

时事经济与航运

中国海洋运输情报网主办

2016年10月12日 (第1618期)

| | |
|------------------------------|----|
| ◇ 三大战略打造中国经济新增长极 | 1 |
| ◇ 韩进海运破产反思录 | 4 |
| ◇ 凤凰重生陷僵死局 | 11 |
| ◇ 张文广：自贸区“沿海捎带”政策应审慎推广 | 13 |
| ◇ 京唐港地主港模式探究 | 16 |
| ◇ 武汉航运中心通江达海 | 19 |

三大战略打造中国经济新增长极

大国发展，需要大战略与大布局。当下，“一带一路”战略提出三周年成果丰硕，京津冀协同发展打破“一亩三分地”思维，长江经济带发展规划纲要公布……中国的三大战略正在从蓝图向现实转化，引领打造中国经济的新增长极。

锦绣华章已起笔，三大战略将如何引领未来的发展，其融合发展又有哪些需要关注之处？对此，专家认为，作为引领经济发展的强大动力，三大战略能带来实实在在的获得感，正赢得更多的赞赏和支持，它们将给中国经济增长和世界经济复苏带来新的机遇和活力。

1 互联互通赢得支持

“真正的 21 世纪工程当属中国倡导的‘一带一路’建设。”这样的评价来自于捷克前总理、捷克社民党前主席伊日·帕鲁贝克。9 月底，他出席在西安举行的“一带一路”国际研讨会时，做出了这样富有感染力的表述。

在伊日·帕鲁贝克看来，“一带一路”建设将有助于沿线国家的经济发展，提升居民生活水平，并将有助于这些国家的稳定。

伊日·帕鲁贝克的观点，表明中国提出的“一带一路”战略的建设理念正在日渐深入人心，一幅寄托着沿线国家和地区美好愿景的宏伟蓝图正徐徐展开。

或许数据能更直观地体现“一带一路”建设带来的成果。商务部副部长房爱卿提供的数据显示，今年前 8 个月，中国与沿线国家贸易额超过 6000 亿美元，占中国对外贸易总额的 26%，对沿线国家直接投资额近 100 亿美元。目前，中国企业共在沿线国家建设了 50 多个境外经贸合作区，累计投资 156 亿美元，为东道国创造了 9 亿美元的税收和近 7 万个就业岗位。

那么，为什么“一带一路”战略能在沿线国家收获广泛的赞赏？

中国人民大学国际关系学院教授王义桅分析认为，“一带一路”的首要关注就是基础设施投资。发达国家普遍面临基础设施改造升级的任务，发展中国家更面临着建造、换代等重任，这是推动世界实体经济增长的重要路径。“巨大的基础设施投资缺口，是亚投行、‘一带一路’倡议取得如此世界效应的重要原因。”王义桅说。

作为中国提出的国际合作倡议，“一带一路”国家战略通过开展跨国互联互通，提高贸易和投资合作水平，推动国际产能和装备制造合作，实现了中国与世界的互利共赢。不过，中国不只有“一带一路”，而是已经形成了“一带一路”、京津冀协同发展、长

江经济带建设三大战略齐头并进的发展格局。互联互通所产生的巨大推动力，构成了三大战略发展潜力的重要组成部分。除了“一带一路”发展战略外，在京津冀协同发展战略的指引下，北京非首都功能的疏解正在一步步进行，随着产业结构的调整，三地不均衡的发展状况有望改变，立体交通网正在加速构建，区域沟通将更加顺畅；依托长江经济带发展战略，东、中、西部区域之间正在形成广阔的合纵连横，广大中西部地区可以加快与国际经济发展互联互通，形成沿海、沿江、沿边全方位对外开放新局面。

清华大学国情研究院院长胡鞍钢认为，三大战略融合之前的四大板块等布局，构成了新时期的区域发展战略，是完善中国经济格局的大手笔、大布局、大战略，成为“十三五”时期乃至未来相当长一个时期中国区域经济发展的宏观指引。

在北京师范大学新兴市场研究院院长胡必亮看来，三大战略虽然内外有别，但是体现出了四个共同特点，那就是大通关、大融合、大发展，大合作。

胡必亮说：“首先，不论是以国内发展为主的京津冀协同发展和长江经济带建设战略，还是以国际合作为主的‘一带一路’战略，最核心之处都是互联互通，突破各自为阵的局面，这当中，既包括了基础设施的联通，也包括了区域合作机制上的互联互通，从减少交易成本、提高效率、联通民心等多个角度来看，三大战略的发展路径都是一致的；第二，三大战略都是区域发展战略，有助于形成国内区域发展与国际区域发展全面对接，实现区域发展大融合的状况；第三，从内容来看，三大战略主要都是针对开发和开放，在开放的环境中谋求国内国际的共同大发展；第四，三大战略的推进，将会形成国内国际一体化的局面，有助于促进深度融合的区域大合作。”

因此，胡必亮认为，从这四个共同特点来看，三大战略都是旨在解决区域协同发展问题，通过构建全方位、无差异、不排斥性的区域合作，使区域间、国家和地区间实现密切衔接和全面对接，“三大战略融合、联通给相关国家和地区所能带来的获得感，是其受到高度欢迎从而极具发展潜力的原因所在。”胡必亮说。

2 协调融通将是关键

今年6月8日，中国铁路正式启用中欧班列统一品牌标识，印上统一品牌标识的中欧班列当日分别从重庆、成都、郑州、武汉、长沙、苏州、东莞、义乌8地始发。今后，中国开往欧洲的所有中欧班列将全部采用这一标识，横跨欧亚大陆的运输系统将更加规范有序地向前发展。

据了解，自2011年3月从重庆首发的中欧班列开行以来，中国已有16个城市陆续开行了去往12个欧洲城市的集装箱班列，累计开行1700列以上，成为“一带一路”建设的重要使者。

为什么要统一品牌？中国交通运输协会亚欧大陆桥物流分会副秘书长武靖宇认为，统一品牌后将一改“各扫门前雪”的现状，通过做好顶层设计与统筹规划，以市场化手段探索解决当前发展中面临的一系列问题，最终做强中欧班列的品牌。

中欧班列的品牌统一，只是三大战略在发展过程中沟通融合的一个缩影。在广阔的区域空间里，三大战略蕴藏着巨大的发展潜力，专家认为，协调是持续健康发展的内在要求，不论是“一带一路”，还是京津冀协同发展，还是长江经济带建设，这些区域经济发展战略，都需要在五大理念指导下，平衡利益关系，突破沟通难点，从更大空间范围内整合区域资源、促进分工协作和优势互补，才能实现融合发展。因此，怎么协调融通，在三大战略的未来发展中需要特别重视。

在“一带一路”，打造更大程度上的国际开放合作，互联互通是基础，也是重点。习近平总书记提出了五个方面的互联互通，即政策沟通、设施联通、贸易畅通、资金融通、民心相通五大领域齐头并进。

这当中，除了设施联通属于典型的基础设施互联互通的情况外，其他的“四通”都需要推进制度层面的互联互通。

中国区域经济学会副理事长兼秘书长陈耀分析指出，国际上的互联互通要与相关国家共商、共建，实现有效对接，不仅需要国家出台顶层设计和统筹规划，还要与相关各国进行有效磋商，而从民间来看，中国企业“走出去”时也存在复合性风险和不确定性因素，有大量融合沟通方面的困难需要克服。因此，做好互联互通，是“一带一路”走出去时需要重点解决的问题。

在京津冀，协同发展的实践取得了很大进展，轨道上的京津冀全面提速、产业功能抓紧转移升级、京津冀异地医保、异地养老开始破题，产业、交通、生态上的广泛合作初步展开，然而，发展水平不均衡、产业协同难，仍然还是协同发展中的难题，在体制、机制、政策各方面也还存在着很多掣肘，需要打破行政体制壁垒，通过体制机制改革，放大协同效应，构筑区域发展协同机制。

在长江经济带，其覆盖上海、江苏、浙江、安徽、江西、湖北、湖南、重庆、四川、云南、贵州等 11 省市，面积约 205 万平方公里，占全国的 21%，人口和经济总量均超过全国的 40%，生态地位重要、综合实力较强、发展潜力巨大的同时，长江经济带横跨了中国地理三大阶梯，资源、环境、交通、产业基础等发展条件差异较大，地区间发展差距明显，以产业链为整体、上中下游互动协同的发展格局还未形成，因此，如何协同发展，发挥各地区比较优势，促进产业分工协作和有序转移，防止低水平重复建设也将是重要的课题。

三大战略之间，也需要有效地沟通融合。胡必亮指出，“一带一路”建设需要同国内的京津冀协同发展、长江经济带建设等战略相对接，并与西部开发、东北振兴、中部崛起、东部率先发展、沿边开发开放相结合，形成全方位开放、东中西部联动发展的局面。

“区域经济体一体化，不是形式上的一体化，或者进行简单的产业转移就可以了，其目的是为了发挥整体的协同效应，实现整个区域的资源最优化配置。而要进行实质的一体化，需要各地各类资源的重新分配，任务非常艰巨。”陈耀说。

胡必亮认为，协调融合至少应当在两个方面是重点，一是基础设施，二是政策制度。当前，交通一体化、生态环境保护、产业协同发展已经率先开始突破，在这些产业中应多加疏解、转移，形成上下联动机制，拓展区域发展空间；此外，政策制度方面的沟通协同也不可少，要尽量减少人为的屏障，比如不同国家或地区之间通过协商，确定双方或多方都可以接受的关税、汇率等，以及如何利用“一带一路”建设机遇，推进人民币国际化，完善贸易政策、投资政策、产业政策等，以促进各相关国家或地区的贸易、金融协同发展等。

3 创新意识需共同弘扬

在五大发展理念中，创新位列第一，在三大战略的推进中，离不开创新提供的动力支持，而三大战略推进中的创新举措，又给创新发展带来了实践佐证。

在国务院发展研究中心研究员刘云中看来，三大战略是对区域协调发展战略的创新和深化，其特点是更加强调跨省、跨区域的大区域发展；从沿海开放转向更注重空间和内容的全面开放；更强调可持续发展，强调环境保护和经济发展的有机结合。

“创新在三大战略的未来发展中应该是基础性也是引领性的，因为要实现互联互通，创新是基础，而有了创新，未来的发展将会更加顺畅。”胡必亮说，“三大战略的创新应该涵盖体制、机制、科技、贸易等各个范畴，从体制机制方面来看，比如国家间合作制度、货币互换政策、贸易制度、投资制度、产业发展机制等，都需要有创新的制度设计和安排；从技术方面来看，比如轨道交通技术、跨境电商技术等也都有创新突破，因此，我们需要的是全面创新的引领。”

在“一带一路”推进过程中，中国入世首席谈判代表龙永图认为，“一带一路”本身就是创新，让世界闻名的古代海陆丝绸之路，在新的历史背景中焕发出了全新的活力，让其从一条贸易之路转化成了现代国际合作的发展战略。中国社会科学院副院长、学部

委员李培林表示，由中国倡议的“一带一路”不仅仅是“中国智慧”，也是沿线国家的“共同事业”，中国提出的“人类命运共同体”是对国际经济社会秩序基础的新解读。

围绕构筑京津冀协同创新共同体，河北省谋划推出5种三地合作模式。仅一个中关村，就在河北省创出多个合作对接模式。协同创新，百花齐放。在保定，中关村在京外设立的首个创新中心落户；在石家庄，中关村科技园区海淀园创业服务中心与石家庄新华区创建北京金种子创业谷石家庄众创空间；在秦皇岛，中关村海淀园建起首个分园，将中关村的创新基因引入港城。通过这些创新政策，寻找利益共赢的合作点，是推进京津冀区域创新体系建设的重要动力。

在长江经济带，习近平总书记指出，长江经济带发展必须坚持生态优先、绿色发展的战略定位，要把修复长江生态环境摆在压倒性位置，共抓大保护，不搞大开发。这一重要论述意味着长江经济带将走上生态优先、绿色发展之路，是长江经济带发展路径的重大创新。

王义桅分析认为，三大战略是中国全方位开放时期的三大支柱，旨在挖掘市场潜力，带动沿海沿边地区的经济发展，共性是发展新的经济增长极，创新合作模式，比如自贸区的建设，科技创新等方面的新思路新方法。

王义桅同时指出，三大战略所面临的形势，不再是简单引进外资的开放发展形式，而是应该在开放的基础上，更多地依靠创新、协调、绿色的发展，要体现五大理念的布局，让民众共享，让人民更有获得感。[返回](#)

韩进海运破产反思录

自8月31日韩进海运在韩国首尔中央地方法院申请破产保护以来，这家船队规模排名全球第7位的班轮公司短时间内在航运界引发巨大反响和连锁反应。如今，一个多月过去，韩进海运破产事件仍在发酵，各方依然在博弈。

一家规模颇大、牵涉上下游诸多产业的班轮公司的破产处理过程势必需要综合权衡、争论博弈，对市场的影响一时间难以消弭。这家韩国最大的班轮公司究竟是如何走上破产保护这条路的？围绕这个问题，各方观点迥异。让我们回到韩进海运企业本身，用数据进行甄别，某种程度上，这是最真实的现状，也是最残酷的答案。

企业的反思：申请破产保护，韩进海运自有其理由。然而对于一家班轮公司而言，这种决定无疑是致命的。韩进海运的问题并非一日形成的，是由量变到质变，日积月累后迎来压垮骆驼的最后一根稻草的。韩进海运需要停下脚步，而其他班轮公司则需要从韩进海运破产事件中去发现、反思、借鉴和妥善处置。

1 反思：大而不善也将面临破产

根据韩进海运网站公布的截至去年年底的运力数据（见表1），韩进海运的集装箱船队运力规模接近62万TEU、近100艘船舶。从8月29日的Alphaliner统计数据可以看出（见表2），9个月以来其运力规模变化不大。

表1 韩进海运集装箱船队运力规模(截至2015年12月31日)

| 船型(TEU) | 自有 | | 租赁 | | 总计 | |
|---------|----|------|----|------|----|------|
| | 艘数 | 千TEU | 艘数 | 千TEU | 艘数 | 千TEU |
| 13000 | 5 | 66 | 4 | 52 | 9 | 118 |
| 10000 | 5 | 50 | 10 | 101 | 15 | 151 |
| 9000 | 0 | 0 | 3 | 27 | 3 | 27 |
| 8000 | 5 | 43 | 0 | 0 | 5 | 43 |
| 7000 | 0 | 0 | 5 | 37 | 5 | 37 |
| 6000 | 8 | 53 | 0 | 0 | 8 | 53 |
| 5000 | 2 | 11 | 2 | 12 | 4 | 22 |
| 4000 | 12 | 52 | 10 | 44 | 22 | 96 |
| 3000 | 0 | 0 | 13 | 46 | 13 | 46 |
| <3000 | 0 | 0 | 11 | 24 | 11 | 24 |
| 总计 | 37 | 274 | 58 | 344 | 95 | 618 |

来源:韩进海运网站

表2 全球前20位班轮公司运力排名(截至2016年8月29日)

| 排名 | 班轮公司 | 总计 | | 自有 | | 租赁 | | | 订单 | | |
|----|------------|---------|-----|---------|-----|---------|-----|---------|--------|----|------------|
| | | TEU | 艘 | TEU | 艘 | TEU | 艘 | 租赁比例(%) | TEU | 艘 | 占现有船队比例(%) |
| 1 | 马士基航运 | 3190358 | 621 | 1761256 | 263 | 1429102 | 358 | 44.8 | 387150 | 29 | 12.1 |
| 2 | 地中海航运 | 2770567 | 490 | 1057284 | 191 | 1713283 | 299 | 61.8 | 401063 | 30 | 14.5 |
| 3 | 达飞轮船 | 2255749 | 503 | 1011166 | 140 | 1244583 | 363 | 55.2 | 235624 | 24 | 10.4 |
| 4 | 中远海运集运 | 1535355 | 280 | 463317 | 81 | 1072038 | 199 | 69.8 | 560888 | 35 | 36.5 |
| 5 | 长荣海运 | 953841 | 186 | 557365 | 107 | 396476 | 79 | 41.6 | 367272 | 39 | 38.5 |
| 6 | 赫伯罗特 | 916850 | 163 | 506011 | 70 | 410839 | 93 | 44.8 | 52500 | 5 | 5.7 |
| 7 | 韩进海运 | 609536 | 98 | 274078 | 37 | 335458 | 61 | 55.0 | / | / | / |
| 8 | 汉堡南美 | 608824 | 118 | 292311 | 44 | 316513 | 74 | 52.0 | 30400 | 8 | 5.0 |
| 9 | 阳明海运 | 588611 | 106 | 203810 | 43 | 384801 | 63 | 65.4 | 98396 | 7 | 16.7 |
| 10 | 东方海外 | 575526 | 101 | 397531 | 53 | 177995 | 48 | 30.9 | 126600 | 6 | 22.0 |
| 11 | 阿拉伯轮船 | 541146 | 56 | 419203 | 38 | 121943 | 18 | 22.5 | 29986 | 2 | 5.5 |
| 12 | 商船三井 | 521984 | 85 | 151316 | 22 | 370668 | 63 | 71.0 | 120900 | 6 | 23.2 |
| 13 | 日本邮船 | 494824 | 95 | 267544 | 45 | 227280 | 50 | 45.9 | 182208 | 13 | 36.8 |
| 14 | 现代商船 | 437512 | 60 | 165080 | 22 | 272432 | 38 | 62.3 | / | / | / |
| 15 | 川崎汽船 | 359861 | 62 | 80150 | 12 | 279711 | 50 | 77.7 | 69350 | 5 | 19.3 |
| 16 | 太平船务 | 354157 | 140 | 296643 | 120 | 57514 | 20 | 16.2 | 141600 | 12 | 40.0 |
| 17 | 以星航运 | 341932 | 75 | 27800 | 6 | 314132 | 69 | 91.9 | / | / | / |
| 18 | 万海航运 | 234539 | 92 | 169598 | 71 | 64941 | 21 | 27.7 | 15200 | 8 | 6.5 |
| 19 | X-Press 公司 | 143032 | 91 | 27441 | 22 | 115591 | 69 | 80.8 | / | / | / |
| 20 | 高丽海运 | 116495 | 58 | 44811 | 26 | 71684 | 32 | 61.5 | 7200 | 4 | 6.2 |

来源: Alphaliner

从表 2 可以看出, 截至 8 月 20 日, 韩进海运的运力排名为全球第 7 位, 可以说除了前 6 大班轮公司, 韩进海运及排名其后的班轮公司运力规模相当接近, 而韩进海运的破产保护为大型班轮公司敲响了警钟: 大型班轮公司并不一定可以长期消化低廉的运价和亏损, 并与破产相隔绝。

2 反思: 负债率过高将处于危险境地

韩进海运宣布破产保护, 起因是由韩国产业银行(KDB)牵头的债权人集团不再同意为其提供更多支持, 现金流无法继续而不得不做出的选择。尽管 KDB 曾经与租船予韩进海运的非经营性船东, 如 Danaos、塞斯潘等作出共同支持韩进海运、进行债务延期和重组的承诺。但无奈的是, 作为政策性银行的 KDB 还必须面对诸如大宇造船的财务欺诈, 及其他需要资助的同样面临财务困难的韩国企业。

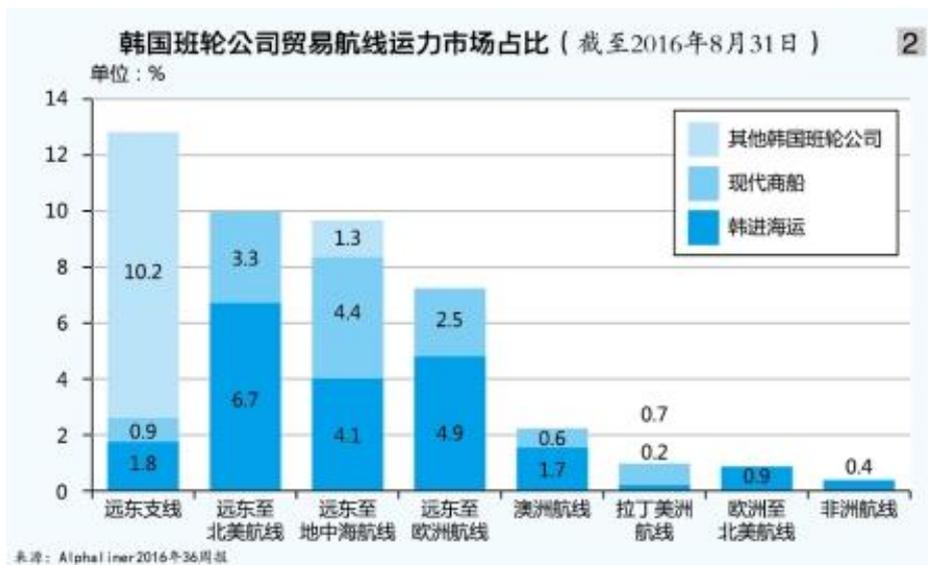
所以, 负债率过高的班轮公司要采取切实行动, 降低负债率。全球银行, 尤其是原来有大量航运资产的欧美银行都在想方设法调低这一部分的比例。一旦这些银行决定抽贷, 像韩进海运这类依靠银行资助的典型“僵尸企业”就不可避免地走向破产。根据 Alphaliner 截至去年年底的数据(见图 1), 就主要的班轮公司而言, 状况最好的是马士基航运, 其负债率最低, 为 24%; 负债率超过 100%的班轮公司有东方海皇、中远集运、商船三井、阳明海运、韩进海运、现代商船及以星航运。其中, 此次宣布破产保护的韩进海运负债率为 687%; 现代商船及以星航运负债率更是分别高达 1442%和 1470%, 都处于非常危险的状态。



来源: Alphaliner

3 反思：班轮公司需均衡布局全球网络

观察韩进海运的业务布局，会发现其集装箱业务主要聚焦在东西航线上的跨太平洋航线和亚欧航线，占比相当大。从 Alphaliner 的统计数据来看，截至 8 月底，韩进海运在远东至北美航线、远东至欧洲航线、远东至地中海航线上的市场占比分别为 6.7%、4.9%、4.1%（见图 2），可谓投入重金；而另一家韩国班轮公司现代商船在上述三条航线占比分别为 3.3%、2.5%、4.4%。



自 2008 年全球金融危机后，全球主要经济体经济和贸易增长趋缓，班轮行业整体受到冲击，其中受冲击最大的就有跨太平洋和亚欧两条航线。所以整体来看，韩进海运的集装箱业务受市场低迷影响严重（见表 3），从 2013—2015 年的 3 年数据来看，几乎所有航线收入均连续下跌，唯一保持平稳的航线就是亚洲区域内航线，但这一航线占比有限。

表 3 过去 3 年韩进海运运量与收入情况

| 业务 | 航线 | 运输量 | | | 收入(千美元) | | |
|----------|----------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| | | 2015 | 2014 | 2013 | 2015 | 2014 | 2013 |
| 集装箱(TEU) | 跨太平洋航线 | 1854657 | 1850980 | 1928204 | 2573839 | 2751029 | 2878531 |
| | 亚欧航线 | 1271617 | 1376240 | 1431601 | 1121067 | 1605874 | 1608074 |
| | 跨大西洋航线 | 36697 | 66325 | 118200 | 45000 | 85559 | 159654 |
| | 亚洲区域内航线 | 1321203 | 1090717 | 1073403 | 818869 | 819566 | 752645 |
| | 新兴市场航线 | 140066 | 168623 | 196290 | 131704 | 215366 | 248316 |
| 散货(千吨) | 干散 | 15292 | 14976 | 18381 | 193536 | 253108 | 322602 |
| | 液散 | 6713 | 4571 | 11319 | 111599 | 82519 | 167965 |
| | 其他 | - | - | - | 1804470 | 2205911 | 2397940 |
| 总计 | 集装箱(TEU) | 4624140 | 4552885 | 4747698 | 6800084 | 8018932 | 8535727 |
| | 散货(千吨) | 22005 | 19547 | 61378 | | | |

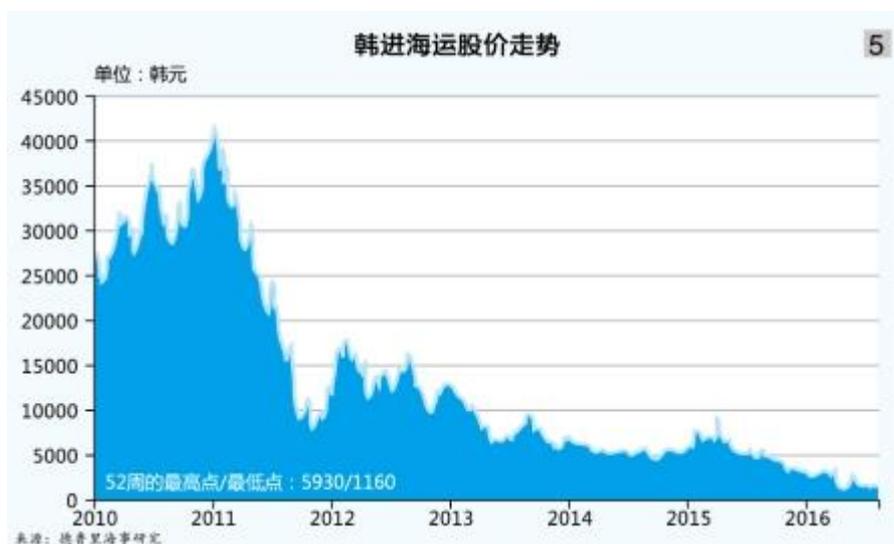
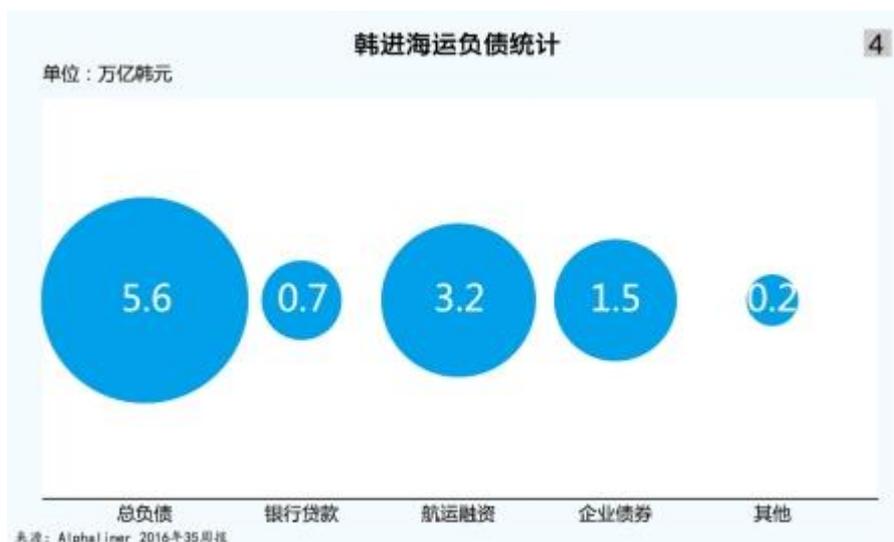
来源:韩进海运网站

自 2010 年到今年上半年，韩进海运运营亏损近 5.8 亿美元，主要来自于集装箱运输板块（见图 3）。



4 反思：股东层混乱对企业造成致命伤害

自原韩进海运社长赵秀镐 2006 年去世后，其遗孀崔恩英担任韩进海运社长，直至 2014 年。崔恩英因无力为韩进海运提供更多的金融支持，将控制权移交给大韩航空。近几年，韩进海运在遭遇全球运输业低迷后亏损严重、负债率高企不下（见图 4），股价也是一路下跌（见图 5）。



大韩航空在接管财务不稳定的韩进海运后，尽管提供金融支持，但情况反而变得更糟。韩国媒体（包括韩国金融监管机构）曾批评，崔恩英和韩进集团都没有为经营困难的韩进海运提供足够的支持，没有尽心尽力，而这也是最后以 KDB 为代表的债权人集团不愿再为韩进海运继续“输血”的幕后原因。

而探究韩进集团对于韩进海运的态度，就不得不提及韩进集团的家族纷争。2002 年，韩进集团创始人及元老赵重勋离开人世，赵亮镐作为长子继承了旗舰，也是韩进集团的“明珠”——大韩航空；其二子赵南浩继承韩进重工；三子赵秀镐接手韩进海运；四子赵正镐只能继承韩进集团保险和证券业务（现在被称为梅里茨）。上述分家方案掀起一场法律纷争，尽管赵重勋已经在遗嘱中精心分割了一切，但三个弟弟认为长兄赵亮镐用诡计获得了超额的家产，分割韩进集团资产的遗嘱遭到不公平执行。

家庭成员之间的纠纷在 2005 年达到高潮，当时二子赵南镐和四子赵正镐已脱离韩进集团，各自另立门户，导致韩进集团在 2006 年解体。三子赵秀镐 2006 年去世后，其遗孀崔恩英成为韩进海运的社长，韩进海运也在 2009 年从韩进集团脱离。而韩进海运的财政困难也是自 2009 年开始的，崔恩英则被批评没有为韩进海运做出任何个人资产的贡献。

韩进海运在遭遇全球运输业低迷后亏损严重，崔恩英最终决定把韩进海运控制权移交给大韩航空以得到资金支持。2014 年，韩进集团恢复对韩进海运的控制权。目前，大韩航空拥有韩进海运股份的 33.2%。根据韩进集团的描述，自从接管韩进海运，已经为这家企业筹集了总计 1.7 万亿韩元的流动性。而崔恩英也正面临内部交易调查，因为就在韩进海运寻求与债权银行作自愿债务重组安排前，她在今年 4 月出售其所持有的韩进海运股份。

韩进海运在过去数年始终努力挣扎，但经营没有太大起色，服务覆盖面和各种必需的船舶更新都没有跟上行业发展的步伐，这都与其股东层面的混乱与不作为有关。而作为相对重资产的班轮公司，仅仅依靠债权人或银行提供的流动性来维持经营，显然在近几年极为困难的航运市场中是不太可能有良好发展的。

5 反思：托运人需谨慎选择承运人

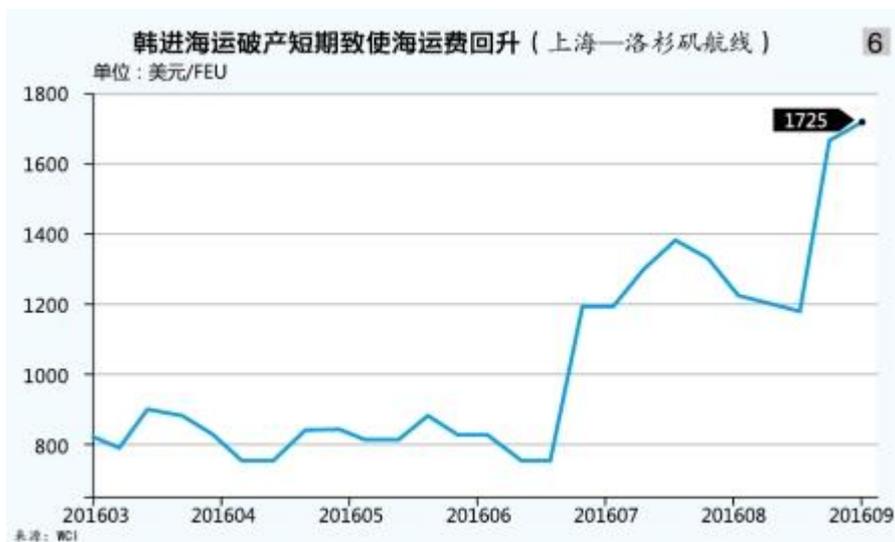
目前，韩进海运的货主已经在千方百计寻找新的班轮服务供应商来替代韩进海运，他们已经不会再信任韩进海运并将自己的集装箱交由韩进海运来承运。所以，即使在技术上仍然还没有破产，韩进海运想继续开展业务已经显得不太可能。

在韩进海运破产事件带来的混乱中，韩进海运运营的 97 艘船舶状态各异。9 月 12 日，韩进海运公布 97 艘船舶的动态，其中仅有 1 艘船舶在码头卸货。其余的船舶，58 艘在公海等待；19 艘减速驶往目的地；11 艘被限制移动；5 艘被扣押；2 艘被船东撤回；1 艘已经还船。而韩进海运船舶上的滞留货物价值预计超过 140 亿美元，对托运人整个物流链的稳定造成巨大冲击，并可能产生托运货物的全损，如交付时限错过市场、货损可能状态、额外产生的大量物流费用等。

由于担心韩进海运无法支付其拖欠的各种费用，一些港口要求货主缴纳押金才能提箱。这种临时举措显然增加了货主的负担，引起货主的强烈反对。随着欧美国家最大购物季感恩节和圣诞节的临近，电视、汽车、玩具和服装鞋帽等需要提前运抵消费地的商品可能受到影响。对于选择韩进海运作为承运人的零售商而言，韩进海运的破产将可能导致：一方面成本大量增加，一方面也需要应对货物短缺危机。

据报道，全球第二大电视生产商 LG 正为韩进海运破产而被滞留的货物寻找新的承运人。韩进海运承运了 LG 出口美国 15%~20% 的货运量。三星则表示，将考虑包租 16 架货机以履行出货合同（这些货物主要运往美国）。正如美国服装鞋类协会高级副总裁 Nate Herman 所说，韩进海运破产“现在暂时还没有影响到我们的货架”，但是，“如果情况未能得到解决，那么很快我们的商场就会断货。我们依然在设法弄清楚如何把货物从船上卸下来并运走。”

所以，托运人在选择合作承运人时，尽管成本低廉也是现实考量因素，但确实需要对承运人的财务和经营状况进行甄别。仅仅因为小部分的运费差价，而可能造成的巨大货物损失，甚至可能的违约风险都是托运人需要考虑的问题。而即使没有委托韩进海运承运货物的托运人，短期内也会因为市场运力减少所引起的运费上涨而受到冲击。如自9月1日起，从上海至洛杉矶和鹿特丹的运价分别上涨42%和39%（见图6）。



6 反思：供应商需谨慎选择合作方

韩进海运破产带来的损失也在包括码头、集装箱租赁企业和非经营性船东这些上游行业迅速蔓延。它们除了失去一家客户，也很有可能无法收回其应得的收入。非经营性船东中，损失较严重的包括塞斯潘和 Danaos，韩进海运拖欠两家船东的未付租金预计达5300万美元。而自5月以来，韩进海运拖欠各家非经营性船东未付租金总计达2亿美元（见表4）。除了船舶，韩进海运也从各家租箱企业处租进大量集装箱，甚至在过去两年通过售后回租集装箱来增强自身流动性。其他受到影响的供应商包括供油商及码头等，但这部分总的损失相对较小。因此，面对这么大的损失和业务震动，上游的供应商应该仔细考虑，需要将长期合作伙伴的财务稳健性放在相当重要的维度上来衡量。

表4 韩进海运租船合同价值(截至2016年6月30日)

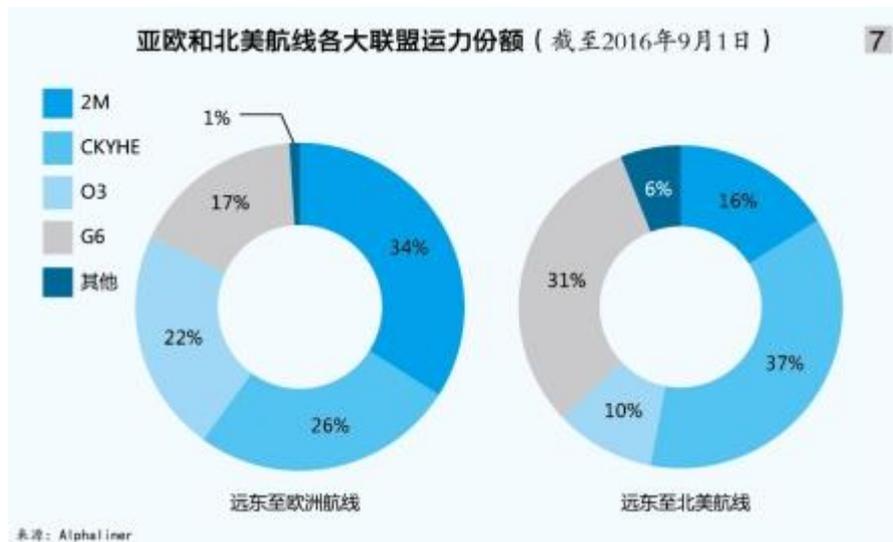
| 船东(船舶) | 建造年 | 运力 | 合约到期 | 合约长(年数) | 日租金(美元) | 合同价(万美元) | 总价(万美元) |
|------------------------|------|----------|----------|---------|---------|----------|---------|
| Danaos | | | | | | | |
| Hanjin Italy | 2011 | 10100TEU | 2023年4月 | 6.8 | 54000 | 13400 | |
| Hanjin Germany | 2011 | 10100TEU | 2023年3月 | 6.7 | 54000 | 13200 | |
| Hanjin Greece | 2011 | 10100TEU | 2023年5月 | 6.9 | 54000 | 13600 | |
| Hanjin Constanza | 2011 | 3400TEU | 2021年2月 | 4.6 | 21200 | 3600 | |
| Hanjin Algeciras | 2011 | 3400TEU | 2020年11月 | 4.4 | 21200 | 3400 | |
| Hanjin Buenos Aires | 2010 | 3400TEU | 2020年3月 | 3.7 | 21200 | 2900 | |
| Hanjin Santos | 2010 | 3400TEU | 2020年5月 | 3.9 | 21200 | 3000 | |
| Hanjin Versailles | 2010 | 3400TEU | 2020年8月 | 4.1 | 21200 | 3200 | 56300 |
| 塞斯潘 | | | | | | | |
| Hanjin Buddha | 2014 | 10000TEU | 2024年3月 | 7.7 | 43000 | 12100 | |
| Hanjin Namu | 2014 | 10000TEU | 2024年6月 | 8.0 | 43000 | 12500 | |
| Hanjin Tabul | 2014 | 10000TEU | 2024年7月 | 8.0 | 43000 | 12600 | 37200 |
| Navios Partners | | | | | | | |
| Navios Luz | 2010 | Cape | 2020年11月 | 4.4 | 29356 | 4700 | |
| Navios Buena Ventura | 2010 | Cape | 2020年10月 | 4.3 | 29356 | 4600 | 9300 |

来源:《劳氏日报》

7 反思：联盟需谨慎选择合作伙伴

为应对超大型集装箱船的发展和低迷的市场，班轮运输业越来越朝着联盟合作方向发展。截至9月1日，韩进海运所属CKYHE在亚欧航线上所占市场份额为26%，其中韩进海运所占市场份额为5.67%；在北美航线所占市场份额为37%，其中韩进海运所占市场份额为7.37%（见图7）。可以看出，这两条主干航线也是韩进海运的主要航线。目前，随着韩进海运进入破产保护程序，CKYHE其余各方均发布相关应对方案。在合作航

线方面，各方均宣布即时终止与韩进海运的换舱合作，并已发布替代服务，然而初始时期的混乱一定存在，对于客户而言必然意味着极大的不方便。对于已经装在韩进海运经营船舶的在途货物，联盟各方也出台相关措施，表示将密切跟踪货物动态，与韩进海运、当地码头等保持密切的沟通，想方设法安排货物安全、尽早抵达目的地，竭尽全力将可能造成的运输阻滞降到最低。显然，对于 CKYHE 而言，韩进海运的破产对于联盟的品牌、声誉将造成影响和伤害，蒙受巨大的经济损失，及面临未来尚不可知的法律风险。



实际上，除了联盟方的合作之外，现今的大型班轮公司已经在各方航线上与其他班轮公司形成错综复杂的合作关系，韩进海运同样如此。根据德鲁里海事研究数据（见表5），韩进海运在申请破产保护之前，在各条航线上的合作伙伴多达13家，主要涉及 CKYHE、O3 及 G6 三大联盟成员。可以想象，韩进海运申请破产保护，对合作方都将产生连锁反应和各种风险。

表5 韩进海运各航线投船及合作伙伴(截至2016年8月30日)

| 贸易区 | 航线 | 合作伙伴 | 韩进海运投入运力 | |
|--------|----------------------|----------------------------------|----------|--------|
| | | | 艘 | TEU |
| 亚洲—美西 | HPN/PNH | CKYHE(中远海运集运、川崎汽船、阳明海运) | 6 | 30257 |
| | CAX | CKYHE(中远海运集运、川崎汽船、阳明海运、长荣海运) | 6 | 26625 |
| | MD3/HPM | CKYHE(中远海运集运、川崎汽船、阳明海运、长荣海运) | 15 | 150112 |
| | SE3-SGX/PSG | G6(美总轮船、赫伯特、现代商船、商船三井、日本邮船、东方海外) | 4 | 30951 |
| | JPX | 赫伯特、日本邮船、东方海外 | 1 | 3398 |
| 亚洲—美东 | NEU | CKYHE(中远海运集运、川崎汽船、阳明海运、长荣海运) | 1 | 9040 |
| | GME/AWT | 中远海运集运 | 2 | 8650 |
| | AWE1/AWH | CKYHE(中远海运集运、川崎汽船、阳明海运、长荣海运) | 10 | 66084 |
| 亚洲—北欧 | AW8/AUE | CKYHE(中远海运集运、川崎汽船、阳明海运、长荣海运) | 1 | 9040 |
| | NE6 | CKYHE(中远海运集运、川崎汽船、阳明海运、长荣海运) | 9 | 117828 |
| 亚洲—地中海 | MD3/HPM | CKYHE(中远海运集运、川崎汽船、阳明海运、长荣海运) | 15 | 150112 |
| 亚洲—中东 | SE3-SGX/PSG | G6(美总轮船、赫伯特、现代商船、商船三井、日本邮船、东方海外) | 4 | 30951 |
| | FMX | 高丽海运 | 6 | 52424 |
| 亚洲—南亚 | FIX | 高丽海运 | 6 | 24695 |
| 地中海—北美 | Amerigo/MENA/MEN | 达飞轮船、阿拉伯轮船、中远海运集运 | 1 | 6655 |
| 亚洲—澳洲 | AUZ/NAE/ESACO/AEA3 | 东方海外、中远海运集运、商船三井、川崎汽船、日本邮船 | 2 | 8782 |
| | AUS/AAC1/AOS/SAL/ASA | 阿拉伯轮船、赫伯特、东方海外、中远海运集运 | 1 | 3674 |
| 欧洲—非洲东 | WAF/WAF1/EURAF2 | 达飞轮船、阿拉伯轮船 | 2 | 6796 |

来源：德鲁里海事研究(不含区域航线数据)

对于原定将于明年二季度运营的 THE Alliance（由赫伯特、韩进海运、阳明海运、商船三井、日本邮船和川崎汽船组建而成）而言，同样是一大打击。作为 THE Alliance 内运力第二大成员公司，韩进海运在东西航线部署的总运力超过 40 万 TEU，这都随着其宣告破产而退出班轮市场。随着韩进海运的破产，其所在的 THE Alliance 成员协议及有关部门批准等都将存在不确定性。德鲁里认为，由于现代商船与 2M 之间的谈判尚未结束，而韩进海运的自有运力和租赁运力将获得哪些企业接管也不得而知，这将使三大联盟（2M、OCEAN Alliance、THE Alliance）在市场上占据的潜在份额变得难以计算。

尽管现阶段无法准确计算各家联盟在各条航线投入的运力规模，但可以肯定的是，未来 THE Alliance 的运力规模将明显小于另外两家竞争对手。

8 反思：班轮业需自律共同维护市场

近几年班轮市场一直处于恶性循环：运力供过于求→市场参与者低价抢货→寻求扩大规模压低成本再竞争→供需失衡更趋严重，导致所有承运人都面临严峻的生存压力，而今年年初的亚欧航线西行运价甚至出现 50 美元/TEU 的极端低价。

可以说，整个班轮运输业在 2008 年全球金融危机时出现近 200 亿美元的行业亏损后，一直都没有真正恢复。许多班轮公司都存在类似韩进海运的状态，即主要依靠银行贷款来“输血”。

今年以来，包括行业领头羊马士基航运也再次出现季度亏损等，这清楚地向行业显示，依靠不断建造大船所带来的短期成本优势只是暂时的，在其他竞争对手也参与大船订造后，短暂的成本领先优势立刻被抹平。整个班轮运输业的健康发展不可能建立在长期低价的环境中，班轮公司要对以往通过低价竞争、单纯追求满舱满载的行为进行反省，从而共同维护市场的健康和稳定发展。[返回](#)

凤凰重生陷僵死局

长航凤凰股份有限公司（长航凤凰）重生路可谓走得惊心艰险。此前，由于连续 3 年净利润为负，且连续两年净资产为负，长航凤凰先经 ST，后被深交所裁定暂停上市。去年 12 月 18 日，长航凤凰携 80 亿元规模的借壳交易高调回归。

如今，期盼长航凤凰“涅槃重生”的股民们又要失望：长航凤凰公告称终止借壳方案，其重组计划陷入僵死。

1 终止港海建设借壳

9 月 26 日，长航凤凰发布公告称，第七届董事会第十六次会议审议通过《关于公司终止重大资产置换及发行股份购买资产并募集配套资金暨关联交易事项的议案》，决定终止港海（天津）建设股份有限公司（港海建设）借壳方案。当日，长航凤凰股价跌逾 6%，今年以来其股价已接近腰斩。

长航凤凰曾因不能清偿到期债务，并且资产不足以清偿全部债务，进行破产重整。2014 年其完成债务重组后逐渐摆脱业绩亏损泥潭，并被原大股东长航集团将控制权转让给天津顺航海运有限公司（顺航海运）。顺航海运旗下港海建设欲借壳长航凤凰，登陆资本市场。

资料显示，港海建设为一家致力于港航疏浚吹填领域施工企业。7 月份，长航凤凰公布重大资产重组方案，以全部资产及负债等值置换港海建设 100% 股权。其中，置出资产作价 2.7 亿元；置入资产作价 78.75 亿元。重组完成后，长航凤凰主业将从航运业变更为土木工程建筑业。

需要指出的是，长航凤凰此次重大资产重组包括三项内容，除借壳重组之外，长航凤凰需向港海建设全体股东非公开发行股份购买其持有的港海建设 100% 股权超出置出资产价值的差额部分。此外，长航凤凰还需募集配套资金 36 亿元用于支持港海建设开展 PPP 业务及支付重组费用，其中 35 亿元用于柬埔寨金边新城 PPP 项目（金边项目）。根据协议，如上述任一项生效条件未能得到满足，长航凤凰此次资产重组协议则不予生效。

就在重组如火如荼进行之时，置入资产港海建设申请“港口与航道工程施工总承包一级”资质事宜披露未获交通运输部批准，致使港海建设与鑫富华（柬埔寨）投资有限公司签订的海外施工协议无法按期实施，进而直接影响到此次重大资产重组的继续推进，使重组方案实施存在较大的不确定性。为此，长航凤凰称基于保护企业及中小股东利益的考虑，拟决定终止此次港海建设借壳重组。此外，长航凤凰还承诺自公告发布之日起至少一个月内不再筹划重大资产重组事项。

2 借壳方案备受质疑

重组说停就停，长航凤凰本就受质疑的资产重组引起投资者一片哗然。公告发布后，长航凤凰在投资者互动平台对此次终止资产重组进行答疑。

互动平台上，投资者对上述“港口与航道工程施工总承包一级”资质披露时间提出疑问。不少投资者提及，长航凤凰此前已知相关资质申请进入交通运输部专业审核阶段，但却未关注交通运输部网站关于此事项的公示，导致企业公告时间晚于国家部委网站披露。

对此，长航凤凰回应称，港海建设资质申请是通过当地建委向住建部提交的，公示结果也是以住建部最终发出的结果为准。由于港海建设工作人员一直关注住建部网站，没有留意到交通运输部的公示，目前公示结果已在住建部网站最终公示，港海建设也提交了异议陈述。长航凤凰与港海建设各自是独立的企业，无法干预港海建设的工作。

早在方案披露时，市场上便对港海建设借壳方案质疑不断，包括港海建设远高于行业平均水平的毛利率、看起来并不自然的利润变化，及金边项目的不确定性等。

资料显示，港海建设未来3年的收入主要来源于金边项目，客户及合同订单较为单一。而港海建设金边项目的资金来源主要为定向募股集资而得，资金获得途径单一，此外其控股股东资金状况亦不宽裕。长航凤凰7月21日曾公告称，顺航海运将其所持2500万股长航凤凰的股票，以质押式回购的方式质押给了中银国际证券，截至公告披露日，顺航海运所持长航凤凰股份已悉数被质押。

港海建设主营业务为疏浚吹填，船舶为其主要经营性资产。截至重组方案披露日，港海建设共计7艘船舶被抵押。而根据其签署的相关协议，港海建设拖延工期，恐怕还会面临合作方索赔的损失。

基于此，更有投资者认为长航凤凰发布虚假重组公告，造成股价大幅波动，投资者损失惨重。对此，长航凤凰董事长陈德顺回应称，“重组是一项专业性很强的工作，这一工作是在专业的中介机构指导和帮助下推进的。重组过程中一直按照《重组管理办法》和信息披露制度及相关的法律法规对事项进展进行信息披露。股价涨跌取决于市场因素等，需要谨慎决策，企业会为股东经营好这部份资产，为股东提供结果，若有后续方案，会及时披露。”

3 破产重组何去何从

航运弱市之下，此前经过破产重整，长航凤凰对企业内部进行全盘梳理，以债转股的方式将债务厘清，并进行大幅裁员和资产清理，特别是将此前“造船运动”中的多艘船舶资源出售止损，其业绩已在2014年扭亏。

目前来看，长航凤凰已暂时免去暂停上市或退市之虞。但当下资产置换工作未能完成，其主业依然为航运业，在航运业整体低迷的背景下，长航凤凰依旧存在经营风险。上半年，长航凤凰实现营业收入3.08亿元，同比下降22.07%；实现净利润为亏损1581.82万元，同比暴跌114.57%。

长航凤凰解释称，业绩下滑的原因是散运市场仍将需要较长时间才能恢复到全社会整体收益水平。煤炭、钢铁、水泥价格持续下跌，即使回调往往昙花一现，上游企业普遍亏损、重组加快，干散货航运物流企业生存艰难。与此同时，随着去产能政策的严格实行，长航凤凰服务的主体如钢铁、煤炭等行业减产控产力度加强，沿海散运市场供需不旺。干散货运输市场低迷，导致沿海运输市场运力过剩问题更加突出，激烈竞争下运价下跌。

长航凤凰原本希望借助资产置换进行主业转型，但“涅槃重生”不易，长航凤凰需要突破这道僵死咒。

长航凤凰在终止借壳公告中承诺自公告发布之日起至少一个月内不再筹划重大资产重组事项（以往其他上市企业不再重组的时间一般为3个月或6个月），因此业内人士认为，长航凤凰的承诺时限客观上预留了较大的想象空间。

针对长航凤凰是否会启动新的资产重组及未来战略布局，长航凤凰相关人士表示，目前尚无计划。但在投资者互动平台上，长航凤凰相关人士回应称，目前尚未有另选标的的计划，企业有能力运作好，在低迷的航运市场中，会积极地挖掘潜力，寻求和探索新的增长点，给股东一个好的未来。企业管理层对长航凤凰未来的发展充满信心，未来若有优质资产且估值合理，也不排除再次通过重组调整产业布局的可能。

长航凤凰董事、董秘肖湘表示，此次重组终止后，如果再进行重组，就要按照新修订的《重组管理办法》实施，发行股份购买资产的价格需要重新定价。

另有其他渠道报道称，港海建设相关方试图通过天津方面接触住建部，了解资质尚未获批的原因。综合各方意见，尚不能断定港海建设资质已经被否，只是时间上不确定。

前有长航凤凰借壳置换航道疏浚资产，后有中海海盛跨界转型医疗健康服务产业。痛定思痛，穷则思变，经营压力倒逼航运企业酝酿变革。上述两家航运企业均选择卖壳求生，但结局有所不同。截至8月底，顺航海运、民生银行、光大银行和中外运长航分别持有长航凤凰17.89%、2.91%、1.75%和1.28%的股份。当下，中外运长航整体并入招商局集团正在进行中，招商局集团会否伸以援手助长航凤凰渡劫，亦是业界对长航凤凰日后走势的猜测之一。[返回](#)

张文广：自贸区“沿海捎带”政策应审慎推广

2014年12月29日，中资非五星旗船舶沿海捎带业务试点正式起航。根据相关规定，注册在境内的中资航运公司拥有或控股拥有的非五星旗船舶，备案后，可以从事外贸进出口集装箱在国内沿海港口和自贸区之间的沿海捎带业务。

目前，沿海捎带业务并未对外资公司开放。一些国外运营商和中国港口正在积极游说中国政府修改政策，允许外资班轮公司开展此项业务。

1 沿海捎带政策是一项自贸区航运政策创新，其主要目的是为了增加港口吞吐量，助推沿海货物回国中转

沿海捎带政策是一项自贸区航运政策创新，其主要目的是为了增加港口吞吐量，助推沿海货物回国中转。船舶悬挂“方便旗”经营，是国际海运业特有的现象。在世界商船队中，大约有三分之二的船舶悬挂“方便旗”经营。联合国《海运述评》（2015）显示，按载重吨计算，截至2015年1月1日，中国商船队运力排名世界第三。其中，“方便旗”船运力约占中国船队总运力的53.15%。近年来，中国出台了一系列吸引中资外籍船舶回归的优惠政策，但效果并不明显。

依据我国法律的规定，“方便旗”船舶不能从事我国港口之间的海上运输，大量集装箱货物被迫到周边国家（地区）中转。集装箱中转业务对港口长远发展有重要的战略意义。随着各地对航运中心建设关注度的持续升温，中国各大枢纽港都毫无保留地表露出其想要提高国际中转箱量的想法，争相以促进集装箱中转业务发展作为现阶段的主要战略。

2009年，国务院通过《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》（国发〔2009〕19号），正式对上海国际航运中心建设做出重要战略部署。2013年，国务院出台《中国（上海）自由贸易试验区总体方案》（国发〔2013〕38号），明确提出要发挥上海港作为国际枢纽港的重要作用，提升上海国际航运中心国际航运服务能级。其后，《交通运输部上海市人民政府关于落实〈中国（上海）自由贸易试验区总体方案〉加快推进上海国际航运中心建设的实施意见》为中资非五星旗船舶从事沿海捎带业务提供了政策依据，《交通运输部关于在上海试行中资非五星旗国际航行船舶沿海捎带的公告》为中资非五星旗船舶从事沿海捎带业务的备案要求和程序提供了政策指导。

2015年6月1日，交通运输部发布《关于在国家自由贸易试验区试点若干海运政策的公告》。沿海捎带政策正式在广东、天津、福建的自贸区复制推广，试点工作进一步扩大。

2 沿海捎带政策于法有据，符合我国法律法规的要求，也不违背我国的入世承诺

沿海运输权保留，是海运业一个古老的传统和世界通行做法，其目的是保障国家安全，保护本国海运产业。美国运输部曾对各国沿海运输权实施情况进行调查。结果显示：在53个被调查对象中，大多数国家都有对本国商船实施保护的政策；国内沿海运输需求越少的国家，其政策越宽松，希望通过双边条约换取其他国家沿海航行权的愿望越强烈。

我国《海商法》和《国际海运条例》对沿海运输进行了规定。《海商法》第4条规定，“中华人民共和国港口之间的海上运输和拖航，由悬挂中华人民共和国国旗的船舶经营。但是，法律、行政法规另有规定的除外”，“非经国务院交通主管部门批准，外国籍船舶不得经营中华人民共和国港口之间的海上运输和拖航”。在入世议定书中，我国明确排除了沿海和内水运输服务市场的开放。我国加入世贸组织的所有有关海运服务的对外承诺都在《国际海运条例》中得到体现，并以法律条文的形式予以载明。《国际海运条例》第25条第2款规定：“外国国际船舶运输经营者不得经营中国港口之间的船舶运输业务，也不得利用租用的中国籍船舶或者舱位，或者以互换舱位等方式变相经营中国港口之间的船舶运输业务。”

可见，除非获得交通运输部的批准，外国籍船舶不得从事我国港口之间的船舶运输业务。这与国际通行做法一致，符合我国法律规定，也不违背我国的入世承诺。

3 沿海捎带政策应综合评估，积极完善，稳妥发展

2016年，上海自贸试验区建设即将迎来三年“大考”。自贸区各项航运政策创新中，最令人关注的是沿海捎带政策。

第一，沿海捎带政策的实施具有积极意义。对自贸区开放港口而言，集装箱中转增加了装卸量，增加了港口企业的营运收入，促进了区域港口群发展，巩固了枢纽港的地位。对航运企业而言，经营沿海捎带业务可以优化航线资源配置，提高航线舱位利用率，降低运营成本，提升企业竞争力。对货主而言，沿海捎带业务的开展使得企业的选择更多了，货物的在途时间节省了，物流的效率提高了而费用降低了，商品的市场竞争力提高了。

第二，沿海捎带政策实施效果尚不明显。沿海捎带政策的主要目的在于增加国际中转量。然而，影响班轮公司选择中转港的因素众多，仅靠沿海捎带政策，尚不足以改变班轮公司的决定。从政策实施的效果看，“沿海捎带”政策落地后，备案船舶的数量没有显著增加；上海港口集装箱国际中转量无论是绝对数量还是相对比例，增长并不明显。

政策实施效果不明显的原因包括：其一，运力严重过剩，进出口形势紧迫，市场需求不旺；其二，配套措施没有跟上，一些政策难以落地，航运企业动力不足；其三，我国航运企业市场份额不够，进出口货物运输绝大多数被外国企业控制。与我国相比，不少发达国家的海运政策更优惠，营商环境更完善，海运业的税负和融资成本更低，加上外国航运企业管理水平较高、综合优势明显，导致我国航运企业市场份额不断下降，海运服务贸易逆差严重，“方便旗”现象普遍。上述原因值得反思，并应从制度上予以完善。

第三，沿海捎带业务应稳妥发展。沿海捎带政策与国际船舶登记制度之间，存在着政策效应相互抵消的可能，不利于吸引“方便旗”船舶回归。沿海捎带政策的实施，会对国内沿海运输企业产生较大的冲击，枢纽港之间的竞争更加激烈，中小港口面临两难选择。目前，至少有16个地方已经将申建自贸区明确列入了2016年工作计划。若所有沿海自贸区均获准经营沿海捎带业务，将会引发中国港口进一步开放，使得更多外轮流入中国，造成国内运输市场混乱，导致政府对运输业监管的难度加大。

4 沿海运输关系国家安全，“外轮捎带”应当禁止

根据现行规定，经营沿海捎带业务需要满足以下条件：第一，中资航运公司须注册在境内，并取得《国际班轮运输经营资格登记证》；第二，船舶须是中资航运公司全资或控股拥有的非五星红旗国际航行船舶，须备案且不得擅自转租；第三，捎带的货物须是外贸进出口集装箱货物，且以自贸区开放港口为国际中转港。第四，捎带的范围限于国内沿海对外开放港口与自贸区开放港口之间。

沿海捎带政策实施后，外资班轮公司曾在多个场合呼吁：希望外资航运企业和中资航运企业有着同样的市场准入制度，希望外国企业和中国企业都有一个公平竞争的商业环境。

然而，沿海运输与国际运输是两个不同的市场。与国内沿海运输企业相比，国际运营商具有明显的优势。有文章指出，沿海航运市场与远洋航运市场相比较，存在税负不平等、成本不平等、燃油价格不平等差异，开放沿海运输市场，有可能形成3个不公平现象：内资企业与外资企业的不公平；大型企业与小企业的不公平；国企与民企的不公平。开放沿海运输权，会冲击国内支线企业生存，增加航运及相关辅助业的失业；破坏国内沿海支线布局，降低行业规模效应；削弱我国经营外贸航线船公司拥有沿海支线配套服务的优势，导致我国船公司集装箱国际线承运份额下降，不利于国家经济安全。

国际航运市场根据政府间海运协定，按照对等原则进行开放。国外主要航运、贸易国家（地区）尚未向我国开放沿海捎带业务。我国是世界集装箱货物生成量最大的国家，即使一些国家（地区）承诺对中国开放，从箱量上对比仍然是不平衡的开放。此外，允许“外轮捎带”还会冲击香港国际航运中心的地位。许多外国航运公司表示，如果允许，他们会将大量转运业务从香港转移到较便宜的大陆枢纽港。有分析认为，在最坏情况下，香港港口吞吐量会在十年内减半。

可见，开放沿海运输市场，不符合国家整体利益。

5 建设国际航运中心，应当发挥比较优势，注重“软实力”提升，积极参与国际航运规则制定

2014年9月，国务院出台《关于促进海运业健康发展的若干意见》。这是建国以来首次将海运业提升到国家战略层面。《若干意见》明确提出，要大力发展现代航运服务业，加快推进国际航运中心的建设。

目前，中国正在建设和准备建设的国际航运中心较多。然而，目前各个航运中心建设存在一定趋同性，这将影响航运中心要素的集聚。毕竟中心多了，就没有重心了。中国应加强顶层设计，统筹规划，稳妥推进，避免世界级的中心没建起来，却耗费了大量资源。

2016年7月14日，《新华一波罗的海国际航运中心发展指数报告（2016）》在上海发布。结果显示，全球十大国际航运中心中，新加坡、伦敦、香港依旧位列前三，上海居第六位。这个排名本身就很能说明问题。2015年，中国港口吞吐量在全球港口排名中遥遥领先。全球十大港口中，中国大陆港口占据了七席；全球十大集装箱港口中，中国大陆港口占据了六席。但是，在全球十大国际航运中心中，中国大陆仅有上海入围。可见，货物吞吐量第一并不是国际航运中心的必要条件，而仅仅是港口综合实力的重要但非唯一的指标。

上海最大的特色和优势是腹地经济。由于地理位置和政策环境等因素，在国际集装箱中转方面，上海难以超越香港和新加坡。上海既无必要也没可能在各项指标上全面领先。伦敦的吞吐量和航线密度都远不如上海，但伦敦却是公认的国际航运中心。伦敦与海运相关的高端服务业如海事仲裁、理赔、船舶买卖、租船、保险、融资等都非常健全和发达，信息服务便捷。与国内周边港口相比，上海的人才、政策、营商环境优势明显，高端航运服务业应是上海未来努力发展的方向。

从发展趋势看，航运服务将成为国际航运中心发展的核心驱动力。提升航运“软实力”，积极参与国际航运规则制定，做国际航运规则引领者，将成为中国未来航运政策的关键。2016年8月1日实施的《上海市推进国际航运中心建设条例》提出，“营造具有国际竞争力的航运发展环境”，建成“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”。《条例》专章对航运服务体系建设进行了规定，“鼓励上海航运组织积极参与国际航运规则制定，提高上海国际航运中心的国际影响力。”这为国际航运中心建设指明了方向。上海未来的表现值得期待。[返回](#)

京唐港地主港模式探究

判断京唐港探索地主港模式是否成功，不仅要分析其做法和经验是否可行，而且要考察其实际效果

地主港模式已成为国际主流港口管理模式，并为世界银行所推荐。2015年，河北省政府出台《关于加快沿海港口转型升级为京津冀协同发展提供强力支撑的意见》，提出探索建立“地主港”开发建设新模式。最近笔者对京唐港探索地主港模式的做法及效果，进行了深入调查研究，发现地主港模式对于企业与港口的改革创新和健康发展起到了特有和重要的保障及促进作用。

1 京唐港探索地主港模式的主要做法

京唐港本身就是地方政府对外开放、发展经济而主动作为的产物，先天就具有“地主港”的属性和市场竞争的基因。作为市场经济环境中的创新者，京唐港在探索地主港模式方面开展了成功实践，并在国内率先对港口部分经营环节实行了民营化。

京唐港探索地主港模式的体制构架可概括为“两分三立”。“两分”，即在政府层面实行政企分开，在企业层面实行投资与经营分开；“三立”，即形成三个主体：唐山市港航局为港口管理主体，唐山港投资有限公司为港口投资主体，京唐港股份有限公司为港口经营主体，各方既相互配合又相互制约，从而实现了港口有序运转和良性发展。

唐山港口投资公司与京唐港股份公司在职能上有明确分工，前者在港口土地开发和基础设施建设上具有主导地位，后者在港口业务经营方面发挥主体作用。基本做法是：唐山港口投资公司受市政府委托管理京唐港国有资产，行使特许经营机构职责，代表政府拥有港区国有土地、海域的使用和开发权。统一办理港区建设项目所需要的土地、海域使用手续，进行相应的陆域吹填，然后将土地资源经评估后出资入股或转让、出租，实现由资源优势向资本优势的转化。对航道、挡砂堤等基础设施和码头，由该公司根据港口总体规划和生产需要，先行组织建设。建成后，适当向基础设施使用受益单位收取维护费，向码头承租企业收取租金。

京唐港股份公司向唐山港口投资公司租赁或者与之合作建设码头，自行建设堆场、仓库和购置装卸设备等经营性设施，对港口业务实行综合经营，并陆续将一些辅助性业务和配套设施让渡给民营企业实行专业化经营，目前已发展18家民营港口公司。

2008年3月，唐山港口投资有限公司更名为唐山港口实业集团有限公司，成为由唐山港口实业集团有限公司控股的上市港口企业，目前拥有控股、参股公司32家。经营范围包括港口设施建设、码头经营、港口物流、技术服务、保障供应等多项业务。

2 京唐港探索地主港模式的主要成效

2.1 港口公共性与商业性的关系处理得当

在市场经济条件下，地主港模式通过港口所有权、使用权与经营权分离，有效地找到了港口公共性与商业性并行不悖、相辅相成的钥匙。在京唐港“两分三立”的体制构架中，唐山港投资公司处于承上启下的中间环节，由于建港初期政府投资形成的港口资产交由该公司管理运营，在后续港口开发建设中航道、码头主要由该公司投资运行，这就决定了该公司对于港口建设的主导地位和统筹作用，从而解决了诸多货主码头各自为政、分割港口资源、垄断港口经营的问题，这样既实现了股权多元化，又避免了管理

失控和无序竞争，既保证了港口基础设施的公共服务功能，又发挥了码头和经营性设施的商业服务功能。

京唐港探索地主港模式之所以成功，其中一条重要经验就是在引进市场机制和合作伙伴的同时，始终把握港口开发建设控制权，严格按照港口总体规划整合岸线和土地资源，对港口实行合理开发、规范经营，充分发挥港口岸线、土地资源以及基础设施和经营设施的利用效率和经济效益。

2.2 企业和港口创新能力明显增强

(1) 体制创新。主要体现在几个“率先”：率先实行股权多元化改制，联合7家企业设立京唐港股份有限公司，成为河北省首家股份制港口企业；率先实行投资主体与经营主体分离及专业化分工，合理理顺港口公共性和商业性的关系，取得探索具有本埠特色地主港模式的成功经验；在河北港口企业中率先酝酿筹划公司上市，高效完成资产重组等重大事项决策及程序，成为省内首家上市港口企业；率先建立现代企业制度，形成决策科学、执行有力的法人治理结构，入选上交所优秀公司治理企业板块，并位居前列。

(2) 融资创新。借鉴地主港的融资方式，在基础设施和码头建设项目中，除银行贷款、发行债券等间接融资外，通过跨省市、跨行业、跨所有制合作、入股、合营等方式，吸引外部资本介入港口开发建设，进行多元化的第一次融资（股份融资）。然后将建好的基础设施和泊位、库场等，以有偿使用和出租、联营等方式，让渡给港口经营人，收取使用费和租金，进行租赁性的第二次融资（租赁融资），实现了港口投融资的良性循环。

(3) 经营创新。在港口配套环节实行“协力制”，采取服务外包和产业链管理的方式，引进民营资本参与港口经营，发展混合所有制经济。目前，港内短途倒运、堆场装卸等环节全部由民营企业承担完成。平台公司把主要精力放在运营调度、大型设备运行管理等核心业务上，使得港口业务流程更加灵活，港口经营结构更加合理，不仅减轻了平台企业物质和人力资源配置压力，而且提高了港口整体运行效率。

(4) 科技创新。在港口建设中紧密结合地质条件和发展要求进行技术研发，所创造的中粉沙质海岸建港、挖入式港池设计、地连墙码头结构等多项技术获得“全国第一”，2项技术发明获得国家专利，1项科技成果荣获国家科学进步奖二等奖。目前拥有全国最大、环保技术国际领先的散装水泥装船设施、国内技术最先进的煤焦油沥青装船系统、亚洲最大的原盐储仓和国内最大的煤炭翻车机房。

2.3 企业和港口综合绩效持续提高

2009年，京唐港货物吞吐量突破1亿t，成为我国当时最年轻的亿吨港口；2013年再上新台阶，突破2亿t。特别是近两年来，唐山港集团公司深入实施港口深水化、专业化、园区化、集装箱化、生态化战略，加快企业和港口转型升级，着力培育新的发展优势，大大增强了港口的通过能力和经营能力。在经营最为困难的2015年，全国沿海港口吞吐量同比仅增长1%，而京唐港却逆势增长8.3%。

从唐山港集团公司经营情况来看，2014年，在全国17家A股上市港口企业中，该公司净资产收益率排第1位，净利润增长率排第2位，每股收益排第3位，利润总额仅次于资深的上海港、宁波港和天津港。2015年，在多数上市港口企业营业收入或利润下降的情况下，该公司成为少有的2家保持营业收入和净利润双增长的企业之一。

据有关资料对国内17家A股上市港口企业的实证分析，2014年，唐山港集团公司综合绩效排名第3位，其中营运能力、盈利能力、增长能力、偿债能力依次排第1、第3、第4、第5位。该研究发现，接近地主港模式的港口上市公司具有较高的港口营运能力和综合绩效。唐山港集团公司之所以各种能力比较匹配和均衡，探索实行地主港模式可谓功不可没。

2.4 企业和港口管理体系日臻完善

唐山港集团公司在上市之后建立了 ISO 9000 质量管理体系、全面预算管理体系、绩效考核管理体系、安全生产管理体系和信息化建设体系等 5 大管理体系。此后，为适应新的发展形势和环境变化，在 5 大体系基础上又相继引入了环保体系、风险防控体系，并进行了相互融合，建立了全面覆盖、全程跟踪、富有成效的运行机制，得到公司干部职工充分认可和自觉执行。

这些体系的建立与融合，起到了夯实管理基础、提升管理质量、促进管理增效的实际效果，成为公司近年来在复杂发展环境和经济形势实现港口吞吐量稳定增长、企业效益持续提高的有力保障。

3 深入探索地主港模式和改革发展的策略

3.1 深化港口管理体制变革

目前我国对港口的行政管理仍然是一种分层、分散管理体制。建议在港口和海洋行政管理方面，主要是由国家和省级港口和海洋管理部门进一步向港口所在地港口管理部门下放管理权，减少审批权，港口所在地港口和海洋管理部门要进一步厘清管理边界和提高管理效能，理想的改革方案是港口和海洋管理部门合并。

在国企管理方面，国资委应进一步向港口企业下放经营管理权，由管资产、管人、管事向管资本为主转变。在土地管理方面，应改革通过单一项目审批获得用地指标的办法，探索建立特许经营制度，将港口土地打包授权特许经营机构（一般为地方国企）统筹开发利用，按港口规划进行建设和依法经营。

3.2 改善京唐港经营体制机制

唐山港集团公司作为商业类国企，应结合港口行业的特点，积极稳妥、有重点有步骤地安排实施各项改革，在重要领域和关键环节取得新成效。改革的重点：一是供给侧结构改革，实现港口发展由规模扩张型向质量效益型的转变。二是集团公司整体改制。在已经实行股份制改革和上市的基础上，谋划推进整体上市，组建国有资本投资运营公司。三是完善法人治理结构。四是适度多元化经营。五是发展混合所有制经济。唐山港集团公司可在坚持国有资本控股的前提下，积极引入非国有资本和民营企业，形成股权结构多元、内部约束有效、运行高效灵活的经营机制。

3.3 推动区域港口协同发展

在唐山市范围内，京唐港应与曹妃甸港共同预测大宗商品货种在今后一定阶段、乃至峰值期的数量和时点，据此制定统一的发展规划、通过能力和经营规模。

京唐港目前在全省港口集装箱运输方面居于龙头地位，并建有全省唯一的集装箱专业码头，可由其控股、其他港口参股组建省级集装箱码头集团公司，统一经营各港口集装箱泊位，避免重蹈干散货码头管理失控、经营混乱的局面。从京津冀大的区域看，除了共同应对干散货通过能力面临过剩的形势外，集装箱运输在外贸方面应理顺天津枢纽港和河北省喂给港之间互通互惠的关系。

在内贸方面应借鉴营口港的经验，加强与南方沿海和内河港口的合作，力争将京唐港发展成为区域性内贸集装箱运输中心。近悉京唐港与天津港合资组建了唐山港集装箱码头有限公司，预计到“十三五”期末，集装箱泊位将由目前的 4 个增加到 11 个，这使京唐港集装箱运输升级和津唐港口协同发展迈出了关键一步。

3.4 谋求港产城互动发展

唐山港集团公司与其所在地的经济管理机构——唐山海港经济开发区，分别归唐山市国资委和唐山市政府直接管辖，港口与所在地乐亭县政府脱离了行政隶属关系，因而尚不具备实行港产城一体化的体制条件。

那么，港产城互动发展就成为次优选择。唐山港集团公司除了在经营业务上形成开发区和唐山市的内外贸易平台和陆海物流中心外，在资本运作上可适度多元化发展，向关联性或战略性产业参股渗透，以便更好地拉动开发区产业的发展，就近开辟、扩大更

多的货种货源。在产城互动方面，应该在战略谋划上把港区建设成唐山市和乐亭县新型城镇化试验区和富有特色的沿海城镇，在港产城互动中主动作为，乃至起到核心或引擎作用。

3.5 加快企业和港口转型升级

(1) 港口国际化。京唐港国际化的主攻方向应当是提高集装箱运输供给能力，紧紧抓住我国实施“一带一路”国家战略的重大契机，立足于扩大适箱货种，着眼于参与国外集装箱码头建设或经营，不断提高国际化程度和水平。吸引国际航运集团、第三方物流企业、跨国采购中心进驻港口物流园区，借以提高集装箱装备水平和运输能力。

(2) 港口信息化。在企业管理信息化基础上，形成“互联网+港口运营”的新模式，搭建港口物流公共信息平台乃至互联网及移动终端，实现港口规模化与信息化、数字化融合发展。建立区域性港口数据中心，实行与港口管理部门、海事、海关、航运、船检等信息互联互通，以便及时掌握港航政策动态和经营形势，提高港口和企业管理经营效率。

(3) 港口服务化。港口服务化是港口发展的必然趋势，也是港口产业结构优化升级的必然要求。一方面加强技术改造、改善生产工艺流程，提升装卸运输、仓储配送等传统服务功能；另一方面加快港口综合服务体系建设，发展物流、金融、保险、融资租赁、商务服务、保税加工、工程研发、信息服务、法律服务、商品交易等现代服务功能。

(4) 港口绿色化。充分利用列入交通运输部绿色港口创建试点的机遇，进一步做好环境影响评价工作，加强环保监测和监督，将环境保护落实到港口规划、设计、施工、运营的全过程。制订切实可行的环保治理实施方案，建立港口能耗和排放指标体系，减少和治理陆域水域污染。在港区绿化美化、安装码头防尘网、建设使用岸电等具体措施上起到带头作用，率先走绿色、低碳港口发展道路。

(5) 港口安全化。把保证港口安全作为履行社会责任的重要内容，除投融资安全、工程安全、生态安全外，港口装卸储运安全是最基本、最重要的安全，既要落实港口管理部门的安全规范和要求，更要制定严格的内部安全制度，切实抓好港口安全管理和应急保障体系建设，进一步完善港口安全管理长效机制和安全生产应急处置预案，不仅要确保港口设施和港口生产的安全，尤其要确保港口职工和港区附近居民生命财产安全。

[返回](#)

武汉航运中心通江达海

武汉长江中游航运中心建设从2005年提出构想，到2008年武汉新港建设的启动，至今走过十余年的发展历程；2009年12月，“全国内河航运发展座谈会”在武汉召开，武汉长江中游航运中心上升为国家定位；2011年1月，国务院明确上海为长江流域国际航运中心、重庆为长江上游航运中心和武汉为长江中游航运中心的战略布局；2014年9月，长江经济带上升为国家战略，武汉国家级航运中心地位进一步确立；去年3月，“一带一路”战略定位武汉为重要节点城市。

武汉长江中游航运中心成为“一带一路”、长江经济带两大国家战略在武汉的最佳契合点。如今，湖北自贸试验区即将落地，使得武汉长江中游航运中心的未来发展又增添了巨大的内生动力。

1 “智能”航运中心

6月27日，湖北省出台《关于加快武汉长江中游航运中心建设的实施意见》（《实施意见》），明确武汉长江中游航运中心总体定位、具体目标，落实八大重点任务、制定五项保障措施，加快建设长江中游的“六中心、两体系”——综合交通运输中心、多式联运中心、高端航运服务中心、航运金融中心、对外开放中心、产业集聚中心、绿色航运体系和应急救援体系，把武汉长江中游航运中心打造成通江达海、辐射中部、面向全国、具有国际影响力的现代化、规范化内河智能航运中心。

《实施意见》提出到 2020 年，基本形成 2000 公里的“一主三江一网四支”长江中游高等级航道网、5500 公里的“五纵三横”铁路网、7500 公里的“九纵五横三环”高速公路网，构建“五纵四横”综合运输大通道。完善多式联运体系建设，基本形成“铁水公空管”互联互通的武汉新港、宜昌港、荆州港、黄石港、襄阳港“一核心四枢纽”港口集群，构建“铁水公空管”无缝衔接的港口综合交通运输枢纽。长江中游主航道船舶总运力达到 1000 万 DWT，万吨级货轮常年通达武汉；港口年吞吐能力突破 4 亿吨，集装箱年吞吐能力突破 500 万 TEU。基本建成以集装箱港区、临港综合保税园区、航运交易所为主要依托的武汉长江中游航运中心核心功能区，阳逻集装箱港区成为长江中上游最大集装箱港，武汉新港空港综合保税区阳逻园区成为港口、物流等国际化贸易服务区，武汉航运交易所成为提供航运交易、人才培养、融资租赁、保险等高端服务的中心。

《实施意见》要求重点推进八大重点任务，即建设以长江“黄金水道”为主轴、港口为核心的综合交通运输中心；建设以铁水联运、江海直达为核心的多式联运中心；建设以航运交易、科技研发、人才培养、信息交流为核心的高端航运服务中心；建设以投融资、保险为核心的航运金融中心；建设以综合保税区、国际航线为核心的对外开放中心；建设以沿江生产、加工为核心的产业集聚中心；打造以生态航道、绿色港口、低碳船舶为重点的绿色航运体系；完善覆盖全面、保障有力、监管直通的应急救助体系。

2 强力政策支持

从《实施意见》中可以看出，湖北省并非简单空喊口号，而是切实给出了“真金白银”的支持。《实施意见》明确将长江港航建设专项资金从“十二五”期的每年 5 亿元提高到每年 10 亿元，武汉市财政每年配套 3 亿元用于支持武汉长江中游航运中心建设；湖北省继续从燃油税改革转移支付资金中安排长江港航建设专项资金；将重点港口疏港公路建设纳入全省路网建设规划，按照同等标准给予资金补助；武汉市进一步完善中欧（武汉）班列补贴机制，湖北省财政统筹省级交通资金支持武汉市综合交通运输体系建设等。这些举措将有效解决武汉长江中游航运中心建设的资金筹措问题。

《实施意见》还具有很强的创新性，例如，明确省级财政每年从地方政府债券中安排 3 亿~5 亿元，转贷武汉市支持武汉长江中游航运中心建设；要求沿江地方政府将港口、航道、水上交通安全管理经费列入地方财政预算，协调城建、交通、移民、园区等各级建设资金在港口集疏运通道上的合理使用；水运工程可以委托港口企业对港口、航道及周边的土地进行统一开发，开发收益的一部分用于水运建设等。

此外，《实施意见》还明确了阶段性重点任务清单（见表），确定了 21 项重点任务，分别明确责任单位及完成时限。

据悉，《实施意见》中还明确要求组织编制《武汉长江中游航运中心总体规划》，这一工作已于 7 月份启动，预计年内完成。而 2014 年 2 月 7 日，由湖北省交通运输厅组织编制的《武汉长江中游航运中心总体规划纲要》获湖北省政府批准实施。

3 自贸区新航程

据报道，商务部部长高虎城在接受其专访时表示，上海、广东、天津、福建自贸试验区建设取得的成效，彰显了自贸试验区的试验田作用。近日，党中央、国务院决定，在辽宁省、浙江省、河南省、湖北省、重庆市、四川省、陕西省新设立 7 个自贸试验区。

湖北省商务厅透露，湖北省自贸试验区名称确定为中国（湖北）自由贸易试验区，共设武汉、宜昌、襄阳 3 个片区，总面积 120 平方公里。其中，武汉片区 70 平方公里；宜昌市片区 28 平方公里；襄阳片区 22 平方公里。据此前相关媒体报道，武汉片区包括东湖高新区、武汉经济技术开发区、东西湖区、天河机场、阳逻港。

相关专家表示，国家对湖北省自贸试验区的要求非常全面，不仅对产业规划、产业发展提出具体要求，而且要求湖北省在中部崛起和长江经济带建设中发挥“示范作用”。湖北自贸试验区下一步的突破点在于，夯实中部崛起的战略支点地位；打好“长江牌”，使湖北省成为长江经济带建设的重要增长极和发展点，真正产生示范效应。

显然，对于武汉长江中游航运中心而言，湖北省自贸试验区的落地势必将进一步增强其内生发展动力。对外，武汉长江中游航运中心除了不断加强湖北省内各个城市港口的协调发展之外，还不断与沿海大港加强合作，以达“通江达海”之效。

9月19日，武汉市与舟山市签订战略合作协议，双方就江海航运“一体化”、加快航运港口建设、深化物流运输体系、实现信息网络互联互通等达成一致意见。4月份，国务院批复设立舟山江海联运服务中心，实施范围包括舟山群岛新区全域和宁波市北仑、镇海、江东、江北等区域，陆域面积约2500平方公里，海域面积约2.1万平方公里。功能定位为“国际一流的江海联运综合枢纽港、国际一流的江海联运航运服务基地、国家重要的大宗商品储运加工交易基地和中国港口‘一体化’改革发展示范区”。

据介绍，舟山市与武汉市战略合作将统筹推进港口资源整合，优化功能分工和基础设施布局，共同推进区域海关、检验检疫等通关“一体化”建设与管理，共同搭建信息资源共享平台，共同组建江海联运直达船队，提升“海进江”、“江出海”运输效率，实现沿江沿海港口优势互补、合作共赢、协调发展。

4 短板尚待补齐

在一份官方资料里，谈及湖北省水运发展面临的挑战，其中提及基础设施、航运服务体系及企业发展等问题，而这同样也是武汉长江中游航运中心面临的挑战。

在基础设施方面，水运仍属于湖北省综合交通运输体系中的短板，长江中游航道“中梗阻”、三峡翻坝“卡脖子”问题突出。长江安庆以下、三峡大坝以上均可常年通航万吨级船舶，武汉至宜昌最多通航3000~5000吨级船舶，中游航道“肠梗阻”；三峡船闸形成通航瓶颈制约；汉江7级枢纽尚有3级未建，清江3个枢纽未同步或按标准建设通航设施，汉江等支流航道不畅。港口吞吐能力与江浙沿海地区港口有很大差距。

在现代航运服务体系方面，湖北省高端航运服务业刚刚起步，武汉航运交易所建设进展滞缓，航运交易、口岸通关、航运金融、航运保险等尚未形成体系，信息服务平台尚未搭建，与上海、重庆两大航运中心相比有很大落差。

港航企业发展同样需要提质增效。长江干线已有11个内河港口的货物吞吐量超过亿吨，而湖北省仅有武汉新港位列其中。受宏观经济下行压力影响，航运企业融资难、风险大、发展缓慢；港口资源分散、企业同质化竞争、经营效益不佳等现象依然存在。

[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