

时事经济与航运

中国海洋运输情报网主办

2016年09月05日 (第1609期)

◆ G20 将推动构建全球贸易治理新体系.....	1
◆ 发挥中国在区域经济合作中的引领作用.....	5
◆ 没有“创新”的航运创新.....	8
◆ 供给侧改革的主战场是要素市场改革.....	11
◆ 2016年第二季度全球港口呈现低位回升.....	13
◆ 2016年上半年中国港口生产回顾与下半年展望.....	17
◆ 港口吞吐增速逐年放缓 青岛港逆势增长靠什么.....	18

G20 将推动构建全球贸易治理新体系

G20 主要任务逐步从危机应对向长效治理转变，贸易议题的重要作用日益凸显，同时基于以大规模跨国投资驱动、高增长中间品贸易为特征的全球价值链步入深度调整期，因而构建以全球价值链为指向的贸易治理新框架成为全球经济治理的核心议题之一。为此，中国经济时报记者约请对该领域长期跟踪研究的学者，就将构建以全球价值链为导向的贸易治理体系的背景、必要性和具体政策建议展开了讨论；并且预见此次 G20 杭州峰会将为促进强劲的国际贸易投资增长，提升包容协调的全球价值链做出贡献。

近年来，贸易议题在 G20 会议的重要作用日益凸显，此次 G20 杭州峰会将“强劲的国际贸易和投资”作为主要议题之一，其折射了国际政治经济背景的哪些因素？

在世界经济增长乏力、贸易锐减的背景下，以构建创新、活力、联动、包容的世界经济为主题的 G20 杭州峰会设置了包括创新增长方式、更高效全球经济金融治理、强劲的国际贸易和投资、包容和联动式发展四大议题。我们有理由相信 G20 峰会将开启国际贸易和投资增长的重要引擎，提升全球价值链。

从 2008 年 G20 领导人峰会开始举办至今，经济增长一直是各届峰会集中讨论的核心议题。目前全球贸易锐减，世界经济增长依然面临下行压力。国际贸易投资领域面临碎片化、贸易保护主义抬头等问题，亟须 G20 发挥引领作用。G20 国家的 GDP 占全球 90%、贸易占 80%、吸收外资额占 70%、对外投资额占 80%，G20 亟须加强国际合作，承担起提升全球价值链，重启贸易投资引擎的重担。

2008 年国际金融危机以来，全球遭遇百年不遇的大变局，世界经济步入深度调整与结构再平衡的“新平庸”状态；以贸易全球化为主要特征的全球化遭遇逆流，全球贸易增长持续低迷。

根据世界贸易组织（WTO）发布的全球贸易增长报告，1990—2007 年全球国际贸易增长 6.9%，2008—2015 年平均增长约 3.1%，过去一年，全球贸易增长降为 1.2%，不到 2008 年金融危机前 10 年平均贸易年增长率 6.7% 水平的一半，贸易对 GDP 的创造效应不仅大大下降，而且其下降幅度还远高于 GDP 的下降幅度，低迷的贸易增长对经济发展和就业前景造成负面影响。因此，如何重振贸易增长引擎，打破世界经济增长停滞的僵局？如何借助 G20 平台积极构建面向下一代的贸易政策新框架对实现全球新的增长繁荣具有深远意义。

1 全球经济增长不稳定亟须构建全球价值链贸易体系

目前，以大规模跨国投资驱动、高增长中间品贸易为特征的全球价值链步入深度调整期，请问构建全球价值链贸易体系对经济增长引擎的拉动具有哪些深远意义？

全球价值链是先导性议题。在早前的 G20 会议、APEC 会议、中国—东盟领导人会议等全球、区域治理平台上，中国国家主席习近平就提出了一系列新的全球贸易合作与发展理念。特别是在 APEC 工商领导人峰会上，习近平主席在主旨演讲中再次强调，要建立“共享协调、开放、包容的全球价值链”“提高亚太经济在全球供应链中的地位”“优化亚太供应链、产业链、价值链，形成亚太规模经济效应和联动效应”。

事实上，全球价值链贸易的快速发展早已深刻改变了世界经济格局，也改变了国家间的贸易、投资和生产联系。全球价值链这一新贸易体系归结起来有三个显著特征：一是最终产品经过两个或两个以上连续阶段的生产；二是两个或两个以上的国家参与生产过程并在不同阶段实现价值增值；三是至少有一个国家在生产过程中使用进口投入品，因此产生了大量的中间品贸易和增加值贸易。

而近年来的贸易增长停滞与全球价值链合作的受阻与放缓有着直接而密切的关系。进入本世纪以来，中间产品贸易对世界经济体的重要性显著增加，占整个服务贸易的 70%，整个货物贸易的三分之二。然而，目前的国际贸易规则仍以最终产品为对象，对以中间品贸易为特征的价值链贸易形成了较大的不兼容性。据联合国贸易与发展会议（UNCTAD）统计，全球已形成 400 多个 RTA（区域自贸协定），这种类似“意大利面碗”的 RTA 不仅增加了商品贸易跨国流通的复杂性，其逆全球化的“竞争性区域集团”的形成，也导致大量的贸易转移，割裂了全球价值链的分工与合作。

世界经济增长的不平衡不稳定亟须重启贸易投资引擎，我们认为当前世界面临的三大格局变化，更需要让更多发展中国家及中小企业参与到包容均衡的全球价值链当中来拉动贸易投资这一经济增长引擎，进而带动全球经济可持续均衡增长。

首先，新工业革命带来世界格局的变化。信息技术革命以来，包括互联网、移动互联网、物联网等从根本上提高了劳动生产率，组织架构的扁平化密切了全球价值链。这也导致了发展中国家的异军突起。而美欧先后经历了 2008 年金融危机和 2009 年欧债危机，发达国家在全球经济增长的比重过半改为发展中经济体占比过半，世界经济格局发生了根本变化。目前中国和印度已赶超过了德国和日本分别位列全球第二和第三位。

其次，贸易投资保护及其碎片化阻碍全球化进程且严重阻碍世界经济增长。由于经济增长放缓，各国自救不暇使得贸易壁垒重新筑起，据今年 6 月份 WTO 的 G20 监测报告显示，在最近 7 个月，G20 经济体就出台了 145 项保护主义措施，创 2009 年以来最高，其中有 89 项属于传统的反倾销和反补贴关税等贸易防御措施。而包括英国脱欧等迹象也表明，全球化进程面临停滞的风险。

最后，国际贸易投资锐减亟须包容协调的全球价值链。国际投资从 2009 年下降 40%，到 2014 年下降 16%。据 WTO 和联合国贸发会议（UNCTAD）预计，今年国际投资增速预计降低 10%—15%，而全球贸易增速将是连续第 5 个年头保持在 3% 以下，严重低于全球 GDP 的增速。世界经济增长的不平衡不稳定亟须重启贸易投资引擎，让更多发展中国家及中小企业参与到包容均衡的全球价值链当中来拉动贸易投资这一经济增长引擎，进而带动全球经济可持续均衡增长。

2 加快构建以全球价值链为指向的贸易治理新框架

如何评价此次首脑峰会之前的 G20 贸易部长会议成果对全球价值链贸易体系的促进？

此次 G20 贸易部长会议更是发布了 G20 历史上首份贸易部长声明，批准了三份文件：世界范围内首份《G20 全球投资指导原则》《G20 全球贸易增长战略》和《G20 贸易投资工作组工作职责》；达成了两项共识：加强多边贸易体制以及综合施策，帮助发展中国

家、中小企业融入全球价值链，无疑这些共识的达成将对当前全球广泛的贸易停滞产生重大推动作用。

为应对世界格局变化促进贸易发展，今年在首脑峰会前首次举办了 G20 贸易部长会议，所取得的促进包容性全球价值链和支持多边贸易体制这两大共识将促进国际贸易和投资增长。贸易部长会议达成的贸易增长、投资政策原则和工作机制等三大重要政策文件成果，将为形成包容性全球价值链奠定重要基础。

较高的贸易摩擦成本和贸易投资保护主义也对全球价值链贸易造成很大的伤害，因而加快推动全球价值链构筑贸易规则和贸易治理新框架是当务之急，请问对构建以全球价值链为指向的贸易治理新框架有何具体建议？

在全球价值链下，中间产品贸易壁垒会产生累积和放大效应，显著提高贸易保护成本。中间产品要进行多次跨境交易，即使这些关税和非关税措施水平很低，保护程度也会被多次累积，进而严重影响最终产品成本与价格。因此，必须进一步降低平均关税水平，削减关税峰值和最高关税，鼓励部门贸易自由化（零关税），抑制关税升级，取消进出口中的配额和其他数量限制。

下一步必须减少中间品环节的征税，修改原产地规则中累计原则以鼓励区域价值链贸易发展，大幅降低中间品贸易成本，进而消除价值链壁垒。应该加快 G20 与 APEC 的成果对接，在 G20 贸易增长战略的框架之下，加快推动全球价值链伙伴计划，构筑面向下一代的贸易规则和贸易治理新框架。

实现全球价值链利益的最好方式是多边主义。面对全球价值链主导贸易新格局和规则变化的大背景，全球价值链的大发展呼唤真正公平的全球贸易规则，但这却需要一个漫长的过程。当前，美欧等发达国家更加强调在全球治理中的领导权、高标准，主张建立更“开放、公平、自由”的规则体系，而新兴经济体则更强调合作，注重贸易与自身发展的关系，倡导建立适合本国经济发展阶段的贸易规则。

从全球价值链和国际生产网络演进的大趋势看，多边贸易体制和规则完善，需要将区域自贸协定置入真正全球化的价值链中考考虑。各类区域贸易协定在新的国际贸易规则高标准框架下，应该秉持开放、透明、非歧视的原则，朝着统一的多边规则而努力，继续推动以“巴厘一揽子协议”为代表的多边贸易体制在全球框架下运行。这是实现全球价值链利益，增进全球经济福利，完善全球贸易治理的最好方式。

首先，积极构建全球价值链导向的开放包容性政策体系。鉴于全球价值链建设是一项复杂的系统工程，涉及到创新、劳工技能水平、基础设施建设、跨国企业社会责任标准、环保等，影响到一国在全球价值链的水平，因此，构建包容性全球价值链的政策体系应统筹考虑产业政策、创新政策、劳工政策、环保政策等的综合协调。此外，WTO“巴厘一揽子协议”早期收获中的贸易便利化协定将极大促进全球贸易和价值链新兴发展。因此，G20 框架内依然可以达成支持贸易便利化措施的共识，不仅在 G20 成员国推行贸易便利化措施，还须积极促成 WTO 贸易便利化协定的早日生效。

第二，以降低成本为切入点，提升全球价值链合作水平。降低进入成本是提升全球价值链分工和国际产业合作水平的核心和关键环节。此次 G20 成员国已经达成一致采取措施降低贸易成本，并鼓励所有世贸组织成员全面实施《贸易便利化协定》。我们认为，降低成本不仅包括一般意义上的贸易成本，还应该包括那些阻碍贸易便利化的非关税壁垒和摩擦成本。非关税壁垒很重要的一个成果是 WTO 的贸易便利化协定（TFA），G20 应推动该协定的早日生效。根据规则，TFA 生效的条件是超过 2/3 的成员国批准。目前，基于国内程序批准该协定的成员才 60 余个，离 2/3 的前提条件尚有不小差距。G20 应在促成 TFA 的生效方面进行讨论、做出努力。此外，G20 还应致力于降低金融危机以来的贸易保护措施。根据 WTO 统计，金融危机以来，各国施加的贸易限制措施明显增加。为降低各国贸易保护措施，G20 除像原有的峰会那样将反对贸易保护主义写进共同声明

外，还应试图建立监测贸易保护措施的指标，对全球贸易保护程度进行量化和预警，积极消除价值链的制度壁垒。

第三，加大全球软硬基础设施建设，提升价值链参与水平。在全球价值链的基础设施布局中，既包括硬性基础设施建设，比如公路、港口、机场、电信、互联网等的高效连接，也包括软性基础设施的建设，积极增加知识资本和人力资本投入，促进产学研的合作对于提升全球价值链参与合作水平有根本性作用。本质而言，全球价值链最核心的是知识资本的竞争。全方位夯实研发与创新基础，尤其要促进人力资本和创新体系建设，加快促进 G20 国家在产、学、研三者的紧密融合，推动全球价值链和创新链的融合。

最后，构建基于全球价值链的大中小企业伙伴计划。促进中小企业融入全球价值链，TPP 的中小企业章节也是致力于促进中小企业参与国际贸易和投资活动。因此，未来可以考虑：一是在 G20 框架下取缔具有保护性质的非关税措施，构建“全球价值链大中小企业伙伴关系计划”，在知识产权保护、税收减免、技术转移、市场监管等方面给予政策支持，使小企业更好地融入到全球价值链分工网络中，更好地发挥原材料供应商、零部件供应商、生产出口商、跨国公司分包商以及进入海外市场的服务商等的作用。二是基于安塔拉倡议，G20 成员国应当加大扶持中小企业参与全球价值链和国际经济体系。鼓励并支持世界中小企业论坛，作为加强市场中小型企业新兴发展的协调机构。三是支持并加强国际组织的贸易融资和贸易促进的工作，特别是支持中小型企业 and 新兴市场经济体的机构。四是通过国际商会和 B20 机制，加强促进中小企业在全球价值链参与的对话和交流，并将这种对话交流机制化、平台化、常态化。

3 G20 杭州峰会将引领各国提升全球价值链

回到此次 G20 杭州峰会，能否预见该峰会将从哪些方面拉动全球贸易投资，引领各国提升全球价值链？

可以预见，G20 杭州峰会将为促进强劲的国际贸易投资增长，提升包容协调的全球价值链做出贡献。根据我们的研究认为，G20 峰会对全球价值链贸易体系的重视可以拉动全球贸易投资，从而引领各国提升全球价值链，主要在五大方面体现。

第一，为提升全球价值链降低关税壁垒。数据证明一国 GDP 发展水平与其参与全球价值链的程度呈正相关关系。在 70 多年来的双多边贸易体制下，全球关税水平已经由 40% 多下降到 6%。但由于全球价值链的深度融合，目前中间品的贸易成为跨境贸易的主流。据 WTO 统计，发展中经济体的贸易成本相当于 219% 的从价关税，据联合国贸发会议统计，全球中间品贸易占比超过 80%，超过 70% 的服务进口属于中间服务，超过 50% 的制成品进口属中间品。因此，降低中间品的关税水平将直接提升全球价值链的效率和水平。

第二，提升投资贸易便利化水平。为提高全球价值链效率，需要进一步提升投资贸易便利化水平，降低贸易成本。G20 贸易部长会议承诺在加强贸易投资政策协调方面确保贸易投资及其他公共政策相互促进，推动构建开放、可持续和包容的全球价值链。据研究，落实《贸易便利化协定》，将降低全球贸易成本的 14%，将增加出口 1 万亿美元。其中不仅会为发展中国家提供 7300 亿美元的出口额，而且还会缩减进口贸易时间的 47% 和出口贸易时间的 91%。而畅通的基础设施，快捷的物流水平，通关一体化等都将加强全球的互联互通，有效提升全球价值链水平。

第三，通过扩大服务贸易，促进市场开放来优化全球价值链。在新世纪的全球贸易投资当中，服务渗透到了生产和流通的每一个环节，在提升服务贸易的同时将促进货物贸易的增长。据统计，二十国集团的出口增加值当中有 42% 属于服务部门，另外制造业和农业当中近 20% 的生产成本是服务成本。加强和提升服务贸易不仅能够有效增加贸易的增加值，更是管控全球价值链的重要环节和手段。

第四，促进跨境投资提升全球价值链。目前双多边的投资协定超过 3300 份，国际经贸投资规则的碎片化构成了跨境投资的障碍，亟须统一的投资规则来重启投资贸易这

一全球经济增长的引擎。《G20 全球投资指导原则》作为世界首份关于投资政策制订的多边纲领性文件，不仅确立了全球投资规则的总体框架，为各国协调制订国内投资政策和商谈对外投资协定提供重要指导，也为弥合国家间投资政策利益分化，加强多边投资政策协调迈出历史性一步，将为促进全球投资增长提供长远制度性引领，加速全球价值链的升级。

第五，促进中小企业融入全球价值链。联合国贸发会议数据表明，在全球价值链当中，由跨国公司主导的占到全球贸易的 80%。在信息化时代，无论技术创新还是创造就业，中小企业都占多数，在发展跨国公司作为全球价值链重要力量的同时，需要加大发展中经济体，尤其是中小企业参与全球价值链的力度，增强中小企业参与全球价值链的角色作用。基于全球价值链来增强发展中经济体、中小企业与发达经济体、大型跨国公司间的互动，增强价值链内部的协作，发挥其在价值链上的协同效应，将有助于各经济体深度参与国际产业分工协作，是带动发展中经济体及中小企业融入全球价值链的有效路径。

此外，在电子商务迅速发展的今天，促进电子商务的发展以及制定电子商务规则也是促进中小企业参与到全球价值链的重要手段，是落实联合国 2030 年可持续发展议程的重要举措。

G20 杭州峰会将在贸易投资领域务实推进全球贸易增长，形成全球投资指导原则，提升全球价值链水平，促进全球经济实现强劲、可持续、平衡和包容增长。[返回](#)

发挥中国在区域合作中的引领作用

我国推进区域合作应围绕经济利益、国家安全和全球话语权三大目标，主动适应形势变化，加强顶层设计，以“一带一路”建设为基本框架和统领、以国际产能合作为主线，抓住重要支点，发挥我国产业配套齐全、外汇储备充足、基础设施建设能力突出、产业园区运营经验丰富、人力资源兼具规模和成本竞争力等优势，加强软实力建设，整合运用金融工具，将不同国家、不同领域合作纳入统一体系，相互补充策应，提升我国的综合竞争力，积极稳妥打造我国在区域合作中的枢纽核心地位。

1 世界区域合作特点

1.1 区域贸易安排数量持续提升

1991 年以来，向 GATT / WTO 通报的 RTAs 数量保持快速增长，1991 年通报的 RTAs（将货物贸易、服务新签协定与接纳新成员分开统计）累积数量不到 100 个，截至 2016 年 2 月 1 日，已增长到 625 个，1948 年至 1994 年通报了 124 个，平均每年通报 2 至 3 个，WTO 创立之后通报了 401 个，平均每年通报约 20 个，数量增长明显加速。625 个通报的 RTAs 中有 419 个已经实施。这些区域贸易安排形成了 454 个自由贸易区实体（将货物贸易、服务新签协定与接纳新成员一并统计），其中 267 个为已经实施的贸易实体。这些 RTAs 中，90% 是自由贸易区（FTA），10% 是关税同盟（TU）。

国际金融危机后，大国在区域贸易安排中的作用提升。2008 年至 2016 年 2 月 1 日，欧盟通报了 22 个生效的 RTAs；日本通报了 6 个生效的 RTAs，并新签署了 TPP，和欧盟、海合会、韩国谈判也在进行中；俄罗斯全部 9 个生效的 RTAs 都是 2012 年以后通报的；印度生效的 7 个 RTAs 中 5 个是 2008 年后通报的；美国虽然 2008 年以来通报的 RTAs 只有 5 个，但包括 TPP 这样的巨型协定。

1.2 “意大利面碗现象”突出

世界上主要大国均签署了数量众多的 RTAs，其中欧盟国家签署的实体 RTAs 最多，如法、德、荷、英签署的数量均居世界第一。新加坡、土耳其、韩国等新兴市场国家签署的区域贸易协定数量也比较多。在全球范围内，新签的货物 RTAs 和服务 EITAs 简单合计分别为 1991 个和 840 个，实体 RTAs 为 2023 个，若剔除重复统计，即考虑同一个区域贸易协定涉及多个主体的情况，新签的货物 RTAs 和服务 EITAs 分别为 234 个、133 个

和 270 个。两者结合计算的重复倍率分别为 8.5、6.3 和 7.5，部分反映出 RTAs 相互交叉重叠的情况。

1.3 RTAs 呈现出大型化趋势

大国制定了更加积极的区域一体化和国际经济合作战略，促使近期签署和商谈的自由贸易区协定呈现出大型、跨区域、高水平化等特征，覆盖的国家数量、经济总量、贸易额和人口数量惊人。随着成员的增多并且各成员发展的不平衡以及文化、宗教、价值观存在较大差异，区域机制内部也趋于复杂化，比如在开放度和过渡期安排上可因国而异，体现出合作的多元化、多层次化和务实务虚相结合等特点，大国推进区域合作机制建设的长远目标是向全球性规则演进，谋取的是全球规则制定的话语权和主导地位。

1.4 区域贸易协定呈现出综合化、高水平化的态势

单纯的货物贸易协定数量占比呈现减少趋势，2007 年，新签的货物贸易协定数量占 64.3%，而近三年，货物贸易协定的数量占比都在 16% 左右，RTAs 同时包含货物和服务贸易协定的占绝对多数。以 2015 年为例，13 个 RTAs 中，FTA 有 2 个，FTA&EIA 为 8 个，CU&EIA 为 3 个。同时内容条款的标准和水平也有显著提高，如 TPP 涉及竞争中性、劳工标准、环境标准等新一轮经贸规则，TTIP 则涉及到美国与欧盟在标准上的统一。我国与韩国 2015 年 6 月 1 日签署的《中韩自贸协定》在开放水平方面，双方货物贸易自由化比例均超过“税目 90%、贸易额 85%”。协定范围涵盖货物贸易、服务贸易、投资和规则共 17 个领域，包含了电子商务、竞争政策、政府采购、环境等“21 世纪经贸议题”。与以往国际经贸规则主要涉及市场准入的“边境措施”（如关税、非关税壁垒、投资准入等）不同，新一轮经贸规则具有“边境后措施”的特点。

2 中国区域合作进展和存在的问题

20 世纪 80 年代初以来，中国开始着手推进一些双边和区域合作机制的建设，以为对外开放合作营造良好的外部环境。截至目前，已形成了比较完整的体系。既有比较实的双边投资协定、自由贸易协定，也有较为务虚的各种伙伴关系；既有合作边界比较清晰的上合组织，也有秉承开放区域主义精神的“一带一路”倡议；既有我们倡导建立的如亚洲基础设施投资银行和金砖国家新开发银行这样的多边开发性金融机构，也有我们单边筹建的丝路基金。这些机制有着较广的地域和领域覆盖，影响着我国对外开放合作的方方面面。面对形势出现的新变化，也暴露出一些问题和不足。

2.1 自贸区建设方面覆盖面不足

截至 2015 年年底，中国共签署了 14 个自由贸易协定，覆盖 22 个国家、地区。目前存在的问题是这些自贸区主要集中于沿海国家和地区，分布不均衡。此外，与东盟之外的较大经济体之间尚未建立自由贸易机制安排。

2.2 双边投资协定比较零散且滞后于发展需要

自 1982 年以来，中国已经与全球 130 多个国家和地区签订了投资协定。虽然我国签署的 BIT 数量很多，但比较零散，比如与欧盟的 27 个成员（只有爱尔兰未签）签署了双边投资协定，但协定内容不一，增加企业的认知和利用成本。并且，中国已签署的大多数协定侧重于对利用外资的保护，对我国企业“走出去”保护不足，不适应我国对外投资快速增长的需要。

2.3 伙伴关系与经济合作的结合度有待提升

截至目前，中国与 70 个国家和 5 个国家集团建立 75 对多种类型的伙伴关系，覆盖了欧洲、东盟主要大国和所有金砖国家。伙伴关系为我国与主要国家或经济体沟通建立了对话平台，对增强合作、共谋发展、达成共识提供了很好的交流渠道，为深化合作提供了可依托的框架。不足之处在于，伙伴关系的建设推进渠道比较单一，还主要依赖于一轨外交，非政府组织和民间团体缺乏跟进，对伙伴关系的利用度还不足，在实际经济合作中发挥的作用比较有限。

2.4 区域经济合作的各种推进工具之间缺乏协同

我国提出“一带一路”倡议后，发起建立了亚洲基础设施投资银行、金砖国家新开发银行、上合组织开发银行等多边开发型金融机构，也设立了丝路基金以及中非、中哈、中欧、中拉等一大批双边合作基金。这些国际金融机构的运作缺乏协调统筹。

3 中国推进区域经济合作的政策建议

主动适应形势变化，加强顶层设计，以“一带一路”建设为基本框架和统领、以国际产能合作为主线，抓住重要支点，发挥我国产业配套齐全、外汇储备充足、基础设施建设能力突出、产业园区运营经验丰富、人力资源兼具规模和成本竞争力等优势，加强软实力建设，整合运用金融工具，将不同国家、不同领域合作纳入统一体系，相互补充策应，提升我国的综合竞争力，打造我国在区域合作中的枢纽核心地位。

3.1 加大国内改革力度，主动对接国际规则

面对区域经济合作高自由化、便利化的趋势，我国应主动适应。经过近四十年的开放发展，我国产业和企业具备了进一步参与国际竞争的能力，国内产业转型升级也需要调整利用外资结构和加大海外投资布局。所以，在规则上抢占主动，不但可以破解在新一轮国际规则制定中被“边缘化”的风险，而且可以服务国内经济结构调整和对外发展空间拓展。主动对接国际规则，核心是全面实施“国民待遇加负面清单”的管理模式和从“审批制”到“备案制”的境外投资管理体制改革，提高开放的透明度和境外投资的便利化水平。目前世界上已有 70 多个国家采用该模式。我国推进负面清单管理模式是两条腿走路，一是通过国内自贸试验区先行先试，二是通过签署双边投资协定的方式倒逼国内改革。关键是要协调好这两者之间的关系，充分发挥自贸试验区的先行先试探索作用。不管中美 BIT 是否签署、何时签署，我们都应以此为高标准推进国内改革，建设国际化、法制化、透明化的营商环境，加快提升国内企业竞争力，加强事中、事后监管能力，以在未来区域经济合作中掌握主动权。

3.2 从国家战略需要出发，抓住区域合作重点

面对当前美国主导的跨区域自贸安排频频发力、新一轮区域经济一体化格局大调整带来的挑战与机遇，一方面我们积极维护和推进 WTO 等多边贸易投资机制建设，另一方面，我们提出了共建“一带一路”和推进国际产能合作倡议，并将建设高标准自贸区网络作为贸易自由化目标。“一带一路”框架是开放的，高标准自由贸易区网络是协定式开放，两者一开一合，可相互配合、相互呼应，以提出的“五通”和国际产能合作为重点内容和方向，多渠道、多层次、机动灵活地推进我国区域一体化合作。基于我国区域合作的土地、能源、园区、技术的四大需要，重点推动以下合作机制建设：一是依托上合组织推进中国—欧亚经济联盟自贸区建设，依托中国—中东欧“16+1”机制，深化农业合作；二是依托中俄全面战略协作伙伴关系深化中俄能源合作，中东地区加快中国—海合会自贸区建设，通过能源全产业链合作绑定双方利益，带动西亚北非合作；三是东南亚、南亚地区人口众多、劳动力资源丰富，市场前景广阔，而且是制造成本的洼地，可基于中国—东盟自贸升级版推进“10+1+X”合作；四是欧盟、美国创新能力突出、高端制造业发达，可通过改善国内投资环境和签署双边投资协定的方式，加强高端产业方面的合作。我国“丝绸之路经济带”的自由贸易伙伴比较少，主要在于该地区的政治风险和局部动荡有关，可尝试推进较低水平的区域贸易或投资协定。此外，伺机推进 FTAAP 谈判、长期构筑“FTAAP+”的印亚太自贸合作大经济圈。

3.3 调整对外合作策略，重视软实力培育和影响力发挥

长期以来，我国对外合作侧重满足我国经济发展的现实需要，为我国经济的快速发展提供了能源资源保障和外部市场。但另一方面，也带来了不少负面影响，如强调资源的开发利用而不做好生态维护，中国对外投资被相关国家指责为“新殖民主义”；侧重官方合作而对当地民生和非政府组织关注不够，被指责为中国投资催生东道国政府腐败；重视单独行动忽视与国际组织交流沟通，被认为是破坏国际合作规则。在电信、互联网等传播技术作用之下，民主主义和民族主义呈现双抬头趋势，如不重视理念的传播、

价值观的影响和民间感情的培育，我国对外合作会面临更高的成本和更大的风险。因此，新时期中国对外合作应多策并举，一方面积极主动承担大国责任，量力加大全球和区域性公共产品的提供，并以此为载体，塑造负责任、敢担当、亲诚友善的大国形象；另一方面注重自身软实力的整合、培育与发挥，规范对外合作主体行为，提升企业和个人自觉维护国家和民族形象意识，增强中华文化的吸引力和中华民族的亲和力。

3.4 协调运用好战略抓手，发挥撬动作用

经过长期努力，我国已形成不少有效抓手，如上合组织、亚洲基础设施投资银行、丝路基金、“一带一路”、国际产能合作、国际发展知识中心以及一批双边合作基金和各种类型的伙伴关系等。这些抓手有大有小，性质各异，有些是平台，有些是金融工具，有些是可依托的合作框架，有些是具体合作的领域，共同点是我们都有主导权、主动权。这些抓手的应用，要以服务我国持续发展与和平崛起为共同战略目标，务虚与务实相结合，合作理念与具体项目相绑定，各种资源要相互支撑、相互配合又能灵活调度。要满足以上要求，首先，必须加强顶层设计和内部协调，注意功能定位的层次化和差异化，避免结构失衡和重复投资甚至恶性竞争。政治伙伴关系建设要与经济合作结合起来，实现相互依托、相互支撑。各种基金既要有所侧重，又要统筹利用，条件成熟时，可借鉴欧盟 NIF 运作经验进行整合，统一进行运作。其次，注意调动社会资本并加强风险防范担保。目前我国强调通过 PPP 模式撬动利用国内私有资金参与国际经济合作，鉴于 PPP 模式涉及多种投资主体，资金实力和风险偏好各异，应加强机制设计和完善投资保险担保制度来防控降低风险。此外，我国在世界银行、国际货币基金组织中的投票权得到显著提升，也可利用这些国际金融机构的经验和中立形象降低经济成本和政治风险。第三，继续推进人民币国际化，扩大人民币互换协议规模，利用国内自由贸易试验区先行开放优势，加快发展跨境投融资服务，加强对“走出去”企业的金融支持。第四，注意发挥智库、会计师事务所、律师事务所、管理咨询机构等专业服务机构的支撑作用，促进政产学研用各环节有效衔接，提升合作方案设计的科学性和项目推进运营的效率 and 效益。[返回](#)

没有“创新”的航运创新

1 航运创新的基本特征

当下，“创新”是个热门话题。当这个概念用在航运业时就是所谓的“航运创新”。但是，不少关于什么是航运创新、如何进行航运创新的讨论往往实际意义不大，原因很简单：没有人能够确切知道下一次航运创新从哪里开始，以什么形式出现，由谁主导。比较有意义的是分析以往的航运创新都有什么基本特征，通过对基本特征的讨论和理解，或许可以更清晰地感觉到未来航运创新的脉搏，更容易找到其发展途径，并走上航运创新之路。

经济学家和管理大师们对创新理论的总结当然是很有价值的，但是此类讨论过多容易使人在概念里兜圈，沉湎于理论的自圆其说，脱离航运业实际，不利于加深对航运创新真谛的认识，因而本文不用过多的笔墨去讨论创新的概念、理论或模型。

航运创新实际上无所不在，凡是用非传统的、与众不同的方式方法去解决实际问题就是创新！创新有 3 种：内部创新（通过改善经营生产、组织形式、成本控制等而达到提高效益之目的）、外部创新（通过新技术、新模式的应用来改善服务和客户体验）和结构创新（运用全新的理念、技术颠覆现有体系）。本文主要讨论外部创新和结构创新，以航运史上那些比较重大的或颠覆性的变革和创新及其特征为例，从 6 个方面讨论航运创新的基本特征。

2 航运创新来自对“瓶颈”问题的解决

因木船难于抵御海上大风浪和碰撞带来的威胁，海难频发就成为航运业发展的最大障碍之一，航运业钢质船的使用是对这一问题的根本性解决。这一变革的结果是：船舶

造得更大，海上事故更少，船舶使用时间更长。因此，航运业钢质船的使用就是一项颠覆性的创新。

Malcom McLean 试图解决他的货物在港口装卸过慢这一问题而发明了海运集装箱，从而颠覆了班轮运输的所有方面。他当时的关切点不是创新，而只是在航运中遇到的一个实际问题；要根本解决这个问题就必须打破常规，于是一个颠覆性创新就发生了。

不仅讨论“何为创新”是错失要点，而且那些从某一新技术出发，讨论其与航运的结合其实也是本末倒置。正确的航运创新讨论焦点是：现行模式能最好地提供客户价值和体验吗？什么是航运生产的瓶颈问题？如何利用新模式、新技术大幅度提高客户价值和体验并从根本上解决这些问题？所谓“大幅度”“根本上”，不是指改变现状百分之几、百分之十几，或者百分之几十，而是改变几倍、十几倍，或者更高；不只是改善，而是彻底改变。如此程度的变化往往是无法通过改进现有模式和方法获得的，只有彻底否定现行做法，启用完全不同的新模式、新方法、新技术，才可能引来颠覆性创新。

今天航运业的瓶颈在哪里？有资格回答这个问题的是那些直接受航运业影响的人。美国亚马逊公司于 2013 年制定了“龙舟”计划，为国际间网上贸易提供全方位的全球“门到门”物流服务，其焦点是解决外贸运输程序繁复的问题。该项计划从简化用户订舱界面着手，用户只需在网上轻点鼠标，有关进出口证件、报关、结汇、订舱、接运、询价和付费等所有手续就可全部完成，做到简洁、便利、迅速、透明、廉价、高效。作为航运客户，亚马逊公司认为运输手续繁琐、客户界面不友好、体验不佳是航运发展的最大瓶颈，而解决这个问题就有可能引发深刻的航运创新。

3 航运创新的关键要素

航运内部自生的航运创新与其他行业的创新一样，都是由新技术、新方法驱动的。作为服务业的航运技术来自航运业之外的造船技术、动力技术、控制技术、通信技术，等等。因此，当航运生产中的瓶颈问题可以被外部技术的新发展根本性解决时，就有可能产生航运业革命性的创新。虽曰“革命”但实际上是一个渐进的创新过程：从出现到被多数人接受，再到成为主流，往往要经过相当长一段时间；在此期间，创新也会不断完善。

新模式、新方法，并不一定是原创性的发明创造或开辟一个崭新的领域。虽然在理论上那也是可能的，但是至今为止，绝大部分航运创新都是将其他行业领域内的模式、技术和方法运用到航运领域。这些创新在应用于航运的过程中需要被改造和进一步的创新。例如，在海运集装箱出现之前，美国已经在使用陆运集装箱了。航运创新就是把集装箱做大，并从车上“挪”到船上。一个被证实了的成功模式、技术在另一个领域的应用也是创新。

新技术、新模式的发展可以使人们用不同的方式发展航运，例如应用自动化控制技术、互联网及物联网技术、通信技术等。广播、电视、出版等行业就是被外来技术所彻底改变的，同样的变革正发生在旅馆业、出租车业，甚至整个商业。基于互联网所提供的平台和入口，移动通信、定位、大数据、自动化等技术冲击着几乎所有行业的现行运作模式。对于航运业而言，所面临的问题不是“会不会”，而是将在“何时”被外部力量和技术所重塑。

4 航运创新是在市场低潮时发生的

关于航运创新发生的时间，有人认为是在新模式、新市场、新方法和新技术出现的时候。但仅有这些不足以带来航运创新，因为从根本上看航运创新是一种经济行为，其有别于一般科学发现创新或艺术创新；当经济动力缺失时，航运创新难以发生。对企业而言，航运创新不是目的，只是手段。目的是存活，是发展，是盈利。航运创新是有成本的并往往伴随着很大的风险，因此，除非迫不得已，人们是不愿意去创新的。

何为“迫不得已”？通俗地说，就是企业不创新时的运转成本明显高于创新成本，可以用“机会成本”的概念来说明。假设航运创新的成本是常量，是不变的，那么创新

的机会成本就是不去创新的结果，这一成本是随市场而动的变量。市场兴旺时，大家都有钱赚，不去创新也有很好的利润，创新的机会成本就高。这时，创新通常不会发生，除非在充分考虑了风险因素后认为创新仍有比不创新高得多的预期收益。换言之，在市场的低潮期，创新的机会成本会变小。对于一个航运企业而言，如果市场和竞争把它逼到了走投无路的境地，创新就成为存活和发展的唯一选择，走上创新之路就是迫不得已的了。举两个最近例子为证：丹麦班轮公司马士基航运公司建造超大型集装箱船和创立“天天马士基”服务模式都是在市场低迷的背景下，在服务质量、市场份额被竞争对手逐步赶上的情况下推出的。巴西淡水河谷公司建造40万吨级矿砂船的创新属于在与澳大利亚矿商竞争逼迫下的、在经济上站得住的冒险行为。

当今，航运市场持续低迷，绝大部分企业度日艰难，倒闭、兼并、业务萎缩等现象时有发生，企业创新的机会成本大大降低。有时其他行业积极寻求新商机也会为航运带来创新。当年，集装箱创新的起因就是卡车公司发现集装箱运输的航运环节是其发展的瓶颈。今天，是由于占亚马逊公司国际网商业成本最大部分的运输成本不断飙升（接近其收入的11%），成为其发展的最大障碍后，才导致了亚马逊公司“一键国际贸易运输门到门”的创新——“龙舟”计划的启动。

5 跨行业的多“要素”相结合是航运创新

今天的航运创新与历史上的创新相比较，最大的不同点在于创新要素的多元化，这种多元化环境也被称为“航运创新生态圈”。创新生态圈既是航运创新的“载体”，使航运创新依附在生态圈的建立和发展过程中，又是航运的“融合中心”，将航运容纳到一个更大的运输、贸易甚至市场需求的生态圈内。运输本是贸易不可或缺的一部分，运输的价格、质量都应在贸易商品价格和质量中完全体现，就如同现在盛行的网购商品的价格构成。之所以过去本该整合的业务，如贸易与航运，仍旧被分别单独操作，是因为那时缺乏将不同相关元素紧密结合的平台或载体；而随着互联网数字平台的出现，以要素整合为中心的创新就产生了。最近出现在新闻、旅馆、银行、出租车和零售等行业领域的颠覆性变化都与互联网数字平台的出现有关，被称为“数字冲击”。它的影响才刚刚开始，但其影响将更广、更深、更远。

将来很有可能发生这样的情况：某一天航运企业发现由其提供的服务居然已经被整合进了别人的业务圈子，而这竞争还不是来自同行。一些以网购起家的大型公司如中国的阿里巴巴、美国的亚马逊，都在着力打造国际贸易生态系统（包含贷款融资、贸易买卖、运输仓储、报关报检、进出单证、货物跟踪等全套服务），只需按下鼠标，一切就会安排妥当。简单、清晰、高效、廉价、透明、友好的服务界面给客户带来非常好的体验。虽然目前海运件杂货市场还没有直接受到“数字冲击”，但是任何航运企业如对这一发展趋势掉以轻心，都将酿成大错。

许多传统的航运经营模式都有可能成为“数字冲击”的目标。例如，航运企业只提供单一航运服务就很有可能被边缘化，沦为分包商；持续依赖传统代理和中间商只会给数字平台提供者的取而代之提供机会。航运企业完全靠自己的力量很难建立贸易生态圈，寻求合作可能才是成功创新、持续发展的出路。

6 创新“企业家明星”的作用及来源

重要的航运创新都有很大的不确定性，因此也充满了风险。去识别方向、评估风险、作出决定和完成创新的是企业家，他们是创新成功与否的决定性要素。有前瞻力和奇思妙想的人并不很稀少，但能够将前瞻力和奇思妙想化为改变生产、生活的真实产品的人则是凤毛麟角；他必须是一个集直觉、意志、果断、勇气、毅力、判断力、执行力、领导力，甚至于个人魅力等多种特殊素质于一身的人。创新通常意味着打破常规，抛弃人们熟悉和习惯的做法，将影响和触及许多个人地位和利益，因此，阻力、困难等不利因素随时都可能使创新的尝试夭折。所以说企业家明星的作用是无可代替的，他们的出现带有一定的偶然性，但是更自由和宽松的环境有利于他们的涌现。

也正是由于以上原因，航运创新的引导者往往并不是来自航运业内部的老企业、大企业和成功的企业。这些企业容易趋于保守，缺乏改变现行做法的勇气和全力投身于充满风险、未知结果的创新历程的决心。这些企业的规模和成功成了创新的包袱并抬高了创新的机会成本。创新意味着“摧毁”现存体系，以新方案取而代之。如英国历史学家托马斯·卡莱尔所说，所有伟大的事一开始看起来都是不可能实现的。开发太空被认为是只有政府倾举国之力才可能做的事，而美国的创新明星 Elon Musk 却靠个人努力做到了。集装箱的创新表明，一个卡车司机出身的人在彻底颠覆船舶装卸体系时会比航运企业或港口经理坚决得多，因为他没有那么多的患得患失。因此，下一轮的航运创新明星更可能来自外部的、小的、新的企业，来自航运界意想不到的、名不见经传的人。

7 自由、宽松、充满竞争的环境是航运

创新是一种资源配置，市场本应起决定性作用，但是目前还是很有必要重申政府职能要真正转变。只有政府“不该做的一定不做，该做的一定做好”，真正的航运创新才有可能出现和成功。创新成功的前提是企业家对“真实”市场和创新目标的识别、评估和决策。政府的过多干预破坏了健康的创新环境（如财政部《船舶报废拆解和船型标准化补助资金管理办法》就是航运政策的一个败笔：破坏了市场公平竞争，干扰了市场供需平衡调节机制，削弱了航运公司创新动力），政府以“支持、鼓励、引导”的名义对创新的干预恰恰破坏了市场的真实性，使创新性发生改变并最终被扼杀。政府替企业或项目承担或减轻风险的任何举措都是错误的。收益与风险是一对不可分割的创新本质特征，市场自会通过竞争筛选出合适的创新项目和企业家。当政府选项目、担风险时，不合格的创新和创新者就逃过了筛选，给行业造成误导和不公平。有政府托底，企业就不会作出最大努力。服务型的、有为的政府为创新只需要做一件事，即建立和维护一个公平和法治的市场环境。

基础建设项目与产业发展创新项目是有本质区别的。基础建设是“基础”，具有“公益性”和“外部性”，通常资金、规划是关键，政府的支持和直接介入是合理的。创新则不同，无论动机如何，政府对其任何程度上的资源配置在原则上都是错误的，结果都是无效的，而且容易起到反作用：破坏市场公平，干扰市场导向。哈佛商学院 Lerner 教授的调查表明，全世界许多国家政府直接扶持的产业创新项目几乎都是失败的，其中提到日本政府所扶持的“第五代计算机”创新工程及其彻底失败时指出：它不仅浪费了大量纳税人的钱，还误导了企业，削弱了其承担风险创新的意愿，最终使得日本的世界一流电子产业一蹶不振，直至今日。

8 结语

如果真的想了解航运创新的突破口在哪里，那就请忘掉“创新”，把注意力放在从根本上“解决航运实践中的关键问题”上，因为航运创新的突破就是在这一过程中发生的！

如果真的想知道航运创新是什么样子，那就离开“航运”，把热情转移到拥抱“其他领域的新事物”上，因为航运创新的关键要素通常来自航运之外！

如果真的想看到新的航运创新出现在中国而不是又在外国，那政府就必须停止引导和评判创新，把功夫用在确保良好的创新环境方面，因为自由和竞争是创新之母，公平与法治是创新之本，市场是唯一的引导员和评判员！

如果能做到这些，航运创新就有希望了。[返回](#)

供给侧改革的主战场是要素市场改革

在经历了长达 6 年的增速回落后，中国经济何时、以何种方式“触底”，“触底”后是何种走势，是“十三五”时期国内外关注的重要议题。我们提出“由数量追赶到质量追赶”的概念，就是一个有关的理论描述。

质量追赶大体上处在“后历史需求峰值”与“成熟增长”之间，其特征是通过提升增长质量实现中速增长，进一步缩短与先行者的距离。与质量追赶相适应的发展条件、体制和政策环境将会发生很大变化，这就为供给侧改革提出了直接而明确的要求。在供给侧改革受到重视且有所泛化的情况下，明确目标、突出重点至关重要。

1 经济转型再平衡：需满足三个条件

当前中国经济依然面临着大的下行压力，“底”在何处，从高速增长“降落”后前景如何，是“十三五”直接面对的关键问题。

中国经济增速回落，直观地看，是由以往10%左右的高速增长转到中速增长，背后则是经济结构、增长动力和体制政策体系的系统转换，从大的增长过程看是增长阶段的转换，可称之为“转型再平衡”，也就是由高速增长时的平衡转向中速增长的平衡。

1.1 高投资触底

在过去较长一个时期，高投资主要由基础设施、房地产和制造业投资构成。高投资触底，即主要取决于基础设施、房地产、出口三只“靴子”落地。基础设施投资这一指标波动较大，但总体上处在回落状态。出口已由以往20%以上的高增长转为2015年的负增长，可以认为大体触底。房地产投资在2015年下半年出现月度同比负增长，当回落趋稳时，很可能成为房地产投资增速触底的信号。

1.2 去产能到位

严重过剩产能直接导致两个后果。一是PPI迄今40多个月的负增长，最大降幅达5.9%（截至2016年5月）；二是工业企业利润自2014年下半年以后一年多的负增长。走出这种困局的出路，重点是在煤炭、钢铁、铁矿石、石油、石化五大行业实质性去产能。产能下来了，供求趋于平衡，PPI才能恢复正增长，企业才能恢复盈利和再生产能力。

1.3 新动力形成

“新经济”的一个重要特点是替代性增长，新的增长空间挤压了原有增长空间，或者说，在原有的增长空间内换了一种增长方式。这种增长具有重分蛋糕的性质，不可避免地会引起利益关系的冲突和重组。如果“新经济”确实拥有并有效运用了新技术、新机制、新商业模式，提高了生产率，终究是不可阻挡的，但同时必须重视并妥善应对利益冲突引发的挑战。

以上三个条件逐步形成后，中国经济这一轮大调整将可能呈现双重底部。一是“需求底”，随着房地产投资同比增速由负转正、全部投资增速趋稳，这一底部有可能在今后一两年内出现。另一个则是“效益底”，是从供给侧适应于需求侧来看的，主要指标是PPI止跌回升，工业企业盈利增速由负转正，并保持在适当水平。

这个底何时出现，将直接取决于去产能的力度和进度，有一定的不确定性。触底成功后，增长态势不会像有些人期待的出现V型或U型反转，而很有可能是大的L型加上若干个小的W型。

2 质量追赶：追赶的新阶段

中速增长期依然是追赶期，这个判断相当重要，难度主要表现在质量提升上。在现有的情况下，需要有针对性地解决好以下几个突出问题。

2.1 纠正资源错配

目前在行业之间依然存在着较大的生产率差异，表明要素流动不畅、配置欠佳，根源在于行政性垄断，要素的市场化流动和定价受阻。通过深化改革纠正资源错配，仍会在“老经济”中释放出规模可观的需求，特别是有利于提高效率的投资需求。更重要的是能够提高生产率，增加收益，化解潜在风险。这也是当前供给侧改革中“降成本”潜力最大的领域。

2.2 激励产业升级

产业升级包括发展新兴产业，如与制造业升级相关的生产性服务业、与消费结构升级相关的生活性服务业；在已有产业中采用新装备、新技术，如用机器替代人工；更多的则是在产业价值链上的提升，如由低端制造转到高端制造，加大设计、研发、品牌等元素的比重。产业升级将带来专业化分工协作关系的深化，产业集中度的适当提高；将更多地开发和利用中高级生产要素，全面提升人力资本质量，优化资源配置水准；将从行业标准到工匠精神，全面推动精致生产的制度和文化建设。

2.3 营造创新环境

创新与产业升级既有联系也有区别。区别在于，产业升级中的大多数内容，发达国家已经有了，我们也要跟着有，也就是前面提到的追赶的含义；而创新则是从无到有，我们与发达国家大体处在同一起跑线上。创新必须经历一个试错过程，因而不确定性显著加大。之所以强调市场在创新中的基础性作用，就是让更多的人参与创新，提高创新试错过程中的成功概率。

3 供给侧改革的主战场是要素市场改革

现阶段的供给侧改革，应当聚焦于生产要素的流动、重组、优化配置，主战场是要素市场改革。从经济转型的角度看，就是要与中国经济质量追赶新阶段相适应。具体地说，应将以下几个方面作为优先领域加以推进。

3.1 切实放宽准入，深化行政性垄断问题突出行业的改革

近年来商事制度改革在小微企业准入便利化方面取得一些进展，但更有待突破的是基础产业和服务业领域。放宽准入，既要“放小”，更要“放大”。

3.2 加快城乡之间土地、资金、人员等要素的流动和优化配置

中国城市化还有很大发展潜力，但重点不在现有的大城市，而在大城市之间。要把以往孤岛型城市转变为网络型城市，要下决心打破城乡间土地、人员、资金等要素流动、交易、优化配置的诸多不合理体制和政策限制。

3.3 在尊重创新规律基础上营造创新环境

政府必须由以往居高临下地指定技术路线、搞规划，转向遵循创新规律，营造创新环境，让市场真正发挥基础性作用，从而提高创新成功的概率。地方竞争是以往中国发展的重要动力，应使改进创新环境成为地方竞争的新元素，推动形成若干个有吸引力、竞争力的创新型城市和区域创新中心。

3.4 抵制各类经济泡沫的诱惑和干扰，将资源导向提高要素生产率的活动

必须牢固确立制造立国、实体经济为本的理念和政策导向。必须高度警惕、及时纠正各种形态经济泡沫的危害，把资源尽可能地引导到提升要素生产率的领域。

3.5 切实调动人的积极性，完善公务员队伍激励机制

供给侧改革，最重要的是调动人的积极性、创造性。在现有国情下，政府公务员的精神状态至为重要。地方基层试验为创新型人才提供施展才能的舞台，有利于发现人才、用好人才。

中国经济进入转型触底关键期，预期问题再次突出而敏感。近期股市、汇市的大幅波动，很大程度缘于预期变动，而预期变动又与对中国作为一个后发追赶型经济体的转型规律和现实理解有关。在经历了长达6年的增速放缓后，目前中国经济正处在从某种意义上说最为困难，同时也最有希望看到转型成功曙光的时候。

如果供给侧结构性改革能够取得实质性进展，大的政策不出现颠覆性错误，中国经济有很大可能性在今后一两年成功触底，进入一个速度适当、更具创造性和可持续性的增长平台。[返回](#)

2016年第二季度全球港口呈现低位回升

近日，上海国际航运研究中心发布《2016年第二季度全球港口发展报告》。据报告显示，本季度，全球GDP较上季度增长2.7%，全球PMI指数愈加接近荣枯线，国际贸易

需求虽未摆脱疲软态势，但相比上季度有回升倾向。全球主要港口货物吞吐量同比增速低位回升、环比出现正增长，主要港口集装箱吞吐量继续呈现负增长，港口铁矿石吞吐量保持增长态势，港口煤炭吞吐量区域间发展不平衡，港口液体散货吞吐量总体表现良好，总体上来看，全球主要港口生产呈现低位回升的发展格局。

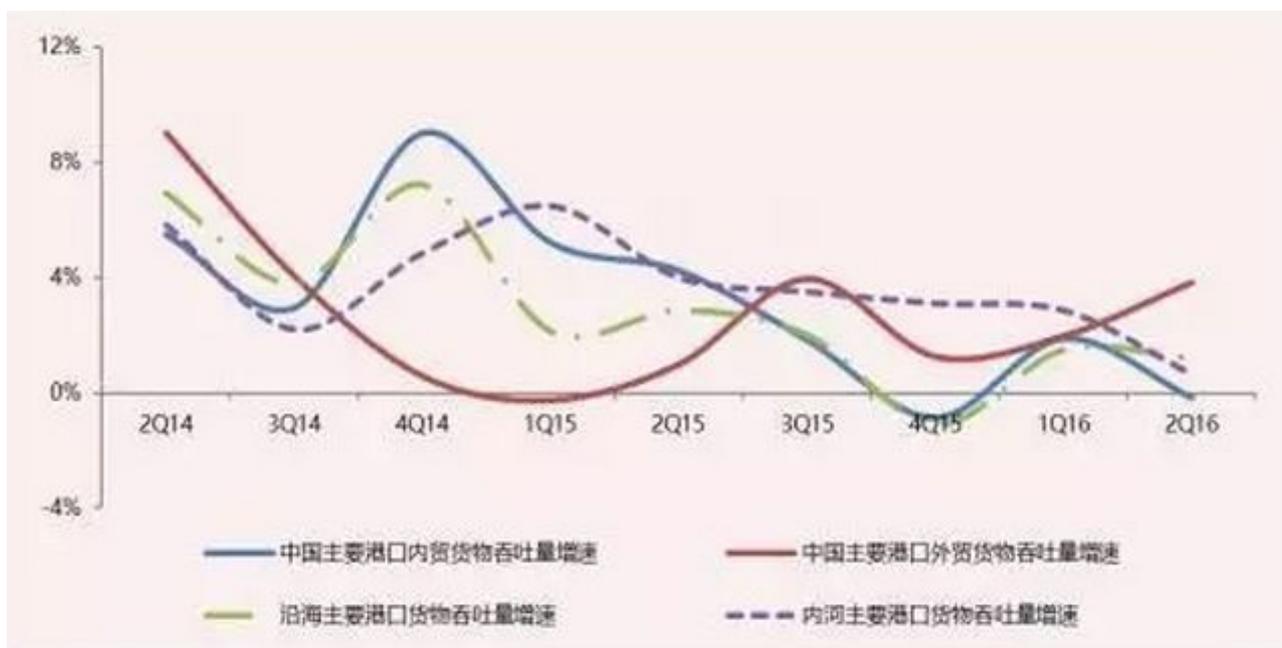
二季度，全球主要码头运营商逐渐恢复平稳增长，全球港航市场略有回暖，不仅中国本土的中远海运港口和招商局港口保持快速增长，国外码头运营商增速也出现良好局面， AP 穆勒码头一改 2015 年以来的负增长趋势，首次出现正增长。

未来，受发达经济体复苏减缓，新兴经济体增长放缓，加上英国“脱欧”或将加大金融市场的波动幅度，预计未来全球港口货物吞吐量仍将在低速增长区间徘徊。

2016 年第二季度，全球港口发展七大特点分析

1 中国港口吞吐量小幅上扬，集装箱低速增长滑

二季度，由于中国国内供给侧改革取得成效，国内生产总值（GDP）环比增长 6.7%，受到基本面预期向好的影响，货币供给宽松，钢材和铁矿石价格大涨，钢厂开始进入补库存周期，加上原油进口量平稳推进，中国规模以上港口完成货物吞吐量 29.95 亿吨，同比增长 2.5%，其中沿海、内河规模以上港口货物吞吐量分别增长 1.22% 和 0.65% 至 20.46 亿吨和 9.49 亿吨；但受到国际经贸形势的不利影响，本季度，中国港口集装箱吞吐量呈现低速增长态势。



数据来源：中国交通运输部网站。

图 1 2014.Q1-2016.Q2 中国港口货物吞吐量增速

航运评论

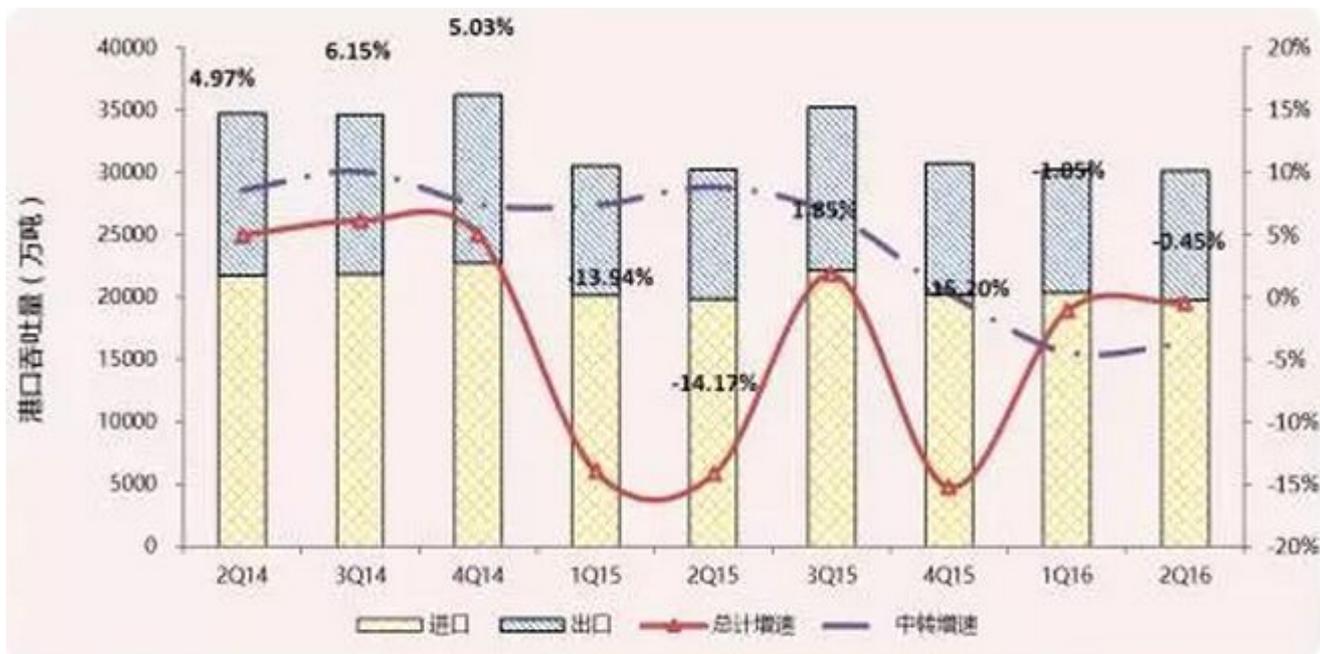


数据来源：中国交通运输部，SISI整理。

图2 2016.Q2 中国规模以上港口集装箱吞吐量及增速

2 韩国港口吞吐量全面负增长，油类货物吞吐量持续增长

由于中国经济放缓、油价上涨和全球需求疲软等原因，韩国海外订单缩水、进出口贸易形势不良，对韩国港口货物吞吐量造成巨大影响。二季度延续了一季度乃至去年的颓势，韩国港口吞吐量同比下跌 0.45%至 3.01 亿吨，连续三季度负增长，但相比去年同期和上季度的大幅下滑较为缓和；同样，集装箱增速呈现负增长态势；而韩国港口油类货物吞吐量整体小幅上升，同比增长 7.63%。



数据来源：各港务局网站，SISI整理。

图3 2014.Q1-2016.Q2 韩国港口货物吞吐量及增速

3 美洲港口吞吐量持续下滑，集装箱增长缓慢

受企业消减库存，资本投资减弱等影响，美国第二季度 GDP 增长速度只有 1.2%，远低于预期的 2.5%，美洲港口总体生产情况不及去年。美洲主要港口吞吐量达 1.50 亿吨，同比下降 1.84%，环比实现正增长至 3.81%；美洲主要集装箱港口吞吐量达 780.20 万 TEU，同比下降 6.34%，环比则上升 3.62%。

4 欧洲港口吞吐量近三年来首度下跌

虽受货币宽松政策、低油价等有利因素支撑，欧元区经济持续温和复苏，但难民、国家安全问题加之英国“脱欧”严重影响消费和投资信心，本季度，欧洲主要港口吞吐量同比下跌 3.28%，是近三年来首度出现负增长；欧洲主要港口集装箱吞吐量同比下跌 1.56%，环比增长 4.98%；受到煤炭需求持续低迷和欧洲可持续能源使用的逐步推广的影响，欧洲煤炭市场交易低迷，各主要港口煤炭吞吐量持续下跌；受英国“脱欧”、原油公司利润大幅下跌的影响，欧洲港口液体散货吞吐量整体下滑 3.25 个百分点。

5 货物吞吐量全球排名变化不大

二季度金融市场波动回升、实体经济有所回暖，新兴经济体增长趋缓，全球主要港口生产同比增速低位回升，在货物吞吐量全球前十大港口排名中，宁波-舟山港仍居首位，广州港和青岛港分别超越唐山港排名第五和第六，黑德兰港超越鹿特丹港排名第八（表 1）。

表 1 2016 年第二季度货物吞吐量全球前十大港口排名

排名			港口名称	同比增长率 (%)
2016 年第二季度	2015 年第二季度	走势		
1	1	→	宁波-舟山	1.66
2	2	→	上海	0.28
3	3	→	新加坡	4.66
4	4	→	天津	4.74
5	6	↑	广州	3.23
6	7	↑	青岛	1.87
7	5	↓	唐山	-2.72
8	9	↑	黑德兰	5.92
9	8	↓	鹿特丹	-6.07
10	10	→	大连	1.42

6 全球码头运营商权益吞吐量恢复平稳增长

世界航运市场表现出回暖趋势，航运和港口行业存在短期结构性回升。集装箱运输市场持续减速发展，所统计的马士基、招商局港口、迪拜环球、中远海运港口、菲律宾国际等全球主要码头运营商权益吞吐量均呈现正增长态势。其中，中远海运港口吞吐量增速优于上季度及去年增速；招商局港口逆势上扬同比增长 6.98%，国外码头运营商同比增速也多有所改善；虽然市场有所回暖，但全球码头运营商的盈利状况依然面临挑战，预计未来短期内全球码头运营商吞吐量增速仍将有所回落。

7 全球港口拥塞情况较上一季度有所好转

二季度，港口拥塞情况较去年有所好转，港口滞港船舶数量较上一季度有所减少，较去年大幅减少。巴西、中国、南非、澳大利亚、印度尼西亚和印度等六国的滞港船舶共计 2535 艘，同比下降 36.55%，增速较去年同期和上季度分别下降了 37.84 和 21.96 个百分点，其中除巴西外的其他地区，干散货船舶滞留情况有极大改善。[返回](#)

2016 年上半年中国港口生产回顾与下半年展望

1 经济形势分析与展望

1.1 全球经济缓慢复苏，海运业前路漫漫

2016 年上半年，发达经济体缓慢复苏，美联储暂缓加息；新兴经济体增长放缓，俄罗斯、巴西等国经济出现了不同程度的下滑，全球经济低速增长。展望第三季度，由于全球经济、贸易与投资发展持续不振，金融市场面临的风险压力不减，美联储加息的不确定性和英国脱欧事件进一步影响全球经济，预计第三季度全球经济将延续疲软态势。据世界银行预测，2016 年全球经济增长率预估值从 1 月预测的 2.9% 下调至 2.4%，受宏观经济的影响，大宗商品价格持续低迷，全球贸易增速放缓，运力供给过剩，全球海运业陷入萧条。据克拉克森最新预测，2016 年全球集装箱海运贸易量 110.86 亿 t，同比增长 2.3%，维持在较低水平。

1.2 中国经济形势总体平稳

2016 年上半年，在世界经济缓慢复苏，中国经济增长周期调整、产能过剩的背景下，我国大力推进供给侧改革，加大去产能推进力度，中国经济呈底部企稳态势，GDP 增长 6.7%。上半年，社会消费品零售总额同比增长 10.3%，维持平稳状态；固定资产投资增长 9%，第二季度较第一季度略有回落；进出口总额同比下降 3.3%，第二季度降幅较第一季度收窄；工业增加值同比增长 6%，第二季度较第一季度略有上升。

2 2016 年上半年中国港口生产形势回顾

2.1 货物吞吐量增速放缓，外贸成为增长的新动力

世界经济复苏不及预期，贸易持续低迷，国内正处于供给侧结构性改革的关键阶段，经济下行压力仍然较大，港口吞吐量增速继续放缓。2016 年上半年，规模以上港口完成货物吞吐量 58.0 亿 t，同比增长 2.2%，增速较去年同期放缓 0.6 个百分点，其中，沿海和内河港口分别完成 40.1 亿 t、17.9 亿 t，同比分别增长 1.7%、3.2%。从每月增速看，上半年货物吞吐量增速呈倒“V”字形走势，3 月份达到增速高峰值。1—3 月增速持续上升高达 4.1%，4—6 月又回落至 1.14%，整体保持在较低的水平。

外贸方面，上半年规模以上港口完成外贸货物吞吐量 18.6 亿 t，同比增长 4.1%，去年同期为下降 0.3%，其中，上半年沿海和内河港口分别完成 16.7 亿 t、1.9 亿 t，同比分别增长 3.6%、8.6%。外贸吞吐量的增长成为港口运输生产增长的主要动力。

煤炭、金属矿石、原油是我国港口吞吐量的几大货种。煤炭市场需求逐渐好转，北方煤炭下水港存煤下降，煤炭进口大幅增长；钢材需求低迷，铁矿石市场供过于求的态势未有改观，铁矿石进口量小幅增长；油价振荡上行，但依旧处于低位，原油进口大幅增长。

2.2 煤炭——去产能效果显现，需求逐渐好转

随着国内煤炭钢铁行业供给侧改革政策落实及实施，我国原煤产量出现大幅下滑态势，去产能效果显著，1—6 月我国原煤产量 162 764 万 t，同比下降 9.7%，内贸煤炭供应明显紧缩，加上房地产和基建投资回升，钢材需求回暖及大型煤企联合保价的影响，国内煤价较年初明显上涨。但是，进口煤低价优势逐渐显现，5—6 月煤炭进口量同比增速均超 30%，上半年煤炭进口量同比增长 8.2%。港口方面，多数大港口企业煤炭吞吐量涨势明显，上半年神华黄骅港有限责任公司煤炭吞吐量同比增长 52%，天津港（集团）有限公司、日照港集团有限公司均出现较大幅度的增长，北方煤炭下水港存煤明显下降，北方港口货源偏紧，价格反弹幅度大。

2.3 金属矿石——钢铁消费疲软，铁矿石市场供过于求

年初以来，由于钢厂盈利水平提升，钢厂开工率小幅回升，但进入5月份后，随着各种利空以及季节性因素影响，钢价迅速回落，盈利率大幅下降。受钢材需求的影响，铁矿石价格呈倒“V”走势，1—4月呈持续上涨态势，国际铁矿石价格由年初的41.42美元/t上升到64.01美元/t，5月和6月出现回落，6月底跌至54.19美元/t。虽然铁矿石价格整体呈上涨走势，但港口铁矿石库存依然高企，6月底全国45个主要港口铁矿石库存依然超亿吨，后期港口库存仍将持续高位，市场供大于求矛盾未有改观。进出口量方面，上半年我国进口铁矿石49374万t，同比增长9%。

2.4 石油——油价振荡上行，原油进口持续增长

自年初以来原油市场供应过剩加重，加之伊朗经济制裁全面解除，国际油价1月和2月接连出现两次触底，12年来首次跌破30美元/桶关口，之后沙特、俄罗斯、卡塔尔和委内瑞拉四国达成冻产协议、美国钻井数量和原油产量下降、加拿大意外森林大火、尼日利亚和利比亚政局不稳等利好消息促使国际油价一路振荡上行突破50美元/桶关口。进入6月后，维也纳会议依旧未能达成冻产共识，尤其是英国意外脱欧，油价上行动力戛然而止并转向下行通道。我国作为全球第二大原油消费国，上半年原油进口量同比增长14.2%，出现爆发式增长。究其原因：一是国家改革原油进口配额管理，部分地方炼油厂陆续获得了进口原油配额；二是在油价持续下跌之际，国内战略储备需求强劲；三是国内汽车不断发展，带动了原油需求的增长。

2.5 集装箱吞吐量增速放缓

面对国内外复杂的经济形势，上半年，我国规模以上港口完成集装箱吞吐量10532.61万TEU，同比增长2.5%，增速较去年同期放缓3.6个百分点，其中，沿海和内河港口分别完成9427.24万TEU和1105.37万TEU，同比分别增长2.4%和3.9%。分月份来看：1—2月，全国规模以上港口集装箱吞吐量受春节影响增速出现下滑；3月份回升到5.1%之后呈波动振荡态势，整体增速放缓。

2.6 港口企业经营情况

2016年上半年，全国港口企业受宏观经济、港口价格改革等因素的影响，整体表现不佳。虽然上半年货物吞吐量继续保持增长的态势，但是从2016年第一季度来看，除宁波港、大连港、厦门港务、唐山港等港口企业外，多数港口企业营业收入同比增长为负值，大型港口企业净利润相对平稳，中型港口企业净利润波动较大。见图6。其中上港集团、宁波港（指上市公司）净利润同比分别下降18.9%、14%，其余部分港口企业利润也出现不同程度下滑，不过也有港口企业逆势增长。随着中国经济发展进入新常态，吞吐量开始出现个位数增长甚至负增长，港口的快速发展无法依靠单纯的货物吞吐量增长，传统上依靠装卸业务为主要收入来源难以持续，因此，港口需要向多元化架构进行调整和布局。

3 2016年下半年展望

2016年下半年，大宗商品市场多空力量交织，价格波动频繁，英国脱欧等事件影响全球经济，全球经济仍将维持温和复苏，而国内宏观经济下行压力仍然较大。随着国家推进供给侧结构性改革步伐的加快，下半年中国经济将继续保持平稳。在投资、消费稳定的情况下，预计全年规模以上港口货物吞吐量同比增长2%左右，预计集装箱吞吐量增速为2%（箱量约2.16亿TEU）。整体来看，港口仍可实现稳定发展的局面，但增速或将呈现放缓态势。[返回](#)

港口吞吐增速逐年放缓 青岛港逆势增长靠什么

随着上半年港口吞吐数据的陆续公布，吞吐量增速的逐年下滑，成为反映整体经济和进出口贸易的晴雨表。

不过，也有港口企业逆势增长。青岛港集团旗下的上市公司青港国际（06198）最新发布的2016年上半年业绩报告就显示，公司营收41.22亿元人民币，同比增长15.7%；净利润12亿元人民币，同比增长10.4%。

1 逆势增长靠什么？

根据青港国际的半年报，上半年公司的吞吐量和利润增幅均超过全国港口。其中完成货物总吞吐量2.21亿吨，集装箱吞吐量886万标准箱，分别同比增长6.1%和3.6%。

今年上半年，规模以上港口完成货物吞吐量580305万吨，同比增长2.2%，增速较去年同期放缓0.6个百分点。这也是2014年以来，连续三年出现上半年规模以上港口完成货物吞吐量同比增速放缓。

在刚刚过去的2015年，由于宏观经济下滑，作为经济晴雨表的港口运输生产，在2015年的增长速度就已经回落，特别是进入下半年，降幅有所扩大，8-11月份，吞吐量增速分别为1%、-1.3%、0.6%、-2.7%，下降幅度非常明显。

而放眼全球，全球主要港口的集装箱吞吐量今年上半年同比和环比增速也均呈现负增长，其中，同比增速为-0.84%，环比增速-0.04%。

对于青港国际吞吐量的逆势增长，青港国际副总裁、财务总监姜春风对记者分析，集装箱方面，公司主要对接各大船公司总部，并新增美东、中东、日韩、东南亚等国际航线10条，国际中转箱量同比增长20%，同时完善内陆港功能，集装箱海铁联运箱量同比增长51.3%。

干散货方面，由于青岛港腹地内钢铁需求复苏，钢厂开工率回升（山东地区和河北地区粗钢产量分别增长4.5%和1%），进口铁矿石有所增长，公司加强与矿山及贸易商合作，上半年累计靠泊Valemax满载矿石船就达到18艘次，转水铁矿石吞吐量同比增长74%。

值得注意的是，2015年全球在美元加息影响下，以原油为代表的大宗商品，年底出现了一波断崖式下跌，铁矿石、煤炭等主要货种旺季不旺，一些大宗商品依赖程度较大的北方港口，全年出现了负增长，直接影响了整体港口货物吞吐量。

据海关数据显示，全年进口铁矿石量9.5亿吨，创下历史新高，但同比增速仅为2.2%，较前年大幅缩小了11.6个百分点，降幅十分明显。由于固定资产投资大幅放缓，需求不足，2015年粗钢总产量同比下降2.3%，令铁矿石进口增速也大幅放缓。

2 拓展物流金融等新增长点

进入2016年，尽管钢厂生产和矿石进口有所回暖，但业内依然对港口吞吐增长不乐观。传统上主要依靠装卸业务为主要收入来源的国内港口，已经告别了过去几年的高速增长期。

鉴于全球经济增长乏力、宏观经济存在较大下行压力，国家下决心进行供给侧改革，重点是“去过剩产能、去库存、去杠杆、降成本、补短板”五项任务，决定在近几年淘汰落后钢铁产能9000多万吨的基础上，再压减粗钢产能1亿至1.5亿吨，较大幅度压缩煤炭产能。港口作为物流链的主要对象是初级产品及工业原料，国家大力度去产能化，必将影响到来年的港口运输生产，而且考虑到港口吞吐量的体量已非常庞大，再增长已不太可能，自2016年后港口货物吞吐量有可能进入负增长年代，港口的好日子已走到尽头。

事实上从去年第四季度开始，外贸吞吐量增速已基本停止，11月甚至出现了负增长，外贸需求非常疲弱，这在国际海运市场已提前显示。从年底至进入新年，反映国际散货海运市场的运价“BDI”已逼近300点，连创历史新低。陈弋预示，2016年国内对外贸货物的需求越来越弱，不存在任何回升的迹象，“相反国家去过剩产能的决心越来越大，势必影响到已经疲弱的铁矿石、煤炭进口，2016年港口外贸吞吐量负增长将不可避免。”

在强化传统装卸业务的同时，青岛港已经在寻找新的盈利增长点。公司上半年就实现物流业务分部税前利润5.37亿元，较同期增加1.56亿元，增长41%。

自 2013 年开始，青岛港就在开拓港口上下游环节的物流资源，探索全流程的综合物流服务新模式，公司打造了青岛口岸首家提供订舱、运输、仓储、结算等全流程业务网上办理的“一站式”代理运营商，上半年船代业务量达同期的 3.7 倍，货代业务量达同期的 3.6 倍。

“未来，装卸主业依然是港口的核心业务，是港口发展的基石，而物流、金融等新业态将依托主业，与主业深度融合，继续走多元化发展之路。”青岛港总裁焦广军曾透露。

未来港口行业的增长，可以向两个领域探索，一是挖掘货物的价值链，比如鹿特丹港就大力发展炼油、化工、视频等临港工业，同时规划建设临港物流园区，行程了存储加工、运输，贸易一条龙物流链。

另一方面是从港口运营商到城市运营商，比如纽约新泽西港务局除了港口，还投资城市的其他基础设施，包括机场，隧道，桥梁和车站，以及商业地产等。[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