

时事经济与航运

中国海洋运输情报网主办

2016年06月15日(第527期总第1586期)

◇ 中国经济延续“稳中有进” 五大数据显“结构之变”	1
◇ “拆拼”国际航运新格局	3
◇ DNV GL 建言造船业	10
◇ 中国重工启动船企大整合	13
◇ 全方位视角解析上海自贸试验区沿海捎带政策	15

中国经济延续“稳中有进” 五大数据显“结构之变”

3日,国家统计局新闻发言人、国民经济综合统计司司长盛来运在5月份国民经济运行情况发布会上称,“5月份国民经济延续了今年以来平稳运行、稳中有进的态势,积极因素不断累积。”

如何理解这里的“稳”和“进”?盛来运从工业生产、服务业发展、市场销售、就业和物价五个方面,肯定了中国经济运行的总体平稳;对于“进”,他认为主要体现在结构调整和转型升级的稳步推进。

为找寻着这些经济发展背后的“结构之变”,记者梳理五大方面宏观经济数据,告诉你国民经济如何“稳中求进”。

1 投资结构 高耗能制造业投资增速在回落

在物价和工业运行相对稳定的情况下,“三驾马车”之一的投资数据呈现回落态势。

统计局13日发布的数据显示,1-5月份,全国固定资产投资(不含农户)187671亿元,同比名义增长9.6%,增速比1-4月份回落0.9个百分点。

“固定资产投资增速确实有些回落,但投资结构在优化”,盛来运指出,固定资产投资额中高技术投资、服务业投资保持较快的增长速度,比重在提升;而高耗能投资,尤其是产能过剩行业投资增速在回落。

具体来看,前5月高技术产业投资增长13.6%,比全部投资增长速度高了4个百分点;另外,工业技术改造的投资在明显提升,1-5月份增长14.9%,比平均增速高5.3个百分点;服务业投资占比是57.4%,比去年同期提升1.2个百分点。

与之相反,高耗能、产能过剩行业的投资开始下降。盛来运指出,六大高耗能制造业投资下降1.5%,其中煤炭开采和洗选业投资下降32.9%。

在13日举行的月度经济数据发布会上,民间投资增速的收窄引发了媒体关注。数据显示,前5月民间固定资产投资同比名义增长3.9%,较前4月回落了1.3个百分点,这会否拖累中国经济增长?

“民间投资增速回落,显示出经济的内生动力需要增强”,盛来运在回答上述问题时直言,但这种内生的下行压力不一定等于经济必然的下滑,这跟中国经济结构的调整和动力转换有关。

盛来运详细说明了民间投资回落的两个原因：一方面，近年来工业品出厂价格持续下滑，尤其是部分产能过剩行业的企业利润增速可能会下降，影响了投资积极性；另一方面，与某些领域放开民资准入力度不够大有关，一定程度上限制了民资的进入。

2 外贸结构 民营企业进出口增长、比重提升

就在上周，海关总署发布了最新的进出口数据，月度进口同比增速 19 个月以来首度“转正”。

据海关统计，5 月进出口总额 20190 亿元，同比增长 2.8%。其中，出口 11719 亿元，增长 1.2%；进口 8471 亿元，增长 5.1%。进出口相抵，顺差 3248 亿元。

新华社报道称，业内人士认为，未来几个月外部环境不稳定、不确定因素可能更加突出，进出口下行压力仍然较大。但中国系列外贸政策措施坚持问题导向，更加注重加工贸易向中西部地区转移差异化政策，更加注重外贸结构调整与鼓励创新，将为外贸发展营造更有利的环境，有效提振进出口企业信心，增强企业接单能力。

从数据看，前 5 月外贸进出口方面依然能看到结构调整的效果，民营企业进出口持续增长，比重提升。

前 5 个月，民营企业进出口 3.56 万亿元，增长 6.9%，占我国外贸总值的 38.8%，较去年同期提升 3.6 个百分点。

在出口产品结构方面，机电产品出口下降，纺织服装等传统劳动密集型产品出口增长。前 5 月，我国机电产品出口 3.03 万亿元，下降 2.5%；同期，服装、纺织品、家具、鞋类、塑料制品、玩具、箱包这七大类劳动密集型产品合计出口增长 2%，占出口总值超两成。

3 消费结构 网上零售继续快速增长 消费持续升级

作为现下经济发展“新动能”的消费，从数据表现上看，消费增速低于此前预期，但在盛来运看来，消费品市场的转型升级有了新进展。

5 月份，社会消费品零售总额 26611 亿元，同比名义增长 10.0%，环比增长 0.76%。1-5 月份，社会消费品零售总额同比增长 10.2%。

“与居民消费质量的提升和品质改善相关行业的销售都保持了较快增长，消费升级的趋势继续显现”，盛来运说。

举例来看，5 月份汽车销售额同比增长 8.6%，比 4 月份加快 3.5 个百分点，对当月零售额保持稳定增长产生重要支撑作用；前 5 月全国体育娱乐用品的销售额同比增长 12.9%，中西药品的销售额同比增长 14.4%。

国家统计局贸易外经司高级统计师蔺涛在解读时同样肯定了消费升级类商品的销售增长，“新业态、新产品和部分消费升级相关商品销售保持较快增长”。

1-5 月份，网上零售继续快速增长，全国网上零售额 18089 亿元，同比增长 27.7%。其中，全国实物商品网上零售额同比增长 25.9%，增速比 1-4 月份加快 0.3 个百分点，高于社会消费品零售总额增速 15.9 个百分点。

4 产业结构 工业生产总体稳定 结构持续优化

在 6 月 13 日召开的发布会上，盛来运用“总体平稳、稳中有进”8 个字来概括上月国民经济运行的总体情况。

他特别提到，“稳”字首先表现在工业生产比较稳定。5 月份规模以上工业增加值增长 6%，与 4 月份持平。工业生产中有一些积极变化，制造业增加值增 7.2%，较上月回升 0.3 个百分点，工业用电量数据回升 0.3 个百分点。

从数据看，服务业增速继续快于工业，这意味着服务业占 GDP 比重继续提高。同时，工业结构继续优化，高技术产业、先进的装备制造业增长速度在明显加快，比重也在持续提高。

5 月份，高技术产业和装备制造业增加值同比分别增长 11.5%和 8.5%，增速分别比上月加快 1.8 和 0.6 个百分点，分别比规模以上工业快 5.5 和 2.5 个百分点。

另一个反映工业经济运行情况的数据同步向好，5月份PPI(工业生产者出厂价格)同比下降2.8%，降幅比上月收窄0.6个百分点，降幅连续五个月收窄。

北京大学经济研究院对工业品价格未来走势的预判显示，受低基数效应影响，PPI同比降幅应该会继续收窄。

5 房地产市场 “去库存” 显效 商品房销售数据增速开始回落

走过“疯狂的三月”，房地产市场在5月逐步回归理性，但销售数据仍保持了较快增长。

前5月全国商品房销售面积47954万平方米，同比增长33.2%，增速比1-4月份回落3.3个百分点；其中，住宅销售面积增长34.2%。全国商品房销售额36775亿元，同比增长50.7%，增速回落5.2个百分点。

针对商品房销售数据累计增幅的收窄，易居研究院智库中心研究总监严跃进对记者表示，“这和目前二线城市楼市开始降温有关系”，此前比较火爆的杭州、苏州、南京等城市基本都出现了交易下跌。

销售数据的持续较快增长，有效助力了全国楼市的“去库存”。5月末，商品房待售面积72169万平方米，比4月末减少521万平方米。

盛来运表示，房地产库存是今年去库存任务的重头戏，房地产库存已经连续几个月下降。“商品房待售面积继续减少，去库存成效初显。”国家统计局投资司高级统计师李皎在解读房地产数据时表示。

而在严跃进看来，“去库存”的同时，更需要警惕房价快速上涨的风险。“尤其部分三四线城市，类似昆山、无锡、东莞、廊坊等大城市周边区域，去库存效果不错，但房价上涨也很明显，是后续去库存需要关注的内容。”严跃进称。[返回](#)

“拆拼” 国际航运新格局

推动国际中转集拼业务发展，是上海国际航运中心建设的重要内容。上海自贸试验区成立前，上海开展国际中转集拼业务的渠道并不通畅，只能进行整箱中转。上海自贸试验区成立后，根据上海自贸试验区总体实施方案提出的“一线放开、二线管住”的监管目标，上海海关在上海自贸试验区相继推出多项监管服务制度，为开展国际中转集拼业务提供了极大便利。

2014年8月，海运国际中转集拼业务试点单位选定位于上海外高桥保税物流园区的上海太平名威国际物流有限公司和位于上海洋山保税港区的上海同景国际物流有限公司。然而，两家企业运行至今业务规模仍很小，上海港与中国香港港和新加坡港相差甚远。

去年4月10日，《国务院关于印发进一步深化中国（上海）自由贸易试验区改革开放方案的通知》指出，要扩大国际中转集拼业务，拓展试点范围，打造具有国际竞争力的拆拼箱运作环境，实现上海洋山保税港区和上海外高桥保税物流园区集装箱国际中转集拼业务规模化运作。相关企业摩拳擦掌，探索创新之道。

国际中转集拼业务是衡量国际枢纽港的重要指标，对港口长远发展具有战略意义，是全球各大港口“必争之地”。

1 借“拆拼”提升上海国际影响力

受航运大周期下跌冲击，全球港口高速增长态势快速回落，各国港口企业试图通过发展国际中转集拼业务，增强货源吸引力以提升港口竞争力。

相关资料显示，目前全球集装箱中转量超过百万TEU的港口约33个，其中新加坡港和香港港中转量均超过千万TEU，已成为世界级中转枢纽港。从地理位置来看，中转量居前的港口基本都集中在亚洲地区，而中国港口中中转港占比不高，且份额较低。

1.1 抢夺中转货

上海国际航运研究中心研究员谢文卿表示，国际中转集拼业务对港口长远发展具有重要战略意义，不仅可开拓间接货源腹地，还能促进港航要素集聚并推动港口功能延展。从传统利用区位和航线优势进行换装作业，到降低综合物流成本进行中转集拼，再到利用中转港产业优势进行加工增值，中转货物与港口经济有着紧密的联系。

“大量抵港船舶带来的不仅是货流，还有信息、资金和服务需求。干支线中转船舶撬动的是物料、船用燃料油等船舶供应市场，进而带动船舶维修、船舶检验及海事服务业的发展，条件成熟还可进一步推动船舶交易、航运保险等航运金融业的集聚。”谢文卿分析道。

一位不愿署名的业内人士向透露，对于港口来说，国际中转集拼业务给港口带来的效益是直接的，中转相当于增加装卸量。同样的一批货物在中转港增加装卸作业的次数，也就增加了港口企业的运营收入。

据了解，过去十数年，随着国际贸易尤其是亚洲贸易量的快速增长，全球主要贸易国家的港口都经历了一次较大规模的集中建设潮。以中国港口为例，吞吐量达百万 TEU 的港口有 20 余个，平均 65 公里就有一个港口，最短距离不到 20 公里，相邻港口的腹地竞争较激烈，市场拓展程度高、发展空间有限。港口中转主要通过喂给服务形成间接腹地，既有效错开与周边港口对陆域货源的直接抢夺，又能快速提升港口业务规模，且不对城市交通造成过大压力，因此受到港口和城市的大力追捧。

专家指出，尽管当前许多港口都在极力促进国际中转集拼业务的发展，但称得上全球集装箱转运枢纽港的为数不多。一个港口能否成为国际中转港，不仅需要良好的硬件设施——港口的水深与岸线资源、地理位置和经济腹地、基础设施等，还需要与之相匹配的软件要素——港口的自由度、政府的相应政策、口岸的通关效率等。以新加坡港为例，新加坡港是自由港，转船无需办理手续，对大部分货物免征税费，方便货物流通，降低了船舶中转的时间成本，东盟十国的货物几乎全部通过新加坡港进行中转，而且新加坡港还是天然的深水港，可以满足大型船舶挂靠的要求；新加坡港的上游航运服务实现了要素集聚，拥有完善的海事规范、政策咨询、技术标准、修造中心等服务，为中转船舶提供了极大的便利，提高了口岸的通关效率。

1.2 上海港机遇

随着上海国际航运中心建设的稳步推进，发展国际中转集拼业务对于提升上海港对航运资源的配置能力显得尤为迫切。将境外货物经过近洋、远洋国际航线运至上海港，与内地通过沿海、沿江内支线船舶转关至上海港的出口货物，在海关特殊监管区域内，拆箱进行分拣和包装，并根据不同目的港或不同客户，与上海本地货源一起重新装箱后，再运送出境。一拼一拆，可大大降低航线重复率和运输成本，有利于吸引更多的航运企业将中转中心迁移至上海，形成集聚效应，从而增加上海港的国际竞争力。

由于受航运政策限制，上海自贸试验区成立前上海开展国际中转集拼业务渠道并不通畅，也没有合理的业务模式满足国际中转集拼业务需求。上海港只能进行整箱中转，通俗解释就是“不开箱”，无法进行二次拆拼（与国际通行做法不同）。在这种局面下，中转操作的附加值很低，缺乏国际竞争力。

上海自贸试验区成立后，根据上海自贸试验区总体实施方案，上海自贸试验区提出“一线放开、二线管住”的监管目标，上海海关在上海自贸试验区逐步推出多项监管服务制度，在很大程度上提高了通关效率。同时允许中资企业拥有或控股拥有的非五星旗船沿海捎带货物到洋山港区中转并实施启运港退税等相关政策，为国际中转集拼业务带来了发展契机。

业内人士向表示，2014 年发布的《上海海关关于中国（上海）自由贸易试验区开展海运国际中转集拼业务的公告》主要有三项重大突破。

首先，“设定标准，开放管理”。对参与国际中转集拼业务创新的企业设定准入标准，凡满足海关要求且具备国际中转集拼业务监管仓库条件的区内第三方仓储企业，都可向海关申请开展相关业务，海关实行“开放式管理”。

其次，上海自贸试验区的国际中转集拼业务监管方案是在上海海关“先入区、后报关”政策的基础上，通过简化进出境备案申报项目，实施“账册管理，分类申报”。第三方物流仓储企业通过WMS系统和海关联网，对从境外启运，进入上海自贸试验区内仓库拆拼中转，并以最终离境为目的而申报进境备案的货物，实施账册管理并设置特殊标识，原先进境备案需审核10位HS编码，现在简化成前4~6位海关商品编码，与国际通行做法接轨。

再次，依托区内仓储企业，货物分类申报，“集中监管、单独存放”。国际中转集拼货物可进入上海自贸试验区内的保税集拼监管仓库，与区内保税仓储的本地货物拼箱，拼成集装箱后装运离境。拆拼箱业务在保税集拼监管仓库内拆拼箱作业专区完成，主要出入口及拆拼箱作业专区皆有视频监控，便于海关联网集中监管，解决了国际中转集拼货物进入试验区保税仓库，拼装集装后转运离境的作业要求和监管流程。

1.3 规模化运作

上海洋山深水港区和上海外高桥保税物流园区是上海港的两大重要港区，上海海关率先在两港区启动国际中转集拼业务试点。2014年8月，位于上海外高桥保税物流园区的上海太平名威国际物流有限公司（太平名威）和位于上海洋山保税港区的上海同景国际物流有限公司（同景物流）先行试点国际中转集拼业务。

2014年9月，同景物流试操作第一只集拼箱，一批海外进口的通讯设备和上海本地生产的通讯设备一同被运往香港港。同年10月，太平名威试操作一只装着发往上海港和欧美港口货物的集拼箱，从台湾出发，中转货物一周后离境，标志着上海港国际中转集拼业务正式启动。目前，已经取得阶段性试点成果。

去年4月10日《国务院关于印发进一步深化中国（上海）自由贸易试验区改革开放方案的通知》指出，要扩大国际中转集拼业务，拓展海运国际中转集拼业务试点范围，打造具有国际竞争力的拆拼箱运作环境，实现上海洋山保税港区、上海外高桥保税物流园区集装箱国际中转集拼业务规模化运作。

观察人士向表示，国际中转集拼业务成为常态化需从顶层设计，统筹各地口岸政策和相关流程，发挥政策协同优势。上海港国际中转集拼业务涉及多种货物监管形态，且拆拼箱货物选择性较大，单靠一家或少数企业人工筛选凑箱，仅适合发展初期的探索。要真正实现规模化发展必须借助能处理海量信息且高效、精准的信息技术，以此搭建信息平台重塑业务流程，解决成本过高及效率偏低的问题。

据悉，上海海关关于去年下半年出台国际中转集拼业务2.0版本草案，今年2月上海海关自贸试验区工作组组织试点企业进行国际中转集拼业务平台仓单进出系统培训，预计年底将形成具有可操作性的业务流程，相关操作系统将正式上线。未来，试点范围将进一步扩大，有望通过平台化运作思路实现新的突破。

虽然上海港集装箱吞吐量连续多年名列全球第一，但国际中转箱量不及总箱量的10%，致使大量国际中转集拼业务旁落。

2 上海港的“隐痛”

自2009年国务院批准建设上海国际航运中心后，上海港就希望建成国际中转枢纽港。然而，经过多年努力至今并无重大突破，上海港国际中转集拼箱量不及总箱量的10%。

由于缺乏综合高效的国际中转集拼业务服务，尤其在连接国内外两个市场的国际中转集拼业务上仍处于探索状态，致使上海港大量国际中转集拼业务旁落，大量中转箱量和高附加值的集拼业务移至釜山港、新加坡港等境外港口（新加坡港国际中转箱量比重达85%，香港港超过60%）。



2.1 试点问题多

据调查，目前两家试点企业——位于上海外高桥保税物流园区的上海太平名威国际物流有限公司和位于上海洋山保税港区的上海同景国际物流有限公司国际中转集拼业务量每月只有1~2票，业务规模很小，以零星拼箱货方式为主，基本处于亏本经营状态。

两家企业相关工作人员向反映，业务推进缓慢的最大障碍来自海关的监管政策与客户运作习惯不匹配。

《上海海关关于中国（上海）自由贸易试验区开展海运国际中转集拼业务的公告》将国际中转集拼业务限定在上海自贸试验区内，这就将上海体量最大的进出口拼箱业务割裂开来，使“拼进来”和“拼出去”的难度大大增加。

根据监管政策，境外集拼货物进出境时，企业应以有纸申报进出境备案清单方式办理申报手续，不得以任何形式和理由办理运往境内区外的手续；境外集拼货物的拆拼箱作业应当在集拼仓库内完成，不得以任何形式出区拼箱，也不得与集拼仓库内的非保税仓储货物进行拼箱操作，且应以整箱状态装运离境。

按上述监管政策，国际监管货只能与国际监管货拼在一起，没有把国内普通货纳入集拼范畴。而按照国际惯例，一座仓库既可拼国内普通货又可拼国际监管货。正是由于国际监管货拼国内普通货的障碍无法解除，且上海与其他地区海关监管政策不同，操作口径浮动太大，缺乏统筹规划，联动机制不健全，导致大量本地货和长江沿线货物无法纳入国际中转集拼业务范围，国际中转集拼业务货源不足。

上海港国际中转集拼业务的境外货源主要是韩国、日本发往欧洲的远洋货物，混拼着上海港或其他目的港的近洋货物，一同在上海港卸船，以口岸货物的监管形态进入海关特殊监管区（上海外高桥保税物流园区或上海洋山保税港区），与沿海、沿江内支线船舶所承运的转关货物以及上海本地货一起混拼成箱，再经上海港国际远洋航线运至境外港口。其中，沿海、沿江内支线货物属于口岸清关货物，仅需在上海口岸办理转关手续，沿途均处于海关监管状态；本地货基本属于国内非保税货物，处于非海关监管状态，主要构成上海本地货物，长三角乃至中西部地区以公路、铁路、水路等方式集运至上海港出口的腹地货物。

“国际中转货物要达到及时出运的要求，必须与上海本地货进行集拼，而上海本地货主要是普通的清关货物（上海港一年估算有1000万立方，折合30万~40万TEU），要变成保税货物，首先要报进上海自贸试验区，这就产生了报关成本200~250元/票。一只集装箱如果按照3票中转货、7票本地货估算，则增加的本地货报关成本达到1500元左右。目前本地货拼箱市场，货主不需要支付报关费，而拼箱企业（货代企业）又不愿承担这多出的1500元左右的报关费。”一位不愿透露姓名的人士表示。

企业普遍反映上海海关现行监管模式不够便利。一是对保税拼箱货物和口岸清关货物采取不同的监管模式，无法匹配货物运输实际需求，通关效率不敌新加坡港、香港港

和深圳盐田港海关。二是“先报进、后报出”的两次报关，效率低、成本高，进境备案到离境报关大概需要3个工作日，保税区报关价格为200~250元/票，而进境备案本质上还是报关。国际通用做法是仓单申报，本质上是报备。还有海关监管的不可控风险因素所致的押货成本。三是上海港现有港区分布为欧美航线主要集中在洋山港区，东北亚航线主要集中在外高桥港区，两港之间相距100余公里，航线分布在一定程度上造成部分国际中转货物从洋山港区进、外高桥港区出，或者外高桥港区进、洋山港区出，增加了短驳和装卸成本，据估算，通过路上运输每只集装箱的成本平均增加450~500元。

观察人士向分析，新加坡港、香港港等国际中转集拼枢纽港地位是多年市场积淀形成的，得到客户广泛、充分的认可，已经形成习惯性操作模式，而上海港处在试点阶段，目前情况下客户难以做出将中转中心转移到上海的决策。对上海地区的货代企业来说，国际中转集拼业务是新生事物，企业对政策和流程的了解不够，更无具体操作经验，很难开展此项业务。

2.2 完善软环境

国际中转集拼业务联通远洋、近洋航线和沿海沿江支线，串联码头、干线船公司、支线船公司、保税仓库等众多企业主体，业务本身流程繁杂且衔接点多，对现有港口运作、口岸监管等软环境建设要求相当高。一位业内人士认为，上海港国际中转集拼业务旁落的最重要原因是软环境不够完善。

“转口贸易是我们曾经策划的主要业务之一，也曾尝试引进两头在外、区内加工储存、订单处理的业务，但由于当时条件不成熟，最终没有成功。”日本商船三井（中国）物流有限公司总裁吕智强曾表示，当时转关、进境、细节申报等方面所需花费的时间、成本远远超出客户的需求，项目不得不流产。上海外高桥物流中心有限公司常务副总经理邢慷弟此前接受采访时坦言，目前上海港存在转口贸易的特殊性与监管系统的兼容性不匹配、口岸功能与区域功能不对接、一线中转系统与二线备案系统不畅通三大问题。

业内人士向建言，要使国际中转集拼业务常态化，首先要从顶层设计，统筹各地口岸政策和相关流程，不断优化海关监管流程，营造便利化操作环境；完善国际中转集拼业务制度，简化进境备案手续，采用仓单申报，为进境提供便利、降低成本，做到“一线放开”或采取备案制向登记制转变；国际中转货物不局限于在上海自贸试验区内操作，在风险可控的前提下可在区外海关监管仓库，尤其是港区内仓库进行操作，最大化方便操作、降低成本，全程采用监管车运输，“二线高效管住”；政府出台相应的扶持政策和财政补贴，或设立相关产业基金，对从事该业务的企业重点扶植；扩大试点范围，从单纯的拓展具体业务到公共服务平台建设试点；协调扩大“启运港”退税试点范围，使之延伸至长江流域和全国各港口，提升洋山港区服务长三角、长江流域乃至全国货源的能力。其次务必解决成本过高及效率偏低的问题。提高上海港综合配套能力，优化航线配置，增加洋山与外高桥两港区之间“水上穿梭巴士”的密度并加大政策支持力度，实现两港区之间的互联、互通，乃至无缝对接。

上海港最大的优势是本地货体量大，促进国际箱与国内出口箱的集拼才会有更大市场，每年须有超过1000万立方的拼箱量才具有国际拼箱的吸引力。业力人士建议在海关等政府职能部门支持下，由上港集团组建拼箱服务中心，推动国际中转集拼业务发展，提升上海港服务能级。

上港集团董事长陈戌源在今年全国“两会”期间表示，要重视优化口岸环境，推进口岸的高效率、低成本、便利化和法制化。去年上海港集装箱吞吐量达3654万TEU，尽管物流量名列前茅，但在服务业、软件方面还有不同程度的差距，这些短板未来5年要补上。未来5年建设国际航运中心，上海港首先要建成枢纽港，2020年国际中转集拼业务比例希望超过50%。

上海外高桥保税物流园区肩负着探索国际中转集拼业务规模化发展路径的重任，积极与相关部门和企业沟通并达成合作意向，开展前期试单准备工作。

3 外高桥：探索规模化发展路径

上海外高桥保税物流园区（上海外高桥）是全国第一家实施“区港联动”的特殊监管区，作为国家促进国际港航产业与现代物流产业联动发展的先行先试示范区，肩负着探索国际中转集拼业务规模化发展路径的重任。

据了解，去年 10 月开始，上海外高桥已与钰洲、美设、环发等多家拼箱企业达成初步合作战略，并开展前期的试单准备工作。其中，钰洲在上海外高桥以现有海关 1.0 版本的国际中转集拼业务流程进行 3 次试单；美设依照港口现有国际中转区外拼箱模式按每周 1~2 票的节奏进行试单。通过与上海外高桥内 40 多家潜在客户包括船公司、物流企业、第三方物流企业、贸易商控制的物流企业的沟通，上海外高桥提出了搭建公共服务平台设立“上海国际海运服务中心”建设的试点思路。

3.1 试单效果欠佳

上海外高桥相关负责人表示，目前境外中转货物在上海的运作模式基本有两种：一是整箱都需中转集拼的货物，直接进口至海关特殊监管区；二是进口货与中转货混装的，则需通过进口分拨库的进口分拨模式对中转货物实行引进，在完成进口分拨后再将中转货物转运至特殊监管区（目前试点的上海太平名威国际物流有限公司就采取该模式）或直接运至集拼专用库。

上海港国际中转集拼业务大多取后一种模式，占比达 98%。该模式造成拼箱企业必须在进口分拨的环节上浪费至少 3~4 天的时间。同时还需设有 1~2 座专门用于吸引国内集拼货物的集货仓库，在完成揽货后转运至集拼专用库，在集拼专用库内完成中转货与国内集拼货的拼箱后再送港。除揽货周期外，从中转货物进口分拨起至集拼专用库内完成集拼，一般综合处理时间（含申报、运输、理货等）需要 10~15 天。按现有费率，完成进口分拨库—监管库—集拼库、集货库—集拼库的多次移库、运输及装卸作业，一般收费标准在 53 美元/立方米左右，远高于新加坡港等中转港 25 美元/立方米的成本。

新加坡港、香港港的操作模式一般在港口后方的园区仓库完成集拼作业，海关仅对从区外运至区内的国内集拼货进行登记，并在完成拼箱确认转运后进行申报。基本在一座库内即可完成揽货和集拼的运作，从中转货入库至集拼完成综合处理一般仅需 3~5 天。虽然新加坡港、香港港的仓库成本、人力成本是上海港的 4 倍，但其作业费率标准一般仅为 25 美元/立方米。

上海港国际中转集拼业务费用约为国际通行标准的 2 倍，时间成本更是远高于国际中转港口（见表）。

香港港和新加坡港与上海港国际中转集拼业务比较

项目	香港港和新加坡港		上海港	
	综合处理时间 (含运输、申报、 仓库理货)	5 天	15 天	分拨环节 集货环节 (保税库/普货库) 集拼环节
营运成本 (含运输)	25 美元/立方米	53 美元/立方米	分拨环节 集货环节 (保税库/普货库) 集拼环节	24 美元/立方米 17 美元/立方米 12 美元/立方米
服务环境	一库运作		多库运作, 申报、理货环节多	

3.2 加大推广力度

由于目前已开展国际中转集拼业务的企业基本处于亏损状态，很多企业不敢主动承揽国际中转集拼业务；不少企业担心短期内上海国际中转集拼业务模式没有实质性突破，处于观望状态。上海外高桥已组织人力在合作伙伴的共同努力下，在国际航运、物流、货代等专业会议上推广上海国际中转集拼业务模式。去年 10 月，上海外高桥总经理荣坚岗和政策研究室主任朱晔应邀出席在青岛举办的“2015 年全球货代联盟”会议，就上海外高桥国际中转集拼业务进行专题项目推介，获得极大关注与聚焦。

去年 11 月，在上海自贸试验区管委会带领下，上海外高桥专门组队赴韩国现代商船株式会社及釜山港湾公社，就国际中转集拼业务进行探讨与项目推介。上海港的航线优势和政策优势，令国际客户十分感兴趣，近期有不少客户致电询问何时开展国际中转集拼业务。

3.3 挖掘直客资源

上海外高桥除继续关注和培育国际中转集拼业务外，还深挖国际中转集拼业务的直客模式。直客模式不同于货代企业代理国际中转集拼业务，属于货源由上海外高桥物流企业自营运作。上海外高桥设立之初曾引进日本三得利（由商船三井运作）、美国 ACE（由东方嘉盛运作）等国际中转集拼业务项目，但由于各种原因这些项目最终被转往国外和国内其他港口。但上海外高桥内的日本大创、中外运、近铁等企业仍在利用现有政策从事部分跨境中转集拼业务，目前每月约有 150~200TEU 货量从上海外高桥发往全球各港口。不过由于这些企业并不是海关国际中转集拼业务的试点企业，因此这部分国际中转集拼量都没有得到有效统计，这些企业也没能享受到国际中转集拼业务模式带来的便利。

“未来希望中转集拼政策能向非试点企业开放或者倾斜，那么上海外高桥内具有航运背景的商船三井、东方海外、日通等企业也能跟进开展国际中转集拼业务，上海外高桥短时间内形成中转集拼的常态化运作，应该不是什么难题。目前上海外高桥已经建立一批专门运作直客模式的国际中转集拼业务客户群，加上园内大型物流企业均有此类业务的运作需求，一旦将国际中转集拼业务的功能放开到园内企业，一定能够实现规模化的运作与提升。”上海外高桥相关负责人表示。

3.4 业务拓展思路

上海外高桥开展国际中转集拼业务服务平台的目标是减少上海港现有国际中转集拼业务的多库运作环节，实现成本降低和效率提升。为此，上海外高桥将在海关 2.0 版本的基础上，重点解决口岸功能叠加的问题，引进进口分拨功能，实现“一库多区、分类管理”模式。区内设进口分拨区域，可以完成中转货的进口分拨；同时设有隔离围网的国内货物集货区完成原本区外的揽货作业。通过引进进口分拨功能，实现分拨库、集拼库在区内的整合，从业务流程上基本实现一库运作。虽然在海关系统中需要多类型申报、移库等手续并产生一定的申报环节，但从操作上避免多次运输及装卸，降低了货损率，效率也高于区外多次作业（一般为 5~7 天可完成拼箱服务，相对于目前上海港开展的模式至少减少 4 天左右）。此外，根据测算，在区内开展国际中转集拼业务成本约为 30 美元/立方米，今后若形成国际中转集拼业务规模，则可从集约化程度上逐步降低成本。

按目前的市场运作模式，赋予上海外高桥运作平台进口分拨的资质，为客户提供良好的营运环境，有利于集聚中转货源，进而提升上海港国际航运枢纽功能，形成规模化运作。通过“一库多区、分类管理”，解决目前上海港国际中转集拼业务需多库作业的现状，从而降低时间和营运成本，为客户提供综合处理国际中转集拼业务环境。

根据目前实际情况，可先考虑试点运作普货入区集拼，解决集拼专用库与集货库的统一问题，以此降低集拼业务成本，随后再根据海关政策导向，实现区内口岸分拨功能的叠加。根据集拼业务的操作，指定园区与堆场一体的 B1 部分仓库，即约 6000 平方米作为“一库多区”的试点区域——先满足国际中转集拼货物、保税货物与国内集拼货物的集拼，集拼专用库内也将进行物流围网隔离，对不同货物进行分类监管，并划分专用通道进行分类监管。为进一步满足国际中转集拼业务需要，对集拼专用库内进行物流围网隔离，对不同货物进行分类监管，并划分专用通道分类监管。

我们的工作计画是，首先，继续关注海关国际中转集拼业务 2.0 版本的进度，及时根据政策推动新客户和新项目进入园区运作，重点做好普货入区的流程设计和现场监管。

其次，积极推动现有直客模式下的国际中转集拼业务的扩大化运作，针对跨境集拼项目的特点制定符合客户需求的引导政策和配套方案，帮助客户提高在国际物流平台上争取项目的竞争力，帮助客户赢取具有国际影响力的大项目，扩大上海外高桥乃至上海港在国际中转集拼业务市场上的份额。

希望上海自贸试验区管委会能本着拓展国际中转集拼业务规模化要求，遵循市场导向，解决现有模式瓶颈问题，尽快实现试点运作，上海外高桥相关负责人表示。[返回](#)

DNV GL 建言造船业

DNV GL 向中国造船企业提出多条建议：慢工出细活、增加模块制造、加大政府合同、产品多样化、关注修船、产能削减等，这也是放之整个造船业而皆准的

由全球领先的船级社 DNV GL 举办“第四届希腊航运日”足见希腊航运在全球的重要地位，而希腊船东在中国造船企业投放的新造船订单也位列外商在中国造船业投资之首。

尽管如此，从 DNV GL 的数据依然可以窥见目前全球造船业的低迷。对于如何保持航运业和造船业的可持续发展，业界正携手并行。

1 希腊为全球最大船东国

6月4日，“第四届希腊航运日”在上海举行，主题为“聚焦希腊”，100多位驻中国的希腊船东代表和中国造船业代表就技术、法规、市场发展趋势等热点话题进行讨论。这是 DNV GL 连续第4年在中国举办“希腊航运日”，旨在为希腊航运界与中国造船业界提供一个沟通、交流的平台。

DNV GL 副总裁兼大中国区总经理施泰睿表示：“自2013年举办首届‘希腊航运日’，今年已是第4个年头。主办这样的活动我们深感荣幸。中国和希腊都是具有悠久历史、丰富文化的伟大国家，两国在世界海事业界有着举足轻重的地位。”

施泰睿继续表示：“更有意义的是，DNV GL 刚刚宣布将希腊列为继挪威和德国之后的第三大市场。DNV GL 大中国区将继续加强对希腊航运界和中国造船业界的承诺，我们的服务涵盖所有船型并贯穿船舶整个生命周期（包括设计、合同前、新造船、船舶营运及船舶拆解等）。”

“希腊航运日”活动得到希腊驻沪总领馆的大力支持。希腊驻上海总领事 Vassilios Xiros 在今年的“希腊航运日”上致辞表示，希中两国在航运和造船领域的合作对于深化两国经济发展起到了重要作用，希腊船东在中国造船业投放的新造船订单居外商在中国造船业投资之首；中远海运集团成功竞得希腊比雷埃夫斯港多数股权，是希中航运合作的一个重要里程碑。

尽管近些年经历了很多挑战，希腊依然保持着全球最大船东国的地位：以总吨统计，希腊船队规模占全球船队的16%，随后依次为日本（13%）、中国（11%）及德国（7%）。希腊的海运贸易量不足全球总量的1%，却控制着全球最大份额的运力。中国海运贸易量占全球的16%，而船队只占全球船队的11%。

近几年，希腊作为传统航运强国的地位不断加强。去年希腊船队规模增长超过7%，是主要船东国中涨幅最为显著的。

尽管有不少船东开始拓宽业务领域，但从船队构成看，希腊船东依然更专注于传统船型市场，即散货船（以总吨计占比47%）及油轮（以总吨计占比35%）。希腊船东的集装箱船（以总吨计占比11%）及气体船（以总吨计占比4%）船队规模有所发展，但总体来看发展有限。

希腊船东还是全球领先的航运资产拥有者。目前，希腊拥有一支价值约910亿美元的船队，位居全球第三位，排名前二的美国和日本船队总资产分别为1170亿美元和920亿美元。中国排名第四位，船队总资产为750亿美元。

希腊船东也是全球主要的船舶资产投资者，是去年二手船交易市场中最活跃的买方和卖方。

在新造船市场，希腊船东并未停止扩大船队规模。按投资总额排名，去年，希腊船东新船订单量位居全球第三位，共计 69 亿美元，排名前二的是日本和中国，新船订单量分别为 131 亿美元和 107 亿美元。

按承接建造量排名，排名前三的国家分别为韩国、日本和中国，承接建造量分别为 1.49 亿 DWT、8450 万 DWT 和 8180 万 DWT。

2 艰难的供应侧改革

DNV GL 的数据表明，去年新造船市场共签署 2335 份合同、1.05 亿 DWT，其中 1096 艘船低于 1 万 DWT，能够真正执行的合同显著减少。新造船投资额方面，去年船东共投入 690 亿美元，同比降低 39%，也是 2009 年以来最低年投资额。

然而，市场低迷仍在持续，从全球数据看，今年截至 5 月 1 日，全球共签署 306 份新造船合同、1500 万 DWT，是近 12 年来的最低水平，其中包括不可避免的延迟、取消订单等行为。更为严峻的是，造船企业随时可能的破产将是市场的不稳定因素。

从中国造船业的新造船数据看，去年，中国造船企业共接到 767 份新造船合同、3500 万 DWT（见图 1），其中包括 167 艘油轮、151 艘集装箱船及 93 艘散货船。



今年截至 5 月 1 日，中国造船业仅获得 76 份新造船合同、1170 万 DWT，其中包括 30 艘为淡水河谷定制的 VLOC、9 艘化学品船、2 艘阿芙拉型油轮、8 艘集装箱船舶、3 艘 LPG 船及 6 艘渡轮。

究竟如何应对过剩产能？DNV GL 向中国造船企业提出多条建议：尽量慢工出细活、增加模块制造、加大政府合同（海军舰艇、巡逻船、研究船舶等）、产品多样化（渔船、游艇等）、关注修船、关注技术和创新的试点项目、进一步巩固实力、产能削减。

对造船业的供应侧改革，DNV GL 也表述了相应的态度。

首先，去年开始取消订单的现象重现增长势头（见图 2）。去年共有 1099 份订单、3740 万 DWT 新船订单被取消，同比增长 6%，其中 70% 发生在去年上半年。去年共有 398 艘散货船建造订单被取消，其中包括 80 艘海岬型船。今年截至 5 月底，共有 500 份订单、2610 万 DWT 新船订单被取消，同比大幅增加。与此同时，市场上共有 252 艘散货船和 60 艘集装箱船被拆解。这显示出船东方面正在努力减少运力供给。



其次，散货船和海工船的“未交付”比例在提高（见图 3）。去年，在未交付的船舶类型中，42%为海工船，40%为散货船。对于这两类船舶，船东通常是延迟而非取消。海工船方面，海工移动式海上钻井平台和海工辅助船遭到大面积延迟；散货船方面，延迟订单主要集中在好望角型和巴拿马型船上。中国新船订单高延迟率的趋势自去年一直延续至今。



再次，船舶闲置比例在提升。散货船方面，目前共有 400 艘船闲置，其中好望角型和巴拿马型船闲置比例最高；以载重吨计算，全球现存散货船队中约有 3% 闲置。

集装箱船方面，目前共有 350 艘船闲置，其中 7500TEU 以上型船的闲置比例在增加；按照 TEU 计算，全球现存集装箱船约有 8% 闲置。

海工船方面，目前共有 1000 艘船闲置，其中北海领域内约有 25% 的船舶闲置。 [返回](#)

中国重工启动船企大整合

中国“北船”计划合并下属造船企业事宜有了新进展。中国船舶重工股份有限公司（中国重工）拟启动旗下大连船舶重工集团有限公司（大连船舶重工）与山海关船舶重工有限公司（山海关船舶重工）整合，山海关船舶重工成为大连船舶重工的全资子公司，并保留法人资格。

当前，中国造船行业正经历异常艰难阶段。去年下半年至今，已有包括 STX 大连造船、东方重工、庄吉船业、正和造船、明德重工、五洲船舶、舜天船舶、浙江造船等多家造船企业申请破产重组或宣告破产。

祸不偏倚，国有造船企业亦艰难度日，中国重工在连续 4 年盈利超过 20 亿元后，于去年巨亏 26.21 亿元；“南船”旗下主要造船上市平台中国船舶去年利润总额亏损超半亿。如此背景下，国有造船企业启动旗下造船资产的大规模整合。

强军工，去产能

6 月 2 日，中国船舶重工集团有限公司（中船重工集团）旗下的上市平台中国重工召开董事会，通过了大连船舶重工与山海关船舶重工整合议案。中国重工拟将其持有的山海关船舶重工 100% 股权划转给大连船舶重工，山海关船舶重工成为大连船舶重工的全资子公司，中国重工全资控股大连船舶重工和山海关船舶重工。

官方资料显示，大连船舶重工汇聚军工、造船、海洋工程装备、修/拆船、重工等五大业务板块，山海关船舶重工主要经营船舶制造、修理改装、拆解，海洋工程建造与维修，军用舰船辅助装备、钢结构制造等。

中国重工公告称，大连船舶重工与山海关船舶重工的整合，是落实军民融合发展战略的要求，可提升军工市场竞争力，充分发挥大连船舶重工的军工优势，统筹利用山海关船舶重工设施资源，为大连船舶重工进一步承接更多海军大型主力战舰及军辅船提供能力保障，带动山海关船舶重工“民参军”。

据《界面》报道，中国第一艘航母“辽宁舰”正是由大连船舶重工建造。此外大连船舶重工还建造导弹潜艇、油水补给舰、导弹驱逐舰等军工产品。年初，大连船舶重工收购大连大洋船舶工程有限公司全部股权，将其作为 LNG 船及其他高技术船舶的生产基地。中国重工曾透露，目前大连船舶重工在手的订单非常饱满，现有生产线已不能满足要求，去年大连船舶重工还有意收购 STX 大连。

资料显示，山海关船舶重工除 2013 年盈利 1003.29 万元外，2014、2015 年的亏损额分别达到 4.28 亿元、3.8 亿元；大连船舶重工于 2013、2014 年分别实现净利润 15.67 亿元、18.23 亿元，但是去年骤降至 6.35 亿元。

两家企业经营情况的变化，很大程度上可以归结为航运市场的低迷及造船市场产能过剩。中国重工认为，此次整合有利于推进供给侧结构性改革，实现“去产能”，两家企业整合后将根据国家产业政策和市场需求等情况逐步适当消减民船产能。此外，两家企业通过统筹优势资源，强化业务可实现协同发展，在军品、民船、海工、修拆船、装备制造等五大主导业务领域灵活接单，进一步帮助山海关船舶重工扭亏脱困。

大整合，在酝酿

中船重工集团下属造船企业主营业务情况

企业	主营业务
大连船舶重工	军工、造、修、拆船，海洋工程装备，重工
山海关船舶重工	造、修、拆船，海洋工程建造与维修，军用舰船辅助装备，钢结构制造
武昌船舶重工	海工装备、公务船、工程船、桥梁钢结构
青岛北海船舶重工	大型散货船建造
天津新港船舶重工	造、修、改装船舶，海工装备
渤海船舶重工	造、修船，钢结构加工，冶金设备和大型水电、核电设备制造

来源：本刊记者整理

此前有消息称，中船重工集团旗下的 6 家大型造船企业——大连船舶重工与天津新港船舶重工、渤海船舶重工与山海关船舶重工、青岛北海船舶重工有限责任公司（青岛北海船舶重工）与青岛武船重工或将两两配对，以期简化下属船企的管理和生产，使之更专业化。随着中国重工宣布大连船舶重工与山海关船舶重工整合，上述整合路径也被修正。

5 月 27 日，湖北省政府网站援引《湖北日报》消息称，中船重工集团对外透露，湖北省最大造船企业武昌船舶重工集团有限公司（武昌船舶重工）将合并青岛北海船舶重工，打造通江达海的“新武船”。

根据重组计划，武昌船舶重工的青岛海西湾基地资产（即青岛武船重工）将被划入青岛北海船舶重工，随后青岛北海船舶重工再被划归回武昌船舶重工。新武昌船舶重工将重点建设武汉双柳和青岛海西湾基地，打造军民深度融合的船舶海工企业，通过规模化、集约化发展，计划 2020 年实现营业收入 350 亿元。新武昌船舶重工也将成为中国排名第七的大型造船企业。

资料显示，青岛武船重工是在中船重工集团“百亿打造中国最大的造船基地—海西湾”的战略决策下，于 2006 年 4 月创立。武昌船舶重工在海工装备、公务船、工程船、桥梁钢结构等多个领域实力较强，但大型海洋运输船舶的建造能力不足。

青岛北海船舶重工在青岛海西湾拥有 50 万吨造船坞，大型船舶生产能力强，但产品结构较单一。两家企业在船舶研发设计、生产能力运用等方面互补性较强。

在“北船”做强军工的战略下，天津新港船舶重工与渤海船舶重工启动整合的可能性有多大呢？业内人士向《航运交易公报》记者指出，该两家造船企业整合将能够增强传统的民船造修业务，避免重复投资、降低成本，提升竞争力，同时还能在军工、军贸方面有所突破。

公开资料显示，中船重工集团另两家尚未披露整合意向的造船企业——天津新港船舶重工和渤海船舶重工分别位于天津和辽宁，在造修船领域均具有较强的实力。除此之外，天津新港船舶重工还在海工方面具有一定成就，建造半潜船、工程船、钻采平台、FPSO、功能模块等各类海工装备，并致力于做优军工军贸、跨越发展非船业务；渤海船舶重工则在钢结构加工、冶金设备和大型水电、核电设备制造方面着重发力。

中国重工官网资料显示，2010 年 9 月通过定向增发的形式，受让大连船舶重工 100% 股权、渤海船舶重工 100% 股权、青岛北海船舶重工 94.85% 股权、山海关船舶重工 100% 股权，形成船舶全产业链。

天津新港船舶重工为中船重工集团和渤海造船厂集团有限公司（渤海造船厂集团）共同持有，其中渤海造船厂集团为中船重工集团全资子公司，并持有中国重工 2.79% 的股份（见图）。



6月4日，中国重工发布公告，称因正在筹划非公开发行A股股票事宜，公司股票自6月6日起停牌。中国重工并未披露此次定增的具体原因，但从股权结构来看，此举若为受让天津新港船舶重工股权，后续与渤海船舶重工的整合将继续延续股权内部划转这种方式。

此次涉及整合的6家造船企业为中船重工集团的造船业务主体，合计总资产接近1500亿元，占据了我国北方地区大部分造船产能。

挪威造船业媒体《贸易风》称，上述6家造船企业将在生产上进行专业化分工，渤海船舶重工主要建造苏伊士型油轮、成品油轮和纽卡斯尔型散货船；大连船舶重工建造海岬型散货船、大型集装箱船和超大型油轮；青岛北海船舶重工建造海岬型散货船和超大型矿砂船；青岛武船重工建造卡尔萨姆型散货船；天津新港船舶重工建造灵便型和ultramax型散货船；山海关船舶重工建造灵便型散货船、水泥运输船和牲畜运输船。

[返回](#)

全方位视角解析上海自贸试验区沿海捎带政策

当前“中国（上海）自由贸易试验区”（简称自贸试验区）建设正在如火如荼进行中，无疑为法律制度的设计与创新提供了绝佳的范本。当自贸试验区建立成为上海国际航运中心建设的重要载体时，又何尝不是航运业千载难逢的发展时机。自贸试验区航运法律制度的创新与突破必然成为构建自贸试验区法律体制的重要内容。以《中国（上海）自由贸易试验区总体方案》（简称《方案》）中“允许中资公司拥有或控股拥有的非五星旗船，先行先试外贸进出口集装箱在国内沿海港口和上海港之间的沿海捎带业务”规定为例，将SWOT分析法引入自贸试验区航运法律评价中，阐明该规定的牵一发而动全身对整个航运业的影响。

1 沿海捎带政策的优势（S）

1) 进一步扩大我国对外开放

允许在自贸试验区内中资公司拥有或控股拥有的非五星旗船，先行先试经营沿海捎带业务，打破了传统上只允许中资或中资控股的五星旗船的规定，颠覆了传统意义上“国货国运”的要求，通过扩大国内运输市场，更进一步释放了我国对外开放的积极信号。

2) 做大做强上海港，促进上海国际航运中心建设

“沿海捎带”政策上海港获得最大利好，上海港不仅进一步扩大了长三角内陆经济腹地，还极大地扩张了海陆腹地，向中国南北方区域增强了影响力和辐射力。有人测算，一年内上海港可新增90万TEU的中转箱量。进一步增强了上海港作为世界第一大港的地位，更快地推进上海国际航运中心建设。

3) 鼓励吸引设立航运及船舶管理公司

自贸试验区内或将放宽对境外投资者在国际航运合资企业的持股比例限制，甚至可能允许在自贸试验区内设立全外资国际船舶管理公司，而中资企业或者中外合资（必须中资控股）的企业所属的非中国国籍船舶也有可能获准运营国内集装箱业务。中远航运就宣布在上海自贸试验区内设立全资子公司，从事国际远洋运输和国内沿海货物运输、船舶租赁等业务。

4) 有利于在上海中转的货主

货主可以充分利用上海港众多的国际航线航班，选择物流路径，节约物流成本。成本降低也使货主产品在价格上具有竞争优势。

2 沿海捎带政策的劣势（W）

1) 航运公司或将面临“重新洗牌”

该政策出台，干线船公司在国内的航线布局必将重新调整，当沿海捎带航线覆盖了内支线航线时，班轮公司将以经营成本、操作便利等绝佳优势给内支线船舶公司灾难性

的威胁或打击。干线沿海捎带会抢夺其原有沿海内支线的业务，导致部分干线直航和支线航运的格局产生变化。

2) 中小型港口或将面临重新定位

该政策出台，我国东部沿海中小型港口需要作出艰难选择，是保留少量直航服务还是争取做好更多沿海捎带中转业务，如果做直航服务，传统腹地吸引力可能下降，如果做上海港的喂给港，需要随时随地调整航线航班，双重挤压迫使中小港口面临两难选择。

3) 海关口岸监管模式变化

按照现有海关监管模式对沿海捎带集装箱按内贸进行监管，通过内支线中转的货物随时可能面临海关查验可能性。但从业务属性来说，如按照国际中转进行监管，将更加便利港口及航运公司运作，也将惠及货主。

4) 一定程度上限制中国航运企业

由于目前中国有过半中资船舶注册在境外，挂巴拿马、中国香港、新加坡等境外“方便旗”开展国际运输。我国在法律上保护中国航运企业的同时也限制中国航运企业的发展。

3 沿海捎带政策的机遇 (O)

1) 吸引更多沿海中转箱量

该规定将极大提高上海港集装箱货物吞吐量，提高上海港对货源的集聚效应。我国《国际海运条例》第 28 条规定：“外国国际船舶运输经营者不得经营中国港口之间的船舶运输业务，也不得利用租用的中国籍船舶或者舱位，或者以互换舱位等方式变相经营中国港口之间的船舶运输业务”，直接规定了外国班轮公司无法获得我国沿海运输权利。但是，自贸试验区政策给予国资或中外合资、中外合作的班轮公司沿海运输权利，扩大外贸集装箱货物的承运人范围，将带来更多沿海中转箱量和货源。

2) 国资航运企业或迎新时机

该规定确定了沿海捎带业务对象的特定化，对于国资船公司或中外合资船公司是最大利好。国资大型航运企业可以在上海放心揽货，将来自世界各地的货物重新拆散，按照不同目的地和时间要求安排航线，不必开辟全球新航线，只需利用上海港现有航线，满足全球客户要求，在一定程度上，国资航运企业享有垄断地位政策红利。

3) 鼓励船公司购买更大船舶

船舶大型化是全球低碳经济发展的趋势，自 2013 年 7 月，航运巨头马士基的全球首艘 1.8 万 TEU “3E” 集装箱船正式投入亚欧干线运营服务，开启了集装箱运输的新时代。从这个意义上说，驱使国资船公司为了增强国际竞争力、满足低碳环保和市场需求等综合考虑，淘汰高能耗小船，购买更大船舶。

4) 有助于消化船舶运力过剩局面

不少专家学者说，2012 年全球有约 9 000 万载重吨的运力过剩，船舶订单与船队规模之比在 35% 左右，远远超出 10% 的合理水平。目前全球航运运力过剩达 20% 以上，预计未来不少船舶所有人仍将面临无货可运的局面。在一定程度上，沿海捎带增加的集装箱量有助于消化部分运力。

4 沿海捎带政策的威胁 (T)

1) 沿海运输权利涉及国家主权，可能威胁

国家安全出于主权和国家安全考虑，世界上大部分海运发达国家都没有开放沿海运输。欧盟规定，欧盟所有国家相互开放本国沿海运输，同时，欧盟成员国船舶所有人的运营船舶必须在欧盟成员国登记并悬挂该成员国国旗。根据美国《琼斯法案》，经营美国沿海运输必须具备下列条件：船舶必须在美国建造；船舶必须悬挂美国国旗；船员必须为美国公民；经营管理人员必须为美国公民。

2) 可能威胁国家航运企业及航运业发展

沿海捎带政策最直接引发船舶公司重新划定和瓜分“势力范围”，但由于外轮运力远远高于国轮，不利于保护本国从事沿海运输的航运企业，我国民族港航业可能面临威胁，故大部分国家采取限制开放的政策。

3) 方便旗船舶大行其道

为降低成本、增加盈收，包括中国企业在内的不少船舶都选择注册登记在对船舶较为开放或宽松的国家或地区，从而取得该国或地区船籍，并悬挂该国或地区船籍，俗称“方便旗”船。自贸试验区相关政策出台，越来越多的中资方便旗获得经营沿海捎带业务的资格，方便旗管理也面临较大问题。

4) 第三方船舶公司可能向中国政府提出异议

按照 WTO 的国民待遇原则，第三方船公司向中国政府提出享有国民待遇或同等待遇，要求我国全面开放沿海运输，可能导致加大我国政府面临不完全履行国际规则的压力。

根据上述分析，得出以下简要对持矩阵，见表 1。

表 1 对持矩阵

	机会	威胁
强势	1. 上海港为代表枢纽港 2. 国有船舶公司	1. 国家主权 2. 釜山港国际中转港地位
弱势	1. 我国沿海中转港口 2. 我国非国资或实力较小船舶公司 3. 货主	1. 未能取得沿海捎带的资格的中小船舶公司 2. 内陆中小港

5 相关建议

1) 正确处理好航运业的自由开放与自我保护的关系

中国既要允许外资进入航运业，又要积极鼓励与扶持国内航运企业发展，解决两者之间的矛盾。换句话说，我国要做到逐步开放“国货国运”的比例，维护我国行业发展和经济安全，又需要引入外资参与海事业竞争，形成良好的鲶鱼效应，构建自贸试验区法治下稳定的行业秩序。

2) 积极引入第二船舶登记制度

第一，设立宽松的商船登记条件以及颇具吸引力的收费标准与优惠规定，减少收费，简化船舶登记手续及船员发证手续。在登记费用以及税金方面，通过法律的形式确定减免的标准，免除、降低或者延迟缴纳高额的税金，并配合降低其他的税率。第二，引进船旗的质量控制体系，在便捷的同时确保最高的安全标准。保证良好的港口国监督记录，确保低滞留率。第三，承认外国政府签发的船员适任证书。对船员做出达到相关国际公约标准的要求。

3) 建立自贸试验区多元化海事争议解决机制

鉴于自贸试验区实施以来多方参与、国际参与、专业性强等特征，建立参考国际上的 ADR 机制（即多元争议解决机制），建立自贸试验区多元化海事争议解决机制。

4) 建立航运业的重要协调机构

鉴于航运业涉及建设交通委员会、交通运输与港口管理局、海事局、海关、检验检疫、边防检查局等多部门、多机构的管理，从经济和效率上考虑，建议设立自贸试验区航运产业发展的协调机构，如学习新加坡成立海事发展督导委员会或发展局，将上海港建设成为国际首选的运输中心。

5) 理顺洋山国际深水港区的管理关系

由于洋山国际深水港区行政上隶属于浙江省舟山市嵊泗县，浙江省对其仍然享有行政区域上的管理权限，同时，洋山国际深水港区又由上海市建设、经营和管理。洋山国

际深水港区既是自贸试验区的重要区域，也是上海国际航运中心建设的重要支撑，要更好地发挥其独特的作用与优势，应认真理顺其管理关系。

6) 积极建设培养一支国际化海事专业队伍

继续发挥上海国际航运中心建设集聚起来的国际法律服务业的功能与优势，加强培养海事律师、公证和司法鉴定等法律服务业人员的专业素质和国际化素养。 [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