

时事经济与航运

中国海洋运输情报网主办

2017年7月12日 (第1684期)

◇ 把握机遇 改革创新 建设国家高端智库	1
◇ 舟山航运之“中国之最”	5
◇ 航运电商的必由之路	6
◇ 如何看待中远海运集运收购东方海外	8

把握机遇 改革创新 建设国家高端智库

为贯彻落实习近平总书记“4·15”重要批示精神和党的十八届三中全会关于建设中国特色新型智库的要求，国务院发展研究中心（以下简称“发展研究中心”）深刻理解习近平总书记关于智库建设的重要指示精神，准确把握为中央决策服务的内涵和方式，积极探索中国特色新型智库的组织形式和管理方式，深入学习贯彻习近平总书记治国理政新理念新思想新战略，不断增强综合研判和战略谋划能力，全面提升为中央决策咨询服务的能力和水平，努力建设国家高端智库。

一、强化责任意识，深刻理解习近平总书记关于智库建设的重要指示精神

党中央、国务院高度重视中国特色新型智库建设。党的十八大以来，习近平总书记多次就智库建设作出重要指示批示，强调要把中国特色新型智库建设作为一项重大而紧迫的任务切实抓好。中央先后印发《关于加强中国特色新型智库建设的意见》（以下简称《意见》）、《国家高端智库建设试点工作方案》（以下简称《方案》）等。这些都为智库建设指明了方向、提供了基本遵循。

改革发展任务越是艰巨繁重，越需要强大的智力支持。当前，我国经济发展进入新常态，党和国家各项事业不断取得新成就、开创新局面，同时也出现了一些新情况、新问题和新的挑战，深入研究新形势下我国经济社会发展面临的重大理论和现实问题，不断提高解决改革发展基本问题的本领，推动科学决策、民主决策，推进国家治理体系和治理能力现代化，是时代赋予中国特色新型智库的光荣使命。积极适应国际国内形势变化，准确把握规律，开展国家高端智库建设试点，事关我国决策咨询体制重大改革，事关国家软实力载体的建设成效，事关党的建设新的伟大工程，责任重大。

国务院发展研究中心是首批国家高端智库建设试点单位。近几年来，发展研究中心立足我国国情，体现中国特色，坚持正确的政治方向，紧紧围绕党和国家工作大局，以创新、协调、绿色、开放、共享的发展理念为指引，紧紧围绕“四个全面”战略布局，牢牢把握为中央决策服务的根本方向，不断增强为中央决策服务的自觉性和主动性，唯实求真，守正出新，以完善组织形式和管理方式为重点，以改革创新为动力，不断增强综合研判和战略谋划能力，进一步提高经济社会政策研究的质量和水平，全面建设国家高端智库，努力为国家软实力建设作出新贡献。

中国特色新型智库建设是一项系统工程，要从党和国家事业发展全局的战略高度，加强顶层设计，统筹兼顾、协调推进。经济类、党建类等不同类型、不同性质的智库，要找准定位，明确责任，做大做强优势和特色。要坚持研以致用，突出问题导向，注重

研究的前瞻性、针对性、储备性，聚焦服务决策中心任务，在提供切实有效管用的政策建议、推动内容创新上下功夫。

二、坚持改革创新，准确把握为中央决策服务的内涵和方式

《意见》指出，中国特色新型智库建设要“以服务党和政府决策为宗旨，以政策研究咨询为主攻方向”。国家高端智库建设试点进一步定位于“国家亟须、特色鲜明、制度创新、引领发展”，要求突出问题导向，强化问题意识，凝练主攻方向，形成特色品牌。聚焦政策咨询研究，提升服务决策水平，是现阶段高端智库的主要职责和任务。深入贯彻落实习近平总书记关于智库建设的重要指示精神，准确把握为中央决策服务的内涵和方式，分清边界、找准重点、用好工具，则是实现这一目标的重要保障。

发展研究中心 2011 年提出建设一流智库的目标，2013 年 4 月习近平总书记对中国特色新型智库作出系统性重要批示及高端智库建设试点工作启动以后，中心的智库建设有了更明确的目标、更清晰的思路。我们在长期开展经济社会发展领域全局性、战略性、前瞻性、长期性以及热点难点问题研究的基础上，不断丰富为中央决策服务的内涵，创新服务方式，提高服务层次和质量水平，形成了政策研究、评估、解读和开展更高层次的国际交流合作“四位一体”的新格局。按照中央领导同志对发展研究中心工作的批示精神和有关要求，发展研究中心着力加强政策研究的前瞻性、针对性和决策咨询价值，着力提高政策及改革方案评估的科学性、规范性和专业化水平，着力增强政策解读的准确性、影响力和社会效果，着力提升国际交流合作的层次与实效，努力建设高质量服务中央决策的国际一流智库。

发展研究中心紧密围绕中央决策部署和经济社会发展目标开展政策咨询研究。着力加强科研管理，优化科研布局，进一步提高科研选题能力、重大问题研究能力、专业协作能力、国际交流合作能力，不断提升综合研判和战略谋划能力，做好经济社会领域的政策咨询研究工作。围绕认识适应引领新常态、贯彻落实新发展理念、推进供给侧结构性改革、加快培育新动能等重大判断和重点任务，围绕稳中求进的工作总基调以及中央对经济工作的总体部署和具体要求，不断加强经济社会发展中的重点热点难点问题研究；注重开展战略性和前瞻性问题研究，重点围绕国际经济格局变化、供给侧结构性改革等领域组织开展重大课题和重点课题的选题及研究工作。近年来，完成了大量党中央、国务院交办以及有关部委委托的重大研究任务，深入推进重大重点问题研究，密切跟踪热点难点问题，就宏观经济形势、经济增长新动能、推进“一带一路”建设、创新创业、医药卫生体制改革、新兴产业发展、金融支持科技创新、生态补偿机制、风险防范与应对等问题开展深入调研，形成了一批具有较高政策价值的研究成果，得到党中央、国务院和有关部门领导同志的认可肯定。

发展研究中心努力做好重大改革任务和政策落实情况的第三方评估工作。紧密围绕中央重大决策部署，扎实做好对重点领域和关键环节改革事项开展评估的知识储备、研究储备和专家储备。坚持专业性、科学性和开放性理念，推动政策评估和政策研究工作的有机结合，综合运用先进科学的评估方法，提高评估的客观公正和准确性。2016 年，在扎实做好政策咨询研究工作的同时，发展研究中心完成了党中央、国务院交办以及有关部委委托的 28 项政策评估任务，涉及重大改革方案、重大政策实施效果的评估。

发展研究中心积极开展政策解读和智库传播工作。根据国务院领导同志的重要指示和批示精神，发展研究中心充分发挥专家优势和国家高端智库的平台优势，建立健全新闻发布制度和体系，围绕中国宏观经济形势、供给侧结构性改革、放管服改革、创新创业、中国经济前景预期等当前经济社会发展热点难点问题开展一系列专题解读，回应社会关切，稳定市场预期。

发展研究中心大力推进国际合作与交流。服务中央工作大局，深入开展各项多边交流合作，着力提升国际合作层次和质量，不断加强重大国际交流合作平台与机制建设。连续成功举办“中国发展高层论坛”“丝路国际论坛”。筹建“中国国际发展知识中心”，

启动中国发展案例库建设，与世界银行、联合国开发计划署、联合国工发组织、经合组织发展中心等联合开展中国发展经验案例研究。扎实开展现有国家层面多双边合作机制，推出更多具有较大国际影响力的合作成果，成功举办国研中心—印度国家转型委员会对话会、中英改革和创新论坛等国际会议，做好中日宏观经济对话机制和中越长期合作机制有关工作。顺利完成与新加坡国家发展部合作的首期联合报告。与世界银行合作的“中国经济转型中的增长新动能”研究，与英国国际发展部合作开展的“中国与世界：促进共同发展”，与 OECD 合作开展的一系列研究，均取得阶段性成果。2017 年 5 月，发展研究中心与国家发展改革委联合主办“一带一路”国际合作高峰论坛中的“加强政策沟通和发展战略对接”平行会议；配合高峰论坛组织举办丝路国际智库网络 2017 年会，稳步推进丝路国际智库网络建设，与有关成员智库开展合作研究，服务中央“一带一路”重大战略。

三、坚定发展道路，着力创新中国特色新型智库的组织形式和管理方式

中国特色新型智库是国家软实力的重要载体。近年来，国内智库发展很快，贡献和影响力不断扩大。但是，在发展中还不同程度存在一些“先天”的掣肘，还面临着中央要求更高、任务更重、竞争更激烈的严峻挑战。在体制机制上寻求突破，探索完善智库内部治理结构和运行模式新路，有助于进一步整合资源、理顺关系、释放活力。《意见》也指出智库建设要“以完善组织形式和管理方式为重点，以改革创新为动力”。在这方面，发展研究中心重点开展了下述工作。

（一）完善质量管理制度，全面提高为中央决策服务的水平。

发展研究中心按照不同研究任务和成果形式，以质量、创新和实际贡献为标准，规范评价方法和程序，分类管理和考核。一是建立中央交办任务的快速响应机制，集中发展研究中心优势研究力量，按时保质完成各项中央交办任务。积极承担国家级重大科研项目，不断拓展决策咨询服务方式和范围，全方位服务决策。二是完善科研选题机制，统筹安排重大课题、重点课题、招标课题和对外合作课题。三是完善成果评定与审核制度，提高成果质量。建立健全成果上报的“三级”审核机制，制定成果对外发布规定。四是建立质量导向的激励机制。制订考核与奖励办法，对政策研究、解读、评估的优秀成果和对智库建设做出突出贡献的个人进行奖励，体现智力劳动价值，激励更多优秀人才产出更多优秀成果，为中央决策服务。近几年来，中心上报的有关建议、报告，得到中央领导批示（不包括圈阅）每年在 200 件次左右。

（二）实施人才优化工程，整体提升服务中央决策的能力。

人才是政策咨询研究的第一资源，是智库的核心竞争力。发展研究中心实施人才优化工程，开展创新岗位试点。一是建立开放、竞争、流动的用人制度，健全体系完整、激励充分、约束有效的人才管理机制。二是通过实施人才优化工程，造就一批高水平的政策研究领军人才，有效利用外部高层次人才，重点培养一批有影响力的学科带头人，着力培养一批研究能力强、思想作风过硬、学风端正的青年拔尖人才，统筹建设一支素质优良、敬业高效的研究支撑队伍。每年选派 8 名研究人员到哈佛大学和剑桥大学进行访问研究。

（三）改善科研投入。

发展研究中心争取有关部门支持，建立多元、稳定、可持续的经费保障机制。加大以政府购买服务的方式获取经费支持。在政府财政资金持续稳定投入的基础上，统筹非财政来源资金，用于中心政策研究、解读、评估，以及人才队伍与软硬件建设、国内外交流合作等方面的开支。争取有关部门的支持，制定符合智库工作特点的经费使用管理制度，完善适应智库工作规律的经费考评制度。实行经费支出透明化，保障经费合理使用与有效监管。推行经费管理信息化，简化流程与提高效率。建立健全中心内部审计制度，加强常态化审计与专项审计的结合。

（四）做好支撑保障。

发展研究中心积极开发建设国家政策研究信息库，汇集改革开放以来国家各部门、各地方、各类智库开展政策研究的数据信息、报告、资料，形成全国高端智库开放共享的平台，支撑国家高端智库建设，服务职能部门。优化中心中英文门户网站、研究工作网和中国智库网等系统平台，加强DRC数字图书馆建设，大幅增加数据信息内容，提高信息化支撑水平。加强最新信息技术的运用。整合各方资源，充分利用大数据等新兴技术，建立具备政策仿真、数据采集与模拟等功能的专业分析与实验系统，增强中心经济形势预判和政策效果评估能力。

（五）落实全面从严治党责任。

发展研究中心党组切实履行党要管党、从严治党主体责任，努力营造风清气正的政治生态，努力为国家高端智库建设提供精神动力和坚强保障。一是扎实开展“两学一做”学习教育。认真学习以习近平同志为核心的中央治国理政新理念新思想新战略的基本内容，深入领会习近平总书记系列重要讲话的丰富内涵和核心要义，切实增强“四个意识”，充分运用马克思主义认识论和方法论，提高为中央决策服务质量和水平。二是统筹推进党的建设。推动各部门各单位业务工作与党建工作紧密结合，全面落实“三会一课”制度。三是持续改进工作作风，以实际行动推动中央八项规定精神长效化，坚决防范“四风”反弹。四是狠抓巡视整改落实。积极配合中央第十巡视组对中心的专项巡视工作，针对巡视反馈意见，即知即改、狠抓落实、从严从实、层层推进。五是群策群力精准扶贫。深入调研河北省大名县发展情况，走访乡镇和贫困村、贫困户，各部门协调合作、联合发力，在智力扶贫、教育扶贫、项目扶贫、劳动力培训就业、争取政策性贷款、宣传舆论支持等方面取得积极成效。

四、加强学习实践，深入贯彻习近平总书记治国理政新理念新思想新战略

我们治国理政的根本，是中国共产党领导和社会主义制度。改革发展稳定任务越繁重，越要加强和改善党的领导。习近平总书记指出：“全面深化改革，对党的执政能力和领导水平是一个新的考验，对做好党的建设各项工作提出了新的更高的要求”。

党的十八大以来，党和国家各项事业之所以不断取得新成就、开创新局面，根本就在于以习近平同志为核心的党中央的坚强领导，根本就在于习近平总书记系列重要讲话精神的科学指导。总书记系列重要讲话所集中体现的治国理政新理念新思想新战略，进一步丰富和发展了党的科学理论，为我们在新的历史起点上实现新的奋斗目标提供了基本遵循。我们要全面准确理解习近平总书记系列重要讲话的基本观点和精神实质，增强贯彻落实的自觉性坚定性，注重掌握讲话贯穿的马克思主义立场观点方法，紧密联系党的理论创新和实践创新。坚持实事求是，紧密联系干部群众思想实际和工作实际，把握政治方向、体现高端特色、坚持问题导向，以自我革新的勇气和胸怀，跳出条条框框限制，以积极主动精神研究和提出改革举措，更好地用讲话精神指导解决实际问题，不断丰富党建研究工作的内容，在构建中国化的马克思主义党建理论体系上取得新进展。

近年来，发展研究中心聚焦党中央为实现“两个一百年奋斗目标”和中华民族伟大复兴的中国梦所做的治国理政新的实践，不断总结新鲜经验，带着问题研究、思考影响改革发展的课题。理念是行动的先导，一定的发展实践都是由一定的发展理念来引领的。党的十八届五中全会提出创新、协调、绿色、开放、共享的新发展理念，极大地丰富了中国特色社会主义理论体系的科学内涵，为进入经济新常态下深化改革开放、加快推进国家治理体系与治理能力现代化提供了思想引领和行动指南。发展研究中心认真总结贯彻新发展理念取得的积极成效，深入调研思想认识、体制机制等落实过程中需研究解决的突出问题，研究提出未来一个时期需进一步把握的建议。

习近平总书记党建思想是马克思主义党建学说的创新发展，是新的历史条件下坚持党的领导、加强党的建设、全面从严治党的根本遵循。要牢牢把握加强党的执政能力建设、先进性和纯洁性建设这条主线，始终坚持党总揽全局、协调各方的领导核心地位。

对党的建设的研究要尽可能整合各方面资源，推动不同类型、性质的智库发挥特长、相互协作、相互借鉴，推动党建高端智库建设健康快速发展。

发展研究中心将紧密团结在以习近平总书记为核心的党中央周围，坚定信心，锐意进取，唯实求真，守正出新，落实全面从严治党责任，深入推进国家高端智库建设，为中央决策提供高质量高水平服务，努力为实现“两个一百年”奋斗目标、实现中华民族伟大复兴的中国梦做出新贡献，以优异成绩迎接党的十九大胜利召开。[返回](#)

舟山航运之“中国之最”

6月28日，第四届中国海员技能大比武的配套活动之一“2017船舶管理技术高峰论坛”在浙江舟山群岛新区举办，来自全国各地的200多名船舶机务、设计院、船级社和海事院校等船舶技术专家，以及舟山市各相关部门的领导参加了论坛。此次论坛由舟山市政府主办，舟山市委组织部和舟山海洋产业集聚区管委会联合承办，海运圈商务网和舟山海员管理协会及各地船舶机务协会协办。

在航运业持续低迷，低硫环保等新规层出不穷，航运互联网、大数据和智能船舶等新技术方兴未艾的时代背景下，航运企业该如何适应未来全新的航运生态？新一代海员又如何融入新的技术潮流？“2017船舶管理技术高峰论坛”以新趋势、新技术、新海员为主题有序展开讨论。

通过参加此次论坛，感受到了舟山航运在中国乃至东北亚地区的地位：一是中国船舶机务联盟将落户舟山；二是舟山雄心勃勃欲打造东北亚保税油供应中心。

最集中：中船机务联盟落户舟山

在“2017船舶管理技术高峰论坛”召开的前一天，来自大连机务协会、上海船舶机务技术联合会、上海船舶海务联合会、宁波市机务联谊会、舟山机务协会、青岛机海务联合会、福州海机务协会等船舶机务行业组织的领导、专家、学者共聚一堂，商议中国船舶机务联盟成立事宜。据悉，中国80%的船舶机务都到过舟山，业内甚至有这样的言论：“没来过舟山的机务不是好机务”。舟山区位优势明显和航运综合配套能力强，更主要的是舟山市政府的高度重视，论坛已确定中国船舶机务联盟落户舟山。大连机务协会常务副会长才玉国表示，中国船舶机务联盟落户舟山对舟山的利好主要体现在以下三个方面：一是有利于舟山船舶修造业的经济效益；二是有利于舟山修造船企业提高业务水平（因船舶机务人员都毕业于各大航海院校，拥有很高的理论水平和实践经验）；三是有利于提高舟山船舶修造企业的管理水平。

事实上，在“2017船舶管理技术高峰论坛”上，正是这些机务对于如何应对低迷形势下的航运业有着切身的体会。拥有二十多年轮机长经历的孙正齐在论坛上分享了自己积累的关于船舶燃油管理中的经验和小技巧，并介绍其在船舶节油改装的一些可行方案和注意事项，赢得与会人员的称赞。

中国海员虽然因英文水平关系在沟通方面或与菲律宾等国的海员有所差距，但在轮机方面的确比来自其他国家的海员更有优势。这就可以理解缘何中国海员中的优势队伍——中国船舶机务联盟落户舟山能令舟山市政府等相关机构振奋不已。

最便宜：迈向东北亚保税油中心

舟山港综合保税区管委会副主任许琰介绍了舟山迈向东北亚保税油中心的“雄心壮志”。

据许琰介绍，舟山拥有优越的区位条件，具体而言，舟山位于中国东部黄金海岸线与长江水道的交汇处，拥有扇形海运网络，6条国际主航线经过舟山，属于海上开放门户，拥有深水岸段54处，总长279.4公里，可全天候通航30万吨以上级巨轮。

此外，舟山拥有保税油供应完善的基础设施：390平方公里锚泊作业水域，锚地50处，油库库容2600万方，保税油库库容1200万方。

除了舟山本身的条件以外，舟山周边拥有宁波舟山港这一世界第一大港，及上海港这一世界第一大集装箱港，每年进出这两大港口的船舶超过 2 万艘次，因此船舶加油有着广阔的市场空间。但事实上，在舟山加油的船舶不足 10%。

据许琰介绍，舟山保税油供应不具有优势，主要是受到以下因素的影响：一是市场环境封闭，保税油价格相对新加坡偏高。据悉，中国保税油供应市场竞争不充分，目前只有 6 家（中国船舶燃料有限责任公司、中石化中海船舶燃料供应有限公司、中石化长江燃料有限公司、深圳光汇石油集团股份有限公司、中石化浙江舟山石油有限公司和张家港保税区中油泰富船舶燃料供应有限公司），某种程度上导致中国油价偏高，舟山保税燃料油（主要为 380CST）售价比新加坡高 20 美元/吨（比洋山港区便宜 50 元/吨）。二是产业发育不成熟，保税油品种不全，“船舶来加油，发现舟山没有需要的油品，它们就再也不来了”，许琰表示。三是供油业务监管环节多，流程不够优化。据悉，新加坡油供是由新加坡国际港务集团独家提供“一条龙”服务，而中国有十几个部门管理，导致监管成本增加。

不过，目前舟山为建设东北亚保税油中心，已经拥有一些绝无仅有的政策优势，其中最重要的政策优势莫过于获得保税油供应资质的审批权。据了解，自 6 月 1 日起，《中国（浙江）自由贸易试验区国际航行船舶保税油经营管理暂行办法》（《暂行办法》）开始实施。《暂行办法》的出台是国务院首次将区内国际航行船舶保税加油许可权下放至舟山市政府，同时也是首次明确保税油供应资格的申请条件，这意味着将有更多不同性质的企业被允许进入保税燃料油供应市场，从而打破多年来只有少数企业经营的现状。

6 月 8 日，首批获中国（浙江）自贸试验区国际航行船舶保税油经营资质的 4 家企业在自贸试验区综合服务大厅参加领证仪式。首批被授予保税油经营资质的企业，包括省属大型能源企业浙江省能源集团有限公司下属舟山浙能石油化工有限公司、世界五百强中国华信集团下属华信国际（舟山）石油有限公司、拥有 20 年保税油供应经验的中油泰富船舶燃料有限公司、舟山本土明星企业和润集团下属舟山港综合保税区能源化工有限公司。

政策叠加下，舟山在保税油方面的改革新举措不断取得突破，目前已经实现的有：统一税号下的油品调和；跨关区港区直供；夜间靠泊供油；一船多供；24 小时通关；远程信息化管理。

在这种利好的情况下，舟山对成为东北亚保税油供应中心信心十足。[返回](#)

航运电商的必由之路

中国当前航运电商破产倒闭者有之、经营步履维艰者有之、利用“互联网+航运”的新兴产业名头，上市套利数百亿者亦有之。

总之，航运电商的实际境遇，与人们在初始阶段的预测大相径庭，多数航运电商处于低效无序的运营模式中，难以自拔。

为使“互联网+”的科学技术能够正确而成功地运用于航运业，繁荣中国航运业，实现促进航运电商改革经营思路，走出运营低谷的目的。

电子软件应融入航运法律

由于中国现行航运法律只有针对承运人、托运人、收货人、无船承运人、货运代理人 and 船舶代理人的法律法规，对于第三方物流航运电商的立法还是一个空白，即在中国航运法律体系中，航运电商只是一个在母体中孕育的胚胎，还没有取得法律赋予的独立人格，所以航运电商很难在航运市场立足。

针对中国法律现状，航运电商首先要将自己定位，如果适用航运法律，就必须在无船承运人或货运代理人等海运辅助业中选择其一；如果适用《合同法》，就必须在电子

平台上公开自己是居间人或者行纪人的主体资格，否则航运电商的主体资格就难免不伦不类。

当航运电商确定自己的主体资格以后，应当针对相对应的主体，运用相应的法律法规，设计出能够吸引船货双方的合同范本，并公布于电子平台，其作用主要是作为电子合同。当合同相对人通过电子平台与航运电商达成主要运输条款后，该电子合同就与双方已经达成的主要条款融为一体，作为双方生效的运输合同、居间合同、行纪合同或代理合同，并进入履行合同的程序。

传统实务是航运电商基础要件

从事航运电商的 CEO 一般均有从事物流或者货代的资历，这是中国航运电商的一大软肋。航运电商 CEO 应具备传统航运业的运作技能，即具备船东所掌握的基础商务知识，而不是仅仅掌握物流技术或者货代知识。

航运电商的电子平台不仅应以航运法律为基础，还应以航运实务为支撑。所以在设计电子平台所运行的航运软件时，应当邀请具备丰富海运商务知识的航运专家参与，否则航运电商的电子平台很难与船东、港口、集卡承运人或集装箱场站等的电子平台对接。这若干个平台的对接，不仅要在货物运输方面对接，还要在财务结算方面对接。总之，要全面对接运输合同的所有内容。

航运电商的市场布局

据报道，航运电商组建伊始，就在全国各口岸设立分支机构，雇佣高薪人才，使一个前途未卜并且还未盈利的新兴企业背负沉重的成本包袱，这种做法不符合传统的企业经营思想。笔者建议以一个港口或者一个区域为立足点，而后根据业务的拓展需要，再增加分支机构和人员。

从国务院批准组建的首个上海国际航运中心至今已逾 20 年，国际航运中心建设的实践证明，人工智能的利用仅是局部的，而且仅限于一家法人企业内部的使用，例如上海和青岛港的自动化装卸、厦门的陆路运输与港口的智能化对接等等。互联网技术如果仅仅如此运用，可以说是对互联网技术的亵渎。

笔者认为互联网技术应当是快捷而准确地将涉及航运业务的数个主体有机地互联互通，不仅节约成本，而且能够快速传递各种信息，将传统海运流程中阻碍信息流畅的节点打开，不仅能够抑制传统航运的污染浊水和贪污腐化，还能够促进中国航运业快速发展。

据此，笔者建议航运电商以某一国际航运中心为发展基础，开发出与国际航运中心接轨的电子软件，这或许是发展中国航运电商的一条生路。

摒弃幻想，走向光明

有人用 Alpha Go 与国际围棋大师柯洁的对弈，期待互联网技术成长为 Alpha Cargo，即用先进的互联网技术战胜传统的航运人工操作。殊不知 Alpha Go 的举世闻名，是因为柯洁愿意应战，如果柯洁拒绝应战，Alpha Go 只是躺在设计者手提包里的一张蓝图，说得严重一些就是一张废纸。中国目前的航运电商就是在航运市场遇到无人应战的尴尬局面，货主不愿应战，可能考虑只有线上服务，没有线下服务，存在诸多不便；货代企业不愿应战，可能考虑无利可图；船东不愿应战，可能不愿将自己的舱位权白白送给电商；港口不愿应战，可能害怕电商冲破自己的垄断权。或许还有一个难于言表的事实，即互联网无法满足航运业诸多环节疯狂的行贿受贿需求。

总之，航运电商欲达到将 Alpha Go 变性为 Alpha Cargo 的目的，抑或说 Alpha shipping，须以传统航运为基础，以航运法律为圭臬，在设计和发展航运软件时，充分考虑航运市场各方主体的需求。

航运电商立法是当务之急

现行航运立法未覆盖航运电商

《国内水路运输管理条例》和《国内水路运输辅助业管理规定》均设定了除承运人与托运人、收货人以外的四种水路运输辅助业主体，即船舶管理、船舶代理、水路旅客运输代理、水路货物运输代理。

《中华人民共和国国际海运条例》为国际海运市场设定了五种辅助性经营活动，即国际船舶代理、国际船舶管理、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业务，该条例还增加了中国无船承运人业务。无船承运人业务在《国际海运条例》中被排除于辅助性经营活动之外，而被列入国际船舶运输业务（承运人）的范畴。

2014年1月26日，国家工商行政管理总局公布的《网络交易管理办法》第3条规定：“本办法所称网络商品交易，是指通过互联网（含移动互联网）销售商品或者提供服务的经营活动。本办法所称有关服务，是指为网络商品交易提供第三方交易平台、宣传推广、信用评价、支付结算、物流、快递、网络接入、服务器托管、虚拟空间租用、网站网页设计制作等营利性服务。”

法律是航运市场有序运行的保障

从上述可以看出，目前，航运市场没有航运电商的立足之地。《网络交易办法》不是调整航运市场的特别法，所以也很难恰当地调整航运电商。因此，中国亟需一部调整航运电商的法律、司法解释或部委规章。

关于法律在社会生活中的作用，有一种解释对航运电商问题的探讨有益。即法是一种秩序，该秩序意味着社会生活中存在着某种程序的关系的稳定性、结构的一致性、行为的规则性、进程的连续性、事件的可预测性以及人身财产的安全性。如果没有法律调整航运电商，或者已有的航运特别法不能全方位地调整在航运业应用互联网技术的主体，航运市场必将偏离原有航向，造成偏航或触礁的后果，航运电商自身也很难发展壮大。[返回](#)

如何看待中远海运集运收购东方海外

7月10日，全球第四大班轮公司中远海运及全球最大集装箱码头公司上港集团发布公告，拟按78.67港币/股要约收购全球第七大班轮公司东方海外100%股权，若本次交易得以通过并实施，中远海运集运将成为全球第三大班轮公司，上港集团将获得东方海外9.9%的股权。

1、大型集装箱船舶占比较高，但在东西主干航线上竞争力较弱

根据Alphaliner最新数据显示，东方海外目前共有集装箱船舶106艘，共计68.7万TEU，在全球承运商中排名第7位，市场份额为3.33%。其中自有船舶56艘，共计43.6万TEU。在东方海外自有船舶中，12,000TEU以上船舶占比高达48%。

目前东方海外在建船舶5艘，共计10.7万TEU。考虑手持订单，运力总计达80.4万TEU，市场份额仅为3.44%，与马士基、中远海运集运等航运巨头仍具有较大差距，在以规模经济竞赛的东西主干航线上并不具有竞争优势。

2、航线布局覆盖全球，澳新航线具有较强优势

东方海外的航线网络范围全面覆盖东西航线，定期航班连接亚洲、北美、欧洲、地中海、印度次大陆、中东及红海，其中东方海外在亚洲至澳洲和新西兰的航线具有较强优势。

3、经营业务多样，各业务独具特色

东方海外的业务范围涵盖集装箱运输、物流及码头业务。在集装箱运输方面，除了传统的班轮服务外，东方海外的冷藏箱运输以技术先进的冷冻集装箱船队在业界获得较高好评，船舶直航亚洲、北美洲及欧洲各主要港口。在码头业务方面，东方海外在美国长提及台湾高雄运营多个专用码头，与其船队、办事处和多式联运网络紧密配合。在物流业务方面，凭借广布全球40个国家和地区的130个分支机构，东方海外物流为客户

提供从基本的货物集拼操作至全面的综合供应链管理服务，包括安全高效的运输、仓储、分拨服以支持先进的第三方、第四方物流产品及全管道货物分销解决方案。

4、财务业绩稳健，明显优于同一梯队成员

在这全球经济疲弱及集装箱运输经营环境严峻的背景下，东方海外一直保持着良好的经营业绩。2009-2016年，东方海外的营业利润总计达10.86亿美元，大幅高于处于同一梯队的阳明海运及现代商船。在运价处于市场低谷的2016年，班轮公司普遍处于亏损状态，东方海外全年亏损1.85亿美元，同样低于处于第一梯队的马士基航运及长荣海运。

通过以上分析不难发现，在目前班轮市场激烈的竞争中，东方海外与马士基、中远海运等航运巨头在船队规模上仍存在较大差距，在东西主干航线上并不具有竞争优势。同时，东方海外的大型船舶占比较高，难以转型为区域性承运商。但是，在航运业持续低迷的背景下，东方海外近年来仍然保持较好的经营业绩，成为被收购的良好“标的”，这也难怪外界对东方海外被收购的传言不断。

二、收购后的影响分析

1、促进大陆与香港的航运业融合发展

香港回归的20年来，香港充分利用“一国两制”的优势，在航运服务业及航运中心建设方面取得较大发展。随着中远海运收购东方海外的完成，可进一步促进大陆与香港航运业的融合发展，进一步探索香港在金融、专业服务、开放平台、人文交流等方面的独特优势，更好服务于国家对外开放、“一带一路”等战略。

2、行业集中度进一步提升

根据Alphaliner相关数据，在2000年，班轮行业CR4占据的运力规模为150.94万TEU，所占市场份额为22.97%，而到了2014年，CR4占据的运力规模大幅提升，达到766.99万TEU，所占市场份额也是大幅提升至42.03%。在当前的整合全部完成后，即日本三家船公司以合并、马士基航运完成汉堡南美运力收购、中远海运集运完成东方海外收购后，CR4所占市场份额大幅提升至56.2%，这意味着前四大班轮公司已经占据了整个班轮公司的半壁江山还多；CR8所占市场份额同样大幅提升至78.1%，意味着前8家班轮公司的市场份额接近整个班轮市场的八成，市场集中度大幅增强。

3、中远海运集运跻身前三全球承运商

不考虑订单运力，中远海运集运将超越达飞，成为全球第三大班轮公司，市场份额约为11.5%，若结合订单情况看，公司甚至有望问鼎行业第二的位置。东方海外和中远海运集运作为全球班轮承运商，航线网络和经营业务重合度较高，合并后资源配置将进一步优化，通过建立规模优势和协同效应，对外提升服务、对内降低成本，从而进一步提升中远海运集运的国际竞争力。

4、中远海运集运的管理能力进一步提升

随着2016年业务整合重组基本完成，中远海运集运依托协同优势，通过航线网络布局优化、供应商采购优化、集装箱管理优化等手段，加大成本控制力度，夯实竞争基础，2017年一季度经营业绩大幅提升。东方海外在金融危机以后稳健的财政收入也从侧面展示出其卓越的经营管理水平，这将有利中远海运集运学习借鉴其先进的国际化管理经验，进一步优化“国际化”发展战略。

此外，东方海外的信息管理系统较为发达。中远海运集运整合后仍沿用当年向东方海外购买的二代系统，而现在东方海外已更新到第五代系统。目前行业翘楚马士基集团正在因遭受网络攻击而陷入混乱，网络系统信息安全的重大价值显得不言而喻。通过此次收购，中远海运集运将进一步优化其信息网络系统，在信息化和数字化方面进行更多尝试。

5、中远海运集运联盟话语权进一步增强

目前集运业的三大联盟：2M、Ocean Alliance 和 The Alliance，控制着全球集装箱船 91%运力，几乎垄断东西主干航线，在太平洋航线的运力占比达 87%，欧洲航线的运力占比高达 99%，未来优化联盟网络、提高运营效率成为联盟成员未来主要优化方向之一。东方海外与中远海运集运同属于 Ocean Alliance，合并后中远海运集运的规模超过达飞，在联盟中的话语权进一步提升，在联盟航线调整中或发挥更大作用。

6、港航一体化趋势进一步增强

本次收购案中，上港集团参与收购 0.62 亿股，股权比例达 9.9%。近年来航运公司与码头运营商的合作趋势进一步增强，一方面航运公司与码头运营商可以加强业务层面合作，港航对接降低船队靠港时间，进一步提高船队的作业运营效；另一方面，港航联动有望打造打通集装箱陆海联运通道，拓展产业链。与此同时，东方海外和中远海运都有码头业务，合并后集运和码头业务互补的优势将更加明显，进一步降低成本。[返回](#)

微信公众号“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



上海国际航运研究中心 Powered by SISI
CHINA SHIPPING DATABASE
中国航运数据库