

时事经济与航运

中国海洋运输情报网主办

2016 年 10 月 31 日 (第 1623 期)

◆ 制造业未来发展需要新思维	1
◆ 发展新经济关键要改进政府监管“旧”模式	7
◆ 国际油运市场退热降温	12
◆ 第一船东大国如何练就	18
◆ 国际干散货市场 2016 年第三季度回顾与第四季度展望	21
◆ 综合交通走廊先行 长江经济带起舞	22

制造业未来发展需要新思维

制造业未来何去何从？制造业的未来要怎么走？答案是“两降四革命一全球”。制造业形势依然严峻。

对于制造业当前的增长状况，无论上升还是下降，短期内的波动对于研究中国制造业状况有一定意义，但从根本上看，中国制造业的形势依然十分严峻。首先，中国制造业面临的短期和长期问题，以及面临的挑战都没有得到很好解决。虽然产能过剩、质量不高、效益下滑等短期问题有所解决但没有根本解决。结构优化升级、转变发展方式等长期问题一直没有得到根本性解决。从国际经验来看，美国、日本、德国可以跨越中等收入陷阱，是他们在不同时期适时调整战略政策和进行产业升级的结果。

中国制造业正处在新旧并存的状态，但仍以旧为主，尚未进入由旧为新、以新带旧的阶段。人力成本、物流成本、土地成本、环境成本、政府交易成本等各种成本在提升，国际贸易摩擦加剧，国际竞争更加激烈。

1 制造业未来何去何从？制造业的未来要怎么走？答案是“两降四革命一全球”。

一是“两降”，降成本和降库存。各种要素成本不断上涨，削弱了制造业的比较优势和竞争优势，必须要把综合成本降下来。去库存包括去产品库存、中间产品库存和其他各

二是“四革命”。制造业要实现四种革命，首先是质量革命，要大规模提升中国制造业的品种、品类和品牌，让制造业更好地满足经济社会发展。其次是数字化革命。中国工业还处于 2.0 版本，发达国家已是 3.0、3.5 版本，中国要提升信息化、数字化、智能化程度。三是服务革命。制造业的内涵已经发生了新变化，制造业不仅仅是生产，还包括服务、信息、与消费者的结合，我们要重新理解制造业的内涵和形态，制造业的服务化将会变得非常重要。四是绿色革命。整个制造业绿色化，包括从设计到研发到生产、到资源的节约和利用以及回收再利用，全过程都是绿色的。

三是“一全球”。中国制造业的发展要放在全球制造业增长的格局下，配置全球人力资源、全球市场和全球要素。要推动中国的发展就要融入到全球的价值链中，提升中国制造业在全球价值链地位。

2 “两降四革命一全球”方案提出很容易，但实施起来非常艰难。

制造业要进行升级，在方向明确的同时还要结合中国制造业的实际情况。比如在升级方向上明确智能化方向，但路径上可以分类施策，例如有些制造部门可先通过人工和自动化相结合的方式升级，大方向下可以有不同的选择。

中国的投资方向也在变化。现在中国讨论的投资更多是固定资产投资，但发达国家更多的是知识资产投资。中国未来制造业的投资方向更多应是知识资产投资，包括数据库、软件、知识产权、组织结构、人力技能等。基于对知识资产的投资可以推动产业升级，包括产品升级、功能升级、服务升级和价值链升级。因此，将来评判中国经济，包括制造业的运行情况，要重新设置一些指标体系，不能仅仅看固定资产投资，还要看对知识资产的投资。

中国的产业政策也要发生相应的调整。过去产业政策更多是倾斜式政策，随着中国产业发展格局调整，未来的产业政策需要考虑以下几点：首先，要从过去的倾斜式政策向功能性和倾斜式相结合的方式转变。其次，功能性政策要对各类企业一视同仁。再次，中国产业政策要考虑各国产业战略与政策的调整。另外，产业政策和宏观政策、社会政策、贸易政策、环境政策等要协调，比如产业政策要与社会政策协调好，过度超前、不切实际的社会政策不利于产业竞争力的提升。

中国制造业在不同发展阶段，需要相应的政策配合。中国产业政策要与宏观调控政策有机结合。例如中国的房地产政策，如果未来房地产价格还继续保持高速增长，会对我国的实体经济带来极大损害。尽管房价上涨有一些好处，可以带动一些产业链，比如建材、运输、煤炭、钢铁，也可以带动一部分制造业，比如家电，但对大部分制造产业的带动比较小。房地产价格高速上涨会对投资和投机带来巨大影响，把资本、资金、人力、土地等都配置至该领域，使得实体经济的资金、人才、土地等配置不足，从而损害中国实体经济，影响制造业的健康发展。

因此，形势很严峻。事实上，实体经济已经受到很大冲击。中央必须加强对房地产市场的调控，唯有如此，中国经济才能健康发展。要实现中国制造业出现大的变化，走出目前经济形势下行的压力，必须有新思维，即不能用过去的思维来谋划未来的发展。新的思维、新价值观、新文化、新人力资源、新要素、新组织结构和新技术等，它们是实现中国制造业未来成功的关键因素，要让这些因素成为中国经济的新动力，则需要有更好的体制机制和政策来保证。

3 市场内生性投资基本实现触底企稳

预计 2017 年民间投资和制造业投资仍可实现 3% 左右的增长，市场内生性投资基本实现触底企稳。

投资增长速度有没有触底，何时能够触底企稳，是判断中国宏观经济走势的核心问题。从 2011 年至 2015 年，我国投资增速从 23.8% 持续下降到 10.0%，平均每年下降 3.5 个百分点，民间投资增速更是从 34.2% 下降到 10.1%，平均每年下降 6 个百分点，2016 年前三季度仍然继续下行，给经济带来了巨大的下行压力，稳增长成为稳增长的重要目标和手段。

前三季度民间投资和制造业投资止跌回升，市场内生性投资基本实现触底。

民间投资增速小幅回升。前三季度全国固定资产投资完成 42.7 万亿元，同比增长 8.2%，增速比 1—8 月份略微提升 0.1 个百分点，这是自 7、8 月份全国固定资产投资增速持续快速下降到 8.1% 后，进一步保持了企稳的态势。其中，前三季度，民间投资总额达 26.2 万亿元，同比增长 2.5%，增速比上月提高 0.4 个百分点。从月度投资增速看，9 月份民间投资增长 4.5%，7、8、9 三个月呈明显回升趋势。

民间投资增速回升的范围较为广泛。从三次产业看，二三产业的民间投资分别比上月提高了 0.4 和 0.2 个百分点。进一步细分，除民间基础设施投资累计增速为 6.7%，比上月下降 0.8 个百分点外，民间采矿业和建筑业投资增速虽然仍是负增长，但分别比上月提高 5.0 和 2.9 个百分点，民间制造业投资累计增速比上月回升 0.4 个百分

点,达到 2.5%,在服务业内部,文化、体育和娱乐业的投资增速由上个月的负增长 1.2% 转变正增长 1.3%。从地区分布看,1—9 月份东部地区的民间投资增速为 7.1%,与上月持平,但中部、西部地区民间投资增速为 5.8%和 2.5%,分别比上月提高 0.2 和 1.1 个百分点。

制造业投资增速本年度首次回升。1—9 月份,制造业投资累计同比增长 3.1%,比 1—8 月份提高 0.3 个百分点,这是在制造业投资从年初的 7.5%逐月持续回落到 8 月的 2.8%后,首次出现止跌回升。从月度增速看,6 月份制造业投资增速为负 0.4%,此后 7、8、9 三个月分别为 1.6%、2.1%和 5.1%,持续回升的趋势明显。

预计 2017 年民间投资和制造业投资仍可实现 3%左右的增长,市场内生性投资基本实现触底企稳。根据影响投资增长的主要因素,特别是市场需求的变化分析,当前市场内生性投资企稳具备了相应的基础,例如,我国的总体经济形势基本稳定,就业总体平稳,居民消费平稳增长,对外出口已经连续企稳,没有持续下滑,房地产投资也已经降到 5%左右的水平,这些需求的基本稳定将带动市场内生性投资企稳增长。结合模型预测,2017 年的我国制造业投资有望实现 3%左右的增长,自 2012 年以来下行速度最快,下调压力最大的投资部分有望实现稳定的持续增长。

4 内生性投资触底企稳降低经济下行压力,为经济结构调整创造良好空间。

投资下行的压力主要在于市场内生性投资。在经济下行时,市场内生性投资由于受经济增长空间减小、投资回报率降低,以及去产能等因素影响,下降幅度不仅显著高于 GDP 下降幅度,也高于总投资下降幅度。例如,2011 年,我国民间投资和总投资增长速度分别是 34.2%和 23.8%,到 2016 年前三季度是 2.5%和 8.2%,近几年来民间投资增速累计下降了 31.7 个百分点,而总投资增速下降了 15.6 个百分点,民间投资下降幅度几乎是总投资的一倍。

投资下调对经济的冲击主要在于变化幅度,随着市场内生性投资触底企稳,投资下滑对经济的进一步冲击将有所减小。2012—2015 年,我国总投资下调的幅度分别是 3.2、1.0、3.9 和 5.7 个百分点,其中 2015 年下调的幅度最大,对经济带来的下行压力也最为明显。2016 年前三季度与上年同期相比,投资增速下降了 2.1 个百分点,对经济的冲击要小于 2014 和 2015 年。

基础设施和房地产投资增速仍有下行压力,预计 2017 年总投资增速可望实现触底企稳。自 2012 年以来,为了促进稳投资,我国基础设施投资增速显著高于其他投资增速,特别是今年前三季度,基础设施投资增速达 17.9%,高于总投资增速近 10 个百分点,2017 年将面临融资难和财政压力大的约束。在房地产投资方面,由于三四线城市仍然面临去库存的压力,在房价变化预期改变的情况下,预计 2017 年增速也会有所下调。综合政策性投资和市场内生性投资的变化趋势,2016 年基本可实现市场内生性投资增速企稳,2017 年有望实现总投资增速企稳,并带动宏观经济稳定增长。

5 用“慢思考”理解微观行为汇聚成宏观结果的复杂过程

准确认识形势、制定政策,需要充分认识到从个体的心理及行为汇聚成宏观经济结果这一过程的复杂性,并用“慢思考”方式来理解这种复杂性。

近期情况表明,供给侧结构性改革在工业领域已取得阶段性实效。国家统计局数据显示,今年三季度全国规模以上工业增加值同比实际增长 6.1%,前三季度同比增长 6%,工业经济整体稳中有升,尤其是自二季度以来工业品价格有了明显回升,企业经营状况有了明显改善,出口增速也实现了由负转正。

拉长分析周期,回顾近几年的情况,可以发现我国工业经济一直处于比较优势重塑及结构调整的转型期,也持续表现出明显的分化态势,包括行业的分化、行业内企业的分化。以固定资产投资这个关键指标为例,自 2012 年以来,文教、工美、体育和娱乐用品制造业,医药制造业,计算机、通信和其他电子设备制造业,食品制造业等行业总体保持着相对较高的年均增速,这说明企业对这些行业总体或其中的一些细分领域仍有

比较乐观的预期；相对应地，黑色金属冶炼和压延加工业等则经历了持续的负增长。实地调研中也发现，那些生产智能手机、新能源汽车等符合消费需求升级方向的企业，以及生产工业机器人、集成电路等符合制造业智能化发展方向的企业，普遍都对市场前景长期看好，自身发展面临很好的机遇。少数已能够部分打通数字世界和物理世界、提供智能制造相关解决方案的服务型制造企业，甚至还存在产能不足的压力。综合这几年的情况，不少行业的内部结构正在经历比以往更为剧烈的变动和调整，但工业总量增速基本平稳。这就像一潭湖水，从水面上看相对平静，但水下则未必。要想真正看清这湖水，就必须潜下水去。

由此也引申出一个重要的问题，那就是如何才能更加准确地认识和把握我国工业以及其他很多领域发展的基本脉络，进而采取更有针对性的政策措施？笔者赞同一些学者所提出的，“宏观数据揭示的可能至少和掩盖的一样多”，而且认为这种情况在一个以分化为重要特征的时期会表现得尤为突出。有鉴于此，在理论层面上，我们要充分认识到，从不同经济个体的心理及行为汇聚成宏观经济结果的这一过程是极端复杂的，简单化处理很可能得出错误的理论指导；在实践层面上，要更多从微观角度观察分析问题，小心求证那些与微观事实不符的宏观结果，更要避免直接以此作为政策制定的依据。

笔者一直在尝试从这些角度总结和反思我们的政策。得出的一个初步结论是，改进的空间依然很大。未来，在政策制定的全过程中，我们需要及时吸收借鉴各学科发展中出现的最新有益成果，特别是那些关注“现实的人”而不仅仅是“经济人”的研究成果；需要所有利益相关者拿出“工匠精神”，多用“慢思考”，尽量规避“快思考”。

如需提炼关键句，我的建议如下：总量增速平稳、内部分化明显是我国工业发展转型期的一个重要特征。在这种情况下要准确认识形势、制定政策，需要充分认识到从个体的心理及行为汇聚成宏观经济结果这一过程的复杂性，并用“慢思考”方式来理解这种复杂性。

6 第三季度企业整体效益开始向好

虽然企业效益在三季度得到了较为明显的改善，但微观基础仍然需要进一步巩固、结构仍然需要进一步优化。从企业层面来看，可以利用当前经济企稳的有利时机，进一步清理体制机制障碍，更快地推进真改革、释放实质性改革红利：一、深化国有企业改革需要有实质性进展；二、对于民营企业发展，需要更好地简政放权，约束部门利益、破除地区壁垒，避免既得利益的杯葛。

第三季度的宏观数据显示，中国经济开始出现企稳态势。在复杂严峻的国际国内形势下，中国经济在改革中探索、在创新中提速、在转型中企稳，这样的成绩来之不易。

同时，我们也注意到，2016年1至8月，全国国有及国有控股企业收入同比增长0.2%、利润同比下降1.3%。此外，2016年1至9月，企业所得税24162亿元，同比增长8.3%。其中，金融业企业所得税7634亿元，增长6.4%；工业企业所得税5843亿元，增长0.6%；房地产企业所得税3035亿元，增长25.4%。

这些数据虽然表明企业整体效益开始向好，但也传递出以下两个信号。

一是国有企业相对过去一两年的运行情况，虽然出现了趋稳向好的态势，但国企改革仍然任重道远，仍需取得实质性成果，以提升国有企业活力和避免陷入危机。

二是间接说明不同行业企业财务绩效分化仍然存在、结构性矛盾依然突出：金融业所得税超过工业企业1791亿元，房地产企业在最新一轮房价快速上涨中摘取了不少“果实”。

因此，虽然企业效益在三季度得到了较为明显的改善，但微观基础仍然需要进一步巩固、结构仍然需要进一步优化。从企业层面来看，可以利用当前经济企稳的有利时机，进一步清理体制机制障碍，更快地推进真改革、释放实质性改革红利。

一、深化国有企业改革需要有实质性进展。经济企稳说明供给侧结构性改革取得了实在的进展，如钢铁煤炭行业去产能成效显著。国有企业是供给侧结构性改革的主战场，需要更好地通过市场化机制，推进特困企业改革和僵尸企业退出；面对挑战，国有企业需要更好地落实瘦身健体和提质增效等任务。这些工作，都可以与深化国企改革更好地结合起来，如以提升管资本能力为主目标进一步完善国资管理体制，发挥国有资本投资公司和国有资本运营公司在优化国有资本布局结构、完善政企关系等方面的积极作用，以优化国有资本布局结构和提升国有资本经营效率；通过发展混合所有制经济切实转变国有企业经营机制，通过落实董事会职权、市场化选聘和管理经理层来激发人的积极性、释放国有企业活力等。

二、对于民营企业发展，需要更好地简政放权，约束部门利益、破除地区壁垒，避免既得利益的杯葛。在政策和资源配置方面，进一步抑制所有制歧视和弱化规模化导向；尊重市场在配置资源中的决定性作用，试金石之一就是是否尊重新经济，对新兴业态、模式和技术在没有弄清发展规律之前，宁愿多观察和准备预案，而非不合时宜地过早过多以“监管”之名行干预之实，应更多地采取“放水养鱼”的态度，以培育新兴动能；还应注意保持相关政策适当的稳定性和连续性，提振企业家发展信心、增强安全感，提升企业的稳定预期和增加企业的长期行为。”

7 前三季度消费市场初现强劲增长

在消费增长初现加速态势的同时，也应看到，由于经济增长仍存在不确定性，收入和居民消费持续较快增长仍有压力。

2016年前三季度，我国居民消费保持平稳较快增长，消费对经济增长的贡献率保持高位，消费者信心指数企稳回升，消费市场初现强劲增长。1—9月社会消费品零售总额238482亿元，同比增长10.4%，最终消费支出对经济增长的贡献率为71.0%。与第二季度相比，第三季度社会消费品零售总额环比为5.5%，比第二季度环比提高5.6个百分点；7、8、9月环比由负转正，分别为-0.1%、2.7%、1.6%，同期消费者信心指数均保持在105以上。

从消费结构看，在商品零售中，前三季度，仅有金银珠宝消费同比小幅下跌，为1.3%，石油及其制品单月同比已止跌回升，其余商品都实现正增长，9月份单月同比涨幅全部为正，与消费结构升级相关的消费品和服务增长较快的特征比较明显。特别是汽车、与居住相关的建筑及装潢材料和家具、旅游休闲等商品和服务消费上涨趋势明显。以汽车消费为例，前三季度，限额以上单位汽车类同比增长9.1%，成加速上涨态势，尤其是升级型汽车类如运动型多用途乘用车（SUV）和多功能乘用车（MPV）销量同比分别增长45.9%和22.9%，明显高于普通乘用车增速。受成品油价格降幅收窄等因素影响，石油及制品类增速由负转正。8月份，石油及制品类零售由上月下降2.1%转为增长2.7%，9月份为2.9%。受商品房销售较快增长的拉动，建筑及装潢材料、家具同比分别上涨15.4%和13.9%。旅游市场需求旺盛，热点频现，亲子游、出国游学、海岛游、邮轮游等旅游消费增长较快。据中国旅游研究院报告显示，2016年上半年，国内旅游人数22.36亿人次，同比增长10.5%，国内旅游收入1.88万亿元，增长13.7%。7、8月份暑期期间长途出行人数37.8亿人次，国内和出境旅游人数7.9亿人次。此外，前三季度，限额以上单位体育娱乐用品类、通讯器材类分别增长12.9%和12.7%。

从支出结构看，发展型、改善型消费比重上升，基本消费比重下降。前三季度，全国居民人均食品烟酒支出在消费支出中的比重为29.9%，同比略有回落；人均衣着支出比重从上年同期的7.5%下降到7.1%；人均居住、交通通信、教育文化娱乐和医疗保健支出增长较快，分别增长8.8%、9.5%、12.9%和11.7%，在消费支出中的比重有所上升。居民人均用于购买家政服务支出增长27.3%，上网费和邮费分别增长15.7%和14.4%，用于景点门票、健身活动和电影演出票等支出分别增长16.0%、13.9%和10.5%。

在消费增长初现加速态势的同时，也应看到，由于经济增长仍存在不确定性，收入和居民消费持续较快增长仍有压力。特别是部分行业去产能对相关从业人员收入增长的影响以及部分大宗农产品价格下降对部分地区农民增收的影响等问题应密切跟踪、高度关注。

近期高频数据也已经显示部分原来的热点城市的住房市场开始降温。在这些因素的综合作用下，后续房地产开发投资增速不会大幅持续回升，且仍面临下调压力。

1—9月份，房地产开发投资完成额同比名义增速反弹至5.8%，较1—8月份提高了0.4个百分点。究其原因：一是房地产企业资金状况有所改善。1—9月份，房地产开发资金来源同比增长15.5%，结束了连续三个月累计增速下滑态势。但需要说明的是，在同期资金来源结构中，定金及预收款、个人按揭贷款两项同比增速分别为31.5%和51.4%，处于历史较高水平，国内贷款累计同比增速为1.2%，较1—8月份还下降了0.5个百分点。这也说明，这一轮资金状况改善的主要原因来自需求释放，而金融机构对房地产开发投资贷款仍持较为谨慎态度。二是近期部分热点城市的土地购置行情火爆，导致土地购置面积同比降幅收窄，进而支持了投资增速回升。1—9月份，全国土地购置面积同比下降6.1%，降幅较1—8月份收窄了2.4个百分点。这是土地购置面积的同比降幅连续两个月扩大后，再次出现收窄。三是销售情况较好，特别是在调控政策出台实施前，一批潜在住房需求加速释放。1—9月份，销售面积同比增速为26.9%，较1—8月份提高了1.4个百分点，9月份，全国商品房待售面积同比增长4.7%，增速已经较上年同期下降11.7个百分点。

但笔者认为，后续房地产开发投资增速缺乏持续反弹的基础条件。首先，房屋施工面积同比增速持续下降，在实物量规模上对后续投资缺少有效支持。1—9月份房屋施工面积同比增长3.2%，较1—8月份下降1.4个百分点。其次，新开工增速出现大幅下滑，也对后续投资增速带来一定压力。1—9月份，房屋新开工面积同比增速为6.8%，较1—8月份下降了5.4个百分点。另外，随着“分城施策”调控政策的逐步落实，20多个城市的住房调控收紧必然会对当地住房需求产生一定抑制作用，市场紧张情绪将得到有效缓解。近期高频数据也已经显示部分原来的热点城市的住房市场开始降温。在这些因素的综合作用下，后续房地产开发投资增速不会大幅持续回升，且仍面临下调压力。

建议坚持落实好“分城施策”的一系列措施，对于价格高企、供求偏紧的城市，加大土地供应力度，做好土地供后监管工作，增加有效住房供给，缓解区域性的供求失衡矛盾。对于目前库存仍然较高的城市，需控制土地供给速度，以消化存量为主，并打通棚户区改造与商品房之间的政策通道。降低房地产交易环节税收负担，促进住房资源流动配置效率。进一步规范发展租赁市场以及住房保障供应体系，为城镇化过程中的“新市民”，提供更加多元化、多层次的住房解决方案。

一、房地产投资增幅稳中有升，但后续增幅冲高回落的可能性非常大。

1—9月，全国房地产开发投资增速累计同比增长5.8%，较1—8月提高了0.4个百分点，延续了1—8月累计同比增速的上升态势。主要原因有：一是开发企业资金状况有所改善。1—9月，房地产开发资金来源累计同比增长15.5%，比1—8月提高了0.7个百分点。其中，个人按揭贷款大幅增加是开发企业资金状况改善的重要原因。9月份个人住房贷款为4759亿元，1—9月累计新增3.63万亿元，同比多增1.8万亿元。二是开发企业土地购置面积降幅进一步收窄。9月土地购置面积约2000万平方米，比7月和8月分别增加了329万平方米和239万平方米。1—9月，购置土地面积累计同比增长-6.1%，降幅比1—8月缩小了2.4个百分点。

要密切关注第四季度及明年的房地产开发投资增幅冲高回落的趋势。1—9月间开发投资增幅有所上升，主要是受地价、房价迅速上涨的价格效应影响。1—9月，房屋新开工面积、施工面积累计同比增长分别是6.8%和3.2%，比1—8月分别下降了5.4

个百分点和 1.4 个百分点，延续了 4 月份以来增幅回落的态势。表明开发企业缺乏增加后续投资的信心。

二、在销售量上升和价格上涨的双重作用下，“去库存”成效显著。

1—9 月，全国商品房销售面积累计同比增长 26.9%，比 1—8 月提高 1.4 个百分点。在个人按揭贷款大幅增加、商品房销售持续上升的情况下，一线和部分热点城市的商品房价格持续较快上涨，带动周边城市房价不同程度的上升。2016 年 9 月底，一线、二线和三线城市的新建商品住宅价格指数当月同比分别上涨 31.9%、16.8% 和 3.8%。2015 年四季度以来，北京、上海、深圳等一线城市新建商品住宅价格同比涨幅连续 11 个月超过 20%，个别月份同比涨幅接近 40%。

在一系列政策的推动下，房地产市场“去库存”已取得较好成效。1—9 月，全国商品房待售面积累计同比增长 4.7%，比 1—8 月下降了 2.2 个百分点，延续了年初以来的回落态势。截至 2016 年 8 月底，三四线城市商品住宅消化周期为 11.7 个月，比 2015 年 2 月末缩短了 10.9 个月。

三、国庆前后出台的调控政策取得初步成效，后期效果有待观察。

针对房价过快上涨态势，国庆前后一些热点城市采取调控政策，销售回落明显、房价高位趋稳，调控取得初步成效。10 月上半月，房价过快上涨的 15 个城市新建商品住宅网签成交量比 9 月下半月明显下降，环比下降 80%—60% 的城市有 4 个，下降 60%—40% 的城市有 3 个，下降 40%—20% 的城市有 3 个。与 9 月相比，上述 15 个城市的新建商品住宅价格环比指数都有所降低。

这轮调控政策是在“因地因城施策”原则下由各地方自行出台的，主要还是在抑制投机投资性需求方面，以限购、限贷等行政性措施为主，对二套房及以上的提高首付比和贷款利率。从效果看，成交量大幅下降的同时房价出现了松动的迹象，但并没有呈现回落态势。后续政策效果要继续观察。

四、防范和应对房地产泡沫风险是房地产调控的首要任务。

当前我国房地产市场已进入“供求基本平衡、城市深度分化、风险快速积累”的新阶段。在过度宽松的金融市场环境和货币信贷条件的推动下，一线城市和部分二三线城市出现了房价高位过快上涨问题，房价水平已经背离了我国经济发展和住房市场供求状况的基本面，投资投机性需求大量出现，泡沫风险加速积累，迫切需要采取稳妥的政策措施有序释放风险。未来一段时期防范和应对泡沫风险是房地产市场调控的重要目标和首要任务。

政策建议：一是坚持“不刺破泡沫”的调控底线，把握好调控力度和尺度，通过促进房价涨幅逐步回落、居民收入较快上升和促进经济回稳向好，有序释放房地产泡沫。同时做好应对不同风险情境下的政策预案，防止房地产泡沫风险向金融经济领域蔓延。二是坚持“因城因地施策”方向，密切观察热点城市的调控政策后续效果，抑制房价过快上涨势头。对三四线库存量大的城市，采取合理措施逐步化解库存。三是坚持各类调控手段相互协作、形成调控合力。信贷、土地等调控手段要相互配合，引导好房地产市场健康平稳运行的社会预期。[返回](#)

发展新经济关键要改进政府监管“旧”模式

重振中国经济，大力发展新经济势在必行；转型经济结构，加快培育新动能刻不容缓。换言之，新经济的发育程度、新动能的积聚势头，是我国供给侧结构性改革的重要目标，是我国成功跨越中等收入陷阱的核心所在。为此，中国经济时报约请国内主流智库，重点就如何培育新经济，新动能怎样积聚，如何破解旧监管对发展新经济、新动能的束缚等问题展开剖析。本组约稿意在廓清新经济、新动能等相关概念，更关切其如何驱动中国经济的转型升级，期望对具体实践提供有益参考。

当前，供给侧结构性改革正在轰轰烈烈地进行。一般认为，供给侧结构性改革的主战场是要素市场，具体包括三个步骤：一是从低效过剩领域中释放要素，重点表现为积极推进“三去一降一补”；二是深化结构性改革，促进要素的自由流动，如劳动力市场改革、土地改革、金融改革、科技创新与行政审批制度改革等；三是大力发展新经济，优化要素配置。从相当大的程度上讲，新经济的发育发展程度，是我国供给侧结构性改革的重要目标之一。

1 新经济新在何处

“新经济”一词最早出现于美国 1996 年《商业周刊》的一组文章中，用于描述信息技术革命所引发的新产业和新发展模式。但具体到不同时期、不同国家，新经济的内涵有所不同。当下我国所称的新经济，也有广义与狭义之分。

狭义的新经济则是指在经济全球化背景下，信息技术（IT）革命以及由信息技术革命带动的、以高新科技产业为龙头的经济，如电子商务、互联网金融、云计算、大数据应用、分享经济等，与互联网经济的含义基本相同。

广义的新经济，则是相对于改革开放三十多年来我国以要素、资金投入为主的传统经济增长方式而言，即未来有着光明、广阔发展前景的各类经济。按北京大学国家发展研究院等制定的“财智 BBD 新经济”指数关于新经济的定义，这一意义上的新经济具有三个特征：高人力资本投入、高科技投入、轻资产，共有九大行业：节能与环保、新一代信息技术与信息服务、新材料、新能源汽车、新能源、高科技服务与研发、生物医药、金融服务与法律服务、高端装备制造业等。

政府方面，对于新经济的定义也主要是基于互联网为基础的新经济，但根据我国的实际情况适度扩大了外延，即主要包括两个方面，一是以互联网为基础设施所产生出的新产业、新业态和新商业模式，二是传统产业在“触网”后所打开的新空间、新领域，既涉及一、二、三产业，不仅仅是指第三产业中的“互联网+”、物联网、云计算、电子商务等新兴产业和业态，也包括工业制造当中的智能制造、大规模的定制化生产等，还涉及到第一产业中如有利于推进适度规模经营的家庭农场、股份合作制，农村一、二、三产融合发展等。本文主要讨论的是狭义的新经济，即基于互联网为基础的新产业、新业态和新商业模式。根据行文需要，有时会在同一语义上与“互联网经济”一词交替使用。

一般认为，新经济的第一轮浪潮主要是由 IT 技术所引发的经济革命，策源地主要在美国。当前，新经济的第二轮浪潮正在来临，它是由 IT 技术所推动的且中国正在成为举世瞩目的中心。虽然互联网在中国的历史不过 20 多年，却前所未有地进入并影响着人们的生活、社会交往和经济发展。与此相适应，互联网经济从无到有、从小到大，不仅呈现出勃勃生机，而且揭示出未来巨大而广阔的发展空间。当下在中国以互联网经济为代表的新经济具有以下几个特征。

新要素，即信息（数据）成为新的生产要素

在人类社会的相当长时期，能作为生产要素的主要是劳动力和资金，俗称“人、地、钱”。进入工业社会以后，科技创新与制度变革相继成为新的生产要素。自互联网兴起以来，信息本身正在成为一个独立的生产要素，谁拥有更多的信息，谁就拥有更多机会与财富。这一点正在对传统的经济学理论和产业发展产生前所未有的影响。

新基础设施，即互联网成为新的基础设施

经过 20 多年的发展，互联网已经从最初的“工具”提升为“渠道”，现在，正在演化为社会性的基础设施。并形成“云、网、端”的立体形态。一个遍及所有人、物、场景、设施，从人与人的互联到物与物相联、再到“一切联接一切”的万联状态，理论逻辑上已没有任何问题。如同铁路、公路、电力等传统基础设施一样，互联网正在成为基于信息这一新要素所必不可少的基础设施。历史地看，人类经济社会发展的每一次大的跃升，都与同时代基础设施的更新有着密切的关联，如铁路的兴起带动了第一次工业

革命的发展，电力基础设施的建成带来第二次工业革命的进步，而每一轮基础设施在全社会的安装到位，一般需要持续 20—30 年的时间，此后就会迎来技术—商业—社会三者协调一致、充满希望的黄金年代。当前，全世界正处于互联网这一全新信息基础设施的“安装期”。

新主导权，即商业活动的主导权从生产商、流通商向消费者转化

在整个工业时代，生产者和消费者之间“信息不对称”是常态，相对于组织严密、无规模巨大、行动力强的生产者而言，消费者往往分散、独立、缺乏行动能力，前者强而后者弱。但在互联网时代，随着各类终端的普及，消费者开始变得见多识广，其信息能力的提升速度，甚至远远超过了企业。传统的信息不对称正在发生逆转，这无论对企业还是对政府，都有着非比寻常的意义。

新的基础设施、新要素、新主导权正在塑造新经济、形成新规则。凯文·凯利指出未来新经济的十条新规则：拥抱集群；回报递增；普及，而非稀有；追随免费之道；优先发展网络；不要在巅峰逗留；从地点到空间；和谐不再，乱流涌现；关系技术；机遇优于效率。对此，一些已经验证，另一些即使还未验证，也正在成为人们在互联网世界的行动指南。总之，当下中国互联网的蓬勃发展，确实将一种以前我们全然陌生的世界带到了今日，所以 IT 界有言：“未来已来”“未来已经存在，只是尚未流行”。

互联网技术产生于美国，却在中国获得了更大更好的应用。当前，中国已经成为当之无愧的互联网第一大国。根据《中国互联网络发展状况统计报告（2015）》，截至 2015 年 12 月，中国网民规模达 6.88 亿，比整个欧盟的人口数量还要多，互联网普及率为 50.3%；手机网民规模达 6.2 亿，无线网络覆盖明显提升，网民 WiFi 使用率达到 91.8%。

与之相适应，我国的互联网经济举世瞩目。目前，世界上十大互联网企业中，我国占了四家。全国层面看，据国家统计局的数据，2015 年全国网上零售额 38773 亿元，比上年增长 33.3%。其中，实物商品网上零售额 32424 亿元，增长 31.6%；非实物商品网上零售额 6349 亿元，增长 42.4%。有国际组织预测，到 2020 年中国零售市场的线上渗透率将攀升至 22%，市场规模总计达 10 万亿元。

再以当下正处于“成长的烦恼”中的分享经济为例，其发展势头更是令人啧啧称奇。根据《中国分享经济报告》的结论，2015 年，中国分享经济市场规模已达到 19560 亿元，主要集中在金融、生活服务、交通出行、生产能力、知识技能、房屋短租等六大领域。分享经济领域参与提供服务者约 5000 万人（其中平台型企业员工数约 500 万人），约占劳动人口总数的 5.5%。保守估计，参与分享经济活动总人数已经超过 5 亿人。展望未来，预计今后五年分享经济年均增长速度在 40% 左右，到 2020 年分享经济规模占 GDP 比重将达到 10% 以上。

新经济展示出的不可思议的潜力与空间为深陷经济增速下行泥淖的中国经济带来了曙光，也指明了中国供给侧结构性改革和经济转型升级的大方向。放眼全球，当前世界正处于第三次工业革命的“入口”上，我国与美国等发达国家基本处于同一起跑线上，能否抓住新经济这一历史机遇，是中华民族能否实现伟大复兴，重回世界之巅的关键一招。

2 新经济对现行政府监管方式的挑战

理论研究表明，国家的繁荣，除了要有强大的市场之外，也要有强大的政府，且彼此之间相互依存、相互支撑。新经济的来临，一方面对既有经济格局带来冲击，“破坏性创新”效应明显，另一方面也对现行政府监管带来挑战。比如，当前许多新业态——典型的如股权众筹、网约车等，游走在监管的灰色地带，正在兴起的房屋分享领域，尚缺乏统一的卫生、消防标准；在 WiFi 分享领域，存在网络注册实名制问题；在送餐行业，存在食品安全风险；在跨境电商行业，存在明显的税收不公平问题。还有些新经济形式，在现实生活中面临着诸多令人啼笑皆非的要求，如从事互联网教育的企业被要求

配置线下教学用地，否则不予审批。简言之，如果按现有法律和制度要求，多数新经济模式都有“违法”嫌疑，无法纳入正常监管体系。

究其原因，主要是因为当前的经济社会管理制度是建立在工业经济和工业化大生产基础上的，其特点是强调集权、层级、区域与条块分割等管理方式，注重事前审批和准入。在我国，还有一个特殊原因，那就是尽管确立社会主义市场经济体制已经二十多年，但“政府与市场关系”这一最核心的命题仍然没能完全厘清，既存在着政府对于市场的过多干预和不当介入，也存在市场不健全不完善的问题。虽然 2013 年以来，党中央、国务院力推“简政放权、放管结合、优化服务”改革，极大地释放了经济社会活力，但是相对于经济社会的快速发展，现行政府监管机制仍然存在以下突出问题。

在市场经济条件下，政府监管制度改革在价值导向上应体现为从规制到治理的政府理念变迁，即由人治转向法治、由统治转向治理、由规制转向服务，打造阳光透明、程序规范、诚实信用、便民高效、服务为本、责任明确的治理型政府，政府的管理重心要由管制功能转向服务功能、激励功能、导向功能和调节功能。从目前的情况看，一个规则明确、标准详细、流程科学、多方参与、以治理为导向的政府工作理念还有待形成。

所谓政府监管标准化，就是将标准化的思维、理念和技术植入政府监管的全过程，一方面提升行政审批效能，另一方面约束部门和官员手中的自由裁量权，最大程度地降低社会交易成本。目前，这方面的工作才刚刚起步，各地政府无论是行政审批的项目清单、收费清单、责任清单等都差异过大，相关的审批流程、监管要则还没有形成统一标准，监管的方式方法更是五花八门。比如，一些涉及环境保护、食品安全等重要领域的监管标准依然缺失，已有的标准和规则也不够具体明晰，导致监管无据可依、无从下手，标准化工作急需加强。

所谓整体政府是指不同级次的政府、同一级次政府的各个部门均能在同一政策目标的引领下，协同一致地行动，以形成最大合力。目前，我国政府监管中存在着明显的部门不够协调、上下联动不够的问题，需要引入更多的整体和系统思维，以加强合作、形成协同、协调的工作方式，向社会提供一套无缝隙的公共管理服务。

信息技术的发展催生了一系列新业态、新模式、新产业的发展，对政府监管也提出了很多新要求。与新经济一日千里的发展势头相比，现行政府监管体系还很不相适应。如一些新型企业在工商登记时可能面临着难以归类的问题，政府对于这些新型企业的业务流程、业务形态十分陌生，更不要说准确识别其中的风险点和加强监管了，这使得政府对于新经济的监管既可能过度、也可能过宽，出错的可能性大大增加，很不利于其健康成长。另外，现行政府监管对于互联网、大数据等新技术的应用也明显不足，监管效能有待进一步提升。

3 从管理到治理，创新政府监管与财税治理机制

党的十八届三中全会指出，到 2030 年要实现国家治理体系和治理能力的现代化。随着新经济的广泛兴起和快速发展，政府必须创新监管模式，从管理到治理，推动政府监管体制的转型升级，为新经济的成长提供保障支持。

对于新经济的政府监管，首要问题是态度与原则。当前新技术、新产业、新业态、新模式层出不穷，它们在发展模式、机制和特点等方面与传统经济有很大的不同，有的远远超出了已有的认知能力和水平。简单套用已有的监管思维与监管做法，很可能文不对题，即使出发点是好的，结果却事与愿违，既影响新经济发展，也伤害政府的公信力。因此，对于新经济，各部门首先应当承认其“新”，承认其可能超出了政府已有的认知范围，承认现有的监管规则可能是不适用的，在此基础上再讨论如何监管。历史经验告诉我们，任何新生事物的成长，首先需要的是一个宽松的发展环境，因此，政府监管应当贯彻“大道至简”“底线监管”的原则，法无禁止即可为，只要在法律认可的范围内，就宜将广阔的空间留给各类市场主体，政府不要轻易出手。特别是对有些一时看不准的东西，可以先观察一段时间。当然，那些已经经过实践证明可能造成严重不良后

果的，则要严格加强监管，果断出手。总之，烦苛管制必然导致停滞与贫困，简约治理则带来繁荣与富裕，大道必然至简。

即使是那些看得准的新生事物，比如基于“互联网+”和分享经济的新业态，也要探索新的监管之道。新经济不仅“新”，而且参与者众多。面对新经济，原来由政府主导的自上而下的垂直型管理需要转变为政府与市场、政府与社会组织协同共治的扁平化治理。

一是平台化治理。在互联网经济中，平台作为一个节点，汇聚着产销双方，汇聚着机构、个人、第三方等形形色色的参与者，既是交易的平台、数据的平台，也是信用的平台和消费者保护的平台。当前的网络平台，已经呈现出多中心的生态景观，既有以商品交易为核心的阿里和京东平台，也有以社交为核心的微信和微博平台，还有以版权处理为核心的乐视和爱奇艺平台以及有以撮合为核心的滴滴和优步平台。这些网络平台因其规范、公平、透明而得到各方的认可，也形成了一些参与者共同认可的重要规则，影响力和带动性很强。因此，政府在对于新经济的监管中，要十分重视平台的作用，主动与平台协作，形成平台化治理。要点是将平台作为政府和个体之间的媒介与缓冲，政府管平台，平台管个体，并在与平台的协作和互动中，将其中一些具有普适性的规则上升到国家法律法规的层面，对于一时看不准的东西，则可以平台为主，继续在各方互动中逐渐探索清晰。

二是行业协会治理，即发挥好相关的行业协会在新经济中的治理作用，建立企业自律机制，维护企业健康发展。试举一例。2008年成立的中国互联网协会调解中心负责调解会员单位之间、会员单位与法人、其他组织之间相关民事纠纷。这个中心自成立以来，已调解了大量案件，仅在2014年，就受理了各地委托的涉及网络知识产权侵权案件3087件，调解成功率达到54.95%。这说明，在新经济时代，政府监管要取得实效，除了要有传统的、自下而上的政府层级结构的权力线之外，还必须与各类合作伙伴建立起横向的行动线，这是新时期提高政府监管绩效的要点所在。

新经济主要是在互联网上进行的，相比过往，每一笔交易发生的时间、地点、金额、主体信息、质量反馈等记录在案，实际上为政府监管提供了更好的条件。在国务院发布的《促进大数据发展行动纲要》中指出，要把大数据作为“提升政府治理能力的新途径”，建立“用数据说话、用数据决策、用数据管理、用数据创新”的新机制。

一是要争取在可见的时期内，全面实现政务活动的网络化、虚拟化、信息化，特别是涉及企业、群众日常需要办理的事务，应尽快全部在网上运行。

二是要逐步实现计算机对数据的自动流程化管理，做到身份数据化、行为数据化、数据关联化、思维数据化和预测数据化，在数据汇集的基础上发现规律，发现风险点和薄弱环节，进而增强监管的针对性和有效性。

三是要努力打破各类“信息孤岛”，实现数据按需、契约、有序、安全式开放，形成跨部门数据共享机制。为此，需要尽快研究数据开放与共享方面的立法问题。

市场经济条件下，政府的职责之一是创造和维持规范有序的市场秩序和公平合理的竞争环境。对此，主要应抓好以下方面的工作。

一是积极推进综合监管。针对长期以来存在的多头执法、重复检查、标准不一等痼疾，要按照权责一致的原则，继续推进市县两级市场监管领域综合行政执法改革，落实相关领域综合执法机构监管责任。同时，要建立健全跨部门、跨区域执法联动响应和协作机制，实现违法线索互联、监管标准互通、处理结果互认，消除监管盲点，降低执法成本。

二是实施公正监管，推广“双随机、一公开”的新型监管方式。当前，要抓紧建立随机抽查事项清单、检查对象名录库和执法检查人员名录库，制定随机抽查工作细则，力争两年内实现全覆盖。

三是促进各类市场主体公平竞争。一方面，要在降门槛、同规则、同待遇上下功夫，更好地激发非公经济和民间投资的活力。凡是法律法规未明确禁入的行业和领域，都应

允许各类市场主体进入；凡是已向外资开放或承诺开放的领域，都应向国内民间资本放开；凡是影响民间资本公平进入和竞争的不合理障碍，都要统统打掉。另一方面，要重典治乱。依法打击各类侵犯知识产权、制售假冒伪劣、非法集资、信贷欺诈、电信诈骗等行为，维护健康的市场环境。

总之，我们正处在一个快速变化的世界、一个需要被重新定义的世界。随着互联网的高速发展，新产业、新商业、新模式不断涌现，新经济正在形成，正在为中国经济打开广阔的成长空间。我们必须顺应这一历史潮流，创新政府监管模式，更好地为经济社会的发展做出贡献。[返回](#)

国际油运市场退热降温

油价持续低位运行点燃国际油运市场行情。去年，油轮运价强劲复苏，各型油轮价格大幅攀升，新油轮订造量创 8 年新高，油运市场可谓“火”出了新高度。时至今日，国际油运在满是阴霾的航运市场中依旧是最耀眼的一颗星。

但在国际能源结构调整的背景下，国际油运市场繁荣发展的背后却危机四伏。进入 2016 年，反映世界原油运输的波罗的海原油运价指数不断下跌，截至 10 月 17 日，波罗的海原油运价指数报收 674 点，此前甚至一度创下 497 点的低位，较年初 1065 点的高位下跌 53%。

世界能源革命及能源供应国的政治博弈将长期影响油运市场的需求。鉴于科技进步及环保等趋势性因素的考量，长期来看，石化能源在全球能源结构中的比例将处于下滑走势，油运市场繁荣不可长期持续。克拉克森统计显示，截至 8 月底，各型油轮新造订单量降幅同比高达 70%~90%，国际油运市场运力需求下降态势既成。

国际能源运输格局已然发生改变，中国石油购买力接近极限，而以印度为代表的东南亚国家成为未来石油消费重心尚需时日，市场供需决定了油运市场将在相当长时间内表现不温不火。相较而言，炼化工厂向接近石油原产地布局步伐加快，成品油运输市场或前景可期。

1 繁荣渐退，增长放缓

油价低迷刺激需求增加，去年原油海运需求量增速达到 2008 年全球金融危机以来的最高水平 3.5%。2014 年下半年以来的油运市场的繁荣主要得益于中国和印度的需求支撑，但今年以来，中印两国原油需求摇摆不定，且油价较长时期徘徊在 50 美元/桶，油价下跌带来的刺激作用逐渐减退。

日前，国际能源署（IEA）大幅下调今明两年全球石油需求增速预期。IEA 表示，全球原油需求增长放缓，同时库存和供应不断上升，意味着油运市场供应过剩局面将至少持续到明年上半年。

2 运费高位回落

今年以来，伴随着全球油轮新增运力投放增加，尽管油运市场仍保持着较高景气度，但从高位回落明显。上半年，波罗的海原油运价指数平均值同比下降 8.1%。其中，VLCC 市场 TD3 指数同比下降 24.4%；理论 TCE 同比下降 21.0%。

中国进口航线运价亦是波动下探，并刷新今年最低。上海航运交易所发布的中国进口原油运价综合指数 9 月上旬触底 523.73 点，逐步回升后 9 月底报 644.16 点，环比上涨 19.8%，月平均 553.30 点，环比下降 3.9%。

2014 年以来，大部分油轮船东扭亏为盈，但目前来看，无论原油油轮船东还是成品油轮船东收益均已受到下行影响（见图 1、2），此前逆市高涨的油轮运价大幅“跌倒”。克拉克森数据显示，10 月 14 日，VLCC、苏伊士型和阿芙拉型油轮平均日收益分别为 44968 美元、21688 美元和 12649 美元，尽管近期有所回升，但相较年初的 100667 美元、53890 美元和 40477 美元高位，分别大幅下降 55%、60%和 69%；成品油轮方面，MR 型、灵便

型和巴拿马型油轮平均日收益分别为 6489 美元、1342 美元和 7927 美元，远不及年初的 19251、20058 和 26972 美元。

时隔 8 年，欧佩克和主要产油国终于就减产协议达成初步意见，预计将拟定一份为期 6 个月的限产协议，沙特、俄罗斯都积极响应，此举令油价涨至年内最高。但面对伊朗的坚决增产态度，协议对产量限制是否有效，市场仍充满疑虑。从国际市场来看，短期全球经济发展态势和能源供需结构也不支持原油价格大幅反弹。尽管油价低迷使原油的消耗量保持相对高位，但原油储备的需求增长随着储备能力饱和则逐渐放缓。

油运市场的供需博弈关系逐渐向航运企业倾斜，这为运价的推高创造了条件。全球原油消费重心向亚洲倾斜，世界原油平均运距已从 2009 年的 4474 海里升至去年的 4939 海里。此外，以长协为主的市场结构使短期运力紧张，从而迅速推高运价。

但近两年油轮新签订单的增加、拆解量的下降使得今年全球油轮船队规模增速加快，预计油轮船队运力供给规模将达 3.56 亿 DWT，同比增长 5.9%。同时完成中长期运输合约的油轮进入即期市场，这也将增加油轮运力的潜在供给。

储备油需求增长渐饱和，运输需求放缓，但运力规模扩大，2016 年乃至 2017 年，油轮船队规模扩张速度将快于需求增速，油轮短期紧缺的情况将得到缓解，运价高企的局面难以持续。

3 运力需求下降

去年，全球新造船订单量持续下滑，但油轮订单量却达到 2008 年以来历史最高水平，成为全球新造船市场一大亮点。克拉克森在其最新的报告中称，去年，全球船企共接获油轮订单 456 艘、4950 万 DWT，同比增长 72%，其他船型则相形见绌，其中油轮订单平均规模约为 10.85 万 DWT，显著超过 2014 年的 7.72 万 DWT。受此影响，许多船企转而进入油轮建造市场。

进入 2016 年，油运市场未能延续 2015 年的火爆行情，开始走下坡路。截至 8 月底，全球各型油轮新造订单量同比降幅高达 70%~90%，8 月份 VLCC 仅有 7 艘新造订单，国际油运市场运力需求下降态势既成。截至 9 月 1 日，全球油轮手持订单 832 艘、8830 万 DWT，占整个船队份额的 16.3%，其中以载重吨计，VLCC 和阿芙拉型油轮分别占据手持订单量的 43%和 19%。

世界能源革命及能源供应国的政治博弈将影响油运市场的长期需求，加之运力持续投入，油运市场的繁荣将不可长期持续。根据克拉克森数据，今年有 2400 万 DWT 的油轮运力集中交付，明年这一数字将进一步攀升至近 4000 万 DWT，意味着在未来一年，国际油运市场运力的增加量将超过目前运力的一半。油运市场面临挑战，油轮制造企业也将面临更大的挑战。

按载重吨计，去年韩国船企接获的油轮订单量占市场份额约 46%，排名全球第一，中国和日本船企也开始积极进入或重返油轮建造市场，这在一定程度上为中日韩萎缩的船舶制造业提供了“救命稻草”。但今年以来新造油轮订单量不断减少，加之资金链问题，日韩主要船企经营负面消息不断，生存如履薄冰。

据悉，油运市场的需求方和供应方大多为大型市场主体，大量运力为长期合约锁定，因此油运市场一般在锁定租约后才造船。整体而言，未来国际油运市场运力需求下降是大势所趋，而运力增加似乎已成定局，新增运力会给市场带来较多压力。但伴随市场调整，实际交付数低于订单计划的情况依然可能发生。

4 油运航程缩短

与国际石油市场供应量持续增加相比，市场对原油的需求正在逐渐下降。尽管低油价刺激了中国囤油，但近期的种种迹象表明中国原油的购买力已接近极限。海关总署统计显示，上半年，中国进口原油 1.865 亿吨，创历史最高水平，同比增速达 14.2%，为 2013 年以来最高增速。9 月份，中国原油进口进一步增至 3306 万吨，同比增长 18%，过

去 12 个月来中国原油进口第三次超过美国。前 9 月，中国原油购买量达日均 755 万桶，同比增长 14%。

此外，国家发改委 3 月初公布的“十三五”规划纲要草案显示，中国推迟了原先计划于 2020 年完成的战略石油储备计划，而允许地方炼油企业直接进口石油的举动也表明中国储油能力接近极限。国家统计局发布的数据称，截至今年年初，中国拥有 3197 万吨的战略原油储备，相当于约 2.34 亿桶。

如果说中国能源市场的强劲需求成就了过去 10 年国际原油市场的发展，当今同为亚洲人口大国的印度被认为最有可能拉动下一波国际原油市场行情。去年印度 GDP 增长率为 7.2%，增速超越中国，石油进口量也开始迅速提升。根据印度石油部的预测，今年印度成品油消费量将增长 7%，而印度进口原油的增长率将不会低于这个数值。

然而目前来看，逐渐起步的印度原油市场对国际油运市场的利好还非常有限。在地理位置上印度与全球最大的石油输出地区波斯湾的距离只有中国的 1/3，即便未来印度能够达到目前中国的原油进口水平，其对国际油运市场需求的贡献也只有中国的 1/3。

随着中东地区对于石油出口依赖的减弱，未来的国际能源输出中心有可能从中东地区转移到南美和西非，而石油消费中心则可能向以印度为代表的东南亚国家转移。与之前从中东地区到东亚和欧美的航线距离相比，未来的海上石油运输路线的总航程更短，由此导致的运力过剩将更加显著。

5 运力集中，东进明显

从目前国际油运市场格局来看，市场化成分更加明显，主要运力主要集中在石油供需地两端。东亚和中东作为当前最大的石油消费和输出地区，加之“国油国运”战略，近年来油轮运力不断增长。根据克拉克森有关全球前 30 大油轮企业运力统计数据（截至 10 月 11 日），东亚地区的中国、日本和中东地区的沙特、伊朗油轮运力分别占据其中的 22% 和 11%。

东亚：国油国运是支撑

油气关乎国家能源安全。在运输方面，国际上普遍强调“国油国运”，特别是主要供需国逐步提高“国油国运”比例；中国方面，伴随着航运央企的整合，国有油轮的运力整合正有序进行。

2014 年 9 月，招商局集团旗下子公司招商轮船（股票）与中外运长航集团合资成立的中国能源运输有限公司（China VLCC），掌控的 VLCC 运力加上新订单达 53 艘，VLCC 船队规模居世界第一。克拉克森统计数据显示，招商局集团以 112 艘、1928 万 DWT 的油轮总运力（包含手持订单）成为全球最大的油轮船东。今年上半年，招商轮船油轮船队完成货运量 2886 万吨，同比增长 14.5%，其中承运国油 1751 万吨，同比增长 14.4%；实现经营利润 1.78 亿美元，同比增长 18%，其中 VLCC 船队实现经营利润 1.65 亿美元，同比增长 23%。

中远海运集团的油气运输板块为中远海运能源运输股份有限公司（中远海运能源），作为原中远与中海两家集团重组的重要内容，中远海运能源拥有和控制油轮运力共计 105 艘、1704 万 DWT。上半年，中远海运能源的上市主体——中海发展（股票）油运板块实现营业收入 52.70 亿元，同比微降 0.2%；毛利率 37.3%，同比增加 8 个百分点。液化石油气（LPG）运输板块实现运输收入 3112 万元。

亚洲主要经济体——日本，“国油国运”已达到较高比例，早在 2014 年日本 3 家航运企业就已承运其国内 80% 以上的进口石油。截至目前，商船三井和日本邮船分别拥有油轮 153 艘、1468 万 DWT 和 40 艘、672 万 DWT。多艘 VLCC 在造，而老旧油轮没有实质性拆解。此外受从中东出发的油品运价下降，LPG 运输距离则因开往远东的货物装船地点从美国变成中东而缩短等因素影响，日本液货运输市场环境有所低迷。2016 财年第一季度（2016 年 4—6 月），日本 3 家航运企业油运业绩有所震荡：商船三井油运部门利润同比下降，但因长期运输合同和通过联营池降本增效而取得一些稳定收益；受运力

过剩影响，日本邮船油运部门业绩受到冲击；川崎汽船的 VLCC、LPG 船(船型 船厂 买卖)受益于中长期运输合同拥有稳定收益，却因汇兑损失和其他因素而使营业收入和利润同比均下降。

地处东南亚的印度，尽管石油需求量显著增长，但其整体油轮运力不成规模，尚难形成“国油国运”局面。克拉克森数据显示，目前印度最大航运企业——印度国家航运公司共有油轮 38 艘、452 万 DWT，平均船龄 11 年。

中东：从卖石油到运石油

目前来看，中东地区的石油出口地位依旧难以撼动。欧佩克成员国中近半数位于中东，沙特是世界上最大的石油出口国，而解禁后的伊朗也正在急速重返石油出口市场。中东的石油出口国成功拉低油价，但低油价也同样引发其自身的“油灾”。在这场石油价格战中，中东国家亦希望借机实现其“国油国运”的梦想。

沙特已不能满足于“最大产油国”的头衔，希望打造全球最大油轮船队。沙特约 20% 的原油产品由国有企业沙特国家石油公司通过海运输出。2014 年 6 月，沙特国家航运公司(Bahri)与沙特国家石油公司旗下航运企业 Vela 完成并购，实现运力扩张。Bahri 拥有中东地区最大船队，在原油油轮领域，Bahri 也是全球第三大 VLCC 船东；在 LPG 运输领域，Bahri 拥有专业 LPG 运营商 Petredec 30.3% 的股份。

7 月 19 日，Bahri 与阿拉伯石油投资公司共同建立 15 亿美元的投资基金，并宣布未来两年内 Bahri 将新增 15 艘 VLCC，使其油轮船队规模达 50 艘。目前，Bahri 拥有 36 艘 VLCC，到 2018 年计划增加 10 艘 VLCC，此外还运营 26 艘化学品船(船型 船厂 买卖)，新增的 15 艘 VLCC 将使 Bahri 拥有一支与沙特石油产能相匹配的船队。据悉，该投资基金将通过混合债券和股票进行融资。

Bahri 年报显示，归功于 VLCC 船队扩张后运营收入增长，Bahri 自去年四季度开始业绩大幅增长。今年上半年，Bahri 分别实现石油运输板块收入和毛利润 29.11 亿和 11.03 亿里亚尔，较去年同期的 26.88 亿和 7.4 亿里亚尔分别增长 8.3% 和 49%；LPG 运输业绩则有所下降，实现收入和毛利润分别为 3.6 亿和 8012 万里亚尔，不及去年同期的 3.9 亿和 1 亿里亚尔。

伊朗方面，制裁解除后积极谋求重返国际油运市场，由于无法进入美元金融体系，“国油国运”对于伊朗而言显得尤为重要。伊朗国家油轮公司(NITC)曾是全球最大的油运企业，目前伊朗石油出口量达 230 万~240 万桶/日，NITC 正在积极夺回市场份额。据 NITC 透露，截至目前伊朗已经向外国企业出租 12 艘油轮，同时伊朗油轮数量增至 69 艘，总运力超过 1550 万 DWT。NITC 希望未来 6 年内，通过购买新油轮和翻修现有油轮，将油轮运力提高一倍。

但对伊朗而言，其油轮运力投入市场仍面临待解难题，因为许多油轮长期用于存储原油，并不适航，因此有近 20 艘 VLCC 需要现代化改造。但有业内人士指出，尽管如此，伊朗能够立即投放到国际油运市场上的运力依然非常可观。目前伊朗油轮船队中约有 12 艘 VLCC 为 2012 年以后建造，这批油轮只需重新进行一次特检范围的检验即可获得船级社认证。从这个角度来看，伊朗能够立即投放到国际油运市场上的运力预计为 470 万 DWT。

今年年初，NITC 宣布收购或订造 25 艘现代化油轮，以取代老龄油轮，据估算这批油轮的合计运力在 600 万 DWT 左右。保守估计，短时间内伊朗将有 1/3 的运力能够一次性投放到国际油运市场，伊朗油轮回归国际油运市场的影响不可小觑。

希腊船东：低调的投资者

除上述地区外，希腊船东则以独立的姿态持有超过 20% 的国际油轮运力。在航运市场，希腊船东一直行事低调地投资和运营各型船舶，某种程度上，希腊船东的投资动态一度成为衡量航运细分市场走势的航标。

近年来，希腊船东继续巩固其作为世界最大船队拥有国的地位。数据显示，希腊船东所控制的船队运力之和占据全球船队的 18%，投入的运力总计达到 3.33 亿 DWT，另外还有 4000 万 DWT 新船订单。从船舶价值来看，希腊船东的船队价值高达 910 亿美元。

截至目前，全球前 30 大油轮企业中，希腊船东占据其中 8 席，共拥有油轮 390 艘、6193 万 DWT。今年以来，希腊船东在液化气体运输船的投资规模有所扩大，目前在全球的占比达 4%，全部罐装船舶占比近 35%。

希腊最大航运企业 Angelicoussis 航运集团旗下的石油运输公司和天然气运输公司日前与大宇造船签约建造 4 艘新船，其中包括 2 艘 31.8 万 DWT 级 VLCC，总价值 5.8 亿美元。

在船舶买卖市场，去年希腊船东为最大买家，也是最大卖家。但在新造船市场，希腊船东热衷度有所下降，去年仅投资 69 亿美元。

中东地区之外，西非和南美地区的石油出口量稳步增长。上海航运交易所发布的《外贸进口原油水运形势报告》显示，中国海运原油进口波斯湾货盘仍占主要地位，西非次之，南美和俄罗斯紧随其后。西非地区货量同比增长 17%，比重保持 16%。未来的国际能源输出中心有可能从中东地区转移到南美和西非，国际油轮运力届时将再临调整。

6 整体承压，市场分化

成品油轮市场现低迷但市场反响不一

以油轮代表船型 VLCC 来看，回顾 2003 至今的十几年里，VLCC 等价期租租金水平波动较为剧烈，2008 年达到顶峰后开始波动下滑；2011 年受全球宏观经济影响，石油需求逐渐放缓，同时油运市场迎来运力交付高峰期，运力增长超过市场需求，运价上行承压，VLCC 运输长期徘徊在行业低谷；2013 年 11 月后，VLCC 运输市场需求逐渐旺盛，闲置运力不断被消化，运价阶段性显著回升，市场走出一波小阳春行情；2014 年行情有所反复，但进入四季度后，平均租金水平大幅提升；2015 年维持景气状态；进入 2016 年震荡下跌明显，但 10 月份开始强势反弹。

油运市场仿佛进入了上行的 7 年周期，使拥有油运业务的企业喜出望外。但不少咨询机构指出，当下的国际油运市场行情仅能维持一年（2015 年）的繁荣，今明两年前景将承压。

即期油运市场停止增长

油价大跌吸引中国等油气消费大国逢低吸纳，这也成为油轮运费上涨的催化剂，给近些年持续不景气的油运业带来利好。去年以来，各船型油轮规模均有增长；今年上半年，油轮总体规模呈现 3.9%（1415 万 DWT）的同比增长。上半年油轮共交付 166 艘、1532 万 DWT，同比增长 46%。据克拉克森统计数据，截至 6 月 1 日，全球现役油轮船队（万吨以上）共 6195 艘、5.36 亿 DWT，较年初增长 2.3%。

运力不断投放，反映在运输市场上，从上半年来看，即期运输市场石油运输已停止增长。据克拉克森数据估算，上半年原油油轮三大船型即期运输市场成交运量约 4.4 亿吨，同比下跌 11%；成品油轮三大船型即期运输市场成交运量约 2.1 亿吨，同比持平。

据克拉克森 6 月份发布的报告预计，今年全球原油海运量 19.3 亿吨，同比增长 3.5%；成品油海运量 11.5 亿吨，同比增长 3.6%。总体石油海运量增长 3.5%，增幅略低于去年水平。全球石油海运周转量增长 3.0%，不及运力增长。其中，原油轮需求约 2.903 亿 DWT，同比增长 2.8%，低于运力增速，VLCC 和苏伊士型油轮分别增长 3.9% 和 2.5%；成品油轮需求增长 3.8%，不及运力增速，LR2 型油轮增长 4.3%，LR1 型油轮增长 5.1%，包括 MR 型油轮在内的小型油轮增长 3.3%。

上海航运交易所发布的《外贸进口原油水运形势报告》预测，受季节性影响，通常油运需求下半年略高于上半年。运输货盘保持不变的情况下，运力供应压力较大，但陆地石油库存高企，石油贸易市场的交易波动可能引发期租油轮存油的活动，有效运力因此减少，从而缓解运力过剩压力。

7 原油市场 VLCC 受青睐

近段时间，原油运输市场出现反转行情，进入三季度，VLCC 运价持续上涨，日租金 10 月份上升至最高水平——4.5 万美元。

原油运输市场依赖于产油国的出口情况，一艘 30 万吨级 VLCC 一般相当于 200 万桶原油的装运量。因体量大，波斯湾和西非货盘主要由 VLCC 承运，南美原油主要由苏伊士型油轮承运，俄罗斯科兹米诺港货量则是阿芙拉型油轮的主要货盘。

今年其他主要石油出口地产量下降或表现低迷，中东地区成为主要货源地，这进一步助推 VLCC 市场发展。国际能源署（IEA）8 月份发布的市场报告称，欧佩克原油产量在 7 月份达到 8 年以来的最高值，每天近 3340 万桶，其中 3 个最大产油地贡献了大部分增长量。根据 IEA 数据，沙特的产油量达到史上最高水平，据代理商透露，沙特每天额外增加 10 万桶出口量，主要运往亚洲（沙特原油日出口量今年可达到 750 万桶）。IEA 表示，排在第二和第三位的产油大户伊拉克和伊朗是全球最大的供应增长源。伊朗的出口量增至 200 万桶/日，几乎是 2012 年制裁前的水平；伊拉克的出口量在 370 万桶/日左右，来自该国南部和北部的出口量每月都在上涨。

相关分析人士表示，11 月上旬仍有 40~45 艘油轮需要装载中东货物，而目前市场上共有 55 艘 VLCC 待租。未来可用运力和货运活动比例预计将进一步上升，市场基本面向好，船东可以期待今年的剩余时间内市场将摆脱疲软态势。

此种背景下，油运企业均将中东视为市场主要驱动力。美国独立油轮船东 Gener8 Maritime 表示，中东出口二季度继续支持 VLCC 市场。DHT Holdings 也称，中东市场的表现让其他较弱的市场黯然失色。

但一个不容忽视的现象是，为在当前市场租金较高、燃油价格较低的状况中获得盈利，不少船东已开始酝酿航行加速。航速的增加将使航程加快完成，导致可用运力数量增加，进而限制运价增长。

油运企业 Euronav 对市场持谨慎态度，认为 VLCC 目前的平均运价将让油运企业有盈利空间，但空间有限，未来市场状况改观不大。

8 成品油轮预期大相径庭

不同于原油 VLCC 市场的厚积薄发，今年截至目前，成品油轮日租金“跌跌不休”。反映在油轮运营层面，不少油轮船东纷纷出售成品油轮，其中包括加拿大油轮船东 Teekay Tankers。Teekay Tankers 为全球第六大油轮船东，近日其宣布出售旗下最后一艘 MR 型成品油轮，完成退出 MR 型成品油轮市场战略。目前 Teekay Tankers 共运营 7 艘 LR2 型成品油轮，此外其船队内还包括多艘阿芙拉型和苏伊士型油轮，及 1 艘 VLCC。

无独有偶，总部位于迪拜的船东 Blue Lines Shipping（BLS）也逐步淘汰部分 MR 型成品油轮。BLS 称，7 月以来，市场日益动荡，为减少曝险，其开始为其 5 艘 MR 型成品油轮寻找买家。此前该 5 艘 MR 型成品油轮与壳牌、阿联酋航运投资公司等石油及航运企业签下长期租船合约。伴随租约到期，BLS 打算退出这一领域。早在 6 月份，挪威前线油轮出售了 6 艘油轮。

有卖自有买，与上述出售成品油轮的船东态度相反，丹麦油轮船东 Torm 表示持续看好成品油轮市场。Torm 二季度实现税前净利 1520 万美元；一季度油轮平均期租收益为 1.98 万美元/日，而二季度油轮平均期租收益为 1.76 万美元/日，下半年这一数字预计将为 1.4 万~1.8 万美元/日。Torm 首席执行官 Jacob Meldgaard 坦承，进入下半年后市场表现更为疲弱，更具挑战性。原油和成品油在全球范围内的高库存已成为业界关注的问题，但油运需求的减少并不意味着消费者撤出市场，美国汽油消费量二季度达到自 2007 年以来的最高值。塑料生产商相对于石脑油更倾向于选用 LPG，化学品船仍旧是利基市场。

咨询机构的预期亦是大相径庭。有报道称，DVB 银行研究部表示，去年出现的成品油轮的繁荣在未来不太可能重现，因为 2018 年之前成品油轮船队运力将超过市场需求

的增长，运力过剩将持续。展望未来，全球成品油轮整体利用率约维持在 89%，运价预计将进一步下降。DVB 银行相关数据显示，下半年，预计将有 117 艘成品油轮交付，总运力可达 770 万 DWT，加上上半年交付的 300 艘成品油轮，总运力将达到 1450 万 DWT，相比 2013—2015 年的油轮交付量出现大幅增长（2013—2015 年成品油轮年交付量维持在 200 艘、700 万～1070 万 DWT 左右）。

不同于以上观点，有咨询机构指出，伴随着炼化工厂加快向接近石油原产地布局，成品油需求仍在增长，长远来看成品油运输市场前途可期。

然而，DVB 银行认为，目前中东地区炼油厂的投资规模意味着未来 5 年内的增量为 20%，预计到 2020 年成品油出口量将增长 8%，而炼油厂产能利用率预计维持在 80% 左右。中国今年的油产品进口量预计为 5% 的缓和增长，北美地区油产品的出口量预计在未来 5 年内也将出现 8% 的增长，这些油产品主要将通过 MR 型成品油轮运往欧洲和南美地区。但 DVB 银行同时指出，LR 型成品油轮将比 MR 型成品油轮获得更多业务量。MR 型成品油轮占据全球成品油轮船队规模的 55%；LR2 型成品油轮占据全球油轮船队规模的 19%，其新造订单量在成品油轮订单量中也仅占 19%。

目前成品油轮的平均拆解船龄为 28 年，未来约 96 艘成品油轮在四季度进入拆解行列。[返回](#)

第一船东大国如何练就

近日，希腊承租公司 Ellery Shiptrade 认为进入干散货船市场的“时机已成熟”。由经验丰富的 Theodoros Papachristou 领导的 Ellery Shiptrade 是一家新的希腊公司，目前正利用市场的低价优势签署首艘 Supramax 定期租船合同，即为期 4 个月的 5.2454 万载重吨的干散货船“Patriot（建于 2004 年）”期租合同。然而，对于希腊船东认定的航运“抄底”，其他船东并不敢贸然跟进。希腊航运业被誉为一万年古老传统的成就，灵敏的市场嗅觉和经营灵活性几乎是希腊船东特有的优势，这种优势不断巩固希腊作为最大船东国的地位。在航运领域叱咤风云上百年的行业有如此高的稳定性绝非偶然，希腊船东队伍本身就值得研究和学习。

1 热衷于船舶交易

克拉克森统计数据显示，希腊船东所控制的船队运力之和占据了全球船队的 18%，现在投入的运力总计达到 3.33 亿 DWT，另外还有 4000 万 DWT 新船订单。从总吨上来看，希腊船东所掌握的船队规模达到了惊人的 1.96 亿 GT，占全球份额的 16%，其次的是日本 13%、中国 11%、德国 7%。就挂希腊旗船只及其总吨数而言，希腊船东显然“称霸全球”。这两年希腊面临着来自国内压力及全球市场的挑战，希腊船东的表现却一如 2012 年希腊波塞冬海事展主办人 Theodore Vokos 的自信：“希腊航运未受到希腊危机影响。”

近几年来，越是行情不好，希腊船东在全球的“统治”地位越是得到了加强，光是在 2015 年，希腊船队的总规模就增长了 7%，是世界上几个主要商船拥有国中增幅最快的，自 2009 年以来，希腊船队增幅总计高达 70%。回顾八年危机时光，对于总结希腊船东最合适的关键词之一不外乎“抄底”：不是正在抄底，就是在抄底的路上。从 2008 年至今，希腊船东的投资有四次高峰。第一次是 2009 年秋，其借低价之际在韩国和中国的新兴造船企业大量订造新船；第二次是 2010 年散货船市场迅速反弹时，其订购了大量散货船。第三次，是从 2013 年 9 月到 2014 年 3 月，借场外资金对低价船的青睐，在多种船型上开始布局。第四次，或许就是 2015 年至今。

无论是船队规模，还是船舶交易规模，希腊船东都在国际航运市场上有着举足轻重的作用。在新造船市场，尽管当前新船订单大幅下滑，希腊船东直到 2015 年底仍是业界的“领头羊”。克拉克森研究显示，今年全球造船订单下降，仅为 2015 年的 65%。希腊船东在新船领域的投资大幅减少，上半年仅为 26 亿美元，同比下降 56%，但仍起到重要作用。相较于近期新船投资的减少，希腊船东在全球二手船市场则起到绝对的主导作

用。近期，希腊船东在二手船舶市场上非常活跃。2016 年二季度希腊船东的二手船舶购买量比一季度有所增长，预计这种“积极的购买势头”很有可能继续下去。究其原因，一方面大量船公司无法支撑运费之低的资金压力，开始低价转售船舶，另一方面希腊等船东抄底买船。Pioneer Marine 的首席执行官表示，财大气粗的希腊船东将 70% 的资金全部投资在二手散货船市场上。

二手船市场中，希腊船东抓住机遇更新船队，购买优质船舶资产，且船龄普遍在 7 年以下。Synergy Maritime 首席执行官表示，目前散货船价格处于 30 年来最低，正是收购二手散货船的大好时机。最近，上海国际航运中心整理的希腊船东部分二手散货船交易信息和海岬型船二手交易信息显示：越来越多的私营希腊船东（Vita、Seanergy、John Fredriksen、John Angelicoussis 以及 Ofer 和 Martinos 家族的独立分支等）均表示正在利用市场条件和低位船价寻找更多船舶收购机会，从而扩大船队规模，市场出现“淘货热”。

2015 年，希腊船东也是世界上最大的买卖家之一。相较于 2014 年的 258 亿美元，2015 年船舶交易总价维持在 283 亿美元。根据船舶经纪人的数据，希腊船东收购 156 艘干散货船，总投资 21.7 亿美元；182 艘油船，总计 30 亿美元；以及 27 艘集装箱船，总价值 5.24 亿美元；另外，他们还购买了 11 艘气体船舶，总计 12.9 亿美元。值得注意的是，在全球 1351 艘船舶交易中，希腊船东购买船舶占据了 287 艘，他们在对所有类型船舶的收购上总投资达 71.3 亿美元。同时，作为卖家，希腊船东出售了 174 艘船舶，总计 35 亿美元，这意味着他们在二手船市场上的净投资维持在约 35 亿美元，这也导致希腊船队净增加 113 艘船舶。

“希腊船东在二手船市场有着悠久的历史传统。”中国船级社地中海地区委员会委员、希腊航运金融资深人士、国家开发银行外聘国际业务专家 George C.Xiradakis 先生表示。希腊船东善于做船舶买卖和交易，船舶除了以运费作为收入，还可以进行资产升值赚取另外一桶金，“低买高卖”也是希腊航运长期坚持轻资产运营模式下的最根本利益诉求。

2 把握好两个结构

相对于航运市场的活跃，希腊船东仍是传统的“交叉贸易商”，从二十世纪后半段就通过干散货运输保持其市场地位。时至今日，希腊船队主要由散货船（按 GT 计算占 47%）和油轮（按 GT 计算占 35%）组成，在过去 20 年中占总份额的 85%。希腊船东的集装箱船队（占 11%）和气体运输船（4%）也有相应的发展，但整体来讲还比较有限。克拉克森总结认为：尽管希腊船东已经开始多样化于其他航运领域，但还是普遍保留了“干”和“湿”两大重要部门。

从交易数据来看，希腊船东在 2015 年干散货船舶贸易方面占据了 38.18%，同 2014 年 34.13% 的份额相差不大；在油轮方面，2015 年希腊船东购买了全球出售运力中的 25.11%，同上一年 22.4% 的比例有所上升。对此，希腊船东普遍认为自己在散货船和油轮市场的坚持，恰恰是遵循航运周期规律的结果。

George C.Xiradakis 先生告诉记者：“干散货和油轮市场被认为是最成熟的市场，兼具周期性。这个特点吸引了希腊船东，同时这也是他们不断投资于这两个领域的主要原因之一。但是我们必须注意到，随着班轮服务的建立，另两大领域——集装箱船和 LNG/LPG 船同样吸引着希腊船东的兴趣，当然他们的涉足需要强劲的营运资金。”另外，上海国际航运研究中心韩军也表示希腊船东看似“保守”的市场运作其实是市场的选择：“散货运输市场相对处于一个完全竞争的市场，进入进出的门槛较低，在全球占比中份额较大，约占全球海运贸易量的 70%，因此是一个贸易量大，交易活跃、灵活性、流动性、波动性较高的市场。”

航运市场是一个周期性非常强的市场，投资者需要识别周期并树立长期投资的眼光。如果说产品结构的把握是希腊船东遵循周期规律设定的长期战略，希腊船队内的特

殊结构则被认为是其能够保证船队活跃的一个重要指标。据了解，希腊船队有别于其他竞争者的一个显著特征就是：希腊船队来自很大数量的航运公司，也就是说希腊船队由大数量的船东控制。当今希腊船东控制着约 2.305 亿载重吨的船舶，约有 800 个船东，其中最大的 40 个船东控制着 65% 的希腊船队。希腊船队这种特殊的组成结构，一方面能够很好地控制航运风险，另一方面船东之间产生良性的竞争，能够很好地促进市场发展。这一特性可以追溯到二战结束后，希腊航运公司快速进入市场，这些公司中的绝大多数都是中小型企业，每家经营着不超过 10 艘的船舶。

在通往成功的路上需要多种因素支持，这些因素同企业内部设置息息相关，特别是他们的组织模式和管理风格，同时，他们还需要具备通过规划和实施适当的战略，以适应外部环境变化的能力。近年来，为了适应日益激烈的世界海运市场竞争，希腊船东围绕提高船运公司竞争力实施了一系列措施，如通过订造新船、购买低龄旧船等方式加速淘汰超龄旧船，提高船舶质量，扩大船队规模；缩减经营船舶范围，实行专业化管理等。这一系列举措增加了船运公司的平均船舶拥有数量和总吨位，降低了平均船龄，提升了竞争力。

“希腊航运人具有企业家精神和海事专业知识。” George C. Xiradakis 先生补充表示，“尽管受到运费低迷、停滞不前的标普评级结果和银行贷款的限制，希腊船队在数量、船龄和规模方面仍展现出令人印象深刻的表现。另外，他们对于航运仍充满信心，并为航运的复苏做好准备。”

特别值得一提的是，近年来，中国与希腊的商业合作不断深化，特别是在航运领域，希腊船东开始越来越多地利用中国造船厂建造新船。希腊船东是这些造船厂的最大客户，也是中资银行发放造船贷款的最大借款人。

3 历史积累的绽放

希腊的航运传统历史悠久，是世界上最早进行造船和海上航行的国家之一。希腊历史学家希罗多德曾经把希腊在航运中的传承总结为：“当我们在海上航行时，我们就永远有故乡。”

希腊濒临爱琴海，西南临爱奥尼亚海及地中海，地中海被描绘成“黄金之国”，它位于欧、亚、非三大洲之间，是世界上最大的陆间海，海运业历来发达，其中以希腊船队为最。长期以来，希腊船东经营着世界最大的油轮和散货船，拥有世界级的航运枢纽，是名符其实的世界第一航运大国，在全球航运业中占据着十分重要的地位。

跟国际上大部分航运帝国崛起一样，希腊航运的发展也很大程度起源于战争的需要。希腊有超过 1000 座岛屿，从公元前 480 年的萨拉米斯海战开始，希腊的历史和文化就同大海交织在一起，当时的希腊人被入侵的舰队困在一个狭窄的海峡中。从 1870 年开始，希腊人开始频繁地购买货船。船东、船长、船员和他们的亲属，将他们的存款合起来购买一艘船。随着 19 世纪现代工业的发展，他们开始购买船舶以在黑海和北欧之间进行货物运输。

希腊航运业不断发展，但战争也让它遭受了严重挫折。第一次世界大战结束时，希腊 57.5% 的蒸汽机船已经报废，只剩下 205 艘船舶。但他们并没有被失败打倒，而是重新燃起了建造新船的热情。当时，希腊政府也为希腊航运复兴做出很大贡献，通过保险复苏获取资金，并向外资银行贷款；通过立法赦免船东交纳利润所得税，并在一定期限内，对船东购买或订购新船进行税收的减免。二次世界大战后，希腊政府给航运领域也提供一定保障支持，包括给船东发放 100 个经营许可权和投资 7 艘 T2 型油轮等，这使得希腊商船得以“重生”，在接下来的 30 多年，希腊船队发展达到了历史高峰，1977 年希腊拥有近 5000 艘、共 5200 万总吨的船舶，1981 年有 4750 艘、超过 5400 万总吨的船舶，成为拥有世界最大船队的国家。

希腊是海运大国，海运业是希腊国民经济的三个支柱型产业之一（其它两个是旅游和侨汇）。一直以来，希腊政府给海运业足够的重视和支持，对于海运业对经济发展的

重要作用和巨大潜力有明确的认识，在相关政策方面提供支持，减免海员税收，对海员的社保进行补贴，并推动开展私人海事教育等系列政策，将希腊航运定位于国际产业，希腊每一届领导对该领域的支持也从未怠慢……

希腊船东是有历史沿革和家族传承的，希腊不只有神话，还有文化。古老的希腊在哲学和数学等方面对世界文明进步做出了巨大贡献。历史的厚重，经验的积累与传承，铸就了希腊航运人洞察领先者的地位，并通过洞察转化为具体的业务行动。对此，希腊航运人自称血管里流的不是血，而是海水，以谋划的周密、条款的严谨、风险的规避、利益的归己为特质，让世人瞩目。知易行难，希腊船东的判断之准，投入之精，行动之迅，让业界叹为观止。

对此，George C. Xiradakis 先生认为希腊航运能够实现规模的巨大增长还源于两个因素：经验丰富的船员和海军传统，以及拥有企业家智慧的船东，他们其中的很多人都是从船员一步步做起来的。希腊船东的特点是在发现投资机会进行投资决策时具有开放性、有洞察力和创新思维。希腊人在这方面的人才多于世界上任何一个国家，因为他们很早就开始进行海运活动。

总之，希腊是一个传统的海洋国家，有着世界上最庞大的商船队，希腊人对海洋的认识、开发、经营和保护，以及他们在航运业中积攒的广泛关系，都非常值得中国学习和借鉴。有业内人士将希腊航运的成功秘诀总结为：希腊航运具有竞争力、灵活性和极快的反应力；船队的管理适应不断变化的环境；国际化的市场；从外国银行和资本市场筹集资金；能够利用“危机”；在欧盟航运国家中排名前列；不断进行船队更新；专业市场的多样化；进行管理人员培训等。目前，中国与希腊正不断加强海洋合作，我们也期待中国未来在海洋领域做出更多贡献。[返回](#)

国际干散货市场 2016 年第三季度回顾与第四季度展望

1 三季度运费大涨，海岬型船涨幅创新高

2016 年第三季度，波罗的海海岬型散货船运价指数（BCI）较全年最低点猛涨 1632 点，涨幅达到 216%，创年内新高。受海岬型船运费大涨的影响，BDI 指数持续走强，攀升至 941 点，较全年最低点涨幅已愈两倍。本季度，国际煤炭需求量总体呈下降趋势，但中国受到国内汽车和房地产业火爆影响，钢材需求有所回暖，钢材价格的持续拉涨使得钢企效益转好，盈利面扩大，补库需求上涨加之传统旺季因素，铁矿石进口增速需求不减。各主要铁矿石出口国产出增速，供应处于高位，且受铁矿石需求强劲以及航线运价提升的影响，海岬型船平均日租金创年内新高。

在全球煤炭总需求量下降之际，中国煤炭进口量却逆势上涨。截至 2016 年 8 月底，中国煤炭行业去产能已完成 1.5 亿吨，中国去产能的提速、煤矿限产加剧以及季度后期全国汽运实施限制超载行动导致焦煤和焦炭的汽运成本升高等事件的刺激，国内煤炭价格大幅上涨。本季度内钢铁行业煤炭供应紧张，钢厂及焦化企业焦煤和焦炭的库存普遍偏低，有的钢铁企业个别炼焦配煤的煤种库存几乎断供，国内煤炭供需缺口以及价差导致进口量大增。

2 铁矿石供需牵动大船市场，国内煤炭短缺致进口量价齐升

季度初期，铁矿石市场盘整向上，澳洲、巴西港口检修频率增加，发货量减少，钢厂利润逐渐增加，铁矿石价格上涨；8 月中旬开始，澳洲、巴西矿的供应增量加速，铁矿石供应处于高位、钢企利润收窄，铁矿石价格随之承压。季度后期铁矿石货运需求强劲，受巴西、澳大利亚至中国运价提升影响，海岬型船平均期租租金大幅上涨，传统旺季效应逐步显现。

3 美豆丰产压低市场价格，中国进口小麦增速不减

7、8 月份，天气因素利好美国大豆收割，预计本季度末新豆陆续上市，现货价格波动下跌。美豆订单持续增多，装船量上涨，到港成本波动下跌，超灵便型船租金逐渐上

涨。受天气利好因素影响，美国粮食丰产爆仓，全球范围内粮食供给超过预期。巴西大豆产量下降，国内供应紧张，南美粮食季节较往年提前结束，阿根廷大豆市场稳中有涨，南美作物情况不利，将进一步提振美国大豆出口。

2016 年，中国玉米种植收益下降，使得部分产区大豆种植面积大幅增加，加之国内大豆港存居于高位，临储拍卖大豆将继续增加大豆供给，截至 8 月中国进口大豆数量同比负增长。

2016/17 年度全球小麦产量预计比上年增长约 1%，本年度全球小麦期末库存预期比上年增长 7%，全球范围内小麦供应充足，国际小麦价格仍较低。受进口小麦“量大价低”制约，国产优质小麦需求疲软，2016 年 1-8 月累计进口数量 244 万吨，同比增长 18.38%。

4 中印小宗散货现增长亮点，灵便型船舶交易活跃

2016 年上半年中国铝土矿进口量实现了同比增长 12.1%，同时，印度石油焦（Pet. coke, 用作水泥的原材料）近两年进口需求出现大增，2015 年进口量达 560 万吨，占全球总量的 8%左右，印度是全球最大的石油焦进口国，其中有将近 70%进口来自美国。随着中东小宗散货贸易步伐的加快，南美东海岸/黑海——东亚粮食货运需求增加、中国铝土矿进口回升以及印度石油焦进口提升等因素，2016 年来灵便型和大灵便型船运价稳步回升，二手船交易量占比最大，最受希腊船东喜爱，目前希腊船东已收购 20 余艘灵便型船。

5 三季度运费超预期，四季度难言乐观

三季度市场上涨的逻辑：需求拉动与价格共振的逻辑。全球央行的执行宽松的货币政策，导致流动性泛滥。中国央行一季度的宽货币政策导致在资产荒的背景下资金涌入房地产行业，刺激房地产行业投资增长，催生了下游对铁矿石、煤炭等的需求增长。黑色系价格的波动溢出效应向航运市场传递，形成共振。季节性的驱动逻辑。冬储、节日等的储存需求导致传统的旺季效应仍存在。天气等随机干扰项的逻辑。航运受天气因素影响较为明显，运力的调配、航线的规划等都会受到天气等因素的影响。同时，天气也会影响到大宗商品的产量，导致供需在时空上出现短期错配。

展望四季度，季节性因素短期将继续催动行情，BDI 指数有望继续向上修正。但行业供需基本面没有根本改善，而供需增量有所改善，主要得益于低运价导致的新订单量锐减和拆解量的放大以及中国煤炭、铁矿石进口量的增加。季节性因素的衰退以及经济活动的减弱将导致后期运费回落概率较大。驱动四季度市场行情的因素主要在于季节性行情；同时市场的负面情绪得以舒缓，在其它因素驱动上涨的情况下，船东有一致性行动的动力，即使驱动运费市场行情的因素弱化，船东也正在逐步改变原有采取低运价策略导致的相互踩踏局面。拖累指数的因素仍在逐步增加。近日，中国 19 个城市相继出台楼市新政，采取限购限贷、供地严打等举措，不同程度给火热楼市降温，将影响房地产销售及投资者预期进而传导至房地产投资，从而对下游产业造成负面影响。

市场需要持续复苏的条件必须是供需得到基本平衡，或者供给适度大于需求，而这必须依赖于运力的大规模淘汰，目前运力淘汰的逻辑已经不是老旧船舶的逻辑，而是成本的逻辑，平均拆解船龄在逐步降低。高成本船舶逐步退出，低成本船舶的进入以及不同买家的换手交易，结构性的淘汰和置换推动供需逐步平衡。相比高成本的船舶，低成本船舶对应的是更低的保本租金水平，因此未来运价中枢的下移也是必然，BDI 指数的盈亏平衡点也将大幅下移。更为重要的是 BDI 指数成分中基准船型已经发生较大变化，指数也存在一定程度的低估，市场应及时对此进行调整。[返回](#)

综合交通走廊先行 长江经济带起舞

长江经济带横贯我国东中西三大区域，覆盖 11 省市，具有独特优势和巨大发展潜力。近两年，交通运输部长江航务管理局和沿线 11 省市交通运输部门积极探索，努力

为构建横贯东西、辐射南北、通江达海、经济高效、生态良好的长江经济带提供交通运输支撑。

1 一站式信息服务航运升级

跨区域、跨部门、跨运输方式的信息共享和业务协同，是提升航运通过能力的重要手段，能够推动现代航运真正成为长江经济带建设发展的主导力量。

点一点鼠标，看一看电脑屏幕，船舶动态尽收眼底。借助于长江航运物流公共信息平台，九江振兴轮船有限公司总经理包宏宇坐在办公室的电脑前，就能找到货源、船员，同时还能查看公司载货船航行到了哪里。“以前航运交易主要靠熟人相互介绍业务，交通运输部长江航务管理局搭建这个平台后，有助于我们企业在一定程度上扩大交易范围，减少中间环节，降低交易成本。”包宏宇说。

为节约人力、财力、时间等方面的成本，长航局建立了长江航运物流公共信息平台，为沿江港航企事业单位免费提供一站式信息化服务，服务长江经济带发展。

该平台可免费为用户提供船舶、船员、三峡通航、安全、水位气象、水情、水深等公共信息，以及货源、空船期、船舶交易、人才招聘等配套服务信息。港航企业还可通过该平台实时了解船货状况，为制定生产计划提供参考。随着越来越多的港航企业加入，长江航运物流数据不断丰富和完善，逐步实现了信息流、货物流、人才流的高效运转。

在推动长江经济带发展的新形势下，长江航运正处于可持续发展的转型机遇期。为此，长航局加强智能服务系统建设，大力实施“互联网+长江航运”行动计划，长江干线数字航道、长江航运物流公共信息平台等的建设，打破了信息壁垒，逐步实现水运与其他运输方式物流信息的共享与对接，极大提升了长江航运公共服务能力。

“十三五”期，长航局提出构建“云上长航”，主要包括一张网、一个数据中心、三个应用平台（综合管理平台、政务服务平台和物流平台）和四个支撑保障体系（制度保障体系、网络信息安全保护体系、标准规范体系和运行维护体系），着力解决信息碎片化、应用条块化、服务割裂化等问题，最终实现长江航运信息化建设科学有序、信息资源整合共享、信息服务高效便捷和管理效能全面提升。

2 提高通航能力带动腹地发展

上海地处长江入海口，居龙头之位，通江达海，交通区位得天独厚。要形成上下游一体发展的格局，必须要增强上海对长江经济带腹地的引领辐射作用，而水路、公路、铁路等交通基础设施相互衔接是其中重要一环。

9月28日，随着跨圆泄泾的沪杭铁路老桥水中墩全面拆除，历时7年的杭申线航道整治工程全面完成，上海与浙江杭嘉湖地区“水上高速”形成。今后，浙江安吉、湖州等地1000吨级船舶或90标箱集装箱船可直达黄浦江，将有效促进长三角地区内河航运业发展，助力航道沿线腹地经济社会发展。

近年来，上海推进内河高等级航道建设，加快构建连接江浙、对接海港的内河航道网络，强化对长江经济带腹地的辐射带动作用。杭申线全长123公里，是杭州至上海最便捷的内河航线。为全面对接浙江省三级航道，上海将杭申线航道由原本的四级航道提升为三级航道，同步改建不达标的跨航道沪杭高速公路大蒸港桥、沪昆铁路圆泄泾大桥，嘉兴、安吉等地集装箱船舶进入上海，不再需要进行大船到小船的转运。

据统计，每年有30万艘来自江苏、浙江等地的集装箱船舶抵达上海港外高桥港区；截至9月底，上海今年在海港方面完成集装箱吞吐量2761.3万标箱，其中75%服务于长江经济带。下一阶段，上海将进一步提高干线和支线航道的通航能力，全力推进大芦线航道整治二期工程、大治河西枢纽新建二线船闸工程以及平申线、长湖申线等内河高等级航道建设，使内河运输船舶向大型化、标准化发展，提升内河运能。

3 绿色发展呵护长江美

长江经济带沿线区域，不仅是经济共同体，也是生态共同体。

10月17日，江苏省委、省政府召开全省推动长江经济带发展工作座谈会，强调江苏推动长江经济带发展要牢牢把握“共抓大保护、不搞大开发”的基调，努力走出一条生态优先、绿色发展的新路子。

近年来，借助沿江港口一体化改革被列入全国交通运输九大改革试点的契机，江苏交通运输部门全方位整合沿江港口锚地、岸线、集装箱航线资源，引导推动沿线打造“长江经济带绿色生态走廊”。

今年以来，江苏交通运输部门积极开展沿江港口非法码头专项整治，有效推动岸线资源集约使用。截至目前，列入整治范围的118个非法码头已全部停止作业，其中41个已拆除。修订《江苏省沿江沿海港口布局规划》时，江苏交通运输部门还核减了港口岸线72.6公里，原规划的港口岸线调整为饮用水源岸线、城市生活和旅游景观岸线。

江苏交通运输部门将船舶、港口污染治理纳入工作重点。大力推进长三角水域江苏省船舶排放控制区工作，严格船舶燃油使用标准，积极推进船型标准化，推动节能环保型船舶加快发展，积极推动使用岸电和清洁能源。同时制定实施港口防污染专项行动方案，全面加强沿江港口水污染防治，开展粉尘防治综合改造，加强港区危化品储罐风险防控，强化水上危险品运输安全环保监管和船舶溢油风险防范，严防重大污染和安全事件发生。

目前，江苏沿江港口水污染防治设施已完善710个，占沿江泊位总数的61%，计划2017年全部改造到位。

4 消除航道“断点” 有机衔接干支

解决长江经济带中游航道“梗阻”问题，强劲主动脉航道通过能力，以主带支、以支带面，有利于把长江全流域打造成黄金水道。

“2015年年底，九江口岸成为全国进境粮食指定口岸，打通了粮食进口快速通关通道，改变了以往江西进口粮食只能从上海、南通等口岸进境再散装转运的局面，企业成本大幅降低。”九江海关审单科科长张建国介绍。江西积极融入长江经济带，打通鄱阳湖主要支流连通长江的出海通道，是粮食快速通道畅通的重要条件。

为对接长江经济带建设，2015年4月，江西省委、省政府提出，打通鄱阳湖主要支流连通长江的出海通道，形成以长江九江段一级航道、南昌至湖口二级航道、赣江赣州至南昌和信江贵溪至都昌三级航道为主，干支有机衔接的高等级航道网络。5月，江西、湖北、湖南三省召开长江中游城市群水运合作联席会，就加强省际航道建设、港口合作发展、水运规划对接等达成合作意向。目前，江西、湖北、湖南、安徽四省正合力推进长江中游“645”深水航道整治工程（长江武汉至安庆6米、宜昌至武汉4.5米深水航道），整治完成后，江西北大门的出海口九江港可通行万吨级海轮。

“要把长江全流域打造成黄金水道，还要解决部分航道‘断点’问题。”江西省港航管理局计划基建处副处长艾冬生告诉记者，近年来，江西在赣江上游规划建设6个航电枢纽，已建成石虎塘、峡江和万安3个航电枢纽，新干和龙头山航电枢纽正在加快建设，井冈山航电枢纽获批复，加快航道基础设施互联互通成为江西融入长江经济带的重要抓手。

按照规划，到2020年，江西全省高等级航道将达到795公里，赣江赣州至南昌三级航道全部打通，信江高等级航道建设全面启动，使赣江全线可通航千吨级以上船舶。

5 立体交通走廊连通上下游

湖北交通枢纽地位突出，打造长江经济带综合运输通道，实现多种运输方式间的客运“零换乘”和货运“无缝衔接”，有利于最大限度发挥长江的综合运输效益。

“原以为武黄城际铁路只是拉动旅游发展，没想到操着黄石口音到武汉医院看病的人也增加了很多！”在武汉大学中南医院做引导服务的工作人员将武黄城际铁路形容为“健康快车”。

武汉至黄石城际铁路是武九客运专线的一部分。武九客运专线是国家规划“五纵五横”综合交通运输网络的重要组成部分，也是长江经济带中下游沿江城市的快速通道。“大运量、高密度、公交化、服务好”的武黄城际铁路开通后，武汉、黄石两地居民工作和生活的范围逐步扩大，异地就业、置业、消费、就医的现象日益增多。

2014年《国务院关于依托黄金水道推动长江经济带发展的指导意见》发布以来，湖北加快交通基础设施建设，着力完善综合交通运输体系，长江经济带的“龙腰”日益壮实。目前，武汉沌口、荆州公安等长江大桥建设步伐加快，石首、嘉鱼、青山等长江大桥已经开工；（武）汉宜（昌）、武黄等高速（城际）铁路相继建成，黔（江）张（家界）常（德）等高速铁路、干线铁路相继开工，江汉平原等铁路支线建设加快推进；“一主五支四通用”机场发展格局基本形成，武汉天河国际机场T3航站楼控制性工程、第二跑道已经启用，三期工程主体工程今年年底基本完成，神农架、十堰、武当山等机场建设稳步推进，宜昌、襄阳等机场改扩建工程有序进行。

湖北还大力完善航运综合服务功能，启动武汉、黄石、鄂州、黄冈、咸宁5市的港口整合工作，组建武汉港航发展集团，努力打造运输能力、港口规模、港区物流园布局统一规划、协同发展的“港口航母”。

值得一提的是，湖北设立了总规模达到2000亿元的长江经济带产业基金，推动长江经济带重大项目建设。

6 有了定制保险，船东更有底气

大力发展现代航运业，需要提高行业安全管理水平。个性化、全面化的保险产品可以分担航运业务经营风险，有助于提升内河航运企业的核心竞争力。

内河航运安全受人为、环境、船舶等因素的影响，船舶事故屡屡发生，并造成严重后果。在长江上工作了几十年的长航凤凰重庆货运公司总经理栗道康说，船东要承担很多未知的风险，因此特别期待有一个政府主导的提供规范化保险服务的平台，让内河航运企业健康有序发展。

今年4月18日，重庆船东互保协会正式成立，其以购买服务的方式为会员提供公开、公平、公正的承保、理赔、防灾防损、海事担保、法律援助和投资理财等专业服务，以再保或分保的方式对外转移赔付风险。“现在感觉有了主心骨，我们有底气多了。”栗道康告诉记者。

重庆船东互保协会为会员提供船舶险、货运险、保赔险等所需险种，通过量身定制科学合理的保险条款和安全管控方案，构建便捷及时的理赔机制，制定完善行业规则，进一步降低了会员的保险成本，拓展了会员的风险保障范围，提高了会员抵御风险的能力。

“重庆船东互保协会的成立，填补了我国内河无船东互保组织的空白。”重庆市航运交易所负责人介绍，截至9月底，重庆船东互保协会已吸纳会员企业40余家，投保船舶108艘。目前，重庆船东互保协会已在湖北、江苏、广东、福建等地建立代表机构，外地计划入会船舶约为400艘；与瑞士再保险公司在沿海船舶再保险方面达成合作意向，有效转移了协会自身的风险，为航运企业提供了更加优质、个性化的保险产品。[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@sis-smu.org

欢迎订阅