

时事经济与航运

中国海洋运输情报网主办

2016年12月21日 (第1639期)

◇ 中国经济发展进入新常态	1
◇ 阳明海运：“勒紧裤带”待复苏	3
◇ 创新+资本：船舶融资的两只“风火轮”	6
◇ 上海市综合交通“十三五”规划解读	10
◇ 武汉长江中游航运中心助推长江经济带建设	13
◇ 天津港或将化解同业竞争困局	15

中国经济发展进入新常态

2016，是供给侧结构性改革元年，也是攻坚之年。一年以来，供给侧结构性改革紧紧抓住去产能、去库存、去杠杆、降成本、补短板“五大任务”，持续发力、久久为功。

前三季度经济增速为6.7%，最终消费支出对国内生产总值增长贡献率达到71%，第三产业增加值占国内生产总值比重上升至52.8%，单位国内生产总值能耗同比下降5.2%，新增城镇就业1067万人，城乡居民收入差距继续缩小。经济发展已经展现许多新亮点，凸显出供给侧结构性改革的积极作用，推动着中国经济持续向好。

1 经济发展进入新常态 供给侧改革势在必行

推进供给侧结构性改革是当前和今后一个时期我国经济工作的主线，往远处看，也是我们跨越中等收入陷阱的“生命线”，是一场输不起的战争。

2016年5月16日，习近平总书记主持召开中央财经领导小组第十三次会议时强调，供给侧结构性改革关系全局、关系长远，一定要切实抓好。

新常态下，我国经济运行中的突出问题，虽然有需求总量问题，但结构性问题更为突出。习近平总书记指出，要深刻理解时代背景，当前我国经济发展中有周期性、总量性问题，但结构性问题最突出，矛盾的主要方面在供给侧。要准确把握基本要求，供给侧结构性改革的根本目的是提高供给质量满足需要，使供给能力更好满足人民日益增长的物质文化需要；主攻方向是减少无效供给，扩大有效供给，提高供给结构对需求结构的适应性，当前重点是推进“三去一降一补”五大任务；本质属性是深化改革，推进国有企业改革，加快政府职能转变，深化价格、财税、金融、社保等领域基础性改革。

由此可见，推进供给侧结构性改革，是适应和引领经济发展新常态的重大创新，是适应国际金融危机发生后综合国力竞争新形势的主动选择，是适应我国经济发展新常态的必然要求。

2 绝非西方供给派翻版 中国特色彰显中国力量

从全球看，越来越多的国家认识到，结构性改革才是走出眼前困境的根本之策，但这是需要付出代价的。西方国家多党执政的痼疾，没几个政治家敢于真正付诸行动，结果是“心想”而“事不成”。我们有制度优势，一定要形成共识、狠下决心，马不停蹄向前走，千方百计抓落实，扎实作为见成效。

从世界经济的坐标系中看，我国的供给侧结构性改革既强调供给又关注需求，既突出发展社会生产力又注重完善生产关系，既发挥市场在资源配置中的决定性作用又更好

发挥政府作用，既着眼当前又立足长远，绝不是西方供给学派的翻版，相反，中国以其较早的认识、较大的回旋余地、较强的体制优势等正成为全球结构性改革的引领者。

可以说，我国“供给侧结构性改革”并非简单复制供给学派的“供给管理”，而是希望通过改革实现经济结构的调整和优化，从而避免潜在增速的大幅下行，其实质是“全面深化改革”在要素领域的延续和聚焦。

3 改革非一日之功 破字当头迎难而上

“啃硬骨头多、打攻坚战多、动奶酪多，是新一轮改革的特点”，习近平总书记在安徽视察调研时强调，“重点要破字当头、迎难而上，根本要激发动力、让人民群众不断有获得感。”

在中央深改组第二十四次会议上，习近平总书记进一步强调，推进供给侧结构性改革，是对全面深化改革决心的重要检验。改革有阵痛、但不改革就是长痛。只要看准了的改革，就要一抓到底，务求必胜。

“五大任务”，个个指向多年经济发展“沉疴”，项项关涉利益调整，牵一发而动全身。改革绝非一日之功，正因其推进难度大，更需要久久为功的韧劲和定力。

明道若昧，进道若退。推进供给侧结构性改革，特别是化解过剩产能、处置“僵尸企业”，必然会带来一些冲击，而且这些冲击很可能会从经济领域延伸到社会领域。我国处在结构调整的阵痛期，地区、行业、企业发展出现明显分化，可谓几家欢乐几家愁。在推进供给侧结构性改革过程中，不可能皆大欢喜，产业会此消彼长，企业会优胜劣汰，就业会转岗换岗。适当的后退是为了更好地前进。

正如“权威人士”强调的，供给侧结构性改革有一个窗口期，但窗口期不是无休止的，问题不会等我们，机遇更不会等我们。今天不以“壮士断腕”的改革促发展，明天就可能面临更大的痛苦。

推进供给侧结构性改革要加减乘除并用。瞄准过剩产能做减法，“减”出新空间。瞄准短板做加法，“加”出新希望。瞄准创新做乘法，“乘”出新动能。瞄准放活做除法，“除”出新活力。这既需要决心，也需要咬定青山的努力、实实在在的政策。

4 静水深流久久为功 改革攻坚初见实效

一年来，供给侧结构性改革从正式提出，到思路逐渐清晰、方案相继出台，到各部门各地区强化认识、加快推进，初见成效。

目标明确去产能。去产能是供给侧结构性改革的首要任务，首当其冲的就是产能严重过剩的煤炭与钢铁行业。截至目前，钢铁 4500 万吨全年去产能目标任务，煤炭去产能 2.5 亿吨的全年目标任务已基本完成。

精准施策去库存。房地产行业快速发展，积累的问题日渐突出，供应结构与需求不匹配造成库存大量积压，城市分化严重成为突出问题。今年以来，国家从供应端发力，连续出台了多项政策，到 11 月末，商品房待售面积 69095 万平方米，比 10 月末减少 427 万平方米，已经连续 9 个月减少。

守牢底线去杠杆。去杠杆关键在企业，难点也在企业。历经一年稳妥有序的改革，10 月末，工业企业资产负债率 56.1%，同比下降 0.7 个百分点。截至目前，已有 10 家企业与金融机构签署市场化债转股协议，总金额达 1600 亿元。

狠下决心降成本。我国实体经济发展在不少领域仍面临着较高成本压力，多数企业反映“制度性交易成本高”、“融资成本高”、“税费负担重”等问题显著存在。着眼于此，中央把降成本作为供给侧结构性改革的五大任务之一，并提出要开展降低实体经济企业成本行动。统计局数据显示，1-10 月份，规模以上工业企业每百元主营业务收入中的成本为 85.85 元，比上年同期减少 0.17 元；主营业务收入利润率为 5.71%，比上年同期提高 0.25 个百分点。

精准发力补短板。今年以来，我国多省出台供给侧结构性改革“补短板”具体行动计划，投资规模超过万亿。到10月底，46万易地扶贫搬迁贫困人口迁入新居，今年计划新开工的20项重大水利工程全面开工，软硬基础设施建设提速。

“三去一降一补”五大任务，是供给侧结构性改革的破题。全面深化改革，是推进供给侧结构性改革的根本动力。

习近平总书记在中央深改组第二十七次会议上提出了新的任务和要求，当前和今后一个时期，是全面深化改革的施工高峰期，是落实改革任务的攻坚期，抓谋划、抓统筹、抓落实的任务依然艰巨繁重。

开局良好，后期可期。一年来的实践表明，供给侧的改革举措，让中国经济筋骨越来越强健。潮平两岸阔，风正一帆悬。明年是供给侧结构性改革的深化之年，将满载期许扬帆远航。[返回](#)

阳明海运：“勒紧裤带”待复苏

8月底，全球第七大班轮公司韩进海运突然倒闭，为东亚的航运企业敲响警钟。台媒报道指出，台湾地区交通管理部门最担心的是同样的事情会发生在台湾地区班轮公司身上。

台湾地区有着发展海运业的先天地理条件，再加上其外向型经济发展模式，为海运业发展提供了得天独厚的优势。虽然基础良好，但2009年以来的低迷市场，让台湾地区航运企业手上的长期运输合约流失殆尽，要撑过市场周期性低迷的“最后一里路”困难重重。今年经历人事更迭的阳明海运，最近更被爆出已“名存实亡”。在此困境下，阳明海运管理层主动降薪、卖楼求生，这些财务紧缩措施能否让其撑到其寄予厚望的复苏年——2019年？

1 亏损已多年

阳明海运成立于1972年，主要股东一是台湾地区交通管理部门，据悉占股1/3；二是台湾华懋投资股份有限公司。

据Alphaliner统计，截至12月12日，班轮公司中阳明海运位居全球第九，市场占有率为2.7%（见表1）。

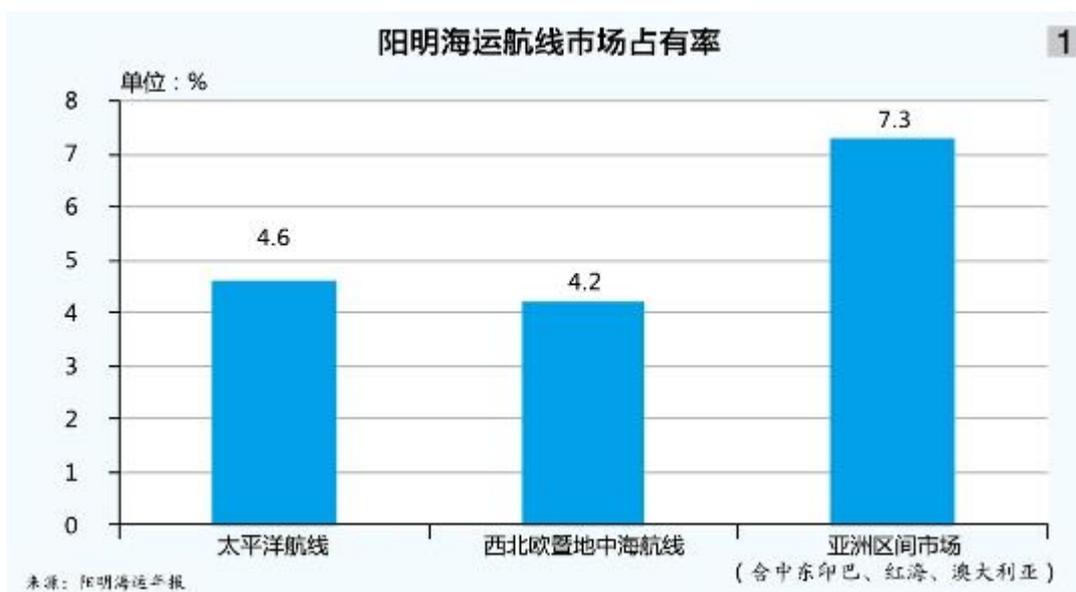
表1 阳明海运船队规模

合计		自有船		租赁船			订单		
TEU	艘数	TEU	艘数	TEU	艘数	租赁率(%)	TEU	艘数	手持订单率(%)
565766	99	213134	45	352632	54	62.3	98396	7	17.4

来源:Alphaliner

阳明海运所在联盟为The Alliance，该联盟于5月13日成立，成立时的6家成员分别是阳明海运、韩进海运、赫伯罗特、川崎汽船、商船三井、日本邮船。如今这6家成员中，韩进海运已经破产，日本3家班轮公司（川崎汽船、商船三井、日本邮船）也打算合并集运业务，赫伯罗特已合并汉堡南美。其他两大班轮联盟（2M、OCEAN Alliance）中，2M将接管韩进海运破产后的主要市场份额、且以不入盟方式“接管”现代商船，OCEAN Alliance中达飞轮船并购美总轮船。可以肯定的是，未来THE Alliance的运力规模将明显小于另外两家。

阳明海运去年董事会年报显示，其主要经营的市场为：亚洲/北美市场的太平洋航线、亚洲/欧洲暨地中海市场的西北欧暨地中海航线、西北欧/美东市场的跨大西洋航线及亚洲区间市场（含中东印巴、红海、澳大利亚）。其中，太平洋航线市场份额为4.6%；西北欧暨地中海航线市场份额为4.2%；亚洲区间航线市场份额为7.3%（见图1）。



近4年来，阳明海运的资产负债表变得日益难看（见表2）。

表2 最近四年阳明海运合并资产负债表

项目	2012年	2013年	2014年(重编)	2015年
资产总额	1447.37	1422.54	1525.88	1549.76
负债总额	1061.74	1086.81	1141.42	1232.45
权益总额	385.63	335.73	384.46	317.31

阳明海运的财务状况出现了如下变化：一是偿债能力各项比例下降，主因在于运价下跌导致收入减少；二是获利能力各项比例转为负数，主因在于运价下跌导致亏损；三是现金流量各项比例下降，主因在于营运状况不佳；四是杠杆度各项比例下降，主因在于去年平均运价下跌，致营业利润由正转负（见表3）。

表3 最近四年阳明海运合并财务情况分析

项目	2012年	2013年	2014年	2015年	
财务结构(%)	负债占资产比率	73.36	76.40	74.80	79.53
偿债能力(%)	流动比率	104.3	91.24	109.99	85.71
	速动比率	88.55	77.50	96.95	77.84
经营能力	应收款项周转率(次)	28.52	19.07	18.64	17.33
	总资产周转率(次)	0.91	0.84	0.88	0.82
获利能力(%)	资产报酬率	-0.11	-0.95	1.28	-4.09
	权益报酬率	-3.99	-8.07	1.15	-22.20
现金流量(%)	现金流量比率	13.82	0.09	18.14	3.30
杠杆度	营业杠杆度	-11.09	-2.31	7.41	-2.29
	财务杠杆度	0.53	0.76	2.75	0.78

注：表2、表3均来源于阳明海运年报

11月7日，阳明海运发布季报称，由于市场整体舱位超额供给仍然严重，运价持续低迷，阳明海运前三季度合并营业收入为838.87亿新台币，较去年同期的976.47亿新台币下降14.09%；前三季度净亏损为130.23亿新台币，累计待弥补亏损为161.43亿新台币。事实上，阳明海运近四年来，只有1年未现亏损，即2014年（见图2）。



2 勒紧“裤腰带”

为了“止血”，阳明海运祭出开源节流方案，以减缓亏损，其董事会于10月份火速通过高管减薪方案。11月2日，阳明海运发布公告：自11月起，董事长、总经理及副总经理减薪50%，其余各部门协理级以上主管则减薪30%。以此表现阳明海运上下同心共克时艰的决心。当然，阳明海运董事长谢志坚指出，若四季度取得正面利润，将立刻停止执行减薪方案。

阳明海运继发布三季报后，也推出一系列措施。除规划以资本公积金弥补1.39亿新台币外，并在获得最大股东公股的支持及积极参与下，经董事会决议通过财务改善计划，将办理减少注册资本以弥补亏损160.04亿新台币，减资比例为53.27%；同时也将以私募普通股方式办理现金增资10亿股，预计于12月22日提报股东临时会并于通过后执行。

此次减资主要目的是弥补营运累积亏损，以有效提高每股净值；而私募普通股增资完成后，引进的新资金将可有效强化企业财务结构，降低企业营运及财务风险，并维持产业地位，同时也可因应未来营运规划及进一步拓展业务，以提升企业长期竞争力。阳明海运预计执行财务改善计划后，不仅可保障股东权益，更对企业未来长期发展具有正面助益。

面对全球海运市场不景气的挑战，阳明海运除通过调整财务结构，执行资产活化计划，更将于2017年THE Alliance运营后，扩展航线服务范围及提高舱位利用率以降低航线经营成本。此外，阳明海运更大刀阔斧地针对企业业务、企划、管理等方面进行整体性的营运流程及制度的调整，并陆续采取开源节流计划以强化企业成本的管控。在业务方面，自8月起，即严格实施货载贡献度管理、禁止装船后调降运价及加强管控延留滞费等，以确保货载贡献正效益；在企划方面，将执行代理行集中管理并建立考核机制、落实航线绩效评估，以强化航线经营策略及集团管理能力；通过建立集团统一资讯系统、加强转运中心功能以降低码头成本、舱位利用率极大化等积极措施，预期将能够有效减少成本支出并提升经营效能。

12月份，据台媒消息，阳明海运决定处理与营运无关的资产。12月6日，阳明海运公告出售内湖区办公大楼，以18.89亿新台币卖给南山人寿，获利3.88亿新台币，预计于四季度入账，亏损可望缩小。

3 政府欲输血

虽然阳明海运亏损多年并已采取各种财务紧缩措施，但阳明海运的现金流还是不成问题，不至于落到与他人合并的地步。

航运业是台湾地区的支柱产业，11月份，台湾地区交通管理部门提出5600亿新台币的纾困方案，协助航运企业度过“寒冬”。阳明海运直呼纾困方案乃“天降甘霖”。

根据纾困方案，其中有600亿新台币的中长期贷款是专为航运企业量身打造。台媒发现，根据细则，目前仅有阳明海运、长荣海运和四维航业3家连续四个季度亏损的、有公股的航运企业符合贷款条件。目前，纾困方案正在等待台湾地区交通管理部门的最终审批。该方案究竟能否帮助台湾地区海运企业“回春”，只能等时间给出答案。

据谢志坚介绍，阳明海运目前似乎已有好转迹象，四季度以来淡季不淡，美国航线每大柜（40尺柜）运价比两个月前增加800美元/FEU，估计美国航线已有获利，有利协商明年合约运价提升。

正在“勒紧裤腰带”的阳明海运，寄希望市场于2019年复苏。阳明海运表示，全球经济修正后的增长多呈现出2017年优于2016年的趋势。根据德鲁里的报告，预测2017年集装箱供给量将增长5.9%，货量增长为3.1%；至2019年集装箱供给量增长为3.2%，货量增长则为3.3%，即2019年需求将大于供给0.1个百分点。由此看来，未来几年贸易量呈现缓升的趋势，市场供给与需求的差距预期逐渐缩小。

另外值得一提的是，在航线布置上，阳明海运也逐渐重视南亚和东南亚市场。去年，成立阳明越南船务公司。今年，新增SE7航线强化东盟市场布局；与泰国宏海箱运集团签署合作意向书。[返回](#)

创新+资本：船舶融资的两只“风火轮”

总体来看，未来，不同船舶融资方式对行业的青睐程度及发展前景，基本上取决于不同交易方案的基本属性以及航运市场的大环境走势。船舶融资市场需求方面，船东、航运公司现阶段可用于投资新造船的自有资金有限，外部融资形势也比较严峻。因此，新造船市场总规模有限，以业界预测的“十三五”期间每年6000万载重吨的新造船量为标准，全球每年新造船市场融资的需求总额约为400亿美元。二手船方面，未来几年全球船队规模大概在18.5亿载重吨，总体资产价值约为8000亿美元，每年需要再融资的规模也非常可观。总体而言，船舶融资的市场空间仍然较大。

截至2016年10月，克拉克松（Clarksons）海运指数年内均值为9256美元/天，比过去26年的均值降低73%，主力船型指数全线下跌。在此背景下，目前年内全球新造船市场成交量仅约320艘、2300多万载重吨，创下20年以来的最低值；以载重吨计，成交量比过去20年的均值低77.6%。实体领域的大幅收缩必然对应金融市场投资的急速下跌。据克拉克松统计，目前年内全球新造船市场的合同金额仅260亿美元，依此测算，全球新造船融资市场规模最大仅为200亿美元，与以往相比有大幅下跌。

国际金融危机爆发近10年之际，面对大环境的起伏动荡，船舶融资行业内在格局调整是必然的。在此大环境下，传统欧洲银行收缩船舶融资的趋势是否仍将持续？资本市场对航运领域几乎关闭的大门何时有望开启？私募股权是否能保持对航运业的兴趣？出口信用机构（ECA）融资、融资租赁等替代性船舶融资的潜力到底有多大？探析这些问题，对中国船舶融资行业提高国际市场份额，实现良性、可持续、健康发展，发挥资本对行业发展战略的引领作用具有一定参考意义。

1 传统欧洲银行信贷：收缩规模，提高门槛

航运市场陷入低迷周期、银行业监管政策升级，受此双重不利影响，致使欧洲银行开展船舶融资面临的压力和挑战不断加重，撤离并收缩船舶融资规模，提高客户、资产门槛，关注细分市场成为主旋律。据统计，国际金融危机爆发前，欧洲主要船舶融资国家在航运融资领域的市场份额合计高达85%。2008年，全球航运资产规模位列前20的银行无一例外在欧洲，而2015年欧洲银行市场份额已跌至62%，并已有3家亚洲银行排名进入前10名。从绝对值来看，2015年年末欧洲银行船舶融资余额为2540亿美元，比2010年下跌47%。

航运市场低迷对银行的打击无须赘述。在监管政策方面，2008年国际金融危机后，欧美银行体系的高风险特性、脆弱性逐步暴露，《巴塞尔协议III》《德国银行法》（修订）（KWG）等对银行业提出了更加苛刻的资本充足率、流动性覆盖比率等要求，加之航运业不良资产率不断攀升，导致德国北方银行（HSH Nordbank）、德意志银行（Deutsche Bank）、苏格兰皇家银行（RBS）、法国兴业银行（Societe Generale）等船舶资产排名靠前的银行陆续收缩或整体出售航运贷款。

2008~2010年，银行收缩船舶信贷的趋势尤为明显，此后至2015年银行业经过调整后，欧洲银行的Tier I资本充足率超过了14%，亚洲和美国银行的Tier I资本充足率也超过了11%，部分银行对船舶融资的投放力度开始逐步回升，但总体融资规模处于谨慎收缩状态。同时，传统信贷对船舶融资的门槛也在不断提高。可见，由于航运市场长期不景气，银行船舶融资的条件渐趋于苛刻、审慎。

从趋势来看，银行信贷在船舶融资领域市场份额第一的地位不会改变，这是金融市场的基本规律所决定的。其中以下趋势值得关注：（1）在航运业短期内缺乏大幅回暖预期的背景下，处理“存量”不良航运资产将是欧洲银行中短期内的主要任务；（2）开展“增量”业务方面，融资条件将更加苛刻，而且将重点关注细分市场，对客户的选择标准将越来越高，主要针对资信情况较好的大型航运公司开展业务；（3）近年来新进入船舶融资领域的银行由于没有历史“包袱”，例如，荷兰商业银行（ING）、意大利联合信贷银行（Unicredit）、荷兰银行（ABN Amro）等，开展增量业务的规模将超过目前航运资产排名靠前的银行，这也意味着全球银行业航运资产规模排名将面临重新洗牌。

2 替代性融资市场：属性各异，前景有别

2.1 新兴信贷：使命驱动，持续支持

虽然欧洲传统船舶融资银行对行业的支持力度有所降低，但受支撑行业发展使命的驱动，近年来，亚洲ECA、商业银行在船舶融资领域扮演的角色越来越重要，支撑方式包括直接信贷、提供担保或保险等。2015年，韩国ECA机构相继设立航运产业基金，以加大对创新型船舶融资交易的参与力度。韩国研究机构表示，涉及韩国因素的船舶融资银行贷款、公司债券、权益性投资几乎都有韩国ECA机构的参与。

商业银行方面，亚洲和澳大利亚银行在国际船舶融资领域的市场份额不断上升，其2015年年末的融资余额为1283亿美元，比2010年上升了93.2%，未来有望进一步上升。其中，2015年年末中国银行的航运资产余额达到了210亿美元，进入全球前3名。

未来，ECA机构出于支持本国实体经济发展初衷，在船舶融资领域的支持力度将保持稳定，甚至继续扩大。当然，ECA机构的支持对象相对特定，即以支持本国出口新造项目为主，加之航运市场持续低迷对其也产生较大压力，因此，ECA机构对欧洲银行收缩导致的资金缺口的弥补也有限。此外，亚洲和澳大利亚商业银行或将向欧洲银行看齐，以收缩和提高门槛为主，当然，出现一批新入银行的可能性较大。

2.2 资本市场：嫌贫爱富，难有起色

在航运市场持续低迷的大背景下，资本市场“嫌贫爱富”的特性明显，对船舶融资市场的支持幅度迅速降低。据统计，2007年首次公开募股（IPO）融资规模占航运企业融资的比例为14%，而近两年这一比例仅为2%。2016年年初至今，航运企业在股票市场的融资交易仅有18起，为近年来的新低。其中，IPO仅有1例；增发17例，募集资金总额约15.5亿美元；公司债券案例为16起，募集金额为45.3亿美元。此外，还有一起场外交易市场（OTC）交易，募集金额为678万美元。

股票市场低迷的原因主要来自航运企业自身财务状况不佳。2016年年初以来，散货船公司处于全面亏损状态；集装箱班轮业陷入大面积亏损，仅有个别区域性公司实现盈利；油船、液化石油气（LPG）船利润同比大幅下降；海工市场持续低迷，行业呈现继续大面积亏损格局。航运企业财务状况普遍堪忧，现金流持续流出，财务指标呈恶化趋势，债务重组频发，甚至出现破产重组，致使投资者对航运股失去信心。

债券市场一直是对银行信贷的重要补充，2012年航运领域公司债券融资的市场份额一度超过30%。但是，随着航运企业经营风险的逐步暴露，其发行债券的量、价都受到很大限制；投资者对航运公司债券的风险认识也更加深刻，导致市场对航运公司债券的认可度降低。因此，2015年公司债券的市场份额跌至10%。同时，航运企业发债的综合利率也在普遍上涨，对企业经营带来较大压力，挫伤了企业发债的动力。

资本市场对航运领域的冷落是由“资本”的本性决定的，追求短期利益是其主要目的，因此，唯有航运市场的真正“回暖”和企业开始盈利才能保证资本市场青睐航运业。

2.3 私募股权：明确逐利，不能依靠

自国际金融危机爆发以来，在全球经济衰退，银行业危机突出，航运业不良资产增多的形势下，航运业周期性明显、资本密集的特性迎合了私募股权的“投机性”心理，其加大对航运市场的投资，2009~2014年，私募股权（PE）对航运领域的投资处于持续上升阶段，2013年达到了78亿美元，在船舶融资领域的市场份额接近10%。私募股权一度被称为航运业的“救命稻草”。

然而，航运市场的复苏却未如PE预测而至，多数PE未能达到盈利预期，且市场整体流动性不足，PE通过IPO等方式在3~5年抽逃的企图也未达到。在此形势下，私募股权“投机”“逐利”的本性显露，一方面，开始相继退出航运领域，继散货船和集装箱船领域之后，开始抽逃油船领域；另一方面，2015~2016年PE大幅降低对航运市场的投资，2015年融资额仅为17亿美元，预计2016年将缩减至10亿美元。

短期内，在航运市场投资收益率不具备大幅反弹的背景下，PE再次大举进军航运业的可能性不大。中长期来看，经过上一轮试水，虽然PE多以失败告终，但是其积累了行业经验，对航运业的周期性有了更加深刻体会。目前，部分PE也开始为下一轮投资积蓄力量，且其对船舶领域的投资更加侧重资产价值的考量，由新造船转向新船转售、二手船等领域，其投资结构也将更加复杂，注重与新产业投资者的合作。

2.4 租赁市场：双重属性，机遇可期

自国际金融危机爆发以来，租赁市场呈现新旧交替，不断创新、演变的局面。由于航运市场的持续低迷以及自身结构的弊病，传统的以德国KG基金、挪威KS基金为交易架构的税务租赁以及新加坡的船舶信托基金等租赁模式都受到严重挑战。曾经“风光无限”的KG船舶基金竟然全线覆灭，其他国家租赁结构下的基金业绩也都出现大幅下滑或重组。不过，由于没有历史“包袱”以及出于对本国航运、造船业发展支持的需要，租赁模式在韩国、中国开始快速发展。

国际金融危机爆发后，韩国金融机构很快就利用融资租赁模式开始支持本国航运、造船企业的发展。同时，在ECA机构的积极撮合下，韩国的船舶产业基金发展非常快，自2002年《船舶投资公司法》颁布以来，韩国已有150多支船舶产业基金成立，并进入实质运作阶段，包括韩国海洋基金公司（KOMARF）等。同时，韩国产业银行（KDB Capital）、韩国新韩银行（Shinhan Capital）等租赁公司也在提高船舶融资业务的比例。

中国的船舶产业基金框架下的租赁模式虽然发展缓慢，但融资租赁模式成为替代性船舶融资解决方案的重要组成部分。租赁公司经营模式灵活，可开展供融资租赁、经营租赁、权益性投资等多种业务，对国际船舶融资市场的贡献力度逐步扩大。据统计，2016年年初至今，中国租赁公司的经营租赁新造船规模达到了200万总吨，占中国船东总下单量的30%。目前，融资租赁已成为中国仅次于银行贷款的第二大船舶融资工具，其在

航运资产和银行信贷、民营资本、PE、私募债券、产业基金等之间架起了桥梁。目前，各类资本在人民币贬值预期持续的背景下，具有配置美元资产的意愿，这为租赁公司在航运领域发挥更大作用提供了有利支持。

就趋势来看，德国、挪威、新加坡等租赁模式由于历史“包袱”沉重，在此轮航运下行周期中遭受严重打击，短期内将难以恢复。反观亚洲国家，韩国租赁交易结构创新特征明显，权益性资金和债权性资金的结构都比较多元、复杂，一定程度上分散了项目风险，比较适应投资者在市场低迷期的要求。中国融资租赁模式的本质特征决定了其发展优势，其很好地结合了物权与债权，一定程度上弥补了银行信贷单一债权结构的弱点。同时，这两个国家没有历史“包袱”，且都具备继续发展船舶融资的内生动力，即促进国内船企接单、交船，支撑国内造船工业发展的使命。因此，其将继续对船舶融资领域加大支持。

3 结论与建议

以下几点值得关注：（1）传统欧洲银行由于受到更加苛刻的监管政策和航运市场持续低迷的双重打击，存量业务方面将伺机大规模处置不良资产；增量业务方面将持续缩减船舶融资新增投放量，并不断提高客户信用、资产标准、项目现金流预期门槛等，同时，对融资利率、贷款期限、担保条件等也将提出更加苛刻的标准；（2）航运业在资本市场融资的可行性降至2012年以来的最低点以后，短期内难以恢复；（3）PE对航运业暂时失去信心，短期内大面积回归的可能性不高；（4）韩国、中国的ECA机构及租赁模式在船舶融资领域的重要性将日趋凸显，而且，亚洲的ECA、商业银行船舶融资与融资租赁结合的必要性和必然性将会更加突出。融资租赁的本质是一种增信手段，市场风险、信用风险等达不到银行控制标准的背景下，通过融资租赁模式的增信在银行船舶融资交易中将更加普遍。

船舶融资市场需求方面，船东、航运公司现阶段可用于投资新造船的自有资金有限，外部融资形势也比较严峻。因此，新造船市场总规模有限，以业界预测“十三五”期间，以新船量每年6000万载重吨为标准，全球每年新造船市场融资的需求总额约为400亿美元。二手船方面，未来几年，全球船队规模大概在18.5亿载重吨，总体资产价值约为8000亿美元，每年需要再融资的规模也非常可观。总体而言，船舶融资的市场空间仍然较大。

综上所述，中短期内，国内的租赁公司在船舶融资领域仍处于机遇期。同时，笔者认为，未来一段时间内，国内租赁公司在船舶融资领域也处于由快速发展期向成熟期转变的阶段。这一转变期对整个行业的可持续发展都具有至关重要的意义，若转变得好，则前途可期，若转变得不好，则市场竞争力和地位均将受到挑战。

中国船舶（香港）航运租赁有限公司作为国内船舶融资领域领先的厂商系租赁公司，立足于全面服务中国船舶工业集团公司发展大战略的同时，倡导大格局、大思维、大视野理念，积极履行行业使命和社会责任，不断探索船舶融资行业更加创新性的、卓有成效的、更有意义的发展，以提高我国船舶融资行业的国际市场地位，并以资本支撑我国船舶工业的发展战略，助力船舶工业这一“综合工业之冠”对国民经济发展的贡献度。基于此，在航运形势持续低迷，资本与行业发展结合越来越紧密的大背景下，中船租赁在未来发展中将注重：

（1）找准定位，做专做精，避免过度竞争。整体来看，船舶融资是低利润率行业，企业要明确对航运资产的发展战略、定位与目标，将发展航运资产的战略与公司总体战略匹配考虑，明确要将其作为主要盈利性业务，还是支撑母公司战略的使命性业务，还是作为多元化战略的补充业务，在此基础上，制定不同的资产规模目标、客户准入机制、竞争策略等；

（2）提高资源整合能力，扩大同业协作，撬动多元化资本，针对不同项目的特点，设计更加具有差异化竞争性的交易结构，吸纳商业银行贷款、政策性银行支持、项目债

券、社保基金、产业基金、夹层资本、PE、私募债券等对风险有不同偏好和对收益有不同预期的资金进入租赁结构；

(3) 综合考虑，丰富业务类型。针对新订单、手持订单、二手船融资的同时，研究欧洲银行出售航运贷款资产带来的机遇，提高“反周期”操作意识，借鉴美国并购基金的操作经验，寻求更加多元化的投资机会；

(4) 立足于行业的整体健康发展，加强同业沟通交流机制的建立，在资信评级、资产监控与管理等方面加强合作，打造有别于传统信贷银行的核心竞争力；

(5) 要提高行业使命感，坚持服务于国家“海洋强国”“一带一路”等大战略，充分利用好融资租赁的优势，支持行业“去产能”“走出去”，贯彻落实“五大发展理念”；

(6) 关注国际前沿金融科技发展对船舶融资行业的影响，坚持创新引领发展。[返回](#)

上海市综合交通“十三五”规划解读

“十三五”时期，上海综合交通体系将逐步进入“完善功能、注重管理、提升服务”的交通设施建设和品质提升并重发展阶段，要加快转变发展方式，坚持管建并举，“管为本、重体系、补短板”，推进综合交通体系建设和管理，同时紧密结合国家“十三五”规划提出的五大发展理念，提出“五个坚持”的发展思想。“十三五”时期，要建设辐射全球、服务全国的交通枢纽，努力确保交通运行安全可靠，人员出行和货物运输更加方便快捷，交通系统有机整合、高效运行，营造绿色交通环境。

1 上海市综合交通“十二五”规划完成情况

“十二五”期间，上海综合交通体系坚持“交通引导、管理优先、服务提升、城乡统筹”的基本思路，交通基础设施建设有序推进，交通综合管理水平逐步提高，交通运输服务能力持续提升，“十二五”规划目标全面完成，“枢纽型、功能性、网络化”的综合交通体系架构已经基本形成。

第一，交通基础设施不断完善。国际航运中心建设取得重大突破，洋山深水港四期工程开工建设；虹桥、浦东两机场建成4座航站楼、6条跑道；京沪高铁建成开通，形成上海站、南站、虹桥站三个铁路主客运站；轨道交通基本成网，2015年底运营线路15条，长度达到617.5公里（含磁悬浮）；2015年高速公路通车里程达到825公里。城市道路容量增加，城市快速路约200公里。

第二，交通综合管理水平显著提高。交通法制、体制、机制不断完善。交通信息化建设取得显著成效，建成市级交通综合信息平台；通过实施非经营性客车额度拍卖政策，小客车保有量过快增长的势头得到了有效控制，2015年全市注册小客车保有量247万辆；交通环境污染治理不断加强，率先实施机动车更高排放标准，持续淘汰高污染车辆；交通安全管理水平不断提高，全年道路交通事故万车死亡率下降至2.6人。

第三，交通运输服务能力持续提升。上海国际航运枢纽港地位日益凸显，2015年上海港全年集装箱吞吐量达到3653.7万标准箱，连续六年保持世界第一；两机场旅客吞吐量达到9919万人次，航空货邮吞吐量达到370.9万吨；公共交通整体服务水平显著提升，轨道交通运输能力大幅提高，客运主体地位逐步体现；公共汽（电）车线网优化调整力度持续加大，运营水平和服务品质得到提升；换乘优惠受益乘客规模逐年增长，全市公共交通日均客运量达1820万乘次；道路交通服务水平依然保持总体通畅。

第四，交通有力支撑城市经济社会发展。过去十余年，上海城市建成区面积增长1倍，常住人口总量增长超过30%，上海市生产总值增长近2倍，交通发展基本适应并有力支撑了城市经济社会的快速发展和市民多元化的出行需求。

2 “十三五”时期的新形势、新发展

经历了过去十多年高速度、大投入的交通基础设施建设阶段，“十三五”时期，上海综合交通体系将逐步进入“完善功能、注重管理、提升服务”的交通设施建设和品质

提升并重发展阶段，要加快转变发展方式，坚持管建并举，“管为本、重体系、补短板”，推进综合交通体系建设和管理。

管为本，就是要确保交通运行安全、有序和高效；重体系，就是要进一步健全和完善空港、海港、陆域地上地下、中心城区和郊区整体的枢纽、功能和网络体系；补短板，就是要找准综合交通体系中的难点问题，全力突破，全面提升整个体系的能力和竞争力。

在具体工作中，也要做到7个“更加注重”：更加注重区域统筹，更加注重系统协调，更加注重质量提升，更加注重绿色环保，更加注重民生关怀，更加注重安全智能，更加注重服务管理。

同时，上海也紧密结合国家“十三五”规划提出的五大发展理念，提出“五个坚持”的发展思想：一是坚持创新发展，适应城市功能提升和交通发展新要求。转变交通发展方式，强化综合管理，提升交通体系的功能和服务，推进交通可持续发展；二是坚持开放发展，提高国际航运中心服务能力，适应经济全球化和“一带一路”、“长江经济带”国家战略要求；三是坚持协调发展，实现交通有序引导区域发展，适应长三角一体化、新型城镇化战略发展要求；四是坚持绿色发展，坚决贯彻公交优先战略，突出完善大容量轨道交通网络，核心要“增能、扩能、增效”，进一步完善公共交通功能层次，弥补服务短板，坚持交通需求管理，引导个体机动交通合理利用；五是坚持共享发展，适应市民多元化、高品质的交通出行需求，提供多样化交通服务。

3 2020 上海目标

总体目标上，上海要继续按照全面建成小康社会的总体要求，到2020年，继续完善和提升“枢纽型、功能性、网络化”的国际大都市一体化交通体系，进一步突出“智慧、低碳、共享”的发展理念；实现枢纽航线通达全球，设施功能齐全完备，网络运行高效易达；提供全面智慧的交通服务，营造低碳的交通环境，提供公平共享的交通资源，满足多元化的交通需求，为基本建成国际经济、金融、贸易、航运中心，基本建成现代化国际大都市，形成具有全球影响力的科技创新中心基本框架提供有力支撑。明确要建设辐射全球、服务全国的交通枢纽，努力确保交通运行安全可靠，人员出行和货物运输更加方便快捷，交通系统有机整合、高效运行，营造绿色交通环境。

具体发展指标上，到2020年，上海港集装箱吞吐量预计达到4200万标准箱左右，集装箱水水中转比重力争提高到50%以上；航空枢纽旅客吞吐量预计达到1.2亿人次左右、货邮吞吐量达到400万吨以上，持续扩展通达全球的航线网络；中心城公共交通出行比重达到55%，其中轨道交通客运量占公共交通客运量比重达到60%。

4 “十三五”期间的上海轨道交通建设

多年来，上海一直把落实公交优先放在重要位置，以轨道交通为骨干、地面公交为基础、其他方式为补充的公共交通体系基本建成。2015年，全市公共交通日均客运量达1820万乘次，中心城公共交通分担率不断提升，2015年达到52.6%。截至2015年底，本市轨道交通基本成网，运营线路15条，车站367座，线路长度617.5公里。今年截至9月份，轨道交通日均客运量921万乘次，工作日日均超过千万乘次，占公共交通日均客运量比重超过50%，单日最高达1154万乘次。

《上海市城市总体规划（2016-2040）》中提出了构建“一网多模式”的轨道交通网络，在“十三五”时期，为适应上海城市新一轮发展规划，将继续优化完善轨道交通线网，形成包括市域线、市区线、局域线的“一网多模式”轨道交通体系。一是持续推进轨道交通网络建设，续建216公里（包括5号线南延伸、8号线三期、9号线三期东延伸、10号线二期、13号线二、三期等6个轨道交通延伸工程，14号线、15号线、17号线、18号线4个新线建设工程），2020年总通车里程约800公里；二是结合正在编制的新一轮轨道交通近期建设规划，开展轨道交通13号线西延伸、19号线、20号线、机场快线、嘉闵线、崇明线、21号线、23号线等线路的深化研究和前期工作，适时启

动建设。此外，“十三五”期间也考虑充分利用现有及规划铁路发展市郊铁路，为郊区和长三角毗邻地区提供快捷服务。

除了推进轨道交通建设之外，近期我们重点还要对既有轨道交通扩能增效，提高运营管理水平。增购线路车辆，对信号能力、停车能力、供电系统、车站疏散、车辆基地等进行增能、扩容改造；优化轨道交通运营组织，逐步缩短高峰发车间隔，提高轨道交通高峰运能，中心城轨道交通高峰运能增加30%左右，缓解轨道交通高峰拥挤。

5 “十三五”期间上海地面公交发展举措

截至今年10月底，上海拥有1446条公交线路，1.6万辆公交车辆，312公里公交专用道。今年1-10月，地面公交日均客运量653万乘次，工作日日均约703万乘次，占公共交通日均客运量比重为36%左右。由于上海道路交通拥堵状况的加重，轨道交通的客流分流，上海传统地面公交的吸引力有待提升。“十三五”期间，上海将从多方面齐力提升地面公交服务品质：

公交线网方面，我们将继续优化调整地面公交线网，构建服务中心城和新城重要客运走廊的公交骨干线网，在具有客流需求和设施条件的客运走廊推进建设中运量公交系统，例如目前正在加快建设的延安路等中运量公交系统；优化调整区域公交线网，作为轨道交通和公交骨干线网络的延伸和补充；打通微循环，推进“最后一公里”公交线网的布设。强化与轨道交通网络的融合，进一步提高公交线网服务覆盖面，中心城实现轨道交通站点50米内有公交站点衔接，中心城公交站点500米半径全覆盖。结合历史风貌保护和既有设施条件，研究开行特色公交线路。

保障公交路权方面，“十三五”期间将持续推进公交专用道规划建设并加强执法管理，2020年力争形成500公里公交专用道网络；推进实施信号优先，提升专用道运营效率；加强公交专用道的监管和执法，保障公交专用道高峰时段平均运营速度达到15~20公里/小时。

6 “十三五”期间上海停车治理主要举措

近年来，随着上海社会经济的快速发展和居民收入水平的不断提高，城市交通的机动化进程加快，小汽车保有量快速增加，使用强度居高不下，既加剧了道路交通拥堵问题，也带来了日趋严重的停车问题，特别是住宅小区、医院、学校等都面临着停车需求急剧增长、停车供给严重不足的问题，成为“城市病”中的突出矛盾和典型问题，引发社会各界的持续高度关注，亟需进一步采取有效措施，加强停车治理，形成可持续的停车发展模式，缓解城市停车矛盾，优化城市交通环境。

“十三五”期间，要以“适度供给、调控需求、动态平衡、集约共享”为基本原则，在中心区、外围区、郊区城镇化区域等不同区域，针对住宅小区、医院、学校等不同的停车矛盾特征，采取差别化的停车供给及需求管理政策。

在停车供给上，一是要形成“配建为主、公共为辅、道路为补”的停车供给结构，严格监督落实配建停车设施建设，加强对违规挪用占用停车设施的执法监管和整改恢复，重点支持停车矛盾突出的住宅小区、医院、学校等及周边公共停车设施、大型交通枢纽、城市轨道交通外围站点（P+R）等公共停车设施规划建设，重点针对住宅小区夜间停车需求和医院、公共服务机构、商业街区等临时停车需求，适度发挥时段性道路停车作用，同时严格控制中心城拥堵区域道路停车场设置范围和规模，加大对违法道路停车的执法力度。二是要实行“适度满足基本车位，从严控制出行车位”的差别化供给策略，适度保障住宅小区、医院等基本停车供给，严格调控办公、娱乐等出行停车供给，并从“扩大增量、盘活存量”两方面着手，通过采取新建、改建、挖潜等措施，适度增加停车泊位的供给数量，通过采取信息技术、错时共享等手段，提高既有停车泊位的使用效率。

在停车需求上，一是要实行积极的需求管理方式，大力发展公共交通，加快发展新能源车分时租赁、慢行交通、停车换乘（P+R）等替代性交通出行方式，提高服务水平，

引导居民逐步改变出行习惯，降低机动车使用强度和停车需求。二是要完善限制性需求管理措施，通过逐步调整上海机动车额度拍卖政策和外牌限行政策，有效减缓本市机动车保有量增速，从根本上控制停车需求的过快增长，并进一步充分发挥价格杠杆的调节作用，修订完善本市公共停车设施收费管理规定，结合本市动静态交通状况，逐步缩小政府定价范围，优化完善停车收费机制，利用市场化手段有效调控出行停车需求。

7 “十三五”期间上海智能出行新举措

“十三五”期间将着力提升综合交通信息服务水平。通过移动终端、网站等多种载体，提供涵盖公共交通、对外交通和道路的综合性、多层次信息服务，包括交通资讯、实时路况、公交车到站动态信息、停车动态信息、水上客运、航班和铁路动态等，提供出行路径规划、出租召车、出行过程中的信息交互等服务。

在后续的工作中，将根据信息发布工作推进情况，一是继续跟踪车载视频和电子站杆的试点情况，通过试点示范，总结数据共享交换的数据标准、接口规范，督促相关企业做好电子站杆电源的安全性能认定和检测工作，形成信息发布的标准化体系；二是积极协调轨道交通运行状态数据接入公交发布载体、交通网的工作；协调公交实时到站信息接入楼宇视频；三是建立完善相关的信息管理和考核评价制度，完善交通出行信息报送机制，不断丰富发布端的交通出行信息内容，通过丰富的发布载体为市民出行提供实用且准确的信息服务。

8 “十三五”期间上海交通行业体制创新考

主要从四个方面考虑：

第一，建立创新项目引领机制。强化需求引导，定期组织发布创新项目需求清单，增强高校、科研院所研究的针对性和实用性，提高产学研用效果；每年滚动发布交通行业科技创新示范和试点项目目录；转变科技项目管理机制和组织方式，逐步向市场导向、技术预测、自由申报等多方式转变；引入行业创新项目的同业评价机制。

第二，建立研发应用协同机制。采取认定扶持、项目支持、联盟、联合等方式推动研发平台建设；鼓励行业骨干企业以并购、股权投资等多种形式，对接行业科研院所、实验室等，建设企业技术中心等研发平台。

第三，建立创新成果转化和推广机制。加强创新成果转化项目的跟踪管理；构建以实现有效转化为目标的行业创新成果评价机制；加强行业科技培训、创新研究和宣传交流。

第四，建立科技创新评价激励机制。探索建立行业科技创新激励制度，充分调动各类创新主体、科技人员、企业一线员工等的创新积极性；将公共交通企业创新能力建设纳入公交专项资金绩效评价和企业服务质量考核范围。[返回](#)

武汉长江中游航运中心助推长江经济带建设

今年是“十三五”的开局之年，也是武汉长江中游航运中心建设的关键之年，武汉长江中游航运中心作为长江经济带建设的核心内容，已成为全省新时期创新发展的“新名片”；对外开放的“新抓手”；服务流域经济的“新枢纽”和促进沿江经济带、城镇带建设的“新平台”，是助推长江经济带建设的强大动力引擎。

1 武汉近洋快班航线

为有效衔接 21 世纪“海上丝绸之路”，服务长江中上游地区外向型经济发展，武汉新港管委会积极发挥武汉经济优势，挖掘黄金水道的黄金效益，助推长江经济带建设，自 2013 年起，先后组织开通了沪汉台集装箱快班航线、武汉至东盟四国试验航线、武汉至日韩集装箱快班航线等三条近洋航线。“近洋航线”外通大洋，内联中西部地区，有效吸引集聚了重庆、四川、湖南、江西等地箱源，已成为长江中上游外贸集装箱运量最大、船舶载重吨位最大、最为繁忙的品牌航线，航线有效将长江中上游地区形成了互联互通、协作共赢的良好态势，凸显了湖北武汉在长江经济带中的龙腰作用。

沪汉台集装箱快班航线——2013年9月29日，泸州—武汉—台湾集装箱快班航线首航，实现了武汉—台湾出口岸128小时、进口岸208小时到达的快航服务。截至2016年10月，共开行进出口岸航次412班，运输箱量为9237TEU。其中，进口岸航次194班，运输箱量1209TEU；出口岸航次218班，运输箱量8028TEU。

武汉至东盟四国试验航线——2014年7月21日，21世纪“海上丝绸之路”武汉—东盟四国（泰国、柬埔寨、越南、老挝）试验航线首航，将武汉至泰国曼谷港、武汉至越南胡志明港出口平均运输时间分别从20天和15天缩短至13天和10天。截至2016年10月，共开行出口航次215班，运输箱量为8208TEU，其中，武汉—泰国线共开行出口航次116班，运输箱量为4365TEU；武汉—越南线共开行出口航次99班，运输箱量为3843TEU。

武汉至日韩集装箱快班航线——2015年9月28日，武汉—日本、韩国集装箱快班航线首航，实行周双班快航服务，将武汉—日本运输时间缩短至8天以内，覆盖东京线、大阪线；将武汉—韩国釜山运输时间缩短至7天以内。截至2016年10月，共开行航次107班，运输箱量4453TEU。其中，武汉—日本线开行航次53班，运输箱量2826TEU；武汉—韩国线开行航次54班，运输箱量1627TEU。

2 武汉新港空港综合保税区

今年3月11日，国务院批复同意设立武汉新港空港综合保税区，规划面积4.05平方公里，规划阳逻港园区1平方公里，东西湖园区3.05平方公里。按照功能定位，两个园区将通过差异化发展实现优势互补，形成“资源共享、错位布局、互为补充、共同发展”的战略局面。

阳逻港园区毗邻我国长江中上游最大的集装箱核心港、枢纽港——阳逻港，其辐射范围达到重庆、四川等7省市，年集装箱吞吐量达到百万标箱，已开通“江海直达”、沪汉台、武汉至日韩、武汉至东盟四国等航线，与“海上丝绸之路”实现高效对接。阳逻港园区重点开展国际采购、分销和配送，进出口贸易服务、航运金融、船舶租赁、航运交易等新型服务业；依托国家进口粮食、水果和肉类三大指定口岸、水铁公空“四位一体”立体交通和国家多式联运海关监管中心等优势，现阶段主要业态有国际冷链商贸中心、全球商品保税展销中心及跨境电商平台、大宗商品交易中心、供应链管理服务平台、融资租赁服务等。

东西湖园区毗邻的武汉天河国际机场是我国华中地区最大航空港和国家一类空运口岸，现已开通欧美、亚太等国际、地区航线31条。正在申报国家一类铁路口岸的吴家山铁路集装箱枢纽站在东西湖园区内，开行的汉新欧集装箱班列是“丝绸之路经济带”的有机组成部分。东西湖园区重点发展以航空零部件生产、研发、飞机维修，高端电子产品生产，快速消费品分拨配送等业务，打造湖北省临空产业基地，面向世界的中部国际物流集散中心。

3 武汉航运交易所

武汉航运交易所是经国务院批准的类金融、专业性航运交易服务机构，是湖北省人民政府、武汉市人民政府为贯彻长江经济带战略部署、建设武汉长江中游航运中心而搭建的重要功能性平台，是长江中游航运公共服务平台、要素聚集平台和交易服务平台。

武汉航运交易所立足湖北，服务长江中游、中部地区和长江流域，通过规范航运交易行为，提升资源配置效率，大力吸引航运要素聚集，加强航运公共服务。自2015年7月重组至今，武汉航交所已搭建货运交易服务平台、船舶及船舶技术交易平台、航运人才服务平台、航运融资服务平台、航运保险服务平台、航运法务及咨询平台、航运招标投标服务平台、航运司法拍卖平台八大平台；开展了单一窗口受理服务、网络化信息服务、货运交易全流程服务、船舶交易全方位服务、航运人才全套服务、融资保险服务、全方位航运法务服务、航运招投标专业服务、司法拍卖专项服务、大宗商品交易服务、会员专享服务、大客户个性化服务等12项特色服务。

武汉航运交易所着力推行“互联网+航运服务”模式，推出全国首家船舶技术与船用产品交易信息系统，开创国内先河，被誉为业界“天猫”；创新构建的全要素货运交易信息系统可实现航线发布、订舱、查箱及船动态、散杂货订船、物流服务、个性金融服务、法律咨询等功能，被称为“货运版滴滴”；启动航运人才服务信息系统，开创招、学、考、工、养、保、护“一条龙”服务模式；搭建国内第二家、内陆首家专业从事船舶网络司法拍卖的航运司法拍卖服务平台，引爆网络。2016年截至11月底，已累计实现交易和服务额8.5亿元，全年有望实现9亿元。[返回](#)

天津港或将化解同业竞争困局

12月9日，天津港股份有限公司（天津港股份）发布重大事项停牌公告：接到控股股东天津港发展控股有限公司（天津港发展）通知，其正在筹划与天津港股份相关的重大事项。天津港股份将尽快确定是否进行上述重大事项。

同一天，天津港发展发布公告证实了此事，并表示截至当日，天津港发展持有天津港股份约56.81%已发行股份。至于重大事项究竟为何，2014年，天津港发展曾做出承诺：要在2016年，在不损害天津港股份利益的前提下，解决与天津港股份的同业竞争问题。此番天津港股份重大事项停牌，或正为此。

1 组织架构繁杂

天津港发展和天津港股份的最终控制人都是天津港（集团）有限公司（天津港集团），前身系天津港务局，从1952年重新开港到1984年天津港务局一直隶属原交通部，以“政企合一”的经营管理模式由原交通部直接领导。1984年下放天津市后，改为“双重领导、地方为主”的管理体制，实行“以收抵支、以港养港”的政策。2004年6月天津港务局整体改制为“天津港（集团）有限公司”，改制为国有大型独资企业。

作为天津市国资委监管的国有独资企业，天津港集团主要负责天津港北疆港区、南疆港区、东疆港区、临港经济区南部区域、大港港区东部区域的开发建设运营；经营主业包括港口装卸及国际物流、港口工程建设、港口地产及港口相关服务。截至“十二五”末，天津港集团资产总额达1360亿元，所属二级企业为118家，在上海和香港拥有2家上市企业——天津港股份和天津港发展。

天津港股份前身是天津港储运股份有限公司，1992年经天津市体改委批准实行股份制试点，1996年6月14日在上海证券交易所挂牌交易，成为上市企业。天津港发展注册于开曼群岛，自1968年开始运营天津港散杂货码头，后于1980年扩展至集装箱装卸业务。2006年5月24日于香港联合交易所上市。2010年2月4日，天津港集团向天津港发展的香港全资子公司显创投资有限公司转让其持有的天津港股份56.81%的股权，天津港股份成为天津港发展的附属企业。当然，天津港股份的最终控制人仍为天津港集团。

天津港是中国北方最大的综合性港口，拥有各类泊位总数173个，其中万吨级以上泊位119个，主要由天津港股份和天津港发展经营。截至去年年底，天津港发展和天津港股份共拥有70个泊位。其中，集装箱泊位23个（运营天津港内所有集装箱码头）；散杂货泊位47个。两家上市企业具体经营泊位各有分工（见图）。



2 禁止同业竞争

2014年5月16日，天津港发展向天津港股份做出解决同业竞争问题的承诺：“在2016年年内，以实现天津港进一步做大做强战略为指导，按市场发展情况，在不影响其他股东利益的情况下，通过将天津港的港口业务和资源进一步划分和整理，细分业务市场，梳理和优化业务结构，解决天津港发展和天津港股份的同业竞争问题。在此期间，天津港发展承诺不利用控股股东或实际控制人地位损害天津港股份的利益。”

2016年已经走到最后一个月，此时天津港股份停牌，大概率事件正是为此。具体的解决方案或将为天津港的新港、临港、南港三港区合并，目前动作还不明朗。解决同业竞争问题的方案，或还将体现天津市政府的意志。

4月12日，天津港集团发布关于高级管理人员变动的公告，根据天津市政府有关文件，由张锐钢任天津港集团董事长。4月22日，张锐钢兼任天津港发展董事会主席。媒体曾称此举打破了此前天津港集团“独立王国”的状态，因为张锐钢长期在政府任职。

另外，11月份，王东峰新任天津市市长。王东峰曾于2014年9月3日深入滨海新区和天津港集团，就贯彻落实市委部署和加快发展港口经济进行调研。当时，王东峰强调，要抓住用好京津冀协同发展重大机遇，扎实推进港口转型升级，切实提升港口经济发展质量和效益，推动港口经济跨越式发展。王东峰还指出了天津港的具体发展方向：一是充分发挥天津港的比较优势，科学确定港口经济的战略地位。要按照中央对天津的定位和京津冀协同发展的功能定位，研究制定港口经济发展战略规划，努力提升港口经济多元化、集群化、国际化水平。二是完善港口功能布局，调整港口资源结构。要按照“一港多区”和“北集南散”的思路，完善港口规划，切实解决好政企不分、多头管理和重复建设问题。三是优化临港产业结构，促进转型升级和集群发展。要围绕产业集群发展和提升现代服务水平，转型升级现有产业，发展壮大新兴产业。四是着力完善港口集疏运体系和服务体系，构建海港陆港空港“一体化”大交通格局。要借鉴国际先进经验，建立健全与建设国际航运中心相适应的体制机制，增强港口的吸引和辐射能力，努力提升对内对外开放水平。

3 扩张发展之道

事实上，天津港股份近年来持续加大市场开拓力度与产品服务类型，在集装箱、铁矿石、煤炭、原油、汽车滚装等货种接卸业务上不断取得新的突破。与此同时，为了适应货物吞吐量的增长，天津港股份最近3年新建码头项目包括天津港南疆港区26号铁矿石码头、天津港南疆27号通用码头工程、天津港南疆中航油码头、天津港燃油供应2

号基地等；新建堆场设施项目包括天津港远航散货码头堆场扩容工程、天津港东疆港区美洲路查验堆场、天津港太平洋国际公司堆场扩建（二期）工程、天津港南疆中部矿石堆场工程、天津港环球滚装码头多层汽车库工程等；老码头升级改造项目包括天津港一公司、四公司、五公司、石化码头公司、煤码头公司、东方海陆公司码头结构加固改造工程等。这些新码头、堆场建设与老码头升级改造，有力地支撑了港口货物吞吐量的增长，为天津港股份持续发展打造核心竞争力。

而天津港发展则对港口发展不太乐观，上半年报在展望前景时如此表述：全球市场的波动和中国经济的转型，继续拖累全球贸易，对港口行业带来挑战。[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