

# 时事经济与航运

中国海洋运输情报网主办

2016年06月13日(第526期总第1585期)

◇ 中国不可能落入“中等收入陷阱” .....	1
◇ 航运业衰退周期下的生存之道 .....	3
◇ 中小航运企业面临“洗牌” .....	7
◇ 精准融资支持促船舶出口贸易 .....	14
◇ 2015年沿海港口基本建设回顾 .....	16

## 中国不可能落入“中等收入陷阱”

“十三五”规划纲要提出，努力跨越“中等收入陷阱”。当前，中国经济在进入新常态的大背景下，经济结构和增长动力发生重要转变，增长速度持续放缓，关于中国经济是否会落入“中等收入陷阱”的议论多了起来。那么中国经济是否有落入“中等收入陷阱”的可能性？中国经济转型的状况如何？短期和中长期发展将会是什么样的前景？国务院发展研究中心原副主任刘世锦撰文指出，要说清楚这些问题，应将其放在长期分析框架下，并通过国际比较加以讨论分析。从长期增长框架看，尽管中国经济发展仍会面临诸多困难、风险和挑战，但已不可能落入拉美式的“中等收入陷阱”，因为中国目前达到的发展水平已经远高于当年拉美国家落入陷阱时的发展水平。如果中国经济能够平稳转型，政策上不出现颠覆性错误，完全有可能成功跨越中等收入阶段，进入高收入社会的行列。

### 中国不大可能落入拉美式的“中等收入陷阱”

二战以后，先后有数十个经济体步入工业化历史进程，大多数并不大成功，只有13个经济体跨过中等收入阶段，进入高收入社会。其间可以观察到两种不同类型的经济增长速度回落。

一种是经历了一段时间的高速增长，在人均收入不超过六七千国际元（购买力平价指标）时增长速度回落，陷入缓慢增长、停滞乃至倒退的困境。这些经济体大体实施进口替代战略，抑制市场力量的发展，两极分化严重，借用大量外债，有的顺应民粹主义的压力，实行难以承受的高福利政策，最终使高增长难以为继，落入所谓“中等收入陷阱”，其典型是部分拉美国家。

另一种是经历了更长一个时期（通常是二三十年以上）的高速增长，在人均收入达到1万1千国际元时增长速度出现回落，由高速增长转入中速增长，并跻身于高收入社会的行列，其典型是日本、韩国、中国台湾和香港、新加坡等东亚成功追赶型经济体。这些经济体具有较好的市场基础，同时也有发展导向的强政府发挥作用，实施出口导向的发展战略，形成了具备较强国际竞争力的产业。

中国改革开放以来经历了30多年的高速增长，增长模式和轨迹与东亚成功追赶型经济体较为相似。近年来经济进入新常态，增长速度有所放缓。经测算，2014年中国人均收入大体上相当于1万1千国际元，与国际经验显示的增长规律变动大体相符。从工业化的历史进程来看，中国已经成功地利用了工业化时期高速增长的潜力。在这个时点上，经济增长条件开始出现一系列重要变化，包括劳动力数量下降，农业劳动力向非农

产业转移放缓，要素成本上升，主要工业产品历史需求峰值出现，等等。于是，经济增长合乎规律地由高速增长转入中速增长。

从长期增长框架看，尽管中国经济发展仍会面临诸多困难、风险和挑战，但已不可能落入拉美式的“中等收入陷阱”，因为中国目前达到的发展水平已经远高于当年拉美国家落入陷阱时的发展水平。如果中国经济能够平稳转型，政策上不出现颠覆性错误，完全有可能成功跨越中等收入阶段，进入高收入社会的行列。

### 中速增长期将以质量追赶为特征

中国经济由高速增长转到中速增长，是一个“转型再平衡”的过程。从需求侧看，以往长时期带动高速增长的主要是高投资，随着出口、基础设施建设和房地产这三项主要需求来源的调整到位，高投资将会“触底”。在供给侧，由于重化工业调整相对较慢，部分行业出现了严重的产能过剩，导致了工业品出厂价格近 50 个月的负增长和工业企业利润一年多的负增长。如果去产能到位，工业品出厂价格和工业企业利润增速回升，供给侧也有望调整到位。可以预计，随着供给侧改革的实质性推进，中国经济有很大可能性在一两年内成功触底，进入更具创造性和可持续性的中速增长平台。

中速增长期依然是追赶期。这个判断相当重要。目前，中国人均 GDP 约 8000 美元，与发达国家人均 GDP 四五万美元相比，仍有较大差距。如果说以往高速增长期主要是数量追赶，今后将更多地表现为质量追赶。在这一阶段，典型意义上的创新活动比重将有所增加，但大多数活动还是“追赶型”的，仍然需要重视向先行者学习、吸收，但“标的物”由过去的“铺摊子”转到“上台阶”。质量追赶与数量追赶相比，对发展条件、体制和政策环境的要求将有很大不同，需要解决好以下几个突出问题。

一是纠正资源错配。目前，在行业之间依然存在着较大的生产率差异，表明要素流动不畅，配置欠佳，根源在于行政性垄断，要素的市场化流动和定价受阻。通过深化改革纠正资源错配，仍会在“老经济”中释放出可观的需求，特别是有利于提高效率的投资需求。更重要的是能够提高生产率，增加收益，化解潜在风险。这也是当前供给侧改革中“降成本”潜力最大的领域。

二是激励产业升级。产业升级包括发展新兴产业，如与制造业相关的生产性服务业、与消费结构升级相关的生活性服务业；在已有产业中采用新装备、新技术，如用机器替代人工；更多的则是在产业价值链上的提升，如由低端制造到高端制造，加大设计、研发、品牌等元素的比重。产业升级将带来专业化分工协作关系的深化，产业集中度的适当提高；将更多地开发和利用中高级生产要素，全面优化人力资本质量，提升资源配置水准；将从行业标准到工匠精神，全面推动精致生产的制度和文化建设。

三是营造创新环境。创新必须经历一个试错过程，因而不确定性显著加大。之所以强调市场在创新中的基础性作用，就是让更多人参与创新，提高创新试错过程中的成功率。创新要素是流动的，那些能够吸引到更多创新要素的地方，才会拥有更多创新成功的机会。所以，大量的创新出现在创新型城市或区域创新中心。所谓营造创新环境，就是要形成有利于市场发挥作用、能够吸引到更多创新要素的体制和政策条件。创新将会发挥日益重要的作用，但创新型城市或区域创新中心并非人为指定的，而是在竞争中形成的。

### 以供给侧改革为质量型追赶创造条件

实现中国经济平稳转型，进入以质量追赶为特征的中速增长期，既是重大机遇，也将面临未曾有过的挑战。加快供给侧改革，就是为中国经济进入这一新阶段创造必要的制度和政策条件。供给侧改革的主战场是要素市场改革，要聚焦于生产要素的流动、重组、优化配置，全面提高要素生产率。具体地说，应在以下几个方面优先推进。

第一，切实放宽准入，深化行政性垄断问题突出行业的改革。近年来改革商事制度，在小微企业准入便利化方面取得一些进展，但更有待突破的是基础产业和服务业领域。放宽准入，既要“放小”，更要“放大”。行政性垄断问题突出的行业，包括石油、天

然气、电力、电信、铁路、金融、医疗、教育、文化体育等领域，新增投资和改进投资效率的空间都很大。这些领域，看起来投资已经不少了，但有活力的新投资进去，可以提高整体效率。这种能够提高行业效率的投资，不是多了，而是少了。

第二，加快城乡之间土地、资金、人员等要素的流动和优化配置。要把以往的孤岛型城市转变为网络型城市，进一步拓展城市带、城市圈，在大城市之间带动大量小城镇发展，推动互联互通和基本公共服务的均等化，带动人口居住和产业布局的再配置，由此将可引出可观的基础设施和房地产投资机会。农民要进城，城里的人员、资金等也有到小城镇和下乡的意愿。要下决心打破城乡间土地、人员、资金等要素流动、交易、优化配置的诸多不合理体制和政策限制。农民所拥有的资产只有在确权的基础上允许流动、允许交易，价值才能充分显现，利益才能得到真正维护。

第三，在尊重创新规律基础上营造创新环境。由于创新与模仿的实质性差异，政府必须由以往居高临下地指定技术路线、搞规划，转向遵循创新规律营造创新环境，让市场真正发挥基础性作用，从而提高创新成功的概率。这方面政府应当更加“聪明”地发挥作用，包括保护产权特别是知识产权，为创新活动提供有效激励；稳定企业家、科研人员的预期，使他们能够有长远打算；促进创新要素流动，吸引创新要素的聚集和优化配置；提升人力资本质量，相应改革教育和研发体制；深化金融改革，为创新提供全链条的金融支持等。地方竞争是以往中国发展中的重要动力，应使改进创新环境成为地方竞争的新元素，推动形成若干个有吸引力、竞争力的创新型城市和区域创新中心。

第四，抵制各类经济泡沫的诱惑和干扰，将资源导向能够提高要素生产率的经济活动。尽管服务业比重超过制造业，但制造业仍然是国家竞争力的核心所在。服务业中发展潜力最大的生产性服务业，直接服务于制造业转型升级。必须牢固确立制造立国、实体经济为本的理念和政策导向。服务业中的房地产市场和金融市场等，极易形成经济泡沫，吸引大量资源脱实向虚，直接削弱实体经济的发展能力，同时导致金融和经济活动的大幅波动，严重破坏经济社会的发展环境。必须高度警惕、及时纠正各种形态经济泡沫的泛滥，把资源尽可能地引导到能提高要素生产率的领域。

第五，切实调动人的积极性，完善公务员队伍激励机制。供给侧改革，最重要的是要调动人的积极性、创造性。在现有国情下，政府公务员的精神状态至为重要。十八大以来提出和贯彻“八项规定”，大力度反对和惩治腐败，成效显著，深得人心，开创了党风廉政建设的新局面。随着政治生态的变化，要因势利导，乘势前进，在“关后门”、“堵歪门”的同时要“开前门”，积极探索符合国情和现代治理结构要求的长效机制。同时，要给地方、基层以更大的试验空间，在把握方向、守住底线的前提下，同一项改革可以有几种方案同时试验，相互比较、补充、完善。地方、基层试验可为创新型人才提供施展才能的舞台，有利于发现人才、用好人才。这种试验也是一种试错纠错的过程，有利于少走弯路，降低制度和政策创新的成本。[返回](#)

### 航运业衰退周期下的生存之道

航运是全球化过程中不可缺少的方式，通过各种船舶承担了世界上 90% 的运输。航运业整体上下游拉动巨大，能形成数万亿级别的市场，仅次于国民经济支柱的房地产。然而，相对于人们熟悉的房地产业，航运业却很少向人摘下他神秘的面纱。

人们对航运业的印象多来自于波罗的海干散货指数，即 BDI，从 08 年金融危机至今，BDI 指数从顶峰的 11000 点跌到 290 余点，最多时下跌了 97%，在这个过程中，航运业暴露了一系列在上行周期中所埋下的隐患（过度投资、运力过剩、高杠杆经营），许多船商和船东一夜之间变成负资产。这一系列的隐患往往是因为其他行业的过剩资本在不了解航运业的情况下，跟风投资所引起的。那么航运业未来复苏之路在何方？《海上帝国：缔造并扩大自由贸易时代的船东和金融家们》一书的译者，北方航运基金的投机经理金海博士日前撰文“应对此次航运业衰退周期的抓手是什么？”一文，在试图揭开航

运业神秘的面纱的同时，也为中国船舶（股票）行业从业人士提供了航运业衰退周期下的生存之道。

金海：应对此次航运业衰退周期的抓手是什么？

目前来看，中国航运业面对国际化的形势日趋复杂。在未来的几年内，全球航运格局中战略制定、话语权、定价权、资产评估权和法律解释和仲裁权将主动集中在欧美的专业机构手中。为此，我将主要介绍航运业的经营理念；船舶管理专业化和航运业所面临的挑战和潜在解决方案。这些是我近年来一直在思考的问题，尤其是在国内航运公司八成亏损的形势下，航运巨头马士基等却能够时而交出逆势大增的业绩，国内航运业非常有必要深入地考虑这些问题。

### 一、航运业的经营理念

关于航运业的经营理念，我们觉得最重要的是抓住航运业的核心行业特点。要想在航运业获得成功，可以有很多不同的路径。例如，在《海上帝国》一书所介绍的诸多成功的航运业大亨里，雅各·思多尔特·尼尔森（Jacob Stolt Nielsen）是依靠技术改进获得了成功，王友贵（GE(船机库 位置)rry Wang)是依靠学习飞机租赁业务的成功经验，获得了商业运作模式的灵感，从而获得了成功。但无论哪一种方式，都需要基于航运业的核心行业特点来考虑，我认为，航运业的核心特点是其周期性。

#### 1. 航运业的周期性行业特点

纵观国际航运业的历史，有着明显的繁荣和萧条的周期。这些周期是由对船舶的供给和需求而导致的。航运市场中供给侧和需求侧一直在演变。需求侧的发展受到以下几个方面的影响：世界经济、海运商品贸易、平均运输距离和吨英里、不确定的危机、运输成本等等。供给侧的市场由运输货物的船舶运力所代表，受到以下几个方面的影响：全世界商船队的规模、船队的生产力、船舶建造、拆船和损耗、运费收入等等。另外，航运业各个细分市场之间的互补作用对航运业的供需也有着影响。

菲利普·路易·达孚强调在周期的任何阶段都需要铭记常识，如果能够做到这点，那么就不会做愚蠢的事情，风险虽然没有被消除，但至少被限制了。对此，我们应该已经有一定的认识，但如何成功地利用该周期性特点、如何在实践中准确地判断某个周期、以及行业所处的周期位置等等都需要不断地积累经验、吸取教训、学习和借鉴国外的成功之处。另一个难点在于，历史上的各个周期其实也不尽相同。

#### 2. 长期价值投资

由于行业周期性的特点，也由于船舶资产的价值巨大，需要长期稳定现金流才可以赚取收益，航运业是一个特别适用长期价值投资的行业。航运公司以及投资者需要不断在低成本区间购置船舶资产和股权投资，降低投资成本，获得长期稳定收益。成功的航运投资通常需要马拉松运动员般的耐力，而不是短跑运动员般的爆发力。特让姆说，公司管理团队必须进行长期投资并把投资者利益放在首位，这样才能营造一个强大的航运环境。

为此，长期价值投资需要通过严谨的分析判断船舶资产的价值，在这个基础上，价格低于价值，甚至严重低于价值的时候进行投资，并且长期地坚持投资方式。《海上帝国》记录了 20 位船东和金融家如何缔造并扩大自由贸易时代。《海上帝国》一书所介绍的各个航运业大亨以及金融家，其成功之处往往是因为对长期价值投资的坚持。这需要逆向思维、反周期操作，往往在市场很低迷的时候价值会凸现出来。而在市场很狂热的时候，价格会远远偏离价值，于是他们会采取卖出的操作，或者是做空的行为。

具有挑战的是，我们难以判断何时是最终的低谷，何时是最终的顶点。即使我们对此作出了正确的判断，在将判断转化为实际行动时，又需要足够的勇气和魄力，而往往在周期进行过程中从业者会失去自控力。所以，航运业需要耐心，需要正视压力，真正做到长期价值投资，才能获得长远发展，否则只能在市场好时赚一时的快钱，而在市场低迷时面临严重亏损，甚至破产。同时，这正是国内许多航运企业和船舶企业目前正在

面临的问题，相对来讲，国外成功的大型航运企业正是有着长期价值投资的理念，才会立于不败之地。这一点非常值得国内从业者学习和借鉴，他们的商业理念、思维和具体运营都值得思考。

另外，在坚持长期价值投资的同时，如何做到充分的灵活性，应对短期的波动，这都需要充分的技巧和专业知识。能够做到这种平衡的航运人士总是少数，但一旦成功，他们便会获得高额收益和长远发展。

## 二、船舶管理专业化和独立化

在国外，船舶管理公司较早就受到重视，现在已经相当普遍。委托第三方管理公司进行国际船舶管理的原因是航运公司可以将工作重心集中于财务和营运管理。目前国外现有的船舶管理公司已经颇具规模，在船舶管理方面都具有较好的成绩和丰富的经验。私营和上市企业所拥有的船队不断变迁，并发展为一些非常大型且专业的船舶管理企业，例如 V-ship 集团、哥伦比亚（Columbia）、汉萨（Hanseatic）、华林集团（Wallem）以及宝隆洋行（East Asiatic）等，其中许多公司管理着几百艘船舶并具有许多小型企业所不具有的显著规模经济效应。

船舶管理公司的发展需要以船员为支撑，我国具备该项基础，因此有着很大的发展潜力。船员的大量增加导致船员对外国船东的忠诚度下降。但我国缺乏专业的国际船舶管理人才，大多数船舶管理公司还不够专业化和独立化。

### 1. 专业化

总体来看，由于缺乏经验和技能，加之人们对其重视程度有限，我国的船舶管理业至今发展得还不够成熟和规范，在管理方法上还存在着一些问题，需要探索和研究。目前，国外船舶管理公司已经将发展重点落在功能分担、构筑信息化网络等方面，以应对日益激烈的竞争环境和设立行业壁垒。

### 2. 独立化

我国的船舶管理公司还处于刚刚起步阶段，现在国内已有好几家公共船舶管理公司，但其规模都不大。它们大都是航运公司自己投资成立的下属公司，大多以自己的海务部门为基础，所管理的船舶主要来源于母公司的船舶，或者兼营船舶管理业务。没有独立化，便难以专业化发展。

## 三、航运业目前所面临的挑战和潜在的解决方案

面对如此严峻的市场环境以及全球国际贸易情况呈现疲软状态，可以说，运价显著下降，对每个人来说都非常具有挑战性。虽然航运业一直是周期性的，但本次衰退的范围和时间是特别严重的。替代性融资、船舶租赁、船舶联营、重组、风险管理等是应对挑战的抓手。

### 1. 替代性融资

目前银行船舶融资贷款受到种种束缚：比如政府监管和合规部门日趋严格、不良贷款的增多以及欧元的贬值。特别受到影响的是那些未评级的中小型企业。目前银行船舶类贷款并更加倾向于借款给财务报表稳定的大型企业。而且新造船在手订单的过度供给也进一步延缓的航运业的复苏周期，全球宏观经济体系依然脆弱，大宗商品贸易持续低迷，德国和挪威的有限合伙船舶融资规模大幅下降。这些挑战都催生了航运企业对非银行类替代性船舶融资的需求。但是目前只有少部分的金融机构从事该类业务包括租赁、次级和夹层贷款。其中有专业管理业务经验的机构和人才更是匮乏。

### 2. 船舶租赁

长期船舶租赁市场实际上是一个另类金融市场。相比于船舶运营商，租赁业务的风险回报更具吸引力，出租人通常可以在债券市场实现较高的财务杠杆，这可以使得股本回报率（ROE）达到有吸引力的水平。随着租船相关投资活动的结束以及更具战略性财务租赁活动的开启，那么多长的租期才是合适的？显然，关于该分界线并没有普遍接受的规则。在最初设立定期租船合同时，将租期尽可能延长，这虽然降低了雇佣风险，但该

特殊目的公司仍然面临着金融模型不精确的问题。运营成本，特别是船员、润滑油和保险费等费用，可能会比最初预计的还要提高许多。

目前，船舶租赁市场的主要进展有以下三个方面。

1) 在过去，运营商希望通过资产负债表外处理尽可能地获得更低的租金。这很大程度上导致许多租期长达 10 年至 12 年，也即大多数会计惯例中允许按照表外处理的最长船舶租赁期限。由于表外处理将不再是一种选项，尽量继续推动租金降低的运营商租船/租赁部门与尽量减少表内负债的融资提供方之间将存在必然的冲突。

2) 在项目租赁结构中，租赁安排方发现如今债务融资已经变得极其困难，几乎没有银行愿意进行即使结构最简单的项目融资。

3) 由于出租人的数量很可能由于债务融资收缩而减少，这将意味着寻求租赁融资的运营商将必须按照其向银行贷款人提供的透明度对待船舶出租人。

### 3. 航运联营

船舶商业管理的整合过程与金融和船舶管理意义上的整合保持着同步。独立船东加入联营的关键原因在于获得更强的议价能力和更高的盈利能力，调查并精细地评估了联营的效益及财务影响。作为此次整合进程中的主要载体，航运联营几乎遍及散货运输的各个环节，从普通原油及主要干散货贸易到高端化学品、液化石油气和其他专业贸易。

从船东的立场上看，航运联营的主要原因是有意地组织商业运作的需要、增强效率的需要以及提供有价值的运输服务的需要，使得船东在面对客户时拥有更强的谈判地位，从而增强盈利能力。

尽管有人可能会认为联营对承租人的市场影响力存在潜在威胁，但是总体来说，承租人对联营的出现还是持积极的态度。从贷款人的角度来看，航运联营起到了作为定期租约的有效代替物的作用，因此极大增强了航运信用的担保。

即使最大的航运联营也仅占据细分市场的一小部分，且航运联营就班轮公会系统而言更加温和，但是航运联营还是持续吸引着决策者的关注。

### 4. 重组

航运业的高波动性导致并继续导致许多参与者重组其各自的公司。公司和股东做好准备、所有利益相关者的联合行动、信息的透明度和对妥协的准备、以及有时第三方资本的支持是克服财政困难、成功重组以保证公司未来前景的至关重要因素。

以下为成功重组的经验：

时间是最重要的

必须进行优先排序，必须把精力集中在最大的现金支出项目，必须建立起势头并保持住。

透明度是非常重要的

隐藏信息或对不同的人提供不同的信息，将适得其反。

平等地对待每一个人

合作伙伴只有在他们觉得也从别人获得同样的对待方式时才愿意提供帮助。

联合协商，而非单独协商

你通常没有时间独立工作。此外，联合的方式可以确保各方感到获得平等的对待。

做事果断，但要保持谦逊

您将需要商业伙伴来接受你不能履行合同的事实。让他们觉得你对此感到非常抱歉，重组是不得已而为之的。

委托经验丰富的顾问

委托有重组经验、了解行业和各相关方的顾问（财务顾问、律师）。

### 5. 风险管理

多年来，随着市场波动导致的集装箱运费和定期租金的大幅涨跌，航运业经常遭受巨大损失或者获得高额利润。当前的定期租船模式人为地将货物市场和船舶市场分离开

来。因此，基础市场条件没有与所租赁的资产进行挂钩。为了设立长期项目，船东和运营商必须讨论如何达成一个灵活的协议。如果双方当事人都能够在良好市场赚取更多收入，即使在疲软市场少赚一点，那么双方也应该都会感到满意。

运价指数是实际市场环境的反映，可以作为现货市场的指标。在干湿航运市场将船舶雇佣合同挂钩指数，这一直是常见的做法。目前航运业仍在经济崩溃中垂死挣扎，海运业务的利益相关者对“衍生品”和“期货”有着负面的联想，将其与导致全球经济停滞的、危险的、不健康的金融实践紧密地结合在一起。

金海博士，挪威籍华人，美国哥伦比亚大学访问学者，美国北方航运基金中国区合伙人。北方航运基金专注于全球航运和海洋石油服务领域的价值投资，在国际航运投资领域业绩长期领先。在加入北方基金之前，金海博士担任过多家国际著名航运集团中国公司的负责人，先后包括挪威帆利航运集团、英国 ACM 航运有限公司和英国毅联汇业金融集团。金海博士还曾在奥斯陆的斯考根航运集团任职多年，从事航运金融和船舶管理工作。金海博士曾在美国纽约大学斯特恩商学院、上海交通大学、英国曼切斯特商学院、挪威管理学院和中国人民大学就读。目前，金海博士继续在美国哥伦比亚大学进行金融和法律领域的研究，同时兼任华东政法大学国际航运法律学院客座教授。金海博士积极参加非盈利社会公益活动，是纽约金融论坛的创始人之一和联席主席。[返回](#)

### 中小航运企业面临“洗牌”

在全球航运业深度低迷期中，中小航运企业处于弱势地位。如今，大多数中小航运企业抱团取暖——虽然未必每一个体都能取到暖，但至少希望政府、机构能够更多听到它们的“苦经”——诸如税费负担过重、融资门槛偏高……

航运业低迷如此之久，众所周知其核心原因为运力过剩。尽管如此，仍然有诸如海丰国际这样业绩年年见长的民营航运企业，也有宁波远洋这样业绩步步高升的中小航运企业。

运力过剩，行业亟需“洗牌”，“洗出”过剩运力、“洗出”落后运力——“自助者，天助”，这是中国的古老智慧，大浪淘沙始见“金”，至少目前看来海丰国际是金、宁波远洋是金。

是被“洗牌”还是留下，全看企业自己。

本文通过对长三角“三省一市”近千家中小航运企业的问卷、座谈与实地调研，并对调研材料归纳整理，揭示中小航运企业的发展现状，提出了转型升级和可持续发展的建议。

#### 中小航运企业须面对现实

中小航运企业是中国航运业发展的重要组成部分，内河航运 90%以上、沿海航运 50%以上的运力都来自于中小航运企业。

自 2008 年国际金融危机爆发以来，中小航运企业在竞争中处于劣势地位。就单船公司而言，船舶既是生产资料，也是生活资料，经营的困难，使小型航运企业和船员的基本生活保障成问题。

此外，中小航运企业是船员就业的重要载体。据统计，中国现有船员约 165 万人，除外派海员约 10 万人，中小航运企业就业的船员占全部船员就业人数近 80%，中小航运企业发展滞后将直接影响中国经济发展和社会稳定。

近年来，国务院和交通运输部陆续颁布《国务院关于进一步促进中小企业发展的若干意见》、《关于加快长江等内河水运发展的意见》、《关于依托黄金水道推动长江经济带发展的指导意见》、《关于贯彻〈国务院关于加快长江等内河水运发展的意见〉的实施意见》、《加快推进长江等内河水运发展行动方案（2013—2020）》、《关于促进航运业转型升级健康发展的若干意见》、《老旧运输船舶和单壳油轮提前报废更新实施方案》、

《内河运输船舶标准化管理规定》和《内河船型标准化补贴资金管理办法》等政策，为中小航运企业的发展创造了良好契机。

在新形势下，深入分析中小航运企业发展面临的机遇与挑战，理清企业自身的优势与劣势，明确发展目标和主要任务，提出促进企业发展的政策建议和针对性强、可操作性的实际措施，将为提升中小航运企业的核心竞争力、促进企业健康有序发展，提供理论依据和决策参考。本文通过对长三角“三省一市”近千家中小航运企业的问卷、座谈与实地调研，并对调研材料进行归纳整理，初步理清了目前中小航运企业发展存在的优势、劣势、机遇和挑战。

### 劣 势

劣势一：受规模、财力、技术、人力、信息等方面的限制，小、散、弱现象突出，无法形成好的市场网络，规模效应难以发挥，抵御市场风险能力低。

劣势二：缺乏有效的市场预测机制，投资存在盲目跟风现象。

劣势三：为节省成本，未聘用高素质经营管理人才，导致运输产品的组织能力、市场开发能力及服务创新能力较弱，普遍存在粗放式管理。

劣势四：没有建立和形成完善的安全管理体系，安全意识淡薄，普遍存在故意违法、主动违法、降低安全管理标准等现象，以降低成本，既容易造成安全隐患和环境污染，又严重影响市场秩序，对航运市场的健康发展造成较大负面影响。

### 优 势

优势一：大部分企业由于历史短、人员少，管理成本低。

优势二：管理层级少，面对市场和技术的变化易于创新商业模式。

优势三：决策者离市场近，能为客户提供更细致灵活的服务，客户的粘合度较高。

优势四：部分创业者和高层管理具有大型国企或外企工作的经验，具有国际视野和优秀的管理能力，这类企业往往具有后发优势，易于进行专业化经营，在细分市场上形成独特的竞争优势。这类企业的管理者凭着大型企业的工作背景，可以利用其行业人脉，与大型航运企业形成合作关系，成为大型航运企业的支线服务合作伙伴。

### 机 遇

在全球经济和科技发展的新形势下，在中国经济结构调整的环境下，中小航运企业面临重大的发展机遇。

机遇一：国家政策支持。前面提到的近年来国务院和交通运输部颁布的政策，主要体现在以下几个方面：鼓励发展绿色经济，提高水水中转比重，加快内河水运发展；鼓励提前淘汰老旧船舶，化解产能过剩，加快船舶产业结构调整，加快船型标准化，促进企业转型升级；强化市场经济地位，促进中小企业发展。

机遇二：信息化、大数据时代到来。互联网使企业的营销成本降低，使中小航运企业可以提供更加个性化、精准化的服务。此外，大数据为中小航运企业运力的整合创造了有利条件。

机遇三：大型航运企业更专注于干线运输，给中小航运企业发展支线运输、内河航运留下一定的发展空间。

机遇四：中国商品外贸总额占世界市场的 13.2%，外贸海运货量约占世界的 1/4，而中国控制的船舶运力只占世界的 11.5%，因此，外贸航运有广阔的市场空间可以挖掘。

### 挑 战

挑战一：融资难。鉴于航运拥有大资本、高风险、投资回报期长等基本特征，在航运市场动荡的背景下，银行放贷更加谨慎，尤其是中小航运企业在国内很难贷到款。

挑战二：税负重。中国航运企业的税收包括营业税、增值税、吨位税、购置税、燃油消费税及海员个人所得税等多达十几种，且税率较高，与国际不接轨，造成航运企业成本过高，不利于企业参与国际竞争。

挑战三：收费种类繁多，包括停泊费、垃圾费、开关舱、解系缆绳、港务费、港建费、防油污备案费、拖轮费、年检费、过闸费、SMS审核费、引航费、理货费等20多种。虽然近两年交通运输部已取消下放二十多项行政审批事项并清理不合理的收费，但仍有进一步改革的空間。

挑战四：受2002—2007年航运业快速繁荣及船舶大型化影响，运力增长远远大于海运贸易量的增长，供大于求的矛盾越来越突出，且运力增长没有得到有效遏制，船舶运力过剩情况仍将持续。

挑战五：大型航运企业加紧联盟、合并，实施吨位共享、舱位互租、航线联营和设施互用，使中小航运企业生存空间更加逼仄。

### 建 议

在这种形势下，中小航运企业如何利用自身优势，实现转型升级和可持续发展？如何创建一个健康的市场环境？

建议一：充分发挥自身灵活创新的优势，开拓新市场，深耕细分市场，不断创新服务，实现多元化经营，降低航运市场周期性波动风险。

建议二：利用拆船补贴政策 and 内河船型标准化补贴政策，及时调整船队结构，建造节能环保、安全的标准化船舶。对于没有竞争力的中小航运企业来说，这也是一个低成本退出航运市场的时机。

建议三：与上下游企业及公路、铁路、航空运输等不同种类运输企业加强深化合作，进行产业链整合，优化资源配置，创新服务模式，为客户提供更方便快捷的服务，提升企业综合竞争力。

建议四：政府主管部门和行业协会应引导中小航运企业兼并重组、建立联盟，按照“扶优、扶强、扶精、限劣”原则，支持骨干企业做大做强；支持同一区域内的中小航运企业建立联盟，通过建立稳定的组织形式和共同遵循的准则，以市场为导向、以资本为纽带，实现规模化、集约化经营，优化整合航线，改变运营模式，有效调节运力，降低营运成本，增强竞争能力。地方政府在财政、税收、金融服务、债权债务、职工安置和资源配置等方面应给予一定的优惠和便利。

建议五：建立健全航运服务体系，鼓励行业协会、院校、研究机构、金融机构、船舶管理、经纪公司等航运服务机构为中小航运企业提供人才培养、市场形势分析、管理咨询、法律帮助、金融支持、集中采购和信息服务，引导和支持中小航运企业加强基础管理、强化营销和市场风险控制、完善企业结构、推进管理创新、提高经营管理水平。

建议六：通过政府引导、企业主导，建设航运信息公共服务平台，提高物流、资金流和信息流的流动速率，实现更低的运作成本和更高的运输效率，为中小企业和大型企业在同一起跑线上竞争创造有利的条件，提升中小航运企业竞争力。

建议七：航运金融关联协会尽快创建中小航运企业信贷考评体系，便利银行进行筛选，为企业提高融资效率、降低资金成本。

建议八：政府主管部门应不断完善安全诚信管理体系，加强对航运企业的安全环保监管，对不同诚信等级的企业实施差异化管理，建设公开透明、公平竞争的市场环境。

建议九：政府主管部分应颁布实施标准船型指标体系，加快推进内河船舶标准化。抓紧评估完善老旧运输船舶提前报废的更新政策，使新政策更加有利于减缓运力过剩的现况。

建议十：政府部门加大行政审批改革力度，推进网上审批和备案，建立航运海事管理权力清单制度，提高行政办事效率，节约企业成本；规范航运行政事业收费，清理不合理的相关服务收费，公布收费项目清单，切实减轻企业负担，营造公平的市场环境。

抱团能够更集中有效地提供市场急需的先进技术、高速效率、适度规模、稳定价格和多样服务，这些都是分散市场所无法提供的。但市场在一定的時候也会打破它。

### 抱团欲取暖

4月10日，来自宁波市43家航运及配套服务企业共同发起成立中小企业航运联合会（宁波中小航企联合会），这是宁波中小航运企业抱团取暖的一次尝试（成立背景为全行业整体亏损）。几乎同时，4月8日，全国中小航运企业联盟第二次筹备会在安徽省六安市召开。5月31日，上海中小航运企业联盟专题会议在上海组合港管委会、上海市交通委员会、上海市航务管理处、上海浦东航运办的大力支持下召开，从而开启了上海中小航运企业在新常态下的改革创新之路、抱团取暖之路、平台运作之路。

全国各地的中小航运企业似乎都欲抱团取暖。

### 宁波中小航企抱团有成果

“宁波中小航企联合会的成立是宁波中小航运企业主动对接国家重大战略、促进转型升级的开端。”宁波市港航管理局局长葛更坚介绍，这样的联合会组织在全国也是首家。

2014年，宁波市航运业出现近年来首次全行业整体净亏损，亏损企业数量占比达到51.3%。去年，根据宁波市“航运经济监测分析平台”的监测情况，全市被列入平台监测范围的41家航运企业，完成主营业务收入同比下降16.6%，亏损企业占比达到30%。

宁波航运业虽在浙江省独占鳌头，在夹缝中艰难地求生存、求发展，但客观地说仍属于规模小、分布散、实力弱，面临市场话语权小、融资成本高、经营管理能力弱和人才匮乏等诸多困难。

“由于宁波航运企业以民营、中小型业态为主，企业规模与宁波现代化国际港口城市地位不相匹配，‘大港小航’问题突出，一定程度上影响了宁波国际港口城市的建设、发展。”葛更坚表示。

“企业最大的困难就是融资难。”面对采访，来自宁波市鄞州区的航运企业负责人连连诉苦。航运企业融资能力较弱，资金来源渠道单一。据悉，目前宁波市众多航运企业发展所需的外部资金，主要来源有两条，一是银行抵押贷款，如果这条路走不通，另一条就是民间借贷，而像股权融资、境外融资等新型融资方式，航运企业了解和运用得并不多。“目前，航运市场陷入低谷，银行对航运企业抽贷、压贷现象非常普遍；民间借贷融资成本巨大，目前又是行业发展低迷期，航运企业很多难以承受。因此，融资渠道单一，是制约企业发展的一大瓶颈。”该企业负责人表示。

“这么多年来，宁波航运企业主要服务沿海的电煤、油品和矿石等大宗散货运输，业务和服务比较单一。”宁波交通运输协会航运分会负责人介绍，由于服务基本同质化，主要拼的就是价格，导致价格恶性竞争。

由于业务单一，企业难以招聘到高级人才，进而影响到创新提升。目前宁波市航运企业平均员工数为73.3人，其中管理人和船员占比分别为13.9%及86.1%，差距悬殊。“哪怕是管理人员，也普遍存在学历不高、学习能力不强、创新意识薄弱等问题。”宁波交通运输协会航运分会负责人表示。

宁波中小航企联合会成立后，宁波市政府近日出台航运业扶持政策——《关于加快推进宁波航运业健康发展的若干意见》（《若干意见》），这是素有“航运业重镇”的宁波首次出台航运业发展扶持政策，力度空前，为“寒冬”中的宁波航运业送去“暖意”。

“把港口这一宁波的最大资源和最大优势发挥到极致。”行业人士认为，在港口经济圈建设的大背景下，出台《若干意见》显得尤为及时。《若干意见》从4个方面对航运企业进行扶持。

第一，加强航运业管理和服务的政策措施。分为实施航运市场宏观调控、制订“十三五”发展规划、加快航运经济监测分析平台建设、发布“海上丝路”宁波航运经济指数、完善航运市场管理体系等内容。

第二，保障航运业健康发展的金融政策措施。特别支持航运企业投融资，明确提出要鼓励发展行业互助性金融、引导航运企业创新融资模式；规范金融机构对航运企业融

资行为，相关产业基金要加大对航运业投资力度。很明显，就是给航运企业扩财源、降成本，帮助航运企业“保暖过冬”。

第三，引导航运业发展方向的政策措施。提出开展航运企业经营模式创新试点、贯彻国家老旧船舶报废更新和内河船型标准化、加大对航运企业节能技改资金补助。

第四，提升航运业发展水平的政策措施。推进航运服务业集聚区建设，推进航运交易、航运金融、航运信息服务等机构发展，促进行业协会发展，引进培养航运人才，引导港口及临港产业与本地航运企业加强合作。

值得一提的是，中国首家专业航运保险企业——东海航运保险股份有限公司（东海保险）相关人士在“宁波市航运业发展推进大会”上表示，宁波航运企业融资难问题主要有两大因素：一是传统金融机构对航运业及其运作特点缺乏动态认识，导致服务理念及产品创新相对滞后，无法切实有效满足航运业的资金需求；二是中小航运企业多年形成的经营及财务管理模式无法满足传统金融机构的评估标准。因此，金融机构不了解航运企业、银企双方信息不对称等原因造成航运企业融资困难。当下，解决航运企业融资难问题已迫在眉睫，这对宁波航运业的健康平稳发展至关重要。作为金融保险企业，东海保险将通过制度和技术创新，重点探索金融服务新模式，积极对接宁波市海洋发展基金，为航运企业解决资金链上的“燃眉之急”。

### 全国中小航企联盟筹建中

4月8日，全国中小航运企业联盟第二次筹备会在安徽省六安市召开。全国中小航运企业联盟筹委会主任干观德、安徽省工商联副主席耿学梅、六安市副市长束学龙、六安市政协副主席聂宝国等出席会议。

据了解，此次会议将就新时期下，中小航运企业如何适应新常态，迎合新变革，从松散型通过联盟平台、“互联网+”的整合走向集约型的可行之路进行讨论，并就全国（长江经济带）中小航运企业联盟的组建工作提出具体意见。

期间，相关人士通过各种渠道发表对全国中小航运企业联盟的看法。

在近日举办的“江苏省交通物流协会内河水运专业委员会（江苏水专委）年会”上，江苏河海公司董事长陈仁友表示：重点要求政府对“营改增”税务减负，特别是将陆上过路费、水上过闸费纳入抵扣范围；要求对交通运输企业税费征收改为辅助物流征收，真正达到“营改增”让交通运输业不增加负担的效果。

连云港海通航运有限公司总经理左志军表示，切实帮助成员企业解决运营过程中遇到的困难。推荐典型企业让大家学习。航运联盟制定大家认可的公约，共同遵守，规范制度。督促行政部门对下发的文件加强跟踪，及时向行政部门反映企业的合理诉求，并追踪外理过程。

扬州市江轮公司董事长董发明建议协会制订水运政策时根据水运业的特点提出合理化措施：“营改增”使企业税负翻番，建议调整；船舶改造以淘汰吨位置换，严重制约航运企业的发展，建议以船舶艘数置换；“南水北调”大运河调水期间禁止危险品船舶航行，给航运企业造成严重损失，建议政府给予等航期间的航运企业及船民相应补贴，以稳定船民生活；大运河过闸负担过重，建议适当降低（船闸是社会性的，不能将负担转嫁给航运企业）。

江苏水专委王连尝表示，产能过剩是经济发展到一定阶段的必然，企业联盟无疑为产业转型、改革、创新提供整合有效资源的动力，能够更集中和有效地提供市场所急需的先进技术、高速效率、适度规模、稳定价格、多样服务，这些都是分散市场所无法提供的东西。但市场在一定的也会打破它。（航运交易公报记者 施秀芬 通讯员 宋兵）

2015年宁波远洋利润较2009年增长3723.53%，位列全球班轮公司百强；海丰国际作为民营企业，利润年年增长——中小航运企业也有发展空间。

### 大浪淘沙始见“金”

同处航运业低迷期，在一些中小航运企业大叹“苦经”的同时，也有一些航运企业脱颖而出。2015年，宁波远洋利润较2009年增长3723.53%，位列全球班轮公司百强；海丰国际作为民营企业，利润年年增长——中小航运企业也有发展空间。

### 宁波远洋逆市崛起

宁波远洋是宁波舟山港集团有限公司物流板块的龙头企业，自2009年以来，在浙江省，宁波市交通、港航部门以及相关政府部门、社会各界的重视和大力支持下，进入发展快速道，能力建设取得五大突破。

一是总运力规模快速发展。从2009年的3艘船、2.3万DWT/1206TEU上升到目前的41艘船、43万DWT/23176TEU，成为浙江省最大的集装箱运输船队，进入全球班轮公司百强榜，位列第48位。

二是航线网络日益完善。目前共经营集装箱班轮航线20条，周均航班80余班，基本建成连接南北沿海、长江沿线16个港口的内支内贸网络和遍及日本、韩国、中国台湾的近洋中转网络，架构起做强支线水水转运所需的航线布局。

三是承运箱量大幅增长。从2009年的26万TEU增至去年的185万TEU，年均增幅40%以上，位列宁波港到港航运企业第3位，今年预计将突破200万TEU。

四是资产规模和企业效益不断提升。截至3月底，宁波远洋总资产达到36亿元，净资产15.5亿元；企业利润从2009年的374万元上升至去年的1.43亿元。

五是航运辅助业实现跨越式发展。宁波远洋所属兴港船代发展成为宁波口岸船舶代理市场的领军企业之一，代理外贸船舶艘次总量连续两年排名第一。

宁波远洋逆市崛起的经营发展理念和举措对中小航运企业而言，或有借鉴意义。

### 创新发展理念，抢抓发展机遇

近年来，宁波远洋坚持“专注差异化经营，营造自身优势”的发展理念，在低潮市场抓住两大发展机遇：一是受全球金融危机影响，干线航运企业大量撤并航线缩减开支，但同时为保持原有服务网络，需要支线船舶提供业务延伸服务的机遇；二是干线航运企业在船舶大型化和经营联盟化趋势下，面临挂港减少、本地箱源不足的难题，需要支线船舶转运外地箱服务的机遇。同时，充分发挥宁波远洋作为宁波舟山港集团有限公司发展物流板块、强化市场拓展的排头兵作用，紧抓干线航运企业的现实需求，以宁波舟山港为中心，以内支线业务、国际中转业务、内贸箱业务为发展重点，加大运力投入，创建“快速中转”品牌，逐步完善“水水中转”集疏运网络布局，加快打造水路集装箱运输公共服务平台，不断做强、做优干线航运企业的服务延伸功能。

发展过程中，宁波远洋注重加强集装箱板块互动，在市场艰难形势下，发挥成熟的内支线网络在宁波口岸货源汇集点的作用，做大近洋线国际中转箱、内贸箱在宁波的集结分拨。三块业务实现系统互动，形成互补互利、共同发展的良好局面，走出了具有宁波远洋特色的发展之路。

### 调整运力结构，积蓄发展优势

船市复苏有待时日，结构调整孕育新机。2009年以来，宁波远洋结合发展实际和未来发展规划，贯彻交通运输部“十二五”期间水运结构调整关于“优化海运船队结构，扩大国轮船队规模，提高船队现代化水平”的指导意见，实施“低成本扩张运力”策略，在行业低谷中着力进行结构调整，布局未来。强化“绿色航运”意识，推进船队运力结构转型升级，新造船自动化程度高、节能环保，确保在未来竞争中占据成本优势。2011年后陆续实施的7批次/17艘新造船项目将于明年年底前全部建成交付，新型节能船舶已成为宁波远洋船队的主力船型，新造船的单箱运输成本明显下降，同时享受海外港口使费优惠，成本优势逐步显现。此外，推进部分老旧或小型船舶的淘汰工作，加快船队结构调整，为宁波远洋后续发展积蓄力量、争创优势。

### 细化成本管控，推进降本增效

“成本为王”是新常态下的航运之道。近年来，宁波远洋精做成本管控文章，一方面，建造新船调整船队结构，从源头上降低船舶能耗；另一方面，狠抓降本增效。一是积极响应国家支持船舶产业提前报废老旧船舶、节能技术改造等政策，加大老旧船舶处置和船舶技术改造力度；二是切实推进船舶接岸电工程，2013年起国内船舶靠泊宁波舟山港均接插岸电；三是推进定量化船舶能耗管理，执行“经济转速”、“经济航线”等节能措施；四是强化航线合作优化舱位配置，开拓共同派船、舱位互租等双赢的商业合作模式，降低运输成本；五是优化生产组织，通过合理投放船型降低单箱成本，通过强化船舶调度、船期监控，推广“点对点”快速中转精品航线，提高中转效率、节省航次成本；六是尝试不同的融资方法和手段，降低融资成本。

### 深化企业管理，优化发展环境

成长性企业切忌内部管理掉链子，宁波远洋认识到，要保持成长性，必须通过寻求管理变革谋求新的发展机会。为此，宁波远洋特别重视信息化建设，坚持以信息化为抓手，深入推进企业管理的变革、创新和优化。2010年，宁波远洋启动信息平台开发，目前航运业务管理系统已累计投入超过400万元。信息系统涵盖业务、机务、海务、人事、财务、行政等6个方面，实现了经营数据的实时传递和交互，以及船舶信息的动态跟踪，信息化程度大幅提高，对市场反应的自动化程度也越来越强。

下一步，宁波远洋将充分利用国家实施“一路一带”、长江经济带战略、浙江省打造江海联运服务中心、宁波市打造“港口经济圈”等发展机遇，进一步规划好长远发展的愿景、使命和举措，为区域经济发展做出新贡献。

### 海丰国际年年盈利

抱团取暖之外，上海航运交易所总裁张页认为，民营中小航运企业机制灵活，在船价下降、订新船比执行原订单合算的情况下，可以果断弃船另订，这是国营航运企业无法比拟的机制。

张页特别以海丰国际为例：“企业气氛非常好，每一个海丰国际的员工都认为企业是大家的，每个人都有股份。我曾经登上一艘船后很震惊，只见船员只穿一条内裤，汗流浹背，却不开空调，他们说不开空调可省下油钱，在这种机制下的船员都非常节约，而国企是很难做到这一点的。”

### 上市六年业绩稳健

海丰国际前身为1991年成立的山东省国际货运代理有限公司，企业改制后在青岛注册成立海丰国际。2007年，海丰国际各主营业务板块均移师上海，突破了区域性企业的局限，逐步成为一家多元化、现代化、国际化的综合性航运集团。2010年10月6日，海丰国际在香港联交所挂牌上市。

上市6年来，海丰国际业绩稳健，连年盈利（见表）。这的确值得骄傲，因为同期大多数班轮公司均以亏损告终，可见市场环境并不佳。

海丰国际董事长杨绍鹏曾接受《航运交易公报》记者专访，谈及低迷市况下取得亮眼成绩的原因时笑言：“海丰国际是一家以盈利为目的的民营企业。长期以来奉行两大战略：聚焦于细分市场和海陆一体‘一站式’服务，坚持稳妥发展，这就是成功的关键。”

### 深耕亚洲区内市场

海丰国际的集运业务专注于亚洲区内市场。截至去年年底，海丰国际共经营61条贸易航线。其中，10条通过联合服务经营；24条通过集装箱互换舱位经营，航线覆盖亚洲主要国家和地区的58个主要港口。截至去年年底，海丰国际经营一支由71艘集装箱船组成的船队，总运力达到86948TEU（包括44艘自有船舶及27艘租赁船舶），平均船龄为7.6年。

陆上物流则包括货运代理、船舶代理、堆场及仓储、卡车运输及船舶经纪服务。截至去年年底，海丰国际货物代理网络覆盖亚洲主要国家和地区的37座城市，船舶代理网络则覆盖亚洲主要国家和地区的55个主要港口。

杨绍鹏认为，海丰国际的成功得益于天时地利人和：中国经济高速发展带来的机遇和利益；花费 20 年找到一种适合自身发展的模式，成为细分市场的领导者；拥有一支良好的团队，年轻又极具创新能力，在行业中有非常好的经验和能力。

正因为具有在逆市中依然保持强大盈利能力的底气，尽管今年全球航运业依然面临诸多困难，海丰国际仍对亚洲区内集运物流的经营环境充满信心。海丰国际表示，将继续扩充业务规模，优化独特的经营模式，扩大亚洲区内服务网络，进一步向成为世界级综合物流服务供应商的目标迈进。[返回](#)

### 精准融资支持促船舶出口贸易

船企规模大小、技术团队的研发实力、船东资源、手持订单和新船订单量、过往记录和未来发展规划等，这些“条条框框”均是金融机构授信决策的主要标准。为进一步化解我国船舶工业产能结构性过剩、提高产业集中度，采取“有保有压”的授信政策，是推动船舶工业形成创新驱动的内力，也是提升船企在全球产业链和价值链中的位置的金融手段。

日前，为促进我国外贸积极发展，国务院发布《关于促进外贸回稳向好的若干意见》（以下简称《意见》），从财税金融支持、巩固培养外贸竞争优势、优化外贸结构、改善外贸环境等 5 个方面推出 14 条政策措施，促进外贸创新发展，努力实现外贸回稳向好。

业界人士分析认为，今年，我国进出口贸易虽呈现逐月回升的趋势，但总体来看，我国进出口产值仍然延续同比下降的走势。1~4 月，虽然船舶工业出口船订单量有所回升，但是船舶出口产值仍呈现同比下降趋势。在此背景下，国务院发布的“外贸十四条”，对造船、海工等外向型企业而言将是一大政策利好。特别是鼓励各类金融机构与企业合作，在重点市场为国际营销服务体系提供融资和消费信贷支持，将对我国骨干船企在市场低迷期全力拓展造船、海工、动力配套等领域的全球营销网络，大力提升服务能力产生极大的推动作用。

#### 船舶出口产值数据“难现雄风”

2016 年《政府工作报告》一出炉，各项经济目标便“新鲜滚烫”地呈现在公众面前。但较往年公布的数据，今年的报告中有一项指标做了一次“蒙着盖头”的“羞涩姑娘”，即进出口增速。

“面对外需持续低迷的严峻形势，要多措并举，遏制进出口下滑势头。”国务院总理李克强在作《政府工作报告》时指出。李克强表示，2016 年外贸进出口目标为“回稳向好”，但未给出具体目标数字。这是中国 2007 年未提出具体的进出口增长目标以来，第二次在进出口领域不设增长目标。

据商务部统计，2015 年全国进出口总值为 24.58 万亿元，同比下降 7%。其中，出口额为 14.14 万亿元，下降 1.8%；进口额为 10.45 万亿元，下降 13.2%。这也是自 2009 年以来，我国进出口时隔 6 年后的第一次“双降”。海关总署的数据显示，以人民币计价，今年 4 月份进出口总值为 1.95 万亿元。其中出口额为 1.13 万亿元，增长 4.1%；进口额为 8275 亿元，下降 5.7%；贸易顺差为 2980 亿元。尽管外贸数据出现回暖，但如果海外市场依然保持萧条的局面，即便没有出现国与国之间的外贸竞争，我国的外贸形势依然较为严峻。

受世界经济持续疲软影响，全球主要经济体增速放缓所带来的海运贸易低迷、造船市场萧条现象进一步凸显。2015 年 1~11 月，我国船舶出口金额为 255.5 亿美元，同比增长 12%。我国出口船舶产品中散货船、油船和集装箱船仍占主导地位。而今年 1~4 月，船舶行业 94 家重点监测企业完成出口产值 540 亿元，同比下降 2.5%；完成工业总产值 1350 亿元，同比下降 1.5%。

航运市场供需失衡、全球造船产能严重过剩等问题导致市场运费持续承压、全球新船需求疲软，不但新船价格持续走低、二手船价格快速跳水，手持订单量也呈现持续下

滑态势。今年第一季度，克拉克松新船价格指数从1月份的131点继续松动至3月份的130点。从具体船型成交价格来看，同期超大型油船(VLCC)、巴拿马型散货船、超大型集装箱船、大型液化天然气(LNG)船以及大型液化气体运输船等主要船型的新船价格均有所下跌，而二手船价格的大幅走低也成为拖累新船价格继续下行的重要诱因。

中国船舶工业经济与市场研究中心主任包张静表示，中国的经济与世界经济息息相关，全球经济下行压力的加大，也将影响中国国内经济的复苏速度。受此影响，船舶市场低迷萧条的状态短期内难以得到有效改善，船舶出口产值数据“难现雄风”。

### 船市需求缺乏内生动力

全国两会期间，有记者提到今年前两个月我国外贸出口同比下降了13.1%，外贸的外部环境面临非常严峻的问题。对此，中国人民银行行长周小川表示，分析进出口增长速度下降，甚至是负增长的原因时，一定要考虑全球大宗商品下降的影响。在出口下降方面，所体现的数字并不乐观，但国内很多出口为加工出口，即能源、进口零部件等经过加工以后出口国外。受初级原材料价格下降、没有掌握定价权等因素的影响，出口的价值量以外汇衡量时，会出现一定程度的下降。但总体看，中国的出口产品在全球的份额略微有所提高。由此，当涉及多个经贸合作伙伴关系的外贸进出口事务时，分析中国的进出口贸易还应考虑其他相关国家和地区的经济发展和进出口投资需求。

包张静认为，美元指数变化或人民币的变相升值均会使船舶出口金额有所“折扣”，但需求缺乏内生动力则是船舶出口指数不尽如人意的根本原因。一方面是全球经济疲软复苏，另一方面是我国未来经济运行将呈现L型的走势。2016年航运市场的需求量若跟不上运力的投放步伐，其供需关系将持续恶化，全球新船需求量也将进一步萎缩。预计今后几年，船舶工业总需求低迷和产能过剩并存的格局难以出现根本改变。“市场行情的低迷，反映出‘即期需求’和‘预期需求’极度脆弱。”他说，船舶出口金额指数的小幅下滑，表面看是受经济疲软拖累，实则是需求保障的缺失。

“中国的产能过剩只是个表面现象，中国的产能过剩之所以成为产能过剩，是因为生产的产品技术含量比较低，质量不过关。”中国进出口银行原董事长兼行长李若谷在两会时期接受本报记者采访时表示，高端装备制造业的不少领域是空白，船舶企业存在高端制造能力不足、自主创新能力不强、核心竞争力较弱等问题，而这些成为制约船企接获新船订单和船舶出口的重要因素。

对此，进出口银行交通运输融资部业务三处副处长赵春浩也表示，船舶企业若依然扎头于传统领域的竞争，而缺乏自主创新能力，难以实现我国船舶工业由大到强的转变。以收购、复制的手段掌握已有技术，再逆向生产的方式，船企只能保持“追赶”的状态，无法成为某些关键技术方面的领先者。中日韩作为世界船舶市场的主要占有者，相互之间的竞争已经白热化。虽然业内人士认为，市场结构性矛盾也凸显出新的市场机遇，如新型船舶、中小型集装箱船、成品油船以及相关特种船舶和海工装备等细分市场可能有相对较好的表现，但赵春浩表示，尽管挖掘细分市场可以更好地占夺市场份额，但细分市场这块面包“体积”有限，所有的特殊品种加在一起，也只占据了船型总订单量的较小部分。因此，中国船舶工业在做好“去产能、去库存、去杠杆、降成本、补短板”，提高供给体系质量和效率时，关键是做好市场主流船型的创新升级，在短板领域加大投资，才能在航运与造船市场低迷期依旧握有足够的主动权，扛住行情的大幅波动。

### 拓展全球服务可获融资支持

依靠消费、投资、出口“三驾马车”协调拉动转变，是“十三五”时期经济增长的主要任务。当前，外贸形势复杂严峻，不确定、不稳定因素增多，下行压力不断加大。促进外贸回稳向好，对经济平稳运行和升级发展具有重要意义。对于船舶工业来说，《意见》第十条提到的“支持重点企业建设航空、船舶和海洋工程等境外售后维修服务中心及备件生产基地和培训中心。鼓励中国出口信用保险公司和进出口银行、国家开发银行对企业建设国际营销和售后服务网络提供信保和融资支持。鼓励各类金融机构与企业合

作，在重点市场为国际营销服务体系提供融资和消费信贷支持”，将对我国骨干船企在市场低迷期全力拓展造船、海工、动力配套等领域的全球营销网络，大力提升服务能力起到极大的推动作用。

在营销和售后维修服务体系里，船舶行业具有自身的特殊性。首先，船舶属于非易损易耗产品，除了发动机等主要设备受损外，一般没有急性维修需求。但船东对于关键设备的品牌“忠诚度”很高，一旦选择更换核心机器，还是会认准质量最好且服务网点通达的品牌。其次，船东选择维修网点的主要考量因素是线路、价格和质量。如果船舶维修所需产品在全球重要航线上没有设点，或者网点较少，这将直接导致后续服务体系的断裂，进而收缩产品的销售量。因此，要想提高顾客回头率，提升在船舶及动力配套市场的占有率，做好国际营销和售后服务网点是关键。“船舶企业需要从卖产品向产业链的两端延伸、发力。”包张静表示，船舶行业进行供给侧结构性改革，除了做到产品适销对路、产能结构优化外，整条产业链的价值拓展是不可或缺的一部分，也是转型升级发展过程中不可逾越的环节。

赵春浩表示，就在《意见》发布之际，中国船舶工业集团公司与进出口银行就开设海外售后服务网点项目进行了初步洽谈。据悉，2015年，中船集团与芬兰瓦锡兰集团成立合资公司，主攻大功率中速机与双燃料发动机市场；与瓦锡兰在瑞士合资成立温特图尔气体与柴油机公司(WinGD)，完成对后者低速机业务的收购后，在短短不到一年的时间内，中船集团完成了动力装备领域中速机、低速机、双燃料机等高端产品的国际化布局。目前，WinGD产品的市场占有率已经上升至18%。未来，中船集团将通过优化海外售后服务网点的布局，进一步推动新型发动机技术对接市场，获取更大的市场份额，提升我国船用柴油机服务全产业链的能力与水平，促进船舶出口。对于金融机构而言，进出口银行始终坚定支持我国船舶企业的“走出去”和转型升级，将根据我国船企的实际需求提供强有力的融资，通过对整体项目“打包”或独立项目运营等方式予以支持，积极配合我国船企拓展海外网点。据悉，中船集团是首次进入售后服务领域，目前已就开设网点的数量、规模和人员配备等开展方案设计工作，考虑到瓦锡兰在全球已有多个售后点，中船集团或以新设或者改扩建的方式做大这块“蛋糕”。

### 精准融资促外贸创新发展

为了更好地促进船舶行业外贸回稳向好发展，除了中船集团这样的国企可以获得融资支持，哪些民企也可以享受金融机构的融资帮助呢？赵春浩表示，船企规模大小、技术团队的研发实力、船东资源、手持订单和新船订单量、过往记录和未来发展规划等，这些“条条框框”均是金融机构授信决策的主要标准。为进一步化解我国船舶工业产能结构性过剩、提高产业集中度，采取“有保有压”的授信政策，是推动船舶工业形成创新驱动的内力，也是提升船企在全球产业链和价值链中的位置的金融手段。

据悉，进出口银行近年来的船舶信贷支持重点主要集中于20余家国有和民营骨干船企。鼓励优质民营船企积极参与竞争，以此发挥“鲶鱼效应”，促使船企之间开展良性竞争，共同进步。赵春浩还提到，是否存在投机船东、研发成果的市场转化率、船舶交易记录、母公司的经营情况等，都成为民营船企能否获得银行融资的重要因素。

外贸是我国经济稳增长的重要抓手，是调结构的重要支撑，是防风险的重要手段。当前，中国外贸发展所面临的国际环境和国内发展条件都发生了重大变化，我国船舶工业又处于转型升级的关键时刻，为了更好地推动船舶工业对外贸易由数量扩张转向质量提升，从大进大出转向优进优出，船企要积极打通产业链两端的“任督二脉”、培育新的外贸增长点，利用优质的服务能力带动船舶出口、带回客户订单。[返回](#)

### 2015年沿海港口基本建设回顾

根据交通运输部统计，2015年全国沿海港口（含江苏省南京以下沿江港口）总吞吐量93.48亿t，同比增长2.3%，其中外贸吞吐量和集装箱吞吐量同比增长分别约为2%和

2.94%。从运输需求传导到基建方面，沿海港口企业在理性把握投资和产能投放节奏方面的能力进一步增强，其中对市场敏感的民营港口企业减少甚至中断了基建投资，大型央企和国企则通过项目分期建设、配套和投产等举措压缩了基建投资和产能投放规模。

此外，天津港“8·12”大爆炸对沿海港口石油化工码头及其仓储项目投产产生重要影响，为港口安全生产和谨慎起见，沿海港口一些石油化工码头推迟了试投产时间，直接导致2015年沿海港口产能投放规模同比大幅下降。沿海港口产能供给规模下降是对经济贸易下行的正常反应，体现了市场在配置资源中的基础性作用，是值得肯定的理性行为，有利于港口行业的健康有序发展。

2014年新增泊位数量大幅增加，新增产能创历史巅峰。最终核实2014年沿海基本建设规模：沿海港口新建生产性泊位274个，其中深水泊位128个；改造减少生产性泊位57个，其中深水泊位减少9个。合计净增生产性泊位217个，其中深水泊位119个。净增通过能力6.43亿t，新增固定资产1041亿元。2014年新增产能和固定资产投资均超过以往最高的2007年，成为我国沿海港口基本建设巅峰之年。

### 一、基本建设总体概况和主要特点

新增泊位数量仍有较大增加，新增产能大规模缩减。根据有关资料初步分析结果：2015年沿海港口新建生产性泊位185个，其中深水泊位121个；改造减少生产性泊位30个，其中深水泊位减少3个。合计净增生产性泊位155个，同比减少30%。净增深水泊位118个，同比减少1个；净增通过能力4.8亿t，同比减少25.4%；新增固定资产815亿元，同比减少21.7%。2015年是新世纪以来沿海港口产能供给规模压缩最大的年份。

码头泊位实现历史性突破，产能规模跃上新台阶。截至2015年底：沿海港口拥有生产性泊位超过7000个，其中万吨级以上深水泊位超过2300个；总通过能力超过85亿t，其中集装箱通过能力超过1.9亿TEU。随着沿海港口产能规模跃上新台阶，应对运输需求波动的弹性进一步增强。鉴于沿海港口运输需求增幅趋于平缓，供需关系基本逆转，今后宜关注防止产能全面过剩。

### 二、主要运输系统码头建设情况

#### 1. 煤炭运输系统

2015年全国都新建了哪些码头泊位？

北方煤炭装船港新建投产项目有：京唐港区四港池36#~40#煤炭码头工程38#~40#装船泊位、曹妃甸港区秦港煤炭码头二期工程，新增深水泊位8个、能力8650万t。

沿海煤炭接卸港建成试投产项目有：穿山港区光明码头卸船泊位改造升级工程和国投钦州鹰岭电厂煤炭码头扩建工程；宁波港北仑港区北二司4#泊位加固改造工程、温州港磐石电厂和乐清电厂码头加固改造升级工程、沙角C厂煤炭码头升级改造升级工程。合计新增接卸泊位4个、能力2475万t。

开工在建煤炭码头工程主要有：北方沿海装船港码头有锦州港煤炭码头一期工程和曹妃甸港区华能码头工程；沿海接卸港项目有盐城港滨海港区煤炭中转储运基地码头工程、镇江港高资港区神华煤炭码头工程、嘉兴港独山港区煤炭中转码头工程、苏州太仓港区煤炭中转基地码头工程、国投湄洲湾煤炭储运基地码头工程等，可望在“十三五”初期建成投产。

2015年底，北方沿海秦皇岛、唐山、天津、黄骅、青岛、日照、连云港等7个装船港拥有专业化装船泊位61个，总装船能力达到8.2亿t；全国沿海则有大连、莱州、南京、镇江、南通、苏州、上海、宁波、舟山、台州、温州、福州、厦门、汕头、深圳、广州、珠海、江门、北海、钦州、海口等众多接卸港，煤炭接卸泊位达到182个，其中深水泊位约147个，总接卸能力7.0亿t。至此，沿海“北煤南运”系统港口布局建设更趋完善。

#### 2. 原油运输系统

2015 年全国都新建了哪些码头泊位？

2015 年新建投产了洋浦港国投孚宝储运项目配套码头工程，改造完成了水东港区单点系泊改扩建工程，新增接卸泊位 1 个、总能力 2100 万 t。

此外，舟山港黄泽山石油中转储运码头工程、钦州港三墩原油减载平台工程主体工程基本完成，在完善有关配套和涉及试投产的手续后，可望在 2016 年或 2017 年建成投产。

2015 年末，环渤海地区形成了两个层次的原油接卸港布局形态，即以大连、营口、唐山、天津、青岛、日照等 6 港以接卸大型油轮一程运输为主的第一层次港口布局，锦州、秦皇岛、黄骅、莱州、东营、龙口等港承担大港转运、近洋和海洋原油运输任务的第二层次港口布局。长江三角洲地区形成了以长江口南翼宁波、舟山两港为核心，上海、泰州、南京等港为有益补充的原油中转运输体系。华南沿海基本形成了以泉州、惠州、茂名、湛江、钦州、洋浦等港组成较为合理的外贸原油接卸港口布局。沿海港口拥有 20 万吨级及以上原油接卸泊位 27 个，总接卸能力 4.2 亿 t。

### 3. LNG 运输系统

2015 年全国都新建了哪些码头泊位？

2015 年沿海港口没有 LNG 码头建成投用。在建项目主要有南通港吕四港区广汇能源 LNG 码头工程、揭阳港中海油粤东液化天然气码头工程、深圳港大鹏湾迪福 LNG 工程和北海港中石化广西 LNG 接收站及其配套码头工程，这些项目建设取得很大进展，可望于 2016 年相继建成投产，届时广东省将成为沿海第一个拥有 3 个 LNG 接收站及其配套码头的省份，同时填补广西 LNG 码头的空白。

### 4. 铁矿石运输系统

2015 年全国都新建了哪些码头泊位？

2015 年沿海港口矿石运输系统码头建成试投产的项目主要有：岚山港区北作业区铁矿石码头工程 4# 泊位，衢山港区鼠浪湖岛矿石码头工程一阶段码头工程和东海岛港区钢铁基地码头工程，合计新增码头泊位 6 个、通过能力 7100 万 t，其中一程接卸码头 4 个、能力 5700 万 t，二程中转码头 2 个、能力 1 400 万 t。

2015 年末，环渤海地区已经形成了以大连、营口、唐山、天津、烟台、青岛、日照、连云港等 8 港为主，丹东、秦皇岛、锦州等 3 港为补充的外贸铁矿石接卸港合理布局。长江三角洲地区已经形成由外海宁波、舟山两港和长江口内上海、南京、镇江、南通、苏州港等港口组成的外贸铁矿石运输体系港口布局。华南沿海基本形成以湛江、防城、珠海、福州等 4 港专业化泊位为主，厦门、广州、阳江等 3 港通用散货泊位为有益补充的矿石接卸系统港口布局。沿海港口拥有 10 万吨级及以上铁矿石一次接卸泊位 60 个，总接卸能力 7.5 亿 t。

### 5. 集装箱运输系统

2015 年全国都新建了哪些码头泊位？

2015 年沿海港口集装箱运输系统建成试投产码头项目有：宁波港梅山港区集装箱码头一期工程 5# 设备配套工程、荃湾港区二期集装箱码头工程 2# 泊位、广州港南沙港区三期工程海船 11# 泊位、珠海港洪湾港区二期工程（第二阶段）码头工程和高栏港区集装箱码头二期工程 1# 泊位、钦州港三期大揽坪作业区 3# 泊位集装箱化改造、防城港渔湾港区第四作业区 403#~407# 泊位工程。此外，珠海港香洲、九州两港区集装箱运输关停，实现了向洪湾、高栏港区的转移。沿海港口合计新增集装箱泊位 12 个，其中深水泊位 9 个、能力 615 万 TEU；新建改造净减少多用途泊位 3 个，但增加能力 19 万 TEU。

2015 年末，沿海港口基本形成了以大连、天津、青岛、上海、宁波、厦门、深圳、广州等 8 港为干线港，其他港口为支线港和喂给港的分层次港口布局。沿海港口拥有

专业化集装箱泊位 394 个，其中海船泊位 355 个，通过能力 18300 万 TEU；沿海港口尚有多用途泊位约 150 个，通过能力约 1000 万 TEU。

### 三、沿海港口航道建设情况

2015 年沿海港口建成投用的航道工程主要有：天津港大港港区 10 万吨级航道工程、潍坊港中港区 5 万吨级航道一期工程一阶段、连云港赣榆港区 10 万吨级航道一期工程、南通港吕四港区 10 万吨级航道工程一阶段、长江南京以下深水航道二期工程初步阶段、湄洲湾东吴港区东吴作业区 15 万吨级航道工程、珠海港高栏港区 15 万吨级主航道三期工程、钦州港金鼓江港区航道一期工程等。

沿海港口通航条件继续改善，为充分发挥沿海港口综合通过能力、顺应船舶大型化趋势、优化运输组织方式和提高运输效率奠定了坚实的基础。[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](mailto:tong@sisi-smu.org)

欢迎订阅