运送货物，所以一大部分装载货物是在甲板上，因此对非集装箱船但装载集装箱的船舶，以 90 美元/TEU 的标准征收通行费（见表、）。

巴拿马运河通行费标准

单位:美元/TEU

船闸	船型	运力收费标准	实载箱量收费标准
原船闸	1000~5100TEU	60	30
新船闸	5100~6000TEU	60	40
	9000~12000TEU	50	35
对非集装箱船但在甲板装载集装箱船舶,以90美元/TEU的标准征收通行费			

来源:巴拿马运河管理局

以一艘最大载重为 1 万 TEU 型船为例，当其实际载重为 80%时，需缴纳 78 万美元（ $50 \times 10000 + 35 \times 8000$ 、通行费，比此前收费方案减少 2.4 万美元，降幅约 3%。但据悉，对于传统巴拿马型集装箱船而言，以 4500TEU 型船为例，新收费标准下，通行费则较之前将增长 5%。

新收费方案鼓励大型船舶通行新船闸以产生规模效应。对此，巴拿马运河管理局表示：“运管局对各种备选方案进行了全面分析，并与航运业界进行超过一年的对话。相比此前的计算方法，新收费方案相当公平，收取费用更少，保护了巴拿马运河的竞争力。”

此外，巴拿马运河管理局对大客户的船舶通行费实行特殊优惠政策。根据班轮公司或班轮联盟 12 个月内的集装箱运量进行计算，超过 150 万 TEU 运量的，船舶通行费折扣幅度为 3 美元/TEU；运量为 100 万-150 万 TEU 的，折扣幅度为 2 美元/TEU；运量为 45 万-100 万 TEU 的，折扣幅度为 1 美元/TEU。新收费标准实行后，船舶规模越大，其单箱成本越低。

巴拿马运河管理局还一并修改了对其他船型的收费标准。其中，干散货船，分别针对谷物、煤炭、铁矿石等，依据船舶标称载重吨和实际载货公吨，以 5000DWT 为梯度来计费；油轮，依据巴拿马运河通用测量系统和载货公吨计量和计费；LNG 船和 LPG 船，依据载货总立方米计算。

此外，巴拿马运河管理局对液体运输船空载部分的通行费实行适当减少政策，但对空载率有一定要求，如 LPG 船空载率不超过船舶总立方米的 2%，LNG 船空载率不超过 10%。同时，往返该区域的 LNG 船在 6 天内完成运输的，将享有更优惠的通行费。对此，JorgeLuis Quijano 解释称，未来 LPG 船和 LNG 船将成为新运河收入新盈利点。

数据显示，近3年来，经由巴拿马运河的液化气运输船呈不断上升趋势，去年同比增幅近40%。由于美国油气出口政策获批，加之日本核辐射影响，美国将向亚洲市场出售液化气，需要通过巴拿马运河。

有观点指出，得益于巴拿马运河扩建，国际能源及运输格局也将呈现全新发展面貌。

2 巴拿马运河由来

巴拿马运河是世界上最具有战略意义的两条人工水道之一（另一条为苏伊士运河）。巴拿马运河开通前，行驶于美国东西海岸之间的船舶，需绕道南美洲合恩角。

巴拿马运河开通后，经由巴拿马运河，美国东西海岸之间可缩短航程约15000公里，北美洲一侧海岸至南美洲港口可节省航程6500公里，航行于欧洲与东亚或澳大利亚之间可减少航程3700公里。

巴拿马运河由美国建成，自1914年通航至1979年间一直由美国独自掌控。1979年，运河控制权转交给巴拿马运河委员会（由美国与巴拿马共和国共同组成的联合机构），1999年12月31日巴拿马获得全部控制权。

巴拿马运河沟通太平洋和大西洋，是世界最重要的航运通道，高峰时期全球5%~6%的货物贸易量通过巴拿马运河完成。

彼时，以巴拿马运河船闸（闸室宽33.53米、长320.0米、深25.9米）所能通航的最大尺寸专门设计的巴拿马型船（长294.1米、宽32.3米、吃水12.04米）为航运业标准船型。

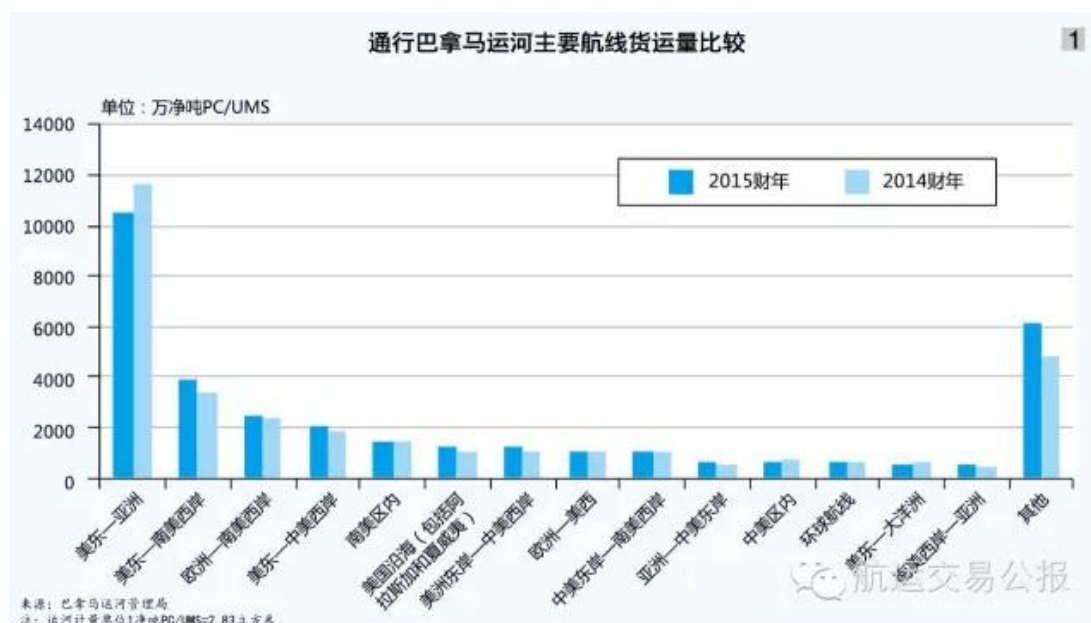
随着全球化进程加速和中国、印度、巴西等新兴经济体崛起，亚洲至美东地区（包括南美东海岸、货运量逐年攀升，有着近百年高龄的巴拿马运河显得愈来愈力不从心，船舶大型化发展趋势也使巴拿马运河的通行能力遭遇瓶颈。

目前，全球有约5%的海上贸易量会经过巴拿马运河，中国和美国是使用该运河的最主要的国家。

作为联通中美两大重要经济体的亚洲—美国航线将因新巴拿马运河的通航引发调整，美国东西岸货运格局也将发生变化。

3 十年美西，十年美东

在巴拿马运河的国际交通中，美国东海岸与亚洲之间的贸易居于最主要地位。按照巴拿马运河管理局统计，2015财年，经由巴拿马运河最繁忙的航线是美东至亚洲的航线，货运量为10490万净吨PC/UMS，占全部货运量的30.85%；其次是美东至南美西岸的航线，货运量为3861万净吨PC/UMS，占比11.35%（见图1）。



目前，亚洲至美国东部的货运航线有 3 条，一是从亚洲跨太平洋经巴拿马运河直挂美国东部港口；二是多式联运，从亚洲跨太平洋至美国西海岸港口换装铁路；三是亚洲经印度洋和苏伊士运河，最后跨大西洋运至美国东海岸，该线路长、耗时长，承载的货运比重较小。美国佐治亚州港务署的数据显示，目前，从东北亚运往北美的集装箱货物中，66%选择通过太平洋抵达西岸港口；20%通过巴拿马运河抵达东部港口；14%通过苏伊士运河抵达东部港口。

巴拿马运河的通航意味着更多大型船舶将能直挂美国东部港口，全程水路运输单箱成本将大大降低，美东美西货运格局也将随之调整。

3.1 十年美东

近年来，尽管有巴拿马运河的限制和较长的运输时间，美东港口占据美国货运量的份额还是从 2010 年的 32%不断增至 2014 年的 35%。此外，以星航运的数据也显示，2014 年 6 月—2015 年 6 月，美西港口市场份额从 67%降至 62%，特别是在美西港口罢工期间，一些航线将美东口岸作为后备方案。

佐治亚州港务署预测，在经济增长和航运市场趋势相对稳定的前提下，2020 年，从东北亚运往北美的集装箱货物，将有 50%直接抵达美国东岸港口。其中，5%的增长为自然增长；10%是巴拿马运河通航后的预计影响。同时，美国东西两岸的市场份额预期从目前的 35:65 拉平至 50:50。

根据 JOC 4 月份的最新统计来看，自 2009 年开始，美国东岸货物贸易量持续增加，在经济持续低位运行的当下，整体货运量仍保持 0.8%的年增长；从港口吞吐量来看，自 2010 年以来，美东港口的货物处理量持续增长（见图 2）。



美国佐治亚州港务局中国首席代表游传毅向《航运交易公报》记者表示，美国经济和人口增长最快的内陆地区距离美国东海岸更近，以萨凡纳港为例，货物从萨凡纳港通过铁路可保证在 4 天左右到达美国多个主要内陆枢纽港。如果货物从美国西海岸再到内陆，看似到港时间节省一半，但加上美西港口码头工人罢工、港口拥堵、航班耽搁和多式联运等诸多不确定性因素，美东航线优势明显。新巴拿马运河的通航，美东航线货运量有望进一步增长。

3.2 运力调整

基于成本的考虑，之前选择海铁联运的客户，在巴拿马运河通航后无疑将考虑选择经巴拿马运河的全水路直挂运输航线。对船公司而言，相较于苏伊士运河，通行巴拿马运河可缩短一周以上的航行时间，在航班布置上也可少投入 3~4 艘船，这将带来相当可观的成本节省。以东亚到美国西岸港口为例，如安排走美西港口换装铁路到纽约港，

理论耗时 17~18 天，但由于换装需要，缺少连贯性，实际所需时间将达 22 天；若直接经巴拿马运河全水路航线，到休斯顿港需 21 天，到萨凡纳港、纽约、新泽西港也只需 22 天，但其运输更具连贯性，也更安全可靠。

观察人士分析，过去两年呈现新亮点的南美航线需求优势将不再，多家班轮公司考虑布局远东—美国航线。日前，马士基航运和地中海航运宣布增加至阿拉巴马州的服务——跨太平洋航线 TP18，该航线经巴拿马运河往返亚洲至美国海湾沿岸。Alphaliner 统计数据显示，班轮公司在北美航线运力投放呈现进一步增长态势，截至 6 月 16 日，2M、03、CKYHE、G6 以及其他班轮公司在远东至北美航线共投入 44.9 万 TEU 的周运力，同比增长 4%，较 5 月份 42.97 万 TEU 的周运力增长 5%。班轮市场联盟方面，截至 6 月 1 日，CKYHE 在亚洲—北美航线的周运力占比 35%，G6 占比 31%，2M 和 03 分别占据 15% 和 13% 的比例。上海航运交易所最新发布的中国出口集装箱运输市场周报显示，目前，美西、美东航线船舶平均装载率均在 90% 左右。运价方面，美东航线运价下降幅度更为明显，6 月 17 日，上海出口至美西、美东基本港市场运价、海运及海运附加费、分别为 770 美元/FEU、1528 美元/FEU，同比分别下跌 5.1%、7.3%。

此外，有业内人士指出，巴拿马运河通航后，通过新运河的亚洲至美东东向航线，与绕经马六甲海峡、印度洋和大西洋的亚洲至美东西向航线，可能合并形成一条适应性更佳的环赤道全球航线。

3.3 美东港口忙

“在全球化时代，美国与世界各个角落的航运联系需要经过巴拿马运河”，纽约新泽西港务局战略分析与行业关系研究经理 Peter J. Zantal 指出。随着巴拿马运河通航，亚洲与美国东海岸间的海运航线将是货船进出美国中西部最经济实惠的选择，而美国东海岸港口将成为主要受益者。

具体来看，美东基本港纽约新泽西、萨凡纳、迈阿密、休斯顿、诺福克、杰克逊维尔和查尔斯顿港很早便开始为迎接更大船舶和机遇的到来未雨绸缪。

作为巴拿马运河的大西洋门户，美东第一大港纽约新泽西港已完成总投资 40 多亿美元的港口改造扩建计划，包括航道浚深、兴建物流仓储分拨设施、重建长达 8 英里的 Staten Island 铁路工程、新建海铁联运设施等。其 2013 年起启动的码头前贝永大桥提高工程，可将现有水运净空提高至 215 英尺以上，消除大船通过的航行障碍，满足超大型船舶靠泊需求。

佛罗里达州最大港口迈阿密港是美国的东南门户，据迈阿密港务局局长兼首席执行官 Juan M. Kuryla 介绍，近 6 年来，迈阿密港在基础设施建设上投入 13 亿美元，包括 4 项重要工程。为迎接更大船舶，迈阿密港将码头深度加深至 50 英尺（15.24 米），航标到码头的航道深度加深至 52 英尺（15.85 米）。目前，迈阿密港有 11 个泊位供集装箱船使用，其中 6 个为 50 英尺深水泊位。此外，迈阿密港还自中国振华重工处新购入 4 台超巴拿马级起重机，码头起重机总数已增至 13 台。其中，6 台为超巴拿马级；7 台巴拿马级（见表）。

美东主要港口扩建一览

港口	投资	航道	备注
纽约新泽西港	40 亿美元	50 英尺	完工
迈阿密港	13 亿美元	50 英尺	完工
萨凡纳港	7.06 亿美元	47 英尺	2021 年完工
查尔斯顿港	5.1 亿美元	45 英尺, 计划加深至 52 英尺	2019 年完工
弗吉尼亚港	/	50 英尺, 计划加深至 55 英尺	2015 年与美国陆军工程兵团签署协议
杰克逊维尔	7.11 亿美元	40 英尺, 计划加深至 47 英尺	2020 年完工
埃弗格雷斯港	3.74 亿美元	42 英尺, 计划加深至 48 英尺	2015 年获批

来源：本刊记者根据公开资料整理

包括上述两港在内，更多的美东港口还将目光聚焦在多式联运服务的扩展和辐射，已形成到加拿大的蒙特利尔、多伦多，以及底特律、哥伦布、克里夫兰和其他美国东岸的目的地。同时通过海铁联运提供到美国西南和西海岸的达拉斯、长滩、西雅图、塔科马等地的物流服务。[返回](#)

英国“脱欧”对航运业影响几何

英国脱欧后，还将缺席欧盟进一步一体化的进程，并缺席欧盟与美国和日本的自由贸易协定。脱欧也会导致英国资本外流，并影响伦敦的金融中心地位。除直接影响英国和欧盟资本市场外，在全球市场脆弱的背景下，也将导致全球风险偏好的恶化，累及各国资本市场。而这些都会不同程度地向其他领域蔓延，随着英国脱欧事件的持续发酵，未来的局势更是充满了变数。

1 英国“脱欧”不是事

首先，应当正确理解“脱欧”的“脱”。作为现代社会中的一员，英国“脱欧”仅仅是脱离了欧盟，而这种脱离并非与欧盟乃至世界的完全隔离，只是不如过往那么“严丝合缝”了。英国“脱欧”后的谈判与法律程序还需要两年时间，这期间要建立英国与欧盟的新型关系。英国需要欧洲，而欧洲同样离不开英国，长期之间的彼此融合不会因为“脱欧”就完全改变了。脱离了欧盟，英国仍然可以跟欧盟贸易，还可以跟欧盟成员国贸易，甚至可以以两两之间的双边贸易替代曾经的一体化，英国与欧盟乃至与各成员国之间的贸易壁垒也不见得一定会走高。欧盟成立的初衷，是构建一个资本、劳动力和商品自由流动的松散联盟。经济一体化的趋势不可逆转，尽管欧洲在政治一体化方面面临挫折。因此，对“脱”的理解，应当是“脱而不离”。

其次，对世界经济会产生怎样影响。英国“脱欧”，有助于欧盟重新审视其过往的制度建设，促进其正视成员国之间的分化，并给出具体的解决方案，而不是用宽容和等待纵容那些不负责任的国家。欧元制度极大刺激了某些欧洲国家肆无忌惮地大搞福利，为政客骗取选民选票、捞取自己的政治利益大开方便之门。英国“脱欧”所引发的制度变革有利于形成一个健康的欧盟，有利于激励经济表现良好的经济体，有利于敦促那些只关注选民而不关注其他国家眼色的政客丧失投机的机会。从长期来看，健康的欧洲会对欧洲乃至世界经济产生正面影响。对英国来讲，英国本身的经济活力并没有因“脱欧”而产生实质变化，而且其与世界之间的联系还将继续，因此英国的经济也没有理由一蹶不振，英镑的短期贬值只不过是汇率市场“惊弓之鸟”情形下的过度反应。英镑贬值也是暂时的现象，其与欧元乃至美元，人民币的关系很难说会发生根本改变，没有脱离世界经济的英国没有道理衰退，因而也不应预期英镑会持续走弱，更不应幻想人民币在此过程中“坐收渔翁之利”。

最后，会影响航运业吗？依据上述分析，英国“脱欧”对世界经济的影响微乎其微，同时对世界贸易也不会产生什么影响，因而也就谈不上对海运需求产生实质的影响。当然，在此过程中，伦敦国际航运中心的地位会逐步走弱，但那也不是来自于“脱欧”，世界航运中心东移已是不争的事实。至于英国与欧盟之间的海上运输曾经所享受的一国沿海运输权的保护会不会被取消，需要看英国接下来与欧盟的谈判而定，预计不会取消，因为这符合各方的利益。对航运人来讲，英国“脱欧”不是事。

2 变革中，英国将逐渐沦为“酱油族”

首先，对于从事中英之间货运的群体而言，虽然退欧会引发英镑贬值，对购买力会产生一定的影响，但由于基数不大，影响有限；反倒是刚刚略有回升的中欧货运，受次影响是否会调头向下，值得密切关注。从长期看，英国退欧对欧、英双方而言毕竟是双输的格局，加上可能会有其他的连锁反应，欧亚航线接下来的货运量难以乐观。

如果一个船东，在英国融过资，且合同的计价货币又是英镑，那么英国退欧对他而言可能是个好消息，英镑贬值至少在短期内可以让他偿债的压力轻松了不少。但是，英

国脱欧对于其全球金融中心地位绝对是一个巨大的冲击，这不是一个假设性的问题，只是一个时间快慢的问题。

说起英国，还有航运保险、航运法律等一系列衍生服务业，这些行业在短期内还会延续惯性，但不会持久。这些行业高度依附于金融和实体企业，随着英国脱欧的实质性启动，航运实体和金融巨头就会与昔日的大英帝国渐行渐远。更何况，目前正处在航运物流行业重新洗牌，商业模式加速迭代，运输、保险等公约规则急剧重构的时代，英国作为老牌的“庄家”，在这场变革中，可能只能慢慢沦落为打酱油一族。

英国脱欧事件，对于航运界的朋友，我个人的劝告是：

1)最近操作跟英国有关的货物，可能会占用你更多的精力，甚至可能会影响到你的休假。

2)如果你的资产负债表中有英镑的负债，恭喜你，那应该会让你的损益表更加好看。

3)如果你在英国投资物流资产的计划，无论是码头、堆场、还是房产，可以考虑将这个计划适当地往后推一推。

4)如果你的欧洲总部设在英国，请尽快考虑选择在欧洲大陆的新址。

5)英国的海运保险，其实大部分是再保险，跟你的关系没有想象中的大。唯一可能还值得继续信赖的，可能是保赔协会。

6)虽然英国的学费听上去更便宜了，但千万不要送你的孩子到英国学习海商法，他/她今后可能很难靠这项专长吃饭。

7)一个强大的欧盟是否对中国的大国复兴更有利是党和国家领导人考虑的问题，航运圈的朋友更关心的是欧盟和英国是否还能保持强大的购买力。

3 上海海事大学教授徐剑华：对国际航运业影响不大

金融市场的动荡是短暂的，英国脱欧对世界贸易和航运业的中长期影响更值得考量。

3.1 英国脱欧是对联合国一贯倡导的“贸易便利化”进程的重大打击

世界贸易组织（WTO）以及联合国贸发会议（UNCTAD）一贯倡导和努力推进的“贸易便利化”进程遭遇重大挫折。

英国退出欧盟将给英国同欧盟经贸、人员往来及双边关系带来巨大冲击，意味着英国需要重新与欧盟各成员国协商经贸合约。英国将失去欧盟成员国身份，退出关税同盟以及单一市场。

欧洲一体化是人类迈向大同世界的一次伟大尝试。英国成功脱欧，意味着欧盟面临解体的巨大挑战。未来或许会有更多的国家举行脱欧公投，欧洲一体化进程遭遇重大挫折。世界经济一体化、全球化遭遇重大挫折带来的后果是世界贸易增长放缓，国际航运业的运输需求增长也随之放缓，运力过剩的困局将更加严重，航运业复苏的前景更加遥远。

3.2 英国与欧盟国家之间的物流成本上升

一是英国与欧盟国家之间的贸易运输不再享受原来的自由贸易协定的关税优惠、国内运价和内贸货物的种种港口费率优惠。

二是原来英国与欧盟国家之间的海上运输享受一国沿海运输权（cabotage）的保护，现在这种保护不复存在。比如，一艘挂英国国旗的船在从事英国-欧盟班轮航线经营时，在欧洲沿海不能捎带欧盟成员国内部的贸易集装箱货物，反之亦然。取消捎带将导致舱位利用率的下降和运输成本的上升。

三是 cabotage 政策为了保护本国的造船业和航运业以及就业岗位，必然实行“国轮国造”政策，以及规定船员中的本国公民最低比例。类似这样的保护政策必然导致行业垄断，以及造船成本、航行成本和人力资源成本的成倍上涨，并进一步推高物流成本。

3.3 伦敦的国际航运中心地位进一步衰落

失去了欧洲大陆航运业的支撑，伦敦的国际航运中心地位或将进一步衰落。在硬实力方面，从港口实体来说，以英国 6000 万人口的体量，本土腹地内的货运量需求同欧

盟 5 亿人口相比微乎其微。英国的菲利克斯托、南安普顿和利物浦港的集装箱吞吐量中，相当大比重的货物是欧盟国家的中转运量。英国脱欧以后，其中一部分货物可能会在欧洲大陆寻求中转港，比如鹿特丹、汉堡、安特卫普和勒阿弗尔等港口。英国港口的吞吐量增速可能变缓。

在海事法律与仲裁体系、理赔协会、船舶经纪、行业协会、海事咨询、出版与信息软实力方面，伦敦历数百年来打造出来的实力首屈一指，无与伦比，在可预见的未来，优势不会旁落。但是英国脱欧可能逐步缩小伦敦同世界其他国际航运中心之间的差距。其中直接受益的是纽约国际航运中心，间接受益的包括东京、新加坡、香港、迪拜和上海等国际航运中心。

4 伦敦航运服务业或面临挑战

我们必须要对我们所面临的挑战保持警觉，但我们不应该过度的专注于负面的可能性，任何挑战都是机遇的另一种表现形式。那么，这对我们航运有什么影响呢？

1)短期之内，没有直接影响，具体条令的谈判至少持续两年，在具体条令落地前，很难量化对航运的影响。并且两年之后的欧洲是什么样的，也是一个很大的变数。

2)英国与欧洲间的贸易不畅可能会增加英国与其他贸易伙伴的合作，可能会增加运距，从而导致海运需求上升。

3)航运市场的管控机构大多是在联合国层面的，例如 IMO，所以离开欧盟的影响不大。

4)航运金融和其他驻扎在伦敦的航运服务业会受到影响。和国际银行选择总部所在地一样，航运中心需要一个透明、精致全面的法治系统、保险系统，强大的中央银行，专业正规的媒体。如果伦敦在这些方面的功能受到削弱，伦敦将面临极大的挑战，英国政府会想尽一切办法阻止这样的情况发生。

5)评价脱欧这件事英国人民做的是对是错没有多大意义。英国脱欧带来的影响不光是给英国的，欧洲的，它的影响是全世界的，经济的政治的。所以不光是英国人，其他国家都有义务让这件事往好的方向发展。

从公投的年龄分层看，年轻人是支持英国留在欧盟的，住在欧洲以外的老年人支持分开。英国的年轻人很清楚展示了他们的信念和航运的基本信念是一致的。航运的兴旺，比其他任何行业，都更依托于国际贸易，全球化的经济，开放的国门，开放的思想。我们作为航运业的一员都有义务来维护这一价值，来维护世界贸易的基本基石。

5 短期内难改航运保险中心地位

近些天来，英国脱欧事件已经在全球范围内炒得沸沸扬扬；就其影响所作的各类评论亦不时见诸于媒体。除去因为公投结果而造成的全球金融外汇市场的短期剧烈波动之外，英国脱欧事件对于航运保险领域的实质性影响在一定的时间内难有明显的端倪。

从短期来看，英国脱欧事件本身并不会影响到航运保险领域的承保风险；但是，因为脱欧后所可能产生的贸易税收、金融监管政策等潜在问题或许会在一定的区域和范围内提升保险人的承保成本。同时，虽然我们难以量化其对于全球金融市场的负面冲击，但这肯定会在短期内影响到保险人的投资收益。

从长远来看，英国脱欧事件对于伦敦全球航运保险中心的地位的冲击尚取决于英国在接下来 2 年间与欧盟诸国就一系列双边、多边金融、经贸和关税等协议的达成情况。毋庸置疑，把握伦敦金融城的英国精英阶层将不得不希冀于通过这些协议维持英国现有金融中心地位；但是，这或许会遭到来自他们的竞争对手的强大阻力。在此过程中以及之后，伦敦全球航运保险中心的地位是否会受到波及以及在多大程度上能够传递到其上游的航运业实体，这还亟待时间的检验。

6 恐对留英航运从业者不利

短期内英国航运相关专业服务业将受惠。以法律行业为例，香港的律师费一般以美金或者港币计价。6 月 24 日早晨随着开票票箱的数字增多，脱欧趋势的更加明朗，英镑

也应声急跌，盘中英镑对美金一度下跌百分之十。这意味着以英镑计价的专业服务费用都打了九折，无疑大大提高了英国本土海事海商、保险经纪、海损理算、咨询股价等服务行业的竞争力。当然，这个只是短期的效应，长远来看，专业服务的价格都可以在需求和专业品质之间得到一个平衡。相信很快香港市场或者伦敦市场专业服务费用会进行一定的调整。

英国脱欧对于航运从业人员来说，是一个非常不利的消息。“劳工自由流动”(Free Movement of Workers)是欧盟给予欧盟公民在欧盟成员国之间自由选择工作和居住地点的法定权利。伦敦作为欧盟的金融和航运中心，吸引了大量的非英籍欧盟公民在英国居留和工作。英国脱欧之后，欧盟公民在英国工作的居留权还是一个未知数。英国本土的船东已经为数不多，专业服务的对象基本上是希腊、挪威、德国和丹麦客户。英国脱欧，这些非英籍的欧盟航运专业人士的去留也成了个疑问，加之英镑对于欧元的贬值，他们留英工作的前景也产生了较大的不确定性。

7 英国“脱欧”后难当桥头堡

英国“脱欧”对我国的外贸会有一些影响，但影响不会太大。外贸企业在关注汇率的同时，还需要关注其海外市场的布局，原本希望借助英国打开欧洲市场的策略眼下已难行得通。据悉，欧盟是中国的第二大出口目的地，也是中国第一大进口来源地区，而英国更是在我国出口中大约占据了一定的比例，是中国此前在欧盟中的第二大贸易伙伴。数据显示，2015年，中国对欧盟出口3560亿美元，其中对英国出口596亿美元，占比16.7%。同年，中国从欧盟进口2089亿美元，其中从英国进口189亿美元，占比9%。基于贸易关系紧密，在英国“脱欧”后，在英国和欧盟市场布局的中国企业自然成为关注焦点。

我们不是当事方，影响是间接的。比如英镑、欧元汇率的变化，这对国际贸易是有影响的。原来英国适用的是欧盟统一的贸易政策，但现在脱欧后有自己的贸易政策。原来和欧盟达成的协议、欧盟作出的一些统一承诺可能就不适用于英国了。但整体影响不会太大。指出，就具体企业来讲，需要关注汇率风险，英镑贬值对于那些用英镑计价的企业影响是较大的。但相对而言，目前美元还是国际贸易结算的主要方式。

在英国和欧盟一体的时候，很多企业希望通过英国作为一个桥头堡来拓展整个欧洲市场，英国和欧洲国家联系密切，可以将其作为一个前沿阵地。但现在“脱欧”以后，投资英国就只是投资英国，不能指望它辐射整个欧洲，后续贸易政策等都不一样了。

此后，中国企业希望拓展欧洲市场的合适做法是在其他一些欧盟国家布局，这也更为妥当。同时，已经有所布局的企业则要考虑调整。是不是要在欧盟其他成员国再拓展一个子公司或者分公司来弥补相应功能，或者索性将总部搬迁都是可以考虑的。对于中国企业来讲，“脱欧”这件事要重视，但也不要盲目悲观，其影响还需观察一段时间。

[返回](#)

山东造船 VS 江苏造船 各有千秋

1 山东造船：发力供给侧，打响攻坚战

日前，山东省省委、省政府正式发布了《关于深入推进供给侧结构性改革的实施意见》。《意见》提出，要打好供给侧结构性改革攻坚战，全面完成“去产能、降成本、补短板”任务。在船舶行业“去产能”方面，2016—2018年，山东省船舶行业产能利用率力争回升到80%以上，按时完成国家下达的化解过剩产能任务目标，而这只是当前山东省在推进造船业供给侧结构性改革的一个缩影。

山东省造船界资深专家表示，在打响造船业供给侧改革“攻坚战”方面，山东省目前正在开展“上下联动”的行动：一方面，山东省委、省政府积极出台相关政策文件，推动山东省造船业开展结构调整和转型升级工作，实现由“山东制造”向“山东创造”

的转变；另一方面，山东省造船企业也在瞄准细分市场领域的同时，积极向高附加值、高技术含量船舶领域进军，力争获得新的竞争优势。

1.1 政策扶持转型思路清晰

近年来，虽然国际、国内船市低迷，但是山东造船业仍然实现了特色发展，尤其是在高端海工装备、大型豪华客滚船、高端远洋渔船等领域实现了跨越式发展。不过，与发达国家和国内先进地区相比，山东省造船业在企业结构、产业配套、生产效率、创新能力等方面还存在一定差距。另外，订单不足，有的船厂处于停产或半停产状态，产品结构不合理、产业配套、生产效率、创新能力总体不高问题困扰着山东造船业的长远发展。

业内相关专家表示，从国际、国内造船市场发展以及山东省造船业现实情况来看，目前，山东省造船业站在了“不进则退”的“十字路口”，进入了全方位深化结构调整和转型升级的关键阶段。如果不加快产业结构调整、不提升自主创新能力、不推进建立现代造船模式、不掌握设计话语权、不改变产业链短带动力弱的局面，就难以实现健康快速跨越发展。

“山东省造船业开展结构调整和转型升级工作迫在眉睫”。专家介绍，山东省委、省政府也十分重视山东省造船业的发展。为了进一步加快船舶工业转型升级的步伐，山东省先后出台了《化解产能过剩矛盾指导意见》《山东省游艇产业发展规划（2014—2020年）》《山东船舶工业产业转型升级实施方案》等多项促进该省船舶工业发展的政策措施，明确了该省船舶工业的下一步发展目标、重点任务和实施路径，为行业未来转型升级工作指明了方向。今年以来，山东省委、省政府又先后发布了《〈中国制造2025〉山东省行动纲要》和《关于深入推进供给侧结构性改革的实施意见》，针对山东省造船业发展面临的现实问题，给出了具体的指导意见和发展思路。

目前，随着各项政策的出台，山东省造船业转型的思路也将逐渐清晰。在未来很长的一段时间内，山东省造船业将主要围绕两个方面开展工作：一方面是推动重组整合、优化升级，鼓励骨干企业开展兼并重组；另一方面则是鼓励船企发展高技术含量、高附加值船舶，实现产品的升级换代。

1.2 主动求变寻求突破良方

在政府以及行业管理部门积极出台政策，鼓励造船业开展结构调整和转型升级工作的同时，山东省船企从供给侧的角度出发，针对市场的需求，主动出击，拓展业务领域和范围，向高技术含量、高附加值船舶建造领域进军。

一直以来，中航威海船厂有限公司和蓬莱中柏京鲁船业有限公司主要建造的船型是散货船，相较中航威海船厂，京鲁船业已在高端远洋渔船市场领域“打出了一片天”。不过，最近一段时间，这两家船企都已成功进入客滚船建造领域。日前，中航国际船舶发展（中国）有限公司与全球最大的客滚船船东之一瑞典 StenaAB 公司旗下的 StenaRORO 签订了 4+2+2 艘客滚船合同，而这批客滚船将由中航威海船厂建造，而京鲁船业则与长岛祥隆水运有限公司签订了 49.8 米客船及 60 米客滚船建造合同。

专家表示，这些新订单在一定程度上是山东船企实现向高附加值产品转型升级的重要标志，将给山东船企的管理、技术、人才队伍建设带来脱胎换骨的变化，同时也将为山东船企今后继续开展结构调整和转型升级工作打下了良好的基础。

而根据《山东船舶工业产业转型升级实施方案》的要求，未来，山东省将在保证绿色环保节能的散货船、集装箱船、油船三大主流船型的基础上，大力发展特种船舶、远洋渔船、玻璃钢渔船及海上行政执法、救助打捞、资源调查、科学考察等公务船舶，改造提升以液化天然气等清洁能源为动力的内河船舶；同时，进一步研究市场、细分市场，重点研发市场需求量大、技术成熟度高的海洋油气开发装备。

1.3 创新驱动实现协同发展

开展供给侧结构性改革，必须要迈向高端船舶市场领域，而创新则是实现这一目标的前提。当前，我国船企普遍存在高端产品竞争力不强，其创新模式属追随型而非引领型等，与日韩造船企业相比仍存在一定差距。在这种形势下，在山东省船企积极开展创新工作的同时，作为行业管理部门的山东省国防科技工业办公室也在积极推进“协同创新”工作，力求解决制约创新能力不足这一制约山东省造船业发展的难题，并取得了良好的效果。

近年来，山东省国防科工办大力倡导实施不分单位性质和隶属关系的跨行业、跨领域、跨地区的协同创新发展模式，而这种模式在该省促进海工装备产业发展中得到了最好的体现。2012年底，由山东省国防科工办发起，中集海洋工程研究院牵头，中石化胜利石油工程有限公司钻井工艺研究院、中国石油大学、中国海洋大学、天时海洋工程及石油装备研究院（青岛、有限公司、山东交通学院等单位参研的400英尺自升式钻井平台（SD-400）自动研发项目正式启动。

2015年年底，SD-400集成创新项目正式通过了验收，这个项目突破了海工装备研发设计瓶颈，建立了多学科、跨行业、跨领域、跨所有制的产学研用政协同创新体系和保障机制，大幅提升了本地化配套率，400英尺自升式钻井平台的国产化配套率达到了80%。据了解，下一步，山东省船舶工业将打破体制机制障碍，促进各类创新资源要素的聚合，复制推广SD-400研发模式，力争占领、站稳海工产业技术制高点，并由技术优势转变为产业优势和效益优势，由一厂、一校、一院优势转变成产业集团和地区联盟优势。继续以有订单的大项目拉动，产业链上下游产学研用深入开展资源共享，合作开展“大协同创新”模式活动，联合争取国内外订单，实现提高建造模块化、信息化水平，降低建造成本，提高经济效益。

2 江苏造船：创新引领迈向高端

日前，供给侧结构性改革已被确定为“十三五”时期我国全面深化改革的重要任务，将对中国经济的行稳致远发挥重要作用。结合当前的市场经济形势，江苏省经信委副主任秦雁表示，从江苏船舶工业所处的国内发展环境来看，我国经济步入新常态，供给侧结构性改革刚刚起步，工业经济下行压力加大。“十三五”期间，江苏船舶工业将立足供给侧结构性改革实际，以坚持创新引领为中心，深入实施创新驱动发展战略，突出提高有效供给，狠抓中高端产品设计建造，推动江苏造船业向中高端迈进。

2.1 抓创新：重在高附加值产品

“在新常态的产业竞争环境下，科技创新能力对竞争力的贡献更为突出。把创新打造成引领江苏船舶行业发展的第一动力，占据产业发展制高点，是建设造船强省的必由之路。”秦雁表示，经过多年来的努力，江苏船舶工业在产业规模、市场份额以及产品结构等方面取得了长足进步，但船企仍普遍存在着高端产品竞争力不强、创新驱动不足等软肋。对此，“十三五”期间，江苏造船业应坚持创新驱动发展战略，加大科技创新力度，着力在高新技术船舶产品、海洋工程装备、船舶绿色制造以及高端配套领域实现重大突破。

加大高新技术船舶产品及海洋工程装备领域的研发建造是江苏船舶工业打造高端产品线的首张王牌。在产品供给方面，江苏船舶工业将抓住技术复杂船型需求持续活跃的有利时机，快速提升液化天然气（LNG）运输船、大型液化石油气（LPG）船等产品的设计建造水平，打造高端品牌；同时，突破豪华邮轮建造技术，积极开展极地航行船舶、清洁能源船舶、超大型矿砂船、大型工程船、南京磷虾捕捞船等高技术船型开发。重点船型包括：LNG动力双燃料船舶、极地航行船舶、中/大型LNG运输船、汽车运输船。此外，在海工装备领域，将全面提高海工装备研发、建造和项目管理水平，掌握海洋工程装备特有的设计、建造及安装调试技术，建立与海工装备项目特点相适应的、与国际接轨的现代化项目管理模式和生产组织方式，重点发展方向包括海洋工程装备技术、海洋油气资源开发装备、海洋浮体结构物、其他海洋资源开发装备。

针对创新能力弱、工艺落后、能耗大、效率低的低端产能，江苏船舶工业还将实行关停并转，提高船舶工业产业集中度，鼓励企业自律产能，避免内部无序恶性竞争，通过升级改造形成高效率、智能化、低能耗和绿色环保的优质产能，形成合理的产能结构。

“造船产能的过剩实质上是一种结构性过剩，即中低端产能严重过剩，而高端产能则远远不足，如：大型 LNG 船、豪华邮轮、冰区极地运输船等。在海洋工程装备领域，同样也以中低端产品为主。”江苏一家船企高管表示，面对愈发严峻复杂的市场形势，船企须在供给侧改革上加快实践步伐，用改革推进造船企业的转型升级，提高发展的质量、效益和竞争力。

2.2 补短板：尚需全面发力

除了在产品结构上存在高端不足、中低端过剩外，江苏船舶工业在船舶开发设计关键技术领域、售后服务、国际网点布局，特别是船用配套产业中关键船用设备的研发建造等方面均存在短板。积极实施“产业链”补短板，大力发展高端配套，打造特色鲜明的配套产业基地，促进船舶与海洋工程装备企业与配套企业开展战略合作，构建完备的配套产业链体系已成为江苏船舶工业“十三五”发展高端配套的重点之一。

在高端配套领域，江苏船舶工业下一步将重点发展三大板块：一是推动优势配套产品集成化、智能化、模块化发展，满足船用设备耐低温及低温、止裂等原材料需求，掌握核心设计制造技术；二是加快船舶和海工配套自主品牌产品开发和产业化；三是掌握海洋工程装备关键系统配套技术，包括钻井系统集成技术，动力定位系统集成技术，钻井包以及大型甲板机械设计与制造技术等，主要包括，动力系统、机电控制设备、海工装备专用设备、水下生产系统及关键设备等。

同时，在船舶开发设计关键技术领域，江苏船舶工业还将着力抓好相关领域的关键技术积累和提升，重点开展船舶性能优化、节能与新能源、智能船舶技术等关键领域的技术突破，掌握一批行业核心和共性技术。

2.3 谋未来：智能制造成主流

绿色发展是方向，是船舶工业未来的发展趋势，也是赢得未来竞争的关键。在践行创新、协调、绿色、开放、共享发展理念的丰富内涵之际，江苏船舶工业将顺应当前节能减排的趋势，不仅在船型设计方面迎合船东对绿色船型的需求，还将在船舶绿色制造领域借助智能制造装备技术，实现自动化、智能化制造，并通过夯实精益生产，创新工程管理模式实现船舶绿色制造，减少对环境的负面影响，降低资源耗费，促进经济效益和社会效益协调优化的目标。

在智能制造方面，江苏船舶工业将以扩大机器人应用和生产线智能化改造等智能制造手段，以信息化和工业化深度融合为切入点，支持船舶先进制造工艺技术和船舶智能制造装备技术研发，加强工艺流程信息化改造。稳步推进包括钢板下料、小组立焊接、涂装、管件加工等的自动化和智能化生产。依托重点船舶企业建成示范智能车间，促进船舶制造业转型升级，为船舶生产实现“智慧制造”奠定基础。并在生产的各环节进一步寻找智能化建设的可能性，有序、深入地开展智能工厂建设。同时，将夯实精益生产，通过推进信息化与工业化深度融合，支持船企引进设计、生产、管理一体化的数据平台和解决方案。大力推广应用节能、高效、清洁生产、循环经济和综合利用等制造技术，实现绿色造船。此外，江苏造船业还将建立以任务包为管理单位的生产工程管理体系，推动实施本工化用工模式和可视化的现场管理，构建连续流动，准时化、节拍均衡生产方式；实现以拉动式计划、准时化生产为主的管控模式。

当前航运、造船市场持续低迷，把目光聚焦供给侧改革是船舶工业实现转型升级的必由之路，船企必须主动作为。在加强供给侧改革的同时，企业要想方设法寻找需求、创造需求，抢订单、求生存。一方面，根据自身现有的设施条件，选准突破口，在某一细分船型领域做精做专，培育产品品牌；另一方面，要强质量、树品牌，以“工匠精神”

推进高素质的员工队伍建设，向高效优质企业转型，培育企业品牌，做到需求与供给“两手抓，两手硬”，才能真正推动船舶工业转型升级。[返回](#)

全球港口投资风向

1 拉萨罗卡德纳斯港

马士基集装箱码头公司 2012 年与墨西哥第二大港口拉萨罗卡德纳斯港签订为期 32 年的特许经营权，用于设计、建造、经营新的深水集装箱码头（TEC2），按照计划 TEC2 2016 年已经开始运营。

该工程总共投入 9 亿美元建设各项设施，第一期包括配备 7 台岸边集装箱起重机，同时 TEC2 深水集装箱码头每年集装箱吞吐量可达 120 万 TEU，有全自动化的闸门和拉美港口最大的码头铁路联运设施。

该项投资成为墨西哥在全球贸易特别是在环太平洋地区贸易中重要的经济增长点。墨西哥是拉丁美洲第 2 大经济体，人口 1.2 亿，贸易总额从 2000 年的 3457 亿美元发展到 2013 年翻了一番达 7710 亿美元。

墨西哥港口发展迅猛，2013 年集装箱吞吐量近 500 万 TEU，政府计划在未来 6 年内将港口集装箱吞吐量扩展一倍。拉萨罗卡德纳斯港 2013 年集装箱吞吐量 105 万 TEU，近 10 年仅增长 1600TEU，港口距墨西哥城 620km，能通过铁路连接美国南部堪萨斯城的铁路网络。

到 2015 年年底，马士基集装箱码头公司确认公开投标墨西哥 Veracruz 港口以增加墨西哥集装箱吞吐能力，TEC2 将成为拉丁美洲技术最先进的集装箱码头。

2 巴拿马运河

巴拿马运河管理局（ACP）仍然在等待 2015 年 8 月提交的运河联合集团报告何时能通过船闸修复的测试结果。

投资 52.5 亿美元的巴拿马运河扩建计划预计 2016 年 4 月开放。运河扩建计划催生了加勒比和美国东海岸港口和基础设施的进一步提升。2015 年 11 月开始，等待通过运河的船舶滞留期间长达 5 天。2015 年 10 月中旬，运河管理局宣布，至 9 月 30 日的一个财年，运河通过货物达 3.408 亿 t，比 2014 年增长 4.3%。2017 年是运河扩建计划完成后的首年，运河管理局局长预测，即使中国经济增长率仅达 6%，但由于美国进口的持续增长，运河通过货物量仍将达到 3.6 亿 t。

巴拿马运河管理局同时在全球债券市场出售 4.5 亿美元债权用以建设新的运河跨大西洋两岸桥梁，计划 2017 年完工。2016 年 1 月，运河管理当局完成规模化模型机动训练设施的建设，以便于培训足够的引航员、拖轮船长来保障新扩建的运河开放。

3 哥斯达黎加港口

受巴拿马运河扩建因素影响，中美洲现在排名第四的哥斯达黎加利蒙—莫因港计划进行扩建，该港 2014 年集装箱吞吐量达到 109 万 TEU。预测冷藏箱运输量将在未来的 15 年内翻倍，从 30 万 TEU 增加到 60 万 TEU。

巴拿马运河扩建后 12500TEU 型集装箱船通行能力几乎能扩大 3 倍。德国赫伯罗特船务公司为拉美航线配备了 5 艘 10500TEU 型集装箱船，每艘船能运 2100 个冷藏箱（4200TEU）。但利蒙港水深 9m，仅能靠泊 2500TEU 型集装箱船。

利蒙港扩建的第一阶段将在 2018 年完工，马士基集装箱码头公司决定在利蒙港将航道修浚到 16m 深，新建 1.5km 防波堤，600m 的码头泊位配备 6 台超巴拿马型起重机、带有 29 组电力的橡皮起重机能处理 40 尺高冷柜。扩建完成后具备 130 万 TEU 处理能力的利蒙港将有 60%-70% 的处理冷藏箱能力。

整体工程完工后，利蒙港将有能力处理 80 尺高冷柜，有 1500m 码头岸线、5 个泊位、2.2km 防波堤、18m 深的航道，将成为加勒比海和中美洲的枢纽港。

4 非洲港口

南非交通运输集团有限公司旗下的国家港口局规划了 2016—2020 年港口和基础设施建设。首席执行官 Phyllis Difeto 在 2015 年 11 月于德班港召开的非洲港口改革会议上透露，南非交通运输集团有限公司对港口进行投资已持续 3 年，迄今为止投资金额达 57.8 亿兰特（4.02 亿美元）。南非政府准备通过投资港口驱动海洋经济发展，未来 5 年内将投资 20 亿兰特更新现有设施，同时投资 130 亿-150 亿兰特建设新的码头设施。

目前，南非正致力于德班港建设，疏浚航道加大港口通行能力，扩建码头泊位增大吞吐能力。理查兹贝港建设的方案是：短期内致力于安装移动式起重机，中期内采取利用 LNG 码头拓展和增加散货运能，长期打算增加液体货泊位。其它主要项目有：尼曲拉港新增一个年装卸能力 1600 万 t 的锰矿码头和一个储油罐；在德班港重建梅登码头以扩大散货运能。

南非的“费吉萨”计划在萨尔达尼亚湾港、开普敦港、伊丽莎白港和德班港不仅致力于石油和天然气运输，而且关注船舶建造和修理产业。当然，该计划还涉及船队管理项目，包括拖轮、导航船和疏浚船。

5 印度港口

印度加瓦拉尔·尼赫鲁港和新加坡港务集团合作的第四期集装箱码头建设 2015 年 10 月已经开工。新的集装箱码头一旦建成将由新加坡港务集团下属的子公司 BMCT 管理，集装箱处理能力将达到瓦拉尔·尼赫鲁港的 2 倍即 1000 万 TEU。

码头工程将分成两个阶段建设：每个阶段年均增加产能 240 万 TEU。包括重建 1000m 防波堤、组合大门、铁路堆场以及连接的公路，配备 12 台 STS 岸边集装箱起重机和堆场起重机。工程完成后 BMCT 公司将拥有长达 2000m 的防波堤、6 个泊位、24 台 STS 岸边集装箱起重机。至本文撰写时止，尚未决定是否在第一期工程结束后马上开始第二期工程，届时取决于市场需求。

印度政府坚信港口建设将促进集装箱吞吐量增长。印度交通运输部发布国家远景规划，为了综合发展区域经济，把港口和临近区域划分成沿岸经济带，经济带横跨海岸 300-500km，内陆 200-300km。至本文撰写之日印度政府已经建立横跨 7 个邦的 14 个沿岸经济带。印度交通运输部正与各个邦及政府各部门商谈，准备将铁路、公路、电力、钢铁等相关行业进行统一规划。

6 黑海港口

俄罗斯政府计划投资 200 亿-250 亿卢布（4 亿-5 亿美元）扩建黑海的沃罗西斯克港口，增加码头设施，加强与港口连接的公路和铁路。

计划预计于 2016 年第 1 季度开始建设至 2020 年完成，将建成一个拥有长达 1665m 岸线的最大港口。目前沃罗西斯克港是俄罗斯现行第二大港口，能靠泊 6000TEU 型集装箱船，在扩建完成后能靠泊 10000TEU 型集装箱船，扩建目的在于使集装箱吞吐量将猛增 15%，可与乌克兰深水港口进行竞争。

2016 年年初，格鲁吉亚的波季港进行了大规模扩建。马士基集装箱码头公司从 2011 年 4 月开始为格鲁吉亚最大港口波季港投资超过 7000 万美元提升港口设施。据悉，2014 年格鲁吉亚总的集装箱吞吐量为 480000TEU，其中波季港就占 80%（385000TEU），2015 年预计货物吞吐量 800 万 t 和集装箱吞吐量 400000TEU，超过 1300 艘船靠泊。

据港口总体规划显示，马士基集装箱码头公司波季港下一期扩建工程将于 2018 年完成，包括建成 2 个年吞吐能力达 100 万 TEU、能靠泊 9000TEU 型集装箱船的深水集装箱码头。

扩建工程完成后，波季港将拥有水深达 16m 的泊位，货物吞吐量将达到 5000 万 t，集装箱吞吐量将达到 200 万 TEU。与之相连的工业和自由贸易区产能也因此得到增长。

7 美国港口

美国港口协会欢迎联邦政府对港口设施投资 4430 万美元，一些州也从传统上由联邦政府投资的疏浚和维护航道项目中获益。

近 10 年美国政府对航道投资但加大对港口投资，扩建后的巴拿马运河即将开放，码头基础设施建设和泊位疏浚都在为最新一代巨型集装箱船舶靠泊做准备。因难以等待政府资金到位，弗吉尼亚州和佐治亚州政府募集现金疏浚联邦航道，整个工程大概需要 5 亿美元。

美国港口协会秘书长认为，联邦政府资金短缺，港口投资仅能满足巴拿马型船舶需要，而超巴拿马型船舶至少需要 13m 水深的码头，新一代巨型集装箱船甚至需要大约 15.24m 水深的码头。

2015 年 12 月，为满足超巴拿马型船舶靠泊，迈阿密港完成深水疏浚工程成为弗吉尼亚州南部最深的港口，疏浚后水深达 15.8m。工程总投资为 2.2 亿美元，联邦政府将报销 7700 万美元，剩余资金由州政府和当地资本募集。迈阿密港花费超过 10 亿美元配备能处理宽 22 个集装箱、甲板上堆放 9 层集装箱的超巴拿马型起重机应对超巴拿马型船，同时与佛罗里达东海岸铁路公司合作，能在 4 天左右时间内通过码头铁路将货物运至美国 70%人口的所在区域，同时将通过与港口相连的隧道将州际高速公路系统连接。

佐治亚港口局同样花费 7 亿美元疏浚萨凡纳河，州政府分摊的金额是 2.66 亿美元，获得联邦资金可能要花上好几年时间。

当然并非所有的项目都能获得资金，德克萨斯州科珠斯克里斯蒂港刚刚获得国会批准，将港口浚深至 15.8m，但至发稿时还有 3 亿美元资金缺口尚未实现。科珠斯克里斯蒂港口当局除了等待联邦资金外毫无他法。

8 土耳其港口

位于爱琴海伊兹米特港口的马士基集装箱码头公司在 2016 年第 1 季度开始运营，首艘船将已于 3 月份靠泊。伊兹米特港与土耳其石油化工生产商 Petkim 签订了 28 年的协议，第一阶段将建成 700m 长、16m 水深的码头，集装箱处理能力 1300 万 TEU，新港口将投资 4 亿美元，设置 600 个工作岗位。

伊兹米特港扩建后能将吞吐能力增加到 400 万 TEU，成为服务于伊斯坦布尔和土耳其南部的爱琴海沿岸最大的集装箱港口。随着土耳其政府宣布到 2023 年将外贸出口额增加到 5000 亿美元，伊兹米特港以此获得了坚实的发展基础。[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](http://www.chinashippinginfo.net)E-mail: tong@sisi-smu.org

欢迎订阅