

时事经济与航运

中国海洋运输情报网主办

2017 年 3 月 6 日 (第 1650 期)

◆ 深化以经济转型为目标的结构性改革	1
◆ 日本造船业的沉浮与转型	2
◆ 谁来为航运风险买单?	5
◆ 京津冀港口棋局大开	7

深化以经济转型为目标的结构性改革

1 经济转型蕴藏巨大的增长潜力

从经济运行情况看,我国经济转型升级的趋势已经形成,并将带来巨大的增长潜力。首先是经济转型升级呈现历史性趋势。迟福林认为,在产业结构方面,服务业占比有可能由 2016 年的 51.6% 提高到 2020 年的 58%—60%,基本形成以服务业为主导的产业结构;在城镇化方面,常住人口城镇化率有可能由 2016 年的 57.35% 提高到 2020 年的 60% 以上,同期户籍人口城镇化率有望由 41.2% 提高到 50% 左右,基本形成人口城镇化的新格局;在消费结构方面,城镇居民服务型消费比重有可能从当前的 40% 左右提高到 2020 年的 50% 左右,消费对增长的贡献率基本稳定在 65% 左右,初步形成消费拉动经济增长的新格局;在开放结构方面,服务贸易规模有望从 2015 年的 7130 亿美元提高到 2020 年的 1 万亿美元,占外贸比重有望由 15.3% 提高到 20% 以上,初步形成以服务贸易为重点的对外开放新格局。

其次是经济转型蕴藏着百万亿元级的内需潜力。迟福林的研究团队初步测算表明,2020 年我国消费规模有望达到 50 万亿元,加上投资需求,内需规模将达到 100 万亿元。仅以农村大市场为例,如果农村居民消费水平接近或达到全国平均水平,全国 5.9 亿农民一年新增消费就将超过 4 万亿元。

“十三五”时期是经济转型的关键时期。迟福林认为,未来几年,适应大趋势,实现经济转型的突破,对企业、地区、国家来说,都具有决定性影响。转型得好,可以释放巨大的增长动力,实现可持续增长;转型得不好,错过了重要战略机遇,有可能带来比较大的风险。

2 经济转型决定经济增长前景

当前各方对经济增长比较担心,把“稳增长”看得比较重。对此,迟福林认为,短期“稳增长”“触底”固然十分重要,但更重要的是通过经济转型挖掘增长的新源泉,释放增长潜力。

“首先,要通过经济转型实现中高速增长。未来几年经济转型如果取得实质性突破,我国实现 6%—7% 的中高速增长是有条件、有能力的。”迟福林说,从消费角度看,2020 年我国消费规模有望达到 50 万亿元,能够支撑 6%—7% 的经济增长;从产业角度看,服务业在“十三五”期间保持 9% 左右的增长,将带动 3.8—4.3 个百分点的经济增长,为中高速增长奠定重要基础;从人口城镇化角度看,城镇化每提高 1 个百分点,给经济增长贡献 3 个百分点左右,未来几年我国人口城镇化至少还有 10 个点的空间,是支撑

中高速增长的重要因素；从服务贸易角度看，随着服务贸易的快速发展，服务供给将明显加大，有助于释放全社会巨大的潜在服务型需求，成为拉动经济增长的重要动力。

其次，要以经济转型改善经济增长质量。“这其中，包括吸纳更多的新增就业、优化分配格局，建设共享社会以及助推绿色增长。”迟福林说，2016年服务业增长7.8%，城镇新增就业达到1314万人。“十三五”期间如果服务业保持同一增速，每年将吸纳1000万以上的城镇新增就业。2020年服务业就业有望达到4亿人，占总就业比重达到50%。

“十三五”期间，如果服务业占比提高10个百分点左右，劳动者报酬有可能提高3.8个百分点，到2020年达到50%左右。这有助于改变劳动者报酬下降的格局，为我国中等收入群体比重在2020年达到35%—40%奠定重要基础。在绿色增长方面，迟福林认为，“如果服务业占比从46.1%提高到55%，以2012年GDP总量估算，年能耗总量将从36.17亿吨标准煤下降到27.65亿吨标准煤，减排效应明显。”

再次，经济转型为全球经济增长带来重要动力。迟福林认为，在全球需求不足的背景下，“中国需求”“中国市场”引起各方普遍关注。例如，我国未来5年将进口8万亿美元商品，对外投资7500亿美元，出境旅游7亿人次。更重要的是，面对保护主义、民粹主义、孤立主义抬头的势头，我国坚持自由贸易战略、“一带一路”倡议、服务贸易战略，推进开放转型，成为应对全球化逆潮、引领全球自由贸易的重要力量。

结构性改革决定经济转型进程

“十三五”期间，经济转型要取得实质性突破，关键在于结构性改革要破题发力，以破解经济生活中的结构性矛盾和结构性失衡。在一个13亿人口的大国，推进以经济转型为目标的结构性改革，就其对经济发展方式的变革、就其所蕴藏着的经济增长新潜能、就其对利益结构冲击的深度、广度和复杂程度而言，都不亚于38年前开启的改革开放。它将不仅决定我国经济增长前景，而且将对全球经济增长和治理格局产生重大影响。

首先，应有序放开服务业市场。一是着力破除服务业领域行政垄断与市场垄断，在服务业领域全面实施企业投资负面清单，各类资本平等进入负面清单之外的领域。二是有序放开服务业领域市场价格。三是加快服务业发展的政策调整，包括土地、财税、政府购买等政策。

其次，要改善企业发展环境，振兴实体经济。一是进一步强化产权保护，推进产权保护的制度化、法治化。对改革开放以来各类企业尤其是民营企业因经营不规范引发的问题，严格遵循法不溯及既往、罪刑法定、从旧兼从轻等原则公正处理，不盲目翻旧账，在这方面要尽快出台具体措施。二是加快在混合所有制企业推进员工持股改革。目前已有企业开始试点，需要尽快拓宽试点范围，逐步推开。三是培育和保護企业家精神。

再次，应推进以落实农民土地财产权为重点深化农村改革。迟福林说，近年来，城镇化中暴露出来的农村土地矛盾，与法律尚未赋予农民土地使用权完整的物权性质直接相关。根本出路在于尽快在法律上落实农民土地财产权。[返回](#)

日本造船业的沉浮与转型

2016年对于日本造船业注定是不平凡的一年。仅就日元汇率一项，足以让日本造船业体会何为“过山车”式的悲喜交加。年中，英国“脱欧”影响日元汇率飙升至1:100，这一变化直接将大多数以1:110汇率为盈利边际的日本造船业逼入险境。正当山穷水尽之时，年末受益于美国大选、美联储加息影响日元大幅贬值至1:116，日本造船业又上演了绝处逢生。

1 注定“逆风局”

有同行曾如此评价2016年的日本造船业：“如果没有年底的汇率优势，恐怕日本造船业去年很难在利润上翻盘。”不可否认，这一结论有一定道理，但如此评价2016

年的日本造船业未免有些片面。因为经过多方采访发现，表面上看日本造船业 2016 年在忍受盈利不佳之痛，但其实这并不“单纯”。一位业内人士据此谈出了自己的理解：“在 2015 年抢单潮后，其实日本造船业已经意识到自身将出现‘消化不良’的问题。与其说日本造船业在 2016 年忍受利润压力，更不如理解为其在 2016 年有计划地在进行着忍痛修行。”

事实是否如此？该业内人士借着评价日本造船业 2015 年抢单潮谈出了自己的理解。众所周知，2015 年 7 月前日本各大船厂纷纷陷入价格战。不少媒体曾经分析催生这一现象的背后很大一部分原因是 2015 年 7 月 1 日协调共同规范(H—CSR) 生效。该业内人士认为，不可否认客观原因是如若不在此期限前进行抢单，那么也就意味着生效日期之后新造船诸多设计必须重新更改。与此同时其也在采访中指出了这样一个不得不提的“悖论”：“2015 年的日本造船业价格战是围绕散货船进行。这显然与 2015 年日本新船建造市场的核心词是‘脱离散货船’存在着言行不一。所以该次日本造船业抢单潮出现的背后肯定存在着利润博弈以外的想法。”

那么我们不禁要问，2015 年的疯狂抢单到底如何影响了 2016 年日本造船业的风向呢？采访中一位专家谈出了自己的看法。首先其直言不讳，日本造船企业一改方针疯狂抢单新造散货船的背后，很大一部分或与忙于充盈资金以便结清近两年大举投资造船设施项目有关。并非空穴来风，前年开始日本多家造船企业便启动了新建或改造船坞、增加大型吊车等项目。不仅如此，投资侧重点更是转向了扩大装配场地、涂装车间等重大投资。以日本造船业龙头企业今治造船为例，2015 年其便启动了投资 400 亿日元(约合人民币 21.2 亿元)在香川县新建大型建造船坞的重大项目。“要知道，这可是日本造船业时隔 16 年首次新建大型船坞。”专家补充道：“曾经有日本同行透露，今治造船早在 2012 年便决定了投资建造新干船坞。到底是何原因给予其在 2015 年破土动工的巨大推动力？我个人认为，究其根源还是当时的日元贬值。但可能谁也没能意识到 2016 年汇率的狂飙会使得当初的贬值成为一个‘带刺的红包’。当然这也就注定了 2016 年的日本造船业必将经受造船以及扩建所带来的双重成本磨难。”

此外，据专家分析令日本造船业不得不在 2015 年疯狂承接散货船订单以及 2016 年必须“忍痛修行”的原因或与近几年不少日本造船企业的海外投资项目失败有关。2016 年初以三菱重工为首的数家日本船企抛售了其在巴西 Ecovix 船厂的全部 30%股份，并宣布巴西船厂投资项目失败。专家坦言：“其实早在 2015 年初三菱重工就意识到了这一结局不可避免。2013 年，三菱重工、三菱商事、今治造船、名村造船及大岛造船以 3 亿美元的价格购入 Ecovix 船厂 30%的股份。说起收购原因，收购前夕 Ecovix 旗下的 ERG 船厂便计划为巴西国油建造 8 艘浮式生产储卸油船或为主因。日本造船业当时坚信只要向 ERG 船厂输出技术和管理经验，帮助 ERG 船厂克服质量问题、成本超支和建造延期等问题便能迎刃而解，但实际情况并非如此简单。‘鞭长莫及’加之其他原因导致相关建造项目严重延期，合同也几乎被撤销。”

2 磨砺“三板斧”

2016 年日本造船业退出巴西市场，随即“向南投资”的趋势也宣告终结。这一现象不免让日本造船业反思如何做才能止血海外项目发生巨额亏损。采访中，一位业内人士结合所见所闻谈了自己的看法。他认为，不仅在于海外项目的失利导致日本造船业整体业绩严重下滑，散货船市场低迷、日元持续升值、劳动力不足、部分企业盲目挺进建造高技术船舶市场等一系列问题其实都在困扰着日本造船业发展。专家分析道：“为了应对挑战，我们可以看出日本大中型船企正在使用 2016 年调整接单策略、推进造船合作与结盟，并且通过调整业务结构寻求新的业务增长点等短期举措，以促进企业经营稳定和业绩提升。当然，与此同时更值得关注的是日本造船业也正在‘磨砺三板斧’以进行中长期的策略调整。”

专家口中的“磨砺三板斧”举措到底被日本造船业落实在哪里？不可否认，多年前，日本造船业曾以“船体分段件的技术研发，商船的标准系列化设计，较低廉的劳动力成本”这三板斧称雄。但是随着中、韩造船业的崛起，日本造船业传统优势逐渐弱化。专家直言不讳：“可以说如果没有硬件上的提升仅凭以往的三板斧，日本造船业根本没有能力与优势去抢夺超大型集装箱船订单。”此话并非空谈，因为直到 2015 年 3 月，日本造船业才建造出了最大的 14000TEU 集装箱船。所以痛定思痛后的日本造船业首先决定从提升硬件着手，开始实施“磨砺三板斧”计划。不可不说，最为抢眼的硬件提升就是今治造船斥资 3.35 亿美元建造的设计长 600 米、宽 80 米超大型船坞。根据以往经验，超大型集装箱船普遍长约 400 米。这同时意味着船坞建成后今治造船将具备可以同时建造 1.5 艘船舶的能力。采访中一位专家更是据此延伸谈到：“硬件提升更大的意义是放大了以往日本原有的船体分段建造优势。以今治造船为例，串联法的应用将在很大程度上提高其造船效率。新配备的 3 台巨型起重机将使其总起重能力达到 3600 吨。巨大的起重能力可以有效帮助今治造船建造更大的船体分段，并且缩减船坞内的装配时间。”不仅限于今治造船，2016 年日本联合造船计划也向广岛县吴市造船厂投资 30 亿日元用以增设涂装设施并安装船体分段起重机。这些硬件提升将使其大型集装箱船年产能提升 40%。

另外，2016 年今治造船建设拖曳实验水池和耐波性实验水池的计划，来岛造船启动新建循环水池，也正印证了日本造船业正在稳步放大以往“三板斧”中商船的标准系列化设计优势。据专家介绍，不少消息已经表明今治造船计划在拖曳水池建成后将首先选择试验方案对改进的湍流模型、自由面(包括横向流)、船体粗糙度和推进器等模拟技术进行确认，并研究其对阻力和推进性能预报精度的影响。不可不说，这将有助于进一步缩短其新船型的研发周期。

最后，针对劳动力不足的问题，2016 年日本造船业也已放出了对策。据日本相关媒体报道，在 2016 年多数船厂启动了人员扩张计划。根据日本造船工业会的数据，2015 年日本船舶行业从业人数约为 4.6 万人，在 2016 年这一数据同比增加 4.7%，其中分包工人约为 2.5 万人，同比增加 7.8%左右。

3 欲戴王冠

去年 8 月 30 日，三菱重工正式宣布与今治造船、大岛造船和名村造船组成造船联盟。据业内人士透露，强强联手后上述 4 家船企将在新船型开发、零部件采购以及营销等方面开展合作。除此以外，未来三菱重工设计的船舶还将委托三家船企建造。采访中一位专家据此谈到：“在日本造船业的发展中，曾不乏造船企业联盟的出现，例如 2013 年三菱重工便与今治造船共同出资成立了 LNG 船公司用以对抗规模和竞争实力强劲的中国和韩国造船业，但这些联盟出现的背后大多为了生存。此次如此之大的在企业间进行深化合作，超级联盟明显意不在此。”

那么超级联盟的背后暗含着哪些策略呢？我们不妨先关注一下 2016 年日本各船厂的接单策略。当前，日本船企大多数手持订单较为充足，在订单稀缺、船价持续下滑的形势下，很多企业开始放缓接单节奏，将重点转到非散货船型，同时注重提高现有订单的盈利水平。川崎重工采取的措施是选择性承接超大型油船(VLCC)、超大型集装箱船、液化天然气(LNG)船和液化石油气(LPG)船订单。三井造船把提高产品附加值、改革制造业结构、扩大外围服务作为发展策略。常石造船启动“三年计划”，目标是选择或开发新一代战略性船舶。回到超级联盟的话题上来，专家预测：“通过今治造船 2015 年的扩张以及拖曳实验水池建设，我们可以明显看出，超级联盟意在未来抢夺更多的超大集装箱船订单。由此可见日本造船业正在逐步实现其‘脱离散货船’的未来主旨。”

不仅如此，对于未来日本造船业还意在把握新一轮科技革命的机遇，瞄准先进信息技术，推动大数据、物联网、虚拟现实等技术和产业发展深度融合，抢先打造智能船厂。从日本政府最新的产业规划中可以看出，日本高度重视新一代信息技术在船舶行业中的

推广应用，并将其作为推动转型升级的关键手段。特别是日本政府提出的“i-Shipping”项目。其可利用数字化技术加强现场工人生产管理。利用传感设施将个人动作和作业数据化，实现作业实绩实时监控与管理；优化基础设施，运用互联网及大数据等技术打造可视化船厂。通过革新相关软件及技术，将工人的工作内容可视化、数据化。[返回](#)

谁来为航运风险买单？

近日，中国保监会正式发布中远海运财产保险自保有限公司开业的批复，意味着国内第六家自保公司获批开业。

所谓自保公司，即自营保险公司，是指由非保险企业拥有或控制的保险公司，其主要目的是为母公司及其子公司的某些风险提供保险保障。不过，随着自保公司的发展，其含义也逐渐变得开放，不仅为母公司提供保险，也为与母公司无隶属关系的企业提供保险，即为第三方客户提供保险。

保监会相关负责人表示，一些企业成立自保公司可以根据自身情况开展保险设计，更好地助力企业实现全面风控。通过自保公司稳驾“三驾马车”，即承保、风控、投资，实现业务发展。

“对于很多大型企业而言，设立自保公司，承保自身企业风险，不仅可以解决自身的风险保障需求，还能在一定程度上节约保险费用开支。”清华大学中国保险与风险管理研究中心主任陈秉正表示。

1 航运是高风险行业

根据宁波海事法院曾经处理的海商纠纷，有货物抵达目的港后却无人提货，致使集装箱长期滞港，产生高额费用；国内造船厂接受不利格式合同，导致仲裁失利；万吨巨轮触碰码头，船企面临巨额赔偿等等……

“这些风险人们在事先或许都不曾预想到。”业界人士说，“我们曾身处玻璃气泡中，但是甜蜜的时光已经过去，现在我们必须应对宿醉的痛苦。”

风险无处不在，无时不在，如何防控风险，保持企业平稳发展及长久生存成为各个企业的关注重点。航运业是传统的高风险行业，航运企业投资大、收益率低、回收周期长，受世界经济周期性波动的影响更为直接和强烈。因此，航运企业的经营管理人员只有把风险管理理论与航运企业的管理实践相结合，了解本企业的风险水平，根据风险的等级来制定风险管理的策略，才能提升航运企业的竞争实力。

国际会计师事务所和航运顾问公司马施云（Moore Stephens）在去年底进行的一项航运风险调查显示，良好的风险管理有助于组织经营的成功。根据统计结果，在 1—10 的评分中（1 为最低，10 为最高），企业和商业风险管理对经营成功与否的程度影响平均为 6.6，低于 2015 年的 6.9。有 23% 的受访者认为该指数评级为 8.0，70% 的受访者给出高于 5.0 的分数。

马施云合作伙伴 Michael Simms 表示，航运是高风险行业，航运业的脆弱性反映在不同层面，包括经济不确定性、现有合同的重新谈判、融资缺乏、资产预估的不确定性、拖欠贷款偿还、政治制裁、垄断政策、监管变化、油价下跌、客户破产、供需不平衡等等。

2 风险防控不断升级

由于风险管理和自身保障需求强烈，近年来，越来越多的大型企业开始自建专属的保险公司。与商业保险公司需要为股东谋求最大利益、以利润为导向的立场相比，自保公司由于多是母公司旗下的全资子公司，协助母公司完成风险管理目标，成为自保公司运营的首要目的。数据显示，全球 500 强企业中有接近 7% 的企业设立了自保公司，全球自保公司总保费规模超过 500 亿美元。与之相比，目前自保行业在国内尚属起步阶段。

作为中远海运集团航运金融战略板块的首张真正意义上的金融牌照，中远海运自保公司的成立，标志着该集团在布局“6+1”产业集群的横向和纵深化改革方面更具成效。

据了解，中远海运自保公司注册资本 20 亿元，其战略定位于中远海运集团的“保险管理平台、风险管理工具和成本管理中心”。

上海市交通委员会副主任张林表示，自保公司作为中国航运业和保险业紧密衔接的新生事物，不仅为中远海运集团及其成员单位提供多样化、定制化的保险保障，也契合了中国保险业在经济新常态下的创新发展需求，为中国保险领域的发展做出了积极尝试。

航运保险是世界现代保险制度的起源，也是中国保险业的起源。近年来，我国保险业紧抓时代机遇、围绕航运强国战略，以保险业与航运业的集聚融合、功能辐射为主线，聚焦制度创新，接轨国际规则，优化发展环境，提升产业能级，实现了航运保险大发展，支持我国从航运大国向航运强国持续迈进。

“无论是航运企业还是船舶融资企业，都需要进行风险防控，买保险就是一种很好的风险防控。”上海海事大学教授戴东鑫认为，保险表面看是保障，本质却是分散、规避经营风险的财务工具，航运企业可以购买船壳保险、附加保险、保赔保险、建造中船舶保险等，以提高自身的风险防控能力。

2 步步为营才能履险如夷

除了购买保险，航运企业自身在经营管理中也有必要做好各种风险的预测、评估、分析、化解和转化工作，把经营目标和规避风险的措施联系在一起，通过有效的风险管理（控制），识别出真正的航运风险，并有针对性地制定相应的遏制和防止措施，才能尽最大努力规避风险。

例如，日本船公司在经营上重视发展带来稳定回报的业务，偏好签订长期运输合同，以规避市场风险，保证稳定盈利。从历史上看，日本船公司稳定盈利的占比非常大，在周期下行期间更能凸显其优势。

据西英保赔协会相关防灾部海事资深专家余元佳介绍，航运业是高风险行业，商船经常会碰到各种各样的索赔，航运企业要详细了解索赔发生的原因，平日里要做好检查船舶状况的这堂必修课。另据介绍，船龄超过十年的新入会船舶、被港口检查（PSC）拘留或有不良记录的船舶以及在过去一年回装运重油、持久性油类的船舶等都会是相关部门检查的重点。

航运业是国际化程度较高的一个行业，在涉外业务中，由于多数国内企业对世界上其他国家和地区的规定不熟悉而吃亏的情况不在少数。因此，了解国际通行的裁判制度，对于国内很多航运企业来说也是一种急切的需求。宁波海事法院相关人士建议，航企在境外申请仲裁时，首先争取适用中国法律，在中国仲裁；如果适用英国法的，考虑在伦敦、香港或新加坡仲裁，坚决避免到法律不健全或不可信的国家参与仲裁。

此外，宁波海事法院还建议，关于在建船舶的续建问题，应在合同签订前开展必要的法律风险评估，确保合同对方有权订立续建合同，有可靠的资金来源能够完成造船；关于多式联运下货物在国外陆运区段遭盗抢的法律风险问题，托运人应当主动申报货物价值，要求承运人签发提单并载明货物价值，以便货物运输途中遭遇盗抢等意外事故时可以向承运人主张足额赔偿；关于保税仓库内货物所涉提货单的物权属性问题，根据现行的保税仓库内货物的进口流程，出区（库）提货单仅是办理货物出区时海关需验核的手续之用，货物的发放实质上依赖于仓储合同的履行，进口企业应当在外贸合同框架下依法寻求解决途径，而不宜从货运代理人过错角度要求赔偿损失等等。

4 风险管理是市场化的必修课

航运业作为一个高投入、低利润、高风险的行业，与其他企业相比面临着更为复杂的外部环境。航运生产经营存在诸多的不确定性，航运企业从购买、建造或租赁船舶开始到投入运营、海上运输、进出港口至交付货物等一系列活动都存在巨大风险。“凡事预则立，不预则废”，在贸易全球化，市场环境瞬息万变的今天，航运企业要想“万里长城永不倒”，必须把风险管理作为参与市场竞争的必修课。

5 控制风险也需内外兼修。

对内，要从战略上进行风险的预控。航运企业应充分注意未来国内外宏观经济政策、世界经济运行发展趋势及未来国际运输所面临的货物结构的变化对航运企业提供的产品和服务的新需求，密切关注世界其他主要航运企业，尤其是提供类似服务的航运企业的发展动向，充分利用科技的进步，制定出着眼未来发展的企业发展战略和规划，正确把握企业未来发展的方向，避免重大决策失误。其次，要避免内伤。航运企业应根据企业自身所处的行业特点，从企业整体层面制定风险战略、完善内控体系，通过对风险识别、风险估计、风险驾驭、风险监控等一系列活动来防范、规避企业内部风险。

对外，可以通过合作机制来降低市场风险。在市场风向变幻莫测的状况下，航运企业可以加强对外合作，推进与大货主建立长期、稳定的合作关系，采取参股、签订长期协议等深层次合作方式来规避市场波动的风险。此外，航运企业还可以合理利用风险承担、风险转移、风险规避、风险转换、风险分散、风险补偿、风险控制等风险管理工具，如燃油期货、利率掉期、资产证券化、投保船壳险、保赔险、战争险等风险理财工具，进行风险的对冲、转移、规避、补偿，以达到风险与收益的平衡，大型航企建立自保公司也是利用金融杠杆工具分散风险的有效招数。

有句老话：对于未来，除了自己，没有人能为你买单。在今天这充满着不确定性的市场环境中，不死就是最大的成功。活下来，得靠自己。[返回](#)

京津冀港口棋局大开

2015年4月，中共中央政治局会议审议通过《京津冀协同发展规划纲要》，“京津冀一体化”成为国家重大战略，其核心为有序疏解北京非首都功能，调整经济结构和空间结构；同年年底，《京津冀协同发展交通一体化规划》率先发布，为天津、河北的港口合作发展打开了一扇窗。

实施京津冀协同发展战略3年来，京津冀港口棋局快速出子，在“顶层设计”支撑下，天津、河北两地港口辅助“资本纽带”，组建合资企业，并从产业层面配合“产能出京”。

1 打造世界级港口群

京津冀港口的协同发展，主要是指津冀的天津港、唐山港、黄骅港和秦皇岛港4港的错位发展、优势互补。此前，天津港（集团）有限公司（天津港集团）董事长张锐钢在接受央媒调研采访时表示，天津港将深化与河北省港口群的合资合作，共同打造世界级港口群。

张锐钢坦言，过去天津港与河北省港口之间在航道规划、腹地建设、陆路运输补贴政策等方面暗自较劲、争抢运输资源，恶性竞争造成两败俱伤。天津港的优势在集装箱业务，但单一港口装卸能力有限，有些船舶短时间难以停靠天津港，“而该些船舶在海上多漂泊一天就多一天费用”。天津港要做大做强，离不开同区域的河北省港口。

属地范围更为广阔的河北省则拥有“三港四区”，即唐山港京唐港区、曹妃甸港区，黄骅港和秦皇岛港，年总吞吐能力超过10亿吨，货物运输的90%为煤炭、钢材、铁矿石等大宗散货。在京津冀协同发展战略背景下，加之低迷的大宗散货贸易形势，河北省加快调整结构，精确港口功能定位，尤其针对供大于求的煤炭运输能力建设严格控制，重点支持集装箱、原油、液化天然气、汽车滚装、杂货专业码头建设。

河北省交通运输厅信息显示，河北省正在快速推进港口集装箱多式联运业务发展，培育新的集装箱运量增长点，打造京津冀乃至北方地区海陆速运体系。唐山港至二连浩特、唐山港至乌鲁木齐、秦皇岛港至包头等8趟海铁联运集装箱班列，是河北省港口集装箱吞吐量重要增长点。此外，河北省还将开通曹妃甸至韩国仁川的客货滚装航线、黄骅港至韩国釜山的集装箱班轮航线。

目前，京津冀港口协同发展路径已日渐清晰：作为国际综合贸易大港和北方最大港口的天津港，希望依旧保持区域领头地位，尤其是在集装箱领域发挥“核心”力量，唐山港、黄骅港作为南北“两翼”协同发展；而河北省尽管认同天津港的大港优势，但在战略发展上希望唐山港与天津港形成“双核”，建造国际综合贸易大港，秦皇岛港、黄骅港依托“双核”形成“两翼”，向多功能现代化大港转变，共同打造北方国际航运核心区。

2 资本促进业务协同

尽管战略认同存异，但天津、河北港口企业资本对利益的敏感度无差。在京津冀协同发展战略的背景下，津冀两地港口间的经济互动日渐频繁，具体表现在天津港运营主体天津港集团与河北港口集团以资产为纽带形成了利益共同体，目前这种模式已完全覆盖两地间的四港口。

早在 2014 年 8 月，天津港集团宣布与河北港口集团共同出资 20 亿元，组建渤海津冀港口投资发展有限公司（津冀港口投资公司），未来统筹规划利用天津、河北两地的港口资源及航运要素，不断优化京津冀区域港口的合理分工和产业布局。

相关资料显示，河北港口集团是 2009 年 7 月在秦皇岛港务集团基础上组建的大型港口企业，主导整合河北省内岸线资源的开发建设与经营管理，主要经营秦皇岛港、唐山港曹妃甸港区、沧州黄骅港综合港区。河北港口集团旗下拥有的上市平台为在香港上市的秦港股份。2015 年年底，津冀港口投资公司启动收购天津港高沙岭港区通用码头工程（一期）和黄骅港综合港区多用途码头 3 号、4 号泊位项目。

去年 12 月 27 日，由天津港集团与唐山港集团股份有限公司（唐山港）共同出资成立的津唐国际集装箱码头有限公司（津唐集装箱码头公司）揭牌成立，津唐集装箱码头公司负责运营唐山港京唐港区集装箱码头。其中，津唐集装箱码头公司注册资金 5 亿元，唐山港股权占比 60%；天津港集团占比 40%。

今年 2 月 9 日，天津港集团与沧州港务集团有限公司（沧州港务集团）签署合作框架协议，在黄骅港滚装及多用途码头、集装箱码头、通用码头、矿石码头及原油码头的建设上，成立合资企业共同开发建设。根据此前媒体报道，两港还将在天津港范围内选择优质项目进行投资，实现业务联动和协同发展。据悉，沧州港务集团管理经营黄骅港四大港区中除煤炭港区以外的 3 个港区，是黄骅港综合港区、散货港区及河口港区的唯一业主单位。

根据河北省和天津市交通主管部门信息披露，目前在港口方面，河北省与天津市签署《津冀港口合作备忘录》，津冀港口投资公司收购天津港南疆码头、黄骅港集装箱码头已取得实质进展。天津市则编制完成《京津冀港口群集疏运体系改善方案》，在顶层设计层面取得新成果；此外 14 个重点项目取得突破性进展——大港港区深水航道工程疏浚完成 95%。

不难看出，在京津冀协同发展战略的背景下，津冀港口主动优化资源配置，河北省三大港口与天津港集团的合作业务，围绕集装箱和大宗商品散货业务各有侧重展开。

京津冀区域内的港口存在明显的同质化竞争，其中最为突出的就是对煤炭货源的争夺。秦皇岛港为中国最大的能源输出港，也是世界上最大的煤炭输出港，拥有泊位 46 个，其中煤炭专用泊位 15 个，设计煤炭年通过能力 1.21 亿吨；唐山港曹妃甸港区承担“北煤南运”任务；黄骅港是国家“西煤东运”第二大通道的唯一出海口，为中国第三大输煤大港。京津冀协同发展战略的背景下，河北省港口在调控产能基础上仍将坚守传统大宗散货业务优势，而在具有发展前景的集装箱业务上，与产能欠佳的天津港合作亦是一拍即合。

3 强化集装箱港口主业

根据去年 7 月 18 日唐山港与天津港集团签署的框架合作协议，新成立的津唐集装箱码头公司负责唐山港京唐港区集装箱码头的建设、运营和管理，并逐步收购唐山港国

际集装箱码头有限公司 100%股权，及京唐港区 21—22 号、26—27 号等集装箱泊位的资产，实现京唐港区集装箱运营业务全部整合到该企业。据悉，合资企业将启动京唐港区 3 号港池北岸的集装箱化改造，到“十三五”末期，京唐港区集装箱泊位将由目前的 4 个增至 10 个。

唐山港与天津港两港约定，合资企业组建后，为进一步促进集装箱业务发展，可适时引入一家在集装箱经营和运输上具有优势和影响力的大型企业参股，其股权比例在确保唐山港不低于 55%的前提下，由三方友好协商确定。而对于合资企业成立后的收购和整合动作，天津港集团和唐山港表示是为了避免同一港区内的同业竞争。

资料显示，天津港集团主要负责天津港北疆港区、东疆港区、南疆港区、高沙岭港区四港地域的开发建设与运营，目前已开通直达世界各港口的 120 条集装箱班轮航线。去年，天津港港口货物吞吐量完成 5.5 亿吨，同比增长 1.9%；集装箱吞吐量 1450 万 TEU，同比增长 2.8%。

唐山港则为唐山港京唐港区的拓荒者，在京唐港区投资、建设、运营中发挥着主导作用，于 2010 年 7 月在上海证券交易所挂牌上市。近年来，伴随河北省唐山地区制造业的快速发展，其集装箱业务量保持高速增长。去年，唐山港完成集装箱吞吐量 193.2 万 TEU，同比增长 27%，超过河北省港口集装箱吞吐总量的一半。

但目前唐山港已开设的 29 条航线中仅有两条外贸航线，60%以上的集装箱需要利用天津港的国际航线运往世界各地。唐山市是首钢集团所在地，聚集了非常多大型生产企业，这些企业的大量原料及成品需要通过天津港作为枢纽港从事进出口。而天津港集装箱泊位已近饱和，津冀集装箱港口合资之后成为一家，可利用原有资源创造更大效率和效益，实现内涵式增长。

根据战略发展规划，今后，内贸航线及日韩、东南亚航线将是京唐港区重点发展的航线。在欧美干线上，京唐港区将积极配合天津港北方国际航运中心建设，运往欧美等地的货物将通过其支线运到天津港，然后从天津港装船。

同时在上市企业层面，天津港自 2015 年开始剥离贸易业务，优化资产结构、专注码头运营核心业务。在京津冀协同发展战略的背景下，唐山港亦在上市企业层面启动重组整合。去年 12 月，唐山港完成非公开发行 2.71 亿股并支付现金 10 亿元，购买控股股东唐山港口实业集团有限公司（唐山港口实业集团）持有的津航疏浚公司 30%股权、唐港铁路公司 18.58%股权、曹妃甸实业公司 10%股权及 6 宗土地使用权及其地上附着物。其中，津航疏浚公司主营港口及航道疏浚、吹填造地、港口水工施工等业务；唐港铁路公司管辖线路和大秦铁路同为目前最高等级重载铁路，主营业务为唐山港两大港区——京唐港区和曹妃甸港区的进出港货物的铁路运输服务；曹妃甸实业公司主要负责唐山港曹妃甸港区 4 个 25 万吨级矿石泊位和 2 个 5 万～10 万吨级通用散杂货泊位的建设和经营管理。

重组完成后，唐山港口实业集团持有上述资产将全部注入上市企业，同时唐山港口实业集团将其拥有的集装箱等经营性泊位全部委托公司经营管理，唐山港业务将扩展到集装箱领域，进一步壮大港口主业，并向延伸领域发展。

此外，在黄骅港区内，由津冀港口投资公司收购的两个集装箱泊位目前也正在提升改造。在港口集装箱业务上，天津港主导，唐山港、黄骅港“两翼”协同发展的格局正在形成。伴随区域集装箱码头布局的推进，津冀环渤海运输网络有待完善，天津港、唐山港、黄骅港三点间的支线运输贸易亦将迎来发展期。[返回](#)

微信公众号“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



上海国际航运研究中心 Powered by SISI
CHINA SHIPPING DATABASE
中国航运数据库