

时事经济与航运

中国海洋运输情报网主办

2016年07月25日(第538期总第1597期)

- ◇ 结构性改革成效初显五大政策助推经济运行 1
- ◇ 中小航运企业如何崛起 3
- ◇ 上半年全球新造船市场现状及产业发展思考 5
- ◇ 2016年上半年我国船舶工业经济运行分析 7
- ◇ 港口不能以受害者自居：港口整合 PK 班轮联盟 10
- ◇ 上海国际航运中心“扬帆起航” 12

结构性改革成效初显五大政策助推经济运行

最近一篇著名学者的演讲报告认为中国的“现实经济增长速度低于潜在经济增长速度”。不过，当前持有“实际增速低于潜在增速”观点的学者为数不少，理由也很充分：如作为发展中国家，处于发展早中期，增长潜力很大，可以通过加大要素投入来提速，甚至认为未来20年还可以保持8%的增速。对此，我认为有必要明确经济潜在增速的定义，否则，连一个很显见的事实都扯不清楚，那就更谈不上在今后的经济政策方向上达成共识了。

1 要区分正常潜在增长率与最大潜在增长率

经济学中有很多术语，大家千万不要看到这些术语后望而却步，其实那么多理论和公式都是建立在人为假设之上的，再复杂的公式也可以用最简单的道理来概括。为了便于大家理解潜在增长率，先给大家讲一个实例。

本人曾有一次要去做体检了，为了让体检的指标（主要是甘油三脂等血检指标）能好看一些，我就加大了运动量，体检前一天跑了10公里。结果化验单出来后，医生看了吓了一跳，说我的甘油三脂、尿酸等指标倒还基本正常，就是肌酸激酶这个指标大约超过正常值七、八倍，这可是与心肌梗塞相关度很高的指标啊。于是马上让我做心电图，结果正常。问我是否有过剧烈运动，我说有，医生这才放心，说这个指标高是由于你剧烈运动导致的，说明你运动过量了，建议我今后不要长跑了，以快走为主。

不过，后来本人没有完全听医生的，还是坚持长跑，且运动心率的最高值也大大超过运动医学上建议的最大运动心率，也就是我的实际跑速超过潜在跑速。由于坚持不懈地跑步，我安静时的心率从过去的70次/分钟，降至了50多次/分钟，最大运动心率也降了下来，也就是说，通过坚持大运动量的长跑，我的心肺功能和肌肉力量都得到了改善，潜在跑速提高了，10公里的最好成绩一度达到46分钟50秒。但我平时10公里的平均跑速大约都在50分钟左右，即5分钟/公里应该是我正常潜在配速，如果再要创造新记录，估计就要服用增强肌肉力量的蛋白粉等兴奋剂了，以实现最大潜在配速。但服用这些营养剂或兴奋剂会有副作用，我跑步只是以健身为目的，何苦为了提高潜在增速而伤害身体呢。

举了这个例子，再来解释经济的潜在增速应该很清晰了吧。潜在经济增长率是可以变化的，它应该包括两种含义：一种是指正常的潜在经济增长率，即在各种资源正常地充分利用时所能实现的经济增长率；另一种是指最大潜在经济增长率，即在各种资源取

大限度地充分利用时所能实现的增长率，这就可能包含了各种经济刺激政策下可能实现的最大增长潜力，也就是用了“兴奋剂”之后的潜在增速。但这些经济刺激政策会对经济产生副作用，故对潜在增速的确定需要充分考虑资源的约束条件及利用效率。

就像肌肉力量、肺活量和心脏功能三者决定长跑的潜在配速一样，经济的潜在增长率主要由劳动力、资本和技术进步这三大因素决定。过去中国经济增长率长期达到两位数，主要靠廉价劳动力的供给、引进外资和国外先进技术。如今，中国已经成为制造业大国，劳动力成本上升、资本过剩、技术进步放缓，从而导致了潜在增速的下降，这一判断恐怕没有争议。有争议之处在于，当前究竟是潜在增速低于实际增速，还是高于实际增速？

认为潜在增速高于实际增速的，其逻辑是目前通货紧缩，设备利用率低于 70%，这就表明总需求小于总供给，表明经济的增长潜力还没有得到充分发挥，因此，就应该刺激需求，从而提高实际经济增速。具体建议是加大基础设施建设的投入，避免中国经济由于通缩导致硬着陆。

但我的理解是，今年上半年基础设施建设的增速都已经超过 20%，国有企业的固定资产投资增速达到 23%，财政支出的增速是财政收入增速的两倍以上，这分明是“服用兴奋剂”的刺激经济手段。也就是说，中国目前实际增速，应该是超过正常的潜在经济增速，但肯定低于最大潜在增速。最大的潜在增速只是理论上可以实现，如一般轿车的最大时速为 250 公里，但高速公路的最大限速是 120 公里，你不能因为没有开车时速没有达到 250 公里而认为速度还应该加快啊，理论上的最大速度，会由于各种要素条件的约束而无法实现。我们现实的衡量标准是，实际时速高于 120 公里，就属于超过潜在增速，车速过快了。

坚持认为中国经济的实际增速低于潜在增速的，估计都是把最大潜在增速当成衡量标准了，但这是毫无意义的。比如，有人经常会把发达国家居民的人均消费量作为扩大产能的依据，但作为接近 14 亿人口的发展中大国，与人口不多的发达国家往往不具有可比性，比如，人均机场面积就不具有可比性。不少学者或把落后看成是增长潜力，按此说法，非洲的贫困国家潜在增长率就应该最高，但现实并非如此，经济的潜在增速还是要取决于生产要素的供给情况。

2 长期实行“赶超模式”导致实际增速超过正常潜在增速

从总需求小于总供给的定义出发，推导出实际增速低于潜在增速的结论，其错误在于没有认真分析产能过剩、库存增加或通缩的起因和根源。如果认为设备利用率下降是潜在增速高于实际增速的依据，那么，为了不可以从设备利用率下降推导出是因为无效供给过多使得经济结构扭曲，从而导致潜在增长率下降呢？

当前我国要推进的供给侧结构性改革，其逻辑就是要通过改善供给的要素及结构，从而提高经济的潜在增速。如果经济的潜在增速高于实际增速，那么，只要刺激需求就可以了。中国经济自改革开放以来，通过高储蓄、引进外资来不断增加投资规模，这对于前期经济的高增长起到了决定性作用，即在经济增长的三驾马车中，资本形成的占比一直非常高，至 2014 年，仍占到 46.7%，是全球各国平均水平的两倍以上。

由于资本形成总额等于固定资本形成总额加上存货增加部分，这么多年的经济高速增长累积下来，自然会导致资本过剩和库存增加。中国之所以要把 GDP 增长率作为经济发展的主目标，是由于 1840 年鸦片战争之后，中国经济发展缓慢导致落后。为了实现经济的跨越式增长，缩小与西方国家的人均 GDP 差距，中国长期实行经济赶超模式，为了让 GDP 维持高增长，就不得不采取投资加杠杆的方式，导致政府和企业的债务规模越来越大。因此，GDP 的高增长实现了，但过剩产能、高库存和高杠杆的不良反应也出现了。如果把赶超模式下导致的过剩产能当成经济潜在增速大于实际增速的依据，就属于自相矛盾了。

事实上，我认为从 2010 年之后，中国经济步入库茨涅兹周期的下行阶段，也就是经济的潜在增速会持续下降，对这一结论似乎争议不大。但我国已经确定了到 2020 年 GDP 翻番的目标，这才是实际经济增速大于潜在增速的逻辑，尽管我并未推算正常的潜在增速究竟是多少。从我国这些年来公共部门债务高增长来看，它反映了实际增速超过潜在增速所付出的代价。这仅仅只是财务意义上的成本，如果再考虑环境污染等问题，则代价更大。

3 究竟应该采取什么对策

对潜在增速是否高于实际增速的不同判断，会影响到政策的选择。如认为当前实际增速低于潜在增速的，那就会把政策的重心放在需求侧，或刺激投资需求，或刺激消费需求，如有学者建议增加基础设施的投资。

我认为，GDP 只是一个预期性指标（政府提出、中央认可、人大批准的五年规划就是这么定义的），而不是约束性指标，它只是反映经济活动的结果，而非目标，因此，今后应该淡化 GDP，同时强化就业率和环保等约束性指标。

只要能够维持充分就业，或者把充分就业作为最重要的目标，并为此安排相应的对策，就不必太关心 GDP 的高低了。中国在 2009 年以后之所以出现债务高增长，就是因为过于注重 GDP 这一目标了。如中国的货币扩张主要是靠国有商业银行，债务膨胀主要是在地方政府和国企；而美国的货币扩张主要靠美联储，债务主要在联邦政府和居民部门。政策实施的机理不同，必然导致结局不一。这也就是为何中国要推行供给侧的结构性改革的原因，如果还是通过需求侧的扩大来实现稳增长目标，那么，我对于去杠杆、降债务的前景就没有那么乐观。

中国当前的产能过剩，显然与投资刺激的力度过大、消费刺激的力度过小有关。在无效供给过多的同时，有效需求不足问题同样存在，这又与中低收入群体的收入增速下降有关，与贫富差距过大有关。因此，除了供给侧结构性改革的五大目标之外，收入分配制度改革及与之相关的财税体制改革也迫在眉睫。[返回](#)

中小航运企业如何崛起

近年来中小航运企业生存状态持续低迷，有人将这种现象的起因归咎于航运业深度低迷。其实这是一个误区。

国际海运业确实处于有史以来的最低潮，加之国际航运大鄂抱团取暖，相继组建联盟，中国也组建了中远海运集团，使得很多从事国际海运且分散经营的中小航运企业举步维艰。但根据交通运输部的统计资料，2014 年国际海运货运量仅占中国水运市场货运量的 12.5%，完成 7.47 亿吨，其历史最高份额为 21%。这一统计数字说明中国水运市场的主战场在中国，即沿海和内河水路运输才是中国水运市场的主战场。

2014 年沿海和内河水路货运量占中国水运货运总量的 87.5%。其中，沿海运输完成 18.92 亿吨，占 31.62%，较 2012 年的 16.27 亿吨增加 2.7 亿吨，约增长 17%；内河运输完成 33.43 亿吨，占 55.87%，较 2012 年的 23.02 亿吨增加 10 亿吨，约增长 33%。此外，2014 年内河船舶总载重吨为 11274 万吨，较 2012 年的 9381 万吨增长 20%；沿海船舶总载重吨为 6920 万吨，较 2012 年的 6523 万吨增长 6%。

沿海和内河运输货运量两年间增长约 50%，而船舶总载重吨仅增长 26%。虽然运力与货运量的理论比例一般为 1:5~1:8，而 26%:50%的比例则为 1:2，这个比例似乎有点失衡，即运力的发展快于货运量的发展。但这个比例较之国际运输市场的状况还是幸运的，因为国际运输货运量连年负增长，2014 年较前十年下滑 1/3，而运力则保持连年暴涨的势头，特别是 2 万 TEU 型船和 40 万吨级散货船的诞生，更加剧了国际海运运力过剩的局面。所以说国内水路运输市场较之国际海运市场还是幸运的。

上述统计数字显示，在国际海运市场日渐西下之际，中国沿海和内河运输却迸发出勃勃生机。然而，中国中小航运企业在国内航运市场一片繁荣的景象下却落得苟延残喘的地步。为此，改善这种状况应从以下几方面做出努力。

1 个体经营迈向集约化

尽管改革开放已经三十多年，但是沿海和内河运输还停留在改革开放初期的个体经营阶段。个体经营虽有适应市场灵活便利的条件，但也有无法抗拒市场经营风险的先天缺陷。解决这一问题的方法是向国际海运联盟学习，将成百上千的小型航运企业用合同的形式组建成航运联盟，将中小航运企业纳入理事会，分配航线和制定运价等，规范航运市场的经营行为，抵制不良货主压低运价或以货源垄断者的地位向船东提出不合理的要求等等。总之，航运市场的集约化经营在国际海运史上已显露出诸多优越性，中国航运企业不妨学习之。按长江、华南和东北等地域划分，亦可按船舶类型划分（油轮、干散货船等）组建航运联盟，通过航运联盟理事会，集思广益、互相监督、自主规划和调控市场，航运企业自身也从中获益，走出萎靡不振的怪圈。

2 组建船东互保协会

船东互保又称互助性保险，其承保范围远远大于商业性保险。如果将船东视为一个有血有肉的自然人，商业性保险承保的仅仅是皮肉伤，而互助性保险承保的则是生命和健康。当今世界各国 95%以上的船舶均参加船东互保协会，而中国航运企业，除川航国际航线的少数船舶外，从事国内沿海和内河运输的 95%以上的船舶几乎都不参加互助性保险。2014 年交通运输部统计资料显示，中国现有内河船舶 15.83 万艘；沿海船舶 11048 艘；远洋船舶 2603 艘。就船舶艘数而言，如果能将沿海和内河船舶组织起来，那将是一个震惊世界的船东互保协会，其抵御海上经营风险的能力也是不言而喻的。

从事国内沿海和内河运输的船东中很大比例是单船公司，此类企业毫无抵御经营风险的能力。一旦发生经营风险，例如碰撞或油污等海上事故，即使卖船也无法弥补给货主和第三人造成的损害。

从法律角度审视，由于私有化和经营不规范等因素，中小航运企业屡犯幼稚的法律错误，这就亟需船东互保协会发挥其特长，免费为中小航运企业培养法律人才，从法律角度抵御各类经营风险。从航运融资角度考虑，船东互保协会以其雄厚的资金力量为会员航运企业提供各类融资担保，以及向海事法院提供各类诉讼担保，可为中小航运企业疏通融资渠道。

3 遏制不良运力增长

多年来，交通运输部一直在致力于提高船舶载重吨位和淘汰老旧船舶方面下大力气整顿，虽然有了一定的成效，但仍然没有清除另外一个扰乱水运市场的恶性肿瘤，即沙滩造船。据调查，沙滩造船的成本仅为正规造船成本的 1/3，甚至更少。由于沙滩造船成本远远低于正规造船企业的造船成本，从事沙滩造船的航运企业有能力以低于市场的运价向货主揽货，由此产生两大危害：一是正规造船航运企业无法提高运价满足自己的成本需求；二是装载于沙滩造船船舶上的货物处于随时可能发生货损的危险。

杜绝沙滩造船的路径只有一条，即发挥政府和司法功能。例如，交通运输部颁布部门规章，禁止沙滩造船；船舶检验部门对沙滩造船拒绝发放合格的船检证书；海事司法对在沙滩造船的船舶上工作的船员劳动合同认定为无效合同；以沙滩造船为运力的运输合同亦认定为无效合同。

4 扭转法规缺失局面

法律是人们在社会生活中的行为规范准则，有了法律，社会才会稳定。中国水运市场仅有一部《中华人民共和国海商法》，调整占比不足 15%的国际海运市场，而占比 85%的国内水运市场却没有最高位阶的法律调整。三十多年来，虽然中国水运市场已完全开放，但由于缺乏法律规范，长期处于混乱无序的状态，这是导致中小航运企业不能快速发展的一个重要原因。

现以承运人不能行使留置权为例。三十年来中国海事司法经历了三个阶段：第一阶段是法官行使任意裁量权（1984—2000年）。在此阶段，全国各海事法院采取截然不同的司法态度，使中国航运企业无所适从，不知如何保护自己的合法权益。第二阶段是严格禁止承运人对船载货物行使留置权（2000—2012年）。《海事诉讼特别程序法》于2000年颁布实施，该法第44条规定：“申请扣押的船载货物，应当属于被申请人所有。”这是一个全面禁止承运人留置船载货物的法律规范。第三阶段是2012年12月至今，由于最高院颁布一个针对国内水路运输的司法解释，规定只要船载货物与承运人的债务有牵连关系，承运人就可以留置船载货物。这一司法解释使中国航运企业终于可以名正言顺地对船载货物行使留置权。

5 组建法人化航运中心

中国现有的航运中心均是由政府或者港口主导的松散型组织，不仅其主体存在张冠李戴的问题，也不能有效为中国航运企业提供全方位航运服务。根据中国现状，不应照搬西方航运中心的松散制度，而应根据中国关于法人制度的法律，将航运中心法人化。

由航运企业主导的法人化航运中心，可以向航运企业提供全方位的航运服务：提供精准的各类航运指数，规避经营风险；建立安全管理体系，为安全生产提供保障；取代中小航运企业监督个别航运企业、货主或航运联盟的市场垄断行为，为《反垄断法》在航运市场的实施提供有力保障；向政府主管部门正确行使管理权提供不偏不倚的市场信息，并为水运立法做充分的理论和实践准备；与其他航运中心协调，或与铁路、公路和航空等部门联系，为完善综合交通运输体系出谋划策；建立大数据信息平台，为中小航运企业提供精准的信息服务，为航运市场的有序运行提供保障，组织和设立与航运市场有密切关系的相关企事业单位，为航运市场提供有力的支持；组建民间的海事仲裁机构，弥补海事司法欠缺航运专业化的不足。

综上所述，中国沿海和内河运输如果能够弥补管理知识和法律保障方面的不足，中国航运企业一定会走出低谷，为国际运输提供后备力量。 [返回](#)

上半年全球新造船市场现状及产业发展思考

1 订单数量回落

据 IHSSea-web 统计，今年上半年全球新船订单量为 490 艘、1837.7 万载重吨，与 2015 年上半年相比分别下降 64.1%、64.5%。由此可见，2016 年上半年新造船市场急速降温，甚至处于极冷状态。从 2008 年国际金融危机之前的新船订单量与之后的新船订单量走势看，呈现出逐步下滑态势，以载重吨计，今年上半年新船订单量仅约为 2007 年上半年的 1/5。究其原因，世界经济复苏步伐较为缓慢，国际形势和局部地缘政治态势存在不稳定因素，航运市场运力过剩压力持续增加，部分船厂和船东经营行为过度非理性化，造成新造船市场在经历 2008 年国际金融危机之后再次出现订单量急速减少的极寒形势。

今年上半年，中国、日本、韩国分别排名世界造船国家接单前三位，接单量分别为 132 艘/1246 万载重吨、106 艘/270 万载重吨、37 艘/255 万载重吨，市场份额分别为 67.8%、14.7% 和 13.9%。可见，今年上半年中国船厂接单量占全球总额的 2/3，遥遥领先于其他国家。从中国船厂的接单船型看，接单船型多元化，包括散货船（以铁矿石运输船为主）、化学品/成品油船、小型集装箱船、海洋支持船、小型客滚船以及液化石油气（LPG）船等，但高端船型极少。日本船厂近几年转变理念，大力开拓超大型集装箱船建造市场，包揽了全球 8 艘超大型集装箱船订单，此外接获 9 艘 LPG 船订单。韩国仍在液货船市场发力，囊括了 4 艘液化天然气（LNG）船，其他市场则几乎颗粒无收。

就 2016 年上半年新船订单量看，以载重吨计，三大主流船型占据了接单前十名位置，排名前十的船型分别是铁矿石运输船、集装箱船、原油船、原油/成品油船、化学品/成品油船、散货船（不包括铁矿石运输船）、LNG 运输船、成品油船、豪华邮轮、木屑

运输船等。其中铁矿石运输船是今年上半年新船订单量唯一超过千万载重吨的船型，而2015年下半年新船订单量超过千万载重吨的船型有原油船、集装箱船和散货船，2015年上半年新船订单量超过千万载重吨的船型有原油船、散货船、集装箱船。因此，只有三大主流船型同时发力，新造船市场才能达到较大规模的订单量。

2016年上半年，订单量出现大幅增长的主要船型包括铁矿石运输船和豪华邮轮，以载重吨计分别同比增长1000多倍和153%，海工装备目前仅有海洋支持船挤入新船订单量前十五位。

2 中日船东兴起

据IHSSea-web统计，国际金融危机发生之前的2007年上半年，全球共有100个国家和地区的航运/运营公司订购了3823艘新船，其中日本、德国和希腊等三个国家是全球老牌船东国家。而到了2016年上半年，亚洲的中国、日本和澳大利亚排名订造新船国家前三位，老牌欧美船东国家并未完全参与今年上半年的订造，使得订单量远远落后于其他年份。从目前发展看，亚洲船东国家有成为新船市场另一个新主力的潜能，例如中国的船队保有量从2012年的11270万载重吨增加至2016年7月1日的13210万载重吨。另一方面，传统欧美航运大国对航运市场和造船市场底部以及发展趋势判断存在分歧，例如近几年希腊船东大量订船，增加了船队吨位，而德国船东却出现了船队保有量的下降。

从航运/运营公司角度看，首先，国际金融危机之前的新船订造船东主要是欧美公司，但金融危机之后，日本以及中国船东逐步进入订单客户前十位，同时，融资租赁金融公司也开始抄底市场。其次，由于sea-web统计的是所有船型(包括公务船、舰艇等)，因此政府部门也是新造船市场订单客户的主力军之一。最后，班轮巨头、跨国巨头频繁现身订单十大船东之列。

3 阵痛下的喘息

多因素掣肘复苏。世界经济复苏步伐较为艰难，国际形势和局部地缘政治态势存在不稳定因素，航运市场运力增幅的压力持续施加，部分船厂和船东经营行为过度非理性化等因素，是制约全球造船市场持续低迷的主要原因。这些因素并非可以一时解决，需要产业核心国家之间的协同，或者，等世界新经济秩序或全球传统经济秩序改革成为体系常态后，才能解决产业发展的深层次问题。抑或全球航运市场和造船市场经历市场自发性的剧烈调整以及世界经济未来清晰复苏一段时期后，才能迎来造船和航运产业的回暖反弹。

开拓高端新船型。从国内目前对于豪华旅游运营市场和豪华邮轮建造市场的热情看，目前该型领域将是未来中国船厂开疆拓土的新天地，但是如何以可靠和可行的方式进入，对于中国发展这类“皇冠上的明珠”船舶至关重要。笔者建议，国家相关部门加强此领域的基础技术研究、课题研究、人才培养、国外技术和人才引进、制度学习、学科建设等，并逐步加以突破和发展。

提升多品种优势。毫无疑问，液货船、散货船、集装箱船、海工装备等四大船型仍然是世界造船市场竞争的重要阵地，从几大船型金融危机以来中国造船业所处位置即主要优势船型竞争能力可知，中国船厂目前在散货船、海工辅助船市场具备相对优势，在其他领域则并没有相对明显的优势，距世界造船强国还存在差距。如要成为世界造船强国，必须在上述核心船型领域保持持续、多品种的市场竞争优势。因此未来中国重点需要集聚竞争优势的船型包括液货船、集装箱船、大型海工装备、客船和滚装船等。

眼观八方应变化。船东结构变化、能源结构变化、航道变化、经济复苏不均衡性、规则规范等环境因素的变化将持续对新造船市场形成影响。研读这些因素，才能更准确地把握局部机会。

品牌升级运真气。如果上述因素主要是从宏观以及外在因素考虑市场变化，那么中国造船业在国际金融危机之后更为重要的是内在要素的提升。船厂管理模式变革、船型

和技术基础研发、环保节能设备开发、核心配套设备研制、信息化应用和系统集成、智能设备制造、资本运作推动发展、人才技术创新优化等，这些将决定中国船舶工业是否能够做强，能够转型升级成功。如果说 20 世纪 80 年代中国船舶出口国外是装备制造业的第一次重大变革，那么现阶段亟需开展的中国船舶品牌升级和智能化信息化环保化生产模式，将决定中国船舶工业能否再次为中国装备制造业作出重大贡献。[返回](#)

2016 年上半年我国船舶工业经济运行分析

2016 年上半年，全球航运市场触底反弹，国际原油价格低位攀升，我国造船完工量同比降幅收窄，新承接船舶订单回升明显。但企业交船难、接船难、融资难的问题没有缓解，面对严峻的市场形势，全行业努力奋进，确保船舶工业平稳健康发展。

1 经济运行基本情况

（一）全国三大造船指标两降一升

上半年，全国造船完工 1715 万载重吨，同比下降 7.4%。承接新船订单 1620 万载重吨，同比增长 44.7%。6 月底，手持船舶订单 11926 万载重吨，同比下降 13.6%，比 2015 年底下降 3.1%。

（二）船舶出口有所下降

上半年，全国完工出口船 1564 万载重吨，同比下降 6.4%；承接出口船订单 1432 万载重吨，同比增长 53.5%；6 月末手持出口船订单 11294 万载重吨，同比下降 13.9%。出口船舶分别占全国造船完工量、新接订单量、手持订单量的 91.2%、88.4%和 94.7%。

2016 年 1~5 月，我国船舶出口金额 96.2 亿美元，同比下降 24.5%。我国出口船舶产品中散货船、油船和集装箱船仍占主导地位，其出口额合计为 55.2 亿美元，占出口总额的 57.4%。我国船舶产品出口到 160 多个国家和地区，亚洲仍然是我国船舶出口的主要地区，其中向亚洲出口 45.4 亿美元，占比 47.2%；向欧洲出口 20.9 亿美元，占比 21.7%；向拉丁美洲出口 15.6 亿美元，占比 16.2%。

（三）重点监测企业主要经济指标出现下降

1、造船企业三大指标两降一升

上半年，51 家重点监测的造船企业造船完工 1589 万载重吨，同比下降 7.3%。承接新船订单 1502 万载重吨，同比增长 53.1%。6 月底，手持船舶订单 11468 万载重吨，同比下降 15.3%。

上半年，51 家重点监测的造船企业完工出口船 1475 万载重吨，同比下降 5.4%；承接出口船订单 1382 万载重吨，同比增长 67.7%；6 月末手持出口船订单 10895 万载重吨，同比下降 15.5%。出口船舶分别占重点造船企业完工量、新接订单量、手持订单量的 92.8%、92%和 95%。

2、工业总产值同比下降

上半年，船舶行业 94 家重点监测企业完成工业总产值 2031 亿元，同比下降 1.3%。其中船舶制造产值 970 亿元，同比下降 1.5%；船舶配套产值 150 亿元，同比下降 3%；船舶修理产值 58 亿元，同比增长 1.9%。

3、船舶出口产值同比下降

上半年，船舶行业 94 家重点监测企业完成出口产值 810 亿元，同比下降 2.5%。其中，船舶制造产值 540 亿元，同比下降 2.8%；船舶配套产值 31 亿元，同比下降 1%；船舶修理产值 34 亿元，同比增长 2%。

4、企业经济效益同比下降

上半年，船舶行业 94 家重点监测企业实现主营业务收入 1390 亿元，同比下降 3.5%；利润总额 20 亿元，同比下降 19.5%。

2 经济运行的特点

（一）积极落地国家政策，促进高端船舶和海工发展

上半年，为进一步贯彻《中国制造 2025》发展战略，相关配套政策不断落地，高端船舶和海洋工程装备制造产业受到重视。中国人民银行等八部委联合出台了《关于金融支持工业稳增长调结构增效益的若干意见》，对船舶行业中有竞争力、有市场、有效益的企业继续给予信贷支持，帮助有前景的企业渡过难关；工信部发布《船舶配套产业能力提升行动计划（2016-2020 年）》，加快提升我国船用设备配套能力和水平，有力支撑造船强国的建设；国家发改委和工信部联合发布《关于实施制造业升级改造重大工程包的通知》，明确发展海工与高技术船舶，实施船舶基地提升工程；国家发改委、工信部、能源局三部委联合出台《中国制造 2025—能源装备实施方案》，方案提出多型高技术船舶及海工装备成为急需突破的关键装备，并明确了技术攻关重点及目标与重点示范工程。首期先进制造产业投资基金宣告成立，聚焦高端船舶和海洋工程装备等领域，这些政策的实施对船舶和海工产业渡过难关起到积极作用。

（二）转型升级成效明显，高端产品不断突破

上半年，我国骨干造船企业发挥技术优势，做好主流船型优化，做精特种船舶制造，努力确保交船。交付了全球最先进 3.88 万吨双相不锈钢化学品船、全球首制 1.5 万吨双燃料（柴油+LNG）化学品船、我国最大 2.35 万立方米牲畜运输船、全球首艘极地重载甲板运输船和我国首艘极地模块运输船。批量承接了超大型矿砂船（VLOC）、8.5 万立方米乙烷运输船、2 万吨级化学品船和多型支线集装箱船等订单。豪华邮轮、1 万车位汽车滚装船、2 万箱集装箱船等建造项目稳步推进。在海工建造领域，在油价持续低迷的形势下，海工企业克服各种困难，成功交付 8 座海工平台，承接 2 座海工平台和深潜水支持船等海洋工程船订单。

（三）大力推进兼并重组，积极稳妥“去产能”

上半年船舶行业深入落实中央“供给侧改革”要求，坚持去产能、补短板、以市场为导向，优化产业布局，大力推进企业兼并重组，积极稳妥化解船舶行业过剩产能。中船工业集团主动削减上海船厂浦西厂区、广船国际荔湾厂区造船产能；中船重工集团积极推进造修船资源整合，武船重工与大船集团分别与青岛北船和山船重工进行兼并重组；江苏省通过企业转型、长江岸线资源综合利用总体规划、整合整治中小船舶企业，淘汰落后等方法化解过剩产能。此外，造船市场长期低迷倒逼行业通过市场自发调节，有些大中型造船企业以转产或破产方式退出船舶行业。

（四）船舶企业主动挖潜，千方百计“降成本”

国际船舶市场持续低迷，倒逼企业主动挖掘自身潜力，注重内控管理，狠抓生产过程，改进生产流程，大力推进生产线技术改造项目、不断加强各环节成本控制力度，多举措降本增效。中船重工集团通过推进混合所有制改革，节约采购成本 3.2 亿元和生产制造成本 8000 万元；中船工业集团积极推进“阳光采购”工程，钢材综合采购成本下降超过 20%；大连中远川崎（位置评论新闻招聘）通过对车间加工流水线布局调整进行优化，使资源管理和利用更加科学化，流水线生产效率显著提升；骨干造船企业钢板二次切割（产品库求购供应）成型利用率达到 90%以上，推行无余量造船，有效降低了成本。

（五）做优做强提效率，智能制造“补短板”

我国骨干船舶企业为应对低迷的市场环境，主动加强管理提升质量、加大技术改造提高效率。中船工业集团全面推进“造船建模 2.0”框架体系，提升造船效率；大连中远船务创新采用单侧肋板拉入法分段建造，取得肋板拉入无余量零切修率的好成绩；中航威海推行模块化生产缩短船坞占用周期；黄埔文冲开展 3D 体验平台实船设计，实现跨越式突破。

与此同时，骨干船厂加大信息化、数字化设计建造力度，加快船厂智能制造项目推进，努力弥补技术短板。南通中远川崎船舶工程有限公司成为船舶行业唯一一家工信部智能制造试点示范企业；中船重工集团“船舶分段制造数字化车间”、上海振华重工

“海上钻井平台装备制造智能化焊接车间”项目通过国家验收；沪东中华“大型液化天然气（LNG）船分段建造数字化车间”项目正式开工；金海重工智能船厂项目开工建设。

（六）坚持供给侧改革发展，加强修船行业自律

中国船协修船分会坚持供给侧改革，鼓励修船企业大力拓展船舶改装、海洋工程改装、拆船和海外业务，实现向高端改装转型；主动为大型央企和民营企业“走出去”牵线搭桥，积极尝试国际产能合作；加强行业自律，《中国修船质量标准》完成编制报批，完善修船价格体系，修编完成《中国修船价格指引（2016版）》（红本），努力探索修船业绿色发展、规范发展，推动行业保持平稳运行。统计显示，上半年，重点监测修船企业完成产值58亿元，同比增长1.9%。

3 经济运行存在的问题

（一）新船市场低迷，承接订单越发严峻

上半年，受航运市场运力过剩和运费低迷的影响，全球新造船市场大幅萎缩，成交量仅为2067万载重吨，除超大型矿砂船和豪华游轮外，各细分船型需求几乎停滞。韩国和日本新船成交大幅下降超过90%，合计世界市场份额不足20%。我国新承接订单总量增幅明显，主要受国内船东订造30艘40万吨超大型矿砂船（VLCC）影响，除此之外，我国新承接订单超过10万载重吨的船企仅有17家，全国前10家船企新承接订单集中度达到85%，比上一年进一步提高，新造船市场竞争越发激烈。

（二）外部环境不断恶化，交船难度日益增大

上半年，受航运市场持续低迷和船东经营业绩恶化的影响，船东削减船价、延期接船、更改船型、撤销订单的现象不断增多，交船难问题依然突出，无法按时交付的船舶停靠在码头影响了企业正常的工期节点，频繁的更改订单影响了企业生产负荷的平衡，未能按时交付的船舶阻断了企业现金流的回收，船舶企业交船难压力不断增大。与此同时，海工装备建造市场依然低迷，新建造市场量价齐跌，成交几近停滞。海工项目履约存在较大风险，改型、延期交付或成常态，订单租约情况将继续恶化，海工装备在手订单交付风险越发增大。

（三）融资难、融资贵影响船舶工业全球竞争能力尽管国家出台了多部支持船舶工业的金融政策，但金融机构对船舶工业的信贷政策持续收紧，造船资金总量缺口仍然严重，和造船高峰时期相比，江苏省金融机构对船舶工业授信总额下降超过90%，同时贷款审批时间大幅延长，直接导致企业资金周转放缓。当前船舶市场严重低迷，新船价格大幅下降，首付款比例大幅降低，延期交付导致回款难度大幅增加，船企建造过程需要垫付大量资金；我国船企融资利率远高于日本和韩国，融资难、融资贵将进一步推高我国船企建造成本，降低企业市场竞争能力。

（四）船舶配套企业经营风险逐步显现

上半年，受造船市场低迷和滞后性影响，船舶配套业主要指标出现下滑。据统计，94家重点监测企业船舶配套产值150亿元，同比下降3%，低速柴油机完工150台/255万千瓦，功率同比下降15%，船用曲轴、甲板机械、船用发电机等主要配套设备产量也有所下降，特别是新接订单大幅下降，严重影响后续生产。此外，随着配套设备价格下跌，部分产品改期或撤单，人工成本持续上升，货款回笼困难等问题越加突出，船舶配套企业经营风险逐步显现。

4 市场预测和建议

（一）预测

2016年，全球经济复苏乏力，国际贸易增长难有较大起色。航运市场运力过剩加剧，全球海运贸易复苏受阻，三大主流船型市场将继续低迷，短期内仅有豪华邮轮、支线集装箱船、特种船和公务船存在一定的结构性机会。预测全年，全球新船成交量将约为4000万载重吨；造船完工量在1亿载重吨左右；手持订单量可望保持在2.5亿载重吨水平。

预计全年我国造船完工量 4000 万载重吨左右，新接订单量比上年有所下降，但国际市场份额有所回升，年底手持订单量下降到 1 亿载重吨左右。

（二）建议

1、进一步落实金融机构支持船舶工业发展的政策

当前，船舶工业处于极度困难的时期，政府部门、金融机构、船企等方面应加强沟通，合力破解“融资难、融资贵”问题。建议国家继续落实差别化工业信贷政策，特别是从事高技术、高附加值船舶和海工建造的骨干船企提供市场化债转股、低息贷款、停息挂账等多元化政策支持；继续加大对骨干船企的直接融资支持力度，鼓励企业通过扩大发行标准化债权产品优化金融结构，简化企业境外融资核准流程；金融机构应真正落实国家相关部委出台的支持船舶工业发展政策，实施“一企一策”差别化信贷政策，不断创新金融服务方式，实施精准支持；继续探索融资租赁、产业基金、在建船舶抵押等金融服务方式，支持船舶工业渡过难关。

2、继续落实船舶行业“去产能”的政策支持

“十二五”以来，船舶行业在国家政策支持以及市场调节的双重作用下，新增产能得到有效遏制，过剩产能得到主动削减，存量产能得到优化提升。建议继续落实兼并重组相关政策落地，对兼并重组企业提供专项财政补助，提供无息或低息贷款支持；对兼并重组职工安置、人员分流等给予适当资金补助。

3、继续加大船舶企业“补短板”的支持力度

当前，国际船舶市场处于调整周期，船舶企业要想在新一轮复苏中取得先机，只有加大技术创新补齐短板，走发展高端产品和提升关键配套能力的道路。建议国家通过先进制造产业投资基金、首台套重大技术装备保险补偿机制等方式，加大在高技术船舶、海洋工程装备和关键配套设备研发领域的投资力度，并在骨干船企技术创新、国际并购、引进合作的过程中提供更多便利和政策支持，切实推进豪华邮轮、极地船舶、深海装备及其关键配套设备等重点产品的研发和制造；加强对骨干船企两化融合、生产流程再造、信息化工程等方面的政策和资金支持。

4、创造需求促进船舶工业健康发展

在国际市场低迷的情况下，建议国家继续加大公务执法船和战略物资运输船、远洋渔业船舶和工程船舶等的国内采购力度；加大江河湖海船舶的改造更新和江海直通船舶的需求；加快低效率、高排放老旧船舶淘汰更新；促进船舶工业平稳健康发展。

5、降低税费简化手续，减轻企业负担

在市场环境低迷的背景下，种类繁多的税费已经成企业的重要负担，建议国家和地方政府针对各个地区的具体实际，调整房产税中有关土地部分等重复征收的税费，减免城建税及教育费附加、对列入白名单企业免征国外技术引进所缴纳税费以及防洪安保费、海域使用金、河道使用费等地方税费以减轻企业负担。同时，在通关流转方面为企业提供便利，简化通关手续。可尝试在厂区设立海关，在码头进行通关检验，提升通关效率，保证在建订单顺利交付。继续推进智能制造试点工作，缓解劳动力成本上涨压力。[返回](#)

港口不能以受害者自居：港口整合 PK 班轮联盟

全球金融危机以来及中国经济新常态下，需求下降，外贸没有了上升基础。航运业持续低迷状态传导到了港口业，2010 年至今，港口上市企业盈利能力逐年下降。面对班轮公司的联盟“取暖”现状，面对大船化对港口企业基础设施的挑战，马士基航运远东采购总监 MathiasWeismannPoulsen 引用经济合作与发展组织曾经发表的文章表示：港口不应被塑造成受害者形象，也能应对形势。

1 港口利润率下降

MathiasWeismannPoulsen 在“海丝港口国际合作论坛”上表示，近 3 年集装箱总需求的年复合增长率分别为 9.2%、3.5%和 4.5%，而运力年复合增长率是需求的 2 倍，所以目前几乎没有一家班轮公司在赚钱。

招商局港口控股有限公司董事总经理白景涛表示，近年来，全球主要港口企业，包括欧门集团、新加坡港务局、AP 穆勒码头公司、香港和记黄埔港口集团的息税折旧及摊销前利润率在逐年下降。中国港口上市企业的平均回报指标也在逐年下降。

在这种情况下，全球班轮公司形成 2M、海洋联盟和 TheAlliance 三大联盟，并订造超大型船舶，以求规模效应。班轮公司在应对经济危机的时候，港口企业却“躺枪”，这些大型船舶对港口设施提出了新的要求。港口企业要么花费重金改进原有基础设施，要么面临被抛弃的结局。

据德鲁里航运咨询公司董事总经理蒂姆·鲍威尔介绍，目前船舶大型化等因素已对欧洲一些港口产生不利影响。比利时的泽布鲁日港，去年丢失了 21%的市场份额，2000—2015 年的年复合增长率仅为 2.2%，最终关闭 3 个深水码头。其中，2 个由新加坡港务局运营；1 个由达飞轮船运营。此外，德国汉堡港的市场份额下降 9.3%，荷兰鹿特丹港的市场份额下降 0.5%，欧洲只有比利时安特卫普港的市场份额上升 7.5%。蒂姆·鲍威尔表示，马六甲海峡、地中海及欧洲北部区域会面临越来越严峻的形势。港口需要大量资金，以添置挖泥船、疏浚设施等，扩大堆场，以适应船舶大型化。但是港口企业进行这些投资也需格外谨慎，因为如此大规模的投资或需 40 年才能消化，而未来 3 年客户却不知如何变化。在这样的情况下，港口企业或提高港口费用，或与班轮公司建立合资企业，共享利润和收入，否则或将被踢出局。

2 港口企业可抱团出海

白景涛表示，即便全球港口吞吐量增速普遍下降，但中东、印度次大陆和非洲等新兴市场增长潜力仍较大。白景涛表示，港口企业或可抱团出海，寻求新兴市场增长潜力。安特卫普港首席驻华代表 JanVanDerBorghet 表示，中国国企过去 10 年来对外投资港口资金近 80 亿美元。

推进“一带一路”建设工作领导小组办公室海丝组组长、国家发改委西部开发司巡视员欧晓理在论坛上表示，国家鼓励优秀港口企业去国外承包港口。欧晓理同时指出，仅仅参与港口的运营是不够的，希望能够结合物流业的发展，发展与此相关的制造业，把临港园区搞起来。还可以深化海洋经济合作，推进海洋生物制药，打造一批海洋经济合作园区、科技园区和人才培养园区及平台。欧晓理表示，在“海上丝绸之路”建设中，港口是非常重要的载体。

3 宁波舟山港的志向

除了并购海外港口外，中国目前也在进行浩浩荡荡的港口“一体化”工程。除了外贸量下降等港口整合的必要因素外，还有一些充分条件表明中国港口可以“一体化”。交通运输部水运科学研究院经济政策与发展战略研究中心主任宁涛表示，中国经济区域发展均衡，这意味着中国提出的包括港口“一体化”在内的战略，有了现实基础。正此大背景下，原宁波港与舟山港的整合取得了重要成果——组建了宁波舟山港集团。

浙江省政府副秘书长夏海伟在题为“共享浙江海洋港口一体化发展机遇”的演讲中，解答了浙江为什么要推进海洋港口“一体化”发展。首先，浙江参与实施国家战略，需要打造桥头堡。国家战略包括“丝绸之路经济带”、长江经济带，“21 世纪海上丝绸之路经济带”。其次，浙江建设海洋强省，需要聚力发展。浙江海岸线 6715 公里，占全国的 21%；可建万吨级以上泊位岸线 500 多公里，占全国 1/3。再次，浙江提升港口整体竞争力，需要握紧拳头。

夏海伟还介绍了浙江海洋港口“一体化”发展的具体做法。第一，整合行政职能，成立浙江省海洋港口发展委员会。作为省政府直属正厅级机构，经省政府授权，履行省级经济管理权限，主管全省海洋经济和海洋港口发展工作。第二，组建浙江省海港集团，

作为全省海洋港口发展市场平台，重点发展投融资、港口运营、开发建设和航运服务等四大业务板块。第三，组建宁波舟山港集团，实现以资产为纽带的实质性“一体化”。

下一步，浙江海洋港口“一体化”发展将进一步推进。

一是，深入推进港口融合。整合嘉兴、台州、温州及义乌陆港；研究开展海岸线收储制度，提高岸线开发保护水平；优化浙江省海港集团业务布局，推进宁波舟山港各港区与沿海各市港口全方位整合对接。

二是，加快建设江海联运服务中心。建成国际一流的江海联运综合枢纽港、国际一流的航运服务基地、国家大宗商品储运加工交易基地、中国港口“一体化”改革示范区。

三是，加快海洋经济发展。巩固远洋渔业、滨海旅游优势；大力发展港航物流、临港石化、造船及海工装备、大宗商品储运加工、现代航运服务等重点产业；积极培育海洋生物医药、科研环保等新兴产业。

四是，着力推进重大项目建设。推进一批码头泊位、航道锚地、集疏运、港航物流、临港制造、海洋科技和生态保护等海洋港口重大项目。“十三五”计划投资 4500 多亿元。

五是，推进口岸监管一体化。加快推进海关、检验检疫等口岸部门的监管“一体化”，正在实施 28 项具体任务，加快在宁波舟山港内实现统一的监管和服务。

六是，发展大宗商品场外交易市场。结合舟山自贸区规划建设，逐步构建覆盖矿石、石油、煤炭、粮油的大宗商品场外交易市场，促进区域经济安全发展。

七是，加强国内外港口合作。支持宁波舟山港与全省全国港口合作，构建远距离、大容量、高效率的集疏运体系。积极推进国际化战略，与央企合作“走出去”，围绕“海上丝绸之路”战略，积极开展港口股权、开发、运营多层次对外合作。[返回](#)

上海国际航运中心“扬帆起航

日前，《上海市推进国际航运中心建设条例》由上海市第十四届人民代表大会常务委员会第三十次会议表决通过并发布。业内专家表示，这是一部国际航运中心建设的框架性法规，基本覆盖了航运中心的各个要素，也是中国第一部关于航运中心建设的地方性法规。“该《条例》贯彻实施建设上海国际航运中心的国家战略，对接“丝绸之路经济带”和“21 世纪海上丝绸之路”建设，形成与中国（上海）自由贸易试验区建设的联动机制，营造具有国际竞争力的航运发展环境。”

1 集合各方资源打造“国际航运中心”

据悉，《上海市推进国际航运中心建设条例》（以下简称《条例》）自 2016 年 8 月 1 日起正式施行，其主要内容共六章四十六条，具体包含总则、规划和基础设施建设、航运服务体系、航运科技创新和航运营商环境建设等内容。

上海国际航运中心建设是一项国家战略，《条例》以国发〔2009〕19 号文件规定的阶段性总体目标为基础，同时兼顾长远发展需要，对上海国际航运中心建设的总体目标作了明确：“按照国家部署，推进上海国际海运枢纽和航空枢纽建设，建成水运、空运等各类航运资源高度集聚、航运服务功能健全、航运市场环境优良、现代物流服务高效，具有全球航运资源配置能力，与国家战略和经济发展相适应的国际航运中心。”

为了统筹协调本市各方面力量，形成建设推进工作的合力，《条例》作了三个层次的规定：一是明确市政府在推进国际航运中心建设工作中的主体责任，要求建立本市与国家部委以及其他省市之间的合作和协调机制；二是明确设立国际航运中心建设议事协调机构；三是明确了市政府各部门与区县人民政府之间的协作配合机制。

《条例》明确，设立的上海国际航运中心建设议事协调机构，负责协调推进上海国际航运中心建设的有关工作。议事协调机构办公室设在市交通行政管理部门，负责有关日常工作。

其中，区县人民政府和市有关部门应当加强协作配合，具体落实推进上海国际航运中心建设的各项工作。同时，市政府及其有关部门应当建立与国家有关部门、相关省市的合作和协调机制，发挥上海航运业的优势，扩大辐射带动效应，促进航运要素的整合，实现与长江经济带地区以及国内其他地区的协同发展。

为了加大对航运中心建设的支持力度，吸引各类航运要素高度集聚上海，《条例》提出设立国际航运中心建设专项资金，重点用于支持航运枢纽港建设和促进航运功能性机构集聚。同时，建立航运机构设立和发展的支持制度，明确航运相关企业和机构符合地区总部认定条件的，市、区县政府可以给予资助。对航运经济发展作出突出贡献的，市、区县政府应当给予奖励。

中国(上海)自由贸易试验区的设立，为加快推进上海国际航运中心建设提供了重大契机。为推动以自贸区为平台的航运制度创新，《条例》作了三方面的规定：一是推进建设各类中转设施，统筹推进中转业务发展；二是根据国家有关规定，发展沿海捎带业务；三是根据国家有关规定，探索建立中国(上海)自由贸易试验区国际船舶登记制度。

“这是一部促进性法规，着重强调政府的引导、扶持作用，鼓励各方面力量共同参与上海国际航运中心建设。”上海市人大常委会法工委主任丁伟表示，国际航运中心建设的大量事权在中央，条例主要针对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，聚焦集疏运基础设施建设、航运企业和机构集聚、航运营商环境营造等事项。

丁伟表示，在上海的四个中心建设中，国际金融中心、国际贸易中心建设分别于2009年、2012年出台了综合性的地方性法规，而国际航运中心建设一直缺乏综合性的地方性法规。

2009年4月，国务院发布的《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》提出，到2020年，基本建成航运资源高度集聚、航运服务功能健全、航运市场环境优良、现代物流服务高效，具有全球航运资源配置能力的国际航运中心。近年来，“丝绸之路经济带”、“21世纪海上丝绸之路”等国家新战略的实施，为推动航运市场发展带来新的机遇和空间。在推进上海国际航运中心建设的关键时期，通过地方立法提供法制保障，发挥立法的引领和推动作用，显得尤为重要和迫切。

据了解，为保证上海国际航运中心立法顺利进行，12个相关单位组成的立法起草工作领导小组，负责研究重大问题，推进法规起草工作；相关部门委托国务院发展研究中心和交通运输部水运科学院做了2030年的上海国际航运中心的专题研究，为立法提供支撑。

与此同时，《条例》在时间跨度上立足近期，兼顾中远期。对未来五年能够确定的重要工作，尽可能纳入条例中，对中远期尚不明确的工作，仅作原则性规定，为将来制定政策提供法律依据。

2 创新试点改善营商环境

随着上海国际航运中心软硬件环境建设不断推进，如何将聚集的资源更好的整合，发挥集合效应成为业界关注的重点。

上海国际港务(集团)股份有限公司党委书记、董事长陈戌源此前表示，未来5年建设国际航运中心，上海港首先要建成枢纽港，2020年中转比例希望超过50%。目前上海港集装箱的吞吐量已达到3654万标准箱，尽管物流量已名列前茅，但在服务业、软件方面还有不同程度的差距，他表示，这些短板未来5年要补上。航运中心建设还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。

为把上海建成功能完善、辐射全球的大型国际航空枢纽，《条例》对航线网络、货运物流、通用航空、空港服务等作了比较全面的规范。其中，对航线网络这一核心要素，条例作了两方面的规定：一是支持主运营基地在上海的航空公司构建以上海为核心、立

足全国、辐射全球的枢纽航线网络；二是争取国家有关部门支持，优化调整本市空域结构，提升枢纽空域容量，合理分配航权和新增航班时刻资源，提升航线网络的通达性、衔接性和枢纽航班密度。

比如，《条例》第二十一条明确，市交通行政管理部门应当会同有关部门采取措施，支持主运营基地在上海的航空公司构建以上海为核心、立足全国、辐射全球的枢纽航线网络。市政府及其交通行政管理部门应当争取国家有关部门支持，优化调整本市空域结构，提升枢纽空域容量，合理分配航权和新增航班时刻资源，提升航线网络的通达性、衔接性和枢纽航班密度。鼓励主运营基地在上海的航空公司以及国内外其他航空公司和航空联盟共同建设品质领先的世界级国际航空枢纽。

同时，《条例》还指出，上海应在国家有关部门的支持下，推进铁路疏港支线及枢纽联络线建设。市交通行政管理部门应当根据国家流域航道规划、区域航道规划，推进建设连接长三角主要港区的高等级航道网络。市和区县交通行政管理部门应当加强建设连接主要港区、机场、铁路站场的集疏运公路路网和轨道交通网络。

除了打造大型的枢纽港，如何进一步改善营商环境，增加对相关产业企业、机构的吸引力也是行业人士普遍关心的话题。

为进一步加快政府职能转变，积极探索管理模式创新，为上海国际航运中心建设提供良好的服务环境，此次《条例》主要规定了以下几方面措施：一是建立并公布航运管理权力清单和责任清单；二是支持国家驻沪机构在上海口岸实施监管制度创新；三是建立上海国际航运中心信息综合服务平台；四是完善航运优秀人才培养和引进政策；五是完善航运法律服务体系；六是加大航运文化培育力度。

例如，《条例》明确规定，在上海国际航运中心建设中依法推行外商投资准入和市场准入负面清单管理制度。市交通等行政管理部门应当建立并公布航运管理权力清单和责任清单，建设稳定、公平、透明、可预期的营商环境。各有关行政管理部门应当依法履行监管职责，建立完善市场行为规范和服务标准。

同时，市口岸服务部门应当配合海关、检验检疫、海事、边检等国家驻沪机构在上海口岸实施监管制度创新，推进国际贸易单一窗口建设，优化过境免签政策，简化通关程序，推进通关便捷化、信息化和通关一体化建设，实现口岸管理相关部门信息互换、监管互认、执法互助。

据了解，近年来上海在航运便捷化服务上尝试多重创新，并希望在实践中发挥成效。

2016年6月1日，全国通关一体化改革在上海启动试点。在上海建立海关总署风险防控中心(上海)和海关总署税收征管中心(上海)。“两个中心”立足于智能化平台，运用大数据技术，对试点范围内进出口货物实施“一次申报、分步处置”的通关管理模式。除了全国通关一体化改革在试点中，与“两个中心”建设同步推出的还有“三项制度”改革试点：一是实施“一次申报、分步处置”通关管理模式，企业可一次性办理货物申报纳税手续，海关第一步在口岸确定是否查验，排除安全准入风险后，货物可先予放行，海关第二步开展涉税申报要素批量审核，通过稽查等手段监督税收入库。二是，改革税收征管方式，进一步明确企业如实、规范申报责任，企业自报、自缴税款，海关受理企业申报，不再在货物放行前逐票审定，而是对税收风险实施前置风险分析、放行前验估、放行后批量审核、稽查等全过程管理。三是，建立协同监管机制，通过功能化改造，口岸海关主要实施通关现场监管，属地海关主要实施企业稽查和信用管理，让不同的海关做不同的事，配置不同的力量，实现协同监管。

业内专家表示，改革后，企业申报更自由、手续更简便、通关更顺畅，无需再办理转关运输，货物口岸放行速度将大幅提高，企业通关费用下降更多。同时，借助“两个中心”的设立，海关管理效能更高，执法更加统一、协同，有效解决企业相同货物在不同口岸出现海关归类、审价不一致等情形，让全国企业更好享受“全国是一关”、“关通天下”的便利。

3 航运保险产品注册制改革取得成效

保险是国际航运中心建设中的重要一环，是航运金融的主要运作模式。如何让国内的航运保险更好的发挥功效，为上海国际航运中心建设“添砖加瓦”，也是《条例》的主要内容。

《条例》明确，上海通过实施航运保险产品注册制度，支持保险机构开发航运保险产品，拓展业务范围，创新服务模式。同时，推进保险机构在本市设立航运保险运营中心，培育航运保险市场和再保险市场。支持各类与航运相关的损害赔偿机构落户本市，提供航运损害案件赔偿、补偿的相关服务。并且，支持航运企业开展自保、互保业务，推动船东互保组织在本市开展保赔业务。

2015年7月1日，航运保险产品注册制改革在上海正式实施，拉开了我国保险产品监管制度创新的序幕。航运保险产品注册制是我国航运保险产品监管制度的重大改革，构建了保险机构自主注册、行业协会日常管理、保险交易所平台运营、监管机构事中事后监管的保险产品注册制度。

据了解，自航运保险产品注册制实施以来，截至2016年6月25日，已有29家公司完成航运保险产品注册管理平台登记，其中21家单位注册了产品。国内航运保险业务规模前五位的保险机构均成为平台注册人。

截至2016年6月22日，共有1390个(有效产品1287个)航运保险产品完成注册，超过近五年中国保监会备案航运保险产品总和。其中主险产品244个，附加险产品1043个。从产品注册人角度来看，上海航运保险协会注册产品36个，中资公司注册产品349个，外资公司注册产品902个。

上海航运保险协会已注册船舶险条款36个，供会员单位在国际航运保险业务中直接使用。2015年12月成立的中国第一家专业航运保险公司——东海航运保险股份有限公司，已注册保险条款53个。

其中，外资公司注册产品数占正常状态产品总数的70.08%，注册条款数量前三家公司均为外资保险公司，分别为史带财险、丘博保险和东京海上保险，注册数量合计622个。

业内专家表示，航运保险产品注册制改革，通过以下方式促进行业产品创新：一是弱化行政审批，强化市场主体自主性，让市场在资源配置中起决定性作用；二是开发电子化产品注册平台，简化产品注册流程，大大提高产品开发效率；三是借鉴国际先进经验，放宽对航运保险产品的费率监管，节约产品开发资源；四是努力提升专业服务水平，确保信息透明开放，管理科学公正，优化产品创新环境。

值得注意的是，已注册创新产品在创新方面呈现以下特点：一是符合国家经济发展战略，如中国人民财产保险股份有限公司的“船舶首台(套)重大技术装备综合保险”。二是反映经济发展特点，紧跟热点，互联网领域创新产品较为集中，如中国平安(601318,股吧)财产保险股份有限公司的“平安快递包裹延误保险条款”，中国人寿(601628,股吧)财产保险股份有限公司的“网络商品交易退货运费损失保险条款”、“网络购物退换货运费损失保险附加拒签退货运费损失保险条款”，天安财产保险股份有限公司的“网购生鲜货物拒收保险条款”、“网购生鲜货物送达延迟保险条款”等。三是跨界合作创新，如上海航运保险协会和上海海事法院共同研究，针对海事诉讼风险管理需求开发国内首个“海事诉讼请求保全责任保险”条款。

此外，东海航运保险股份有限公司为宁波舟山港集团有限公司度身定制的物流企业航运综合责任保险条款，中国大地财产保险股份有限公司的渔船保险条款，日本财产保险(中国)有限公司的艺术品特别条款，史带财产保险股份有限公司的航空器条款以及东京海上日动火灾保险(中国)有限公司、史带财产保险股份有限公司和亚太财产保险有限公司提出的一系列协会条款，均为创新型产品。

对此，上海保监局有关负责人表示，航运保险产品注册制改革效应正在持续发酵。“上海海事法院和上海保监局已经正式签署合作备忘录，将共同推动和支持航运保险产品注册制度发展完善。”

除了保险之外，《条例》还明确，上海支持金融机构利用境内外机构网络资源和电子化手段，为航运相关企业提供融资、结算、避险、财务顾问、信息咨询等金融服务。市金融服务等行政管理部门应当促进航运融资信息交流，支持航运相关企业通过银行贷款、发行债券和股票、融资租赁、金融租赁等方式解决资金需求问题。

4 邮轮产业将加速发展

在政策、规则以及软环境改善优化的同时，进一步发挥上海业已存在的邮轮母港优势，成为接下来国际航运中心的又一着力点。

近些年来，上海停靠邮轮艘次和旅客吞吐量一直蝉联全国第一。根据规划，“十三五”期间，上海邮轮产业将建成亚太地区规模最大的邮轮母港之一，争取 12 至 15 艘邮轮以上海为母港运营，邮轮旅客年发送量达到 150 万至 200 万人次。

为进一步规范和促进邮轮产业发展，《条例》规定了五个方面措施：一是制定上海邮轮产业发展规划，明确相应的推进措施和配套政策；二是争取国家有关部门支持，加快在邮轮旅游发展实验区复制推广中国（上海）自由贸易试验区的改革试点经验和相关政策措施；三是制定与国际接轨的邮轮旅游服务标准化体系，对票务销售、合同签订、码头服务、旅行社服务、应急处置等环节作出规范；四是在邮轮口岸推进实施特定时限内的过境和出入境免签政策，设立进境和出境双向便利的免税购物商店，推进邮轮船舶供应服务便利化，加快邮轮相关服务贸易发展；五是鼓励境内外邮轮公司在本市注册设立经营性机构，开展经批准的国际航线邮轮业务。

《条例》明确：市人民政府及其发展改革、交通、旅游、商务等行政管理部门应当争取国家有关部门支持，加快在邮轮旅游发展实验区复制推广中国（上海）自由贸易试验区的改革试点经验和相关政策措施。

表决通过的《条例》之所以新增有关“邮轮产业发展”的条款，市人大法制委员会委员史秋琴解释，邮轮旅游已成为新型消费方式，邮轮产业这些年来的快速发展，不仅为上海旅游业带来了新的发展机遇，也为上海国际航运中心建设带来了新的发展动力。为此，地方立法应当发挥引领推动作用。

按照《条例》的规定，市旅游行政管理部门应当会同市交通等行政管理部门制定本市邮轮产业发展规划，推进上海中国邮轮旅游发展实验区建设，并制定相应的推进措施和配套政策。

据统计，今年上半年上海港出入境流量创下历史纪录，出入境邮轮客流量同比翻番。皇家加勒比邮轮、歌诗达邮轮、公主邮轮、天海邮轮以及地中海邮轮等五家公司共投入 9 艘邮轮以上海为母港运营海上出境游航线。其中，“海洋水手”号、“海洋量子”号、“维多利亚”号等 9 艘邮轮以吴淞口国际邮轮港码头为母港，运营“上海—韩国—日本”海上出境游航线。“歌诗达·幸运号”和“地中海·抒情号”则是首次以中国为母港运营邮轮航线。

1—6 月，吴淞口国际邮轮港共接靠国际邮轮 214 艘次，接待出入境游客 127 万人次，同比分别增长 105%和 135%。吴淞口国际邮轮港和上海港国际客运中心接待了 17 艘访问港邮轮。[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