

时事经济与航运

中国海洋运输情报网主办

2017 年 1 月 4 日 (第 1642 期)

✧ 王一鸣：以稳中求进巩固经济趋稳向好基本面	1
✧ 航运业如何玩转大数据?	4
✧ 国内 4 航运巨头合并为两家，全球航运联盟被动洗牌	7
✧ 中俄如何开展北极航线合作	10
✧ 盘点：2016 中国港口十大趋势	13
✧ 宁波：集聚区聚合航运产业链	15

王一鸣：以稳中求进巩固经济趋稳向好基本面

刚刚闭幕的中央经济工作会议进一步强调要坚持稳中求进的工作总基调，并将之上升为治国理政的重要原则和做好经济工作的方法论。坚持稳中求进工作总基调，体现了以习近平同志为核心的党中央在复杂局面下驾驭经济发展的理念和方法创新。贯彻稳中求进工作总基调，认识“稳”的方向和重点，把握“进”的领域和任务，在把握好度的前提下奋发有为，是巩固经济趋稳向好基本面、开创发展新局面的基本要求。

1 充分认识贯彻稳中求进工作总基调的重要意义

明年是实施“十三五”规划的重要一年和推进供给侧结构性改革的深化之年，还将召开党的十九大。贯彻稳中求进工作总基调，对于应对复杂变化的内外部环境、更好适应和引领经济发展新常态、深入推进供给侧结构性改革等，都具有特别重要的意义。

稳中求进才能从容不迫应对内外部环境的复杂变化。从外部看，世界经济深度调整，国际政治环境复杂变化对经济的影响增大。美国新政府上台后内外政策将会调整，德、法等主要国家进入大选周期，加之难民事件和英国脱欧的后续发酵，增大了全球经济复苏进程的不确定性。美联储利率调整的外溢效应将继续影响国际金融市场，持续多年的低利率如果出现逆向调整还可能引发大规模跨境资本流动。从国内看，今年以来我国经济缓中趋稳、稳中向好，经济运行保持在合理区间，质量和效益提高，服务业占比上升，消费对经济增长的贡献提高，创新的支撑作用增强，经济由降转稳的条件逐步具备。但也应看到，经济增长内生动力仍然不足，中低端产能过剩和需求结构升级矛盾突出，金融风险有所积聚，部分地区困难增多。在这种情况下，最需要的就是保持战略定力，坚定信心，从容不迫应对内外部环境的复杂变化，保持宏观经济政策稳定性和连续性，增强针对性和有效性，稳定经济运行大局，稳定市场主体预期，避免经济出现大的波动，促进经济筑底企稳，促进经济平稳健康发展和社会和谐稳定。

稳中求进才能持之以恒适应和引领经济发展新常态。我国经济发展进入新常态，在增速换挡过程中实现结构调整和动力转换将是一个艰难复杂的过程，不可能一蹴而就。2008 年国际金融危机爆发后，世界经济进入长周期调整阶段，目前仍处在深度调整中，短期内难以摆脱低增长困境。我国经济在经过多年快速增长后，主要经济变量关系发生深刻变化，新常态的特征更加明显，投资和工业对经济增长的贡献减弱，消费和服务业的贡献提高。新动力加快成长，但规模总体偏小，旧动力“唱主角”的格局尚未改变，新旧动力接续将是一个长期过程。在这个阶段，工作重心要从拼速度转向提质量、从铺

摊子转向上台阶、从要素驱动转向创新驱动。因此，要转变急于求成的思想观念和操之过急的工作方法，发扬钉钉子精神，一步一个脚印向前迈进。

稳中求进才能坚定不移推进供给侧结构性改革。当前，我国经济运行出现的问题，虽然有周期性、总量性因素，但根源是重大结构性失衡。这主要表现为供需结构失衡，供给结构不适应需求结构向高端化、个性化、服务化升级趋势，形成无效供给过多和有效需求难以得到满足的局面。与此同时，在实体经济盈利能力下降的情况下，资金“脱实向虚”，大量涌入房地产领域，或者在金融领域内循环，增大了资产泡沫和风险隐患。经济结构性失衡的根本原因是体制机制性问题，因而要从供给侧、结构性改革上找出路、想办法，通过深化改革健全要素市场，增强价格机制引导资源配置的作用，实现供需在更高水平上的新平衡。这既需要勇气和决心，更需要耐心和耐力。要坚持不懈、久久为功，在实践中不断探索和创新，坚决避免简单使用行政手段或做表面文章，真正达到提升供给体系质量、提高供给结构对需求结构适应性的目的。

2 “稳”的重点：稳政策、稳环境、稳预期、守底线

稳中求进，稳是主基调，稳是大局。只有稳，才能更好地进。稳的重点是稳定宏观经济政策，稳定经济运行环境，稳定市场主体预期，做好社会托底工作。

保持宏观经济政策稳定性连续性。保持宏观经济政策稳定性连续性，是稳定经济运行环境和市场主体预期的重要条件。要继续实施积极的财政政策和稳健的货币政策，适度扩大总需求，促进经济持续稳定增长，避免大的波动，为供给侧结构性改革和防控金融风险创造良好的宏观环境。财政政策要更加积极有效，预算安排要适应推进供给侧结构性改革、降低企业税费负担、保障民生兜底的需要。这就需要强化财政资金统筹、优化支出结构，继续落实和完善营改增等政策，进一步推进减税降费，并加大对社会民生和生态环境建设的投入。货币政策要保持稳健中性，适应货币供应方式新变化，调节好货币供应量，既保持流动性基本稳定，又避免杠杆率过快上升。特别是注重畅通货币政策传导渠道和机制，引导金融机构加大对实体经济的支持，降低实体经济融资成本，增强实体经济活力和竞争力。

保持经济运行环境稳定。在结构调整和动力转换期，主要经济变量关系将继续调整变化，这些变化会折射到房市、股市、债市、汇市，市场波动性有可能增大并相互传导。因而，应把防控金融风险放到更加重要的位置，坚持疏堵结合，把握好力度、节奏，在保持经济和金融总体稳定的前提下，下决心处置一批风险点，着力防控资产泡沫。应完善宏观审慎管理框架，加强和改进监管能力，强化底线思维，加强重点领域风险排查，避免风险积累和扩散，确保不发生系统性金融风险。在人民币汇率方面，面对外部环境的明显变化，应在增强汇率弹性的同时，保持汇率在合理均衡水平上基本稳定。

有效稳定市场预期。随着社会主义市场经济不断发展，市场主体对政策信号更加敏感，管理市场预期的重要性明显上升，增强预期管理能力更加紧迫，管理预期已成为宏观调控的重要内容。能否稳定预期，取决于宏观政策稳定性，因而要提高政策透明度，加强同市场主体的沟通。能否稳定预期，还取决于社会对经济发展的信心，因而要用重大改革举措落地增强市场主体信心；坚持基本经济制度，坚持社会主义市场经济改革方向，坚持扩大开放，加强产权保护，维护法治环境，稳定民营企业信心。

保持社会和谐稳定。在产业结构加快调整、经济结构发生重大变化的时期，部分社会群体将受到影响。比如，去产能会涉及一些职工转岗下岗，一些群体收入增长会放慢。在这种情况下，保持社会和谐稳定就显得尤为重要。要按照守住底线、突出重点、完善制度、引导舆论的思路，深入细致地做好社会托底工作。全力做好就业托底工作，拓宽去产能职工多元化安置渠道；扎实做好社保托底工作，通过财政政策工具和完善社会保障制度，加强对特定人群特殊困难的扶持，织牢社会安全网。

3 “进”的任务：在关键领域取得实质性进展

稳中求进，不是无所作为，而是要在稳的前提下在关键领域有所进取，在把握好度的前提下奋发有为。“进”主要体现在“三去一降一补”要有实质性进展，农业供给侧结构性改革和关键领域改革要有新突破，振兴实体经济要有新举措，创新驱动发展要开创新局面。

深入推进“三去一降一补”。今年，供给侧结构性改革重点推进“三去一降一补”五大任务，提振了市场预期和信心，大宗商品价格回升，工业品价格在连续 54 个月负增长后由负转正，工业企业利润状况持续改善，部分行业供求关系改善，政府和企业的理念和行为发生了积极变化。与此同时，供给侧结构性改革进展仍不平衡，还面临许多体制性机制性问题。明年是供给侧结构性改革深化之年，“三去一降一补”要进一步突出重点，增强契合度和协同性，努力取得实质性进展。

去产能要与建立过剩产能市场化出清机制结合起来。以钢铁、煤炭行业为重点，以处置“僵尸企业”为突破口，通过严格执行环保、能耗、质量、安全等相关法律法规和标准，推动企业兼并重组，妥善处置企业债务，盘活沉淀的土地、厂房、设备等各种资源。防止已经化解的过剩产能死灰复燃，同时按照市场化法治化原则做好其他产能严重过剩行业的去产能工作。

去库存要以化解三四线城市房地产库存为重点。坚持分类调控、因城施策，通过推进人的城镇化减少房地产库存，继续提高棚改货币化安置比例，提高三四线城市教育、医疗等公共服务水平，鼓励农业转移人口购买三四线城市商品房。在人口净流出地区，要控制房地产用地供应量。

去杠杆要把降低企业杠杆率作为重中之重。按照市场化法治化原则，有序推进资产重组和债务处置，开展市场化债转股，更多发挥国家和地方资产管理公司作用，建立不良资产交易平台，推进不良资产证券化试点，设立快速清算通道，提高资产处置效率。同时，分阶段有序控制总杠杆率，先控制杠杆率增速，再稳定杠杆率水平并优化杠杆结构，最后达到降低总杠杆率的目的。

降成本要着力降低制度性交易成本。深入推进放管服改革，减少审批事项，在降低显性门槛后进一步消除隐性障碍，优化政府服务，提高办事效率，放开中介服务市场，降低各类中介评估费用和服务收费，降低企业用能成本和物流成本，提高劳动力市场灵活性。建立新型激励机制，强化对干部的有效激励，提高为市场主体提供服务的效率。

补短板重在补软短板和制度性短板。随着基础设施等硬件明显改善，创新能力、人力资本、征信体系、市场监管和服务等软件不足的矛盾更加突出，对经济社会发展的制约明显强化，这就迫切要求补齐软短板和制度性短板。与此同时，事关人民群众生活的脱贫攻坚、社会保障体系建设也需要加快推进。要优化财政支出结构和投资结构，集中力量攻克薄弱环节，增加改善民生和生态环境的投入，增强人民群众的获得感。

深入推进农业供给侧结构性改革。当前，我国农业发展面临新形势，粮食产量持续增长，库存压力不断增大；但是绿色优质农产品供给不足，种植结构调整滞后，农民增收难度加大，推进农业供给侧结构性改革已势在必行。要加快农业供给结构调整，把增加绿色优质农产品供给放在突出位置，抓好农产品标准化生产、品牌创建、质量安全监管。积极稳妥推进粮食等重要农产品价格形成机制和收储制度改革，继续抓好玉米收储制度改革，完善稻谷小麦最低收购价政策。做好政策性粮食库存消化工作，推进农产品精深加工和转化。通过细化和落实承包土地“三权分置”办法，培育新型农业经营主体和服务主体，推动农业结构调整，培育新型职业农民。统筹推进农村土地征收、集体经营性建设用地入市、宅基地制度改革试点，深化农村产权制度改革，赋予农民更加充分的财产权利。促进农村一二三产业融合发展和农业提质增效，多措并举稳定增加农民收入。

大力振兴实体经济。实体经济是强国富民的根基，也是我国参与国际竞争的优势所在。近年来，随着生产要素成本上升和国内外市场需求变化，加之产业转型升级滞后，

传统产业盈利水平下降，实体经济投资回报率降低，出现了资金“脱实向虚”现象。供给侧结构性改革要将振兴实体经济作为主要任务，坚持以提高质量和效益为中心，着力提高核心竞争力，做实、做优、做强实体经济。做实实体经济，就要壮大实体经济规模，增强产业竞争力。做优实体经济，就要适应市场需求变化，推进产品更新换代，提高产品质量和工艺水平，增加高品质产品供给。做强实体经济，就要增强创新能力，促进从加工组装向以研发为基础的制造转型。发展实体经济既要发挥大企业的骨干作用，又要发挥量大面广的中小微企业的作用，通过放宽市场准入、改善要素配置条件，为中小微企业营造公平竞争环境。

更好发挥改革牵引作用。党的十八大以来，全面深化改革实现战略性展开，取得重大进展。下一步，要按照统筹推进、重点突破的要求加快改革步伐，深入推进“四梁八柱”性改革。一是深化国企国资改革。进一步推进混合所有制改革，在电力、石油、天然气、铁路、民航、电信、军工等领域迈出实质性步伐。完善国有资产管理体制，从以管企业为主向以管资本为主转型，加快推动国有资本投资、运营公司改革试点。二是加强产权保护制度建设。有恒产者有恒心。产权制度是社会主义市场经济的基石。要依法保护各种所有制经济组织和公民财产权，增强人民群众财产财富安全感。妥善处理历史形成的产权案件，坚持有错必纠，甄别纠正一批侵害企业产权的错案冤案，让市场主体形成良好预期，增强企业家信心。三是稳妥推进财税和金融体制改革，加快制定中央和地方收入划分总体方案，逐步健全地方税体系；深入研究并积极稳妥推进金融监管体制改革，深化多层次资本市场体系改革，完善国有商业银行治理结构，有序推动民营银行发展。四是健全社会保障体系，加快推进养老保险制度改革，扩大覆盖面，提高保障能力。

开创创新驱动发展新局面。我国经济发展进入新常态，要素对经济发展的驱动力减弱，迫切要求将发展动力转换到创新驱动上，核心就是提高劳动生产率和全要素生产率。当前，以物联网、大数据、云计算、新能源、新材料、基因技术、智能机器人等为主要内容的新一轮技术革命正在孕育发展，建立在这些新技术基础上的新产业、新业态、新服务、新模式不断兴起，为我国经济发展动力转换带来新机遇。实施创新驱动发展战略，既要推动战略性新兴产业、高技术产业、装备制造业加快发展，又要加快改造提升传统产业；既要加快培育新产业、新业态、新服务等新动力，开拓经济发展新空间，又要着力在传统产业引入新技术、新机制、新模式，形成新旧动力有序接续、协同推动经济发展的新局面。[返回](#)

航运业如何玩转大数据？

近日，交通运输部党组书记杨传堂和交通运输部部长、党组副书记李小鹏在《求是》杂志发表署名文章提出，“要着力运用信息技术手段，促进交通产业智能化变革，推动智能化运输服务升级，优化交通运行和管理控制，健全智能决策支持与监管，提升交通发展智能化水平。”大数据的挖掘和共享技术的快速发展，带来了信息服务平台的升级与转型，从而引发航运业服务模式和盈利方式的革命，实现了航运业运作体系的跨越式发展。利用大数据服务平台提升航运服务质量与效率，是航运业快速发展的新一轮推动力。

1 “互联网+”大有可为

2015年下半年，国务院相继出台了《关于运用大数据加强对市场主体服务和监管的若干意见》和《促进大数据发展行动纲要》，其目的在于大力促进我国大数据技术的发展，数据被作为战略性资源在共享的同时受到足够的重视。大数据战略已上升到了国家战略，一时间各行业大数据风起云涌，就连传统的航运业也加入了这支浩荡的创新队伍之中。

今年 8 月，国家发改委和交通运输部联合发布了《推进“互联网+”便捷交通 促进智能交通发展的实施方案》，这是国家第一次就智能交通发布总体框架和实施方案，其目的在于促进交通与互联网深度融合，推动交通智能化发展，为中国交通发展现代化提供有力支撑。

上海国际航运研究中心信息化研究室主任、港航大数据实验室主任徐凯曾在《大数据时代的航运信息平台》一书中，给出过这样的定义：航运大数据（Shipping Big Data）是指航运业务、管理、监管等领域产生的海量数据，以及围绕这个数据规模有效的融合、存储、加工、查询、分析相关技术和解决方案的统称。主要可以解决三大问题：实时数据计算、历史数据分析、未来数据预测。

那么航运大数据能做什么？亿海蓝航运数据部航运分析师解释道：基于大量的船舶类型、航线、船期等数据，分析全球大宗商品的实时走向，可以了解全球各大港口的货物类型、囤积情况等。比如通过对全球运输大豆船舶的实时监控，如果发现南美即将进口的大豆出现压港，无法按期抵达中国，就能在第一时间推断国内大豆价格可能会出现上涨。“利用航运大数据，可以推算出船舶的活动情况、货物的流动情况以及港口的作业情况，能够对期货投资决策产生重要影响。”亿海蓝产品数据部总经理说。

事实上，在航运业数据服务大有可为。在国内，从数以百万计的班轮船期信息，到由此衍生的动态船舶地理位置，还有全球总数高达一千七百万 TEU 的集装箱实时地理位置信息，以及背后可挖掘的国际贸易相关客户信息、商品资料信息以及资金流信息等。这些不容小觑的庞大数据是联通了整个世界的贸易流的信息，是世界贸易的大血管，它的背后是每年 4 万亿美元的中国国际贸易总金额。

近年来，各个港口城市也正在努力兴建地域性的航运中心，瞄准的都是在蓝海经济中抢占核心数据，获得话语权。可以说，谁掌控和利用好“大数据”，谁就首先从航运的迷雾中突围，引领行业未来。大数据在航运业中的运用将远远超乎我们的想象，并将随着航运电商的登堂入室掀起指日可待的变革。

2 试水“航运大数据”

在目前航运业发展遇到重重阻碍的情况下，面对航运业内联盟化的竞争，一些航运企业已经开始了大胆的探索，积极寻求改变，不断创新，适应新常态，抓住信息时代与大数据时代过渡时期这一机遇，不断完善自我机制，努力迎接挑战。

早前，由于建设国际航运中心概念的提出，广州港南沙港区航运物流量剧增。为了应对日益增长的交易量，顺应大数据时代的发展，首个集装箱货运电商平台在广州港南沙港区三期正式上线。正是由于这一创新的决策，使得广州港在原有货运量的基础上取得了巨大的成功。在具体实施过程中，通过对整个集装箱运输过程中的数据进行分析、挖掘，找到哪些是制约效率提升的关键因素并进行针对性的改进，从而达到高效运输的目的。

据该平台的运营单位——广州市速运网络股份有限公司董事总经理谢警予介绍，“货柜快车”上线短短 3 个月，已为上百家企业提供高效、优质、丰富的货运方式和体验内容，现已有上千位拖车司机加盟合作。

目前平台已经和中国重汽集团进行战略合作，双方希望能通过更好更新的人工智能算法，提升运输过程的智能化。该平台后续将在结合云计算等大数据技术的基础上进一步提升整个港口集疏运的效率。

今年 6 月 14 日，俄罗斯最大的集装箱运营商——俄罗斯运输集装箱公共股份公司正式与中国阿里巴巴集团签订名为集团客户物流服务的合同。该合同的签署将使得全中国境内数以百万的阿里巴巴物流平台客户得到更专业、更全面的服务，这无疑是对双方都有益的决定。一方面俄罗斯运输集装箱公共股份公司通过该合同的签署可以整合进入现代电商网络，利用中国这一巨大优势扩大消费群体；另一方面，阿里巴巴同样可以利

用俄罗斯运输集装箱公共股份公司在运输服务方面的优势，进一步提高自身的运输效率，加快运作节奏。

11月22日起，我国国内航行海船进出港不再办理“签证”，船舶进出港口更便捷、周转效率进一步提升。国内航行海船进出港签证取消之后，上海海事部门依托“大数据”选船平台，根据日常管理情况对船舶进行风险评级，依据不同的评级结果采取差异化管理，将海事监管重点部署至高风险船舶，低风险的船舶将获得更多的便利。同时，将船舶进出港报告情况纳入诚信管理机制，对不按相关规定进行船舶进出港报告的，将其列为重点跟踪船舶，实施每港必查。

12月15日，深圳前海管理局官方首次发布“2015-2016年度前海优秀金融创新案例”，前海航交所凭借全国首创的航运业大数据综合服务平台——“航付保”，获金融创新案例奖。“通过‘航付保’进行的船舶交易结算，可以汇聚大量的资金流、信息流数据，形成的航运大数据体系能够为中小航运企业定制第三方征信数据报告，以此为基础满足企业多样化的融资需求。同时，通过对航运数据的处理输出，未来我们还将为中小航运企业经营优化提供专业指导。”前海航交所相关负责人表示。

3 以创新求发展

处于瞬息万变的数字时代，航运业该如何创新发展？中国交通通信信息中心主任曹德胜表示，未来，以“互联网+”所代表的信息化工具和其所倡导的思维方式运用于传统的航运业，将重构航运业供应链与价值链，推动互联网和航运业融合发展的新形态、新业态，实现创新发展。

全球航运业近年来走势低迷，使得航运产业链上下游都存在降本增效的内在需求。传统航运领域积累下来的问题，成为阻碍行业提升效率、控制成本、降低风险的绊脚石。而大数据和“互联网+”的兴起使得“打破行业壁垒，压缩中间环节，提高效率”成为可能。这既是航运业的痛点，也是航运业的机会。

沙特阿拉伯Bahri航运公司认为大数据是航运业未来发展方向，能促进业务的可持续增长，因此值得投资。Bahri公司创建了一个专用的大数据业务单元，名为Bahri Data，旨在利用大数据的创新能力的提高生产力，打开航运业业务增长和转变现有业务模型的机会。

徐凯认为，用传统的方法已经搞不定航运大数据。需要把隐含在数据中间的信息抽取出来，数据本身有信息量的问题，现在的信息每天以爆炸式的增长，像微信、微博这样的平台，可能有效的信息很少。为了获取信息我们需要小心翼翼的对待数据，数据具有“熵”、结构、多维的特征，在对其加工的过程中很容易造成信息的丢失。还有纬度的问题，即便可以分析某种信息，可否根据用户的需要，用一种适合的纬度展现给用户，这都是目前需要解决的问题。

宁波航运交易所副总经理许晓蓉介绍，未来，宁波航运交易所将以市场和客户为导向，发展航运专业市场、提升服务功能、创新交易模式，用“互联网+航运+国际贸易”的创新思维和做法去构建具有特色的现代航运服务体系。充分利用国内外港航服务资源，扩大数据集聚范围，多方合作建设海上丝路航运大数据中心；加快推进航运物流企业诚信体系建设，优化行业发展环境。

“大数据时代，‘互联网+航运’尚处于起步阶段，将开启无限可能。”徐凯认为，它在模式和业务范围上将有更多可能性，希望企业通过资源共享和利益分享，营造行业良性“生态圈”。

大数据已经成为不可逆的趋势，可以预言，大数据将是未来5至10年商家必争的前沿领域。在全球航运业低迷的市况下，航运企业如果能尽快意识到大数据带来的潜在商机，重构信息服务平台，创建航运大数据的独特解决方案，挖掘和发现新的商机，创造新的产业价值，将是提升整个行业竞争力和利润率的有效途径。[返回](#)

国内 4 航运巨头合并为两家，全球航运联盟被动洗牌

在多数航运企业业绩亏损，和资金紧张的大背景下，2016 年航运业的重组大戏也轰轰烈烈的陆续上演。尤其是航运巨头之间的兼并重组，令航运企业的规模再次扩张。而中远与中海的合并，更是成为全球航运业的关注焦点。

自南北车合并起，国资委开始主导超大型国企整合。同样，中远中海合并也成为大势所趋。2 月 18 日，中国远洋海运集团有限公司（以下简称：中远海运）在上海正式成立。许立继全球航运业 2016 年的重组大戏后，全球航运联盟也重新“洗牌”。此前，全球航运界有四大联盟：由赫伯罗特、日本邮船、东方海外、美国总统轮船、现代商船、商船三井组成的 G6 联盟；由中远集运、川崎汽船、阳明海运、韩进海运和长荣海运组成的 CKYHE 联盟；由马士基航运和地中海航运组成的 2M 联盟；由中海集运、阿拉伯联合航运和法国达飞轮船组成的 O3 联盟。

但在 2016 年航运业上演的重组大戏之后，随着新联盟的成立，旧有的联盟也随之瓦解。

中远海运内部相关负责人表示，由于中远和中海在合并前各自隶属于不同的联盟，因此，在中远和中海合并后，将会重新选择联盟。

据了解，中远作为 CKYHE 联盟的一员，与其它成员公司川崎汽船、阳明海运、韩进海运和长荣海运均保持长期的合作关系。而中海作为 O3 联盟的一员，自 2015 年年初以来也已与达飞轮船和阿拉伯轮船保持合作关系。

值得注意的是，2016 年 4 月 20 日，中远海运集团所属中远集运、法国达飞海运、长荣海运及东方海外宣布离开各自联盟，并共同成立新的“大洋联盟”，打破了全球联盟的旧有格局。大洋联盟预计将于 2017 年 4 月份开始运作，首次合作期限为 5 年，成员将共计投入 350 艘船，在远东至北欧、地中海、红海、波斯湾，以及美国东西岸等共计 40 条航线上展开合作。

按照法国海运咨询机构 Alphaliner 4 月份的最新数据显示，大洋联盟的四家成员运力总和超过 600 万 TEU，但投入到联盟当中的运力约为 350 万 TEU。

此外，2016 年 5 月 13 日，又有一家全新的联盟宣告成立，并被命名为“THE Alliance”，该联盟由六家班轮公司组成，分别是赫伯罗特、阳明海运、商船三井、日本邮船、川崎汽船、韩进海运，六家班轮公司现有运力总和约 350 万 TEU，新联盟将投入约 350 万 TEU、超过 620 艘船运力，占全球市场份额约 18%。

随着上述两家新联盟的成立，旧有的四家联盟仅有 2M 联盟未受影响，而另外三家联盟都将因新联盟的成立而瓦解。其中，CKYHE 联盟的 5 位成员分别投入了“大洋联盟”和“THE Alliance”两家新成立的联盟怀抱；而 O3 联盟也将因中海集运合并入中远集运和法国达飞轮船一起加入“大洋联盟”而自此消散；此外，G6 联盟成员也出现变动，如东方海外和美国总统轮船加入“大洋联盟”，赫伯罗特、日本邮船、商船三井则一起加入了新成立的“THE Alliance”。

由于此前的联盟运营尚未结束（如 O3 的两年期到年底才结束），大洋联盟只能在明年才可以开始运作。

有业内人士表示，随着 2M 联盟、“THE Alliance”与“大洋联盟”三大联盟的确立，被排除在新联盟之外的航企，未来将只能专注于更小的区域性航线。

不过，新联盟的成立，也意味着新的竞争即将拉开序幕。

1 全球航运联盟重新洗牌

荣任集团董事长、党组书记，万敏任总经理、党组副书记。合并后的新集团，员工数达到了 11.8 万人，总资产更是达到 6100 亿元。

在新集团成立仪式上，许立荣表示，原先中远和中海两家企业不具备规模优势，业务资源同质化严重，在国际国内细分市场竞争中缺乏优势。重组后，经过深度整合，将

重新架构全球航运物流产业链的业务分工、价值创造和分配格局，实现企业经营规模化，将规模效应转化为竞争能力，并实现商业模式联盟化，将协同效应转化为协同效益。

彼时，曾有中远海运相关部门人士介绍，“这次整个重组方案共涉及资产交易 74 项，交易金额 600 亿元，堪称资本市场有史以来最为复杂的交易。通过重组，中国远洋成为包括集装箱航运和码头业务的集装箱运输服务供应链平台，中海发展成为油气运输平台，中海集运成为综合性航运金融服务平台”。

除了中远和中海的合并外，2016 年 3 月 18 日，招商局与中国外运长航在京召开重组干部大会，此前 2015 年 12 月 28 日，经国务院批准，招商局集团与中国外运长航集团实施战略重组，中国外运长航集团以无偿划转方式整体并入招商局集团，成为其全资子公司。

在国内四大航运巨头合并为两家后，世界第三大航运公司达飞轮船收购淡马锡旗下的东南亚最大航运公司东方海皇也成为航运业的关注焦点。此次收购曾被市场人士誉为自 2005 年马士基以 29 亿美元收购荷兰航运企业铁行渣华后，全球航运业规模最大的一笔收购案。

达飞轮船于 2016 年 6 月份正式向海皇提出收购协议，以每股 1.3 新加坡元的价格，全面收购海皇股权。达飞提出的收购价，较海皇在去年 7 月 16 日未宣布集团可能脱售前的交易价高出 49%，也比 7 月 16 日之前三个月的成交量加权计算平均价高出了 33%。达飞在公告中表明，他并不准备再调高收购价。按海皇总计逾 26 亿股计算，这次的总收购价约 25.08 亿美元。

据悉，收购完成后，达飞轮船将拥有 563 艘船（240 万 TEU）的运力，占全球集装箱班轮市场份额约为 11.5%，综合营业收入将达到 220 亿美元。

达飞轮船表示，此次收购将巩固并强化达飞轮船在全球集运市场的地位，缩小其与马士基航运和地中海航运的运力差距。

此外，赫伯罗特 6 月 29 日在其官网发布关于赫伯罗特与阿拉伯轮船就合并事宜达成一致的消息。有消息称，此次收购事宜已获欧盟委员会批准，待收购完成后，该公司将成为全球第五大班轮公司。

有分析人士称，批准的原因主要是由于阿拉伯轮船同意退出其在北欧至北美贸易上提供的航线服务。

赫伯罗特表示，合并后他们将终止阿拉伯轮船在北美至美东海岸线间所提供的 NEU1 航线服务。不过，有消息称，此次收购有可能延迟。由于财团银行需要阿拉伯轮船提供现金注资才能放贷，而对此阿拉伯轮船拒绝发表评论。

赫伯罗特在一份声明中表示，该公司与阿拉伯轮船的合并项目需要双方公司贷款银行所有的必要批准，在完成这一流程之后才能达成交易。如果更多的银行参与，这一过程需要更长的时间，也将推迟其审批程序的时间。

在全球航运业并购重组大戏展开的同时，一直被誉为航运业“老大”的马士基也忍不住开始出手。2016 年 12 月 1 日，马士基航运宣布与德国欧特克集团达成协议，就收购其旗下企业汉堡南美达成一致。

根据 Alphaliner 的数据显示，截至 12 月 1 日，马士基航运现有运力为 325.81 万 TEU，市场份额为 15.7%，排名全球第一；汉堡南美现有运力为 60.29 万 TEU，市场份额为 2.9%，排名全球第 7。

倘若双方最终达成协议并获得相关监管部门的审批，仅双方目前持有运力相加将超过 380 万 TEU，超过排名第二的地中海航运约 100 万 TEU，马士基航运班轮领头羊地位可谓稳固无忧。

不过，本次收购能否最终完成取决于尽职调查的结果是否令人满意，同时还需要双方达成最终协议，并通过在中国、韩国、澳大利亚、巴西、美国及欧盟等地区及国家的相关监管部门的审批。

马士基航运预计整个审批过程将至 2017 年年底。在此之前，汉堡南美和马士基航运将维持现状，继续各自经营业务。

公布的运力份额统计数字可知，在远东-北欧航线，THE Alliance 运力所占市场份额为 23.7%，小于海洋联盟(31.4%)和 2M(35.9%)；在跨太平洋航线，THE Alliance 运力所占市场份额为 32.4%，接近海洋联盟(35.8%)，但远远大于 2M(23.3%)。SeaIntel 首席执行官 Lars Jensen 曾公开表示称，新联盟(THE Alliance)的成立将在东西向主干航线上，对 2M 和海洋联盟发起挑战。

有分析人士指出，2017 年，THE Alliance 将与 2M 和海洋联盟在东西向主干航线对碰，但谁最终会在这场战斗中保住市场份额，尚待观察。

对于未来航运企业的生存方式，许立荣认为，航运企业要告别在市场低谷时才抱团取暖的短期行为，转为更加深入的应用“共享经济”模式。这包括班轮联盟的共享船舶、集装箱和舱位，以及油轮、干散货运输市场的联营体。

2 拆船成产能过剩 有效解决方案

虽然航运企业忙着兼并重组同时还组建新联盟，但是航运业的运力过剩问题却依然无法根除。

许立荣在 2016 年 11 月初召开的 2016 年海运年会上指出，目前全球干散货运力过剩率达 30%以上，集装箱运力过剩达 25%，油轮运力过剩达 20%。由于对航运产业供需状况认识的弱化，2011 年至 2015 年，航运业年均投资造船金额超过 1000 亿美元，持续的运力快速扩张，导致供需严重失衡，也将整个产业平衡彻底打破了。

有业内人士指出，中国此前通过淘汰、消化、整合、转移过剩产能，已将 2012 年的 8000 万载重吨的产能削减至 2015 年底的 6500 万载重吨，然而仍然存在着无效产能，中国造船业必须瘦身，估计将削减 30%以上的过剩产能。这意味着中国至少需要去除近 2000 万载重吨的造船产能。

工信部装备工业司司长李东也曾表示，目前船舶行业全球总产能达到两亿吨，但实际需求却只有 1 亿吨，目前韩国及日本的船舶行业削减产能幅度都超过 40%。

中国船舶业行业协会的统计数据显示，今年 1 月份至 9 月份，全国造船完工 2493 万载重吨，同比下降 15.1%。承接新船订单 1852 万载重吨，同比增长 2%。9 月底，手持船舶订单 10930 万载重吨，同比下降 18.1%。

有多位航运企业人士认为，在市场运力供过于求的情况下，只有船东拆解船舶才是解决市场危机的有效方案。其次是减少新船订单、减速航行，最后才是闲置船舶。

更有船东指出，闲置船舶只是短期的解决方案，并不能彻底解决问题，只有拆解船舶才能解决问题。

中国拆船协会会长谢德华曾公开向媒体表示：“此次在编制拆船业发展 十三五 规划时，提出今后五年拆船业的拆解废船总量力争实现 500 万轻吨任务目标。”

另据克拉克森研究表明，2016 年是航运市场极其艰难的一年，为求市场供需平衡，拆船活动增加是今年航运业的主要特征。据统计，今年 1 月份至 11 月份，约 4130 万 dwt、共计 841 艘船舶送拆。截至目前，这个数字已经超过了去年全年 3890 万 dwt 的拆船量总和，其中干散货船在拆船市场中占据主要地位。

有业内人士推测，2017 年行业拆船有望继续加速。一方面，行业运价处于低位，运河扩建、部分公司破产再叠加航运联盟重组必然清退部分老旧运力；另一方面，航运业对船舶污染治理的规范逐步加强。

国际海事组织于今年 10 月份在伦敦的会议上决定，到 2020 年，船舶燃料油含硫量必须低于 0.5%，实际上是提高新建船舶的门槛，并推动船舶动力向 LNG 等清洁能源方向改造。

“较为老旧的船只，考虑到改造费用问题，则可能提前进入拆解环节，将进一步压低船只的报废年限。”上述业内人士如是说。

3 17 家港航企业联姻，发布博鳌共识

面对航运业的持续低迷，港口、航运企业也在探索新型商业模式。12 月 9 日，包括中远海运集团在内的 17 家港航企业发布“博鳌共识”，意在打造港航生态共同体加以应对。

12 月 9 日，由中远海运集团主办，中远海运集团、达飞轮船、长荣海运、东方海外、上港集团、宁波舟山港集团、青岛港集团、广州港集团、天津港集团、大连港集团、厦门港务控股集团、营口港务集团、连云港港口集团、北部湾港务集团、和记黄埔有限公司港口、PSA 国际港务集团和迪拜环球港务集团等 17 家航运企业、港口参加的“共建港航合作新生态”座谈会在海南博鳌举行。与会代表就港航合作进行了深入讨论，并共同发布“打造港航生态共同体：博鳌共识”。

许立荣首先分析了明年航运市场的积极因素，指出“集装箱运输行业整体格局已发生深刻变化，联盟化和规模化趋势明显”。

许立荣表示：“中远海运集团一直秉承港口与航运是高度依存的命运共同体这个理念，将以海洋联盟为平台，倡导港航企业创新合作模式，进一步加强合作，建立沟通机制，互相理解、互相信任、互相支持，实现产业链各领域更深、更广阔的合作，共建国际航运新生态。”

值得注意的是，在此次会议总，各方不但一致赞同“齐心协力共同打造共赢发展、分工协作的港航生态共同体”；还一致同意“将顺应行业变化，重构行业生态；坚持理性发展，防范系统性风险；鼓励创新发展，推动港航深度融合；注重提质增效，尊重价值成果，努力实现互惠共赢”；同时，各方一致决定“进一步深化开放性的合作机制，扩大合作范围，倡导并践行公平竞争，为客户提供值得信赖的航运物流港口综合服务；倡导共建共享，共同维护公正、规范、透明的市场环境”。

对于港口业务的发展，中国远洋执行董事、代总经理许遵武曾表示：“通过本次资产重组，中国远洋将成为全球领先的集装箱运输和码头服务供应商，实现从综合性航运服务到专注于发展集装箱航运服务供应链的战略方向转变。集装箱运输业务合并后将实现一系列协同效应，从而提升公司的竞争能力。”

“未来，公司的港口业务将通过旗下控股子公司中远海运港口充分利用重组后新集运和联盟的庞大船队规模所创造的优势，强化和新集运的运营协作、战略协同。”许遵武表示：“港口业务的发展将会为公司带来稳定的收益，同时也能为公司的集装箱业务带来好处，如优先停靠港口、为公司招揽客户等。”

有资料显示，截至“十二五”末，我国拥有海运船队运力规模达 1.6 亿载重吨，位居世界第三；沿海拥有万吨级以上泊位 2207 个，通过能力 79 亿吨。2015 年，我国港口完成货物吞吐量 127.5 亿吨，集装箱吞吐量 2.12 亿标准箱，连续多年位居世界第一。港口货物吞吐量亿吨大港达到 32 个，且在世界港口货物吞吐量和集装箱吞吐量前十位中，中国大陆港口分别占了 7 席和 6 席，宁波舟山港、上海港更是分别位居世界第一。

[返回](#)

中俄如何开展北极航线合作

2015 年俄罗斯出台了《2015-2030 俄罗斯北方海航线的综合发展规划》（俄罗斯所称的北方海航线与北极航线的东北航线相当，后文中提到的中俄北极航线合作以及北极航线，也指的是中俄在北极航线的东北航线的合作以及北极航线中的东北航线），将中

国视为该规划的最大合作方或使用方。此前，中俄在北极地区的合作多集中在环境气候与资源开发等低政治领域，在航道、军事等涉及到主权利益的领域，俄罗斯一直对中国持警惕态度。俄罗斯此次在北极航线开发方面对中国的态度发生了重大转变，俄罗斯有什么考虑，中国应该如何应对，是我们亟需分析思考的主要问题。

1 俄罗斯无力承担北极航线的独立开发

北极航线的开发涉及到港口建设、航道疏通、沿线能源开发等工程项目，需要坚实的资金和技术支持。然而，欧美国家的经济制裁使俄罗斯经济下滑，预算负担加重，无法以本国之力独立承担北极航线的开发建设。其实，俄罗斯在北极问题上一直持强硬态度，并不断采取措施以扩大俄在北极问题上的国际影响力，此举遭到欧美国家的猛烈攻击。自 2014 年克里米亚公投后正式向俄罗斯提出合并建议以来，欧美国家从自身地缘政治利益出发，开始对俄罗斯实施经济制裁，并将制裁方向逐渐转向俄罗斯的支柱产业——能源产业。在此轮经济制裁中，欧盟挥动石油大棒，宣布限制俄罗斯获取欧盟敏感技术尤其是石油产业技术，并禁止向俄提供北冰洋深水钻探技术和设备，在资金和技术上给予双重打压。在俄罗斯经济增速持续放缓之际，美欧的制裁升级使其蒙受了更大的经济损失，俄罗斯卢布、股市都曾出现崩盘式暴跌，经济前景不容乐观。在西方国家发动并持续对俄罗斯经济制裁的情况下，俄罗斯预算负担加重，这极有可能给其北极航线开发计划带来不可预知的财务问题。

欧美国家的经济制裁迫使俄罗斯将战略目光转向亚洲地区。传统上看，俄罗斯在北极开发方面倾向于加强与北极国家合作，利用西方公司加强其北极项目的开发力量。而此次由欧美国家经济制裁导致的经济危机，使俄意识到必须寻求新手段以满足其北极地区的战略需要，其中就包括向其他国家寻求政治支持，使其项目投资来源更趋于多元化。近年来，俄罗斯已开始在必定的北极盟友之外寻找新的合作伙伴，包括中国在内的一些亚洲国家都被视为俄罗斯北极开发项目的潜在合作对象。俄投资政策分析师索罗科认为，国际资本正逐渐从欧盟和美国转移到亚太地区，未来俄罗斯可以从亚太地区获得更多投资，这有助于消除俄西伯利亚和远东地区开发过程中的资金瓶颈。

2 中国成为俄罗斯北极航线合作开发的重点选择对象

北极航线对俄罗斯意义重大，尤其是俄罗斯同土耳其交恶后，北极航线就成为了俄罗斯通向世界大洋的唯一水上通道。关注北极问题的俄罗斯战略问题学者索比亚宁认为，仅靠俄罗斯本身的实力无法开发北极，因此需要外国伙伴的加入，但必须以不威胁俄罗斯的北极利益为前提，并能在其掌控之下。在俄罗斯诸多可能的合作对象中，中国与西方的北极国家相比，北极利益诉求较弱，更无主权利益纷争。若俄与北极国家进行合作，必然要侵害其在北极航线的主权利益。因此，俄罗斯认为中国是目前参与北极合作的最佳伙伴。

另外，北极航线开发是一项浩大的系统工程，成本高昂，以俄罗斯现在的财力状况，无力独自承担。中国具有雄厚的资金基础和庞大的人力、物力资源，这是俄罗斯力邀中国参与北极航线开发的关键因素。目前，中国经济总量居世界的位次正在稳步提升，外汇储量已居世界第一。在当前的金融体系下，中国管理如此大规模的外汇储备存在着财政风险、汇率风险、通货膨胀等诸多风险，而规避风险的一大举措就是鼓励资本输出。并且，中国的航线开发建设技术也日趋成熟，在西方国家对俄罗斯进行技术打压的情况下，中国可以为俄航线开发提供一定的技术支持。

还有，俄罗斯注意到中国对北极航线强烈的利益诉求，双方有极大的合作可能性。作为大北极国家，北极航线的开通对中国的意义重大。目前，海运承担了中国 90% 以上的国际贸易运输，北极航线顺利开通，不仅将减少海上运输成本，降低和分担途经马六甲海峡、巴拿马运河等高政治敏感区所带来的风险，还有利于开辟中国新的海外资源能源采购地。而且，中国一直希望能够参与到北极事务中去。所以，俄罗斯认为中国定会积极响应这一能够获取北极利益、提升中国北极政治地位的合作邀请，两国的合作将更

为顺畅。更重要的是，一旦北极航线正式开通，中国将成为俄罗斯在该航线的最大客户，中国在北极航线充足的货运量能够保障俄罗斯的航线收益，并且中国对能源的巨大需求也会大力促进俄罗斯的能源输出，获取更大的外汇收益。

3 中国应该怎么做？

首先，积极参与北极航线港口合作与开发。加强港口合作建设是中俄双方合作开发北极航线的重要环节，也是促进中俄两国关系发展的有效途径。对此，我国在与俄罗斯的港口合作方面，可积极投资参与扩建北冰洋沿岸港口摩尔曼斯克港项目，重视对普里莫尔斯克港石油输出中心的投资建设，改善港口的基础设施条件、服务结构和生产过程，为中俄两国的石油贸易运输提供便利。对于自然条件优越、前景广阔的港口如不冻良港——海参崴港，以及作为俄罗斯重点扶持项目的大型深水港口——塔曼港，可加大投资力度和合作范围、拓宽参与经营的渠道和模式。

在港口投资模式方面，我国可以合作伙伴的方式参与港口投资建设，或以合资的形式与俄罗斯的港口经营方共同投资组建企业，共同经营。同时，建议俄罗斯适当放宽对港口后方的临港工业园区的开发经营权的控制，鼓励开放经营，允许投资方共同参与管理经营，充分实现港区一体化，提高港口的运作效率。总体而言，对于俄罗斯的港口投资与合作开发，我国应把握时机，在推进俄罗斯港口基础设施的现代化发展的同时，保证我国的投资项目获得较高的收益。

其次，积极参与北极资源合作开发。北极圈内已探明并可用现有技术开发的石油、天然气、液化天然气储量估计分别高达 900 亿桶、1669 万亿 m³ 和 440 亿桶。目前，我国对石油和天然气的需求正日益增大。对此，我国可与具有地理优势及开发经验的俄罗斯合作开发北极资源。并且，俄罗斯目前的北极资源开发项目正面临着资金不足等问题，我国可以提供充足的资金、技术及人才支持，共同开发，形成中俄合作开发北极资源模式。

俄罗斯北极地区的石油和天然气占北极地区总量的 80% 和 99%，且大多集中在俄罗斯的西西伯利亚盆地。对此，我国可参与投资，改善基础设施及开采设备，扩大开采规模，提高石油及天然气资源的利用效率，通过技术的改进和进步，实现资源利用率的最大化。在合作模式上，我国可以通过企业合资合作的方式与俄罗斯企业共同开发经营。同时，在合作开发进程中，我国应及时跟进北极油气相关信息，并妥善处理资源开发产生的废弃物，避免造成二次污染。

第三，对俄提出适当的补偿性要求。尽管俄罗斯在《2015-2030 俄罗斯北方海航线的综合发展规划》中将中国视为该规划的最大合作方或使用方，但俄罗斯也不会将相关港口的经营权或管理权轻易交予中国。因此，中国必须向俄罗斯提出适当的补偿性要求，以达到合作共赢的目的。

一是要求俄罗斯帮助中国提高在北极事务中的话语权。环北极国家对于非北极国家具有一致的排他性，极力限制他国参与北极事务。尤其是对于近年来迅速崛起的中国，更有较强的提防之心。2013 年 5 月，中国成功加入北极理事会，成为正式观察员国。但是，正式观察员国虽具有参会权，却不具有表决权，严重限制了中国直接参与决定北极事务和获得北极开发的权益。俄罗斯是北极国家，也是北极理事会成员国，具有极强的主导权和话语权。俄罗斯应在北极理事会中助力中国发声，支持中国提出的项目提案，尽力维护中国的北极权益，提高中国在北极事务中的地位。

二是要求俄罗斯为中国船舶通行北极航线提供便利和技术支持。北极东北航线已经进入通航阶段，从 2007 年开始已有 231 艘船舶通过东北航道。中国中远集团“永盛轮”分别于 2013 年和 2015 年两次试航北极东北航线，2016 年又有 6 艘船航行北极。但目前，北极航线并没有实现完全意义上的商业通航，该区域海况复杂，即使夏季航道状况较好，也不时会有浮冰出现，影响船舶通航，需要俄罗斯引航船、破冰船进行引航和破冰服务，

费用高昂。对此，俄罗斯应对中国商船减免相关通行费、引航费、港口使费等，必要时派遣破冰船优先为我国商船提供服务，或对我国破冰船的建造提供技术支持。

三是要求俄罗斯在其他国际事务中与中国加强合作。在近年来共同发展的过程中，中俄两国在多数国际问题上保持着高度一致，并在政治、经济、能源、贸易等方面联系紧密。中国可以与俄罗斯进一步加强深入合作，在军事、外交等领域共同制定长期规划，提升合作伙伴密切程度，加快石油、天然气管线建设，促进能源贸易合作，积极建设中俄自贸区，提升两国贸易合作水平。

4 合作中应注意的问题

一是积极应对突发事件。在共同参与北极航线合作开发中，若发生的突发事件得不到及时有效的处理，将会给北极地区及中俄两国利益带来严重损失，甚至可能会为中俄双方留下政治隐患。对此，我国应制定针对性的北极航线突发事件应急方案，建立完善的应急响应及治理机制和专门的应急处理平台，确保突发事件能够得到及时、妥善的解决和高效、安全的应急信息管理，为合作开发建设北极航线提供安全可靠的环境和保障。对于俄罗斯提出的应急处理方案，在不损害我国利益的前提下，我国应积极配合和推进实施，与俄罗斯协力维护北极航线的开发安全及运营安全。

二是加强环保体系构建。在合理开发北极航线及北极资源的同时，注重对北极生态环境的维护。与俄罗斯加强环境保护方面的深入合作，构建环境监测监督机制、湿地保护、生态护岸、生态缓冲带建设以及重大港口工程的生态修复机制等。另一方面，制定节能减排政策，鼓励低碳技术研发，在中俄合作开发北极航线的进程中，积极倡导航道开发与自然生态系统的协调可持续发展。

三是参与航线相关国际立法。中国应在国际上推动以《联合国海洋法公约》为依托的北极相关法律制度的建立，明确北极航线的全球性特征和参与利用北极航线需要履行的相关法律法规，倡议将北极航线纳入多边治理的框架，为中俄参与北极航线的开发和利用提供有利的法律保障和约束。另一方面，对于中俄双方签订的合作条约及与北极地区签订的北极航线开发的相关条约，要严格履行，不得损害俄方及北极地区原住民利益。

[返回](#)

盘点：2016 中国港口十大趋势

2016 年，中国港口较去年回归平稳发展轨道。但在面对外需持续疲软、航运业供给过剩等长期不利因素的影响下，中国港口仍凭借自身的凝聚力和实力，屹立在改革开放的大浪潮头。以下为您总结 2016 年中国港口业的十大值得关注的看点。

1 从单打独斗到资源整合

发展需要合力。构建合作共赢的新型关系，代替单打独斗的老做法，近段时间以来，国有港口企业在整合资源上下功夫，通过管理创新、发挥资本纽带作用，优化资源配置，港口企业的朋友圈越来越大，好朋友、好伙伴越来越多。从单打独斗到资源整合，宁波舟山港、连云港港、广西北部湾等港口的做法尤为抢眼。

2 多式联运发展上升为国家战略

2016 年 6 月，交通运输部国家发改委联合公布了“第一批多式联运示范工程项目名单”，宁波港、唐山港、青岛港、大连港等在内的多个港口牵头项目被列入。同期，国务院《营造良好市场环境推动交通物流融合发展实施方案》、发改委《中欧班列建设发展规划(2016-2020 年)》发布，对“十三五”期间多式联运发展提出多项具体目标。据悉，《关于促进多式联运发展的若干意见》亦将发布，标志着多式联运发展上升为国家战略。

3 港口绿色发展深入人心

随着资源环境压力的逐渐加大以及港口节能减排技术的发展和创新，港口绿色低碳发展已进入了新的阶段。2015 年交通运输部先后发布了《船舶与港口污染防治专项行动

实施方案(2015-2020)》与《珠三角、长三角、环渤海水域船舶排放控制区实施方案》，这是指导对“十三五”期间绿色港口建设的纲领性文件。2016年，交通运输部先后发布岸电、LNG等示范项目名单，发布了《关于做好2017年度中央财政奖励资金支持靠港船舶使用岸电项目申请工作的预通知》，港口岸电鼓励政策明确。此外，各地绿色港口创建工作加快推进，中国港口协会开展了首批绿色港口等级评价试点工作，9家码头公司获得“中国绿色港口(四星级)”荣誉称号。此外，上海港、深圳港等港口已率先开始执行船舶污染排放控制区新规，要求靠港船舶使用低硫油。

4 智慧港口建设有序推进

我国智慧港口建设有序推进，港口向信息化、智能化、自动化方向发展。4月，交通运输部发布《交通运输信息化“十三五”发展规划》(下称《规划》)进一步对十三五期间智慧港口建设指明方向。7月，国家发改委与交通运输部联合印发《推进“互联网+”便捷交通促进智能交通发展的实施方案》，进一步明确了包括智慧港口在内的27项推进智能交通发展重点示范项目。

5 危险货物运输管理规范化

今年以来，交通运输部先后发布多项文件旨在加强危险品运输管理，包括：《交通运输部关于严格落实法律法规要求加强危险化学品港口作业安全监管的若干意见》(1月)、《危险货物港口作业安全治理专项行动方案(2016—2018年)》(4月)、《交通运输部安委会关于深刻吸取天津港“8.12”特别重大事故教训 集中开展危险品安全专项整治的通知》(5月)、《危险货物水路运输从业人员考核和从业资格管理规定》(6月)、《港口危险货物安全监督检查工作指南》(10月)等。年内，《港口危险货物安全管理规定》等一系列文件亦将发布，将进一步规范我国港口危险品货物安全管理。

6 港口收费体制改革加快

价格改革是进一步推进港口市场化发展的重要内容。3月1日，新颁布的《港口收费计费办法》(下称《办法》)开始执行。据不完全统计，按照《办法》的改革标准，港口行业向货主及船东已让利数十亿。

此外，为进一步规范港口建设费征收管理，切实减轻外贸和水运企业负担，财政部、交通运输部发布通知，自2016年4月1日起港口建设费征收将实行新规，此项改革改变了港口建设费长期以来存在的重复征收的问题，切实减轻了货主物流成本。年内，关于拖轮费收规格的修改意见也将出台。

7 中央层面提出做强做大国有港口企业

8月17日，交通运输部组织召开做强做优做大国有港口企业座谈会，杨传堂部长在讲话中提出，要发挥好市场和政府两个作用，促进港口资源整合、港口间互动联合、港城深度融合，进一步做强做优做大国有港口企业，引领和带动行业改革发展和转型升级。

8 内河水运科学发展提速

今年4月，交通运输部出台《关于深化长江航运行政管理体制改革的意见》，进一步明确长航局作为部派出机构的地位，强化长江干线航运行政管理职责，进一步理顺了长江港航在新时期发展下的政策障碍。此外，今年8月交通运输部又发布了《关于推进珠江航运科学发展的若干意见》，可见，继长江之后，珠江港航的发展正迎来良好的契机。

9 港口“走出去”步伐加快

国际港口合作取得瞩目成绩，越来越多的国内企业加大对“一带一路”国家和非洲港口的投资建设。2016年，国内港口与国外多个港口达成合作协议，缔结友好港口。7月，中马港口联盟正式成立，中方秘书处设在中国港口协会秘书处。

10 邮轮产业蓬勃发展

预计2016年全国港口接待邮轮艘次、旅客出入境数量以及邮轮产业收入都将较去年同比大幅增长。在快速发展的同时，中国邮轮产业还存在不小的瓶颈与差距，其中最

突出的瓶颈即邮轮船队的建立；另一个突出的瓶颈是缺乏邮轮方面的专业人才；此外，现有的一些政策环境对发展邮轮业的发展存在一定制约。[返回](#)

宁波：集聚区聚合航运产业生态链

2016年12月15日，“城市国际航运物流产业集群发展论坛”在宁波举行。该论坛旨在吸收航运物流产业集群的先进经验及发展理念，探讨港城联动的国际航运物流产业集群发展策略，拓展航运产业集群发展建设思路。航运大数据、跨境电商、海事服务、供应链融资等9个航运物流类产业项目在论坛现场签约。东海航运保险股份有限公司、浙江船舶交易市场、利比里亚船舶登记处等签约入驻宁波国际航运物流产业集聚区（宁波航运产业集聚区）。

宁波航运产业集聚区位于宁波东部新城，这里曾经是一片荒芜之地，如今已崛起成为辐射全球200多个港口的现代航运服务集聚区——在以环球航运广场、东南物流大厦、宁波国际航运服务中心3幢大楼为核心的周边3平方公里范围内，集聚了1200余家航运服务企业。

1 航运总部收入逾3000万

2016年4月26日，宁波舟山港集团总部办公地址由原来的“宁波港大厦”搬迁至位于宁波东部新城的宁波环球航运广场。

此前，宁波国际航运服务中心于2009年2月1日投入运行，2011年被评为首批浙江省现代服务业集聚示范区，集中了170个窗口，几乎涵盖所有的口岸服务功能，吸引了航运物流、航运订舱、船舶买卖、航运人才、航运信息、航运保险等服务机构入驻，集聚功能得到快速发展。

2015年，宁波国际航运服务中心与环球航运广场等楼宇一起，构筑起了宁波航运产业集聚区，并被列为浙江省现代服务业集聚区提升发展试点区域。经过一年多发展，宁波航运产业集聚区已涵盖宁波国际航运服务中心、环球航运广场、东南物流大厦、汇银国际、中国船级社浙江分社大楼等航运物流产业特色楼宇。

如今，这个“横空出世”的集聚区，已发挥出令人感叹的“轰动效应”：航运总部经济规模扩大，全年税收总计超过3000万元；创办全国唯一的境内海运费网上支付试点业务，全年支付结算额达1.2亿美元；宁波航运交易所发布的“海上丝路指数”继2015年10月登陆波罗的海交易所官网后，2016年又被写入国家“十三五”规划……

2 航运产业链向高端延伸

宁波航运产业集聚区相当于一家“航运大超市”，可以用更高的效率和更低的成本完成与航运物流相关的一系列作业流程。“选择入驻，是因为这里的产业功能集聚，如船企、物流、货代、金融、服务平台。”刚签订项目合约，打算入驻宁波航运产业集聚区的宁波建航国际货运总部管理中心总经理洪亮说道。

据介绍，目前宁波航运产业集聚区聚集众多船公司、货代、报关行、信息咨询企业、航运金融企业，还有功能完善的公共服务平台，基本囊括了航运物流全产业链。在这里，若想得到运价方面的信息参考，有宁波航运交易所推出的“海上丝路指数”；若想自主订舱，则有“一站式”订舱平台——宁波航运订舱平台；若想为货物保险，有国内首家专业性航运保险企业——东海航运保险股份有限公司。此外，宁波国际航运服务中心作为口岸大通关的公共服务平台，有强大的服务功能，包括口岸进出口货物、物品的通关服务及长三角区域口岸审单作业管理等。

如此强大的集聚功能，吸引了不少“大牌”企业，“大牌”企业入驻则进一步增强了集聚效应，扩大了区域影响力，从而吸引更多企业入驻，形成了良性循环。据了解，宁波航运产业集聚区已引入东海航运保险股份有限公司、宁波舟山港集团等集团总部企业，全球第五大班轮公司赫伯罗特、韩国最大班轮公司现代商船、中国海运业前23强

的东南物流等国内外航运企业，以及世界前十大船级社、中国唯一从事船舶入级检验业务的专业机构中国船级社浙江分社。

3 “港口经济圈”建设为引领

伴随着经济全球化，近年来，作为推动区域经济发展的一种模式，产业集群已成为世界上引人瞩目的区域经济发展模式和产业发展的重要组织形式，日益受到诸多国家、国际组织及地方政府的广泛重视。全球重要的国际航运中心无一例外将培育航运产业集群作为建设国际航运中心的必要任务与重要抓手。如伦敦、新加坡等著名的国际航运中心都十分注重发展高端航运产业集群，吸引全球海运业、航运金融服务等产业集聚。国内的上海国际航运中心、大连东北亚国际航运中心、天津北方国际航运中心、厦门东南国际航运中心也在建设集聚区，不断促进航运物流产业集聚发展。

为适应经济和城市发展的内在需求，2015年以来，宁波主动对接融入国家战略，以建设“港口经济圈”为引领，充分发挥港航资源配置禀赋，重塑再创城市竞争优势。作为建设宁波“港口经济圈”的重要功能性支撑平台和航运资源配置中心，宁波航运产业集聚区依托宁波国际航运中心建设和东部新城高品质楼宇资源，形成了独特的航运物流产业集群优势。

在“城市国际航运物流产业集群发展论坛”上，中国社会科学院工业经济研究所研究员陈耀认为，“从产业结构上分析，未来发展现代服务业是大趋势，宁波创建国际航运物流产业集聚区恰逢其时。”

从“十三五”规划来看，宁波确立的四大战略任务中，有两项任务与发展第三产业息息相关：一是打造“港口经济圈”；二是构建宁波都市区。这两项战略规划将提升宁波的城市能级及对周边城市的服务和辐射能力。

上海海事大学经济管理学院教授、港航产业与经济研究室主任寿建敏从地利条件上支招：“现代海港不仅能推动港口经济区域经济量的增长，同时将增强相应港口城市经济的辐射力和竞争力。这是典型的双核空间结构，宁波应从这个结构上进行发展，这将有利于宁波港在‘港口经济圈’中获得自己应有的地位和发展方向。”

对此，陈耀表示，宁波应该大力提升“港口经济圈”的战略地位，争取纳入国家战略，成为全国港口经济创新发展的示范试验区。[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