

时事经济与航运

中国海洋运输情报网主办

2017年1月16日 (第1645期)

◆ 着力创新驱动 使我国经济跃升更高水平	1
◆ 前瞻 2017 中国经济：实施农业供给侧结构性改革推动农业绿色转型心	2
◆ 国信中心预测 2017 年工业增加值增速 5.9%-6.1%	4
◆ 大连港矿石码头打造四星级绿色港口	9
◆ 瓜达尔港与中国能源进口	11
◆ 公共港口兼营航运的危害性	14

着力创新驱动 使我国经济跃升更高水平

以“创新驱动与新旧动能转换”为主题的第八届中国经济前瞻论坛于1月15日在北京举行。十届全国政协副主席、中国工程院原院长徐匡迪出席论坛并致辞。

徐匡迪在致辞中指出，全球化和国际产业分工给我国带来的增长“红利”正在慢慢消失。在“十三五”开局之年，中国经济能在压力之下砥砺前行，取得中高速的发展并达到预期目标，让我们看到了信心。2017年，应把握好“稳中求进”的总基调，警惕各方风险，着力于创新驱动、打造战略性高技术产业，实现经济发展中新旧动能的转换，使我国经济跃升至更高水平。

国际环境对我国经济发展构成挑战

在谈到国际环境对中国经济可能造成的影响时，徐匡迪指出，刚刚过去的2016年，世界经济复苏乏力，欧美各国政治动荡，恐怖活动猖獗，各国民粹主义和贸易保护主义势力抬头。英国脱欧和特朗普当选美国总统等黑天鹅事件频出，给全球政治、经济带来诸多不确定因素。“我国的外部环境和周边环境在2017年有可能进一步恶化，并对经济稳定发展构成四个方面的挑战。”

对此，徐匡迪指出，第一是外需不足的挑战，一方面挤压我国外贸空间，另一方面对外转移富余产能的努力将更加困难。美国今年已高调提出中国富余产能对世界经济外溢影响的问题，同时不光是对中国钢铁产品发起“337调查”，还对华为、中兴等高科技公司在美业务进行限制。第二是美联储加息对人民币贬值的压力加大，外汇储备面临进一步缩水的风险。第三是海外投资的风险升高，在政局不稳或保护主义抬头的国家和地区的投资和经营更加困难，如委内瑞拉、阿根廷等。最后是新兴国家如印度、越南、印尼等与我国争夺外资投资项目将会更趋激烈，特别是美国在特朗普当选后，鼓吹美资企业重回美国。“可以说全球化和国际产业分工给我国带来的增长‘红利’正在慢慢消失。”

虽困难重重 仍充满信心

对于2017年中国经济的发展态势，徐匡迪表示，从社会舆论的走势来看，尽管大家都看到存在的困难和挑战，但是总的来说，还是有信心、有憧憬和充满期待的。

徐匡迪指出，这种信心与期待的基础是由于在“十三五”开局之年，中国经济能在压力之下砥砺前行，取得中高速发展，达到了预期目标；这一年政府在体制机制改革方面能直面痛点、难点，成为稳定信心、凝聚共识的原动力；在供给侧结构性改革方面尽

管困难重重，但还是迈出了踏实、坚定的第一步；网络经济的飞速发展，并与金融、物流业相融合催生出不少新业态，成了“双创”的沃土，这是2016年经济增长的新动力；中西部地区城镇化和交通基础设施建设，仍然是我国经济增长的“压舱石”；“走出去造福世界”“中国方案”融入全球经济发展。

徐匡迪说，从习近平主席2013年提出“一带一路”倡议至今，亚洲基础设施投资银行开业运营、丝路基金顺利组建、一大批重点项目付诸实施，产生了巨大的经济社会效益。此外，2016年也被舆论看作是“中国全面参与全球经济治理年”，在世界经济遭遇贸易保护主义和逆全球化浪潮侵袭的背景下，G20峰会在杭州举行，习近平主席提出的中国理念和中国方案正越来越多地得到国际社会的认同和响应。

把握“稳中求进”总基调 警惕各方风险

徐匡迪指出，党的十八届五中全会提出了创新、协调、绿色、开放、共享五位一体的发展新理念，强调要引导经济朝着更高质量、更有效率、更加公平、更加环保的方向发展。今年是党的十九大召开之年，也是“十三五”规划的重要一年，中央已经确定了“稳中求进”的总基调，并继续坚持以供给侧结构性改革为主线，全面做好稳增长、促改革、调结构、惠民生、防风险各项工作。同时要高度警惕不良资产风险、流动性风险、债券违约风险和政府债务风险、房地产泡沫风险、互联网金融风险等。

“我之所以一一列举中央经济工作会议上提出的风险是因为上述风险往往带有显性和隐性的互联性。”徐匡迪提醒，2008年美国次贷危机爆发于一夜之间，可谓前车之鉴。习近平主席在中央经济工作会议上告诫我们的“祸固多藏于隐微，而发于人之所忽”就是此意。

同时，徐匡迪指出，资本市场暴露出来的问题可以说成为了去年网络舆论的焦点，从去年年初的“万科宝能股权之争”到春节前A股熔断机制的“夭折”，再到中资企业纷纷去海外炒楼，并购、收购影视、娱乐企业，入股欧洲足球俱乐部等不一而足，无不暴露出资本与实体、虚拟经济与制造业的矛盾。这种期望资本快速增长的“避实就虚”，也隐藏着“资金链断裂”的风险和隐忧。

徐匡迪说，中央高度重视如何把实体经济做实、做强，因为实体经济是民生之基，是国家安全的保障，也是国家自立的脊梁。为此出台了相应的产业、资本、税收、金融调控政策。并强调要着力于创新驱动、打造战略性高技术产业，实现经济发展中新旧动能转换，“只要我们上下同心，坚定不移地干，就一定能够闯过经济转型这道关，打下长远发展的基础，使我国经济跃升到更高水平。” [返回](#)

前瞻2017中国经济：实施农业供给侧结构性改革推动农业绿色转型心

近日召开的中央经济工作会议提出，2017年是供给侧结构性改革的深化之年。会议强调“坚持以推进供给侧结构性改革为主线”，并就“深入推进农业供给侧结构性改革”作出重要部署，从增加绿色优质农产品供给、改革粮食等重要农产品价格形成机制和收储制度、细化和落实承包土地“三权分置”办法、深化农村产权制度改革等方面全面确定了2017年农业供给侧结构性改革的施力重点。

无独有偶，在随后召开的中央农村工作会议上，对2017年农业供给侧结构性改革的要求部署更是堪称重中之重。会议指出，推进农业供给侧结构性改革，首先要把农业结构调好调顺调优。关键在完善体制、创新机制，加快深化农村改革，理顺政府和市场的关系，全面激活市场、激活要素、激活主体。会议强调，作为“三农”领域的一场深刻变革，农业供给侧结构性改革必须守住“确保粮食生产能力不降低、农民增收势头不逆转、农村稳定不出问题”的三条底线。

作为我国推进供给侧结构性改革的重要一环，犹如箭在弦上的农业供给侧改革部署显然高度吸睛。而该如何领会中央之于农业供给侧结构性改革的有关精神？2017年相关

改革部署又将何去何从？就此，中国经济时报记者专访了国务院发展研究中心农村经济研究部部长叶兴庆，以期释疑。

坚持问题导向，突出重点着力

一直以来，公众对于农业发展多受到舆论对粮食产量连年增长的正面影响，而对于农业存在的问题知之甚少，我国农业究竟存在哪些问题？

自2015年中央农村工作会议首次提出“农业供给侧结构性改革”这一新表述以来，至今的一年多时间内，中央及有关方面对农业供给侧改革有过多重重申和表述，意在解决我国农业面临的四个主要问题：第一，我国农业国际竞争能力下降。大宗农产品价格普遍倒挂；第二，可持续发展能力下降。我们现在达到的产能中，相当一部分是靠牺牲生态环境、透支未来达到的；第三，供需匹配能力下降。特别是大宗农产品的供需关系受到严重扭曲，这是我们的大量产品库存增加的最主要原因；第四，增收支撑能力下降。在农民收入的支撑力量上，需要找到新动能、新动力或者是新的支撑因素。

需要重申的是，即便当前农产品供求是另一种形势，比如农产品普遍供不应求、价格大幅上涨，同样也需要推进农业供给侧结构性改革。农业供给侧结构性改革，就是要通过系统性、整体性、根本性改革化解农业供给侧存在的深层次体制机制矛盾，提高农业的质量效率和竞争力，提高农业的可持续发展能力，促进农业现代化进程。

近年来，坚持问题导向推进改革已在多个领域形成共识。如您所言，农业供给侧结构性改革也要坚持问题导向加以推进。在您看来，此轮农业供给侧结构性改革需要从哪些方面加以着力？

经过多年努力，我国农业现代化建设取得了明显成就。但也要看到，农业发展存在的深层次结构性矛盾不仅没有缓解，有些方面还在继续发酵。上述四个方面的问题势必需要通过推进农业供给侧结构性改革加以解决。而中央经济工作会议为2017年深入推进农业供给侧结构性改革明确了一系列改革内容，可谓为当前深入推进农业供给侧结构性改革明确了重点。我认为，未来应不断在以下方面重点着力。第一，要让正确的市场信号起决定性作用。以降低价格扭曲程度、校正资源错配为方向，以坚持市场化改革取向与保护农民利益并重为原则，“分品种施策、渐进式推进”。第二，要以农业补贴政策转型引领农业发展方式转型。将“农业支持保护补贴”转型为“农业绿色发展补贴”，体现向提高农业质量效益和竞争力聚焦、向新型经营主体倾斜、向资源节约和环境友好生产方式发力的政策取向。第三，促进土地流转提高农业劳动生产率。推进“三权分置”改革，要在维护承包户权益和经营者权益之间寻找平衡点，不宜把土地流转收入视作增加农民财产性收入的重要途径。第四，要以绿色产能的增长接替边际产能（生产成本高于市场长期均衡价格的产能）的退出。同时，要让绿色、健康产能的增长跑赢边际产能的退出，实施“藏粮于地、藏粮于技”战略。第五，延长和重构农业产业链、价值链。要以农业为基础，以提高农业就业密度和农民分享比例为方向，推进农村一、二、三次产业融合发展。第六，实施比较优势战略。只有形成“有钱人吃国产农产品、穷人吃进口农产品”的格局，我国农业在价格天花板和成本地板的双重挤压下，才有生存的空间，必须切实提高农产品质量安全水平，让国内消费者愿意为国产农产品付更高价格。

降成本提升竞争力，实施绿色创新

在诸多可为重点着力的任务中，如何提升竞争力，改变农产品价格倒挂畸形备受关注。该如何切实解决这一问题，继而根本性提升我国农产品竞争力？

农产品价格倒挂、竞争力下降的主要原因在于农业生产成本上涨。我认为，应该以人工和土地为重点降低农业成本。

一是要补齐农业机械化的短板。应围绕薄弱环节，进一步推进农业机械化，首先要增强农机具购置补贴政策的导向性。尤其要加大对机插秧、机采棉、甘蔗机收等薄弱环节的支持。其次要促进农机工业供给侧结构性改革。针对高效率、多功能、精准化农机装备缺乏的现实，加大研发力度。加快研发适合丘陵山区使用的轻便农业机械。最后是

要积极发展农机社会化服务。从技能培训、购机补贴、库房用地等方面，加大对农机大户、农机合作社的扶持，引导其科学配置农机装备、提高使用效率。

二是要下决心解决好地块细碎化问题。我国不仅户均耕地面积小，而且高度细碎化。由于地块细碎，田埂等浪费的耕地占 3%—10%，导致土地生产率降低 15%，而且增加人工成本。造成地块细碎的主要原因是，开展土地承包时，将承包地按远近、好坏、水旱进行搭配；在丘陵山区，地形破碎，地块普遍不大。建议把解决地块细碎化问题放在更加突出的位置，结合高标准农田建设，促进地块整合。

三是要淡化土地租金收入对承包权利人的重要性。土地集体所有、家庭承包、经营者使用的制度安排，符合我国现阶段国情。截至目前，全国 34% 的承包地已发生流转，2.3 亿农户中有 7000 万户已流转土地。这促进了土地适度规模经营。但需要引起重视的是，靠租赁实现土地规模经营，不仅使地租成本显性化，而且令租地经营者不得不支付越来越高的地租费用。控制、乃至降低地租已迫在眉睫。不宜把增加地租收入作为“三权分置”改革和土地流转的政策目标。在有条件的地方，也可提倡“确权不确地”，由集体统一经营或统一发包给新型经营主体。

对农业实现绿色发展有过重点提及，这显然也是实现农业可持续发展的关键所在。您认为，我国促使农业切实走上绿色发展轨道，根本出路何在？

必须看到，我国目前达到的农业产能中，相当部分是以牺牲生态环境为代价换取的，是在“吃子孙饭”、透支未来。这种以牺牲生态环境为代价换取的产能，是一种“有毒产能”，必须尽快退出。推动农业走上绿色发展道路，发展资源节约、环境友好型农业，是推动全社会绿色发展的主战场，也是农业供给侧结构性改革的重要任务。

在 2016 年中央经济工作会议顺利召开后，财政部、农业部随即联合印发了《建立以绿色生态为导向的农业补贴制度改革方案》，首次提出“到 2020 年，基本建成以绿色生态为导向、促进农业资源合理利用与生态环境保护的农业补贴政策体系和激励约束机制”，这正凸显了向资源节约和环境友好生产方式发力的政策取向。当然，让农业尽快“绿”起来的根本出路，仍然在创新。

首先，要推进理念的创新。理念是行动的先导。要尽快从把数量矛盾作为主要矛盾、把增产作为主要追求的传统农业发展理念中走出来，根据全社会对农产品质量安全的要求越来越高、对良好生态环境的需求越来越迫切的发展趋势，把提高农产品质量安全水平作为农业发展的优先目标，把改善农业生态环境、为人们提供休闲观光新去处作为农业发展的时代使命。

其次，要推进科技创新。要适应农业发展方式转变的大趋势，把保障农产品质量安全、促进农业可持续发展作为农业科技创新的主攻方向。改革品种审定办法和评价标准，引导科研人员按照资源节约和环境友好的方向培育新品种。加大缓控释肥等新型肥料、高效低毒低残留农药的研发和推广力度，推广水肥一体化、农作物病虫害绿色防控等新技术，为实现化肥和农药零增长提供技术支撑。

最后，要推进制度创新。建立耕地轮作休耕制度，以有利于耕地休养生息和农业可持续发展为目标，在地下水漏斗区、重金属污染区、生态严重退化地区安排一定面积的耕地用于休耕，对休耕农民给予必要的粮食或现金补助。建立生产者激励机制，推进农业水价形成机制改革，促进水权交易，调动生产者节水积极性；深化农地产权制度改革，鼓励生产者进行耕地地力建设等长期投资。建立第三方治理机制，实行农作物病虫害专业化统防统治，为农民提供测土配方施肥服务，建立养殖小区、集中处理畜禽粪便。建立健全农产品质量安全标准和检验检测体系，倒逼农业生产者采用标准化生产方式。[返回](#)

国信中心预测 2017 年工业增加值增速 5.9%—6.1%

我国工业运行态势与特点

1 工业生产稳中向好

工业生产保持平稳。2016年1-11月份，规模以上工业增加值同比增长6%，增速与三季度持平。从长周期视角看，工业增速处于弱增长区间，但稳中向好的迹象已经开始显现。在世界经济复苏情况复杂、国内新的经济增长点还不可能对经济增长起到顶梁柱作用的背景下，工业运行保持稳定意义重大。工业增速止跌企稳与去年下半年以来密集出台的一批市场利好明显、保障措施得力的政策措施正在陆续发挥作用密切相关。

工业生产结构优化。代表转型升级方向的高技术产业，2016年11月份增长10.6%，增速比上月加快0.1个百分点。装备制造业增长10.5%，比上月加快0.4个百分点。尤其重要的是，装备制造业和高技术产业成为11月份规模以上工业增速加快的主要力量。从产品结构看，符合制造业转型升级方向的产品如工业机器人、智能设备等，产量保持较大幅度的同比增长。

2 工业价格持续回升

2016年9月份工业生产者出厂价格实现了同比增速由负转正。三季度开始，工业生产者出厂价格同比持续回升，11月份，工业生产者出厂价格同比上涨3.3%，环比价格上涨1.5%。2016年前11个月，工业生产者出厂价格同比降幅为2%，降幅比前三季度减少0.9个百分点。工业价格企稳回升的态势十分明显。

价格止跌回升主要受三个方面因素的影响：一是钢铁、煤炭、有色价格涨幅扩大，直接带动PPI同比转正；二是稳增长、去产能政策同时发力，工业领域供需矛盾缓解，带动了工业品价格的上涨；三是国际大宗商品价格行情好转，有效改善了市场价格预期，有助于国内工业品出厂价格的回升。

3 企业盈利情况出现积极变化

2016年前10个月，规模以上工业企业效益明显改善。2016年2月份，企业利润实现了同比增速由负转正，随后持续改善。2016年1-10月份，工业利润同比增长8.6%，增速比1-9月份加快0.2个百分点。分行业看，采矿业利润下滑幅度明显收窄，前10个月，累计降幅较三季度收窄13.6个百分点；制造业利润增速加快，1-10月份同比增长13.2%。

2016年二季度以来利润出现持续好转的趋势主要有两方面原因：一是规模以上工业企业产品销售速度加快、单位成本降低，且前期利润负增长造成基数较低；二是减量化生产等去产能措施促进了钢铁、煤炭价格反弹，市场前期积累的存量减少，下游企业开始积极回补库存。

此外，其他衡量企业效益的指标较二季度好转。2016年前10个月，规模以上工业企业实现主营业务收入920705.7亿元，同比增长3.9%，增速比三季度提高0.2个百分点，比二季度提高0.8个百分点。2016年1-10月份，规模以上工业企业亏损数量同比增长0.7%，比上年同期下降了15.5个百分点。

4 工业需求有好转迹象

从投资看，截至2016年11月底，制造业当月投资同比增速呈现总体回升的态势。测算显示，2016年9-11月份，制造业当月投资同比增速分别为5.1%、2.1%和8.4%。2016年1-11月，制造业投资增幅3.6%，增速比三季度提高0.5个百分点。

从产成品库存看，2016年前10个月产成品库存呈现逐月回落的趋势，产品销售加快，工业下游需求回升。数据显示，2016年1-10月份产成品库存累计同比下降0.3个百分点，上年同期为增长4.5%。重点工业品如平板玻璃、原煤等产成品库存下降明显。

从工业用电量看，2016年1-11月份，全社会用电量同比增长5.0%，比上年同期加快4.3个百分点。工业用电增速有所加快。2016年9、10、11月份当月工业用电量增速连续三个月呈现回升走势，11月份，工业用电量同比增长5.9%，增速比上月加快1.0个百分点，对全社会用电增长的贡献率为62.9%。

种种迹象表明，工业领域需求开始好转，这与工业产品出厂价格回升、企业利润改善等因素的正面带动作用密切相关。从PMI新订单指数看，2016年11月份该指数为53.2，比10月份高0.4个百分点，反映工业需求的新订单指数自2016年2月份开始就回升至荣枯线以上，工业需求回暖的迹象不断巩固。

5 去产能工作取得积极进展

去产能工作是工业领域贯彻供给侧结构性改革的重要举措，一年多来，效果显著。

一是“三个专项行动”取得实效，落后产能、违法违规产能得到遏制。年初以来，化解过剩产能违法违规在建项目清理、淘汰落后以及联合执法等专项行动深入开展，有效淘汰了一批落后产能。

二是去产能的督查力度不断加大，责任进一步压实，压力层层传导，各地对去产能的重视程度明显提高。

三是去产能的政策体系不断完善，长效化机制初步形成。能耗标准、环保标准已成为衡量产能退出与否的重要指标；部门联动形成强大合力，能够及时反馈政策落实中遇到的问题；去产能预期管理水平不断提高。

四是遏制住了工业品出厂价格的下跌态势，煤炭开采和洗选、黑色金属冶炼和压延加工、有色金属冶炼和压延加工业价格开始上涨。

综上，工业仍将保持平稳运行态势，随着前期稳增长政策以及结构性改革效果的显现，各项指标不会出现大幅波动的现象。预计2016年规模以上工业增加值将实现6%左右的增长。

当前工业运行存在哪些问题

1 去产能过程中职工安置难度较大

去产能过程中的职工安置工作是一项系统工程，有诸多复杂的历史、体制因素，处理起来难度较大。当前，职工安置工作中存在着三方面问题亟待解决，否则很有可能对去产能工作造成负面影响。

一是安置渠道与再就业意愿匹配度不高。调研发现，部分地方政府提供的公益性岗位与职工的职业选择意愿有一定差距，导致安置工作受阻，无法取得实质性进展。

二是职工安置所涉及的个人信息公开，核实难度较大。人员分流安置需要核实工龄、社保等多项信息，但由于用工结构、用工性质的差别，这些信息目前很难统计。

三是职工创业配套政策需要进一步完善，目前各地在通过创业引导职工分流上出台的措施多属于框架性的举措，距离真正落实还需要很多配套政策。例如，就业培训的方案如何与市场需求对接，就业培训的资金来源如何分担等，这些都需要地方政府在政策上给出明确的解决方案。

2 债务处置情况复杂

去产能过程中的债务处置是一项情况极其复杂的工作，处理不好容易引发“多米诺骨牌”效应。当前，债务处置方面存在四方面的问题。

一是债务的信息不对称问题较为严重。调研发现，工业企业的债务结构异常复杂，既有表内负债，也有表外负债，三角债问题也较为突出，目前银行监管部门无法掌握企业表外负债的情况，无法准确向市场发出贷款预警信号。

二是银行不掌握化解过剩产能涉及的企业名单，导致信贷政策在执行过程中存在“一刀切”的问题，“有保有压”的信贷政策可操作性不强。

三是很多企业的生产设备已经作为偿债的抵押物抵押给银行，去产能过程中这部分设备如果拆除，企业和政府将面临如何与债权人(银行)协商的问题。

四是东北老工业基地的一些大型国有企业负债结构更加复杂，除了有生产经营方面的“显性负债”，也存在着厂办大集体遗留问题、欠交社保等“隐性负债”，这些因素相互交织让债务处置工作变得更加复杂化。

3 企业运营效率不高

企业盈利指标虽然改善，但是反映运行效率的指标却未见好转。以制造业上市公司为例，2016年三季度，衡量制造业上市公司运行效率的五大指标（营业周期、存货周转率、应收账款周转率、总资产周转率、固定资产周转率）只有1个指标（存货周转率）较去年同期有所好转，其余指标表现均不及预期。工业企业运营效率与企业管理能力、资金周转效率密切相关，运营效率未见提高凸显企业自身经营管理能力和内生增长动力的不足。

此外，应收账款周转率的持续下降将直接影响到企业债务的偿还能力。应收账款关系日益复杂，特别是随着三角债、担保圈问题的复杂化，企业现金回笼的速度势必受到严重影响。

2017年工业运行展望

2017年，工业领域相关改革将进一步推进，稳增长和调结构仍是各行业发展的总体基调。结合对面上相关情况的分析，我们认为，工业短期内不具备触底快速反弹条件，增速低位企稳将是2017年工业运行的主要特征。预计2017年全年规模以上工业增加值增速在5.9%-6.1%范围内。

第一，稳的基础在不断得到加强。一是国家“十三五”规划以及制造业2025战略中确定的一批关于增强制造业核心竞争力的项目将在2017年陆续启动，这些项目将成为激活有效投资、促进工业平稳运行的重要保障。二是随着工业品价格持续转正预期的强化，企业投资意愿将好于从前，盈利等指标将持续改善，对工业增长形成了重要支撑。三是去产能各项举措的落地，大量落后产能被挤出市场，为先进产能拓展盈利空间创造了有利条件。四是高新技术产业和高端装备制造业在工业中所占比重不断提高，工业结构调整对增长的促进作用不断强化。

第二，干扰增长的因素仍然客观存在。一是传统行业债务压力、职工安置压力多种问题交织缠绕，容易触发工业领域的系统性风险。二是房地产开发投资回升是否具备可持续性变数较大，国际经济加速复苏是否具备可预见性前景不明，新旧增长动力是否具备可持续性仍不确定。三是激发民间投资主体投资意愿仍然有大量工作要做，民间资本目前已显现出外流的倾向。

综上，2017年工业领域政策导向应坚持“三个不能变”。

第一，淘汰落后产能的措施举措不能变。

一是继续发挥环保标准、技术标准对行业内落后产能的倒逼作用，防止落后产能因价格回升而重新投入生产。二是严格贯彻已经出台的行业技术标准，适时提高行业产品质量标准，促进产能向高端化迈进。三是做好去产能的债务处置和职工安置工作。防止因在这些事情上遇到阻力而延误淘汰落后产能的进度。

第二，延伸产业链的发展方向不能变。

一是探索建立重点产品的国家储备制度，确保资源储备充足，有效应对国际大宗商品市场的频繁波动。二是通过优势技术和装备的输出，建立参股式的境外资源开发运作模式。三是加快对核心技术和关键技术的专项攻关，在资金薄弱的环节由国家组织科研力量进行集中式的技术研发，在资本运作相对成熟的环节鼓励投资者以“商业资本+科研”的模式进行技术突破。四是坚持高端装备自主制造，为行业发展提供稳定的技术支撑和需求保障。

第三，减税、降负的政策导向不能变。

一是严格落实降成本的各项举措，加快制定工业行业涉企收费的“负面清单”。二是简化程序，让“僵尸企业”快速从市场中退出，腾出宝贵的信贷资源，降低资金成本。三是对淘汰落后进展快的地区适当加强政策和资金倾斜，通过减税、降负优化行业结构。

去产能是重要抓手

去产能是深化工业领域供给侧结构性改革重要抓手。去产能工作是“三去一降一补”的重要组成部分，2017年是去产能工作的深化之年，把握好政策实践积累出来的三条重要原则，对推进2017年去产能工作意义重大。

一是优胜劣汰原则。市场竞争的优胜劣汰机制是化解过剩产能最为有效的工具。落后产能能耗高、技术标准低，根据“优胜劣汰”原则首先应该被淘汰。2016年去产能工作坚持“落后产能应退尽退”，就是尊重市场“优胜劣汰”原则。靠什么为优胜劣汰发挥作用保驾护航？靠的是法治化办法。政府推动各项法治化举措落地，就是在建立一种纠偏机制，运用法治化办法有效防范了“优不胜劣不汰”的问题。

二是公平竞争原则。市场竞争的公平性原则要求使用相同要素的市场主体要平等地付出外部性成本。否则，市场公平竞争就无从谈起，甚至会出现“劣币驱逐良币”的现象。2016年去产能工作坚持让违法违规产能付出应有的代价，就是尊重市场经济公平竞争原则。靠什么为实现公平竞争保驾护航？靠的也是法治化办法。政府依据现有法规，有法必依，执法必严，就是在运用法治化手段维护市场的公平。

三是有效监管原则。市场经济是法治经济，需要有完善的监管体系。否则，优胜劣汰和公平竞争功能无法发挥。2016年去产能工作继续坚持政府有效监管的原则，各部门分工有序并形成监管合力，进一步明确了市场规则、规范了市场秩序，确保了市场机制正常发挥作用。靠什么为政府继续履行有效监管责任保驾护航？靠的同样是法治化办法。2016年年初陆续出台的一批针对去产能的政策法规，就是政府切实履行监管职责、依法依规去产能的体现。

促进工业平稳健康运行

政策应统筹兼顾，处理好短期与长期、稳增长和促改革的关系，从需求侧和供给侧两端发力，实现工业平稳运行，促进产业提质增效并向中高端迈进。同时，需要在全力推进落实去年以来出台政策的前提下，认真总结并加快普及推广一些地区和企业增长亮点频出的经验，高调提升社会信心，及时出台组合式的宏观调控举措。

1 有效弥补基础设施建设短板

以弥补城市公共基础设施建设的短板为契机，积极扩大有效投资，在提升城市公共服务水平的同时实现适度扩大总需求的目标。一是聚焦城市地下管廊、城际之间的高速公路、廉租房保障房以及给排水工程等公众有深度关注、有高度需求的项目，加快投资建设步伐。二是筹划好融资渠道。通过营造公平有序、公正合理的政策环境真正引入民间资本参与市政建设，激活民间资本参与投资的潜力。

2 加速推进重大工程包项目落地

统筹推进11类重大工程包项目落地。一是用好政府类发展基金、投资基金以及相关专项建设基金，重点支持11大类工程开工建设。二是做好项目施工的事中监管，确保项目进度按期推进，项目资金使用规范，真正做到“专款专用”。三是为企业提供更便利的融资服务。支持企业通过发行企业债券、定向增资扩股拓宽融资渠道。

3 巩固结构性改革取得的成果

去产能方面，一是要落实已经出台的专项执法行动、减量化生产等措施，防止落后产能、违法产能趁价格回升之际恢复生产，打乱去产能工作的总体部署。二是要充分发挥环保硬约束的作用，通过提升环保标准倒逼落后产能退出市场。三是加快完善去产能职工安置和债务处置工作相关配套措施，针对前期工作中存在的问题专门研究解决对策，“一事一策”，避免政策“一刀切”。

降成本方面，尽快出台涉企收费的“负面清单”，进一步削减制度性交易成本。组织1-2轮全国范围内的降成本工作落实情况督查，向市场集中释放一批叫得响、立得住的政策信号，提振市场信心，改善市场预期。

4 加强去产能预期管理

一是明确政策预期。当前，要向社会解释清楚稳供应的短期政策与去产能长期政策之间的关系，及时说明有关政策出台的原因和背景，避免因“信息不对称”引发公众对政策的误解。

二是发布相关信息来引导价格预期。库存情况、产量情况、产能情况应向社会及时公布。通过信息的对称公开，有效引导市场价格预期，避免价格非理性上涨现象的发生。

三是构建去产能效果的综合评价指标。应通过产能、产量、公示公告情况、盈利情况等综合指标评价衡量去产能工作，科学准确引导公众预期。

四是充分利用遥感卫星监测、大数据和“互联网+”技术，及时发现去产能过程中的苗头性、倾向性、潜在性问题，及早做好风险防范。

5 优化产业政策实施的路径

一是进一步界定产业政策的范围，避免大而全，产业政策要在市场失灵的领域中要发挥重要作用。二是做好产业政策的评估。构建第三方参与评估的机制，对已经出台的产业政策进行系统评价，总结相关经验和教训。三是从环境营造、畅通渠道、要素整合、有效监管、信息服务和协调联动等方面入手，加快健全完善产业发展重大机制。[返回](#)

大连港矿石码头打造四星级绿色港口

长期以来，大连港矿石码头始终将“资源节约、环境友好”的绿色发展理念贯穿于港口建设和码头运营之中，成为大连港冉冉升起的“绿色之星”

金秋 10 月，秋意正浓。置身于大连港矿石码头公司办公区域，不远处机械作业的声音仿佛相距甚远，几不可闻；偌大的防尘墙将矿石堆场靠海风口处严实遮挡，密不透风；经过洒水除尘的港区道路干净整洁，不起尘埃……大多数人印象中机器轰鸣、粉尘弥漫的旧模样，在如今的矿石码头早已“销声匿迹”，生态环保的绿色码头正在大窑湾港区东南处快步崛起。

矿石码头成立于 2004 年 6 月 1 日，是国内投产最早的自动化控制码头，是全国首批接靠 40 万吨级矿砂船的五大港口之一，功能和先进程度国内一流，凭借优良的自然条件、独特的区位优势以及用户至上的服务理念，成为环渤海及东北亚矿石分拨中心。

长期以来，矿石码头始终将“资源节约、环境友好”的绿色发展理念贯穿于港口建设和码头运营之中。按照集团生态型港口的总体布局和思路，矿石码头近年来持续下大力气从基础设施建设、装卸运输装备和工艺智能化信息系统技术应用、清洁能源及资源循环再利用、环境保护等方面，全方位、多角度推进绿色港口建设，构建生态型港区，提升绿色等级，成为大连港冉冉升起的“绿色之星”。

深植绿色理念

绿色发展，理念先行。2004 年矿石码头正式运营以来，绿色发展的理念便扎根于此，渗透到生产、生活的每一个领域和每一处细节。一直以来，矿石码头十分重视企业的文化建设，并将绿色港口的建设工作融入到企业文化建设活动中，通过文化建设来传播绿色理念使企业内外环境绿色建设深入人心，逐步贯彻绿色港口的理念，塑造绿色港口形象。矿石码头始终坚持“零损耗、高效率、增值服务”的品牌服务承诺，提出“港口节能减排、低碳环保与发展相结合，科技创新和制度创新相结合，立足现实与循序渐进相结合，存量挖潜与源头控制相结合”的四个相结合的企业文化理念，将绿色文化从简单的生态保护延伸到企业思想建设等领域，成为企业生产经营的主旋律和主文化。

为深植绿色理念，矿石码头持续在深度和广度上开展绿色宣传“攻势”，制定年度宣传计划，开展形式多样、内容丰富的宣传活动，主要内容包括绿色港口战略和规划的宣贯、节能减排措施宣传、管理体系建设通告等。矿石码头通过广泛细致的宣传工作，借助媒体、网络、印刷品、班组会议等渠道，对外树立企业形象、扩大影响力，对内提高员工素质和意识、统一认识。同时，矿石码头还不定期开展相关的教育培训等活动，使绿色港口建设工作的理念深入人心。

剑指四星港口

在绿色港口建设的过程中，矿石码头立意远、行动实。近年来，单位吞吐量主要大气污染物排放量、化学需氧量、港口生产综合能耗单耗、港口生产单位吞吐量二氧化碳排放量、燃油消耗占总能源消耗份额逐年下降；港区绿化率、固体废弃物综合利用率、可再生能源消纳占总能源消耗份额上升率逐年提高。在前后两者的此消彼长中，矿石码头绿色等级得到不断提升，绿色发展潜能进一步凸显。

作为“首届全国践行生态文明优秀企业”，2015年至今，矿石码头加快了绿色发展的步伐。2015年1月，矿石码头获得中国船级社质量认证公司核发的环境管理体系认证证书，同年其核心业务“矿石港口物流服务”通过了ISO 14001第三方认证，有效推进了绿色港口建设；2015年8月，矿石码头将绿色发展目标锁定“四星级绿色港口”，向中国港口协会递交了绿色港口等级申请报告，同年8月20日获得了交通运输部水运科学研究所的绿色港口等级第三方评价报告，取得“符合四星级标准”的权威回复。2016年5月，中国港口协会组织相关专家到矿石码头考察，并召开绿色港口等级评价专家评审会，对绿色港口建设工作给予高度评价，为打造“四星级绿色港口”再添有力砝码。

崛起绿色高地

伴随着绿色理念的深入实施，10余年间，矿石码头曾经种下的“绿色种子”如今已是枝繁叶茂，绿色发展理念也在全员内心根深蒂固。提高设备能效水平、应用绿色照明技术、构建能耗实时监测系统、生产过程错峰用电、应用海水淡化技术、提高操作水平和作业效率……矿石码头节能高招不胜枚举；采用湿干式除尘、改造装卸工艺、处理雨水污水、设置堆场防风抑尘墙、购置吸尘车、保护周边生态环境、利用可再生能源、开展环境质量和污染物排放监测，矿石码头环保举措俯拾皆是。无论是在生产还是生活中，“绿色、环保、节能、低碳”处处可见。

矿石码头通过采取建设堆场防风墙等举措，使近两年粉尘综合防治率年均提高11.4%，粉尘排放强度年均下降率达11.4%；对码头煤炭堆场周围、道路旁边、护坡、办公区域等可绿化区域均进行绿化，绿化率年均提高8.3%。如今港区绿化面积占可绿化面积比例为90.7%，达到近2万m²。在生产工艺方面，2012年至今，矿石码头港口生产综合能源单耗年均下降3.1%，港口生产单位吞吐量二氧化碳排放量年均下降7%，燃油消耗占总能源消耗份额年均下降4%。

持续绿色发展

矿石码头通过四星级绿色港口评定以后，并没有停滞不前，而是继续坚持绿色发展理念，持续加大环保投入，在污水处理、防尘抑尘、地表水利用等方面取得新成效，为绿色港口建设再添砝码。

提升焦煤苫盖率。近年来，公司焦煤作业量连创新高，堆存量也相应“水涨船高”，越来越多的焦煤到港，对堆存期间的扬尘和混质控制提出了更高的要求。在规划实施焦煤专用堆场的基础上，公司于2016年5月投入65万元用于购买篷布和缝包机，对焦煤货垛实施了全面苫盖，并使用隔离墩对其进行物理分割管理，确保不同规格焦煤独立堆存，有效解决焦煤堆存期间的扬尘、混质问题。目前，已实现了100%的焦煤苫盖率。

升级污水处理系统。2016年以来，公司累计投入资金400余万元，对含矿污水处理系统进行了升级改造，2016主要对生产污水处理系统工艺设施进行维护与修缮，包括部分设备、仪器、阀件、电气等改造与更新。同时，对生活污水处理系统进行全新设计和建设，对原系统工艺中的混凝土结构池体渗漏水现象进行修缮。目前项目已通过验收，改造之后的生产污水处理系统和生活污水处理系统运行更加稳定，处理后的中水可进行回用。

应用绿色照明灯具。在大连港集团有限公司的统一安排下，矿石码头对港区路灯进行了LED照明改造，同时，矿石码头还利用自有资金对转运站、廊道多盏灯具进行了LED照明改造，传统高能耗的灯具正在悄然退出“生产舞台”。

增设挡风抑尘墙。矿石码头建港以来先后在 1# 堆场和 4# 堆场设置了挡风抑尘墙，可抵御百年一遇的强风，抑尘效果达到 85% 以上。为进一步增强码头堆场粉尘污染防治能力，2016 年矿石码头计划投资千余万元，在 2#、3#、4# 堆场增设挡风抑尘墙千余米，以实现各堆场挡风抑尘墙的全覆盖。此外，矿石码头已购买了抑尘剂，用于喷洒货垛降低粉尘污染。

地表水再利用。2016 年以来，矿石码头重新修建改造了排水渠蓄水池，进一步提升了雨水和山水的收集效果。同时，根据蓄水池水位，出动洒水车从蓄水池内取水开展道路清洁、绿化浇灌、堆场喷淋等工作。为保证洒水车适应蓄水水质，方便水泵在不同水质间的抽水转换，矿石码头还组织人员在洒水车取水管入口和入罐口加装两层杂质过滤网，从而在确保洒水车运行安全的前提下，延长水泵的使用寿命。截至目前，共计取水 160 余吨，为公司节约用水成本近千元。此外，公司近期还购置了 10 万元的洗车台，用于清洗进出港车辆轮胎。

高效节能并行

电能是矿石码头主要的能耗，费用也是其最大的成本支出。码头作业设备的运转需要电力的支撑，港口企业在不断追求生产高效的同时，实现能源投入的下降似乎是个悖论，但对矿石码头而言，这个悖论却被一次又一次地推翻：高效与节能可以并行不悖。

单船单班卸船量 12.32 万 t，单船昼夜卸船量 20.02 万 t，单船卸船效率 7 425 t/h，昼夜装火车 69 758.82 万 t……2016 年以来，矿石码头作业效率连创新高，新的作业纪录相继诞生。然而，设备的能耗并未随着作业效率的不断攀升而“水涨船高”，恰恰相反，却呈现下降趋势。正是由于矿石码头加强设备检查、强化设备保养、实施预防性维修，使设备完好率大大提升，实现了设备连续、高效、低耗运行。高效率、低能耗让矿石码头创造的每一个作业纪录都含金量十足。

在硬件的选用上，低能耗、高效率的装卸设备始终是矿石码头的不二之选，目前使用的卸船机、装船机、斗轮机均采用变频调速技术和 PLC 自动控制系统，并定期针对设备开展能源利用效率的测试工作。除了硬件上的先发优势外，稳步运行的能耗实时监测系统也让矿石码头的高效低耗之路越走越宽。矿石码头前期投建的能耗实时监测系统可查询电表实时电量、统计班组作业能耗、分析单机流程能耗、导出装卸和辅助生产能耗日报等。系统通过对码头卸船机、斗轮机、皮带机以及辅助用电设备的电能消耗进行实时监控统计，结合生产作业相关数据进行作业效率、班组能耗、作业单耗等能源统计和考核，督促生产作业者提高作业效率，降低作业单耗，进而降低能耗。在投入节能硬件的基础上，矿石码头也在不断改进操作模式，提升员工操作技能，从而达到提高作业效率的目的。

生产过程中的“错峰用电”是矿石码头结合实际“想出”的又一高招。电力供应有高峰和低谷之分，供电单位为了尽量让企业在低谷时用电，相应地降低了低谷时的电价。在生产组织上，对于没有严格的作业量和进度要求的业务，如混矿作业、倒场作业等，矿石码头选择在低谷时作业，而用电高峰期则进行设备检修和生产准备。高峰期的用电量下降，支出的能源成本也减少了。通过采取“错峰用电”，矿石码头每年可节约电费 55 万余元。

乘风破浪会有时，直挂云帆济沧海。矿石码头会在绿色港口建设的道路上继续前进。

[返回](#)

瓜达尔港与中国能源进口

中国援建、中国企业中标运营的巴基斯坦瓜达尔港已于 11 月 13 日隆重开航，这无疑是中巴经贸合作和整个中巴经济走廊的标志性项目。作为建设方和运营方的母国，我们当然希望这个港口能为巴基斯坦经济发展发挥重要作用，从而实现自身可持续发展。

但这个港口与中国能源进口基本无关，无论是安全性还是经济性，“中巴油气管线”构想都不可行。

“中巴油气管线”构想的倡导者们宣称，波斯湾油气在瓜达尔港上岸，通过陆路输往中国，比全程海运输往中国的路程缩短 85%，而且可以破解中国能源进口安全的“马六甲困局”；2015 年春节前后，一篇题为《巴基斯坦第三大港口 4 月运营我国石油运输线缩短 85%》的报道在网上不胫而走，这种说法基本前提概念和结论都属误导；事实上，无论是从安全性还是从经济性衡量，“中东—瓜达尔—中国”油气运输路线都不具备合理性。

“中巴油气管线缩短波斯湾油气输华路程 85%”之说基本前提概念错误在于忽视了中国是个国土广袤的大国，且区域发展落差显著，人口、经济活动、石油天然气消费大多数分布在远离新疆的东部沿海和中部，波斯湾油气海运到达中国港口就是直接到达中国主要消费市场，倘若取道瓜达尔港运到喀什，则还需要经过 4000 公里—6000 公里管道、铁路转运方能抵达东部和中部消费市场，实际运输路程绝无可能缩短 85%。

同时，也正是由于以高成本陆路运输取代低成本、大运量海路运输，即使不考虑由此而增加的安保成本，“中巴油气管线”构想也注定是不经济的。在相关基础设施建设方面，即使是在地形条件不复杂地区建设的油气管道，其投入产出比也低于海运。同样是 20 亿美元投资，用于管道大约可建成 1000 公里输油管道，年运输量 3000 万吨；用于海运，则可以建造 20 艘超大型油轮（VLCC），年完成运输量 4000 万—6000 万吨；两类资产的流动性更是差距悬殊。

中国海路油气运输全程基础设施已经大体齐全，但想象中的“中巴油气管线”相应基础设施需要白手起家从头建设，东道国巴基斯坦目前就连稳定的电力供给也不能保证，尚待中巴经济走廊框架下的一系列发电项目为他们化解这一难题，何况从瓜达尔到喀什需要翻越海拔五六千米的喀喇昆仑山口，这条想象中的管道需要建设功率超大的泵站，还需要为高原地区的管道提供额外的加热、保温设施，耗费的投资就更高了。

入境之后，从喀什到东部、中部主要消费市场的管道也需要再穿越数千公里沙漠戈壁，建设成本同样远远高于一般平原地带。

在运输成本方面，想象中的中巴油气管线同样不能与海运相比。有日本学者曾经如此描述现代超大型油轮运输成本之低，声称沙特原油到日本运输堪称“零成本”，波斯湾近乎日本的“本地油田”；今天，波斯湾原油至中国东部沿海海运成本之低，同样使得波斯湾犹如中国东部的“本地油田”。根据 2010 年 2 月安德鲁·埃里克森和加布里尔·柯林斯研究报告《海运进口的现实和战略后果：中国的石油安全管道之梦》的数据，油轮从沙特拉斯塔努拉至宁波 7000 公里海运运费为 1.25 美元/桶。按 1 吨折合 7 桶计算，折合 8.75 美元/吨；再按 2016 年 11 月 22 日人民币兑美元汇率中间价 6.8779 元折算，约合人民币 60.1816 元/吨。倘若未来非洲东海岸油气能够供给中国，海运成本与此大致相当。相比之下，同一份报告估算结果认为，通过想象中的中巴石油管线运输石油，入境 1000 万吨/年的运输量运输成本就比海运高 10 亿美元，亦即每吨运输成本高 100 美元。

再加上从新疆至内地主要消费市场运费，合计运输成本接近 1000 元/吨，等于沙特—宁波海运原油成本的 16.6 倍。2016 年 11 月 22 日布伦特原油期货价格 49.09 美元/桶，按 1 吨折合 7 桶、人民币兑美元汇率中间价 6.8779 元计算，约合 2363.4528 元/吨，想象中的中巴石油管线运输成本达到国际市场原油价格的 42%，海运成本相当于国际市场油价的 2.5%，通过中巴石油管线运输的原油市场竞争力之低下，可见一斑。

同时，随着美国油气出口增长和新巴拿马运河通航，全球油气贸易运输线路正在悄然调整，除波斯湾和非洲油气之外，中国东部海港还可以同时以有竞争力运输成本接受来自美国、委内瑞拉的油气，未来可能还会加上巴西盐下层油气，从而提高其设施利用率，降低分摊成本。考虑到委内瑞拉石油储量超过沙特，巴西盐下层油田又被视为新千

年以来世界最大石油发现，其储量保守估计约为 500 亿桶，巴西里约热内卢联邦大学油气研究中心 2015 年报告称，其可采储量有 90% 可能达到 1760 亿桶，10% 可能达到 2730 亿桶，国际能源署《2013 年世界能源展望》报告甚至预测 2035 年巴西石油产量将占全球新增供应量的三分之一；倘若尼加拉瓜运河能够建成，这条运输线路的流量和成本还会更有竞争力。相比之下，瓜达尔路线做不到这一点，从而更恶化了其成本劣势。

从安全角度讲，所谓“马六甲困局”很大程度上只是一个伪命题。这个概念最初问世于冷战时期的日本，当时日本油气能源供给高度依赖于波斯湾，其盟友美英西方国家控制着波斯湾油源的安全命脉，假想敌苏联海军唯一可能切断的日本油气和其他货物运输的咽喉就是马六甲海峡。

今日中国面临的形势则不同，可能切断海路运输的“假想敌”是美英、印度海军。由于美英海军掌控波斯湾油源的安全命脉，美国中央海军司令部及第五舰队就驻扎在巴林，英国设在巴林米纳萨尔曼港的永久军事基地也已于 2015 年末开土动工，外加在沙特等海湾国家的军事基地，他们若要切断波斯湾油气对华供给，只需直接监督海湾国家关闭油阀即可，无需借助马六甲海峡。加上位居印度洋之中的迪戈加西亚基地，他们可以封锁非洲印度洋沿岸油气输出港，也无需借助马六甲海峡。就是中国海军要为保障波斯湾和非洲油气供给而与美英、印度海军交战，瓜达尔港面对的阿拉伯海和印度洋显然也比南海更能让假想敌坐收以逸待劳之利。

同时，想象中的中巴油气管线非但不能增加中国油气进口的安全保障，反而提高了安全风险。这不仅表现在阿拉伯海和印度洋对中国海军的“地利”不如南海，更表现为陆路风险从无到有急剧升高。毕竟，巴基斯坦是一个反政府武装活跃的战乱国家，瓜达尔港所在的俾路支斯坦省存在强大的分离主义势力，历史上爆发过惨烈的大规模平叛战争；开伯尔-普赫图赫瓦省（西北边境省）的塔利班势力根深蒂固，处于半独立状态；巴基斯坦政府军为镇压联邦直辖部落区叛乱曾出兵 10 万之众；克什米尔地区与印度存在争议，军事摩擦高发……经过这样一些地段的中巴油气管线，其安保成本几何，难以想象。

而且，与海运相比，铺设在陆地上的中巴油气管线大大降低了威胁中国能源进口的门槛。因为要有效威胁中国海路能源进口，必须投资数百亿上千亿元建设一支现代化海军；而要威胁陆地上的油气管线，资助几百万千把万元武器装备和军费就可以做到了。由是观之，铺设中巴油气管线以求中国油气进口安全，实属南辕北辙。

以发展眼光审视远避海路以求安全思路，其谬误之处更甚。因为中国已经是世界第一制造业大国和第一造船大国，中国海上实力日益上升；境外海路“维稳”投入产出比日益优于陆路“维稳”。在这一发展趋势下，昔日追求远避海路以求安全的思路将日益背离现实；我们制定安全战略，不能仅仅着眼于当下，还要放眼未来。

或曰中巴油气管线价值之一在于接入未来伊朗油气管线，其实不然。因为伊朗油气即使通过管线输往中国，取道中亚—北疆路径无论是安全性还是经济性都优于巴基斯坦路径，而且可以利用多条现成管道。不仅如此，伊朗方面也未必乐意通过巴基斯坦路径对华出口油气。须知，从沙特等海湾国家到伊朗，并不十分乐见中巴经济走廊推进，更不乐意见到这个走廊规划规模太大，因为这样一来会降低它们的投资在巴基斯坦的相对地位，削弱它们在巴基斯坦的影响力。相当程度上是出于这类考虑，沙特希望中国“一带一路”规划集中投资于东亚、东南亚，少向西亚投资。

进一步审视我们所追求的能源安全目标本身，中国能源安全目标不应当是在战时保持平时的能源消费数量和模式，为这样一个不合理的目标而投入资源是错误的。中国是世界第一工业大国和出口大国，工业生产中很大一部分是面向出口市场，在战时不可能维持这样的出口规模，由此会大幅度减少平时为生产、运输出口商品而消耗的大量油气能源。届时即使暂时出现波斯湾进口油气海上运输中断的极端情况，国内产能和从周边陆地邻国进口的油气资源也足够满足需求。和平时期为了保证下游产业市场竞争力而不

宜使用国内和周边高成本油气，战时则不然。而且，中国拥有全世界最丰富的煤炭资源，平时为了保持制造业和整个国民经济竞争力而要尽可能多使用廉价的进口油气，熊市时期尤其如此，战时则可以将相当一部分油气消费转为煤炭。

由于2012年以来可能持续10年—15年的初级产品熊市利好印度经济远远多于利好巴基斯坦，从而将显著加剧南亚次大陆实力对比格局失衡，为了我国的国际战略，平衡南亚实力对比，削弱巴基斯坦国内极端势力因国力对比不利而更加倚重恐怖主义的内在动机，我们有必要适度扶植巴基斯坦经济，但这种扶植主要还是应该通过商业性项目进行，我们的项目选择与布局也要客观、冷静，充分考虑客观经济规律和安全问题，总量需要适度控制，不可一厢情愿。

在这个问题上，要防止国内某些局部利益集团企图误导国家决策。也要防止一些舆论无限拔高中巴经济走廊的政治和经济价值，误导国家决策和社会认识。[返回](#)

公共港口兼营航运的危害性

改革开放三十多年，在航运业乃至物流业中，国家投资最大的当属港口。如今，港口不仅彻底摆脱了20世纪80年代严重压港的尴尬境遇，许多大港已呈现出产能过剩的无序发展现象。相反，船东则处于岌岌可危的生死关头。

在此大背景下，一些公共港口为打通全产业链兼营航运业务，看上去是“肥水不流外人田”，实质却具有危害性，且从长远看，似乎也不利于整个行业的发展，本文所及之公共港口，是指由国家投资建设并主营装卸业务的港口，个人或企业投资建设的港口以及主营其他业务的企业自有港口除外。

港口兼营航运业务实例

近年来，中国沿海许多国有大型港口开始涉足航运业，既有涉足国际班轮业，也有涉足沿海运输业，还有涉足海运以外其他物流业，如公路集装箱运输和货运代理业务等等。特别是自国家批准设立自贸试验区以后，交通运输主管部门为配合自贸试验区建设，特例批准了某些自贸试验区的外国班轮公司取得国内沿海运输权。

某大港营业执照的内容显示，其兼营的业务几乎覆盖航运产业链所有业务。据媒体报道，该港口下一步将以打造国内一流的航运企业为目标，为货主提供港到港、对方港到厂家的全程物流服务，全面加快港口航运业务发展，服务区域经济发展。

港口：天然垄断性企业

因港口的地理优势、业务特点及其国有性质，导致港口天然具备垄断特质，所以《港口经营管理规定》第5条和第6条规定，港口经营人不仅需获得经营许可，并禁止其实施垄断行为。因港口经营须获得经营许可，所以港口归属于《反垄断法》第7条规定的专营专卖企业，其提供服务的价格和经营行为应当受到监管和调控。

自2008年国际航运大滑坡以来，许多船东如履薄冰，在国际航运市场，韩进海运的破产最为典型；在国内航运市场，海南泛洋航运有限公司的破产及多数船东“负运价”经营的凄惨景象令人叹息。与此同时，中国的港口则日进斗金，蒸蒸日上，其主要原因是港口装卸货物等服务的港口使费从未受航运市场低迷的影响，而是我行我素，照收不误。这是港口垄断经营的主要证据。

如今，港口在经营装卸业务外，不仅经营《国际海运条例》和《国内水路运输管理条例》调整的所有业务，还经营由海关、商检和商务部管辖的报关报验和国际货运代理业务，即港口经营的业务范围不仅远远超出了《港口法》规定的范围，几乎涵盖了航运和物流链的所有领域。

港口兼营航运易造成垄断

众所周知，船舶在港口的待泊时间和装卸速度，是船舶盈利的重要因素。由于港口掌握着船舶的靠泊大权，当港口设立航运企业，其所属的船舶与其他企业的船舶先后或同时抵港时，港口可能会安排自营航运企业的船舶优先靠泊装卸货物，这将给其他航运

企业带来船期损失。因中国现有法律对船舶的靠泊秩序没有具体规定，所以长年来，船舶的靠泊和装卸秩序无人监管，港口经营人掌握着生杀大权。

港口兼营的船舶代理业务，因背后有港口的支持，具有天然快速靠泊和装卸货物条件，其结果必然导致船东舍弃原有的船舶代理企业，选择港口兼营的船舶代理企业作为其船舶代理人，最终致使中国沿海现有的其他船舶代理企业相继倒闭。成立于建国初期的中国外轮代理有限公司隶属于港务局，后因业务关系无法理顺，于20世纪70年代从港务局剥离。现重操旧业，大有复古的可能。

港口兼营货运代理和报关报验业务，因其具备前述两个重要因素，货方（进出口商）在选择货运代理人和报关报验人的时候，一定会对港口兼营的货运代理和报关报验企业趋之若鹜，导致其他货运代理和报关报验企业日渐萧条。

在港口的装卸等服务价格方面，港口同样掌握着费率高低的大权，可以任意在港口自营的航运企业与其他航运企业之间，适用不同的港口装卸货等服务费率。由于港口服务费率是船东主要成本的构成之一，所以如果港口实施此种差额费率，将会导致其他航运企业在航运竞争的起跑线上就已经失败了。

从反垄断法审视违法性

《反垄断法》第7条规定，国有经济占控制地位，并关系国民经济命脉和国家安全的行业，以及依法实行专营专卖的行业，应对其经营行为和服务价格依法实施监管和调控。毋庸置疑，港口完全符合该条规定，所以其经营行为应当受到国家相关机关的监管和调控。

现在港口挣脱法律的束缚，跨行业兼营航运、船代、货代和报关报验业务，不仅无人监管，还发给经营许可证，这是中国航运市场的悲哀。

《反垄断法》第17条列举了7项滥用市场支配地位的违法行为，以此视角审视港口兼营航运业务，可得出如下结论：港口有能力也有条件在任何时间，针对任何其他航运企业实施滥用市场支配地位的违法行为。例如，限定其他船东只能委托港口自营的船舶代理企业代理其船舶；对货主附加由其自营的报关企业负责报关报验的条件；对自营的船舶和其他船舶实行交易价格的差别待遇等等。

港口兼营航运前景描绘

由于港口具有垄断特质，如果不加以约束任其发展航运和航运辅助业务，港口必将发展成为一家庞大的航运垄断性企业，其他航运企业只能坐以待毙，被港口吞并，最后，在全国各口岸形成若干家以港口为核心的航运企业。届时，港口航运企业是唯一的垄断企业，必将消弱或消除航运企业间的竞争，中国货主将处于任人宰割的局面，进而严重影响中国经济的发展。

港口最佳发展模式

《港口经营管理规定》第5条规定，国家鼓励港口经营性业务实行多家经营、公平竞争。事实上，除长江沿岸集体所有的微型港口外，中国沿海大型港口均为国有企业，而且是单一的法人主体。由于大型港口间的陆路或海上距离一般在几百公里，不存在竞争问题，港口本身又是单一的法人，所以在港口所在地也不存在竞争问题，这就导引出《港口经营管理规定》关于竞争机制如何实施的问题。笔者认为，为了使港口形成竞争机制，提高港口使用率，最佳发展模式是将现有的一家独大的港口集团法人拆分为几十或上百家具有独立法人资格的装卸企业，将港口现有的泊位按照地理位置或使用功能划分为若干个独立资产，出租给装卸企业，在若干家具有独立法人资格的装卸企业之间形成竞争机制。

法律对航运和港口业的定义

《国际海运条例》是中国调整国际航运业的唯一行政法规，主要调整国际海上运输经营活动和与国际海上运输相关的辅助性经营活动。国际海上经营活动主要指客货班轮运输和航次租船运输；国际海运辅助业主要指船舶代理、船舶管理、国际海运货物装卸、

国际海运货物仓储、国际海运集装箱场站和堆场等业务。显然，在中国法下，港口装卸业务属于海运辅助业。

《国内水路运输管理条例》是调整国内水路运输业唯一的行政规章，主要调整始发港、挂靠港和目的港均在中国管辖的通航水域内的经营性旅客运输和货物运输。该条例规定“水路运输辅助业务，是指直接为水路运输提供服务的船舶管理、船舶代理、水路旅客运输代理和水路货物运输代理等经营活动”。

《港口法》和《港口经营管理规定》均规定，港口经营是指港口经营人在港区内为船舶、旅客和货物提供港口设施或者装卸服务。

从上述法律规定不难看出，港口是海运辅助业的一种，其主营业务是装卸货物，向船舶和货物提供的是服务，而非主导航运业。[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