

时事经济与航运

中国海洋运输情报网主办

2016 年 12 月 26 日 (第 1640 期)

◆ 入世已满 15 年 中国应取得市场经济地位	1
◆ 统筹推进监管改革 切实防控金融风险	错误!未定义书签。
◆ 以深化改革为核心 谋划去产能治本之策	5
◆ 油价回暖中航运业的危与机	7
◆ 经济新常态下的港口航运创新发展	10
◆ 任虹：港航业推进供给侧结构性改革的思考	15

入世已满 15 年 中国应取得市场经济地位

入世 15 年以来中国在建立市场经济体制方面取得了重要进展

加入世贸组织 15 年以来，中国在建立市场经济体制方面取得了哪些重要进展？

加入世贸组织 15 年以来，我国市场经济体制有了很大的发展。主要体现在以下几个方面。

第一，在资源要素的配置和资源要素价格的决定方面，市场的作用越来越大。这个的意义很重要。因为，资源要素的配置和资源要素价格的决定由市场来发挥作用，说明整个经济是在向市场化的方向发展的、基本经济的框架或基础是由市场来决定的。

第二，我国整个的价格（包括商品的价格和服务的价格）体制、价格体系和价格的形成机制以及价格的调整、波动基本上是以市场为基础来形成的。也就是说，价格是根据供需的状况、市场的状况、竞争的态势以及国家的一些特殊考虑形成的（有些价格不能够完全由市场决定，比如基础服务、基础产品的价格，还有带有一定公益性的服务和商品的价格，国家有时会有一些调控）。

第三，整个市场经济的基本框架、基本体制已经建立起来了。从 1992 年党的十四大以后，我国正式开始中国特色社会主义市场经济的建设。经过若干年的努力，特别是入世 15 年以来，我们已经把市场经济的体制、框架基本上建立起来了。这是非常不容易的。这个框架里面，政府做什么、市场做什么、企业做什么、老百姓做什么都是有分工的。另外，整个国家的管理体制、国家对整个市场的宏观调控体制等，包括财政政策、货币政策、产业政策、贸易政策等居于什么位置的大框架我们也基本建立起来了。

第四，在企业改革、企业制度方面，我们也有了很大的推进。企业是市场经济中的经济“细胞”。企业有活力，整个市场经济就有活力。经过这些年的努力，外商投资在华建立的企业基本是按市场运作的，民营私营企业基本是按市场运作的，国有企业相当部分也是按市场运作的。

第五，加入世贸组织以后，我国构建了开放型经济的新体制。按照国际规则办事，我国对大量的法律、法规做了调整，执行、遵守 WTO 规则。入世就意味着对外开放，对外开放主要是市场的开放，相应地还有一些产业的开放。经过入世后这 15 年的发展，我国整个开放型经济体系的新体制框架已经基本有了雏形，对外开放不再是像过去的“一个点”或“几个点”或“一个带”（比如沿海开放带、长江带、延边带等），而是

全国构建了开放型经济的新体制。这得益于入世 15 年以来，经过深化对外开放，用开放倒逼、促进国内改革，可以说，加入世贸组织是中国经济脱胎换骨的一次重生。

当然，我国的市场经济建设是“在路上”。虽然已经取得了以上一些业绩，但还不是“终点”，我们还需要在深化改革、扩大开放、减少垄断和保护、转变政府管理经济的方式等方面继续推进。

不承认中国市场经济地位，对政治方面的影响大于对经济方面的影响

美欧日为什么不承认中国市场经济地位，主要有哪些原因？这会对中国对外开放、外贸发展和经济全球化产生哪些影响？

美欧日不承认中国市场经济地位，主要是出于经济和政治上的原因，但依据的却是法律上的借口。

从经济上看，中国加入 WTO 充分调动了各级政府、各类型企业和全体劳动者的积极性，并依托入世所带来的更加完善的市场经济体制，大大提高了各项资源的配置和使用效率，极大释放和利用了中国的比较优势，在世界市场上成为极具竞争力的生产者。而对于美国、欧盟和日本的相关产业来说，尽管它们也得益于中国的经济增长和市场开放，但来自中国的竞争仍然对其造成巨大压力。尤其是 2008 年金融危机之后，发达国家普遍陷入衰退，制造业面临严重困难，即使美国宏观经济有所复苏，但制造业的相对衰落依然不可避免。这些都使得其国内产业希望利用反倾销等贸易限制措施抵挡来自中国的竞争，例如钢铁行业就是其中的典型例子。而中国的非市场经济地位以及相应的“替代国”做法可以极大便利其利用反倾销打击中国的竞争者，提高其反倾销税以及认定反倾销存在的可能性。

从政治上看，中国特色的社会主义市场经济在加入 WTO 后得到了突飞猛进的发展，但是在美欧日看来，这种中国特色仍然意味着体制上的巨大差异，国有企业仍然有较高比重，政府依然对经济有很强的控制力。这与美欧日所期待的自由市场经济乃至政治体制变革都相去甚远，这也是近年来西方国家政府和媒体将中国指责为“国家资本主义”的重要原因。在这种情况下，美欧日承认中国是市场经济国家也就意味着在某种程度上认可了中国特色的经济和政治体制，而这种认可显然在政治上是非常困难的。

从法律上看，《中国加入世贸组织议定书》第 15 条总体上是表述清晰、含义明确的，但在第 15 条 d 款的解释上，仍然出现了不同的表述。这在一定程度上是由于法律文本制定时有一定含糊之处，但更重要的是，美欧日刻意从消极层面解释文本，本质上是缺乏充分履行义务的意愿，而法律上的疏漏不过是一个借口。即便法律文本天衣无缝，美欧日仍然可以因中国在其国内法上不符合市场经济国家的标准而拒绝履行，或者不充分履行。

美欧日不承认中国市场经济地位，对中国来说，政治方面的影响比经济方面的影响要大。

从经济角度来讲，美欧日不承认中国市场经济地位对中国的影响实际不是很大。因为我国现在每年的对外贸易、出口约为 2 万亿美元，每年受反补贴、反倾销等影响约为 100 亿美元，最多不过 200 亿美元，也就是大概占贸易总量的 1%—2%。可能对个别企业影响比较大，比如生产自行车的，遇到反倾销自行车厂可能就关闭了，影响很大。但对整体来讲、对我国的出口产业来讲，影响不大。

从政治角度来讲，影响很大。美欧日认为，中国还不是一个真正意义上的市场经济国家，原因一是对我国改革开放的政策不满意，认为现在的政策不是进一步向改革开放的方向推进，有一些不如原来开放了。二是现在的 WTO 规则是以市场经济为基础建立起来的，美欧日认为中国的经济还不是纯粹的市场经济，因此在和世界联系搞贸易、投资、规则制定时，中国发言时“底气不硬”，没有条件引领规则的制定，没有影响力。三是以后在谈与中国有关的条约、协定时，他们可以“抬高要价”。

美欧日不承认中国市场经济地位，会对中国对外开放、外贸发展和经济全球化产生的影响如下。

一是对外贸发展的影响。在反倾销时，还会找替代国，每年影响 100—200 亿美元，影响不是很大。

二是对对外开放的影响。这方面可能会有些影响。我国的对外开放分为三类，第一类是主动开放，这个不受影响，比如我国搞自贸试验区、主动开放金融业、服务业。第二类是协议开放，这个会受到一些影响，美欧日可能会“提高要价”，我国可能会有一些被动。第三类是对等开放，主要是在国际投资领域，对等开放侧重于国际投资。这个影响也不大。所以，美欧日不承认中国市场经济地位对中国的对外开放有影响，主要是影响中国的协议开放。

三是对经济全球化的影响。可以说影响不大。经济全球化最近遇到一些困难和曲折，正在进行调整。其中的曲折并不是美欧日不承认中国市场经济地位出现的，是因为经济全球化推进得太快、推进得不平衡出现的。经济全球化的发展也是螺旋式、波浪式的，是有进有退、有调整的。所以，当前经济全球化遇到低潮也是正常的。

“替代国”做法已失去法律依据

我们该怎样看待、如何应对？

根据《中国加入世贸组织议定书》（以下简称《议定书》）第 15 条规定，其他世贸组织成员在对中企发起反倾销调查时，如果中企不能证明其所处产业具备市场经济条件，则反倾销当局可以采用替代国价格进行倾销的认定和计算。该规定已于 2016 年 12 月 11 日终止。

从条文上看，《议定书》并非完全否定中国的“市场经济地位”，即贸易争议发生行业可能是市场化定价，也可能是非市场化的。若反倾销调查商品所处的产业的市场性质是不清楚的，中企又不能证明满足市场经济条件，则发起方可采取替代国，举证的压力在中方。

从贸易争端实践来看，该条款被泛用、滥用。一方面表现为往往将中国所有行业都视为不满足市场经济条件，将之作为发起反倾销的必然前提，即事实上否定中国的市场经济地位；另一方面表现为将该条款作为一些经济体对中国产品发起反倾销诉讼的“尚方宝剑”，无视中国产品客观存在的市场竞争力，以一些不具备很强可比性的国家作为替代国。该条款导致中国连续多年成为接受反倾销、反补贴调查最多的国家，中企（包括在华投资的外资企业）和贸易伙伴国的消费者深受其害。

经过 15 年的持续努力，中国对外开放和市场化改革已取得显著成效，中国连续多年成为最受外资企业欢迎的投资目的地。该条款已不符合中国的实际情况，对中企也意味着更加严重的歧视。该条款到期后自动终止实际上是一种很好的纠偏机制，至少有三方面意义：纠正对中企的歧视、维护世贸体制的权威性、增进互信并深化合作。目前已经有超过半数的世贸组织成员认可了中国的市场经济地位，并且这个数字还将继续增加。

值得注意的是，目前仍有少部分世贸组织成员将该条款作为保护本国产业的“大棒”，不愿轻易放下。该条款到期自然终止后，如果这些成员仍坚持选择替代国做法，届时中企没有单方举证的义务，反倾销发起国也没有对中国发起制裁的逻辑基础和法律依据，否则就违背了契约精神，事实上损害了世贸协定的严肃性和权威性。在民粹主义、孤立主义大行其道，贸易保护主义抬头猖獗的背景下，一些经济体延续采取替代国做法的可能性仍很大，我们应做到：一是积极向 WTO 申诉，捍卫我们正当权益和维护 WTO 权威性；二是加强与 WTO 相关成员沟通的同时，做好反制措施、预案的研究，依靠自身力量和加强国际合作惩罚违反规则的行为；三是按部就班推进国内改革，做好自己的事情；四是积极参与全球治理和规则制定，继续推进区域经济合作机制建设，积蓄壮大正能量。

尽管中国的市场经济地位问题在很大程度上是一个政治和经济问题，但从《中国加入世贸组织议定书》的内容来看，它并未要求 WTO 成员承认中国是一个市场经济国家，只是要求它们取消对中国反倾销中的替代国做法。也就是说，取消替代国做法是一个国际法义务，而市场经济地位只是一个伴生的国内法执行问题。对中国而言，如果贸易伙伴能够承认中国是一个市场经济国家，自然是感谢和赞赏的，但如果不愿意承认，我们也不必在意，因为中国特色的社会主义市场经济建设并不需要其他国家的承认。事实上，除了反倾销中的计算方法之外，市场经济地位这个概念没有任何其他实质意义。但是，替代国做法则是一种 WTO 体制下的歧视性做法，其他成员必须按期取消，并在此后对中国企业一视同仁。因此，诉诸 WTO 争端解决机制，维护自己作为一个 WTO 成员的正当权益是首要的选择。这一点中国政府已经在 12 月 12 日予以实施，我们也坚定相信我们对入世条款的理解在法律上是符合 WTO 规则的、在精神上是遵循 WTO 原则的。但如果个别成员在 WTO 裁决之后依然拒不改正错误做法，那我们也有足够的能力在 WTO 的授权之下让对方付出应有的代价。

对此，商务部已经表明了中国的态度。

当然，美欧日集体发声，不承认中国市场经济地位，我们也需要客观分析。我们在市场经济的建设和推进方面确实还有好多需要努力的地方。一是政府对经济直接的干预太多、把控太重，导致市场还不是完全由市场的力量来决定。因此，要真正简政放权，让市场发挥决定性的作用。二是我国的国有企业影响很大，又不是完全按市场来运作的。应该给国有企业分类，对属于纯商业性的就让它走向市场，去公平竞争。三是现在在好多方面，市场还是不能起决定性作用，美欧日不承认中国市场经济地位也有一定道理，我们要认真改、认真推进。从国内经济，从改革开放、未来发展的角度，从让市场在资源配置中起决定性作用的角度，我们需要好好总结、分析，加快推进我们的改革、加快推进开放、加快推进由市场起决定性作用的重大命题。

入世 15 年，中国对全球经济产生了深刻影响，为世界经济作出重大贡献

中国加入世贸组织 15 年，对全球经济产生哪些深刻影响？如何评价中国对世界经济增长的贡献？

中国加入世贸组织 15 年，对全球经济产生了深刻影响，体现在对全球经济模式、经济格局、经济规模和整个市场经济体系等方面的影响。

一是让统一的世界市场进一步巩固和扩大了。自从 15 年前中国加入世贸组织，这个世界市场就更加完整、更加巩固、更加扩大了，WTO 也更具代表性了，成为真正意义上的“世界贸易组织”了，从而让 WTO 规则得到了更大的普及。二是作为最大的发展中国家，中国加入世贸组织，让世贸组织中的发展中国家的声音、地位得到了增强。三是整个世界经济格局因为中国加入世贸组织、中国经济的崛起而发生了改变。加入世贸组织 15 年以来，我国经济高速发展，经济连上好几个台阶，超英、超德、超日、赶美，可以说，世贸组织是“福地”“宝地”。四是创造了中国发展模式。包括发展经济的模式、对外开放的模式等。此模式有几个基本点：国家基本稳定、主要精力用来发展经济。这对其他的发展中国家有很好的借鉴作用，由此会对世界产生非常大的影响。

中国对世界经济增长的贡献很大，当前中国经济总量在各国中排名第二，中国经济对世界经济增长的贡献有时居第二位，有时居第一位。

具体体现在：一是我国每年有 17000—18000 亿美元的进口，拉动了很多国家的经济发展。二是我国每年对海外有相当数量的投资。2015 年达到 1400 多亿美元。很多国家都把中国的对外投资当成自己经济发展的重要推动力。三是我国吸引进来的外国直接投资在推动中国经济发展的同时，其自身得到了发展壮大，这也是对世界经济的贡献。四是我国每年的出口让很多国家的商品价格下降，让很多国家获得了它们急需的商品和服务。

一国经济对全球经济增长的贡献主要有以下几个途径：一是经济规模。我国经济规模约 10—11 万亿美元，在各国中排名第二。二是经济的外向度。中国的外贸依存度在 30% 左右，进、出口加起来约 4 万多亿美元。可以说，中国的开放度是比较高的，资金的开放度、技术的开放度也不小。三是经济的具体结构。比如出口、进口、利用外资、对外投资、对外援助等。可以说，中国对世界经济的贡献是多种方式的，对世界经济的贡献也是越来越大的，在各国中排名第二也是名副其实的，而且今后中国肯定还将不断提高。[返回](#)

统筹推进监管改革 切实防控金融风险

标本兼治 长短结合

近日闭幕的中央经济工作会议提出继续深入推进“三去一降一补”五大任务，推动钢铁、煤炭行业化解过剩产能，防止已经化解的过剩产能死灰复燃。

2016 年去产能的成效如何？有哪些可以总结的经验？2017 年的去产能将呈现出哪些特点？中国经济时报记者就此专访了国务院发展研究中心产业经济研究部部长赵昌文。

他认为，2016 年的去产能工作抓住了当前经济的主要矛盾。2017 年的去产能工作，要更加强调法治化、市场化手段。要以深化改革为根本途径，建立化解过剩产能的长效机制。

去产能抓住了当前经济的主要矛盾

作为“三去一降一补”的首要任务，2016 年的去产能已接近尾声，有哪些可以总结的经验？

钢铁和煤炭行业是 2016 年去产能的重点。钢铁行业的任务是 4500 万吨，煤炭行业是 2.5 亿吨，目前看已全面提前完成年初设定的目标。按照原计划，在“十三五”期间，钢铁行业压减 1 亿吨至 1.5 亿吨产能，煤炭要在近年来淘汰落后产能的基础上，用 3—5 年的时间，再退出产能 5 亿吨左右、减量重组 5 亿吨左右。这样看来，钢铁已完成三分之一，煤炭已完成四分之一的任务。

总结 2016 年的工作，我想用一句话来概括，那就是“去产能抓住了当前经济工作的主要矛盾”。一是去产能作为供给侧结构性改革“三去一降一补”五大任务之一，从中央确定总的目标，到根据一定标准进行任务分解，再到地方按照目标和任务层层执行，从上至下都在坚定不移地推进，目标明确，任务清楚，推动力很强。二是抓重点行业 and 重点地区，而不是一刀切和平行用力。目前不少行业都面临比较严重的产能过剩问题，选择有代表性的主要行业 and 产业领域推进去产能工作，非常必要。其中，钢铁是资本密集型行业，煤炭是劳动密集型行业，两个行业的总量和规模都比较大，国内外关注度很高，因为近年来钢铁的出口超过一亿吨，而煤炭行业与能源转型、环境和气候变化等问题密切相关。从重点地区看，无论是钢铁产业比较集中的河北，还是煤炭产业的集中地山西，都是推进去产能的重点区域，能够集中见效。

今年下半年以来，钢铁和煤炭市场的回暖和效益好转，虽然有多种影响因素，但去产能无疑起了最重要的作用，说明抓好去产能工作确实取得了成效，有利于行业脱困发展，这在一定程度上也印证了去产能的重要性和方向的正确性。

今年去产能还有哪些有待完善的地方？

虽然 2016 年的去产能工作全面完成了任务，但还有一些有待完善和需要进一步思考的地方，特别是如何做到标本兼治、长短结合。

一是如何更好地发挥市场机制在去产能中的作用。过去很多竞争性行业，比如家电、食品、纺织等都出现过比较严重的产能过剩，但最终靠市场的力量实现了供需关系平衡。虽然这一轮产能过剩主要是在重化工行业，但从上述行业发展的历史中我们一定可以找到不少值得借鉴的经验。

二是如何把原则性和灵活性相结合。原则性体现在必须完成中央确定的任务上，灵活性是指遇到具体情况时要实事求是。我们在地方调研中发现，去产能的任务越是分解到基层，就越没有了灵活性。以钢铁行业为例，如果过多地去掉高炉的产能，就会对转炉的配比产生影响，导致企业无法做到生产设备的最优化。

此外，中央目前的奖补政策主要针对人员安置问题，但在实际中也遇到一些新情况，比如有的企业早已经停产但设备并没有彻底拆除，也没有人员安置的任务；有的还在运营的企业，主要的损失是资产损失等，按现在的政策均不属于奖补资金的范围。所以，未来政策还有进一步完善的空间，而且要对已经停产的企业和没有停产的企业区别对待。

重视市场化、法治化去产能

中央经济工作会议提出，2017年要继续推动去产能，对比2016年，2017年的去产能工作在具体措施上会有哪些延续和变化？是否会从钢铁和煤炭行业领域扩容到其他产业？

中央经济工作会议强调以新发展理念为指导，以供给侧结构性改革为主线，因此，继续推进供给侧结构性改革仍然是2017年经济工作的主要任务，去产能工作也会按照既定的原则向前推进。

一是2017年是供给侧结构性改革的深化之年，同时，中国经济发展的内外部环境可能会出现一些新的、不确定性变化。所以，要坚持“稳中求进”这个工作总基调和方法论，既坚定不移地推进供给侧结构性改革，也要做好整个经济的宏观调控，将调整 and 调控有机结合起来。

二是中央经济工作会议提出，要防止已经化解的过剩产能死灰复燃，同时用市场、法治的办法做好其他产能过剩行业的去产能工作。我理解，2017年的去产能将会更加强调环保、能耗、质量、安全等相关法律法规和标准，这意味着将会更加严格执行行业标准和加强监管，实现法治化去产能。

三是如何更好地发挥市场机制在去产能中的重要作用仍然需要继续探索。比如是否可以考虑把各地去产能的目标变成指导性目标，而不是强制性目标，建立相应的激励和约束机制，给地方一定的可调节空间。同时，在一定区域范围内，探索产能置换指标的交易，解决微观层面特别是企业内部的平衡性问题。

2017年的去产能是否会从钢铁和煤炭行业扩容到其他产业，我的看法是，如果能在钢铁和煤炭行业探索出一些有效的做法，水泥、电解铝、平板玻璃等其他产能过剩的行业也可以借鉴，但这些行业，无论是总体市场规模还是影响力都相对较小，因此，可以通过行业自律实现去产能，特别是以法治化、市场化的手段解决产能过剩问题。

处置“僵尸企业”关系到去产能的成败，去产能的快速推进，客观上将需要处置“僵尸企业”数量集中在了一个较短的时间里，给相关工作带来挑战，有哪些方式可以化解这些挑战？

要处置好“僵尸企业”，首先要明确“僵尸企业”的定义。之前对“僵尸企业”的定义主要是定性的标准，指已经停产或者半停产，连年亏损，甚至资不抵债，靠政府支持和银行贷款维持的企业。但是，依照这些标准，我们并不能准确知道实际上有多少“僵尸企业”。以国有企业为例，国资委曾提出要用三年时间，完成处置300多家“僵尸企业”任务，但到底有多少国有的“僵尸企业”，并没有明确的说法。

虽然如此，但是我们至少有一个基本的判断，那就是，凡“僵尸企业”陷入债务困境都有比较长的一段时间了，不可能是短期的周转困难。通过处置“僵尸企业”去产能，主要还是存量的产能，对市场上的供给影响并不是很直接。所以，政府没有必要大包大揽，要主要依靠市场化的兼并重组，推进这项工作。

中央经济工作会议提出，创造条件推动企业兼并重组，妥善处置企业债务，做好人员安置工作，2017年将如何推动企业的兼并重组？

2010 年和 2014 年中央相继出台了《国务院关于促进企业兼并重组的意见》和《国务院关于进一步优化企业兼并重组市场环境的意见》，明确促进企业兼并重组的基本原则，即发挥企业的主体作用、坚持市场化运作、促进市场有效竞争，提出落实税收优惠政策、加强财政资金投入、加大金融支持力度、支持企业自主创新和技术进步、充分发挥资本市场推动企业重组的作用、完善相关土地管理政策、妥善解决债权债务和职工安置问题、深化企业体制改革和管理创新，加强对企业兼并重组的引导和政策扶持。在财税支持政策上提出，完善企业所得税、土地增值税政策，落实增值税、营业税等政策，这些原则现在依然适用。

推动企业兼并重组，首先要分清楚企业的债务情况。企业债务的形成有多种原因，有些企业的债务属于“发展性债务”，也就是说，这类企业往往有核心竞争力，比如专利、技术、核心产品等，通过市场化的兼并重组可以极大地增强企业活力。有的企业债务属于“生存性债务”，通常包袱较重，债务关系复杂，并不是资本市场中受欢迎的，更多情况下要破产重整或破产清算。因此，两类企业要求的政策条件并不一样。

以深化改革为核心建立去产能长效机制

钢铁和煤炭是一些地方的主导产业，大力推进去产能，使得地方面临较大的财政和人员安置压力，在去产能的过程中，如何平衡地方经济发展与过剩产能的关系？

短期内，去产能一定会对一个地区的经济发展带来压力，如影响 GDP、地方财政收入的增速、增加就业压力和银行不良资产，但是，要辩证地看。一个是整体与局部的关系。从整体看，特定地区的去产能，会使得整个行业的景气程度改善，从而有利于行业整体发展。一个是短期与长期的关系。从长期看，推进去产能，最终会使得经济发展的质量和效益得到改善，减轻未来发展的包袱。

对于 GDP 增速，此次中央经济工作会议再次强调“要坚持以提高发展质量和效益为中心”；对于去产能客观上带来的财政负担和人员安置的压力，通过中央财政专项资金的合理使用和财政专项转移支付可以解决一部分问题，从地方的角度看，也要平衡好政府支出和去产能的成本的关系，在保民生、保底线的过程中，更好地推进去产能工作。

去产能是一项系统工程，需要不断深化其他领域的改革，比如国企改革、推进产业转型升级等，需要哪些配套措施？

2003 年到 2012 年，在新一轮重化工业的快速扩张中，国有资本是主力军，所以，迄今相当多的国有资本和国有企业分布在产能过剩行业中，去产能首先涉及到的就是国有资本布局结构的调整。在新一轮国资国企改革中，一个基本趋势应该是国有资本要尽可能从产能过剩的重化工行业中退出，向战略性新兴产业领域集中。此外，国企内部也要通过有进有退实现资本布局结构的合理调整。最后，要通过深化国资国企改革，建立起化解产能过剩的长效机制。

去产能和产业升级是一个问题的两个方面。从某种意义上说，淘汰落后产能本身就是推进产业升级，通过不断提高技术和质量标准，形成相对先进的产能，才能最终满足消费者的需求升级。

去产能的过程中要把企业的技术改造和设备更新作为重点。现在很多企业的产品质量满足不了市场需求，甚至一些传统的消费品也存在质量问题，既有质量标准不够高、质量控制不够严、工匠精神不够等问题，也有客观上存在的技术和设备上的短板。所以，企业在去产能的过程中要同步做好“去也是在进”的转换，通过“瘦身”精神更好，规模减小但效率更高。[返回](#)

油价回暖中航运业的危与机

在经历长期多次的反复磋商后，石油输出国组织（OPEC）终于在 11 月份达成一项实质性的减产协议（《减产协议》），三大核心产油国沙特、伊朗和伊拉克摒弃前嫌，明确表示用实际行动支持减产。有报道称，《减产协议》约定 OPEC 石油总产量被限定

为每日 3250 万桶，合计每日减产 120 万桶，减产将从明年 1 月开始持续到明年 6 月，OPEC 将视减产的实际效果决定是否将减产延续到明年 12 月。另有报道称，非 OPEC 最大产油国中的俄罗斯已承诺将原油日产量减少 30 万桶，作为对《减产协议》的积极回应。在这些因素的共同作用下，国际油价从 11 月 30 日开始迅速回升，12 月 5 日的布伦特原油成交价格逼近 55 美元/桶。从目前的形势来看，OPEC 成员国与非 OPEC 产油国在 12 月 10 日的维也纳会议上达成更为实质性的《减产协议》，种种迹象表明 OPEC 本次的减产很有可能是“动真格”，而不是空喊“狼来了”。

然而，对于以燃油作为主要成本的航运企业而言，在运力供应持续过剩的大背景下，燃料采购成本上升无异是雪上加霜。更为严重的是，油价上涨对于全球经济复苏的抑制还将在一定程度上减少国际贸易对于运输的需求，进而加剧国际航运市场上运力过剩的局面，进一步阻碍航运业的复苏。不过，从目前油价回暖的趋势、国际航运市场的格局及国际资本市场的变化等方面综合考虑，航运业依然有非常充足的时间针对未来可能到来的高油价时代进行调整。

油价回暖的趋势

尽管 11 月 30 日国际油价在 OPEC 减产消息的刺激下涨幅高达 12%，但随后的涨势明显放缓，12 月 6 日还出现小幅下降。由此可见，在经历长期的低油价后，OPEC 对国际油价的控制能力正在下降，《减产协议》是否能真正落到实处尚不得而知；油价上涨后以美国页岩油为代表的高成本采油将重回国际原油市场；原油投机商可能的抛售套现进一步增加未来油价上涨的阻力。

OPEC 内部长期存在的分歧使当前 OPEC 对国际油价的控制能力已远不如其成立之初那样强大。产油大国长期存在的矛盾为《减产协议》能否落到实处打上了问号。从以往的经验来看，某些 OPEC 成员国在达成《减产协议》后偷偷增加产量的情况并不少见，实际减少的石油产量往往只有《减产协议》发布结果的 50%~60%。

未来油价的回升可能推动在低油价时退出原油市场的高成本产油国重新回归市场，由此引发的市场供应量增加也会在一定程度上抑制未来油价的回升。2014 年的油价暴跌及随后连续两年的低油价彻底摧毁了委内瑞拉、尼日利亚、巴西等高成本产油国的石油产业，美国的页岩油与加拿大的油砂生产也由于成本过高而呈现大范围的衰退。而以沙特、伊朗、俄罗斯为代表的低成本产油国凭借其成本优势迅速获得这些高成本产油国退出的市场份额，并成功通过增加产量弥补油价下跌所造成的收入损失，让国际油价不得不面对更大的下行压力。目前全球石油消费能力已近饱和，低油价产油国已无法通过增产来弥补销售方面的损失，油价若继续徘徊在低位就变得难以接受。然而，油价一旦上升到一定程度，以美国页岩油为代表的高成本产油国重归国际原油市场将不可避免，此时国际能源市场上的需求若没有相应增加，油价将难以进一步提升。

油价回升可能令原油投机商抛售套现，在一定程度上抑制未来油价迅速回升。国际原油市场上的投机商们往往在油价暴跌时大量采购原油，以求在未来油价上升时出售牟取暴利。因此，每当油价暴跌时，市场上都会新增大量的投机性购买需求。随着原油消费和投机购买力的不断消耗，自年初开始全球的石油储存空间告急。由于无法找到合适的买家，年初开始就有一些能够通过苏伊士运河的油轮开始选择绕行好望角，并以更低的航速航行，而更多的油轮则选择在港口附近抛锚，以等待港口储油设施重新获得接收能力后卸货。未来油价回升将在一定程度上刺激原油投机商向市场抛售囤积的原油，从而抑制未来油价的迅速上涨。

从目前 OPEC 成员国和非 OPEC 产油国关于减产的态度来看，未来的油价上涨依然是大势所趋，但上涨过程或一波三折。油价回升后高成本产油国能够释放的石油产量和国际原油市场上投机性库存的消耗情况将决定未来油价的走势。未来油价能否大幅上涨还有待于新增的市场供应达到一个稳定阶段后才能准确判断。

油价回暖中航运业的演变

对于以燃油为主要成本的航运企业而言，油价上涨通常不是好事。燃料在航运企业的总成本中所占的比例通常在 40%~50%，高油价时代曾一度达到 72%，因此国际能源市场的价格波动对航运企业业绩的影响会非常明显。低油价不仅能有效降低航运企业的经营成本，还能在一定程度上刺激全球经济增长，提升全球贸易运输需求，进而为航运企业创造新的市场。从航运业的特点和国际能源、航运市场的供求关系变化分析，国际航运与油价通常会呈现负相关关系，油价上涨很可能会在一定程度上抑制航运业的复苏。

未来油价上升将使国际能源市场呈现“冰火两重天”的局面。从历史上来看，每一次油价上涨都会对国际油运市场造成明显冲击。一方面，高油价将直接抑制全球能源贸易，油运需求减少，进而引发油运市场运力过剩，运价下跌；另一方面，油价上涨将直接导致油运企业经营成本上升。自 2014 年年底油价暴跌开始的油运“黄金时代”很可能随着本轮油价的上涨而暂告一段落。然而，油价上涨将在一定程度上缩小以 LNG 为代表的新能源与传统燃油间的价格差距，刺激以 LNG 为代表的新能源贸易，进而促进 LNG 运输业务的繁荣。未来，气体运输市场很可能逐步取代油运市场，成为国际航运市场上新的增长点。

从目前的实际情况来看，油价上涨对于自 2008 年起就饱受运力过剩之苦的散运市场而言影响似乎并不明显。由于与油轮和集装箱船相比，散货船在运输相同重量货物时所消耗的燃油是最少的。目前国际散运市场上的主流船型多在 21 世纪初高油价时期订造，设计重点更关注节能环保，因此未来国际油价温和上涨对散运市场的影响将非常有限。未来散运市场的变化主要取决于供求关系，在运力过剩现象没有实质性改变前，散运市场难有起色。

油价回暖对国际集运市场而言可谓“几家欢乐几家愁”。与航速只有 14~16 节的散货船相比，传统集装箱船航速通常在 25 节左右，属于高能耗船型。通常载箱量在 4000TEU 左右的集装箱船每天消耗燃油高达 140~150 吨，而载重量与之相似的散货船只有 30 吨左右，油轮也只有 35 吨，差距有 5 倍之多。如果只考虑燃油成本，相对散运市场和油运市场，集运市场对油价的变化无疑更为敏感。进入 2012 年后，集运市场上的主流船型开始有了实质性的改变，一些有远见的船东开始选择降速增效船型，减少船舶营运过程中的油耗，达到降低企业成本的最终目的。在这一概念指导下，主流集装箱船航速开始从 25 节降至 22 节，2014 年甚至出现设计航速仅 14.5 节的超大型集装箱船。从后续的经营实践来看，降速无疑是非常明智的选择。对于选择低速船型的船东而言，油价的回暖将在一定程度上提升企业的综合竞争力；对于坚持高速船型设计方案的企业而言，燃油成本提升必将导致企业未来的经营雪上加霜。

不容忽视的国际资本市场

国际资本市场对未来国际原油和航运市场走向的影响同样不容忽视。因为无论何种类型的国际贸易最终都需以货币形式进行结算，国际贸易的这一特点决定了国际能源和航运市场在相互发生作用的过程中，还会同时受到国际金融和货币市场变化的影响。通常情况下如果货币供应充足，商品价格上涨就会刺激相应领域的投资，进而促进相关行业的进一步发展。反之，如果货币供应量不足，商品价格难以持续上涨，其所在生产领域就难以获得国际资本的支持，相关行业的发展受到一定抑制。

后金融危机时代国际能源和航运市场同时逆势上扬的例子充分说明国际货币和资本市场变化对实体经济的巨大影响。美联储自 2008 年起开始实施的连续三轮量化宽松货币政策迫使全球主要贸易国家纷纷采取相似的货币政策应对，大量货币进入投资领域。从目前全球政治经济格局的变化来看，未来美联储加息政策、欧元在全球的信任危机、中国“一带一路”战略以及以印度为代表的新兴市场国家的崛起，都将在一定程度上加剧实体经济领域流通货币的缺乏。未来以石油和航运为代表的实体经济如不在短时

间内取得实质性的增长，就可能长期面临“钱荒”的尴尬局面，没有足够的资金支持，油价和运价上涨依然相当乏力。

国际贸易市场上的“去美元化”也是分析未来国际油价和航运走势过程中一个值得重点关注的问题。自从1973年布雷登森林体系宣告全面崩溃后，曾经在国际贸易市场上独占鳌头的美元地位开始动摇，1999年欧元区的设立进一步打击美元在国际贸易中的地位。从目前国际航运市场的格局来看，欧元区国家所占的市场份额远超北美。与此同时，欧洲国家对能源进口方面的需求也高于北美，未来欧元区国家与世界各国的贸易采用欧元结算的可能性依旧存在。目前世界经济引擎的东移也在影响未来国际贸易清算体系的格局。近年来中国政府推行的“人民币国际化”以及“一带一路”战略，对于未来亚洲地区贸易清算体系的影响不可低估。去年年底，产油大国俄罗斯就曾暗示希望与中国的能源贸易都采用人民币进行清算，地处中亚地区的上合组织国家也曾提出过类似的需求。这些因素都将使得未来的国际贸易清算体系更为复杂，市场变化也将变得更加难以预测。

随着全球范围内低成本石油资源的日趋枯竭，未来油价在震荡中回暖将是难以改变的趋势。油价的上涨对于未来航运业的发展而言既是机遇也是挑战。从某种意义上来说，在后金融危机时代饱受运力过剩之苦的航运业，之所以能够生存很大程度上得益于国际能源市场上长期持续的低油价。

尽管未来油价的上涨对于航运企业而言并不是好事，然而其缓慢增长的特点将给航运业留出足够的调整时间。未来拥有大批低能耗船型和完备的能效管理制度的企业无疑将更具竞争力，国际航运业的格局也可能发生针对性的转变。[返回](#)

经济新常态下的港口航运创新发展

12月14日，由上海海事大学主办，上海国际航运研究中心承办的“SISI国际港航发展论坛（2016）——经济新常态下的港口航运创新发展”成功召开！

经济新常态下的航运业长期处于低位运行，供求失衡、运价低迷、成本上涨、利润空间紧缩笼罩着航运业，短期内似乎看不到缓解的迹象；曾经红红火火的港口发展也出现了拐点，吞吐量增速下滑，港口企业利润下降；港航正面临一场颠覆性的变革，唯有创新才能摆脱目前的困境。但航运的创新之路在何方？论坛上，国内外专家、企业高管和政府官员共同论道港航业的战略转型、模式创新、供给侧改革和新业态培植，以推动我国港航业面对经济新常态，谋求新突破，实现新发展。

全国政协常委委员、民建中央副主席、上海市政协副主席周汉民，交通运输部前副部长、全国政协委员、国际海事组织海事大使徐祖远，上海海事大学党委书记金永兴，上海海事大学校长黄有方，上海海事大学副校长严伟等嘉宾莅临会议。上海国际航运研究中心于世成主任主持开幕式，上海海事大学党委书记金永兴致辞，对论坛的召开表示了祝贺。

目前，国际贸易和物流领域正在发生着深刻的变革。一方面，电子商务正在改变着传统的商业模式，大量的交易信息通过网络源源不断地产生；另一方面，随着物联网的应用，分布在物流和交通各个环节的传感器也在时刻产生着海量数据。政府和企业掌握了比过去更多的数据，人们迫切需要新的手段来充分发挥这些数据的价值。

上海国际航运研究中心长期致力于深度挖掘船舶自动识别系统（AIS）大数据，从而为港航市场分析提供有力支撑。论坛上，上海国际航运研究中心基于AIS大数据的港航市场分析系列产品正式对外发布！

1《沿海部分集装箱港口综合服务评价指数》

为客观、定量的反映中国沿海主要集装箱港口的运营服务、口岸服务、拖轮引航服务等方面的综合效率和服务水平，上海国际航运研究中心（SISI）联合北京亿海蓝科技

有限公司利用 AIS 数据与研究中心港航大数据系统共同开发并发布《沿海集装箱港口综合服务评价指数》，综合衡量当前各集装箱港口的生产效率与服务水平。

2 国内干散货海运船舶营运效率排名

基于 AIS 获取国内沿海干散货船舶的营运时间、航行时间、航次数等航行基础数据，对国内运力排名前三十大的沿海散货船东所拥有的沿海散货船舶进行船舶营运效率评价并排名，最终获得船舶营运效率较为优越的全国前十大沿海散货船东。

3 基于 AIS 系统全球海岬型船舶动态监测分析

通过 AIS 识别全球海岬型船的实时动态轨迹，融合全球 500 个核心干散货港口数据，对海岬型船舶进行系统甄别，深入分析全球海岬型船的所处位置、挂靠港口、航行状态、航行路径等，运用大数据挖掘相关理论实现实时全球海岬型船的流量、流向分布，并与运价匹配，通过大数据分析建立联系，挖掘即时运力分布与运价变化的内在规律。同时匹配船舶基础信息，可以实现对不同航运公司运力分布、承运比例等进行挖掘，为航运企业、铁矿石贸易商、金融机构提供运价制定与预测、铁矿石交易、衍生品交易等决策依据。

金永兴书记指出经济新常态是我国当前经济发展的新阶段。习总书记多次在讲话中阐述了“新常态”的内涵，即经济增长从高速转为中高速，从规模速度型粗放增长转向质量效率型集约增长，从要素投资驱动转向创新驱动。他指出，经济新常态下的航运业既面临诸多挑战，航运运价低迷、成本上涨、利润空间紧缩的局面在短期内似乎看不到缓解的迹象，港口吞吐量增速下滑，港口企业利润下降等情形普遍存在。

不过，经济新常态同时也孕育着发展机遇。金书记在论坛上说，当艰难维持已有模式仍无法摆脱困境时，创新的机会成本正在降低，创新将成为经济新常态下港口和航运谋求发展的主旋律。因此，今天我们共济一堂，共同探讨港航业的战略转型、模式创新、供给侧改革和新业态培植，以推动我国港航业面对经济新常态，谋求新突破，实现新发展。

上海海事大学是一所以航运、物流、海洋学科为特色的高校。金书记强调，我们不会停下致力于培养学生创新创业精神的脚步，这是海大学生在未来职场上的核心竞争力，同时我们也希望这些学生成为未来行业创新的前驱者。同时，他还强调，上海国际航运研究中心是我校重要的智库平台，也是上海国际航运研究协同创新中心的牵头成员，我们希望借助这个平台整合政府、企业、教学和研究各方面创新要素的综合力量，搭准港航创新的脉搏，探寻港航创新的着力点，为港口和航运创新发展扫清障碍和提供动力。

4 经济新常态下港口供给侧改革的思考

交通运输部前副部长、全国政协委员、国际海事组织海事大使徐祖远就“港口供给侧结构改革”发表精彩演讲，指出我国港口供给侧结构性改革已经到了势在必行、别无选择之境。

自 2015 年 11 月 10 日，国家领导人习近平总书记提出，“在适度扩大总需求的同时，着力加强供给侧结构性改革，着力提高供给体系质量和效率，增强经济持续增长动力，推动我国社会生产力水平实现整体跃升”以来，已历时一年。纵观国内产业发展，都在积极践行国家“三去一降一补”的供给侧结构性改革方针。徐部长表示，不过我国港口市场化改革相对较晚，市场化程度仍有待提高。实际上，我国港口产业是在市场的作用下“被”改革。

从实际数据来看，今年前三季度我国进出口贸易总额下跌 7.8%、进出口货运量增长 1.0%，价量增速均创 09 年以来新低，增速倒挂和出口量价齐跌，一定程度上反映出我国贸易结构转变的新常态。

从港口领域来看，港口运输下行压力凸显。全国规模以上港口累计完成货物吞吐量增速已由 2013 年起的 10.3%、4.5%、2.8%下滑至今年前三季度的 2.2%，集装箱增速也

下跌至 3.5%。与严峻的外贸形势相比，国内运输需求同样低迷。自去年下半年起，岁末年初内贸一度陷入负增长，年内累计增速仅 1.5%。当前我国港口贸易需求正发生改变，经济新常态、贸易新常态已经来临。我国港口供给侧结构性改革已到了势在必行、别无选择之境。

同时，徐部长指出，船企联盟、船型升级、航线重组、纵向整合等新趋势也将倒逼港口加速改革。今后，随着国内产业结构调整，港口货种结构将发生较大变化调整，部分地区港口运输能力与市场需求也将更不相符，存在区域性和结构性产能供给过剩；传统生产模式和单一经营业务无法满足新的运输需求和实现新市场拓展的需要。行业经营成本仍居高不下，资源分散，主营业务利润率不高问题越发凸显。

徐部长强调，近年来，国家政府为加快推动我国港口供给侧结构性改革已做出了积极的努力。交通运输部曾发布《交通运输部关于推进港口转型升级的指导意见》，指出我国港口转型升级必须积极拓展服务功能、科学配置港口资源、加强技术和管理创新。同时，在《交通运输部关于全面深化交通运输改革的意见》中也提出要推动港口资源整合，促进区域港口集约化、一体化发展，并支持国有港口企业创新建设、经营方式，发展混合所有制经济。《国务院关于促进海运业健康发展的若干意见》则要求形成具有较强国际竞争力的港口建设和运营商、全球物流经营主体。众多行业指导性意见均为当前我国港口供给侧结构性改革指明了发展方向。此外，促进港口产业减税、减费，降低企业负担，优化港口行业费收结构的实质性改革的利好政策也积极推出。

面对经济新常态下的增长压力，徐部长提出了港口产业供给侧结构性改革应实现立体化的“三维”改革，从港口资源整合、产业结构转型和国际市场化三个方面寻找突破。

第一，加快港口资源整合，促进产业资源统筹协调、均衡发展。

坚持从国家和区域港口布局出发，平衡沿海沿江港口服务供给、减少港口资源重复开发、利用率不高。要统筹谋划区域内沿江沿海岸线和港口资源，集中优势打造运输高效、功能齐备、布局合理的现代化港口，以解决当前沿海沿江港口资源分散、港口规模小而散、集约化程度低、区域分割、功能布局不尽合理等问题。

第二，加快港口产业转型，步入“综合物流服务供应商”时代。

港口企业逐渐步入“低增长、低收益”的新常态。从供给侧改革的角度看，必须要做大做强港口建设-运营-服务板块，加快港口主业转型升级，以创新带动新需求。实施多元化战略，打通全程物流服务纵向一体化产业链，推动港口从单一的吞吐量驱动型经济，向复合型多产业驱动型经济发展，打造港口新增长极。

第三，加快国内港口企业国际化步伐，降低经营风险。

随着国家“一带一路”战略的实施，国内港口企业走出去既是提升国际基础设施互联互通水平、降低国际运输瓶颈，同时也是引导国内产能转移，实现合作共赢。不过，当前由于国际经贸形势和政局动荡，加之对国外法律和人文情况了解不够，使我们国内港口企业海外投资、参与国际经营都面临一定风险和挑战；同时，适应国际化发展的国际性人才也相对缺乏。建议有海外投资、海外合作意向的企业积极沟通、谨慎选择，投资之前做好充足的论证和评估工作。

5 国际航运发展五大环境

全国政协常务委员、民建中央副主席、上海市政协副主席周汉民教授主旨演讲

全国政协常务委员、民建中央副主席、上海市政协副主席周汉民教授就“国际航运发展五大环境”发表精彩演讲，提出中国港口和航运事业应该追随自由贸易区、京津冀一体化、长江经济带和“一带一路”四大国家战略，在注意国际航运发展面临的政治、经济、文化、社会和法制五大环境的基础上，以更大的开放倒逼更深入的改革。

谈及自贸区战略，周汉民教授强调，中国“自贸区”战略从上海自贸区 1.0 时代，发展到上海、天津、福建、广州四大自贸区协同并进的 2.0 时代，再到 2016 年 9 月第

三批、7个自贸区的3.0时代，明确指出了一个问题——何以解忧，唯有改革，而且是更深入的改革。

周教授指出，发展国际航运，五大环境要格外注意，即政治环境、经济环境、文化环境、社会环境和法律环境。

世界经济发展正面临全球化和反全球化的博弈中，中国入世15年市场经济地位却遭质疑，特朗普当选美国总统入主白宫等等，都会对航运业发展产生深远影响，可见国际航运发展的政治环境不容忽视。

2016年喧嚣尘上的美元加息会出现吗？周教授明确表示：从2016年发达经济体的经济发展情况看，各国经济基本发展平平，唯一的亮色则是美国第三季度GDP的2.9%。所以，我认为，会；而且2017年，美元加息之路将会持续。要注意美元加息对中国经贸发展的影响。

文化对于人的影响是绝对不能小觑的。在“一带一路”战略，我们需要不断地身体力行，不断地向一带一路沿线国家和地区传播坚持开放合作、坚持和谐包容、坚持市场运作、坚持互利共赢的“四个坚持”的基本原则，和政策沟通、设施联通、贸易畅通、资金融通、民心相通的“五通”思想，急于求成、竭泽而渔不是明智的做法。

周教授强调，政府需要高举公平和正义的鲜明旗帜，打破极端民族主义等对于推进社会交流的阻碍；同时，还要注意到法律障碍丛生问题。他提出发展国际航运业面临的法律障碍主要包括四点：第一，缺乏契约精神，权责不分，职责不明，利益与风险不确定；第二，税法的契合问题；第三劳动者权益保护问题；第四，知识产权保护问题。

最后，周教授提出了一句8字箴言：各美其美，美美与共，表达了其对航运业未来发展的新理念和美好愿景。

“各美其美，美美与共”，出自社会学家费孝通先生提出的用以处理不同文明之间关系的十六字箴言——“各美其美，美人之美，美美与共，天下大同”。2014年6月28日，习近平总书记在和平共处五项原则发表60周年纪念大会上提出：我们应该把本国利益同各国共同利益结合起来，努力扩大各方共同利益的汇合点，不能这边搭台，那边拆台，要相互补台、好戏连台。要积极梳理双赢、多赢、共赢的新理念，摒弃你输我赢、赢者通吃的旧思维，“各美其美，美人之美，美美与共，天下大同”。

6 从供应链角度看航运业共给侧结构性改革

上海海事大学黄有方校长就“航运业供给侧结构性改革的”发表了精彩演讲，并提出了几点思考。黄校长提出，当前我国航运产业供给侧结构存在4个方面的核心问题：

第一，严重的运力供给过剩，虽然全球船舶运力增长有所放缓，但全球运输需求持续低迷，造成运力供给过剩。

运力供给过剩是当前航运产业面临的最大难题。1990-2003年全球船舶运力年平均增长率为2.83%，而2003-2013年全球船舶运力年平均增长率上升为6.86%。虽然在2013-2015年船东更加谨慎，新增订单大幅减少、部分订单推迟交付甚至取消、老旧船舶拆解加速等更加频繁，运力年均增速也减缓至3.35%。但是当前运力增长依然略高于全球海运贸易量的年均增幅2.64%（2013-2015年）。

第二，航运企业管理制度短板凸显。作为国际化程度最高的行业之一，我国航运企业在管理体制方面已取得了明显进步。但对标世界一流航运公司，我国航运企业在管理体制、经营模式、盈利能力、国际竞争力等方面仍存在较大差距。在当前持续低迷的市场背景下，航运企业兼并重组频繁，主要的航运巨头纷纷通过裁员来控制成本，是推动企业转型升级的必然之举。我国国有航运企业受制于体制机制、社会责任等问题，仍然无法完全的市场化运作，人员过剩问题突出，难以更好的控制成本与推进企业的转型升级、创新发展。管理体制不合理、管理模式粗放、人员冗余、风险控制能力不足等问题凸显。

第三，抵抗市场风险的能力差。面对当前全球航运形势，我国不同类型航运企业都面临适应市场波动、管控市场风险的紧迫问题。对于大型国有航运企业来说，一方面受当前航运形势低迷拖累，经营业绩不尽如人意，企业负债率高。另一方面，国有航运企业在动态市场实时跟踪、快速决策与调整机制、风险防范措施等方面仍然存在较大不足。中小型航运企业融资难、融资成本高的问题，已是不争的事实。同时，也会制约中小航运企业的做大做强。民营航运企业在资金、技术、经营管理、人才资源、国际化运营等方面仍不成熟，抗市场波动风险的能力较差。

第四，现代航运服务发展滞后。基础航运服务形成一定规模优势，国内航运要素集聚度非常高，同时航运新业态取得一定进展（如航运电商、大数据等），但高端航运服务规模或者体量较小，国际影响力明显偏弱，航运总部、国际性组织或机构总部依然偏少（仅为办事处、分公司、子公司等）。

伴随亚洲主要国家或地区港航基础设施的逐步完善，航运金融、航运保险、海事仲裁、海事法律等高附加值航运服务要素也开始向亚洲转移，并且呈现加速趋势。然而从当前国际航运中心诸多要素承接来看，新加坡、香港和上海等城市具有一定的基础。不过，无论从融资环境、市场秩序、政策配套、人才基础、总部经济，还是从产业发展基础、行业集中度来看，新加坡都已经具备了明显优势，且从实际企业转移情况来看，其优势更加明显。

随后，黄校长提出了航运业供给侧改革的几点思考。

航运要素供给与市场要素需要之间是否有效匹配？

航运企业的经营理念与管理模式是否适应当前最终消费者对于全程供应链一体化的运输需求？

围绕航运产业有关的信息流、物流、资金流等是否能够为航运产业的可持续发展提供强有力的保障？

首先，航运与供应链需要实现“一体化”发展。黄校长指出，四流合一，航运不仅仅是运输的过程，而是一定要考虑商流、资金流、信息流和物流。他认为航运企业关注的是一段一段的运输，而消费者需要的全程服务。因此，航运企业需要考虑能否为最终消费者提供全程的一体化的运输服务。

其次，航运发展战略应该成为国家供应链战略的重要组成部分。黄校长认为，随着全球供应链体系不断扩展和创造价值，供应链水平的高低已经成为衡量一国综合实力的显著标志之一，美国和欧盟率先将全球供应链战略提升到国家战略的高度。作为中国新一轮经济发展核心竞争力之一，供应链已经从企业和产业层面，上升为国家发展战略。而且，他强调，为应对《美国全球供应链安全国家战略》和《欧盟网络安全战略》，中国需尽快建立国家供应链战略体系。

第三，应该高度重视“航运+自贸区+供应链”的联动发展。经过近三年多的建设，我国自贸区形成了“1+3+7”的战略布局。物流成为新设自贸区的主要产业和推力，自贸区改革创新的核心是自贸区供应链的改革与创新。“航运+自贸区+供应链”联动发展是指航运与自贸区+物流、自贸区+商流、自贸区+信息流、自贸区+资金流的一体化发展，以此推动航运业的转型升级。

第四，航运与供应链和供给侧改革的协同推进。黄校长表示，现在的航运企业经常强调成长性、竞争性、盈利性，但是正是这种经营理念导致了供给侧结构的矛盾。他认为，企业要考虑的应该是拥有能力、控制能力、服务能力、适应能力等四项能力。面对经济新常态，在供给侧结构性改革的战略背景下，四大能力建设应该成为中国航运企业基于供应链的转型和创新发展的的重要理论和实践评价标准。

7 第三次工业革命对航运发展的影响

上海国际航运研究中心秘书长真虹就“第三次工业革命对航运发展的影响”发表主旨演讲，提出中国航运企业应尽快成为物流价值链的集成商，提供与规模化定制式制

造相匹配的定制化的物流供应链服务，应该在强化洲际间干线运输的同时，把更多的注意力引向洲域内（区域内）的航运需求，应将人力、资金等资源投放到物流的末端，在货源地创造一种面向“社区”的精准服务。[返回](#)

任虹：港航业推进供给侧结构性改革的思考

港航业发展面临的环境分析

从国际看，金融危机后，世界经济格局正经历着深度调整经济复兴的进程并不顺利。主要经济体经济形势分化，国际贸易趋向低迷，跨境投资流向多变，资本流动加速，经济增长速度减缓，需求结构明显变化，全球地缘政治、政府信任等风险逐步推高，对我国现有的经济结构和庞大的生产能力构成严峻挑战。

从国内看，工业化城镇化农业现代化深入发展，人均国民收入稳步增加，经济结构转型加快科技水平整体提升。经济社会发展和综合国力将再上新台阶。内、外部形势要求交通运输统筹国际、国内，既要为拓展西部发展空间技工支撑，又要为扩大内需提供保障。

从交通看，经过改革开放特别是近十年来大规模、高速度的建设，各种运输方式的网络骨架、技术设备都达到了较大规模和较高水平，构建便捷、安全、经济、高效的综合交通运输体系的基础条件已经具备。“十三五”时期，交通运输将进入有效整合交通资源，实现各种运输方式从分散、独立发展转向一体化发展阶段，是交通运输综合发展的战略机遇期。

港航业推进供给侧结构性改革的三点思考

港口航运业得益于较早的对外开放，一直是交通运输领域总思路开放、理念前卫、市场发育发展成熟的领域，港口在经历了近二十年高速度、大规模的基础设施建设之后，今后如何服务于国家对外开放、经济贸易、社会事业和自身发展，如何转交发展方式处理好长期与短期、供给与需求、政府与市场、国内与国外的关系，把握好培育和形成新的增长动力，促进产业结构升级，解放思想推动社会创新，深化改革开放，实现转型、稳步、有序的发展，向更高层次递进，可以从以下三个方面着手。

“走出去”战略，主动行为

“走出去”有两层含义：第一，融入“一带一路”大棋局，迈向国际航运市场；第二，跳出港口自身，融入区域大格局。

融入“一带一路”大棋局。是新时期在我国进一步对外开放的先手旗、大棋局，陆上依托国际大通道，以沿线中心城市为支撑，以重点经贸产业园区为合作平台，共同打造新亚欧大陆桥、中蒙俄、中国-中亚-西亚、中国-中南半岛、中巴、孟中印缅六大经济走廊；海上以重点港口为战略节点，共同建设通畅、安全、高效的运输大通道。以交通基础设施为突破，以融资平台为抓手，以人文交流为纽带，形成更大范围、更宽领域、更深层次的区域经济一体化新格。在这一过程中，需要我们努力推进建立统一的全程运输协调机制，促进国际通关、换装、多式联运有机衔接，形成统一的运输规则，实现国际运输便利化。推动口岸基础设施建设，畅通陆水联运通道，增加海上航线和班次，加强海上物流信息化合作。

今后，交通运输发展的视野不同于以往，呈现走向国际，全球视野发展的大趋势，客观上需要水运业转变发展理念，改变过去以中国地图为版图进行规划、为着眼世界地图为蓝图的规划思路，提高通道和枢纽的国际连通度，融入全球经济一体化，成为全方位支撑国家对外开放和保障国家经济安全的服务系统。

港口作为战略支点，发挥着十分重要的作用，一方面，从国家战略方面考虑，要求我们注意根据外交条件和实际需要，增强海上国际通道的运输能力，保障我国获取和运输资源的安全性，维护国家利益，尤其在能源、原材料储运中适度超前、留有余地，并做好应对突发事件的预案，以保障国家经济安全；另一方面，依托自身的港航投资优势

和管理经验，选择政局稳定、法律环境宽松、区位优势优越、劳动力丰富、基础设施较好、对我国友好的地区、港口或航运企业，积极稳妥地开展合资合作、兼并收购、特许经营、BOT等，通过这些方式，使我国港航企业迈向国际航运市场，以提升我国港口航运业参与国际航运市场的竞争力。

在“走出去”方面，上港集团、烟台港集团、招商局国际、中远太平洋、中海集团、中国建筑、中交集团等在海上丝绸之路与沿线港口进行了广泛而卓有成效的合资合作，积累了丰富的经验可供后人借鉴。

跳出所在城市，融入区域格局。我国是全球加工制造工厂，规模经济效益十分明显，但随着生产规模的不断扩大，规模效益递减的规律开始显现，仅靠增加人力、原材料、资金等生产要素的投入，所能产生的效益增加变得更加不明显，需要寻求其他要素资源的投入，扩展区域范围，在更大范围内配置资源，寻求新的发展空间。因此，跳出港口所在城市，融入区域经济的大格局成为迫切。

过去二十余年的港口发展，一方面货物在空间的集中度大幅度提升，沿海从北向南逐渐形成了大连、天津、青岛、上海、宁波、厦门、广州、深圳等组成的枢纽港口，集装箱、大宗货物不断积聚，形成了港口和枢纽发展的规模经营、良性循环；另一方面在战略层面上，更大范围内带动了沿海、沿江及其内陆区域的经济发展，如上海港口带动了上海市、长三角及长江沿线流域的经济社会发展，大连港口带动了大连市、辽东半岛及东北三省和蒙东地区的发展，连云港港口带动了陇海沿线从江苏至新疆的发展，广州和深圳港口带动了珠三角、广东及华南地区经济社会的发展等等。

充分发挥港口作为枢纽在区域经济社会发展中的作用，以港口为龙头整合资源，推动有条件的港口向临港加工业、自由贸易港、邮轮母港等高一个层次的港口转型升级，在聚焦传统主业的同时，沿着产业链向上游研发和下游拓展，成长为港口与产业联动、港口与区域联动，多元化发展的格局，融入和服务区域、城市群、经济区的经济社会发展，成为互利共赢的命运共同体，逐步由做“大”实现为做“强”。

“龙头”战略，长江经济带发展

“龙头”战略分两个层面：一是，充分发挥上海国际航运中心的龙头作用；二是，发挥长江经济带一体化运输的龙头作用。

充分发挥上海国际航运中心的龙头作用。从上世纪九十年代至今，上海国际航运中心经历了二十多年的发展，从最初的摸索、洋山深水港区的开发建设，到今天集传统航运业（包括集装箱运输、江海联运、多式联运），船舶交易和融资租赁、保险理赔，上海港与长江沿线港口的资本合资合作，上海国际航运研究中心（上海国际航运中心）、自贸区、《上海市推进国际航运中心建设条例》等硬件、软件于一体的现代综合性服务平台，对其他航运中心、物流中心等的发展改革起到了试点、示范作用。

近两年，随着推动长江经济带发展战略的实施，上海国际航运中心枢纽、功能持续增强。今后，在巩固现有成果的基础上，在长江经济带实施供给侧结构性改革过程中，谋划充分发挥上海国际航运中心作为沿长江经济带“龙头”的引领和示范作用，充分发挥国际航运中心软实力的实践带动作用，破解行政区划的障碍，采用传帮带的方式，助推整个长江经济带上的南京区域性航运中心、武汉长江中游航运中心、重庆长江上游航运中心、浙江舟山江海联运服务中心，根据自身的发展特点、规律和需求，拓展业务、出台条例、信息共享、联合联动，促进各类航运中心的协同发展，形成内外统筹、江海一体的大格局，上海完全有基础、有能力去筹划。

发挥长江经济带一体化运输的龙头作用。纵观世界上发达国家交通运输发展的历程，交通运输发展都随着各国经济社会的发展而不断演进，由各种运输方式的分散发展到综合交通的发展，运输一体化是发展的趋势。对我国而言，需要在借鉴国际经验的同时，考虑我国的国情特点，有效配置、整合交通资源，实现各种运输方式从分散、独立

发展走向协同、综合、集成，促进交通运输的一体化发展。这是交通发展阶段性转换的必然要求，更是交通贯彻供给侧结构性改革的必然选择。

交通运输一体化发展要求我们逐步实现四个转变，即：由各种运输方式独立发展向综合协调发展转变；由以交通建设为主向交通建设与运输服务并重转变，由单纯依赖要素投入发展向要素投入、科技进步、体制机制和管理创新并举转变，由通道建设为主向通道与枢纽建设并举转变。

在长江 2800 余公里的流域上，上海应该作为沿线的龙头，发挥各种运输方式的技术经济优势，在基础设施、技术装备和运输服务等硬件和软件方面，引领长江经济带的协同、综合、集成发展，形成安全可靠、布局合理、结构优化、经济便捷的一体化交通运输的有机整体。

“产业战略”，做强港口

“产业战略”主要从四个方面讲，一是“全产业链”战略，攫取高端；二是“互联网+”战略，创新业态；三是融入资本市场，包容性发展；四是企业品牌战略，参与国际竞争。

“全产业链”战略，攫取高端。融入现代服务业等新型业态是发展趋势。港口需要以国际航运中心、自贸区为契机，着力推进现代服务业的发展，一方面提供金融、保险、代理、商务、法律、海上信息、船舶服务、航运交易以及货物中转、储运、配送等多种经营；另一方面融入其后方的保税区、工业区、开发区、园区、加工区等临港产业区，开辟新市场、扩大运营范围、延伸产业链，为其提供增值服务、高端商贸物流服务，发展“港口经济”（“港口经济”的概念可以探讨，也有学者提出“港口的商业化进程”），从传统的港口装卸、仓储、中转功能向提供分拨、配送、信息处理分析及包括供应链解决方案、企业物流模式设计等多样化的物流增值服务转型，以商流、物流、信息流、资金流等为载体，发展集流通和消费为一体、全球采购与产品整合及金融服务的综合性供应链服务平台，向全产业链延伸，发展现代服务业，逐步实现传统的港航业与现代服务业资源整合、双轮驱动、多业联动、跨界融合、攫取高端，进而提升港口的综合服务水平，做强港口，参与国际航运竞争。

“互联网+”战略，创新业态。随着世界经济加速向以网络信息技术产业为重要内容的经济活动转变，以信息化改造提升传统功能，提高供给侧的服务和效率、效益，推动传统产业数字化、智能化、网络化转型，是今后发展的大趋势之一。互联网等新技术如何引领港口航运这一传统行业的发展，为新常态下探索港航业的创新性、可持续发展提出了新的课题。如港口信息化建设、物联网、船联网技术的应用，将每个智能设施作为一个物理节点，全面接入网络，实现以港口为节点连接万物、网络运行的智慧港口，延伸服务范围、拓展产业领域、创新港航产业。

融入资本市场，包容性发展。需要在市场环境中开拓思路，突破行政区划的制约，企业间通过一定程度上资本层面的合资、合作、重组、并购等方式，实现港口资源整合，形成跨地区的区域港口运营联合体、合作联盟等，弱化港口间的竞争，形成适度的竞争态势，强化优势互补、强化合资合作，以共赢为驱动，最大限度地释放港口的生产力，扩大港口的运营范围，提升港口自身的竞争能力，提高服务效率和水平。

从规律上看，当港口企业发展到一定资本能力，区域经济辐射需要港口为之服务而本区域内又缺乏深水岸线时，跨区域的联合与扩张就成为必然，如上海港集团与长江沿线港口企业、宁波港口集团与舟山港口企业、厦门港与漳州港口、河北省内港口企业之间等等的合资合作。这种趋势需要我们设计部门在更广泛的区域经济的范畴、以战略联盟的思维考虑港口的整体发展，从点的发展延伸到线，甚至辐射到面的发展。

企业品牌战略，参与国际竞争。在港口航运业的发展中谋划企业的品牌战略，以码头产业资本化和资本运营运作的码头运营商在全球的规模化发展已逐渐成为趋势。近年中，在集装箱港口的建设并集中形成枢纽的发展进程中，我国沿海开始形成了以码头公

司为主、以船公司为主、码头公司和船公司合资合作等三种形式为主的港口运营商，我国一些港口企业的产业资产证券化程度较高，这为未来的产业运作和资本运作提供了有力的空间，奠定了良好的基础。在这一发展过程中，培育和壮大我国港口运营企业以及与港口产业相关的企业，逐步发展成为港口企业的品牌运营商。设计企业的品牌，不仅有广阔的利益空间，而且具有重大的战略意义，据有关报道，我国东航的品牌估值达 30 亿美元。因此，港航企业的发展方向是实现“四化”：产品个性化、服务柔性化、品牌国际化和顾客国内化（即将顾客留在国内）。[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