

时事经济与航运

中国海洋运输情报网主办

2016 年 07 月 27 日 (第 539 期总第 1598 期)

◆ 全国上半年 GDP：西劲东稳整体好 经济下行压力较大	1
◆ 极地湾，挪威船——挪威海事企业机构访谈录	3
◆ 招商局国际业绩预警	9
◆ 全球船市最悲观的时期即将过去？	11
◆ 我国港口发展的新形势与新方向	13
◆ 安特卫普港补位“一带一路”	15

全国上半年 GDP：西劲东稳整体好 经济下行压力较大

近日，全国大多数省区市陆续公布了上半年经济运行情况，呈现出西部强劲、东部稳健、整体良好的态势。

1 全国经济稳运行

据国家统计局数据，今年全国上半年国内生产总值超 34 万亿元，按可比价格计算，同比增长 6.7%，实体经济多项数据全线飘红。国家统计局新闻发言人盛来运表示，我国上半年经济运行平稳，经济处于稳定增长通道。

随着国家宏观经济运行情况的公布，各省区市的上半年经济表现也陆续出炉。目前已有 26 个省区市公布了当地上半年 GDP 增速。重庆、西藏以 10.6% 的成绩居于榜首，云南和河北两省暂时垫底。

总体看来，有 22 个省区市上半年 GDP 增速高于全国总体增幅。贵州、天津、湖北、甘肃等 10 个省区市的上半年 GDP 增速比一季度有所上涨。其中，甘肃和浙江涨幅最大，增加了 0.5 个百分点。从 GDP 总量上看，已有安徽、江苏、湖北、湖南、广东等 13 个省份超过万亿元，其中，江苏、广东和山东超过 3 万亿元。

2 西部增速仍抢眼

比照各地今年一季度的 GDP 统计，可以发现，二季度增速居前 3 位的地区并无变化，仍为西藏、重庆和贵州这 3 个西部省区市。同时，这也是重庆连续第 10 个季度稳居增速榜首位。

对此，重庆经信委副主任涂兴永表示，投资对拉动重庆经济作用较为明显。上半年重庆工业指标都实现了两位数增长，工业投资增长 10.3%，工业利润增长前 5 个月达 23.5%，监测的重点项目在 1 亿元以上的有 400 多个。同时，重庆上半年民间投资占比超总投资额一半以上，而促进民间投资也一直被认为是全国经济稳增长的关键之一。

而在增速位居第 3 的贵州，推动产业结构优化升级被认为是其经济增长的重要动力。在贵州大力推进的大数据和生态旅游相关领域，投资增速明显。与大数据相关的信息传输、软件和信息技术服务业完成投资 40.16 亿元，同比增长 38.2%；与旅游相关的批发和零售业、住宿和餐饮业分别完成投资 76.89 亿元、56.69 亿元，分别增长 40.9%、41.7%；生态环保产业投资 490.26 亿元，增长 79%。

3 东部增长需调整

虽然从 GDP 总量上看，东部省份仍远超西部，但比较 GDP 增速的话，东部则普遍落后于西部。在上半年各地 GDP 增速排名中，天津是唯一跻身前 5 名的东部地区。与此同时，在增速排名后 10 位的省区市中，东部地区占了近一半，北京、上海、广东均在其中。

中国社会科学院经济所增长室副研究员张自然指出，“东部城市已经很难靠劳动增加来提高 GDP 潜在增长率，而中西部城市劳动增长的提高仍然能有效地提高其潜在增长率。”

国家信息中心经济预测部主任祝宝良认为，东部地区一般服务业占的比重比较高，制造业比重开始下降，产业在转型。与此同时，增速高的主要是西南部一些地区，这些地方工业增长快，往往 GDP 增速就比较高。而东部地区 GDP 增速放缓对全国整体经济的影响，也远大于西部地区。

针对全国经济形势，盛来运表示，目前我国经济运行依然存在不少难题。不仅国际环境仍然复杂严峻，而且从国内来看，经济正处在结构调整、转型升级的关键阶段，调整的阵痛还在持续，实体经济运行还是比较困难。

所以，在下一阶段，各地特别是东部省份，还需要进一步加大供给侧结构性改革力度，深入推进结构调整。张自然则认为，不能再走以往那种依赖投资来推动经济的老路，要通过提高技术创新来拉动潜在增长率。

4 经济下行压力较大

在全球经济下行风险凸显的背景下，国际货币基金组织（IMF）近期再次下调今明两年世界经济增长预测，但同时上调了今年中国经济增长预测。“尽管经济转型和改革带来诸多挑战，但中国经济中长期前景是光明的。”IMF 总裁拉加德道出了看好中国经济的原因。

近来国际社会有不少肯定中国经济的声音，尤其是一些相关机构、媒体认为中国经济供给侧结构性改革的举措富有成效，经济抗压性更强、更富韧性，增长更可持续，中国经济“崩溃论”“硬着陆论”等已不再有市场。

从经济基本面出发，外界完全有理由对中国投出“信任票”。今年上半年，面对国内外多重困难挑战，中国政府稳定宏观政策取向、着力推进结构性改革，经济增速保持在 6.7%，经济运行稳中有进、稳中有好，符合预期，发展新常态的特征也更加明显。

无论从我国经济体量看，还是从世界范围观察，6.7%的经济增速都值得称道，属于中高速增长，在世界各经济体中名列前茅。更重要的是，这个速度背后是有就业有质量有支撑的增长，具有较高的“含金量”。

例如，我国服务业持续较快增长，稳居国民经济第一大产业，成为稳定增长的主动力、吸纳就业的主渠道；扩内需、促消费进展积极，经济增长主要靠内需拉动，内需又主要靠消费拉动的态势明显；供给侧结构性改革在落地，“三去一降一补”等五大任务取得了初步成效……

无需讳言，尽管上半年“成绩单”可圈可点，但中国经济稳定发展的基础尚不牢固，经济走势仍然分化，调整的阵痛还在持续，新经济、新动能发展势头良好但在规模上还难以与传统动能等量齐观。

不少经济学家认为，中国经济跑好“下半场”，首先要正确把握当前经济形势。对此我们既要有忧患意识，又要有战略眼光，特别是要注意超越短期的、局部的表面现象。

从趋势看，我国经济发展长期向好的基本面没有变，经济韧性好、潜力足、回旋余地大的基本特征没有变，经济持续增长的良好支撑基础和条件没有变，经济结构调整优化的前进态势没有变。这意味着短期的压力，放在更长周期来看，可能不过是波浪前进的新曲面、螺旋上升的新弯道。

例如，上半年地区、行业经济运行分化问题比较突出，但应该意识到，调整带来分化，没有分化就没有进一步调整。当前，产业、需求结构方面的新变化，各地发展的新亮点新起色，都昭示着不断分化中，中国经济正在蓄势蓄能。

据国家统计局新闻发言人盛来运分析，从中长期看，我国现代化进程仍在推进，工业化、城镇化没有完成，消费结构正处在升级的关键阶段，加上具有坚实的物质基础、庞大的人力资本存量和广阔的发展空间等一系列基本面因素，决定了我国经济有继续保持中高速增长的可能性和条件。

然而，经济增长潜力不会自动变成现实的经济增长。展望下半年，全球经济仍将受困于低速增长，我国经济下行压力依然较大，宏观调控的两难和多难问题或将有所增加。

不畏浮云遮望眼。只有正确认识经济基本面，我们才能坚定信心，保持定力，迎难而上，保持政策的连续性和稳定性，增强政策的针对性和有效性，促进经济稳中有进、稳中向好，确保完成全年经济社会发展主要预期目标。[返回](#)

极地湾，挪威船——挪威海事企业机构访谈录

挪威海事业历史悠久，海洋是挪威和挪威人民获得生存资源、创造繁荣的重要领域，捕捞业及海上贸易自古便是挪威的支柱产业。挪威是传统航运大国，北欧海盗时代挪威船就开始航行于世界各地。

进入现代社会，挪威在传统船舶制造和航运业基础上发展出门类齐全、产业链完整的海事业务，特别是上世纪 60 年代挪威在沿海发现石油和天然气资源以来，海事业与海洋油气产业深度融合发展。

当今，挪威是世界第六大航运国家，海事业已深深植根于挪威经济社会。2014 年挪威海事业创造价值约 1900 亿挪威克朗，占挪威大陆经济（非油气产业经济）创造价值总额的 12%；海事行业从业人员超过 10 万，占挪威就业人口的 4%。据挪威船东协会统计，2014 年挪威职工平均税前年收入 57.5 万克朗，纳税 21.5 万克朗；海事行业职工平均税前年收入 96 万克朗，贡献税收 40.5 万克朗。

挪威海岸线地区均有海事产业分布，几十年来，一些区域结合实际情况因地制宜，发展形成特色突出的产业集群，为挪威乃至全球海事业提供专业的定级、金融、中介和研发服务。

挪威本土经济容量有限，对海事业极为依赖。同时，挪威因深处北极地带，极地保护为其重要的政治议题。北极地区相关国家通过一年一度的“高北对话”就极地开发达成共识。

航运异常低迷的现状下，挪威海事经济亦遭受沉重打击，但挪威人依旧对海洋饱含虔诚情愫，寻求新的海事业发展生态，对挪威人而言，海洋是他们的骄傲和未来。

1 坐临蓝海的挪威也惆怅

挪威地处欧洲西北部、斯堪的纳维亚半岛，三面被北海、挪威海和巴伦支海环绕，海岸线长达 2.8 万公里，沿海岛屿众多，被称为“万岛之国”。但挪威大部分国土为山地和峡湾，自古以来对内对外交通主要通过航运方式实现。一直以来，挪威在世界航运领域处于领先地位。

挪威的“经济神话”曾让全世界羡慕不已，尤其自上世纪 60 年代在大陆架发现油气资源以来，多年来挪威经济表现强劲。但自 2014 年下半年开始，国际石油价格超低位运行，坐临蓝海的挪威开始惆怅，挪威“经济神话”也有偏离正轨之嫌。

去年，挪威与国际上其他航运国家一样，渡过了艰难惨淡的一年。挪威船东协会发布的《2016 年海事展望》显示，去年，挪威闲置船舶（包括石油钻井平台）数量从 0 增至 100 艘/台，7300 人因此而失业，预计今年失业人数还将继续增加 4000~4500 名。

2014 年，挪威海事业共创造价值 2740 亿挪威克朗（克朗），同比增幅达 9%；去年同比回落 3.3%至 2650 亿克朗，为 2009 年以来首次下跌；静态发展视角下，今年或进一步滑落至 2570 亿克朗。

1.1 船队价值全球第六

挪威海事业国际化程度高，对海外市场极为依赖，国际经济、政治环境变化直接影响其现实发展。挪威船东协会首席执行官 Sturla Henriksen 称，挪威奉行市场化经济体制，当前历史性的低利率水平和原材料价格制约全球经济发展，挪威海事业发展也深受牵连。

在此背景下，挪威船队价值坚守全球第六的行列，年初船舶价值达 720 亿美元，占全球份额的 5%，位于日本、希腊、中国、德国和美国之后。2001—2015 年，全球船舶价值自 4370 亿美元增至 1.33 万亿美元。

作为海事大国，挪威曾拥有世界第三的国际航行船队。2002 年以后，挪威船队在全球的份额有所下降，按吨位计，去年挪威船队规模位居世界第十，按船舶数量计位居第七。但在海工领域，挪威可谓佼佼者，挪威船东拥有的海工船队采用世界上最先进的技术，规模仅次于美国，位居世界第二。

细分来看，挪威船队中，海工船占比较大，去年海工船价值达到 260 亿美元，占挪威整个船队价值的 36%，较 2005 年大幅增长 77%；其次为化学品船和 LNG、LPG 等液化气船，占比分别为 13%和 10%（见图 1）。



根据挪威船东协会数据，截至 1 月底，挪威船东控制的国际船舶共 1724 艘、4000 万 DWT。其中，悬挂他国旗帜的有 975 艘；悬挂挪威旗的有 749 艘（214 艘为按挪威传统船舶登记制度登记；535 艘为按挪威国际船舶登记制度登记）。上述船舶中，海工船 612 艘，占比 35%。去年，挪威船东控制的船队在全球共运输货物约 15.7 亿吨，其中约 12.8 亿吨货物在挪威以外港口卸货。

年初，挪威船东的船舶订单共计 149 艘、700 万 DWT，其中 51 艘、200 万 DWT 由中国船企建造。其中 3/4 的船舶订单将集中于今年交付，剩余将在明后两年交付。

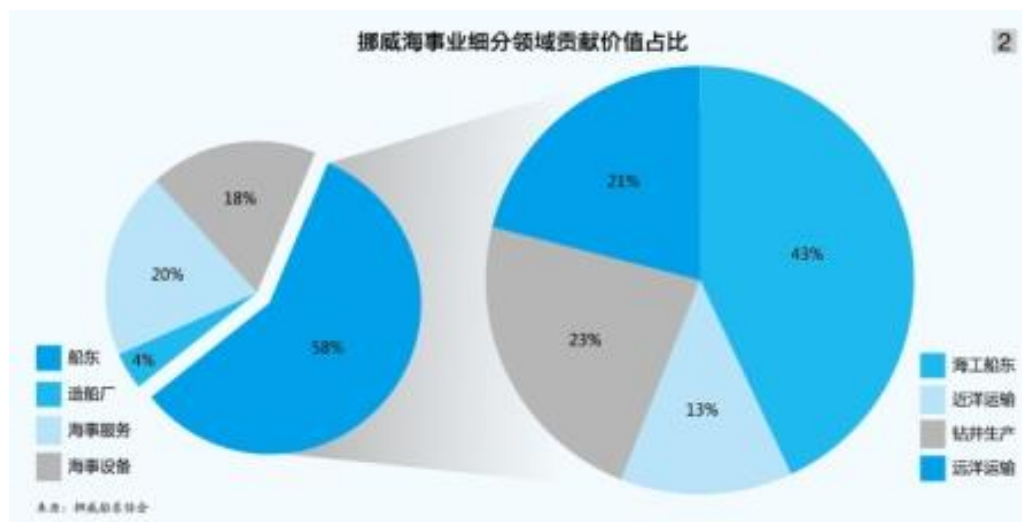
按船舶数量计算，中国是挪威船东最重要的船舶来源国，挪威船队约 1/3 的船舶由中国船企制造。据中国进出口银行统计，中国船企的订单中，挪威为国外第二大船东，是中国最重要的船舶出口国。

与去年相比，挪威船东的新船订单量和价值分别下降 15%和 8%。对此，挪威船东协会顾问 Hakon Smedsvig 表示，当前航运状况下，依据市场需求情况，船东已着手对运

力进行管控，与此同时，挪威船队也寻求多样化发展，布局化学品船、LNG 船和 LPG 船等高端市场，以增加海事业创造的经济价值。

1.2 海工市场偏离正轨

挪威相关机构对海事业有专门的定义：拥有、运营、设计、建造各种类型的船舶及其他浮动平台，或提供相关设备及专业服务的业务。具体来看，挪威海事业包括四大细分领域：船东、海事服务（技术服务、金融和法律服务、贸易、港口和物流服务）、造船厂和海事设备（船舶设备、海洋工程船及平台设备、渔业捕捞及水产养殖设备）。这四个市场协同促进挪威经济繁荣，提高民生福利，其中船东为海事业贡献的经济价值最大，占比达 58%（见图 2）。



挪威海岸线地带均有海事产业分布，几十年来，一些区域因地制宜，发展形成了特色突出的产业集群，众多海事相关企业均布局在一个小时车程内。奥勒松位于默勒鲁姆斯达尔郡，海事业占当地经济的比重超过 30%。这里聚集了 220 家国际领先的船东、造船企业、海事设备供应商以及评级机构、设计企业、船舶经纪人、金融保险企业等海事服务机构。此外，海事业在西海岸的霍达兰郡和罗格兰郡，南海岸的西阿格德尔郡和东阿格德尔郡所占经济比重也均在 20% 左右。

Nyborg AS 是奥勒松一家提供海事设备的供应商，已进入中国市场多年。Nyborg AS 营销总经理龙永生介绍，默勒鲁姆斯达尔郡是挪威海事业占比最大的地区，2014 年相关从业人员达 1.7 万，创造经济价值 700 亿克朗。在这里，船企贡献了当地 11% 的 GDP 份额，挪威最大船企 Kleven 船厂和芬坎蒂尼下属 VARD 船厂均选址于此。知名船舶配件制造企业罗尔斯-罗伊斯船舶制造公司也位于此地，年营业额高达 100 亿克朗。

除此之外，奥勒松还是全球领先的海工产业集群地，聚集了 75% 的世界领先海工船舶设计企业，当地船东控制了全球 40% 的高端海工船舶。

从某种程度上讲，挪威在海事服务方面的业务已经拓展到世界各地，其代表性企业挪威船级社（DNV GL）在全球 100 多个国家设立 500 家办公室。目前入级 DNV GL 的船舶总数约 13000 艘，近 2.7 亿总吨，相当于全球船舶总吨位的 21%。挪威船东协会数据显示，2014 年，海事服务创造的经济价值占整个海事业价值的 20%。

更为重要的是，奥勒松拥有挪威海事技术的创新孵化基地——挪威海事技术中心，为挪威海事业提供源源不断、持久不衰的活力。

在挪威海事技术中心，有一群对海事业绝对忠诚的人员，他们认为“一切皆有可能”，他们为自己祖国在海事领域取得的成就而自豪。挪威海事技术中心人员 KAJB. Westre 展示了具有革命性意义的船舶驾驶台模拟舱，这是一套船舶驾驶操控智能化系统，依靠触屏、手势、声音，颠覆了传统的船舶驾驶理念和操作手段，可对海上作业进行事先模拟，并提供相应技术手段辅助解决，还可对船员进行模拟训练。

挪威海岸线长、海浪大、气候恶劣，对安全的重视使挪威海事业在造船、海洋工程及船舶配套等领域确立起世界级领先地位。挪威生产的海事设备约 90% 对外出口，占整个海事业所创价值的 18%。

此外，在挪威聚集了一批专业的进行海上营救、提供海洋污染治理方案的专业企业。挪威是世界上唯一具备最完整海事产业链的国家。

几十年来，近海石油工业已经成为挪威国民经济的重要支柱，油气开采为挪威海事业贡献了绝大部分价值。但当前的低油价对重度依赖海工市场的挪威海事业形成冲击，2014 年挪威船队中 70% 的新交付船舶为海工船舶，而去年这一比例降至 30%。

1.3 远洋渔船成造船业亮点

挪威有 50 多家具有国际竞争力、技术先进的中小型船企，以高工艺水平造船著称，奥斯陆、斯塔万格、卑尔根、特隆赫姆是重要的造船基地。挪威造船业主要致力于船舶维修和专用船舶制造，目前，挪威船舶超过九成来自海外船企，本土船企仅提供约 9% 的船舶，且主要生产技术含量高的海工船、化学品船和液体运输船。

随着海工船等制造成为技术密集型工程，劳动力成本成为挪威造船业发展的一大掣肘。

2014 年开始，挪威船企更加倾向于模块集成组装业务，一艘在乌克兰、罗马尼亚等国家完成钢结构建造后，运输至挪威国内进行更复杂的装配工程。至今，挪威船企依旧保持着这种“异地造船”的制造方式。

对此，VARD 造船厂执行副总裁 Holger Dilling 认为这种“共享合作”的造船模式可以更加合理地根据船厂的建造能力、时间安排和价格水平统筹生产，但他坦承该种造船方式也存在诸如物流运输、财务管控等方面的风险。

据悉，挪威造船业亦面临融资方面问题。挪威政府和国内的金融机构一直以来很乐意提供帮助，但通过融资租赁模式进行融资的现象并不常见。

对海洋倾注了太多热情的挪威，在此次航运危机中，承受着诸多打击，尤其是造船业。

来自挪威船东协会数据显示，近年来来自海外船东的船舶订单已几近停滞，去年挪威船企仅接获 27 艘船舶订单，今年截至目前为 13 艘。挪威船企以海工船建造为主，但伴随着海上石油开采活动的减少，2010 年至今挪威造船业接获订单量一直维持在两位数（见图 3）。



VARD 造船厂为全球领先的海工船和特种船设计制造厂，在挪威、罗马尼亚、巴西和越南经营 10 家船厂。去年，VARD 造船厂共交付 12 艘船舶。其中，平台供应船 5 艘；三

用工作船 1 艘；水下施工船 3 艘；特种船 3 艘。根据 VARD 造船厂去年财报，去年录得营业收入 113.1 亿克朗，同比下降 13%；录得税息折旧及摊销前利润－3.21 亿克朗（2014 年为 4.29 亿克朗）。

Holger Dilling 表示，全球船市不景气，挪威亦难以幸免。海外市场的订单数量急剧下降，甚至还有很多撤单。但目前来看，VARD 造船厂仍有不少手持订单，未来也将拓展除海工船以外的船型。近几年，伴随着挪威水产养殖业和渔业运输业的发展，先进的远洋渔船成为挪威造船业发展的一个亮点。此外，邮轮制造也将成为 VARD 造船厂的重要分支。

拥有全球最完整海事供应链的挪威，面对行业强压和低潮，依然以引领行业未来发展方向为唯一目标。Sturla Henriksen 表示，作为一个海洋国家，挪威依旧坚信能拥有一片新蓝海。

2 踌躇北极发展路

5 月 25—26 日，“2016 年高北对话”在挪威博德市召开。“高北对话”自 2007 年举办以来，持续关注北极地区的变化，展望北极未来愿景。博德市是挪威北部第二大城市，位于挪威海中部的半岛上，是进入罗弗敦群岛的门户。

北冰洋是北极地区的主体，海洋面积约 1460 万平方公里，陆地区域面积 800 万平方公里，囊括了亚洲北部和北美洲的沿海地区。海洋的经济潜力，加之全球变暖推进了北极地区的开发，渔业、油气业、航运业等海事业则成为支持北极开发的主要力量。

今年的“高北对话”旨在探讨并开拓北极地区未来的发展理念，强调海运及海事业的创新发展。为期两天的会议探讨了与北极未来发展相关的问题，涉及北极地区的未来展望、创新及创业精神扮演的角色、北极地区可持续开发的主要挑战、北极地区的发展趋势及问题、北极地区属当地居民还是全球公共领域等。此外，来自 DNV GL、Tschudi 航运、挪威国油、卢克石油等企业的代表先后作了发言，就北极航道、油气勘探开发和可持续发展等问题进行深入探讨。

北极地区是挪威和挪威人民获得生存资源、创造繁荣的重要区域，挪威 90% 的出口收入来自海洋和海洋资源，80% 的海事活动分布在北极地区。海事业、油气业和水产业是挪威三大重要支柱产业，近年来伴随挪威海事业与油气业深度融合、休戚与共的发展，产业结构矛盾也更为突出。

作为世界第五大石油出口国和第二大天然气出口国，油气资源收入是挪威经济崛起的根源，也是社会福利开支的重要资金支柱。挪威经济对石油资源相当依赖，油气出口占挪威出口额的 60% 以上。

2.1 油气业寒经济

1972 年，为充分获取北海油气资源的收益，挪威国油宣告成立，此后挪威国油一直以北海最大油气供应商身份存在。挪威利用在海洋领域的竞争优势，建造出许多技术先进的船舶，特别是用于海洋油气开采的先进船舶。同时，挪威诸多传统的船企将主营业务转向海工装备制造领域，海洋油气产业繁荣极大地提升了挪威在全球海洋经济中的地位。

因为石油财富，挪威人均国内生产总值超越 10 万美元，常年位居世界前三位，并建立了高达 7000 亿美元的主权财富基金——石油基金，以应对不时之需。2014 年下半年国际石油价格腰斩下跌，挪威实体经济遭受冲击。挪威国家统计局数据显示，低油价致使挪威上半年出口额同比下降 15.5% 至 3564 亿克朗，其中石油和天然气出口额分别为 796 亿克朗和 786 亿克朗，同比分别大幅下降 24.5% 和 28%。与此同时，挪威经济增长放缓，4.6% 的失业率创下挪威 10 多年来最高纪录。2014 年至今，挪威油气业已裁减约 3 万个工作岗位，挪威石油中心斯塔万格也出现经济萧条。

以挪威国油为代表的挪威油气企业深受低油价负面影响。一季度，挪威国油实现营业收入 8.57 亿美元，较去年同期的 29.45 亿美元锐减 71%。在低油价背景下，挪威国油

出售部分项目资产，暂缓一些石油勘探项目的进度。一季度，挪威国油在油气勘探领域投资 2.8 亿美元，较去年同期的 17.21 亿美元大幅下降 80%。

尽管油气业陷入巨大困境，但挪威的油气从业者并不认为未来前景惨淡。在“2016 年高北对话”上，挪威极地油气企业 Petroarctic 总经理 Kjell Gieaver 认为，北极地区油气资源开发对挪威经济发展和在极地开发方面意义重大。尽管当前石油价格低位运行，但在不久的将来或将迎来反弹，挪威国油应做好项目开发的准备。

对北极地区油气资源的开采，在挪威国内一直充斥着两种不同的声音。不同于油气从业者，诸如博德市副市长这样的环保主义者则认为，挪威水产养殖业经济价值并未得到充分发挥，其可创造巨大的经济价值，贡献足够的税收，挪威应减少对油气资源的依赖，发展水产养殖等其他产业。

随着石油和天然气收入下降，近年来挪威政府一直表示，准备摆脱对石油的过度依赖，将国内经济增长动力转向可持续能源和水产养殖。为推动商业发展，挪威政府扩大政府预算，中央银行也将关键利率减半，贬值货币，以提高挪威国内一些行业的竞争力。

2.2 航运业热北极

受油气业影响，挪威航运和海工企业发展如履薄冰，近年来挪威石油领域的投资额呈现大幅下降趋势。根据挪威国家统计局数据，去年，挪威石油企业在油气领域的投资为 1824 亿克朗，预计今年为 1659 亿克朗，明年将进一步收缩至 1532 亿克朗。

上半年，挪威航运和海工活动均有所减少，浮式钻井平台闲置数量超过 20 艘，利用率一直呈“紧绷”状态。毫无疑问，目前海工的低迷状况已经成为挪威面临的首要困难。

5 月份，挪威最大金融服务集团 DNB 银行发布报告称，挪威航运和海工企业或将面临重组甚至合并。过去一段时间，航运业已呈现衰退迹象，航运企业正快速削减其投资组合。DNB 银行 Kristin Holth 表示，如果投资组合缺乏吸引力，航运业会进一步萎缩。此外，该人士指出，不仅航运业，甚至与航运相关的其他服务业也将面临挑战。扩大抵押贷款和分期付款是远远不够的，企业需要找到更加平衡的解决办法，这意味着将有更多的行业整合。

近十年来，“北极”成为航运业的热门话题，能源企业希望探索未发现的自然资源，航运企业正寻求新的贸易航线。挪威在北极地区的经济活动，除海上石油和天然气开采外，还有区域和远洋航运，挪威航运业拥有世界第二大且最先进的远洋船队。在运力过剩、运价持续低迷的当下，航运企业试图更多地减少成本，以获得盈利，而跨大西洋航行的远洋航运，将减少亚洲与欧洲港口之间 1/3 的航程距离。

对此，挪威独立研究机构 Ocean Futures 阐明了 3 条运输走廊的商业可行性：东北航道、西北航道和穿越极地的运输航道，其中东北航道因能够在活动冰块中提供空间而成为迄今为止 3 条航道中最具吸引力的 1 条。挪威 Tschudi 航运已在东北航道试水，通过东北航道，自挪威出口到亚洲的主要有煤炭、铁矿石等大宗商品。但数据显示，因大宗散货需求低迷，去年 Tschudi 航运散货运输量为 27 万吨，相较 2014 年的 40 万吨大幅减少。但同时 Tschudi 航运董事长 Felix H. Tschudi 表示，伴随着亚马尔项目工程的进展，东北航道的 LNG 运输前景巨大。

2.3 水产业兴海事

在现代意义上，水产业并非海事业的一环，但在现实中，伴随着挪威水产养殖业的发展，相关船舶制造和海事服务得到了协同发展。捕捞业自古就是挪威重要的经济支柱，现代化远洋渔船成为挪威造船业在海工业遭受冲击后的一大亮点。此外，水产养殖业也在尝试借鉴海上钻油技术兴建“海上养殖平台”，希冀解决传统养殖技术的疾病及污染问题，以扩大产量。据悉该平台是由一位资深石油业主管设计。

挪威渔业资源丰富，岛屿海岸线 7 万公里，周围海域大陆架宽广、冷暖流交汇，非常适于鱼类生长。由于挪威本身市场容量有限，其 90% 以上海产品出口到国外，是世界第二大海产品出口国。

在挪威，水产业被认为是最能与海洋友好契合的实体产业，水产业为挪威带来了巨大的经济效益。近几年，挪威海产品出口保持高速增长态势，去年出口额创下历史新高，达到 745 亿克朗，同比增长 8%。过去 10 年间，挪威海产品出口额翻了一番。在挪威，中小型企业有着其独特稳定的经营发展生态，它们与海事业保持千丝万缕的联系，一般为家族企业，并潜心多年传承以达到高度专业化。但挪威也面临发展困难：人口较少，劳动力严重短缺，每年吸引约 5 万名移民，生产成本上升，福利开支增加，同时也潜伏着诸多社会问题。[返回](#)

招商局国际业绩预警

受中集集团亏损拖累及非经常收益的消失，招商局港口控股有限公司（招商局港口，原招商局国际）上半年业绩同比大幅下滑，但其港口业务对溢利的贡献超过 70%，港口业务业绩稳定。

1 溢利下滑二三成

7 月 14 日，招商局国际发布业绩预警公告，预期上半年盈利将同比大幅下跌。下跌原因有二：

一是联营企业中集集团预计上半年净亏损，而去年同期其净利润约为 15.18 亿元。经查阅资料发现，招商局国际于中集集团的权益为 23.08%，为后者第一大股东。

二是去年出售附属企业收益 0.52 亿港元及视为出售联营企业权益的收益 2.6 亿港元今年将不会出现。

招商局国际去年半年报显示，去年上半年招商局国际非经常税后收益（3.15 亿港元）占其全部溢利的 11.32%（见表 1）；2014—2015 年自中集集团收取的股息分别为 2.31 亿港元及 2.7 亿港元（见表 2），若取其平均数则约为 2.5 亿港元，半年约为 1.25 亿港元，占招商局国际近两年的半年溢利平均数（24.65 亿港元）的 5.07%。如此粗略估算，招商局国际上半年或减少 16% 即 4.45 亿港元的利润。

表 1 招商局国际业绩 单位：亿港元

年份	溢利	非经常税后收益	经常性溢利
2014 年上半年	21.49	0.43	21.06
2015 年上半年	27.81	3.15	24.66

表 2 招商局国际重要联营企业业绩 单位：亿港元

项目	2015 年		2014 年	
	中集集团	上港集团	中集集团	上港集团
联营企业权益持有者应占年内全面收益总额	3.43	40.73	28.59	96.26
招商局国际于年内自联营企业收取之股息	2.7	10.8	2.31	8.92

注：表 1、表 2 均来源于招商局国际财报

据穆迪 7 月 18 日预计，招商局国际上半年溢利将减少约 10 亿港元，同比下降约 35%（去年溢利 27.81 亿港元）。

2 受累中集集团亏损

中集集团 7 月 15 日发布上半年业绩预告表示，上半年将出现不超过 4.5 亿元的亏损。出现亏损的主要原因有二：

一是上半年中国经济增速放缓，外部经济体需求不振，国际贸易和出口持续低迷，人民币汇率波动加大，中集集团经营业绩有较大幅度下降。

二是中集集团去年中期业绩约占去年全年的 77%，对比基数较高。去年上半年中集集团归属于上市公司股东的净利润 15.18 亿元，今年预计将同比下降约 70%，根据初步测算，今年上半年盈利将只有 4.55 亿元。

另外值得一提的是，6 月 1—3 日，中集集团的非全资附属企业中集安瑞科控股有限公司（中集安瑞科，截至 6 月 30 日，中集集团持有其已发行股份的 70.79%）发布两份公告，内容为：终止有关收购南通太平洋海洋工程有限公司（南通太平洋）全部股权的主要交易；终止有关财务资助框架协议。

去年 8 月 27 日，中集安瑞科的间接全资附属企业中集安瑞科投资控股（深圳）有限公司（买方）分别与 SOEG PTE LTD、江苏太平洋造船集团股份有限公司和春和集团有限公司（春和集团）（合称卖方）签订股权转让协议及股东间协议（收购协议）。据此，买方拟以总价 7 亿元向卖方收购南通太平洋 100%股权。去年 12 月 17 日，买方与卖方签订股权转让协议的补充协议，收购价格下调至 6 亿元。去年 12 月 21 日，中集安瑞科与南通太平洋和春和集团签订财务资助框架协议，据此，中集安瑞科向南通太平洋提供贷款及就其正常营运的融资需求提供担保，总额不超过 15 亿元。

根据中集安瑞科的公告，由于收购协议的部分先决条件未能满足或获豁免，中集安瑞科董事会认为卖方违反了收购协议项下重大条款。经审慎考虑并咨询中集安瑞科法律顾问后，中集安瑞科董事会决定终止该收购。6 月 1 日，买方向卖方发出通知函，终止收购协议，并要求卖方退还中集安瑞科已支付的第一期代价款及预付代价款约 1.79 亿元。同日，中集安瑞科向南通太平洋和春和集团发出通知函，终止财务资助框架协议，要求南通太平洋退还中集安瑞科已提供的 4.82 亿元贷款，并解除已提供或有利于南通太平洋的银行贷款担保合计 10 亿元。

考虑到中集安瑞科与南通太平洋及卖方的磋商情况及中集安瑞科目前所了解的南通太平洋和春和集团的财务状况，从谨慎角度出发，中集安瑞科将在截止 6 月 30 日的半年度财务期间内对上述已支付/或提供的第一期代价款、预付代价款、贷款及担保额做合计约 12.1 亿元大幅拨备。受此影响，报告期中集集团合并归属于母公司股东的净利润预计将出现亏损。

此外，穆迪表示，中集集团取消收购交易或将产生负债，将使中集集团的经调整债务较去年年底增长 1%，这些均加深穆迪对中集集团的负面评级展望。

其实，中集集团业绩下滑可从其去年年报中看出端倪。中集集团去年年报显示：由于全球经济复苏受挫，贸易萎靡不振，因此市场对中集集团的集装箱主要产品通用干货箱需求大幅下滑，但受惠于全球冷链贸易的稳步发展，中集集团冷藏箱销售出现大幅提升。受此影响，去年中集集团归属于权益持有者之溢利为 19.74 亿元，同比下降 20.3%。去年共销售干货集装箱和冷藏箱 130 万 TEU，同比下降 14.0%，其中冷藏箱销售量同比仍上升 40.8%。

3 港口业务稳定

即便受中集集团亏损的不利影响，招商局国际的整体业绩主要还是依靠其港口业务。招商局国际是中国最大的公共港口运营商，在中国大陆的市场占有率达 30%，参股港口遍及中国各地及南亚、非洲等。

去年，招商局国际的港口核心业务的息税折旧及摊销前利润（EBITDA）占招商局集团 EBITDA 总额的 77.7%，港口主业始终受到招商局国际重视。

6 月 3 日，招商局国际在香港举行股东周年大会，会议由董事会主席李晓鹏主持。董事会副主席胡建华，执行董事王宏、邓仁杰，董事总经理白景涛、副总经理兼执行董事郑少平等出席会议。

招商局国际更名为招商局港口，获得了股东的普遍认可。管理层对企业前 5 月的业绩表现、未来发展等多个问题进行了详细解答。

李晓鹏表示，招商局国际的港口及相关业务收入占比达 90%。为突出港口主业，招商局国际更名为招商局港口，有关工作预计于 7 月完成。李晓鹏透露，前 5 月，虽然全球经济复苏缓慢，中国进出口贸易出现较大幅度下滑，但招商局国际旗下码头业务整体保持稳定增长，优于行业平均水平。前 5 月集装箱吞吐量增长约 8.7%。其中，中国大陆增长 11.1%；海外项目增长 3.8%；招商局国际重点发展的海外项目 CICT 和吉布提港口，同比分别增长 31%和 15%，保持强劲增长态势，为企业业务发展注入新的动力。

胡建华对企业海外港口业务的布局及发展作进一步的阐述。他说：“过去十年，招商局国际海外业务取得了长足发展，企业对海外拓展始终坚持稳健的方针，认真研究经济可行性。未来企业仍将坚持以‘一带一路’为核心的国际化战略，巩固亚洲、完善非洲、突破欧洲、发展美洲，寻求国际化布局的新突破。在亚洲，希望能够进一步参与斯里兰卡的港口发展，重点关注科伦坡东港区的建设，希望与现有的科伦坡南港形成协同，完善服务链；在欧洲，主要依托与达飞轮船合资的 Terminal Link 公司为平台，寻求合适的并购机会；在中南美洲，关注经济下行与货币贬值引发的港口资产价格下降而带来的投资机会。”

白景涛谈及航运市场走势及企业发展计划时指出，为应对航运市场的低迷，班轮公司兼并重组及联盟化加剧，新的海洋联盟将在明年 4 月运营，将给港航业带来新的变化。招商局国际作为全球领先的港口运营商，与世界主要班轮公司建立了紧密的合作关系。他表示，企业将继续通过完善全球化网络、智慧港口建设等，加强码头协同、提升港口运作效率和管理水平，为班轮公司及大型联盟提供更优质、高效的港口服务，从而提升市场竞争力。白景涛最后强调，预计招商局国际下半年业务将优于上半年。[返回](#)

全球船市最悲观的时期即将过去？

2016 年的船市萧条得似乎回到了 2009 年。从全球船东财务状况看，目前国际主流船东的经营亏损将阻止其进一步的投资。尽管，英国的“脱欧”行动使得船东对投资持更加谨慎的态度，但笔者认为，大宗商品的熊市已经接近尾声，这意味着国际船市最悲观的时期即将过去？预计 2017 年船东会有更多的布局。

2016 年上半年，全球共成交新船 1768 万载重吨，同比减少 67%，如果扣除中国船东在国内船厂订造的 30 艘 40 万吨 VLCC 的非常规订单，新船成交量同比减少了 89%；前 15 名的船东下单量占据全球新船订单 81%的份额；邮轮订单量占 45%，大型矿砂船订单量占 30%，仅此两项竟然占据全球新船订单的 75%。

从船东行为看，其在不同时期进入市场的动作与当时世界经济贸易发展程度、航运市场的兴衰有着密切联系。目前，其特点表现在如下几方面：

首先，撤单、更改合同和转售的订单纠纷数量不断攀升。融资难、拖延交船已成为非常普遍的现象。其中，大连船舶重工集团有限公司承建的 8 座钻井平台交付期再遭推迟、马士基放弃和推迟 10 多艘新船备选订单。尤其是海工领域的船东，以推迟交付的方式等待市场的复苏，似乎是更好的选择。其次，联盟合并、抱团取暖成为渡过难关的重要手段。合并是占领市场、维持资金链、降低成本的好办法。只要等到一些企业因资金链断裂，彻底退出市场，才能给自己赢得更多的生存空间。再次，船东融资方式有所变化。伊朗船东用石油“支付”首付款的方式在韩国下单造船，中集来福士海洋工程有限公司则与先进制造产业投资基金签署投资协议。最后，出售非核心业务，采取新一轮的高强度自救措施。巴西淡水河谷通过运作能源资产的股权和正在出售中的 7 艘铁矿石运输船，准备筹措 40 亿~50 亿美元；今年 4 月，韩进海运计划通过出售其客运站运营业务、海外不动产等以确保 4112 亿韩元的流动性；为缓解现代商船的资金短缺，现代商船以 11 亿美元抛售现代证券股份，除出售其经纪业务之外，现代商船近期还出售液化天然气（LNG）运输船业务，同时出售散货船船队、集装箱码头和油运业务。

1 信心来自指数回暖

自 2008 年 10 月份以来，航运市场度过了最黑暗的时期。2009 年，全球 20 大航运公司绝大部分陷入亏损状态。2008 年 10 月至 2009 年底，马士基航运、中远、中海等主流船东几乎没有下订单。

2011 年，资金基本流向了大型船东或是老牌船东。首先，主流船东的现金流得到了极大恢复。随着 2009 年底全球量化宽松政策的实施，2010 年世界经济和贸易出现较大幅度反弹，航运业也逐渐得到恢复。主流船东财务状况得到极大的改善，这使得他们的现金流较为活跃。2010 年 9 月，一些大型航运公司净利润已弥补了 2009 年三分之二的亏损，2010 年年底，船东状况似乎变得更好，尤其是大型船东。例如马士基集团 2010 年净利润创下该集团 106 年历史上的第二高水平，日本三大海运巨头 2010 财年盈利 20 亿美元。其次，大型企业所能获取的资金远超过其资金需求，而中小型企业则普遍难以获得融资。因为出于风险控制的考虑，银行依然偏好于大型船东。

在 2011 年欧债危机发生后，2013 年下半年到 2014 年，主流船东的进入非常明显。在此阶段，世界经济和航运业出现回暖的信号，反映航运市场的 BDI 指数出现明显的反弹。2013 年下半年反映船舶市场的一系列指标都在逐步回升，船价、手持订单、新船投资额都在企稳回升。2013 年 11 月船舶手持订单首次开始停止下跌。最值得关注的是，在业绩层面，2013 年第四季度~2014 年，全球性航运业改变了 2012 年全行业亏损的局面，马士基航运 2014 年盈利 23 亿美元，中远集团 2014 年扭亏为盈，全年实现利润总额 50.35 亿人民币，中海集运、招商轮船预计扭亏为盈，2014 年净利润分别达到约 10.5 亿人民币、2 亿人民币。2014 年主流船东大批进入与财务状况的改善密不可分。

从上述分析看，世界经济和航运指数回暖等因素促使主流船东恢复投资的信心，而航运业财务状况的改善对主流船东成为主角起到了重要的作用。

2 今年船市将显萧条

随着 BDI 陷入冰点，航运行业船东被爆财务状况恶化。马士基航运 2015 年第四季度亏损 1.8 亿美元，这是其 2012 年第一季度以来时隔四年再次出现亏损；日本三大航运公司中，商船三井 (MOL) 和川崎汽船 (KLINE) 2015 财年分别发生 1704 亿日元和 515 亿日元的净亏损，仅日本邮船 (NYK) 实现 182 亿日元盈利。

2016 年年初，大型班轮公司亏损已成为非常普遍的现象。2016 年第一季度，中国远洋与中海集运两家公司合计亏损金额超过 50 亿元，达飞净亏损 1 亿美元，新加坡海皇集团净亏损 1.05 亿美元，长荣亏损 38.4 亿台币（约合 1.18 亿美元）。在经历了去年短暂盈利后，以星航运第一季度重返亏损。

2016 年 4 月，韩进海运申请债务重组，这已是该公司自 2011 年以来连续第 4 年遇到净亏损。韩国现代商船 2015 年亏损 5.25 亿美元。

2016 年上半年，除了中国在淡水河谷的项目以外，全球知名航运公司几乎没有订单，这与 2009 年的情况十分相似。根据财务状况来看，目前主流船东经营亏损将阻止更进一步投资，2016 年主流船东不会有大量的订单投入。

现在随着 BDI 指数和油价的低迷，航运企业和能源公司面临最为艰难的时刻。石油和矿石货主船东正面临亏损，自建商队会面临更大的风险。新进入者合作方式将有所变化，一些行业（矿业、航运业、石油业）投资，将采用新的合作方式。例如，与基金公司和租赁公司等金融类公司合作，或者航运公司在国家战略的引导下，通过一系列的优惠政策，来解决资金链问题。

3 船东投资有新预期

“与熊共舞”5 年后，近期历史上最惨烈的大宗商品价格下跌是否已经结束？笔者认为，纵观近 50 年来世界上发生过的 4 次大宗商品大跌，可以看出，商品价格呈现出明显的周期特征，即每次在大宗商品大跌后，都会有一个上涨潮。其中，大宗商品下跌时间最长的时期是在第二次石油危机阶段（1980~1986 年），为 5.5 年，之后竟然迎来为期 4.5 年（1986 年~1990 年）的上涨潮，上涨幅度达到 193%。从大宗商品的历史周期

看，未来新一轮商品大牛市起航即在 2~3 年的时间内，商品市场的新格局或将出现并且不断强化，它将再次呈现出这样的特征：供不应求，即需求严重超过供应，而大宗商品的平均价格将大幅走高。高盛预计，未来一段时间内，油价将会反弹，到 2017 年，布伦特原油价格可能回升至 70 美元/桶左右的水平，这将带来的可能影响是 2017 年船东投资及预期将具有一定程度的反弹。

笔者认为，未来船市的新进入者更可能是邮轮船东和一些特殊船的船东，比如汽车船、客滚船、破冰船的船东。受益于中国市场的强劲需求，豪华邮轮市场中长期将保持稳定增长。他们更可能建立自己的船队。战略投资是主要的倾向，这可能是主流船东进入的最重要方式。

同时，英国“脱欧”公投带来的不确定性将拖累英国、欧洲和全球经济增长，这很可能促使各国央行不得不更长时间地维持大规模、非常规刺激措施，由此，低息将维持更长时间。未来两年，随着借贷成本的低廉加上船东对市场预期的逆转，主流船东会逐渐进入市场布局。世界船市最悲观的时期也将过去。[返回](#)

我国港口发展的新形势与新方向

1 深刻认识港口经济的战略意义

港口是基础设施的一部分，但其战略意义远远超越一般的基础设施，是综合国力的重要组成部分，是支撑我国对外开放的非常重要的基础。如今我们已经意识到，实行陆海统筹、发展海洋经济，是我国要真正成为一个世界大国的必由之路。在此情况下，我们更加要充分认识到，港口经济及海洋经济的发展在整个国家战略中不断提升的战略意义。

随着经济全球化不断深化，世界经济发展格局发生了重大变化。在农业文明时代，经济发展的重心往往集中在一些气候较适宜农业发展的地区，但从地理大发现之后，慢慢有了全球化的概念，特别是二战后，随着经济全球化的深入发展，世界经济的重心向沿海不断移动。

全世界经济总量多半集中在沿海岸带 300 公里之内的地区。美国、日本、欧洲等发达经济体皆是如此，我国也不例外。尤其是改革开放以后，沿海地区发展特别快，而这背后有其内在规律，正是开放发展的必然结果。

全球化的发展有两个重要动力，一是来源于制度方面，不断通过自由化和便利化，将阻碍商品和资本流动的各种制度性障碍逐步减少直至消除。在此过程中，过去主要以多边合作为平台，如今则更多是以区域合作为平台，例如美国主导的跨太平洋伙伴关系协定（TPP）和东盟十国发起的区域全面经济伙伴关系（RCEP）。我国已经成功与多个国家先后签署了 14 个自贸区协定。习近平总书记代表中国政府提出的“一带一路”重大战略倡议，实际上也是以推进开放的区域合作来推进贸易自由化和便利化，共谋发展。

全球化的另一动力来源于技术进步，其中最重要的有两个，一是远洋运输的技术，特别是集装箱运输技术的进步，大大降低了运输成本，也使得各国能够参与到全球分工中来，能够充分发挥出各自的比较优势。因此，海运技术的发展是推动全球化的一个关键力量。二是信息技术的进步，使得信息流动尤其是跨境流动的成本大大降低。

全球化的进步，反映了生产力的内在要求，是靠制度和科技进步来推动的。

中国过去其实并不是一个向海外看的国家，在农耕文明时代，我国的视野是极为内向的。洋务运动开始，中国逐渐“睁眼向洋看世界”，中国真正深入地融入全球化是在改革开放以后，实行了对外开放的基本国策，这对中国来说是一项非常重大的改变。随着对外开放的不断深入，中国经济发展取得了巨大成绩，迅速崛起为世界第二大经济体和第一大货物贸易的出口国。这其中，港口发展起到了非常关键的作用。

2 我国港口发展面临的新机遇与新挑战

当前，中国港口发展正面临一个全新的大环境，同时也带来诸多新的挑战。第一，世界经济与贸易增长速度与格局的变化。2008 年全球金融危机爆发后，全球经济增长、贸易投资增长的速度与格局都发生了重大变化。过去我国外贸增长速度曾高达 20%多，尤其是加入世贸组织之后，外贸的快速增长带动了港口的发展，而港口的快速发展亦支撑了我国对外经济的发展。而如今，情势已然发生重大改变。2012 年之后，全球的贸易增长速度低于经济增长速度。对于全球经济能否在短期内走强，目前来看形势不容乐观。而这种全球经济的“新平庸”，即低迷的增长速度仍会维持很长时间。这也对港口发展提出了新的要求与挑战。

第二，我国产业转移的变化。中国的比较优势转换后，过去支撑港口发展的劳动密集型活动开始对外转移，有的是转移到内陆地区，通过铁海联运、江海联运也还会用得上港口。但有的则转移到了境外，比如东南亚、非洲等地，这对本土港口来说无疑是一个挑战，需要从长计议。同时，随着中国经济进入新常态，过去以房地产飞速发展带动基础设施建设和城镇化发展，大量初级产品进口快速增长，而现在进口速度已大大放缓，这也会对港口发展带来新的挑战。

第三，我国产业结构升级的变化。中国经济进入新常态后，不仅仅体现在速度换挡，更重要的是结构升级和动力转换。结构升级就意味着今后我国经济要依靠创新，经济运行效率要更高。这对物流领域也提出新的要求，需要运输更加便捷、高效。另外，港口的监管体制、通关效率也要提升，才能与之配套，以支撑高端产业的发展。

第四，中国的物流运输存在“进”“出”不匹配的长期矛盾，“进”是以干散货为主，“出”则是以集装箱为主。这种不匹配一方面反映了今后降低成本的空间很大，另一方面则要求我们今后要重点考虑，如何利用好这种不匹配，以使成本大幅降低。

第五，对港口的安全和监管体制的新要求，特别是天津爆炸案后，我们更应痛定思痛，必须进一步提高管理水平，确保安全。

诚然，国际国内的变化以及监管体制的变化，对港口经济发展都将带来新的要求。但另一方面，恰恰在这些新要求中，也蕴含着诸多新的机遇。

首先，全球性海运船舶大型化带来了机遇。我们看到，为了降低成本，如今油轮、集装箱以及干散货船越造越大，对原有的港口航道设施提出新的要求。因此，谁能做到、谁有优势，谁就有机会。

其次，物流运输的多式联运也会对港口发展带来很多新的机遇。

第三，“一带一路”的机遇。“一带一路”区域合作倡议的实施，将有力促进区域内 60 多个国家经济、贸易、投资、金融、人文等方面的合作，此战略的实施也会给港口发展带来新的机遇。其中，“21 世纪海上丝绸之路”的提出也是旨在陆海统筹。对“一带一路”的沿线地区而言，今后如何抓住该战略带来的新机遇，则需各国港口结合自身实际，更加系统深入地研究。

第四，信息化带来的机遇。以信息技术为代表的新一轮技术革命，对我们的生产生活方式已然带来深刻影响。信息化的进步也会对港口管理、物流运作、政府与企业间的互动等方面产生深刻影响。因此，信息化既是推动未来港口现代化、智能化的一项非常重要的内容，也是重要的机遇。

第五，国家推进构建开放型经济新体制，对港口发展来说，也是一个非常重要的机会。港口是开放型经济新体制的一个窗口和前沿。整体经济发展既取决于实体经济的贸易投资活动；同时，其竞争力还体现在监管体制与服务，特别是在海关、检验检疫以及金融服务等方面。十八届三中全会明确提出，要形成开放型经济新优势，构建开放型经济新体制，其中有大量改革领域的内容。在过去几年，我国在上海自由贸易试验区内，监管部门在单一窗口、高效通关、部门协调等方面已做出不少探索，成绩喜人。

尽管如此，我们也应清楚地认识到，虽然在监管体制等方面我们已取得巨大进步，但与世界范围内最发达、最自由、效率最高的经济体和港口相比，我国通过体制创新提高效率仍有很大空间。

3 我国港口经济发展的新方向

面对一系列新挑战与新机遇。今后我们一方面要积极应对新挑战，另一方面还要努力思考如何抓住新机遇。

下一步，要主动对接并积极服务于国家发展战略，结合各自港口条件，深入研究如何更好地对接国家“一带一路”战略。我国港口应采取进一步有力举措，不断推进转型发展、协调发展。

首先，推进港口集群化发展。在思想理念层面，我们要深刻认识到全球经济的变化以及中国经济进入新常态后的深刻变化，在服务于经济新常态，尤其是引领新常态方面，港口发展领域可以率先做出探索和努力。在港口竞争的新格局下，航运的全球联盟化趋势初见端倪。我们要瞄准这种港口之间、航运公司之间的联盟趋势，率先推进港口的集群化发展。

第二，推进港口智能化发展。要深度运用好信息技术，来推进港口的智能化，打造智慧港口，将物流、信息流、资金流等有效整合起来。今后我国港口应对信息技术保持一种高度敏感，大胆积极地拥抱新技术革命。

第三，推进港口产业化发展。在整个产业链中，要超越物流产业发展本身，以港口为依托，发展与物流业相适合的制造业、服务业，实现港城融合，通过将临港产业与物流产业更加有机地相结合，真正形成港口经济。同时，还要依托港口，发展海洋经济。未来海洋产业将成为重要的新兴产业，其未来发展空间同样巨大。

第四，要深化改革，积极探索通过体制创新来适应集群化、智能化、产业化的发展方向。其中，既要有监管部门的体制创新，也要有港口本身在产业组织、产业管理、公司运作等方面进行的制度创新，为新发展提供制度性保障。[返回](#)

安特卫普港补位“一带一路”

国际航运形势持续低迷给全球港口发展带来不同程度的挑战，中国倡议共建“一带一路”被港口企业视为重要的发展机遇。安特卫普港作为欧洲第二大港，在与鹿特丹港和汉堡港进行同区域竞争的同时，积极对接“一带一路”建设，推动与中国的经贸发展关系，进一步扩大欧洲—远东航线的市场份额。

对于往来于欧洲与美洲、非洲、近东、中东和印度次大陆之间的航运而言，安特卫普港的周挂靠频率达 80%~90%，但在欧洲—亚洲/澳大利亚航区安特卫普港的周挂靠频率仅为 35%。去年，得益于自中国进口贸易量的增加，安特卫普港与中国海运往来总量上升近 40%，2M 实施同航班安特卫普港二次靠泊规定。一季度共有 3535 艘船舶靠泊安特卫普港，同比增长 3.7%；停靠船舶注册总吨达 9656 万吨，同比增长 15.2%。

1 箱量升为欧洲第二

去年年初起，安特卫普港集装箱吞吐量开始出现大幅度增长，尤其是来自亚洲的集装箱量攀升。一季度，安特卫普港集装箱吞吐量延续增长态势，同比上升 4.6%至 250 万 TEU，超越汉堡港，仅次于鹿特丹港，成为欧洲第二大集装箱港，此外绩效明显胜过同区域其他两港。相比之下，一季度鹿特丹港完成集装箱吞吐量 300 万 TEU，同比下降 3.9%；汉堡港完成集装箱吞吐量 220 万 TEU，同比下降 3.4%。

一季度，安特卫普港实现货物吞吐量 5326.56 万吨，同比增长 3.9%。分货种看，除集装箱货物外，液体散货吞吐总量增长明显，同比增幅超 10%至 1769.32 万吨，尤其是石油吞吐量再现新高，达 1317.90 万吨，同比增长 17%；滚装货物吞吐量为 111.13 万吨，同比变化不大，但汽车吞吐量明显增加，同比增长 5.7%达 30.85 万辆；得益于钢材处理量增加，传统件杂货吞吐量达到 180.61 万吨，同比增长 14.5%；大宗散货市场依旧低迷，

因煤炭和矿石需求急剧下降，干散货吞吐量同比大幅下滑 17.9%，为 294.39 万吨，煤炭和矿石吞吐量分别为 7 万吨和 46.58 万吨，同比跌幅分别为 81.1%和 33.9%。

随着船舶大型化发展，集装箱化已经成为当前海上运输的最主要形式，安特卫普港一直致力于港口基础设施建设。安特卫普港务局局长马克·范佩尔指出，去年安特卫普港集装箱吞吐量占总吞吐量的 54%，而 1990 年这一数字仅为 16.2%，安特卫普港作为欧洲重要的集装箱大港，机遇和挑战伴随班轮市场的运力和联盟情况进一步加大。

2 最大船闸投入运营

安特卫普港拥有 6 个深水集装箱码头，集装箱船的上行吃水深度最深为 16 米，下行为 15.2 米。凭借先进的基础设施、设备和半自动化的操作，安特卫普港实现了桥吊每小时可移动高达 42 次的效率。在安特卫普港务局东亚商务经理刘国金看来，水深是安特卫普港超越汉堡港，竞争鹿特丹港的最大优势。

自 1960 年起，安特卫普港多次进行深度翻修，并投资基础设施建设，以改善港口作业条件和效率。20 世纪 90 年代，港口企业的国际化、不断增强的集装箱业务垄断化趋势、船舶规模的增大使得斯海尔德河的浚深和河岸码头扩建势在必行。

日前，安特卫普港二期项目投资 3.82 亿欧元建造的世界最大船闸——Kieldrecht 船闸投入运营。新船闸位于斯海尔德河左岸，是安特卫普的第二座船闸。在此之前，仅有建于 1979 年的凯洛船闸作联通之用，伴随通航量变大和通航船舶大型化，凯洛船闸已经不能满足运输需求。Kieldrecht 船闸长 500 米、宽 68 米、深 17.8 米，能够接纳全球最大的船舶过闸。

马克·范佩尔称，Kieldrecht 闸门是开启斯海尔德河左岸进一步开发不可缺少的钥匙。安特卫普港要保持领先地位，必须拥有最基本的基础设施，如适应国际航运规模的完善的闸门。为满足进一步发展，安特卫普港计划启动斯海尔德河左岸新港池及码头建设。

刘国金表示，Kieldrecht 闸门的落成保证了安特卫普港集装箱码头 Waasland 通道的顺畅，此前船舶进港的等待时间长达 3 个小时。新船闸建成后，将改善安特卫普港的出海通道，保证船舶更快更顺利地驶入港口。

扩建后的安特卫普港迅猛发展，2004—2015 年，安特卫普港货物吞吐量增加 5000 万吨，并因此巩固了其作为欧洲第二大港的地位。此外，安特卫普港将件杂货区改建成罐装货区也颇见成效，港口液体散货量直线上升。

3 发达的多式联运

安特卫普港以港区工业高度集中著称，深处内陆 80 公里，毗邻欧洲主要工业区和消费市场，港口腹地广阔。刘国金介绍，安特卫普港的每个码头都具备三式集装箱运输模式，提供往返腹地的驳船、铁路、公路运输。

安特卫普港连通欧洲高速公路，从安特卫普港出发的卡车能在 5 个半小时内抵达法兰克福，约 4 个小时内抵达巴黎法兰西岛。安特卫普港有 12 条铁路与欧洲铁路系统相连接，每周有 150 多车次集装箱火车往返于安特卫普港与 8 个国家的 24 个目的地之间。此外与泛欧内陆水路网络相连接。安特卫普港每周有 210 余班次的载箱为 20~500TEU 的驳船往返于安特卫普港与 7 个国家的 85 个目的地。

港区内集装箱可直接在不同运输方式间良好衔接，是安特卫普港降低物流成本的关键因素。除此之外，刘国金还指出，安特卫普港拥有欧洲最大的仓储能力，其大部分仓库都紧邻码头。安特卫普港港区封闭式仓储空间包括标准仓库、冷藏库和供危险品使用的各类设施。抵达安特卫普港的货物可延付关税，且保税仓库体系可无限期地保存货物，不需要缴纳增值税和关税。

凭借便捷、灵活的港口运作，去年，安特卫普港务局实现营业总收入 3.443 亿欧元，利润 1.045 亿欧元，同比增长 17.8%。其中，2130 万欧元利润作为红利分给安特卫普市；8320 万欧元留作港口准备金。

4 积极对接“一带一路”

作为欧洲的重要港口，安特卫普港致力于拓展对中国经贸发展。从海运贸易来看，中国为安特卫普港第五大贸易国，去年，安特卫普港来自中国的货物吞吐量超过 1300 万吨，集装箱吞吐量达 106 万 TEU（主要为集装箱货物和钢铁）。

为加强在中国市场的地位，去年以来，在“一带一路”战略背景下，安特卫普港积极补位。去年 7 月，比利时国王访华，并递交了加入亚洲基础设施投资银行的申请。安特卫普港务局希望能够参与建设，并成立“一带一路”工作组。此后，安特卫普港加大与中国主要港口的合作力度，与上海港、深圳港、宁波舟山港、天津港、青岛港和大连港等或签订友好港协议或签订合作谅解备忘录，就有关信息进行共享，推荐目标客户进行合作。

安特卫普港地处欧洲中心，与海外各地的顺畅连接使安特卫普港成为西部“新丝绸之路”上的联通港口。在新时代的“新丝绸之路”上，中欧班列承担着贯通中欧“丝路”交通的重任。但遗憾的是，目前尚未有中欧班列通达安特卫普港。刘国金表示，此前，“渝新欧”曾宣布开通到安特卫普港，但一直未成行。对于同区域的汉堡港而言，中欧班列带来的货物逐渐成为港口吞吐量的重要补充，安特卫普港也在该领域寻求突破。

7 月 1 日，西安国际港务区举行“长安号”推介会，安特卫普港参加并表达了进一步深入合作的意向。马克·范佩尔希望能够将安特卫普港作为“长安号”今后在欧洲的目的港，切实推动与西安港的合作。

战略投资方面，2 月份，安特卫普港务局与刚刚在安特卫普市开业的中国工商银行签署合作协议，在“一带一路”战略计划框架下共同寻求合作机遇。[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