

时事经济与航运

中国海洋运输情报网主办

2016年08月10日(第543期总第1602期)

- ◆ 掌舵大国经济 习近平总书记引领中国经济开启新航程 1
- ◆ 新时期航运市场监管思路 3
- ◆ 日本航企 2016 财年开局惨淡 5
- ◆ “南北船”的新表情 9
- ◆ 明德重工或加大舜天船舶深陷退市风险 13
- ◆ 徐剑华：如何应对集装箱称重新规 16

掌舵大国经济 习近平总书记引领中国经济开启新航程

“好风凭借力，扬帆正当时”。满怀复兴的梦想，乘着改革的东风，中国经济犹如一艘行稳致远的巨轮，乘风破浪，砥砺前行。

党的十八大以来，以习近平同志为总书记的党中央洞悉国内外形势，把脉中国经济，以巨大的勇气开启一场浩浩荡荡的经济变革，以超高的智慧谋划出平稳运行的“航线图”，促使经济转型升级，迸发出新的前进动力。

调整结构、转换动力、换挡速度，“十三五”规划开局之年，中国经济开足马力，激流勇进，历险弥坚。

1 经济发展的“大逻辑”

“适应新常态，保持战略上的平常心态。”

明者因时而变，知者随事而制。面对全球经济低迷、国内经济的下行压力，习近平做出重要判断：我国经济社会发展基本面长期趋好，但正处在从高速到中高速增长速度换挡期、结构调整阵痛期、前期刺激政策消化期“三期叠加”阶段。

2014年5月的河南之行，习近平指出：“我国发展仍处于重要战略机遇期，我们要增强信心，从当前我国经济发展的阶段性特征出发，适应新常态，保持战略上的平常心态。”

“新常态”的提出，是一次站在经济全局高度的审时度势，更是一记直面经济下行的“先手拳”。

成大事者必有静气。6个月后，习近平在2014年亚太经合组织工商领导人峰会开幕式上发表演讲，首次系统阐述了新常态，向世界展示了中国面对经济下行压力的从容不迫。

“中国经济呈现出新常态，有几个主要特点。一是从高速增长转为中高速增长。二是经济结构不断优化升级，第三产业、消费需求逐步成为主体，城乡区域差距逐步缩小，居民收入占比上升，发展成果惠及更广大民众。三是从要素驱动、投资驱动转向创新驱动。”

今年7月8日，习近平在京主持召开经济形势专家座谈会，他再次指出，当前经济运行基本平稳，符合预期和中央对经济形势的判断。我国经济发展新常态的特征更加明显，必须坚定信心、增强定力，坚定不移推进供给侧结构性改革，培育新的经济结构，强化新的发展动力。

“惟其艰难，方显勇毅；惟其笃行，弥足珍贵；惟其磨砺，始得玉成。”在以习近平总书记为总书记的党中央坚强领导下，稳增长、调结构、惠民生、防风险，中国经济的巨轮始终行驶在正确航向。

2 经济建设的“大主线”

“新的发展理念就是指挥棒，要坚决贯彻。”

2016年是中国“十三五”规划开局之年，也是中国经济进入深度调整期和转型期的关键之年。

兵马未动，规划先行。党的十八届五中全会明确提出牢固树立创新、协调、绿色、开放、共享的发展理念，构成了中国经济发展提纲挈领的“大主线”。进入新时期，面对新环境，实现什么样的发展，如何实现发展，这道事关中国发展的重点论述题，终于有了全面系统的答案。

对新发展理念的基本内涵和实践要求，习近平在不同场合的重要讲话中多次进行深刻阐述。

——创新是引领发展的第一动力。要着力实施创新驱动发展战略，抓住了创新，就抓住了牵动经济社会发展全局的“牛鼻子”。

——协调是持续健康发展的内在要求。下好“十三五”时期发展的全国一盘棋，协调发展是制胜要诀。

——绿色是永续发展的必要条件。像保护眼睛一样保护生态环境，像对待生命一样对待生态环境，推动形成绿色发展方式和生活方式。

——开放是国家繁荣发展的必由之路。对外开放是中国的基本国策，中国开放的大门永远不会关上。

——共享是中国特色社会主义的本质要求。生活在我们伟大祖国和伟大时代的中国人民，共同享有人生出彩的机会。

作为破解当前和今后一个时期发展难题的总答案，五大发展理念各有内涵，同时又是整体，一个不能少，一方都不能偏废。

2016年伊始，习近平在山城重庆调研时明确要求：“党的十八届五中全会提出创新、协调、绿色、开放、共享的发展理念，是针对我国经济发展进入新常态、世界经济复苏低迷开出的药方。新的发展理念就是指挥棒，要坚决贯彻。”

崇尚创新、注重协调、倡导绿色、厚植开放、推进共享，在新发展理念的指引下，中国经济的巨轮迎来一幅更加壮美的画卷。

3 经济提质的“大动脉”

“供给侧结构性改革拖不得、等不起。”

中国经济的发展，离不开改革活水的灌溉。把脉中国经济，就要找准“大动脉”。

党的十八大以来，在以习近平同志为总书记的党中央的带领下，中国经济寻医问诊逐见成效。2015年11月，在中央财经领导小组第十一次会议上，习近平指出，“在适度扩大总需求的同时，着力加强供给侧结构性改革，着力提高供给体系质量和效率，增强经济持续增长动力，推动我国社会生产力水平实现整体跃升。”

有失必有得，有破才有立。经济的提质增效期待供给侧结构性改革的持续发力。

2016年1月4日，人民日报刊发一篇专访“权威人士”的文章《七问供给侧结构性改革》，文中，对于“供给侧结构性改革”的内涵，“权威人士”给出了清晰解答：“不妨用‘供给侧+结构性+改革’这样一个公式来理解，即从提高供给质量出发，用改革的办法推进结构调整，矫正要素配置扭曲，扩大有效供给，提高供给结构对需求变化的适应性和灵活性，提高全要素生产率，更好满足广大人民群众的需要，促进经济社会持续健康发展。”

“供给侧结构性改革拖不得、等不起，否则‘病情’会越来越严重。”“权威人士”进一步指出。

而在5月9日人民日报刊发的《开局首季问大势》一文中，“权威人士”谈当前中国经济时，就“供给侧结构性改革怎么推”重点提及了中央财经领导小组第十二次会议上确立的“五个搞清楚”，即搞清楚现状是什么，搞清楚方向和目的是什么，搞清楚到底要干什么，搞清楚谁来干，搞清楚怎么办。这明确了供给侧结构性改革思路。

讳疾忌医等不来经济的健康发展，唯有激浊扬清、自我动刀方能让经济焕发新的活力。站在改革攻坚克难的重要历史节点，习近平躬身笃行，今年两会以来，先后调研考察安徽、黑龙江、宁夏、河北四省的发展，每到一地都提及“供给侧结构性改革”。

4月，在安徽调研时，习近平指出，“在适度扩大总需求的同时，着力加强供给侧结构性改革，是对我国经济发展思路和工作着力点的重大部署。归结到一点，就是要进一步解放和发展社会生产力，用新供给引领需求发展，为经济持续增长培育新动力(310328,基金吧)、打造新引擎。”

“转方式调结构是苦干出来的，而不是硬等出来的。要把政策转化为行动，全力打好攻坚战。”5月的黑龙江调研中，习近平进一步指出。

7月，习近平在宁夏调研时强调，“推进供给侧结构性改革，发达地区要有新作为，欠发达地区也要有新作为。要处理好供给和需求、政府和市场的关系，把发挥市场在资源配置中的决定性作用和更好发挥政府作用有机结合起来。越是欠发达地区，越需要实施创新驱动发展战略。”

习近平在河北唐山考察工作时则提出希望：全面做好改革发展稳定各项工作，争取在转变发展方式、调整经济结构、推进供给侧结构性改革等方面走在前列，使这座英雄城市再创辉煌。

“潮平两岸阔，风正一帆悬”。在充分调研的基础上，以习近平同志为总书记的党中央，运筹帷幄，掌舵大国经济，开启全面深化改革的新航程。[返回](#)

新时期航运市场监管思路

航运市场是一个相对开放的市场，相应的市场主体既包括国内外的船公司，也包括国有和民营的船公司，还涉及诸多航运细分门类，并对我国对外贸易产生直接影响。因此，构建高效、有力的监管手段和机制具有重要意义。

2014年2月17日，习近平在省部级主要领导干部学习贯彻十八届三中全会精神全面深化改革专题研讨班开班式上发表重要讲话，强调完善和发展中国特色社会主义制度，推进国家治理体系和治理能力现代化。行政审批，是一种带有明显事前监管特征的“门槛式”监管。而在简政放权的大背景下，减少和取消行政审批事项的趋势仍将持续。审批门槛降低了，正常的市场秩序、规范运营和人民群众的合法权益也要有效保障，这就要求政府改进工作方式，加强事中事后监管，避免管理缺位，防止“一放就乱”。进一步简政放权，深化行政审批制度改革是十八届三中全会《决定》中的重要部署。深化行政审批制度改革等相关改革措施密集推出，极大地激发了市场活力、发展动力和社会创造力。权力的“下放”与市场的“监管”之间如何衔接？改革之后的市场监管主体职责如何界定？简政放权与市场监管如何更好地统一起来真正为市场主体提供健康安全的市场环境？

总体来看，航运市场的监管，需要建立多元化的市场监管体系。政府一方面要构建公平公正的市场，另一方面要建立诚信体系；企业在政府构建的良好环境下天生具有维护品牌价值和诚信经营的动力；第三方机构发挥各自作用，在行业自律、商业模式的构建和政策建言方面起到居间作用。

1 政府市场监管中的作为

未来的航运市场监管，不是通过增加机构和人员进行高压无缝监管，而是通过创新模式提高监管实效。一是要构建公平公正的市场。对各种所有制企业一视同仁，同样的规则和制度让在市场中生存的所有企业没有投机的可能，并坚定其只有提升竞争力才能

在市场中胜出的决心。这样的制度不会“劣币驱逐良币”，这样的制度才能鼓励企业“心存高远”而不是“赚一票走人”。对企业没有隐形的壁垒，要素价格也不会因为企业所有制的不同而不同，行业主管部门和地方政府所出台的政策也不会仅仅对国有企业“青眼有加”或者“暗通款曲”。当然，公平公正的市场规则具有历史性，会随着时代的变化而发生变化。在当前市场条件下，严格隔离国内市场与远洋市场确有必要性，因为这两个市场税收强度完全不对等，打通这两个市场对国内市场的从业者是不公平的。二是建立诚信体系。当前在交通领域的信用体系建设是在国家“信用中国”的总体框架下推动“信用交通”的行业信用体系建设。2015年5月交通运输部政研室发布《交通运输部关于加强交通运输行业信用体系建设的若干意见》（政研发〔2015〕75号）。交通信用体系的建设应当是政府主导和社会共建，行业主管部门要充分发挥在制度设计、标准制定和实施、监督使用中的作用，而社会力量广泛参与信息系统建设和第三方评价也应当放在重要的位置。同时，还要打通行业信用体系建设与社会信用体系建设的连接，让曾经的信息孤岛互联互通，从而使得行业内的违规企业在社会上无法遁形、寸步难行。航交所、协会和科研机构都可以参与到第三方评价当中，对诚信表现良好的企业予以表彰和奖励，对诚信表现差的企业进行公示并纳入到黑名单中，从而引导企业诚信经营。不能成立独立的航运市场监管机构，也应积极探索与综合性的市场监管机构形成常态的工作机制，使行业主管部门的调查权与反垄断部门、反不正当竞争部门的执法权对接。目前，行业主管部门正在与国家发展改革委制定港口价格体系监管的办法。

2 企业行为

企业作为市场行为主体，其行为依赖外部环境。好的市场环境能够使得恶的企业从善，而坏的市场环境能够让好的企业也随波逐流。企业自身具有维护其品牌价值的天然动力，只需要适当的环境去激发。当前的航运市场，失信行为比比皆是，诚信就变成了稀缺性资源，市场中的诚信行为因而显得弥足珍贵。低迷市场下航运企业都在寻找盈利的突破口和创新的方向，而以“诚信”为突破口重构企业与客户的关系，也不失为一条好的路径，江苏金马运业有限公司是走在最前列的践行者。该公司创建于2002年，是一家主要经营内河和沿海货运、货代、船舶管理、船舶保险以及燃油供应等业务的民营企业，在靖江市、台州市、江苏省乃至国家层面获得了诸多诚信经营的奖项，2016年4月被中国管理科学研究院诚信评价研究中心等单位联合评委“十二五”中国诚信经营与服务示范单位，董事长兼总经理江宗金2015年5月被中国交通运输管理协会评为“诚信赢响交通人物”，2016年4月被中国管理科学研究院诚信评价研究中心评为“中国商界诚信领袖”和“中国企业家诚信宣传大使”。2007年，因为为一艘船舶抵押贷款做了担保，其后这条船由于经营问题不能偿还银行贷款及利息，金马运业公司因连带责任被银行冻结600万元，为坚守诚信，已支付银行利息800余万元，至今还没有结案。多年的诚实守信让其赢得了社会、客户、员工的信任。2015年，《中国水运报》、《江苏经济报》、《泰州商界杂志》和《靖江日报》都作了专题报道。本着“诚信务实，开拓创新，追求卓越，与时俱进”的企业精神，江苏金马运业有限公司在市场极为低迷的环境下取得了不俗的成绩，2015年实现营业收入5.53亿元，利税5052万元。随着金马运航大数据网络平台上线，一个“诚信为本”和创新驱动的新型企业将成为行业发展的标杆。行业需要正能量，时代呼唤正能量，因为有这样的公司探索前行，就一定有更多的公司践行“诚信为本”的理念，航运市场就一定会走出低谷，迎来更好的明天。

3 第三方机构的作为

强化市场监管需要摒弃过去增加监管人员和经费的老路，新的环境也不可能有这样的条件，而第三方力量将在此过程中发挥重要作用。第三方力量包括行业协会、航交所、科研机构以及新型智库，形成新型航运市场监管机制。行业协会首先要起到纵向沟通和横向协调的作用，使得行业政策能够在行业内得以宣贯实施，行业的呼声也可以通过协

会向行业专管部门反映，同时协调行业内企业的行为和行动；其次，行业协会要起到利益聚合与表达的作用，利益聚合指的是行业协会能够把行业内的普遍性和共性问题集中起来向行业主管部门以及行业所服务的客户传达，从而形成行业的统一声音而不仅仅是个别企业建立在自身私利基础上的意见；第三，行业协会要建立行业的规则并起到行业自律的作用，规则主要是行业的服务标准和行业的良性竞争规则，从而确立行业规则的界限和范围，违反相关规则用行规对相关企业进行处罚，这种处罚可能是公示，也可能是踢出市场，这样就形成了行业自律的基础框架。航交所要建立为企业服务的新模式，该模式具备较强的服务范围和产业链上下游覆盖范围，这一方面可以通过航交所所设定的资信门槛让有服务能力企业进入到其体系中，另一方面也可以通过服务企业形成航运市场运行的大数据，这些数据有助于准确了解行业的真实运行状态，为行业主管部门出台相关的政策提供比以往更为准确的分析来源。研究机构和智库通过这些数据基础可以进行深入挖掘，进而将其成果应用到政府决策支持体系中，为航运市场监管的健康发展提供更具有现实基础的决策咨询。[返回](#)

日本航企 2016 财年开局惨淡

2016 财年一季度（2016 年 4 月 1 日—6 月 30 日，一季度），日本 3 家上市航运企业——日本邮船、商船三井和川崎汽船业绩表现惨淡。其中，日本邮船营业收入为 4707 亿日元，同比下降 20.00%；商船三井营业收入为 3600 亿日元，同比下跌 19.90%；川崎汽船营业收入为 2445.93 亿日元，同比下跌 27.1%。商船三井获利状况最好，归属于母公司股东的净利润（净利润）为 14.01 亿日元，但同比仍下降 89.00%；川崎汽船和日本邮船分别亏损 267.9 亿日元和 127.88 亿日元（见表 1）。除了严峻的市场状况外，对 3 家企业业绩产生重大影响的还有油价和汇率（见表 2）。

表 1 一季度日本 3 家上市航运企业业绩 单位:亿日元、%

项目	日本邮船	同比	川崎汽船	同比	商船三井	同比
营业收入	4707.59	-20	2445.93	-27.1	3600.79	-19.90
毛利收入	-109.63	-162.79	-148.36	-232.14	-35.73	-294.44
归属于母公司股东净利润	-127.88	-118.67	-267.93	-362.75	14.01	-89.00

表 2 一季度油价汇率波及日本 3 家上市航运企业业绩

企业	油价(美元/吨)	同比(美元/吨)	汇率(日元/美元)	同比(日元/美元)
日本邮船	192.62	-165.09	112.00	-9.85
川崎汽船	208.00	-158.00	111.11	-8.85
商船三井	226.00	-143.00	110.31	-9.71

日本财报中股东权益/总资产比率是一个与中国财报中资产负债率相似的比率，通过该比率可以看到企业的长期偿债能力。

就该比率而言，日本邮船为 34.3%；商船三井为 23.6%；川崎汽船为 28.53%，其中状况最好的日本邮船，虽然股东权益/总资产比率为 34.3%，然而其负债/股东权益比为 1.23，某种程度上来说算是资不抵债。

1 日本邮船：全线下跌

一季度，日本邮船营业收入同比下降 20%，减少 1179 亿日元至 4707.59 亿日元；毛利同比下降 162.79%，减少 284 亿日元至 -109.63 亿日元；净利润同比下降 118.67%，减少 558 亿日元至 -127.88 亿日元。

具体到各细分市场，除物流领域取得较高的正利润外，日本邮船业绩全线下跌，特别是集运、空运部门业绩均为亏损（见表 3）。

表3 一季度日本邮船业务部门营收与利润 单位:亿日元、%

业务部门	项目	金额	同比增长
集运	营业收入	1414	-23.2
	部门利润	-88	-325.64
空运	营业收入	190	-22.9
	部门利润	-19	-337.5
物流	营业收入	1138	-7.8
	部门利润	21	-8.70
散运	营业收入	1801	-24.1
	部门利润	8	-105.56
其他	营业收入	34	-10.8
	部门利润	6	

集运市场在现货运价下跌、市况不佳的情况下，5月份举行的年度合同谈判对日本邮船的利润产生了负面影响。运力过剩及欧洲经济低迷徘徊，欧洲相关航线市场情况依然严峻；中南美洲部分地区市场环境有所回暖；亚洲和大洋洲航线受到萧条市场负面影响。作为G6成员，日本邮船根据需求重构大洋洲和其他区域的航线，并暂停一些非营利航线，力求服务趋于合理。从上一财年就开始的替换新型1.4万TEU型船的工作仍在进行；对船队采取一些重整措施，如加大短期市场租船比率，部署大型船舶提高效率，根据船舶服务特性分配船舶，并剔除船舶不必要的费用等，但这些措施不足以弥补市场环境带来的负面影响。虽然集装箱码头的效率提高，货物装卸量同比增长，但是集运部门营业收入和利润同比均下降。

在汽车运输市场上，除了一些特定市场外，包括北美洲在内的全球运输需求总量因资源价格下跌而同比下降。因福冈地震，日本出口汽车运输量急剧下降，甚至停滞。受需求总量下降影响，一季度，日本邮船出售一艘老龄汽车运输船。不过，日本邮船在汽车物流领域总体表现稳定，上一财年在中国和印度新成立汽车物流中心，并考虑在其他地区拓展相关业务。

铁矿石和粮食运输市场上扬，而煤炭运输市场萧条。虽然干散货船拆解加速，但新船建造也在继续，供需状况依然没有改善，市场总体仍然严峻。

液货运输市场上很多新船正在建造，特别是VLCC，而老旧船舶没有实质性的拆解。在此环境下，从中东出发的油品运价下降；LPG运输距离则因开往远东的货物装船地点从美国变成中东而缩短，液货运输市场环境有所低迷。日本邮船LNG船队因为有长期运输合同在手而收益稳定。此外，日本邮船海工部门业绩也较为稳定。

总体而言，日本邮船散运部门营业收入和利润同比均下降。

此外，日本邮船目前的合并总资产为21197亿日元，同比减少1250亿日元；总负债为13274亿日元，同比减少730亿日元；留存收益同比减少168亿日元；股东权益为7274亿日元。因此日本邮船的负债/股东权益比为1.23，某种程度上算是资不抵债。

展望二季度，日本邮船认为市场环境仍将极具挑战性。集运市场虽受运力将进一步扩大影响，但由于服务趋于合理，运费有望上涨。干散货运输市场短期内难以快速复苏。液货运输市场仍将疲弱，因为VLCC、LPG船和化学品船的供应量将增加，但LNG运输和海工业务将表现强劲。另外，在航运有望复苏的地区及资源富裕型国家，日本邮船将部署汽车运输船队。

日本邮船预期日元仍将增值，而油价将轻微上涨。

2 商船三井：重整效应初显

一季度，商船三井聚焦于减少海岬型船在现货市场上的占比，并从根本上重新设计中小型船舶的业务模式，业绩有所好转。具体到各细分市场，除集运部门，其他业务部门利润均为正（见表4）。

表4 一季度商船三井业务部门营收与利润 单位:亿日元、%

业务部门	项目	金额	同比增长
散货	营业收入	1788	-17.6
	部门利润	84	-21.8
集运	营业收入	1472	-24.5
	部门利润	-116	-132
轮渡和国内运输	营业收入	103	-8.2
	部门利润	9	12.3
相关业务	营业收入	298	-8.8
	部门利润	31	23.3
其他	营业收入	34	37.8
	部门利润	6	-51.0

具体而言，油运部门利润同比下降，但因长期运输合同和通过联营池降本增效取得一些稳定的收益；LNG 运输部门整体表现仍然疲软，但因一些新项目落地及持有长期运输合同使其利润得以企稳，呈向上趋势；海工部门受益累积的长期运输合同，部门利润同比增长；汽车运输部门向美国和欧洲的整车运输量较为稳定，但是至资源型国家及发展中国家的汽车运输量疲软，因此汽车运输部门的利润同比恶化。

集运部门通过结构重整降低成本，增强销售能力，在亚洲—北美和亚欧航线装载率有所提高；通过定位空箱和按比例减少供应空间，减少营业成本，但部门利润仍为亏损。

展望二季度，商船三井认为世界经济将温和扩张，主要动力在于美国，但考虑到美元利率上升、中国经济增速下降较预期更甚，及英国“脱欧”导致的不确定性风险等因素，未来仍然不可预测。

在干散货运输市场上，虽然运价可能触底反弹，但在中国经济低迷状态下，不会有显著上升；VLCC 和成品油轮运输市场相对稳定；集运市场在圣诞季之前因发自亚洲的货量增加而上升，但也因全球经济的不确定性而无法予以准确预测。

商船三井预计 2016 财年上半年营业收入为 7145 亿日元，毛利为亏损 30 亿日元，净利润为 100 亿日元；全年营业收入为 14930 亿日元，毛利为亏损 50 亿日元，净利润为 150 亿日元。

3 川崎汽船：遭遇汇兑损失

在艰难市况下，川崎汽船因为重整业务结构而遭受非经常性损失，此外日元汇率上升导致其汇兑损失。

一季度，川崎汽船营业收入为 2445.93 亿日元，同比减少 908.64 亿日元；毛利为 -148.36 亿日元（上一财年同期为 112.43 亿日元）；净利润为 -267.93 亿日元（上一财年同期为 101.94 亿日元）。

具体到各细分市场，除了包括房地产在内的其他业务部门取得正利润外，其余业务部门均大幅亏损（见表5）。

表5 一季度川崎汽船业务部门营收与利润 单位:亿日元、%

业务部门	项目	金额	同比增长
集运	营业收入	1222	-28.8
	部门利润	-123	-400
散运	营业收入	1092	-25.3
	部门利润	-73	-170.19
海工能源及海工支持和重吊	营业收入	46	-42.8
	部门利润	-18	-440
其他	营业收入	85	-8.9
	部门利润	1	-91.9
调整	部门利润	-12	9.09
全部	营业收入	2446	-27.1
	部门利润	-225	

在集运市场上，虽然美国经济增长，但是亚洲—北美航线货量只有稍许增长；环球航线货量同比下降 4%；亚欧航线货量同比下降 4%；亚洲区内航线货量同比下降 7%。与此同时，伴随着经济复苏信号，南北航线的货量同比增长 9%。一季度，川崎汽船货运量同比下降 3%，全航线运价同比均下跌。在这样的情况下，川崎汽船采取一系列措施，如寻求大船的规模效应，发挥联盟的优势，但集运部门营业收入仍同比下降，毛利为亏损。

在干散货运输市场上，因为此前中国粗钢生产量增长，导致铁矿石运输需求上升，大型干散货船需求向上，但是这并未显著改善大型干散货船的供需状况；中小型干散货船触底反弹，主要原因是南美谷物需求上升，但最终因供需失衡而停滞发展。虽然进行了结构重整，诸如通过取消船舶租赁合同及出售船舶以减少空载和高耗费船舶的数量；减少运营成本和增加船舶效率，但川崎汽船干散货运输部门营业收入仍同比下降，毛利报亏。

在汽车运输市场上，因中国经济增速放缓，自欧洲和北美出口至亚洲的汽车数量下降；自亚洲出口至资源富裕型国家如中东、中南美洲和非洲的汽车数量也因资源价格的下降而减少；欧洲市场的汽车运输量因俄罗斯经济的下降而减少，受此影响，川崎汽船承运的汽车量同比下降 5%，营业收入和利润同比均下降。

在油气运输市场上，虽然川崎汽船的 VLCC、LNG 船、LPG 船受益于中长期运输合同而拥有稳定收益，却因汇兑损失和其他因素而使得营业收入和利润同比均下降。

展望二季度，亚欧航线集运费率有上升的信号，因为运力供应将同比减少，而货量将有所恢复，且该趋势将延续到 2016 财年下半年。在亚洲—北美航线上，虽然费率因年初修改合同而下降，但处于夏季旺季，短期费率市场可能复苏。此外，川崎汽船仍在减少船舶数量，并利用互联网技术减少空箱的成本负担。

在干散货运输市场上，虽然还没有显著的货量增长信号，但是拆解船舶正在加速，正走出谷底，但向上仍遭遇顽强阻力。川崎汽船将通过结构调整增强竞争力，以强化收入结构抵御市场波动。

汽车船运输市场上，出口至资源型国家的运费将下降，为此，川崎汽船将加强业务平台建设，寻求来自东南亚国家的货量和大西洋地区的贸易量，尽可能地利用川崎汽船的大型、高效的船舶来强化船队的运输效率及增加营业收入。

在在油气运输市场上，将主要依赖于中长期运输合同；在物流和沿海领域，仍将继续扩张业务。

川崎汽船预期企业未来的业绩恐将更加恶化。 [返回](#)

“南北船”的新表情

中国船舶重工集团公司和中国船舶工业集团公司均组建于1999年7月1日，为经国务院批准的中央直属特大型国有企业，均脱胎于于1982年成立的原中国船舶工业总公司下属企事业单位。

在《2016年财富世界500强排行榜》（《500强》）上，中船重工以营业收入360.12亿美元、营业利润13.08亿美元的经营业绩，飙升90位至第281名；中船集团以营业收入301.91亿美元、营业利润4.38亿美元的经营业绩，成为《500强》的第349张“新面孔”。

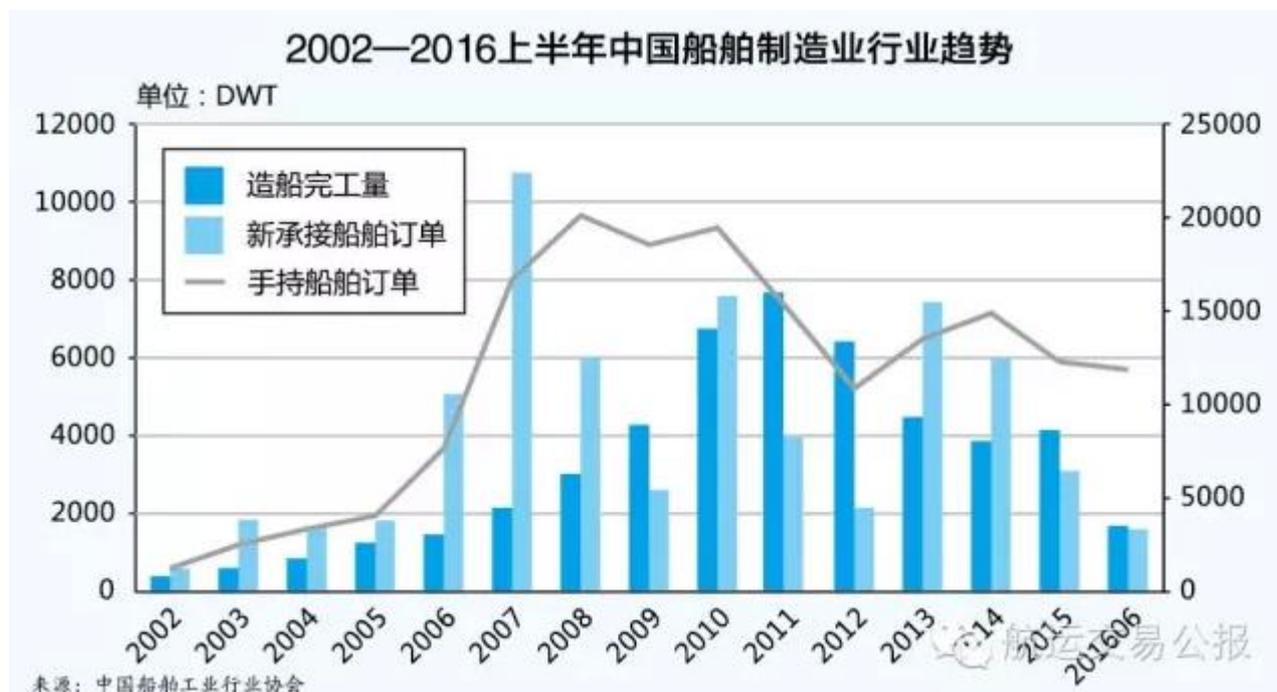
两家雄霸中国南北的“南北船”，从铁骨铮铮的中华人民共和国第六机械工业部的岁月中走出，由承载着发展改革梦想的中国船舶工业总公司的荣光中转身，披荆斩棘屹立在“十三五”的开局之年。

在全球航运业、造船业走势呈“L”形发展的艰难日子里，“南北船”如何借创新发挥传统优势、在“供给侧结构性改革”理论指导下完成要素的最优化配置、提升企业的生产活力和生产质量，成为经营者和投资者共同关注的热议话题。

在中国造船企业分列第一、二位的中船重工和中船集团，规模优势毋庸置疑，规模优势如何在全球市场被压缩的当下发挥规模效益。

1 “南北船”共创一代新

去年全球造船业经历整体性低迷，今年放眼中国造船业，其淘汰落后产能的任务依旧严峻。《2016年造船业现状分析》援引工信部装备工业司统计指出：去年全国造船完工量4184万DWT，同比增长7.1%，其中海船为1209万CGT；新承接船舶订单量3126万DWT，同比下降47.9%，其中海船为1209万CGT。截至去年年底，手持船舶订单量1.23亿DWT，同比下降12.3%，其中海船为4640万CGT；出口船舶占比95.7%。另外就上半年的造船市场形势而言（见图），这种颓势还会延续。



那么，如何应对？诸多造船业分析人士呼吁，中国造船业亟需淘汰过剩产能，把“供给侧结构性改革”落到实处。一方面要调整行业结构，通过兼并重组等手段进一步提升行业集中度和抗风险能力；另一方面要调整产品结构，降低散货船等低附加值船型的比重，增加LNG船等高附加值船型的比重。

作为中国造船企业的龙头企业——中船重工和中船集团（“南北船”）就以上两点做出的一系列实质性举动令人瞩目，同时也值得中国其他造船企业结合自身特点予以借鉴。

1.1 去产能+证券化

大环境倾颓之际，大型造船企业的“吸单”能力强大——凭借的是企业自身在政策导向、融资能力、技术支撑等方面的显著优势——通俗地讲就是“做得了、做得起、做得来”。工信部装备工业司统计数据显示，去年全国前 10 位的造船企业完工量占全国总量的 53.4%，同比上升 2.8%；新接船舶订单流向大型造船企业的趋势愈加明显，前 10 位的造船企业新接订单量占全国总量的 70.6%，同比上升 15.1%。

在中国造船企业中分列第一、二位的中船重工和中船集团，规模优势毋庸置疑，规模优势如何在全球市场被压缩的当下发挥规模效益？

首先，以去产能为主要目的的行业内规范化工作初见成效。

去年，面对行业内产能严重过剩且短期内得不到有效消化的局面，工信部先后发布《船舶行业规范条件》和《海洋工程装备（平台类）行业规范条件》，旨在鼓励更多造船企业通过多条渠道努力化解过剩产能。在行业内规范考评造船企业“生与死”的前提下，“南北船”抓紧落实压缩产能的实际举动也显得更加有据可循：中船集团主动关闭上海船厂船舶有限公司浦西厂区的修船业务，从根本上解决了产能、环境、规划等一揽子问题；中船重工旗下大连船舶重工集团有限公司兼并大连大洋船舶工程有限公司，中船重工内部调整中以集团内部骨干企业为主力兼并重组潮预计将是今后的主流趋势——企业不光可以通过兼并“从大到更大”，而且可以“从无到有”、“从有到全”，在企业内部消化掉原本看不见的冗余问题。

其次，以促进“军民合一”为抓手削减剩余产能。

先看将“四大”合并为“两大”并削减近 1/3 产能的中船重工。第一个重大举措是将青岛北海船舶重工有限责任公司（北船重工）的资产整体划入武昌船舶重工集团有限公司（武船重工）。武船重工在军用船舶、工程类船舶和钢构领域有着业内公认的研发和设计能力，然而由于受到长江航道的掣肘，无法“百尺竿头更进一步”，而北船重工在基建、生产能力方面的优势明显，却不具备武船重工的多品类研发、设计能力，且对军用船舶的研发亦是仅限于若干个基础门类，故“南北船”在军用和民用、研发和生产等诸方面存在着很强的互补性。此类“军”、“民”统筹的“1+1”模式，不仅使规模层级得以提高，且让双方的生产瓶颈得以解除——这是在质的方面实现去产能。值得注意的是，类似的“武汉—青岛模式”在中船重工内部已不鲜见，虽然有的并非是整体合并的模式，比如以 461 厂为前身的中船重工旗下的武汉船用机械有限责任公司、青岛海西重机有限责任公司实现控股，也是类似促合手段在中船重工内部的缩影。第二个重大举措是中船重工将持有的山海关船舶重工有限责任公司（山船重工）的全部股权划转给大连船舶重工集团有限公司（大船集团），从而使山船重工成为大船集团的全资子公司。此番军工背景的大船集团吸收民用造船背景的山船重工不仅仅是基于“军民融合”这个主题，还带有中船重工集团层面对国家环渤海经济发展战略以及《京津冀协同发展规划》的整体考量，其隐藏的战略意义也不可低估。中船重工董事长胡问鸣曾向媒体透露，“四并二”的目标是削减产能 500 万 DWT，约占中船重工总产能的 1/3。

在进一步的证券化道路上，中船重工、中国船舶重工股份有限公司（中国重工）将持有的包括 5 家军工科研院所核心动力资产在内的 16 家企业 144 亿元的资产注入风帆股份，打造中船重工统一的动力业务专业平台，风帆股份也因此更名为“中国动力”，中船重工下属众多科研院所在现有证券政策体系下实现资本化的合理配置。此外，6 月 24 日，中电广通发布公告称中船重工将对其进行收购，中船重工此时出手“买壳”，进一步整合电子信息、特种装备等领域资产的意味明显。

再看坚持“一套资源、两种能力、多份产出、多重效益”，统筹考虑军工核心能力建设和发展民品业务的中船集团。中船集团在集团内部实行的是“军与民齐头并进、协调发展”的良性运作模式——以“军”为依托，积极实现“军”与“民”的角色转换，军用舰船设计技术、建造技术、生产工艺均可直接用于民用船舶，而军船与民船的生产准备、现场管理和质量管理等管理流程基本相同，也可以实现制造模式相互借鉴、相互促进。中船集团在按期优质完成各项军工科研生产任务的同时，大力发展民用船舶和海洋工程装备，在散货船、油轮、集装箱船三大主力船型领域形成了完整的系列化产品，并积极引导军品项目研究中形成的新技术、新材料、新工艺、新设备向民品领域推广应用。同时，在军品研制中不断借鉴和应用民船设计建造的先进技术、管理模式和成功经验，缩短军船的研制周期，显著提升了军船的建造效率、水平和质量，民船产业的发展壮大又为军工研制提供了更加强大的保障，形成了“军民融合”互动的良好局面。

中船集团的证券化率较中船重工低，然而以集团内部的3家上市企业——中国船舶、中船防务和钢构工程为核心的重组架构是明晰的。

1.2 高技术+新船型

什么是当下行业内蕴含高技术、高附加值产品？这个概念基本包含大型LNG船、大型LPG船、豪华客滚船、FPSO、半潜式钻井平台、自升式钻井平台、高性能物探船、深水工程勘察船等。以其中最前沿、生产难度最大的深水工程勘探船为例，5月30日，全国科技创新大会上，国家主席习近平提到深海探测和开发，将其同高铁、航母等工程技术并称为奠定中国科学技术大国的前沿领域之一。中船重工研制的“蛟龙号”，作为中国自主设计集成的载人深海潜水器在攻关了承压能力、续航时间、通讯不便和海水腐蚀等一系列难题后，将成为中船重工在深海勘探领域的拳头产品，对中国的海洋开发战略、海洋能源利用和海洋资源探索将产生深远影响。在海洋核动力平台领域，中国首艘海洋核动力平台即将在中船重工旗下渤船重工总装，而中船重工未来将批量建造近20座海洋核动力平台。7月22日，中船集团与中核集团签署《战略合作框架协议》，标志着中船集团进军核动力领域的决心。

在散货船、集装箱船、油轮三大传统造船领域，国内外造船业曾有多份报告对前两者普遍看衰，然而这两种类型船舶将长期伴随民用造船企业——真正要解决的瓶颈是如何形成完整的系列化产品，在三大传统造船领域努力实现“本厂首制、全国首造、世界首创”，增强核心竞争力。以集装箱船建造为例，去年11月，中船集团旗下上海外高桥造船有限公司（外高桥造船）和中船重工旗下大船集团相继举行两艘两万箱级集装箱船的开工仪式。其中值得注意的是大船集团是在实现8000TEU型、9000TEU型、万箱船等船型的首制后，大跨度地实现两万箱船的首制。

此外，外高桥造船联合广船国际、中国船舶及海洋工程设计研究院、上海船舶研究设计院在上海投资设立的中船邮轮产业发展有限公司与意大利芬坎蒂尼公司签署《豪华邮轮造船合资公司协议》，中国造船企业首次引进国外技术，是外高桥造船继散货船、油轮、集装箱船和LNG船之后第五个核心产品。

行业结构和产品结构的双重调整为“南北船”去产能提供了保障；良性的资本运作和专业的技术提升为企业长期发展提供了基础。

2 “南北船”重构一张表

中船集团和中船重工规模庞大、下属企业众多，在告别造船业井喷式发展的年代后，目前亟需完成资本结构和产业结构调整。中船重工董事长胡问鸣表示，内部造修船资源专业化整合，能优化资源配置、提高集约化程度。造船企业发展要规模适度，才能更合理地进行资源布局、劳动力调配，降低运营成本，提质增效。资本是完成优化布局、调配产能的推手，近一年来，中船集团及中船重工旗下5家上市企业进行了一系列资本运作大动作，从中也可以窥见“南北船”正在加快旗下资产的证券化步伐。

上市企业	主要事件	市场解读	未来设想
中船集团	2月2日发布公告称,中船集团拟将其持有的公司4392万股A股股份(占总股本的3.19%)无偿划转给中远集团。	深化国有企业改革总体部署、央企交叉持股。	三大上市平台初步资产证券化设想:中国船舶以民用造船、修船业务为主,获注资产可能以上述领域为核心;中船防务已获注龙穴造船及核心军工资产,未来发展围绕军用、军民融合类造船业务开展;钢构工程围绕船舶配套发展,获注科研院所资产,有望成为中船集团科研院所等高科技资产的资本平台。
	4月1日发布公告称,全资子公司上海外高桥造船与中国矿运签订10艘40万吨级VLOC建造合同,合同总金额约56亿元。	此次签约,将使上海外高桥造船成为世界上手持VLOC订单最多的造船企业。	
	4月18日发布公告称,全资子公司上海外高桥造船拟联合其余3家企业上海投资设立中船邮轮产业发展有限公司,注册资本2亿元。	开启首艘国产豪华邮轮建造之旅。	
	2014年6月13日,广船国际完成对中船集团华南最大的民船企业龙穴造船的收购。去年3月3日,广船国际收购中船集团核心军工资产黄埔文冲船厂及扬州科进造船资产的重大资产重组事项获得中国证监会核准。去年5月25日,广船国际更名为中船防务。	标志中船集团华南地区主要船海业务进入“中船防务”时代。考虑到中船防务在A、H股两地上市的特殊地位,被业内广泛解读为“开军工改革先河”,实现了核心军工资产的A+H两地上市。	
钢构工程	去年11月发布非公开发行股票购买资产预案,购买中船集团下属中船九院100%股权及常熟梅李20%股权,同时募集配套资金不超过16.4亿元,在今年4月22日的第一次临时股东大会上获得高票通过。	此次资产注入后,钢构工程的定位逐渐清晰,未来将逐步成为中船集团高科技业务的上市平台。	
中船重工	年初,中国重工将旗下严重亏损的重庆齿箱和陕柴重工两家子公司的股权出售给中船重工。	将上市企业非造船业务中亏损资产调出中国重工或出售给大股东,一方面为提升上市企业的盈利能力;另一方面为促进上市企业业务良性循环。	根据中船重工“十三五”规划(草案),通过专业板块划分,未来中船重工起码有10个专业化产业,其中包括已经上市的中国重工和中国动力。
	今年将控股企业北船重工资产划入武船重工;将持有的山船重工100%股权划转给大船集团,山船重工成为大船集团的全资子公司。	在中国重工平台内大力度实施造船资源的军民融合,将旗下的四大船厂合并成两家造船集团,重组率为80%。	
	6月底披露的非公开发行股票预案称,企业将向大股东中船重工及其子公司大船投资、武船投资合计发行股份不超过7.2亿股,募集资金不超过39亿元。募集资金将全部用于偿还负债。	大股东中船重工包揽了此次募集资金,显示大股东对上市企业发展的坚定信心,在当前市场环境下具有特殊意义。	
中国动力	去年5月,风帆股份启动重大资产重组工作,拟购买中船重工及其下属企业资产超134亿元,并募集配套资金超134亿元。去年8月31日,风帆股份发布重大资产重组预案,拟以发行股份、支付现金及募集配套资金的方式购买中船重工集团下属七大动力资产。今年4月30日,风帆股份发布公告称,重大资产重组拟注入资产均已完成相关交割手续,所涉及的工商变更登记手续已经全部完成。5月10日,风帆股份正式更名为中国动力。	中国动力将由军民用汽车启动铅酸蓄电池业务变更为涵盖燃气动力、蒸汽动力、化学动力、全电动力、民用核动力、柴油机动、热气动力等七大动力业务及相关辅机配套业务,成为中船重工统一的动力业务平台。	

3 “南北船” 难续一段情

如何分析“南北船”的架构?借用一位内部人士的话来说:中船集团与中船重工1999年分家后,研发主体和配套工厂很多都留在了中船重工,长期以来,中船集团在生产上需依靠与中船重工合作,比如,中船集团的船舶设计很多都是中船重工旗下701所支持的。但是,双方并不是一家企业,这种合作势必都会有所保留。

3.1 内部:有“让车”举动

“南北船”旗下的上市企业近两年来动作频频,可以明显感受到双方正在为整合和梳理资本而努力。

“南北船”的主要上市企业中国重工、中国船舶的资产负债率分别接近70%、超过60%,负债规模巨大。

年初,中国重工大张旗鼓地将海西船机、陕西柴重、重庆齿箱等企业股权转让给中船重工,进一步调整资产结构,剥离亏损业务。

7月份,中船重工宣布正在加紧推进清洁能源、水中装备、军贸物流三大板块的专业化重组整合。此外,发起设立军民融合产业发展基金及包括中船资本控股公司在内的4户类金融企业,并积极谋划设立或收购金融租赁、证券、信托、保险经纪公司和投融资平台。而此前中船重工出手购买中电广通这个“壳”的举动也被业内解读为要多快好省地完成对电子信息和水中的装备板块的资本化运作。

某业内分析人士指出,以上动作可以看出,“南北船”除了各自面临的减负压力,都在积极进行并购重组工作,故在这个时间点谈双方的合并,除非有强大的行政手段干预,否则客观上讲概率不大。

中船重工自去年年底开始抛出军工军贸装备募投项目和“军民融合”产业募投项目，并主动放弃一部分盈利能力较弱的民船业务；中船集团从去年年底开始在民船领域发力，不难看出两家企业在核心业务增长点上有不同。然而，这是否可以解读为“南北船”在业务层面为合并事宜“让车”？以上分析人士分析道，就目前而言尚不明朗。不过，值得注意的是，“让车”也不意味着必须合并。

3.2 外部：有“技术”阻力

抛开利润率不谈，中国的民用船建制规模已经超过全球总规模的 40%，单就规模而言已无敌手。然而，目前中国船舶制造业的主要任务是去产能，所以一味地扩大规模并不利于企业静下心来进行整合。

此外，就未来的市场而言，《中国制造 2025》把海工装备和高技术船舶作为十大重点发展领域。虽然中国在散货船、VLCC 等船舶的建造上已经不输日韩，然而如现代重工这样的造船业老大已经把船舶智能领域推展到与科技巨头微软合作的高度，因此，与其将“南北船”合并，扩大规模，不如在各自集团层面发挥和延伸各自技术优势、进行差异化经营来得好。

就资本市场而言，热切盼望“南北船”合并的声音此消彼长。多位金融领域相关人士普遍认为在目前航运市场不振的情形下，合并主要为投机氛围环绕所致。其中一位直言不讳地表示，大型制造企业在合并时将面临更加巨大的财务成本，在企业尚处于证券化率较低的阶段，更是如此。待企业大致完成整合，证券化率进一步提高后，让资本市场去衡量合并的价值，不失为未来“南北船”进行合并的一种可能性。[返回](#)

明德重工或加大舜天船舶深陷退市风险

江苏舜天船舶股份有限公司(*ST舜船)发布公告称,公司股票于 2016 年 8 月 8 日(昨日)起停牌,直至法院裁定批准公司重整计划或终止重整程序后,公司按照相关规定向交易所申请复牌。

公告称,公司进入重整程序后,若公司被法院宣告破产,公司股票将终止上市。若在公司 2016 年年报披露之前,公司重整计划尚未获得法院批准,公司股票未能复牌,而 2016 年度经审计的净利润继续为负值、或公司 2016 年度经审计的期末净资产继续为负值,则公司股票将会被暂停上市,公司股票也就无法复牌,直接进入暂停上市阶段。

2015 年 8 月 14 日,因涉嫌信息披露违法违规,*ST舜船收到中国证监会调查通知书。2016 年 4 月 20 日,*ST舜船公告称,关于舜天船舶涉嫌信息披露违法一案已由中国证监会调查完毕,公司因信息披露违法违规拟被证监会处以警告并罚款 60 万元,部分相关人员被相应罚款及采取证券市场禁入措施。

《告知书》显示,南通明德重工在资金上依赖舜天船舶,在业务、财务、人员等方面实际受舜天船舶时任董事长王军民控制,公司与明德重工构成关联关系,未按规定披露。同时,公司向明德重工采购船舶,向明德重工及其关联企业采购、销售原材料,向明德重工提供财务资助。这些与明德重工的关联交易均未按规定披露。

此外,*ST舜船还存在对重大合同的进展情况披露不及时。2013 年 6 月,舜天船舶与明德重工及相关子公司作为共同卖方,就 6 艘木片船业务与国外买方签订了外合同,与明德重工及相关方签订了内合同。其后 2014 年度明德重工有两艘船舶延迟交付,涉及金额 44360 万元,占公司 2013 年营业收入的 13.57%。舜天船舶未按规定对该合同的后续情况及时披露,亦未在 2014 年年报中准确披露。

除了信披不及时之外,最为严重的是*ST舜船存在虚增收入和利润。

证监会称,*ST舜船对外提供财务资助收取利息收入未入账以及采用票据贴现、加价销售等方式回收利息,导致 2013 年至 2014 年共计虚增收入 106892.99 万元,虚增成本 90702.59 万元,虚增财务费用 7918.48 万元,虚增利润 6211.95 万元。

在最新公告中，*ST 舜船称，截至目前，公司尚未收到证监会下发的正式《处罚决定书》，根据证监会规定，如公司存在重大信息披露违法行为的，公司股票将面临暂停上市的风险。

事实上，2015 年舜天船舶宣布对明德重工进行破产重整会，在明知道可能会预计亏损 5 亿元到 30 亿元，舜天船舶却依旧一意孤行，然而在造船产能过剩，干散货航运市场运力过剩以及全球经济低迷的大环境下，舜天船舶此次收购极具风险性。

1 一切只为快速打入高端船舶市场

其实家家都有一本难念的经，舜天船舶是国内领先的集装箱支线船制造商，极度缺乏在高端船舶市场的话语权，随着集装箱运输市场大型化，集装箱支线船地位越显尴尬，舜天船舶只能积极开拓特殊船市场，因此收购明德重工就被提到议题上了，为了拓展船舶产品外销，销往欧洲、美洲、非洲、东南亚等地区，舜天船舶需要借助明德重工在国际船东的影响力（明德重工已与德国、挪威、荷兰等国家多家船东签订造船合同）。

其中大部分的 64000 载重吨散货船以及 24600 载重吨化学品船木片船都是和明德重工合作完成的。

2014 年 12 月 26 日受理舜天船舶对明德重工破产重整的申请。资料显示，明德重工成立于 2001 年 9 月 4 日，注册资本 3180 万美元，法人代表人是季风华，股权结构为明德资产管理有限公司（注册地香港）持有 100% 股权。

明德重工 2014 年 12 月初提供的一份未经审计的财务报表显示，2012 年和 2013 年其分别亏损 2.82 亿元和 2.43 亿元，净资产分别为 -0.16 亿元和 -2.58 亿元。

2 大量船舶订单违约导致资金短缺

那为什么舜天船舶还要收购明德重工？从 2013 年初至今，舜天船舶与明德重工合作建造多个船舶项目，合同总金额约为 57 亿元。

截至 2014 年 11 月 30 日，双方合作建造的 32 艘船舶中，明德重工及相关方面向舜天船舶完成交付 5 艘船舶。对于舜天船舶而言，这笔巨额损失源于 2013 年的数次合作。

彼时舜天船舶公告称，“出于切入高等级船舶制造市场的目的，公司与明德重工合作建造多个船舶项目”，其中包括木片船项目、海洋平台供应船项目、自卸/非自卸船项目、不锈钢化学品船项目、64000 吨散货船项目、驳船项目等 32 艘船舶项目。

那为什么舜天船舶与明德重工合作建造了这么多船舶，为啥仍然亏损？那我们要先从航运市场说起，2014 年对于干散货航运市场来说是一个“虎头蛇尾”的一年，2014 年 1 月 2 日 BDI 指数难得保持在几年来的历史高位达到 2113 点，在经历了一年的波折底部徘徊，BDI 指数一直回落到 800 点左右。

根据波罗的海干散货运价指数全年的数据图我们发现 2014 年 BDI 指数平均为 1116 点，而在 2013 年 BDI 指数平均为 1256 点，也就是说下降了 140 点，相比去年同期 BDI 指数只有 2014 年同期的 35%，干散货运输市场不景气凸显无疑，其主要因素还是运力过剩，经济不景气。

散货船租船以及新船市场受到剧烈的打击，运力严重过剩，市场运价低迷，船东订造的新船纷纷撤单，这严重影响了船舶企业的潜力，我们知道船舶建造是一个资本密集型产业，需要较多资本投入的行业资本密集型产业具有以下特点：技术装备多、投资量大、容纳劳动力较少、资金周转较慢、投资效果也慢。同技术密集型产业相比，资本密集型产业的产品产量同投资量成正比，而同产业所需劳动力数量成反比。

所以，凡产品成本中物化劳动消耗比重大，而活劳动消耗比重小的产品，一般称为资本密集型产品。发展资本密集型产业，需大量技术设备和资金。

自 2013 年至今舜天船舶与明德重工合作项目资产达到 57 亿元，其中大量合作建造的是 64000 载重吨的散货船以及 24600 载重吨化学品船，而这两者是遭到撤单较严重的船型。

江苏舜天船舶股份有限公司公告称，子公司顺高船务于 2013 年 5 月 22 日签订的 12 艘 64000 吨散货船租赁合同，在多次催款后，仍未获得承租人的付款。就此，顺高船务方面已经于 3 月 13 日就前 6 艘船正式发出了取消合同的通知，并进入索偿程序。

以上 12 艘船的承租人，为 12 个单船公司，分别名为：阿珀利俄特斯有限公司，诺托斯有限公司，玻瑞阿斯有限公司，卡瑞尔有限公司，莱斯特有限公司，苯图德索利有限公司，阿戈纳维斯有限公司，艾布瑞欧有限公司，西拂斯有限公司，艾特铭有限公司，赛都萨德有限公司，考卡瑞利有限公司。注策地均在希腊雅典。

根据之前的消息报道，其中 6 艘 6.4 万吨级的船是在 2012 年 4 月订造，单价据悉为 2850 万美元；另外 6 艘是在 2013 年 5 月签订，每艘造价为 2600 万美元。原定这批船将由 NET 从舜天及其香港租赁公司—顺高船务手中，以 10 年期光船租入，租金总额为 5.22 亿美元。

这就导致明德重工资金周转过慢，甚至出现资金短缺的现象，严重影响企业的正常运营。企业资金(包括固定资金和流动资金)在生产经营过程中不间断地循环周转，从而使企业取得销售收入。企业用尽可能少的资金占用，取得尽可能多的销售收入，说明资金周转速度快，资金利用效果好。

过去，最有效的赚钱手段是卖高价——提高利润率。今天，最显著的赚钱手段已变成卖低价——提高周转率。如果营运资本周转率过低，表明营运资本使用率太低，即相对营运资本来讲，销售不足，有潜力可挖；如果营运资本周转率过高，则表明资本不足，业务清偿债务危机之中。

大量船舶订单的违约导致明德重工与舜天船舶现金流短缺，影响后续的生产，当今形势下船舶融资困难所以这就导致了明德重工破产重组。

3 祸不单行，自求多福

舜天船舶主要从事机动船舶和非机动船舶的制造、销售和船舶贸易业务，募集的资金主要用于三个项目：船体生产线技术改造项目、船台改造项目以及造船设施综合改造项目，投资总额 13.1 亿元。

舜天船舶近几年的经营业绩不太稳定，每年归属母公司所有者的净利润都在逐年下降，2008 年至 2010 年每年净利润都在 2 亿元左右，2009 年同比下滑 25.8%，2010 年同比仅增长 2%；同时公司的净资产收益率和毛利率却出现逐年大幅下降，2008-2010 年加权平均净资产收益率分别为 57.44%、29.07%和 23.79%，综合毛利率 24.84%、18.52%和 10.44%。

舜天船舶称 2010 年盈利财务指标较低的主要原因包括 2010 年欧元汇率大幅波动、金融危机的后续作用以及人民币升值等因素的影响。而在 2012 年由于船舶市场大环境影响，造船行业的产能严重过剩，虽然公司仍然盈利，但是利润增长幅度下跌 56.2%。

此外 2013 年舜天船舶募资造船项目已然过剩，此次收购明德重工是否是雪上加霜？

造船业是周期行业，受全球经济影响十分明显。舜天船舶招股书中称，造船行业与世界经济有高度相关性，全球经济爆发的每一次危机，在造船行业产能周期性过剩的放大作用下都会引起新接订单的剧烈波动，由此引发风险。

目前全球经济仍然笼罩在阴影当中，衰退之声此起彼伏，与航运相关的波罗的海指数 BDI 指数 2014 年以来累计下跌 63%，近期徘徊在 753 点左右，不要说是 2008 年最高点 11793 点的零头不到，甚至连 2014 年的 2100 点左右也相去甚远，经济复苏可能比预期来得缓慢，尤其是中国因素的不确定性。舜天船舶相当于是“靠天吃饭”，全球经济不好，造船发展前景也只能用“黯淡”来形容。

舜天船舶本次收购明德重工，扩大造船业务。但是，目前行业的整体情况，似乎不大乐观。2011 年初以来，在散货船运力严重过剩和航运市场持续低迷的双重压力下，散货船运费暴跌，多数船东出现亏损，致使散货船交付更加困难。公司盲目扩大产能似乎不大明智。

全球造船业产能过剩 50%以上，中国造船业的产能利用率也只有 75%。中国国务院发布的政策明确，造船业将进行结构调整，化解过剩产能。舜天船舶逆势而为，犹如饮鸩止渴，自明德重工破产重整之日起便遭遇诸多怀疑，如今的窘迫之境，已然回天乏术，完全在大家的意料之中。[返回](#)

徐剑华：如何应对集装箱称重新规

为防止因集装箱超重或船舶积载不当导致船舶发生破损、断裂或沉没事故，交通运输部近期发布正式通知，对载货集装箱实行强制称重新规做出明确的阐释和界定。

《通知》表明，自 2016 年 7 月 1 日起，载货集装箱在交付船舶运输前将强制称重，以供准备船舶积载计划时使用。对于未按要求提供重量验证信息的载货集装箱，不得安排装船。

据了解，这一要求的根据是国际海事组织海上安全委员会于 2015 年通过的《1974 年国际海上人命安全公约》(SOLAS) 第 VI/2 条修正案。此次交通运输部发布的《通知》表示，该修正案将于 2016 年 7 月 1 日起强制生效。我国是上述公约的缔约国，该修正案对于我国具有强制约束力。

但 SOLAS 修正案仅适用于外贸载货集装箱，对于我国内贸载货集装箱长期存在的超载问题，该修正案是否同样适用？是否可以借此遏制内贸集装箱长期存在的超载行为？值得行业各方高度关注

集装箱强制称重规定将于 2016 年 7 月 1 日生效。据报道，2016 年 3 月初在巴塞罗那召开的国际货物装卸协会 (ICHCA) 会议上，国际海事组织 (IMO) 有关海洋技术和货物海事部门高级总监 Joseph Westwood-Booth 声称，IMO 不考虑推迟实施验证总重规定的最后期限。因此，相关各方应该考虑该规定涉及到的问题以及还需做些什么。

1 商业交易中的“诚信最大化”原则

在商业交易中，“诚信最大化”一直作为常用词被列入保险条款中来保证交易的进行以降低风险。

经过 60 年的发展历程，集装箱供应链已经逐步发展成为一个涉及国际间货物运输并包含多元化实体的复杂系统。为保证货物顺利运输，在整个供应链过程中，利益相关的各方受到相匹配的大量法律和规则的监管。虽然通过诚信交易能获得很多相关必要数据，但是却无法精准地知道一些关键信息。

事实上，那些没有参与过集装箱运输的人，会惊讶于如今大批量的货物为何能够精确地装进集装箱，并在整个供应链上准确地运输。如果时光穿越，集装箱运输的创始者麦克莱恩也会同样惊讶于过去的半个多世纪里集装箱文化与实践的“耐受性”以及各种接纳设施的巨大发展。

最近，就业界出现呼吁个别国家游说 IMO 推迟执行或其自身延迟实施 VGM 的现象，Westwood-Booth 声称，IMO 成员国在其获得通过之前有一年时间对法规发表评论或提出问题。IMO 先前曾推迟过一项法规的实施，但对 VGM 不考虑采取这样的行动。他重申 IMO 将于 2016 年 7 月 1 日全面推行 VGM。

VGM 已经来临。行业准备好了吗？相关个人、企业和组织是否真的意识到自己未来的义务了呢？托运人将如何执行？承运人和装货港是否会将未通过检验的集装箱拒之门外？VGM 是否会带来现金流的减缓或成本上升从而破坏供应链？SOLAS 修正案第六章 A 部分的第二条法规是否同样能在全球规范执行？

尽管意义重大，在线订舱组织 INTTRA 最近的一项调查发现，2/3 的客户觉得当这些规则生效的时候，该行业将遭到“中度或严重破坏”。2015 年 12 月在安特卫普举行的欧洲托运人会议上，一家主要的欧洲饮料制造商的物流经理承认完全不知道 SOLAS 修正案，也不知道从哪里能得到相关信息。

但是现在整个行业必须做出巨大的努力，以确保供应链中各要素都符合新规则。对 SOLAS 修正是由许多有记录的伤亡事件引起的，包括地中海航运的“MSC Napoli”号和“安娜贝拉”号、马士基航运的“Svenborg”号和商船三井的“舒适”号。

欧洲货主协会（ESC）的政策经理法宾·贝克兰说：“在所有这些案例中，集装箱的申报重量与实际重量之间的差异肯定是一个关键因素，尽管它不是被认定的原因。几宗重大的海上事故的发生显示集装箱的重量可能是一个关键因素。船舶营运商和运输工人工会因此要求在装船前对集装箱进行 100% 称重。”

经过两年的谈判协商，新规则终于通过投票成为法规，并于 2016 年 7 月开始生效。

2 “MSC Napoli”号搁浅事故调查 拷问集装箱重量不实申报

几乎没有任何一宗航运事故可以绝对地单独归因于货物重量。虽然英国海洋事故调查委员会小心翼翼地得出关于地中海航运公司“MSC Napoli”号搁浅事故的调查结论，但这段话还是被经常引用：“集装箱重量不实申报的效果不足以引起船体故障，但它会导致减少总弯矩之间的安全裕度和船体强度的降低。”

2007 年 1 月 8 日，“MSC Napoli”号在英国海岸搁浅，约 150 个集装箱落水。调查对于这个事故是至关重要的，因为它是试图在集装箱运输中建立货物称重系统的为数不多的调查之一。仍然放置在甲板上的 700 个集装箱大部分在卸货过程中进行称重。报告指出，称重过程中发现 20% 的集装箱实际重量与申报重量相差 3 t 左右（包括多报和少报），最大的差异为 20 t。甲板上货物的实际总重量比货物舱单重量高出 312 t，结果发人深省。报告估计，固定负载，即船舶列表中所宣称的货物重量比按照船舶实际吃水计算的负载重量总共高出 1 250 t。

引发巨大舆论关注的是荷兰海事研究所在 2010 年公布的一个研究项目成果。其中特别指出，集装箱的重量未如实申报所导致的不确定因素可能会危及集装箱在船上的积载，并将导致装载捆绑失效和堆栈崩溃的故障。2014 年 11 月，IMO 组织了专门的行业咨询会，讨论并通过了一项规定：作为装载上船的前提，托运人必须提供每个集装箱的总重量验证证明，此规定将于 2016 年 7 月 1 日起执行。

那么，谁该对整个供应链负责呢？SOLAS 修正案明确强制要求托运人、船长、码头代表以及世界各地的行政机构明确执行主管部门。托运人需出示验证总重量部门对于所负责集装箱的签字证明；船长（代表承运人）以及码头代表将会接收和处理集装箱，他们有责任确保集装箱通过验证后才能装船。

3 验证集装箱总重量的两种方式

新规则坚持认为任何集装箱的总重量都要由托运人通过以下两种方法之一进行验证。

方法 1 使用经过校核和认证的设备重新称重装好货物的集装箱重量；方法 2 则需要对集装箱内所有组成部分进行称重，包括货盘、衬垫和其他填充与系固材料重量，加上集装箱的自重，并使用经国家主管机关批准的认证方法，由此集装箱的填充装箱过程得以完成。

货运单据中规定，托运人负责核实载货集装箱的毛重，也负责确保通过运输单据把经核实的毛重尽早地提供给船长和码头代表，以供编制船舶配载图时使用。未向船长或码头提供已验证的重量，该集装箱不能装到船上。

SOLAS 修正案得到正确实施以后，最重要的效果是船上的船员可以做配载计划，准确知道载货集装箱的毛重。毛重直接导致影响捆扎加固的动态作用力的变化，所以它意味着对这些作用力进行更好的计算，将有助于防止集装箱落水。

对于货主而言，法律要求集装箱的认证重量是可以得到的并可用于配载图的编制。这是船舶营运商和码头之间的连带责任。

如果集装箱的认证重量不可用，承运人和码头营运商可以在码头上确定集装箱的认证重量，但是前提条件是码头拥有相应的设施和能力。一些港口正在加速提升对集装箱

进行称重的能力，但其中一个关键问题是，整个过程是否在国家法律框架内得到校准和认证。

一些国家流程识别的发展处于领先地位，立法修订可实施。其中，英国在经过货运行业顾问们一段时间的协商后已经产生了一部《海洋指南》。英国正利用现有的审计认证系统（如授权经营者，ISO 9000 和企业资源规划系统）来管理方法 2 的流程认证，而校准称重（方法 1）则通过现有的度量衡条例规范。

英国模式为其他地区提供了有益的基础。欧洲地区的许多国家政府当局希望通过英国保赔协会将 SOLAS 修正案与其他法案以同一标准衡量，以此衡量英国模式是否可行。但是其中仍有许多工作要做，特别是在亚洲地区的司法管辖区，世界上很大一部分集装箱是在这一地区装船的。

4 哪些人必须为称重负责

4.1 托运人

鉴于一切物流的复杂性质，“托运人”可能会包括参与承包、包装和运输货物的一大批人。然而，海运提单上承运人的名字到底写谁是商业关系中问题的关键。因此，在许多情况下，实际的“验证”声明的责任会落在一个货运代理、物流运营商或无船承运人身上。

托运人面临的一个问题就是，在订舱的过程中还无法提供现成的 VGM 数据。也就是说，当托运人向承运人预订一个集装箱舱位的时候，要在装船指示上填写 VGM 通常都为时过早。会有一个描述性的重量和船期保留安排，但在航行之前这里将给出 10 天或更多的天数。装载内容的重量那时可能不会知道，集装箱的皮重或货盘的重量也不会知道。另一方面，与提单一起发送 VGM 将导致过程中信息到达延迟。该信息需要在船舶启航至少 3 天前送达承运人，这样配载图才可以形成。VGM 在提单上和集装箱一起到达将不会有效。

4.2 船长

船长这个角色在整个过程中不仅是人站在船桥上，同时也承担承运人组织的许多功能。联合服务航班中，船舶的实际营运商将起带头作用。

船长明确的义务是：确保验证总重量用于规划船舶装载并确保未通过总重量验证的集装箱不被装到船上。

4.3 码头代表

鉴于码头处于口岸交界处这一关键性质，新规定中也涉及对码头的约束。作为船舶积载计划的接受者，码头所承担的关键作用是，如果集装箱未通过总重量检测，该集装箱就不能被装上船。

对于码头是否应当如此定位，业界已有相当多的争论，不仅是因为基础设施所耗费的成本，改变码头原来的系统和程序也需要相当大的成本，并且其中的投资回报仍是不确定因素。虽然在全球大多数码头中，集装箱在港口被密封，但是商业关系中仍是承运人单独承担责任，因此 SOLAS 修正案对于未来码头协助托运人进行集装箱总重量检验作出了规定。

4.4 主管当局

主管当局的责任是基于在国家政府的建立或实施适当的校准标准度量衡制度（一般是度量衡条例）下的。有关各方有赖于此才能确保工作顺利地进行，全球贸易不会被干扰。

这种方法的清晰度需要与执行性相一致。如果说运输重量存在一定的“公差”，那一定是虚伪的，SOLAS 修正案要求的是精确度。所有人都希望货物和包装材料可以吸湿，从而能在运输中合理地增加重量，来掩盖超重运输的行为。英国《海洋指南》的指导意义就在于此，其中说明了执法行为中只会记录实际重量超过规定数量的部分。不过，业

内相关人士应该认识到，这项修正案旨在以提高精确度来提高整个供应链的安全，需要诚实的努力来获取和使用准确的总重量检验。

修订后的 SOLAS 能否成功，不仅要依靠集装箱的安全运输，还需要地面上各种运输方式的配合和自由流动。这种成功需要整个行业的行为和思想观念的转变，需要利益相关的各方弥补薄弱环节漏洞并融入全过程。

5 迫切需要共同标准

SOLAS 修正案的出台引起的一个有争议的问题是，虽然 IMO 规定必须做什么以及实现的方法，但是它让成员国自己实施和阐明规则。事实上，这个问题一直是一个症结，托运人难以应付。

欧洲的托运人组织已“紧急呼吁”监管部门和航运公司开展行动，以确保他们提出政策来实施 SOLAS 修正案。这包括航运公司作为承运人将如何从货运代理角度对待 VGM，VGM 如何传送到承运人，政府将允许什么样的宽容度，以及哪个认证方案将被看作是等同的。

一个明显的例子是，不同的司法管辖区允许的误差范围不同，如果各方缺乏协调，就有可能影响整个进程。比如，一个比荷卢经济联盟地区的托运人需要用货车把集装箱送到某一个港口，根据路程远近、船期和承运人的不同情况，可以选择到安特卫普港或鹿特丹港。但是，在比利时建立 VGM 时允许的误差范围为 2%，而荷兰是 3%。这样，一个装满货物的集装箱所允许的误差范围就可能相差 200 kg。一个在荷兰合法包装集装箱的托运人可能会被发现该集装箱在安特卫普装载时是不合法的。因此，迫在眉睫的事情是，国家有关部门需要列出相应政策来实施集装箱重量验证修正案。

因为这项规则是国际公约，所以不论国家当局是否已经采取行动，它都已于 2016 年 7 月 1 日自动生效。未能采取实施的政策将意味着货运代理和托运人不知道重量声明在一个特定的国家是否是可行的，也不知道可以应用的误差范围，还不知道哪个认证方案可以作为合格方案。

没有人希望世界贸易在 2016 年 7 月 1 日陷入停顿状态。然而，总会有一个调整期。与此同时，托运人、港口和集装箱班轮公司都须密切关注事态发展。

近日，国内两大港口上海港和宁波舟山港分别发布了集装箱称重的执行规则，其他港口可能会参照执行。

上港集团发布公告称，所属集装箱码头公司提供全年全天候出口载货集装箱重量验证 (VGM) 作业服务，各称重点在接受委托申请后 4 h 出具相关 VGM 电子报告。送箱进场时申请重量验证作业、在场箱申报重量验证作业以及重量验证作业信息获得的流程均已明确，各货主企业及货代公司可对照执行。

宁波舟山港集团也表示，集团下属各集装箱码头提供称重服务，但不强制。据悉，该集团下属各集装箱码头所有 VGM 信息通过宁波港信息通信有限公司 (EDI 中心) 发送到码头，该信息在码头放行前必须发送给码头，否则不予放行。[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