

时事经济与航运

中国海洋运输情报网主办

2017年12月19日 (第1728期)

◇ 十九大后，习近平对中国经济给出 8 大论断.....	1
◇ 航运业将走向何方.....	3
◇ 航运市场仍处于恢复调整阶段，运力投放需谨慎.....	4
◇ 中国造船业依然“大而不强”亟待转型破局.....	6
◇ 港口企业的反垄断整改.....	10

十九大后，习近平对中国经济给出 8 大论断

中国每年的中央经济工作会议，都是国内外关注的焦点。

今年的中央经济工作会议，是十九大后的首次，明年又是贯彻党的十九大精神的开局之年，中国经济将如何踏上新征程？有哪些新作为？

1、中国经济将长期向好

“中国经济长期向好的前景是光明的。”11月9日，习近平同特朗普共同出席中美企业家对话会闭幕式并致辞“中国经济具有长期向好的光明前景，有基础、有条件、有动力实现稳中有进、持续向好。”习近平致2017年广州《财富》全球论坛的贺信中说。

十九大后，习近平两次向外界传达了对于中国经济未来的坚定信心。

经过过去五年的发展，中国经济已经进入由“高速增长”转向“高质量发展”的新阶段。今年前三季度，中国GDP增速6.9%，已连续九个季度保持在6.7%—6.9%的运行区间内；更重要的是，经济结构正在不断优化，就业目标超额完成，企业景气度多项指标创近5年新高……

而且，今年一年内，国际货币基金组织已4次上调中国经济增长预期。这充分说明，中国经济持续向好并非自夸，国际社会的眼睛也是雪亮的。

2、稳中求进总基调仍要长期坚持

“稳中求进工作总基调是治国理政的重要原则，要长期坚持。”——12月8日，习近平主持中央政治局会议，分析研究2018年经济工作

稳中求进，是5年来中国经济运行的主基调。5年的发展实践已经证明，中国经济取得今天举世瞩目的成绩，靠的就是“稳”住经济运行同时，在深化改革开放和调整结构上求“进”。

2018年，是决胜全面建成小康社会、实施“十三五”规划承上启下的关键一年。未来，中国还要基本实现社会主义现代化，全面建成社会主义现代化强国。发展任务艰巨、情况复杂，更需要冷静地看大局、明大势，坚持稳中求进工作总基调。

3、中国改革将领域更广、举措更多、力度更强

“明年，我们将隆重纪念改革开放40周年。中国改革的领域将更广、举措将更多、力度将更强。”——11月10日，习近平出席亚太经合组织工商领导人峰会并发表主旨演讲。

过去五年，中国推出 360 个重大改革方案、1500 多项改革举措，一批重要领域和关键环节改革取得突破性进展。

党的十九大报告，把全面深化改革总目标纳入习近平新时代中国特色社会主义思想范畴，把坚持全面深化改革作为构成新时代坚持和发展中国特色社会主义的基本方略的重要内容之一，已经展示了中国全面深化改革前所未有的决心和力度，传递出中国改革正朝着领域更广、举措更多、力度更强的新阶段迈进的强烈信号。

明年恰逢改革开放 40 周年，中国全面深化改革将有哪些新作为，值得期待。

4、中国开放大门只会越开越大

“中国开放的大门不会关闭，只会越开越大。”——11 月 9 日，习近平同特朗普共同出席中美企业家对话会闭幕式并致辞。

在逆全球化和贸易保护主义有所抬头的今天，习近平的这份表态无疑给全世界吃下“定心丸”。

未来 15 年，中国市场预计将进口 24 万亿美元商品，吸收 2 万亿美元境外直接投资，对外投资总额将达到 2 万亿美元。而且，中国承诺凡是在境内注册的企业，都会被一视同仁、平等对待。

面对这样一个规模庞大、潜力无限的开放市场，没有谁不心动。而且，中国将进一步走向世界、发展更高层次开放型经济，未来将为世界创造更多机遇，作出更大贡献。

5、发展壮大实体经济，一定要把制造业搞好

“必须始终高度重视发展壮大实体经济，不能走单一发展、脱实向虚的路子。

发展实体经济，就一定要把制造业搞好，当前特别要抓好创新驱动，掌握和运用好关键技术。”——12 月 12 日，习近平在江苏徐州市考察，来到徐工集团重型机械有限公司亲切看望职工代表。

现在，中国虽然号称“世界工厂”，可是制造业规模上的辉煌难掩品质上的瑕疵。中国经济要实现高速增长向高质量发展转变，制造业必须实现中国制造向中国创造转变、中国速度向中国质量转变、中国产品向中国品牌转变。

十九大后首次调研，习近平就来到制造业企业，为实体经济加油打气，彰显了对于实体经济的高度重视。中国发展壮大实体经济的“路线图”和着力点已清晰可见。

6、实施国家大数据战略，加快建设数字中国

“推动实施国家大数据战略，加快完善数字基础设施，推进数据资源整合和开放共享，保障数据安全，加快建设数字中国，更好服务我国经济社会发展和人民生活改善。”——12 月 8 日，习近平主持中央政治局第二次集体学习。

在国家战略的推动下，中国数字经济不断创造新的可能，世界也因此认识一个全新的中国。

12 月 4 日，麦肯锡发布中国数字经济报告印证了这一点。报告显示，中国电子商务和数字支付已经领先全球；独角兽公司数量占全球 1/3，独角兽价值约占全球 43%；2014 至 2016 年间风投金额达 770 亿美元。报告预测，未来中国数字化将引领全球。

7、中国的发展是世界的机遇

“中国是经济全球化的受益者，更是贡献者，中国的发展是世界的机遇。”——10 月 30 日，习近平会见清华大学经济管理学院顾问委员会海外委员和中方企业家委员。

当前，对很多国家而言，中国已是其第一大贸易伙伴、第一大投资国、第一大商品出口国。

中国经济的稳定增长，让世界分享到发展红利。以旅游为例，泰国、韩国等国家每年吸引上百万中国游客，以人均消费 1000 美元计算，这些国家每年都可获得数十亿美元的旅游收入。而且事实证明，中国发展得越快，世界的机遇就越多。

8、欢迎搭乘中国发展快车

“让更多国家搭乘中国发展的快车。”——11月10日，习近平出席亚太经合组织工商领导人峰会并发表主旨演讲。

此前，习近平已在多个国际场合向世界各国发出邀请，欢迎搭乘中国发展的“快车”“便车”。

中国既有真诚态度，也有具体行动。以“一带一路”倡议为例，自2013年提出以来，已有100多个国家和国际组织积极响应支持，40多个国家和国际组织同中国签署合作协议，中国企业对沿线国家投资达到500多亿美元。而且，亚洲基础设施投资银行、丝路基金、金砖国家新开发银行等不断取得进展，也让外界看到越来越多与中国合作共赢的良机。[返回](#)

航运业将走向何方

随着市场的大范围复苏以及明朗的前景展望，如果行业参与者保持警惕，避免过去犯过的错误，明年将可能是自2008年金融危机以来航运业的最好年份。

正如Lloyd's List发布的2018年展望系列报告所示，航运业许多板块市场的持续复苏条件已经成熟。

其中，液化天然气和石油气运输船的租船率预计在明年保持健康增长；干散货和集装箱航运的上升势头会继续；原油油船和成品油船板块将从目前的低谷反弹。

海工市场也或将从“可怕”的市场状况中恢复过来，因为在健康的市场需求和石油输出国组织欧佩克供应减少的市场背景下，全球石油供需平衡将逐步得以改善。

但是，仅仅只有这些还远远不够。

过去十年间，航运业曾有过辉煌的市场表现，但这种辉煌最终导致了过度造船，运费随之“崩塌”。

套用Georg Hegel的名言——悲观主义者可能会说，航运业从历史中学到的唯一教训，就是航运业并未从历史中汲取到任何教训。但事情并非如此，有一些催化剂可使船东在周期中走到前列，甚至打破这种循环。

西方市场的传统债务和股权融资依然紧张。目前已出现的替代融资提供者大多来自中国或日本，但其价格更高。

与此同时，一系列国际规则将陆续生效。欧盟和国际海事组织（IMO）制定的新的排放和数据收集规则将于明年起开始实施。2019~2020年，包括压载水公约和新的全球硫限制在内的强制性要求也将生效。

然而，如这些规则的满足需要投资。

过去在航运业，第一个敢于吃螃蟹的人往往会受挫。但在这次，愿意首先为先进技术付费的船东们可能将在接下来的十年间因燃料成本的节省以及利用数字化转型而受益。而且，相比限制新运力的成本，进而担负新运力可能无法满足监管条件的风险，该举更显明智。

在未来的几个季度，货运环境会更好，因此，即使有外部融资的限制，船东手头也应该会有一些资金。如何使用它可能将决定航运业是走向一个新时代，亦或继续留处寒冬。[返回](#)

航运市场仍处于恢复调整阶段，运力投放需谨慎

1 当前市场所处阶段

Martin Stopford在其《海运经济学》一书中，将海运市场266年的历程（1741-2007）进行了周期总结，高峰期多数为期2年，但第21和22次高峰维持了很长时间；2次大萧条（1958-1964，1982-1986）延续时间长达5-6年，从平均水平来看，平均高峰期为2.4年，平均谷底期为3.2年。

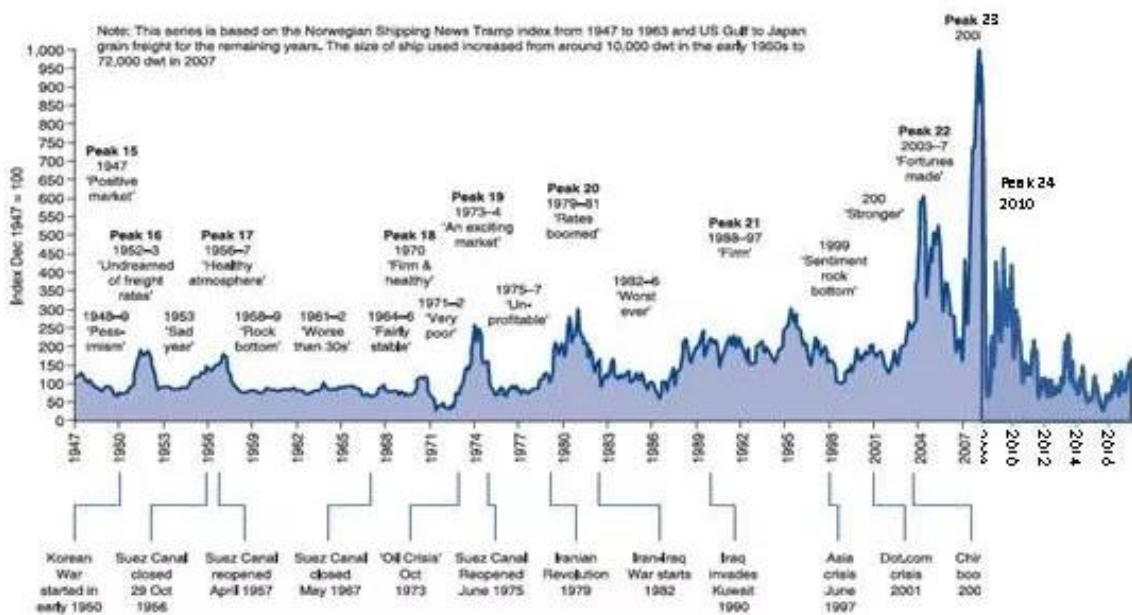


图 1 干散货航运市场周期图

资料来源：Maritime Economics，波罗的海交易所

航运评论

Martin 未统计的 2009 年至今的持续低迷已延续了 9 年之久，从 2010 年小高峰至今也达 8 年。在经历 2016 年的历史低位后，全球船队运力增速持续放缓至 3.3%，运量增速回升至 2.7%，运力运量增速差距正在逐步减小，供需矛盾有所缓解，市场处于谷底回升的恢复调整阶段。



图 2 1987-2016 年全球运力、运量与 GDP 增速波动图

数据来源：IMF，克拉克森，上海国际航运研究中心整理

航运评论

2 多方兴起造船热潮

虽然市场持续低迷，但在金融危机后市场积极情绪仍持续发酵，多次出现市场即将复苏的预判，并在 2010 和 2013 年掀起两次造船热潮。

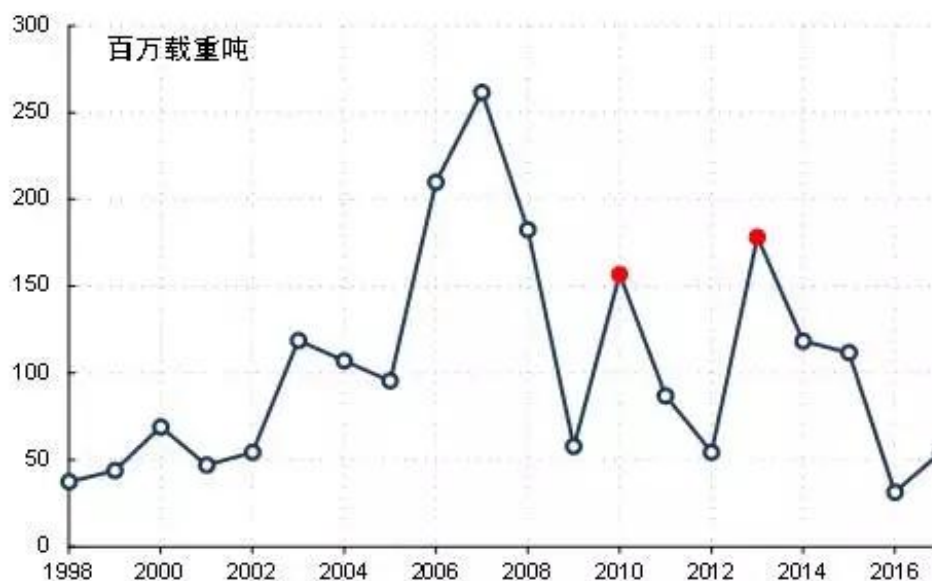


图3 1998-2016年全球新船订单量波动图

数据来源：克拉克森，上海国际航运研究中心整理

注：2017年数据为截止11月新船订单量



一向保守谨慎的长荣海运也在2010年提出了百船计划，但在完成30艘8千箱集装箱船后开始推迟该项计划。造船市场参与方从原来的传统船东延伸至货主、金融机构等非传统船东行列。

全球大型的资源性及贸易企业亦开始组建航运部门并创建自有大型船队，淡水河谷、力拓、嘉吉和路易达孚等均开始自有船队组建。以交通银行、招商银行、工商银行、民生银行、中国进出口银行等中资银行为代表纷纷进军船舶融资租赁市场。其中，交银金租、工银金租和民生金租更是在船舶领域已经拥有了相当规模的船队。

此外，在行业低迷，造船市场竞争激烈背景下，船厂为吸引客户纷纷提出各项低首付等融资条款，如Navig8集团在中国新时代船厂订造油轮，获得民生金融租赁（MFL）90%的融资，剩下的部分由船厂提供。船厂行为进一步推动市场造船冲动。

3 市场运价与供需关系

以国际干散货航运市场为例，从下图看出，1989-2016年BDI与供需增速差波动方向基本吻合。在全球经贸持续回暖，海运贸易增速保持平稳增长的背景下，国际航运市场走势受运力增速影响较大。

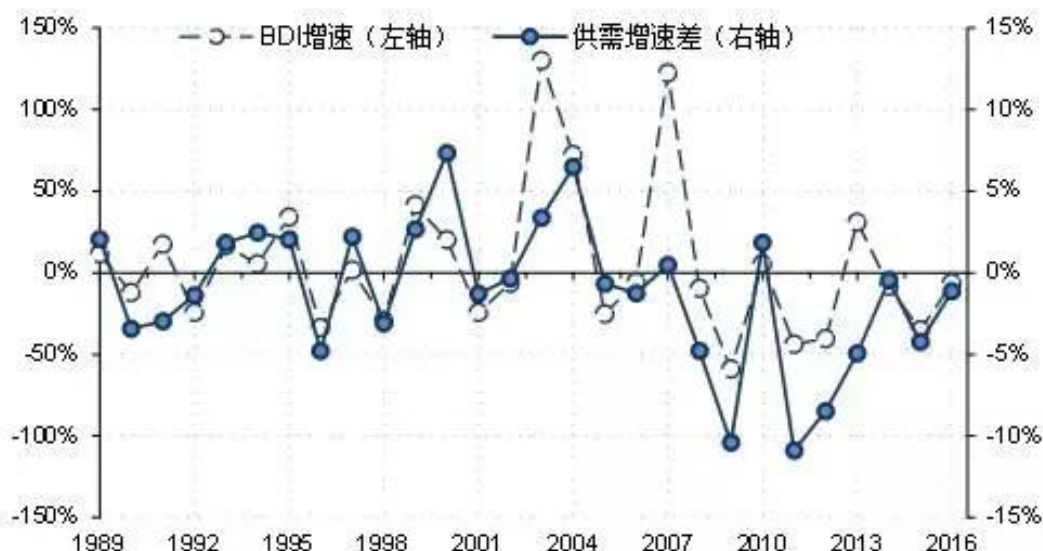


图 4 1989-2016 年 BDI 增速与供需增速差波动图

数据来源：克拉克森，上海国际航运研究中心整理

注：供需增速差=干散货海运贸易量增速-干散货船队运力增速



4 应对措施

港航企业为了加强与大货主客户联系，并应对货主希望缩减运输成本，掌握运输控制权的策略，开始与货主长期合作，并通过合资等资本纽带形式开始广泛运用，如淡水河谷从 2015 年开始出售旗下 Valemax 并与航运企业签订长期运输协议，沙特阿拉伯国家航运集团旗下的干散货分支子公司 Bahri Dry Bulk 与荷兰农业、食品巨头邦吉集团旗下的 Koninklijke Bunge B.V. 组建一家合资干散航运公司。

同时面对市场运力过剩，港航企业开始进行控制新船订单，并对老旧船舶进行结构性调整。目前结构性拆解已经进入尾声，因此控制投机需求成为目前市场恢复关键所在，减慢运力投放速度，改善供需平衡，避免市场再度恶化，才是市场相关方的共赢之道。

[返回](#)

中国造船业依然“大而不强”亟待转型破局

近年来，我国对外贸易蓬勃发展，对海洋空间和资源的依赖程度大幅提高，发展海洋经济、建设“海洋强国”已成为我国经济再上新台阶的必然选择。

船舶和海洋工程装备制造业是建设“海洋强国”的重要基石。近年来，我国造船业订单量稳居世界第一，并迅速成为海工装备制造大国。然而，我国船舶海工制造业仍面临“大而不强”的痼疾，在国际市场远未真正回暖情况下，缺乏核心竞争力的负面影响仍在持续显现。

1 造船业经历“暖冬”但仍未迎来春天

在位于天津临港经济区的天津新港船舶重工有限责任公司，三艘绿色涂装、有十余层楼高的 8000 车位汽车滚装船已接近完工，正停靠码头岸线等待交付船东。不远处的 50 万吨级船坞内，一艘同型号的超大汽车滚装船和一艘由美国船东定制的医院船正在施工。

今年以来，我国造船工业出现回暖趋势，但经济效益等方面仍不乐观。

中国船舶工业行业协会近期发布的统计数据显示，今年前 9 个月，我国船舶工业保持平稳运行，三大指标中，造船完工量继续增长，新承接订单量止跌回升，手持订单量降幅收窄。

根据英国克拉克松研究公司数据，近 5 年来，中国造船业新接订单量、手持订单量均稳居世界第一，造船完工量有 4 年位居世界第一、1 年居第二。今年上半年，中国造船业三大指标再次站稳世界第一的位置。“从全球范围来看，中国已是当之无愧的造船大国。”中国社会科学院工业经济研究所副研究员胡文龙说，“中国正在由造船大国向造船强国迈进。”

中国船舶工业行业协会会长郭大成认为，当前全球造船业整体表现依旧低迷，市场需求仍不高。在此情况下，中国造船业能取得这样的成绩十分可贵，体现了中国造船业的竞争力。

天津新港船舶重工有限责任公司总经理王孝海介绍，2000 年以来，在国家政策扶持和国际航运市场繁荣的刺激下，中国造船业取得长足发展。2008 年之前，造船行业和航运业属于“暴利行业”，全球的造船厂都处于供不应求的状态。2008 年国际金融危机以后，国际航运低迷不振，全球造船业迅速陷入低谷。到 2016 年行业最低谷时，公司已基本接不到新增造船订单。今年以来，全球造船业出现明显回暖，公司到今年 7 月份已接到 6 艘 8.2 万吨散货船的订单，到年底预计还能敲定几批造船订单。

与此同时，一些重要指标呈现同比下降的趋势，也表明我国造船工业不宜过于乐观。中国船舶工业行业协会统计数据显示，今年 1 至 9 月份，船舶行业 80 家重点监测企业完成工业总产值 2843.5 亿元，同比下降 6.9%；完成出口产值 1103 亿元，同比下降 9%；实现主营业务收入 2125 亿元，同比下降 12%；利润总额 11 亿元，同比下降 55%。

王孝海认为，造船业最艰难的时期已经过去了，但 2008 年之前的行业高峰期也一去不复返。“从行业来看，虽然造船订单同比去年有所提高，但去年的基数很低，当前与造船业景气年份不可同日而语。除此之外，受到行业恶性竞争的影响，造船厂利润大减。2008 年以前，18 万吨散货船合同价超过 1 亿美元，现在低于 5000 万美元，相当于打了五折。”

王孝海认为，造船周期一般为两年左右。全国造船完工量大幅增加，手持船舶订单量大幅减少，说明很多之前的订单已经生产完了，而新增订单无法弥补，这对连续生产形成考验。

中国船舶工业行业协会认为，今年上半年，新船价格走低和船东延期交付都加大了船企流动资金缺口，但金融机构对船舶工业的信贷政策却持续收紧，贷款难度不断增加，部分企业因为无法及时得到银行保函而丢失订单。上半年，受金融市场“去杠杆”等因素影响，流动性出现季节性和结构性紧张，我国船舶买方信贷利率高于日本和韩国的利率水平。融资难和融资贵将提高我国船企的综合成本，降低企业的国际竞争能力，阻碍行业健康平稳发展。

2 我国海工装备制造制造业仍处“L 型”底部

凛冬初至，在天津临港经济区，由太重滨海海工装备分公司生产的最大钻井深度 9000 米的 TZ400 自升式钻井平台已经下海。登上这座已达到预完工状态的“钢铁巨兽”，工人们正在凛冽寒风中对其进行最后的施工。

“这座钻井平台是太原重工首台设计研发制造的高端海工装备，平台的钻井系统、升降系统、锁紧系统、电控系统、甲板吊机等均为太重自主研发设计制造，核心装备国产化率达到 85%，可为油服公司节省成本约 1 亿元人民币。”太重滨海海工装备分公司总经理孙文进介绍，在国际原油价格低迷的背景下，希望较高的“性价比”能带来一定的市场竞争优势。

近年来，我国海工装备制造制造业迅速崛起，但随着国际油价下跌，国际海工装备“寒冬期”接踵而至。今年以来，国际海工装备市场乍暖还寒，我国海工装备企业仍在寒冬中挣扎。

王孝海介绍，油价下滑使得油公司大量削减海上钻探活动，船东纷纷弃置新建平台钻机，资金链断裂与海工平台维保负担致使许多海工船厂喘不过气来，甚至有很多造船

厂被拖垮。王孝海认为，受国际油价影响以及欧美对海工核心技术的把控，我国海工市场可能仍处于“L型”的底部空间。

中国船舶工业经济与市场研究中心副主任张琦认为，今年以来，全球海上油气开发热情有所恢复，但市场供应过剩局面并未扭转。由于船东财力匮乏甚至自身难保，大批在建或已建成装备难以实现交付。根据 2017 年年初计划，2017 年上半年全球应交付各类海工装备 561 艘/座，但实际仅交付 112 艘/座，交付率为 20%。中国方面交付率依旧低于全球平均水平，按期交付率仅为 14%，成为延期交付“重灾区”。

中海油海洋石油工程股份有限公司规划主管傅小荣说，当前钻井船过剩量很大，国际市场低价抛售的钻井装备随处可见。全国政协常委、经济委员会副主任李毅中介绍，全球海工装备市场高峰的 2013 年，交易额达到 700 亿美元，2016 年则降到了 52 亿美元。整体来看，目前国际海工装备制造行业整体仍非常萧条，货主经常延期接货甚至弃单撤单。

中国船舶工业行业协会发布的报告显示，今年上半年，全球各类海工平台实际仅交付 13 座，交付比例不足全年手持订单应交付量的 10%。我国船企手持各类海工平台 80 座，合同金额约 123 亿美元。中国企业手持海工平台的大批延期交付，不但占用了船企的大量流动资金，而且产生不少财务费用和维修保养费用，影响了海工企业持续经营能力。

王孝海认为，今年以来多艘大型生产装备的成交让市场看到了复苏的希望，但是在 2020 年之前海工市场能否触底回升仍需保持谨慎乐观。美国页岩油和中东地区的强大供给能力将促进深海石油开发成本进一步压缩，石油公司在对新项目作出最终投资决定时将更加谨慎。未来 3 到 5 年，随着海洋油气开发节奏缓慢提速，FLNG、FPSO 等生产装备将成为市场的一个亮点，但是 2013 年高峰时期船东排队到船厂下订单的繁荣景象，短期内将很难看到。

3 船舶海工“大而不强”痼疾明显

业内人士认为，当前我国船舶海工制造业“大而不强”的问题仍然非常明显。

首先，海工装备产品偏低端，且核心装备和核心技术的自主化水平过低。

傅小荣说，当前我国海洋工程装备主要集中在船体和钢结构的生产和制造，总体装备国产率还不到 30%。重要的核心装备如水下生产系统、发动机、DP 系统主要依赖于进口。

李毅中说，我国海工装备主要是集中在自升式钻井平台和中小型海工辅助船领域，高端产品承接能力还不够强，低端产品同质化比较严重。大型工程设计及总包、装备研发设计、核心配套等等，多数还是被其他发达国家的企业所控制，海工装备整体本土化的配套率很低。

孙文进介绍，全球海洋工程装备市场已经形成了“欧美设计、亚洲制造”的格局，国内企业在自主研发、设计等关键领域仍处于落后位置，国内企业尚未进入到海工装备产业链的上游位置。目前绝大部分海洋平台的概念设计、基础设计都来自国外设计公司，国内建造企业只承担一部分详细设计、生产设计任务，在系统研发方面没有取得实质进展；从核心技术来看，包括钻井包在内的核心设备和控制系统主要依赖进口，愈发成为国内企业的关键短板。此外，营销理念不足，缺乏整体竞争实力等，都是我们在海工装备制造方面的软肋。

其次，船舶工业产能过剩、核心竞争力不足，利润空间大幅压缩。

李毅中说，我们造船业发展虽然取得了很大成就，但产能过剩问题仍然比较明显。有业内人士表示，尽管我国通过淘汰、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，但仍然存在着无效过剩产能。

中国船舶工业经济与市场研究中心主任包张静认为，从我国船舶工业发展的阶段来看，我国虽然早在 2011 年就成为第一造船大国，但产业集中度低、科技创新能力不强、

核心关键配套薄弱、造船管理水平与效率低等问题，一直困扰我国船舶工业综合竞争力的提升。

当前，全球造船业产业格局发生微妙变化，欧美、中日韩和新兴造船国家同台竞技，呈现出“橄榄型”的“三个阵营”格局。中国造船工程学会首席专家陈映秋分析说，我国船舶工业企业普遍缺乏内生性长期动力，主要表现为研发创新缺乏原动力、企业国际化水平不高、人力资本结构不合理等，制约了企业创新能力的发展，也给船舶制造业转型升级带来障碍。

郭大成认为，由于手持船舶订单量持续下降，我国造船企业连续生产面临挑战；此外，原材料价格上涨、人力成本刚性上涨等因素叠加，大幅压缩我国船舶工业企业的利润空间。

4 转型升级方可迎来春天

业内人士认为，我国船舶海工工业仍然处于“寒冬期”，只有转型升级方可渡过难关。

第一，加大金融、财税政策支持与引导，推进我船舶海工工业走出困境持续发展。

中国船舶工业行业协会建议，金融机构积极落实国家有关支持船舶工业发展的政策，推动船舶工业转型升级。严格执行差别化信贷政策，对有技术优势、有市场的骨干造船企业要加大融资支持力度；鼓励中资、国资金金融租赁机构发挥自身优势，积极在国内船厂下订单。

李毅中建议，有关部门协调上下游开展供需对接，通过财税、信贷等优惠政策，缓解海工装备制造企业高端装备库存以及资金周转困难，以解燃眉之急，防止资金链断裂。

王孝海建议，采取财政、税收、贷款、租赁和保险等方面的政策措施，支持技术创新和重要产品制造本土化、国产化。鼓励和支持金融机构加快金融产品和服务方式创新，有效开拓海工装备制造企业的融资渠道。进一步探索改进适合行业特点的信贷担保方式，拓宽抵押担保物范围，支持符合条件的海洋资源开发企业、海工装备制造企业融资和发行债券。

其次，以市场需求为导向，坚定淘汰落后产能，持续优化船舶海工品种结构。

李毅中建议，在着力化解过剩产能的同时，不断优化升级散货船、集装箱、游轮等三大主流船型，开发适应新规范新标准和超大型的新船型，比如说 20 万吨级的散货船、30 万吨级的游轮、20 万吨级的标箱集装箱船等等，集中发展特种船、工程船、工作船、海洋渔船等专业船舶，研发高附加值的专业用船，比如大型化学品船、液化天然气船、大型汽车滚装船，满足市场需求。

王孝海认为，目前中国造船业尽管在用工效率上远远低于日本，但整体来看，日韩可以生产的船舶中国都能生产。中国船舶工业下一步的发展方向，应是向欧美最顶尖领域发力。

业内人士建议，继续淘汰、关闭成本高、技术落后长期亏损的海工装备制造能力，控制低端产品制造能力的扩张。在自升式平台、半升式钻井等强项领域，进一步打造国际知名品牌；促进我国海工装备制造业向高端化发展，研究开发海工动力以及传动系统、动力定位系统、海水淡化等关键系统配套设备，组织研究大型特种海工作业船、第七代深水钻井设备等。

第三，以科技创新为引领，提升我船舶海工工业核心竞争力，实现转型优化升级。

郭大成建议，全面推进中国船舶制造“品质升级”，着力构筑中国船舶制造品牌；着力培育一批优强企业，保证优质企业渡过“寒冬”；以科技创新带动全面创新，着力提高科技创新对产业发展的支撑力和引领力；将智能制造作为船舶工业管理升级和降本增效的主攻方向。专家认为，面对当前我国海工装备行业严峻的形势，要以创新发展和产业升级为中心，以制造技术新信息技术深度融合为抓手，提质量、创品牌、调结构、

去产能、补短板、提升国际竞争力和持续发展的能力，促进海工装备行业攻坚克难，实现转型升级。

王孝海建议，鼓励产、学、研联合，建立以企业为主体的技术创新体系。引进国外先进的设计、生产技术和管理经验，加快与国外先进资源的融合，增强企业引进消化吸收再创新能力。进一步加强人才引进与培养，从体制创新入手，构建人才培养、引进、使用、评价、激励的新机制，培养一批高素质、适应国际竞争需要的船舶与海工装备制造技术人员队伍。

傅小荣说，不管是生产装备还是钻井装备，发展方向都是新型化、大型化、智能化、重复利用以及安全环保方向。建议进一步加强上下游及横向合作，形成强强联合。进一步实践深水发展战略、走出去发展战略和产业延伸发展战略，为我国建设海洋强国提供保障。[返回](#)

港口企业的反垄断整改

2017年11月15日，国家发展改革委召开了新闻发布会，通报了今年4月份以来展开的港口反垄断调查处理情况。经过今年4月份起历时两个月的调查发现，有关港口主要存在三个方面的问题：

表一 港口存在的主要问题

港口存在的主要问题
1. 要求船公司使用本港下属企业提供的拖轮、理货、船代等服务，涉嫌构成限定交易行为。
2. 对不可竞争的本地外贸集装箱业务收取远高于竞争性国际中转集装箱的装卸作业费，涉嫌构成《反垄断法》禁止的不公平高价行为。
3. 向交易对象附加强制服务、不竞争条款、忠诚条款等不合理交易条件，涉嫌构成附加不合理交易条件行为。

在调查的基础上，9月22日，发改委会同交通运输部、中国港口协会联合召开会议，要求全国沿海39个港口都要对照此次反垄断调查发现的问题，进行自查自纠和切实整改。大多数港口针对这次发现的问题制定了整改方案，明确了整改措施。有关港口的整改措施，主要体现在以下三个方面：

表 2 港口的整改措施

港口整改措施	
1. 全面开放拖轮、理货和船代市场。	在拖轮方面，港口要充分尊重船公司以及船舶代理选择拖轮公司的自主权，不得进行干预。在理货方面，废止了关于划分理货市场的备忘录或者约定，不限制任何理货公司在港口开展业务，由船公司自主选择理货公司。在船代方面，港口将畅通渠道，允许并鼓励船公司通过其下属公司之外的渠道，报送船舶信息。
2. 合理调降外贸进出口集装箱装卸费。	上海港、天津港、宁波舟山港和青岛港将从 2018 年起下调外贸进出口集装箱装卸费用，下调幅度在 10—20% 左右，每年可降低进出口物流成本约 35 亿元。以 20 尺重箱为例，上海港将从现有的 595.5 元/箱降至 480 元/箱，下调幅度为 19.4%；天津港将从现有的 530.3 元/箱降至 470.3 元/箱，下调幅度为 11.3%；宁波舟山港将从现有的 620.53 元/箱降至 490 元/箱，下调幅度为 21%；青岛港将从现有的 575 元/箱降至 480 元/箱，下调幅度为 16.5%。
3. 立即废止和清除有关不合理的交易条件。	这些港口将停止将拆卸理货作为船舶公司提箱前置条件的做法，由货主自行决定是否拆箱理货，并终止要求船公司承诺不开展竞争业务以及优先选用本港下属企业服务的合同条款。同时，终止要求船公司将本港作为中转港，对本港的运价不得高于其它港口的合同条款，促进港口之间的公平竞争。

发改委认为，部分港口的这些行为排除和限制了市场竞争，增加了实体经济的运行成本，也不利于港口自身做大做强，不能适应对外开放和经济发展的需要。

1 港口真的存在垄断么？

垄断是在市场运行过程中，限制和排斥或控制自由竞争和公平竞争的，具有违法性和社会危害性特征的一种经济行为。在市场经济中，扭曲市场竞争机制的原因主要有两方面，一是来自于政权力的行政性垄断；另一种则是市场自身原因导致的经济性垄断，主要包括垄断协议、滥用市场支配地位和经营者集中三种情况。就中国当前港口市场而言，港口垄断主要的问题在于设置进入壁垒及要求强制服务。

1.1 设置进入壁垒

港口的进入壁垒在此次调查中的体现为：港口通过签署格式合同、不开放信息端口、为不同公司划分市场等方式，限定或者变相限定船公司只能接受港口下属企业提供的服务。港口的部分业务如：拖轮、理货、船代等已经引入市场竞争，可以由港口之外的其他市场主体完成。部分港口在这些已经形成竞争的业务上，只允许自己下属企业提供服务，而不允许其他社会资本进入，人为制造了市场壁垒。如船东协会曾以公开信的方式向某港口集团抗议该港口下属物流公司曾试图以不提供港口信息要挟新上航线的境外船公司不得自主选择代理。这种限定交易行为剥夺了船公司的选择权，实属港口的垄断行为。

1.2 要求强制服务

部分港口企业在此次调查整改过程中，存在向交易对象附加强制服务、不竞争条款、忠诚条款等不合理交易条件的行为，具体体现为：要求为船公司提供强制服务或者过度服务，如：强制船东使用大拖轮、随意延长拖轮辅助作业时间、对来自非疫区的船舶强制消毒等不合理地增加了相关经营者的生产经营成本。这些与港口和船公司的交易本身无关的强制服务也是港口垄断的体现。

1.3 本地外贸集装箱与国际中转集装箱的装卸作业费差价并不是港口垄断

国家发改委判定的“对不可竞争的本地外贸集装箱业务，收取远高于竞争性国际中转集装箱的装卸作业费，涉嫌构成《反垄断法》禁止的不公平高价行为”目前存在争议：

是对于本地外贸集装箱收取过高价格，属于不公平高价行为？还是国际中转集装箱收费过低，属于港口的竞争策略？

对于本地外贸集装箱来讲，由于各个港口所处的地理位置不同，具有的经济腹地也不同，各个港口在所属的地域范围内具有较强的市场控制能力，从而导致船公司及货主对港口依赖度极高。本地集装箱运输受距离限制，货主在选择运输港口时选择余地很少。相应的港口在本地外贸箱运输上面临的港口间的竞争也较小。港口对于市场中竞争力较小的外贸进出口箱定价较高。

对于国际中转集装箱来讲，由于国际中转集装箱在中转港口的选择上不受货物距离的约束，具有较大的选择空间。而我国沿海港口众多，周边国家的港口对于国际中转集装箱的竞争也相应的比较激烈。同时由于中转箱量是衡量港口航运枢纽地位的重要指标，港口以低价吸引货源，甚至部分港口企业愿意零利率装卸国际中转集装箱，为港口自身积累货源。

本地外贸集装箱和国际中转集装箱装卸费率的差异，不能简单的以费率高低对比或者简单的以成本来计算说明是否是不公平高价，更需要考虑不同集装箱在市场环境下的竞争力。从根本上来讲，港口对于国际中转集装箱收取相对低廉的装卸作业费是现阶段各个港口面对港口能级转变过程中对于货源的需求的体现，以国际中转集装箱装卸费率与本地外贸集装箱装卸费率对比，判定港口企业价格垄断，对于港口企业来讲实属不公。

2 此次整改意味着什么？

2.1 船公司成本降低、服务提升

此次整改，主要表现为港口作业费率的降低，以及港口拖轮、理货和船代市场等服务的放开。一方面具体费用的下降，使船公司的直接成本降低。虽然目前船公司还没有对外公布相关的降价消息，2018年港口装卸费率降低后，船公司可能会相应的调整码头作业费率，装卸作业等节约的费用将从船公司传导至进出口企业，货主企业或将收益。从另外一方面，港口的垄断行为整改后，船公司对于港口服务的选择更多，船公司可结合自身条件以及货主需求，优化航线，为货主提供更好的服务。

2.2 港口整合之际的监督机制

随着国内港口整合频率与合作程度的升级，港口行业涉嫌垄断的质疑声不断出现。港口整合的目的是统筹岸线、基础设施、人力等各类资源，推动区域港口间错位、协调发展，从而避免恶性竞争，实现降本增效。目前我国对于港口仍然缺乏强力、完善的监督机制。因此，在港口整合之际进行系统的反垄断调查和行业自查自纠意义重大。

国家发改委对于此次整改过程中涉嫌垄断的港口将实行2-3年的监管。在监管期内，港口要将每年的经营情况向反垄断执法机构进行报告，如果在监管期内还有类似问题出现，将加重处罚。此外，针对港口经营的行为规范监管办法正在制定，未来，国家发改委将会同交通运输等部门，共同建立长效机制，对港口的市场竞争秩序进行规范。

2.3 供给侧改革的重要内容

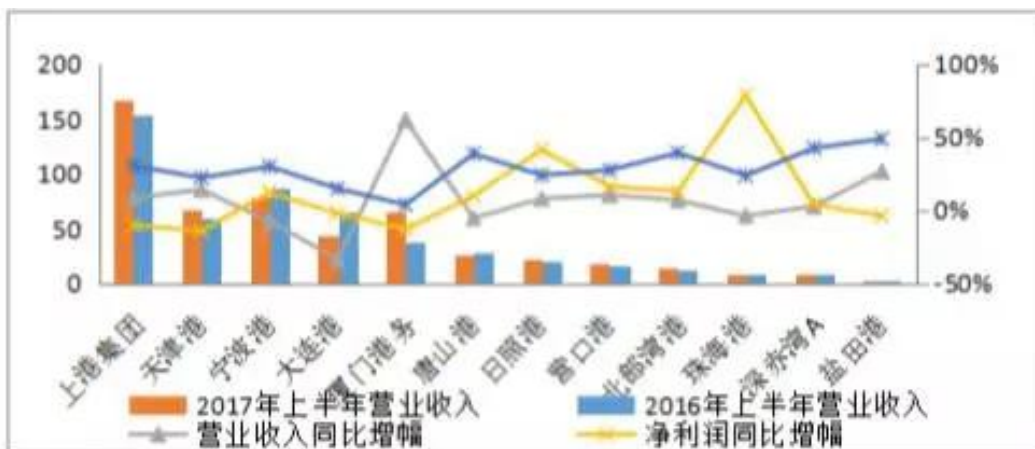
今年以来，为清理规范涉企业经营服务性收费，减轻企业负担，促进对外贸易和航运事业的发展，我国对港口和船公司等贸易链条相关方的服务规范，一直没有停止。今年7月12日，交通运输部、国家发改委联合发布了《港口收费计费办法》放开了竞争性收费，降低了收费标准，减少了收费项目。此次进一步规范港口服务行为、降低费用的目的，也在于切实为外贸企业减负。

降成本不仅是供给侧结构性改革中的一项重要内容，也是当前宏观调控的重要任务。我国进出口贸易90%以上通过海运完成，港口收费是我国海运成本的重要组成部分。此次对于港口企业的整改，是我国对于定价机制的反思，对于供给侧改革中促进实体经济减负增效、提高经济运行效率，具有重要意义。

3 港口企业面对反垄断的挑战

港口码头属于长期回报产业，加之随着国内人工、物料成本的日益增长，港口码头

的实际盈利水平偏低，面对此次整改，港口企业降低装卸费率，可能陷入资金不足而无法提供更好服务的恶性循环中。根据国内主要港口 2017 年上半年盈利情况，上海港、天津港、厦门港务、大连港、盐田港和连云港均呈现净利润负增长态势，港口企业的毛利率大都在 20% 到 50% 之间。

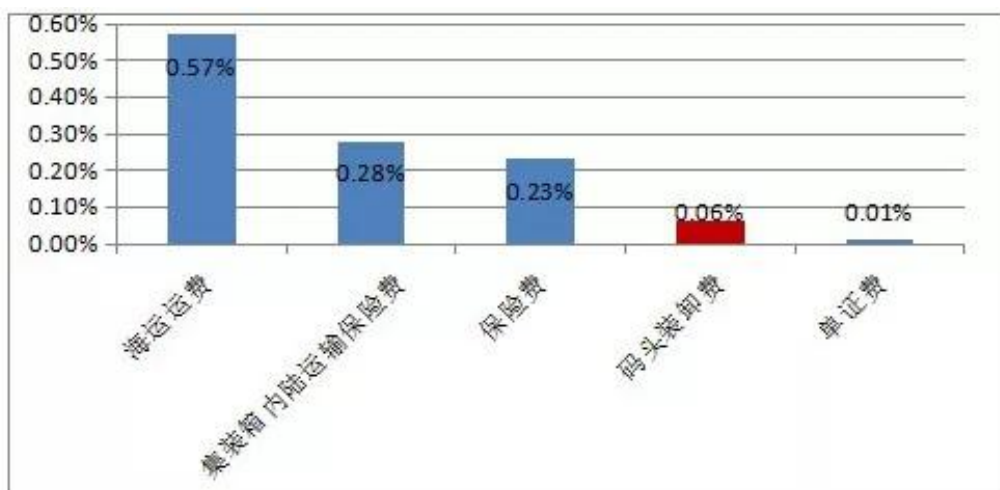


数据来源：各港口集团股份有限公司网站

图 1 2017 年上半年中国主要上市港口企业经营情况

航运评论

根据德鲁里的统计分析，码头装卸费率仅占商品价格的 0.06%。进一步降低码头作业费之后，对于单纯依靠装卸生存的某些港口来说，利润空间进一步被挤压，港口运营将面临较大压力。



数据来源：德鲁里

图 2 商品离岸价格的组成部分

航运评论

港口价格的改革事关港口行业的健康、永续发展，通过具有市场特性的价格因素引导港口内部各种资源的配置使用，对于提升港口及相关资源使用的合理性与经济性有着重要的意义，同时关乎整个港口生态圈的竞合关系，也影响着港口行业的融资能力和社会的投资意愿。此次整改将会在一定时期内，对港口企业造成一定冲击，港口企业将面临更加激烈的竞争。

港口企业需要根据趋势，精简港口收费项目，优化港口费收结构，合理设计港口计费方式。同时港口企业或可通过自动化、智能化码头建设，提高港口的作业效率从而降低港口成本，实现港口企业的健康可持续发展。[返回](#)



中国航运数据库是上海国际航运研究中心全力建设的一个整合中国港航领域统计数据、信息资源的公共服务平台，旨在为政府机关、航运企业、科研院校等各类用户提供便捷的查询和数据分析等功能的一站式数据服务。数据库收录了国内外港口生产的各类详细数据以及港口基础信息；动态跟踪国内外航运市场实时信息以及航运服务领域各类数据；密切关注航运相关经济数据，涵盖经济、贸易、产业等诸多领域；聚焦全球港航发展趋势，提供及时、全面、权威的国际数据信息。目前，中国航运数据库已经收录了各种指标超过 **850 种**，共计 **280 万条** 数据，分为航运市场、港口码头、航运服务、经济指标、景气指数 5 大板块。

港航大数据实验室

港航大数据实验室是上海国际航运中心建设推进小组办公室确立的 2015 年上海国际航运中心建设 50 项重点工作之一，由上海市交委、上海市教委、上海国际航运研究中心共同建设。实验室搭建了适合港航领域大数据存储和分析的实验环境、研究并掌握了国际领先的港航大数据分析关键技术和应用方案。面向港航业提供多种数据应用服务和大数据咨询服务。目前，已经搭建起了基于 HDFS 和 Cassandra 数据库的船舶轨迹数据分布式存储环境，并将全球过去 4 年的船舶轨迹大约 500 多亿条数据存入其中，建立基于 Spark+HDFS+Cassandra 技术私有云存储和分布式计算环境，主要完成的大数据分析研究包括：船舶行为自动识别、船舶轨迹预测、航线运力统计、港口服务能力评估、全球港口信息库建设、海事安全数据挖掘系统开发等。



航运评论是上海国际航运研究中心旗下综合媒体宣传渠道，主要包括“航运评论”微信公众平台、中国海运信息网网站及微博、中国航运数据库网站及微博。作为航运媒体平台，**航运评论**一直秉持“与时俱进、深层次、多样化服务”的理念，关注港航领域发展潮流，汇聚大咖精辟观点，探讨港航业热门话题；精心提供名家讲座免费名额和高价值的情报干货。

“航运评论”微信公众平台 2014 年上线至今，累积了业界粉丝 20000 余人，组建了庞大的专家和业务人士供稿团队。同时，微信平台实现与中国航运数据库的对接，为广大用户提供港口、航运市场、航运服务等五大版块数据“一站式”查询！

市场瞬息万变，您是否想随时掌握港航领域动态资讯？

专家精辟点评，您是否想获知港航热门话题的主流观点？

大数据不可或缺，您是否想免费“一站式”查询港航领域数据？

广告宣传必不可少，您是否想在网络媒体平台进行广告宣传？



《时事经济与航运》介绍

《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主办

电话：(021) 65853850-8006

传真：(021) 65373125

tong@sisi-smu.org

www.chinashippinginfo.net

欢迎订阅