

# 时事经济与航运

中国海洋运输情报网主办

2016年10月10日 (第1617期)

◆ 加快党政智库体系发展推进决策咨询制度建设.....	1
◆ 中国去杠杆松紧要适度.....	5
◆ 构建散运电商平台的初浅设想.....	9
◆ 深度剖析：我国海运软实力.....	11
◆ 这里的创新静悄悄.....	14
◆ 徐剑华：全球班轮运输业上半年业绩点评.....	16
◆ 天津港“智慧航程”加速.....	20

## 加快党政智库体系发展推进决策咨询制度建设

### 1 我国党政智库建设近年来已取得重要进展

#### 1.1 机构数量持续增长

截至2015年年底，我国各类智库机构总数已达435家，是全球第二智库大国，其中党政部门所属智库占比超过40%，在决策咨询体系中作用显著。机构性质上，除少部分属于行政机构外，大多数为党政系统直属事业单位，在编研究人员平均在50—200人范围，中国社会科学院、中国科学院等单位则已达千人以上规模。岗位编制上主要分三类：一是全部采用参照公务员编制，二是全部实行全额拨款事业编制，三是内设办公机构与少数研究部门采用参公编制，其余部门实行全额、差额或自收自支类事业编制。

#### 1.2 职能结构不断拓展

一是研究领域逐步确立。改革开放以来，我国党政智库在决策咨询实践中已逐步确立了“经济社会发展”“思想理论建设”“科技进步与创新”和“外交、国防和国家安全”等四大研究领域布局。二是机构职能进一步拓展。在已有政策研究与决策咨询职能基础上，政策评估与解读逐步成为我国党政智库职能体系构建中新的着力点。三是成果转化机制基本建立。绝大部分党政智库均拥有1—3种内参性研究报告，并普遍办有两种以上的专业性期刊或报纸。

#### 1.3 基础设施日趋完善

一是建设资金投入力度不断加大。借助财政拨款、企业赞助、社会捐赠等方式，我国党政智库目前普遍已拥有稳定、可持续的资金来源。二是资料信息和数据库体系日趋完善。大多数党政智库均建有专业性图书馆和信息数据库系统，其中自主开发的数据库正不断增多。三是成果宣传与推广平台逐渐成熟。除会议、论坛等传统方式外，互联网媒体平台日益丰富，以国务院发展研究中心主办的“中国智库网”、中央编译局主办的“理论中国网”等为代表。

#### 1.4 国际合作显著增多

一是双边和多边交流不断加强。如中国社会科学院目前已与80余个国家、超过200个国际社科类研究机构建立了领域交流联系，中国现代国际关系研究院与多国外交研究机构建立了常态交流机制，每年来访外宾达上千人次。二是与国际智库间的合作日益频

繁。如中央党校目前与近 30 个国家的党政社科类智库开展学术合作，国家行政学院与 70 多个国家及地区的百余个行政类院校、国际组织及科研机构建立了中长期合作。

## 2 我国党政智库着重实施的改革探索与创新举措

### 2.1 健全研究组织架构

例如，中国社会科学院实行院、所两级法人组织架构，基于 6 个研究学部建立了 39 个研究院作为独立法人机构从事各有关学科领域研究工作，并在此基础上拓展出“国家金融与发展实验室”“国家全球战略智库”等分支性研究机构，逐步形成了“院一所一专业化智库”的三级智库格局。国务院发展研究中心为推动智库研究工作建设，每年举办“全国政策咨询会议”和“省区市经济形势分析座谈会”，形成了发展研究中心与各省市区政府发展研究中心（研究室）的研究合作制度，既促进相互合作研究，同时更对提升全国政策咨询系统的研究质量和水平、促进地方政府智库建设与交流起到积极推动作用。中央党校、军事科学院、新华社等则分别计划在原有研究体系基础上新建 4—8 个专业领域智库或研究中心以拓展丰富现有研究组织架构。

### 2.2 优化岗位人才结构

例如，国务院发展研究中心不断加强人才队伍建设，注重培养多领域、复合型人才，建立了内部不同体制人员双向交流机制；注重在政策研究和政策评估工作中统筹国内外社会资源，建立“人才大网络”制度；注重实施“重点政策研究基础领域建设”制度，通过突出重点、长期积累、夯实基础、提高能力，形成一批高水平优势研究基础领域，涌现一批国内领先、国际上有重要影响的学术带头人和研究骨干；注重实施“海外人才交流计划”，与哈佛大学肯尼迪政府学院、剑桥大学签订访学与成果出版计划等。国家行政学院在改革实践中注重探索在该院教师与智库人员之间实行旋转流动机制，定期安排选定教师到智库平台参与政策研究项目或决策咨询类任务，与此同时安排智库人员到教学平台进行理论积累，提升学院人员整体的研究分析水平。中国科学院在现有研究队伍基础上注重凝练智库研究团队，打造以首席专家为核心的“网络式”智库人才结构。

### 2.3 实施内部治理创新

例如，中国工程院组建“咨询工作委员会”作为自身智库建设总体牵头机构，在主席团与院常务会议领导下协调各学部、研究院、研究所的智库研究工作。中央编译局、国家行政学院、军事科学院、国防大学等单位正在组建的智库理事会或智库领导小组，均由本单位主要负责同志担任理事长或领导小组组长。中国科学院成立的“科技战略咨询院”下设 5 个研究部和 5 个研究支撑中心，在中国科学院科学思想库建设委员会领导下工作，形成了功能互补的“矩阵式”智库组织管理架构，目前正按照中央智库建设试点工作要求，以规范健全法人治理结构为重点进一步深化改革。国防大学成立的“国家安全工程实验室”平台、国家发展改革委宏观经济研究院组建的“决策咨询系统”等也与此类似，相关综合性管理平台正在党政智库中不断涌现。

### 2.4 完善科研管理与成果考评办法。

例如，国务院发展研究中心反复强调，以对党中央、国务院高度负责的态度严把研究报告质量关，实行研究报告三级审稿制度和查重制度，从研究部（所）部（所）长到中心主管领导到中心主任，逐级把关审批。对于缺少深入调查研究、没有长期跟踪、拿不出真东西的报告坚决打回去，有力地保障了研究报告整体质量。同时，制定“研究人员科研工作业务考核办法”，每年评选优秀调研报告，并建立了面向全国政府发展研究中心系统的“中国发展研究奖”，对于优秀成果给予精神和物质奖励。中央党校依据战略性研究与政策咨询类成果的决策影响力、学术影响力、媒体影响力、公众影响力、国际影响力等五方面标准，对自身智库成果输出情况建立多维度评价指标体系。国家发展改革委宏观经济研究院实行目标绩效为导向的考核方式，针对不同岗位实行差别化全员绩效考核，在技术层面组织力量开发了绩效管理和日常考核的信息化评估系统，目前已实现了信息在线填报、在线审核、在线跟踪、在线评估等功能。

## 2.5 定位经费改革重点

例如，在预算管理方面，中央党校探索以零基预算、绩效预算为基础，充分考虑智库研究人员的智力性投入特征，根据不同领域的研究与咨询任务特点确定经费配置和经费预算方案。在基金设置方面，国家发展改革委宏观经济研究院尝试通过筹建“宏观经济研究基金”，加强对于院属国有资本经营性收入的合理利用；中国工程院重视发挥“光华工程科技奖励基金会”的机构职能，积极吸纳企业、社会组织等领域捐赠资金用于自身智库建设；军事科学院探索设立“高端智库创新发展基金”，并拟将其分为“基础问题研究子基金”“起步项目子基金”“风险项目子基金”等三类，用以资助重大军事基础领域的长效研究和具体现实议题的专项研究等。在完善监督审查机制方面，我国党政智库近年来愈发重视加强资金监管与财务审计工作，对研究课题或项目实行更为细化规范的财务监督与收支管理，突出按需配置科研经费，同时不断健全考核与问责制度 6. 创新岗位激励机制。

例如，中国社会科学院、中央党校、新华社等多家单位在调整和优化现行薪酬结构基础上，把智库研究人员的薪酬收入水平同工作绩效挂钩，在部分直属研究院、研究所建立了与岗位职责、工作业绩、实际贡献紧密联系的绩效薪酬制度。中国现代国际关系研究院探索设立“业务绩效专项资金”，以事业单位薪酬体系为参考，将智库研究人员收入分为若干层级，并在此基础上通过岗位培训、学术进修等途径进一步丰富激励路径。中国工程院针对性地打造了智库研究成果的社会发布与宣传推广平台，如“‘1—2—7’百场学术会议体系”和“‘1+9’高水平学术期刊体系”等，为智库研究人员提供面向国际前沿的高层次理论交流阵地，对提高成果显示度、激发研究积极性起到了重要作用。

## 3 当前我国党政智库的建设共识与突出问题

从总体看，我国党政智库近年来在服务中央大局、打造高端定位、坚持政策导向、立足领域发展和创新体制机制等方面普遍进行了针对性的探索尝试，并在未来机构建设与改革发展思路中形成了以下共识：一是准确把握政治方向，在“四个全面”战略布局与国家治理体系和治理能力现代化建设进程中发挥好战略研究与决策咨询职能，做好党和政府在科学决策中的参谋助手。二是聚焦打造优势研究领域，根据自身机构定位、发展积累与专业特长，重点围绕“经济社会发展”“思想理论建设”“科技进步与创新”“外交、国防和国家安全”等四大领域建立并拓展研究工作布局。三是着力提高业务能力与科研管理水平，聚焦党政建设与国家发展中的重大战略部署与关键决策需要，建立统筹谋划和持续投入的长效研究机制。四是全面提高人才队伍素质，立足智库主要依靠高层次、专业化人才进行智力性投入的业务特点，结合自身机构定位，推行长、短期相结合的人员聘用制度与岗位管理制度，探索研究成果质量导向的绩效薪酬制度。五是着力创新管理体制机制，重点对机构设置、人员编制、经费保障和使用管理等问题在合理范围内探索更多灵活性，用以解决长期制约党政类智库发展的制度性瓶颈。六是加快拓展国际交流与合作，充分发挥智库在“二轨外交”与国家话语体系建设等方面的特有职能，打造不同形式、不同领域的国际合作平台与成果交流平台，深度参与全球治理和国际化发展研究议题，着重提升我国国际话语权与国家软实力等。

进入本世纪以来，在党中央、国务院和中央军委的持续重视与推动下，我国党政智库的研究能力、职能定位与决策咨询地位不断加强，对于国家整体建设与经济社会综合性发展的贡献持续提升。但与此同时也要认识到，与智库建设及思想市场发达国家相比，我国智库体系还处于初期成长阶段，党政智库在契合中央决策需求、创建自身社会影响力、提供新知识、强化创新能力、构筑全球视野等方面与国际一流智库相比还存在较大差距，突出表现在以下几个方面。

### 3.1 咨政实效与成果质量亟待提高。

首先，战略谋划与综合研判能力不强，科研选题机制相对比较固化。大多数党政智库往往根据具体学科领域、通过以部门为单位组织开展研究选题工作，致使在应对改革

发展中的综合性重大现实议题时难以提供及时、精准的问题研判与操作性对策建议。其次，部分课题的研究实效与成果质量不高，碎片化、“浅轻散”的问题依然突出存在，对实际政策贡献的重视程度亟待加强。再次，成果指标体系不够健全，不同类型成果的评价办法趋同，对于战略性与对策性研究成果欠缺分类评价体系。

### **3.2 顶级智库与高端领军人才不足。**

首先，缺少具有国际知名度与影响力的顶级智库。目前我国智库体系建设在层次与结构上还很不成熟，尚未形成以综合性及专业化高端智库为引领的驱动力布局，党政智库在国家智库体系建设中亟须强化自身的战略性职能定位，发挥好在相应领域的引领带动作用。其次，高端领军人才比较缺乏。大部分党政智库运行管理中行政化色彩较浓，领军型研究人才对于智库建设的灵魂与核心作用不足，首席专家、资深研究员等管理型研究岗位配置不够健全。再次，人才流动不够充分，缺乏有效且相互促进的智库人才“留住机制”与“流动机制”，缺少具有适度竞争性、以决策研究需求为导向的聘用性岗位设置，以及智库与党政决策部门之间的人才交流和双向输送机制。

### **3.3 经费运转与激励机制欠缺匹配。**

目前，我国党政智库仍主要施行政府部门的经费管理制度，尚未充分针对智库以调查研究为主的业务特点改革经费支出结构和预决算方式。此外，作为政策研究与决策咨询、评估、解读相结合的部门，智库智力性成果的产出形式比较多元，难以运用单一框架进行评价，缺少不同类型成果间的绩效转换与动态激励机制。

### **3.4 分类管理与制度保障尚需完善。**

首先，缺少符合不同类型党政智库运行特点的组织体系与管理架构，机构发展模式、路径还比较单一，在统筹性与差异化兼顾的分类管理思路上亟须创新。其次，内部治理机制尚不健全，突出表现在行政管理与科研管理分工方面存在职能重叠、错位或分工不清晰等问题。再次，欠缺智库进行咨政辅政、参与公共决策流程所必要的制度与法规保障，使得我国党政智库难以充分行使其对于决策的调节、修正、预警、评估等重要职能。

## **4 加快推进我国党政智库体系建设的对策建议**

### **4.1 健全管理组织架构，完善内部治理结构。**

首先，要在准确把握智库建设规律、统筹国内党政智库发展共性问题的基础上，研究制定党政类智库分类管理办法，完善政策建构与管理框架。其次，要健全党政智库议事职能机构建设，用以对接中央战略部署与行政管理工作，行使管理协调职能并开展审核评估工作。再次，要创新现有党政智库内部治理结构，加快完善党组、党委领导下的学术委员会或理事会研究管理体制，探索首席专家在具体研究领域中的责任制度。

### **4.2 突出引领带动作用，强化咨政制度保障。**

首先，要强化党政智库在所属决策咨询领域的引领带动作用，遴选和培育若干具有领域权威性与国际影响力的顶级智库，滚动淘汰式优化国家高端智库试点机制，切实发挥好党政智库的政策研究优势和先导示范效应。其次，要加快完善党政智库参与决策咨询工作的制度安排，规范行政领域的决策咨询机制与政策评估机制，把智库咨询与评估纳入到重大公共决策法定程序中去。再次，要建立面向国家发展重大议题的智库协作研究机制，打造“智库联合体”，加强党政智库与高校智库、民间智库的协同建设，注重强化其综合性定位与统筹协调职能，促进党政智库加快形成“小机构、大网络”的业务组织方式，既做好自身研究，也要组织好社会力量开展协同研究，并要将研究组织工作纳入党政智库的重要职责范畴。

3. 优化岗位人才结构，加强双向人才流动。  
首先，要创新党政智库人才管理模式，在研究性岗位全面推行绩效与成果导向的岗位聘用制度，积极在参公类智库中探索专业技术类公务员制度。其次，要着力培养高端综合型人才与专业领军人才，遴选对中央决策作出突出贡献的智库专家构成“资深研究员”队伍，与首席专家共同带动所在智库研究队伍建设。再次，要率先在党政智库与行政部门间设立人才交流的“旋转门”机制，有序安排智库研究人员进入或借调参与决策

部门行政工作，同时不断把有思想活力、有实践经验、有突出政策研究能力的行政人员根据需要阶段性吸纳到智库队伍中来，强化党政智库人才结构的复合性与实践性特征。

#### 4.4 创新科研与经费管理体制，探索多元激励机制。

首先，要改进党政智库研究选题机制，建立面向党和国家重大发展议题所需的“自下而上”和“自上而下”的选题路径，做到短期与中长期、决策急需和战略长远议题合理兼顾，解决智库领域性研究资源分散、低水平重复研究等问题。其次，要细化党政智库研究成果质量管理，将智库机构内部评价和同行评价、第三方机构评价有机结合，在理论贡献、决策贡献、社会贡献等不同维度制定多元评价指标体系。再次，要探索契合党政智库发展规律与业务特点的经费管理制度，重点在支出结构、分级预算、基金管理等方面加强研究和创新探索，根据服务决策贡献大小形成多劳多得、优劳优得的激励机制。

#### 4.5 拓展宣传推广平台，扩大成果社会影响。

在内参性成果方面，要进一步规范和完善研究成果报送渠道，搭建党政智库与相应领域决策部门间的供需对接机制。在严守保密制度前提下，适当扩大对于不涉及国家安全相关成果的公开发表范围，同时健全成果监督路径。在社会性成果方面，要着力加强党政智库公开出版物的管理和筛选工作，推进数字化、信息化宣传推广体系支撑，在此基础上鼓励其在政策解读与政策研究工作中加大与主流媒体和国外重点智库间的研究合作，增强党政智库研究工作及其成果的社会显示度与影响力。[返回](#)

### 中国去杠杆松紧要适度

中国的信贷扩张引起国际社会关注。当经济长时期平稳增长时，可能鼓励市场参与者，放大风险的敞口，导致债务增加、杠杆率上升，进而使得金融市场出现崩溃。因此，很多人对中国的杠杆率表示出担忧。

中国央行货币政策委员会在国庆节前的会议上表示，继续实施稳健的货币政策，保持适度流动性，实现货币信贷及社会融资规模合理增长。中国的杠杆率到底高不高？怎样才能有效去杠杆？北京和上海的学者对去杠杆有着各自的观点。总体而言，杠杆率的持续上升最终会导致系统性的风险，但如果过猛地把杠杆率使劲往下拉，也有可能导致系统性的风险。因此，对于中国整体经济环境确实需要非常谨慎、甚至是有相当技巧的政策决策。

制造业的杠杆率在下降，上升的主要是房地产、建筑、采矿业。国有企业负债明显偏高，地方企业高于央企。央行货币政策委员会委员黄益平认为，在中国发生金融危机的可能性不太大，现在风险最大的是边际资本产出率的上升，最终会导致经济负增长或停止增长。

杠杆率基本上是指微观部门用比较小的资金成本获得比较大的规模，也有用负债比上总资产、负债比上权益、负债比 GDP 表示的。杠杆率一般涉及到三个部门，家庭、企业和政府，这三个部门加起来是一个国家整体的杠杆率。中国杠杆率总体的特点是什么？

有些评级机构觉得中国可能有金融风险，因为杠杆率比较高。学者发现，中国从 2008 年以来杠杆率一直在快速上升。最近国际清算银行（BIS）的报告提出“风险铁三角”，这三个角是生产率下降、杠杆率上升、政策空间收缩。这其实是比较危险的经济状态，没有很大空间可以应对这些问题。

从 2008 年以后，中国的全要素生产率增长明显下降。边际资本产出率（ICOR）在过去一段时间一直波动，2007 年是 3.5，2015 年是 5.9。简单来说，ICOR 是每生产一个单位新的 GDP，需要多少个新单位的资本投入。ICOR 增加表明我国资本投入效率在下降。政府一直担心金融不支持实体经济增长。虽然金融投入很多，货币和信贷在增长，但经济增长效益比过去弱很多。

从一定意义上来说，如果杠杆率这个因素能化解的话，另外两个因素（生产率和政策空间）在一定程度上是可以得到缓解的。所以说，杠杆率比较高，确实是当前面对的较大风险。2016年去杠杆成为我国经济政策的五大任务之一。

在金融学里，一般把各国的金融体系分成两类金融体系，一种是银行主导的金融体系，一种是市场主导的金融体系。中国的金融体系是银行主导。在这样的金融体系下，可以预料到中国的负债率是很高的。银行放出来的所有钱都是负债，也可以包括债券。美国和中国的金融结构有很大差别，美国是市场主导的金融体系，在市场当中，股权发挥很大的作用。尽管它的金融交易很活跃，但负债率比中国要低很多。股权投资不算在负债里。

中国现在总的杠杆率和发展中国家相比，比例是偏高的。但如果和发达国家相比，似乎并不是那么高。政府负债不是特别高，居民负债不是那么高，但企业负债很高。2015年中国的政府、家庭、企业，非金融部门的杠杆率大概在240%，非金融企业负债占GDP的比重大概在160%。中国的杠杆率可能比较高，但问题主要集中在企业，这对企业的发展、盈利都有长期的影响。2008年的时候，我国家庭的杠杆率占GDP的比重是12%，2015年已经到28%。居民的杠杆率在大幅度上升，尤其是过去一年，按揭贷款的增长速度很快，其实就是居民在加杠杆。

莱因哈特和罗格夫所著《这次不一样》书中测算，政府公共债务占GDP的比重在30%以下，GDP增长率大概平均是4.1%。公共债务占GDP的比重在30%到90%之间，平均增长率大概在2.8%。公共债务占GDP的比重上升到90%以上，这些国家无一例外地衰退，增长率是-0.1%。这个测算对世界各国的决策者造成了非常大的震动。

从2003年到2013年，中国房地产行业加杠杆很厉害。杠杆率最高的两个行业是矿产和房地产。在2008年以后，国企的杠杆率在不断上升，非国企的杠杆率在不断下降。中国到底有没有去杠杆？其实是有的，但是是在非国企部门。有学者得出结论，民企加杠杆对增长有作用，国企加杠杆对增长不明显。

分析工业企业的总要素增长率、资本产出比例、利润率、地区覆盖率、财务成本等，无论是看生产率还是利润率，非国企的表现都比国企要好。过去七八年，企业的杠杆率在大幅度上升，但企业的利润状况、盈利状况在不断恶化。最近我们做过一项研究，全球经济危机以后，中国的经济的不确定性明显上升。美国经济学家开发了一项“经济政策不确定性指数”，发现该指数有三次较快的上升。第一个时点是2008年到2009年，第二个时点是欧债危机爆发以后，第三个时点是2015年，投资者看不清楚政策到底会怎么样。

金融危机往往都是在最意想不到的时候，以最意想不到的方式发生。我觉得在中国发生金融危机的可能性不太大，现在风险最大的是ICOR的上升，最后会导致经济负增长或停止增长。不管投入多少资本，不管政策如何扩张，它都不增长了。其实这就是日本的故事，日本20年经济没增长是为什么？就是没效率了，这可能是最值得我们担忧的风险。

中国的家庭、企业、政府三个部门，非金融部门的杠杆率2015年6月是243.7%，这个水平相对于发达国家来说低一点，但比新兴国家普遍要高。社会融资总量里，2008年到现在为止，地方融资平台的信贷总量从16.1%上升到37.1%，其中企业从81.7%上升到113.6%，家庭从18%上升到36%。整个政府的债务比GDP不是特别高，政府和家庭的杠杆率普遍相对于整个发达国家偏低。家庭的杠杆率上升的速度较快，主要是资产端集中于房地产。居民的债务主要来源于住房按揭贷款、汽车贷款、信用卡贷款。

中国家庭部门的资产最主要的是房地产。金融资产的比率比房地产要低，主要是银行存款。房地产贷款反映在中长期消费性贷款部分，比率是最高的，4.2%。中国从2004年到现在的家庭部门负债最大比例是中长期消费贷款。全球做比较的话，中国家庭部门杠杆率并不高，美国是79%，日本是69%，英国是87%，德国是54%。中国的居民杠

杆率为何上升这么快？除了信贷宽松、利率比较低，还有一个重要因素是房地产价格上涨。2015年以后的中长期贷款速度非常快。

美国的居民部门主要是以金融资产为主，现在处在去杠杆的过程。日本也是以金融资产为主，资产负债比率是13.5%，中国大概是10%。房价上涨伴随家庭部门的杠杆率上升，中国居民每个月的房贷情况，从2014年到2016年每个月增长的量非常快，现在中国房贷上升的比例虽然不高，但是有人测算，如果按照这个比例，可能过几年就能达到日本的水平。

中国的非金融企业从2008年到现在，债务比GDP上升了31.9个点。我们选了2500多家上市公司作比较，制造业的资产占有企业资产的50%。债务主要集中在房地产和大型企业。制造业的杠杆率在下降，上升的主要是房地产、建筑、采矿业。一些周期性的行业和消费性行业资产负债比率低一些，国有企业负债明显偏高，亏损型企业资产负债率高于一般类型的企业，地方企业高于央企。非金融企业的债务主要集中在大型企业里面，前50家占50%。非金融企业的债务增加是高杠杆率的增加，就是僵尸企业，偿债能力较低，约三分之一的企业债务属于杠杆率较高的。

虽然国内外担心家庭部门的资产负债表，但从很多指标看的话，全国层面的房贷现金流负担并不算特别高，房贷比上全体居民总的金融资产和总的房产价值，和美国来比也是相对较低，没有超出合理的范围，但是房贷增长太快的话，长期可能难以持续。

杠杆太高的话企业的偿债能力就会上升，盈利能力不好的话现金流就会出问题，会影响资产负债表。一般来说，民企、私营企业的盈利能力比中央、国有企业要高，民企的偿债能力比国企高，现金流的回复能力也快。高杠杆持续下去的话最后会很难持续，不能持续下去的话整个企业要去杠杆，就会带动经济增长速度下行，就会引起企业杠杆的上升。

分行业观察负债率高和负债率低的行业，在14年时间里上升最快的是公用事业，水电、煤气，它应该是可贸易程度较低的，其实是政府的买家，刻画了14年里中国地方政府债务水平的迅速扩张。如果去除掉中间有非市场的因素起作用的话，上升最快的是工业。工业其实是可贸易程度最高的行业。

第三产业总体属于可贸易程度较低的。第二产业属于可贸易程度较高的，农业是介于两者之间。生鲜食品是可贸易程度低的。这14年里有两个行业负债率不仅没有上升，反而下降了，是医疗和保健行业。各个国家不用说跨国，跨省都刷不了医保卡。所以它几乎不受汇率的影响。

从整个中国经济层面看，2007年是这一轮中国经济的高峰，此后开始下降。大概从2013年开始工业的增速不再像过去一样，比整个经济增速高，逐渐开始降低，2014年之后更明显。服务业到2012年时不再下降，现在第三产业的增速比整个经济增速都高。只有把工业的问题找到，才会找到整个中国经济负债的问题。上市公司是工业负债率最高的。

有机构做过一项问卷调查，企业最困难的前五个因素分别是：市场需求低迷和订单不足，市场竞争加剧，劳动力成本高，融资难和融资贵，税费负担重。其实银行最不好办的是第三产业，不知道怎么给它贷款，因为很多是皮包公司。房地产、钢筋、水泥统计属于第二产业，只有第二产业有厂房和机械设备可以抵押。所以过去中国银行业大部分贷款给了第二产业，但现在第二产业是最差的。

我认为之所以出现这一轮的减速，可贸易程度比较低的行业没有问题，可贸易程度最高的却出了问题，这是汇率带来的，可贸易程度的冲击不一样。如果同处在大致相似发展阶段的11个经济体的实际有效汇率全一个值，和人民币的实际有效汇率进行比较，如果越高竞争力就越弱，那么工业就越困难。2009年到2010年，GDP和CPI的组合是最好的，从此之后会看到由于其他货币对美元大幅度下降，带来了我国对所有货币都在上涨，所以带来人民币实际有效汇率的上升。

我的观点受到很多人质疑，他们觉得房地产对中国经济影响最大。如果我们单独把房地产和实际有效汇率这两个抽出来看，看谁影响更大。房地产无非影响了 50 多个行业。那么可贸易程度高的行业有多少，不只有 50 个行业。实际有效汇率刻画的是竞争力。既然工业企业是可贸易程度高的，受实际有效汇率的影响最明显，现在不上来就会萎缩。

美国的变化是在第三产业占比上升的时候，工业企业的生产效率再继续提高。可我国是因为工业企业发展不行了，第三产业占比才相对扩大。跟我国相似的是南美这些掉入中等收入陷阱的国家，第三产业比例跟我国一样，是因为第二产业萎缩带来的。一旦我国的汇率问题解决了，第二产业还有可能继续上升。如果我国的实际有效汇率高，中国的经济增速可能好一些。

每年人民银行发布的社会融资总额，包括委托贷款、信托贷款等，加上影子银行，银行的间接融资占 85% 左右。这体现了我国金融体系的扭曲，扭曲就带来资源错配。因为银行体系贷款有三大偏好：对大型企业偏好、对国有企业的偏好、对重资产的偏好。这确实带来比较大的产能过剩，然后本金、利息、坏账的风险又转向银行。大量的银行上市以后，市场逐利性使银行压力非常大，上市公司每季度都要公布财务报表。但银行要受银监会的监管，又受到政府的干预。政府来干预或主导金融资源的配置，可能会导致资源配置的低效率。金融机构又是逐利的，所以会大量、大规模给国有企业放款，因为有政府信用担保，然后利润跟信贷规模成正比。

现在老百姓都去买房，把房地产看成是最好的资产，基本上没有什么信息不对称或不安全，除了价格以外。老百姓通过经验来看，投资股市实际上投资者权益没有得到应有的保障，这就是信用制度的扭曲。

发展多层次资本市场和提高直接融资比重是渐进的过程，是逐步成熟、逐步发展的过程。以宏观的去杠杆和金融结构改变来去杠杆，都需要时间才能慢慢见到效果。对于好杠杆和坏杠杆有足够的决断和政策技巧，眼下就可以采取措施。

去杠杆对财政、企业、税收、银行资产价格都会产生比较全面的影响，应该如何把握去杠杆的力度？

国际上去杠杆的经验首先要快，要借贷双方同时采取措施，不能光对企业或者光对银行，这样问题就不能解决。还要从治理结构、行为方式动手，而不是简单把杠杆率压下来就完成了。如果国企和国有商业银行的机制没有改变，即使能把它压下来，很快就会反弹。

如果是央行钱发多了，导致杠杆率太高，紧缩货币政策可以吗？不可能压杠杆。因为货币政策一收缩，M2 的增长速度会放慢，但 GDP（分母）也会放慢，最后 M2 占 GDP 的比重不但降不下来，说不定还上升。宏观政策谨慎是必要的，但在宏观程度去杠杆一定要小心。如果去不好，不但会使得杠杆可能上升，还把货币政策一下子收得很紧。如果把经济打得太厉害，本来没有系统性风险，也被打出来了，这是完全有可能的。对于宏观去杠杆要有客观的预期。不要想短期内 M2 占 GDP 的比重会下来，尽量稳住就不错了。在未来一段时间可能还要往上走。只能是慢慢来。这是中医疗法，慢慢把它给稳住，不再快速增长。

发展多层次资本市场和提高直接融资的比重是渐进的过程，是逐步成熟、逐步发展的过程。好杠杆、坏杠杆能不能做一些动作？其实这个可以多想些办法。现在房价涨得太厉害，我们是不是要担忧？作为学者不应该说房价什么时候会跌，所以我也不知道。但要相信万有引力，上去太多了总归要下来的。

以宏观的去杠杆和金融结构改变来去杠杆，都是需要时间才能慢慢见到效果的。对于好杠杆和坏杠杆，我们有足够的决断和政策技巧的，眼下就可以采取措施。产能过剩的大多数行业都是高杠杆行业。如果这些企业的杠杆能化解一部分，短期内就可以见到

一些效果。它也不是简单把僵尸企业全关掉，还需要很多配套措施，来保持社会稳定和经济稳定。

我们不能盲目去杠杆，去杠杆一定是要讲究时机和方式。如果去杠杆的速度太快，可能对于整个金融体系、银行体系、企业就业、地方政府和财政都会产生较大的影响。

究竟怎么去杠杆呢？要把债务比资产降下来，全要素生产提升，通过适度的通胀。从资产端来看是杠杆转移，从负债端来看是通过“国退民进”和金融手段，还有混合所有制的改革措施。目前房地产贷款的余额是 19.8 万亿元，总体来看问题不大。但这一轮涨得这么快，可能加杠杆比较厉害，会有一些风险。如果从整个存量去看，问题不大，增量是有些影响。

面对高杠杆的问题我们需要扩大内需、调结构。不知道这一轮最终去杠杆会是什么样的结果，还要观察。但汇率可能是导致现在杠杆率上升比较快的因素。人民币对美元的弹性不足，所造成的人民币实际有效汇率的高估是杠杆形成的枢纽，一切杠杆率都来源于增速的下滑，具体到企业是来源于盈利能力的下滑。如果盈利能力没问题就不会有高杠杆。

去杠杆必须要从消除实际有效汇率高估入手，汇率市场化是降低的做法。也可以从国内入手，但是代价最大，速度最慢。

一个灵活的汇率制度是在经济过热的时候帮助放松政策。从 20 世纪 90 年代以来，亚洲经历的历次危机和全球经历的历次危机都和印度没关系，现在经济增速比中国还高。

从政策角度主要是考虑政府加杠杆，建议中央政府和地方政府发行十年期以上的国债，中央政府主要是考虑教育培训、再就业工程、农民工市民化，还有公共服务均等化等，这些方面中央政府要花钱。

地方政府可以做的是城市群和农村现代化。对房地产采取措施，要增加大城市的土地供给，在适当的时候可以推出房产税。大城市的聚集效应，未来还会继续开发，人口会继续流入，这时候去投资房地产有效率，对经济的拉动也有作用。一线城市甚至二线重要城市都可以增加土地供给，通过增加土地供给和推出房地产税收，希望房地产能实现软着陆。

现在担心的是房产价格会不会崩盘，当然不要给它带来太多冲击。如果价格回落政府可以收购，收购以后用于廉租房，在农民工市民化的过程中，是否可以适当拿出部分共享产权的住宅分配。也可以用城市带有福利性质的住房分配，跟农民家里的宅基地转农用来进行置换。如果留守儿童的父母进城了，可以让农民把宅基地、耕种土地出租给农业公司。这样把城市化、城市群的发展跟农村的现代化结合起来。发债是定向向央行发债，或地方政府向银行发债，银行也可以把它抵押给中央银行，使得货币政策是一种变相的宽松，财政政策精准发力，这是对于去杠杆政策的建议。[返回](#)

### 构建散运电商平台的初浅设想

电商的趋势和潮流不可逆转，表现出强大的生命力，显示出未来的无限可能。电商具有开放性和全球性的特点，可以为企业创造更多的贸易机会，将传统的商务流程电子化、数字化，可以大量减少人力、物力，降低成本，突破时间和空间的限制，使得交易活动可以在任何时间、任何地点进行，从而大大提高效率。

2014 年中国沿海干散货大宗商品贸易总额为 8000 亿元，相当于去年电商天猫“双十一”销售额（912 亿元）的 8.8 倍；2014 年中国沿海大宗商品海运运费总额约为 300 亿元，相当于 2014 年中国快递业务金额（2045 亿元）的 15%；2014 年中国沿海大宗商品产业链主要成本项目（燃油、港口使费和保险费）总额约为 160 亿元，相当于 2014 年广东省快递业务金额（460 亿元）的 35%。如此庞大的行业蛋糕吸引着众多的电商平台。

## 1 散运电商平台缺乏

开发航运电商平台——APP 和网站目的是引领和紧跟新时代发展潮流，率先实现散运行业电商操作，主动整合内部和外部资源，抢占市场竞争制高点。

航运电商平台将可以成为创新经营模式、引领和制定行业标准、整合社会资源的强有力工具。同时，利用信息技术提高操作效率，更重要的是将其建设成连接社会资源的端口，充分发挥航运企业经营管理能力，创新商业模式，探索新的发展空间和方向。特别重要的是，远洋业务电商化也有着美好和广阔的前景。

据了解，大型集运企业正在轰轰烈烈地建设电商平台。马士基航运、原中远集团、原中海集团和中外运都已推出自己的电商平台，分别是 INTTRA、泛亚电商、一海通（中海与阿里巴巴合作）和海运订舱网。然而，对于散运企业而言，电商平台模式仍然处于探索阶段，还未出现一家真正有实力的电商平台。

## 2 现行散货电商网站调研

目前，主要由以下网站提供散货租船业务：锦程物流网散货业务（建于 2000 年）；散货租船网（中国航运网，建于 2000 年）；中华租船网（建于 2006 年）；船货网（建于 2010 年）；船讯快船（建于 2013 年）。

以上网站主要由提供行业信息服务的企业、提供行业周边服务的企业或者货代企业开发。由第三方开发的平台类似于电商网站中的淘宝网、天猫商场，是轻资产型的专业 IT 企业，在技术上和网站热度、成熟度及网站设计上具有优势。

但是，目前没有任何一家网站在航运业内具有真正的影响力，主要是因为这些平台有以下劣势：信息虽然较多，但是质量不高，信息滞后且真实性没有保证；关注的领域过于宽泛，没有明确瞄准细分市场；没有稳定的实盘供给，与用户粘度不高；线下专业业务团队力量不足，把信息转化成交易的能力有欠缺。

## 3 散运电商平台模式定位

目前社会上电商平台大致有三种模式定位。

纯第三方平台。如阿里巴巴、京东、淘宝商城和京东商城为个人用户（买方）和企业用户（卖方）提供第三方的商业解决方案。又如“船货网”，作为货代企业的第三方角色撮合交易。

封闭式平台。如原中远集团的“泛亚电商”，只提供本企业（卖方）运力产品，销售给企业或者个人用户（买方）。

融合式平台。如原中海集团的“一海通”，既提供本企业（卖方）运力产品，也采购其他航运企业的运力产品，同时销售给企业或者个人用户（买方）。

经过深入分析以上三种电商平台模式定位的特点，可研究采用第四种电商平台的模式。船货电商平台应选择纯第三方平台的先进理念模式，但又区别于“淘宝商城”模式，因为在航运电商平台中，货方和船方都是企业用户（非个人用户），而且可以设定双方作为买卖方进行角色转换。

设计船货电商平台的定位选择之一可以是一个由沿海市场最大散货船东集团开发的电商平台；可以采用类似于“京东商城”的模式区别于现有网站，既要学习现有网站的优点，同时要充分发挥后发优势，克服现有网站的弱点。建设一个有深厚市场基础，贴近行业实际的网上操作平台，既服务自己，也用航运企业成熟的业务模式吸引带动社会用户参与其中，真正推动散运业务电商化。

航运电商平台的难点在于吸引用户和增加用户粘性的模式和机制。根据行业特点，可研究推广如下步骤和措施：一是以内部会员市场化运作，打造强大的线下运作团队，形成线上线下有效衔接工作模式，实现移动互联网平台运作机制；二是以规模采购优势，获得返利空间，并实行返利共享，吸引和聚集中小船东运力资源；三是以规模调度优势，降低空载率，减少运输成本，获取运价竞争优势，使之成为聚集中小货主企业的重要法

宝；四是随着中小船东、中小货主企业竞相聚集，进一步形成有效降低整体社会物流成本的良性机制。

#### 4 散运电商平台商业模式

##### 4.1 业务模式

航运电商平台主要有两个商城：运价商城和货源商城。运价商城在线销售各种船型、各条航线、各个时段的运价；货源商城在线销售各种批量、各个流向的货源。电商平台同时开发移动端 APP（手机）和 PC 端网站（电脑）。依托传统航运企业强大的综合实力，作为第三方信用担保，解决不同船方和货方的后顾之忧。

##### 4.2 赢利模式

第一，大数据赢利功能。依托电商平台的大数据功能，挑选时间、空间和数量上经济的运力和货源，降低成本。第二，直接销售收入（租船业务），赚取采购价与销售价的差价。运价商城和货源商城都可以采用商品进行直接销售，以降低货代企业的中间差价为目标，减少终端客户的直接成本和信用成本，为客户创造价值。第三，虚拟商店出租费——店铺租金和商业交易费。第四，资金沉淀收入。利用收到客户款项和支付给提供商的时间差生产的资金沉淀获利。但是，这需要研究解决第三方支付方案。

#### 5 散运电商平台功能设计

一是搜集船货信息，应用智能匹配系统结合人工操作提供解决方案，促成成交。二是整合业务管理功能。三是提供港航信息、业界新闻等消息服务。首页更新行业新闻，供所有用户浏览。基于平台成交情况，发布月度市场分析报告，供认证客户浏览。四是运价商城和货源商城。找船、找货的功能将仅对做过背景调查、有完整信用资料的认证用户、VIP 用户开放。用户填写相关搜索信息后，系统反馈所有合适船盘、货盘，并按照多种规则（船期最合适、批量最合适、船位最合适等）智能匹配，自动形成解决方案以供选择。

#### 6 建立信用支付体系

要实现在线直接完成交易，必须考虑如何完成付款这一关键步骤。当前电商普遍采用的第三方担保机制比较适合航运业，因为能依托平台实现成交的用户必须是认证用户或 VIP 用户，只要把好认证这一关，同时在合同中列明责任，平台则可以为收款方担保。此外，还可以引入金融企业或者保险企业共同担保，第三方担保机制可以减少交易对流动资金的占用，对所有参与者都有好处。

#### 7 商品标准化

编制合同标准化。电商需要解决的最大问题就是商品的标准化。运价商品标准化。通过精算，公布各种船型、各条航线、各个时段的运价商品和货源商品。运价商品多样化。提供程租运价、航次期租、定期期租、远期合约等多样化的商品。航运企业应顺势而为，主动改革，主动触“电”，迅速适应互联网大环境，融入电商思维，焕发强大生命力。[返回](#)

### 深度剖析：我国海运软实力

集装箱吞吐量世界第一，船队规模世界第四，这些数字表明中国已然成为世界海运大国。但大而不强，也是我国面临的现实境况。

对此，交通运输部副部长何建中在接受媒体采访时表示，要加强海运软实力建设，由“吞吐量”的航运中心变为“定规则”的航运中心。

关于如何进一步理解“定规则”的航运中心，何建中表示，重点在于提升制度性话语权，具体包括制定国际公约、标准规则、运价指数、海事理赔、航运信息、机制审核、专业人才等方面，提升海运软实力，为国际海运问题提供更多的中国解决方案。

#### 1 现状：中国海运软实力需提升

据统计，2015年上海港完成集装箱吞吐量3653.7万标箱，连续6年稳居全球第一。但迄今为止，伦敦仍被公认为世界第一的航运中心。业内一致认为，强大的软实力正是伦敦海运竞争力所在。

海运的软实力主要体现在海事仲裁、航运保险和保赔、中介服务、船舶经济、航运金融及衍生产品等领域。

事实上，国际海事仲裁作为航运法律服务的高端产业，历来是海运贸易的软实力标志。凭借国际航运中心同时又是国际海事仲裁中心的优势，“伦敦仲裁”一直是世界各国和地区众多航运公司、造船集团等海事纠纷仲裁的首选地。

海事仲裁是欧美海运事业的“王牌”之一，作为航运法律服务的高端产业，“伦敦仲裁”仅每年的海事仲裁和相关航运服务收入已占航运业总收入的45%。因此，把国际海事仲裁地比喻为国际海事“制高点”，一点都不为过，它应该是恰如其分地表明了海事仲裁的地位和作用。

“与伦敦相比，我们关键是海事软实力的差距。”大连海事大学法学院海商法系主任蒋跃川认为，中国已拥有较为强大的航运硬实力，如港口吞吐量稳居世界第一，船队规模也处于世界前列，然而相比国际上公认的航运中心，我国在海运软实力方面仍欠缺，这主要体现在海上保险（包括保赔保险）、航运金融、航运经纪等海事服务业还不够发达，在制定国际航运法律、规则等方面的话语权还较弱，中国还没有成为国际海事争议解决中心等。

“建设海运强国，话语权是软实力的重要方面。长期以来，欧美发达国家一直主导着航运界‘游戏规则’的制定权，在国际航运标准和规则制定时很难听到来自发展中国家的声音。”交通运输部水运局国际处处长高海云告诉记者。

她介绍说，以海事仲裁为例，国外海运贸易纠纷多采用海事仲裁方式解决，而我国海事仲裁在解决海运贸易纠纷中占比较低，当事人在选择仲裁地时，尽管语言不通，仍多选择新加坡和伦敦作为仲裁地，新加坡和伦敦海事仲裁以紧贴市场、运行高效、服务优良为仲裁双方所选择。从目前来看，无论是法律环境、仲裁程序，还是人才队伍、体制机制等方面，我们离世界先进水平还存在一定的差距。

此外，对于中国的航运服务业来说，长久以来也难以做大做强，比如海运保险和保赔。目前中国海运保险分为船舶险和船东责任险两大块，分别由保险公司和中国船东互保协会负责。

## 2 思考：如何抢占海事仲裁“制高点”

随着世界航运与造船业的重心东移亚洲，21世纪第一个10年里，在中国经济后发超越的引领下，亚洲航运和造船业迅速崛起，欧美海事界也越来越理智地看到，任何忽略亚洲航运与造船的产业标准和海事仲裁规则，都将失去全球最大的海事产业市场。

于是，在2012年底，全球最大的航运组织——波罗的海国际航运理事会(BIMCO)在哥本哈根举行会议，正式批准并通过了一项决议，将新加坡列为其继伦敦、纽约之后第三个国际海事仲裁地。也许有人会问为什么不是上海而是新加坡？从法律体系上看应该是很好理解，新加坡法律属于英美法系，作为临时仲裁，新加坡仲裁与伦敦仲裁的程序比较接近，中国《海商法》也基本与国际接轨。蒋跃川分析说，1993年开始生效实施的《海商法》，几乎将国际航运业现有重要“公约”的“内容精神”都吸纳并充分体现在这部中国海商海事的实体法中，已经为国际航运界所公认。

但从航运和造船增量上看，中国作为世界造船大国、海运大国，却没有占据海事仲裁的“制高点”，不能不说是一个比较大的遗憾，这也该是引起业界人士高度重视的问题。

从根本上说，海运软实力与话语权提升的根基在市场。一位海事法律专家也直言，作为高端航运服务机构而非政府权力部门，中国海事仲裁更应该实行新一轮的改革，而

这场改革的关键是“去行政化、机关化”，而不是权力上收与集中审批，需要释放的是航运法律服务的空间和活力。

那么，该如何抢占海事仲裁这个“制高点”？专家呼吁，首先要完善相关海事海商法律法规，在不抵触国家大法的前提下，尽可能做到更多与国际通行而公正的法律法规接轨；其次应\*\*\*相关指导意见，强化宣传，引导国内外航运和造船企业在发生纠纷时，选择中国国际海事仲裁中心仲裁；第三要迅速理顺总部授权、上海办案的海事仲裁体制，为上海国际航运中心完善配套建设。

### 3 提高海事仲裁软实力：发展既是短板也是机遇

当前，我国已经逐步成为造船和航运大国，法律体系和争议解决服务也日趋成熟，如何在国际上获得航运和造船合同争议解决的一席之地，并且逐步发展成为主要的争议解决中心，是一个意义重大的课题。

在当前全球经济持续疲软、国际贸易增长乏力的大背景下，中国提出的“一带一路”战略，不仅给我国及沿线国家港口贸易注入新的活力，也确立全球航运重心东移的必然趋势。而航运业是紧密服务“一带一路”的战略执行者。

对于如何借助“一带一路”发展机遇建立与国际接轨的航运中心，上海航运交易所总裁张页有着自己独到的见解。他认为，发展“一带一路”，建立国际航运中心就是要发挥其服务国际航运业的功能，服务国际航运业的主要内容包括融资、保险、衍生品、信息以及与之相关联的法律业务，如果把合同的成立、融资的方案、保险的条款、衍生品的规则也算作是法律业务的话，那么航运服务业的主干就是法律性的工作。

他认为，这些法律业务就触及到了国际航运中心建设的核心议题——航运规则，“我理解这个规则的核心就是法律。从航运的法律事务现状来看，现在还是英美法系相关规则，而今中国实行的是有中国特色的法律体系。”

对此，有业内人士呼吁，海事仲裁应主动适应和密切贴近国内外市场变化，积极、大胆放权，将总部设在上海，解决多年来凸显的总部远离市场、决策滞后、效率不高、当事人就近避远等矛盾和瓶颈。

“建议进一步发挥上海的地域优势，和上海自贸区的政策优势，着力将上海打造成为亚太地区国际海事仲裁中心和国际海事争议解决中心，树立中国的国际海事法律服务品牌。”蒋跃川表示，上海港是当今世界最繁忙的港口，已成为国际海上货物运输的重要枢纽港，同时也是与海事相关产业的集聚地，随着上海国际航运中心和上海自由贸易试验区建设的深入，无论从硬件还是软件上来说，上海都具备提供国际一流的商事、海事仲裁服务的条件。

据了解，今年9月29日，上海自贸区成立迎来三周年。记者梳理发现，3年的时间里，上海自贸区已形成以贸易便利化为主的贸易监管制度，其国际贸易单一窗口已率先建立。同时，以负面清单管理为核心的投资管理制度也已基本形成。

如何提升国内海运软实力建设，实现海运强国战略？蒋跃川表示，我们要在航运“硬实力”不断得到加强的同时，重点抓海运“软实力”建设，包括积极参与国际航运法律、规则的制定，提升我们的国际海事话语权；积极扶持航运经纪、海上保险、海事咨询、航运技术服务和海事检验公估等海事服务业的成长、发展；努力树立中国海事司法、海事仲裁的良好形象，培养、锻炼一支高水平的海事律师、法官和仲裁员队伍，将我国建设成为具有较高国际影响力的国际海事司法中心和国际海事仲裁中心。

关于中国如何进一步掌握更多的航运规则的国际话语权，高海云表示，对于政府部门而言，我们应该积极参与国际仲裁规则制定，与国外先进仲裁机构及国际组织建立合作机制，在学习先进国际经验的同时，也要传播中国的海运文化，进一步促进我国海事仲裁的国际影响力和话语权。同时，提高我国海事仲裁机构的国际竞争力，还应该以企业为主体，实行市场化运作，不断创新仲裁服务的体制机制，塑造国际领先仲裁机构形象。[返回](#)

## 这里的创新静悄悄

年初，航运业景气指数的晴雨表——波罗的海干散货运价指数（BDI）跌破400点，为1985年有记录以来首次。截至发稿时，BDI已回升至934点的“高位”，但仍处于较低的水平。韩国KBS新闻网8月31日报道，韩国最大班轮公司韩进海运将进入破产保护程序的消息，在全球物流圈引发滔天巨浪，其恶劣影响至今尚未消弭。其实，除了散运、集运板块外，造船板块的日子同样不好过，上半年全球船厂新接订单量为1768万DWT，同比惨遭“腰斩”。另据媒体披露，由于“弃船”和“延期交付”等非常规现象充斥目前的新造船市场，不仅给船厂造成严重的财政风险，且相关风险已经有通过融资链条传导至银行端的可能——如此导致的恶性循环对整个行业都是致命的。

如果说航运业目前的现状可以单纯地归结为行业的周期性探底的话，那么这次旷日持久的“探底”正在潜移默化中改变着航运业的复苏路径——换而言之，正在渐渐地摧垮包括资方在内的广大人士的信心。上海某知名产业投资基金管理公司负责人透露：之前BDI那么低，不论是企业本身还是业内同行都已对相关航运资产进行减持并大大提高对航运类项目的立项、准投门槛。在我们看来，近期韩进海运破产案不是一个孤立事件，从韩国政府对其听之任之甚至坐视其“硬着陆”的态度来看，韩国政府层面对航运业这类“重资产”行业弃若敝履的态度可见一斑——其实不必对此次破产案大加感慨，无论是“硬着陆”还是被企业家们谈之色变的“破产”都是经济生活中正常的、可选择路径——企业本身盈利能力低下，而政府不计成本地为其埋单的结果只会令企业日趋腐朽。

资方的声音听起来有些不近人情，并且对视航运业为下一个突破口的实体企业家们来说，遥望着高高在上的资方立项、准投门槛也许会唏嘘不已。现实情况也就是这样，投行对于哪怕是航运业内部的一些热点板块的项目，只要相关企业的背景是民营的、项目本身亦非国外引进的技术，那么立项的可能性就微乎其微，即便是立项，投行拍板给钱去运作项目的积极性也不会很高——这一切的现实情境都与前几年“热钱涌动”、“人傻钱多”的热闹场面形成了鲜明对比。然而好消息是，诸如“工业4.0”、“工业互联网”、“物联网”、“增强现实技术”（AR）、“虚拟现实技术”（VR）等一大批新兴技术及概念的涌现给航运业一种“久旱逢甘霖”之畅快感。一位资深船舶经纪人表示，航运业本身是汇聚着高技术含量的领域，不论是船舶设计、导航、通讯、船电，还是现代化的物流统筹都是集科技于一身的大产业。然而由于每个航运模块都是“封装化”的——即留出接口与下一个模块对接，所以要加入创新点也就意味着需要打破旧有的模块，将新概念一并封装进新的模块中……

然而这种“重新封装”的牵涉面之广、需要的资金量之大是可以想见的。然而在目前竞争态势下，航运企业的主要精力还是集中在对成本的压缩上，从而提高自身的利润率——互联网时代的到来将重资产企业推到悬崖边，那种期待通过自身大变革狠狠地赚上一笔的概率降到零，这种情势下又会有多少企业寄希望于一项技术革新带来的效益成果？事实上，业内已经有先行者秉持颠覆性的理念在黑暗中摸索前行，而相关成果也已破茧而出……

### 1 创新之辨

当下航运业打着“创新”旗号的企业、项目令人目不暇接，而事实上其中许多只是披着“创新”外衣而已。一位在业内摸爬滚打数十年的高级经济师在一次产业研讨会上表示：真正的“创新”会使整个产业进步升级，而现在的市场日趋浮躁，有些人甚至把一些“工具”当“创新”、当“救星”。拿现在如雨后春笋般涌现的航运类电商平台来说，大多数以“互联网+”、“大数据”等名号粉墨登场。且不论航运业是否就是这类技术的首生萌发之地，就以目前航运类电商平台企业热衷的依然是以传统模式“圈地”、“地推”等手段相结合而言，其本质就是借着高技术玩老一套，谈不上有任何意义上的创新。

虽说上述专家的言论略显偏颇，然而不得不说很多资方已经被“互联网+”的高回报率蒙蔽了双眼。某航运类电商平台在推出在线支付模块之后仅一天，竞争对手就纷纷摩拳擦掌，匆匆忙忙地把各自的在线支付模块推到前台——殊不知这种“去创新化”的模仿行为影响的是包括企业形象和客户体验等软性资产……

一个集订舱、进仓、仓储、报关、出运甚至海外清关为一体的“大一统”化的平台定义为一项能给整个产业链带来颠覆性革命的事业，就目前大多数航运类电商平台而言，因为自身体量、政策障碍和主导之争等一系列因素的掣肘，都显得离这个终极目标相去甚远。可是 Freightos 似乎给出了一条可行路径，其在去年 9 月完成 B 轮融资后，进一步兑现了其承诺——该平台已经将物流链中的各种“痛点”都考虑在内，如比价、时效、路线规划甚至连整个运输过程中产生的碳排放量也被纳入该平台的服务范围。另外，Freightos 在真正完成向“大一统”平台过渡的道路上，对客户所关心的运费成本也在逐步压缩中——国际贸易海运体系如果能通过轻点鼠标，整合原本冗杂的产业链，使之数据化，那么这种革命性理念带来的冲击不仅仅会作用在航运业，也会给商贸行业带来颠覆性冲击——点对点、个性化的贸易不再是黄粱美梦。

## 2 创新之实

数字化的创新对大多数人来说还是有些不切实际，但实业领域的创新方案是能带来真实感触的。

《物联启航》一文中曾进行过将在“物联网”中有广泛应用前景的射频识别（RFID）在集装箱操作流程领域的应用可行性分析，然而就目前而言，RFID 已经在船舶制造领域给从业者带来了不一样的变化。众所周知，不论是在新造船还是在船舶修缮过程中，动辄几千人分工协作的场面给现场监理带来了非常严峻的考验，其中在船体建造和船舶舾装这两个船舶主要生产流程中，大量通用及非通用的工具、设备等在工作现场浩若繁星，其中某些设备由于数量限制需要统筹、调度使用。目前，韩国大宇造船已经研发出适用于修造船现场作业的 RFID，使得工人能在生产现场通过 RFID 获取工具和设备的具体位置——这就相当于工具、设备由原先的“被搜索位置”变成了“主动报告位置”，预计可以为工人节省大量时间并提升工人对工作环境的满意程度。上海航运交易所分析员马途表示，虽然大宇造船的研究成果仅仅是 RFID 在船舶制造领域的小试牛刀，但需要看到的是，类似的小批量、小投入的尝试很可能是船厂的实验性动作，目的是了解 RFID 在该领域的可行性和实际作用。在实验效果良好的情况下，相关技术可能会被推广到更广阔的领域甚至会在船舶制造以外的行业生根发芽。

RFID 作为传感器产业的衍生产品，被用作工业领域的创新实践尚且容易理解，而被誉为引领今后一百年技术革命的 AR 和 VR 也应景地来插上一脚。日本常石造船使用 VR 来提高船舶的涂装效率即为一例，通过 3D 扫描得到船舶各个位置的数据参数，经计算机数字建模，从而高度还原出船舶的 VR 映像，涂装监理可以戴上 VR 眼镜对涂装效果予以审核，如发现船体外部的喷漆有不均匀的情况发生，则将情况反馈给作业工人以便纠正。常石造船的先期技术评估显示，利用 VR，一艘干散货船的涂装作业费用可以节省约 6000 万~7000 万日元（合 58.73 万~68.51 万美元）。尚处开发阶段的造船用 AR 也被认为会在造船领域大显身手，一旦该类技术研发成功，管路排布时间可以缩短为目前作业时间的 1/10。其原理是利用在便携式设备上安装的摄像头对需安装管路的空间进行拍摄，而在所携屏幕上输出的则是对应空间内管路需要安装的位置及动态作业流程。基于这项技术，不仅可以省去工人的作业时间，而且对缩短非熟练工的管培时间也有所裨益。

对于国际造船领域层出不穷的 RFID、VR、AR 应用，一位资深的船舶经纪人表示：其实中国船厂对于“智造”和“工业 4.0”等新兴理念的认识程度也不差，只是基于中国船厂的传统运作模式，创新理念要深入人心绝非一蹴而就。有人比较看好传感器技术在船舶管理领域的应用，类比在日本船厂使用 RFID，其有主动采集船舶在航行中关键部位的主要参数指标的作用——“实时+远程+客观”是其与目前船管行业的主要区别。通

过在数据平台上的比对分析，不仅可以帮助船东节省包括燃油费用在内的船队营运成本，而且可以免除轮机长在船舶出现故障时需要通过个人经验拍板的固有难题。这些工作其实在技术上已经不算是梦，只是由于其理念并非深入人心，所以“梦”还只能是“梦”。

### 3 创新之梦

说起“梦”，先开一个脑洞，拿现在火得不行的 AR 游戏大作 Pokémon GO 来说，每天都有几千万的活跃用户上天入地地抓捕着各种精灵。试想现在如果有一家邮轮企业，与任天堂展开战略协作，当邮轮行驶到公海上的某些位置时，对应地在游戏中提高某些“水属性”稀有精灵的出现概率，即便只能吸引 1% 的 Pokémon GO 的狂热粉丝，也将是几十万人的市场规模……

航运业是重资产行业的典型，其行业内部分工细、人员多，充满着可以挖掘创新点的机会。之所以现在显得有些万马齐喑，一方面是因为航运业本身确实处于低谷；另一方面是由于切入点实在太多而对于创新有些手足无措。《中国企业创新动向报告》指出：中国的企业家在敢于承担创新风险的冒险精神上已经具有很好的素养，然而缺乏领先他人察觉到创新点的创新实践。同时，企业家普遍意识到当前创新的紧迫性，同时企业的创新意愿也明显增强。另外，国有大型企业比非国有大型企业的创新投入意愿高，而中小型企业中的国有企业投入意愿也显著高于非国有企业。

既然目前的现状是企业家普遍拥有“创新意识”，但“创新胆略”不足，政府能否加大力度在创新引导方面做足功夫？力推一些成熟的、符合产业运作逻辑的创新项目由企业来运作，并提供一定的资金扶持。这样做的好处在于，优秀的项目得以借企业背景予以孵化，而被证明运作有难度或者长期效益有限的项目也能借一定的退出机制退市，从而减轻企业的运作风险。

有朝一日，希望看到的是一个诸如集装箱能借助 RFID 实现像刷交通卡一样地进出闸口、轮机长借助大数据实现对船舶运作全局性掌控、SOHO 一族借助“大一统”平台实现足不出户贸遍全球的和谐场面。同时，因为创新意识的勃发，国家在航运业的话语权亦将水涨船高。然而在这个航运业整体遭遇困境的“严冬”，创新的“春天”离我们真的近了么？我们面对“冬天”真的只有干等的份儿么？[返回](#)

### 徐剑华：全球班轮运输业上半年业绩点评

由于预期运力增长仍将继续超过运输需求，所以在未来若干年内班轮运输业的艰难时光还将持续下去。

#### 1 覆巢之下，安有完卵？

以明年 4 月即将上线的三大联盟成员公司计，3M 三家（马士基、地中海航运、现代）、海洋联盟四家（达飞、中远海运、长荣、东方海外）、THE 联盟 6+1 家（赫伯罗特+拟合并的阿拉伯轮船、阳明、韩进、商船三井、日本邮船、川崎汽船）共为 14 家。加上不结盟的汉堡南美和以星，一共是 16 家。其中除了无需公布业绩的地中海航运和达飞轮船两家家族企业以及私企汉堡南美以外，其余 13 家主要班轮公司 2016 上半年度报告已经陆续公布。从公布的数据来看，今年全年全行业将亏损 50? 100 亿美元的“魔咒”看来不是无稽之谈。

据报道，万海“惨胜”，今年上半年获净利润 950 万美元，相比去年的 1.01 亿美元暴跌 90.6%。

除此以外，其他 12 家公司上半年“层林尽染”，一片赤色。以历年成绩单最靓丽的几家“优等生”来说：

马士基航运亏损 1.14 亿美元，而去年同期净利润为 12.21 亿美元，业绩下跌 109.3%；达飞轮船亏损 2.28 亿美元，而去年同期净利润为 5.61 亿美元，业绩下跌 140.6%；东方海外亏损 5700 万美元，而去年同期净利润为 2.39 亿美元，业绩下跌 123.8%；赫伯罗特亏损 1.584 亿美元，而去年同期净利润为 1.752 亿美元，业绩下跌 190.4%；

长荣亏损 1.94 亿美元，超过去年全年亏损额（1.17 亿美元）。

此外，毫无悬念地，中远海运、阳明海运和阿拉伯轮船三家国企全部亏损。其中中国远洋（601919）上半年归属上市公司股东净利润为-72.09 亿元（约合 10.8 亿美元），同比下滑 465.2%。阳明亏损 2.83 亿美元，超过去年全年亏损额（1.97 亿美元）。

因为与赫伯罗特合并而被迫公布业绩的阿拉伯轮船报道称，上半年亏损 2.01 亿美元，而 2015 年全年亏损 3.84 亿美元。以此业绩复盘，2015 年所有主要班轮公司中，阿拉伯轮船以 3.84 亿美元的亏损额，与中海集运（亏损 3.83 亿美元）一起垫底。

另一家国企美国总统轮船，由于在去年年底被达飞收购，所以从今年上半年开始不必再公布业绩。在 2009 年至 2015 年美国总统轮船累计亏损 13.6 亿美元之后，母公司淡马锡不愿意继续以变卖家产和“输血”来维持“面子”，而选择以 25 亿美元要回了一点“里子”。

## 2 看不见的手按下暂停键，订船大潮变“溪流”

造成当前航运业困境的主要原因是运价低迷，而运价跌跌不休的原因是运力供求失衡。

从运力需求方面来说，消费和投资是推动集装箱航运业发展的两个基本因素。然而，许多重要经济体的经济增长乏力，制约了民众的消费需求；与此同时，全球经济的不确定性抑制了政府和企业的投资热情。由此就不难理解货运量增长为何如此低迷。

从运力供给方面来说，马士基错误估计了形势，带头订造大船。据劳氏日报发布的“2015 年航运业最具影响力 100 人”，排名第一的是安仕年、施索仁和费逸凡这个马士基集团三人组，称赞他们在航运业前景黯淡时提升了公司业绩。与此同时，推荐理由中指出：“愿意承认错误实属罕见。马士基集团高管在 2015 年承认了他们关于当年集装箱贸易增长前景的错误估计。货运需求的意外急剧下滑，以及亚欧贸易货运量实际同比的下降，给整个航运世界敲响了警钟。”

到 2015 年，羊群效应充分发动，全球新集装箱船订造大潮涌动，尤其是第三季度，新订单雪片般下单。而且，新订单明显地朝着大型船舶倾斜，容量在 16000 标箱以上的船舶订单总量已经超过 2014 年全年新船订单运力总量，从而达到一个新的高度。去年出厂的新船中，有 94% 的船超过了巴拿马运河老船闸的容许通过尺度；总艘数中 27% 的船容量超过 16000 标箱。

需求疲软和运价低迷都未能阻止新船的问世。2015 年，出厂新船共计 212 艘，总运力将近 170 万标箱，占在役船队总运力的 8%。据此，新船平均容量达 7900 标箱，比 2014 年增加 8%。

但是从第四季度开始，“看不见的手”按下了“暂停”键。新船订单呈断崖式下跌。到今年 7 月底，新船订单以标箱总运力计，为现役船队总运力的 17%，是自 1999 年以来的最低比例。据 Alphaliner 预计，到 2016 年底这个比例将跌到 14%。

据德鲁里的数据，虽然今年仍有零星的新船订单，但是在整个第二季度，没有一艘超过 8000 标箱容量的新船订单投放。按标箱计，目前订单船舶总运力中的 86% 是 3500 标箱及以下容量的小船。报道认为今年下半年的新船订单量不会高于上半年。

今年投放的新订单中包括很大一批 4000 标箱以下船，其中大部分用于亚洲区域内航线，比如台湾万海订造 8 艘 2500 标箱，中国大陆内贸运输订造 20 艘 2500 标箱及以下船。

据 Alphaliner 的数据，截至 8 月 1 日，世界最大的 100 家班轮公司总共拥有 1940 万标箱的船队运力，但是新船订单运力刚刚超过 300 万标箱。抵扣报废运力之后，预计 2016 年全球船队运力比上年增长 3.6%，同样创下历史新低。最大的问题是，运输需求的增长率更低，因此，运力供给过剩的局面在近期内还将延续下去。

尽管市场不景气，但是去年按计划应出厂的船中，还是有 86% 的船如期出厂了。只有 3% 的订单运力被取消，11% 被推迟出厂。在 2016 年第一季度，有 24 万标箱运力出厂。

东方海外的母公司 OOIL 主席董建成说：“如果考虑到目前已经有许多运力闲置，而且某些航线上的运量增长停滞，那么，随着更多新船的陆续出厂，需要配置的新运力继续增长，今年下半年班轮行业的日子会很艰难。”

尽管从总体上来说，新船订单量大幅度下跌，但是公司与公司之间的订单量存在着很大的差异。中远海运、长荣、日本邮船和太平船务的订单运力与在役运力（包括自有船与租船）的比值达到 35%~40%。但是韩进、现代和以星三家公司却是零订单。

### 3 昨夜西风凋碧树，吹落订单无数

去年第四季度，由于市场基本面恶化，加上 MARPOL 公约关于二氧化氮排放量标准豁免权窗口的关闭，新船订单签约数量大幅度减少。MARPOL 公约附件六第 13 条规定，2016 年 1 月 1 日及以后投入营运而不符合排放标准的船舶不得从事北美和美国加勒比海“排放控制区”的贸易经营，排放标准更为严厉。

改善运力供求的一个利好因素是，今年的新船订单大部分集中在 3500 标箱以下船。德鲁里的报道认为今年下半年的新船订单量不会高于上半年。

据德鲁里的报告预测，今年全球船队运力大约比去年增加 3.2%。报告认为，新船订单的大幅度减少是一个好消息，因为在役船舶运力已经远远超过需求。

另一个利好因素是拆船量增加。租船费率如此之低，以至于许多船东宁愿把一些低龄船也送至拆船厂，其中包括许多容量在 4500 至 5100 标箱之间的老巴拿马型船。最近，甚至有一些 15 年船龄的 6500 标箱船也被拆解。2015 年一共有 19.4 万标箱运力被送往拆船厂，而 2016 年预计将有 45 万标箱运力被拆解。许多拆船厂甚至预测今年将有 50 万标箱运力需要拆解。

随着巴拿马运河第三套船闸的投入营运，关于原先的巴拿马型船的未来命运到底如何的问题，已经在业界引起了广泛争议。

然而，如果说今年班轮公司还能获得一点喘息的机会，那么明年的局势就很难说了，因为 2015 年订造大潮时期投放的订单，到明年就有一大批船会出厂。

德鲁里的报告指出，2017 年肯定仍然非常艰难，因为承运人必须努力妥善安置一大批新出厂的运力，而且还要逐级安置那些被替换下来的船舶。尽管 2017 年对集装箱运输需求的增长率可能达到 1.8%，超过 2016 年的 1%，但是班轮公司肯定不能够仅仅依靠贸易货运量的增长率来吸收这些新增加的运力。由于运力增长以及闲置船舶已处于高位，所以 2016 年和 2017 年的运力供求平衡还将进一步恶化。尽管如此，在正向航线上的船舶舱位利用率还是达到了 86%~87%。但这不是一直正常的现象，因为近几个月来在某些航线上的运价已经跌到不可理喻的低水平。

然而，封存运力有时候的确可以神奇地拉升运价。例如，在亚洲-南美东海岸航线上裁撤 30% 运力之后，运价就上升了。与此相反，在欧洲-巴西航线上，因为没有裁撤运力，运价就继续呈现下滑态势。

但是，因为 2015 年订造大潮时期投放的订单，到明年就有一大批船会出厂。由于预期运力增长仍将继续超过运输需求，所以在未来若干年内班轮运输业的艰难时光还将持续下去。

尽管 2017 年对集装箱运输需求的增长率可能达到 1.8%，超过 2016 年的 1%，但是班轮公司肯定不能够仅仅依靠贸易货运量的增长率来吸收这些增加的运力。由于运力增长以及闲置船舶已处于高位，所以 2016 年和 2017 年的运力供求平衡还将进一步恶化。

德鲁里航运咨询公司的供应链顾问菲利普·戴玛斯说：过去一年的运价水平是不可持续的。他警告托运人要警惕运价反弹，合同运价将会上涨。然而，戴玛斯也注意到，班轮运输行业的运力过剩局面将会影响运价回升的速度和幅度。他说，运价不可能两倍、三倍地上涨，而只能小幅度上涨。根据德鲁里 7 月底发布的“Container Insight Weekly”报告，承运人正在封存更多的运力。7 月初，本该是每年旺季启动的时候，闲置船舶供给超过 300 艘，封存运力超过 80 万标箱。而在过去两年的 7 月份，闲置运力都不超过

这个数字的四分之一。报告认为，新产生的闲置船舶中的一部分可能会遭到拆解，尤其是那些陈旧的老巴拿马型船。

#### 4 行业整合案从总体上有利于整个航运业

在过去一年里，班轮业经历了几宗行业整合案：中远与中海合并，达飞轮船收购美国总统轮船，以及正在进行中的赫伯罗特与阿拉伯轮船公司合并案。

赫伯罗特的首席执行官罗尔夫·赫本·詹森说，行业并购可以重新调整托运人和承运人之间的实力平衡，从总体上有利于整个航运业。

世界最大的集装箱船船东西班牙首席执行官王友贵赞同詹森的看法。他认为并购将使行业环境更加协调、和谐。从赫伯罗特和阿拉伯轮船整合案来看，虽然这两家公司的订单运力都很小，分别占其在役运力的 5.8% 和 5.5%，但是，两家公司的合并可以非常有效地推迟赫伯罗特对新船的投资需求。

在世界主要班轮公司中，赫伯罗特缺少大船这一特征十分明显。今年下半年到明年上半年，赫伯罗特预定出厂的新船只有 10 艘 13000 标箱船和 5 艘 10500 标箱船。

另一方面，自 2014 年以来，阿拉伯轮船的运力翻了一番，新船订单包括在造价处于高位时订造的 17 艘超大型船。公司已经拥有 6 艘 18800 标箱船，另外到今年年底将有 11 艘 15500 标箱船。

然而，自 2014 年下半年以来，阿拉伯轮船公司的债务增加了 18 亿美元。截至今年 6 月底，公司的债务总额高达 40 亿美元，而公司的总资产只有 19 亿美元。显然，在这样的背景下，阿拉伯轮船只能接受极低的价格并入赫伯罗特。

詹森说，两家公司合并以后，整个船队的平均船龄为 6.6 岁，属于行业内最年轻的船队之一。公司的船队中 77% 的船只船龄在 10 年以下。合并后的公司船队运力中，62% 是自有船，其余是租入船。

詹森说：“在未来几年内，公司无需大量投资建造新船。我们可以确保公司的船队资产结构处于最佳状态，并且可以根据形势需要，随时调整我们的运力。”

Alphaliner 的报告认为，2016 年之内，大型班轮公司之间不太可能出现新的并购活动。赫伯罗特和阿拉伯轮船的合并之所以成为现实，主要是因为股东的深明大义，他们自 2009 年以来从未分红，但甘心情愿地继续投资。

这两家公司的一些控股股东已经同意，在完成合并交易以后的六个月之内，双方增加总额为 4 亿美元的追加投资。这些股东包括南美轮船（CSAV）、库恩海运（Kühne Maritime）、汉堡市政府控股公司、卡塔尔控股的公司以及沙特阿拉伯的一家公共投资基金。合并以后的公司，总运力将达到 160 万标箱，排名世界第五位，年营业收入可能达 120 亿美元。

据估计，2016 年年内，大型班轮公司之间不太可能出现新的并购活动。

#### 5 联盟之间的大船竞争和船舶大型化前景

当前正在运行中的四个船舶共享（VSA）航运联盟从明年春天起将重新分化组合成三大联盟。Dynamar 航运咨询公司的高级航运咨询师德克·维瑟根据截至 7 月底的数据分别计算了三个联盟包括在役和在建船舶的总运力。

海洋联盟将有 195 艘、271 万标箱运力的超大型集装箱船。其中包括 93 艘“新巴拿马型”船、60 艘“新超巴拿马型”船，以及 42 艘 18000 标箱以上船。

2M 联盟加上现代商船将有 186 艘、278 万标箱运力的超大型集装箱船。其中包括 86 艘“新巴拿马型”船、49 艘“新超巴拿马型”船，以及 51 艘 18000 标箱以上船。

THE 联盟将有 142 艘、194 万标箱运力的超大型集装箱船，其中包括 55 艘“新巴拿马型”船、77 艘“新超巴拿马型”船，以及 10 艘 18000 标箱以上船。

可以看出，每个联盟的船舶大小构成不同，每家公司都有自己独立的发展战略。但是，由于经济增长的不确定性，预测变得越来越困难。部分原因是欧美国家的近岸采购、3D 打印和机器人上岗等趋势的发展，使得未来的经济增长不会像本世纪初那么快。

据此，DSF提出了“第四次产业革命浪潮”的概念，其报告指出：“投资建造超大型集装箱船的冲动建立在对制造业全球选址的预期基础上。然而，制造业选址和消费者偏好正在逐渐发生变化。我们预期未来的运输需求发展态势将不会重复过去几十年那种格局。随着第四次产业革命浪潮的到来，制造业将会越来越走向区域化，运输距离将会变得越来越短。此外，由于新技术的应用，新一代的消费者正在改变消费方式，洲际长距离运输已经越来越没有必要。看起来，世界正在转型期，最终可能重新定义集装箱运输业。虽然今天这样的传统贸易方式还将继续存在下去，但是我们预期未来区域内贸易将会越来越重要，而东西向主要贸易航线运输的重要性则日益削弱。由此，一些拥有机动性较差的船队的船东可能会不太适合未来顾客的需要，但是相对于以出租船舶为业的不定期船船东来说，班轮公司仍然将控制较强的话语权。”

对于“船舶大型化的终点在哪里”的问题，船级社DNV GL认为，超大型船（ULCS）的尺寸还将继续扩大，但是其发展步伐将比过去十年放缓。

对船舶参数的一些改变将有助于减少平均每单位标箱的燃油消耗，比如把船宽增加到24列，或者把船舶长度从原来的24排集装箱增加到26排，以便提升到23300标箱。

DNV GL认为：“如果同时把船宽增加到25列，船长增加到26排，那么船舶容量就可以增加到26300标箱。但是会有很多港口无法接纳这种尺度的船，而且不可能满载通过苏伊士运河。这种规模的船需要一种全新的设计概念。在可预见的将来不可能出现这样的船。” [返回](#)

## 天津港“智慧航程”加速

### 1 天津港基本情况

2001年以来，天津港的港口业务快速增长，在成功跨上亿吨大港行列后，港口货物吞吐量以每3年跨越1亿t台阶的速度高速发展。航道等级达到30万吨级，成为世界上规模最大、等级最高的人工深水港。港口功能不断完善，成功开辟建立了中国面积最大、政策最优的保税港区，建成了25个内陆无水港和5个营销中心，港口对区域的服务、辐射和带动作用明显增强。

#### 1.1 天津港港口业务与港区发展变化分析

2015年，天津港货物吞吐量达到5.4亿t，较2001年增长了3.7倍，世界排名第4位；集装箱吞吐量达到1411万TEU，较2001年增长了6倍，世界排名第10位；港区陆域面积达到132km<sup>2</sup>，较2001年增长了5倍，港口地域范围与港口业务发展基本保持同步扩大趋势。

在中国融入世界贸易体系发展的有力推动下，区域贸易总量激增，天津港港口地域拓展和吞吐能力的提升适时满足了贸易增长的服务需求，并为构建以港口为核心的大物流体系提供了充足的发展空间。

#### 1.2 天津港集疏运结构变化分析

目前，天津港进出口货物的主要集疏运方式为公路和铁路，其中2/3出口货物和4/5进口货物为公路运输，1/3出口货物和1/10进口货物为铁路运输。

出口方面，天津港集疏运能力增长与吞吐量增长基本保持同步状态，2015年公路运输比例较2001年仅下降了约2%，铁路运输比例多年来一直维持在30%左右，基本保持稳定。进口方面，受到中国铁路管理体制、货源信息不对称、腹地需求不均衡等因素影响，2015年公路运输比例较2001年增长了约26个百分点，铁路运输比例下降了近19个百分点，进口货物集疏运结构发展不均衡现象突出。

总体上，天津港货物运输，特别是进口货物疏港对公路依赖较大，集疏运结构发展不均衡问题突出，集疏港公路网络规划和建设负担较重，交通拥堵、客货混行、环境污染等港城矛盾凸显，尚未形成重来重回的高效集约型集疏运模式。未来，搭建高效的集

疏运信息平台，优化港口集疏运结构，扩大海铁、公铁等多式联运比例，进一步促进多式联运在综合运输成本和运输效率方面的优势发挥，存在加大利用空间。

### 1.3 天津港港口业务与综合环境变化分析

多年来，天津港大力实施科教兴港战略，增加科技经费投入，投入使用智能集疏港、智能通关等一批业务信息系统，启动研发网上结费、电子支付、公共信息服务平台等项目，鼓励并推进 LNG、太阳能、地热、LED 光源等新能源和各类新工艺、新技术在港口的应用，天津港 2015 年综合能源单耗较 2001 年下降约 20%，港口整体用能结构和能源利用效率进一步优化。通过优化货类结构、延伸产业链条、创新商业模式等举措，天津港 2015 年经济增加值达到 120 亿元，较 2001 年增长 640%，港口生产带来的价值大幅提升，港口业务发展对相关产业带动作用进一步增强，港口经济产业链条正在不断完善。

## 2 天津港发展面临的问题

### 2.1 空间布局问题

自 2001 年天津港迈入亿吨大港行列以来，以每 3 年跨上 1 亿 t 台阶的速度快速发展，港口地域空间拓展需求强烈。天津城市发展步伐也已经进入快车道，特别是滨海新区纳入国家发展战略以来，城市规划的调整使部分原有港口物流功能需要转型为城市生活功能，临港工业发展迅猛，出现了公共岸线资源的挤压现象，港口与城市发展面临着再协调问题。

### 2.2 交通体系问题

近年来，随着港口与城市规模的快速扩张，天津陆上集疏运通道能力已显不足。如何科学规划集疏港通道建设，优化交通组织体系，实现客货分离、港口运输与城市交通分离，解决港城交通相互交织、相互影响的问题；如何增加港口直通腹地的铁路通道，提升港口铁路集疏运比例，发挥海铁换装、公铁联运等综合运输方式的优势：这些都是天津实现港城和谐发展的又一个课题。

### 2.3 环境保护问题

天津港作为腹地型港口，货类结构受腹地经济结构特征影响较为明显，煤炭、矿石等大宗散货在港口吞吐量中的比例占到了 50% 以上，港口建设产生的砂石废料、船舶的废水排放等也会对空气、水质产生一定污染和影响，港区环境保护和治理任务较重。与环境和谐相处、与城市和谐发展是港口未来实现可持续发展的重要保障。

## 3 相关建议

### 3.1 统筹港口与城市规划，实现港城互促发展

“港口发展、规划先行”，应在国民经济和社会发展规划、城市总体规划、土地利用规划的总体框架下，制定港口发展的长期目标，进一步完善港口规划布局，有序推进各区域开发建设和码头改造，做好区域功能调整和转型发展，进一步提升港口资源的使用效率，实现规划布局协调统一、对外服务便捷高效。合理布局港口与产业发展的空间，提升港口服务与产业发展融合水平。加快深水航道建设，着力解决制约通航能力的各项问题，满足船舶大型化发展趋势。策划建设一批高等级、环保型、专业化码头和仓储设施建设，努力提高港口整体承载能力。扩大多式联运比例，平衡公路、铁路、水转水及管道运输的协调发展，推进以港口为枢纽的综合交通运输体系建设，为促进城市经济发展提供实体支撑。

### 3.2 构建高效的集疏运体系，提升物流总体运作效率

以“货畅其流”为原则，在港口总体规划的基础上科学设计和构建港口路网，优化交通组织模式，提升各通路的集疏港能力，做好货运与客运交通的分离与融合。加大货源市场开发力度，优化航线布局，建立覆盖全球的航线网络。完善辐射内陆腹地的物流网络建设，积极探索物流节点向物流园区和产业园区的转型路径，提升城市服务辐射和带动作用。大力发展海铁联运、陆桥运输和过境运输，进一步加大天津向内陆腹地的服

务辐射深度和广度。借助互联网、物联网等先进技术手段，创新港口商务操作模式，进一步提升港口竞争软实力。

### 3.3 努力完善港口综合服务环境，提升城市经济发展层次和水平

大力优化货类结构，优先发展集装箱、滚装汽车、邮轮及新型建材等高附加值货类。加快发展专业化物流、物流金融、保税仓储等高端物流服务，提升物流、金融与电子商务的融合水平，推进各类大宗散货和进口商品交易市场及商务配套设施建设，进一步拓展港口生产服务功能。继续拓展航运服务产业链条，加快培育北方国际商品进口基地，推进保税功能延伸和口岸监管方式创新，努力形成功能完备的综合性港口。建立包括港口监管、行政服务等在内的统一对外服务平台，加大政府对港口发展的支持力度，提升港口综合运行效率。

### 3.4 努力推进新型港口建设，提升城市持续发展能力

继续推广使用清洁能源、可再生能源，推行以低碳为特征的码头装卸运输体系和能源管理体系，优化能源利用结构，进一步降低生产能耗和污染物排放，拓展港口的可持续发展空间。加大科技投入，提升自主创新能力，借助互联网、物联网等先进技术，创新港口业务操作模式和港口生产工艺，推动完善一体化港口信息平台建设，为港口经营管理、生产管理和资源管理的物联化、互联化、智能化发展奠定基础。推进节能环保型码头建设和环保型仓储设施使用，优化污染性货类装卸工艺和运输方式，强化污水处理力度，提升港区绿化水平，加大环境治理和监督力度，加快资源节约型、环境友好型港口建设。

### 3.5 努力完善区域开发建设和公共服务体系，探索港城和谐发展新模式

做好相关城市功能区域开发，推动与城市生活相适应的住宅办公、商业娱乐等项目建设，完善电力、供水、医疗、教育等公共服务配套体系，不断提升港区的城市发展品质。努力拓展邮轮旅游市场，发展邮轮游艇、免税购物、文化休闲、度假观光等服务产业，以港口为渠道继续扩大城市与国际的文化交流，探索新时期港城和谐发展的新模式。

随着京津冀一体化发展战略的实施以及天津建设自贸区步伐的加快，未来需要城市与港口的建设管理者更好地遵循经济发展客观规律，把握好港口和城市发展的方向与节奏，发挥港口经营人和城市管理者的聪明才智，实现港城和谐发展的良性互动和均衡状态；需要进一步处理好港口与城市的空间和产业发展、港口集疏运与城市交通、港口发展与环境承载之间的问题，并积极借助现代通信及网络技术，优化港口服务流程和口岸服务环境，实现高效、便捷、经济、环保的发展目标。 [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@sis-smu.org](mailto:tong@sis-smu.org)

欢迎订阅