

时事经济与航运

中国海洋运输情报网主办

2016 年 09 月 19 日 (第 1613 期)

◆ 中国经济增长正在运行 L 型拐点，改变下行态势.....	1
◆ 构建创新、活力、联动、包容的世界经济.....	3
◆ 低迷市场中如何捕捉机遇.....	8
◆ 中国海仲业发展的若干思考.....	11
◆ 航运平台实践探索及思考.....	13
◆ 船舶大型化加剧港口供应链挑战.....	15

中国经济增长正在运行 L 型拐点，改变下行态势

近年来，在世界经济增长放缓，全球贸易萎缩的大环境下，我国出口持续负增长，对 GDP 的贡献为负；产能严重过剩，全要素生产率持续下降；对国民经济影响较大的房地产行业出现周期性调整，拖累投资和消费。

正是由于上述外生性、结构性和周期性“三性”叠加，我国经济持续存在较大的下行压力。伴随着中国经济增长速度放缓，境内外看空中国经济的声音也此起彼伏。如何客观、理性地分析当前和未来一个时期我国经济增长趋势，显得尤为迫切和必要。

人们为形象描述未来增长走势，给出了 L 型、U 型、V 型乃至 I 型和倒 L 型等多种运行形态。今年 5 月，人民日报刊发了对“权威人士”的访谈，其中对当前中国经济的一个重要判断就是，我国经济运行不可能是 U 型，更不可能是 V 型，而是 L 型的走势。作出这样的判断，是基于现有中国经济发展的实际。

1 没了人口红利，但其他一些红利正在显现

未来一个时期，作为仍处在城镇化和工业化快速进程中的发展中大国，我国仍具有保持中高速增长的动力。不可否认，我国的人口红利的确渐行渐远，但我国的教育红利却正在显现。

一个时期以来高等学校培养了大批学生，高素质劳动力快速增长，明显改善我国人力资源的质量。随着人力资本质量快速提升和资本累积持续扩大，我国创新能力大幅度提升；研发经费占 GDP 的比例已达到 2.2%，接近发达国家水平，为创新发展创造了良好条件。

近年来我国工业的确出现增长放缓，但服务业却在持续较快增长，占比升至 56%；投资增速明显回落，消费持续增长，已成为拉动经济增长的主要力量，2016 年上半年消费对 GDP 增长贡献率已达到 73.4%；未来经济增长水平将进一步由第三产业和消费主导，经济增长动能正在转换。

从区域角度看，我国经济增长仍有较大的拓展空间，“一带一路”开发将带来数万亿投资需求；中西部、长江经济带和京津冀区域发展规划，将形成不断增长的投资和消费需求。我国改革正在持续深入地推进，将有助于消除体制机制障碍，完善市场经济体制，提升资源配置效率；尤其是供给侧结构性改革，将有助于解决长期以来困扰我国的产能过剩问题，推动经济走向良性增长。

2 未来五至十年我国经济潜在增长率仍可达 6% 以上

城市化是一国经济长期发展的重要动力。在城市化过程中，农村人口持续大规模地进入城市，带来了不断增长的基础设施和住宅的投资需求和不断改善的居民消费需求。从世界各国尤其是发达国家走过的路来看，城市化快速发展的过程往往伴随着经济持续高速增长。

2015 年末，我国常住人口城镇化率仅为 56.1%，而户籍人口城镇化率连 40%都不到，未来城镇化发展空间依然不小。目前我国人均 GDP 才约 8000 美元，而美国已达到 50000 美元以上。

从各国的经验来看，经济增速由两位数下台阶降至中高速水平，往往伴随着城市化已达到了较高水平和人均 GDP 已进入高收入行列。我国的两个近邻日本和韩国即是如此。上世纪 90 年代初，日本 GDP 增速由两位数降至中速增长时，其城市化率已达约 78%，人均 GDP 已达 2.5 万美元左右，进入了高收入国家行列。本世纪初，韩国 GDP 增速由两位数降至中高速增长时，城市化率达到约 80%，人均 GDP 也达到 1.1 万美元的较高水平。

可见，在当前城镇化水平和人均 GDP 水平都不高的情况下，由于存在持续增长的需求，经济增长很难持续大幅度回落至较低水平。经综合测算，未来五至十年我国经济潜在增长率仍可达 6%以上。

当然，任何事物都有惯性，矫枉需避免过正。针对当前经济增长下行压力较重和为了保持未来经济平稳增长，有必要持续开展有力度的逆周期宏观调控。

3 逆周期宏观调控见成效,经济运行呈现趋稳迹象

2014 年第四季度以来，我国宏观调控出现转向，运用四大政策开展了逆周期调节。财政政策更加积极。2015 年财政赤字占 GDP 的比重达到 2.3%，2016 年目标为 3%，而 2012 年仅为 1.6%。财政政策增大了结构性调整的支持力度，加快支出步伐。

投资政策方面，推进了一大批基建项目，发展城市群内和群之间的交通设施建设，计划建设 1000 个特色小镇，持续推动上万亿 PPP 项目落地。房地产政策全面松绑，推出了“两个 9·30”和“一个 3·30”政策调整，持续放宽需求端较为严格的限购限贷政策，促进销售回暖和投资反弹。

货币政策向着稳健偏松方向调整，迄今为止实施了六次降准和六次降息，推动利率水平持续下降，市场流动性保持充裕状态。

在宏观组合政策逆周期的持续和有力调控下，今年以来经济运行呈现出一系列趋稳迹象，走出了与前两年明显不同的态势。

在工业方面，规模以上工业增加值平稳增长，连续四个月运行在 6—6.2%区间；工业企业利润改变了持续回落态势，出现了正增长；工业用电量持续 3 个月增长提速，重工业和轻工业用电量持续 5 个月正增长。

非制造业 PMI 持续保持在荣枯线上较高水平运行；消费稳中有升，保持在 10%以上增长；公路物流运价指数上升，货运量增速升至 6%，物流状况的改善反映经济活跃程度提升。

从钢铁行业和煤炭行业的运行态势看，产能过剩治理已有初步成果。与近年来持续存在的较大工业通缩压力不同，今年以来，在国际市场大宗商品价格回升和我国需求改善的推动下，PPI 降幅连续七个月收窄；尽管目前仍为负值，但年内有可能升为零或正值，表明工业通缩压力明显减弱。

4 有些担忧大可不必,有些风险需要防范

关于金融支持力度。近来人们比较担忧金融支持力度减弱，即信贷增速和社会融资规模增速放缓，其实大可不必。鉴于今年地方政府债务置换力度加大，可能会达到 5.5 万亿以上，前七个月已经达 3.7 万多亿。由于债务置换后，银行相关的信贷转变为债券投资，银行的信贷额度被相应释放，进而又进行了新的投放。

因此，事实上债务置换后银行向经济体进行的融资明显增加了。只是由于地方政府债务不计入社会融资规模之中，因此在后者的统计中没被显示出来。经过置换之后，地

方政府及其相应的融资平台的还本付息压力明显减轻，从而有助于促进地方经济发展。明年地方政府债务置换仍可能以不低于今年的规模进行，其产生的积极效应将进一步显现。

关于民间投资增速急剧回落。毋庸置疑，经济体中依然存在诸多问题妨碍未来经济平稳增长。当前最大的问题是民间投资增速急剧回落。民间投资占固定资产投资 60% 多些的比重，它的大幅走低必然拖累投资增长，而投资又是当前稳增长的关键因素。

对未来增长信心不足，中长期投资风险上升，投资回报率下降以及融资成本偏高都是民间投资继续下降的重要原因。其中，去年 8 月 11 日以来，人民币兑美元和一篮子货币都大幅度贬值，可能是形成决定性影响的重要因素。人民币较短时间内大幅度贬值和贬值预期上升，产生了日益增长的中长期人民币资产投资的避险需求以及预防性需求，促使民间投资步伐大幅度放缓。

因此，当前需要从我国实际出发，颠覆人民币贬值有利于经济增长的传统思维，清醒地认识到，稳投资首先需要稳汇率。短期内最大的不确定性是外部环境的变化，尤其是美联储加息。美联储加息仍可能带来较大规模的资本流出压力，形成新的人民币贬值预期，进而影响境内的资本市场和房地产市场，抑制投资增长，带来资产价格大幅度波动。

面对环境的不确定性和经济体的深层次问题，未来改革和调控两手都要硬，应该两不误。两者既不能相互混淆，也不能相互替代；而应该各司其职，相互促进、相辅相成。改革深化有助于促进经济中长期平稳增长；而调控到位，保持经济平稳运行有助于创造良好的经济环境，保障改革的顺利推进。

风物长宜放眼量。当前必须客观和清醒地看到所存在的深层次和复杂的问题，但切不可一叶障目。未来我国财政政策和货币政策仍有较大的拓展空间，经济体拥有巨大的不可忽视的增长潜力，而“十三五”规划又明确了增长波动的底线，我国经济应该有能力保持中高速增长。

那种认为未来经济增长会自由落体般下行的观点是不可取的。这种过于悲观的观点既不符合经济学常识，也与市场运行规律相去甚远。综合现有情况判断，目前中国经济增长很可能正在运行 L 型拐点，即未来几年经济增速有可能改变明显下行态势，逐渐转向波动中横向运行。[返回](#)

构建创新、活力、联动、包容的世界经济

1 结合对当今世界经济形势的研判，如何“构建创新、活力、联动、包容的世界经济”，实现经济复苏？

国际金融危机以前，世界经济经历了一次较长的繁荣期，是由信息技术为代表的技术进步红利、经济全球化红利、冷战结束的和平红利和美英在 20 世纪 70、80 年代推进改革的红利共同推动的。2008 年以后，世界经济形势发生了逆转，繁荣因素还存在，但推动力明显减弱。不利于增长的因素起了更大作用，一是金融危机的冲击，导致从美国到欧洲的整个经济体系打乱了正常的经济运行，金融危机对全球增长形成了很大的冲击；二是经济周期下行，从长周期的角度来说，目前这个阶段正好是世界经济增长的下行期。金融危机的冲击叠加经济周期的下行，使得现在世界经济依然处在危机后的深度调整期，全球经济出现困难，低速增长，丝毫不奇怪。

全球增长的格局也在调整。在危机前的繁荣期，如果把发达国家和发展中国家比喻为两个引擎，那么这两个引擎都是高速运转的，以美国为代表的发达国家经济增长很好，新兴经济体特别是“金砖国家”也很有活力。危机从美国开始爆发，然后传染到欧洲，首先是发达国家的引擎受到了打击。发达国家为了应对危机，一方面是金融救助，另一方面是采取宽松货币政策来刺激经济。由于美元是一种世界货币，所以流动性外溢到全球，大量流入新兴经济体，同时新兴经济体采取一系列刺激政策，使得新兴经济体在次

贷危机和主权债务危机爆发以后维持了一段高速增长，这其中中国对全球经济增长做出很重要的贡献。在有些年度，中国对世界经济增长的贡献超过了 40%，这与中国经济规模很大——世界第二位有关，也和中国采取一系列宏观管理政策使得中国保持高速增长有很大关系。在全球经济总体不好的情况下，更凸显出了中国对世界经济增长的贡献。

近两年，像中国、印度这些新兴经济体也开始出现了经济减速。每一个国家都不可避免地受到全球金融危机的冲击，同时每个国家也有其自身内在的原因，比如中国经济增长进入新常态，是一个阶段性变化：从超高速增长进入中高速增长阶段，我们有自己特殊的困难。

同时，中国的减速又会对全球产生溢出效应，最明显的溢出效应是中国作为全球最大的初级产品进口国，其经济减速推动初级产品市场供需矛盾发生了逆转。原来是供不应求，现在是供过于求，相应地出现初级产品价格大幅回落。2014 年初级产品价格开始大幅回落，一些严重依赖初级产品出口的新兴经济体出现很大困难。国际收支出现了大幅的逆差，税收也在减少，经济出现了放缓，像巴西甚至出现了负增长。现在的增长格局是发达国家减速，新兴经济体总体也减速，同时各国增长形势更加分化。这里面，既有共性问题，也有个性问题。要让全球经济实现复苏，首先各个国家自己要努力针对存在的问题寻找重振经济的办法，因为每个国家面临的形势都不一样。比如发达国家未来经济增长更多地靠技术革命，像美国、德国、法国这些大国，包括日本都提出了一系列发展新经济、发展高技术的国家战略，比如美国正在利用制造业的回归来突出发展这些高科技产业，力图在新技术革命背景下抢占制高点。当然，要真正成为经济的新引擎，还有赖于重大突破性技术的出现，这并不是投入研发的资金多就能突破，有时候需要某个天才的发现。目前，新技术革命方兴未艾，但尚未形成推动世界经济的新引擎。

发展中国家有发展中国家的问题。就中国来说，针对中国当前经济面临的突出问题，中央提出推进供给侧结构性改革。去年中央经济工作会议，提出了供给侧结构性改革的五大任务——“三去一降一补”，内涵是很丰富的。希望通过供给侧结构性改革来消除阻碍经济增长的一些结构性矛盾和体制性矛盾。

全球金融危机爆发后，G20 成为世界主要经济体开展宏观经济政策交流与协调的重要平台，在全球携手应对金融危机方面发挥了作用。当前，世界经济面临巨大下行压力，发挥好 G20 的作用，有利于国际社会形成共识，推进全球经济复苏。

一是加强国际宏观经济政策协调。现在全球在宏观政策方面缺乏一定的协调机制，而大国的宏观政策又往往有溢出效应。以美国为例，其宏观经济政策依据国内经济情况，并没有充分考虑其溢出效应，美国一加息，全球的资金就开始往美国流，其他国家就会受到影响。因此，要加强国际宏观政策协调，特别是这几个大国，不能只根据自己的宏观指标来决定宏观政策，而是要着眼于全球经济的复苏来协调宏观政策。G20 峰会提出的“构建创新、活力、联动、包容的世界经济”是一个目标。要实现“活力”和“包容”的目标，峰会首先要加强已经占到全球 GDP80%以上的这 20 个大经济体的宏观政策协调。

二是要防范金融风险。20 国集团能有今天的地位，与在 2008 年金融危机时发挥的作用有很大关系。但现在全球资金跨境流动，新的风险还在积累，并且伴随着各种各样的冲击因素，所以也需要国际社会合作来防范金融风险，这是让世界经济复苏的一个基础。如果现在全球金融还是动荡，不断出现危机，就谈不上所谓经济复苏了。

三是各国要合作，进一步寻找出路。首先是共同努力，进一步推进全球贸易投资的自由化、便利化，推动经济全球化不断深化，然后通过全球分工的深化来进一步释放活力。经济全球化是一把双刃剑，总体而言，它反映了生产领域国际分工深化的内在要求，有利于经济发展，但其收益与成本在各国之间分配是不均匀的，有些国家的特定群体感受到的挑战较多，出现了逆全球化甚至反全球化的思潮。在当前经济增长普遍乏力、竞争加剧的形势下，出现了各种各样的变相保护主义，妨碍了跨境投资和国际贸易的顺利开展，比如针对中国的钢铁出口有几十个反倾销、反补贴的贸易保护和贸易救济措施。

四是各国要共同推进结构性改革。其实每个国家，无论是发达经济体还是新兴经济体，都同样面临艰巨的改革任务。当然，改革说起来容易，做起来很难，但大家必须一起改革，释放各自国家增长的活力。在中国，十八届三中全会制定了全面深化改革的蓝图，出台了大量改革方案。当前中国正在强力推进供给侧结构性改革，这对 G20 峰会推进改革将起到一个示范。

五是共同推动新技术革命。新技术革命带来的新产品、新技术、新业态和传统的规制是有矛盾的，要通过改革创新的办法释放新技术革命的潜力和活力。例如，Uber 通过信息技术来实现共享经济，也就是把闲置资源——私家车提供给公众服务，这是很好的。它可以提高资源利用率，降低能耗，是绿色发展，而且方便了客户。可是这样一个变革，在很多国家都受到了阻碍，有的国家甚至明确规定 Uber 是违法的，因为它侵害了原有的既得利益者——出租车司机、出租车公司的利益。类似这样的新技术革命其实还有很多。因此，当信息技术为代表的新一轮技术革命出来的时候，很多原来的法律、规章要相应地改革，才能适应新技术的要求。要有创新、有活力，还要落实到改革上。

总之，从防范风险，到促进合作，从加强政策协调到推进结构性改革，一直到通过改革释放活力，释放技术革命的潜力，G20 有很多工作可做。

2 英国脱欧地震波冲击 G20?

英国脱欧引起全球广泛关注。全球化和反全球化思潮，对“构建创新、活力、联动、包容的世界经济”分别有什么影响？同时，该如何看“中国深度融入世界经济”这个问题？

英国脱欧是全球化进程中的一个重大事件，首先要看清楚，英国脱欧是为什么。经济全球化是把双刃剑，有好的一面，比如通过贸易投资自由化、便利化，深化分工，提高经济效率，让老百姓特别是发达国家的消费者，能够用更低成本去拥有更多以及更高质量的消费品和服务。因此，有些国家虽然人均 GDP 这些年增长很慢，但生活水平提高很快，同样买一双鞋，原来花 100 美元，现在只花 10 美元，福利是改善的。但全球化的双刃剑还有另外一个方面，会带来很多新的挑战，比如跨境犯罪、疾病的跨境传播、非法移民。实际上，英国脱欧最直接的因素是移民造成的。

英国在欧盟里这两年经济算相对比较好，从欧盟内部有很多人是合法地到英国去工作，跟英国的低收入者抢工作，使一部分劳动力市场低技能者的就业竞争加剧。全球化给社会、环境方面带来一些冲击。在经济出现低迷的情况下，全球化带来的冲击却凸显出来了，大量低收入者在公投中支持英国退出欧盟。它的深远意义在于，全世界在进一步推进贸易投资自由化、推进全球化的进程，如何把好处尽可能地释放出来，同时把负面冲击降到最低，这可能是全球主要国家都应该思考的。

脱欧事件对欧盟会产生什么影响？一种观点认为英国脱欧可能会造成多米诺骨牌效应，有更多受益较少的成员国跟着一起脱欧，这取决于欧盟怎么应对。我认为，英国脱欧对欧盟一体化未必不是好事。欧盟一体化不在于成员的多寡，欧盟在贸易投资领域的自由化或一体化已经走得很深了，金融一体化中出现了欧元和统一的央行，但是财政一体化是滞后的。这恰恰是欧盟主权债务危机的根源。未来欧盟要进一步推进一体化，要求成员国更多地让渡“主权”给欧盟。可是恰恰英国在欧盟中是一个特殊成员，它和整个欧盟格格不入，不参与欧元，还要求很多特殊政策，英国在欧盟里面对欧盟一体化是起阻碍作用的。

短期来看，英国脱欧会对全球金融市场带来冲击。由于事先没有预料到英国要退出来，投票结果出乎很多人的意料，所以产生了金融冲击，英镑贬值等等。英国作为一个要靠金融服务来立足的传统大国，脱欧可能会影响到其国际金融中心的地位，但也取决于英国怎么处理和欧盟、美国、东亚，以及中国这些新兴经济体的关系。如果应对得当，也许能把脱欧的好处释放出来。

英国《金融时报》有一篇文章，认为英国脱欧以后应该更多地深化和中国的经济、贸易、投资、金融方面的合作，这得益于不受欧盟的约束。现在英国自由了，可以和中国谈自由贸易安排，可以更好地分享中国经济带来的机遇。总之，有利有弊，这取决于英国后续采取什么样的政策措施。

近年全球贸易和投资低迷不振，连续 5 年低于世界经济平均增长水平。如何推动出台全球贸易增长战略，巩固多边贸易体制，制定全球贸易政策指导原则，填补国际投资治理的空白，重振国际贸易和投资两大引擎，构建开放型世界经济？

对于全球贸易和投资，还不能笼统地定义为贸易投资低迷。贸易总体来看是低迷的，增长速度很低，已经连续好几年低于 GDP，其中货物贸易的增长速度尤其慢，服务贸易增长要快一点。但全球服务贸易统计是不完整的。服务贸易有四种模式，有三种是通过国际收支平衡表统计的。实际上，服务贸易的第三种模式叫做商业存在，它跟投资挂钩。根据一些发达国家的测算，第三种模式带来的服务贸易占比是最高的，但恰恰没有数据。比较全的统计是货物贸易统计，所以贸易低迷特别是货物贸易低迷，这是符合当前的全球贸易状况的，但是还不能说服务贸易低迷。

因为统计不全，有些服务贸易活动增长还挺快的，像全球基础设施建设带来的这种工程承包市场就挺活跃。还有服务外包，因为信息技术带来的信息技术外包和业务流程外包也很活跃。投资在恢复中有很大的波动，金融危机刚爆发的时候投资掉入谷底，然后迅速反弹，反弹后回落又反弹。这些年的全球投资，并不是像贸易那样持续稳定，其波动很大。去年的投资增长很快，但前年就不行，预测今年又是负增长。

对全球来讲，这一轮的全球化是基于规则的全球化。WTO 是最重要的平台，但不是唯一的。在二战以后经过七轮谈判，WTO 推动各成员国不断降低阻碍贸易投资的制度性壁垒，但并没有真正消除，还有进一步降低的空间。

多哈回合的谈判进展缓慢，有几个基本的原因：第一，谈判的议题是发展中国家所关注的发展回合，发达国家没有很强的政治意愿来推动，这样整个谈判就缺乏大国的推动和领导力。第二，WTO 成员太多，有 150 多个，按照现有议事规则叫共同一致，谈判难度本身也增加了，所以多边谈判进展缓慢。

与此同时，一个特别引人注目的现象是，通过区域合作推进贸易投资自由化、便利化。从 1990 年全世界只有 20 个自贸区到现在有 400 多个，如果按每年增加的自贸区数算的话，1990 年到 2000 年平均每年谈成 6.2 个，而从 2000 年以后每年谈成将近 13 个。区域一体化在加速，从数量上来看，速度可以说翻倍了，还呈现出一个特点——大型化，近年的超大型的自贸区，例如 TPP、TTIP、RCEP，每个都占全球贸易投资规模的 30% 到 40%。

此外，从 TPP 开始，区域一体化的安排又变成了新一轮经贸规则的平台。TPP 虽然结束了谈判，但是回到各个国家进行议会审批时，首先在美国碰到了问题。美国的行政当局在力推，希望国会批准，但美国的法律规定对外贸易谈判的权力是属于议会的，议会授权行政部门，授权给美国贸易代表办公室进行对外谈判，这就是所谓快轨授权。目前来看，美国国会的这些议员特别是共和党议员，包括议长，传达出来的信息是不乐观的，两个新的总统候选人也对 TPP 持反对意见，所以 TPP 到底能否在美国得到批准，确实还是有一定的不确定性。

在这样一个背景下，我们再来看全球经济治理，就是由国际经贸规则和相应的一些国际组织构成的。全球经济治理是多层次的，有多边的，有区域的，有双边的。到目前为止主流还是一致的，瞄着自由化、便利化的方向在演进，但是也会有一些支流，比如现在美国在讲的公平贸易。在“公平贸易”大旗下，美国力推所谓“国有企业竞争中性”原则，就是主张竞争中政府不能给国有企业各种各样的优惠，形成额外的竞争力，否则是不公平的。这实际上是借此原则来限制国有企业的竞争力。有人误以为美国的政策已经从自由贸易转向公平贸易。我认为，在全球化的新形势下，美国一手拿着矛，一手拿

着盾：在其有竞争力的行业是拿着矛，不断推进贸易自由化、便利化、金融自由化，例如在 IT 技术产品、环境产品，还有服务贸易、跨境投资等领域，进一步推进贸易投资自由化；在竞争力相对欠缺的领域，它拿着一个盾牌，在所谓公平贸易的理念下，搞一套规则来约束对方的竞争力。我认为全球化的主流还没有变，生产力的发展要求全球分工要进一步深化，会继续推动经济全球化沿着自由化、便利化的方向发展。

3 活力来自全球治理改革

中国经济报告：如何构建充满活力的世界经济？如何开展全球经济治理模式改革？如何完善全球经济金融治理？中国在全球经济治理模式改革中应发挥怎样的作用？

当前全球的经济治理有三个问题：

第一，代表性问题。有很多全球治理机构是在二战以后甚至更早的时候，由西方发达国家主导建立起来的，但这些年新兴经济体在全球贸易、投资中的比重迅速上升，这与他们在现有机构里的话语权是不匹配的，所以这些国际组织的代表性就出现了问题。西方国家相对实力已经在下降了，但其在现有治理机制中的话语权还是很大，很多新兴经济体和发展中国家就认为没有充分体现其影响力和话语权，因此要求改革。

第二，规则的公平性问题。规则是由发达国家主导的，更多地体现发达国家的利益，对发展中国家的利益相对体现得要少，所以规则本身又是不公平的。

第三，对新问题的应对问题。经济全球化和人类发展有很多新的问题，但是缺乏相应的全球治理来应对。比如信息化推进得很快，信息安全是全人类共同面临的挑战，怎样通过共同的合作保障信息安全？又比如气候变化，也是人类共同面临的挑战，需要什么样的新规则，让大家共同承担责任，推动绿色发展？

基于这些问题，全球的经济治理处在一个变革期。全球治理体系的改革，要回答前述的三个问题，第一要更有代表性，能反映各国的实力；第二要更加公平合理，让发达国家和发展中国家的利益更加均衡；第三就是要应对新的挑战、新的议程。现在改革已经在启动了，比如 IMF 份额的改革，中国的份额提升了，这本身就反映一种代表权。

中国在全球治理模式中应该发挥什么样的作用呢？首先，我们要认清楚，当前的全球治理到底是什么性质。应该看到，二战以来的这套全球治理总的来看是反映了生产力发展需要的，它推进了经济全球化，在总体上通过贸易投资的自由化、便利化，对全球的和平和经济繁荣是有利的。综合而言，要肯定它已经发挥的正面作用，同时也要看到上述的几点不足。所以，作为一个新兴大国，中国参与全球治理不是要推倒重来，而是一种改良，是参与到现有的全球经济治理体系中来。

在现有的全球经济治理体系中，中国应该有更多的话语权，就像在 IMF 一样，不是要把 IMF 推到一边去，也不是要打倒 IMF，而是要更深地参与 IMF 的改革，扩大中国的话语权。IMF 关于全球金融监管有很多改革任务，有很多新的议题和老的议题，需要中国和其他成员携手推进。

对中国来说，第一，要尽可能更深地参与到全球经济治理体系中，相应地提升地位、提升话语权；第二，要秉持开放和互利共赢的理念，作为一个新兴大国，把全球利益和我们自身的利益有机结合起来。每个国家在推动全球规则制定的时候都不能免俗，一定会考虑本国利益，但如果考虑本国利益太多而忽视了整体利益，肯定是没有领导力的。这就需要求得一个平衡，而这个平衡就在于既要讲全球共同的责任和利益，同时要兼顾自身利益。

在全球经济治理改革中，中国要提出自己的理念和方案。从理念上看，要突出发展导向、互利共赢。按照这一理念，既要對不合理的经贸规则提出改革方案，也要针对新规则的制定提出中国方案。

中国除了要在多边层面上参与全球治理，还要在区域层面上参与。全球治理是多层次的，是有多边、区域和双边的，在区域和双边层面上中国应该有更加积极主动的战略。中国提出实施积极主动的自由贸易区战略，正是适应了全球区域一体化的趋势。

区域合作其实有两种，一种是开放的地区主义，就像 APEC，21 个成员达成的贸易投资自由化的成果是可以让非成员来享受的，是开放的，不会对非成员形成歧视。如 21 个经济体一起达成了降税协议，非成员也可以享受降税成果。还有一类区域合作是带有制度性安排的自由贸易区（FTA），带有歧视性、非开放性，对区域外非成员有歧视性，成员彼此之间降税，但非成员享受不了贸易投资自由化、便利化的成果。FTA 与 WTO 的非歧视原则不符，但是 WTO 允许 FTA 作为例外。在区域层面的合作，我们既要积极推进 FTA，同时也要积极推进开放的地区主义。

4 新亮点：“一带一路”

“一带一路”倡议提出即将三周年，最近一年中国与“一带一路”周边国家贸易和投资取得什么突破性进展？这会否成为中国开展对外合作的新亮点和新增长点？

“一带一路”是一个非常宏大的倡议，它的内容非常丰富，超越了一般区域合作的内容，“五通”（政策沟通、设施联通、贸易畅通、资金融通、民心相通）比一般的自贸安排涵盖的内容多。其覆盖的空间也非常大，“一带一路”涉及 60 多个经济体，涵盖的人口和国家很多，相互之间的互补性很强。

如果从区域合作的视角来看，“一带一路”其实是一种开放的地区合作倡议，我们在“一带一路”倡议下开展合作，并不对区外国家形成歧视。“一带一路”创造的机遇区域外成员其实也是可以分享的。

“一带一路”提出后进展非常迅速。首先，这些沿线国家高度认同，绝大部分国家政府都表达了非常积极的参与愿望。区外国家也高度关注，尽管不是成员，但也会参与到一些与此相关的机制中，比如亚洲基础设施投资银行（AIIB）。

总之，国际社会对这件事总体反映很正面，大家的积极性和期望很高。其次，建立了一些合作机制。例如，AIIB 在短时间内筹建起来，成员覆盖了区内国家和区外国家。除了 AIIB 这样一个融资平台之外，其实还有一些其他的，比如丝路基金和中国原有的一些政策性银行也在积极参与。这就初步搭建了一套推进“一带一路”倡议实施的金融合作机制。第三，在“一带一路”框架下，政府之间有一些实质性对接，比如中国与俄罗斯、蒙古谈中蒙俄经济走廊，蒙古有草原之路发展战略；和巴基斯坦有中巴经济走廊；还在和欧盟协商“一带一路”和“容克计划”更好地衔接，这些对接都有很多积极的进展。

具体项目层面上，已经有很多项目开始开花了，尽管结果还未知，其中有很多基础设施项目、产能合作项目。有关部门如商务部也在统计我们和“一带一路”沿线国家贸易增长情况，投资增长情况。在中国贸易总体上负增长的情况下，我们和“一带一路”地区的贸易增长是很快的，投资也很活跃。在不到三年时间内，“一带一路”发展势头非常好。总之，“一带一路”倡议，从政府层面、规则层面，到金融框架层面和具体的项目层面，都取得了实质性进展。[返回](#)

低迷市场中如何捕捉机遇

2015 年，在国际干散货运输持续低迷，BDI 指数屡创新低；集装箱运价接连下跌，闲置运力不断攀升的情况下，国际油轮运输凭借其卓越的表现可谓是航运寒冬中的一抹亮色。进入 2016 年，在航运市场整体态势持续低迷的状况下，火热的油轮市场究竟能持续多久？干散货、集装箱和油轮这三大细分市场的结构及需求特点将发生哪些变化，都将成为业界关注的焦点。

1 油运市场缘何“火”

根据克拉克森数据显示，从反映世界原油运输的 BDTI 指数表现来看，2015 以来呈现显著的回升态势。同时，BDTI 各组船型中以 VLCC 市场表现最为抢眼，1 年期 31 万吨油轮期租费率到 2015 年 12 月平均水平已经突破 56000 美元/日，较 2013 年的历史低位数据增长超过 210%。船舶经纪机构 Gibson 最新报告显示，2015 年，油船市场拆船量持

续下降，拆船活动达到 25 年以来的最低水平。据船舶价值评估机构 VesselsValue 的数据，从 2015 年初至年末，18 年船龄的 VLCC，价值增长 42.9%，达 2780 万美元。20 年船龄的苏伊士油轮价值全年增长 57.1%，达 1790 万美元。CIMB 证券分析师指出，油轮运价 2015 年强劲复苏，VLCC 运价在 2015 年大幅上升 114%。此外，2015 年，油轮订造创下了 8 年新高，其中 VLCC 也在 2015 年触及危机后的最高纪录。各方数据表明，2015 年，油轮市场确实“火”出了新高度。

然而，一个航运细分市场的火爆并非偶然，据交通运输部水运科学院发展中心总经济师徐迪介绍，当前全球经济活动回升仍然缓慢，来自于经济增长层面的原油需求并不景气，目前原油运输的增长主要来自于低油价下能源供应国之间的博弈、能源结构变化等方面原因。自 2014 年下半年以来，页岩油、页岩气等新型能源近年来产量攀升，新老能源供应国之间博弈加剧，欧佩克成员国为保持市场份额拒绝减产，供求关系持续失衡；美元指数不断攀升导致大宗物资价格普遍下滑；中东地区、俄罗斯等国地缘政治因素的多重交织共同促成了国际原油价格不断下行，屡创新低，而国际原油价格的低迷刺激了原油需求量的增加，2015 年，原油海运需求量增速约为 3.5%，达到了金融危机以来的最高水平。

同时，油轮船队规模缓慢扩张和市场结构调整，有利于运价抬升。2010 年～2014 年原油价格高位平台期间市场的偏悲观预期，使得油轮船队交付量自 2008 年以来整体保持下滑趋势，新签订单、手持订单保持相对低位，2009 年以来船队规模年均增长 4.2%，低于同期世界船队平均增速 2.2 个百分点。2014 年和 2015 年船队规模扩张速度更是仅为 1.8% 和 1.4%。运输市场的供需博弈关系逐渐向航运企业倾斜，为运价的推高提升创造了条件。由于全球原油消费重心更加向亚洲倾斜，原油进口国的变化也使得平均运距加长，世界原油平均运距已从 2009 年的 4474 海里上升至 2015 年的 4939 海里，年均增长 1.7%，从另一个侧面推动了需求的提升。

以长协为主的市场结构使得短期运力紧张从而迅速推高运价。由于油轮运输的需求方和供应方大多为大型市场主体，大量运力由长期合约锁定，因此即期市场运费波动性大，且极易受短期突发因素影响，如中东地区、俄罗斯等地地缘政治突发事件对原油市场价格带来的波动，油价低迷促进短期储备油需求激增，部分国家及能源企业战略储备和商业储备增加临时征用 VLCC 运力等，短期内市场出现船舶紧缺，迅速推高即期市场的运价。

由此看来，油轮市场的火爆是由多方因素促成，这股“牛”势为整个航运业带来希望的同时也给其上下游产业带来了利好，但能持续多久？

2 繁荣背后有隐忧

原油运输市场的火爆对上下游相关企业带来了利好。据徐迪介绍，这种利好首先体现在油轮运输企业业绩改善。以油轮运输为主业或主要板块的企业，在油轮运输持续高走的态势下业绩都得到相对改善。从部分国内外上市公司前三季报告的净利润来看，油轮市场的繁荣促使这些航运企业同比利润大幅上升或扭亏为盈。而四季度继续攀升的运价使得这些公司的全年业绩继续改善是大概率事件。

其次，缓解部分造船厂的接单压力。2015 年，干散货船新签订单量下滑近 80%，而油轮订单则同比上涨 63.6%，部分缓解了世界造船厂产能利用率不足的压力。同时，油轮市场的火爆，也成为支撑沿海港口吞吐量增长的重要力量。2015 年前 11 个月沿海原油外贸吞吐量达 2.97 亿吨，同比增长 9.6%，较同期沿海港口货物吞吐量增速高 8.5 个百分点。同期沿海港口内贸原油的吞吐量达 1.13 亿吨，同比增长 12.0%，油品内贸转运也快速增长。另外，世界油价的低迷激发了原油储备需求的快速增长，储油主体充分发掘和利用具备油品储备能力的设施快速储备。

短期来看，低油价及其相关的影响仍将支持油轮运输市场需求的稳步增长，当前相对景气的状况将持续一段时间，但背后仍然潜藏着隐忧。徐迪认为，世界范围的能源革

命将影响油轮运输的长期需求。由于科技进步及环保考量等长期趋势性因素，化石能源在全球能源结构中的比例长期处于下滑状态。2014 年世界部分地区原油消费量出现收缩即是这一趋势的开始，而以页岩油气为代表及其他新兴能源的发展在长期来看仍然不容忽视。因此，油轮运输市场的长期下行走势不可逆转，而船龄较新的油轮可能面临这种趋势性变革。

从国际原油市场来看，短期世界经济发展态势和供需结构均不支持原油价格大幅反弹。除非发生诸如战争、极端气候等重大突发事件，国际原油市场仍将保持较长时间的低迷。油价低迷使得原油的消耗量将保持相对高位，但原油储备的需求增长随着储备能力饱和则逐渐放缓。一方面，2016 年国际原油运输市场需求仍将增长，原油运输需求预计为 19.14 亿吨，同比增长 2.5%；另一方面，当前市场景气状况带动新造船订单、手持订单快速增长。2013 年以来新签订单的增加、拆解量的下降将使得 2016 年船队规模增速加快，船队运力供给规模将达 3.56 亿 DWT，同比增长 5.9%。同时完成中长期运输合约的油轮进入即期市场也将增加油轮运力的潜在供给。随着储备油需求增长的逐渐饱和，运输需求增速也将放缓。在这双重作用影响下，2016 年原油油轮船队规模扩张的速度将快于需求增速，因此，船舶短期紧缺的情况将得到缓解，运价高企的局面有可能逐渐回落。业内专家推测，2016 年世界油轮运输市场在国际航运市场中表现仍将保持相对高位，但预计有所降温，繁荣持续的时间要受到多重因素共同影响，我们保持谨慎乐观的态度。

3 寻找下一个亮点

从目前的供需状况来看，航运市场的整体低迷态势还将持续较长一段时期，但通过进一步分析依然能够看出这三大细分市场的结构及需求特点差异。徐迪认为，干散货运输市场进入壁垒最低，市场参与者集中度极低。目前市场仍在消化吸收前些年 BDI 指数暴涨所吸引的大量造船订单造成的严重运力过剩，与此同时，随着中国经济转型及世界新兴经济体增长放缓，煤炭矿石等货类需求近几年增长疲软甚至出现下滑，短期内市场供需恢复平衡状态的可能性不大。国际集装箱运输受国际经济贸易影响较大，世界经济的疲软复苏使得需求增长缓慢。再加上近几年船舶大型化趋势明显，世界前二十大集装箱运输公司加速联盟以消化过剩运力，由此带来的船舶大型化和联盟化进一步加剧，各大班轮公司在成本上的拼杀使得市场运价恢复十分困难。

与散货船和集装箱市场不同，油运市场是一个由货主到航运企业，包括上下游港口、运输企业等相关参与者构成的相对封闭的市场系统，对安全、技术的要求非常高，行业门槛高，且货主与航运企业已经形成了长期、稳定的合作关系。这种市场中的运输服务往往是针对不同需求定制的，以长协合同为主，且以满足客户需求为导向。在当前航运形势低迷时期，一批竞争力弱、安全水平低的航运企业被迅速淘汰，使得油运行业门槛阻止了市场的进一步恶化，为市场逐步走出低谷创造了条件。此次国际原油运输市场繁荣的本质在于油价下跌的幅度及持续时间超出预期，短期需求的迅速增长使得运价快速攀升。

国际航运业是服务于国际贸易的衍生行业，受到世界政治、经济以及诸多因素的共同影响，需求呈现较强的不确定性，在短期内可能出现较大波动。而供给受限于船舶航速和订造周期的限制，变动则较为缓慢。供给对需求变动响应的迟缓导致了航运市场在运价上的剧烈波动，并形成航运市场周期。除了市场的整体周期，每个细分市场之间由于专业性程度高，实际形成了若干独立的市场，呈现不同的小周期，因此不难理解为何变化不同步。

那么，如何把握住市场波动中的细分市场的小周期，尤其是在航运市场整体萧条的情况下，徐迪认为，无论是应对目前的低谷，还是面对未来的机遇，都应抓住服务的本质。随着世界经贸的进一步发展和技术的不断进步，对航运业的服务水平要求不断提升的总趋势不会改变。提供个性化不可取代的服务，而不是刻意追求高风险高收益，这是

长期从事这个行业，应对市场波动的关键。同时，从企业经营层面，通过合理选择造、买船时机，提升公司经营管理水平，降低船舶经营成本。船队中投入即期和长协运营的船舶保持适当的比例，既控制风险，同时为争取短期超额利润留出空间。

上海国际航运研究中心的国际航运研究室主任张永锋认为，在市场波动比较剧烈的时候，航运公司新增运力应该更加谨慎。国际上有一些航运公司会通过适当控制自有运力与租赁运力比例，来降低市场波动所带来的风险。当然，如果市场和整体经济形势都比较平稳，未来上升势头也比较明朗，也可以适当地增加自由运力。还有一点就是经营策略要灵活多变，充分站在客户的角度考虑问题，为客户提供个性化综合服务。

此外，对市场下一步走势的提前预判也非常重要。张永锋认为，市场变化是动态的，航运公司只有第一时间掌控相关信息，才能够随时把握客户需求，提供更加优质的服务，探索共赢模式。[返回](#)

中国海仲业发展的若干思考

上海国际航运中心在硬件建设方面虽然已经达到世界先进水平，但包括海事仲裁在内的软环境建设却相对滞后。自 2009 年 4 月《国务院关于推进上海加快发展现代服务业和先进制造业建设国际金融中心和国际航运中心的意见》2009 年国务院 19 号文件公布以来，以发展现代航运服务体系为标志的软环境建设成了上海国际航运中心建设的“软中之软”。

然而，目前中国在全球航运业中的地位有点被动：国际公约和法规通常在西方国家起草，其着眼点和偏向性不言自明；发生争议时，中国的当事人常常不远千里到欧洲仲裁，败诉率极高，即便胜诉，胜诉费用比起维权成本又显得微不足道。没有相应中国市场的规则，中国的造船业、航运业只能一次次遭受不公正判决的打击；没有话语权，中国在全球航运业中的地位只会越来越边缘；没有好的航运软环境，上海国际航运中心只是低级的，只能成为为其他高能级国际航运中心服务的辅助中心。可见，航运话语权的争夺刻不容缓。这决不是软任务，而是建设上海国际航运中心软实力必不可少的组成部分。否则，即便上海港货物和集装箱吞吐量世界第一，国际航运企业总部云集上海，要想在 2020 年将上海建成国际航运中心也还是困难重重。

要发展上海的现代航运服务体系，就必须打造一流的法律服务品牌；而要打造上海国际航运中心的法律服务品牌，海事仲裁的加入是必不可少的。

1 海仲业发展障碍

制定游戏规则是话语权的一种体现，而国际海事仲裁是游戏规则顺畅实施的保障。较之法院的诉讼程序，以仲裁的方式解决海事、商事案件的优越性显而易见。1958 年联合国通过的《承认及执行外国仲裁裁决公约》（《纽约公约》）在一定程度上解决了管辖权冲突的矛盾。保护和推广海事仲裁是争取中国航运司法主权的最好方式。

在中国仲裁法仍然采取严格规定的立法框架下，中国海事仲裁在国际竞争中显然处于劣势。在上海国际航运中心建设中，是否可以通过地方立法司法是上海海事仲裁发展宏观层面上面临的首要问题。其次如何发挥上海海事仲裁的既有资源和多年来积累的宝贵经验，形成有序的适度竞争，如何集中力量形成上海海事仲裁的优势也是需要协调的问题。再次，海事仲裁毕竟有其内在的发展规律，海事仲裁机构的声誉——是否独立、公正，是否具备民间性，是当事人选择海事仲裁机构的基本点，也是海事仲裁机构的生命力。

在中国工作经验告诉人们：以往离开政府部门的支持，很多事情难以推动。然而，海事仲裁恰恰是以独立的第三方身份亮相，不能有太多的政府和行政色彩，否则，中外当事人就难免会怀疑中国海事仲裁的独立性、公正性、民间性。这里重要的一点是政府应将其角色定位准确，应当营造有利于中国海仲发展的社会环境氛围。

根据伦敦、纽约等海事仲裁发展的经验，海事争议的解决应当遵循双方自行和解—调解—仲裁—诉讼的原则，也就是人们常称的“小审判、大仲裁”的做法。海事部门作为海事、海商、海员案件的调查机构做好调查取证工作，不要越俎代庖，花大力气去开展海事调解工作，应在代表政府做好航运安全、船员基本权益保障等方面建章立制的同时，在国际航运法律服务竞争中取得新的成绩，以提升中国海事仲裁的话语权。

2 海仲机构自身建设

行政力量有可能在一定时间一定范围内起到推动作用，特别是在扶植和支持本国知名品牌的海事仲裁机构方面可以有所作为的，但关键还是海事仲裁机构的自身建设。

中国海事仲裁发展要从基础抓起，做好市场和人才的培养和选择。

3 统筹远近，突出改革前瞻

海仲上海分会承担着为全国深化改革和为上海国际航运中心建设探索新路径、积累新经验的重要使命。当今，上海“两个中心”建设期盼更充分的法律保障，如航运租船、造船、船员权益保障和航运金融领域都有待进一步厘清各自法律关系。

这意味着航运、金融法律法规需要长期在稳定性与适度前瞻性之间取得平衡。海仲上海分会应一方面及时固化经过试点被证明是有效可复制、可推广、成功的格式合同；另一方面，对已成为改革探索障碍的格式合同及时修订、废除、释义等不同形式的调整。

4 放管相济，确保蹄疾步稳

2009年国务院19号文件进一步明确了上海“两个中心”建设的战略目标和任务。来自不同国家、不同地区、不同资本类型的国际海上运输和辅助服务企业集聚上海，总数超过千余家。近年来，全球最大船舶管理企业登陆上海，2月18日世界最大航运集团企业中远中海集团在上海成立，海事仲裁等国际航运专业服务机构相继在上海成立分会或独立企业。上海将加大力度，提高航运软实力，这给海仲上海分会提供了千载难逢的机会。海仲上海分会随着开放领域逐步扩大，如何进一步强化事中、事后监督工作成为完善法治环境的关键，应当放管相济，确保上海分会蹄疾步稳。

5 上下联动，完善航运法律体系

7月23日，上海市十四届人大常委会第三十次会议表决通过《上海市推进国际航运中心建设条例》（《条例》），这是一部上海国际航运中心建设的框架性立法，基本覆盖了上海国际航运中心的各个要素，也是中国第一部关于国际航运中心建设的地方性法规。《条例》自8月1日起实施。

《条例》和2009年国务院19号文件在国家 and 上海地方层面以不同方式完善有关航运和金融法律体系。上海国际航运中心建设的大量事权在中央，而《条例》主要针对上海国际航运中心建设中的短板问题，立足地方政府可以积极作为的领域，聚焦航运企业和机构集聚事项。

例如，近些年来，上海停靠邮轮艘次和旅客吞吐量高速增长，一直蝉联全国第一。2012年9月，国家旅游局批复上海率先建设“中国邮轮旅游发展实验区”。这意味着，国家层面可创造性运用“重大事项决定”的形式，为改革开放航运业打开更大空间；作为上海国际航运中心基层单位建设者则不能被动“等米下锅”，要紧紧围绕经济社会发展中迫切需要突破的制度障碍，开展地方性法律、法规的完善工作。海仲上海分会应积极“找米下锅”，扩大案源、拓展业务、创造活力。

6 加强监管工作

法院作为为国家提供财政资助（即花纳税人钱）的审判机关，理应“不诉不理”，鼓励双方当事人通过中国海仲自行和解、调解、仲裁的办法是“化干戈为玉帛”，海事审判只能作为多种尝试失败后的最终选择。最高院和当地政府不应该把每年审理案件的数量作为考核地方海事法院征集的主要指标。地方海事法院更不应该主动承揽诉讼官司，伦敦法院对海仲的宽松态度，不断巩固并提升海事仲裁在国际航运中心中的地位的做法，值得借鉴。

7 健全用人机制

海仲委应考虑定位和新建“百人计划”，通过全国公开招聘，吸引优秀人才的同时，引入高端人才的国际评价机制，提高仲裁员工作质量，加强仲裁员的素养；应考虑建立“特聘仲裁员制度”，和领导人才和青年拔尖人才群体的稳定支持和激励保障。在仲裁员队伍培养和用人问题上，健全开放流动竞争合作的用人机制。

8 总部移至上海由市场说了算

上海独特的地域优势及港口基础设施建设，大力发展集装箱中转业务，推出自由港政策等，使之成为以货物海海转运为主的国际中转枢纽港。

从航运要素集聚和航运发展的特点出发，从重视提升国际海事仲裁“软实力”大局着眼，应将中国海事仲裁委员会总部迁至上海，是众望所归，符合世界潮流。各国国际海事机构一般设在港口城市，这已是当今国际惯例，如美国纽约、德国汉堡等。而目前上海海事仲裁的发展状况尚未完全适应国家航运发展战略目标的要求，与世界其他海事仲裁中心有较大差距。只有将海仲总部迁往上海，才能逐步缩小差距，迎头赶上。[返回](#)

航运平台实践探索及思考

当今企业间的竞争,不是产品间竞争,而是商业模式的竞争。互联网和移动智能手机打破了时间和空间的限制,让沟通交流和商业活动尽在弹指之间。在“互联网+”的风口下,未来用户对沿海大宗散货的需求正在发生巨大的变化,电厂和钢厂等用户对原材料“门到门”的“一站式”、“一条龙”服务需求正在成为一种不可逆转的潮流。

在外部商业环境加速改变的背景下,船东必须致力于整合资源、创新商业模式的探索。航运平台对整合社会资源、撮合船舶与货源对接、提高船舶运营效益和更好地满足货主需求将发挥重要的作用。结合行业特点和企业实际,搭建沿海航运平台,是传统船东进行商业模式创新的一次稳妥、有益的尝试。

1 运行意义

实践证明,航运平台显示出强大的生命力和广阔的应用前景。通过持续调整优化,航运平台建设初步形成良性循环机制,对推进船东转型发展发挥了良好的示范作用和叠加效应。航运平台能够将内部与外部的资源进行有效整合,如同将分散的手指握成拳头,并将整合后的资源向参与方提供运力支持、货源保障和大数据服务,实现效益最大化。

航运平台为撮合租船业务提供高效的运作机制和可靠的保障,市场覆盖面和影响力与日俱增,信息流、资金流及物流的广度、宽度和深度都得到拓展,与航运平台开展业务的用户急速增加,业务量得到了跨越式发展。

随着平台制度建设日趋成熟及考核机制逐步完善,航运平台的活跃度、交易量和影响力必将与日俱增。

2 运行实践价值所在

依托航运平台,整合社会运力资源,提高市场影响力。当前沿海船东的船舶资产持续优化、运力存量下降。与此同时,传统船东拥有优秀品牌、客户资源和运营精英团队等核心竞争力。在此背景下,积极打造航运平台,就能充分利用社会运力资源,实现“两轮”驱动,提高传统船东的市场影响力、控制力和竞争力。

紧跟互联网潮流,优化客户体验,打造全新的沿海运营体系。积极应用“互联网+”的思维理念,全力打造智能交易平台,主动采用行业领先的IT技术,按照互联网的用户思维、极致思维和简约思维,开发出极具竞争力的平台IT产品,能够有效满足用户的功能、情感和美的需求。平台高效实现信息交互,提高交易效率,为用户带来耳目一新的服务体验,有利于为传统船东打造全新、领先的沿海运营服务体系。

大数据应用,领先和跑赢市场。航运平台就好比众筹项目,将各自的货盘、船盘和市场信息等碎片化的数据集中在一起,通过过滤和集中处理,发生不可思议的化学变化。远洋与沿海、煤粮矿板块之间的蝴蝶效应和共振效应与航运市场未来的走势息息相关。

航运平台打破信息的孤岛，搭建信息互通的纽带和桥梁，实现了数据的集中处理，有利于前瞻性地预判未来市场走势，踏准市场，跑赢市场。

3 制定营运规则和发展方向

为实现效益最大化，盘活人力资源，调动工作积极性，必须制定平台运行规则，规范操作、明确权责、简化流程、提高效率。

航运平台智能化、电商化和“生态圈”建设是积极的发展方向。本着推进互联网应用的发展方向，按照社会化船货交易平台的定位，开发航运平台智能系统，积极应用“O2O”电子商务模式，线上与线下相结合，提高效率，优化配置。

4 散货电商平台发展痛点

在轰轰烈烈的电商浪潮席卷全球的背景下，庞大的中国沿海大宗商品航运市场却不为所动，尚处于电商投资价值洼地，主要原因有：一是沿海航运市场业务流程复杂，电子商业模式尚处于探索阶段。电商的解决方案是使复杂的事情变得简单化，把困难的事情变得便捷化。二是航运电商的诚信机制尚未建立，用户过滤和资信评估模式未明确。平台需要建设资信体系，评估和挑选优质用户，为交易双方解除后顾之忧。三是用户流量及产业链资源整合尚处于起步阶段。平台必须有效整合沿海散运市场全产业链资源，努力迅速实现资源聚集效应，从而形成吸引用户和增加用户粘性的模式和机制。

5 散货电商平台功能思考

电商平台需积极探索实现新颖性、独创性和可行性。平台产品功能应简易、便捷，为船东和货主搭建智能移动交易平台，打破时空的限制，只要轻松点击和滑动智能手机的微信端，弹指之间就能实现交易。同时，平台需具备大数据算法，提供健康“食谱”。平台需具有智能测算的独特功能，能够为用户智能筛选和推荐效益最优的方案。对于众多的货盘订单，平台能够对应不同的码头水深限制、不同船型进行效益测算，从而推荐最优的预配方案，船东能够迅速找到回头货源、减少空放；货主能够有效找到大小匹配、经济实惠的船型，船货双方各取所需、共同获利。

6 经验效果

平台商业模式的精髓，在于打造一个完善的、成长潜能强大的“生态圈”。在互联网和移动技术高速发展的背景下，加快推进平台战略，有助于传统船东的转型发展，努力实现更高效的日常运营，更快速的市场反应，更优质的客户体验，更严密的风险管控，更低廉的成本投入，更丰厚的利润回报。

7 加快整合资源

通过组织和协调，航运平台把企业内部彼此相关但却彼此分离的职能、流程、信息，与企业外部既参与共同的经济活动又拥有独立经济利益的关联方整合成一个完整的价值系统。通过以航运平台建设为契机，加快企业内部流程再造，加强与社会的协同和协作。

8 快速建设资源池

进一步完善货源池建设，加快打造运力池。通过对货源池和运力池建设的同步推进，实现货盘与船盘的优化配置和对接，提高竞争力。建设强大的操作后台、进取的营销前台。通过完善航运平台的制度和管理，为项目组的前台营销工作提供强有力的后台服务，减轻营销团队的后台工作量，有效解决后顾之忧，释放工作效率，使之更专注于营销工作。

9 坚持“生态圈”建设

在当今全球经济“一体化”、企业间日益相互依赖、用户需求越来越个性化的环境下，供应链管理正日益成为企业一种新的竞争战略。

沿海大宗散货供应链可打造一个多方共赢的平台“生态圈”，满足参与者的需求，共同成长获利，并且有效维持“生态圈”的利益平衡，并在平衡中携手前进。在当前外部环境加速改变的情况下，单打独斗的力量是非常薄弱的，时代的发展迫切需要抱团取

暖，同业合作、跨业结盟和联合创新。在沿海大宗散货供应链中，供应商按照用户的需求以及货物的属性，科学规划合适的运输方式、运输路线、运载工具，以满足用户在时效、成本、质量等各方面的服务需求。

供应链平台“生态圈”顺畅运作的关键是搭建平台，链条各个环节环环相扣，为用户提供服务和创造价值。平台企业需要与主管部门、大客户、贸易商、矿山、港口仓储、铁路、汽运、驳运及物流商的优质伙伴建立战略关系，积极打造供应链平台“生态圈”。

10 法律思考

《网络交易管理办法》（《办法》）自去年3月15日起实施。《办法》中明确规定：“本办法所称网络商品交易，是指通过互联网（含移动互联网）销售商品或者提供服务的经营活动”，这为网络商业活动提供了基本的法律依据。《办法》明确适用范围为对互联网（含移动互联网）上的商品交易及有关服务进行规范；明确电子商务市场准入规则，即从事电子商务的主体只有实名制自然人或者依法办理工商登记的企业，不得无照经营。

中国《侵权责任法》第36条规定，网络用户、网络服务提供者利用网络侵害他人民事权益的，应当承担侵权责任。作为平台服务提供者应该遵守相关法律规定，在追求商业利益与维护用户利益之间做到平衡。

航运平台开展交易活动，需要建立相应的配套措施，加强风控建设，如用户认证、登记备案、信用评价等等，切实保证交易的安全。航运平台建设仍处于探索阶段，还没有运行成熟，存在较高的法律风险。航运平台如何把握数据利用与用户隐私保护的关系，这是困扰平台发展的大课题。《办法》第18条中规定了关于合法正当原则、必要原则、公开原则、许可原则、保密原则等。但是如何具体界定，则没有细则规定。航运平台应该考虑将数据模糊处理，不泄露用户的完整信息，尽力减少对用户的损害。[返回](#)

船舶大型化加剧港口供应链挑战

众所周知，航运如同一般交通运输产业，通过运载工具的大型化和规模降低单位运输成本是发展的必然选择；然而如同一般规则，大型化本身也存在边际效益递减、规模不经济，以及对系统环境造成冲击，增加外部运输成本等问题。

自2013年马士基第一艘1.8万载箱量的3E级集装箱船投入使用已历时三年，经营效益不言自明，从船公司联盟、航线网络调整到港口设施添加、物流方案优化，整个运输体系仍处于适应期，但船舶大型化的步伐似乎尚未停止，且愈演愈烈。

1 船队大船比例将持续提升

从上世纪90年代起，在航运大繁荣的阶段，市场运营船舶的平均船型始终维持3000TEU左右，且长时间没有太大变化；虽然2006年出现世界第一艘万箱集装箱船，随后最大船型突破至1.6万TEU，但行业整体船型规模并没有明显增长，直至金融危机爆发货源减少、航运企业经营日趋严峻，船舶大型化趋势才逐渐显现（图1）。当前，航运市场仍不景气，运力过剩带来经营效益下滑和市场竞争加剧，而航运企业纷纷组建联盟推动船舶大型化进程加快，希望以大船相对较低的单位运输成本在市场中存活，部分中小航运企业也开始订购大船参与竞争。从最新船舶手持订单中可见1.4-1.8万TEU船型占比21%、1.8万TEU船型占比32%，两者之和超半数，未来行业内船舶大型化趋势仍将持续。

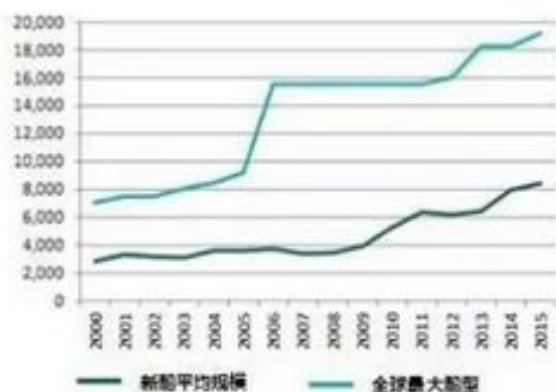


图1 2000-2015年全球集装箱船平均规模

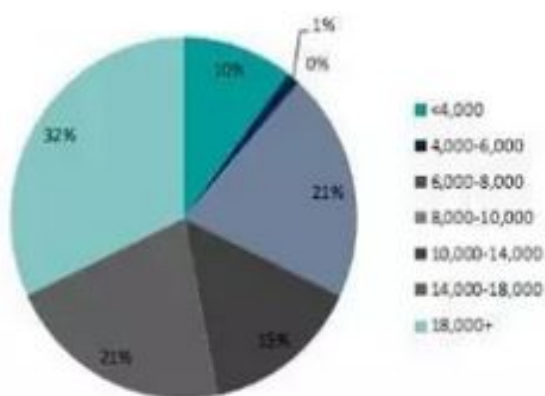


图2 最新集装箱船订单

2 单位运输成本随船型增大而降低

随着船型的扩大，对航运企业而言单箱运输成本的确得到明显改善，原本亚洲至北欧航线采用 3000TEU 集装箱船运输单箱成本高达近千美元，而船型达到 1000TEU 时，运输成本骤降至 700 美元，对当前 1.8 万 TEU 的船而言运输成本已低于 500 美元，但如图 3 所示，其边际效益随着船型的扩大正逐渐递减。

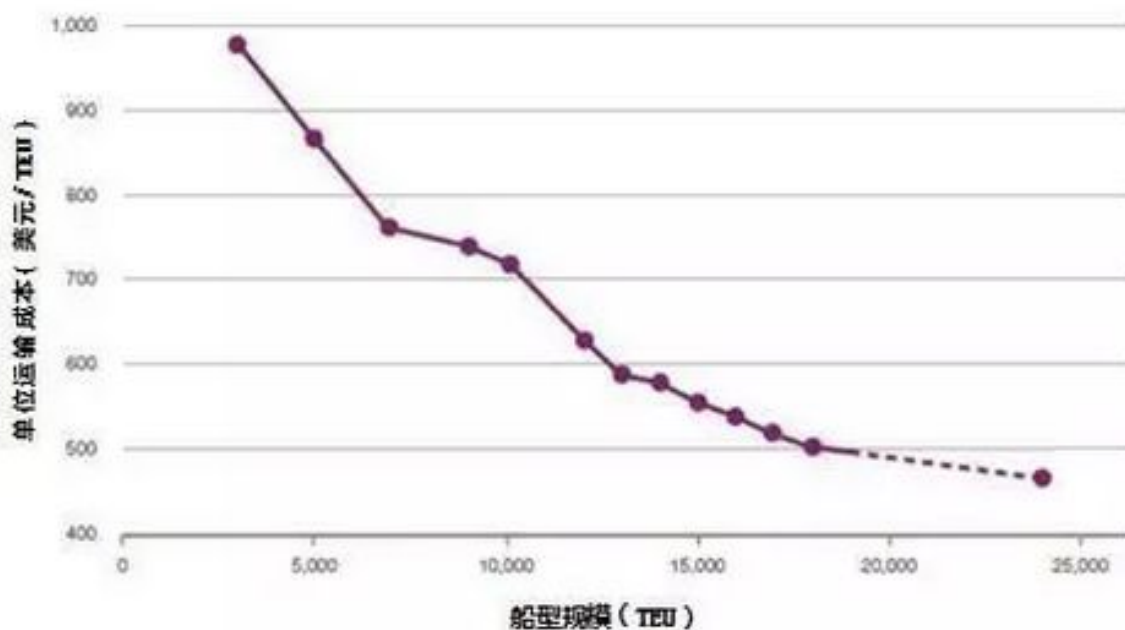


图3 亚欧航线不同船型船舶运输单位成本

对比不同船型下船舶每天占用资金成本和运营成本也可以明显发现，大船造价虽高，但平摊至单位运力上则明显低于中小型船舶，同时单位运力的运营成本也相对偏低；19000TEU 船每个集装箱每天的单位综合运输成本仅 2.74 美元，仅为 8500TEU 船型的 74%。仅当 19000 TEU 船装载率不足 91.4% (即 17382TEU) 时，经济效益才会低于满载的 15000TEU 船型；而 19000TEU 船型装载率只要高于 74%(即 14075TEU)，则经济效益便会高于 8500TEU 船型。

表1 不同船型集装箱船单位运输成本核算

船型尺寸	资金成本(美元/天)	单位运力资金成本(美元/天)	运营成本(美元/天)	单位运力运营成本(美元/天)	单位运力综合成本(美元/天)
8500TEU	21945	2.58	9521	1.12	3.70
15000TEU	32203	2.15	12762	0.85	3.00
19000TEU	37726	1.99	14380	0.76	2.74

注：1) 忽略燃油成本。

3 经贸疲软降低船舶装载率

另一方面，从近年国际经贸形势可以看到，集装箱海运贸易不再随着世界集装箱船队的增长而增长，尤其2015年运力的大规模增长与需求的疲软形成反差，即便闲置一定运力，但集装箱船舶载箱量依然大幅下滑，欧亚航线装载率从93%跌至88%，货量不足对大船的经济性尤为明显。各航运公司正试图通过大范围地建立联盟来弥补大船载箱量不足的问题，当前全球航运联盟从原来的四大格局向更为寡头的三大联盟转化（2M、OCEAN Alliance、THE Alliance）。因此，继续船舶大型化带来的运力过剩将成为冲击大船经济效益的重要阻碍之一。

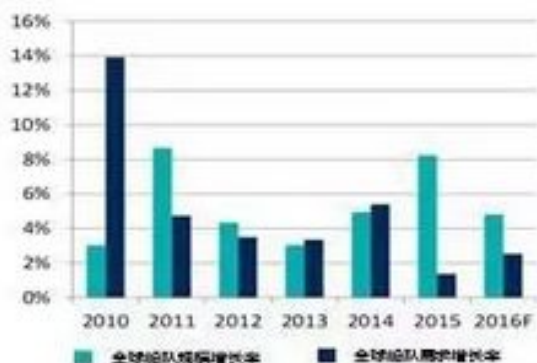


图4 全球集装箱运力供需平衡

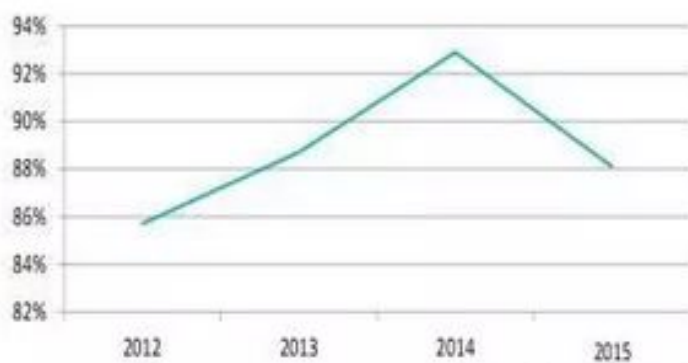


图5 2012-2015年欧亚航线集装箱船舶利用装载率

4 船舶大型化改变运输网络与港口格局

由于大船成本高昂因而其单位成本优势仅体现航行中，因此挂靠多个港口既不实际（水深、航道限制），也不符合经济性。目前，大型船舶主要配置于航程较远的欧亚航线，沿线港口网络也面临由传统钟摆航线向轴辐航线演化的过程，主要体现在沿线基本港的精简，以及部分基本港升级为枢纽港，由此改变诸多港口功能，为枢纽港带来中转运量的提升，进而影响港口近洋及后方集疏运体系。



图 6 船舶大型化导致沿线港口网络转变

航运评论

5 船舶大型化促使港口泊位重置

随着各条航线船型的扩大，几乎全部码头都将面临原有泊位长度不足问题，以全球码头运营商新加坡国际的统计，对比 2008 与 2014 年旗下码头接泊船型长度发生了明显改变。其中，欧亚航线船型增长最为明显，抵港船舶平均船长增加 17%、净增 51 米，均值已达 347 米；而其余航线包括支线船型都有不同程度增长。船长的改变虽不至于使得原码头无法使用，但原有泊位的划分势必重新调整，部分岸线难以充分利用，间接影响码头岸线利用率。



图 7 新加坡国际码头抵港船型变化

航运评论

6 大船降低单位岸线作业效率

理论上，大船集中作业的作业效率应原高于中小型船舶，但从实际运营结构看并非如此。图 8 是韩国釜山港接卸各型集装箱船的单位船长作业效率数据，不难发现大船的生产率的确普遍高于 3000TEU、5000TEU 的船型，但值得关注的是 1.7-1.9 万 TEU 的超级大船单位船长的效率却明显低于 1.3-1.5 万 TEU 的船型，一定程度上反映出现有港口工艺存在一个最佳效率的船型，而当超过这一规模时码头作业效率不升反降。原因在于在某一船长区间，港口能配置的桥吊有限，而各桥吊之间又必须保持一定的安全作业范围，同时不仅接卸大船的泊位后方移场、堆垛、道路等资源都须满足这一生产效率，大

量货物的集中装卸还将改变原有运输格局，更多的货物不得被运往更后方的堆场才能容纳，如此也增加了作业周转时间，即港口运输体系中的短板被突出，降低了港口对大船的总体作业效率。

表 2 韩国釜山港单位时间内各船型作业效率

船型 (TEU)	平均船长 (米)	平均作业量 (move)	单位船长作业效率 (move/米)
3000-5000	270	1370	5.1
7000-9000	320	1940	6.1
13000-15000	370	3170	8.6
17000-19000	400	2530	6.3

数据来源：釜山港务局。

航运评论

7 峰值作业冲击港口原有装卸工艺

船舶大型化加剧码头作业不平衡的同时也极大地降低了港口效率、增加了港口作业成本。通常 4 艘 7500TEU 的船舶只须码头提供 330 米的岸线、配置 4 台 18 排的桥吊；而改由 2 艘 15000TEU 的船舶装卸同样的 10000TEU 货物则须提供 400 米的岸线，为满足船舶作业时间要求，还须配置 6 台 22 排以上的桥吊。为应对货物装卸需求，后方须提供更大的堆场和更多劳动力，不仅冲击原有码头的作业工艺，同时也直接增加港口的运营成本。

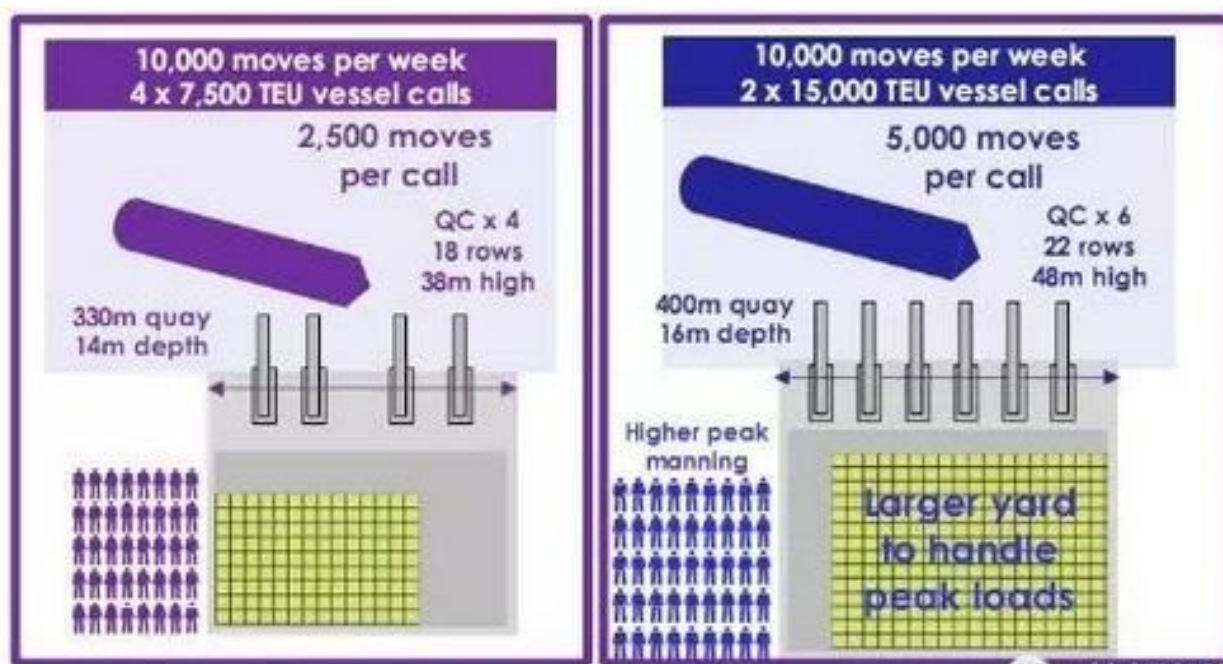


图 8 不同船型对港口作业能力要求

航运评论

8 集中抵港加剧供应链管理难度

船舶大型化真正的挑战不仅在于改变现有港口运输格局、冲击港区泊位设置，以及对水深条件、设备能力的苛求，核心困难还在于大型船舶将加剧货物集中抵港的规模。在运输经济学中，只有等规模的持续下运输系统的利用率 and 安全性才是最高的，而船舶

大型化对港口运输而言则是反其道而行，将原本 3000TEU、6000TEU 等数艘分期分泊位抵港作业船舶所载的货物集中在一艘 1.8 万 TEU 的船上在一个时点抵港，不仅降低服务频率和较低的供应链弹性，无形中也扩大运输的牛鞭效应，使得港口物流服务和供应链管理变得更加困难。大船对供应链的冲击主要体现在港口集疏运体系，试想为接卸一艘大船，大量集卡、火车、驳船都须提前等候，峰值作业环境下港内集卡不仅需要在数量上有所增加，在调配和管理上都将面临考验，各物流运输环节间不协调而导致的拥堵将愈发严重。[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](http://www.chinashippinginfo.net)E-mail: tong@sisi-smu.org

欢迎订阅