

# 时事经济与航运

中国海洋运输情报网主办

2016年08月03日(第541期总第1600期)

◇ 经济增长基础没变 托底需供给侧发力 .....	1
◇ 他山之石：挪威应对海事危机的三大策略 .....	6
◇ 上半年中国船舶工业经济运行综述 .....	8
◇ 产值回落 修船业如何打响市场突围战 .....	12
◇ 营商环境沪上护“航” .....	14
◇ “一带一路”促使全球航运中心东移 .....	22

## 经济增长基础没变 托底需供给侧发力

上半年我国经济社会发展实现“十三五”良好起步，在经济运行基本平稳的同时，结构转型升级步伐加快，新经济活力增强。总体来看，我国经济发展长期向好的基本面没有变，经济韧性好、潜力足、回旋余地大的基本特征没有变，经济持续增长的良好支撑基础和条件没有变，经济结构调整优化的前进态势没有变。

但短期内外部环境没有根本好转，国内深层次矛盾难以根本缓解，新旧发展动能的转换需要一个过程，经济运行将继续承压甚至可能突破预期目标区间下限。如果国内外一些潜在风险演化为现实冲击，部分重要指标特别是民间投资不能有效止跌回稳，经济将可能惯性回落。

### 1 上半年我国经济金融运行特点

#### 1.1 上半年经济运行的主要特点是“平稳、改善、向好”

“平稳”主要表现为经济增速稳、就业收入稳、物价消费稳。上半年经济增长6.7%，其中二季度增长6.7%，与一季度持平。上半年城镇新增就业717万人，6月末31个大城市城镇调查失业率5%。上半年全国居民人均可支配收入实际增长6.5%，居民消费价格上涨2.1%，社会消费品零售总额增长10.3%。

“改善”主要表现为供给侧结构性改革取得新进展、经济结构进一步改善、改革开放纵深推进。去产能、去库存、去杠杆、降成本、补短板五大任务成效初步显现。上半年粗钢、煤炭产能分别退出1385万吨和7227万吨，均完成全年任务的30%左右。商品房待售面积连续4个月减少，5月末规模以上工业企业产成品库存同比下降1.1%。5月末规模以上工业企业资产负债率同比降低0.5个百分点。上半年，服务业对经济增长贡献率达59.7%，同比提高4.1个百分点；内需对经济增长的贡献率达到110.4%。

“向好”主要表现为创新发展势头好、生态环保进展好、民生福祉保障好。科技创新支持力度加大，大众创业万众创新热情持续高涨，新经济增势良好；环境治理取得新成效，生态建设取得新进展；精准扶贫精准脱贫全力推进，社会保障体系不断完善，基本公共服务水平不断提高。

#### 1.2 经济反弹动力仍不足

上半年，我国工业增加值、投资、消费、出口分别同比增长6%、9%、10.3%、-7.7%，分别较3月当月增速回落0.8个、2.7个、0.2个、19.2个百分点。

剖析3月经济反弹的推动力，从投资领域来看，主要是基建和房地产投资带动，其分别从1-2月的15.7%和3%升至19.3%和6.2%。但制造业投资继续放缓，1季度累计增长6.4%，比1-2月低1.1个百分点。

在基建投资和房地产投资的拉动下，部分产能过剩行业出现明显反弹。3月，生铁和粗钢产量分别同比增长2.2%和2.9%，结束了去年以来的持续负增长；水泥产量同比大增24%，创下近三年以来最高增速。

从投资主体来看，国有及国有控股企业投资增速今年来跳升，一季度增长23.3%，为2010年3月以来最高，而民间投资自今年以来加速放缓，一季度仅增5.7%。

总体来看，3月经济的反弹主要是靠政府投资力度的加大以及房地产投资的反弹，经济仍然缺乏内在增长动力，说明中国经济运行的固有矛盾并未缓解，经济下行压力仍然较大。

### 1.3 受多重因素影响，民间投资增速表现不佳

上半年，我国民间投资同比增长2.8%，较去年同期下降8.6个百分点，民间投资与全国固定资产投资的增速差距进一步放大至6.2%。从地区来看，东北和中部地区下降最突出。上半年，中部地区民间投资增速5.1%，较去年同期下降接近11个百分点；1-5月东北地区民间投资增速则深度下滑至-29.3%，民间投资的大幅下降主要来自这两个区域。

从行业来看，民间投资面临全行业投资增速下降。横跨一、二、三产业的主要大类行业分类中，每个行业的民间投资增速都无一例外的下降。而制造业是民间投资下降的最主要行业。制造业民间投资增速从去年同期10.7%下降至今年上半年的2.5%。需要压缩产能的黑色金属冶炼及压延加工业增速较去年同期上升14.3个百分点，但需要增加供给的水利、环境和公共设施，教育，卫生和社会工作，文化、体育和娱乐、公共管理和社会组织等领域的民间投资增速却在大幅下降。

### 1.4 CPI基本平稳，PPI降幅收窄，螺纹钢等大宗商品价格波幅大

上半年，CPI同比上涨2.1%，较去年同期高0.8个百分点；PPI同比下降3.9%，连续第51个月同比负增长，降幅较上年同期收窄0.7个百分点。与此同时，螺纹钢、国际原油、铁矿石、黄金、大豆、铜、铝等大宗商品价格出现暴涨暴跌。

大宗商品价格的剧烈波动，容易引发一波又一波趋利避害行为的活跃，扰乱资源配置并恶化收入分配，成为通胀带给经济的真正危害，也是当前中国在CPI基本平稳情况下隐蔽的风险。

### 1.5 百城房价再创新高，房地产市场区域分化进一步加剧

6月份，百城住宅价格指数环比持续正增长，其中3月、4月、5月、6月四个月分别环比增长1.9%、1.45%、1.7%、1.32%，创出历史新高。上半年，百城住宅价格指数累计同比涨幅为7.61%。其中，一线城市累计同比涨幅高达12.79%，分别高于二三线城市7.46个和8.52个百分点。具体从各月来看，5、6月相关指标出现“冲高回落”苗头。上半年全国商品房销售面积、销售额同比增长27.9%、42.1%，较1-4月分别下降8.6个、13.8个百分点；新开工面积同比增长14.9%，开发投资额同比增长6.1%，分别较1-4月下降6.5个、1.1个百分点。

值得关注的是，房地产市场区域分化进一步加剧。从成交量来看，上半年，一线城市月均成交量同比增长9.3%，增速在各类城市中最低，较一季度显著收窄33.9个百分点；二线代表城市月均成交量同比增长41.2%，增速较一季度收窄5.9个百分点，但增幅在各线城市中最高；三线代表城市月均成交量同比增长37.8%，增速较一季度收窄22.1个百分点。

从成交价格来看，一线城市上半年累计上涨12.79%，涨幅较去年同期扩大7.62个百分点；二线城市累计上涨5.33%，其中苏州、南京累计涨幅超过20%；三线城市累计上涨4.27%，其中东莞、中山、惠州涨幅超过25%，居全国前列。

从调控政策来看，地方政府因城施策力度加大，一线城市出台调控收紧措施，苏州、南京等二线热点城市出台措施限房价地价，天津、武汉、青岛收紧公积金贷款政策。而多数三四线城市库存压力依然严峻，市场仍以去库存、促消费为主基调。

### 1.6 贷款增速高，但金融资源配置效率未见显著改善

随着我国经济增速放缓，2015年下半年以来，中国开始出现“资产荒”现象，也就是在金融市场流动性充裕的同时，缺乏优质投资项目。在此背景下，新增贷款却屡创新高。上半年，人民币贷款增加7.53万亿元，同比多增0.97万亿元，比4万亿刺激政策推出时期(2009年上半年)新增贷款投放量还多出1600亿元人民币。若考虑地方债务置换因素的影响，上半年增量可能高达11.03万亿元左右。深入剖析，发现两者之间的矛盾反映出的是贷款配置效率降低，表明货币政策的有效性被削弱。

首先，从资金用途来看，部分信贷资金或被闲置，或被僵尸企业用于还款付息，还有一部分可能被企业用于金融或地产投资。2015年以来，非金融企业和机关团体贷款增量明显高于固定资产投资贷款，2016年以来这种趋势更为明显，而2006-2014年二者基本相当。两者的巨大差异，可能有三方面原因，均反映很多贷款未被配置到合适领域，资金配置效率较低。

一是贷款增速快，且未发生明显的币种意义上债务结构变化，即在国内借人民币贷款以偿还美元债务，可能意味着过量信贷资金虽投放到了实体部门但被“闲置”，并没有被及时运用到生产投资中，与企业对经济前景不看好有较大关系，企业主短期内宁愿持币待购(投)，而不急于扩大生产或投资。正因为这个原因，宏观上看，货币资金也呈现出“活化”特征。M1增速于2015年10月反超M2，且两者间的差距越来越大，截至6月末，M1增速已高出M2增速整整一倍(12.8个百分点)，剪刀差达历史高位。

二是非金融企业债务存量巨大且盈利能力显著下降，可能意味着大量贷款被用于偿还利息。截至2016年5月末，非金融企业贷款余额已达72.69万亿元；与此同时，规模以上工业企业利润同比仅增长6.4%；国有及国有控股企业利润同比下降7.3%。

三是部分贷款可能被企业通过多种途径(如理财、财务公司等)用于金融或地产投资。1-5月，规模以上工业企业主营业务收入同比仅增长2.9%，但营业外净收入迅猛增长，3月份一度高达68.3%，4、5月份分别为56.2%和19.7%，虽有所回落，但仍远高于主营业务收入增速。据国家统计局测算，在3月工业企业新增利润中，30.5%来源于投资收益和营业外净收入的增加。

其次，在稳增长目标下，金融资源被配置到了享有隐性担保、效率不高的国有部门。根据国务院发展研究中心测算，尽管国企收益率下滑幅度更大，且国有部门占GDP比重下降，但2015年国企有息负债增速达16%左右，高于2015年考虑地方政府债务置换因素后的非金融企业债务类社会融资规模存量增速(14.9%)。

再次，资金流向行业上，房地产市场占用过多金融资源，对其他行业形成挤占。从贷款增速看，房地产贷款(包括开发贷款和购房贷款)余额增速从2015年三季度就开始加快，截至今年一季度末已达22.2%，为2011年以来最高。信贷资金加速向房地产市场汇聚，对其他行业形成挤占。

今年3月末，我国工业和服务业中长期贷款余额同比增速分别仅为3.7%和12.9%。信贷资金过多被房地产占用，不仅直接挤占其他行业的信贷资源，而且在投资房地产高收益的吸引下导致经济主体无心从事实业生产，也使得房价难以预测、大起大落，经济发展存在隐患。

## 2 下半年宏观经济趋势

### 2.1 供给侧改革将深入推进

首先，加力增效实施积极的财政政策。考虑到我国政府负债率和财政赤字率在世界主要经济体中均处于较低水平，政府仍有适当加杠杆空间。下半年有可能在进一步扩大财政赤字的基础上，强化积极财政政策的定向宽松。

一是加大重点领域有效投资。我国基础设施和民生领域投资需求空间较大，下半年将继续加大交通运输、电力和水利等重大项目，以及城镇棚户区 and 城乡危房改造、配套基础设施等建设力度，保证基础设施建设规模，发挥稳增长调结构惠民生的多重作用。

二是进一步加快地方政府债务置换和发行。年初至今，地方债净发行量已经达到 3.5 万亿元，其中 2.68 万亿元用于置换地方政府融资平台贷款（2015 年全年置换 3.2 亿元）。预计下半年地方债发行将保持类似速度。

三是推进税制改革。7 月 1 日，我国全面实施资源税从价计征改革，将森林、草场、滩涂等自然资源逐步纳入征收范围，对绝大部分矿产品实行从价计征。此外，完善消费税制度、推进个人所得税改革、推进环境税立法等工作也将取得突破，落实和完善营改增相关政策和过渡性措施，确保所有行业税负只减不增。加大对东北地区财政一般性转移支付力度。督促已下达的资金和回收的存量资金尽快形成实际支出。设立国家融资担保基金。

其次，灵活适度实施稳健的货币政策。下半年，为了保持 GDP 增长目标、避免系统性债务风险，央行仍将灵活适度实施稳健的货币政策。央行将全面加强金融监管和宏观审慎管理，综合运用并创新流动性管理工具，保持流动性合理充裕。继续发挥好定向降准的正向激励作用，引导市场利率保持在较低水平。

进一步盘活银行存款信贷资金，落实“分城施策、分类调控”的房贷政策，扩大个人住房抵押贷款证券化。鼓励地方设立企业资金链应急周转保障资金，支持中小企业及时续贷转贷。增强人民币汇率弹性。不过，国际黑天鹅事件使人民币面临的贬值压力增大，虽然美联储加息的不确定性增加，但资本出于避险需要仍有流出趋势，不排除央行后续通过降准来对冲流动性风险。

再次，深入推进供给侧结构性改革。以供给侧结构性改革引领经济新常态，已成为当前中国经济改革和发展的主轴。推进供给侧结构性改革，重点是做好加法和减法，调整存量，优化增量，尽快完成新旧增长动力转换。

一是稳步推进“去产能”。2016 年，我国计划去煤炭产能 2.5 亿吨，涉及安置员工 70 万人，去钢铁产能 4500 万吨，涉及安置职工 18 万人，2016 年的去产能阶段性目标在“十三五”总目标中所占份额将近一半。去产能涉及员工安置、兼并重组、债权债务、转型升级以及产业布局，任务非常艰巨。

二是有效拓宽去库存渠道。6 月，国务院公布《关于加快培育和发展住房租赁市场的若干意见》，提出实行购租并举，培育和发展住房租赁市场，推动新型城镇化进程，在新型城镇化的过程中消化房地产库存，而不是通过加杠杆的方式去房地产库存。已经形成的区域分化、区别对待的楼市调控政策，在下半年可能会体现得更加明显：进一步提高库存较多城市的棚改货币化安置比例；结合新型城镇化建设推进农民工等群体在城镇购房；合理引导过剩商业地产转向养老文化体育等用房。同时，房价较快上涨的城市可能会加大住宅建设用地供应规模。

三是不断丰富和优化“去杠杆”方式。央企“十项改革试点”逐步启动，电力、油气、铁路、民航、电信、军工等行业混改试点将集中开展。通过推动混合所有制改革和以“管资本”为主的国资管理体制改革，积极有序地去除“隐性担保”。出台实施积极稳妥降低企业杠杆率的综合措施，抓紧制定对高杠杆、有前景的企业实施市场化债转股的具体方案，实施好银行针对科创企业的投贷联动试点。

四是进一步综合施策降成本。继续深化电力、天然气、医疗服务、交通运输等领域价格改革，包括改革环保电价补贴方式，完善可再生能源价格形成机制和补贴办法，落实超定额用水累进加价政策等。出台实施降低实体经济企业成本工作方案及配套政策，切实降低税费、融资及制度性交易等成本，落实交通物流融合发展实施方案。

五是依托“双创”补短板。鼓励和规范互联网金融，支持中小企业发展。依托“互联网+”的一系列重大政策和产业发展规划将陆续出台，如中国制造 2025“1+X”规划体

系，以及《大数据产业“十三五”规划》、《战略新兴产业“十三五”规划》等。一系列政策的出台有利于形成叠加效应、聚合效应、倍增效应，有效聚合政府、企业、社会等多方资源，推动新动能成长，促传统产业转型。

此外，民间投资下滑问题已引起决策层关注。国务院已组织对民间投资情况开展全国督查，并召开国务院常务会议专题部署。

其一，下发了《关于在市场体系建设中建立公平竞争审查制度的意见》，意图打破地方保护、区域封锁、行业壁垒、企业垄断，消除民间投资遇到的玻璃门、弹簧门、旋转门等问题。

其二，进一步简政放权，取消一批行政审批事项。抓紧建立市场准入负面清单制度，进一步放开民用机场、基础电信运营、油气勘探开发等领域。积极支持城市地下综合管廊、网络基础设施、棚户区、农村危房改造等重点领域和薄弱环节建设，着力补齐城市防洪排涝设施、小型水利工程等短板。

其三，清理完善涉及民间投资的法规政策，加快推进 PPP 项目落地，加大反垄断和反不正当竞争执法力度，以政府资金撬动和吸引民间资本参与公共领域建设。

## 2.2 预计 2016 年我国 GDP 增长 6.6%左右

其一，经济增长动力不足，GDP 增速有进一步下行可能

从拉动经济的“三驾马车”来看，固定资产投资形势仍较为严峻，投资增速回落短期内还可能延续。2016 年作为“十三五”规划开局之年，重大建设项目投资将集中启动，并释放出强大动力。但我国固定资产投资经近十年 20%以上的高速增长后，近年已呈高位减缓趋势，投资效率低，第三产业投资比重增加，投资三大领域都面临下行压力：基础设施投资面临投资回报率低和资金来源缺乏难题；具有明显顺周期特征的制造业投资大幅减缓，受产能过剩矛盾制约，低水平扩张投资失去市场支撑；房地产投资面临供求关系转折和消费预期改变双重压力，预计未来房地产开发投资继续高速增长的可能性较小。

在产能过剩、企业困难、市场前景不明的同时，民营企业在一些领域仍存在准入制约，再加上融资难融资贵、产权保护等营商环境有待进一步改进，导致企业投资意愿不强和能力不足。综合判断，预计 2016 年全年固定资产投资增速将在 9.6%左右，较 2015 年下滑约 1 个百分点。

二是消费需求平稳，与上年基本持平。从积极因素来看，消费升级导致养老、医疗、旅游、教育等消费需求得以加速释放；住房改善性需求增加，住房销售总体平稳，并带动相关建材、家电等行业消费增长；二孩政策全面放开将扩大消费主体规模，继而带动母婴用品等行业消费增长。但经济下行的影响正在向就业、收入等领域传导。

上半年全国居民人均可支配收入实际增长 6.5%，低于 GDP 增长速度；处置僵尸企业与化解过剩产能将导致失业、半失业人员数量增加；网络购物等新业态前期高增长基数面临增速回落；一些日用消费品标准低于国际标准，食品药品等质量安全水平与需求存在差距，部分国产设备在稳定性、使用寿命、加工精度等方面仍存在差距。初步预测，全年我国社会消费品零售总额将增长 10.1%左右，与上年基本持平。

三是外贸出口继续下降，年内转正难度大。下半年世界经济仍处于国际金融危机后的深度调整期，国际金融市场风险隐患较多，全球需求低迷、要素成本持续上升、竞争加剧等制约因素短期内难以消除。预测全年出口负增长 1%左右，降幅较上年小幅收窄。

综上，我们预计下半年国内经济下行压力仍然较大，预计全年 GDP 增长 6.6%左右。

其二，CPI 温和上涨

当前产能过剩问题突出，民间投资动力不足，居民收入增速回落，消费行为趋于谨慎，社会总供给大于总需求的状况没有改变。但预计通货膨胀水平将有所提升，主要原因：一是狭义货币 M1 增速加快，形成商品价格上涨的流动性基础；二是猪肉价格平稳上涨；三是洪涝灾害导致部分地区农业歉收，对下半年农产品构成涨价压力；四是国际

大宗商品价格企稳，原油触底反弹，输入型通胀压力有所抬头。综合判断各方面因素，我国价格存在上涨压力，但不会大涨，预计物价水平总体仍将在 2%左右波动。

其三，房地产市场去库存仍是下半年主基调

下半年，房地产市场仍将以去库存为主，全年量价平稳增长，绝对水平将创新高。部分二线热点城市及热点区域将迎来更具差异化的政策，热点城市或将采取更审慎的价格监控及房地产信贷政策。而多数三四线等库存压力大的城市，未来将继续落实优惠政策、调节供应以加快楼市库存去化，其中推进户籍制度改革、鼓励农民工购房，稳步推进城镇化仍将是政策发力点。

其四，预计 2016 年人民币汇率总体呈小幅贬值走势，汇率波动频率和幅度将加大

下半年，人民币对美元汇率仍存在贬值压力，双向宽幅波动或成为主要特征。短期来看，英国脱欧的直接影响(对英国、欧盟经济基本的负面预期)和间接影响(英国央行、欧洲央行进一步宽松预期)仍在发酵，导致英镑、欧元汇率下行，美元指数走强，人民币继续承压。

中长期来看，全球资本市场动荡，美国经济复苏低于预期，美联储年内加息预期或许落空，加之人民币将在 2016 年 9 月正式加入 SDR 货币篮子，带动一些经济体增加配置人民币资产需求，人民币汇率被动走弱的压力或在三季度之后有所减轻。随着对违规交易以及跨境套利套汇强化监管，以及央行更加重视市场沟通和预期管理，市场对央行政策的理解将更趋明晰，从而将缓解对人民币的悲观情绪，投机力量对离岸人民币市场的扰动将阶段性平缓。

预计 2016 年人民币对美元汇率将呈现宽幅震荡、波动中枢上移走势，波动区间介于 6.6-6.9 之间。 [返回](#)

### 他山之石：挪威应对海事危机的三大策略

7 月 16 日，油漆一新的中国远洋海运集团有限公司北极航行先锋——“永盛”号满载货物，在岸基人员的祝福声中开启了她通过北极东北航道进入挪威海并前往英国之旅。沿着北极东北航道多次往返亚欧大陆的“永盛”号，不仅创造了我国商船极地航行的纪录，同时也佐证了北极地区正在“解冻”的事实。可以说，在全球船市及油价均不景气的当下，一场集开发与环保、创新与共享、机遇与挑战的“大戏”正在当地拉开帷幕。

挪威人对此不仅投入了巨大的精力与高昂的热情，更充分运用该国在海事业、油气业以及水产养殖业上的优势，希冀在这场全新的盛宴中，开创自身国民经济增长以及继续领跑全球海事业的新传奇，有力地纾解自身在持续不景气的全球海洋工程装备市场以及国际航运市场中所承受的压力。

#### 1 极地开发，要资源更要环保

以“北极的蓝色未来”为主题的论坛近日在挪威北部小城博多举行，来自挪威、丹麦、俄罗斯、加拿大、美国、中国、韩国等国的约 200 名政治家、学者、企业家以及学生参加了该论坛。

虽然受当地恶劣的自然环境以及运往消费者市场的高昂运费影响，北极的矿产资源至今仍未得到大规模的开采，但越来越多的国家与跨国企业对该地的矿产资源及航道表达出了极高的开发热情与投资意愿，这给正在海事寒冬中苦熬的全球海洋工程装备市场带来了极大的利好。

开发北极油气资源，挪威不仅拥有“近水楼台先得月”的地理优势，同时也具备极地海洋装备研发、油气开采及应急救援等领域的诸多优势。作为“维京海盗”的故乡，挪威海事业历史悠久，海洋文化深深地烙印在了该国人民的血脉中。时至今日，该国 90% 的出口收入均与海洋相关，不仅培育并汇聚了包括 DNV GL、罗尔斯·罗伊斯、VARD 船厂、TSCHUDI 航运公司、挪威联合搜救协调中心（JRCC）等在内的一批世界先进的海事机构与企业，还拥有以海洋工程类船舶为主要力量的、全球排名第六的船队。

挪威北极石油公司总裁谢尔·贾艾佛是开发极地油气资源的坚定支持者，他表示，尽管当前国际油价十分低迷，但从长远来看，开发北极油气资源仍然前景广阔，其不仅可以为挪威带来丰厚的回报，同时也可以极大程度地带动挪威整个海事产业链条的快速运转。不过，也有不少挪威人对开发极地油气资源可能带来的环境污染表露出了担忧。作为一个正养育着 3 个孩子的母亲，博多市副市长西妮·比约克也面临着是支持开发资源以便发展当地经济还是为了保护环境而不支持资源开发的抉择。她认为，目前，挪威水产业的经济价值并未得到充分开发，其完全可以创造巨大的经济价值并贡献足够多的税收。她建议，挪威应在深入人心的环保理念和先进资源开发技术的帮助下，在资源开发与环境保护之间找到两者兼顾的解决方案。

## 2 海事转型，创新求生永不变

即便拥有全球领先的设计研发技术及制造实力，在这个持续了近 8 年的海事“冬天”里，挪威的海工装备设计和制造业以及航运业仍然感到了深深的“寒意”。据统计，2015 年，挪威包括钻井平台在内的闲置船舶数量从 0 增至 100 艘（座），有约 7300 人失业；预计 2016 年的失业人数仍将超过 4000 名。受此影响，该国船东一方面大幅放缓了新船订单的释放步伐，另一方面则积极寻求船队多样化发展，通过提高化学品船、液化天然气（LNG）船以及液化石油气（LPG）船等船型的比例来规避海工装备市场中的风险。“在过去的岁月里，船舶及钻井平台从‘香饽饽’变成了‘烫手山芋’，全球的船东都面临着极为严峻的市场挑战，但是我们不能忘记——70% 的地球被海洋覆盖、80% 的海洋深度超过 3000 米、90% 的海洋尚未被人类开发，未来的海事业值得我们继续抱有信心与热情。”挪威船东协会（NSA）首席执行官斯图拉·亨利森认为，现在确实是海事业非常困难的时期，但是船东作为海洋产业集群的“驾驶员”，不仅需要为海事业作出方向性的指引，同时也要作出信心方面的表率。

与绝大部分国内船企一样，VARD 船厂当前的日子也不好过，虽然被意大利芬坎蒂尼集团收入旗下，却仍然敌不过极度萧条船舶市场的摧残，一场转型求生的保卫战已经打响。为了进一步降低船舶建造成本，该船厂将位于挪威的建造基地定义为总装基地，相关的船体由位于罗马尼亚的建造基地完成并拖航至挪威进行舾装与交付；与此同时，该船厂还通过广泛雇佣罗马尼亚工人和波兰工人来降低用工成本，成效斐然。不过，受国际油价长期低位盘桓影响，当前该船厂仍然出现订单不足、船价过低的情况。“我们正通过全新的概念、全新的设计、全新的动力，来提升未来产品的市场竞争力与环保能力，并通过扩展产品的种类来获取更多的新船订单。”该船厂执行副总裁霍尔格·迪林表示。目前，该船厂已经接获了一艘造价约为 4000 万美元的高端渔船订单，并积极争取进入到豪华游船的设计与建造领域中。

在奥列松，转型求生已成海事界的共识，创新发展却从未改变。“虚拟现实（VR）目前很受欢迎，并被认为是新一代技术革命的代表，但是我认为它不够完美，我们有更好的技术来成就海事业的发展并降低海事业的成本。”挪威海洋工程模拟中心的负责人卡伊·韦斯特雷展示了该中心具备 360 度全景的钻井平台模拟舱，他表示，该套钻井平台驾驶操控智能系统，仅仅依靠触屏、操纵杆和声音就可以实现对钻井平台的观察，完全颠覆了传统钻井平台的驾驶理念和操作手法，不仅可以对钻井平台的作业、保养以及维修进行模拟，还可以用来低成本地培训工作人员，提高海上钻井作业的安全性。

## 3 特色为王，水产业反哺造船

出于对开发极地油气资源可能带来环境污染的担心，不少挪威人开始重新审视该国现有的海事产业成分。水产养殖业以其相对较高的环保性重新获得了人们的青睐，并以颇高的含金量带给了人们惊喜与希望。位于挪威北部的大西洋鲑养殖企业 Nova Sea 公司是挪威最大的大西洋鲑养殖公司之一，该公司沿着挪威北部的冷水海岸线部署了多个水产养殖渔场，其一处仅有 6 名员工的水网箱养殖渔场每年便可以创造超过 5000 万美元的经济效益。

快速发展的水产养殖业不仅拉动了当地造船业的多元发展，同时也降低了当地造船业对海工装备产品的依赖程度。得益于大西洋鲑需求及价格的不断上涨，当地的渔业养殖企业欣欣向荣并逐步扩大养殖规模，VARD 船厂便因此承接到了一艘造价约为 4000 万美元的高端渔船订单，缓解了订单不足的窘境；不少附近的中小船厂也或多或少地接获到了包括养殖水网箱、渔场工作船、喂食船等产品的建造与维修订单，不仅告别了生死难题，同时也实现了产品的多元化。

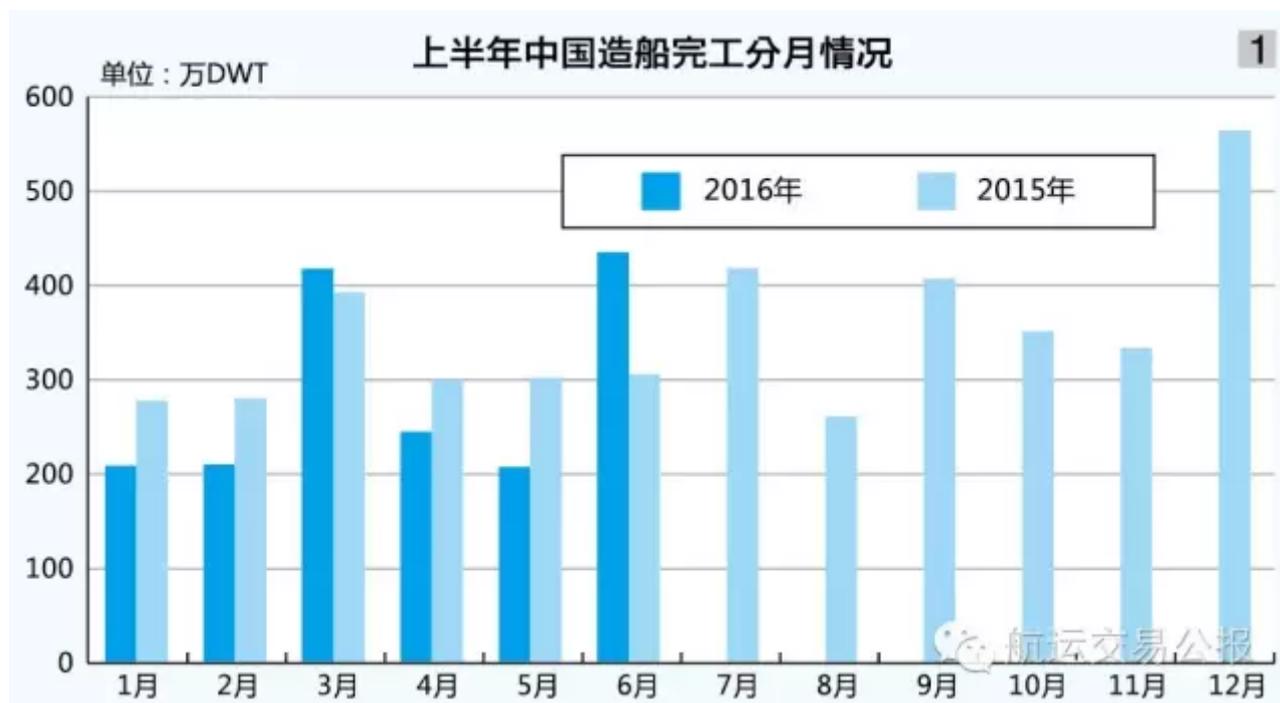
尽管好处多多，但是挪威的水产业仍然遭遇到了发展的瓶颈——使用传统网箱大规模养殖大西洋鲑的方式容易引发海虱等寄生虫病，并可能危及到周边的海洋生态环境。为此，当地政府规定每个直径为 50 米、深度为 35 米的网箱，最多只能养殖 20 万尾大西洋鲑，并严格控制新养殖渔场的审批与修建。不过，这并没有难倒当地的水产养殖大户美威（Marine Harvest）公司，该公司正谋划通过购买低价的大型商船来实现大西洋鲑养殖产量的再拓展。这种既能减少现有运力又能制造新船需求的养殖方式，对于当前饱受低迷市场摧残的航运业和造船业而言，无疑是个好消息。[返回](#)

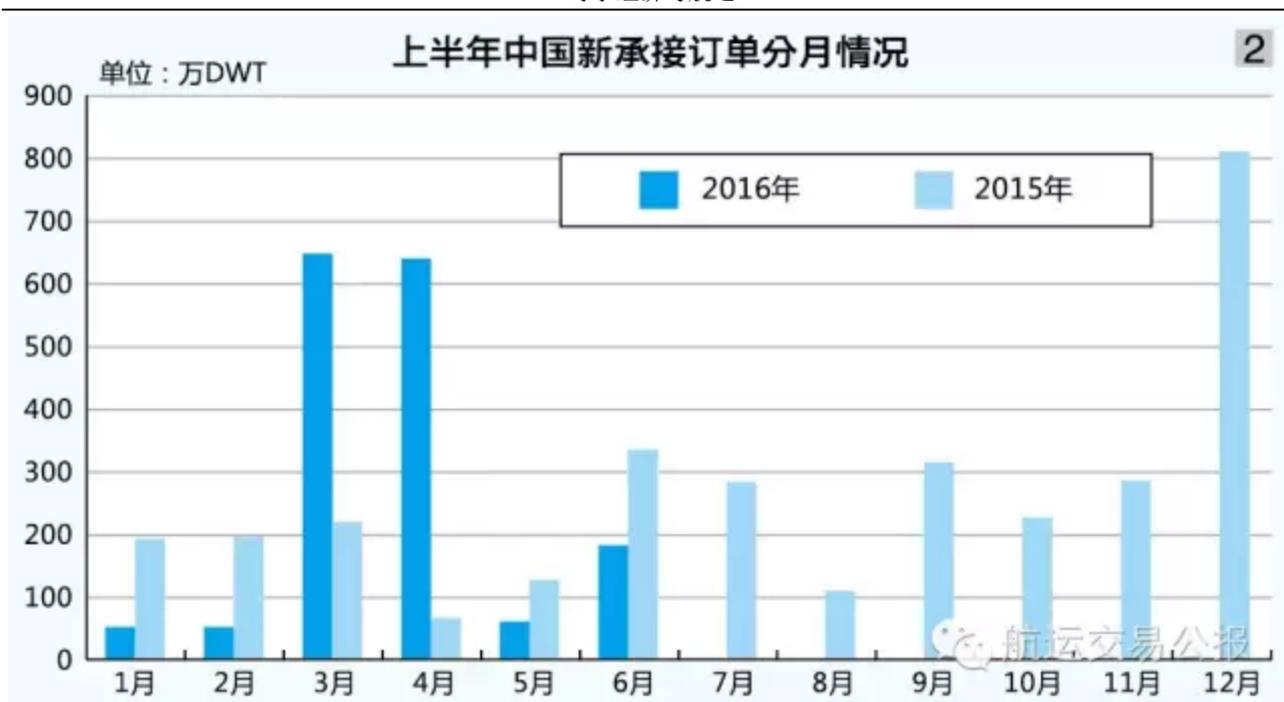
### 上半年中国船舶工业经济运行综述

上半年，全球航运市场触底反弹，国际原油价格低位攀升，中国造船完工量同比降幅收窄，新承接船舶订单量回升，但企业“交船难、接船难、融资难”问题没有缓解。

#### 1 经济运行情况 三大指标两降一升

上半年，全国造船完工 1715 万 DWT，同比下降 7.4%；承接新船订单 1620 万 DWT，同比增长 44.7%。6 月底手持船舶订单 11926 万 DWT，同比下降 13.6%，较去年年底下降 3.1%。





### 1.1 船舶出口有所下降

上半年，全国完工出口船舶 1564 万 DWT，同比下降 6.4%；承接出口船舶订单 1432 万 DWT，同比增长 53.5%。6 月底手持出口船舶订单 11294 万 DWT，同比下降 13.9%。出口船舶分别占全国造船完工量、新接订单量和手持订单量的 91.2%、88.4%和 94.7%。

前 5 月，中国船舶出口额 96.2 亿美元，同比下降 24.5%。出口船舶产品中散货船、油轮和集装箱船占主导地位，其出口额合计为 55.2 亿美元，占出口总额的 57.4%。

中国船舶产品出口到 160 多个国家和地区，亚洲仍然是中国船舶出口的主要地区。其中，向亚洲出口 45.4 亿美元，占比 47.2%；向欧洲出口 20.9 亿美元，占比 21.7%；向拉丁美洲出口 15.6 亿美元，占比 16.2%。

### 1.2 重点监测企业指标下降

#### 1) 三大指标两降一升

上半年，51家重点监测的造船企业造船完工1589万DWT，同比下降7.3%；承接新船订单1502万DWT，同比增长53.1%。6月底手持船舶订单11468万DWT，同比下降15.3%。

上半年，51家重点监测的造船企业完工出口船舶1475万DWT，同比下降5.4%；承接出口船舶订单1382万DWT，同比增长67.7%。6月底手持出口船舶订单10895万DWT，同比下降15.5%。出口船舶分别占重点造船企业完工量、新接订单量和手持订单量的92.8%、92%和95%。

#### 2) 工业总产值同比下降

上半年，94家重点监测企业完成工业总产值2031亿元，同比下降1.3%。其中，船舶制造产值970亿元，同比下降1.5%；船舶配套产值150亿元，同比下降3%；船舶修理产值58亿元，同比增长1.9%。

#### 3) 船舶出口产值同比下降

上半年，94家重点监测企业完成出口产值810亿元，同比下降2.5%。其中，船舶制造产值540亿元，同比下降2.8%；船舶配套产值31亿元，同比下降1%；船舶修理产值34亿元，同比增长2%。

#### 4) 企业经济效益同比下降

上半年，94家重点监测企业实现主营业务收入1390亿元，同比下降3.5%；利润总额20亿元，同比下降19.5%。

### 2 经济运行特点 积极落地国家政策

上半年，为进一步贯彻《中国制造2025》发展战略，相关配套政策不断落地，高端船舶和海洋工程装备制造产业受到重视。中国人民银行等八部委联合出台《关于金融支持工业稳增长调结构增效益的若干意见》，对船舶行业中有竞争力、有市场、有效益的企业继续给予信贷支持，帮助有前景的企业渡过难关；工信部发布《船舶配套产业能力提升行动计划（2016—2020年）》，加快提升中国船用设备配套能力和水平，有力支撑造船强国的建设；国家发改委和工信部联合发布《关于实施制造业升级改造重大工程包的通知》，明确发展海工与高技术船舶，实施船舶基地提升工程；国家发改委、工信部、能源局三部委联合出台《中国制造2025—能源装备实施方案》，提出多型高技术船舶及海工装备成为急需突破的关键装备，并明确了技术攻关重点及目标与重点示范工程。

#### 2.1 转型升级成效明显

上半年，中国骨干造船企业发挥技术优势，做好主流船型优化，做精特种船舶制造，努力确保交船。交付了全球最先进3.88万吨双相不锈钢化学品船、全球首制1.5万吨双燃料（柴油+LNG）化学品船、中国最大2.35万立方米牲畜运输船、全球首艘极地重载甲板运输船和中国首艘极地模块运输船。批量承接超大型矿砂船、8.5万立方米级乙烷运输船、2万吨级化学品船和多型支线集装箱船等订单。豪华邮轮、1万车位汽车滚装船、2万TEU型船等建造项目稳步推进。在海工建造领域，在油价持续低迷的形势下，海工企业克服各种困难，成功交付8座海工平台，承接2座海工平台和深潜水支持船等海洋工程船订单。

#### 2.2 大力推进兼并重组

上半年，船舶行业深入落实中央“供给侧改革”要求，坚持去产能、补短板、以市场为导向，优化产业布局，大力推进企业兼并重组，积极稳妥化解船舶行业过剩产能。中船工业集团主动削减上海船厂浦西厂区、广船国际荔湾厂区造船产能；中船重工集团积极推进造修船资源整合，武船重工与大船集团分别与青岛北船和山船重工进行兼并重组；江苏省通过企业转型、长江岸线资源综合利用总体规划、整合整治中小造船企业，淘汰落后等方法化解过剩产能。此外，造船市场长期低迷倒逼行业通过市场自发调节，有些大中型造船企业以转产或破产方式退出船舶行业。

#### 2.3 千方百计降成本

国际船舶市场持续低迷，倒逼企业不断加强各环节成本控制力度，多举措降本增效。中船重工集团通过推进混合所有制改革，节约采购成本 3.2 亿元和生产制造成本 8000 万元；中船工业集团钢材综合采购成本下降超过 20%；大连中远川崎通过对车间加工流水线布局调整优化，使流水线生产效率显著提升；骨干造船企业钢板二次切割成型利用率达到 90%以上，推行无余量造船，有效降低了成本。

#### 2.4 智能制造补短板

中船工业集团全面推进“造船建模 2.0”框架体系，提升造船效率；大连中远船务创新采用单侧肋板拉入法分段建造，取得肋板拉入无余量零切修率的好成绩；中航威海推行模块化生产缩短船坞占用周期；黄埔文冲开展 3D 体验平台实船设计。

#### 2.5 加强修船行业自律

中国船协修船分会坚持“供给侧改革”，鼓励修船企业大力拓展船舶改装、海洋工程改装、拆船和海外业务，实现向高端改装转型；主动为大型央企和民营企业“走出去”牵线搭桥，积极尝试国际产能合作；加强行业自律，《中国修船质量标准》完成编制报批，完善修船价格体系，修编完成《中国修船价格指引（2016 版）》（红本）。统计显示，上半年，重点监测修船企业完成产值 58 亿元，同比增长 1.9%。

### 3 经济运行问题 承接订单越发严峻

上半年，受航运市场运力过剩和运费低迷的影响，全球新造船市场大幅萎缩，成交量仅为 2067 万 DWT，除超大型矿砂船和豪华游轮外，各细分船型需求几乎停滞。韩国和日本新船成交大幅下降超过 90%，合计世界市场份额不足 20%。中国新承接订单总量增幅明显，主要受批量订造的 30 艘 40 万吨级超大型矿砂船影响。除此之外，中国新承接订单超过 10 万 DWT 的造船企业仅有 17 家，全国前 10 家造船企业新承接订单集中度超过 86%，较去年进一步提高，新造船市场竞争越发激烈。

#### 3.1 交船难度日益增大

上半年，航运企业削减船价、延期接船、更改船型、撤销订单的现象不断增多，“交船难”问题依然突出，未能按时交付的船舶阻断了企业现金流的回收，造船企业“交船难”压力不断增大。与此同时，海工项目履约存在较大风险，改型、延期交付或成常态，订单租约情况将继续恶化，海工装备在手订单交付风险越发增大。

#### 3.2 融资难且贵影响竞争力

尽管国家出台了多项支持船舶工业的金融政策，但金融机构对船舶工业的信贷政策持续收紧，造船资金总量缺口仍严重。当前新船价格大幅下降，首付款比例大幅降低，延期交付导致回款难度大幅增加，造船企业建造过程需要垫付大量资金；中国造船企业融资利率远高于日本和韩国，“融资难、融资贵”将进一步推高中国造船企业建造成本，降低企业市场竞争能力。

#### 3.3 船舶配套业风险显现

上半年，受造船市场低迷和滞后性影响，船舶配套业主要指标出现下滑。

据统计，94 家重点监测企业船舶配套产值 150 亿元，同比下降 3%，低速柴油机完工 150 台/255 万千瓦，功率同比下降 15%。

此外，随着配套设备价格下跌、部分产品改期或撤单、人工成本持续上升，货款回笼困难等问题越加突出，船舶配套企业经营风险逐步显现。

### 4 预测和建议

#### 4.1 预测

今年，全球经济复苏乏力，国际贸易增长难有较大起色。航运市场运力过剩加剧，全球海运贸易复苏受阻，三大主流船型市场将继续低迷，短期内仅有豪华邮轮、支线集装箱船、特种船和公务船存在一定的结构性机会。预测今年全球新船成交量约为 4000 万 DWT，造船完工量 1 亿 DWT 左右，手持订单量有望保持在 2.5 亿 DWT 水平；中国造船

完工量 4000 万 DWT 左右，新接订单量同比有所下降，但国际市场份额有所回升，年底手持订单量下降到 1 亿 DWT 左右。

#### 4.2 建议

##### 1) 进一步落实支持政策

国家应继续落实差别化工业信贷政策，特别是向从事高技术、高附加值船舶和海工建造的骨干造船企业提供市场化债转股、低息贷款、停息挂账等多元化政策支持；继续加大对骨干造船企业的直接融资支持力度，鼓励企业通过扩大发行标准化债权产品优化金融结构，简化企业境外融资核准流程。

##### 2) 主动削减过剩产能

“十二五”以来，船舶行业新增产能得到有效遏制，过剩产能得到主动削减，存量产能得到优化提升。

##### 3) 加大企业补短板支持力度

国家应通过先进制造产业投资基金、首台套重大技术装备保险补偿机制等方式，加大在高技术船舶、海洋工程装备和关键配套设备研发领域的投资力度，在骨干造船企业技术创新、国际并购、引进合作的过程中提供更多便利和政策支持，切实推进豪华邮轮、极地船舶、深海装备及其关键配套设备等重点产品的研发和制造；加强对骨干造船企业生产流程再造、信息化工程等方面的政策和资金支持。

##### 4) 扩大内需促进行业健康发展

在国际市场低迷的情况下，国家应继续加大公务执法船和战略物资运输船、远洋渔业船舶和工程船舶等的国内采购力度；加大江河湖海船舶的改造更新和江海直通船舶的需求；加快低效率、高排放老旧船舶淘汰更新；促进船舶工业平稳健康发展。

##### 5) 减轻企业税费负担

国家和地区政府应针对各个地区的具体实际，调整房产税中有关土地部分重复征收的税费，减免城建税及教育费附加、对列入“白名单”企业免征国外技术引进所缴纳税费以及防洪安保费、海域使用金、河道使用费等地方税费以减轻企业负担。同时，在通关流转方面为企业提供便利，简化通关手续。可尝试在厂区设立海关，在码头进行通关检验，提升通关效率，保证在建订单顺利交付。继续推进智能制造试点工作，加大支持力度，缓解劳动力成本上涨压力。[返回](#)

### 产值回落 修船业如何打响市场突围战

7月14日，中国修船企业“斯佩克”第五十七次会议在秦皇岛召开。会议统计显示，15家成员单位1~6月份共完成产值58.9亿元，同比下降8.4%；修理完工船舶1695艘，同比下降14.3%。面对市场下行压力持续增大的局面，修船业全力采取各项应对措施，力争保持行业的平稳发展。

#### 1 修船需求下滑明显

“对压载水管理公约临近生效的预期，使得很多船东将本应在2016年修理的船舶提前至2015年进坞，以规避在法定检验期内强制安装压载水处理系统的要求。”北方一家企业的代表说，这导致了2015年国内修船市场的火爆与企业修船业绩的飙升。但需求透支的后果在2016年年初就早早显露出来，统计数据也说明了这一点。今年1~6月，作为中国修船业的领军团队，参加此次会议的15家企业中有6家的产值降幅超过了30%。

船坞资源利用不足，首先困扰着众多修船企业。山东一家企业的代表表示，上半年每个月都有不同程度的船坞空置情况。即使是业务量相对饱满的个别南方企业，小型船坞也曾不得不“等米下锅”。截至7月中旬，数家企业8月船坞生产仍有“空档期”。

在这种情况下，船东对修船计划的安排更加“不紧不慢”。江苏一家企业的代表认为，他们接触的很多船东都是临近最后的时间点才确认来厂修船，因为不同企业间可供

选择的空坞较多。在舟山地区企业看来，船东确认修船合同的节奏也越来越慢，往往船已至舟山外锚地仍不确定在哪家企业修理。

被视为“香饽饽”的改装业务，同样缺乏市场亮点。今年年初以来，一家大型企业仅有1个船舶加长改装项目，目前已经启动。另外一家企业上半年无新增改装订单，已进行的球鼻艏、推进器、生活区和绑扎桥等部位的改造工程，均是去年承接的订单。与会代表介绍，部分船东已有工程和预算方案，例如超大型油船（VLCC）改装为浮式储油船（FPSO），但这些意向并未真正落实。

## 2 后期市场不容乐观

对下半年修船市场的走势，与会代表认为总体上不会出现好转。一些南方企业只能寄望进入9月修船的黄金季节后，业绩能有所改观。

这种预测源于航运市场的低迷表现。受美国经济增速放缓、欧洲市场提振乏力，以及中国经济结构调整、大力推行去产能和供给侧结构性改革影响，国际航运需求尤其是大宗商品的市場需求将在相当长的时期内处于弱增长态势。近几年来，全球运力供大于求的局面并没有因新造船订单大幅减少和老旧船舶的相继拆解而得到缓解，总体上全球运力过剩、航运市场低迷的状况仍难以改善。

航运业不景气、船东财务状况吃紧，加上船舶年轻化的趋势，必将造成修船业务量的不足。同时，进军海洋工程改装的愿景也随着市场的沉沦而停滞不前。这种市场将制约中国修船业的健康发展，并且很难在近几年内得到改变。

中国修船业供大于求的事实，更让修船市场难别低谷。与会代表通过对中国修船产能现状进行梳理后发现，33家规模以上企业拥有76座船坞，坞容量为1300万载重吨，其中14座船坞坞宽超过70米。这还不包括舟山地区5家较大企业。根据测算，全球修船市场一半以上的业务在中国完成，才能满足如此巨大的修船产能。

值得注意的是，北方虽不是修船产能最大的地区，但竞争激烈程度比上海、舟山及华南地区还高。与会代表分析，地理位置的劣势使这一地区的供求矛盾尤其突出。因此，大连大洋船舶工程有限公司被迫成为最先退出修船业的企业。但是，相比造船而言，修船产能的消减难度更大，将在很大程度上阻碍修船市场的回暖。

## 3 自我加压突出重围

“在不断恶化的市场中，唯有自我加压、锐意改革的企业才能突出重围，实现品牌与效益的‘双丰收’。”一位与会代表的看法得到了各家企业的认同。面对修船市场经营最为艰难的一年，这家企业将进一步推行和完善经营报价预算和单船成本利润预测工作，将单船报价与完工利润情况进行分析与总结，从而避免盲目接单，保证经营决策的准确性。

控制账款回收的风险，也日益引起企业的重视。日本第一汽船、韩国大波国际等世界知名航运公司相继破产，诸多航运公司入不敷出、濒临破产边缘，加上船东多以单船注册公司来规避法律纠纷，无疑都增大了修船业务的经营风险。与会企业代表表示，将调查新客户船队结构和资信情况，提高船舶离厂前的付款比例，缩短尾款付款期限，慎重对待高风险船东的订单。

相关企业比以往任何时期更关注业务结构的变化。单船产值和利润低于新加坡、欧洲和中东地区同行，高附加值修理业务的比重较低是主要原因。目前，上海一家企业正在推进后续的豪华邮轮修理项目，争取在产品结构转型上实现突破。在鲜有实际需求的情况下，大连一家企业去年对压载水处理系统安装业务做了大量准备工作。自4月份以来，这家企业已承接了5艘船舶新装压载水处理系统的订单。

走出困境还离不开行业的抱团行动。部分企业反映，今年年初以来，其修船价格呈加速下滑的态势，低价抢单大有抬头之势。本次“斯佩克”会议要求，各家企业应加强行业自律，坚决遏制低于成本的竞争。在中国修船业的转型升级中，低价竞争不仅不会再有效，还会影响参与企业和整个产业未来的发展。[返回](#)

## 营商环境沪上护“航”

根据“十三五”规划，到2020年，上海将基本建成具有全球航运资源配置能力的国际航运中心，进入全球国际航运中心前列。2013年9月，上海自贸试验区成立，其市场化、法治化、国际化的改革取向，为上海国际航运中心的营商软环境提供了改善良机。

同时期，上海国际航运中心在亚洲的主要竞争对手新加坡和香港也有新动态。新加坡大有“反攻”之势：全球第三大班轮公司达飞轮船在收购海皇轮船之后，将其亚洲总部从香港迁至新加坡；工商银行近期将其亚太航运金融总部设在新加坡。香港方面，为扭转其国际航运中心地位下滑颓势，整合“航运发展局”及“港口发展局”，成立新的“香港海运港口局”，以吸引更多高增值的航运服务汇聚香港。

国际上，老牌国际航运中心伦敦也加快主动出击的步伐，其功能性机构纷纷在亚洲设立分支机构，继续巩固其海事仲裁、法律、金融方面的优势地位。

归根结底，航运资源配置能力来自于航运资源的集聚，集聚效应又与营商环境息息相关。不妨从航运营商环境方面为上海国际航运中心的未来发展提出应对之策。

### 1 航运营商环境，上海差哪里？

上海国际航运中心建设进程中，基础设施日臻完善，但与新加坡、伦敦、香港等国际航运中心相比，航运营商环境尚存有一定差距。

在一次由上海航运交易所举行的座谈会上，一家外资船舶管理企业负责人表示，作为一家第三方船舶管理企业，注册于香港，上海自贸试验区成立前在上海是以代表处的形式存在，为什么呢？原因在于税负问题。香港的税负比较单一，只有一个利得税，相当于上海的企业所得税，而且香港还有一条规定，即凡在香港境外取得的收入可以免征利得税。上海自贸试验区成立后，这家船舶管理企业在上海成立一家独资企业，但是自贸试验区的税收政策依然让企业觉得压力大，因为25%的所得税是实打实需要缴纳的。除了税收，在上海注册企业，外币付款非常麻烦，必须要申报，银行有合同，付一笔就要申报一次，因此该企业付款基本安排在香港进行。此外，招聘员工也很难，上海的用工成本很高，主要是个人所得税高，如果要带家属，生活成本也很高，国际上的优秀人才宁可选择新加坡或中国香港，而国内相应的人才又比较缺乏。

简单一段话道出外资船舶管理企业在上海经营的不便之处。当然，这并非个例，恰是大环境如此。

根据“十三五”规划，到2020年，上海将基本建成具有全球航运资源配置能力的国际航运中心，进入世界航运中心前列。2013年9月，上海自贸试验区成立，一些航运政策开始先行先试。在全球航运市场陷入低迷态势下，除了集装箱吞吐量继续领先外，上海国际航运中心建设被寄予更多期望。

#### 1.1 航运中心与营商环境

营商环境的内涵和外延非常丰富，国际公认的投资环境包含四大要素：自然资源、经济状况、政治法规及社会文化。其中，自然资源和社会文化更多的是自然禀赋和历史形成的，可理解为“先天条件”；经济状况和政治法规更多的是“后天形成”，也是实现更好营商环境的核心要素。简而言之，所谓营商环境，通常是指企业在开设、经营、贸易活动、纳税、关闭及执行合约等方面遵循的政策法规所需的时间和成本等条件。

那么，航运中心营商环境具体指什么呢？

香港航运发展局于2014年4月16日发布《提升香港作为国际航运中心地位顾问研究》，旨在探讨并发挥香港的优势，促进香港国际航运中心发展。该报告对国际航运中心的定义为：在其核心航运业群当中有两个或两个以上的服务范畴同时具有全球竞争力，并在配套功能上亦具有规模。该报告将所研究的航运业群分为六大领域，包含16个航运服务范畴（见图1），其中除了港口基础设施及服务外，其余五大领域都可视为航运营商环境范畴。



在新华·波罗的海国际航运中心发展指数中，对国际航运中心的定义为：国际航运中心应是以优质的港口设施、发达的物流体系、关键的地缘区位为基础条件，以高度完善的航运服务为核心驱动，在全球范围内配置航运资源的重要港口城市。其指标框架主要分为三大板块：港口条件、航运服务以及综合环境（见图 2）。指数权重方面，港口条件占比 20%；航运服务占比 50%；综合环境占比 30%。尽管新华·波罗的海国际航运中心发展指数是一个衡量国际航运中心发展程度的指数，但从其权重来看，显然将航运服务以及综合环境放在更重要的位置，而从这两项细分指标看，也可将其视作航运营商环境范畴。

## 新华·波罗的海国际航运中心发展指数指标框架

2



通过以上分析，可以将国际航运中心营商环境简单定义为：航运企业在开办注销、船舶登记、航运融资、航运保险、雇佣员工、口岸通关、航运税收及海事法律仲裁等方面遵循当地政策、法规所需要的时间和成本。

### 1.2 上海航运营商环境几何

新华·波罗的海国际航运中心发展指数已经发布3年，2014年上海排名全球第7位，去年和今年均排名全球第6位。排名前10位的港口城市普通被认为是“国际型”航运中心（见表1）。

表1 新华·波罗的海国际航运中心发展指数排名前十位

排名	2016年	2015年	2014年
1	新加坡	新加坡	新加坡
2	伦敦	伦敦	伦敦
3	香港	香港	香港
4	汉堡	鹿特丹	鹿特丹
5	鹿特丹	汉堡	汉堡
6	上海	上海	迪拜
7	纽约	迪拜	上海
8	迪拜	纽约	东京
9	东京	釜山	纽约
10	雅典	雅典	

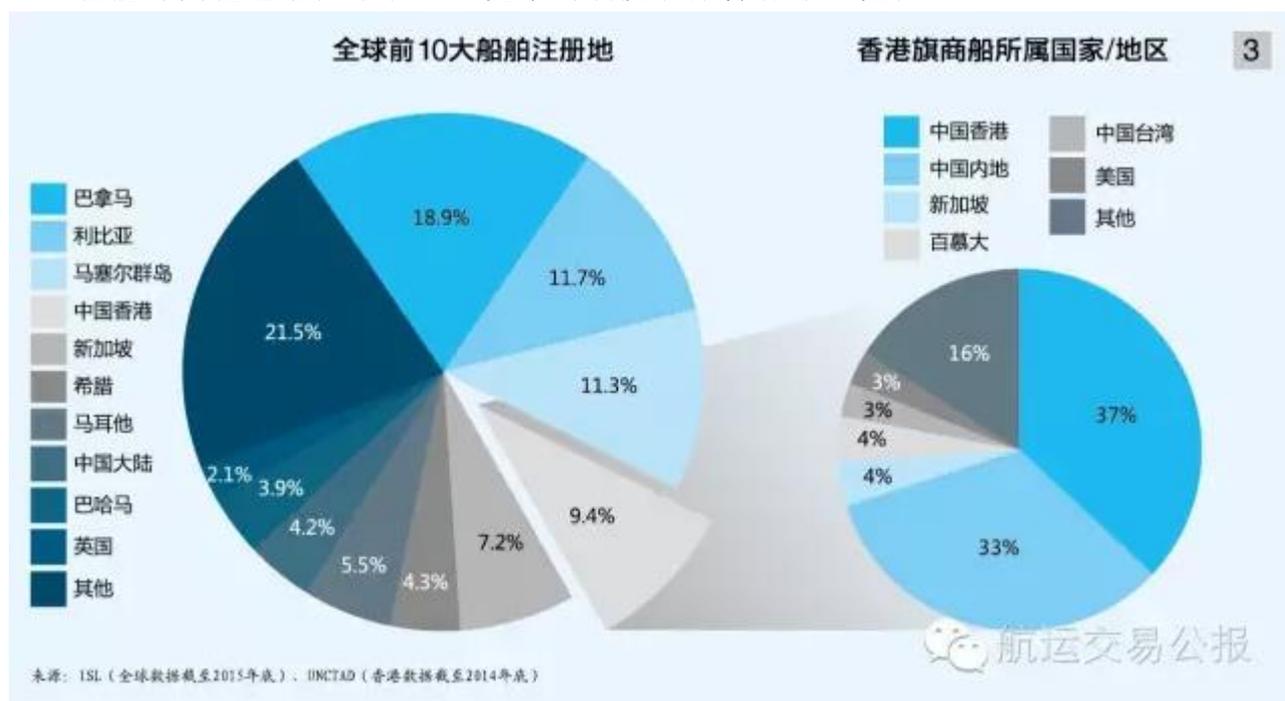
来源：中国经济信息社、波罗的海交易所

从上述排名可以看出，虽然上海在港口条件方面名列前茅，但排名第6位说明其在航运服务和综合环境方面的差距。当然，一个简单的排名仅仅是直观地反映现状，谈及

航运营商环境的差距，不妨选择一些具体评价指标与排名前三的新加坡、伦敦和香港国际航运中心作一简单比较。

那就从一件小事谈起。全球第二大班轮公司在上海的注册名称是“利胜地中海航运公司”，这是地中海集团在全球唯一一家与其他兄弟企业名称不同的分公司，为何？由于上海工商部门认为“地中海”是地名，不能做商号名称，因而只能被迫改名。在上海注册一家企业，名称审核严苛，许可证经营范围难以写入经营范围，且程序复杂，注册时间长。相对来讲，在香港注册企业最为便利。在香港注册一家企业程序简单明了，申请便利，只要不重名，几乎叫什么都可以，所需时间和花费成本都非常小。

中国远洋运输船队总运力位居全球商船队前列，然而在境外注册、悬挂外旗经营的中国船舶比例正在不断上升，其数量目前已占中国远洋运输船队总载重吨位的一半以上。为何？专家分析中国船舶悬挂外旗的主要原因之一是注册费用高。中国对进口船舶征收关税和进口环节增值税，合计高达 27.53%，而入籍其他国籍，可完全不用缴纳此项费用。此外，注册五星红旗船的船舶，在航运融资方面，限制条件较多、便利度不高。为期 4 年的中资国际航运船舶特案免税登记政策于 2007 年开始实行，为符合条件的中国船东实际控制的船舶加入中国国籍提供一系列便利条件，但效果并不显著。2011 年交通运输部批复，将“中国洋山港”作为一个新的船籍港，对注册在洋山保税港区的企业开展保税船舶登记业务。业内人士坦言，目前在上海等沿海港口实行的船舶注册政策效果并不理想，这表明吸引中资外籍船舶回归绝非是某几个单项的优惠政策所能奏效，需要的是整套能与其他注册国家和地区竞争的制度和体系（见图 3）。



在航运融资方面，上海的航运融资环境差距最大。首先，航运融资服务机构有限，估计能提供专业船舶融资的银行不超过 10 家，而且仅能提供有限度的船舶融资服务。其次，资本市场开放程度低，融资成本高。新加坡、香港几乎没有外汇管制，汇兑比较自由，融资机构多、国际化程度高、融资成本低，与之相比，上海航运融资成本最高。伦敦、纽约、香港和新加坡几乎占据了全球船舶融资的绝大部分市场份额，伦敦的船舶融资占全球市场份额约 18%，是全球最大的船舶融资业务中心。

2009—2016 年，在国际航运业和航运保险业低迷的大背景下，上海实现了航运保险市场的快速发展。然而，与伦敦、香港、新加坡相比，上海的航运保险服务机构数量较少，尤其是外资航运保险机构和再保险机构；保险险种创新性产品缺乏，理赔保险发展

滞后，各企业经营范围雷同；航运保险服务体系集群化程度低，缺少专门保险立法（见表2）。

表2 全球四大国际航运中心保险企业数量比较

国际航运中心	保险企业数量
新加坡	截至去年年底，共有保险企业181家。其中，80家直接保险人；31家再保企业；64家专属自保企业；6家获授权再保企业；74个保险经纪人。另外劳合社(亚洲)在新加坡设立28家劳合社辛迪加。
伦敦	截至去年年底，有84家劳合社辛迪加；4008个劳合社承保代理人；242个保险经纪人。劳合社承保业务来自200多个国家和地区。
香港	截至去年年底，共有157家获授权保险企业。其中，93家经营一般业务；45家经营长期业务；19家经营综合业务。
上海	截至去年年底，共有54家财产保险企业经营航运保险直保业务。其中，保险分公司42家，保险运营中心10家，总公司直属营业部2家；中资保险企业42家，外资保险企业12家；经营船舶险业务企业39家，经营其他业务企业53家。

来源：新加坡金融管理局、劳合社、香港保险业监理处、《上海国际航运中心建设蓝皮书2016》

谈及航运税负，恐怕是航运企业抱怨最为集中的事项（本文开头已有提及）。中国内地企业所得税税率为25%，远高于中国香港的16.5%、新加坡的17%。为了发展航运业，中国香港和新加坡均采用免税政策：中国香港注册的船舶国际营运所得利润可免征所得税，此外中国香港已与多个地区签署涵盖航运收入的宽免双重课税协议；拥有或运营新加坡船舶或外国船舶的国际航运企业，可以申请10年免征企业所得税的优惠，最长期限可延长至30年（见表3）。

表3 全球四大国际航运中心企业税负优惠政策对比

国际航运中心	优惠政策
新加坡	1. 对悬挂本国旗的船公司营运收入、船公司股息、出售船舶收益、出租船舶收入免税。 2. 对国际船务公司的运营、利息和租金收入免税；对船舶租赁、船务基金及船务信托的收入在一定时期内免税等。 3. 对船员免征个人所得税，船员的培训费也可进行一定的扣除，对航运投资管理人和集装箱投资管理人适用10%的优惠税率。
香港	1. 应课税收入只限于源自香港境内且在本港经营的业务的利润，源于香港境外的收入一概无需缴税； 2. 根据香港税务条例，对从事国际航运业务的船东和租船人运费收入全部免税。
伦敦	R&D税收减免计划； 中小型企业计划 (small and medium sized enterprise scheme)，对于职工总数不超过500人，同时营业额不高于100万欧元或总资产不高于86万欧元的企业，符合标准的SME其研发活动发生的合格经营性支出可从应纳税所得额中加计扣除，加计扣除率从原来的50%提高至130%。 大公司计划 (the large company scheme)，对于符合LC标准的企业，其研发活动中发生的合格经营性支出，可从应纳税所得额中加计扣除，加计扣除率为30%。
上海	1. 《财政部国家税务总局关于上海建设国际金融和国际航运中心营业税政策的通知》规定，对注册在洋山保税港区内的纳税人从事海上国际航运业务取得的收入免征营业税； 2. 对注册在上海的保险企业从事国际航运保险业务取得的收入免征营业税； 3. 远洋运输船员的工资、薪金收入可享受税法规定的附加减除费用标准，远洋运输船员可享受4000元/月的所得税减除费用标准； 4. 《财政部国家税务总局关于小型微利企业所得税优惠政策有关问题的通知》规定，从2012年1月1日起到2015年12月31日，对年应纳税所得额低于6万元(含6万元)的小型微利企业，其所得减按50%计入应纳税所得额，按20%的税率缴纳企业所得税。

最后谈谈航运人才。尽管上海在航运从业人员规模上具有一定优势，但从业人员的层次不高，专业化程度不强，特别是高端航运人才不足。由于国际航运业务涉及海上航行、国际贸易、保险、结算、船舶等多个领域，要求从业人员不仅具备理论基础而且需要有资深的经验积累，现有的高端人才培育和积累无法满足行业发展的需求，海员流失也越来越成为热议的话题。造成海员流失的重要原因是海员收入相对较少，而个人所得税相对较高加剧了这一结果。考虑到国际海员工作的特殊性，英国、荷兰、瑞典、新加坡等许多海洋国家都制定了针对海员所得税的优惠政策，而中国对海员的优惠政策主要是允许海员享受税法规定的附加减除费用标准，这显然是不够的。

## 2 航运营商环境，上海怎么追？

对于上海国际航运中心而言，追求的标准从来都是国际一流。因而在探讨航运营商环境改善时，上海也应好中从优，追求卓越。

谈及上海航运营商环境的改善，首先必须顾及大环境。世界银行去年10月发布的《2016年营商环境报告》显示，新加坡营商环境连续10年居全球之首，中国香港排名第5位，英国排名第6位，中国内地位居第84位。因此，脱离整体营商环境来谈航运营商环境是不切实际的。但毋庸置疑的是，倘若上海航运营商环境尚不具备竞争力的话，那么中国其他港口城市更不可能实现了。

航运企业在上海船舶登记、航运融资、航运保险、航运税收等方面花费的时间和成本相较其他国际航运中心有一定差距，不妨简单探讨下上海改善航运营商环境的路径。

### 2.1 自贸区加码航运发展

2013年9月29日，上海自贸试验区挂牌成立。上海自贸试验区关于航运的内容延续并扩展了上海国际航运中心的政策，即大力发展船舶交易、船舶管理、航运经纪、航运咨询、船舶技术等各类航运服务业务，拓展航运服务产业链，延伸发展现代物流等关联产业，不断完善航运服务功能。

在自贸试验区政策下，上海航运营商环境有所改善。根据上海自贸区管委会发布的数据，截至去年年年底，已有12家外资船舶管理企业（船管企业）落户上海自贸试验区，其中包括全球最大的船管企业英国威仕集团。“允许设立外商独资国际船管企业”是上海自贸试验区扩大航运服务业开放的重要内容，将推动上海自贸试验区进一步开放航运服务业，包括向外资开放海员外派资质、建立与国际接轨的海员个税征收制度等。

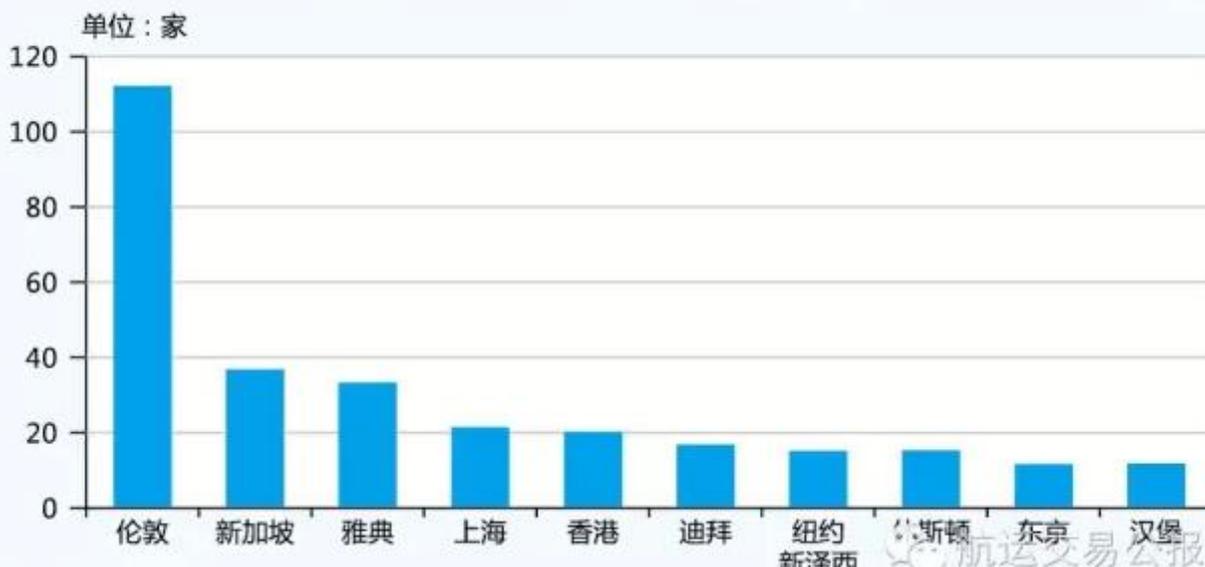
上海的航运金融业务保持了稳健发展的势头。截至去年年年底，在沪商业银行、政策性银行、金融租赁企业对航运、船舶制造和港口管理等航运相关企业的授信总额为2448.65亿元。其中，贷款余额为1166.87亿元；租赁余额为287.84亿元。截至去年年年底，上海自贸试验区总体租赁资产规模达2740亿元，航空航运租赁板块资产规模占融资租赁总规模的22%，其中船舶租赁资产规模达66艘、195亿元。

上海的航运保险业务也有所进展。截至去年年年底，上海共有54家财产保险企业经营航运保险直保业务。其中，保险分公司42家，航运保险运营中心10家，总公司直属营业部2家；中资企业42家，外资企业12家；经营船舶险业务的企业39家，经营货运险业务的企业53家。去年，上海船舶险和货运险总业务量达到38.33亿元，占全国业务量的26.76%。其中，船舶险业务24.49亿元，占全国业务量的44.45%；货运险业务13.84亿元，占全国业务量的15.70%。此外，去年7月1日上海率先实施航运保险产品注册制改革，实现了航运保险产品准入由监管部门备案改为行业协会注册管理；去年9月16日，上海航运保险协会代表中国加入全球最大的、具有140多年历史的航运保险协会组织——国际海上保险联盟。

上海在海事仲裁方面也有高增幅。去年，中国海事仲裁委员会上海分会共受理案件101件，争议标的11.87亿元，其中涉外案件54件；上海国际航运仲裁院共受理案件320件，同比增长23%，涉案争议标的4.11亿元，同比增幅达到70%。

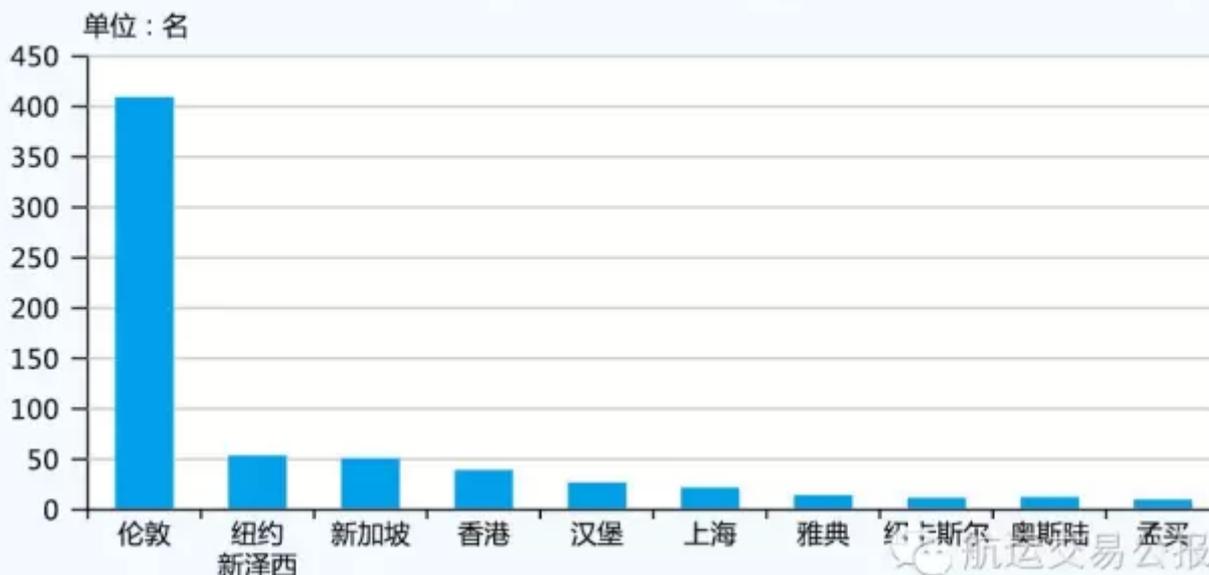
全球航运经纪公司分布数量前十位

1



全球海事仲裁员数量前十位

2



## 2.2 地方条例探索管理创新

6月23日，中国首部关于航运中心建设的地方性法规《上海市推进国际航运中心建设条例》（《条例》）获通过，于8月1日起施行。《条例》共六章46条，具体包含总则、规划和基础设施建设、航运服务体系、航运科技创新和航运营商环境建设等内容。

《条例》中，除了打造大型枢纽港外，如何进一步改善营商环境，增加对相关产业企业、机构的吸引力也是行业人士普遍关心的话题。

《条例》明确规定，在上海国际航运中心建设中依法推行外商投资准入和市场准入负面清单管理制度。上海市交通等行政管理部门应当建立并公布航运管理权力清单和责任清单，建设稳定、公平、透明、可预期的营商环境。各有关行政管理部门应当依法履行监管职责，建立完善市场行为规范和服务标准。同时，上海市口岸服务部门应配合海关、检验检疫、海事、边检等国家驻沪机构在上海口岸实施监管制度创新，推进国际贸

易单一窗口建设，优化过境免签政策，简化通关程序，推进通关便捷化、信息化和通关“一体化”建设，实现口岸管理相关部门信息互换、监管互认、执法互助。

人才方面，《条例》要求上海市交通行政管理部门应会同人力资源社会保障行政管理部门制定航运人才的集聚、发展规划和培养、引进计划。各部门要设立航运教育与培训基地，培养各类、各层次航运专业人才。上海市、区、县政府应当完善航运人才引进配套政策，整合航运人才引进管理服务资源，健全工作和服务平台，落实航运人才在户籍办理和居留许可、住房、医疗、子女就学等方面的待遇，支持航运企业、机构通过市场机制从国内外引进各类优秀航运人才。

法律方面，《条例》要求上海市人民法院应当完善航运诉讼案件审理机制，加大对航运案件的执行力度。仲裁机构应当依据法律、法规和国际惯例完善航运仲裁规则，提高航运仲裁专业水平和国际化程度。支持航运法律服务业发展，鼓励法律服务机构开展国际交流，拓展航运法律服务领域，为航运机构和相关企业、个人提供专业的航运法律服务。

税收方面，《条例》要求上海市政府及其有关部门应当积极争取国家有关部门支持，推动形成有利于航运经济持续健康发展的税制环境。税务部门应当提高税收服务效率，营造有利于企业发展、公平竞争的税收环境。

### 2.3 改革需分步实施

航运营商环境的改善是一个过程，短期内很难取得立竿见影的效果。因此要有选择地通过监管改革和法律制度完善，提升部分航运营商环境指标排名。上海航运交易所相关人士表示，改善上海航运营商环境的现实思路是借鉴国际先进的、具有普遍适用性的经验，依托上海自贸试验区，制度创新、提升服务、注重效率、突出重点，以营造便利化、国际化、法治化的航运营商环境为发展方向。

具体方法上，首先，加强监管改革，如降低涉及监管程序的复杂性和成本；其次，完善法律制度，行政改革和司法改革同步进行；再次，先易后难，分步实施改革不仅可降低改革成本，还可提高改革速度。

在监管改革方面，要简政放权，晒出权力清单。梳理政府机关、派出机构、国营企业等国资背景的各种管理和衍生服务，调整不合理行政许可制度，简政放权，规范服务流程和标准，营造高效高质的航运服务环境。一家航运保险企业负责人表示：“显而易见，上海国际航运中心在监管制度、法律体系等方面，与新加坡、伦敦、香港还有一定距离，但政府的工作效率方面还是有很大提升空间的。”一位航运从业人士也表示：“相对而言，上海航运服务职能部门工作还是比较到位的，但效率显然有待提高，如在上海自贸试验区办理企业‘三证合一’手续时受人为因素影响，时间往往需要长达一个月；在税务部门办理购买发票、税务审核等业务时，排队长达3~4个小时。”

在法律制度方面，交通运输部正在启动修改《国际海运条例》、《海商法》等相关法律法规。法律界人士建议，可以将英美法系的理念融合到中国以大陆法系为主的立法中，使中国立法在切合国内市场的同时更加国际化。与此同时，可以发挥上海自贸试验区先行先试的优势，特别拟定自贸试验区条款。《条例》提及，上海市应当根据国家有关规定，探索建立上海自贸试验区国际船舶登记制度。

在具体实施方面，可以选择较为成熟的领域先行改革。如在外资船舶管理运营方面，建议依托自贸试验区，在上海市层面完善注册外资船管企业的运营环境，对企业代收代付业务予以免税或退税，简化外汇进出手续，加快自贸试验区现行船管等航运开放措施落地；尽快对接企业，特别是对高级管理人员的个税、生活配套等制定优惠支持政策。

上述航运保险企业负责人认为，新加坡过去十年采取了大量主动措施，这些具体措施值得上海研究与借鉴。此外，该负责人认为，上海营商环境的改善，应该更多重视中小企业及私营企业的生存环境，政府在制定政策时，需要考虑建立一个所有企业业态共享、共同成长的环境。

## 2.4 将市场还给市场

显而易见，上海国际航运中心的发展模式，注定不同于新加坡、伦敦等其他国际航运中心。但在当下经济增长下行的态势下，上海国际航运中心建设同样面临增长趋缓、创新不力的困境。本文讨论的主要是航运营商环境的改善，希望通过调结构来促进改革。但需要强调的是，政府应承担起市场做不到的事情，如维护公平有序的市场竞争秩序，而市场能完成的资源配置任务则要还给市场。

公平有序的市场竞争秩序，实际上是一套很复杂的体系，谈及营商环境，肯定要以航运企业的感受为重。但就一些政策而言，更应谈论的是如何更好地适应现状，而非一味要求政府“突破”政策。

一家知名外资班轮公司负责人表示：“对于班轮运输而言，伦敦从来不重要，新加坡的转运费高，运营成本高，并且很强势，但是我们的航线设置却离不开它。香港码头拥挤，场地有限，发展空间小且码头效率较低，所以我们在进行亚洲区内航线设计的时候，都是尽量避开香港。上海有广阔腹地，这对航线配置而言，也是优势所在。”

但是，该负责人话锋一转表示：“上海目前不允许外资班轮经营沿海捎带业务，只允许中资方便旗船经营沿海捎带业务。这对我们的航线设置很头疼，如从渤海湾往南走经过上海或者宁波到东南亚的货物，中国沿海段我们只能租用公共支线。要让东南亚的货物到上海港来中转，毫无疑问最大的竞争对手是釜山港，如果把釜山港‘打掉’，上海港一定是东北亚的翘楚。”

关于沿海捎带业务的政策争论已久，沿海大型港口和外资班轮公司一直呼吁放开，但中国航运企业一直反对。在上海自贸试验区的航运政策开放中，中资非五星旗船经营沿海捎带业务于2014年年底落地。

如今一年多过去，这项政策溅起的水花似乎不大。中国社会科学院国际法所副研究员张文广近期正就此项政策的效果进行调研。在接受《航运交易公报》记者采访时张文广表示：“中资非五星旗船经营沿海捎带业务是自贸试验区航运政策的一项创新，是传统沿海运输权的有限放开。试行中资非五星旗船舶经营沿海捎带业务，其主要目的是为了增加港口吞吐量，助推沿海货物回国中转。”张文广强调，这项政策有利有弊，应综合评估，积极完善，审慎推广。沿海运输权关系国家安全，外资班轮经营沿海捎带业务不宜全面放开。“建设国际航运中心，需要准确定位，发挥比较优势，注重软实力提升，积极参与国际航运规则制定。”

此外，中船保商务管理有限公司5月底在上海宣告成立。尽管喝彩声居多，但由此认为上海将在国际保赔保险市场高歌猛进，并不现实。保险专家认为，目前国际保赔保险的市场竞争格局相当稳定，也非常集中。互保协会集团由13家国际保赔协会组成。其中，8家在英国；3家在北欧；1家在美国；1家在日本。这种独特的机制目前来看很难打破，全球其他地方可以发展的空间相对比较有限。当然，对于上海而言，中船保商务管理有限公司的成立，使国内航运保险业务更加集中于上海，有利于航运保险业在中国的健康发展，有利于为航运企业提供更好的服务。[返回](#)

### “一带一路”促使全球航运中心东移

在全球经济持续疲软、国际贸易增长乏力的大背景下，中国提出的“一带一路”倡，不仅激活中国及沿线国家港口贸易，也确立了全球航运重心东移的必然趋势。

7月14日，《新华-波罗的海国际航运中心发展指数报告(2016)》在上海发布。综合评价结果显示，全球十大国际航运中心中，新加坡、伦敦、香港依旧位列前三甲，上海则稳居第六，中国在航运服务上正取得不断进步，中国港口在“海上丝绸之路”沿线港口中表现积极，海丝港航连接程度稳中有升。

另据报道，马来西亚计划在目前的巴生港附近建第三港口，马国认为由于70%至80%航经马六甲海峡的船只的目的地是中国，希望中国参与该港口计划。

在全球经济持续疲软、国际贸易增长乏力的大背景下，中国提出的“一带一路”倡议，不仅激活中国及沿线国家港口贸易，也确立了全球航运重心东移的必然趋势。

### 1 “港-产-城”模式如何重绘世界版图

根据上面提到的指数报告，2016年全球前10位的国际航运中心分别为新加坡、伦敦、香港、汉堡、鹿特丹、上海、纽约、迪拜、东京、雅典。中国大陆除了上海，广州、青岛、宁波-舟山、天津、深圳、厦门、大连等港口，也跻身国际航运中心行列。

中国航运业能否重绘世界版图，至少需要两个支点，一是国际良港的建设，二是本土航企的强大。

过去40年里，我国的港口和航运形成了如下特征：船舶的大型化、航道的深水化、作业的信息化、管理的现代化和企业的资本化。

港口停泊船舶的大型化让中国的港口引领世界潮流。远在上世纪八十年代，我国港口停泊的是4000TEU（英文Twenty-foot Equivalent Unit的缩写，20英尺标准集装箱，为国际计量单位）的船，到了九十年代停泊的是8000TEU的船，进入到21世纪，停泊的是10000TEU的船，现在已发展到停泊1.8万TEU的船。船舶大型化给港口提供了最低廉的综合物流成本。

航道的深水化上，大型的散货船航道现在可以达到-25米深，30万吨的油轮、40万吨铁矿砂大船都可以自由进出。

而港口的装和卸也都完全实现了电子化的鼠标作业，40万吨的大船进港之后，3天就可以卸完，速度之快令人惊讶。

管理的现代化让港口业如虎添翼。中国港口一共有18家上市公司，完全处于市场化的经营环境，资本市场的约束，让中国的港口和航运业彼此展开了超乎寻常的竞争。在中国一万八千公里的海岸线上，不到200公里就有一个大型现代化的港口，这为中国港口企业走向“一带一路”，参与世界竞争提供了保障。

大型化、深水化、信息化、现代化，化化离不开资本化。资本化让企业根据资本市场的变化兼并重组，采用更灵活的融资方式。在过去的四十年里，中国港口平均年净利润达10%。港口投资1万亿元，投资乘数达20倍。这样的一个边际收益和投资效果在美国、日本和欧洲等发达国家也不多见。

城市与港口发展互为依托，港兴城兴，城富港强。港口与城市的互动，双方的一体化发展，对推动城市的发展和港口的壮大意义重大。我国深圳和上海市是“港-产-城”模式的代表，备受“一带一路”沿线国家的推崇。

“港-产-城”模式，即PIC模式，基本解释如下：P代表港口，就是经济建设以港口建设为抓手，通过打造深水港，建设综合交通运输体系，连接生产基地和世界各国原材料产地，以港口优势形成的规模经济和低成本优势，建设港口的临港产业，即I所代表的临港产业集群，承接世界经济的产业转移，利用中国低廉的劳动力优势，在石油化工、船舶制造、汽车制造、临港产业园等核心领域形成劳动力密集、资本密集和知识密集的产业链，以出口为导向，以全球化市场为背景，进军国际市场，在打造临港产业链的过程中，劳动力、资本、信息和技术的集聚孵化了房地产业、饮食行业、交通行业、文化、医疗、金融、IT等行业，形成了C为代表的城市化。

深圳在上个世纪80年代初还是一个小渔村，邓小平当初在“南巡”的时候画了四个圈，深圳是其中之一。深圳以“深圳速度”和“竞争精神”打造了一个现代化的城市。早在上个世纪80年代，深圳市政府首先引进了李嘉诚和记黄埔，双方共同合资建立了盐田港；与此同时，深圳市又引进了招商局，建立了赤湾和蛇口两个港区；接着又引进合资了大铲湾港区。

合资公司的引入，巩固了深圳港的竞争地位，深圳在过去几十年里多次打破世界港口的装卸记录，成为装卸速度最快、最安全、成本最低、单位面积吞吐量最高的港口。

如今，深圳已拥有 1100 多万人口，GDP1.75 万亿人民币，人均 GDP16.2 万元，成为中国珠江三角洲上一个璀璨的明珠。深圳以惊人的速度创造了惊人的财富。

另一个“港-产-城”模式的代表是上海市。20 多年前，上海市着力建设上海的洋山深水港。洋山深水港的建设为上海港的综合集疏运体系创造了条件。在以洋山港为主题的集疏运体系中，上海港形成了海洋、航空、公路、铁路、运河和管道为核心的六种运输体系。

上海的东海大桥全长 32.5 公里长，投标建设的时候美国人需要 10 年建成、日本人需要 9 年建成、德国人需要 8 年建成，而上海人只用了 3 年的时间就建成了。大桥用了 7 颗卫星进行定位，保证焊接和安装的精度。在海洋运输体系中，上海港建造的防波堤、桥梁、深水航道等工程经历了复杂的技术、管理、资金等的考验。上海创造了世界上综合交通最便捷、最经济的交通体系，为降低物流成本提供了保障。

便利、安全的交通体系为上海打造了良好的产业生态链。上海的钢铁、汽车、造船、大型机械设备、金融市场举世瞩目。上海的振华港机生产的港口设备占了国内市场的 70%，占了国际市场的 80%，只要有港口，就有振华港机的产品，只要踏上“一带一路”，就可以看到振华港机。上海港完成吞吐量 3500 万 TEU，将新加坡港远远地甩在后面。

上海港具有广阔的经济腹地。2015 年上海市经济规模达到了 2.01 万亿元，江苏省 7 万亿元，浙江省 4.2 万亿元，形成了 14 万亿元的直接经济的纵深；同时，长江黄金水道的贯通，使得安徽、湖北、江西、湖南、重庆、四川等能够源源不断地向上海港提供货源，形成了 10 万亿元的间接经济腹地。

## 2 海外港口合作：航运要道上的关键节点

适应国家“走出去”战略以及“一带一路”倡议，中国不断参与海外港口项目，港口合作正逐渐成为中国与港口所在国家交往的一种重要方式。除了提供援助建设港口码头外，还包括承建海外港口项目、获取海外港口经营权、与港口国家合作建设港口等参与方式。这些项目有的是在双方领导人的见证下推动的，有的是企业自身通过竞标获得，有的则是对方国家主动邀请中国参与合作。

### 2.1 希腊

作为海洋型国家，希腊对通过港口和航运拉动经济增长的战略了如指掌。希腊地处欧洲大陆东南端，巴尔干半岛的南端，主要由伯罗奔尼撒半岛和爱琴海中的 3000 个岛屿组成，有很多深水港。希腊北接南欧保加利亚等国，南欧各国的经济纵深广阔；东南与中东地区隔海相望；南邻非洲大陆，与埃及等国隔海相望；西邻意大利。希腊的港口区位优势，与北欧著名港口鹿特丹不相上下。

作为欧盟成员国之一，希腊对中国“一带一路”倡议积极响应，对中国远洋这一 500 强公司情有独钟，多次邀请中远集团投资希腊比雷埃夫斯港，同时中国上海港成功的模式也让希腊人羡慕不已。

在过去 20 年里，由于其经济结构的不可持续性，希腊经济严重依赖第三产业，尤其是旅游业和航运业。第三产业占希腊经济结构的 75%，而旅游和港口航运又占了第三产业的 70%。希腊有世界上最庞大的航海船队、最优越的港口区位优势，可面对北欧荷兰、丹麦的竞争，希腊人似乎无可奈何。

从 2008 年美国的次贷危机以来，欧洲经济开始萎缩，希腊经济出现悬崖式下降，失业人数达 30%。同时，财政赤字大幅增加，政府预算屡次超过欧盟限制的 3% 的上限。通货膨胀让希腊实行多年的高福利难以实施，经济形势十分严峻，经济并发症同时发生，债台高筑、资金缺乏，令希腊政府焦头烂额。

在这种情况下，希腊政府多次向中国政府提出援助需求，欢迎中国企业到希腊进行投资。当希腊政府对希腊港口实行私有化之时，中远集团一举击败新加坡、丹麦、日本的公司，获得 50 年的经营使用权和开发权。

希腊政府看中的是中远集团在市场中的沃尔玛效应。所谓沃尔玛效应，就是世界零售巨头沃尔玛在哪里建店，哪里就会有餐馆、车行、银行等开店。沃尔玛走到哪里，哪里就变成繁荣的商业区。中远也不例外，中远的船舶走到哪个港口，中远就会把货物量、集装箱量带到那里；而货代、海关，商检，海事，旅游，集卡、物流、商场、房地产、学校等就应运而生。中远每年在希腊的 10 万标箱的业务足以成全几百人的就业，而中远潜在的上百万标箱的业务，足以拉动上万人的就业，这样的财神让失业的希腊人为之疯狂。

“比雷埃夫斯港口……在雅典西南七公里的地方，为雅典最重要的港口。”这是希腊哲学家柏拉图《理想国》中最开始的描述。如今，这里依然是希腊最重要的港口，具有得天独厚的区位优势，是欧洲的门户，也是进军中东、南欧、非洲和意大利的桥头堡。

## 2.2 斯里兰卡

斯里兰卡的地理位置独特，是位于南亚次大陆的南印度洋岛国，西北隔保克海峡与印度相望，素有“印度洋上的明珠”之称。但这个“印度洋上的明珠”自 2010 年才结束了长达 26 年的内战，经济建设饱受战乱之苦，民生凋敝、百废俱兴。内战结束后，向往和平和繁荣的斯里兰卡人励精图治，短时间内就迅速恢复内战的创伤，经济建设蓬勃兴起。

斯里兰卡对中国深圳港的建设模式情有独钟，尽管缺少资金、技术、管理、货源，但斯里兰卡政府仍试图以“借鸡下蛋”方式来实现港-产-城的经济的发展，将在该国首都南端的汉班托塔港租用给中国交通集团。目前汉班托塔港已经将港口基础设施建立起来，港口已初具规模，营运即将开始。斯里兰卡对汉班托塔港的建设寄予厚望，希望在不远的将来把汉班托塔港建立成为一个自由贸易区，通过自由贸易区向非洲、中东这一带扩展，发展其经济。

## 2.3 巴基斯坦

巴基斯坦与印度的矛盾似乎不可调和，三次印巴战争，巴基斯坦的最大港口卡拉奇屡遭封锁，成为巴基斯坦的死结。巴基斯坦另一个深水大港瓜达尔港，地理位置十分优越，但由于资金缺乏，无力开发。巴基斯坦政府多次召开研讨会，探讨“深圳模式”。

目前瓜达尔港由中国进行建设。一期工程修建了 3 个泊位，2 万平方米货场。二期工程总体设计已经完毕，施工将要开始。相比于比雷埃夫斯港和汉班托塔港，巴基斯坦的瓜达尔港风险最高。首先，日本、新加坡、美国等国家均插手了瓜达尔港的建设；其次，巴基斯坦政府长期周旋于美国、日本、印度和新加坡各国之间的争斗之中，往往反复无常。巴基斯坦政府曾把瓜达尔港的经营权从中国公司手中收回，交给了新加坡。拖延了五、六年时间之后，又将瓜达尔港的经营权给了中国的公司。找到“真经”的巴基斯坦终于可以开始“深圳模式”的经济建设了。

## 2.4 马来西亚

在悄无声中与我国港口业进行谈判的是马来西亚。多年来马来西亚发展一直受制于新加坡干扰，港口建设起色不大。马来西亚和新加坡同处于赤道的钟摆航线上，地理位置极其优越。然而，新加坡港在船舶、石化、物流、金融领域异军突起，马来西亚却墨守成规，怀抱金碗却四处讨饭。

作为重启丝绸之路的一部分，今年中马两国组成“港口联盟”，10 个中国港口——大连、上海、宁波、钦州、广州、福州、厦门、深圳、海南和太仓，将与 6 个马来西亚港口——巴生港、马六甲、槟榔屿、柔佛、关丹和民都鲁进行合作。

可以看到，中外合作港口项目均位于航运要道。中国企业参与合作的希腊比雷埃夫斯港，是船舶通向西欧、东欧、巴尔干半岛、黑海、地中海、非洲良好的中转港；中俄合作建设的俄罗斯扎鲁比诺大型万能海港则位于东北亚地区的重要航道上；中国援助的斯里兰卡科伦坡南港集装箱码头和汉班托塔港、孟加拉国的吉大港等港口，均位于印度

洋航运要道上，和距离世界主要运油航道霍尔木兹海峡只有 400 公里的瓜达尔港一样，都具有重要的地理和战略位置。

要想富、先修路。要想发展区域经济，必须要建港口。当一个企业或一个行业完成原始资本积累之后，尤其是在核心竞争力形成之后，资本寻求更大市场是其必然结果。对于中国的港口和航运业，发现优越的区位优势、投资深水港枢纽、寻找潜在经济腹地，与具有强烈改变贫穷愿望的地方政府合作，实现“一带一路”上的共创、共治和共赢，是中国资本进行投资的基本条件。

海上运输是 21 世纪海上丝绸之路不可或缺的支柱，港口的作用主要就体现在其作为陆地与海洋的界面、海运贸易活动发生的中心、海上丝路的节点等方面。放眼全球，中国提出的“一带一路”倡议，从海上和欧亚大陆两个方向展开了通向世界各地的蓝图，这条通道不仅仅承载着越来越多商品的流通，也将承担起更多的安全义。[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](mailto:tong@sisi-smu.org)

欢迎订阅