

时事经济与航运

中国海洋运输情报网主办

2017 年 7 月 3 日 (第 1681 期)

◆ “一带一路”开启我国对外开放全新模式	1
◆ 阳明海运以柔克刚	4
◆ 上海海事法院“眼”中的航运业	6
◆ 中国港口企业的“出海经”	9

“一带一路”开启我国对外开放全新模式

推进供给侧结构性改革是以习近平同志为核心的党中央科学认识发展大势、深刻把握发展规律、主动引领经济发展新常态的重大战略部署，对于解决长期积累的结构性矛盾、提高供给结构对需求变化的适应性和灵活性、促进经济持续健康发展具有重大意义。2016 年以来，在党中央坚强领导下，各地区各部门以推进供给侧结构性改革为主线，全力落实去产能、去库存、去杠杆、降成本、补短板五大任务，供求关系明显改善，转型升级持续推进，经济运行质量效益不断提高，呈现稳中有进、稳中向好的发展态势，为实现全面建成小康社会战略目标打下坚实基础。

1 供给侧结构性改革深入推进，“三去一降一补”成效突出

“三去一降一补”是供给侧结构性改革的重要抓手，是破解重大结构性失衡、实现经济良性运行的关键举措。去年以来，在全国上下的共同努力下，去产能、去库存、去杠杆、降成本、补短板五大任务取得了实质性进展。

去产能进展顺利。化解和淘汰过剩产能是优化供给结构、矫正资源错配和促进产业升级的当务之急。各地区各部门坚持运用市场化、法治化手段化解过剩产能，严控新增产能，加快出清低端、落后产能。以钢铁、煤炭等行业为重点，中央设立 1000 亿元专项资金，对地方和企业化解过剩产能进行奖补。2016 年，钢铁、煤炭产能分别退出 6500 万吨以上和 2.9 亿吨以上，超额完成目标任务。在产能有序退出的同时，72.6 万企业分流职工得到妥善安置。今年以来，钢铁、煤炭行业淘汰落后产能又取得新进展，全国共退出钢铁产能 3170 万吨、煤炭产能 6897 万吨。

去库存效果明显。降低房地产高库存是清除供给冗余、抑制房地产泡沫，促进房地产发展回归理性的重要一环。各地区各部门坚持分类调控，因城因地施策，积极推进新型城镇化，加快农民工市民化进程，提高棚户区改造货币化安置比例，大力发展住房租赁市场，房地产销售明显加快，库存持续减少。2016 年，全国商品房销售面积增长 22.5%，其中住宅销售面积增长 22.4%。2016 年 12 月末，全国商品房待售面积同比下降 3.2%，其中住宅待售面积同比下降 11.0%。今年以来，房地产库存继续减少。4 月末商品房待售面积同比下降 7.2%，其中住宅待售面积下降 16.2%。

去杠杆稳步推进。降低负债水平是改善企业生产经营，有效防范和化解金融风险，确保供给安全的关键举措。各地区各部门积极推动市场化兼并重组，依法依规实施企业破产，进一步完善多层次资本市场，发展股权融资，实施市场化债转股试点，强化企业负债自我约束，企业杠杆率持续降低。2016 年，非金融企业境内股票融资规模比上年增长 4826 亿元；国有大型银行与企业签订债转股框架协议金额超过 2500 亿元。2016 年末，

规模以上工业企业资产负债率为 55.8%，比上年下降 0.4 个百分点。今年以来，企业资产负债率进一步下降。3 月末，规模以上工业企业资产负债率为 56.2%，同比下降 0.7 个百分点。

降成本成效初显。降低企业成本是缓解企业生产经营困难，振兴实体经济，提升供给能力的必要手段。各地区各部门多措并举，综合施策，积极降低企业成本。在税费负担方面，2016 年营改增试点全面推开，降低企业税负 5700 多亿元；开展涉企收费政策落实情况大督查，降低收费标准，减轻企业和个人负担 460 亿元。在资金、能源、交通等方面，2016 年，普遍降低金融机构人民币存款准备金率，减少融资中间环节费用，下调全国燃煤发电上网电价降低企业用能成本，取消政府还贷二级路收费、提高物流效率等措施降低全社会物流成本 350 亿元左右。在制度性交易成本方面，深入推进简政放权、放管结合、优化服务改革，中央政府层面核准企业投资项目削减比例累计接近 90%，外商投资企业设立及变更审批减少 95% 以上；工商登记前置审批累计精简 85% 以上，在“三证合一”基础上全面实施“五证合一、一照一码”改革。政策“组合拳”取得了明显的效果。2016 年，规模以上工业企业每百元主营业务收入中的成本为 85.52 元，比上年下降 0.16 元；今年一季度，进一步下降到 85.25 元。

补短板亮点突出。加强薄弱环节和短板领域建设是扩大有效供给、增加有效投资和提高发展协调性的重要途径。各地区各部门从严重制约经济发展的重要领域和关键环节、人民群众迫切需要解决的突出问题着手，围绕中小水利治理加固、重大软硬基础设施和脱贫攻坚等领域，加大投入力度，加快建设进度。2016 年，城市地下综合管廊建设累计开工 447 个项目，总长度 2005 公里；城镇棚户区改造和公租房基本建成 658 万套，新建高速铁路投产里程 1903 公里，新增高速公路 6745 公里。精准扶贫精准脱贫持续推进。2016 年，财政投入超过 1000 亿元，全年实现农村贫困人口脱贫 1240 万人，超额完成 1000 万人的目标任务。今年以来，重点领域投资继续保持较快增长，1—4 月份，生态保护和环境治理业、公共设施管理业、水利管理业投资同比分别增长 50.4%、28.4%、16.1%，明显快于全部投资增速。

2 供给侧结构性改革积极效应不断扩大，经济运行稳中有进、稳中向好

供给侧结构性改革深入推进，一方面，减少了低端供给和无效供给，改善了市场供求关系，促使微观主体经营明显好转，发展预期稳中向好；另一方面，扩大了中高端供给和有效供给，推动新技术新产业新产品不断涌现，有力支撑市场需求升级和宏观经济企稳。尤其是，随着市场化制度不断完善，创新引领作用明显增强，转型升级步伐持续加快，新动能茁壮成长壮大，为经济持续健康发展注入了新的动力。

市场环境逐步改善，经济运行稳中向好。近年来，部分传统行业产能过剩，加剧了市场供求失衡，加大了经济下行的压力。随着“三去一降一补”扎实推进，市场供求关系出现明显改善，企业经营状况好转、效益回升，有力支撑了经济稳定运行。2016 年 9 月份，工业生产者出厂价格首次由降转升，结束了连续 54 个月的同比下降，之后价格涨幅稳步扩大，今年 4 月份同比上涨 6.4%。在价格回升、成本下降等因素共同作用下，企业利润大幅改善。2016 年，规模以上工业企业实现利润增长 8.5%，扭转了上年利润下降的局面，今年一季度实现利润同比增长 28.3%，增速比上年同期加快 20.9 个百分点。市场环境和微观主体的改善促进经济稳中向好。今年一季度，国内生产总值同比增长 6.9%，连续两个季度加快。1—4 月份，规模以上工业增加值增速比上年全年回升 0.7 个百分点，城镇新增就业比上年同期多增加 22 万人，居民消费价格稳定在 0.8%—2.5% 的温和上涨区间。

产业结构不断优化，供给质量有效提升。供给侧结构性改革持续推进，在减少无效供给的同时扩大了中高端供给，带动产业结构优化调整，促进了产业发展向中高端迈进。服务业发展势头良好。今年一季度，第三产业增加值同比增长 7.7%，增速比第二产业快 1.3 个百分点，占国内生产总值的比重为 56.5%，比第二产业高 17.8 个百分点。现代服

务业蓬勃发展。生产性服务业、战略性新兴产业营业收入的增速均快于规模以上服务业增速。工业升级步伐加快。1—4 月份，高技术产业和装备制造业增加值同比分别增长 13.1%和 11.5%，快于规模以上工业增速 6.4 和 4.8 个百分点。农业生产结构优化。2017 年，全国玉米意向种植面积同比减少 4.0%，稻谷、小麦意向种植面积保持基本稳定，大豆、花生、马铃薯、蔬菜意向种植面积都有不同程度增长。

需求升级步伐加快，经济发展动力增强。在供给侧结构性改革作用下，适合市场需求和未来发展方向的有效供给不断增加，契合了消费结构升级要求，带动了投资结构优化，扩大了市场需求。消费贡献率稳步提升。今年一季度，最终消费支出对经济增长的贡献率为 77.2%，比上年同期提高 2.2 个百分点，比资本形成总额的贡献率高 58.6 个百分点。升级类商品销售保持较快增长。1—4 月份，中西药品类、体育娱乐用品类、文化办公用品类商品零售额分别增长 11.2%、15.1%和 12%，均快于限额以上单位商品零售额增速。投资结构不断优化。1—4 月份，高技术制造业和服务业投资同比分别增长 22.6%和 12.1%，快于全部投资 13.7 和 3.2 个百分点。制造业中技改投资同比增长 7.9%，比全部制造业投资增速高 3 个百分点。市场需求继续扩大。1—4 月份，社会消费品零售总额同比增长 10.2%，固定资产投资(不含农户)增长 8.9%，继续保持较快增长。

创新活力持续激发，新动能不断发展壮大。随着供给侧结构性改革深入推进，市场配置资源的决定性作用进一步增强，市场化制度不断完善，全面激发市场主体创新活力，促进新动能孕育成长。创业创新势头良好。1—4 月份，全国新登记企业 181 万户，同比增长 15.2%；专利申请量 95 万件，同比增长 6.5%。新业态新模式茁壮成长。1—4 月份，全国网上商品和服务零售额 19180 亿元，同比增长 32%；完成快递业务量 105.7 亿件，增长 29.8%。新产业新产品快速增长。1—4 月份，医药制造业、电子及通信设备制造业、医疗仪器设备及仪器仪表制造业增加值保持两位数增长；工业机器人、运动型多用途乘用车、太阳能电池、智能手机等保持快速增长。

3 坚定不移深化供给侧结构性改革，力促经济持续健康发展

综合来看，供给侧结构性改革取得明显成效、发展质量效益不断提高、经济运行稳中向好，是在党中央、国务院坚强领导下，各地区各部门坚定不移地推进改革创新和结构调整，加快新旧动能转换，全国各族人民迎难而上、奋力拼搏取得的重要成果。但也要看到，供给侧结构性改革是一场关系全局、关系长远的攻坚战，增强供给结构适应性和灵活性，更好适应需求结构变化，扩大优质供给和有效供给，不断提高全要素生产率依然任重而道远。下阶段，要更加紧密团结在以习近平同志为核心的党中央周围，坚持创新、协调、绿色、开放、共享的发展理念，坚持稳中求进工作总基调，以供给侧结构性改革为主线，按照中央经济工作会议的决策部署，加快推进经济结构战略性调整，加快经济转型升级，促进经济持续健康发展。

突出重点着力攻坚，继续深入推进“三去一降一补”。坚持用市场化法治化手段，依法依规推动钢铁、煤炭等过剩产能退出，坚决取缔“地条钢”，适当压减煤炭进口。积极稳妥去杠杆，促进企业盘活存量资产，推进资产证券化，逐步将企业负债降到合理水平。积极推动新型城镇化，完善三四线城市基础设施，加强互联互通，提高公共服务均等化水平，增强对农业转移人口的吸引力。落实减税降费措施，全面清理涉企收费，降低物流、用能等成本。要着眼补短板、惠民生、增后劲，加快推进基础设施尤其是中西部公共设施建设，大力推动精准扶贫精准脱贫。

着力推动农业供给侧改革，巩固农业基础地位。进一步创新体制机制，优化农业产业体系、生产体系、经营体系，大力降低生产成本，提高全要素生产率，提升农业发展的质量和效益。进一步优化农业区域布局，科学合理划定粮食生产功能区和重要农产品生产保护区，促进资源要素向优势地区集中。进一步推动农业可持续发展，以稳粮优经扩饲为重点，发展精细农业，扩大绿色优质农产品生产，集中治理农业环境突出问题，加强重大生态工程建设。

大力振兴实体经济，不断提高供给质量。疏通传导机制，引导资金“脱虚向实”，合理引导市场利率水平，降低企业融资成本，大力发展民营银行及普惠金融和多业态中小微金融组织，通过增加供给、提升竞争水平加强金融对实体经济的支持。进一步完善价格市场化形成机制，加快电力、医疗、交通运输等重点领域改革，引导资源合理有效配置。推动企业树立质量第一的品牌意识，开展质量提升行动，加强全面质量管理，发扬“工匠精神”，加强品牌建设，培育更多百年老店，扩大高质量产品和服务供给。

加快建立长效机制，促进房地产市场健康发展。要坚持“房子是用来住的，不是用来炒的”的定位，加快建立符合我国国情的市场化房地产制度和有利于房地产市场稳定的长效机制。要坚持分类指导，因城施策，进一步落实地方主体责任，在支持合理自住购房需求的同时，坚决抑制不合理投资投机性购房需求。要前瞻性地研究住房需求空间布局变化趋势，调整、优化、引导房地产供给，推动房地产市场实现动态均衡。进一步规范住房租赁市场，加快机构化、规模化租赁企业发展。大力完善市场监管，维护好房地产市场秩序。

深化重点领域和关键环节改革，为供给侧结构性改革创造良好体制机制保障。加快财税体制改革，按照财权与事权相统一的原则，合理划分中央和地方财政的事权与支出责任，完善资源税、消费税、环境保护税，推动地方税收体系合理构建。积极推动金融监管体制改革，完善多层次资本市场，支持民营银行发展。推进国企国资改革，进一步健全公司法人治理结构，形成灵活高效的市场化经营机制，不断完善现代企业制度。积极健全完善社会保障制度，加快养老保险制度改革，不断增强社会保障托底功能。[返回](#)

阳明海运以柔克刚

随着现实和预期中的并购脉络逐渐清晰，班轮公司的座次也重新排定。可以明显感知的一点是，全球排名前七与排名其后的班轮公司运力规模差距在逐渐拉大，“小弟们”能顶住来自上方的压力吗？



根据德鲁里的预测，随着位于全球前若干位的班轮公司与排名其后的班轮公司运力规模差距日益拉大，有可能开启新一轮的并购潮——在行业巨人们面前，运力规模相对较小的班轮公司无法维持其成本竞争力（见图 1）。以马士基航运、地中海航运和达飞轮船组成的第一方阵牢牢占据着全球集运市场份额的 42.3%（运力总量包括各班轮公司手持订单，下同，见图 2），而 2005 年全球排名前三的班轮公司占据的市场份额仅超过 1/4。从图中不难看出，排名第 8 位的东方海外与排名第 7 位的长荣海运差距明显——船队规模前七个数据样本的标准差为 103，而整体标准差为 113，也就是说引入后两个参量后，离散度呈明显放大态势。



从表面上看，是不是可以说东方海外与阳明海运悬了？特别是在中远海控（601919.SH）经历长时间停牌，且有重大资产重组事项待披露的当下，其收购东方海外的猜测已经渐渐转化为大概率事件……那么阳明海运呢？

知情人士透露，阳明海运虽然在去年的某段时间“气若游丝”，市场对其将破产的猜测气氛浓重，但事实证明这种猜测是不负责任的。真实情况是阳明海运的“小而精”将在未来给其营运和盈利能力带来保障。

1 人为刀俎

虽然前景美好，但当下对于阳明海运而言，需要面对的问题还有很多。阳明海运一季报显示，一季度阳明海运实现营业收入约 10 亿美元，同比增长 11.56%；然而在盈利层面，阳明海运一季度再度净亏约 3000 万美元。如果把实现盈利作为衡量阳明海运真正实现脱困的分水岭，那么应该说它还任重道远。

事实上，自韩进海运去年 8 月底倒闭以来，一些大货主就已经开始对财务状况同样堪忧的阳明海运进行更严格的内审。在此之后，国内外媒体连续若干个月开始唱衰阳明海运，似乎它就是“韩进海运第二”，这种甚嚣尘上、有关阳明海运被并购甚至破产的猜测在阳明海运去年净亏约 5 亿美元后被推向最高峰——丝毫不顾及其是否就是理想的并购标的。其实，冷静分析可以看出，从去年四季度（亏损 6200 万美元）开始，阳明

海运在营业成本上的人为干预已经渐露端倪，去年年报之所以惨不忍睹，有相当程度上要归功于将“污泥渣滓”一并计入 2016 财年的财务手段。

从去年四季度至今，阳明海运可以说是为了“削减成本”而不遗余力，然而其所做出的一些努力在市场上却回馈出一些负面的声响。以 4 月份阳明海运退出伊朗集运市场的事件为例，原本可能只是企业对伊朗市场回报率不高的无奈之举。经历了去年的凄风冷雨，从业者几乎都成了惊弓之鸟，这也是班轮公司需要深刻思索的现实问题——提振市场信心刻不容缓，并非运价好了，就能消弭从业者近年来对业态的刻板印象。

2 我非鱼肉

虽然面临内忧外患，但是阳明海运近若干年与其他班轮公司合并或者被收购的可能性为零，更不消说是破产。

第一，作为一家台湾地区性官方背景的班轮公司，阳明海运在其最困难的时期得到了数十亿美元的援助资金承诺。此前阳明海运推出的“减资再增资”计划，确信应该能改善其财务结构，降低负债率——预测最终官股比例将提升至四成左右。

第二，从联盟层面看，先前传得沸沸扬扬的“长阳配”其实经不起推敲。长荣海运是 OCEAN Alliance 的中坚力量，而阳明海运是 THE Alliance 的一员，THE Alliance 在经历韩进海运的破产以及日本三大航企集运业务合并后，成员锐减到赫伯罗特、Ocean Network Express（ONE 航运）和阳明海运三家——阳明海运虽然体量较小，但摇身一变成为联盟内的“三巨头”之一，不仅因为席位减少而大大增加了话语权，势必也将成为另外两家竞相拉拢的对象——所以说要谈并购的话，OCEAN Alliance 内部的中远海运集运收购东方海外要现实得多。那么 THE Alliance 内部是否会出现竞购阳明海运的局面？答案也是否定的，今后出现如 2M 这样的联盟的概率很低，且赫伯罗特与 ONE 航运近两年都需要为各自的收购和合并付出相当大的财务成本，仅从这点上来看就不现实。

第三，阳明海运近期加大区内市场开拓，并着力平衡主干航线的权重，这是基于对区内市场增幅的信心，也是基于船舶次级更替的需要。目前阳明海运在欧线、美线和区内线的运力投入大概各占 1/3。在目前市场前景尚未明朗化，但运价已经明显回暖的前提下，这种布局为阳明海运三季度（保守估计四季度）重返盈利班轮公司行列提供了结构性保证。当然，阳明海运一季度的确遭遇不小的亏损，然而减亏幅度同样可观——达到 75%。

最后，从船队的结构来看，透露出阳明海运不随波逐流的经营理念。阳明海运将要营运的主力船队包括 20 艘 1.4 万 TEU 型船，其中已经交付的集装箱船为 15 艘。这一船型被普遍认为是大船中较为灵活的船型，可自由投入欧线或美线。而此前班轮公司疯狂追逐的 1.8 万 TEU 以上型船，会大大受制于资金、箱量和挂港等多方面因素的影响。

综合以上四点，阳明海运秉承“知行合一”的理念，能否演绎以柔克刚的东方式逆袭？让我们拭目以待……[返回](#)

上海海事法院“眼”中的航运业

6 月 22 日，上海海事法院发布《2016 年度海事审判白皮书》（《白皮书》），这是该院继 2010 年率先在全国海事法院中发布《白皮书》以来，第七次向社会通报海事审判工作情况。

《白皮书》显示，去年，上海海事法院共收案 5054 件，结案 5101 件，同比分别增长 7.49% 和 8.28%；涉案标的总额 45.90 亿元，其中涉外、涉港澳台案件 983 件，涉及 36 个国家和地区；海上、通海水域货物运输合同纠纷和货运代理合同纠纷仍为主要案件类型，占一审收案总数的 69.79%。

《白皮书》总结去年海事案件中的新情况、新问题及风险提示，从海事审判的角度，“窥视”去年航运业的六大特点。

1 特点一：船运借款合同纠纷多

《白皮书》显示，去年，上海海事法院受理的船舶营运借款合同纠纷案件数量和标的额均出现较高上升幅度。去年全年收案 41 件，同比增长 86.36%，涉案标的总额 5.73 亿元，同比增长 81.90%；同期受理执行案件 15 件，申请执行标的总额 1.76 亿余元。

从《白皮书》总结的案件特点来看，去年航运业呈现如下特点：一是原告申请扣船比例高。去年，上海海事法院共实施诉前和诉中扣船 155 艘次，涉及船舶 76 艘（2015 年依法扣押船舶仅 33 艘）。二是原告在设定抵押物时对抵押财产估值过高，导致案件执行到位率偏低。作为抵押物的船舶在偿债时的价值远低于抵押时的评估价值，进入执行程序的案件执行到位率仅为 49%，这或许也是因为船舶价值贬值迅速。三是借款用途缺乏有效监管，部分借款并未按约定用于船舶营运。部分案件事实显示，借款实际上被发放给船舶各股东，再分发至船舶隐名出资人作为出资收益，借款用途发生实质性变化，不仅使借款回收面临较大潜在风险，也可能因资金链断裂而波及众多显名和隐名出资人，对社会金融秩序稳定造成影响。

对此，上海海事法院建议银行等贷款机构充分认识航运金融借款风险和航运市场行情波动，做好贷前审慎审查，严格执行抵押财产的评估审核手续，合理评估债务人和担保人的偿债能力。在债务履行期间，加强贷后资金使用途径的有效监管，对到期应收款项未按时收回建立起有效的反应和预警机制，特别是在市场波动较大时，及时了解相关主体的经营状况。一旦需要通过诉讼维权时，采取财产保全等手段最大程度地保障权益。

2 特点二：水规废止后存司法分歧

在数起水路货物运输合同纠纷案件中，货主通常与 A 公司签订国内水路货物运输合同，委托 A 公司承运货物。A 公司再委托 B 公司运输，货物在 B 公司实际承运过程中灭失或损坏。上述情况下，对于货主与 A 公司之间成立运输合同关系以及 A 公司应就货损承担违约赔偿责任没有争议。但就 B 公司的法律地位及其应否承担连带责任，因《国内水路货物运输规则》（《水规》）被废止而存在较大分歧。一种观点认为，《水规》被废止后，应适用《合同法》的规定来调整沿海和内河运输合同关系。因《合同法》中没有实际承运人的概念，也没有实际承运人与合同承运人承担连带责任的规定，故应根据合同相对性原则，由 A 公司单独承担赔偿责任，A 公司在承担赔偿责任后可依据另一合同关系向 B 公司追偿。另一种观点认为，《水规》属部门规章，审理国内水路货物运输合同案件的法律依据为《民法通则》《合同法》等，实际承运人概念及其承担责任的依据，更多源于在司法实践中形成的法理和规则，《最高人民法院关于国内水路货物运输纠纷案件法律问题的指导意见》（《意见》）尚未废止，《意见》第 6 条规定中仍有合同承运人和实际承运人的表述，可以认为对实际承运人的规定仍然存在，在实务中，水路货物运输业务通常存在多次委托，若仅审理相对性合同关系，则需数次诉讼才能案结事了，而判令合同承运人和实际承运人承担连带责任，可以避免诉累，实际承运人拥有船舶，货主的胜诉权益也更易兑现。

3 特点三：新市场出口运输纠纷高发

近年来，上海海事法院受理纺织品出口企业的货物运输纠纷案件数量一直处于高位。具体呈现如下特点：一是货物出口目的地多为中东、拉美等新兴市场，采用货到付款方式的较多；二是贸易合同大多采用 FOB 贸易条件，货物交付运输后国内出口企业取得正本提单的比例较低；三是相关纠纷与贸易合同具有相当的关联性，多因货物在目的港被提取、国外买方又未支付货款而引发；四是新型市场经济波动较大，因货币贬值引发支付风险较高。

为此，上海海事法院提出多项建议。一是针对部分纠纷中反映出的新兴市场经济波动大、货币贬值引发支付风险高的情况，建议出口企业重视新兴市场中的交易风险，在贸易合同中做出妥善安排，谨慎管控风险；二是针对一些出口企业作为实际托运人而未积极主张单证交付，以致在后续索赔中陷入被动的情况，建议出口企业在将货物交付托运时积极要求承运人或通过货运代理人要求承运人签发并交付提单，以掌握货物控制的

主动权；三是针对部分企业对中国《海商法》关于海上货物运输合同纠纷的诉讼时效期间和时效中断等规定不了解，未能及时通过诉讼方式维护自身权益的情况，建议关注和了解《海商法》关于诉讼时效的特别规定，有效维护自身合法权益，降低交易风险。

4 特点四：邮轮旅游诉讼案件初现

近年来，以邮轮为交通工具的出境旅游方式在中国逐渐兴起。上海的邮轮码头服务体系 and 船供业务等上下游产业链建设日趋成熟，邮轮靠泊艘次和出入境人次持续大幅度增长。上海现已成为亚洲第一大邮轮母港、世界第八大邮轮母港城市。

目前，中国邮轮旅游的主要销售模式为邮轮包船模式，由旅行社包船并转售给旅客的比例占市场总额的 98%。此种模式涉及邮轮公司、旅行社、国际船舶代理企业、邮轮码头等众多主体，法律关系复杂，尚缺乏据以明确界定各方权利义务的法律法规。加之国际邮轮公司的营运惯例与中国普遍消费者的认知存在相当程度的差异，因天气、其他事件等因素造成航程变更而引发的旅客维权、“霸船”事件时有发生。

自去年上半年起，上海海事法院陆续受理 3 起旅客在邮轮上受伤引起的海上人身损害责任纠纷，涉及嘉年华、歌诗达、皇家加勒比等知名邮轮公司。涉案法律关系复杂、法律规则尚待明确、专业性保险产品缺失等都为案件妥善处理带来困难。

为切实维护和保障各方的合法权益，促进邮轮旅游市场持续健康发展，上海海事法院建议邮轮旅游相关行业协会和主管部门进一步加强对合同文本的监管，推出适度平衡邮轮公司、旅行社和游客各方权益的符合中国国情的合同范本，确定合理的免责事项条款和纠纷解决途径，减少纠纷解决的障碍。

从事邮轮旅游业务的旅行社应适时修订与邮轮公司、旅客之间的合同文本，注意规范合同内容，进一步明晰旅行社与旅客的权利义务。尤其对于无法归责于旅行社的航程变更、免责事项等条款，应当在合同中以明显有别于其他条款文字的字体和颜色，特别提醒旅客注意。对于旅客在船期间发生的人身意外伤害事件，应在合同中明确不同的责任主体。

各大保险公司和保监会等机构可研发推广专门适用于邮轮旅游的综合保险产品，由旅行社采取措施提示旅客购买适合的保险，以便旅客在海上旅途中一旦发生人身意外伤害后能得到比常规保险产品更全面的保障，同时也使旅行社的合法权益得到更好的维护，避免动辄被卷入纠纷。

5 特点五：船舶清污费用案件集中

2015 年以来，上海海事法院受理的船舶污染损害责任纠纷明显上升，两年收案 15 件，已超过同类案件此前五年的总量，其中对船舶出险溢油进行清防污作业的企业向被救助方主张费用的案件有 13 件。此外，还出现被救助方主张返还超出实际支出部分的预付费，以及对事故影响进行模拟预测的机构主张预测费用的案件。

上述 13 件案件分别涉及 4 起船舶溢油事故，其中 3 起有多家企业参与清污作业，作业结束后同时对被救助方主张费用。这些企业提供的证据材料不完整，仅能提供单方面编制的处置费用统计、总结报告、船级和资质证书等，而以中国航海学会船舶防污染专业委员会发布的《水上污染防备和应急处置收费推荐标准》作为计费依据。在船舶作业情况的记录、所主张作业费用的合理性等方面存在较明显的瑕疵，双方对费用的发生和计算争议较大，给纠纷的及时解决带来困难。

为妥善解决纠纷，保证船舶污染事故得到及时救助，上海海事法院建议从事清防污和事故救助的企业加强船员培训管理，制定作业期间的操作规范，严格依规记载船舶航行日志等法定文件，详细记录从事清防污作业的相关情况，提供船舶运行全过程的完整的原始记录，为日后主张作业费用、维护自身权益提供依据。根据海事主管部门指派进行作业的企业，还应及时要求有关部门提供相关的文件材料，以证明清防污作业系受到海事部门的指示或经其同意。同时，企业在主张作业费时，应参照成本合理规定，提出的收费项目和收费依据均应有证据支撑，并符合市场规律，合乎事理逻辑。

6 特点六：涉船员纠纷案件受重视

《白皮书》对上海海事法院 2014—2016 年审理的涉船员权益保护的相关案件进行专项总结和分析，发布涉船员权益保护的典型案例。可见中国司法系统对涉船员的司法正在重视。据悉，最高人民法院正在起草涉船员纠纷案件审理的司法解释，体现了中国建立和健全船员权益保护相关制度、切实保护船员合法权益的积极态度和持续努力。

《白皮书》显示，三年来，上海海事法院共受理各类涉船员纠纷案件 2000 余件，其中船员劳务合同纠纷案件 790 件。受市场经营状况影响，每年受理案件数有较大幅度的波动，其中，2015 年集中出现多起因船东经营不善而弃船，船员集体诉请支付报酬的案件。此外，涉外、涉港澳台的船员劳务合同纠纷案件增长明显，仅去年，上海海事法院受理三批共计 48 件因外国船东弃船，船舶正在中国船厂修理，船上船员要求扣船并主张支付工资报酬的案件。[返回](#)

中国港口企业的“出海经”

航运央企中远海运集团和招商局集团是中国企业开启海外港口投资的“先锋”，而两家企业的海外港口布局也有着各自不同的策略。中远海运集团的海外港口投资与其航运业务相辅相依，海外港口投资为其全球枢纽港进行布局，枢纽港布局同时也为更好地铺设全球航线网络。对于招商局集团而言，其投资海外港口的同时也注入“前港—中区—后城”的蛇口发展模式：以港口为龙头和切入点，以临港产业园区作为重要载体，打造国际产能合作平台。

中国港口长期以来雄踞全球各类港口排行榜的重要位置，伴随着货物吞吐量增长趋缓，以及“一带一路”战略的推进，地方港口集团开始将“国际化”作为企业战略发展目标之一，纷纷开启“出海”之旅。而第一步必然是谨慎的，地方港口集团几乎毫无例外地选择“追随战略”，与大型企业一起“抱团出海”。

中国港口企业的海外投资有大环境的驱动，也有企业发展的内生动力。全球金融危机爆发之后，为筹集资金而疲于奔命的海外企业和相关政府部门均放松了对中国企业的监管和审查，减少了海外港口投资的政治障碍和隐性成本。“一带一路”战略也鼓励和支持有比较优势的企业对外投资，这也加大了海外港口投资的步伐。对于中国港口企业而言，面临着供给侧结构性改革的巨大压力，国际化则提供了一条解决之道。

1 中远海运和招商局成“出海先锋”

在经历一系列重组整合之后，中远海运集团和招商局集团成为航运业的最后两家央企。毋庸置疑，两家航运央企旗下的港口企业成为中国企业的“出海先锋”。

中远海运集团是中国港口企业开拓海外港口布局的先行者。2003 年，中远海运集团旗下港口业务上市公司中远海运港口（01199.HK，前身为中远太平洋）与新加坡港务集团合资成立中远—新港码头有限公司，共经营两个泊位。这是中远海运集团在海外投资的首个码头项目。

2008 年，招商局集团旗下的招商局港口（00144.HK，前身为招商局国际）实施海外战略，2009 年 9 月获得斯里兰卡政府颁发的科伦坡港集装箱码头项目意向书，成为其进入海外港口市场的“热身”。2010 年，招商局港口与中非发展基金成立合资企业收购尼日利亚 TICT 集装箱码头 47.5% 股权，正式进入海外港口市场。2011 年，招商局港口成功持有斯里兰卡科伦坡港集装箱码头 55% 股权，这是招商局港口首个海外控股的码头。

而仔细分析中远海运集团和招商局集团的海外港口投资时，会发现两者明显不同的战略。

1.1 中远海运：与航运相依的港口全球化

重组而成的中远海运集团确立了全球化战略目标，其中将优先发展四大产业：第一发展集装箱班轮运输；第二发展航运金融产业；第三全球综合物流布局；第四依靠“一带一路”战略实施全球港口收购。

谈及港口的全球化战略，中远海运集团董事长许立荣曾表示，因为航运与港口是唇齿相依的关系，中远海运集团可以依靠港口发展航运，同时可以通过港口的固定回报支持航运的发展。全球班轮运输的集中度未来会越来越高，无论是联盟，还是合作方，都会首选自己的港口。

表 1 中远海运集团海外码头投资情况

海外码头	所属国家	持股比例(%)
比雷埃夫斯码头	希腊	100
苏伊士运河码头	埃及	20
Kumport 码头	土耳其	26
安特卫普码头	比利时	20
泽布吕赫码头	比利时	24
中远-新港码头	新加坡	49
釜山码头	韩国	5.5
西雅图码头	美国	13.33
鹿特丹 Euromax 码头	荷兰	35
阿布扎比哈里发码头二期	阿联酋	90
瓦多控股公司	意大利	40
Noatum 港口控股公司	西班牙	51

来源:《航运交易公报》记者整理

从截至目前的中远海运集团的海外码头情况来看（见表 1），其海外港口的投资策略主要围绕其航运业务展开。从港口分布区域来看，位于欧洲、亚洲及北美，这也与中远海运集团在全球贸易主干航线的布局相一致。上述已经投入运营的港口，已经成为中远海运集运以及其所在海洋联盟的挂靠港口。

中远海运港口在 2016 年年报中提及未来发展重点：未来将重点推进欧洲、中南美、东南亚等地区项目，并同时关注非洲的投资机会。显然，这样的发展重点除了相辅集团的航运业务之外，也有依托国家“一带一路”战略的发展机遇，通过港口投资带来更多贸易机会，从而带来更多航运需求。

在“一带一路”战略下，通过港口等基础设施的建设，将带动水、陆等硬件提升，相关基础设施建设变相带动了基建资源、资金等的流通，航运业作为基建资源的载体，将会随着基础设施投入的增加而受益；“一带一路”战略促进区域经济发展，引导港口（吞吐及停靠能力）配套设施之间的匹配，在提升基础设施建设的同时，带动新航线开拓，优化区域性航线，组织新的物流及贸易流模式；相关基础设施，如港口、航道等的改造，直接带动区域港口与航道工程，带来水工、工程船舶的运力需求；区域经济贸易带来陆路、水路物流需求，带动工程货物、大宗商品、集装箱等运输需求。

1.2 招商局：海外港口投资将复制“蛇口”模式

不若中远海运集团，在海外港口的投资上需要考量航运主业的受益情况，招商局集团首先考量的是区域经济发展所带来的机遇，正因为此，招商局集团的海外港口投资项目从新兴市场开始。

2008 年，招商局港口实施海外战略之后，2009 年 9 月获得斯里兰卡政府颁发的科伦坡港集装箱码头项目意向书，成为其正式进入海外港口市场的“热身”。2010 年，招商局港口与中非发展基金成立合资企业收购尼日利亚庭堪岛集装箱码头 47.5% 股权，正式进入海外港口市场。2011 年，招商局港口成功持有斯里兰卡科伦坡港集装箱码头 85% 股权，这是招商局港口首个海外控股的码头。

截至去年年底，招商局集团投资的全球港口网络分布于 19 个国家和地区、49 个港口，大多是“一带一路”沿线国家和地区的重要港口，海外港口总投资超 20 亿美元（见表 2）。

表2 招商局集团海外码头投资情况

海外码头	所属国家	持股比例(%)
科伦坡国际集装箱码头	斯里兰卡	85
庭堪岛集装箱码头	尼日利亚	28.5
洛美集装箱码头	多哥	50
吉布提港有限公司	吉布提	23.5
Kumport 码头	土耳其	26
Terminal Link 公司	法国	49

来源:《航运交易公报》记者整理

海外拓展方面，招商局港口表示将抢抓“一带一路”建设的发展机遇，以“巩固亚洲、完善非洲、拓展欧洲、突破美洲”为发展方向，积极研究和捕捉港口、物流及相关基础设施的投资机会，不断完善全球化港口网络布局。招商局港口提出的新目标是成为“世界一流的港口综合服务商”，对于此目标的解读就是：招商局港口以往专注于港口的装卸与堆存的传统业务，业务定位主要在传统的港口业务的投资、运营，如今发展全产业链的“大港口”和“大物流”。可以说，招商局港口新的发展目标与招商局集团“前港一中区一后城”的蛇口发展模式一脉相承：以港口为龙头和切入点，以临港产业园区作为重要载体，打造国际产能合作平台。

“前港”，即利用招商局集团全球布局的口岸优势，强化其对港口周边物流活动的辐射能力，实现运输、储存、装卸、搬运、包装、流通加工、配送、信息处理以及多个环节诸多领域的整合。

“中区”即在港口信息化的基础上，建设线上线下的 O2O 体验交易中心，同时在区域内配备保税仓功能，实现辐射国家和地区采购商小商品现场提货，大宗商品线上下单仓内出货，并紧密结合“前港”实现货物的端到端物流配送。同时，在港口保税园区内建厂破除关税壁垒，输出产能。通过在保税园区内建厂，将大幅缩短跨境运输费用、贸易代理成本、通关成本等，实现产品运营本地化、本地加工生产。

最后，利用港口和园区的发展，通过工业化提高生活水平，促进人口增长，产生住宅和商业需求，在港口和园区周边建设城市功能，也就是“后城”，又通过城市化反过来提升工业区和港口的价值。

“前港一中区一后城”的开发模式开始伴随着招商局集团的海外投资逐渐向国外扩展。近年来，招商局集团正在“一带一路”沿线布局建设“丝路驿站”。作为“丝路驿站”的首个试点，去年 1 月，招商局集团与吉布提政府签署《吉布提出口加工区开发合作框架协议》，拟与吉布提政府合作开发自由贸易区。目前该项目以临港自贸区为主要载体，加强港口、临港产业园及公路、商业服务设施等在内的硬环境和通关、结算、支付以及大数据等软环境建设。显然，在招商局集团“丝路驿站”的布局中，港口投资将是其中重要的一环（见图 1）。



2 地方港口集团的“追随战略”

中国港口长期以来雄踞全球各类港口排行榜的重要位置，伴随着吞吐量增长趋缓，以及“一带一路”战略的推动，这些财大气粗的地方港口集团开始将国际化作为企业战略发展目标之一，纷纷开启“出海”之旅。

2.1 海外项目加速推进

全球最大集装箱港运营商上港集团（600018.SH）将国际化战略作为发展的主要战略目标，这也是国内首家真正“出海”的地方港口集团。2010年，上港集团成为比利时APM码头泽布吕赫公司持股25%的股东，涉足欧洲大陆北海海岸4个深水港口之一，上港集团国际化战略迈出了实质性的一步；2015年3月，上港集团发布公告称收到以色列港口开发和资产有限公司的通知，企业成功中标以色列海法新港自2021年起25年的码头经营权。

而自上港集团之后，国内不断有地方港口集团加快海外港口投资步伐，据统计，北部湾港务集团、烟台港集团、山东岚桥集团、河北港口集团、青岛港国际以及大连港集团目前都有明确的海外港口投资项目（见表3）。

表3 中国地方港口集团海外港口投资情况

地方港口集团	海外港口项目	时间
上港集团	比利时APM码头泽布吕赫公司25%股权	2010年
	以色列海法新港自2021年起25年的码头经营权	2015年
北部湾港务集团	马来西亚关丹港40%股权	2014年
	文莱摩拉港有限公司51%股权	2017年
烟台港集团	几内亚博凯地区多功能重件码头建设、矿山开发及营区建设、海上物流通道建设	2014年
山东岚桥集团	澳大利亚达尔文港99年租赁权	2015年
	巴拿马玛格丽特岛港口	2016年
河北港口集团	印尼占碑钢铁工业园综合性国际港口项目	2016年
青岛港国际	意大利瓦多港项目	2016年
大连港集团	吉布提港口及相关物流领域项目	2017年

来源：《航运交易公报》记者整理

2013年10月，在国家主席习近平和马来西亚总理纳吉布的共同见证下，广西北部湾港务集团与IJM集团签署《马来西亚关丹港股权转让协议》，正式参股关丹港建设，实现了中国企业以建设和运营方式整体入股东南亚港口零的突破。2014年正式入股关丹港后，广西北部湾港务集团迅速全面参与港口建设运营。今年2月21日，广西北部湾港务集团控股51%的文莱摩拉港有限公司揭牌成立，标志着广西北部湾港集团正式完成文莱摩拉港集装箱码头接管工作，“文莱—广西经济走廊”的旗舰项目顺利落地。

2014年年初，烟台港集团与山东魏桥创业集团、新加坡韦立国际集团、几内亚UMS公司共同组成“赢联盟”，期望发挥各方优势，构建烟台港连接非洲博凯港的年运输量1000~3000万吨的国际铝矾土航线。2015年7月，由“赢联盟”成员共同投资建设的几内亚博凯内港码头项目建成投运装船仪式在几内亚举行。这是烟台港集团首次在海外建港的示范项目，这条航线确立了烟台港成为中国最大铝矾土枢纽港的地位，并成为大宗散货物流多式联运全产业链的成功案例。

2015年10月，山东岚桥集团以5.06亿澳元（约3.7亿美元）获得澳大利亚北部地区达尔文港99年的租赁权。此后不到一年，山东岚桥集团再度布局世界核心枢纽港口，于去年5月收购巴拿马最大港口——玛格丽特岛港口，计划建成现代化和高效率的深水港口，为实现“一带一路”沿线港群协同发展发挥积极作用。依托巴拿马广阔的发展前景，山东岚桥集团将充分发挥玛格丽特岛港的区位优势，不断优化美洲玛格丽特岛港与亚洲岚桥港、大洋洲达尔文港之间的协同增效作用，顺应世界港口业的发展潮流，推进港口的现代化建设。

去年7月下旬，河北港口集团在印尼首都雅加达正式注册成立印尼秦海港口有限公司，标志着河北港口集团投资的首个境外港口项目——印尼占碑钢铁工业园综合性国际港口项目进入全面实质性推进阶段。综合性国际港口是印尼占碑省钢铁工业园的配套项目，投资该项目是河北港口集团积极践行“一带一路”战略、响应河北省优势产能“走出去”号召的重要举措，也是河北港口集团开拓海外市场、延伸产业链条、促进国际化发展和转型升级的有效途径。

去年10月12日，青岛港国际（06198.HK）与马士基码头就购买意大利瓦多港9.9%权益达成协议，这是青岛港国际的首个海外港口项目。青岛港国际表示，依托青岛港与马士基码头的优势资源，签署股权买卖协议及股东协议将进一步促进双方于瓦多港项目的合作，实现强强联合，助推企业国际化战略的实施，拓展企业发展空间。

2015年10月15日，大连港集团与招商局港口、吉布提港务公司共同签署三方在吉布提共和国境内联合开发港口及相关物流领域项目的合作备忘录。吉布提项目是大连港集团实施国际化发展战略、开展海外投资的首个项目，同时也是融入“一带一路”战略的重点项目。今年1月16日，招商局港口公布就投资吉布提国际自贸区，分别与招商局投资发展（招商局港口最终控股公司CMG的附属企业）及喜铨（招商局蛇口工业区全资附属企业）订立有关资产合营企业的资产公司股东协议；与招商局投资发展、喜铨、大连港集团及亿赞普集团订立有关营运管理合营企业的营运管理股东协议。招商局港口、招商局投资发展及喜铨各自拥有资产合营企业的40%、40%及20%权益，而招商局港口、招商局投资发展、喜铨、大连港集团及亿赞普集团各自分别拥有营运管理合营企业的26.7%、26.7%、13.3%、25%及8.3%权益。

2.2 多采取“追随战略”

在研究地方港口集团的“出海”项目之后，发现其在进行海外港口投资项目时，表现较为谨慎，多采取“追随战略”，与其他企业抱团“出海”。

对于上港集团的首个海外项目，上港集团曾表示，一方面，泽布吕赫港有良好的区位优势，中欧贸易前景广阔，港口会有很大的增长空间；另一方面，上港集团与马士基集团是长期合作伙伴，国际化战略也首选马士基集团进行合作。泽布吕赫码头公司成立于2006年，负责该港一个集装箱码头的运营，曾由马士基集团旗下的APM码头公司全

资拥有。2010 年，上港集团最终以 2716 万欧元，收购泽布吕赫码头公司 25%的股权，APM 码头公司持有另外 75%股权。2014 年，APM 码头公司又将其拥有的泽布吕赫码头公司的 24%股权出售给中海集团。

在青岛港国际的“出海”过程中，同样有着马士基码头的身影。去年 10 月，青岛港国际全资附属企业青岛港国际发展（香港）有限公司与马士基码头签订股权买卖协议，内容为青港国际发展以约 174.54 万欧元的对价向马士基码头购买瓦多投资公司 16.5%的已发行股本。而同一天，中远海运港口全资附属企业中远海运瓦多公司与马士基码头就购买瓦多控股公司 40%已发行股本订立股份买卖协议。瓦多港是青岛港国际的首个海外码头合资项目，有马士基码头和中海海运港口的加注，及马士基航运与中远海运集运两大集装箱船队的支持，瓦多港的货源有着稳固基础，其经营前景较为乐观。对于青岛港国际而言，首度“出海”便有“大佬”护航，其国际化战略迈出了坚实一步。

显然，中远海运港口已经成为青岛港国际“出海”的战略合作伙伴。1月20日，中远海运港口与青岛港国际分别发布公告，宣布双方达成交易协议，中远海运港口将战略入股青岛港国际。通过交易，中远海运港口合计持有青岛港国际约 18.41%的股份，而中远海运集团则合计持有青岛港国际 20%的股权。此外，双方还达成战略合作协议，将共同投资海外港口码头项目。在携手完成瓦多港的投资后，双方将共同投资的海外港口码头项目将是阿联酋阿布扎比哈里发港二期集装箱码头项目。去年 9 月 28 日，中远海运港口全资子公司中远海运阿布扎比与阿布扎比港务局签订特许权协议，双方将成立合资企业联合经营位于阿联酋阿布扎比哈里发港的哈里发港二期集装箱码头，合资企业将拥有 35+5 年特许权。中远海运阿布扎比拥有合营企业的控制性股权。

而大连港集团的“出海”则是借助招商局集团的力量。在吉布提国际自贸区项目中，大连港集团携手招商局集团，积极投入自贸区的开发、建设、管理和运营。目前，2 平方公里的起步区即将开工，项目包括商贸物流园区和出口加工区。希望借助招商局力量“出海”的不仅有大连港集团，6 月 10 日，辽宁省政府与招商局集团签署合作协议，双方将合作建立辽宁省港口统一运营平台，以大连港和营口港为基础，招商局集团主导运营。显然，招商局集团的入驻，除了整合成立辽宁港口集团之外，还将大大提升未来辽宁港口集团的国际竞争力。

与大连港与辽宁港口集团一样，2015 年成立的浙江省海港集团正在为“出海”做准备，选择的合作伙伴也是招商局集团。今年 6 月 8 日，浙江省海港集团与招商局港口签署境内境外港口股权合作项目，总投资将不低于 70 亿元。

3 港口企业的“出海动力”

伴随着中国航运企业在国际市场地位的提升，海外港口投资成为其进行配合和扩大全球运输网络必不可少的物流端。伴随着“一带一路”战略的实施，在沿线国家和地区的大规模的基础设施投资建设中，港口再次成为重要节点。

3.1 “一带一路”推动海外投资

自 2010 年以来中国 GDP 增速开始放缓，从 2010 年的 10.45%降至 2016 年的 6.7%，出口方面则更显疲弱。而与此同时是出现轰轰烈烈的产业转移与升级，以及部分产业产能过剩的局面。面对产能过剩难题，对外投资不足，加上人民币国际化的挑战，“一带一路”战略恰好给予中国“走出去”的机会，有效提振对外投资，成为近几年来重要的发展战略之一。

去年，中国境内投资者共对全球 164 个国家（地区）的 7961 家境外企业进行非金融类直接投资，累计实现对外投资 1701.1 亿美元，同比增长 44.1%（见图 2）。十余年来，中国对外投资规模由最低时的全球第 17 位（2007 年）到 2015 年首次列全球第 2 位。



交通运输部国际合作司副司长任为民此前接受媒体采访时表示，港口在建设“21 世纪海上丝绸之路”进程中起着至关重要的作用，沿线国家（地区）间的港口投资建设运营合作，是未来建设“21 世纪海上丝绸之路”的重要方向。在任为民看来，在“21 世纪海上丝绸之路”这个大的框架下，未来港口布局应该有 3 个特点：世界级大港大多数位于“海上丝绸之路”沿线；沿线有众多世界级的石油、铁矿石等资源装卸港；沿线有众多的地方和区域性港口。

“海上丝绸之路”沿线国家（地区）的人口、GDP、贸易在全球的占比均超过五成，从而导致整个“海上丝绸之路”航线的集中度要高于其他区域。据相关数据统计，“海上丝绸之路”相关区域集装箱海运量全球占比近七成。

沿线区域如此大的海运量，必然催生大量连接贸易的重要节点——港口。在全球前 100 大集装箱港口中，2010 年，“海上丝绸之路”沿线国家（地区）的港口中有 37 个港口入围，总吞吐量达到 2.48 亿 TEU，占比为 57%，其中东北亚、东南亚、南亚和中东有 31 个港口，吞吐量达到 2.38 亿 TEU，占比为 55%。2015 年，在全球前 100 大集装箱港口中，“海上丝绸之路”沿线国家（地区）的港口中有 44 个港口入围，总吞吐量达到 3.35 亿 TEU，占比为 62%，其中东北亚、东南亚、南亚和中东有 41 个港口，吞吐量达到 3.26 亿 TEU，占比为 60%。

“海上丝绸之路”的战略构想自 2013 年 10 月公布以来，经过三年多的市场实践，由中国沿海港口经南海到印度洋延伸至欧洲，以及由中国沿海港口过南海到南太平洋等方向的运输大通道上，已经诞生了许多中国企业参与的港口项目。目前在新加坡、马来西亚、斯里兰卡、巴基斯坦、埃及、以色列、希腊、意大利、比利时、荷兰等国家的港口背后均有中资企业的身影。

3.2 流动性短缺带来更多收购计划

可以发现，中资进行海外港口投资的步伐在全球金融危机爆发之后明显加速。一方面，金融危机所带来航运市场的低迷使得港口运营变得艰难，港口资产严重贬值，为缓解流动性短缺，原有的港口运营商不得不出售港口资产以缩小规模，这样市场上就有了更多的收购机会；另一方面，全球金融危机的爆发，为筹集资金而疲于奔命的海外相关政府部门纷纷提出港口等资产私有化的决议，而为了筹集到更多资金，放松了对中国企业的监管和审查，减少了海外港口投资的政治障碍和隐性成本。

从全球港口产业布局来看，伴随着全球经济的发展变化，港口产业的资金流向越来越从发达国家转向新兴国家。海外港口能力呈现出结构性不足的态势，尤其是新兴经济

体的港口业方兴未艾，有着广阔的发展前景。而新兴市场的港口建设由于缺乏大规模的建设资金也为中资企业提供了更多的机会。

在“海上丝绸之路”沿线国家（地区）中，尤其在东南亚，还存在着大量的内在需求（见图 3）。亚洲开发银行的数据表明，在主要亚洲国家里，2010—2020 年，年均投资需求约 0.73 万亿美元，总体投资需求约 8 万亿美元。从投资方式来看，68% 的投资将用于修建新产能，32% 用于维护或更换陈旧设施；从投资领域来看，31% 的投资额将用于运输领域。



“海上丝绸之路”沿线国家（地区）还有很多港口设施比较落后，尤其是码头作业和港口物流的运作效率较低，连而不通，通而不畅，还有很大的提升空间。“海上丝绸之路”沿线国家（地区）贸易的增长、港口基础设施的需求等，给中国港口企业带来巨大的挑战和机遇。

3.3 中国港企面临供给侧改革

交通运输部水运科学研究院数据显示，2004 年中国港口吞吐能力适应度为 0.9，2016 年为 1.22。从总体水平来看，相当于港口设计吞吐能力比实际吞吐量高出 20%，如果拿这个数字与集装箱船运力或者与散货船运力对比的话，港口吞吐能力从总量来说，通过能力的富余程度并不比航运好多少，这一点可能出乎很多人的意料。

对于中国港口企业而言，各自怀有自己的雄心，都希望建设不同的国际航运中心、航运枢纽，每个港口都有自己服务的腹地，都有自己服务的不同经济体。港口主要分为三类：第一类港口基本上服务自己的腹地；第二类港口服务自己的直接腹地及周边的经济腹地；第三类港口是核心的国际性枢纽港，比如上海港、新加坡港和香港港，除了服务本地腹地之外，还有富余能力从事支线中转的业务，这样的港口才能成为国际航运中心。

在国内市场的巨大压力之下，大型港口企业同样需要进行供给侧改革。国内一家大型港口企业高层认为，港口供给侧改革需要促进四大转变。第一个转变，从点上竞争过渡到网络竞争，未来港口优势会体现在与其它港口是否能形成真正的网络联动、互动，以及将整个供应链的服务水平提升到足够的高度。第二个转变，从控制资源向管理资源转变。第三个转变，从单纯提升码头经营效率向供应链的协同与互动转变。第四个转变，从增加客户的价值向实现生态系统价值最大化转变。

显然，港口企业的国际化战略将是供给侧改革中的一条有效路径。通过实施国际化战略，中国港口企业可以拓展发展空间，实现规模经济，提升综合物流功能。当然，这

其中也有一定风险，正如中远海运集团董事长许立荣在由国务院发展研究中心主办的“中国发展高层论坛 2016 年会”上指出的：港口码头项目属于基础设施建设行业，在国际港口码头业投资方面，希望各界能够关注并着力解决两个问题：一是规避投资的政治风险；二是提倡以资本为纽带，加强与全球上下游产业链企业的合作，并拓展资本来源，扩大融资渠道，降低投资风险，提高回报率，提升国际合作水平。[返回](#)

微信公众号“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](http://www.chinashippinginfo.net)E-mail: tong@sisi-smu.org



上海国际航运研究中心 Powered by SISI
CHINA SHIPPING DATABASE
中国航运数据库