

时事经济与航运

中国海洋运输情报网主办

2016 年 07 月 13 日 (第 535 期总第 1594 期)

◆ PPI 降幅持续收窄 年内或难转正.....	1
◆ 航运业将带来“全球经济危机”？	2
◆ 七嘴八舌话船管.....	4
◆ 全球排放控制区 (ECA) 不断扩容.....	11
◆ 天津建设北方国际航运核心区实施方案获批	14
◆ 港口如何走通重组整合之路	16

PPI 降幅持续收窄 年内或难转正

进入 2016 年，工业生产者出厂价格指数 (PPI) 同比降幅连续六个月出现收窄。国家统计局 7 月 10 日公布的数据显示，2016 年 6 月份，全国工业生产者出厂价格环比下降 0.2%，同比下降 2.6%。上半年，工业生产者出厂价格同比下降 3.9%。

虽然 PPI 同比降幅持续收窄显示中国经济动力恢复的迹象，但值得注意的是，在连续三个月的正增长后，6 月份 PPI 数据环比涨幅再次由升转降，回落 0.2 个百分点。

PPI 环比由升转降的原因是什么？上半年 PPI 数据释放出哪些重要信息？预计下半年 PPI 会否止跌回升？对此，多位业内人士进行了分析。

1 PPI 环比重回负增长值得关注

国家统计局城市司高级统计师余秋梅分析指出，6 月份，中国 PPI 由 5 月上涨 0.5% 转为 6 月下跌 0.2%。部分工业行业价格由升转降，其中黑色金属冶炼和压延加工、有色金属冶炼和压延加工、化学原料和化学制品制造业价格环比由 5 月上涨转为 6 月分别下降 5.1%、0.2% 和 0.3%。

国家信息中心预测部主任范剑平对中国经济时报记者表示，PPI 环比由升转降，根本原因在于去产能没有实现显著进展。加之行业去库存效果显现，因此价格出现反弹。价格一升高，企业开始恢复生产，供需重新恢复平衡，价格就会有所回调。

而国务院发展研究中心金融研究所银行研究室副主任吴庆则对本报记者表示，PPI 环比增速由升转降主要是由于国际因素的影响。英国脱欧以后，世界经济震荡，大宗商品价格随之震荡，也影响中国的生产者价格指数。现在看来，英国和欧盟都可能发生进一步的变化，因此我国工业品行业尤其是大宗进出口对外贸易还会继续受到影响。

“我国 PPI 其实已经连续出现了很长时间的下降趋势。从去年年底开始，呈现出收窄的趋势。主要因为我国经济增长和 CPI 居民消费水平的提高，对价格变化的容忍度也有所提高。当前的 PPI 变化是处于一个合理区间。”吴庆表示。

“环比增速和同比增速表现不一致，说明当前 PPI 同比增速继续收窄的原因是去年低的基数效应导致的。”北京大学经济学院教授、北京大学经济研究所常务副所长苏剑对中国经济时报记者表示，从 6 月份的 PPI 数据可以看出，调结构、去产能的力度有所加大，进一步减少了对高耗能产业的投资和消耗需求，这样拉低了 PPI 增速反弹的速度。

此外，苏剑认为，从主要行业出厂价格来看，大部分工业品出厂价格环比、同比增速均较 5 月份有所上升，而价格增速较 5 月份下滑的行业全都集中在六大耗能产业和上游采掘业，尤其是黑色金属行业。

2 PPI 同比持续负增长年内难转正

作为社会总供求的“晴雨表”，PPI 环比由升转降，同比降幅继续收窄，释放出什么信号？

国务院发展研究中心宏观经济研究部研究员张立群对中国经济时报记者表示，从上半年 PPI 数据可以看出，整个供求关系还是趋稳的，有别于过去两年供大于求、通缩程度持续加剧的状况，但是环比下降的情况表明近期企业信心有所减弱，导致对库存的补充、生产活动的组织偏向谨慎。这种情况也在意料之中，因为经济增长由落转稳之后，或将在升温与走平之间有一个摆动，这个摆动从今年 4 月之后也让大家在预期上产生相应的更大波动。但是从目前的政策取向来看，还是引导预期向走稳的方向发展。此外，对于近期出口增速、投资增速特别是民间投资增速的下降，PMI 指数连续两个月小幅下降以及 PPI 环比涨幅出现逆向的改变，应当给予关注，因此，在稳增长方面，还是要进一步保持宏观政策的稳定性，注意引导市场预期走稳。

范剑平认为，首先，PPI 在较长时间出现同比下降，这表明我国确实存在通货紧缩的压力。而同比降幅持续收窄，让大家看到了通货紧缩压力的减轻，但是我们也要注意，在全球经济不景气的背景下，PPI 的回升对经济并不会产生明显的正向影响。严格来说，经济反过来对 PPI 的影响可能更主要。从世界范围来看，多数国家现在还在保负利率，说明大家普遍认为存在通货紧缩的压力。中国从未来来看恐怕也是通货紧缩的压力大于通货膨胀的压力，所以在未来几个月，PPI 同比增速由负转正的可能性不大。或许是因为去年低基数的原因造成 PPI 降幅在收窄，但实际上大多数工业品价格没有太大波动。这也是因为我国大多数工业品价格与国际接轨，全球产能过剩所造成。

“预计下半年，PPI 将平稳回升。”张立群如是判断，这与整个市场需求走稳，包括企业的生产、开工水平走稳相一致。但是从同比来看，下半年 PPI 由负转正的可能性较小，环比来看，前三个月 PPI 环比增速上升，6 月的下降或许只是暂时的波动，未来环比总体来看将呈上升趋势。

“调结构和去产能对 PPI 产生一定影响，之前产能过剩现象较为严重，因此价格下降的压力较大，接下来，去产能的效果将会越来越显著，价格下降的动力也会慢慢减弱，因此 PPI 同比降幅会继续收窄。”苏剑说。

作为反映某一时段生产领域价格变动情况的重要经济指标以及制定有关经济政策和国民经济核算的重要依据，PPI 何时才能止跌回升、实体经济何时才会回暖是业内关注的问题。

范剑平表示，下一步，应当进行供需改革，进一步做好去产能、去库存、去杠杆工作，“我们要下定决心，什么时候能够把无效的供给、过剩的产能去掉了，那么限产保价、价格回升才会真正有基础。”[返回](#)

航运业将带来“全球经济危机”？

1 受航运业拖累 德一家资产上百亿银行即将崩溃

众所周知，2008 年经济危机的导火索，就是次贷危机。现在银行业又出现了类似的场景，而这一次是在欧洲增长的“发动机”德国。

种种迹象显示，一些德国银行一直是航运业最大的贷款机构。分析认为，现在一些航运业贷款状况似乎非常不好，这可能成为欧洲银行业危机的导火索，而德国可能就是将欧洲银行业危机中倒下的下一个多米诺骨牌。

德国一家州立银行因航运业不良贷问题目前遭遇严重困境，德媒今日报出，市场期望的政府对该银行直接资助支持似乎已落空，该银行的一项可转换债今日惨遭抛售，跌去 25%。

就在几周以前，据报道，德国最大商业银行之一北德意志州立银行在考虑要全面接管其同业不莱梅州立银行。不莱梅州立银行因持有不良航运业贷款资产组合而面临巨大压力，该银行上周警告称，将不得不把其航运业贷款资产组合中的 4 亿欧元坏账销账，该银行并将因此在今年面临数亿美元亏损。

不过，由于一个月前当地州政府打的一支强心剂让市场一直还保持镇定。北德意志州立银行 CEO Gunter Dunkel 和不莱梅州财政部长 Karoline Linnert 当时表示，北德意志州立银行、不莱梅市和北威州的储蓄银行协会都同意，要维持不来梅州立银行资本保持适当程度地完整无损，他们正在就增加的资本形式和规模紧密讨论中。

然而，近日德国题为《Capital increase for ailing Landesbank is questionable》的文章称，航运业贷款令德国不莱梅州立银行遭遇困境，该银行没有政府的帮助已经无法生存，但是来自德国下萨克森州政府的直接资本支持目前看来是不太可能的了。

下萨克森州州政府总理 Stephen Weil 表示，来自本州及不莱梅州政府的资本救助目前看来是不现实的，这种传统的由合伙人提供必要资本的方法似乎不起作用，但他还是补充道，将尽力拯救不莱梅州立银行。而此前不莱梅州州政府总理已经表示，排除了本州会资金支持不莱梅州立银行，并称这不符合欧盟法规。

如果德国同意对本国银行的救助计划，那么就意味着德国必须也同意意大利银行的救助计划。所以目前，德国政府面临一个两难处境。金融博客 Zero hedge 称，也可能德国就会直接选择放弃救助本国银行。

而此前，意大利趁着上周五英国公投脱欧，提出推行 400 亿欧元的银行业救助计划，对本国银行业施行重组，但遭到德国反对。知情人士称，德国政府表示，欧盟对于困境中银行处理的规则应该在一切救助中被运用——在注入公共资金前，股东和部分债权人必须承担损失。对于意大利推行的银行债务重组计划，德国的态度是将反对一切让投资者免遭损失的尝试。

因此这条消息这立刻震动市场的敏感神经，由于感到来自州政府的支持希望薄弱，周四，不莱梅州立银行发行的一支 5000 万欧元的可转换债遭抛售，跌了近 25%，从 120 欧分跌至 73 欧分。

此外，可以略带一提的是，路透不久前也报道，因担心欧洲央行会上调该行业贷款拨备要求，德银也预期出售至少 10 亿美元航运业贷款。这迹象暗示德国银行一直是航运业中的最大贷款机构之一。

一位财经消息人士对德银此举表示，他们是考虑为投资组合瘦身，其中包括有毒债务，出脱一些部位的做法合乎做生意的道理，他们并不是想退出航运相关业务。

2 2016 年航运盈利大幅降低

航运经纪集团克拉克森发布警告称，“与去年相比，2016 年船舶和离岸市场的盈利将大幅降低。”

克拉克森最新的交易报告中指出，今年上半年克拉克松指数跌愈 30%，而波罗的海干散货指数(BDI)同样大幅下跌。

航线运价的恶劣情况加剧了全球经济运行的不确定性，使得船舶和离岸市场维持供需不平衡的现状。与此同时，尽管油价走高，但海工钻井平台市场仍然低迷待复苏。这些因素使得航运经纪集团的租金与收入受到冲击。

尽管航运经纪公司的业务量在上升，但是相较于航线运价和航运资产价值的下跌显然杯水车薪，推动市场唯一的亮点在于少量的新船订单。

由于克拉克森集团的总资产以美元计算，英国脱欧推动美元上涨对于公司有一定的积极意义。然而克拉克森仍然表示 2016 年预期利润将大大低于 2015 年。在收购挪威航运经纪公司 RS Platou 后，克拉克森 2015 年净利润达 3180 万英镑。

克拉克森强调，集团业务量的显著上升、营业额的增长、财务部鼓励授权渠道以及强劲的资产负债表都证明公司的业务水平仍然十分强劲。

3 航运长期增长的时代已经结束？

行业资深人士 Ravi Mehrotra 认为，“第四次工业革命”通过技术创新，降低劳动力和能源成本，从而提高国内生产力水平，这将使传统形式的航运业前景黯淡。“第四次工业革命”通常指将数字与实体相结合的制造业新技术。

Mehrotra 先生称，第四次工业革命的主要目标是降低劳动力和能源成本，随着共享经济的兴起，新的生产方式将减少对基础设施与劳动力、乃至传统制造业的需求，从而改变全球供应链的基础。这些都将对传统航运产生负面影响。

制造业与航运长期增长、从低成本劳动力的国家向发达国家输出廉价工业制造品的时代已经结束。

Mehrotra 根据 Clarkson 和丹麦航运金融数据做出预测，2015-2030 年海运进口量年增长将从 2000-2015 年的 3.7% 跌至 1.2%。供给方面，他预测 2016-2021 年的新造船年交付量在 0.76-1.02 亿 GT，同期拆解量为 0.2-0.26 亿 GT。这意味着供给过剩，船舶利用率仅有 80%，同时资本也未能充分利用，这导致低回报甚至负回报。

对航运业而言，以传统形式很难渡过这一难关，只有高效、资金雄厚的大公司可能幸免。不过生产方式转变带来的影响在不同航运板块并不一致。

Mehrotra 先生指出，由于本地生产将会增长的预测，集装箱板块受冲击最大；油轮板块受到中国和印度消费持续上涨的支撑相对较好。Mehrotra 先生认为，全球、特别是发达国家人口老龄化，将会刺激对邮轮的需求。发达国家进出口货物减少将释放现有港口设施的能力，并可以向油轮码头转型。

4 全球航运业信心降至纪录低点

路透伦敦 7 月 6 日-周三公布的一项运输业调查显示，全球航运业信心创纪录低点，因对全球经济衰退的担忧和英国脱欧，让陷入最严重低迷期的航运业雪上加霜。

全球集装箱行业以及乾散货航运市场如今正苦于应对船只供应过剩、全球经济萎靡以及消费者需求疲弱等问题。

国际律师事务所诺顿罗氏(Norton Rose Fulbright)发布年度调查显示，只有 15% 的受访者认为当前市场环境正面，为 2009 年开始调查以来的最低比例，且航运业是运输业中表现最黯淡的领域，目前不得不到处招揽生意。

另外，68% 的受访者称，全球经济衰退给未来数年航运业带来的风险最大。38% 认为最大风险在航空业，20% 认为是铁路运输业。

“(航运)行业目前正处在记忆中最严重的衰退期，多数受访者都认为未来五年货运量会有所提高，若发生任何重大经济冲击，都将进一步打击本就脆弱的航运业，”诺顿罗氏全球运输业主管 Harry Theochari 表示。

“英国投票决定脱欧意味着，船主可能要评估这对各种监管规定以及他们在主要航运金融市场融资准入的影响，”他说，指的是伦敦城的业务。

此项调查访问了运输领域的企业、金融業者以及政府机构共 200 位受访者。[返回](#)

七嘴八舌话船管

船舶管理企业兴起于 20 世纪 50 年代的欧洲，船东为规避日益高昂的营运费用，将船舶管理转包给船舶管理企业。船舶管理企业通过专业化、规模化的营运模式将船舶损耗降至最低，有效发挥资金、信息、人才等优势，极大提高了经营效率，同时也确保了船员安全。在当前低迷的市场环境下，船舶管理业究竟面临怎样的困境？如何改善？

作为船舶管理的一部分，船员管理工作逐渐受到重视。交通运输部 6 月 24 日公布的《2015 年中国船员发展报告》显示，截至去年 12 月 31 日，中国共有注册船员 1370224 人，船员规模总体满足航运市场需求，但结构上需紧随市场需求变化进行优化。在业内人士看来，中国不仅高端海员在国际上缺乏竞争力，普通船员亦面临“生源”危机。

提高船舶管理水平有多种途径，但船舶管理信息化是一条必须走的路。在船舶管理信息化平台上，在大数据基础上，能实现船岸互联，使远程服务成为现实，使航运效率得到提高，同时有效降低企业的运营成本。

1 新形势下的船舶管理

近年来航运市场持续低迷，在难以获取利润的情况下，大多数航运企业将目光集中在船舶管理上。无法“开源”，“节流”就变得越发重要，只有控制好船舶运营成本，才能维持企业的基本运转。“船舶管理”一词越来越频繁地见诸于媒体报端，不妨通过以下 3 个问题以明晰船舶管理的重要性。

1.1 何为新形势

国际贸易增长率连续 5 年低于 3%；国际原油价格低于 50 美元/桶；波罗的海干散货运价指数徘徊在 600 点左右。航运市场的低迷说得已经够多了，但是看到这些数据仍不免对航运市场的未来有着深深的担忧。

以干散货运输市场为例，波罗的海国际航运理事会（BIMCO）预测，今年全球将拆解 4000 万 DWT 的散货船运力；据克拉克森统计，按照新造船的交付计划，今年将有 9200DWT 的散货船运力将交付，去除其中 40%可能延期交付，仍有 5520 万 DWT 的散货船运力将交付。也就是说，在贸易量不增加的前提下，运力将增加 1520 万 DWT，市场何时会转暖？

BIMCO 总裁 Philippe Louis-Dreyfus 近期表示，当前干散货运输市场可以用“糟糕”一词来形容，船东不能指望以增加运力来缓解市场的压力，这个市场的命运掌握在全球船东自己手里。如果船厂现在停止造船，并再拆解 30%的运力，散货船东或将在 2019 年盈利。

但是对于船东而言，除了需应对市场外，还需面对越来越严苛的船舶管理国际法规。2013 年巴黎备忘录成员国实施新 PSC 检查体制（NIR）以来，2014 年东京备忘录成员国实施更为严格的 NIR，黑海备忘录成员国今年开始实施 NIR。

所谓 NIR，就是采用基于风险等级的评估方式来选择被检查船舶。船舶接受港口国检查的确定范围、频率和优先顺序取决于船舶评估的风险等级。风险等级评估取决于对 PSC 相关数据及历史数据的分析，低风险船舶被检查频率较低，被认定为风险较大的船舶则需接受更为频繁的检查。船型、船龄、以往表现、所属船旗国及所属管理企业过去的表现都将成为重要的参考因素。

上海润元船舶管理有限公司船长龚卫平表示：“很多船长、轮机长到现在都不知道 NIR，不知道其重要性和应对技巧，有些船舶管理企业懵懵懂懂，把整个船舶管理行业都拉下马，浪费大量的物力、财力、精力不说，企业的名声也一落千丈。”他认为，只要船舶还在运营，船舶管理就必须做好，在新的、更艰难的形势下必须做得更好，否则将会被淘汰。

1.2 何为船舶管理

从龚卫平的阐述中，人们知晓了一个信息：船舶管理在当前低迷的市场环境下变得尤为重要。那么，什么是船舶管理？由谁来进行船舶管理？

要回答上述问题，首先需要分清船东与船舶管理企业的关系。船东一般指《船舶所有权证书》的合法持有人，目前很多船东在某种意义上来说就是投资者，他们一般将船舶交给船舶管理企业管理。船舶管理企业通常由机务部、海务部、体系部、船员部（或附加船员企业）和采购后勤部等相关部门组成。船舶管理一般包括船舶技术管理、船员管理和商务管理，其中船舶技术管理不仅指管好船舶的硬件设备，还包括根据国际海事

组织、船旗国、国际法律法规培养训练船员，组合岸基（维修、供应等）资源，充分运用保险，配合商务管理、操作，使船舶经营成本降到最低，让船舶的营运保持最佳状态。

对于船舶管理企业的发展历史，《航运交易公报》2016年第15期《船管“大鳄”深耕中国市场》一文曾介绍：船舶管理企业20世纪50年代出现于欧洲，船东为规避日益高昂的营运费用，将船舶管理转包给船舶管理企业。船舶管理企业通过专业化、规模化的营运模式将船舶的损耗降至最低，有效发挥了资金、信息、人才等优势，大大提高经营效率，同时也确保了船员安全。

就中外对比来看，目前从事国际船舶管理的中国企业规模普遍较小，第三方管理企业数量相对较少，且业务范围、市场规模、客户群体相对较小；规模较大的企业管理的船舶也不到百艘。与之形成对比的是，国际同行旗下企业管理的船舶数量超过百艘的较多，管理水平也较高，特别是在信息化方面的投入和管理水平相当高，如在文档处理上，很多国外船舶管理企业聘请印度人管理，他们不但经验丰富且英文水平较高，开展国际业务时沟通更加便利，对相关流程的把控更准确，效率也更高。一位不愿透露姓名的业内人士坦言：“与国外相比，中国船舶管理企业与国际同行在管理经验和技術方面存在较大差距，行业的专业化和独立化程度还有较大提升空间，有些船舶管理企业是航运企业自己投资成立的，所管理的主要为母公司的船舶，或兼营船舶管理业务。”

1.3 何为机务管理

在“2016年世界海员日暨上海船舶机务技术交流会”上，《航运交易公报》记者被反复强调：机务管理是船舶技术管理的重要组成部分，机务总管制是国外船舶管理企业通行的船舶管理模式。

新长江航运（新加坡）有限公司技术部经理黄道献从事机务管理工作10多年，他表示，机务管理工作可以简化为8个方面：船舶、船舶设备和系统的检修和故障分析处理；船舶关键操作/船舶维护计划和维护保养实际效果；船舶应急处理、事故调查、不合格处理；船舶检验和修理；船舶以及船舶设备和系统的性能评估；船舶预算、采购和费用控制；船舶FSC/PSC检查和应对措施；船员的面试、培训、考核、指导、支持。

目前制约机务管理绩效的因素有很多，黄道献举例道，船员敬业爱岗精神和技術素质普遍下降；船舶管理企业对船员培训（上岗前、在船、下船后）不够，船东对船员的控制力不够；机务总管对船员的控制力或权限不够；安全管理体系与实际管理差距大或实际可行性差；机务总管精力过多地耗在应急修理、供应和采购，救火多于预防，特别是在采购上耗费精力过多；港口国和船旗国检查压力很大，企业层面没有足够的资源应对；机务费用预算过少，控制费用压力大；没有信息化系统，机务管理效率低下；船舶基础技术管理不连续或基础管理薄弱等等。

黄道献表示：“船舶安全60%由船员决定，40%由企业决定，船舶管理企业做得再好也只能做满40分。三流船员在一流船舶管理企业是混不下去的，反之，一流船员在三流船舶管理企业也待不长久或最后沦为二流船员。船舶管理企业在管理上下功夫的重点不仅是使企业从30分提高到40分，更应设法将船员从30分提高到60分。好企业、好机务会让船员变得更好，企业、船员、机务是互动的。”

当前航运市场严峻、船东日子艰难，机务管理人员面临的挑战不必多说。新形势下在做好机务管理工作的同时，也要思考如何迎接挑战、在挑战中把握机遇、把握方向和机会。黄道献认为，技术本无大小之分、轻重之别，也无所谓高和低。机务技术是实用技术，其核心和目的是解决问题，目标是使船舶运营安全高效经济。“船舶、船舶设备和系统如此庞大和复杂，专业性极强。机务总管不可能什么都懂，专业的事必须让专业的人去做。机务总管要做的3件事是：选对人、监督把事做好、吸收专业的技术或经验。”黄道献认为，对于机务总管来说，技术和业务能力是基础，综合管理能力是关键，管理绩效是目的。对于技术和业务提高的途径，每个人都有自己的体会和经验。“理论（书本或说明书或图纸或规范文本）与实践（具体的技术管理面临的技术问题和规范问题）

相结合，在实践中发现问题，结合理论分析问题、解决问题，解决问题后要及时总结经验上升到理论，并寻找原来的理论与在实践中理解的理论的差异，让沉睡在大脑中的理论知识逐步变为真正有用的理论知识和经验或技术，这就是我理解的方法和途径。”

2 船舶管理亟需信息化

信息化管理是现代船舶管理的主要手段。所谓信息化，是以现代通信、网络、数据库技术为基础，对所研究对象各要素汇总至数据库，与特定人群生活、工作、学习、辅助决策等人类息息相关的各种行为相结合的一种技术。使用该技术后，可以极大地提高各种行为的效率，为推动社会进步提供极大的技术支持。

此前，船舶管理一直以人工管理为主，尤其是各种维修计划的制定，基本上依靠轮机长的经验来完成，一旦出现人员更替，则很难将原有工作按时完成。此外，像港口船舶的调度工作，一般也全靠对讲机喊话这种略显原始的方式来完成，显然这些落后的管理方式已经不再适应当今企业发展的需要。

随着纯人工管理手段弊端暴露的越来越明显以及信息化管理手段优势的日渐凸显，很多重视船舶管理的大型航运企业已经逐步引进信息化管理手段。

船舶信息化管理手段即引进船舶管理系统取代部分人工管理职能，辅助管理者进行规范、高效的管理工作。凡是流程化、制度化的管理内容，都由船舶管理系统来完成，凡是人性化、主观性的工作，由管理者来完成。只要管理者能够严格执行系统规定的各项规范和工作流程，就能得到最理想的结果——成本降低、利润增加。

因此，船舶管理系统在行业的普及是一种必然趋势。其必然性体现在船舶管理系统的应用是航运信息化建设的重要组成部分，也是交通运输部对航运企业信息化管理规定中的重要要求，更是航运业面对行业整体萧条形势，提升竞争力，实现企业利润最大化的必然要求。

在当下航运市场低迷的现状下，是时候进行船舶管理的信息化改造了，这或将带来千亿乃至万亿元的直接和关联经济增值。

2.1 粗放的船管信息化水平

近些年来，中国船队规模快速增长，去年年初，全球商船总数 89464 艘、17.5 亿 DWT，而最近英国劳氏船级社的报告指出，到 2030 年中国拥有的商船总吨将占全球总量的 1/3。除了商船，中国渔船的数量也非常惊人，2012 年数据显示，中国渔船总数达 106 万艘，是世界上渔船数量最多的国家，约占世界总数的 1/4，中国渔船在全世界超过 90 个国家领海内都有捕捞作业，中国是世界鱼产品的最大生产国和出口国。

2010 年起，中国造船完工量、新接订单量和手持订单量三大造船指标已连续 6 年稳居世界前列，中国作为造船大国的地位毋庸置疑。

与船队大国和造船大国相适应的，应该是航运软实力的不断提高。然而，相对而言，中国船舶管理软实力还较为落后。

无论是国内还是国外，凡是性能较为先进的船舶，船上一般都会安装各种先进的软硬件系统，计划保养系统（PMS）就是必备系统之一。PMS 是指船舶机械（包括电气设备）根据《钢制海船入籍与建造规范》等有关要求和设备制造厂说明书规定，由船东制定一套详细的周期性维修保养计划，通过该计划在船上贯彻和实施，使船舶机械始终保持良好的技术状态。对这种船舶机械采用周期性维修保养的计划管理就称为 PMS。不仅先进的船舶上会安装 PMS，一般新下水的船舶船东也会要求安装 PMS，其主要目的是通过 PMS 加强对船舶日常维护保养的管理。

码头网（大连）信息技术有限公司 CEO 尧旺明表示：“虽然 PMS 早在本世纪初就已开始使用，但普及范围很小，基本局限于国企或实力较强的民营航运企业。此外，管理者对 PMS 的功用和意义了解不多，导致 PMS 往往成为一种摆设，这种情况在国企中较为常见。PMS 在船上的安装率不足 25%，而使用率不足 10%，这就是残酷的现实。”

目前，中国航运企业的信息化途径主要有“引进”与“自主开发”两种。有的企业趁资金宽裕一味引进系统，但不管能否消化和吸收，往往造成很多不必要的浪费。比如，大量企业开发自己的船舶管理平台，造成重复开发，既浪费资源，又存在大量“信息孤岛”；各企业在信息化标准和制度体系的制订方面不统一，不能通用。部分企业对信息化工作并没真正重视，仅仅是将信息化作为面子工程，口头上重视，实际行动中却缺乏支持。

尧旺明认为，中国船舶管理信息化水平总体上处于粗放经营阶段。“船舶管理信息不准确，船舶运行中出现哪些故障，到哪个港口维修，需采购哪些物料备件和油品，库存多少，什么时候需要补给……这一切均未能实现互联互通。举个例子，中国商船总吨位约占全球总数的 1/3，渔船数量约占全球总数的 1/4，如此庞大的船队规模，每天每时每刻都需要消耗大量的船用物料，但目前，中国船用物料供应行业还非常滞后，没有统一配货标准、没有数据统计资料、物料源头也不可追述。”

2.2 技术驱动“智慧航运”

“智慧航运”是利用传感器、通信、物联网、互联网等技术手段，自动感知和获得船舶自身、海洋环境、物流、港口等方面的信息和数据，并基于计算机技术、自动控制技术和大数据处理和分析技术，在船舶航行、管理、维护保养、货物运输等方面实现智能化运行。

目前已经进入以信息和知识驱动引领的信息经济为主导的时代，技术是实现信息经济的关键点，扮演着驱动经济发展的重要角色，未来，引领“智慧航运”发展的是技术。

在船舶管理信息化的打造和改造过程中，技术应用非常关键。目前，有些企业推出船岸“一体化”PMS，甚至进一步提出要建立全面感知、广泛互联、深度融合、智能应用、安全可靠和机制完善的信息化体系，把“智慧航运”发挥到极致。

那么，应用哪些技术手段，才能实现船舶信息化管理优化呢？

尧旺明认为，可以通过铺设海上通讯网络，建设海上信息高速公路，为船舶提供高速宽带卫星通信服务，降低成本，提高速度，为航运企业提供更便利的信息化服务。船上工作人员可以借助卫星提供的 IP 接口连接国内互联网，不仅可以实时回传船舶工作状态参数，还可使用电话甚至视频会议的方式与国内联络，可以极大地提升工作效率。在船舶上，可以安装大量传感器，通过传感器实现船舶航行“感知”能力。

当然，要提升船舶管理信息化水平，在船上安装 PMS 是必不可少的条件。PMS 能系统制定和执行船舶设备维护保养计划，有利于维护保养计划的贯彻实施，加强保养工作的监管力度，提高船舶管理水平，对延长船舶使用寿命、降低企业运营成本具有非常重要的意义。尧旺明表示，PMS 包含很多模块，不只是维修保养，还包括备件物料管理、油品管理、人员证书管理、费用管理、预警安全管理等等，能实现企业内部到航运全过程的监控和管理。“用物联网的理念统筹船舶管理，实时智能，管理便捷。不管船上什么时候换人，换什么文化水平的人，都能轻松上手。无须下载客户端和升级包，无须安装任何软件到自己电脑，只要打开网页即能使用，省时又省物力财力，船东在任何一个能上网的地方都能进行船舶管理，只需账号和密码即可轻松登陆。在无线网络和手机上网功能日益普及的今天，这种管理模式使用起来更加得心应手。”

尧旺明对于中国目前滞后的船用物料行业深感惋惜，他认为当前迫切需要利用“互联网+”来统筹船用物料。“互联网+船用物料”的理想状态是：线上，建设物料超市；线下，在全球各港口码头布设服务网点；在线下单，线上支付，实时送货，通退通换。“用‘互联网+’能为中国船舶提供源头可追述、质量有保障的物料产品，能提升中国船舶管理的软实力，能提高中国船舶的运输效率，还能提高船员的生活质量，提升中国航运业的现代化服务水平。”

3 海员的行业危机

在船舶管理中，海员管理为船舶技术服务，海员是船舶技术管理活动的最核心相关方。

所有的管理经验和技術成果需要一线海员去实践和检验，海员是主要的执行者。

船舶所有的安全事故，人为因素占 80%以上，海员的能力、素质和态度是船舶安全的保障。

上海至精国际船舶管理股份有限公司董事长兼总经理汪永健在接受《航运交易公报》记者采访时表示，对船舶管理而言，比较注重的是安全、经营、管理等方面，但是任何好的制度都需要海员去贯彻，目前航运市场对于海员的重视程度远远不够。

3.1 普通海员逐渐流失

目前从事马绍尔船旗国安检及相关检验工作的时阳自 2006 年开始担任轮机长，曾经在国内外多艘船舶上当过海员。他认为，如果没有海员对人类和世界的贡献，世界将有一半的人将忍受寒冷和饥饿；世界贸易约 90%的货物由海上运输完成，65 亿人的生活离不开 150 多万海员的贡献；世界经济和社会一体化，国际航运业的运行安全、环保、经济更离不开海员的专业服务和杰出贡献。

时阳说道，“可是人们经常看到这样的新闻：海员上船‘两面针’、‘黑中介’，各航运组织对海员管理唯利是图，服务和培训意识缺失，海员被歧视，社会待遇不公。最为关键的是，海员的职业前景、在社会中的发展空间。被各种门槛挡在传统社会之外。时至今日，海员已经成为重要的‘弱势群体’。目前航运市场低迷，船东生存艰难，时有拖欠工资现象，导致海员心态受影响，流失速度加快，安全事故频发，最终将重创航运企业。”

汪永健对于海员特别是普通海员的流失同样忧心忡忡。他表示：“那些在甲板、机舱里工作的普通海员，如水手、机工等，每月工资拿到手也就四五千元，这个行业很难有吸引力。我们很有危机感，可能 5 年后，普通海员就招不到人了。就目前而言，这种情况要比高级海员面临的问题更严峻。”

汪永健建议，可以对招聘外籍海员放开限制，“显然，这个问题需要多个部门进行协调，例如劳动保障部门、交通运输部门等等。”他还从船舶管理企业的角度表示，外籍船舶管理企业有很好的管理经验和技術，但进入中国市场后却很难开展业务，其中海员的工资就很难发放，因为中国的外汇受到监管，这些问题不是一个部门可以解决的，需要整体大环境的改善。

上海中船船舶管理有限公司董事总经理李学刚同样向《航运交易公报》记者表示，要保障海员行业的吸引力，建议缩短海员在船上的工作周期。“比如散货船等普通船舶，干部海员（三副、三管轮以上级别）工作周期控制在 5 加減 1 月或者 6 加減 1 月，普通海员控制在 8 加減 1 月。一些危险性较高的如海上平台的海员工作周期可以控制在 3 加減 1 月或者 4 加減 1 月。”

3.2 高级海员竞争力弱

时阳表示，世界海员主要来自中国、菲律宾、印度、缅甸、印尼、俄罗斯、土耳其、希腊、乌克兰、罗马尼亚、塞尔维亚等国。“中国国际海员号称有 50 万，但绝大部分是靠着中国国企和私企船东的‘近水楼台’，真正能融入国际市场，能与国际各国海员同场竞技的，只是少部分，能派到欧美高端市场的海员比例不到 5%，而菲律宾海员占比高达 50%以上。”

建设国际一流的航运强国，需要国际一流的航海人才。国际一流航运企业优秀的船长/轮机长，优秀的机务/海务，是经过实践检验的具有国际视野的专业复合型人才，是国际高端航运组织的重要人才储备。时阳建议，要打通这些人才在国内高端航运组织（代表国家形象的引水、代表国家质量和标准的验船师、行使国家主权的专业海事检查官、控制教学质量的海事院校教授、代表国家装备工艺技术的研究机构/生产厂家的研究员

等组织)的职业发展通道,把他们作为航运强国的重要人才储备,这是航运强国的捷径和英明选择。同时呼吁顶层设计,《海员法》的立法是航运强国的迫切需要。

时阳建议推动成立“中国海员阳光发展基金”,帮助广大中西部待业青年,煤炭、钢铁产业大量失业工人加入海员队伍,互助共赢,共同开创航运强国的未来。他表示,对于中西部学子,高中、技校或工科毕业身体好的待业青年,或可成立风投基金,引入风险担保机制,按国外模式,先培训普通海员,工作3年或5年后,再择优培养成轮机员和驾驶员;对于失业工人,有安全意识、有技能的技工可以择优吸收到海员队伍中,前期的培训和实习需要国家、企业给予再就业培训等经济上的帮助,使他们顺利再就业。

李学刚从业32年,见证了中国海员的成长,认为与32年前相比,尽管目前海员的工作环境和条件有了翻天覆地的变化,但是海员行业的吸引力正在逐渐消失。

李学刚认为加大海员行业的吸引力要基于一个重要前提:航运市场好。“如果航运企业不赚钱,就无法改善海员工作条件。今年散货船干部海员的平均工资比去年降低5%,如果这种局面持续下去,将不利于海员队伍健康发展。”他提出要加大对海员职业的宣传力度。

3.3 制度保障海员权益

6月25日是第六个“世界海员日”,国际海事组织(IMO)将今年的活动主题定为“远航,为了世界”。交通运输部6月24日公布的《2015年中国船员发展报告》显示,截至去年12月31日,中国共有注册船员137.224万人,比2010年增长25.6%,船员规模总体满足航运发展需求。数量飞速增长的同时,质量也在稳步提高。近年来,中国船员培训质量和考试管理能力进一步提高,包括持续完善船员培训质量管理体系,组织起草船员培训大纲,转化运用IMO示范课程,建设船员实操评估示范中心,完善船员考试大纲和题库,加强考官和评估员队伍建设,完善发证管理制度,目前已经打破传统行政区域管理,实现海员异地办证,便利了广大海员。

目前,世界贸易90%的货物由海上运输完成,全球65亿人的生活所需离不开全球150万名海员的辛勤工作。但是,随着国际航运市场低迷,海员就业机会减少、职业吸引力下降。中国海事局巡视员郑和平介绍,海员一般工作8~10个月才安排一次2~4个月的休假,加上海上航行生活艰苦、枯燥,很多海员干几年攒到钱后纷纷转行,行业流动性很大。

为了让船员职业更具吸引力、方便船员工作,交通运输部6月24日公布第三批船员服务清单,包括出版“船员宝典”系列丛书、实行海船船员证书无纸化申办、提供内河船舶船员手机短信提醒服务以及缩短海船船员考试成绩公布时间等。“在之前两年第一批、第二批便利船员服务清单的基础上,服务范围扩大到内河船舶船员。”郑和平说。

与此同时,不断完善法规体系建设、充分履约国际合作,从根本上改善船员发展内外环境,保障船员权益,成效已经初步显现。

目前,以《中华人民共和国船员条例》为主体的法规体系更加完善,涵盖船员注册、培训、考试、发证、值班、服务、权益等各方面。此外还颁布《中华人民共和国内河船舶船员值班规则》,修订《中华人民共和国内河船舶船员适任考试和发证规则》、《内河船舶船员特殊培训考试和发证办法》和《中华人民共和国船员违法记分办法》。

近年来,中国加大了履行国际公约、保障船员权益工作力度。去年8月,全国人大常委会通过批准《2006年海事劳工公约》的决定,中国成为第68个批准公约的国家;通过《中国—东盟海事教育与培训发展战略》;中国履行《海员培训、发证和值班标准国际公约》独立评价报告通过了IMO审核,以零缺陷继续保持IMO“白名单”国家身份。

[返回](#)

全球排放控制区（ECA）不断扩容

船舶对大气造成的污染日益受到社会关注，尤其是在港口、海峡和一些航线密集、船舶流量大的海区，已成为环境主要污染源。据世界海事组织（IMO）资料表明，2000年全球船舶年排放 NO_x 达 602 万吨，约占世界排放总量的 7%；SO_x 排放量为 634 万吨，约占世界排放总量的 4%。而据美国国家海洋和大气管理局（NOAA）的研究报告表明，海上船舶已经成为当今世界严重的大气污染源，目前海上船舶排放的颗粒污染物总量达到全球汽车所排放颗粒物的 50%，而全球排放的氮氧化物气体中 30% 自海上船舶。

1 欧美发达地区排放控制区初具效果

船舶海上污染使全球生态环境面临严峻挑战，为此国际海事组织（IMO）海洋环境保护委员会（MEPC）曾于 1988 年正式开展防止船舶造成大气污染的审议，并推动《关于 1973 年防止船舶污染国际公约之 1978 年议定书》（MARPOL 公约）1997 年议定书纳入“防止船舶造成大气污染规则”，使之成为公约的附则 VI，且于 2005 年 5 月 19 日开始生效。目前，全球共有波罗的海地区、北海地区、（含英吉利海峡）、北美地区、美国加勒比海（涵盖波多黎各和美国维尔京群岛）4 处排放控制区。



图 1 全球硫氧化物、氮氧化物与颗粒物排放控制区分布 航运评论

公约附则 VI 除了要求船上使用任何燃油硫含量不超过 4.5% 外，首次将波罗的海区域指定为硫氧化物和颗粒物排放控制区，要求处于排放控制区内的船舶使用硫含量不超过 1.5% 的燃油。同时，2005 年 7 月举行的 MEPC 第 53 次会议通过对 MARPOL 公约附则的修订，增加北海区域为硫氧化物和颗粒物排放控制区；2008 年 10 月举行的 MEPC 第 58 次会议进一步明确排放控制区采用特殊强制措施来减少船舶排放硫氧化物、颗粒物和氮氧化物 3 类物质；2010 年第 60 次会议增加指定北美区域为排放控制区，其为全球第一个硫氧化物、颗粒物和氮氧化物排放控制区；2011 年 7 月会议再次增加美国加勒比海排放控制区。

表 1 MARPOL 公约附则六：船舶防止空气污染排放控制区域

地区	排放控制	生效时间
波罗的海 (Baltic Sea)	SO _x ≤1.5%	2006.05.19 (08.11)
北海区域 (North Sea)	SO _x ≤1.5%	2007.11.22 (08.11)
北美地区 (North American)	SO _x ≤1.0%, NO _x , PM	2012.08.01
加勒比海 (US Caribbean Sea ECA)	SO _x ≤0.1%, NO _x , PM	2014.01.01

注：1) 生效时间指该区域为欧盟法令所指定地区的实际执行时间；

2) SO_x、NO_x、PM 分别为硫氧化物、氮氧化物和颗粒物；

资料来源：WPCI (World Ports Climate Initiative)。

航运评论

从美国自然资源保护协会（NRDC）和美国环境保护署（EPA）的数据分析表明，北美地区 ECA 实施以来大幅减少了船舶污染物的排放，其中氮氧化物减少约 23%、PM_{2.5} 颗粒物减少 74%、硫氧化物减少约 86%；ECA 的实施将使美国每年减少 1.2-3.1 万人的早逝，节约健康支出数十亿美元。经测算，在清洁船舶上每 1 美元投资，将避免至少 30

美元的健康支出。对船舶企业而言，新船成本将增加 0.5%-2.0%，每个集装箱摊派成本平均增加 18 美元。

2 亚太新兴市场排放控制区相继设立

当前，国际上强制设立排放控制区的形式主要有两种。一种是通过国际海事组织 IMO 审核批准设立排放控制区，另一种石油地区组织、国家或者地方政府制定并强制实施区域船舶排放控制政策。凡是加入国际海洋法公约，按照公约规定不能对领海采取单边立法行为，但设立 ECA 需要由缔约国提出建议，经由国际海事组织评估通过，流程繁复且各项评价相对严苛，因此很多新兴市场国家较现实的做法是实施内水区域排放控制或变相奖励等政策，以起到相应的效用。

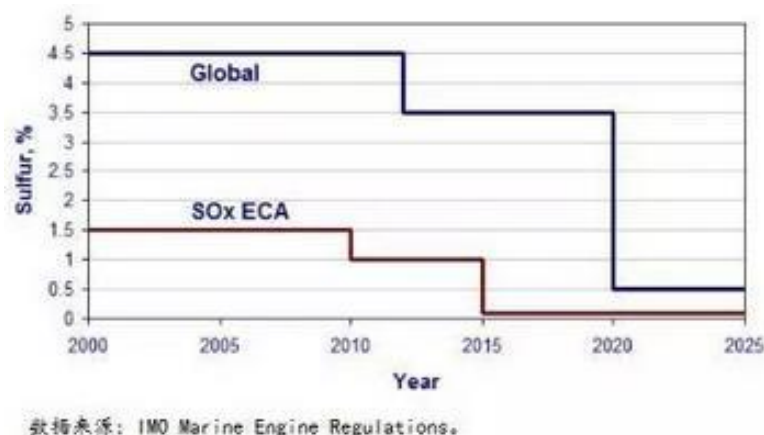


图2 MARPOL 公约附则六对排放控制区域船舶燃料使用的限制

自 2011 年起，新加坡便已实施“绿色海港计划”，主要针对在新加坡海港停靠的船舶，规定如果船舶在海港内采用被认可的减排科技或改用低硫油，达到 MARPOL 公约附则的标准，则减收其 15% 的港口费。同时，对于新加坡船旗船舶减少碳氧化物、硫氧化物排放，将获得初始注册费减免，并享受年吨税费返佣，截止 2015 年底已有 247 艘加入该计划。

香港的《乘风约章》则要求签署的航运企业承诺在香港挂靠的远洋船舶在靠港时尽可能换用低硫油（含硫量不高于 0.5% 的燃油），并给予 50% 的港口设施及灯标费的减免，相应的船公司仍需承担 50%-80% 的清洁燃料油转换成本，由于经营成本的差异，香港政府正计划实施统一的港口船舶硫排放控制规则，以推动减排控制政策的长期延续。

2015 年 12 月，中国政府也首次在珠三角、长三角、环渤海三大主要水域设立船舶排放控制区，确定深圳、广州、上海、宁波舟山、天津、秦皇岛等一批核心港口，自 2016 年起至 2018 年底分阶段逐步实现船舶进入排放控制区使用硫含量低于 0.5% m/m 的燃油要求。

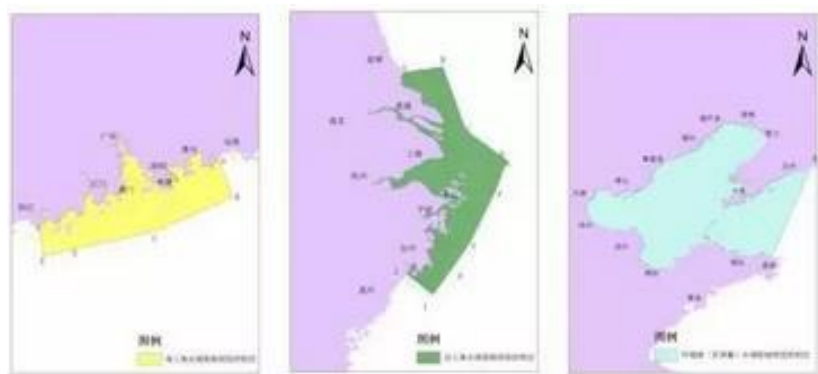


图3 中国沿海水域船舶排放控制区示意图

3 全球排放控制区对港口设施的要求

目前，能够减少船舶排放的普遍方法有三种，使用低硫油、液化天然气(LNG)动力和岸电。从效果来看，首选是岸电，因为这样船舶可以不必使用自身的能源来进行各种作业，完全使用岸电不会在港口当地产生大气污染物。从使用的快捷程度来看，首选低硫油，因为燃油成本容易专家，并且有利于减少硫氧化物的排放。而 LNG 动力则介乎两者之间，因使用 LNG 作为燃料不仅需要对现有船舶进行必要的改造，同时也要求港口能提供 LNG 加注等服务，因此有待进一步推广。

通过对比传统燃油与低硫燃油的排放因子，可以得出结论：船舶使用低硫油减少了硫氧化物和颗粒物排放，但是并没有消除硫氧化物和颗粒物的排放，而且几乎不减少氮氧化物排放。

表 2 靠港船舶辅机使用不同硫含量燃油发电的空气污染物排放因子

燃油类型	氮氧化物	可吸入颗粒物	细颗粒物	硫氧化物
0.1%硫含量船用燃油	17.0	0.25	0.23	0.36
0.5%硫含量船用燃油	17.0	0.38	0.35	1.90
2.5%硫含量船用燃油	17.0	1.50	1.46	10.5

资料来源：彭仲圣，推动靠港远洋船舶使用岸电问题探讨，《港口经济》，2015.9。

相较之下，因低硫燃油使用成本高于岸电，因此在控制区内全程使用低硫燃油作为能源也不现实，这就要求港口能够提供岸电等服务。对比中国华东地区船舶使用岸电取代辅机发电的节能减排效果，可以发现岸电与船舶辅机相比，对能源的消耗相当，但温室气体略有增加，作为空气污染排放物的二氧化硫、氮氧化物和细颗粒物则明显下降。

表 3 中国华东地区靠港远洋船舶使用岸电取代辅机发电的节能减排效果

靠港船舶用电来源	能源消耗	温室气体	空气污染物排放		
	标准煤 (gce/kw h)	二氧化碳 (g/KW h)	二氧化硫 (g/KW h)	氮氧化物 (g/KW h)	细颗粒物 (g/KW h)
辅机发电	307.1	670	11.1	14.7	1.46
岸电	318	809.5	2.883	2.795	0.295
效果	+10.9	+139.5	-8.217	-11.90%	-1.165

资料来源：彭仲圣，推动靠港远洋船舶使用岸电问题探讨，《港口经济》，2015.9。

目前，中国国内港口的船舶岸电技术研究尚处于应用起步阶段，2009 年以来国内多个港口已建立船用岸电试点性工程（表 4）。从技术上看，已攻克国际航行船舶由于供电制式不同等问题，并有不少岸电应用成功案例，但岸电在港口安装后并未得到有效使用。其主因还是在于经济效益不明显，离开了政府的补贴资金与扶持政策，港口与航运企业在推动岸电基础设施建设和应用上都缺少积极性；同时港口一旦在码头安装岸电后即使没有船舶使用也要向供电商购买配电容量，将直接增加港口企业经营负担，才导致了近年岸电使用被迫搁浅。

表 4 中国沿海港口岸电建设情况

适应船舶类型	港口	码头
可适应国际航行船舶（变频）	大连港	大连湾港三期集装箱码头
	天津港	太平洋国际集装箱码头有限公司
	黄骅港	神华黄骅港务有限责任公司
	连云港港	连云港港口集团有滚、矿石以及集装箱码头
	上海港	振华集装箱码头分公司码头
		冠东国际集装箱码头有限公司码头
		上海吴淞口国际邮轮港（调试中）
	宁波港	远东集装箱码头
只适应国内航行船舶（不变频）	深圳港	蛇口集装箱码头有限公司码头
	大丰港	大丰港粮食集装箱码头
	大连港、天津港、黄骅港、青岛港、宁波港、广州港、苏州港、江阴港、南京港、重庆港、大丰港、徐州港	

资料来源：彭伟基。推动靠港远洋船舶使用岸电问题探讨，《港口经济》，2015.9。

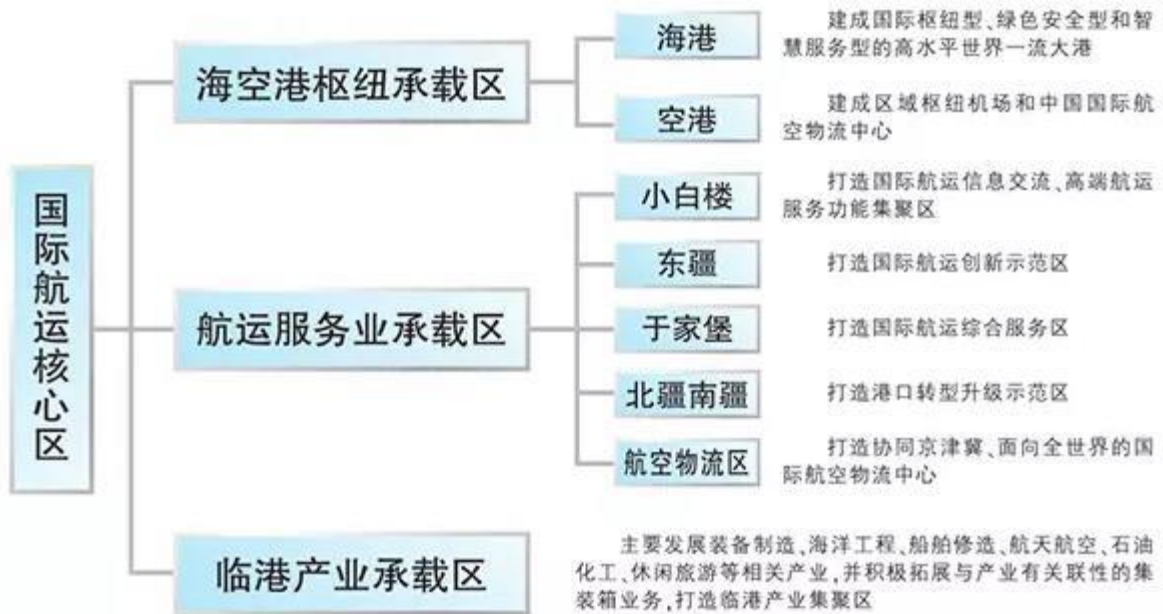
[返回](#)

天津建设北方国际航运核心区实施方案获批

建设北方国际航运核心区是实现京津冀协同发展规划纲要赋予本市城市定位的重要内容，也是本市发挥港口核心战略资源优势、提升城市综合竞争力的重要抓手。

据了解，由市交通运输委拟定的《天津市建设北方国际航运核心区实施方案》（以下简称《方案》）已获批并正式出炉。

今后，本市将结合京津冀协同发展规划纲要及本市“十三五”规划纲要，利用5年左右时间，建成航运基础设施完善、航运资源高度集聚、航运服务功能优良、资源配置能力突出的国际一流大港、国际一流口岸、国际物流网络重要节点、京津冀协同发展重要载体和我国高水平对外开放平台。



结合本市实际，打造三大功能承载区

根据《方案》，今后天津市将按照国际航运核心区构成要素，结合本市实际，进一步完善功能布局，着力打造具有天津特点的海空港枢纽、航运服务业、临港产业三大功能承载区。

记者从市交通运输委了解到，在海空港枢纽承载区方面，海港主要按照天津港总体规划，建设成为国际枢纽型、绿色安全型和智慧服务型的高水平世界一流大港；空港主要建成区域枢纽机场和中国国际航空物流中心。

在航运服务业承载区方面，将打造小白楼、东疆、于家堡、北疆南疆、航空物流区等五个航运服务集聚区，大力提升国际航运服务功能。

这其中，小白楼航运服务集聚区将依托地处和平区、河东区、河西区等地航运企业密集、航运资源集中的优势，建立航运与金融产业基地，推动金融、法律、咨询、研发等航运产业链高端要素汇聚，促进业务交流和拓展，打造国际航运信息交流、高端航运服务功能集聚区。东疆航运服务集聚区将依托自贸试验区，充分发挥北方国际航运核心功能区载体作用，推进国际航运、国际贸易、融资租赁、境外投资、邮轮经济、海事管理等创新发展，积极吸引航空金融、海事金融、航运交易、跨境电商、航运人才、法律咨询等要素集聚，打造国际航运创新示范区。于家堡航运服务集聚区将依托金融创新优势，吸引海事服务机构、知名航运企业、航运经纪机构和行业组织集聚，主要发展航运金融、信息服务、商务服务等，打造国际航运综合服务区。北疆南疆航运服务集聚区将依托传统大宗海运和基础设施、岸线等优势，加强公共港口基础设施建设，主要发展海运贸易、口岸代理、大宗产品交易、现代物流、综合保税加工、工业配送、燃料供应、船舶服务等，打造港口转型升级示范区。航空物流区航运服务集聚区将依托航空货邮优势，主要发展航空运输、冷链运输、邮件快递、电子商务、航空金融、航空维修、航空商务、综合保税服务等，打造协同京津冀、面向全世界的国际航空物流中心，形成航空物流产业生态系统。

在临港产业承载区方面，则将依托临港经济区、南港工业区、空港经济区、中新天津生态城，主要发展装备制造、海洋工程、船舶修造、航天航空、石油化工、休闲旅游等相关产业，并积极拓展与产业有关联性的集装箱业务，打造临港产业集聚区。

多措并举：建设北方国际航运核心区

根据《方案》，为了更好地推动建设北方国际航运核心区，未来天津市将着力解决岸线资源利用、港口现代化作业、港口综合服务、集疏运体系、港城产业融合发展、航运服务业产业链拓展及人才培养等方面的突出问题，优化航运发展环，更好发挥服务辐射带动作用。

从市交通运输委了解到，在解决岸线资源利用方面，天津市将着力提升海空两港能级。比如，将合理布局使用港口岸线，推进公共码头建设，促进港口专业化、集约化发展，形成传统港区为主导、新兴港区为辅助的优势互补、合力发展局面。同时，将拓展无水港功能，推进在建无水港投入运营，推动无水港向物流园区转型，提升服务辐射能力，推动自贸试验区创新政策向无水港延伸，促进无水港扩能升级。此外，将进一步优化机场载体功能，建设设施完备、功能齐全的区域枢纽机场，推动天津滨海国际机场飞行区、国际过境中转厅、航站楼升级改造，增加天津滨海国际机场空域资源。

在完善集疏运体系方面，将进一步提升铁路枢纽地位，将增加铁路集疏港比例，减轻城市道路压力，缓解城市道路拥堵和空气污染，形成“北进北出、南进南出”的集疏港货运环线，实现“内容外货”铁路布局；并以此为契机，由交通运输部出台支持多式联运的鼓励政策和标准措施，将其纳入国家发展战略，实现天津港海铁联运跨越式发展。

此外，天津市也将进一步强化港产联动，着力发展临港临空产业；搞好综合配套，着力增强国际航运服务功能；抓住核心要素，着力做大做强航运金融；实施综合帮扶，着力培育壮大邮轮经济；运用现代技术，着力打造智慧航运体系；坚持引育结合，着力聚集航运人才；突出实效特色，着力培育航运文化；保障海空两港安全，着力建设安全体系；强化辐射服务功能，着力发挥核心区作用。

明确目标：建成全球重要的航运资源配置中心

根据《方案》，未来，天津市将建成以国际一流大港为核心的全球航运枢纽，高度协同、高效便捷的国际一流口岸，建成全球重要的航运资源配置中心，建成具有强大辐射力的国际物流网络重要节点，建成京津冀协同发展的重要载体，建成高水平对接国际规则的对外开放平台。

从市交通运输委了解到，本市将积极推进海空两港扩能升级。到 2020 年，天津港货物吞吐量达到 6.5 亿吨，集装箱吞吐量 1700 万标准箱，基本形成体系结构合理、内外衔接高效、通道便捷畅通的立体综合港口集疏运体系，大宗散货铁路集疏运比例超过 30%，集装箱铁路集疏运比例达到 5%；机场旅客吞吐量达到 2500 万人次，货邮吞吐量 60 万吨，基本建成区域枢纽机场和中国国际航空物流中心；实现自贸试验区口岸监管服务功能复制推广，基本建成符合国际惯例的口岸监管体系。

同时，天津市将全力建成全球重要的航运资源配置中心，使得航运服务市场体系不断完善，航运金融创新服务功能显著增强，航运资源配置能力明显提升。到 2020 年，东疆保税港区融资租赁公司达到 1000 家以上（不含 SPV），融资租赁国际船舶数量超过 120 艘，融资租赁飞机数量达到 1300 架，注册资本达到 3500 亿元，租赁资产规模突破 800 亿美元。北方航运金融创新基地初步形成。[返回](#)

港口如何走通重组整合之路

1 国内外港口企业重组整合案例

2015 年以来的国内港口重组以连云港港、宁波舟山港最为抢眼。

2015 年 8 月连云港港口控股集团有限公司成立。该集团以连云港港口集团资产以及江苏方洋集团、江苏金东方集团、江苏金灌投资发展集团、江苏燕尾港港口有限公司涉港经营性资产组建，是以资产资本为纽带的港口经营新主体。集团整合了连云港港区、赣榆港区、徐圩港区和灌河港区资源资产，下设赣榆有限公司、徐圩有限公司、灌云有限公司和灌南有限公司四家子公司，原连云港港区暂由连云港港口集团有限公司承担某子公司相应职责。

2015 年 9 月宁波舟山港集团有限公司举行挂牌仪式。新组建的宁波舟山港集团通过股权等值划转整合而成。舟山市国资委将舟山港集团（含舟山港股份）100% 股权无偿划转给宁波港集团；同时，宁波市国资委将宁波港集团等值股权无偿划转给舟山市国资委，宁波港集团更名为宁波舟山港集团。宁波舟山港集团有限公司的股东及持股比例为：宁波市国资委持股 94.47%，舟山市国资委持股 5.53%；集团公司持有宁波港 75.46% 的股份，为其控股股东。

国外港口方面，哥本哈根—马尔默港的合并值得借鉴。丹麦首都哥本哈根、瑞典第三大城市马尔默，分别地处北欧的厄勒松海峡东西两侧，共同扼守出入波罗的海的咽喉要道。在本世纪初，由两国两市政府和港口董事局拍板实现了合并，共同组建哥本哈根—马尔默港，开创了两个国家两个港口合并、由同一个团队进行两地管理的先河。公司将注册地设在瑞典马尔默，总部设在丹麦哥本哈根，股权构成为：哥本哈根城市与港口发展局持股 50%，马尔默市政府持股 27%，私有股东持股 23%。10 多年的运营历程证明，两港合并实现了优势互补、协同发展。

2 我国港口企业重组整合的必要性分析

结合现阶段港口企业生产经营态势及竞争压力，综合分析我国港口企业重组整合的必要性主要有以下四点。

一是提升行业集中度，打造区域港口旗舰企业。现阶段，我国港口吞吐量在世界港口吞吐量中所占比重逐年攀升，但按地域口径统计的港口吞吐量包含着多个运营主体所经营的公共码头或货主码头，单体码头运营商的吞吐量及其整体实力另有排名。在 2013 年度全球十大港口运营商排名中，我国大陆仅有中远太平洋、招商局国际分别位列第 5

位、第 7 位，我们通常意义上的“港口集团”无一入围。以唐山港为例，2014 年以货物吞吐量达到 5 亿 t 的成绩入围“全球十大港口货物吞吐量排行榜”并名列第 5 位，但地处唐山地域范围内的任一家码头运营商，其单体排名均无法入围。

《全国沿海港口布局规划》将我国沿海港口划分为五大港口群，各港口群又可划分为若干子群。以港口群和子群的划分为依据对区域内的港口企业实施重组整合，则可打造港口业的航空母舰，使其以独立的法人主体身份、更具说明力的统计数据、更优质高效的运营管理在全球港口排行榜中占据领先地位。以宁波舟山港为例，新的宁波舟山港集团拥有 19 个港区、600 多个生产性泊位，年吞吐量近 9 亿 t，真正成为名副其实的世界第一大码头运营商（以吞吐量排名计），也必将在码头运营商综合实力排名中向前挺进。

二是深化国有企业改革，做大做强做优港口集团。中共中央、国务院日前印发了《关于深化国有企业改革的指导意见》。这一新时期指导和推进国企改革的纲领性文件指出，要“培育一大批具有创新能力和国际竞争力的国有骨干企业”“鼓励国有企业之间以及与其他所有制企业间以资本为纽带，强强联合，优势互补，加快培育一批具有世界一流水平的跨国公司”。

对标国际优秀的码头运营商，我国港口企业任重而道远。做大，可以央企重组整合的成功案例为参照，有针对性地实施港口企业的重组整合，推进优势资产资源集中集聚，使企业规模扩大；做强，是要加强管理，将公司打造成为运行机制高效、竞争优势强劲、盈利能力强大的市场主体；做优，则是要达到经营业绩优、公司治理优、布局结构优、企业形象优。三者相辅相成，是港口企业重组整合的根本目标。

三是提高市场竞争力，推动产业转型升级。在国家整体经济发展承压、市场需求不振的情形下，港口企业经济效益下滑已初显端倪。WIND 统计数据显示，2016 年上半年，六成港口类上市公司业绩下滑。区域内港口企业地理位置相近、货种货类雷同、核心竞争力不突出、已成为港口行业亟待解决的问题。

强强联合可以有效地避免区域内港口企业的恶性竞争，提升区域市场竞争力，并通过握指成拳的规模化效应，在转型升级上下功夫、做文章。连云港港口控股集团整合了连云港地域范围内的多个港区，港口实力进一步增强，对以港口装卸主业为基础，全力推动以中哈产业园为代表的港口物流业务发展，聚焦“新亚欧大陆桥桥头堡”建设，全面融入国家“一带一路”战略具有重要意义。

四是提高资源配置使用效率，化解重复建设和同质化过度竞争。受利益驱动，近年来，我国沿海港口建设投资热情高涨，但在部分地域已经出现了重复建设、无序建设导致的码头过剩问题。重复建设之下，港口间的同质化竞争愈演愈烈，甚至到了打价格战的边缘，使各码头运营主体都不堪其苦。环渤海湾港口在煤炭、矿石等大宗干散货类上的同质化过度竞争就是一例。

若以地域内某一大型国企为主体对地域内港口资源进行重组整合，则可有效地破解重复建设和恶性竞争难题，提高岸线等稀缺港口资源的配置使用效率。重组后的港口集团可在有效地分析市场需求、市场容量的基础上，科学、合理地规划码头泊位布局，合理地分配、使用岸线资源，差别定位各港区功能，并统一规划未来各港区的产能扩张计划，消除恶性竞争，出清过剩产能，实现不同港区的错位发展。

3 港口企业重组整合的路径和操作建议

继连云港港、宁波舟山港重组整合之后，有消息称江苏、辽宁、安徽等省也在加速推进港口重组整合的步伐。改革宜“蹄急而步稳”，在具体的操作层面，还是要依法依规、因地制宜、因企施策、稳步推进。

3.1 政府推动，高效推进重组整合

在市场经济条件下，企业间的重组整合受市场调节这只“无形的手”和政府调控这只“有形的手”所左右。不同于在市场这只“无形的手”支配下的企业清算、破产，当

前以强强联合为基本方式的企业重组，政府调控这只“有形的手”力度更大一些。连云港港、宁波舟山港的重组，以及哥本哈根—马尔默港的合并，无不透露出政府的主导力量。结合我国现阶段的实际情况，在省级政府主导、推动下，实现省域港口企业的重组整合可操作性更强，其推进进程会更快。但在此过程中，要协调好与地市级政府的关系，要制定政策明确、税收合理等利益分享机制。

3.2 资本运作，以股权为纽带具体实施

港口企业的重组整合，省域范围内可采取“合并同类项”的操作方式，即将货源腹地重叠、业务结构相似的企业重组，可以是大企业吞并小企业的吸收合并，也可以定向增发、互换股权、收购等形式组建跨地区的港口控股集团。无论哪种方式，均需以股权、资产为纽带，以资本的力量推动重组。在此过程中，要注重股权结构的设计，平衡原各方所有者的利益，必要时要通过公司章程的巧妙灵活设计，保证各利益相关方达成一致意见。哥本哈根—马尔默港就曾在章程中约定，港口的首席执行官在最初两年由丹麦人出任，这就为构建港口与哥本哈根和马尔默政府间的紧密合作关系铺平了道路，值得借鉴。

3.3 一体化运营，统筹区域港口发展

企业重组整合，仅有法律层面的“联姻”（停留在证照的统一、名称的统一）是失败的，貌合神离不是在市场经济条件下企业的行为，“拉郎配”也根本无法实现企业做大做强做优的目标。重组后的港口集团，只有真正地整合其内部人、财、物等各类资源，实现一体化的经营运作，统筹区域港口发展，才能成为竞争优势强劲的码头运营商。

2015年6月底，广西印发《广西北部湾沿海港口发展一体化改革试点实施方案》，提出要“打造品牌一体化、管理一体化、政策一体化、信息一体化的北部湾港口”，具体将通过“行政管理一体化、政策服务一体化”两个阶段进行。

宁波舟山港集团也提出，要通过资产、人员、品牌、管理等各个要素的深度整合，加快推进“港口综合规划、基础设施建设、重点港区开发、海事航运服务、口岸监管”等五个“一体化”，真正实现建设更大规模的东方大港的目标。

3.4 错位发展，发挥协同规模效应

被重组的各港口企业虽地理位置接近，但仍然各具资源禀赋和区位优势。重组后的港口集团要深入发掘原企业的细微优势并发扬壮大，在此基础上，要实施错位发展战略，明确各港区的功能定位和市场主攻方向，既可在货种货类结构上进行划分，也可以作业功能划分，最终实现协同发展、优势互补，使规模效应最大化。以哥本哈根—马尔默港为例，经营团队在认真分析两港优势的基础上，制订了哥本哈根港侧重发展游艇、集装箱业务，马尔默港发展原油和液体化工品运输、汽车仓储和散货业务的经营战略，形成了良好的发展态势。宁波舟山港方面，宁波港可提供与港口装卸生产相关的全方位、综合性服务，而舟山港则是以水水中转为主要功能的深水良港，在这方面实现错位发展是其优先选择。

3.5 文化融合，做强做优企业集团

因企业文化各异，导致企业重组失败的案例不胜枚举。企业文化就像黏合剂，将管理者和员工紧密地黏合在一起，若重组各方始终无法形成共同的价值观和理念、互不认同各自的管理模式，企业将无以为继。因此，重组后的港口集团，要注重企业文化的宣贯。要让各级管理者和员工认识到，企业重组并不是谁吃掉谁、谁控制谁，而是在相互尊重的基础上实现共同发展。要本着“求同存异”的原则，以开放性的包容姿态，从企业长远发展的战略高度促进文化的融合，实现企业真正意义上的统一。[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