

时事经济与航运

中国海洋运输情报网主办

2016 年 08 月 29 日 (第 1607 期)

◆ 改革是经济提质增效的根本途径	1
◆ 中国经济不可能存在 U 型反转	4
◆ 汇率是纲 vs 利率是纲	5
◆ 航运大变革时代需“脱胎换骨”，智者为“王”	7
◆ 东南亚商路别“泰囧”	11
◆ 首部“国际航运中心建设”地方立法的用意	14
◆ 供给侧改革对港口发展的影响	17

改革是经济提质增效的根本途径

房地产“去库存”虽然取得一定成效，但区域分化的特征更加凸显。部分城市土地成交价格大幅上升，增加后续市场风险。寄希望通过大幅度“加杠杆”来“去库存”，可能短暂推高投资增速，长期看存在很大风险。

区域经济格局分化和重塑加快。伴随着全国经济的转型，区域经济也呈现出了一些新的变化特征。这些新的变化大致可以用两个关键词来描述，即“分化”和“趋同”。“分化”表现为省际之间经济增长速度的差异在不断扩大：一是部分严重依赖能源重化工产业的省份近年来经济持续滑坡，二是部分西部省份增长较快，三是部分东部沿海省份转型势头良好。另一个特征是大的板块之间“趋同”，表现为东、中、西三大板块之间经济增长的速度差异不断缩小。

总体来看，世界经济变数加大，忧患增加，复苏艰难；我国经济转型及结构调整任务艰巨，稳增长压力加大。

上半年，我国经济增速总体上延续了 2010 年一季度以来的回落态势。随着供给侧结构性改革深入和财政货币政策加力，社会预期有所改善，部分指标出现一定的积极变化，居民消费价格指数(CPI)总体平稳，工业品出厂价格指数(PPI)同比跌幅收窄，规模以上工业企业利润由降转升，房地产销售和投资增速有所回升，去库存速度加快。但经济阶段性企稳的基础并不稳固，特别是进入二季度以后，改善的势头趋缓，增速下行压力比较明显。需要高度重视投资效率下降、债务规模上升偏快、民间投资疲软、去产能短期内难以取得实质性成效、部分城市土地和房价快速上涨、部分区域转型迟滞、全球复苏进程曲折等突出挑战，继续深入推进供给侧结构性改革，为经济尽早转入可持续的中高速增长区间，创造更多有利条件。

1 当前经济需要重点关注的问题

受多重因素影响，民间投资增长乏力。今年以来，民间投资增长步伐持续放缓，与总体固定资产投资增速差距逐步扩大。究其原因大致有以下四个方面：一是在“去产能、去库存”的政策背景下，一些产能严重过剩行业民间投资下降明显。二是信贷资源匹配失调、融资成本居高不下。三是在人民币贬值预期影响下，民营企业加大海外投资力度，出现“内冷外热”现象。四是改革不到位也阻碍了民间投资热情。

房地产主要指标呈现“冲高回落”苗头。房地产“去库存”虽然取得一定成效，但区域分化的特征更加凸显。部分城市土地成交价格大幅上升，增加后续市场风险。寄希望通过大幅度“加杠杆”来“去库存”，可能短暂推高投资增速，长期看存在很大风险。

去产能进入攻坚阶段，但尚未取得实质性进展。煤炭、钢铁等重化工业领域的产能过剩尤为突出。我国产能过剩问题，表面看是国内生产能力大于市场需求所导致，其实质是在我国经济发展步入新常态过程中经济结构失衡的深刻反映和集中体现。导致产能过剩的原因比较复杂，主要有两类：一是全球经济增长低迷造成的周期性过剩，另一类则是因为我国经济结构发生重大转折性变化而造成的绝对产能过剩。

债务杠杆快速攀升，传统稳增长模式受限。长期以来，稳增长就是稳投资。随着我国经济发展进入新常态，经济增速持续回落，投资回报率逐步下降，这种依赖要素投入、规模扩张的传统发展模式正在遭遇债务杠杆高企的挑战：一是近年来债务总杠杆上升速度比较快；二是债务压力分布很不均衡，不同部门加杠杆的幅度存在显著差异；三是投资效率下降；四是债务风险进一步显露。

区域经济格局分化和重塑加快。伴随着全国经济的转型，区域经济也呈现出了一些新的变化特征。这些新的变化大致可以用两个关键词来描述，即“分化”和“趋同”。

“分化”表现为省际之间经济增长速度的差异在不断扩大：一是部分严重依赖能源重化工产业的省份近年来经济持续滑坡，二是部分西部省份增长较快，三是部分东部沿海省份转型势头良好。另一个特征是大的板块之间“趋同”，表现为东、中、西三大板块之间经济增长的速度差异不断缩小。

全球经济景气低迷，我国出口难有明显改观。今年前几个月，伴随美元持续贬值，油价小幅反弹，新兴市场资本外流的压力缓解，全球经济特别是新兴经济体出现了短暂的景气回升。但5月以来，国际经济景气指数再度掉头向下。展望下半年，全球经济依然脆弱：欧洲和日本经济深陷泥潭；美国经济也远非强劲复苏；新兴经济体总体看出现一定的企稳迹象，但表现参差不齐。在经济增长疲软的情况下，预计全球贸易仍将低迷。

总体来看，世界经济变数加大，忧患增加，复苏艰难；我国经济转型及结构调整任务艰巨，稳增长压力加大。

2 “十三五”时期的内外环境

关于内外环境，我们有四个判断：第一，全球化趋势不会逆转，但投资和贸易规则重构可能对中国形成冲击。第二，我国国内市场需求潜力巨大，但外部市场需求可能较长时期处于低迷。第三，新的增长动力正在积蓄壮大，但替代旧的增长动力尚需时日。第四，国家整体实力显著增强，但面临的难题和挑战也明显增多。

关于主要目标，《中华人民共和国国民经济和社会发展第十三个五年规划纲要》（以下简称《纲要》）提出了12项预期性指标和13项约束性指标，涉及经济发展、创新驱动、民生福祉和资源环境四大方面。在25项指标中，经济增长是基础性指标，涉及到全面建成小康社会的物质基础。《纲要》依据到2020年国内生产总值比2010年翻一番的要求，提出必须使GDP年均增长保持在6.5%以上。在10年之内，实现GDP翻一番，经济年均增长须达到7.2%的水平。由于“十二五”时期GDP年均增长率达到了7.8%，“十三五”时期实现年均6.5%的经济增长，就可以完成既定目标。

回顾“八五”规划（计划）以来的历次五年规划，“十三五”规划确定的预期增长率最低。确定这样的预期增长目标，并不是简单地因为经济按照这样的增长率增长，就可以实现GDP十年翻一番的目标，更主要的是因为在经济进入新常态之后，发展的基础、发展的环境、发展面临的主要矛盾都与之前有很大不同，支撑经济增长的供、需两方面因素都与之前有很大差异，从根本上讲是工业化初期、中期追赶阶段基本完成以后，增长速度必然下降的规律使然。

“十三五”时期有实现年均6.5%以上增长的潜力和条件，但实现这个目标难度超过以往，需要付出异乎寻常的努力。

3 “十三五”时期的重点任务

第一，打好扶贫攻坚战。面对新时期扶贫工作的艰巨任务和复杂形势，《纲要》将农村贫困人口脱贫作为约束性指标。扶贫攻坚不在于层层下指标、赶进度，仅仅在一个时间段消除“贫困人口”数字，而在于脱贫后的可持续性、可发展性。关键是提升贫困地区的抗风险能力和自我发展能力，让贫困人口真正能够在参与扶贫攻坚中创造更加美好的生活。只有增强贫困地区发展的内生动力，才能真正脱贫、持久脱贫。

第二，实现共享发展。共享发展不只是让所有人都能享受到发展的成果，更重要的是要不断增强成果享受的公平性。实现共享发展必须要加大缩小发展差距和收入差距的力度。“十三五”时期推进共享发展，要推动城乡统筹发展，落实国家区域发展总体战略，但更为关键的是要创造条件让人人都有参与发展的机会。

第三，促进绿色发展。当前我国能源消费和污染物排放的强度已明显下降，但能源资源消耗和环境污染带来的挑战仍然十分严峻。一是我国资源能源消耗总量和污染物排放总量规模巨大，并还在继续增长。二是土壤污染日益成为广大民众关注的焦点。三是水资源短缺与水污染并存。为此，推动绿色发展最根本的是要建立健全相关制度。约束制度、激励制度、公众参与制度这三大制度必须建立健全。

第四，构建开放型经济新体制。我国目前已经成为世界货物贸易第一大国、服务贸易第二大国，对外投资世界第三，利用外资数一数二。之所以还要改革开放体制，是因为在新的发展阶段，国内国际环境发生了很大变化，进一步开放的必要性更加凸显，进一步开放的条件也更加成熟。一是制造业转型升级十分迫切，二是服务业发展水平仍然不高，三是海外投资保护能力不足。因此，构建对外开放新体制，重点要做好以下三个方面的工作：一是全面实行准入前国民待遇加负面清单管理制度，吸引高端要素流入。二是加快境外投资管理制度改革，有力支持我国企业的全球化布局。三是建立适应全方位对外开放的金融体制。

4 如何全面深化经济改革

改革是提升经济增长质量和效益的根本途径。从长远和根本的视角看，无论是化解当前的供需矛盾，还是完成未来五年的发展目标，都离不开深化改革。中央去年提出推进供给侧结构性改革，重点落实“三去一降一补”五大任务，就是为了应对当前经济运行中的部分领域产能过剩、部分地区房地产库存偏高、非金融企业债务规模上升速度过快、企业经营成本偏高、创新能力与有效公共服务能力不足等突出挑战，实现“十三五”的良好开局。

我国现阶段经济运行的突出矛盾集中在供给侧。推进供给侧结构性改革，要从提高供给质量出发，用改革的办法推进结构调整，矫正要素配置扭曲，扩大有效供给，提高供给对需求变化的适应性和灵活性，提高经济运行的质量和效益。供给侧结构性改革的关键是发挥市场对资源配置的决定性作用。通过进一步推进市场化改革和完善市场机制，矫正以前过多依靠行政手段配置资源带来的要素低效配置；通过调整各类扭曲性政策和制度安排，激发市场主体活力，加快市场出清，化解结构性矛盾，进一步完善市场经济制度。

推进供给侧结构性改革离不开需求管理的积极配合。我们强调从供给侧发力推进结构性改革，并不等于否定需求管理，更不是要搞需求紧缩。应在适度扩大总需求，继续实施积极财政政策和稳健货币政策的前提下，着力加强供给侧结构性改革，努力实现供需平衡从低水平向高水平跃升。

改革既要立足当前，更要着眼长远。除了针对当前经济运行中的主要矛盾，改革还要着力解决深层次的体制机制问题，激发经济活力，使经济真正步入可持续的中高速增长轨道。各地区各部门围绕破除经济社会发展瓶颈制约、切实解决关系人民群众切身利

益的重大问题、促进政府自身改革三个战略主攻方向，推动出台了一大批有分量、有力度的改革方案。改革呈现全面铺开、纵深推进、局部突破的积极局面。

下一步推进改革，需要把握好以下几个方面：一是要提高改革方案质量，合理化改革设计程序，扩大改革方案设计的参与面。二是改革要突出重点，要有轻重缓急。三是要充分调动地方的积极性。四是要处理好各方面利益关系，使老百姓有更多获得感。五是要以科学的评估为推进改革提供切实保障。[返回](#)

中国经济不可能存在 U 型反转

因为我们 15 岁至 64 岁劳动年龄人口和 20 岁至 29 岁的刚需人口出现绝对数量的下降之后，支撑我们总需求能够比较旺盛、处于扩张状态的基本周期失去了，这个问题不管我们愿意不愿意看到，我们必须承认它的客观存在。

很高兴和江苏的朋友做交流，我今天将从三方面，把经济运行基本态势、基本判断、政策上的选择，特别是对一二级市场的影响给大家梳理清楚，最后重点谈一谈在一二级市场产业和二级市场上投资的一些基本思路。

对于中国宏观经济运行，我这里从短期和中长期给出一些判断。

第一个，我们短期的宏观经济，应该说还是处于低位均衡状态，这种低位均衡，基本符合预期对宏观经济形势的判断，直接决定了我们对一二级市场投资的基本思路，也许我们对于未来宏观经济运行基本态势还要保持一个相对冷静和谨慎的态度。

现在的综合判断是我国经济运行呈 L 型。学术界探讨的问题是，什么是 L 型，L 型在哪里？我们今天是在 L 型的底下还是 L 型的竖杠上，取决于供给侧结构性改革的推进速度。我现在判断可能还是在 L 型的竖杠之上。短期来看，我们看到更多的是一个锯齿型的波动，波动幅度不大。有的企业家说，这种状态预期不明朗，不稳定，机会抓不住，挑战还很多。我们对这一轮经济增长的压力确实要估计得充分一点，对于企业自身所能做到的转型、升级、开源节流，我们准备的时间要更长一些。既然我们作出了 L 型这样的判断，那它肯定不是 U 型，也不是 V 型。当然我们希望在未来可预见的时间段里面出现 LV 型。

短期反弹持续性是不够的，障碍是比较明显的，今年一二季度这种短暂的企稳，是有赖于去年，也就是 2015 年以来一系列稳增长措施的出台，特别是通过 PPP 模式去推动基础设施建设的投资所带来效益的释放，这个时间差特别长，我们观察了很长时间，去年四季度到今年一季度开始集中释放，释放是短暂的。到今年三四季度总体上可能还会面临一个小幅回落的状态，但回落的幅度不会大。

中长期来看，也没有 U 型，为什么呢？因为我们现在所处的经济周期和以往我们改革开放 30 多年经历过的经济周期不一样。今天我们面临最大的背景变化，就是人口结构的变化，对于经济的中长期趋势具有决定性的影响。也就是说，因为我们 15 岁至 64 岁劳动年龄人口和 20 岁至 29 岁的刚需人口出现绝对数量的下降之后，支撑我们总需求能够比较旺盛、处于扩张状态的基本周期失去了，这个问题不管我们愿意不愿意看到，我们必须承认它的客观存在。那么由于中国人口结构的变化，世界步入了一个总需求逐步弱化的趋势，过去几百年里，特别是在最近三十多年里，我们习惯了经济高速的正增长，也许未来在我们有生之年，会看到很多国家出现低增长、零增长甚至负增长。

但这样的情况在中国暂时不会出现，这一轮供给侧结构性改革的重要性就在这里，因为中国的发展潜力、发展机会上与其他国家相比较，是最有潜力的，我们有足够的条件刺激总需求，有足够的条件改善供给侧的方方面面，在劳动、资本、技术、制度、土地这些生产要素方面，我们有足够的能力，足够的空间去改善，这也是今天在座的各位企业家，在未来能够抓住投资机会的领域。所以供给侧改革不是停留在我们看到的教科书，也不是停留在文件上，而是切切实实会影响到我们对未来的投资机会的捕获。

短期来看，这种惯性的复苏、锯齿型的增长还会延续，简单梳理一下，今年投资的改善主要来自两块，一块是由于房地产销售带来的房地产开发投资，第二块来自于基础设施建设，而基础设施建设投资的高增长，又有赖于我们去年以来一直在推进的 PPP 模式。PPP 模式尽管有各种各样的风险，但是毕竟有一大批项目收益率相对比较稳定，PPP 模式越来越成熟，未来会成为大型金融机构做资金配置的一个非常重要的领域。

我们再说说外汇储备。大家对于汇率的担忧、考量，实际上是比较纠结的，我们从外汇储备的数据上已经看到止跌回稳的迹象，这是得益于中央银行从去年以来，通过中间价和一揽子货币价格两个维度管理汇率。学术界现在在争论保汇率还是保外汇储备的问题，从政策选择上来看，我们实际上看到既想保汇率又想保外汇储备。保外汇储备是通过中间价去管理，对于人民币汇率，大家最关心的是人民币兑美元汇率，总体的判断，人民币还是有一定程度的贬值压力，但是我这里也想提醒大家，对这个事情不必过分恐慌，人民币不会短时间比较大幅度贬值，但是对于人民币面临的贬值压力，我们最好做好准备。其实，我们已经在做一些准备，从国家层面，对于资本流出的管理也已经开始，大家应该有切身的体会，也就是说大家在换外汇的时候越来越难了。很多对外投资想进入中国，其中的手续越来越繁琐，交易成本也越来越高。这是我想给大家分享的关于短期和中期经济运行基本判断。对于今年下半年，大家在一二级市场的投资，一定要认识到经济下行的压力还是存在的。

宏观政策的变化，对于一二级市场，特别对于二级市场流动性会产生比较直接的影响。今年供给侧结构性改革五大任务中，去产能、去杠杆这两大任务被突出强调。如果产能去化能够加速，我们要注意由于供给收缩，或者收缩超过预期在一二级市场所折射出的投资机会，所以去产能这个事情本身在今年二级市场仍然会有反映。

另外，我们能敏锐地观察到一个重要的现象就是去杠杆，今年下半年相对于今年上半年，仍然是强化的。去杠杆表现在不同的领域，比如说对非金融企业杠杆率比较高的情况，可能会允许一部分企业有序破产，在金融领域，无论是从产品、经营模式、混业经营基本的态势，都会面临去杠杆，有些产品可能不能发了，有些产品配置杠杆率可能要降低，混业之间的经营，可能会被施加更严格的管制。我们看到，今年以来，在资本市场上这种监管的加强，实际上是在去杠杆这种大的基调之下所折射到具体领域的一种变化。那么今年下半年，对于我们在二级市场上标的选择提出了更多的要求。财政政策的边际不如上半年那么宽松，我这里特别提醒大家，要注意政策选择的变化。

第三个方面，谈谈大家关心的资产配置，特别是一二级市场投资的特征和思路。无论是一级市场、二级市场，投资的具体思路不外乎几类：第一，未来经济转型，或者与经济发展相关的这些产业。新兴产业作为新的经济增长动力，确实还在形成过程当中，在形成过程当中就意味着对今天热衷于一级市场和二级市场投资人来讲，是一个长远的机会；第二我们要特别重视与经济增长相关性比较弱，甚至负相关或者逆周期的行业，我们今天看到的文化、娱乐、旅游这些行业都具有这样的特点；第三，与经济增长保持一个平稳态势的一类行业，我想主要集中在大消费领域，特别是生物医药，健康管理，甚至教育这些产业。[返回](#)

汇率是纲 vs 利率是纲

2015 年 7 月至今，我国 GDP 增速逐季回落，未来一段时间下行压力也不小。然而，银行间市场 7 天回购利率（Repo7）却维持了一年多近似水平线的异常“稳定”状态，这不禁引发了市场的广泛关注和疑虑。那么除了国内经济周期的因素，利率还会受到什么因素的影响和扰动呢？何时 Repo7 才会动起来呢？

自从我国加入 WTO 以及逐步开放资本项目以来，汇率与利率之间的联动性变得越来越复杂和重要。十多年前有学者曾提出“汇率是纲”的论断，其强调的是汇率对中国经济尤其是货币政策的制约问题。该论断本质上是“不可能三角”理论框架下的现实政策

选择问题。由于资本管制效力有限，一国不得不在汇率的灵活性与货币政策的独立性之间进行艰难的平衡，以“汇率为纲”还是以“利率为纲”，自然成为十分纠结的问题。

无论在资本大量流入还是流出时期，我国货币政策或多或少地呈现出受汇率掣肘的特征。资本大量流入期间，为缓解汇率升值压力，利率保持在历史的相对低位，该操作的好处在于短期或有利于稳定汇率，坏处或在于不利于抑制国内价格尤其是资产价格的攀升；资本流出时期，由于面临着汇率“硬约束”，利率则呈现“按兵不动”态势，该做法的好处或在于缓解汇率贬值预期，但长期却不利于灵活应对国内经济波动。

在当前国内微观主体市场化程度不高以及国外经济金融形势动荡的时期，更加注重汇率的策略是必要和重要的（同时辅之以适度的资本流动管理）。展望未来，如不加快市场化改革，汇率和利率之间必然会面临更加频繁和激烈的冲突。像中国这样的巨型经济体，很难想象通过长期牺牲国内经济目标而实现外部均衡。目前占优的策略是加快消除经济结构中深层次扭曲，克服汇率浮动“恐惧症”，方能摆脱汇率的掣肘，最终实现由“汇率是纲”向“利率是纲”的转变。

自从我国加入 WTO 以及逐步开放资本项目以来，汇率与利率之间的联动性变得越来越复杂和重要。记得十多年前，北京大学宋国青教授曾经提出过“汇率是纲”的论断，其强调的是汇率对中国经济尤其是货币政策的制约问题，即汇率的扭曲可能进一步导致利率的扭曲。该论断本质上是“不可能三角”理论框架下的现实政策选择问题。事实上，我国早在 1996 年就实现了经常项目的完全开放，近年来资本项目开放也在渐进有序推进，现实中要完全控制跨境资本流动似乎变得越来越困难。[1]理论上，如果资本流动不是完全管制的，那么一国就不得不在汇率的灵活性与货币政策的独立性之间进行艰难的平衡。现实政策操作中，究竟是该稳汇率还是稳利率，以“汇率为纲”还是以“利率为纲”，自然就成为十分纠结的问题。近年来中国当局究竟是如何选择的？利弊效果如何？我们又能从中得到怎样的启示呢？

不难发现，2014 年是我国资本大幅流入和流出的时间拐点。根据新增外汇占款法进行短期资本流动估算（短期资本流动=新增外汇占款-FDI-贸易顺差），我们看到，2003 年至 2013 年人民币升值预期较强，资本流入压力较大。而从 2014 年开始至今，人民币贬值预期增加，资本流出压力显著增强（近期或有所趋缓）。下面我们将区分资本流入和流出两个历史阶段，对有关问题进行系统分析和深入讨论。

1 资本流入压力较大时期：汇率对利率的掣肘

2003 至 2013 年，中国经济保持高速增长态势，但是基准利率却一直处于历史的相对低位。具体地，1990-2002 年，GDP 年均增速为 9.68%，利率（以 6 个月至 1 年期贷款为例）年均为 8.53%。与之相比，2003-2013 年，GDP 年均增速高达 10.30%，而利率年均仅为 4.66%。那么，为什么在国内经济较快增长的情形下，利率却处于历史的相对低位呢？一个可能的解释是，汇率问题是其重要的掣肘之一。

众所周知，这段时间资本大量流入是困扰央行的重要问题。正如人民银行 2005 年第四季度《中国货币政策执行报告》所言，“货币政策的有效性和灵活性面临国际收支不平衡的挑战。”类似地，2007 年第一季度的该报告也明确指出，“国际收支持续大额顺差直接导致央行以外汇占款的形式被动投放基础货币，对货币调控的自主性和有效性形成一定的制约。”在此情形下，货币政策工具的运用不得不考虑其对资本流动的直接或间接影响。事实上，2003 至 2013 年期间短期利率与短期资本流动之间确实呈现正相关效应。为了抑制短期资本过度流入及缓解人民币升值预期，国内货币政策（以利率工具为典型代表）的灵活运用受到了牵制。这种操作的好处在于或在一定程度上缓解短期资本流入以及人民币升值压力，坏处在于可能不利于抑制国内价格尤其是资产价格的攀升（事实上，从 2003 年到 2013 年，我国 CPI 年均增速 2.9%，商品房平均售价年均增速 9.9%，上证综指年均增速 17.15%）。

2 资本流出压力较大时期：汇率对利率的掣肘

随着利率市场化进程的不断推进，尤其是 2013 年“钱荒”以来，银行间市场利率变得日益重要。近期市场尤其关注银行间市场 7 天回购利率（Repo7），该利率似乎逐步呈现出基准利率的初步特征。但让市场十分关注和不解的是，最近一年多以来 GDP 增速逐季回落，经济下行压力增加，然而 Repo7 利率却一直维持近似水平线的异常“稳定”状态。

那么究竟是什么因素制约了利率的灵活变化呢？除了国内周期因素外，我们认为，汇率亦可能是重要的掣肘之一。正如人民银行 2015 年第四季度的《中国货币政策执行报告》明确指出的，“在开放宏观格局下，货币政策面临着汇率‘硬约束’以及资产价格国际间‘强对比’的约束。本国货币政策过于宽松容易导致本币贬值压力。”事实上，2015 年 7 月尤其是“811”汇改以来，我国面临着较大的人民币贬值以及资本流出压力，这制约了以利率为典型代表的货币政策工具灵活调整的空间。如果此时显著降低利率，客观上可能会加剧资本外流的程度。因此，汇率依然是影响国内货币政策（尤其是利率）的重要方面。这种兼顾汇率的货币政策操作的好处在于，或可在一定程度上缓解汇率贬值预期和克服短期外部冲击，但长期来看可能并不利于其灵活地应对国内经济波动。

3 基本结论与启示

一是无论在资本大量流入还是流出时期，我国国内的货币政策工具（以利率为典型代表）都或多或少地呈现出受到汇率掣肘的特征。具体地，我们发现，在资本大量流入期间，为了抑制资本流入及缓解汇率升值压力，利率水平保持在历史的相对低位。该操作的好处在于短期或有利于稳定汇率预期，坏处在于不利于抑制国内价格尤其是资产价格的攀升；在资本流出时期，由于面临着汇率“硬约束”，利率则呈现出“按兵不动”的态势（当然，利率“按兵不动”还可能与央行对国内经济形势的总体判断以及构建价格型的货币调控机制等有关）。该做法的好处在于一定程度上或能缓解汇率贬值预期，有利于克服短期冲击，但长期来看却不利于货币政策灵活应对国内经济波动。

二是从当前我国的现实来看，在微观主体市场化程度不高以及国内外经济金融形势仍处于不太稳定的时期，更加注重汇率的政策安排是必要和重要的（同时辅之以适度的资本流动宏观审慎管理）。事实上，近年来国际上也有研究认为[2]，由于新兴市场经济体众所周知的结构性特点，如果有两种政策工具（政策利率和外汇干预）可供选择，那么兼而用之可同时达到价格稳定和实现汇率目标。如果政策制定者有多重目标（实际上一定有），同时中央银行拥有多种工具（实际上可能有），那么通常动用整套工具是有道理的，新兴市场国家可以在一段时期内兼顾“双目标、双工具”[3]。

三是展望未来，如不加快市场化改革，开放经济条件下汇率和利率之间必然会面临日益频繁和激烈的矛盾冲突。像中国这样的巨型经济体，很难想象通过长期牺牲国内经济目标而实现所谓的外部均衡，未来方向上应当坚定地迈向“不可能三角”中的角点解，即实现货币政策独立性、汇率灵活浮动和资本自由流动。因此，当前占优的策略是加快消除经济结构中深层次的扭曲，逐步克服对汇率浮动的“恐惧症”，方能最终摆脱汇率问题的掣肘，真正实现宏观金融调控由“汇率是纲”向“利率是纲”的转变。[返回](#)

航运大变革时代需“脱胎换骨”，智者为“王”

1 全球航运市场经历重组元年

目前，全球航运市场呈现持续低迷的态势，航运市场供需失衡的矛盾尚未得到明显缓解，各大航运分市场均出现较为激烈的竞争。面对经营困境，越来越多的航运企业选择抱团整合。而兼并重组成为较为普遍的整合方式，近一年成为了航运界的重组元年（见图 1）。

2 国际班轮运输市场格局遭遇大洗牌

2016 年 4 月 20 日，中国远洋海运集团所属中远海运集装箱运输有限公司与达飞轮船、长荣海运和东方海外宣布成立 OCEAN Alliance；5 月 13 日，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宣告成立 THE Alliance；7 月 14 日，现代商船发布消息称其已与 2M 签订谅解备忘录 (MOU)，形成船舶共享协议，将于 2017 年 4 月加入 2M；目前，世界上由航运市场集装箱班轮联盟由“四强争霸”变成了“三足鼎立”。

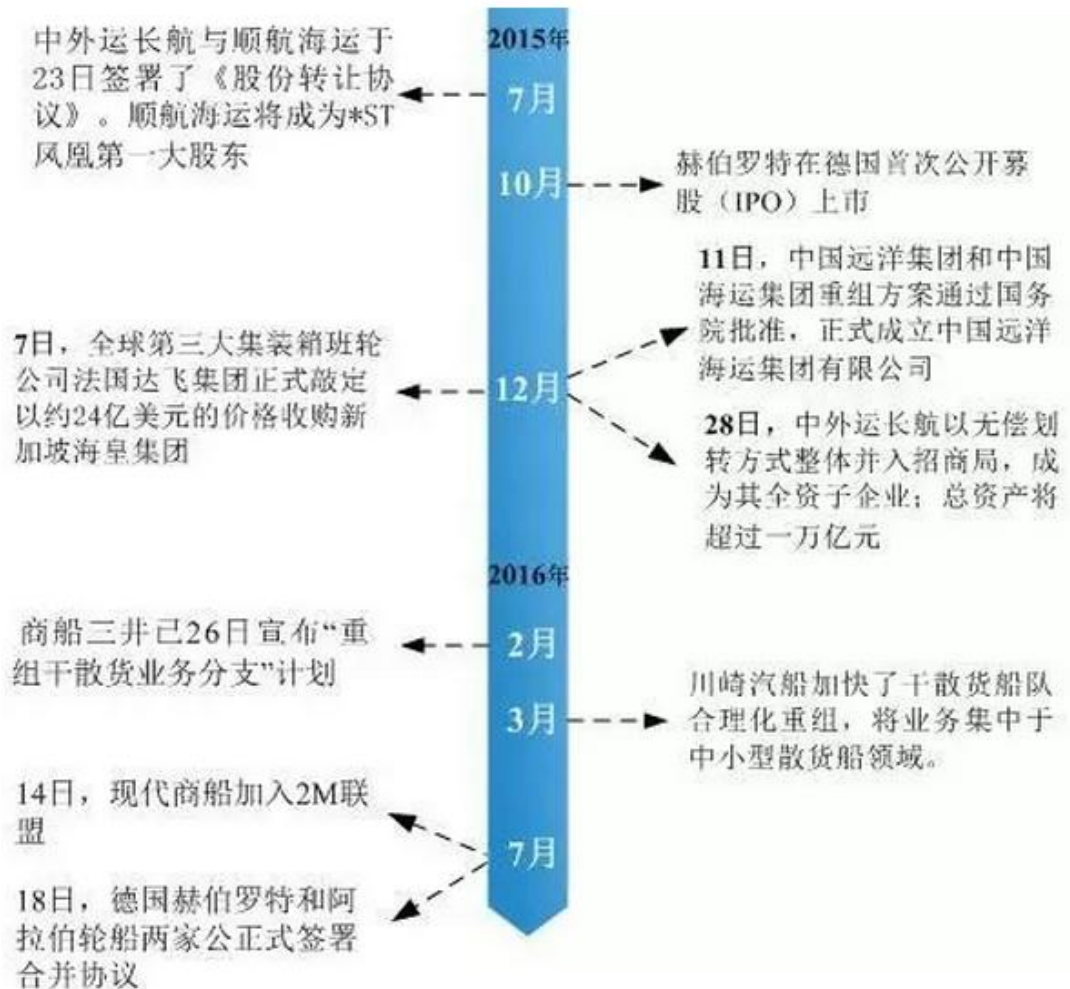


图 1 近一年全球航运市场重组案例

截止到 8 月 1 日，据 Alphaliner 数据显示，2M 共拥有 1115 艘集装箱船，总运力约 597.83 万 TEU，占据全球市场份额 29%；OCEAN Alliance 联盟共拥有 1106 艘集装箱船，总运力约 540.65 万 TEU，占据全球市场份额的 26.2%；THE Alliance 联盟共拥有 664 艘集装箱船，总运力约 403.34 万 TEU，占据全球市场份额的 19.57%。若 2017 年 2M 变成 3M，根据目前的数据显示，其运力将达到近 640 万 TEU，约占市场份额 31%，依旧领先于另外两大班轮联盟。（见图 2）



图 2 三大班轮联盟市场份额

3 国内港航企业“抱团”取暖已成趋势

在国际航运企业通过重组兼并应对全球航运市场运力严重过剩、低运价竞争激烈的等危机的大背景下，国内港航企业通过重组兼并“抱团”取暖也渐成趋势，例如国内四大国字号的航运企业的合并重组，港口企业的整合重组，优化港口资源配置，避免恶性的竞争。港口与航运休戚与共，密切相关，海运行业整合大变革下，运费价格下调直接传导到港口之间的竞争，但航运企业的整合，必将带来整体格局的大洗牌，有利于长远市场的稳定，但对稳定港口装卸作业价格、避免激烈竞争将带来新的变化。（见表 1）

4 港航企业在航运大变革时代的求生法则：危机中转型升级

“危机”具有行业运力过剩、替代竞争者同时面临困境、与此相关的产业链处于下滑趋势、投资转移等特征；而“大变革”具有为服务创新提供机遇、伴生技术创新、新一轮合并重组浪潮席卷而来、出现裁员或变相的缩短劳动工作时间等方式的特点；“机遇”蕴含提供兼并重组的机会，并有利行业规范、倒逼企业创新发展、为新一轮的发展竞争提前准备（含员工的技能、管理模式的变革、新业务的开拓等）等特征。全球海运业目前处在运力严重过剩、低运价竞争激烈的危机之中，但危中有机，危机将促使航运业迎来大变革，合作联盟求生存、技术创新求先机。

当前港航企业如何在充满危机的航运大变革时代生存？如何在危机中抓住机遇转型升级？

港航企业	时间	合并企业	备注
航运企业	2015 年 12 月	中远集团、中海集团	经国务院同意正式成立中国远洋海运集团有限公司，集装箱运力规模越居全球第四位。
	2015 年 12 月	招商局集团、中国外运长航集团	经国务院批准，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，合并后总资产超过 10000 亿元
	2016 年 8 月	中海海盛、中远海运散运、中海发展	中海海盛向原控股股东关联方中远海运散运、中海发展分别转让海南海盛 100% 股权和深圳三鼎 43% 的股权，剥离亏损航运业务
港口企业	2015 年 9 月	宁波港集团、舟山港集团	宁波舟山港集团揭牌成立，加速整合两港的资金优势、管理优势和资源优势等。2015 年，宁波舟山港吞吐量达 8.89 亿吨，位居全球港口吞吐量排名第一位
	2016 年 1 月	广西北部湾沿海港口群	《实施沿海港口管理体制改革的框架协议》的签署标志着真正实现三港统一运营、规划、建设、管理和各联检部门与港口信息共享
航运服务企业	2016 年 8 月	神海航运、海商通	海商通整体并入神海航运，为神海航运联结“港、航、货”服务于航运价值链理念的实现，打下坚实的基石

资料来源：上海国际航运研究中心整理

表 1 国内港航企业兼并重组案例

针对上述问题，上海国际航运研究中心《2016 年第二季度中国航运景气报告》曾针对港口企业、航运服务企业和船舶运输企业展开了相关调查。

港口企业认为，港口企业面临吞吐量同期减少，业务发展缓慢或者说是停滞不前，港口的传统作业方式受到颠覆，企业大幅减员，面临自身的重整，对于落后的企业来说，如果不能适应大变革，有可能面临破产倒闭，但如果企业能够认识自身的问题，在大变革中抓紧机遇加强自身建设，主动改革创新而得以转化危机；船舶大型化倒逼泊位大型化，泊位大型化倒逼航道深水化和港口设备大型化、高效化、智能化，互联网、物联网、大数据等技术的发展，进一步推动智慧港口建设。同时航运业的变革有利于港口企业向供应链上下游延伸。

船舶运输企业认为，破产的航运企业逐渐增加，经过重组重新入市，最有可能发生在传统运输模式的颠覆性变化；可能发生在单纯性海运业务的逐渐淘汰，取而代之的是一体式物流服务；租船业务信息方面，信息的方式更多样，信息源更多；船舶运输企业间的合并，极大的节约了成本，提高国际竞争力。在危机中存在优胜劣汰自然法则，资源整合能力较强，市场嗅觉灵敏，并能利用新兴技术、专业性服务以及资金雄厚的企业将在危机生存下来。

航运服务企业认为，班轮公司将进一步兼并重组，货代物流公司也将重新洗牌，电商的崛起将进一步降低市场容量，导致竞争加剧，货代物流企业的数量将会逐步减少；可能来自于“互联网+”的冲击，今后，电商模式可能要逐步渗透到航运业中，并不断

挤兑传统的航运服务；危机倒逼着企业运行效率的提升、成本下降是航运服务业的大趋势，充分利用电子信息技术、互联网工具是必经之路。

近些年，港航运企业加快了兼并重组的节奏，如三大航运联盟的成立，航运央企实施重组，港口企业进行资源整合，“互联网+”航运新业态的蓬勃发展等，全球航运市场出现了经营规模化、企业联盟化、互联网航运等符合海运业发展的变革趋势，海运业的大变革将进一步加快优胜劣汰的洗牌。在航运大危机中，伴随着航运大变革，大变革中伴随着机遇。目前航运市场运输需求低迷，运力过剩，结构性矛盾突出，航运大变革时代港航企业唯有抓住机遇实现自身转型升级，例如传统的航运物流企业将单一海运模式逐渐扩大至综合物流模式，转变传统经营模式，有效整合物流资源、降低成本、利用新兴技术等，积极采取应对海运低迷的有效措施才能在危机中生存，在新的行业格局中占有一席之地，未来才有机会成为王者。[返回](#)

东南亚商路别“泰囧”

还记得那部引得万人空巷的《泰囧》吗？回想起来那段悲催的旅程还真是让人对东南亚印象深刻。如果商贸之路一样“泰囧”的话，越来越多的中国商人会把眼光聚焦在中南半岛这片热土。

去年 11 月 22 日，中国商务部部长高虎城与东盟十国部长在马来西亚首都吉隆坡签署中国—东盟自贸区升级谈判成果文件——《中华人民共和国与东南亚国家联盟关于修订〈中国—东盟全面经济合作框架协议〉及项下部分协议的议定书》（《议定书》）。《议定书》的签署，标志着中国与东盟在去年实现双边贸易额 4720 亿美元的基础上，向着在 2020 年实现突破万亿美元的远景目标迈进。

《议定书》中“大部分工业制品适用‘4 位税目改变’和‘区域价值百分比 40%’或选标准”被认为是中国—东盟自贸区升级的核心议题。商务部新闻发言人沈丹阳表示：“这两种原产地标准，企业可自行选择适用，这将大大便利有关企业充分利用自贸区的优惠政策。”

面对商贸大门的进一步敞开和优惠条件的进一步升级，各路英雄豪杰都已跃跃欲试。下面我们不妨来看看货代和货主企业是否已经准备好享用这场饕餮盛宴了吧。

1 货代：娶个当地好“媳妇”

“找个好‘媳妇’，人生不太囧。”谈起中国与东盟国家贸易热度的升温，上海某中型货代企业总经理王某（王总）感慨道。他继续表示：“目前东南亚区域的单量基本已经过了井喷式的增长期，保持着相对稳定的增长趋势。就‘客户体验’而言，几个大港，如马来西亚巴生港，越南海防港、泰来港和泰国林查班港虽然效率不及中国的港口来得高，但总体还能让人接受，且廉政指数也逐年提高，港区操作日益规范化，新加坡港就更不用说了。所以在这样一种利润额趋降、单量增长趋势不容乐观的前景下，做一些突破性尝试就变得愈显紧迫。”

那么何谓“突破性尝试”？《中小型货代企业转型通鉴》一文曾指出，将来货代企业谋求发展的法宝之一就是全面“知识产权化”。中国外运股份有限公司某下属企业市场营销中心负责人在接受《航运交易公报》记者采访时也表示：“货代业的生命力源于为客户提供‘一体化’的物流解决方案。在当下航运业低迷的大背景下，做一些差异化尝试对增强企业的竞争力大有裨益——多接项目单，多承接一些普通企业‘做不了、去不了’的单子，这样就能长久地在市场上立于不败之地。”

对于货代企业而言，项目单是可遇不可求的东西，在逐鹿东南亚的这场鏖战中，“差异化竞争”是最常被提及的议题。那么，在目前“蓝海”氛围不再的东南亚市场，何谓“差异化”？

王总表示：“想在东南亚搞‘差异化’经营，就得把眼光投入到一些区内较为新兴的市场（如柬埔寨、老挝和缅甸等国家）中去——同行对于相关国家的经贸路线、政策、

效率都还相对迷惘，而且目前能承揽该类业务的货代企业不多，所以对货代企业来说价格也相对较好。对于我们这种体量的企业而言，有这方面的‘野心’，就必须找个当地好‘媳妇’。此前企业在东南亚区域单量一路飙升时，曾考虑过在当地设立办事处，但无奈经周详的前期考察后，大家一致得出结论——抛开地域观念、文化差异、宗教背景等客观因素不谈，当地的雇佣成本和租房成本就远远超出了企业所能承受的范围。真正帮助我们娶上‘媳妇’的还是货代业内的一些联盟组织，如 WCA、CIFFA 和 PPL 等。比如在此前一次联盟峰会上，我们在与东南亚当地同行的交流中了解到相当数量的当地企业有对接中国出口商向中南半岛纵深地区发展的愿望，于是大家一拍即合。”

2 中方货代与外方货代的合作进程诠释了在当地娶个好“媳妇”是多么重要。

首先，筹划合理的陆上路线是衡量“媳妇”能力的首要标准。图 1 和图 2 中由中国出口至老柬地区的路线都有两套备案，其实这不仅是为了最终目的地分处不同地区的考量，基于老柬地区的基础设施建设还相对薄弱，安排两条甚至多条路线也是出于为了应对各类突发事件的考虑。





其次，目的港与最终目的地间存在跨国差异，目的港和边检站两套清关单证的制备流程需“媳妇”配合共同进行协商、磨合。王总介绍道：“目的港和边检站往往需要不同的清关文件——边检站更是如此，有时候会要求提供之前清关过程中没遇到过的‘额外’文件，故中方货代和外商货代需根据现实情况合理增减需要提供的单证。我的建议是单证备得全一些为好，以免遭遇不能清关的窘境。”

中国至老挝出运流程及国内外货代分工表

进程	国内货代	国外货代
装运前	(一)单证接收:1. 冷箱货物:需在ETD前7日确认出运详情并收到单证拷贝件;2. 普通箱货:需在ETD前5日确认出运详情并收到单证拷贝件。 (二)需提供以下信息:1. 品名;2. 数量;3. 目的港;4. 收货人详细联系方式和最终交货地点。 (三)所需清关文件:1. 老挝本地清关文件包括:发票、装箱单、销售合同、老挝语签署的报关单(收货人盖章)、国外货代企业为托运人提供货运代理业务的证明信、商务证书和出口许可证(如果需要的话);2. 海运至越南的清关文件包括:发票、装箱单、销售合同、国外货代企业为托运人提供货运代理业务的转运合同。	逐一检查单证,如有需修改项目,24小时内告知国内货代。
文付通知	(一)ETA前48小时通知国外货代; (二)通知国外货代进行到港前准备。	(一)向收货人提交货单和到港通知; (二)根据货物量的实际需要,调配人力和车队资源。
海关清关流程	向国外货代发出及时清关指令并提示相应的清关风险,并按需制作、提供额外的清关文件。	(一)在货物在港口集中并备齐清关文件后,货物由当地海关监管车辆运送至最终目的地,经过边检站的通关时间需要3-5日; (二)提醒并配合国内货代制作、提供额外的清关文件。
陆上运输段	及时通知国外货代在运输过程中遇到的一切问题并提供解决方案。	(一)全程监控物流信息——货物尽数抵港后,从越南海港经陆路运抵收货人指定的储货仓库需约7日; (二)在陆运过程中及时更新收货人要求。
结款	如双方业务量稳定,国内货代可获得一定日数内的账期。	货物运抵最终目的地后5日内将电子格式的借记单或发票发送给国内货代。

最后，王总表示：“永远都不要对‘媳妇’有过高的苛刻要求，那样‘她’偶尔会给你‘惊喜’。”记者在浏览双方邮件的时候注意到，东南亚货代企业或多或少存在办事拖沓的情况，但基本都能在时效期内给出让人相对满意的结果，故在合理的时间节点给予一定的催促还是有必要的。另外，“惊喜”也的确不期而至，东南亚货代企业在双方建立良好的互信关系后，会主动提供相当数量的东南亚出口货物与国内货代企业对

接，同时也会积极地在当地寻找新的贸易需求。需要特别强调的是，越南作为东南亚商品交易中心和转口国的效应已经开始凸显，合理利用这一趋势未来有可能把住东南亚商贸的咽喉命脉。

3 货主：嫁个当地好“老公”

从中国—东盟达成全面合作的态势来看，中国商人似乎应该借助这股东风有所斩获吧？但从7月的贸易数据来看，中国与东盟贸易总额下降2.2%。不过，无需为这个数据感到悲观，因为同期中国对上述地区的贸易顺差扩大2.1个百分点。这究竟说明什么问题呢？

从宏观上讲，在年初由国务院新闻办公室举行的一次新闻发布会上，海关总署新闻发言人黄颂平指出，去年中国与欧盟、日本的贸易有较大的下降幅度，今年外贸应该以开拓新兴市场为导向，特别是南亚和东盟诸国。东盟原先是中国轻纺类制品的主要出口目的地，然而随着中国的产业结构调整加速和东盟内部轻纺生产体系的日益完善成熟，机械、电子、钢铁制品、车辆及其零件转而成为了出口清单中的前几名。以东盟新兴市场中最“新兴”的老柬两国为例，去年中国对老柬两国机械类出口总额环比激增近80%。

从微观上看，《航运交易公报》记者采访了上海浦东新区几家以东盟国家为主要出口对象，并分别以电子、轻纺和塑料制成品为主要出口产品的外贸企业，它们多半认为今年与东盟各国贸易增长不多，但总体利润水平保持较为平稳的态势。以一家轻纺类企业为例，该企业2014年起开始升级其在浙江嘉兴工业园区内的工厂，并于去年年中全面更新产品品目，预计今年对马来西亚、泰国的出口额会保持两位数增长。该企业负责人坦言：“此前华交会、广交会客户盈门的场面不再，企业开发的一些新品也如待字闺中的女儿，有时候只有干着急的份儿。东盟国家，特别是越南对中国传统出口产业的冲击日益明显，我们也通过商会等各种渠道尝试开展进口业务并试图转型——有时候还是嫁个好‘老公’相对容易些吧……”

除此之外，《航运交易公报》记者还注意到一个隐忧，就是某些贸易企业暗度陈仓，借东盟国家转口，以避开欧美对中国某些品类商品的贸易壁垒。根据国际贸易规则，货物的原产地应该是唯一的，转口改变不了货物的“户籍”。中国出口到东盟国家的商品一般都会办理原产地证并享受到相应的减免税政策，所以一旦“转口改户籍”的情形较为频繁发生，且数量进一步攀升，真要较真追溯也不是一件要动用大力气才能搞定的事情。[返回](#)

首部“国际航运中心建设”地方立法的用意

《条例》首次以立法形式将航空枢纽建设纳入国际航运中心建设范畴，填补了地方立法在航空枢纽方面的空白，为全面推进上海国际海运枢纽和航空枢纽建设，建立与国家战略和经济发展相适应的国际航运中心起到重要促进作用

8月1日，上海市第十四届人大常委会表决通过《上海市推进国际航运中心建设条例》（以下简称《条例》），并于当日开始实施。

上海市人大常委会法工委主任丁伟指出，“与上海市的国际金融中心、国际贸易中心建设早已出台了综合性的地方性法规相比，上海的国际航运中心建设一直缺乏综合性的地方性法规。《条例》是国内首部与航运中心建设有关的地方性法规，许多规定是针对航运中心建设中的短板问题补出来的。它也是一部国际航运中心建设的框架性法规，基本涵盖了航运中心的各个要素，同时是一部促进性法规，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。”

在上海市人大常委会委员、东航集团副总经理顾佳丹看来，“《条例》从立法层面为上海市全面推进航运中心建设提供了政策法律保障，将有力推动上海国际航运中心建设迈上科学化、规范化、法治化轨道。”

“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，比如，对航运基础设施建设、航运企业和机构集聚等方面作了规定。特别是，《条例》从完善政府服务出发，规定了上海市交通等行政管理部门建立并公布航运管理权力清单和责任清单等五个方面措施。”上海政法学院校长刘晓红解读道。

顾佳丹称：“《条例》首次以立法形式将航空枢纽建设纳入国际航运中心建设范畴，填补了地方立法在航空枢纽方面的空白，为全面推进上海国际海运枢纽和航空枢纽建设，建立与国家战略和经济发展相适应的国际航运中心起到重要促进作用。”

1 打造“国际航运中心”

《条例》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。

7月22日，提前召开的《条例》贯彻实施研讨会在杭州举行，刘晓红在研讨会上称：“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。”

顾佳丹也在研讨会上介绍：“《条例》是一部框架性立法，基本覆盖了航运中心的各个要素。在时间跨度上立足近期，兼顾中远期。对未来5年能够确定的重要工作已纳入其中，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了法律依据。”

《条例》第四条规定：上海市政府为推进国际航运中心建设工作中的主体责任，要求建立上海市与国家部委以及其他省市之间的合作和协调机制；设立国际航运中心建设议事协调机构，上海市交通行政管理部门，负责有关日常工作。

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。

为推动以自贸区为平台的航运制度创新，《条例》规定：推进建设各类中转设施，统筹推进中转业务发展；发展沿海捎带业务；探索建立中国（上海）自由贸易试验区国际船舶登记制度。

在优化上海国际航运中心建设的营商环境方面，《条例》明确，在航运中心建设中推行外商投资准入和市场准入的负面清单制度；《条例》要求上海市的口岸服务部门配合海关、检验检疫、边检等实施监管创新，优化过境免签政策，简化通关程序；上海市和下属区县的政府部门，还将为航运人才引进提供配套政策。

上海国际航运中心建设作为一项国家战略，2009年4月，国务院在发布《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》时提出，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。

而《条例》的实施将“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”，也将有效“对接‘丝绸之路经济带’和‘21世纪海上丝绸之路’建设，形成与上海自贸区建设的联动机制，营造具有国际竞争力的航运发展环境”。

2 航空枢纽首次纳入地方性法规

航空枢纽被纳入《条例》，并不一帆风顺。参与起草的丁伟介绍：“当时《条例》到了人大审议阶段，航空枢纽要不要推动都还有争议。”

上海市法学会航空法研究会会长、东航集团总法律顾问郭俊秀认为：“航空的发展跟地方经济发展密切相联。”

“但在发展过程中一些问题制约了民航的发展，包括空域问题、航空运输质量不足和国际竞争力较弱的问题。”民航华东地区管理局法规处副处长陈思说，“通过对《条

例》的梳理，以上问题被作为发展目标进行了明确，‘建设世界级国际航空枢纽、提升枢纽空域容量、建设航空物流运转中心、推进公务航空发展、提倡科技创新建设’。”

《条例》还规定，上海将加强机场基础设施的集约化建设，增加机场容量，以满足航空运量增长和功能品质提升的需要，并为临空经济发展做好规划、预留土地资源；上海市还将采取措施，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。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；支持上海机场（600009，股吧）地区的航空物流转运中心建设，支持通用航空在城市公共服务领域的应用。

“《条例》的起草与出台历经了3年的时间，在此期间，民航华东地区管理局以及民航局政策法规司一直高度关注、大力支持。”陈思说，“保持民航行业的良好发展态势、有效服务区域社会经济发展，需要我们与地方政府之间通力合作，将地区经济发展情况与民航发展形势和特点结合起来，才能更好地明确民航行业的发展目标和发展思路，制定有效的发展措施，达到支撑区域和国家社会经济发展的目的。”

《条例》还对航空金融、公务航空、航空器制造和审定等产业在上海的发展提出了促进举措：要求支持金融机构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；要求推进上海的公务机基地建设，保障公务机在上海的运营需求，吸引国内外公务航空运营机构及配套服务机构在上海开展业务；要求积极为大飞机服务，支持航空器研发制造、航空维修、适航审定在上海的发展。

“《条例》的出台对于解决上述问题非常有针对性和成效性，尤其是现在出台的时机非常好。目前国内经济正在步入新常态，长江经济带战略的深入实施、自贸区战略的全面开展、传统产业的转型升级以及城镇化的深入发展，都将推动现代服务业的发展壮大，带来大规模人口流动和贸易往来，释放出巨大的投资和消费潜力，从而对民航运输市场带来巨大的需求。”陈思表示。

顾佳丹介绍：“东航持续加大上海两场（虹桥机场和浦东机场）国际航空枢纽建设投入，2015年东航在上海两场的市场份额为40.3%，2016年一季度进一步提升为40.6%，在各航空公司中占比最大。2015年，东航从两场出发的国内航线达216条，国际和地区航线86条，通航点160个。2015年，东航的国际航线运力增长24%，国际和地区旅客运输量增长27%，成为中国国际旅客运输量最大的航空公司。”

顾佳丹表示，未来五年，东航国际航线每年运力投入平均增幅将在20%左右，在虹桥、浦东两场加强中转能力建设。

3 提高制定航运法律的话语权

“我们国内的制造企业，在签合同的时候为什么还要用国外的法律？”上海国际仲裁中心副主任、秘书长马屹在《条例》贯彻实施研讨会上如此问道。

刘晓红对此从海事仲裁方面进行了分析：每当提到国际海事纠纷解决，许多人首先想到的是伦敦、香港、新加坡、纽约，而不是上海；上海海事仲裁案件受理量一直徘徊在两位数，而伦敦作为国际海事仲裁中心其案件受理量一直都是四位数；就案件当事人而言，上海海事仲裁案件中我国当事人居多，而伦敦仲裁案件中当事人大多来自外国，我国许多企业也选择到伦敦仲裁。

就案件层次而言，伦敦仲裁了许多高端的有影响的案件；就仲裁服务收入而言，上海与伦敦的差距就更大了。这种状况与我国作为世界航运大国、上海作为世界第一大港的地位很不相称，同时说明上海的海事纠纷解决机制还存在问题。

另外，与世界海事纠纷解决机制中小诉讼大仲裁的一般规律相反，上海海事诉讼案件的数量大大超过上海海事仲裁案件的数量。

根据海事领域的国际惯例和各国普遍做法，在我国仲裁法还没有作出修改的情况下，我国法院应该对只约定仲裁地点的海事仲裁协议作出扩大解释，尊重当事人通过海事仲裁解决纠纷的意愿，认定此类海事仲裁协议有效。

刘晓红指出，在建设上海国际航运中心、培育上海国际海事纠纷解决中心的过程中，应审视现有海事程序中存在的问题，借鉴国际先进经验进行程序上的创新：引入临时仲裁制度、程序中引入专家裁决制度、引入专家证人制度。

《条例》第四十一条要求法院完善航运诉讼案件审理机制，加大对航运案件的执行力度。仲裁机构应当依据法律、法规和国际惯例完善航运仲裁规则，提高航运专业水平和国际化程度。

刘晓红建议：“目前，我国航运法律与国际航运法律体系的接轨上存在缺口，部分法律规定在操作上不能适应国际航运业发展的实际需求，对国际海事公约、标准制定的参与度不高，我们要逐步提高在制定和出台国际航运规则法律体系和行业标准等方面的话语权和对标国际规则。”

值得高兴的是，《条例》刚实施，中国航空运输协会即于8月9日向各会员企业致函，建议：“各单位在商务合同中约定选择上海国际航空仲裁院的争议解决条款，‘凡因本合同引起的或与本合同有关的任何争议，均应提交上海国际航空仲裁院进行’。”

据了解，上海国际航空仲裁院于2014年8月由中国航空运输协会、国际航空运输协会和上海国际经济贸易仲裁委员会共同设立，是国际上唯一一家专业航空仲裁院。其主要受理业务为航空运输、飞机制造、飞机销售、飞机融资租赁、航空保险、油料供应、通用航空托管、地面服务及票务代理等航空产业领域各类型航空争议案件；为了让航空争议能高效、专业解决以及为国际航空争议的当事人提供充分的仲裁员候选名单，该仲裁院还广泛甄选吸纳了中外航空、法律专家。

郭俊秀认为，将合同引起的或与合同有关的任何争议，提交上海国际航空仲裁院，对提升我国在国际航空事务中的话语权和参与国际航空规则的制定和解释将起到积极的推动。[返回](#)

供给侧改革对港口发展的影响

在中央财经领导小组第十一次会议上，习近平总书记提出了“供给侧结构性改革”概念：“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。”自2015年11月以来，供给侧改革政策开始逐步实施，在如何进行供给侧改革问题上，习近平总书记给出了四个关键点：第一、化解过剩产能，淘汰僵尸企业、加大产业重组；第二，帮助企业降低成本，比如通过减税等政策性改革，让企业减少没必要的制度性成本，使企业有更多的资金去创新、去提高生产效率；第三、通过城镇化化解房地产库存；第四、防范化解金融风险。

理论上供给侧改革是通过提高生产能力来促进经济增长。供给侧改革中，减税将降低企业成本，去杠杆将加大港口资本市场风险防控。更重要的是，在供给侧对各行各业改革的大环境下，港口通过价格调整，合并重组，拓展外部市场、产业转型、多元化创新发展等路径，提高港口生产能力。因此，供给侧结构性改革政策下，将给港口发展带来新的趋势，对港口发展产生不同程度的影响。

1 供给侧改革推动下港口发展的特征和趋势

供给侧改革实际上是希望通过激发供给侧的活力来实现经济增长的良性循环，对政府来说，主要通过对部门放松管制、减轻税负、激活体制和重组出清等途径来实现。因此，在供给侧改革推动下，港口业将产生新的特征和发展趋势。

1.1 港口企业国际化加快进程

在供给侧结构性改革推动下，结合国家“一带一路”倡议的实施，中国将新建、扩建与国外互联互通的基础设施建设，亚投行等金融机构将为国际性大通道建设提供资金的支持，港口将逐步形成对外开放的格局。一是随着多边、双边自由贸易谈判和沿海自由贸易区建设进程的加快，积极加快进口步伐；二是根据国家经济贸易发展的新战略要求，中国资本和产业将逐步“走出去”，中国港口将形成国际化的码头网络布局。预计

未来 5-15 年中国进一步扩大对外开放、扩大对外贸易和投资，这种开放的局面还会保持下去。

1.2 港口产业转型加快升级

“供给侧改革”的大背景下，港口将会迎来了一段产业转型升级期。港口企业加快向综合物流服务供应商转型。为了给大型化船舶提供稳定的物流和供给能力，同时增强港口自身对货源的掌控力，增强谈判的话语权，由此加快由码头运营商向综合物流服务供应商转型。对于散货港口来说，探索散货交易新模式，筹建“散货超市”等分销中心，港口不仅可以接卸、堆存，并相应配置了包括船代货代、保税仓储、期货交割、混配加工、运输配送在内的综合物流服务功能，加快“门到门”全程综合物流体系建设。

1.3 港口智能化加速发展

从收入角度看，供给侧改革将引发经济蛋糕的重新分配：减税将导致生产税净额占比下降；加速折旧和产能去化将导致固定资产折旧占比短期上升、长期趋降，降低成本和产能去化将导致企业营业盈余占比上升；加速劳动力跨地域、跨部门流转以及提高人力资本，将导致劳动者报酬上升。这将进一步加快港口智能化发展速度。打造技术密集型的“智能港”，促进信息联动、加快港口物流电商化进程、建成集堆场、道路、地磅、卡口等远程监控为一体的安保监控系统，实现安全、生产、能耗、管理等信息化管理网络全覆盖等，将成为港口发展潮流和行业转型的重要手段。

1.4 港口经营模式多元化

从生产角度看，供给侧改革将导致第三产业占比上升，第二产业中传统工业占比下降、新兴产业占比上升。随着第二产业中传统工业占比的下降，港口的下游产业开始萎缩，港口传统盈利模式出现瓶颈，港口传统业务将进入“微利”时代，因此，“微利”迫使港口企业由港口运营商转型为全程物流服务商，港口在应对改革大环境下，必须延长港口的物流链条，深度挖掘物流利润增长点；对部门码头功能进行调整，或进行商业地产开发，或进行港航功能升级，更或者是涉足其他领域开展多元化经营模式。比如，涉足资本市场，试水金融业务；跟随“一带一路”战略，与其他领域集团合作，成立海外项目开拓公司；发展临港产业经济，港口企业打造成为大宗物资集散中心、信息交流中心、临港产业中心和能源交易中心。创新发展理念，挖掘经济发展新动力，发展方向转向新兴领域、创新领域。采取这些举措都只有一个最终目的，就是支撑港口主业发展。

1.5 港口资源整合加快步伐

近年来，受下游基建投资与进出口增速下滑因素拖累、港口行业收入与盈利规模进入下行通道，加上港口建设缺乏整体规划，港际间恶性竞争等问题日趋明显，因此，供给侧改革将进一步加快区域港口发展一体化进程，促使各地政府成立港口资产管理平台对区域内资源进行统一布局，以提升港口群整体效益。此外，未来港口企业将进行国企改革，引入新鲜血液，从供给端激发企业活力，实现带动企业发展的目标。

2 供给侧改革对港口发展的影响

随着港口加大供给侧结构性改革力度，将对港口发展造成影响。短期来看，化解产能对港口生产产生负面影响，但是影响不大；但是减税将对港口生产和经营产生一定的正面影响，因此，供给侧改革对短期的港口增长、效率的影响不明显；中长期看，明确有力的改革措施可以化解港口过剩产能，提高港口生产效率，有利于港口资本向有效行业流动，提升港口资本市场风险防控，最终提高港口业的盈利能力。

在中国经济结构转型和供给侧改革的大背景下，大宗散杂货以及出口集装箱量增速逐步下降。港口，尤其是以沿海大宗商品为主要货种的港口，在去产能的供给侧改革中，其港口吞吐量将受到一定程度的负面影响。

2.1 短期对吞吐量的影响不大

2015 年 11 月，中国集装箱吞吐量同比增长 1.88%至 1789 万 TEU。2015 年 12 月，中国原油进口量达 3319 万吨，再创历史新高。2015 年前 10 个月，中国主要原油装卸港

口中，大连港累计原油吞吐量 3725.02 万吨；青岛和天津两港原油分别实现 5280.72 万和 3839.04 万吨；而宁波-舟山港完成原油吞吐量 7908.74 万吨。2015 年 12 月，中国铁矿石进口量同比增长 10.85%。2015 年 12 月煤炭进口量同比下跌 35.19%至 1764 万吨，是自第三季度 7.26%的跌幅之后的高速下跌。

在全球经济环境持续低迷、中国经济环境下行压力加大的情况下，供给侧改革的首要任务就是化解产能过剩问题，特别是清理煤炭和钢铁行业的僵尸企业、淘汰落后产能，加上，中国大力推动绿色经济发展，港口库存持续处于高位。因此，对港口干散货吞吐量负面影响进一步加大。另一方面，去产能将对短期经济增长产生一定的负面影响，进而影响集装箱吞吐量，但是减税又会对短期的集装箱吞吐量起到正面影响，特别是从 2016 年 1 月 1 日起，中国将对进出口关税进行部分调整，在降低部分日用消费品进口关税的同时，对部分过剩产能出口取消或降低关税。加上，中国实施石油战略储备政策，因此，供给侧改革对短期的集装箱和液态散货吞吐量的影响不大。

2.2 对港口的长期影响显著

2005 年之后，由于海运贸易量的加速增长促使中国港口投资规模进入扩展窗口期，通过对比 1985-2012 年中国沿海港口的吞吐能力适应性（通过能力/实际吞吐量）的变化可见，自 2006 年起，中国港口吞吐能力适应性（通过能力/吞吐量）回升“1”后，近年不断攀升，现已持续“1.2”以上，意味着港口 20%的产能被闲置，岸线资源被过度开发。而当前中国岸线资源利用率低下是发展瓶颈，中国每米岸线年吞吐量仅 1.1 万吨，远低于香港的 2.0 万吨和新加坡的 4.1 万吨。港口产能过剩资源突出，针对有限的岸线资源进行综合开发和合理分配，港区之间合理分工，消除彼此恶性竞争，出清过剩产能，统一合理规划未来的产能扩张计划，是港口下一步重点关注的工作。

因此，长期来看，供给侧改革将对港口发展产生深远影响，一方面，供给侧理论上是从调节生产要素的供给和利用角度出发，旨在提高全要素生产率，因此，通过规模化和技术进步来提升码头岸线利用率，进而提升码头实际吞吐能力是下一步面临的挑战，因此，中国港口实际通过能力和服务水平以及综合竞争力将得到大幅度的提升，预计到 2020 年，中国沿海港口每米岸线吞吐量将达到 2.0 万吨，实现效能翻番，达到香港的水平；另一方面，随着中国经济进入新常态，特别是在供给侧改革背景下，中国将加速经济结构转型，致使第一产业和第二产业的传统工业比重下降，中国沿海港口货物吞吐量将出现较大幅度下滑，部分港口可能会呈现出负增长态势，长期影响显著。

[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