

时事经济与航运

中国海洋运输情报网主办

2016 年 07 月 18 日 (第 536 期总第 1595 期)

◇ 中国未来的三大政策思考.....	1
◇ 资金融通：助推经贸合作深化发展.....	3
◇ 物流时代：透过数据看发展.....	7
◇ 船舶排放控制标准的发展趋势.....	9
◇ 航运业不景气是港口收费惹的祸？这锅港口背不起.....	11
◇ 全球部分港口投资风向.....	13

中国未来的三大政策思考

市场经济呈现固有的周期性波动，有时会发生严重的经济或金融危机，但不能因此就否定市场经济制度的巨大优越性。遗憾地是，全球金融危机爆发后，中国左派势力开始抬头，错误地认为西方资本主义破产了，结果中国近几年市场化改革与开放裹足不前，错失良机。通过客观认识评估西方金融危机，中国可以吸取有益的教训，从而帮助我们今后更有效地维持金融系统稳定性，更好更快地推进整体改革进程。

本次危机爆发之后，我们一直在思考这次危机可能延续的时间、可能产生的深远国际影响和我们的对策。

1 两次危机的共性

通过比较研究，关于两次危机的共同之处，我们侧重于从政治经济学的角度进行归纳。初步得到 10 点结论，简要描述如下：

1.1 两次危机的共同背景是都在重大的技术革命发生之后。

其警世意义在于，今后当重大的技术革命发生之后，不仅需要认识它的进步作用，抓住它带来的机遇，同时也要充分意识到重大变革会随之出现，充分估计震动性影响和挑战。

1.2 在危机爆发之前，都出现了前所未有的经济繁荣，危机发源地的政府都采取了极其放任自流的经济政策。

在两次繁荣期间，经济的自由放任和企业家创新精神的发扬互为补充，推动着经济的高增长，但也与后来危机的发生存在某种逻辑关系。

1.3 收入分配差距过大是危机的前兆。

两次危机发生前的另一个共同特点，是少数的人占有较多的社会财富。这次危机最突出的表现是，生产资料名义所有权和实质支配权分离，权力集中到虚拟经济领域极少数知识精英手中。

1.4 在公共政策空间被挤压得很小的情况下，发达国家政府所采取的民粹主义政策通常是危机的推手。

技术变革和分配差距扩大造成的心理压力，往往会引起社会公众的不满，在执政期内无力改变现状和选票政治的推动下，政府倾向于更多地采取民粹主义政策宣示，安抚民心。

民粹主义承诺改变了大众的福利预期，加大了对政府的依赖，也放松了自己的奋斗决心，是效果极其负面的腐蚀剂。致命问题是，一旦大众的福利预期得不到满足，社会心理很快发生逆转，并形成蔑视权威、拒绝变革和仇视成功者的强烈氛围。与此同时，超出收入能力的过度财政负债和福利主义相应成为一种习惯，这种习惯在政府和民间相互影响，其破坏力在目前的欧债危机中得到充分体现。

1.5 大众的心理都处于极端的投机状态，不断提出使自己相信可以一夜致富的理由。

两次危机前的产业神话和收入分配出现的巨大差距，往往导致资本主义制度下的社会心理状态出现变异。改变其社会地位的急切心情，使大众都开始追求一夜暴富，人们宁愿相信各种投机奇迹，人类本性中的贪婪和健忘达到前所未有的程度，没有多少人可以经受泡沫产业的诱惑……正如加尔布雷思所描述的，当经济处于过度繁荣状态的时候，没有人不相信泡沫会继续膨胀，人们不是找出理由使自己理性，而是找出理由使自己相信盲目冒险的正确性。

1.6 两次危机都与货币政策相关联。在两次危机之前，最方便的手段是采取更为宽松的货币信贷政策。

大萧条前，泛滥的信贷政策引起了股市的泡沫和投机的狂热；在这次危机前，美联储极其宽松的货币政策、金融放松监管和次级贷款都达到前所未有的水平，使得经济泡沫恶性膨胀。

1.7 危机爆发后，决策者总是面临民粹主义、民族主义和经济问题政治意识形态化的三大挑战，市场力量不断挑战令人难以信服的政府政策，这使得危机形势更为糟糕。

在面对严重危机的时候，主要国家在应对政策上总犯同样的错误，特别是应当采取行动的时候总会错过时机，应当采取宏观扩张政策的时候则采取紧缩政策，应当开放和进行国际合作的时候往往采取保护主义政策，应当压缩社会福利、推动结构改革的时候却步履艰难甚至反复和倒退。

这些明显的错误在事后看起来显得可笑，但对当事人来说，实施正确的政策却困难重重。这是因为，大危机在人的一生中往往仅会遇到一次，决策者缺乏经验，又总是面临民粹主义、狭隘的民族主义和经济问题政治化这三座大山，政治家往往被短期民意绑架、被政治程序锁定和不敢突破意识形态束缚，这几乎是普遍的行为模式，这一点在最近的希腊危机中表现得最为明显。

特别需要强调的是，两次危机中的市场力量从来都是高度政治化的力量。如果仅从经济角度认识问题而忽视其政治属性，就会犯重大的判断性错误。

1.8 危机的发展有特定的拓展模式，在它完成自我延伸的逻辑之前，不可轻言经济复苏。

在经济危机的过程中，会发生很多意外事件，它们似乎是一些小概率事件，由运气决定。但事实并非如此。经济一旦从正常状态转入危机状态，它就开始以一种不同寻常的方式循环。危机往往从经济大幅跳水开始，由泡沫破裂走向失业率攀升，由经济困境加重转向社会矛盾激化，由经济社会领域转向政治领域乃至军事领域。

当前特别需要重视的是，在危机自我逻辑实现的过程中总会出现意外事件，一连串的失控和误判也屡屡发生。目前，欧债危机正在深化，中东形势很不确定，经济、政治、社会、历史、文化等方面的冲突相互交织，在这种情况下，我们对本次危机可能出现的重大风险必须有充分的思想准备。

1.9 危机只有发展到最困难的阶段，才有可能倒逼出有效的解决方案，这一解决方案往往是重大的理论创新。

大萧条后，世界在绝望中发生了凯恩斯革命。这次理论创新可能围绕全球经济最实质和困难的问题展开：世界出现的总需求萎缩和资本、技术与劳动力在全球宏观配置失

衡的局面，加上一些国家的经济增长陷入绝境，既带来本国的社会政治问题，也快速向全球传染，怎样解决这个问题尚无明确思路。

1.10 危机具有强烈的再分配效应，它将导致大国实力的转移和国际经济秩序的重大变化。

“基辛格定律”可能被再次验证。基辛格在他的名著《大外交》一书中开宗明义地指出，世界每隔百年会出现一个新的全球大国。这次危机发生后，全球发展的重心向亚太地区转移，二十国集团（G20）平台产生，世界实力对比正在急剧变动，国际经济秩序正在发生变化。从这个意义上看，危机不仅具有对生产力发展的破坏作用，也有积极的创新作用，更有强烈的再分配效应。

2 三大政策思考

两次危机的比较研究，使我们得到不少思想收获，也受到很多启示。考虑到我国加快推动经济发展方式转变、全面建成小康社会的历史背景，在诸多可以选择的政策建议中，这里主要想提出三点思考。

2.1 树立底线思维方法，对危机可能出现的最坏场景做出预案。

比较研究的结论和目前欧债危机的加速恶化形势告诉我们，必须树立底线思维的思想方法，对危机态势做最坏的准备，同时努力争取较好的结果，既要应对突发性外部冲击和震动，又要做好应对危机结构性变化的长期准备，只有这样，才能使我们立于不败之地。

目前有两个场景必须预防：一是危机升温而产生的巨大外部震荡；二是危机迫使一些国家转嫁灾难而走向变换形态的战争。虽然这两个场景在近期出现都是小概率事件，但必须防患于未然。

2.2 把握我国战略机遇期内涵的重大变化，谋求中国利益和全球利益的最大交集。

比较研究的结论也可以告诉我们，我国所处战略机遇期的内涵已经发生重大变化。从经济意义来说，在本次危机前，我国的战略机遇主要表现为海外市场扩张和国际资本流入，我国抓住机遇一举成为全球制造中心。本次危机发生后，全球进入了总需求不足和去杠杆化的漫长过程，我国的战略机遇则主要表现为国内市场对全球经济复苏的巨大拉动作用，和在发达国家呈现出的技术并购机会和基础设施投资机会。我们应牢牢把握这些实质性变化，认真分析我国与大国经济体在新的历史条件下所出现的巨大利益交集，明确提出解决全球增长困境问题的方案，在外部条件明朗化后稳步加以实施。

2.3 集中力量办好自己的事，抓好重大课题的务实超前研究。

比较研究的结论还告诉我们，无论国际风云如何变幻，集中力量办好自己的事是我们应对外部巨大冲击、实现我国和平崛起的根本之策。我们要借鉴历史上大国崛起的经验，警惕卷入不必要的国际事件，切实集中力量、重点突出，扎扎实实地办好自己的事。我国正处于全面建成小康社会的关键时期，建议从顶层设计的角度出发，对一些需要集中力量办好的事进一步务实研究，尤其需要增强全球视野，提高量化程度，使研究成果具有可操作性。[返回](#)

资金融通：助推经贸合作深化发展

1 资金融通的基本内涵

《推动共建丝绸之路经济带和 21 世纪海上丝绸之路的愿景与行动》（以下简称《愿景与行动》）明确提出资金融通是“一带一路”建设的重要支撑。深化金融合作，推进亚洲货币稳定体系、投融资体系和信用体系建设。扩大沿线国家双边本币互换、结算的范围和规模。推动亚洲债券市场的开放和发展。共同推进亚洲基础设施投资银行、金砖国家开发银行筹建，有关各方就建立上海合作组织融资机构开展磋商。加快丝路基金组建运营。深化中国—东盟银行联合体、上合组织银行联合体务实合作，以银团贷款、银行授信等方式开展多边金融合作。支持沿线国家政府和信用等级较高的企业以及金融机

构在中国境内发行人民币债券。符合条件的中国境内金融机构和企业可以在境外发行人民币债券和外币债券，鼓励在沿线国家使用所筹资金。

《愿景与行动》还提出，加强金融监管合作，推动签署双边监管合作谅解备忘录，逐步在区域内建立高效监管协调机制。完善风险应对和危机处置制度安排，构建区域性金融风险预警系统，形成应对跨境风险和危机处置的交流合作机制。加强征信管理部门、征信机构和评级机构之间的跨境交流与合作。充分发挥丝路基金以及各国主权基金作用，引导商业性股权投资基金和社会资金共同参与“一带一路”重点项目建设。

2 资金融通指标体系的解析

资金融通是“一带一路”建设的重要支撑。深化金融合作，推进亚洲货币稳定体系、投融资体系和信用体系建设；需扩大沿线国家双边本币互换、结算的范围和规模；推动亚洲债券市场的开放和发展；加强金融监管合作，推动签署双边监管合作谅解备忘录，逐步在区域内建立高效监管协调机制；充分发挥丝路基金以及各国主权基金作用，引导商业性股权投资基金和社会资金共同参与“一带一路”重点项目建设。

2.1 指标构成及释义

本报告从三个层面衡量东道国与中国的资金融通程度：金融合作、信贷体系和金融环境，以此推动中国与沿线国家的资金融通。

金融合作：“货币互换合作”是指中国与东道国是否签订《双边货币互换协议》，中国人民银行与境外货币当局签订本币互换协议的目的不仅包括维护区域金融稳定，还包括促进双边贸易和投资。此外，签署货币互换协议可提高人民币在一些国家的使用，同时也将降低签约国在双边贸易活动中面临的美元汇率波动风险，从而利于双边贸易的发展。“金融监管合作”是指中国与东道国是否签署《金融监管合作备忘录》，中国与其他国家签署《金融监管合作备忘录》，双方证券、期货和保险监督管理机构将在信息交换、机构设立、协助调查以及人员培训和交流等方面开展监管合作，共同维护双方证券期货市场的稳定发展，有利于促进双方金融业的优势互补和共同发展，进一步优化两国企业的融资环境。“投资银行合作”是指是否为亚洲基础设施投资银行、金砖国家开发银行、中国—东盟银联体意向成员国，银联体是中国与“一带一路”各国合作进行基础设施建设及其他项目合作的投融资平台，不断深化互联互通建设，尤其是亚投行，目前已有 57 个初始意向国，加入亚投行不仅是出于资金合作的选择，也体现了成员之间建设“一带一路”的政策性战略合作。

信贷体系：“信贷便利度”是由世界银行全球营商环境报告发布的评分，主要衡量一个国家或地区获得信贷的便利程度，从信贷信息登记以及担保和破产法在促进贷款方面的效果三方面进行打分，分数越高，获得信贷的便利程度越高。“信用市场规范度”是由世界经济自由度年度报告发布的评分，主要衡量一个国家或地区银行所有权、私营部门信贷、利率控制或不良资产利率控制方面的法律法规管理规范程度。信贷作为一种重要的金融服务，关系到一个国家企业和个人获得发展的机会，更是衡量一个国家或地区金融体系是否发达、完善的重要尺度，获得信贷的便利程度越高，资金流动越畅通，信用市场规范度越高，越有利于保护企业和个人的财产和权利，越有利于经济的发展。

金融环境：“总储备量”包括持有的货币黄金、特别提款权、IMF 持有的 IMF 成员国的储备以及在货币当局控制下的外汇资产，从“总储备”的含义可以看出，该指标可用于衡量一个国家偿付国际收支逆差能力、偿还贷款能力、稳定本币汇率能力以及融资能力等。“公共债务规模”指各级政府总债务占 GDP 的比重。债务形式包括特别提款权、货币和存款、债券、贷款、保险、养老金和标准保证计划以及其他应付款项，公共债务占 GDP 的比重过大，政府的偿债能力面临较大压力，会影响到银行业的发展，甚至引发金融市场的稳定。“货币稳健性”是由世界经济自由度年度报告发布的评分，衡量指标有货币增长、通货膨胀标准差、近一年通货膨胀、外汇银行账户自由度，货币和汇率越稳定，越有利于资金融通。

综上，货币互换合作、金融监管合作、投资银行合作、信贷便利度、信用市场规模、总储备量、公共债务规模、货币稳健性衡量了东道国与中国的金融合作、该国信贷体系建设情况以及东道国的金融环境，能够较好地测量资金融通程度。由此构建资金融通指标体系。

2.1 各国指数总体分析

根据测算结果，课题组将“一带一路”沿线国家资金融通的发展现状分为“顺畅型”（8分及以上）、“良好型”（8—6分）、“潜力型”（6—3分）、“薄弱型”（3分及以下）四个等级。参评国家中，“顺畅型”等级有10个国家，占比15.87%；“良好型”等级12个，占比19.05%；“潜力型”等级22个，占比34.92%；“薄弱型”等级19个，占比30.16%。“一带一路”沿线国家资金融通平均得分为4.98分，资金融通水平总体处于“潜力型”等级。其中，新加坡“资金融通指数”最高，标准化得分为10，土库曼斯坦最低，仅为1.71，这也凸显了各国资金融通水平不平衡的特点。

按区域，计算资金融通的平均得分，东南亚、中亚及蒙古国、南亚分别在总体平均水平以上，西亚北非、中东欧处于平均水平以下。东南亚超越总体水平最多，中东欧与总体水平差距最大。资金融通中，按区域排名，东南亚国家集中于1—30名，西亚、北非集中于1—20名和51—63名，中东欧集中于后半部分21—63名，中亚及蒙古国和南亚地区分布比较均匀。

3 各国分项指标得分情况

从沿线国家资金融通总指标和分指标排名（见表）差异情况可以看出，很多国家与中国的金融合作情况较好，但是其自身的信贷体系、金融环境排名比较靠后。该表显示一个国家在分指标上的优势和劣势情况，为确定合作重点及薄弱环节提供参考。

3.1 相关国家的地缘政治、国内政局、经济金融水平是影响资金融通的重要因素

不少国家所处的地缘政治、国内政局不稳，经济处在转型阶段，对互信合作关系形成一定冲击，影响区域经济金融合作。部分国家风险突出，制约了经济社会发展及吸引投资能力，给我国金融机构和企业拓展国际业务带来较大风险和不确定性。

沿线部分国家已经参与的经济联盟和其他类似的安排之间的竞合关系复杂。例如，目前中亚国家涉及的经济联盟主要是欧亚经济共同体和俄白哈统一经济空间，后者在协调宏观经济政策协议、竞争统一原则和规则协议等方面已经做出了实质性安排，最终目标是到2015年建成欧亚经济联盟。俄白哈金融方面的合作成果十分丰富，签署了关于在统一经济空间框架内实现金融市场一体化的主要协定——成员国资本自由流动协定和成员国服务贸易及投资协定。需要在互利共赢的前提下加强沟通与协作，寻求达到利益共同体的契合点。

沿线各国之间经济发展水平差异较大，经济发展模式多元化，产业结构和经济特征各不相同，金融体系内部结构和对外开放程度存在较大差异，加大了区域货币金融合作的难度。

部分沿线国家金融生态环境相对发展滞后，金融机构管理能力、经营能力、资本充足水平差异大，汇率不稳定，我国金融机构进入时面临高成本、低收益、币值不稳定、风险大等一系列不利因素。

3.2 本币合作刚刚起步

人民币跨境使用还存在一些障碍，沿线多数国家的本币都主要在其境内使用，本币合作的基础尚不扎实。人民币尚未实现完全自由兑换，在境外接受程度有限，一部分国家没有开放人民币业务，境外企业、个人无法在所在国开立人民币账户。

4 进一步推动资金融通的政策建议

加强“一带一路”金融合作，应当坚持金融发展服务实体经济、跨国贸易和投融资需求这一根本出发点，维护国际通行的市场规则和国际金融秩序，注重绿色环保和可持续发展。与国内外其他金融机构优势互补、合作共赢，结合双方（或多方）的实际需求，

开展金融业务和产品创新，提升金融合作的针对性和有效性。现阶段，强调针对基础设施建设方面的金融需求以及信用体系建设等金融合作基础性机制建立，强调共同推动、不断扩大共识、形成共赢局面。

4.1 围绕加强资金融通，扩大本币跨境使用

推动有条件、有意愿的沿线国家在经常项下和资本项下实现本币定价、结算、簿记或投资，降低交易成本、提高本地区经济国际竞争力，还能增强抵御金融风险能力。扩大人民币跨境使用，增加贸易投资的便利性。根据市场驱动的原则为境外人民币结算、清算和回流提供便利，继续扩大我国与周边国家的双边本币互换规模和范围，落实好现有本币结算协议并商签更多的本币结算协议，统筹考虑为有需要的国家建立人民币清算行安排。促进人民币离岸市场发展，并为有需要的周边国家相关机构进入中国银行间债券市场提供便利。充分利用上海自贸区、沿边金融综合改革试验区等推动跨境人民币业务创新。

在世界银行、亚洲开发银行等第三方开发机构中设立专项的“中国基金”。“中国基金”有助于利用国际机构的技术优势和管理经验，降低贷款风险，又能发挥“事先投资”的引水作用，为后续企业的投资和银行贷款提供便利。此外，还可以人民币出资设立“周边合作人民币基金”，发放人民币境外贷款，支持沿线国家建设，带动企业和金融机构“走出去”。

4.2 政府引领方向、提供政策支持和创造便利条件

一是在金融合作的原则方面，在维护、完善现有国际金融秩序的基础上，采取“一国一策”或“一组一策”方式，灵活、自主、多样地推进合作。如重点深化与俄罗斯的战略协作伙伴关系，强调与印度的互利共赢，消除东盟、中亚国家的疑虑。

二是重视通过我国参与的各区域合作机制，完善区域金融稳定的相关安排，发展区域金融市场。在 EMEAP 机制下，加强货币与金融稳定委员会的功能；加强亚洲债券基金建设，引导亚洲债券市场的开放和发展。在 SEACEN、中亚、黑海及巴尔干地区央行行长会议、中日韩央行行长会议等机制下与各方加强政策协调和沟通，对区域内各类金融风险的有效分析、监测和预警，形成应对跨境风险和危机处置的交流合作机制，完善风险应对和危机处置制度安排，共同维护区域金融稳定。

三是深化与沿线国家的区域监管合作，加强与沿线国家各监管当局间的沟通协调，扩大信息共享范围，提升在重大问题上的政策协调和监管一致性，逐步在区域内建立高效监管协调机制。

四是完善和利用好人民币跨境支付系统（CIPS）等跨境金融基础设施。加强征信管理部门之间在征信立法、征信市场培育、征信机构监管、建立信用评级体系和标准、防范信用风险、保护信息主体合法权益方面的沟通。加强征信机构、评级机构之间在技术和服务创新、信息安全保障等方面的交流合作，探索共享信用信息的范围、方式、内容。

五是加强与沿线国家在人员、政策、培训等方面的交流，有利于更好地跟踪相关国家的经济形势和宏观政策，增进相互理解和信任，建立良好的合作关系，适时解决双方诉求。

充分利用现有的双边、多边合作平台，开展各种层次的人员交流和政策交流。

4.3 在金融机构支持下，以企业为主体开展市场运作

企业可发挥主渠道作用，在遵循市场驱动和商业化运作原则的基础上，与各国的发展战略和规划相衔接，平等地开展经济金融合作，促进中国与“一带一路”沿线国家和地区实现共同发展、共同繁荣。

发挥金融机构在推动双边经贸和金融合作方面的重要作用，提高与沿线国家金融一体化程度。一是金融机构可以为企业投资和贸易提供支付、结算和融资等金融服务，推动人民币国际化，重点支持国内高端技术和优质产能“走出去”，实现支持我国企业、产品、技术和标准同时“走出去”。二是重视国家开发银行、进出口银行、中国出口信

用保险公司的政策性金融机构作为中长期投融资平台的作用，并进一步支持其完善信息收集、规划咨询平台和风险管理平台建设。加强对沿线国家的分析研究，增强对相关国家经济金融情况、投融资政策等方面的了解，提高我国对外金融合作的针对性和有效性。三是积极推动我国金融机构在境外设立分支机构，欢迎外资金金融机构来华设立机构，开展业务。发挥好亚洲基础设施投资银行等机构作用。四是协调传统和新建的各类多边金融机构，联合国内外各类政策性、商业性金融机构及各类股权投资基金，通过股权、债权以及贷款相配合的多元化投融资方式，鼓励中资银行和外资银行开展跨地区股权合作、银团贷款、融资代理业务等金融合作，优势互补，为相关项目提供更多融资的选择。

[返回](#)

物流时代：透过数据看发展

据海关统计，今年4月份，我国进出口总值1.95万亿元，微降0.3%。其中，出口1.13万亿元，增长4.1%；进口8275亿元，下降5.7%；贸易顺差2980亿元，扩大45.8%，前四月贸易顺差1.11万亿元，扩大16.5%。

前4个月，我国外贸进出口主要呈现以下特点：1、一般贸易进出口较去年同期提升0.9个百分点。2、对欧盟进出口增长，中欧贸易总值微增0.3%，占我国外贸总值的15.3%。3、民营企业进出口增长7%，占我国外贸总值的38.8%，较去年同期提升4.1个百分点。4、机电产品出口下降，纺织服装等传统劳动密集型产品合计出口8552亿元，增长2.2%，占出口总值的20.7%。5、铁矿砂、原油和铜等主要大宗商品进口量增加，煤、成品油和钢材等进口量减少，进口商品价格普遍下跌。

1 服务贸易成我国外贸转型升级重要支撑

4月，我国消费市场整体呈现平稳增长态势。全国实现社会消费品零售总额2.46万亿元，同比增长10.1%，扣除价格因素，同比实际增长9.3%。1~4月社会消费品零售总额累计同比增长10.3%。商务部监测的5000家重点零售企业4月份销售额同比增速连续两个月回升。

1~4月，我国企业签订服务外包合同金额2760.6亿人民币，执行金额1708.4亿人民币，分别同比增长23.9%和7.5%。其中离岸服务外包合同金额1935.3亿人民币，执行金额1120.4亿人民币，分别同比增长37.9%和6.1%，增速稳步增长。

2 转机初现，仍面临增速下滑的阵痛

连续多年两位数的高增长后，我国外贸这两年寒气逼人。去年1月进出口总额下降超一成后，外贸走势持续低迷，全年进出口总额同比下降7%。今年前2个月，外贸再次出现6.6%、20.6%的下滑。

尽管有分析认为，外贸传统发展动能还有提升空间，新发展动能正在形成，但从传统竞争优势到国际竞争新优势的换挡期，增速下滑仍是不可避免的阵痛。

从数据来看，3月、4月，转机似乎出现，3月出口一举增长18.7%，是去年2月份以来首次两位数增长；4月出口再次实现4.1%的正增长。与此同时，这两个月的进口降幅较之前月份也有所收窄。有观点认为，中国外贸完成触底，有望强势反弹。但，仅凭两个月的数据判断拐点到来，还为时过早，合理预期更为重要。

3 对欧盟进出口持续增长，欧线市场潜力仍在

对欧盟进出口增长，对美国、东盟和日本等贸易伙伴进出口下降。前4个月，欧盟为我国第一大贸易伙伴，中欧贸易总值1.1万亿元，微增0.3%，占我国外贸总值的15.3%。其中，我国对欧盟出口6771.8亿元，增长1.3%；自欧盟进口4179.3亿元，下降1.1%；对欧贸易顺差2592.5亿元，扩大5.4%。

4 民营企业进出口比重持续提升

前 4 个月，民营企业进出口 2.78 万亿元，增长 7%，占我外贸总值的 38.8%，较去年同期提升 4.1 个百分点。其中，出口 1.93 万亿元，增长 6.2%，占出口总值的 46.7%；进口 8498.9 亿元，增长 8.9%，占进口总值的 28.1%。同期，外商投资企业进出口 3.27 万亿元，下降 8.6%，占我外贸总值的 45.6%。其中，出口 1.78 万亿元，下降 8.4%，占出口总值的 42.9%；进口 1.49 万亿元，下降 8.9%，占进口总值的 49.3%。

此外，国有企业进出口 1.09 万亿元，下降 16.6%，占我外贸总值的 15.2%。其中，出口 4292.1 亿元，下降 8.2%，占出口总值的 10.4%；进口 6587.8 亿元，下降 21.2%，占进口总值的 21.7%。

挖掘民营企业企业的潜力应是物流业开拓市场的重中之重。

5 喧腾五月

“中国出口集装箱成交均价”所涉及的中国沿海主要港口为：天津港、大连港、青岛港、上海港、宁波港、深圳港等。跟踪的航线包括：日本航线、欧洲航线、美西航线、美东航线、香港航线、韩国航线、东南亚航线、地中海航线、澳新航线、南美航线、东西非航线、中东印巴航线。

进入 2016 年，相比其他经济发达体，中国的经济增长好于之前预期，国内需求特别是国内消费反弹较为强劲，服务业稳健增长抵消了一部分制造业活动疲软带来的负面影响，航运业也随之迎来一个小高峰。

4 月正值长期固定运价合同的签约季，但今年的签约工作进度严重落后于往年，特别是在离岸价 (FOB) 签约方面。截至 4 月底，承运人普遍表示 FOB 的签约进度不足 50%，5 月份签约工作仍将继续。

6 欧线向好，南美线爆发式增长

“中国出口集装箱成交均价”显示，4 月下旬至 5 月，中国出口集装箱各航线运价出现不同程度普涨，印巴中东航线运价出现频繁调整，南美航线运价一路飙升，各港口运价差异加大，久违的爆舱也再次出现。

喧腾过后，5 月末，主要航线运价出现了不同程度回落。

欧洲航线运价下降幅度接近 9.7%，报得每 20 尺箱为 550~600 美元。地中海航线每 20 尺箱下调了 100 美元，降幅达 23%。此时的运价水平跟去年同期几乎持平，但降幅比去年收窄。

7 市场在向好的趋势发展。

北美航线降幅加剧。美国西南航线每 20 尺箱跌近 600~650 美元，美国东岸航线则为 1300 美元左右。与去年同期相比，下降了 50%。

根据美国劳工部 5 月 6 日发布数据显示，4 月劳动参与率下降至 62.8%，雇佣率也下降至 59.7%。4 月就业增长创近 7 个月以来新低。就业率下降，难以拉动消费需求。同时，加拿大经济活跃不足。尽管作为北美成员之一的墨西哥市场表现较为活跃，但仍旧带动不了整个北美经济。

5 月末，南美航线运价涨势虽然有所放缓，但整体表现不凡，连续四周呈上扬势头，市场主流价格每 20 尺箱 2000 美元，比去年翻了一翻。

中东和印巴航线运价出现了下探迹象。宁波港报出每个 20 尺 250 美元低价。不少船公司或因市场表现不佳，原计划 5 月 15 日的提价计划已推迟实施。

8 青岛港欧线突起

因消费需求不同，各港口成交均价差异明显加大。

以青岛港出口集装箱成交均价为例，在欧洲货量需求增长带动下，该港欧洲航线成交均价较 4 月翻一番。截至 5 月中旬，报出每 20 尺箱 600 美元，比去年同期上涨了 25 美元。地中海航线成交均价为每 20 尺箱 675 美元，与去年同期相比，下降了近 21%。

美西南航线和美东航线成交均价波动不大，截至 5 月中旬，每 20 尺箱分别报得 550 美元和 1225 美元，与去年同期相比，分别下调了 57% 和 49%。

或因泛太线表现不佳，船公司将从 5 月起，青岛港运往北美地区的货物经韩国釜山港中转。

南美航线成交均价出现三连涨，截至 5 月中旬，为每 20 尺箱 2000 美元，创一年来新高，比去年同期价格水平翻了一番。[返回](#)

船舶排放控制标准的发展趋势

交通运输部发布的《珠三角、长三角、环渤海（京津冀）水域船舶排放控制区实施方案》已实行一段时间，与北海、波罗的海、北美和加勒比海船舶排放控制区域（ECA）船舶所使用的燃油含硫量不得超过 0.1% 的标准相比，中国 ECA0.5% 的标准并不苛刻。然而，新生效的中国版 ECA 规则对从事内贸或外贸运输但不驶往欧美 ECA 的船舶依然形成不小的冲击。

实施船舶 ECA 对于中国港口城市的环境保护有着非常重要的意义。然而从总体上来看，目前中国关于船舶排放控制的标准和相关立法与欧美等发达国家之间还存在着非常明显的差距。目前中国关于船舶排放控制的立法主要参照 MARPOL 公约附则 VI 关于控制船舶空气污染物的相关规定，除硫氧化物外还没有对氮氧化物和二氧化碳的排放进行特殊的规定。随着中国经济与社会改革的不断深入，提高船舶排放控制标准已成为未来中国海洋立法的大势所趋。

1 船舶氮氧化物排放的控制

氮氧化物（NO_x）的主要成分是 NO 与 NO₂，发动机排放的氮氧化物与空气中的水蒸汽混合后会形成硝酸与亚硝酸，因此氮氧化物与硫氧化物一样是导致酸雨和酸雾的主要污染物。

然而与硫氧化物相比，控制船舶氮氧化物排放的难度要高很多。目前发动机中氮氧化物产生的最主要原因是空气中的氮气与氧气在高温环境下发生的化学反应。氮气在空气中所占比例高达 78%，而氧气是燃烧的必要条件之一，因此氮氧化物是发动机内燃料燃烧过程中的必然产物。换言之，无论发动机采用何种类型的燃料，其燃烧过程都不可避免地会产生氮氧化物。

目前控制发动机氮氧化物排放的主要方法有燃烧控制法与废气洗涤法两种。燃烧控制法是通过控制燃料燃烧过程中气缸内的温度与压力，防止燃烧过程形成过量氮氧化物的方法。燃烧控制法的最大优点在于船舶无需配备额外的处理设备即可将排放的氮氧化物降低到合理的范围内。然而燃烧控制法对于废气中氮氧化物数量的控制完全取决于发动机运行的技术状况，一旦发生修理或改造等可能导致发动机技术状况改变的情况，就需专业机构对发动机的氮氧化物排放水平重新评估。同时，燃烧过程中温度与压力的下降必然导致发动机的输出功率与热效率降低，这将在一定程度上增加船舶营运过程中的燃料消耗，提升燃料成本。

对于现有船舶而言，更换船上所有发动机无论是从技术角度还是经济角度来考虑都不现实。因此废气洗涤法成为了满足未来氮氧化物排放控制标准，或当国内标准高于现行国际公约排放标准时现有船舶满足国内更高标准的主要方法。与燃烧控制法相比，废气洗涤法对于发动机氮氧化物排放的控制与发动机运行性能无关，且从技术角度来看对氮氧化物清除更为彻底，整体效果也更好。然而废气洗涤法需要在船舶上安装一套额外的废气洗涤系统，这套新系统将给船东增加额外的营运与管理成本。

尽管采用废气洗涤法免去了对船舶发动机进行改造的麻烦，然而对于大部分船舶而言采用这种方法在船舶改建过程中依然存在一定的技术难度。目前陆地上技术比较成熟的废气脱氮设备体积都不小，对于空间有限的船舶而言如何在船上安装这类设备成了一个大难题。即使是大型船舶，为尽可能多地增加载货量，船上机舱的布局非常紧凑，若要安装体积庞大的废气洗涤装置对船舶结构与布局进行调整在所难免。与此同时，无论是采用溶解、中和还是催化方法处理发动机废气都将涉及到废气洗涤系统内化学品的消

耗，因此无论系统工作原理如何其实际运作成本都不会低，这对于目前持续低迷的航运市场而言并不是什么利好消息。

2 船舶二氧化碳排放的控制

相对于氮氧化物而言，控制船舶二氧化碳排放的难度更大。随着近年来全球气候加速变暖，控制船舶航行过程中的碳排放正成为国际海事界持续关注的热点。

目前国际海事界公认的方法是将船舶在单位航程上运输单位货物所消耗的燃油数量换算成碳排放当量对船舶的二氧化碳排放状况进行评估。具体参照以下公式进行计算：

公式中： C 代表燃油的碳排放转化系数，即单位燃料燃烧后产生的二氧化碳数量（数值见表）； f_{eff} 代表船舶发动机有效油耗，即假定主机在额定功率下运转时的发动机平均油耗； V 代表船舶设计航速。

由于船舶主机功率与设计航速及船舶排水量之间存在一定的换算关系，根据船舶设计的经验性公式，上面的计算公式经变换后型式如下（公式中各个参数的含义不变）：

由于船舶载重量与排水量之间存在一定的线性关系，因此从上面的公式可以看出控制船舶碳排放的主要方法包括：采用碳当量较小的燃料、减少发动机油耗、增加载货量及降低船舶航速。对于现有船舶而言，增加载货量在实践中几乎不可能，降低船舶航速及更换燃料成了现有船舶满足未来碳排放控制要求的主要方法。

由于船舶的碳排放量与航速的二次方正相关，因此降低现有船舶航速是减少船舶碳排放最为有效的方法。然而从船用发动机技术角度分析，通过减少发动机输出功率的方法降低船舶航速的效果极为有限。

从航运实践经验来看，柴油机低速运转时不但不省油，反而会由于燃料燃烧不充分而导致油耗增加。另外，长期在偏离设计功率范围的低功率区间运行将导致柴油机使用过程中故障率增加，这将在一定程度上增加柴油机维护保养的工作量，缩短柴油机总体使用寿命。

与此同时，对于原先船舶航速较高的航线而言，船速的下降将直接导致该航线总体运输能力下降。航运企业如需维持原先的运力，唯一的方法就是增加航线上船舶的数量，这将导致航运企业采购船舶的成本增加，给企业造成额外的财务负担。

因此，尽管理论上通过降低航速的方法能够有效减少船舶航行过程中的碳排放，但这种方法在实践中的可行性并不高。

改用燃料是未来降低船舶碳排放最为有效的方法。从表中可以看出，液化天然气（LNG）的碳当量要远小于其他矿物燃料，因此未来使用 LNG 作为燃料可以有效降低船舶的碳排放量。

由于气体燃料发动机与柴油机在工作原理上不存在太大区别，因此将柴油机改造为气体燃料发动机或双燃料发动机可能是未来现有船舶满足日趋严格的碳排放要求的主要途径。然而从实际情况来看，船舶进行此类改建的难度还是不小。燃料舱的安装是改用 LNG 气体燃料过程中需解决的首要问题。对于滚装船、集装箱船等船上空间紧张的船舶而言，气体燃料储罐的安装将非常困难。

与传统的燃油相比，气体燃料在使用过程中存在更多的额外风险。对于采用压缩方式储存的气体燃料而言，存有高压可燃气体的压力容器一旦发生爆炸的可能，其后果将是灾难性的。

另外，液化气体燃料一旦泄漏也将存在爆炸的风险。因此与燃油相比气体燃料储存、装卸与处理过程中需要更多的专业知识及安全意识，这对未来的船舶管理与船员的操作技能都提出了更高的要求。

目前全球范围内持续低迷的航运市场成为制约未来中国船舶排放控制标准提高的主要因素。无论是增加废气洗涤装置还是改造船舶发动机都将给船东增加额外的成本。从当前新建船舶的报价情况来看，增加废气清洗装置或采用低排放主机将导致船舶建造成本上浮 20% 左右；采用气体燃料将导致船舶建造成本上浮 30%~35%。对于船龄在 10

年左右的船舶而言，进行类似改建的成本可能占到船价的 50%。尽管短期内提高船舶排放控制标准与航运企业生存之间的博弈还将继续，然而中国版 ECA 实施方案的生效似乎是一个信号。

随着近年来中国经济转型的不断深化，提高船舶排放控制标准将成为中国航运立法的大势所趋，中国航运企业对此必须有所准备。[返回](#)

航运业不景气是港口收费惹的祸？这锅港口背不起

近日，由中国船东协会与 12 家地方船东协会联合成立的“中国口岸收费协调行动委员会”发出“1 号通告”，就收费问题向口岸单位隔空喊话。“1 号通告”的述求归纳起来四句话：

- 1、将与全国各口岸单位和职能部门对规范港口口岸收费问题建立对话协商机制；
- 2、敦促国内港口口岸收费各环节必须阳光化运行；
- 3、梳理口岸港口目前存在的问题，并会通告影响海运业发展且较为严重的问题；
- 4、坚定地为各海运企业代言，维护正当权益。

中国口岸收费协调行动委员会“1 号通告”一经发出，加上一些媒体混淆了港口口岸和港口企业的概念，把口岸单位直指港口企业，随即引发了港口企业人士的关注。舆论又将矛头指向港口，大多数港口企业人的内心是这样的：

1 港口与口岸有什么区别

海港口岸集中在东部沿海港口城市，受习惯影响，很多人以为港口就是口岸，口岸就是港口。事实上，港口与口岸是两个不同的概念。那么港口与口岸到底有何区别呢？

从定义看，港口是具有水陆联运设备和条件，供船舶安全进出和停泊的运输枢纽；是水陆交通的集结点，船舶停泊、装卸货物、上下旅客、补充给养的场所；

口岸是指一个主权国家根据自己的政策需要和具体的地理条件而设置的场所，是对外开放的门户。

从分类看，港口按用途可分为商港、军港、渔港、工业港、避风港等；按所在位置可分为海岸港、河口港和内河港，海岸港和河口港统称为海港；

口岸按批准开放的权限划分，可分为一类口岸和二类口岸。一类口岸是指国务院批准开放的口岸(包括中央管理的口岸和由省、自治区、直辖市管理的部分口岸)。二类口岸是指由省级人民政府批准开放并管理的口岸；按出入境的交通运输方式划分，口岸可分为港口口岸、陆地口岸和航空口岸。

2 从各自的组成看

港口由水域和陆域组成，水域通常包括航道、锚泊地和港池。陆域指港口供货物装卸、堆存、转运和旅客集散之用的陆地面积。具体包括进出港陆上通道(铁路、道路、运输管道等)、码头前方装卸作业区和港口后方区。前方装卸作业区供分配货物，布置码头前沿铁路、道路、装卸机械设备和快速周转货物的仓库或堆场(前方库场)及候船大厅等之用。港口后方区供布置港内铁路、道路、较长时间堆存货物的仓库或堆场(后方库场)、港口附属设施(车库、停车场、机具修理车间、工具房、变电站、消防站等)以及行政、服务房屋等。

口岸是一个跨行业、跨部门、多层次、多环节、多功能、分工协作的有机综合体。具体包括海关、检验检疫、海事、边防等国家驻口岸查验监管部门、口岸综合管理部门、港口企业、供应服务、中介代理、仓储物流等单位。就水运口岸而言，港口只是口岸的一部分。

从衡量指标看，衡量一个港口的指标通常有：港口水深、码头泊位数、码头线长度、港口陆域高程、陆域宽广、集疏运条件、腹地大小等。

衡量一个口岸的指标通常有：开放程度、通关设施、通关服务、通关效率等。

3 港口/口岸费收不等于港口企业费收

港口费收按类型可以划分为：港口劳务费和港口规费两类；按付费对象可以分为：船舶费用、货物费用和其他费用，涵盖船舶、货物，以及旅客在港口发生的各种费用和其他支出款项。

以国内主要进出口港洋山为例，费收改革前一艘 5 万净吨、船长 320m 的主流船型集装箱船舶（装箱：40 英尺重箱 500 只；20 英尺重箱 300 只；40 英尺空箱 200 只）在洋山报税港区装箱出口的基本费用中船方费用占比约 80%，货方费用占比约 20%。

同样净吨的集装箱船舶和同样数量的集装箱进口作业港口费用，则增加了进口集装箱的检验检疫费 6800 元（非疫区），增加进口货物港务费（是出口 1 倍）34000 元、进口共计约 1375786 元；

一艘 5 万净吨、船长 320m 的主流船型集装箱船舶（装箱：40 英尺重箱 500 只；20 英尺重箱 300 只；40 英尺空箱 200 只）进出洋山港，所缴纳的费用为 1334986 元，其中政府收取的各类规费为 368836 元，占总费用的 27.63%，港口企业收取的费用为 720500 元，占总费用的 53.97%，第三方企业的费用为 245650 元（如果船只来自于疫区，那么第三方的费用达到 412450 万元，占总费用的 27.46%（每只箱消毒费 200 元，船只消毒 6800 元）），占总费用的 18.4%。虽然港口企业收费占总费用超过 50%（实际达不到 50%，多数港口企业收取船公司费用时都会进行折价，以稳定船公司的航线，在国内多数中小型港口，港口企业收取船公司的费用占总费用不足 40%），但是港口企业的作业成本是最高的（港口行业属于高投资行业，财务成本高、机械折旧额比较高），相比第三方企业收取的费用，港口企业利润率远远低于第三方企业（港口配套型企业）。

国内港口费收结构主要由三方面构成：一是国家海关税收；二是规费；三是港口及服务企业经营性收费。经营性收费还可分三类：一是码头装卸堆存作业收费，含集装箱装卸（包干）费、堆存费、移动费、疏港费等；二是港口辅助服务收费，含引航费、拖轮费、理货费、代理费、EDI 传输费等；三是配合口岸查验部门查验项目的作业收费，这是口岸查验部门监管职能延伸项目的作业收费，主要是海关指定抽检的集装箱及货物的查验辅助作业（现已中央财政补贴，免除海关查验环节发生的、查验没有问题的集装箱（重箱）货物和箱式货柜车运输货物吊装、移位、仓储等所产生的费用），检验检疫局指定的集装箱及货物的消毒和熏蒸、卫生、除害处理、海关和检验检疫局指定的电子报关报检必须的电子预录、计算机软件安装和维护等费用等（属于第三方费用）。

按原规定，港口及服务企业经营性收费中的集装箱码头装卸、堆存、理货、引航、拖带等收费标准均是按照交通运输部费规（外贸部分）所规定的政府定价或指导价，无论是在国内还是对国际竞争都缺乏市场调节的科学性。

部分港口行业外人士，常误认为国内集装箱港口企业属于暴利行业，片面要求港口企业降低经营性劳务收费，其按每标箱装卸费 1000 元测算，全国港口超 2 亿集装箱吞吐量的市场份额达到 2000 亿元，加上其他附加性收费更为可观；然而，1000 元装卸费标准多为外贸重箱，目前国内港口内贸集装箱份额约占 40%，空箱比重也超 30%，所以国内港口营收的市场份额不如预测那么大，加之随着国内人工、物料成本的日益高涨，集装箱码头实际盈利水平低于外界预期，属于长期回报产业，多数国内集装箱码头都处于盈亏平衡之间，特别是内贸箱码头、中小型码头盈利水平更低。

根据以上数据显示，港口企业经营性收费下浮空间不大。而如果需要让航运企业在目前的大环境下获得经营业绩的提高，则需要航运企业向政府费收部门取得优惠政策。减少行政单位（海关、海事、港航局等）单位的税费收。

4 港口降低的费收，谁是受益者？

2014 年以来，我国外贸形势非常严峻，国务院多次要求降低外贸进出口环节物流成本，2016 年李克强总理在政府工作报告中再次提出要“坚持以开放促改革促发展。努力稳定对外贸易，调整出口退税负担机制，清理规范进出口环节收费，提高贸易便利化水平。”

围绕港口费收体制，交通运输部推出多项改革措施（包括《交通运输部、国家发展改革委关于放开港口竞争性服务收费有关问题的通知【交水发（2014年）253号】》、《交通运输部国家发展改革委关于调整港口船舶使费和港口设施保安费有关问题的通知[交水发[2015]118号]》、《港口收费计费办法》等等）。这主要是为了贯彻落实党的十八届三中全会精神，发挥市场对资源配置的决定性作用，深化港口市场化改革，适应港口行业市场化发展的需要，建立适应市场经济发展要求的港口价格形成机制。此外更主要的目的是为了切实有效降低进出口环节收费，使货主真正得益并最终有利于促进进出口贸易发展。

在这一轮港口费收改革中，国家层面、港口经营人先后多次取消或降低相关费收，其中仅船舶港务费一项每年就免去50多亿。依据新的费收规则，港口经营人给予的船舶使费优惠也有数十亿。港口行业在积极响应李克强总理的号召。但令人担忧的是，港口行业所作出的这些让利未必使外贸货主真正获益，受益的多数是航运企业。

中国经济的发展离不开航运经济，航运经济的发展也离不开中国经济的发展，两者是相辅相成，互相促进的。中国的航运业在经历了被世界影响和改变的过程后，正在影响和改变着世界。我们由衷的祝愿中国航运业发展强大。我们也由衷的希望航运企业能够找到目前经营现状中的实际问题，以及航运业费收的实际问题。 [返回](#)

全球部分港口投资风向

1 巴拿马运河

巴拿马运河管理局(ACP) 仍然在等待2015年8月提交的运河联合集团报告何时能通过船闸修复的测试结果。

投资52.5亿美元的巴拿马运河扩建计划预计2016年4月开放。运河扩建计划催生了加勒比和美国东海岸港口和基础设施的进一步提升。2015年11月开始，等待通过运河的船舶滞留期间长达5天。2015年10月中旬，运河管理局宣布，至9月30日的一个财年，运河通过货物达3.408亿t，比2014年增长4.3%。2017年是运河扩建计划完成后的首年，运河管理局局长预测，即使中国经济增长率仅达6%，但由于美国进口的持续增长，运河通过货物量仍将达到3.6亿t。

巴拿马运河管理局同时在全球债券市场出售4.5亿美元债权用以建设新的运河跨大西洋两岸桥梁，计划2017年完工。2016年1月，运河管理当局完成规模化模型机动训练设施的建设，以便于培训足够的引航员、拖轮船长来保障新扩建的运河开放。

2 哥斯达黎加港口

受巴拿马运河扩建因素影响，中美洲现在排名第四的哥斯达黎加利蒙—莫因港计划进行扩建，该港2014年集装箱吞吐量达到109万TEU。预测冷藏箱运输量将在未来的15年内翻倍，从30万TEU增加到60万TEU。

巴拿马运河扩建后12500TEU型集装箱船通行能力几乎能扩大3倍。德国赫伯罗特船务公司为拉美航线配备了5艘10500TEU型集装箱船，每艘船能运2100个冷藏箱(4200TEU)。但利蒙港水深9m，仅能靠泊2500TEU型集装箱船。

利蒙港扩建的第一阶段将在2018年完工，马士基集装箱码头公司决定在利蒙港将航道修浚到16m深，新建1.5km防波堤，600m的码头泊位配备6台超巴拿马型起重机、带有29组电力的橡皮起重机能处理40尺高冷柜。扩建完成后具备130万TEU处理能力的利蒙港将有60%~70%的处理冷藏箱能力。

整体工程完工后，利蒙港将有能力处理80尺高冷柜，有1500m码头岸线、5个泊位、2.2km防波堤、18m深的航道，将成为加勒比海和中美洲的枢纽港。

3 非洲港口

南非交通运输集团有限公司旗下的国家港口局规划了2016—2020年港口和基础设施建设。首席执行官Phyllis Difeto在2015年11月于德班港召开的非洲港口改革

会议上透露,南非交通运输集团有限公司对港口进行投资已持续 3 年,迄今为止投资金额达 57.8 亿兰特(4.02 亿美元)。南非政府准备通过投资港口驱动海洋经济发展,未来 5 年内将投资 20 亿兰特更新现有设施,同时投资 130 亿~150 亿兰特建设新的码头设施。

目前,南非正致力于德班港建设,疏浚航道加大港口通行能力,扩建码头泊位增大吞吐能力。理查兹贝港建设的方案是:短期内致力于安装移动式起重机,中期内采取利用 LNG 码头拓展和增加散货运能,长期打算增加液体货泊位。其它主要项目有:尼曲拉港新增一个年装卸能力 1 600 万 t 的锰矿码头和一个储油罐;在德班港重建梅登码头以扩大散货运能。

南非的“费吉萨”计划在萨尔达尼亚湾港、开普敦港、伊丽莎白港和德班港不仅致力于石油和天然气运输,而且关注船舶建造和修理产业。当然,该计划还涉及船队管理项目,包括拖轮、导航船和疏浚船。

4 印度港口

印度加瓦拉尔·尼赫鲁港和新加坡港务集团合作的第四期集装箱码头建设 2015 年 10 月已经开工。新的集装箱码头一旦建成将由新加坡港务集团下属的子公司 BMCT 管理,集装箱处理能力将达到瓦拉尔·尼赫鲁港的 2 倍即 1 000 万 TEU。

码头工程将分成两个阶段建设:每个阶段年均增加产能 240 万 TEU。包括重建 1 000 m 防波堤、组合大门、铁路堆场以及连接的公路,配备 12 台 STS 岸边集装箱起重机和堆场起重机。工程完成后 BMCT 公司将拥有长达 2 000 m 的防波堤、6 个泊位、24 台 STS 岸边集装箱起重机。至本文撰写时止,尚未决定是否在第一期工程结束后马上开始第二期工程,届时取决于市场需求。

印度政府坚信港口建设将促进集装箱吞吐量增长。印度交通运输部发布国家远景规划,为了综合发展区域经济,把港口和临近区域划分成沿岸经济带,经济带横跨海岸 300~500 km,内陆 200~300 km。至本文撰写之日印度政府已经建立横跨 7 个邦的 14 个沿岸经济带。印度交通运输部正与各个邦及政府各部门商谈,准备将铁路、公路、电力、钢铁等相关行业进行统一规划。

5 黑海港口

俄罗斯政府计划投资 200 亿~250 亿卢布(4 亿~5 亿美元)扩建黑海的沃罗西斯克港口,增加码头设施,加强与港口连接的公路和铁路。

计划预计于 2016 年第 1 季度开始建设至 2020 年完成,将建成一个拥有长达 1 665 m 岸线的最大港口。目前沃罗西斯克港是俄罗斯现行第二大港口,能靠泊 6 000 TEU 型集装箱船,在扩建完成后能靠泊 10 000 TEU 型集装箱船,扩建目的在于使集装箱吞吐量将猛增 15%,可与乌克兰深水港口进行竞争。

2016 年年初,格鲁吉亚的波季港进行了大规模扩建。马士基集装箱码头公司从 2011 年 4 月开始为格鲁吉亚最大港口波季港投资超过 7 000 万美元提升港口设施。据悉,2014 年格鲁吉亚总的集装箱吞吐量为 480 000 TEU,其中波季港就占 80%(385 000 TEU),2015 年预计货物吞吐量 800 万 t 和集装箱吞吐量 400 000 TEU,超过 1 300 艘船靠泊。

据港口总体规划显示,马士基集装箱码头公司波季港下一期扩建工程将于 2018 年完成,包括建成 2 个年吞吐能力达 100 万 TEU、能靠泊 9 000 TEU 型集装箱船的深水集装箱码头。

扩建工程完成后,波季港将拥有水深达 16 m 的泊位,货物吞吐量将达到 5 000 万 t,集装箱吞吐量将达到 200 万 TEU。与之相连的工业和自由贸易区产能也因此得到增长。

6 美国港口

美国港口协会欢迎联邦政府对港口设施投资 4 430 万美元,一些州也从传统上由联邦政府投资的疏浚和维护航道项目中获益。

近 10 年美国政府对航道投资但加大对港口投资，扩建后的巴拿马运河即将开放，码头基础设施建设和泊位疏浚都在为最新一代巨型集装箱船舶靠泊做准备。因难以等待政府资金到位，弗吉尼亚州和佐治亚州政府募集现金疏浚联邦航道，整个工程大概需要 5 亿美元。

美国港口协会秘书长认为，联邦政府资金短缺，港口投资仅能满足巴拿马型船舶需要，而超巴拿马型船舶至少需要 13 m 水深的码头，新一代巨型集装箱船甚至需要大约 15.24 m 水深的码头。

2015 年 12 月，为满足超巴拿马型船舶靠泊，迈阿密港完成深水疏浚工程成为弗吉尼亚州南部最深的港口，疏浚后水深达 15.8 m。工程总投资为 2.2 亿美元，联邦政府将报销 7 700 万美元，剩余资金由州政府和当地资本募集。迈阿密港花费超过 10 亿美元配备能处理宽 22 个集装箱、甲板上堆放 9 层集装箱的超巴拿马型起重机应对超巴拿马型船，同时与佛罗里达东海岸铁路公司合作，能在 4 天左右时间内通过码头铁路将货物运至美国 70% 人口的所在区域，同时将通过与港口相连的隧道将州际高速公路系统连接。

佐治亚港口局同样花费 7 亿美元疏浚萨凡纳河，州政府分摊的金额是 2.66 亿美元，获得联邦资金可能要花上好几年时间。

当然并非所有的项目都能获得资金，德克萨斯州科珠斯克里斯蒂港刚刚获得国会批准，将港口浚深至 15.8 m，但至发稿时还有 3 亿美元资金缺口尚未实现。科珠斯克里斯蒂港口当局除了等待联邦资金外毫无他法。

7 土耳其港口

位于爱琴海伊兹米特港口的马士基集装箱码头公司在 2016 年第 1 季度开始运营，首艘船将已于 3 月份靠泊。伊兹米特港与土耳其石油化工生产商 Petkim 签订了 28 年的协议，第一阶段将建成 700 m 长、16 m 水深的码头，集装箱处理能力 1 300 万 TEU，新港口将投资 4 亿美元，设置 600 个工作岗位。

伊兹米特港扩建后能将吞吐能力增加到 400 万 TEU，成为服务于伊斯坦布尔和土耳其南部的爱琴海沿岸最大的集装箱港口。随着土耳其政府宣布到 2023 年将外贸出口额增加到 5 000 亿美元，伊兹米特港以此获得了坚实的发展基础。[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