

时事经济与航运

中国海洋运输情报网主办

2017年4月26日 (第1663期)

◆ 经济新常态下完善国家宏观调控的思考	1
◆ 时间过半，招商局与中外运长航整合的合理猜测	3
◆ “船谷”南通：引入“三大资本”的转型路	9
◆ 浙江省副省长谈海洋港口一体化发展	10

经济新常态下完善国家宏观调控的思考

2008年金融危机使得全球经济进入增长放缓期，中国也不例外。2009年人民政府投入4万亿，将经济拉回到高速增长轨道，该举措使得中国经济暂时脱离全球经济下滑轨迹。但在2011年之后，供给侧和需求侧的双重夹击，使得我国经济发展进入新常态。我国经济新常态的变化，要求创新宏观调控的思路，完善好宏观调控的方式，只有这样才能使中国的经济在进入新常态后仍然继续保持着稳定的健康发展。

1 加强供给侧宏观调控

加强供给侧宏观调控是推进供给侧结构性改革的重要内容之一，必须在中国特色社会主义政治经济学的指导下进行。宏观调控重点应放在供给管理上。首先可以通过放松人口的生育和户籍的制度、以及减少资本和金融的管制，同时优化好土地和资源产权的结构、推动国企改革等等措施，只有这样才能提高经济的长期潜在的增长率。同时在财政的政策一定要加大力度有效地去实行减税的政策。同时增加好财政的支出以及有政府的投资，来弥补降税带来的财政减收。降低了融资的成本，扩大直接融资的比重，只有这样才能有效的优化信贷结构和完善汇率的形成机制。也是推进了农业现代化、加快了制造强国的建设、服务业的发展以及加快绿色的发展，发展实体经济。同时加大力度推动改革落地，把握好改革的试点。守住好民生的底线，保障好基本的公共服务。开展好并降低实体经济企业成本行动，降低企业税费负担，降低物流成本。化解房地产库存。扩大有效供给。防范化解金融风险，才能坚决守住不发生系统性和区域性风险的底线的。

2 深化改革激发市场活力

在我国经济转轨的现阶段，有效地制度的创新是能促进经济增长和发展的直接效应。因此合理有效的实施有效的供给管理和深化好改革的制度。改革的主要目的就是想推动了国家的社会主义的市场经济体制的培育，也是以社会主义市场经济体制来作为实施有效供给管理的制度条件的。在相反的情况下，会出现供给管理的政策会直接影响生产者的行为、资源配置上若无市场起决定作用这一为前提，则会导致供给管理会导致政府也会对企业行为的进行直接的干预，从而也是会削弱甚至否定整个市场机制在资源配置中的决定作用的。通过以上可以分为以下几点：一是加快、加速并深化国有企业的改革，明确好举办国有企业的目的所在；二是一定要深化所有制结构改革和发展企业混合所有制，只有这样才能提升企业风险控制的能力；三是财税的改革的优势，做到切实际的减少企业的税负；四是金融体系与资本市场化两者的改革，只有降低企业融资的成本，才能缓解了中小企业会融资难的矛盾；五是加速市场秩序建设、监管和标准，做到能公

平竞争、反垄断、反歧视等，保证好经济的安全和产品质量的标准；六是坚持国民经济能对外开放，与时俱进，国家的国名经济也能上升国际。

3 坚持创新驱动的模式

坚持“创新思维”不能总是报着过去方式和方法去实行，如果长此以往会导致经济既不上涨，严重时可能退后，直接影响到一个国家的经济。一定要以提高经济增长的质量作为宏观调控的着力点。一个真正的经济大国，其国的经济增长是没有水分、实实在在的、有质量和有效益的；同时也是做到纠正不计成本、不讲效率质量的做法和追求有质量高效益的增长的，因此，只有积极地去推动创新发展。才能有效的不断的克服高增长低效率的发展模式和围绕好推动转型的升级，只有这样才能打造出中国经济的升级版。

4 加强产业结构调整

当前我国正处在产业结构的调整时期，因此，在我国进行产业结构调整的过程中难免会对经济发展造成冲击。同时产业结构的优化和升级，也是推动国民经济持续快速发展的重要保障。当前，在科学技术发展的推动下，我国社会生产力取得了快速发展，也推动了我国产业结构的不断优化。当前，我国应该依托社会生产力的快速进步，对我国产业结构不断进行调整。但是，在我国进行产业结构调整的过程中，我国经济波动的风险也在加大。这就要求在我国经济发展的过程中要尽量避免第二产业出现过度波动，防止第一产业的冲击，并充分发挥第三产业的稳定作用。

首先，在社会经济发展的过程中要巩固农业的基础地位，提高我国农业现代化发展水平，在我国社会经济发展的过程中，农业构成了整个国民经济的基础。农业的稳定发展能够促进我国经济的快速发展，提高人民生活水平，维护社会稳定，并最终会对我国其他经济起到促进作用。其次，在社会经济发展的过程中要重新对各个产业进行定位，指定和实施分类产业政策。再次，在我国经济发展的过程中，要及时淘汰落后的生产能力。最后，在我国经济发展的过程中要合理调整三大产业的比例，确保三类产业能够协调发展，提高我国经济发展的质量。在我国社会经济发展的过程中要采取措施，着力推动我国第三产业的快速发展。

5 进一步完善社会保障制度

进入新常态，所以一些企业在产业的转型和升级的过程必然是会涉及到部分职工的下岗分流和安置问题。针对现有社会保障制度，以免流失劳动力，只有更进一步的完善和完善，才能为企业和国家留下好的劳动力和资源配置更有效率，本人提出几点建议：一是完善好改善好社会保障的体系。例如很多企业在产业结构调整过程中，往往会有许多人因企业的原因而下岗、失业，都不能提供好的生活保障；二是加强完善好职工的培训体系，这样才能下岗职工的转岗就业提供了帮助，才会不出现不在企业了，无法正常生活的状态等方面；三是解决好国有企业因改革而不彻底的问题，能为企业再次转型、重组等等创造出有力的条件。

6 加快推进宏观调控法治化建设

在我国，这几年在宏观调控领域中相继的制定了：计划法、产业法、价格法、国有资产和自然资源管理法等等一系列单项法规。这些方法也是很有成效的，但是仍然有不足的地方分别是：存在着立法宗旨的原则不统一、具体规定之间不够协调、整体功能发挥不理想等等问题。针对这些可以实施一些补救和要求来弥补这些不足：首先，建立一部可以宏观调控的基本法，基本法的主要目的是对宏观调控的目标、原则和程序等内容做出相应地并有实际效率的规定。因此，面对这些一个这不仅是现代市场经济对宏观调控的内在要求，也是建设社会主义法治国家的必然要求的。其次要注意的是在制定好宏观调控的基本法时，也一定要加强好单项法的立法，因为单项法的出现其目的就是填补现有宏观调控立法中的空白之处，能彻底的保证到有法可依的状态；只有彻底地规范好

宪法、宏观调控的基本法与单项法之间的衔接，才能有效地提高宏观调控的法律体系与整体的效益，都能做到公平、公正。

7 运用大数据技术进行监测预警

当今社会是个迅猛发展的大数据时代，同时对创新和完善宏观调控方式也提供了重要的机遇，同时也是丰富了经济运行信息的来源。因此，要创新和完善好宏观调控方式是重中之重。首先要加强对经济形势的监测预警，特别要注意的是要及时发现苗头性、倾向性以及潜在性问题，同时也要做到及时进行预、预研、预判的态度和行动。其次，政府可以建立好健全的大数据采集的制度和加强好电子政务的建设，保证好和整合好网络资源之间的互联互通的。与此同时，要运用好大数据技术，只有这样才能彻底地改进好经济运行而带来的监测预测、风险预警和政策效应评估等问题。最后，只有加强对政企之间的合作，才能有效的推动政府向社会力量去购买大数据的资源、产品和技术服务，从而为宏观调控提供有效的支撑和保障的。

8 树立“全球化”视野

坚持好、实施好“全球思维”这一重要问题。宏观调控首要的目标是把实现好国内经济和国际经济之间的经济增长。例如我国在“一带一路”上可以与沿线国家的经济体之间进行一些多双边贸易协定和投资协定的一些签署文件。同时，也可以在通过推进贸易和投资自由化。推进资源是可以国际化战略的，一定要利用好全球市场，只有这样才能为我国经济的发展提供更多更好的要素和资源供给。

与此同时，与其他国家之间的相互合作来吸引人才和引进更高科技的技术和资源，同时也是在全球范围内配置了发展时所需要战略性和资源。支持和加大企业走出去力度，才能为我国获取更多资源以及给市场提供更多更好地机遇。

随着我国经济发展进入了新常态，体现出的宏观调控的手段也是越来越成熟和越来越复杂的。我们应该从历次宏观调控中吸取有效的经验教训，并且结合我国现阶段的发展状况，做出应有的适当改进和完善宏观调控手段，只有这样才能更好地促进国民经济能健康地持续地发展起来。[返回](#)

时间过半，招商局与中外运长航整合的合理猜测

2015年12月29日，国资委网站上发布通告：经报国务院批准，中外运长航集团整体并入招商局集团，成为其全资子公司。合并后，中外运长航集团和招商局集团将设置3年过渡期。

如今，3年过渡期已过半，4月7日，中外运长航集团发布的《关于公司完成工商变更登记的通知》显示，中外运长航集团的工商变更登记手续已经全部完成，其出资人由国资委变更为招商局集团。据此，中外运长航集团已正式成为招商局集团全资子公司。

据悉，如今招商局集团正在就两大集团业务板块整合的具体工作密集开会。3月22日，招商局集团副董事长赵沪湘就物流板块整合为公众给出了明确的方向：争取年内将招商物流并入中国外运。航运业务或将进行干湿货分离整合：中外运航运为干货运输整合平台；招商轮船为湿货运输整合平台。造船板块整合平台有两家候选：中集集团是上市企业；招商工业则实力强劲。港口板块，中外运长航集团在多家港口企业均有股份，会否纳入招商局港口？在招商局集团的官网，则明确提出由目前的交通、金融和地产三大核心产业转向实业经营、金融服务和投资与资本运营三大平台。

如果说中国经济正在经历由外向型向内生型转变是时代大趋势的话，那么航运央企的合并路径或许就能跃然纸上。

1 物流：外运招商的新世代物流

外运发展(600270.SH)4月10日发布公告称：公司4月7日接到通知，中外运长航集团与招商局集团完成战略重组。中外运长航集团以无偿转划方式整体划入招商局集团，中外运长航集团的工商变更登记手续已经最终全部完成——成为招商局集团的全资

子公司，其出资人也由国务院国资委变更为招商局集团。某基金公司物流板块分析师表示：“招商局集团吸纳中外运长航集团之后，其 7000 亿元的总资产规模已经远超中远海运集团。招商局集团的实力毋庸置疑，然而单纯地认为此番战略重组仅仅是在中外运长航集团头顶扣了顶‘帽子’，就大错特错了一一至少就两家集团的物流板块而言，内外兼修的路径是清晰的。”

3 月底，招商局集团副董事长、中外运长航集团董事长赵沪湘表示：中国外运（0598.HK）作为招商局集团的物流上市平台，会逐渐将相关业务注入该平台，而招商物流则争取在年内并入中国外运。根据此前中国外运公布的《中国外运 2016 年年报》：实现营业收入 468 亿元，同比增长 2.8%；净利润 16.3 亿元，同比增长 9.1%。剔除非经常性因素，去年经常性利润同比增长 1.4%（主要得益于货运代理和专业化物流运营利润的上升）。下面集中讨论的是中外运长航集团并入招商局集团后物流板块的整合路径。

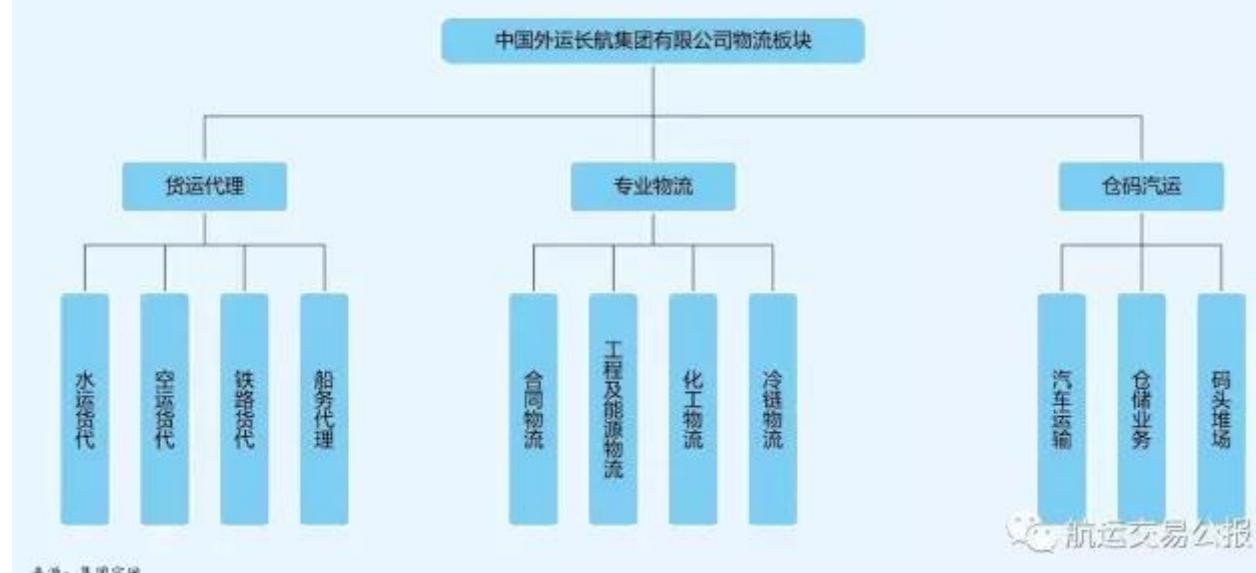
1.1 内外兼修

早在 2013 年，由中外运集团与长航集团合并而来的中外运长航集团因为内外部双重因素的作用，出现百亿级规模的巨额亏损。当时就有分析称集团业务整合的前提是“合并同类项”，而事实上，中外运集团与长航集团在战略发展和业务模式上并没有很强的互补性——主营业务其实并没有多少交叉，同质业务也很少——这是所谓“为并而并”的典型。而此番的战略重组思路就明确得多了，就物流板块而言，用“‘内外兼修’地‘以内养外’”这句话来阐释可能再恰当不过。

中外运长航集团物流业务板块（外运长航物流）分为“货运代理”、“专业物流”和“仓码汽运”三块（见图 1），显现出较强的外向型特色。一次闭门会议上，中国外运内部人士表示中国外运高达数十亿的垫资规模客观上垒高了营运风险——众所周知，垫资正是中国外运的“核心竞争力”之一，背靠招商局集团这座“金山”，是否意味着中国外运可以愉快地垫资而没有后顾之忧呢？

中外运长航集团物流业务架构

1

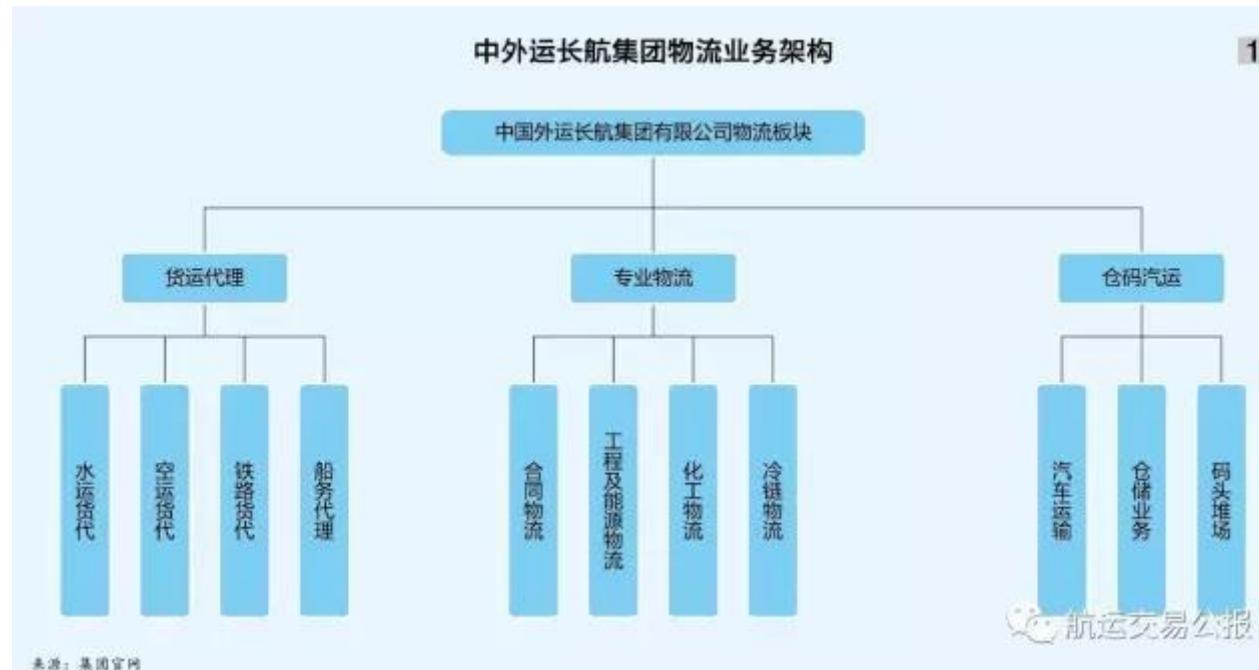


首先，姑且认为垫资依然会是中国外运的“核心竞争力”，那么招商局集团也会给中国外运带来不一样的运作模式。单纯的垫资会成为集银行融资、航运保险等在内的综合金融手段，且原先中国外运内部行业风控体系应该会被纳入更专业的招商局集团内部的专业风控体系。

其次，从《中国外运 2016 年年报》来看，垫资已经被物流知识产权所取代，而后者已渐渐成为中国外运的绝对“核心竞争力”。去年，虽然中国外运货运代理的运营利

润由上半年 0.1%的增幅升至下半年的 2.4%，然而专业化物流的运营利润由上半年 5%的增幅升至下半年的 21%。中国外运已经从一个腰缠万贯的“庄家”华丽转身为一个“运别人所运不了”的“专家”——这种转变对其长期盈利是极有帮助的。

转过来看招商物流的“综合物流”、“特色物流”和“供应链管理”三大板块（见图 2），其子板块中的“快消物流”、“快运物流”和“会展物流”等透出浓浓的内生型气息。如果说外运长航物流更侧重于国际间的综合物流解决方案，那么招商物流则更侧重于国内的综合物流解决方案。



来源：集团官网



虽然内外有别，但先来试着“合并同类项”，以外运长航物流为主。第一，类似招商物流“化工物流”、“装备制造物流”和“冷链物流”等子板块可以顺利并入外运长航物流“专业物流”的相关子项。第二，外运长航物流拥有自建码头 91 个、泊位 300 余个，下属 206 家仓储企业，拥有仓库、堆场、箱站和码头等资源，仓库数量和面积居全国仓储行业首位，故再加上招商物流 114 余万平方米自建仓库和 153 座城市 815 个网点的话，其协同效应不言而喻，招商物流的“快消物流”、“快运物流”和“会展物流”有望整合成外运长航物流旗下的“内运”板块——外运长航物流愈加“内外兼修”的雏形已具。第三，在“一带一路”战略引领下的“跨境物流”层面，两家其实已经受益匪浅，协同联动不成问题。外运长航物流一方，“一带一路”沿线的国有大型企业基建项目已使工程项目类物流板块收入同比上升两成；招商物流一方，在中白商贸物流园等项目中已经携手外运长航物流共同打造招商局集团物流板块的“百千亿工程”。

1.2 以内养外

如果说受全球产业布局调整而收缩的外向型经济需要寻找类似“一带一路”的新支点，那么内生型经济的版图开拓则更仰仗于国内物流效率的提高和成本的压缩。

从外运长航物流与招商物流的整合路径来看，今后的作用至少有三：第一，对外贸易特别是“一带一路”沿线贸易的窗口，较中远海运集团的优势在于，招商局集团本身在金融方面具备强大的实力，而中远海运集团的专业金融体系尚待建立；第二，招商局集团内部供应链体系的物流端，招商局集团在金融、银行、地产、交通、工业、贸易、科技等产业均占有重要地位，对于自身全产业链的布局而言，物流端不得不说是重要的一环；第三，整合后的招商局集团物流板块有望更贴近民生，招商局集团目前持有顺丰控股（002352.SZ）6.4%的股份，就很有可能被注入招商局集团的物流板块中，而早在去年 9 月，招商局集团与中国邮政储蓄银行就已经达成战略合作，虽然合作被笼统地定

义为“交通产业、金融产业及地产产业板块建立起长期全面的战略合作关系”，但还是很容易让人产生招商局集团进一步挖掘邮政网络节点潜力的猜测。

试想借助外运长航物流和招商物流原本的物流体系，无论是顺丰还是邮政，都有可能借力拓展国内甚至海外市场。中国外运的国际快递目前覆盖全球 200 个国家和地区，与国内快递业巨头更紧密联系后产生“化学作用”价值一定不可估量。

两家集团在航运领域整合大概率为：招商轮船成为湿货——油气运输整合平台；中外运航运成为干货——干散货运输整合平台。

2 航运：干湿货分离

航运业是招商局集团的传统产业。据招商局集团官网介绍，招商局集团旗下上市公司招商轮船（601872.SH）现有运力为 1923 万 DWT，加上中外运长航集团拥有和控制各类船舶运力 1397 万 DWT，招商局集团航运板块总运力达 3320 万 DWT。

航运细分板块，招商轮船拥有油轮、干散货船和 LNG 船队；中外运长航集团旗下上市公司中外运航运（00368.HK）则主要为干散货运输船队。

根据两家上市企业近年来的动态，招商局集团与中外运长航集团在航运领域的整合，大概率会采取干湿货分离的方式，也就是说招商轮船成为湿货——油气运输整合平台；中外运航运成为干货——干散货运输整合平台。

2.1 两家企业资产

2.1.1 招商局集团

截至去年年底，招商局集团投入运营的 VLCC 有 39 艘，另手持 VLCC 订单 14 艘，拥有世界一流的 VLCC 船队；拥有和管理世界规模领先的超大型矿砂船队（VLOC，8 艘，手持订单 20 艘）和 LNG 船队。去年 3 月，招商局集团拥有的 VLOC “明成”轮成为香港船舶注册突破 1 亿总吨的标志性船舶，开创香港航运的新里程碑，是香港航运界具有代表性的力量。

2.1.2 中外运长航集团

中外运长航集团的航运业务包括干散货运输、石油运输、集装箱运输、滚装船运输、件杂货运输和燃油贸易等，是中国三大航运企业之一、中国内河最大骨干航运企业集团，中国唯一能实现远洋、沿海、长江、运河全程物流服务的航运企业。

在油运领域，中外运长航集团拥有和控制包括 30 万吨级、11 万吨级、7 万吨级和 5 万吨级在内的各类油轮 240 余艘、872 万 DWT，业务覆盖长江、沿海、近洋和远洋的石油运输。在干散货运输领域，中外运长航集团目前拥有各类拖轮、驳船、江海直达船、沿海和远洋干散货运输船舶，拥有和控制运力约 800 万 DWT，其中自有运力超过 500 万 DWT，船舶运力居中国航运企业第二、内河航运企业之首。在集运领域，中外运长航集团拥有和控制集装箱船 190 余艘、逾 8.2 万 TEU，在国内外主要制造和贸易地区建立了班轮和驳船业务，服务网络遍布长江沿线、国内沿海、东北亚及泛太平洋地区。在滚装船运输领域，中外运长航集团拥有汽车滚装船 20 余艘，车位 4.5 万余个，是中国涉足滚装运输行业时间最早、规模最大、市场占有率最高、服务客户最多的滚装物流企业。

值得一提的是，2015 年 11 月 2 日中国经贸船务成立，成为中外运长航集团的航运业务运营管理平台公司。

一旦招商局集团与中外运长航集团运力整合起来，将与此前合并而成的中远海运集团一起成为中国两大航运集团。其中，招商局集团的油轮运力遥遥领先（见表）；中远海运集团的干散货船和集装箱船更胜一筹。中远海运集团官网显示，中远海运集团经营船队综合运力为 8532 万 DWT。其中，集装箱船队规模为 158 万 TEU；干散货自有船队运力为 3352 万 DWT；油轮船队运力为 1785 万 DWT；杂货特种船队运力为 300 万 DWT。

2.2 湿货平台：招商轮船

招商轮船目前经营管理的超级油轮船队规模位居中国第一、世界领先；散货船队船型整齐、特色鲜明；与原中远集团合资经营的 LNG 船队是中国首支 LNG 船队。截至去年

年底，招商轮船自有船舶合计超过 1800 万 DWT，同时还持有 53 艘新船订单。船队分别由旗下的海宏轮船（香港）有限公司、香港明华船务有限公司、中国液化天然气运输（控股）有限公司运营。招商轮船近年来运力增幅巨大，油轮船队从 2013 年年底的 428 万 DWT 增至去年年底的 1251 万 DWT；散货船队从 2013 年年底的 196 万 DWT 增至去年年底的 496 万 DWT。

招商局集团与中外运长航集团船舶运力比较

船型	招商局			中外运长航		
	现有(艘)	订单(艘)	现有(DWT)	现有(艘)	现有(DWT)	总计
油轮	44	14	1251万	240余	872万(自有+控制)	2123万
其中:VLCC	39	14	1197	/	/	/
LNG船	6	15	50万	/	/	/
散货船	23	25	496万	/	800万(自有+控制)	1296万
其中:VLOC	8	20	320	/	/	/
集装箱船	/	/	/	190余	8.2万TEU	/
滚装船	/	/	/	20余	4.5万余个车位	/
总运力	/	/	1923万	/	139万	320万

来源:《航运交易公报》记者根据企业官网整理,仅供参考

中外运长航集团旗下的液货运输平台——长油 5(400061)的运力与招商轮船相比,还是有较大差距,长油 5 的 2016 年年报显示,其拥有及管理的各类运输船舶 62 艘,包括油轮、化学品船、乙烯船、液化气和沥青船,约 220 万 DWT,约为招商轮船油轮船队的“零头”。

应该说在液货领域,以招商轮船为整合平台也算合情合理。

2.3 干货平台: 中外运航运

与招商轮船的散货运力相比,中外运航运在总载重吨上稍具优势,2016 年年报显示,招商轮船的干散货自有运力为 496 万 DWT,加上管理运力 126 万 DWT,总控制运力为 622 万 DWT;中外运航运的干散货控制运力为 664.4 万 DWT。

在船型上,招商轮船有 VLOC、海岬型和大灵便型三种船型,而中外运航运有海岬型、巴拿马型、大小灵便型四种船型,也就是说招商轮船的船型更大一些,而中外运航运的船型更全面一些,这影响到两家企业的承运货种——招商轮船承运的干散货货种主要为铁矿石、煤炭、钢材、镍矿、铝钒土;中外运航运承运的货种理论上是全覆盖的。

此外值得一提的是,从母公司层面来看,中外运长航集团在航运领域伸出的触角比招商局集团要广泛,涉及的集装箱运输、滚装船运输,以及新开发的冰级 LNG 船运输均是招商局集团目前并没有涉足的领域。再加上中外运航运本身在干散货运输领域的运力和船型上略胜一筹,招商轮船在液货运输领域或将承担整合平台责任,在干散货领域,招商局集团将整合平台让贤于中外运航运,也算情有可原。

中集集团若与招商工业合并,将缔造出全球最大的海工装备制造。在规模上,长航重工稍逊一筹,被整合或在意料之中。

3 造船: 中集集团 or 招商工业

在造船领域,招商局集团实力雄厚,旗下有上市公司中集集团(000039.SZ)和招商工业,偏重海工业务;中外运长航集团旗下有 4 家造船企业,能造 20 万吨级以下各类船舶。虽然招商局集团偏重的海工业务目前并不景气,中外运长航集团覆盖的船型更为广泛,但在造船海工业务的规模上,中外运长航集团不及招商局集团,未来被整合将是大概率事件。至于整合平台,目前有两种猜测——中集集团或招商工业,但无论是谁,大股东都是招商局集团。

3.1 两家企业家产

3.1.1 中集集团

中集集团于 1980 年 1 月创立于深圳，由招商局集团与丹麦宝隆洋行合资成立，初期由丹麦宝隆洋行派员管理。1994 年在深圳证交所上市；2012 年 12 月在香港联交所上市，目前是 A+H 股公众上市企业，主要股东为招商局集团、中远海运集团和弘毅投资等。

目前，中集集团是世界领先的物流装备和能源装备供应商，总部位于中国深圳。企业主要业务领域有：集装箱、道路运输车辆、能源化工及食品装备、海洋工程、物流服务、空港设备等。作为一家为全球市场服务的多元化跨国产业集团，中集集团在亚洲、北美、欧洲、澳洲等地区拥有 300 余家成员企业及 3 家上市公司，客户和销售网络分布在全球 100 多个国家和地区。去年，中集集团拥有 5 万名员工，创造 511.12 亿元的销售业绩，净利润约 5.4 亿元。

3.1.2 招商工业

招商工业是招商局集团旗下专门从事海工装备和船舶修造业务的二级企业，拥有香港、深圳、海门三大修造基地，以建设中国领先海工装备及船舶修造企业为目标。经过五十多年发展，招商工业下属友联船厂已成为具有国际影响力的高端船舶及海工修理品牌；招商局重工也已成为中国海工装备及特种船舶建造的主要参与者，入围中国首批 7 家海工“白名单”企业之列，先后建造近 40 座各类自升式钻井平台、多功能平台和风电安装平台，及 20 多艘高端挖泥船、半潜式自航工程船、多功能潜水支持船、LNG 运输船等，已成为中国海工装备及特种船舶高端产品建造商，拥有业内最佳的交付纪录和经营业绩。

招商工业 2008 年建成投产的深圳孖洲岛修造船基地拥有世界一流的修造船硬件设施，是华南地区最大规模的修造船基地（包括蛇口友联船厂和招商局重工深圳两家经营主体）。2013 年收购、建设了华东海工基地。除中国内地业务外，招商工业旗下的香港友联船厂现为香港地区实力最强、规模最大的修船厂，拥有香港第二大拖轮船队，为船厂日常修船业务和挂靠香港港的各类船舶提供 24 小时服务。

目前招商工业员工总数约 5300 人，其中经营管理及工程技术人员 2300 人。招商工业旗下招商局重工江苏拥有国家级企业技术中心，招商局重工深圳拥有省级企业技术中心，研发人员合计逾 800 人，可承担各种自升式平台、半潜式平台、特种工程船的基本设计、详细设计、生产设计等，目前在造及在修海工项目居中国各大海工船厂之首。

招商工业 2015 年曾表示，该公司总资产已近 150 多亿港元，实现年产值百亿目标。

3.1.3 长航重工

中外运长航集团的船舶工业（长航重工）在国际造船市场成功打造一批产品品牌，其中 1.85 万吨级双相化学品船、MR 型油轮、3750 吨级全环保型电力推进型成品油轮、A380 空中客车飞机构件专用运输船、1.03 万吨级 RORO 船、1.91 万吨和 3 万吨级重吊船、5.7 万吨级和 9.25 万吨级散货船等船型已成为知名品牌；产品出口德国、英国、意大利、挪威、希腊、法国、荷兰、瑞典、香港等 20 多个国家和地区，深得船东好评。

长航重工拥有 1 万~5 万吨级船台 25 座，10 万吨级、20 万吨级干船坞各 1 座，1.6 万吨级举力浮坞 1 座，100~500 吨级大型门吊 24 座及多条先进的钢材预处理生产线、船体分段加工流水线和高精度数控切割设备。

3.2 招商局集团内部整合预期

4 月 7 日，招商局港口发布公告称，公司将向招商工业出售其所持中集集团 24.53% 的股权，总计出售价为 85.4 亿港元。市场由此产生中集集团与招商工业或将整合的预期。

细看两家企业的业务，在海工业务方面多有重合之处。

中集集团旗下中集来福士，目前是中国最大的深水半潜式钻井平台制造商，其产品占中国国内交付量的 78%，手持订单全球市场占有率为 23%。事实上，虽然业务方面并不冲突，但鉴于全球海工市场的低迷，中集集团和招商工业均在向对方领域渗透。2015

年 11 月，招商局重工拿下新加坡一家企业 4 座深水半潜式钻井辅助平台的订单，就被认为是挑战了中集来福士在该领域的垄断地位。

目前尚不知合并中两家企业何家为主导，但如果纯看体量及营收，则中集集团的可能性更大。事实上，两家企业海工业务的合并最早见于 2015 年 7 月深圳市政府公布的《中国（广东）自由贸易试验区深圳前海蛇口片区建设实施方案》（《方案》）。《方案》提出，支持招商局集团、中集集团整合海工资源，建设前海海工金融产业单元和全球研发中心，支持招商局集团以前海蛇口片区为中心投资布局海外海工基地网络；将前海蛇口片区打造为全球最大的海工装备总部基地，5 年内形成千亿级产业规模。

中集集团若与招商工业合并，将缔造出全球最大的海工装备制造。在规模上，长航重工稍逊一筹，被整合或在意料之中。[返回](#)

“船谷”南通：引入“三大资本”的转型路

江苏省南通市地处长江三角洲北部，与上海及苏州隔江相望，具有“据江海之会、扼南北之喉”的地理位置优势。近年来，随着南通市船舶海工产业的迅猛发展，素有“船谷”之称的南通呈现出海工装备制造、船舶建造“双轮驱动”的发展态势。在过去的一年中，我国船舶工业进入深度调整和转型的关键阶段，南通船舶与海工产业也加快转型升级，通过引入“三大资本”，盘活存量资源，促进了全市船舶工业产能结构的持续优化。2017 年，南通市将重点从“稳、转、调、争”四个方面着力推进船舶工业供给侧结构性改革，加快转换产业发展动能，促进船舶工业向中高端迈进。

1 引入“三大资本”盘活存量资源

在船市持续低迷的 2016 年，南通市部分主打三大主流船舶建造业务的中小型船企“接单难、盈利难”等问题进一步凸显，开工不足、产能闲置问题日益加剧。转型升级成为船舶企业唯一的出路，不转就面临生存危机；转型太慢，就会错失良机被市场无情淘汰。对此，南通市船舶行业主管部门通过引入外资、国资、民资“三大资本”，促进全市船舶工业产能结构的持续优化，使部分企业实现产品转型，重新焕发生机。

一是通过引入外资，引导部分船舶企业转型核心配套产品业务。南通华滋奔腾船业有限公司与法国雅凯集团合资成立了江苏华滋海洋工程有限公司，加大对原有设施的升级改造力度，进军超大型液罐系统等海工装备领域。目前，华滋海洋公司研制的全球首制 85000 立方米超大型半液半压式船用 C 型液罐已顺利合拢。2016 年，该公司产值同比增长 64.5%。

二是通过引入国资，促使南通船舶企业转向特种工程船舶领域。上海振华重工（集团）股份有限公司以增资入股的方式控股启东道达重工有限公司，成立了上海振华重工启东海洋工程股份有限公司。新公司的成立有效弥补了振华重工发展海工的硬件短板，优化了其海工基地布局，道达重工则退出一般船舶建造领域，更专注于海上风电装备领域，进一步做大做强海工装备产业，提升竞争力。2016 年，振华启东海工已有多艘海工装备和特种工程船下水，产值同比增长 50.8%；建造的列入国家“863”计划项目的、全球首座一步式海上风机运输安装装置“道达风能”号在通州湾顺利下水。

三是引入民资，促进南通船舶企业转型非船业务。原南通启亚船务有限公司被江苏京沪重工有限公司收购，转型桥梁、建筑钢结构领域。2016 年，启亚船务产值同比增长 207.5%。

据了解，通过引入三大资本，南通船舶工业实现了平稳发展，化解船舶过剩产能 60 万吨。

此外，南通市船舶企业还大力加强科技创新，进一步增强创新能力。2016 年，位于南通的招商局重工（江苏）有限公司技术中心获国家级企业技术中心认定，南通力威机械有限公司等 7 家船舶企业获省级企业技术中心、省工程技术研究中心认定。招商局集

团海工研究中心去年12月落户南通，将从全球引进高端研发人员50人左右，投入5亿元加强海工研发能力建设。

2 积极转型升级 实现提质增效

2016年，南通市政府通过政策扶持，引导企业加快转型升级，促使该市船舶工业实现稳定发展。但随着市场下行压力持续加大，船舶产业发展环境仍十分严峻。船东经营业绩恶化、海工装备利用率大幅下滑，船企“交船难”问题愈加凸显、手持订单系统性风险大增。对此，南通市经济和信息化委员会相关负责人表示，今年，南通市将继续推进船舶工业供给侧改革，重点支持南通中远川崎船舶工程有限公司、南通中远船务工程有限公司、招商局重工（江苏）等骨干船舶企业发挥资金、技术优势向高端产品领域发展；支持企业细分船海市场，开拓船舶海工市场新领域，利用优质起重、焊接、涂装等硬件设备和岸线码头资源发展非船业务，实现多元化发展，支撑产业总量增长。南通市还将进一步优化产能配置，盘活船厂存量资产，延伸船舶海工高端配套产业链，促进船舶海工产业提质增效。在促进转方式、调结构过程中，南通市将支持金融机构研发针对本市船舶企业的金融产品，支持船舶企业向金融机构争取转型信贷政策授权，为南通市船舶工业发展营造良好的氛围。

此外，南通还将以智能制造引领船舶工业内涵式发展。目前，南通市已建成1家省级示范智能车间、3家市级示范智能车间，上海振华重工集团（南通）传动机械有限公司智能化桩腿焊接车间更是填补了海工装备制造领域多项技术空白，成为国家级海工装备智能化制造示范车间。该公司目前又启动了“齿轴智能制造流水线”项目，后续还将建设“齿轮智能生产线”，力争以智能制造为动力，实现转型升级。[返回](#)

浙江省副省长谈海洋港口一体化发展

1 海洋港口一体化发展势在必行

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

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

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

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

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

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

但分析现状，我国海洋港口发展主要存在以下问题：

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

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

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

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

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

2 浙江推进海洋港口一体化的主要做法

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

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

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

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

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

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

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

第四，优化口岸管理方式。加快推进口岸监管一体化。

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3 推进海洋港口一体化发展的启示

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

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

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

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

启示之五：立足共建共赢是推进海洋港口一体化发展的保障。注重兼顾各方利益，努力实现“三个共赢”：

一是多港共赢。宁波舟山港一体化以资产为纽带，实现宁波港业务、管理优势与舟山港岸线、资源优势互补互利。嘉兴港、温州港、台州港和义乌陆港等充分融入宁波舟山港的航运服务体系，形成资源、利益共享。

二是多方共赢。在海港资源整合中，省级国有资产和原属地方资产各股东保留分红权和未来企业发展带来的股东权益增值收益，原属地方的企业注册地和税收关系不变，做到共同发展、共享利益。

三是海陆共赢。通过港口资源整合发展，进一步加强海港对内陆地区的辐射带动和产业延伸，形成海陆联动、统筹发展。[返回](#)

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@sis-i-smu.org

